

Telefon: 233 - 24351
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
Verkehrsplanung

Altstadt-Radlring

Abschnitt 3.2 – Thomas-Wimmer-Ring

Oberflächengestaltung des Thomas-Wimmer-Rings nach Fertigstellung der Tiefgarage
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02633 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 01 - Altstadt-Lehel
am 06.06.2019

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 17498

§ 4 Nr. 9b GeschO

Anlagen neu:

13. Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN / RL vom 15.01.2020
14. Ost – Variante 4 – Skizze
15. Zusätzliche Schnitte Ostseite
16. Anzahl Fahrspuren Ostseite Thomas-Wimmer-Ring
17. Stellungnahme der Branddirektion vom 17.01.2020

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 22.01.2020
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag und Antrag der Referentin

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.01.2020 hat die Beschlussfassung einschließlich Hinweis- / Ergänzungsblätter vom 10.01.2020 und vom 13.01.2020 in die heutige Vollversammlung vertagt.

Der anliegende Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN / RL (Anlage 13) vom 15.01.2020 gilt als eingebracht.

Zum Änderungsantrag nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat bereits den Auftrag, das Buskonzept fortzuschreiben. Im Beschluss zum „Konzept zur verkehrlichen Abwicklung und zur Oberflächengestaltung des Thomas-Wimmer-Rings unter Einschluss des Isartorplatzes“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / 07454) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Erarbeitung von konzeptionellen Maßnahmen für eine störungsfreie Abwicklung der Reise-

und Touristenbus An- und Abfahrten am Thomas-Wimmer-Ring beauftragt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erarbeitet deshalb gerade ein Konzept, das dem Stadtrat vorgelegt werden soll. Ein neuerlicher Auftrag ist aus Sicht des Referats nicht notwendig.

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat folgende Fragen gestellt, die das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Vollversammlung beantwortet. Zu diesen nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung.

Kann eine Variante auf der Ostseite mit zwei Fahrspuren und ohne Baumfällungen dargestellt werden?

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat eine vierte Variante an der Ostseite ausgearbeitet, in der zwei Fahrspuren erhalten bleiben und keine Baumfällungen nötig sind. Diese ist als Anlage 14 diesem Deckblatt beigelegt. Die Variante beruht auf einem Angebot des Investors, die Planung eines Treppenhauses als Tiefgaragenausgang anzupassen, sodass eine verlängerte Tiefgaragenausfahrt möglich ist. Die Verlängerung der Ausfahrt bedeutet eine zusätzliche Engstelle für den Radverkehr. Der Altstadt-Radring kann dort nur mit einer Breite von ca. 2,40 m ausgeführt werden.

An der Querung für den Fußverkehr ist eine Führung des Radwegs direkt neben der Fahrbahn vorgesehen, um Baumfällungen durch den verbreiterten Zweirichtungsradweg zu vermeiden. Querende Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen einen eigenen Gehweg, damit sie nicht auf den Radweg geleitet werden. Zusammen mit dem Baureferat hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung einen Vorschlag erarbeitet, wie der Fußverkehr geführt werden kann (siehe Anlage 14). Baumfällungen sind dabei nicht notwendig.

Im Ergebnis bedeutet die Variante eine zweispurige Führung des Thomas-Wimmer-Rings an der Ostseite. Baumfällungen können vermieden werden. Diese Führung bedeutet einen Eingriff in die, im Bebauungsplan festgesetzte, Grünfläche durch den Radweg. Dadurch entfallen ca. 150 Quadratmeter der öffentlichen Grünfläche. Voraussichtlich ist es in dieser Grünfläche möglich, alle Bäume, die in der ursprünglichen Planung vorhanden waren, an anderer Stelle vorzusehen. Aufgrund der Verlegung und Verbreiterung des Radwegs sind zwölf der nach Bebauungsplan festgesetzten Baumneupflanzungen in ihrem Standort betroffen. In der weiteren Planung ist zu prüfen, ob durch das Verschieben Richtung Straßenraum und Tiefgaragenausfahrt die geplanten Baumstandorte erhalten werden können.

Werden Einsatzkräfte bei Ausrückfahrten bei einer einspurigen Führung des Thomas-Wimmer-Rings behindert?

Die Branddirektion hat auf Nachfrage eine neue Stellungnahme abgegeben (Anlage 17): „Der Thomas-Wimmer-Ring als Teil des östlichen Altstadtringes stellt für die Einsatzkräfte der Hauptfeuerwache mit über 10.000 Einsätzen/Jahr eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen in den Münchner Osten und Norden und deren Ausfallstraßen dar. insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen mit Staugefahr, ist es aus Sicht der Feuerwehr notwendig, stehende Fahrzeuge möglichst ungehindert passieren zu können. Dies ist Voraussetzung um möglichst schnelle Eintreffzeiten an Einsatzorten zu ermöglichen.“

Im Grundsatz sind auch für Feuerwehrfahrzeuge im fließenden Verkehr die in der RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) angegebenen Fahrbahnquerschnitte ausreichend. Einer einspurigen Variante, mit zu geringem Querschnitt, bei dem zwei Fahrzeuge nicht ungehindert aneinander vorbeifahren können, ist im stark frequentierten Bereich des Altstadtringes äußerst kritisch zu betrachten. Es wird dadurch bei Verkehrsbehinderungen zu erheblichen Einsatzverzögerungen führen.

Ein Ausweichen für die Feuerwehr in den Grünstreifen ist aufgrund der Fahrzeugmasse nicht möglich. Ein Ausweichen auf einen baulich abgetrennten Radweg mit Einsatzfahrzeugen stellt ein hohes Unfallrisiko dar, da über eine längere Distanz der Radweg benützt werden müsste. Bei einem Verzicht auf eine bauliche Abtrennung (z.B. in Form von Bordsteinen) zwischen der Fahrbahn und dem Radweg, analog der Fraunhofer Straße, ist aus Sicht der Feuerwehr auch eine einspurige Variante geeignet. Hierbei können alle Verkehrsteilnehmer Einsatzfahrzeugen zügig und schadfrei auf den Radweg ausweichen.“

Werden am Knoten Maximilianstraße Spuren reduziert?

Die Aussage zu einem eventuellen Entfall von Fahrspuren am Knoten Maximilianstraße bezieht sich auf die Umsetzung weiterer Abschnitte des Altstadt-Radlringes in zukünftigen Planungen. Der in der Vorlage diskutierte Abschnitt endet an der Ostseite, bevor die Aufstellbereiche des Knotens beginnen.

Bitte um zusätzliche Straßenquerschnitte.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat auf der Ostseite an zwei zusätzlichen Stellen Querschnitte der Straße erarbeitet, die als Anlage 15 diesem Deckblatt beiliegen. Die Querschnitte liegen in der Einfahrt der Tiefgarage an der Ostseite und in der Engstelle auf Höhe der Rampe.

Darstellung der Anzahl der Fahrspuren an der Ostseite Thomas-Wimmer-Ring.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die Anzahl der Fahrspuren auf der Ostseite des Thomas-Wimmer-Rings für Variante 2 überprüft und stellt diese in Anlage 16 dar.

Darstellung der Kosten für die Landeshauptstadt München.

Weder die Stadtverwaltung noch der Investor können Kosten für die Umplanung zum jetzigen Zeitpunkt nennen. Nach jetzigem Kenntnisstand verändern sich durch die Forderungen zwei Kostenpunkte:

Durch die neuen Forderungen muss die bestehende Planung umgearbeitet werden. Somit sind Kosten für die Umplanung vorhanden. Des Weiteren werden sich die Baukosten für die Herstellung des Thomas-Wimmer-Rings ändern.

Die Übernahme der zusätzlichen Planungs- und Baukosten durch die Stadt (Baureferat) sind Teil durchzuführender Verhandlungen mit dem Investor. Je nach Verhandlungsergebnis können sie auf die Stadt als zusätzliche Kosten zukommen.

Aufgrund der Stellungnahme der Branddirektion sowie der Anpassung der Planung des Investors kommt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Einschätzung, dass Variante 4 auf der Ostseite in der Abwägung zu bevorzugen ist.

Der Antrag der Referentin ändert sich durch die Ausführungen wie folgt (Die Änderung sind **fett** gedruckt):

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

- 1 Dem neuen Konzept zur Umplanung und Herstellung des Thomas-Wimmer-Rings im freien Verlauf zwischen dem Knoten Maximilianstraße und der Herrnstraße, mit insgesamt **zwei** Fahrspuren auf der Südostseite und zwei Fahrspuren auf der Nordwestseite bis einschließlich der neu einzurichtenden Fußgängerschutzanlage auf Höhe der Herrnstraße (Ostseite – **Variante 4** und Westseite – Variante 1) unter Bezug auf den Stadtratsbeschluss Bürgerbegehren „Altstadt-Radlring“, Bürgerbegehren „Radentscheid“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / 15585) vom 18.12.2019, wird zugestimmt.
- 2 Das Baureferat wird gebeten, das geänderte Verkehrskonzept gemeinsam mit dem Investor als Grundlage der weiteren Objektplanung vorzusehen.
- 3 Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die für die Umsetzung des Verkehrskonzepts notwendigen Änderungen an den Knotenpunkten Thomas-Wimmer-Ring / Maximilianstraße und Isartorplatz zu veranlassen und die Signalisierung der Knoten auf die neuen Anforderungen hin zu optimieren.
- 4 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, das Kommunalreferat und das Baureferat werden gebeten, mit dem Investor in Verhandlungen über die Änderung der bestehenden Verträge am Thomas-Wimmer-Ring einzutreten, um das geänderte Verkehrskonzept als Grundlage der Ausführung zu verankern.
- 5 Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02633 der Bürgerversammlung des 01. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 06.06.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
- 6 Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. **Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. **Abdruck von I. mit II.** mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei

V. **WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3 zur weiteren Veranlassung.**

zu IV.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt. Mit der Bitte um Kenntnisnahme.
2. An das Direktorium HA II – BA (3x)
3. An den Bezirksausschuss 01
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
9. An die Stadtwerke München GmbH
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

15. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/33
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



**Beschluss des Ausschusses
für Stadtplanung und Bauordnung
vom 15. Januar 2020**

Top 7: Altstadt-Radring Abschnitt 3.2 - Thomas-Wimmer-Ring

Änderungsantrag

- Punkte 1-4 Wie Punkte 1-4 des Antrages der Referentin
- Punkt 5 neu **Im Rahmen der Fortschreibung des Buskonzeptes werden auch dezentrale Standorte im Verlauf des Altstadtrings geprüft. Am Karl-Scharnagl-Ring soll auch Busparken möglich sein.**
- Punkte 6-7 Wie Punkte 5-6 des Antrages der Referentin

Fraktion Die Grünen – Rosa Liste

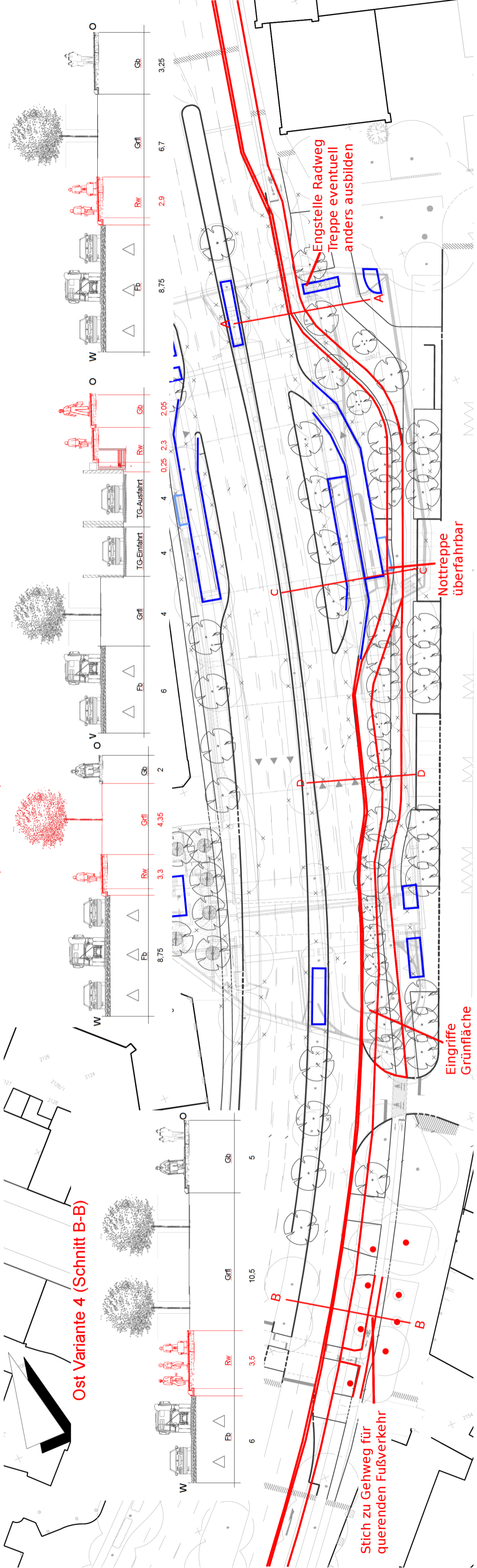
Initiative: Herbert Danner, Katrin Habenschaden, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher
Mitglieder des Stadtrates

Ostseite - Variante 4 - Skizze im Umgriff B-Plan

Ost Variante 4 (Schnitt D-D)

Anlage 14

Ost Variante 4 (Schnitt A-A)



Ost Variante 4 (Schnitt B-B)

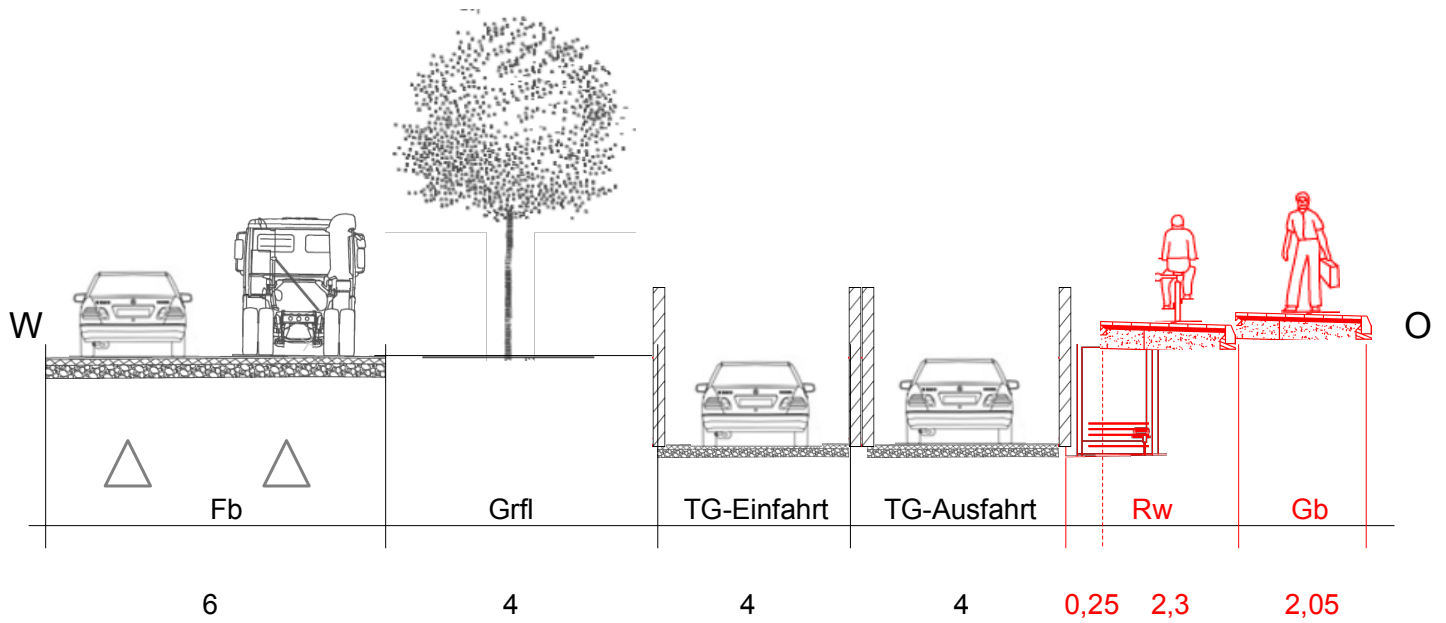
Stich zu Gehweg für querenden Fußverkehr

Eingriffe Grünfläche

Nottreppe überfahrbar

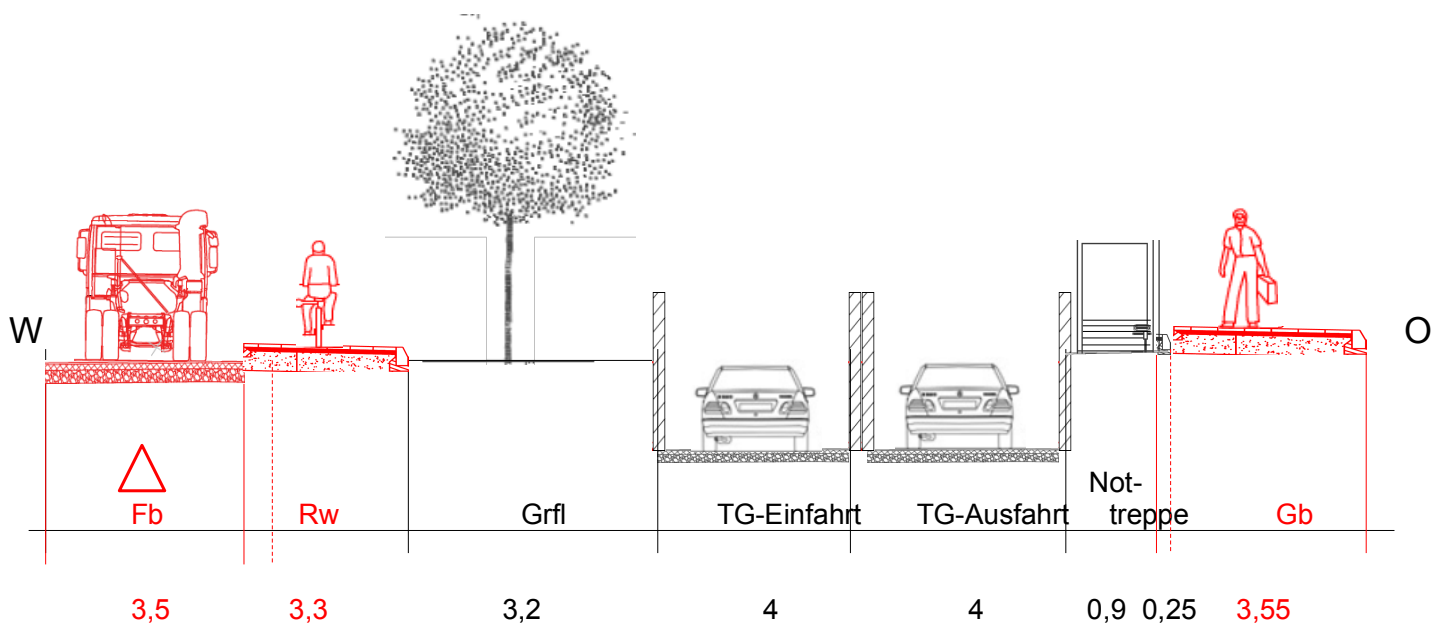
Engstelle Radweg Treppe eventuell anders ausbilden

Ost Variante 1,2&4 (Schnitt C-C)



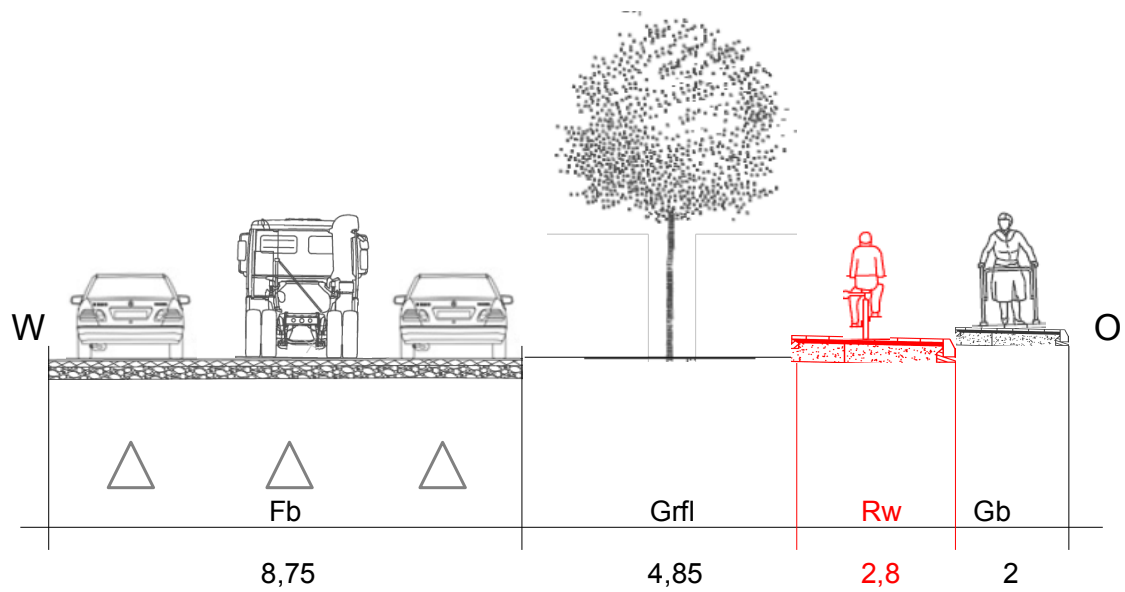
Lage der Querschnitte in Anlage 14 dargestellt

Ost Variante 3 (Schnitt C-C)



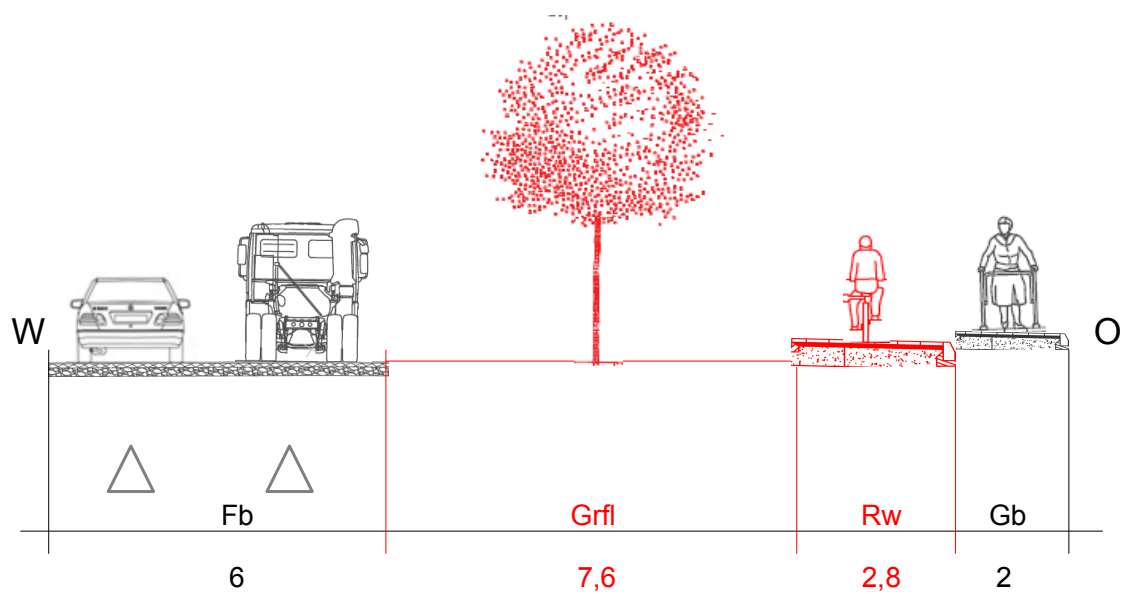
Lage der Querschnitte in Anlage 14 dargestellt

Ost Variante 1 (Schnitt D-D)



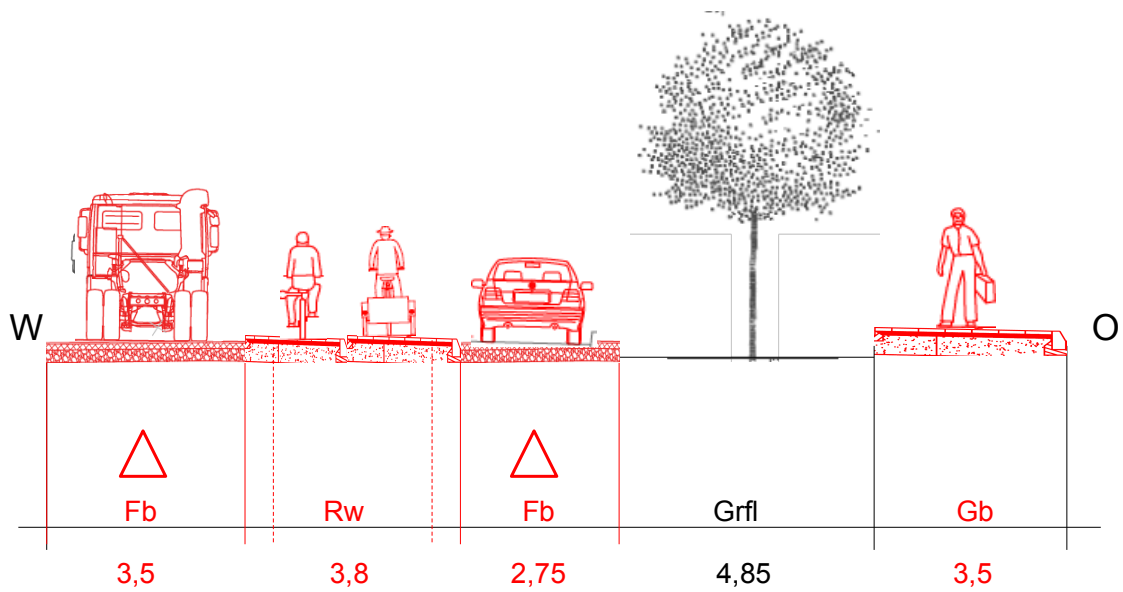
Lage der Querschnitte in Anlage 14 dargestellt

Ost Variante 2 (Schnitt D-D)



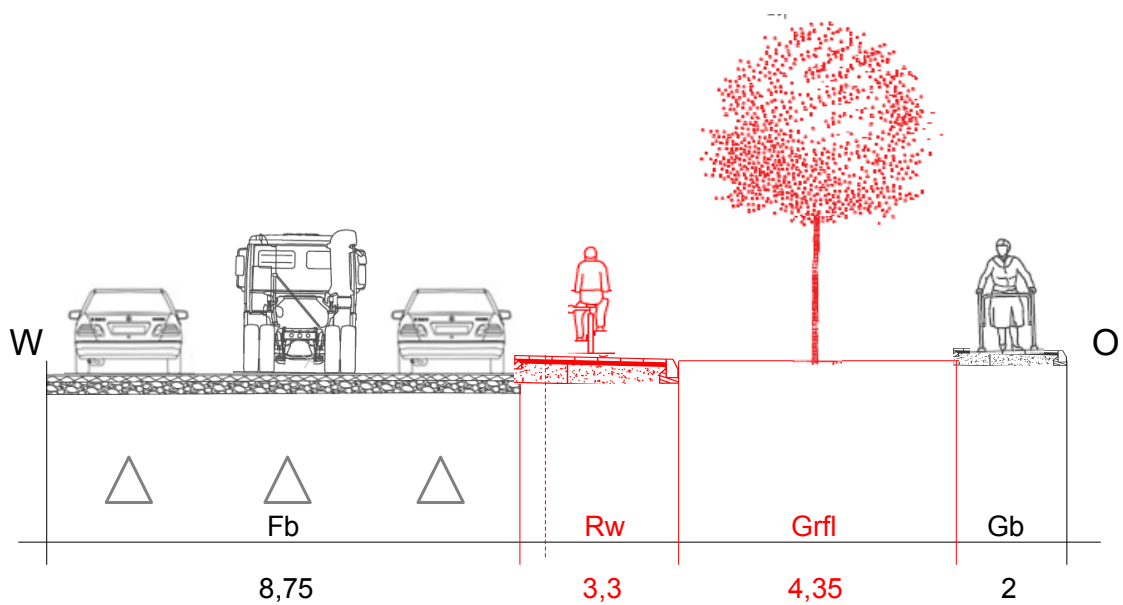
Lage der Querschnitte in Anlage 14 dargestellt

Ost Variante 3 (Schnitt D-D)



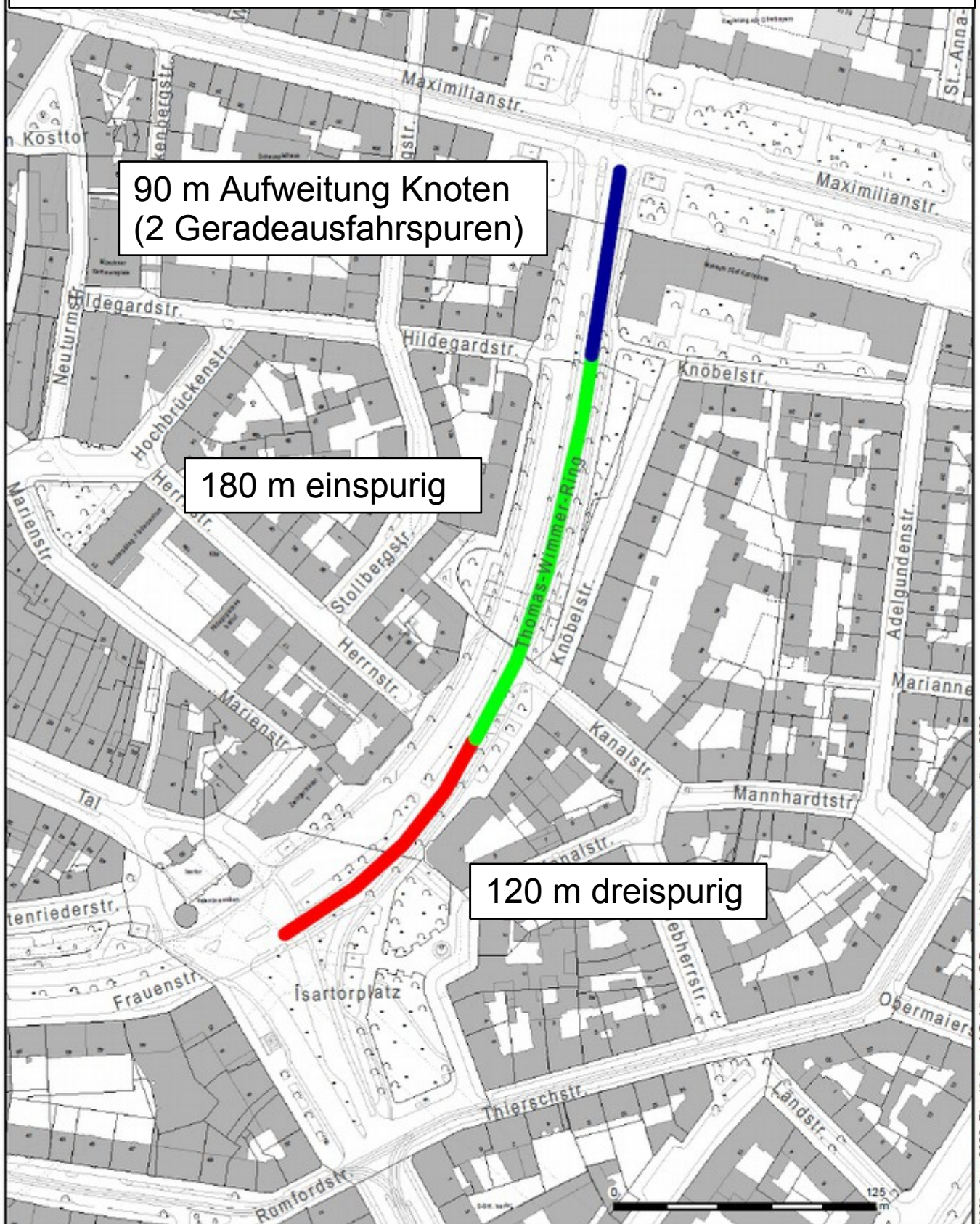
Lage der Querschnitte in Anlage 14 dargestellt

Ost Variante 4 (Schnitt D-D)



Lage der Querschnitte in Anlage 14 dargestellt

Anzahl Fahrspuren am Thomas-Wimmer-Ring Richtung Maximilianstraße bei Variante Ost 2



Datenauszug

Ersteller
Erstellungsdatum 16.01.2020

Erstellt für Maßstab 1:2.500
Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet



Landeshauptstadt
München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung



Datum: 17.01.2020
Telefon: 0 2353-
Telefax: 0 2353-

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung IV
Branddirektion
Abteilung Einsatzvorbeugung
KVR-IV-BD VB/K-Fb 1

Altstadt-Radring
Abschnitt 3.2 – Thomas-Wimmer-Ring
Oberflächengestaltung des Thomas-Wimmer-Rings nach Fertigstellung der Tiefgarage
Ausrückwege für Feuerwehr bei einer einspurigen Fahrbahn

Anfrage vom PLAN-HAI-33 (E-Mail vom 15.01.2020)

I. An das PLAN-HAI-33

Der Thomas-Wimmer-Ring als Teil des östlichen Altstadtringes stellt für die Einsatzkräfte der Hauptfeuerwache mit über 10.000 Einsätzen/Jahr eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen in den Münchner Osten und Norden und deren Ausfallstraßen dar. Insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen mit Staugefahr, ist es aus Sicht der Feuerwehr notwendig, stehende Fahrzeuge möglichst ungehindert passieren zu können. Dies ist Voraussetzung um möglichst schnelle Eintreffzeiten an Einsatzorten zu ermöglichen.

Zu ihren Fragen und dem Plan „Anlage 4“ nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Frage: Welche Mindestbreite ist für Feuerwehrfahrzeuge notwendig?

Im Grundsatz sind auch für Feuerwehrfahrzeuge im fließenden Verkehr die in der RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) angegebenen Fahrbahnquerschnitte ausreichend.

2. Frage: Ist eine einspurige Führung aus Sicht der Feuerwehr vertretbar?

Einer einspurigen Variante, mit zu geringem Querschnitt, bei dem zwei Fahrzeuge nicht ungehindert aneinander vorbeifahren können, ist im stark frequentierten Bereich des Altstadtringes äußerst kritisch zu betrachten. Es wird dadurch bei Verkehrsbehinderungen zu erheblichen Einsatzverzögerungen führen.

Ein Ausweichen für die Feuerwehr in den Grünstreifen ist aufgrund der Fahrzeugmasse nicht möglich. Ein Ausweichen auf einen baulich abgetrennten Radweg mit Einsatzfahrzeugen stellt ein hohes Unfallrisiko dar, da über eine längere Distanz der Radweg benützt werden müsste.

Bei einem Verzicht auf eine bauliche Abtrennung (z.B. in Form von Bordsteinen) zwischen der Fahrbahn und dem Radweg, analog der Fraunhofer Straße, ist aus Sicht der Feuerwehr auch eine einspurige Variante geeignet. Hierbei können alle Verkehrsteilnehmer Einsatzfahrzeugen zügig und schadfrei auf den Radweg ausweichen..

II. Vorlage vor Auslauf I.

VB-L
BD-L

KVR-R