

Telefon: 233 - 24773  
Telefax: 233 - 21797

**Mobilitätsreferat**  
Verkehrs- und  
Bezirksmanagement  
MOR-GB2-1.1

## Umgestaltung der Augustenstraße

### 1. Ausgangslage

### 2. Planungsvorschläge

### 3. Zusammenfassung

### 4. Finanzierung

### 5. Behandlung der Anträge und Empfehlungen

- a) Mehr Aufenthaltsqualität - weniger Autos Die Anwohnergarage Josephsplatz als Chance  
Antrag Nr. 08-14 / A 04171 (Ziffer 1 und 2) der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 15.04.2013, eingegangen am 15.04.2013
- b) Treffpunkt Augustenstraße - attraktive Straßenraumgestaltung für das Nahbereichszentrum in der Maxvorstadt  
Antrag Nr. 08-14 / A 05231 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 11.03.2014, eingegangen am 11.03.2014
- c) Der Josephsplatz (Umgriff zwischen Görres- und Georgenstraße sowie Teng- und Hiltenspergerstraße) soll als Spielstraße ausgewiesen werden.  
Empfehlung Nr. 08-14 / E 02007 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt am 17.10.2013
- d) Nach Fertigstellung der Anwohnergarage Josephsplatz Wegfall der oberirdischen Stellplätze in der Hiltenspergerstraße zwischen Josephsplatz Nord und Görresstraße sowie auf der Ostseite zwischen Josephsplatz Nord und Georgenstraße; dafür durchgehend markierten Radweg zwischen Görres- und Georgenstraße, Verbreiterung des Gehwegs auf der Hiltenspergerstraße (Ost), kleine Kurzparkzone für Anwohner  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00164 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt am 16.10.2014
- e) Verkehrliche Neugestaltung der gesamten Augustenstraße zeitnah planen und umsetzen  
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03192 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt vom 10.01.2017
- f) Nachfrage: Umgestaltung der Augustenstraße  
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04973 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt vom 12.06.2018
- g) Auskunft über den Stand der Planungen, die permanente Gefahrensituation in der Augustenstraße zu entschärfen und die Umgestaltung auf Shared Space/ Begegnungszone als Pilotprojekt zu prüfen  
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04975 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt vom 12.06.2018
- h) Überfällig: Wie steht es um die Planungen zur Augustenstraße (s. BA-Antrag Nr. 14-20/ B 03192 vom 10.01.2017)  
BA-Antrags-Nr 14-20 / B 06879 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt vom 08.10.2019
- i) Tempo 30 in der Rottmannstraße / Schleißheimer Straße  
BA-Antrags-Nr 14-20 / B 06334 des des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt vom 04.06.2019
- j) Durchführung eines Workshops zur Gestaltung der Augustenstraße  
BA-Antrags-Nr 20-26 / B 01756 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 19.02.2021

## Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03242

### Anlagen:

1. Antrag Nr. 08-14 / A 04171
2. Antrag Nr. 08-14 / A 05231
3. Empfehlung Nr. 08-14/ E 02007
4. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00164
5. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 03192
6. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04973
7. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04975
8. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06879
9. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06334
10. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01756
11. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
12. Parkraumerhebung 2016
13. Stellungnahme Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt
14. Stellungnahme Seniorenbeirat

## Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.07.2021 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
1. Ausgangslage	5
2. Planungsvorschläge	11
3. Zusammenfassung	21
4. Finanzierung	22
5 Behandlung der Anträge und Empfehlungen	22
II. Antrag des Referenten	32
III. Beschluss	34

### I. Vortrag des Referenten

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat am 15.04.2013 den Antrag Nr. 08-14 / A 04171 (Anlage 1) gestellt. Der Antrag wurde am 26.02.2014 im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung behandelt (Mehr Aufenthaltsqualität - weniger Autos; Die Anwohnergarage Josephsplatz als Chance, Vorlagennummer 08-14 / V 14118). Er wurde jedoch nicht, wie beantragt, abschließend behandelt, sondern blieb aufgegriffen. Im Antrag wird die Stadtverwaltung gebeten, am Josephsplatz und im Umkreis zusätzlich zu den geplanten 75

Parkplätzen weitere 100 abzubauen. Und zwar soll der Josephsplatz selbst autofrei gestaltet werden und in der Augustenstraße durch den Entfall von Stellplätzen der Radweg auf die Straße verlegt und damit der Bereich für Fußgänger\*innen und Freischankflächen großzügiger gestaltet werden. Außerdem soll zur Neugestaltung der Oberfläche des Josephsplatzes ein Bürgerworkshop veranstaltet werden.

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat am 11.03.2014 den Antrag Nr. 08-14 / A 05231 (Anlage 2) gestellt. Die Antragstellerinnen und Antragsteller haben letztmalig einer Terminverlängerung bis zum 30.06.2019 zugestimmt, eine Verlängerung darüber hinaus wurde nicht mehr gewünscht. Der Sachstand wurde am 05.03.2020 im Unterausschuss Verkehr des BA 3 vorgestellt und weitere Verfahrensschritte sowie Zeitvorstellungen bis zur Befassung im Stadtrat erläutert. Im Antrag wird u.a. gefordert, die Gehwege und Seitenbereiche auf Kosten von Stellplätzen und Radwegen zu erweitern, wenn möglich Baumpflanzungen vorzunehmen, den Radverkehr auf der Straße zu führen und die vorhandene Geschwindigkeit zu reduzieren.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt hat am 17.10.2013 die Empfehlung Nr. 08-14 / E 02007 (Anlage 3) beschlossen. Der Antragsteller wurde letztmalig mit Schreiben vom 20.09.2017 vom Behandlungsstand unterrichtet. Die Empfehlung fordert, die Straßen im Umgriff des Josephsplatzes als Spielstraßen auszuweisen.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt hat am 16.10.2014 die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00164 (Anlage 4) beschlossen. Der Antragsteller wurde letztmalig mit Schreiben vom 21.09.2017 vom Behandlungsstand unterrichtet. Die Empfehlung fordert den Wegfall der oberirdischen Stellplätze in der Hiltenspergerstraße zwischen Josephsplatz Nord und Görresstraße sowie auf der Ostseite zwischen Josephsplatz Nord und Georgenstraße; dafür einen durchgehend markierten Radweg zwischen Görres- und Georgenstraße, eine Verbreiterung des Gehwegs auf der Hiltenspergerstraße Ost und eine kleine Kurzparkzone für Anwohner zum Ein- und Ausladen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt hat am 10.01.2017 den Antrag Nr. 14-20 / B 03192 (Anlage 5) gestellt. Darin wird eine zeitnahe verkehrliche Neugestaltung der Augustenstraße gefordert, welche unter Beteiligung des Bezirksausschusses stattfinden soll. Der Bezirksausschuss wurde letztmalig mit Schreiben vom 21.09.2017 vom Behandlungsstand unterrichtet und um Terminverlängerung gebeten. Am 05.03.2020 wurde der Bezirksausschuss Maxvorstadt letztmalig im Rahmen einer Sitzung des Unterausschusses Verkehr über den Bearbeitungsstand unterrichtet und das weitere Vorgehen besprochen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt hat am 12.06.2018 den Antrag Nr. 14-20 / B 04973 (Anlage 6) gestellt. Darin wird eine zeitnahe Umgestaltung der Verkehrs- und Grünflächen in der Augustenstraße gefordert. Der Bezirksausschuss wurde letztmalig mit Schreiben vom 12.03.2019 vom Behandlungsstand unterrichtet und um Ter-

minverlängerung gebeten. Am 05.03.2020 wurde der Bezirksausschuss Maxvorstadt letztmalig im Rahmen einer Sitzung des Unterausschusses Verkehr über den Bearbeitungsstand unterrichtet und das weitere Vorgehen besprochen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt hat am 12.06.2018 den Antrag Nr. 14-20 / B 04975 (Anlage 7) gestellt. Darin wird um Auskunft über die Tätigkeiten der entsprechenden städtischen Referate gebeten. Der Bezirksausschuss wurde letztmalig mit Schreiben vom 12.03.2019 vom Behandlungsstand unterrichtet und um Terminverlängerung gebeten. Am 05.03.2020 wurde der Bezirksausschuss Maxvorstadt letztmalig im Rahmen einer Sitzung des Unterausschusses Verkehr über den Bearbeitungsstand unterrichtet und das weitere Vorgehen besprochen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt hat am 08.10.2019 den Antrag Nr. 14-20 / B 03192 (Anlage 8) gestellt. Darin wird um Auskunft über die Tätigkeiten der entsprechenden städtischen Referate und um zeitnahe Umsetzung der Vorschläge gebeten. Am 05.03.2020 wurde der Bezirksausschuss Maxvorstadt letztmalig im Rahmen einer Sitzung des Unterausschusses Verkehr über den Bearbeitungsstand unterrichtet und das weitere Vorgehen besprochen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt hat am 08.10.2019 den Antrag BA-Antrag Nr 14-20 / B 06879 (Anlage 9) gestellt. Darin fordert der Bezirksausschuss auf, die von ihm verabschiedeten Anträge, die auf eine grundsätzliche Neuplanung der Augustenstraße im Hinblick auf die Verkehrsführung, die bessere Aufteilung des Straßenraums und eine ansprechendere Gestaltung der Grünflächen abzielen, umgehend zu beantworten und konkrete Schritte zu deren Umsetzung einzuleiten. Am 05.03.2020 wurde der Bezirksausschuss Maxvorstadt letztmalig im Rahmen einer Sitzung des Unterausschusses Verkehr über den Bearbeitungsstand unterrichtet und das weitere Vorgehen besprochen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt hat am 04.06.2019 den Antrag BA-Antrag Nr 14-20 / B 06334 (Anlage 10) gestellt. Darin wird gefordert eine neue Tempo-30-Zone im Bereich der Rottmannstraße, des Rudi-Hierl-Platzes sowie des südlichen Abschnitts der Schleißheimer Straße bis zur Gabelsbergerstraße einzurichten. Am 05.03.2020 wurde der Bezirksausschuss Maxvorstadt letztmalig im Rahmen einer Sitzung des Unterausschusses Verkehr über den Bearbeitungsstand unterrichtet und das weitere Vorgehen besprochen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt hat am 19.02.2021 den Antrag BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01756 (Anlage 11) gestellt. Darin wird gefordert, dass den Mitgliedern des Bezirksausschusses im Rahmen eines Workshops die Vorschläge der Verwaltung zur Umgestaltung der Augustenstraße bis Ende März 2021 vorgelegt werden.

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit zwar stadtbezirksbegrenzt ist, aber kein Entscheidungsfall gemäß dem Katalog der Fälle

der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse (für den Bereich des Referates für Stadtplanung und Bauordnung) vorliegt. Das Mobilitätsreferat nimmt inhaltlich zu den Anträgen und Empfehlungen wie folgt Stellung:

## **1. Ausgangslage**

Die vorliegenden Anträge beziehen sich meist auf eine Umgestaltung der Augustenstraße. Einige Anträge beziehen sich zudem auf den nördlich anschließenden Josephsplatz und dessen Umfeld. Diese sind teilweise nicht mehr relevant, da der Josephsplatz und daran anschließende Straße bereits entsprechend umgestaltet wurden oder die Forderungen nicht umsetzbar sind. Näheres dazu ist unter dem Kapitel 4. Anträge und Empfehlungen dargelegt. Im Folgenden wird auf die Augustenstraße, deren verkehrlichen Funktionen sowie Defizite eingegangen und Planungsvorschläge zur Umgestaltung vorgelegt.

### Fußverkehr und öffentlicher Nahverkehr im Bereich der Augustenstraße

Die Augustenstraße ist durch den öffentlichen Nahverkehr gut erschlossen. Entlang der Straße liegen die U-Bahnhaltestellen der Linien U2 und U8 Theresienstraße und Josephsplatz, im südlichen Abschnitt ist außerdem die U-Bahnhaltestelle Königsplatz nahe gelegen. Im nördlichen Abschnitt der Augustenstraße verkehren die Buslinien 153 und 154. Außerdem befindet sich die Tramhaltestelle Karlstraße (Linien 20, 21, 22, N20) nur wenige Meter westlich der Augustenstraße, auch die U-Bahnhaltestelle Stiglmaierplatz (U1, U7) ist nicht fern. Da sich das Stammgelände der Technischen Universität München mit einer Vielzahl an Gebäuden in direkter Nähe befindet und auch das Kunstareal mit zahlreichen Museen im Umfeld liegt, wird die Augustenstraße von vielen Fußgängern und Fußgängerinnen durchquert. Diese nutzen häufig die oben genannten Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs und laufen zu den entsprechenden Orten. Die zu Fuß laufenden Studierenden treten während des Semesters teils pulkartig in größerer Zahl auf, wohingegen die Besucherinnen und Besucher der Museen eher über den gesamten Tag verteilt auftreten. Neben dem Fußverkehr, welcher die Augustenstraße primär durchquert, stellt diese für die Bewohnerinnen und Bewohner der Maxvorstadt außerdem ein wichtiges Quartierszentrum dar, wo sie für den alltäglichen Bedarf Einkäufe erledigen (viele Supermärkte, Einzelhandel, etc. vorhanden) und sich in einem der vielen gastronomischen Einrichtungen (viele Restaurants, Bars, Cafes, Eisdielen, etc.) aufhalten. Sie erfüllt damit eine wichtige Versorgungsfunktion und dient auch als Treffpunkt zum Verweilen. In der Fortschreibung des Zentrenkonzepts wurde mit Beschluss des Stadtrats vom 20.03.2019 (Vorlagen-Nr.:14-20 / V 12932) festgehalten, dass die Augustenstraße sowohl als Stadtteilzentrum als auch als Quartierszentrum zählt und insofern gestärkt werden soll. Das Fußverkehrsaufkommen ist aus den genannten Gründen insgesamt hoch, insbesondere zwischen Theresien- und Briener Straße. Da die viel frequentierten Orte auf beiden Seiten der Augustenstraße liegen, findet ein reges Queren der Fahrbahn durch Fußgänger\*innen statt - auch abseits der gesicherten Querungsmöglichkeiten in den Knotenpunktsbereichen. Dem großen Fußverkehrsaufkommen

steht in weiten Teilen nur unzureichender Bewegungsraum zur Verfügung. So stehen dem hohen Fußverkehrsaufkommen beispielsweise südlich der Theresienstraße teilweise weniger als 2,50 m (Mindestmaß gem. Richtlinien) zur Verfügung. Die für den Fußverkehr nutzbaren Breiten in den schmalen Seitenbereichen werden zusätzlich durch parkende Autos, einen nicht benutzungspflichtigen Radweg, Freischankflächen, Zeitungsständer, abgestellte Fahrräder, Schilder, etc. teilweise unter Standardmaß reduziert. Eine dem Stadtteil- und Quartierszentrum angemessene Aufenthaltsqualität ist nicht vorhanden.

#### Funktion der Augustenstraße für den Radverkehr

Laut Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2005) ist die Augustenstraße für den Radverkehr nicht als Haupt- oder Nebenroute aufgeführt. Da jedoch die östlich parallel verlaufende Hauptroute in der Luisenstraße auf weiten Teilen keine Radverkehrsanlagen aufweist, wird die Augustenstraße, ähnlich wie die Luisenstraße, von Radfahrerinnen und Radfahrern intensiv genutzt. Gequert wird die Augustenstraße durch die Hauptroute in der Görresstraße und Brienner Straße, sowie durch die Nebenroute Heßstraße. Diese wird in den nächsten Jahren für den Radverkehr ertüchtigt und soll an das neu entstehende Kreativquartier und den Olympiapark angeschlossen werden. Die Führung einer Radschnellwegtrasse befindet sich aktuell in Untersuchung.

In der Augustenstraße befinden sich von der Joseph- bis zur Karlstraße im Seitenraum Radwege, welche in der Regel etwa 1,50 m breit (Werte zwischen 1,11 m und 1,70 m) und nicht benutzungspflichtig sind. Tatsächlich findet allerdings der bei weitem größte Anteil des Radverkehrs auf der gesamten Länge im Seitenraum statt. Dort ergeben sich viele Konflikte zwischen unterschiedlich schnell fahrenden Radfahrenden z.B. bei Überholvorgängen, sowie häufig auch mit dem Fußverkehr. Da auf der Fahrbahn speziell am Morgen während der Spitzenstunde viele Liefervorgänge stattfinden, müssen Radfahrende immer wieder gefährliche Überholmanöver (südlich der Theresienstraße auch bei Tempo 50) durchführen. Insgesamt wird auch für den Radverkehr die derzeitige Gestaltung der Straße der Funktion als wichtige Verbindung nicht gerecht.

#### Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den MIV besitzt die Augustenstraße gemäß VEP die Funktion einer Erschließungsstraße. Die parallel laufenden, nächstgelegenen Hauptverkehrsstraßen sind westlich die Schleißheimer Straße und östlich die Arcisstraße. Gequert wird die Augustenstraße von den Hauptverkehrsstraßen Gabelsbergerstraße und Brienner Straße. Nördlich der Theresienstraße ist die Augustenstraße als Teil einer Tempo-30-Zone ausgewiesen, wobei dort die Schellingstraße mit Tempo 50 quert. Obwohl südlich der Theresienstraße Tempo 50 angeordnet ist, kann diese Geschwindigkeit wegen häufiger Liefervorgänge auf der Fahrbahn und den relativ kurzen Abständen zwischen den Querstraßen in der Realität selten gefahren werden.

### Ruhender MIV

Die Augustenstraße ist wie die gesamte Maxvorstadt Teil von Parkraummanagementgebieten, da es sich um ein Gebiet handelt in dem hoher Parkdruck herrscht. Für die meisten Parkplätze in der Augustenstraße gilt die Regelung Mischparken. Eine Ausnahme bildet u.a. der Abschnitt zwischen Theresien- und Gabelsbergerstraße, wo auf der westlichen Straßenseite Kurzzeitparken ausgeschildert ist. Dort ist tagsüber das Parken bis zu zwei Stunden erlaubt, nachts stehen auch diese Stellplätze den Bewohnerinnen und Bewohnern zur Verfügung. Durch die Eröffnung der Anwohnergarage Josephsplatz mit 265 Stellplätzen hat sich die Nachfrage nach Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum nicht in relevantem Umfang geändert. Zu den ausführlichen Erhebungen siehe Parkraumerhebung in der Anlage 12. Lieferzonen sind trotz häufiger Anlieferungsvorgänge der Supermärkte und gastronomischen Einrichtungen bisher keine vorhanden, weshalb oftmals Anlieferungen auf der Fahrbahn stattfinden.

### Grünausstattung der Augustenstraße

Die Grünausstattung ist in einigen Abschnitten der Augustenstraße vor dem Hintergrund klimatischer Veränderungen und einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität unzureichend. In diesen Bereichen sollten robuste, klimaresiliente Straßenbaumarten mit ausreichend dimensionierten Baumgruben ergänzt werden.

### Untersuchungsabschnitte

Im Folgenden werden die besonderen Gegebenheiten von Teilräumen der Augustenstraße in sechs Abschnitten dargestellt und bewertet (siehe Abbildung 1).

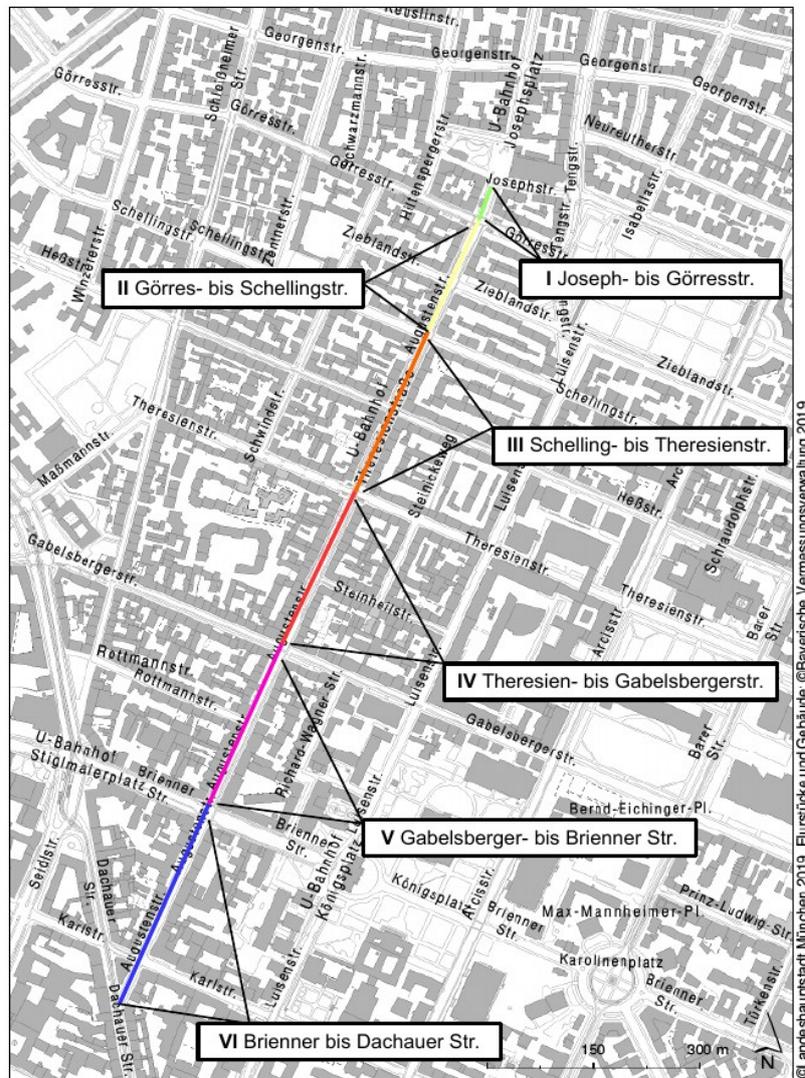


Abbildung 1: Übersicht: Sechs Abschnitte der Augustenstraße;  
 Quellen: städtisches GeoInfoWeb, eigene Darstellung

### Bestandssituation in Abschnitt I: Joseph- bis Görresstraße

Im circa 60 m langen nördlichsten Abschnitt I zwischen Joseph- und Görresstraße weist die Augustenstraße mit weniger als 700 Kfz am Tag sehr geringen Kfz-Verkehr auf. Dort hat sie den Charakter einer Wohnstraße, in der innerhalb der Tempo-30-Zone u.a. durch das vorhandene Kopfsteinpflaster sehr langsame Geschwindigkeiten gefahren werden und ein Queren der Fahrbahn zu Fuß leicht möglich ist. Dieser Streckenabschnitt weist aus verkehrlicher Sicht keine relevanten Defizite im Straßenraum auf. Aus städtebaulicher Sicht jedoch entspricht die Straßenraumgestaltung nicht dem „Entrée-Charakter“ zum Beginn der großen Achse Augustenstraße.

### Bestandssituation in Abschnitt II: Görres- bis Schellingstraße

Dieser Abschnitt der Augustenstraße liegt innerhalb einer Tempo-30-Zone. Hier verkehren die Buslinien 153 und 154 in beide Richtungen.

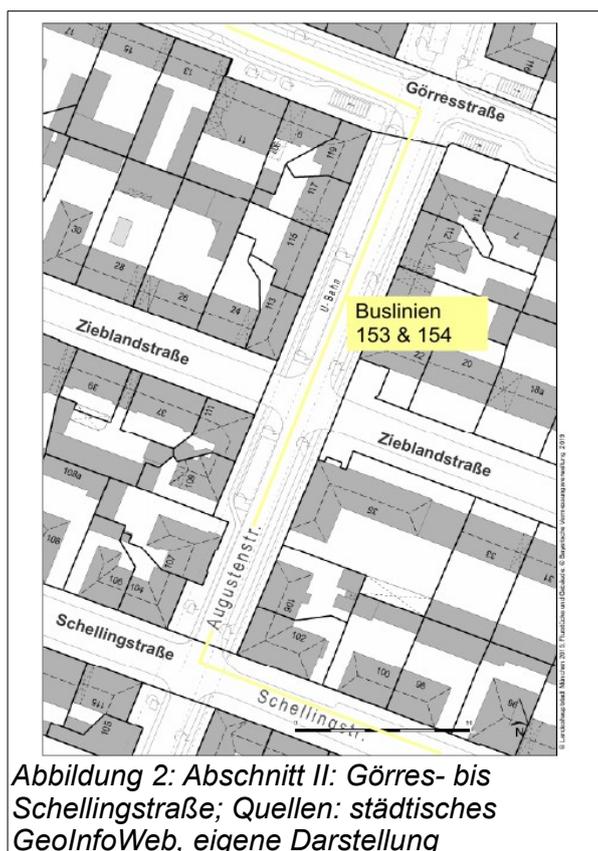


Abbildung 2: Abschnitt II: Görres- bis Schellingstraße; Quellen: städtisches GeoInfoWeb, eigene Darstellung

Für den Abschnitt zwischen Görres- und Zieblandstraße sind bereits Planungen des Baureferats mit Rückbau des schmalen nicht benutzungspflichtigen Radwegs im Seitenraum und Radabstellanlagen für circa 54 Räder auf der Ostseite der Augustenstraße vorhanden. Derzeit sind jedoch alle Radwegrückbau-Maßnahmen in Tempo-30-Zonen gestoppt bis das Kreisverwaltungsreferat in Form eines Stadtratsbeschlusses voraussichtlich im Jahr 2021 Auskunft darüber gibt, ob dieses Vorgehen dem aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand entspricht und weiter geführt werden kann.

Vor dem Hintergrund des sich verändernden Klimas wird grundsätzlich ein Bedarf an 3 weiteren Straßenbäume gesehen.

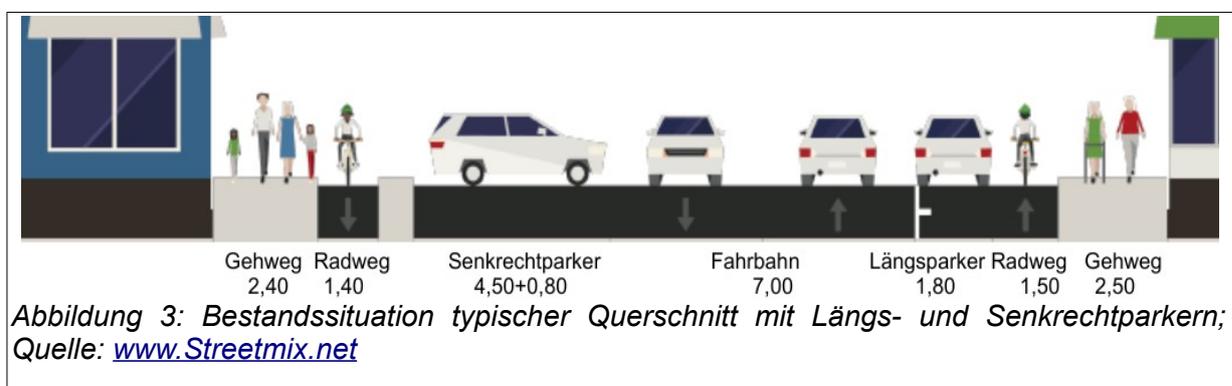
### Bestandssituation in Abschnitt III: Schelling- bis Theresienstraße

Der Abschnitt zwischen Schelling- und Theresienstraße liegt in einer Tempo-30-Zone. Die bereits eingangs beschriebene Problematik eines stark frequentierten, schmalen Gehwegs (2,50 m Breite, teilweise weniger) und einem hohen Radverkehrsaufkommen (knapp 1700 Radfahrende in 2\*4h-Zählung) im Seitenraum auf einem zu schmalen Radweg (nicht be-

nutzungspflichtig, Breiten zwischen 1,10 bis 1,50 m) ist hier gegeben und durch diverse Freischankflächen sogar noch verstärkt. Im Knotenpunktsbereich mit der Theresienstraße befinden sich die Treppenaufgänge zu der U-Bahnhaltestelle Theresienstraße. In diesem Bereich sind dort zusätzlich im Seitenraum vermehrt abgestellte Fahrräder, Zeitungsständer und eine Aufzugeinhausung vorhanden, wodurch der Fuß- und Radverkehr noch weniger Platz haben. Vor dem Hintergrund des sich verändernden Klimas wird grundsätzlich ein Bedarf an weiteren Straßenbäumen gesehen.

#### Bestandssituation in Abschnitt IV: Theresien- bis Gabelsbergerstraße

Südlich der Theresienstraße ist derzeit Tempo 50 angeordnet. Im Abschnitt bis zur Gabelsbergerstraße sind die oben beschriebenen Defizite des Platzmangels für Fuß- und Radverkehr im Seitenraum vor allem auf der Westseite besonders deutlich. Durch mehrere Supermärkte ist das Fußverkehrsaufkommen besonders hoch. Da die Supermärkte und andere häufig aufgesuchte Orte auf beiden Seiten der Straße liegen, wird die Augustenstraße in diesem Abschnitt besonders oft frei gequert. Dies geschieht bisher an uneinsichtigen Stellen zwischen parkenden Autos und bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h. Auch wenn oftmals durch Liefervorgänge die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht gefahren wird, so können bereits einzelne Fahrzeuge mit Tempo 50 dazu beitragen, dass das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn als gefährlich empfunden wird.



#### Bestandssituation in Abschnitt V: Gabelsbergerstraße bis Briener Straße

Ähnliches gilt für den Abschnitt zwischen Gabelsberger- und Briener Straße, wobei die Dichte an Läden und Gastronomie etwas geringer ist und das Fußverkehrsaufkommen entsprechend etwas niedriger ist.

#### Bestandssituation in Abschnitt VI: Briener bis Dachauer Straße

Im Abschnitt südlich der Briener Straße liegt ein Betriebsgleis der Tram, sowie eine Tramhaltestelle welche nur bei Betriebsstörungen und Baustellen genutzt wird. In diesem Bereich liegen mit ungefähr 3.300 Kfz am Tag sehr geringe MIV-Belastungen vor, ebenso deutlich weniger Fuß- und Radverkehr. Insgesamt ist hier ein weniger intensiv genutzter Straßenraum vorzufinden, der aus verkehrlicher Sicht kaum Defizite aufweist. Aus städte-

baulicher Sicht fehlt allerdings ein „Entrée-Charakter“ zum Beginn des großen Achse Augustenstraße. Vor dem Hintergrund des sich verändernden Klimas wird der Bedarf gesehen, auf der westlichen Straßenseite alle 10-12m einen klimaresilienten Straßenbaum vorzusehen.

## 2. Planungsvorschläge

Mehrere Optimierungsmöglichkeiten wurden untersucht, um die oben beschriebenen Defizite zu verringern.

### Spielraum für Umgestaltung durch Stellplatzentfall

Um die Spielräume für eine Umgestaltung der Augustenstraße mit einhergehendem Stellplatzentfall besser einschätzen zu können, wurde die Inbetriebnahme der Anwohnergarage Josephsplatz mit 265 Stellplätzen abgewartet. Nach deren Inbetriebnahme wurde 2016 erhoben, wie sich die Auslastung der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum darstellt und mit den Erhebungen von 2008 verglichen. Ergebnis dessen war, dass die Auslastung des Parkraumes in öffentlichen Straßenraum weiterhin hoch ist und sich die zusätzlichen Stellplätze in der Anwohnergarage nicht signifikant ausgewirkt haben. Trotz des festgestellten weiterhin hohen Parkdrucks ist es in der Abwägung der Interessen der Stellplatznutzenden und der anderen Nutzungen gerechtfertigt, zum Nutzen für die Allgemeinheit Stellplätze entfallen zu lassen. So kann z.B. durch den Entfall von einzelnen Stellplätzen die Querung der Augustenstraße von Fußgänger\*innen durch Gehwegvorstreckungen und Gehwegnasen maßgeblich erleichtert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Diese Bereiche sind durch geeignete Maßnahmen wie Poller, Radabstellbügel, Bordsteine, Sitzmobiliar oder ähnliches vor Verparkung zu schützen. Ziel ist in jedem Fall die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr zu verbessern, was langfristig dazu führen soll, dass auch in der Augustenstraße Kfz-Stellplätze weniger gebraucht werden, da mit dem Umweltverbund attraktiv alle Wege zurück gelegt werden können. Durch die vorgeschlagene Planung würden ca. 25 bisher als Mischparkplätze genutzte Stellplätze in zeitlich beschränkte Lieferzonen umgewandelt werden, welche außerhalb der Hauptanlieferzeit als Mischparkplätze zur Verfügung gestellt werden. Da diese neuen Lieferzonen außerhalb der Lieferzeiten für das Mischparken zur Verfügung gestellt werden sollen, ist zu befürchten, dass die Lieferzonen häufig von parkenden PKW belegt sein werden. Daher wird eine klare zeitliche Regelung für das Mischparken durch Zusatzbeschilderung vorgesehen (Parken von...bis...). Außerdem soll die kommunale Verkehrsüberwachung beauftragt werden, die Einhaltung dieser zeitlichen Regelung zu überwachen und Verstöße im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten zu ahnden.

Neben den Parkplätzen die lediglich tagsüber als Lieferzonen genutzt werden, sollen ungefähr 45 Stellplätze entfallen zugunsten von Querungshilfen, Einbauten im Bereich der Auftake der Tempo-30-Zonen, Radabstellanlagen, Lastenradabstellplätzen, sowie zur weite-

ren Gestaltung der Seitenbereiche und zur Pflanzung von zusätzlichen Straßenbäumen. In diesem Zusammenhang soll im weiteren auch geprüft werden, ob eine gestalterisch anspruchsvolle Fußverkehrsorientierung im Umfeld der U-Bahnhaltestellen geschaffen werden könnte, die Besucher\*innen auf das nahegelegene Kunstareal hinweisen und dieses somit zugleich bewerben.

### Grünplanung

Vor dem Hintergrund des sich verändernden Klimas mit zunehmenden Hitzeentwicklungen weist die Augustenstraße stellenweise zu wenig grüne Infrastruktur auf, um einer Aufheizung in diesem dichten Innenstadtbereich entgegenzuwirken. Es soll daher im Rahmen der Entwurfsplanung geprüft werden, an welchen Stellen Baumpflanzungen sinnvoll umgesetzt werden können, u.a. müssen dabei bestehende Versorgungsleitungen betrachtet werden. Im Bereich zwischen Görres- bis Theresienstraße soll versucht werden Baumpflanzungen zu ergänzen um den Charakter einer Allee zu erreichen.

### Fahrradparken

Nach dem Beschluss des Stadtrats (Gesamtkonzeption Fahrradparken in München - Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradstellplatzkonzeptes, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08684 Beschluss des Stadtrates vom 23.01.2019) sollen bei jedem geeigneten Straßenumbauprojekt die „Maßzahl von mindestens einem Fahrradabstellplatz je Kfz-Stellplatz“ erreicht werden. Dadurch soll ein bedarfsgerechtes attraktives Angebot für radelnde Besucherinnen und Besucher geschaffen werden, zusätzlich zu den auf Privatgrund zu errichtenden Fahrradabstellplätzen. Daher sollen mindestens auf den Straßenabschnitten der Augustenstraße, die baulich umgestaltet werden ebenso viele Radabstellanlagen errichtet werden, wie sich bisher im Bestand an Kfz-Stellplätzen befinden. Falls dies im Seitenraum ohne den Fußverkehr einzuschränken nicht möglich ist, sind Kfz-Stellplätze an geeigneten Stellen umzuwandeln. Es ist darauf zu achten, dass insbesondere vor entsprechenden Einzelhandelsfilialen wie Supermärkten auch Abstellanlagen für Lastenräder vorgesehen werden. Die genaue Anzahl an Radabstellanlagen wird im weiteren in der Detailplanung von Mobilitätsreferat und Baureferat ermittelt.

### Stellenweise kaum Veränderung notwendig

Im Abschnitt I zwischen Joseph- und Görresstraße sowie im Abschnitt VI zwischen Briener und Dachauer Straße sind aus verkehrlicher Sicht keine größeren Defizite in der Straßenraumgestaltung vorhanden. Aus städtebaulicher Sicht fehlt allerdings ein „Entrée-Charakter“ jeweils zum nördlich und südlichen Beginn des großen Achse Augustenstraße. Es soll daher im weiteren Verfahren geprüft werden, ob kleinere Maßnahmen zur Stärkung der Aufenthalts- und Freiraumqualität an Beginn und Ende der Achse Augustenstraße vorgenommen werden können. Vor dem Hintergrund des sich verändernden Klimas weist dieser Bereich allerdings zu wenig grüne Infrastruktur auf, um einer Aufheizung in diesem dichten Innenstadtbereich entgegen zu wirken. Es wird deshalb aus grünplanerischer Sicht empfohlen, alle 10-12m einen klimaresilienten Straßenbaum vorzusehen.

### Radwegrückbau in bestehender Tempo-30-Zone zwischen Görres- und Theresienstraße

Es wird empfohlen zwischen Ziebland- und Schellingstraße (Abschnitt II) den Radweg im Seitenraum zugunsten des Gehwegs aufzulassen und den Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Diese Führungsform ist entsprechend den einschlägigen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen auch vertretbar. Diese Gestaltung entspricht auch der bereits vorliegenden Planung des Baureferats für den Abschnitt Görresstraße bis Zieblandstraße und bedeutet daher eine einheitliche logische Fortführung. Die verbleibende Fahrbahn von mindestens 6,50 m ist durch den Busverkehr bedingt und daher nicht reduzierbar. Zwischen Schelling- und Theresienstraße (Abschnitt III) sollen ebenfalls die Radwege im Seitenraum zugunsten der Fußgänger\*innen aufgelassen und auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden. An dem Knotenpunkt mit der Heßstraße ist darauf zu achten, dass die Radverkehrsachse Heßstraße in Zukunft deutlich an Bedeutung zunehmen wird. Dies sollte im weiteren sowohl signaltechnisch als auch gestalterisch berücksichtigt werden.

### Vorgaben durch das übernommene Bürgerbegehren Radentscheid

Durch den Stadtrat wurde die vollständige Übernahme der Forderungen des Bürgerbegehrens Radentscheid beschlossen. Darin wird beschrieben, dass an allen für den Radverkehr gewidmeten Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h baulich geschützte Radwege vorzusehen sind. Mit einer maximalen Verkehrsbelastung von ca. 5.300 Kfz am Tag wird davon ausgegangen, dass es sich nicht um ein hohes Aufkommen handelt. Für die Augustenstraße zwischen Theresien- und Briener Straße wird mit diesem Beschlussentwurf vorgeschlagen zwei neue Tempo-30-Zonen einzurichten, sodass dort keine zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h mehr erlaubt sind. Die Möglichkeit baulicher Radwege wurde trotzdem geprüft aber anschließend verworfen. Aufgrund des Straßenquerschnitts ist dies nicht möglich, ohne empfindlich in die Wurzelbereiche der Baumpflanzungen einzugreifen. Zusätzlich stehen mehrere U-Bahnbauwerke wie Entlüftungsanlagen, Personenaufzug, etc. einer potentiellen Trasse eines baulichen Radwegs in entsprechender Breite (neben hohen Baukosten) entgegen. Der Radverkehr soll folglich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Dem Anliegen des Bürgerbegehrens Radentscheid kann insofern entsprochen werden, dass bei einer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr bei Tempo 30 die Sichtbarkeit und damit die Sicherheit erhöht wird. Überholvorgänge zwischen Radfahrenden können auf der Fahrbahn stattfinden, Konflikte mit dem Fußverkehr werden vermieden. Die Umgestaltung von Knotenpunktbereichen, mitsamt der skizzierten Führung am wartenden Kfz-Verkehr vorbei, fördert den Radverkehr zusätzlich. Zusätzliche Radabstellanlagen sind wie oben beschrieben vorgesehen.

### Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

In einigen Anträgen wird die Einführung von Shared Space, Begegnungszonen oder Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen gefordert. Die Ausweisung von Shared Space oder

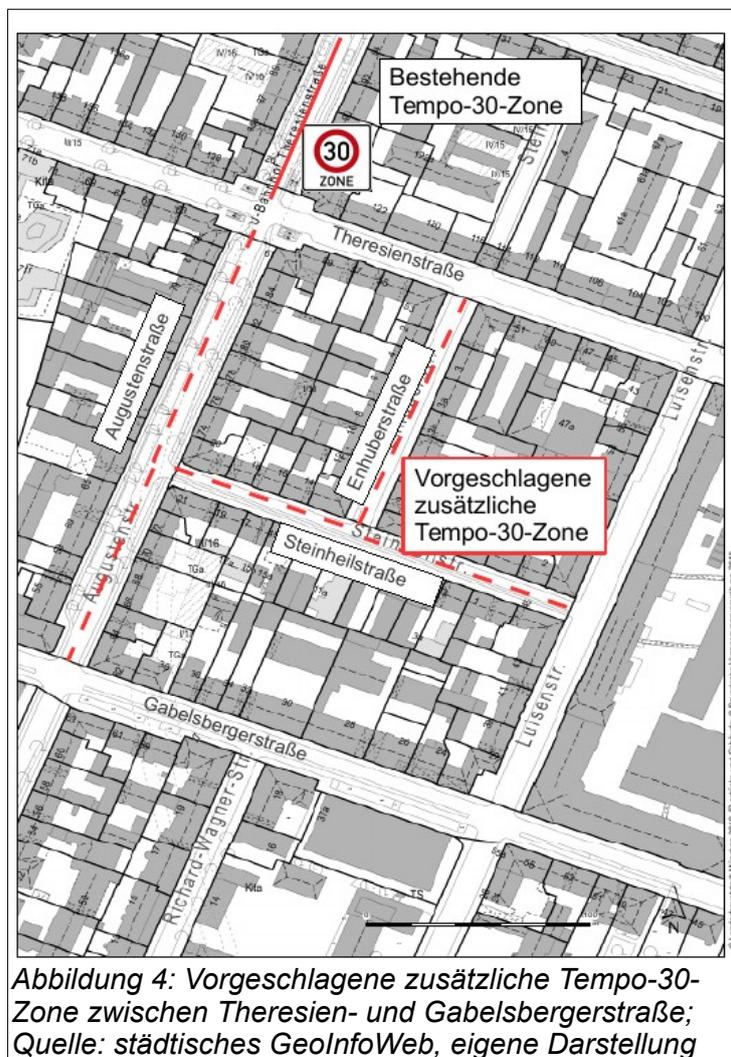
Begegnungszonen ist in Deutschland rechtlich nicht möglich. Nähere Erläuterungen dazu sind in Kapitel 4.2 sowie 4.7 zu finden.

Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche sind per Definition Bereiche, in denen Fußgänger\*innen und Fahrzeugführende baulich und verkehrsrechtlich getrennt sind. Radfahrende und Kraftfahrzeuge werden auf der Fahrbahn und Fußgänger\*innen auf dem Gehweg geführt. Sie eignen sich für städtische Zentren mit hohem Fußverkehrsaufkommen, überwiegender Aufenthalts- bzw. Einkaufsfunktion und sichern dabei die Erreichbarkeit von Geschäften und Restaurants mit dem Kfz. Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche stellen ein geeignetes Mittel zur Verbesserung der Verkehrssituation und -beruhigung in sensiblen Straßenabschnitten dar. Nach § 45 Abs. 1 d der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) können in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden. In der Regel wird in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ausgewiesen. Selten sind auch 10 km/h oder 30 km/h zulässig. Die Kennzeichnung der verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche erfolgt nach § 39 StVO über die Zeichen 274.1 (Beginn eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs) und 274.2 (Ende eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs), welche durch das Schild „Zone 20“ und „Aufhebung Zone 20“ markiert wird. In solch einem Bereich müssen Fahrzeugführende die abgetrennte Fahrbahn benutzen, der übrige Teil der öffentlichen Verkehrsfläche ist Gehweg. Mit dem Zusatzschild „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ wird der ruhende Verkehr klar geregelt.

Die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs würde eine komplette Umgestaltung des Straßenraums, eine Verschmälerung der gesamten Fahrbahn und ein Rückbau der Radwege bedeuten. Für die Ausgestaltung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs wäre davon auszugehen, dass ein Großteil der in diesem Abschnitt vorhandenen Stellplätze umgewandelt (in vormittags Lieferzone, nachts Bewohnerparken) oder entfallen müsste. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit sowie für eine Verbesserung der Querbarkeit wird die Reduzierung auf Tempo 30 von Seiten des Mobilitätsreferats als ausreichend angesehen. Die nötigen baulichen Umgestaltungen für einen Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs hätten technische Schwierigkeiten im Bereich der Baumpflanzungen zur Folge und werden daher von Seiten der Verwaltung abgelehnt.

Einrichtung zwei neuer Tempo-30-Zonen zwischen Theresien- und Brienner Straße

Die oben beschriebenen Defizite im Straßenraum treten in den Abschnitten IV und V zwischen Theresien- und Briener Straße besonders deutlich auf. Der Verkehrsraum ist für



den auftretenden Fuß- und Radverkehr zu gering dimensioniert. Abseits der Knotenpunkte befinden sich keinerlei Querungshilfen für den Fußverkehr. Trotzdem wird die Straße häufig frei gequert, in der Regel ohne gute Sichtbeziehungen zwischen den parkenden Autos und bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h. Der Querschnitt entspricht in weiten Teilen des Abschnitts der in der Abbildung Nr. 3 dargestellten Aufteilung mit Senkrechtparkern westlich und Längsparkern östlich. Vor allem in den Morgenstunden ist besonders viel Lieferverkehr vorzufinden. Die Anlieferungen finden auf der Fahrbahn statt. Dort halten sie teilweise den Kfz- und Radverkehr auf oder verleiten ihn zu manch gefährlichen Überholvorgängen.

Eine deutliche Verbesserung der Situation vor allem für die Fußgänger\*innen aber auch für die Radfahrenden ist dadurch zu erreichen, dass zwei neue Tempo-30-Zonen eingerichtet werden und der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt im zu engen Seitenraum geführt wird. Eine neue Zone umfasst den Bereich der Enhuberstraße, Steinheilstra-

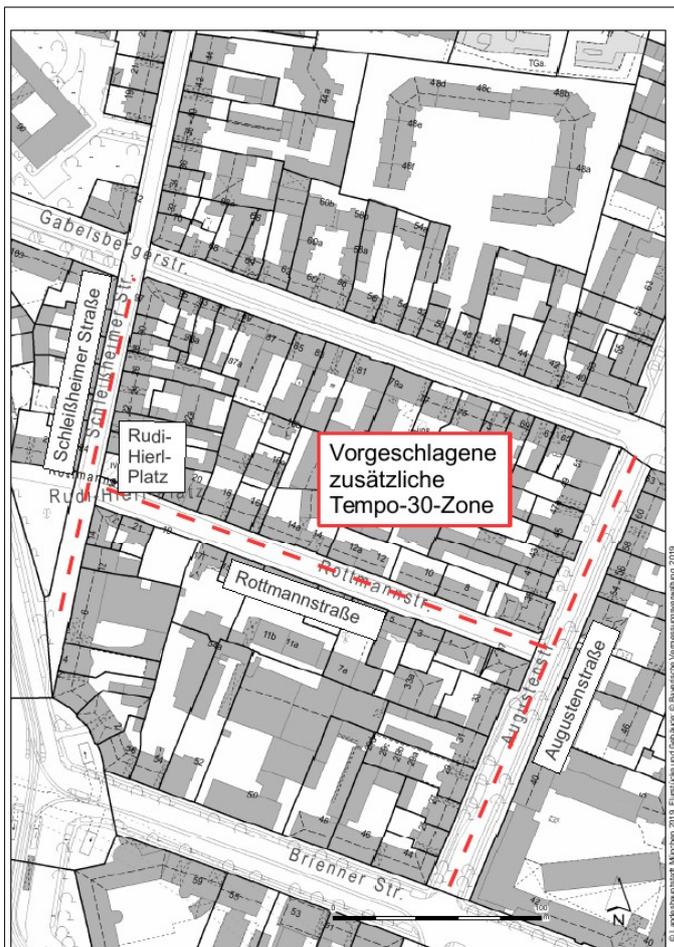


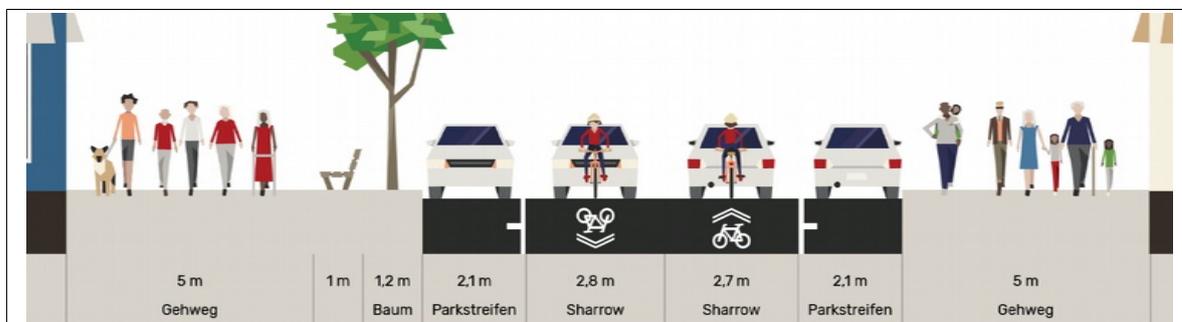
Abbildung 5: Vorgeschlagene zusätzliche Tempo-30-Zone zwischen Gabelsberger- und Briener Straße; Quelle: städtisches GeoInfoWeb, eigene Darstellung

ße und der Augustenstraße zwischen Theresien- und Gabelsbergerstraße.

Eine zweite Tempo-30-Zone wird für den Bereich Rudi-Hierl-Platz, Schleißheimer Straße bis Gabelsbergerstraße, Rottmannstraße und Augustenstraße zwischen Gabelsberger- und Briener Straße empfohlen. Hierzu sind die Radwege im Seitenraum aufzulassen und der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen. So erhalten die Fußgänger\*innen mehr Platz und können zudem die Fahrbahn auch leichter queren. Der breitere Seitenraum kann der Funktion des Quartierszentrum entsprechend gestaltet werden. Um Tempo-30-Zonen einrichten zu können ist eine Verschmälerung der Fahrbahn entweder auf gesamter Länge oder zumindest punktuell aus verkehrsrechtlichen Gründen notwendig.

### Verringerung der Fahrbahnbreite auf gesamter Länge zwischen Theresienstraße und Briener Straße unverhältnismäßig

Durch die Verringerung der zulässigen Geschwindigkeit lässt sich der Radverkehr dann zwar regelkonform im Mischverkehr führen. Allerdings führt die entsprechende Richtlinie ERA 2010 dazu aus: „Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist neben der Kraftfahrzeugverkehrsstärke und -geschwindigkeit auch von der Fahrbahnbreite abhängig. Problematisch ist Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6,00 und 7,00 m bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 400 Kfz/h.“ Die Augustenstraße weist fast auf der kompletten Länge jedoch genau eine in etwa 7 m Breite Fahrbahn auf. Gerade im Bereich zwischen Theresienstraße und Briener Straße sind in den Spitzenstunden Werte über 400 Kfz/h erhoben worden. Bei einer Fahrbahnbreite von 7 m werden von den Autofahrerinnen und Autofahrern häufig Radfahrerinnen und Radfahrer überholt, da die Straße als breit genug wahrgenommen wird. Dabei kann jedoch der nötige Sicherheitsabstand von 1,50 m nicht eingehalten werden, was zur Gefährdung des Radverkehrs beiträgt. Konsequenter Weise wäre bei einem Rückbau der Radwege im Seitenraum und Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn insbesondere in den vom Kfz-Verkehr stärker belasteten Abschnitten zwischen Theresien- und Briener Straße für den Radverkehr eine Verschmälerung der Fahrbahn vorteilhaft.



*Abbildung 6: Beispielhafter Variante eines Querschnitts mit Längsparkern und schmaler Fahrbahn, Radverkehr im Mischverkehr; Quelle: Streetmix.net*

Eine Verringerung der Fahrbahnbreite auf der gesamten Länge zwischen Theresien- und Gabelsbergerstraße ist jedoch unverhältnismäßig teuer .

Laut Kreisverwaltungsreferat und Polizei würde zudem eine Verengung der Fahrbahn Probleme mit dem Lieferverkehr verursachen. Selbst bei Einrichtung mehrerer Lieferzonen sei nicht damit zu rechnen, dass diese immer freigehalten und zum Liefern genutzt werden können. Somit wird befürchtet, dass weiterhin in zweiter Reihe Ladevorgänge stattfinden und der Radverkehr auf einer verengten Fahrbahn in schwerere Konflikte gerät.

Von Seiten der Stadtwerke München(SWM) und der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) wird eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,50m gefordert, sowohl für den Bereich mit Buslinienverkehr zwischen Görres- und Schellingstraße, als auch in der gesamten Augustenstraße südlich davon. Denn bei den regelmäßig auftretenden Sperrungen des Kö-

nigsplatzes werden die Buslinien 58/68 und 100 über die Augustenstraße umgeleitet. Nach Abwägung der verschiedenen Standpunkte wird eine Verschmälerung der gesamten Fahrbahn zwischen Theresien- und Brienner Straße nicht vorgeschlagen.

#### Punktuelle Verringerung der Fahrbahnbreite

Da eine Verringerung der Fahrbahn auf gesamter Länge nicht empfohlen wird und eine zumindest punktuelle Verringerung der Fahrbahn Voraussetzung für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen ist, wird letzteres angestrebt. So sollen in der Augustenstraße außerhalb der Knotenpunktsbereiche Theresien-, Gabelsberger- und Brienner Straße - jeweils in etwa 50 m Entfernung zur Lichtzeichenanlage - der Auftakt in die Tempo-30-Zonen verdeutlicht werden. Dies soll durch eine baulich gefasste Engstelle mithilfe von Barken / Leitplanken o.Ä. und einem deutlich sichtbaren Zone 30-Schild, sowie ggf. Markierung auf der Fahrbahn erfolgen. Im Bereich der Einmündungen der Rottmann- und Steinheilstraße sollen jeweils die Gehwegnasen vorgezogen werden – ebenso auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Augustenstraße - um den Charakter der Langsamfahrstraße und die Gleichrangigkeit beider Straßen zu unterstreichen (siehe Skizze). Diese Bereiche sind durch geeignete Maßnahmen wie Poller, Sitzmobiliar, Radabstellbügel, Bordsteine oder ähnliches vor Verparkung zu schützen. Die Markierung der Leitlinie in der Augustenstraße wird entfernt.



Abbildung 7: Beispielhafte Skizze Beginn Tempo-30-Zone in der Augustenstraße nördlich der Gabelsbergerstraße; Quelle: städtisches GeoInfoWeb, eigene Darstellung

### Umgestaltung von Knotenpunkten mit Entfall von Abbiegespuren

An den drei Knotenpunktsarmen in der Augustenstraße nördlich und südlich der Gabelbergerstraße, sowie nördlich der Brienner Straße sind jeweils eine Geradeaus- und eine Abbiegespur für den Kfz-Verkehr vorhanden. Um den Charakter der Langsamfahrstraße zu unterstreichen und im Seitenraum mehr Platz insbesondere für den Fußverkehr oder für Gestaltung zu generieren kann an diesen Stellen jeweils die Fahrbahn verschmälert werden, indem die bisherigen zwei Fahrspuren in eine gemischte Fahrspur (Geradeaus-Rechts oder Geradeaus-Links) zusammen gelegt werden. Dadurch kann es in den Spitzenstunden möglicherweise zu einem gewissen Rückstau kommen. So würde diese Fahrbeziehung weniger attraktiv und (ohnehin geringe) Durchgangsverkehre weiter verringert. Für den Radverkehr kann ein Radfahrstreifen in der Zuführung zum Knoten den Weg vorbei an wartenden Kfz zum aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) sicherstellen. Durch den ARAS ist außerdem ein direktes sicheres Linksabbiegen von Radfahrenden möglich, die Sichtbarkeit und damit auch Sicherheit des Radverkehrs auf der Straße wird erhöht.

### Variante ohne Entfall von Abbiegespuren

Die Einrichtung eines ARAS mit zuführenden Radfahrstreifen und die Umsetzung aller oben genannten Umgestaltungen ist grundsätzlich auch möglich ohne Abbiegespuren des Kfz zu verringern. Insbesondere wenn die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs vollständig erhalten und Kfz-Rückstau in Spitzenstunden vermieden werden soll, wäre diese Variante zu wählen. Da jedoch der Eindruck einer Langsamfahrstraße mit Entfall der Abbiegespuren verdeutlicht, sowie der Platz für den Fußverkehr und Radverkehr vergrößert werden kann, wird in der Abwägung ein Entfall der Abbiegespuren vorgeschlagen.

### Verlagerung von Kfz-Verkehren

Verlagerung von Kfz-Fahrten in die Schleißheimer Straße oder Luisenstraße sind durch verringerte Fahrgeschwindigkeiten in der Augustenstraße nicht auszuschließen. Aufgrund der heute oft im Straßenraum stattfindenden Liefervorgänge können allerdings bereits heute selten Geschwindigkeiten über 30 km/h gefahren werden. Der größte Anteil des Kfz-Verkehrs in der Augustenstraße wird dem Erschließungsverkehr und nicht dem Durchgangsverkehr zugerechnet und wird sich dementsprechend nicht verlagern. Verlagerungen von kleineren, heute vorhandenen Durchgangsverkehren hin zur Schleißheimer Straße entsprechen der im geltenden VEP beschriebenen Funktion als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion. Verlagerungen von geringen Mengen auch hin zur Luisenstraße sind nicht gänzlich auszuschließen. In der Abwägung potenzieller städtebaulicher Gewinne für das Stadtteil- und Quartierszentrum und Verbesserungen insbesondere für den Fuß- und Radverkehr in der Augustenstraße sowie in Anbetracht der Tatsache, dass an der Luisenstraße größere Bereiche nicht Wohnbebauung sondern Universitätsgebäude, Galerien, Museen, Grünflächen, etc sind, wird dies als vertretbar angesehen.

### Auswirkung von verkehrlichen Änderungen in Theresienstraße und Kunstareal

Durch die Einrichtung der weiß markierten Radfahrstreifen nach dem erfolgreichen Verkehrsversuch der Pop-Up-Bike-Lanes u.a. in der Theresien- und Gabelsbergerstraße hat sich die Kapazität für den MIV in beiden Straßen verringert. Auch durch die geplante verkehrlichen Umgestaltungen im Bereich des Kunstareals („Umsetzung des Radentscheid in der Alternative 5“) können geänderte Verkehrsflüsse des MIV entstehen. Da die Augustenstraße jedoch in Nord-Süd-Richtung verläuft und zudem eine Erschließungsstraße ist, sind keine relevanten Verlagerungen durch die genannten Vorhaben auf die Augustenstraße zu erwarten.

### **3. Zusammenfassung**

Grundsätzliches Ziel der Anträge ist eine Umgestaltung der problematischen Stellen der Augustenstraße im Sinne des Fuß- und Radverkehrs, sowie der Aufenthaltsqualität entsprechend der Funktion als Stadtteil- und Quartierszentrum. Vorgeschlagen wird dafür ein Rückbau der schmalen Radwege im Bereich zwischen Görres- und Brienner Straße und eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der gesamten Länge der Straße zugunsten einer Verbreiterung der Gehwege.

Im Bereich mit den größten Defiziten zwischen Theresien- und Brienner Straße sind punktuelle Fahrbahnverengungen, Gehwegvorstreckungen einzurichten, sowie an drei Stellen (nördlich und südlich Gabelsbergerstraße, sowie nördlich der Brienner Straße) die Abbiegespuren des Kfz-Verkehr zurückzubauen. Dadurch wird der Beginn einer Langsamfahrstraße verdeutlicht und zwei neue Tempo-30-Zonen mitsamt der Seitenstraßen und mit Ausnahme der Gabelsbergerstraße können eingerichtet werden. Der Radverkehr wird dabei im Mischverkehr geführt. Fußgänger\*innen erhalten mehr Platz und können besser queren.

Dadurch, dass auf gesamter Länge der Augustenstraße jeglicher Radverkehr auf der Fahrbahn geführt und durch die ARAS zusätzlich hervorgehoben wird, erhöht sich die Sichtbarkeit des Radverkehrs und damit auch die Sicherheit.

Um die Fahrbahn möglichst frei von Lieferverkehr zu bekommen wird das Mobilitätsreferat dem Bedarf entsprechend Lieferzonen anordnen.

Durch die vorgeschlagene Planung werden ca. 25 bisher als Mischparkplätze genutzte Stellplätze in zeitlich beschränkte Lieferzonen umgewandelt, welche außerhalb der Hauptanlieferzeit als Mischparkplätze zur Verfügung gestellt werden. Außerdem werden ca. 45 Stellplätze entfallen zugunsten von Querungshilfen, Einbauten im Bereich der Auftakte der Tempo-30-Zonen, Radabstellanlagen, Lastenradabstellplätzen, sowie zur weiteren Gestaltung der Seitenbereiche. Querungshilfen werden insbesondere an verkehrsreichen Stellen und Schulwegen geprüft, wie an der Heß-, Ziebland-, Steinheil und Rottmannstraße. Die Gestaltung der Seitenbereiche beinhaltet auch Sitzgelegenheiten, welche an ausreichend

breiten Stellen der verbreiterten Gehbahn, sowie ggf. an Bäumen oder auf Gehwegnasen geprüft werden.

Vor dem Hintergrund der klimatischen Veränderungen sollen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität die grüne Infrastruktur verbessert werden und zusätzliche klimaresiliente Baumstandorte vorgesehen werden. Dabei werden als Standorte auch die Knotenpunktsbereiche mit der Brienner-, Karl-, Steinheil-, Rottmann-, Heß- und Schellingstraße geprüft.

Insgesamt entsteht durch die relativ wenig aufwendige Umgestaltung ein großer Mehrwert für den Fuß- und Radverkehr sowie für die Aufenthaltsqualität.

Auch wenn die teilweise geforderten Mittel Shared Space, Begegnungszone oder Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich nicht Anwendung finden, wird durch die vorgeschlagenen Ausführungen ein ähnliches Ziel verfolgt und verhältnismäßig umgesetzt.

Bei einer möglichen schrittweisen Umsetzung der Maßnahmen sollte mit dem Abschnitt zwischen Theresien- und Gabelsbergerstraße begonnen werden, da dieser Bereich der Augustenstraße die größten Defizite bei gleichzeitig intensivster Nutzung aufweist.

#### **4. Finanzierung**

Die Kosten für die weiteren Planungen werden aus der Finanzposition 6300.950.1110.6 (Nahmobilitätspauschale) finanziert.

#### **5. Behandlung der Anträge und Empfehlungen**

##### **5.1. Antrag Nr. 08-14 / A 04171 (Ziffer 1 und 2) der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 15.04.2013, eingegangen am 15.04.2013**

##### **Mehr Aufenthaltsqualität – weniger Autos. Die Anwohnergarage Josephsplatz als Chance**

Der Antrag wurde am 26.02.2014 im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung behandelt (Vorlagenummer 08-14 / V 14118). In der Beschlussvorlage wurde u. a. Folgendes ausgeführt:

##### **Antragspunkt 1:**

##### **Abbau von weiteren 100 Stellplätzen am und im Umkreis des Josephsplatzes**

Ein Stellplatzabbau von weiteren 100 Stellplätzen über die bereits geplanten 75 Stellplätze (auf dem Josephsplatz) hinaus ist gegenüber dem Stellplatzangebot 2008 bereits realisiert.

##### **Antragspunkt 2:**

##### **Konzept zur Neugestaltung der Augustenstraße**

Im Antrag wird u. a. gefordert, die Gehwege und Seitenbereiche auf Kosten von Stellplätzen und Radwegen zu erweitern, wenn möglich Baumpflanzungen vorzunehmen, den Radverkehr auf der Straße zu führen und die vorhandene Geschwindigkeit zu reduzieren.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04171 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 15.04.2013 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

### **5.2. Antrag Nr. 08-14 / A 05231 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 11.03.2014, eingegangen am 11.03.2014**

#### **Treffpunkt Augustenstraße - attraktive Straßenraumgestaltung für das Nahbereichszentrum in der Maxvorstadt**

Im Antrag wird u. a. gefordert, die Gehwege und Seitenbereiche auf Kosten von Stellplätzen und Radwegen zu erweitern, wenn möglich Baumpflanzungen vorzunehmen, den Radverkehr auf der Straße zu führen und die vorhandene Geschwindigkeit zu reduzieren.

Entsprechend dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung „Begegnungszonen / Shared Space“ vom 19.06.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 08124) wurde das Baureferat gebeten, auf Grundlage der Bewertung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat zu prüfen, ob die Radwege in der Augustenstraße zurückgebaut und die Flächen den Fußwegen zugeschlagen werden können. Darüber hinaus soll geprüft werden, ob es möglich ist, in den offenen Seitenstreifen die Bodendecker zu entfernen und stattdessen Lochsteinpflaster und Baumplatten einzubauen. Dem Antrag auf Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs wird wie beschrieben nicht entsprochen.

Die Ausweisung von "Begegnungszonen" ist rechtlich noch nicht möglich. Solche Zonen sind in der Straßenverkehrs-Ordnung, welche ein bindendes Regelwerk für die Straßenverkehrsbehörden darstellt, nicht vorgesehen.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 05231 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 11.03.2014 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

### **5.3. Empfehlung Nr. 08-14 / E 02007 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt am 17.10.2013**

#### **Der Josephsplatz (Umgriff zwischen Görres- und Georgenstraße sowie Teng- und Hiltenspergerstraße) soll als Spielstraße ausgewiesen werden.**

Die Empfehlung fordert, die Straßen im Umgriff des Josephsplatzes als Spielstraßen auszuweisen.

Das Kreisverwaltungsreferat als zuständige Straßenverkehrsbehörde hat zu o.g. Empfehlung folgende Stellungnahme abgegeben: "Gemäß der vorliegenden Empfehlung sollen die Straßen im Umgriff des Josephplatzes als Spielstraßen ausgewiesen werden.

Hierzu ist festzustellen, dass Spielstraßen Verkehrsflächen sind, die für den Fahrzeugverkehr (also nicht nur für Kraftfahrzeuge!) gesperrt sind. Spielstraßen werden beschildert durch Zeichen 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) i. V. m. dem Zusatzschild "Kinder". Das durch Zeichen 250 StVO angeordnete Verkehrsverbot beschränkt gleichermaßen den Fahrverkehr (auch den Anlieger- und Lieferverkehr) und den ruhenden Verkehr. Kindern ist es hier erlaubt, auch auf der Fahrbahn und den Seitenstreifen zu spielen.

Wegen der strikten Zufahrtsbeschränkung sind solche "Spielstraßen" eher selten und können auch im vorliegendem Fall nicht in Betracht gezogen werden.

Der Begriff "Spielstraße" wird jedoch umgangssprachlich häufig verwechselt mit dem Begriff "Verkehrsberuhigter Bereich". Es ist deshalb auch im vorliegendem Fall davon auszugehen, dass dies Inhalt der Empfehlung ist.

Ein "Verkehrsberuhigter Bereich" (VB) ist eine öffentliche Verkehrsfläche, auf der der Fußgängerverkehr bevorrechtigt ist. Sie dient als Aufenthalts- und Bewegungsraum grundsätzlich für alle Verkehrsarten und -teilnehmer\*innen. Verkehrsberuhigte Bereiche werden beschildert durch Zeichen 325 StVO (Anfang) bzw. Zeichen 326 StVO (Ende).

Innerhalb dieser Bereiche gilt:

1. Fußgänger\*innen dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
2. Der Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten.
3. Die Fahrzeugführenden dürfen die Fußgänger\*innen weder gefährden noch behindern; wenn nötig müssen sie warten.
4. Die Fußgänger\*innen dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
5. Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen, zum Be- oder Entladen.

Nach den verbindlichen Verwaltungsvorschriften zur StVO kommt ein Verkehrsberuhigter Bereich nur für einzelne Straßen oder für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr in Betracht.

Verkehrsberuhigte Bereiche müssen deshalb durch ihre Gestaltung (in der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein) den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr nur

untergeordnete Bedeutung hat. Entscheidend ist, dass die Fahrzeugführer schon aus dem äußeren Bild der Verkehrsfläche unmissverständlich den Eindruck gewinnen, sie befinden sich nicht auf einer "normalen" Straße, sondern in einem Bereich mit deutlichem Gewicht auf die nicht verkehrlichen Nutzungen von Aufenthalt und Spiel.

Diese Bereiche stehen allen Verkehrsteilnehmern, also auch den Fahrzeugen, auf der gesamten Verkehrsfläche gleichberechtigt zur Verfügung (Mischverkehr). Für das Verhalten der Verkehrsteilnehmer gelten abweichend von den allgemeinen Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung besondere Regeln. Insbesondere ist das Nebeneinander von Fußgänger\*innen, Radfahrenden und Kraftfahrenden im Sinne gegenseitiger Rücksichtnahme geregelt.

Zusammengefasst kommen daher nur Straßen in Betracht,

\*die keinen nennenswerten Durchgangsverkehr aufweisen

\*die baulich so gestaltet werden sollen, dass sie Durchgangsverkehr erschweren und sich deutlich von den übrigen angrenzenden Straßen unterscheiden

\* in denen das Wohnen die vorwiegende Nutzungsart ist oder in denen aus anderen Gründen die Aufenthaltsfunktion anzustreben ist

\* mit keiner großen Verkehrsstärke (ca. 100 Kfz/Std. für beide Fahrtrichtungen; in Ausnahmefällen ca. 150 Kfz/Std. für beide Fahrtrichtungen)

Die genannten Voraussetzungen liegen nach Einschätzung des Kreisverwaltungsreferates in der Hiltensbergerstraße, insbes. bzgl. der Verkehrsbelastung und des Durchgangsverkehrs, nicht vor.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 02007 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt am 17.10.2013 kann nicht entsprochen werden.

**5.4. Empfehlung Nr. 14-20 / E00164 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt am 16.10.2014 Nach Fertigstellung der Anwohnergarage Josephsplatz Wegfall der oberirdischen Stellplätze in der Hiltenspergerstraße zwischen Josephsplatz Nord und Görresstraße sowie auf der Ostseite zwischen Josephsplatz Nord und Georgenstraße; dafür durchgehend markierten Radweg zwischen Görres- und Georgenstraße, Verbreiterung des Gehwegs auf der Hiltenspergerstraße (Ost), kleine Kurzparkzone für Anwohner**

In der Anlage zu dem Antrag wird die Forderung u.a. auch damit begründet, dass es in diesem Bereich zwischen Görresstraße und Georgenstraße aufgrund von Kopfsteinpflaster, unübersichtlicher Verkehrssituation sowie unattraktiver Wegeführung für den Radverkehr keine adäquate Verbindung gäbe. Da mittlerweile der Fahrbahnbelag hin zu Asphalt verändert wurde, die Einbahnstraße auch in Gegenrichtung frei gegeben, sowie die Straßenräume um den Josephsplatz deutlich klarer gestaltet wurden, sind keine weiteren Maßnahmen veranlasst.

Die im Weiteren geforderte Möglichkeit Ein- und Ausladen für Anwohner in der Hiltenspergerstraße einzurichten ist in allen Nebenstraßen jederzeit für jeden bereits heute möglich, sofern dadurch keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer entsteht.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E00164 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt am 16.10.2014 wurde damit bereits entsprochen.

#### **5.5. BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03192 der Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 10.01.2017 Verkehrliche Neugestaltung der gesamten Augustenstraße zeitnah planen und umsetzen**

In seiner Begründung zu o.g. Empfehlung führt der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes Maxvorstadt u.a. Folgendes aus: In dieser hoch frequentierten und im Viertel sehr geschätzten Einkaufsstraße ist die Situation weder für die zahllosen Fußgänger, noch für den Rad- und Autoverkehr befriedigend. Vor allem die Kombination aus Rad- und Fußweg auf der Westseite der Augustenstraße ist viel zu schmal und lässt aufgrund massiver Passantenströme und diverser Verschwenkungen der Radweg häufig Nutzerkonflikte oder sogar gefährliche Situationen entstehen. Daneben geben die straßenbegleitenden Grünstreifen ein ungepflegtes Erscheinungsbild ab und verstärken mit ihrer gegenwärtigen Formgebung die suboptimale Raumnutzung zusätzlich. Daher sollte in die Planung miteinbezogen werden, wie die Ausgestaltung der Grünstreifen unter weitgehender Beibehaltung ihrer Dimensionierung und des Baumbestandes nachhaltig verbessert werden kann.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B03192 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 10.01.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

#### **5.6. BA-Antrag Nr. 14-20/ B 04973 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 12.06.2018 Nachfrage: Umgestaltung der Augustenstraße**

Im Antrag wird die Verwaltung aufgefordert die Neugestaltung der Augustenstraße, besonders im Hinblick auf eine effizientere Verkehrsführung, zeitnah zu planen und umzusetzen. Es wird ausgeführt, dass der Platz besonders für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrenden zu gering sei, Radabstellanlagen fehlen und die Grünflächen besser arrangiert werden sollen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 04973 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 12.06.2018 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

#### **5.7. BA-Antrag Nr. 14-20/ B 04975 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 12.06.2018**

**Auskunft über den Stand der Planungen, die permanente Gefahrensituation in der Augustenstraße zu entschärfen und die Umgestaltung auf Shared Space/Begegnungszone als Pilotprojekt zu prüfen**

Im Antrag wird um Auskunft über die Tätigkeiten der entsprechenden städtischen Referate in Form nachfolgender Fragen gebeten.

**Zu Frage 1:** Liegen dem Baureferat entsprechende Planungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und des Kreisverwaltungsreferates vor? Wenn ja, warum wurde der Bezirksausschuss nicht einbezogen?

Das Baureferat wird bei Zustimmung des Stadtrates zu dieser Beschlussvorlage in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat die weiteren Planungen ausarbeiten. Dabei wird der Bezirksausschuss den allgemeinen Vorgaben entsprechend einbezogen.

**Zu Frage 2:** In Deutschland planen mehrere Kommunen Voraussetzungen für die Gestaltungen und Umsetzungen von Gemeinschaftsstraßen nach dem Shared Space-Prinzip festzulegen. Gibt es bezüglich der Umgestaltung der Augustenstraße derartige Überlegungen in der Verwaltung der LH München?

Die Ausweisung von "Shared Space"-Bereichen sowie "Begegnungszonen" ist verkehrrechtlich noch nicht möglich. Solche Zonen sind in der Straßenverkehrs-Ordnung, welche ein bindendes Regelwerk für die Straßenverkehrsbehörden darstellt, bislang nicht vorgesehen.

**Zu Frage 3:** Wurden bezüglich der Umgestaltung der Augustenstraße die Variante des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Zeichen 274 der StVO) in Betracht gezogen und geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Wie im Vortrag ausgeführt, wird die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches als Variante abgelehnt, da aus Gründen der Verkehrssicherheit Tempo 30 als ausreichend angesehen wird und bei einer baulichen Umgestaltung in Form eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches der Baumschutz nicht gewährleistet werden kann.

**Zu Frage 4:** Wurden in der Augustenstraße Verkehrszählungen vorgenommen? Wenn ja mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

In der Augustenstraße wurden einerseits wie bereits dargestellt Erhebungen zum ruhenden Kfz-Verkehr durchgeführt und zwar im Jahr 2008 vor und im Jahr 2016 nach der Eröffnung der Anwohnergarage Josephsplatz, um deren Auswirkungen auf die Stellplatzauslastung zu ermitteln. Näheres dazu wird in der Anlage Nr. 12 beschrieben.

Der fließende Kfz- und Radverkehr in der Augustenstraße wurde 2012 an den Knoten Schellingstraße, Theresienstraße, Gabelsbergerstraße und Karlstraße, sowie 2013 am Knoten mit der Görresstraße erhoben. Die darin enthaltenen Ergebnisse spiegeln für den Kfz-Verkehr relativ gewöhnliche Belastungen der Augustenstraße als eine der Erschließungsstraßen im untergeordneten Netz der Maxvorstadt wider. Die ermittelten Tageswerte liegen im Bereich der Görresstraße bei bis zu c.a. 3.300 Kfz, bei der Schellingstraße bei bis zu c.a. 4.600 Kfz, bei der Gabelsbergerstraße bei bis zu 5.300 Kfz sowie bei der Karlstraße bei bis zu 3.300 Kfz pro Tag. Gleichzeitig wurde dabei auch der Radverkehr in der üblichen Form von 2\*4h-Erhebungen mit eher niedrigen Werten von ungefähr 1.000 Radfahrenden

pro 8 Stunden erhoben, was sich zum großen Teil auf das kalte und niederschlagsreiche Wetter an den entsprechenden Tagen zurückführen lässt.

Eine neuere Erhebung im Jahre 2019 musste aufgrund von Baustellen im erweiterten Umfeld für den Kfz-Verkehr als nicht belastbar eingestuft werden. Da der Radverkehr durch die Straßenbaustellen weniger stark beeinflusst wurde, können diese Werte als grober Anhaltspunkt angenommen werden. So wurden bei der üblichen Form von 2\*4h-Erhebungen für den Radverkehr südlich der Brienner Straße knapp 1000 Radfahrende gezählt und am Knoten mit der Gabelsbergerstraße ca. 1.600, sowie am Knoten mit der Theresienstraße ungefähr 1.700.

Die für Frühling 2020 neu angesetzte Erhebung konnte nicht mehr stattfinden, da in der Theresien- und Gabelsbergerstraße Pop-Up-Radwege entstanden sind und Corona-bedingt auch keine normale Verkehrssituation vorlag.

**Zu Frage 5:** Haben sich Mitarbeiter des KVR in letzter Zeit ein Bild über die Gefahrensituation in der Augustenstraße gemacht?

Dazu teilte das Kreisverwaltungsreferat am 01.08.2018 mit:

„Die Situation für Fußgänger und Radfahrer ist auf Grund der zu schmalen Wege unbefriedigend. Die Wegbreiten reichen sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer nicht aus. Die hohe Anzahl an Fußgängern macht breitere Wege erforderlich, hinzu kommen Einschränkungen durch viele Freischankflächen und Geschäftsauslagen. Die baulich vorhandenen Radwege sind nach heutigen Standard viel zu schmal; sie sind allerdings auch nicht benutzungspflichtig. Da sie dennoch genutzt werden von den Radfahrenden kommt es zu häufigen Konflikten mit Fußgänger\*innen, welche zum Passieren der Freischankflächen etc. auf die Radwege ausweichen.

Nach Auskunft der Polizei ist die Augustenstraße in ihrer gesamten Länge eine verkehrlich unauffällige Straße, insbesondere hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs. Bekannt gewordene Unfälle betrafen sogenannte "Parkrempler" (Schäden an parkenden Fahrzeugen). Tagsüber wird die Geschwindigkeit in der Augustenstraße durch in 2. Reihe parkende Lieferfahrzeuge gebremst. Für Radfahrende besteht kein über das normale Maß hinaus erhöhtes Risiko beim Befahren der Augustenstraße. Einzelne Beschwerden sind ebenfalls nicht bekannt geworden. Mangels gefährlicher Situationen in der Augustenstraße war in letzter Zeit keine Ortsbesichtigung durch Mitarbeiter der Straßenverkehrsbehörde notwendig. Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind nur dort möglich, wo besondere Umstände dies zwingend gebieten. Eine erhöhte Gefahrenlage liegt aus vorgenannten Gründen nicht vor.“ Auch wenn objektiv gesehen keine Gefahrensituation vorliegt, wird u.a. Seitens des Bezirksausschuss bereits seit Jahren und mit zunehmendem Nachdruck darauf verwiesen, dass die Situation von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern subjektiv als teils gefährlich und zumindest unangenehm wahrgenommen wird. Objektiv lässt sich in jedem Fall feststellen, dass sowohl der Fußweg als auch der Radweg

stellenweise nicht der Breite in entsprechenden einschlägigen Richtlinien entspricht, weshalb eine Umgestaltung anzustreben ist.

**Zu Frage 6:** Wie ist diese zeitliche Dauer zu erklären und welche Maßnahmen wird die LH München einleiten, um die Verkehrsplanungen zu beschleunigen.

Erst nach der Eröffnung der Anwohnergarage Josephsplatz konnte eine entsprechende Parkraumerhebung stattfinden. Anschließend haben interne langwierige Abstimmungsprozesse, sowie Schwierigkeiten bei den Verkehrserhebungen die Bearbeitung verzögert. Die weiteren planerischen Arbeiten sollen im Rahmen der personellen Möglichkeiten möglichst zügig durchgeführt und schnell umgesetzt werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 04975 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 14.06.2018 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

#### **5.8. BA-Antrags-Nr 14-20 / B 06879 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 08.10.2019**

**Überfällig: Wie steht es um die Planungen zur Augustenstraße (s. BA-Antrag Nr. 14-20/ B 03192 vom 10.01.2017)**

Mit diesem Antrag wird um Auskunft über die Tätigkeiten der entsprechenden städtischen Referate und um zeitnahe Umsetzung der Vorschläge gebeten.

Mit bereits erfolgter Beteiligung des Bezirksausschusses sowie der Vorlage des Beschlusses werden die genannten Forderungen nach Information, Beteiligung und Umsetzung erfüllt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 06879 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 08.10.2019 wird entsprochen.

#### **5.9. BA-Antrags-Nr 14-20 / B 06334 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 04.06.2019**

##### **Tempo 30 in der Rottmannstraße / Schleißheimer Straße**

Der Antrag fordert eine neue Tempo-30-Zone im Bereich der Rottmannstraße, des Rudi-Hierl-Platzes, sowie des südlichen Abschnitts der Schleißheimer Straße bis zur Gabelsbergerstraße, welche mit Umsetzung des Beschlusses eingerichtet wird.

Dem Antrag BA-Antrags-Nr 14-20 / B 06334 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 04.06.2019 kann somit entsprochen werden.

#### **5.10. BA-Antrags-Nr 20-26 / B 01756 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 19.02.2021**

##### **Durchführung eines Workshops zur Gestaltung der Augustenstraße**

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt hat am 19.02.2021 den Antrag BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01756 gestellt. Darin wird gefordert, dass den Mitgliedern des Be-

zirkusausschusses im Rahmen eines Workshops die Vorschläge der Verwaltung zur Umgestaltung der Augustenstraße bis Ende März 2021 vorgelegt werden.

Auf diesen Wunsch des Bezirksausschuss hin wurde im März 2021 im nichtöffentlichen Teil der Vollversammlung des Bezirksausschusses der Sachstand, sowie die Planungsüberlegungen in Grundzügen vorgestellt. Ab Mitte April erfolgte die BA-Anhörung. Dabei wurden im Rahmen eines Mitzeichnungsgesprächs am 06.05.2021 im zuständigen Unterausschuss die Planungsüberlegungen der Verwaltung im Detail vorgestellt und Rückmeldungen des Bezirksausschusses aufgenommen.

Dem Antrag BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01756 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 19.02.2021 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, sowie den Stadtwerken abgestimmt.

Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Arbeit und Wirtschaft und die Stadtwerke haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München hat der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Der Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München hat zur Sitzungsvorlage auf Grundlage des Vorschlags der Seniorenvertretung im Stadtbezirk 3 folgende Stellungnahme abgegeben (siehe auch Anlage 14):

Die Planung erscheint nicht bis ins Detail dargestellt.

Eine Zählung der vorbeifahrenden Fahrräder zwei Stunden lang ist nicht repräsentativ. Eine automatische Erfassung der einzelnen Verkehrsteilnehmer über mehrere Monate ist für eine Planung eine bessere Grundlage.

Wie viel Ärzte, Apotheken, Praxen für Physikalische Therapie, Einkaufsmöglichkeiten, Gaststätten und Kaffees sind im Bereich der Augustenstraße?

Ist die Bordsteinkantenhöhe den Rollatoren und Rollstühlen (auch den elektrischen Rollstühlen) adäquat? Sind die öffentlichen Verkehrsmittel sowie die Ampelschaltungen und Straßenüberquerungen angepasst?

Es muss ein Miteinander sein, leben und leben lassen. Dies gilt für die Verkehrsteilnehmer (Fußgänger jeden Alters mit und ohne Behinderung, Radfahrer jeden Alters mit E-Bikes, Lastenrädern, Fahrräder mit Anhängern und herkömmliche Fahrräder), die sich rücksichtsvoll verhalten sollten und Autofahrer.

Die Einführung von Tempo 30 wäre hier sinnvoll.

Der Abbau der Parkplätze ist problematisch, da sicherlich keiner der jüngeren Anwohnergeneration auf sein Auto verzichten will. Senior(inn)en, die teilweise auf das Auto angewiesen sind, benötigen aber dringend Parkplätze.

Das Erreichen von Arztpraxen, therapeutischen Einrichtungen oder Einkaufsmöglichkeiten mit Taxi oder eigenem PKW muss für Senior(inn)en weiter möglich sein. Ein Parkplatzabbau behindert auch das geförderte Carsharing Projekt. Berufsgruppen, die in der Maxvorstadt arbeiten, sind trotz Parkplatzlizenz oft zu längerem um den Block Fahren

gezwungen, bis sie Erfolg haben. Die Parkmöglichkeit für den Lieferverkehr muss vernünftig geregelt werden. Es müssen ausreichend Kurzparkzonen bereitstehen.

Eine mögliche Verbreiterung der Gehwege, verleitet häufig zum wilden Abstellen von Fahrrädern, Rollern, Skate-boards, Rollerskatern und anderen Mobilitätsgeräten. Dies behindert dann Fußgänger, besonders Personen mit Gehhilfen und Kinderwägen erheblich und verhindert so den gewünschten Effekt.

Die Fahrradfahrer auf die Straße zu zwingen verringert die Sicherheit. Besonders unsichere Verkehrsteilnehmer(innen), wie die zunehmenden Hochbetagten, werden dadurch gefährdet.

Die Toilettenfrage muss geklärt werden. Das geplante öffentliche WC der SWM am Josephsplatz lässt auf sich warten, weitere fehlen. Geschäfte, Restaurants oder Museen dürfen derzeit keinen Zugang gewähren.

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Stellungnahme des Seniorenbeirats und nimmt dazu folgendermaßen Stellung:

Eine detaillierte Planung wird erst im Rahmen der Entwurfsplanung entstehen.

Eine geforderte automatische Verkehrserhebung einzelner Verkehrsteilnehmender über mehrere Monate hinweg ist technisch nicht mit vertretbarem Aufwand möglich.

Gemäß der Einstufung als Stadtteil- und Quartierszentrum befinden sich in der Augustenstraße eine Vielzahl an Einrichtungen des täglichen Bedarfs, was eine Umgestaltung insbesondere im Sinne des Fußverkehrs in oben dargestellter Form erforderlich macht.

Bei der Umgestaltung wird eine barrierefreie bauliche Ausführung gewährleistet und die Ampelschaltungen, sowie Querungssituationen nach Möglichkeit verbessert.

Der Entfall von Stellplätzen wurde nach umfangreicher Prüfung und Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden vorgeschlagen und kommt gerade der angesprochenen Gruppe der Senior\*innen insbesondere durch breitere Gehwege und Sitzgelegenheiten zu Gute.

Die Erreichbarkeit aller Ziele in der Augustenstraße wird nach einer Umgestaltung auch mit dem Kfz weiterhin gegeben sein.

Die Regelungen des Parkraummanagementgebiets werden entsprechend der Anforderungen ggf. angepasst. Durch eine Verbreiterung der Gehbahnen wird Platz gewonnen um Abstellmöglichkeiten insbesondere für Fahrräder und Lastenräder, sowie ggf für E-Tretroller zu schaffen und dadurch die nutzbare Gehbahnbreite deutlich zu vergrößern und den Seitenraum entsprechend zu ordnen.

Eine gemeinsame Führung von Rad- und Kfz-Verkehr bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h entspricht bei der vorliegenden Verkehrsstärke den einschlägigen verkehrsplanerischen Regelwerken und ist vertretbar. Dabei wird auch die Sichtbarkeit und damit die Sicherheit der Radfahrenden erhöht. Überholvorgänge zwischen Radfahrenden können, anders als im Bestand, auf der Fahrbahn problemlos stattfinden, Konflikte mit dem Fußverkehr werden vermieden.

Es wird davon ausgegangen, dass sich das Angebot an öffentlichen Toiletten in der Zwischenzeit wieder normalisiert hat.

Der Behindertenbeirat und der Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

## **Beteiligung des Bezirksausschusses**

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat beiliegende Stellungnahme abgegeben (Anlage 13). Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Stellungnahme des Bezirksausschusses und hat die geforderten Maßnahmen in die Beschlussvorlage aufgenommen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt, hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich - Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, und dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich - Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag des Referenten**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der im Vortrag des Referenten beschriebenen Vorgehensweise der Einrichtung von zwei neuen Tempo-30-Zonen, sowie Führung des Radverkehrs im Mischverkehr zur Gewinnung von Flächen für den Fußverkehr wird zugestimmt.
2. Dem Rückbau der Radwege in der Augustenstraße zwischen Görres- und Briener Straße zugunsten eines breiteren Gehwegs wird zugestimmt.
3. Der Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in zeitlich beschränkte Lieferzonen und dem Entfall zugunsten von Querungshilfen, Einbauten im Bereich des Auftakts von Tempo-30-Zonen, Radabstellanlagen, Lastenradabstellplätzen, sowie zur weiteren Gestaltung der Seitenbereiche wird zugestimmt.
4. Dem Entfall der Abbiegespuren in der Augustenstraße jeweils nördlich und südlich der Gabelsbergerstraße, sowie nördlich der Briener Straße wird zugestimmt.
5. Das Mobilitätsreferat wird gebeten zwei neue Tempo-30-Zone im Rahmen seiner Zuständigkeit einzurichten.
6. Das Baureferat wird gebeten in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen. Bei einer möglichen schrittweisen Umsetzung sollte mit dem Abschnitt zwischen Theresien- und Gabelsbergerstraße begonnen werden.

7. Die Kosten für die weiteren Planungen werden aus der Finanzposition 6300.950.1110.6 (Nahmobilitätspauschale) finanziert.
8. Vor dem Hintergrund des sich verändernden Klimas und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sollen nach Möglichkeit zusätzliche Straßenbaumstandorte geschaffen werden. Dabei werden als Standorte auch die Knotenpunktsbereiche mit der Brienner-, Karl-, Steinheil-, Rottmann-, Heß- und Schellingstraße geprüft.
9. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt eine Anpassung der Regelungen des Parkraummanagementgebiets vorzunehmen.
10. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04171 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 15.04.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag Nr. 08-14 / A 05231 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 11.03.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E02007 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt am 17.10.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
13. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E00164 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt vom 16.10.2014 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Der Antrag Nr. 14-20 / B 03192 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 10.01.2017 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
15. Der Antrag Nr. 14-20/ B 04973 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 10.01.2017 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
16. Der Antrag Nr.14-20/ B 04975 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 12.06.2018 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
17. Der Antrag Nr. 14-20 / B 06879 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 08.10.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
18. Der Antrag Nr.14-20/ B 06334 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 04.06.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
19. Der Antrag Nr. 20-26 / B 01756 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 19.02.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
20. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München  
Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

### IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

### V. WV Mobilitätsreferat

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 03
4. An den Behindertenbeirat
5. An den Seniorenbeirat
6. An das Baureferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
12. An das Mobilitätsreferat - GL5
13. An das Mobilitätsreferat - GB2  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
14. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB2-1.1  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am  
Mobilitätsreferat