

Telefon 233 - 24351
Telefax 233 - 21797

Telefon 233 - 61100
Telefax 233 - 61105

Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich
Verkehrs- und
Bezirksmanagement

Baureferat
Tiefbau

**Radschnellweg Münchner Norden,
Abschnitt 1 (Altstadt-Radlring)
im 1. Stadtbezirk Altstadt - Lehel und
im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt**

**Teil A Lenbachplatz, Maximiliansplatz,
Platz der Opfer des Nationalsozialismus**

Projektkosten (Kostenobergrenze):
13.370.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025

Teil B Odeonsplatz, Ludwigstraße

Projektkosten (Kostenobergrenze):
8.630.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025

**Antrag Nr. 20-26 / A 01654 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss,
Herrn StR Thomas Schmid vom 09.07.2021**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721

**Hinweis/Ergänzung
vom 20.09.2021**

Anlagen:

10. Änderungsantrag der Fraktion ÖDP / FW vom 21.07.2021
11. Ergänzungsantrag der Fraktion FDP BAYERNPARTEI vom 21.07.2021

12. Antrag Nr. 20-26 / A 01654 vom 09.07.2021
13. Änderungsantrag der Fraktion SPD Volt und der Fraktion DIE GRÜNEN ROSA LISTE vom 17.09.2021
14. Plan 07 Maximiliansplatz, Platz der Opfer des Nationalsozialismus, Variante mit 4-armigem Knotenpunkt

**Hinweis / Ergänzung zum
Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 22.09.2021 (VB)**
Öffentliche Sitzung

I. Ergänzung zum Vortrag der Referentin und des Referenten

Der Mobilitätsausschuss hat die Beschlussfassung in die Sitzung am 22.09.2021 vertagt. Der Änderungsantrag der ÖDP / FW (Anlage 10) und der Ergänzungsantrag der Fraktion FDP BAYERNPARTEI (Anlage 11) gelten als eingebracht. Weiterhin wurde am 17.09.2021 ein Änderungsantrag von SPD Volt und DIE GRÜNEN ROSA LISTE eingereicht.

Sowohl im Änderungsantrag der ÖDP / FW vom 21.07.2021 als auch im Änderungsantrag von SPD Volt und DIE GRÜNEN ROSA LISTE vom 17.09.2021 wird ein vierarmiger Knoten am Platz der Opfer des Nationalsozialismus mit Erhalt der beiden Platanen gefordert.

Im Änderungsantrag der ÖDP / FW wird im Gegensatz zu bisherigen Prüfungen eine Knotenpunktkonzeption gefordert, die eine Führung des Gehwegs südlich der beiden Platanen und die anschließende Querung des Altstadtrings in einer Achse zum neugestalteten Platz am Denkmal für die Opfer des Nationalsozialismus vorsieht. Nördlich der Platanen sind in Richtung Osten ein baulicher Radweg und ein Kfz-Fahstreifen vorzusehen, in Fahrtrichtung Westen je ein Kfz- und Radfahstreifen sowie ein Gehweg.

Der Änderungsantrag der SPD Volt / DIE GRÜNEN ROSA LISTE fordert ebenfalls einen vierarmigen Knoten am Platz der Opfer des Nationalsozialismus. Wie im Antrag der ÖDP / FW sollen auch hier die beiden Platanen erhalten bleiben, damit vor der Adresse Maximiliansplatz 9 ein „Platanenplatz“ entsteht, über den die Fußgängerfurt in Blickrichtung zum Ewigen Licht am Platz der Opfer des Nationalsozialismus geführt wird. Im Gegensatz zum Antrag der ÖDP / FW sollen für eine sichere Abwicklung der Verkehre am Knotenpunkt Brienner Straße, Oskar-von-Miller-Ring, Maximiliansplatz nördlich des „Platanenplatzes“ drei Fahrspuren für den MIV (geradeaus Richtung Westen, rechts und geradeaus gemeinsam mit links Richtung Osten) und jeweils ein Radweg pro Fahrtrichtung realisiert werden. Zusätzlich soll die Einbahnstraßenrichtung der Ottostraße umgekehrt werden, um eine Rechtsabbiegemöglichkeit von der Ottostraße in die Brienner Straße zu ermöglichen. An der Kreuzung Maximiliansplatz / Brienner Str. in Fahrtrichtung Nord sollen außerdem nach dem Fußgängerübergang vier Fahrspuren (links, geradeaus, geradeaus, rechts) hergestellt werden. Darüber hinaus soll im Teil A für die Max-Joseph-Str. zwischen dem Effnerpark / Maximiliansanlagen die Fahrbahn gepflastert werden, um die Parkanlage gestalterisch zu verbinden. Außerdem sind im Umgriff des Maximiliansplatzes die Rad- und Fußverkehrsanlagen bei der Querung der

Otto-, Max-Joseph-, Jungfernturm- und Prannerstraße ohne Höhenveränderung weiterzuführen.

In den gewonnenen Flächen im Straßenquerschnitt sind nach Möglichkeit Bäume zu pflanzen. Weiterhin wird das Mobilitätsreferat gebeten, im Einklang mit dem Ziel der autoarmen Altstadt ein Verkehrskonzept für das Kreuzviertel zu erstellen mit dem Ziel die MIV-Belastung in der Briener Straße zwischen Platz der Opfer des Nationalsozialismus und Odeonsplatz zu minimieren.

Im Ergänzungsantrag der Fraktion FDP BAYERNPARTEI wird gefordert, dass das Mobilitätsreferat den Ausgleich der wegfallenden 93 Parkplätze entlang des Bauabschnitts 1A durch öffentliche Nutzungen von benachbarten privaten Parkhäusern prüft (BayernLB, Karstadt Oberpollinger, ...) und dem Stadtrat ein Ausgleichskonzept vorlegt.

Zusätzlich haben Herr StR Prof. Dr. Hans Theiss und Herr StR Thomas Schmid am 09.07.2021 einen Antrag gestellt. Dort wird gefordert, die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen aus der Umsetzung des Radschnellwegs Münchner Norden in die Iffland-/Emil-Riedel-/Oettingen-/Sternstraße näher zu untersuchen und Maßnahmen vorzuschlagen, wie eine zunehmende Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner verhindert werden kann.

Das Mobilitätsreferat und das Baureferat nehmen zu den Anträgen wie folgt Stellung:

Zu den **Änderungsanträgen der ÖDP / FW** und der **SPD Volt / DIE GRÜNEN ROSA LISTE** in Bezug auf einen vierarmigen Knoten am Platz der Opfer des Nationalsozialismus hat das Mobilitätsreferat die verkehrliche Auswirkungen geprüft und kommt zu folgenden Ergebnissen:

Fußverkehr

Für den Fußverkehr würde eine Führung durch die geschaffene Platzfläche und direkter Übergang zum Platz am Denkmal für die Opfer des Nationalsozialismus bleiben. Auch die Grünanlage am Maximiliansplatz (Effnerpark) bliebe weiterhin für den Fußverkehr angebunden.

Durch die gradlinige Führung zur Querung des Altstadtrings wird erwartet, dass kein oder nur sehr geringer Bedarf für den Fußverkehr nördlich der Platanen vorhanden ist.

Dadurch wird die Wahrscheinlichkeit für einen Trampelpfad entlang der Fahrbahn oder ein Begehen der Radverkehrsanlagen als sehr gering eingeschätzt.

Gleichzeitig würde auf den Gehbahnen innerhalb der Grünfläche die Aufenthaltsqualität im Vergleich zur Bestandssituation deutlich erhöht, da eine zumindest geringe Abwendung von den Fahrbahnen für den Fußverkehr erreicht wird.

Radverkehr

Für den Radverkehr ergibt sich eine geradlinige Führung entlang der Briener Straße in beide Richtungen. Das gemeinsame Stück Radweg für Radverkehr von Süd nach Nord bzw. von West nach Ost im südlichen Knotenpunktzulauf entfiere. Die Attraktivität für den Radverkehr und die Verständlichkeit der Radwegführung wäre deutlich gesteigert.

Es ist deshalb davon auszugehen, dass der Radverkehr künftig in West-Ost-Achse die dominierende Verkehrsart sein wird.

Die Erreichbarkeit der Ottostraße vom Knoten kommend könnte durch eine mittige Aufstellfläche für den Radverkehr geschaffen werden.

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen in Kombination mit den Minimalanforderungen an den Kfz-Verkehr (vgl. unten) stehen für den Radverkehr insgesamt jeweils 2,30 m zur Verfügung. Das Mobilitätsreferat empfiehlt hier die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen auch vor dem Hintergrund einer einheitlichen Führung im gesamten Abschnitt der Briener Straße zwischen Karolinenplatz und dem Platz der Opfer des Nationalsozialismus.

Öffentlicher Verkehr

Eine geradlinige Führung in der Briener Straße wäre für einen möglichen zukünftigen Busverkehr vorteilhaft. Bei Rückstau an den Knotenpunkten oder zukünftig nicht möglichen Fahrbeziehungen wäre auch Busverkehr betroffen. Dies wäre allerdings auch bei einem fünfarmigen Knoten der Fall.

Fließender Kfz-Verkehr

Für den fließenden Kfz-Verkehr bedeutet ein vierarmiger Knoten, dass deutlich weniger Fläche in der westlichen Briener Straße zur Verfügung stünde.

Nach Antrag der Fraktion der ÖDP/Freie Wähler seien aufgrund des Verkehrsaufkommens nur zwei Fahrspuren in der Briener Straße notwendig. Lediglich zwei Fahrspuren bedeutet Raum für eine Fahrspur vom Knoten kommend und eine zum Knoten führend. Im Antrag der SPD Volt / DIE GRÜNEN ROSA LISTE werden im Gegensatz dazu insgesamt drei Fahrspuren gefordert: eine im Ablauf des Knotens in Fahrtrichtung Westen, sowie zwei Fahrspuren im Zulauf des Knotens in Fahrtrichtung Osten (eine Rechtabbiegespur sowie eine Geradeaus-Links-Spur). Weiterhin sollen die Einbahnrichtung in der Ottostraße gedreht werden und an der Kreuzung Maximiliansplatz / Briener Str. in Fahrtrichtung Nord nach dem Fußgängerübergang vier Fahrspuren (links, geradeaus, geradeaus, rechts) hergestellt werden.

Das Mobilitätsreferat sieht eine Mindestanzahl von drei Fahrspuren als unbedingt notwendig an, wie im Folgenden dargestellt wird.

Für eine verkehrssichere Abwicklung sind im Zulauf des Knotens zwei Fahrspuren erforderlich. Im Ablauf des Knotens steht dann noch eine Fahrspur zur Verfügung. Dadurch müsste die Einfahrt vom Knoten in die Ottostraße entfallen (zur Vermeidung von wartenden Linksabbiegern und damit verbundenen Rückstauungen in den Knoten) und die Ottostraße zwischen Max-Joseph-Straße und Briener Straße deshalb in der Einbahnrichtung nach Norden gedreht werden. Die Erschließung der Ottostraße würde in Zukunft von Süden her kommend erfolgen. Der jetzt direkt am Platz der Opfer des Nationalsozialismus einfahrende Verkehr müsste über den Maximiliansplatz und die Max-Joseph-Straße umwegig einfahren. Gleichzeitig wäre die Möglichkeit für Schleichverkehr über die Ottostraße in die Karlstraße unterbunden. Die Ausfahrt aus der Ottostraße wäre aufgrund der Lage unmittelbar vor dem Knoten nur Richtung Osten (zum Knoten)

möglich. Ein Linksabbiegen Richtung Karolinenplatz könnte auf Grund der Verkehrssicherheit nicht stattfinden. Fahrzeuge, die Richtung Westen ausfahren möchten, müssten entweder nach Süden über den Maximiliansplatz und die Max-Joseph-Straße oder nach Norden über Oscar-von-Miller-Ring, Wende über dem Altstadtringtunnel und Theresienstraße ausfahren. Bei einer Verkehrsmenge von ca. 2.200 Kfz/d (davon 150 aus Westen kommend) wird die dadurch entstehende Mehrbelastung als unerheblich eingeschätzt. In dem Abschnitt der Ottostraße befinden sich aktuell linksseitig Schrägparkplätze sowie die Zufahrt zu einem Gebäude und rechtsseitig Längsparkplätze sowie vier Hof- / Tiefgaragenzufahrten. Lieferzonen oder Taxistandplätze, die nur aus einer Richtung angefahren werden, sind nicht vorhanden. Durch eine Drehung der Einbahnrichtung würde für die vier Ausfahrten statt „rechts-rein-rechts-raus“ „links-rein-links-raus“ als Vorfahrtsregelung gelten und auch die Einparkvorgänge geändert (linksseitiges Längsparken, rechtsseitiges Schrägparken). Die Zu- und Ausfahrt zu den Tiefgaragen und den Parkplätzen würde sich also etwas verschlechtern, was allerdings im Gesamtkontext als verträglich angesehen wird. Bei einem vierarmigen Knoten wäre auch die aktuell gegebene Möglichkeit eines indirekten Linksabbiegens vom Oskar-von-Miller-Ring in die innere Briener Straße/Altstadt nicht mehr möglich. Von Norden kommender Verkehr müsste dann mindestens bis zur Max-Joseph-Straße weiterfahren und entweder dort wenden, um in die Briener Straße zu gelangen oder über die Prannerstraße oder die Pacellistraße in das Kreuzviertel einfahren. Gleichzeitig stiege die Wahrscheinlichkeit, dass Verkehr über den Odeonsplatz in das Kreuzviertel einfährt, was einem Altstadt-Radlring an dieser Stelle widerspricht. Über die Briener Straße fahren nach Verkehrszählungen etwa 1.700 Kfz/d ins Kreuzviertel ein, von diesen würden sich knapp 900 – 1.000 Fahrten pro Tag verlagern. Besonders Verlagerungen von Fahrten in die Briener Straße über den Odeonsplatz aber auch Verlagerung von Fahrten ins Viertel (Prannerstraße oder Pacellistraße) werden kritisch gesehen, da dies den Zielen des Innenstadtkonzepts zur Verkehrsreduktion in der Altstadt bzw. den Zielen des Altstadt-Radlring und der „Autofreien“ bzw. autoreduzierten Altstadt zuwider läuft. Ein Schutzkonzept für das Kreuzviertel erscheint kaum möglich, da die Hauptverkehrsquelle, die Salvatorgarage, im Norden des Kreuzviertels liegt und Schutzkonzepte den Verkehr deshalb nur im Kreuzviertel bündeln würden. Teilweise wirksam könnte eine geänderte Beschilderung der Zufahrt zur Salvatorgarage sein (z.B. von Norden über Max-Joseph-Straße zur Briener Straße).

Zum Knoten zuführend wären statt drei nur noch zwei Fahrspuren möglich. Allerdings reduziert sich durch den Entfall des indirekten Linksabbiegens auch der Verkehr direkt am Knoten. Die Möglichkeit, alle Fahrtrichtungen einzeln freizugeben, wäre bei einem vierarmigen Knoten deshalb nicht mehr möglich, aber, wie im gesamten Stadtgebiet, wünschenswert. Aus Gründen der Verkehrssicherheit erscheint eine gemeinsame Fahrspur für Rechtsabbiegen und Geradeausfahren sowie eine separate Linksabbiegespur als Möglichkeit zur Umsetzung.

Die Fahrspuranzahl und -verteilung in den Zuläufen vom Maximiliansplatz kommend sowie vom Oskar-von-Miller-Ring kommend können durch einen vierarmigen Knoten unverändert zur im Beschluss dargestellten Lösung (vgl. Kapitel 2.2.2 sowie Anlage 3) erhalten bleiben. Die Forderung des Änderungsantrags der SPD Volt / DIE GRÜNEN ROSA LISTE in Bezug auf die Fahrspuraufteilung im Knotenspunktzulauf vom

Maximiliansplatz kommend nach der Fußgängerfurt ist somit bereits Teil der Beschlussvorlage.

Ruhender Kfz-Verkehr

Um eine ausreichende Breite für den Verkehrsraum nördlich der Platanen zu erhalten, kann zwischen Ottostraße und Altstadttring entgegen der im Beschluss dargestellten Planung kein Parkraum geschaffen werden. Durch die Drehung der Einbahnrichtung Ottostraße könnten zusätzliche Parkplätze geschaffen werden. Insgesamt ergibt sich so keine Änderung in der Anzahl der Parkplätze.

Baumpflanzungen

In den gewonnenen Flächen können zusätzliche Bäume gepflanzt werden. Anstatt wie im Beschluss dargestellt sieben Bäumen können insgesamt zehn neue Bäume gepflanzt werden.

Fazit

Ein vierarmiger Knoten bringt deutliche Vorteile für Aufenthaltsqualität, Fußverkehr und Radverkehr. Im Laufe der Projekte Altstadttring-Nordwest, Radschnellverbindung Münchner Norden und Altstadt-Radring wurde ein vierarmiger Knoten bereits vielfach untersucht mit stets negativem Ergebnis. Es ergeben sich auch in der Prüfung diesen Vorschlags deutliche negative Auswirkungen besonders im fließenden Verkehr mit der Gefahr von unerwünschten Verkehrsverlagerungen in angrenzende Viertel (besonders Kreuzviertel). Sofern in der westlichen Briener Straße drei Fahrspuren zur Verfügung stehen, überwiegen aus Sicht des Mobilitätsreferats die positiven Aspekte eines vierarmigen Knotens, insbesondere mit Hinblick auf eine Verkehrswende und dem Ziel das städtische Klima zu verbessern. Mögliche negative Effekte auf das Kreuzviertel sind zu beobachten und ggf. durch begleitende Maßnahmen zu regulieren.

Das Baureferat hat zu obigen Ausführungen in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat einen Plan erstellt, der als Anlage 14 beigefügt ist und die überarbeitete Anlage 3 der Beschlussvorlage darstellt.

Zu den weiteren Forderungen des **Änderungsantrags der SPD Volt / DIE GRÜNEN ROSA LISTE zu Teil A** nehmen Mobilitätsreferat und das Baureferat wie folgt Stellung:

Pflasterbelag in der Max-Joseph-Straße zwischen dem Effnerpark / Maximiliansanlagen
Aufgrund der hohen Bedeutung der Verbindung für den Radverkehr wird in Bezug auf den Fahrkomfort die Ausführung in Asphalt empfohlen.

Höhengleiche Querung für Fuß- und Radverkehr bei Otto- / Max-Joseph- / Jungfernturm- und Prannerstraße

Hierzu werden in der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe AG Planungsleitlinien und technische Standards gemeinsam mit Vertreter*innen des Radentscheids Münchens Lösungen entwickelt. Diese sollen dem Stadtrat in einer separaten Beschlussvorlage zur Entscheidung vorgelegt werden. Ein abschließendes Ergebnis zu obiger Forderung liegt zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vor.

Zum **Ergänzungsantrag der Fraktion FDP BAYERNPARTei** hat das Mobilitätsreferat die verkehrlichen Auswirkungen geprüft und kommt zu folgendem Ergebnis:

München ist die Großstadt mit der höchsten Bevölkerungsdichte in Deutschland und wächst derzeit und absehbar weiter. Auch die Anzahl der in München zugelassenen Fahrzeuge wächst weiter, nicht jedoch die Fläche des Stadtgebiets. Um den knappen öffentlichen Straßenraum konkurrieren viele verschiedene Nutzergruppen. Grundsätzlich sollten Kraftfahrzeuge auf Stellplätzen auf Privatgrund abgestellt werden. Bei allen Neubauten müssen daher entsprechend der Münchner Stellplatzsatzung über die Baugenehmigung ausreichend Stellplätze, z. B. in Tiefgaragen, hergestellt werden. In Stadtgebieten mit vielen Altbauten, die vor 1939 errichtet wurden, sind jedoch nicht genügend Stellplätze auf Privatgrund vorhanden. Um den Bewohner*innen dieser Quartiere Parkmöglichkeiten zu bieten, werden daher in solchen Bereichen Anwohnerparklizenzen ausgegeben, mit denen sie privilegiert im öffentlichen Straßenraum parken können. Dies ist jedoch nur eines der Ziele der Parkraumbewirtschaftung. Darüber hinaus sollen über eine effizientere Nutzung des Parkraums Flächen für andere Nutzungen frei gehalten und so beispielsweise ein besseres Wohnumfeld geschaffen, die Aufenthaltsqualität erhöht sowie die Erreichbarkeit für Besucher*innen gewährleistet werden.

Die Reduzierung von Kfz-Parkflächen, um etwa mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen, entspricht darüber hinaus der Intention der Verkehrswende und damit dem Stadtratsbeschluss vom 13.02.2019 "Mobilitätsplan München Modellstadt München 2030" (Vorlagen-Nr. 14-20 / 13893). In diesem Sinne und vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie wurden vor allem im Innenstadtbereich erstmals im Sommer 2020 zahlreiche Freischankflächen (Schanigärten) zugelassen. Durch die recht kurzfristige Umwandlung der Parkflächen hat sich gleichzeitig der Parkdruck erhöht. Eine kurzfristige Anpassung der Parkregelungen war für diesen temporären Parkplatzenfall, wie er auch bei einer Vielzahl von Baustellen ständig vorkommt, nicht möglich. Das Mobilitätsreferat hat im Jahr 2021 allerdings Regelanpassungen, zugunsten der Bewohner*innen, in den besonders belasteten Gebieten vorgenommen und mit den Bezirksausschüssen abgestimmt.

Dem Wunsch, den dauerhaften Entfall der vielen Stellplätze durch z.B. den Neubau von Tiefgaragen zu kompensieren, kann in den häufigsten Fällen nicht nachgekommen werden, da sich z.B. der Stellplatzenfall für eine Radschnellverbindung über mehrere Kilometer durch die Stadt zieht und eine Kompensation gerade im innenstadtnahen Bereich nötig wäre, gleichzeitig hier aber häufig keine Chance besteht eine Tiefgaragen mit den entsprechenden Zu- und Abfahrten zu verorten.

Eine weitere Forderung an die Verwaltung ist häufig, dass die privaten Betreiber*innen von Tiefgaragen aufgefordert werden sollen vermehrt Fahrzeuge von Anwohner*innen besonders belasteter Gebiete aufzunehmen. Die Handlungsoption im geschilderten Rahmen haben einzig die Betreiber*innen, die Verwaltung könnte nur einen freundlichen Appell an die Betreiber*innen richten. Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre es natürlich

äußerst begrüßenswert, wenn temporär nicht benötigte Stellplätze für andere Nutzergruppen erschlossen werden könnten, um den öffentlichen Straßenraum zu entlasten. Darauf hat die Verwaltung jedoch keine Einflussmöglichkeiten. Letztlich müssen sich für die Betreiber*innen alle bisher nicht vorgesehenen Nutzungsmöglichkeiten der Stellplätze in deren Betriebskonzept einordnen lassen, so dass auf jeden Fall der ursprüngliche Betriebszweck (insbesondere bei den pflichtigen Stellplätzen) gewährleistet werden kann. Da es sich bei den Garagenbetreiber*innen um wirtschaftende Unternehmen handelt, darf man aber ohnehin eine Gewinnerzielungsabsicht unterstellen, in deren ureigenem Interesse die bestmögliche Ausnutzung der vorhandenen Stellplätze liegt. Wenn Stellplatzpotenziale in diesem Sinne nicht genutzt werden, liegt die Vermutung nahe, dass dem bauliche, rechtliche, betriebliche oder sonstige Gründe entgegenstehen, auf die die Verwaltung aber ohnehin keinen Einfluss hat.

Das Mobilitätsreferat hat die Forderungen des **Antrags 20-26 / A 01654 Radschnellweg Münchner Norden: Auswirkungen auf das Lehel im Blick behalten** geprüft und kommt zu folgenden Ergebnissen:

Wie in der Beschlussvorlage beschrieben, geht das Mobilitätsreferat bei einer Umsetzung der radentscheidskonformen Variante Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße auf Kosten einer Linksabbiegerspur (von derzeit zwei) von der Ludwigstraße kommend nach Osten in die Von-der-Tann-Straße und die Streichung einer Spur (von derzeit zwei) in der Von-der-Tann-Str. nach Osten von einer eingeschränkten Leistungsfähigkeit des Knotens aus.

Eine deutliche Verlagerung der Verkehre ist aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit von Ausweichstrecken nicht in dem Maße zu erwarten, dass es zu einer Entlastung kommt. Besonders unerwünscht wäre dabei vor allem eine kurzfristige Verlagerung des Verkehrs nicht auf andere Straßen des Hauptstraßennetzes wie den Mittleren Ring sondern auf die Nebenstraßen der angrenzenden südlichen Maxvorstadt oder des Lehels. Das Mobilitätsreferat schlägt deshalb in der Beschlussvorlage vor, Teile des auf die Ludwigstrasse zufließenden Verkehrs bereits an der Ingolstädter und Ungererstraße auf den Mittleren Ring abzuleiten und parallel zur weiteren baulichen Planung ein Konzept zu entwickeln, welcher Anteil des Verkehrs dort reduziert wird.

Die Isarparallele, im Lehel bestehend aus den Straßenzügen Iffland-, Wiedenmayer-, Emil-Riedel-, Oettingen-, Stern- und Steinsdorfstraße, ist die östlich des Englischen Garten gelegene Alternativroute zur Ludwig-/ Leopoldstraße in die Innenstadt. Die Isarparallele ist Bestandteil des Sekundärnetzes nach dem Verkehrsentwicklungsplan 2006 und Bestandteil des Vorbehaltsnetzes für den städtischen Wirtschaftsverkehr. Als örtliche Hauptverkehrsstraße soll sie in ihrer Funktion Individualverkehr bündeln und aus den angrenzenden Stadtvierteln heraushalten und ableiten.

Die besondere Situation der Isarparallele im Lehel (und auch in der Isarvorstadt), dass die südliche Fahrtrichtung als Einbahnstraße durch die Viertel führt und die Ansprüche

der Anwohner*innen, vor Lärm, Abgasen und Verkehrsbelastung geschützt zu sein nicht entspricht, sind dem Mobilitätsreferat bewusst. Gerade in den genannten Abschnitten wurde deshalb bereits Tempo 30 eingerichtet.

Eine entsprechende Betrachtung der Auswirkungen ist vom Mobilitätsreferat in Kapitel 4.1.1 und Antragspunkt 3 mit inkludiert, und kann auch als Zielsetzung explizit formuliert werden:

Zielsetzung des Konzepts zur Reduktion des motorisierten Verkehrs sind

- a) Die Reduktion des motorisierten Verkehrs auf der Ludwigstraße, insbesondere um Verlagerungen in die Nebenstraßen und eine Behinderung der Busse der MVG am Knoten Ludwig-/ Theresienstraße zu vermeiden.
- b) Diese Reduktion darf nicht durch Verkehrsverlagerungen zu Lasten der Anwohner*innen in den angrenzenden Viertel (Lehel und südliche Maxvorstadt) gehen.

Da sowohl der Knoten Isarring/ Ifflandstraße als auch der Knoten Iffland-/ Widenmayer-/ Tivolistraße kreuzungsfrei ausgebaut sind, können Maßnahmen sich voraussichtlich hauptsächlich auf den Knoten Ifflandstraße / Am Tucherpark erstrecken.

Aufgrund der vorstehenden Ausführung ändert sich der Antrag der Referentin und des Referenten wie aus nachstehender Ziffer II. ersichtlich.

Die Änderungen im Antrag der Referentin und des Referenten sind im **Fettdruck** dargestellt.

II. Antrag der Referentin und des Referenten

1. Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring), Teil A

1.1 Teil A mit Projektkosten in Höhe von 13.370.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung (**entsprechend Anlage 2 und 14**) **genehmigt. Dies bedeutet insbesondere:**

- **Die Kreuzung Briener Straße / Oskar-von-Miller-Ring / Maximiliansplatz soll vierarmig geplant werden. So entsteht ein „Platanenplatz“, vor der Adresse Maximiliansplatz 9, über den die Fußgängerfurt in Blickrichtung zum Ewigen Licht am Platz der Opfer des Nationalsozialismus geführt wird.**
- **Für eine sichere Abwicklung der Verkehre am Knotenpunkt Briener Straße, Oskar-von-Miller-Ring, Maximiliansplatz werden nördlich des „Platanenplatzes“ drei Fahrspuren für den MIV (geradeaus Richtung Westen, rechts *mit* geradeaus gemeinsam *und* links Richtung Osten) und jeweils ein Radweg pro Fahrtrichtung realisiert.**
- **Die Einbahnstraßenrichtung der Ottostraße wird umgekehrt, um eine Rechtsabbiegemöglichkeit von der Ottostraße in die Briener Straße zu ermöglichen.**

- An der Kreuzung Maximiliansplatz / Briener Straße in Fahrrichtung Nord sollen nach dem Fußgängerübergang vier Fahrspuren (links, geradeaus, geradeaus, rechts) hergestellt werden.
- Im Umgriff des Maximiliansplatzes sind die Rad- und Fußverkehrsanlagen bei der Querung folgender Straßen ohne Höhenveränderung weiterzuführen: Ottostraße, Max-Joseph-Straße, Jungfernturmstraße und Prannerstraße.
- In den gewonnenen Flächen im Straßenquerschnitt sind nach Möglichkeit Bäume zu pflanzen.
- Das Mobilitätsreferat wird gebeten, im Einklang mit dem Ziel der autoarmen Altstadt ein Verkehrskonzept für das Kreuzviertel zu erstellen mit dem Ziel, die MIV-Belastung in der Briener Straße zwischen Platz der Opfer des Nationalsozialismus und Odeonsplatz zu minimieren.

1.2 Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung von Teil A vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze in Höhe von 13.370.000 € eingehalten wird.

1.3 Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der Projektkosten von Teil A aus der „Nahmobilitätspauschale“ zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 in die Investitionsliste 1 wie folgt anzumelden:

Neu:

„Radschnellweg Münchner Norden (Altstadtradrینگ) - 1. Abschnitt:

Lenbach-/Maximiliansplatz/Platz der Opfer des Nationalsozialismus, PK“

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1935, Rangfolge-Nr. 82

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Restfinanzierung 2027 ff.
	950	12.150	203	11.947	300	2.247	3200	3.200	3.000	0	0
B	Summe	12.150	203	11.947	300	2.247	3.200	3.200	3.000	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		12.150	203	11.947	300	2.247	3.200	3.200	3.000	0	0
nachrichtlich Risikoreserve		1.220								1.220	0

Neu:

„Nahmobilitätspauschale“

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1110, Rangfolge-Nr. 302

	e										
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		7.850	0	7.850	150	1.500	2.100	2.100	2.000	0	0
nachrichtlich Risikoreserve		780								780	

Neu:

„Nahmobilitätspauschale“

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1110, Rangfolge-Nr. 302

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programm- zeitraum 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Rest- finan- zierung 2027 ff.
	950	133.281	17.687	92.644	19.075	16.950	15.100	20.000	21.519	22.950	0
B	Summe	133.281	17.687	92.644	19.075	16.950	15.100	20.000	21.519	22.950	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		133.281	17.687	92.644	19.075	16.950	15.100	20.000	21.519	22.950	0

2.4 Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.2020.6 „Radsch. f. d. Münch. Nord., 1. Abschnitt Teil B- Plan.-K.“ ab dem Jahr 2022 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2022 ff. anzumelden.

3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, bis zur Fertigstellung des Radschnellweges Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring) ein Konzept zur Reduktion des motorisierten Verkehrs auf der Ludwigstraße zu entwickeln und umzusetzen.

4. Der Antrag 20-26 / A 01654 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss und Herrn StR Thomas Schmid vom 09.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.