

Telefon: 233 - 522672  
Telefax: 233 - 989 39993

**Mobilitätsreferat**  
Verkehrs- und  
Bezirksmanagement  
MOR-GB2.11

## **Sendlinger-Tor-Platz**

### **Oberflächenwiederherstellung nach SWM Baumaßnahme U-Bahnhof Sendlinger Tor**

- 1) Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung am Sendlinger-Tor-Platz zwischen Oberanger und Sonnen-/Blumenstraße**
- 2) Raumaufteilung Zwischenzustand Anschluss Lindwurmstraße zwischen Fliegenstraße und Sonnen-/Blumenstraße und Anschluss Zulauf Sonnenstraße**

Grundsatzbeschluss  
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Projektgenehmigung

## **Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06081**

Anlagen:

1. Sendlinger-Tor-Platz - Raumaufteilung Variante 1
2. Sendlinger-Tor-Platz - Raumaufteilung Variante 2
3. Anschluss Lindwurmstraße und Zulauf Sonnenstraße – Raumaufteilung Zwischenzustand
4. Gesamtplan – Raumaufteilung Variante 1 Sendlinger-Tor-Platz und Zwischenzustand Anschluss Lindwurmstraße und Zulauf Sonnenstraße
5. Stellungnahme Baureferat vom 15.03.2022
6. Stellungnahme Stadtkämmerei vom 21.03.2022
7. Stellungnahme Referat für Klima- und Umweltschutz vom 15.03.2022
8. Referat für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.03.2022
9. Stellungnahme Referat für Arbeit und Wirtschaft vom 22.04.2022
10. Stellungnahme Stadtwerke München GmbH vom 17.03.2022

**Beschluss des Mobilitätsausschusses** vom 06.04.2022 (SB)  
**Öffentliche Sitzung**

### **I. Vortrag des Referenten**

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss des Stadtrates gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München. Eine rechtzeitige Zuleitung der Sitzungsvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die Arbeiten an der Beschlussvorlage noch nicht abgeschlossen waren. Die Beschlussvorlage muss in der

heutigen Sitzung behandelt werden, da ansonsten die zügige Umsetzung der beschriebenen Maßnahme nicht gewährleistet werden kann.

## **1. Hintergrund und Anlass**

Der 1971 eröffnete und im Jahr 1980 erweiterte U-Bahnhof Sendlinger Tor zählt aufgrund seiner zentralen Lage heute zu den am stärksten frequentierten Zugangs- und Umsteigsbahnhöfen im Münchner ÖPNV-Netz. Aus dem Alter des Bahnhofs und den höheren Anforderungen an Sicherheit, Brandschutz, Technik und Barrierefreiheit ergab sich ein Handlungsbedarf, die Station in einen kundenfreundlichen und modernen Bahnhof mit zeitgemäßem Erscheinungsbild umzugestalten.

Der U-Bahnhof Sendlinger Tor liegt zentral im Münchner U-Bahnnetz und stellt den wichtigsten Umsteigeknotenpunkt zwischen den Linien U1/U2/U7/U8 und U3/U6 dar. Weitere Umsteigemöglichkeiten bestehen zur Tram und zum Bus. Der U-Bahnhof liegt direkt unter dem Altstadtring sowie unter bzw. angrenzend an die Lindwurmstraße, den Oberanger und die Blumenstraße.

Um die Verkehrswege und damit die Leistungsfähigkeit sowie die Entfluchtung und die Rettungswegführung des U-Bahnhofs zu verbessern, wurden zwei neue Verbindungsbauwerke zwischen den Bahnsteigröhren der SU-Ebene (SU beschreibt die Bahnsteigebene von U1/U2/U7/U8) mit Aufgängen in das Sperrengeschoss bzw. an die Oberfläche gebaut. Weiterhin werden die Hauptzugänge zum U-Bahnhof verbreitert und Aufzüge bis an die Oberfläche verlängert.

### Konsequenzen an der Oberfläche

Für die Herstellung der neuen Verbindungsbauwerke sowie die Sanierung der bestehenden Bauwerke (Rohbau, Abdichtung) wurden Eingriffe an den Verkehrsflächen der Oberfläche und temporär geänderte Verkehrsführungen notwendig. Dies umfasste u.a. eine Verlegung der Rechtsabbiegespur von der Sonnenstraße in die Lindwurmstraße (provisorische Westumfahrung der Trambahnwendeschleife), den Rückbau der Mittelinseln in der Lindwurm- und Sonnenstraße sowie den Ausbau sämtlicher Bordsteine im Baustellenumfang. Es war ursprünglich geplant, nach Abschluss der Baumaßnahmen den ursprünglichen Zustand der Eingriffsbereiche wieder herzustellen.

Im Zuge der Verbesserung der Barrierefreiheit werden zudem die beiden zentralen Aufzüge, die bislang die Ebene der U1/U2/U7/U8 mit dem Sperrengeschoss verbanden, bis an die Oberfläche geführt. Die Aufzüge liegen an der Oberfläche im Bereich der Fahrspur des bisherigen freien Rechtsabbiegers vom Oberanger in die Sonnenstraße, sodass die Verkehrsführung hier angepasst werden muss. Diese Verlängerung der Aufzüge mit Anpassung der Verkehrsführung des freien Rechtsabbiegers sind Bestandteil der Planfeststellung zum Umbau des U-Bahnhofs und sehen nachfolgende, bestandsorientierte Straßenraumaufteilung unter Einbindung des ehemals freien Rechtsabbiegers in die Signalisierung vor (siehe Abbildung 1).



**Abbildung 1: ursprünglich vorgesehene, bestandsorientierte Wiederherstellung Bereich Sendlinger-Tor-Platz zwischen Oberanger und Sonnen-/Blumenstraße, Quelle: Stadtwerke München GmbH, Anlage 4.3 a, Planfeststellungsbeschluss 23.2-3623.2-13 Sanierung und Umbau des U-Bahnhofs Sendlinger Tor**

Mit den Beschlüssen zum Bürgerbegehren Radentscheid und Altstadt-Radling der Vollversammlung vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 15585), des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 17708), sowie dem Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens 3. und 4. Maßnahmenbündel der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 20 - 26 / V 01458) übernahm die Verwaltung die Vorgaben des Radentscheids sowie zur Umsetzung des Altstadt-Radlings vollumfänglich und wurde beauftragt, für konkret benannte, 40 Straßenabschnitte der Maßnahmenbündel 1 bis 4 Varianten zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen. Die Lindwurmstraße zwischen Sendlinger Tor und Pfeufer-/Plinganserstraße ist Teil dieser Maßnahmenbündel (MB). Im Bereich Sendlinger Tor bestehen daher zahlreiche, verschiedene Projektaufträge, die es aufeinander abzustimmen gilt (siehe Abbildung 2):

- grün: Projekt Blumenstraße zwischen Sendlinger Tor und Papa-Schmid-Straße – Altstadt-Radling → derzeit in Fertigstellung (nach Vorgaben zum Altstadt-Radling)
- blau: Lindwurmstraße - Radentscheid Maßnahmenbündel 1 → aktuell: Variantendiskussion (weitere Schritte Öffentlichkeitsbeteiligung, Stadtratsbefassung etc. für 2022 vorgesehen)
- rosa: Sonnenstraße - Altstadt-Radling → in Planung / Abstimmung (aktuell Leistungsverzeichnis-Erstellung für die Verkehrstechnische Untersuchung)

- gelb: Platzgestaltung Sendlinger-Tor-Platz (SWM für BAU) → für diese Maßnahme wurde die Projektgenehmigung mit Beschluss des Bauausschusses vom 18.09.2018 erteilt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11436)
- rot: Sendlinger-Tor-Platz zwischen Oberanger und Sonnen-/Blumenstraße → angepasste Wiederherstellung durch Lage Aufzüge SWM Baumaßnahme U-Bahnhof Sendlinger Tor erforderlich: Rückbau freier Rechtsabbieger

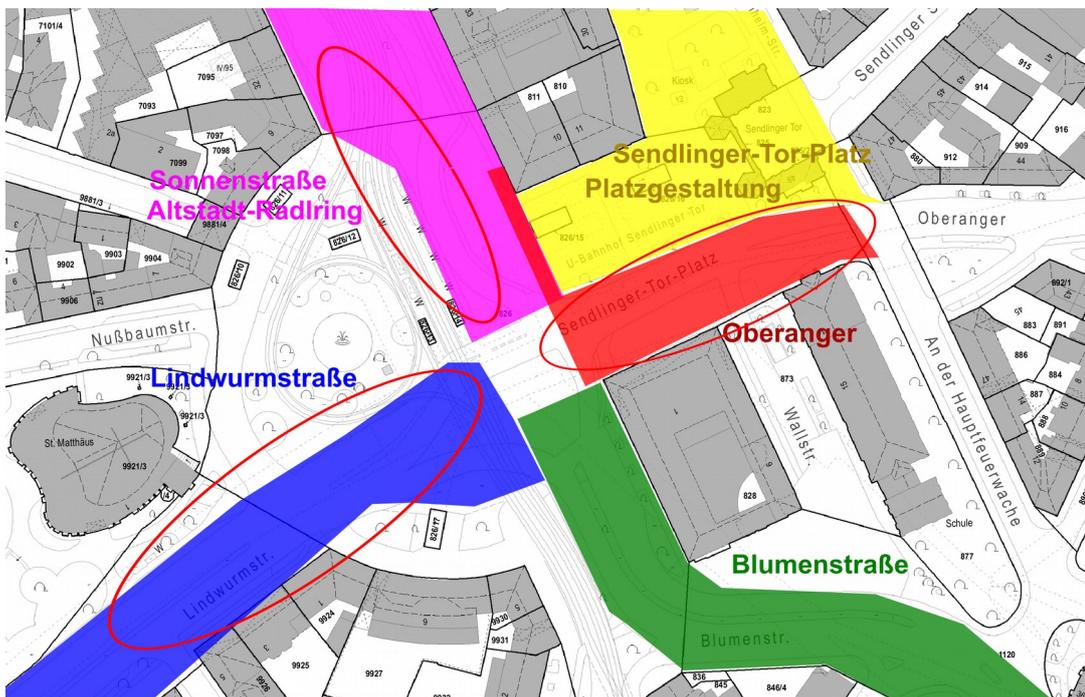


Abbildung 2: Überblick Projekte am Sendlinger-Tor-Platz, Quelle: Landeshauptstadt München

Die ursprüngliche, im Rahmen der Planfeststellung geplante Oberflächenwiederherstellung im Bereich des Sendlinger-Tor-Platzes zwischen Oberanger und Sonnen-/Blumenstraße sowie die bestandsorientierte Wiederherstellung der Anschlüsse Lindwurmstraße und Sonnenstraße entsprechen daher nicht mehr dem aktuellen Stand und wurden entsprechend überarbeitet. Für die oben dargestellten Projekte Lindwurmstraße und Sonnenstraße (Altstadt-Radring) werden derzeit Varianten erarbeitet sowie eine verkehrstechnische Untersuchung beauftragt (zum aktuellen Zeitpunkt noch in Bearbeitung und jeweils keine Entscheidung über die endgültige Gestaltung vorliegend). Aus Anlass der Untersuchungen zum Boulevard Sonnenstraße zur Umgestaltung des Straßenraums wird auch am Sendlinger Tor zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Straßenbahnnetzes der perspektivische Ausbau der Tramanlagen (Haltestellen und Gleisschleife) einschließlich der Herstellung der Barrierefreiheit geprüft. Es kann für diese beiden Abschnitte daher nur ein Zwischenzustand im Vorgriff auf die endgültige Gestaltung geschaffen werden. Die Ausführung des Zwischenzustands für die Lindwurm- und Sonnenstraße soll soweit möglich, als verkehrssichere, provisorische Wiederherstellung hergestellt werden.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage werden dem Stadtrat Entscheidungsvorschläge zur Straßenraumaufteilung für folgende Maßnahmen vorgelegt (in Abbildung 2 mit roter Umrahmung gekennzeichnet):

- Sendlinger-Tor-Platz zwischen Oberanger und Sonnen-/Blumenstraße (endgültige Wiederherstellung)
- Zwischenzustand Anschluss Lindwurmstraße zwischen Fliegenstraße und Sonnen-/Blumenstraße und Anschluss Zulauf Sonnenstraße (Zwischenzustand für den Zeitraum bis zur endgültigen Umgestaltung der Lindwurmstraße)

## **2. Sendlinger-Tor-Platz zwischen Oberanger und Sonnen-/Blumenstraße**

Vor Beginn der Umbauarbeiten zum U-Bahnhof Sendlinger Tor teilte sich der Straßenraum des Oberangers am Sendlinger-Tor-Platz wie folgt auf:

- Zulauf (O-W): 1 Linksabbiegespur, 2 Geradeausfahrspuren, Radfahrstreifen in Mittellage, 1 freilaufende Rechtsabbiegespur in die Sonnenstraße, die bereits aus der Herzog-Wilhelm-Straße als freie Rechtsabbiegespur auf den Sendlinger-Tor-Platz geführt wird
- Ablauf (W-O): Gehweg, Parkbucht (bzw. Busbucht vor der Lichtsignalanlage an der Einmündung „An der Hauptfeuerwache“), Radfahrstreifen, 1 Fahrspur für den MIV

Im Zuge der Sanierungsmaßnahmen am U-Bahnhof Sendlinger Tor werden zwei Aufzüge an der Nord-Ost-Ecke der Kreuzung Sendlinger Tor bis an die Oberfläche geführt. Hierfür ist der Rückbau der freilaufenden Rechtsabbiegespur und eine Neuordnung des Straßenraumes, angepasst an die Zielsetzungen und Projektaufträge der Landeshauptstadt München (Verkehrswende, autoreduzierte Altstadt, Umsetzung Altstadt-Radring, Radentscheid München-Maßnahme Lindwurmstraße) erforderlich.

### **2.1. Grobkonzept – Raumaufteilung**

Die Breite der Radverkehrsanlagen wird auf das Regelmaß nach Radentscheid (2,30 m) zzgl. Sicherheitsabstand von 0,50 m verbreitert. Eine Ausnahme bildet der Haltestellenbereich der Bushaltestelle. Wie oben bereits erläutert ist durch die Positionierung der Aufzuanlagen an der Nord-Ost-Ecke der Kreuzung der Rückbau der freilaufenden Rechtsabbiegespur in die Sonnenstraße erforderlich. Die freilaufende Rechtsabbiegespur aus der Herzog-Wilhelm-Straße wird ebenfalls zurückgebaut (Bestandteil der Platzgestaltung, hier nur nachrichtlich aufgeführt). In Fahrtrichtung Westen gibt es zukünftig noch zwei Fahrstreifen: einen Rechtsabbiege- und einen Geradeausfahrstreifen. Die Reduzierung von zwei auf eine Geradeausfahrspur ist, neben den Zielen der „autofreien“ bzw. autoreduzierten Altstadt und dem dadurch künftig geringer zu erwartenden Verkehrsaufkommen aus der Altstadt, insbesondere bedingt durch die zukünftige Raumaufteilung in der Lindwurmstraße, welche nur noch eine Fahrspur in stadtauswärtiger Richtung vorsieht. Die Linksabbiegespur kann aufgrund der Aufhebung der Einbahnregelung in der Straße „An der Hauptfeuerwache“ entfallen und wird analog der Baustellensituation auch künftig hierüber abgewickelt. In Fahrtrichtung stadteinwärts

(Osten) gibt es einen Fahrstreifen. Dieser muss im Kreuzungsbereich überbreit (5,00 m) ausgebildet werden, um die Fahrbeziehung der abbiegenden Busse aus der Blumenstraße sicherstellen zu können (notwendige Schleppkurve). Im weiteren Verlauf wird, wie im Bestand, eine Bushaltestelle (Länge 23,00 m) angeordnet. Im Bereich der Bushaltestelle gibt es einen Ausstiegsbereich von 1,00 m Breite. Der Ausbau erfolgt barrierefrei. Daran schließt der Radweg mit einer Breite von 1,80 m und der Gehweg mit 2,70 m Breite an. Vor der Einmündung „An der Hauptfeuerwache“ / Herzog-Wilhelm-Straße wird eine neue Querungsmöglichkeit (Fußgängerschutzanlage) eingerichtet. Der Gehweg vor der Kreissparkasse wird auf 5,00 m verbreitert. Parkplätze stehen in diesem Bereich keine zur Verfügung.

Im Ablauf der Sonnenstraße (entlang des Platzbereiches) wird der Radweg auf 2,80 m zzgl. 0,50 m Sicherheitsabstand (Regelmaß Altstadt-Radring) verbreitert, bevor er zurück auf den Bestand geführt wird.

### Variante 1 (vgl. Anlage 1)

Regelquerschnitt:

Die Planung sieht die Anordnung je eines baulichen Einrichtungsrades auf der Nord- und Südseite des Straßenabschnittes mit einer Breite von 2,30 m zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen vor. Der Querschnitt teilt sich wie in Abbildung 3 und Abbildung 4 dargestellt auf.

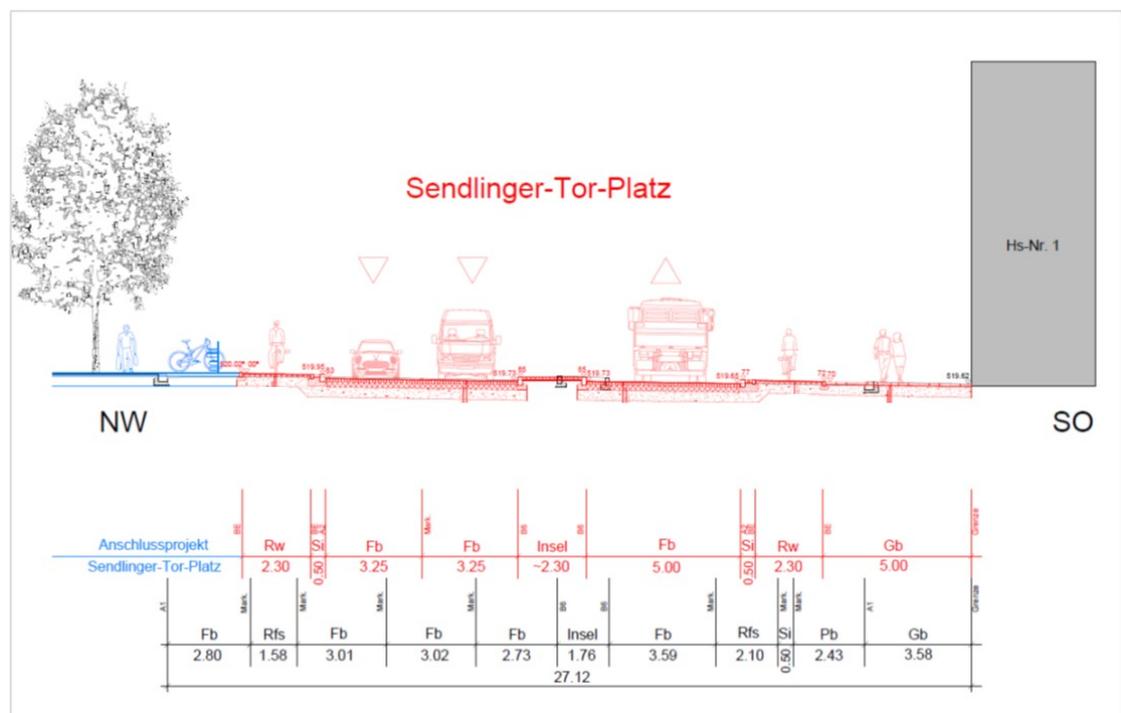


Abbildung 3: Querschnitt Sendlinger-Tor-Platz Höhe Kreissparkasse Variante 1 (vgl. auch Lageplan Anlage 1), Quelle: Landeshauptstadt München

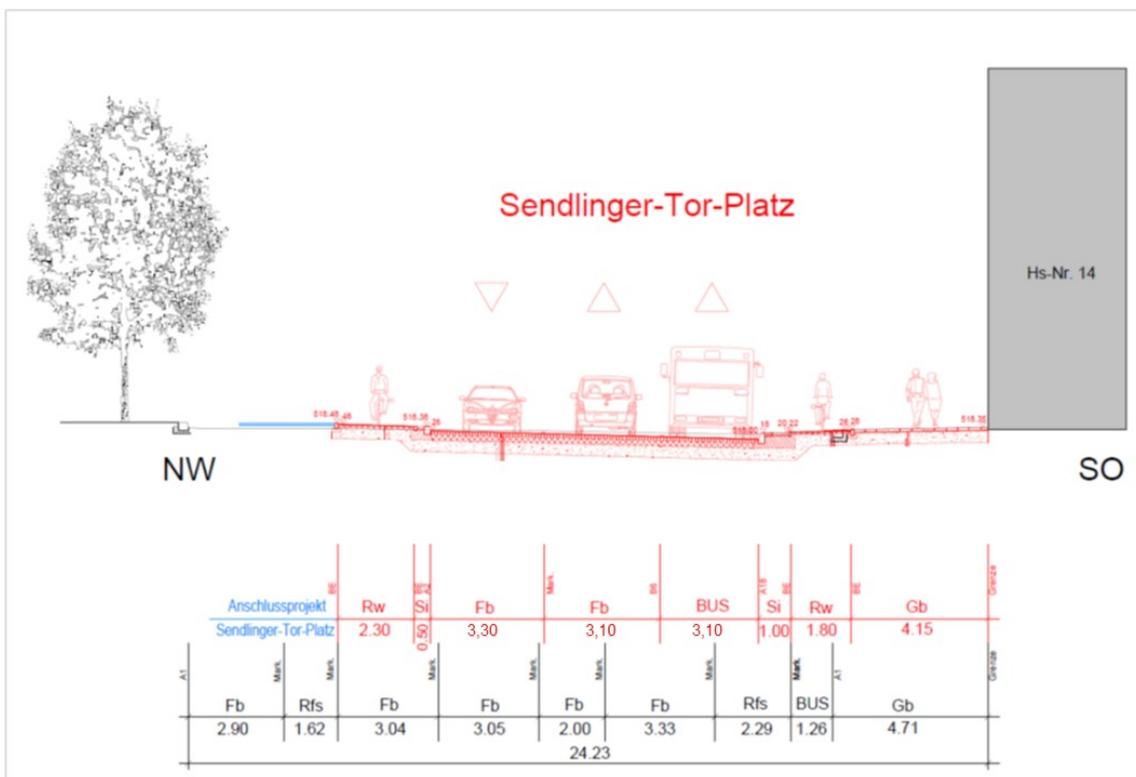


Abbildung 4: Querschnitt Sendlinger-Tor-Platz Bereich Bushaltestelle Variante 1 und 2 (vgl. auch Lageplan Anlage 1 und 2), Quelle: Landeshauptstadt München

### Variante 2 (vgl. Anlage 2)

Regelquerschnitt:

Im Gegensatz zu Variante 1 sieht Variante 2 auf der Nordseite die Anordnung eines Radfahrstreifens in Mittellage mit einer Breite von 2,80 m sowie einer Radfahrtschleuse mit kurzem baulichen Radweg westlich der Herzog-Wilhelm-Straße vor und auf der Südseite analog zu Variante 1, einen baulichen Einrichtungsradweg mit einer Breite von 2,30 m zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen. Der Querschnitt teilt sich wie in Abbildung 4 und Abbildung 5 dargestellt auf.

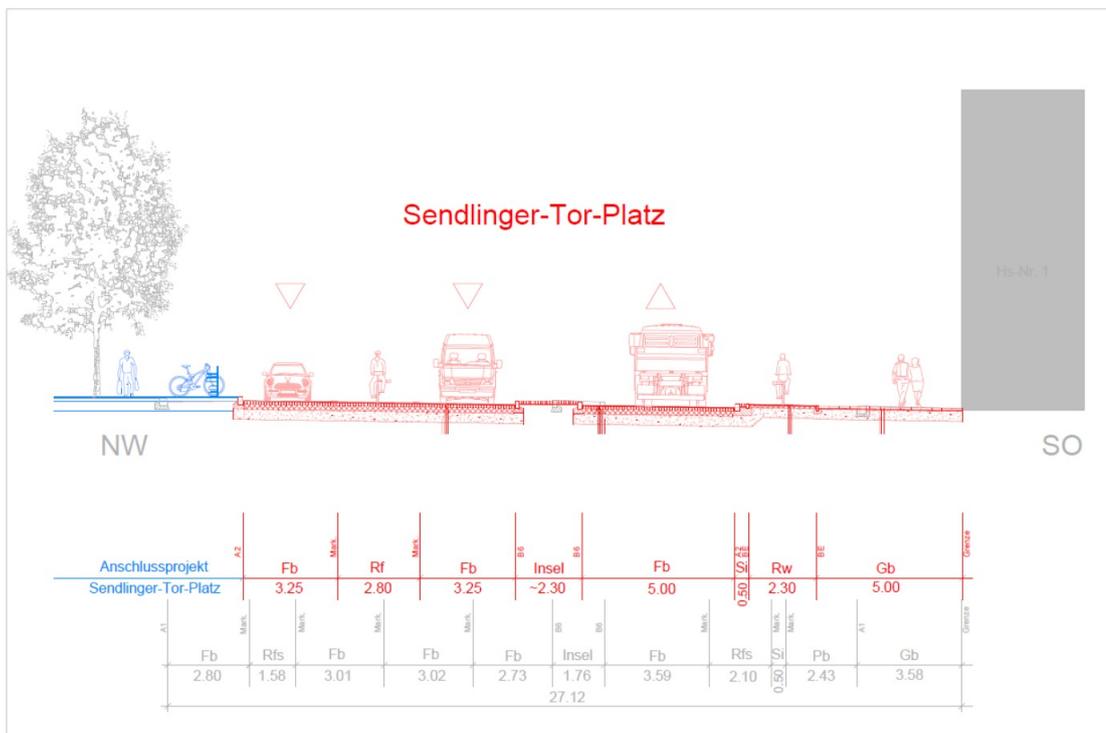


Abbildung 5: Querschnitt Bereich Stadtparkasse Variante 2 (vgl. auch Lageplan Anlage 2), Quelle: Landeshauptstadt München

## 2.2. Beurteilung der Varianten und Fazit

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Varianten

	<b>Variante 1 Bauliche Radwege in beide Richtungen</b>	<b>Variante 2 Radfahrstreifen in Mittellage auf der Nordseite</b>
<b>Verkehrssicherheit</b>	Problematik: rechtsabbiegender motorisierter Individualverkehr (MIV) und geradeausfahrender Radverkehr (Rechtsabbiegeunfälle) → Gefahr risikoreicher Abbiegevorgänge bei der gegebenen kurzen Grünzeit aus dem Oberanger und des an dieser Stelle hohen Rad- und Fußverkehrsaufkommens über die Sonnenstraße; ggf. getrennte Signalisierung	Verkehrssicherheit mit Blick auf rechtsabbiegenden MIV aus Sicht der Verkehrsbehörde höher → kein Konflikt der Rechtsabbieger im Kreuzungsbereich subjektiv unsicherer

	<p>möglich unter Inkaufnahme starker Leistungsbeeinträchtigung der ÖPNV-Beschleunigung und des MIV</p> <p>subjektiv verkehrssicherer</p>	
<b>Radwegführung</b>	<p>Beidseitig: baulicher Radweg mit 2,30 m Breite zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen; Bereich Bushaltestelle 1,80 m Breite</p> <p>baulich vom Kfz-Verkehr getrennt</p> <p>subjektiv sicherer</p>	<p>Nördlich: Radfahrstreifen in Mittellage mit 2,30 m Breite und Radfahrerschleuse mit kurzem baulichen Radweg westlich der Herzog-Wilhelm-Straße</p> <p>Südlich: baulicher Radweg mit 2,30 m Breite zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen; Bereich Bushaltestelle 1,80 m Breite</p> <p>nur teilweise bauliche Trennung vom MIV</p> <p>keine Radinfrastruktur für rechtsabbiegenden Radverkehr Richtung Sonnenstraße: gemeinsame Führung von Radverkehr und MIV</p> <p>subjektiv unsicherer</p>
<b>Leistungsfähigkeit MIV</b>	<p>Leistungsfähigkeit Rechtsabbieger MIV stark reduziert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Freigabezeit Fußverkehr und Radverkehr muss gekürzt werden, damit der rechtsabbiegende MIV zumindest ein kurzes Zeitfenster hat, um abzubiegen</li> <li>• eine separate Phase für den rechtsabbiegenden MIV an dieser Stelle wäre nur unter Inkaufnahme massiver Leistungsfähigkeitseinbußen für den gesamten Knoten (inkl. Tram-</li> </ul>	<p>Leistungsfähiger:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• durch die Herausnahme des Konfliktes rechtsabbiegender MIV zu Radverkehr (bei Führung in Seitenlage) ist der rechtsabbiegende MIV etwas leistungsfähiger und die Wahrscheinlichkeit des Rückstaus auf die Geradeausspur wird geringer</li> </ul>

	Beschleunigung) möglich <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gefahr von Rückstau, der auch den Geradeausverkehr blockieren könnte</li> </ul>	
<b>Betroffenheit ÖPNV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus stadtauswärts: Beeinträchtigung im Betriebsablauf, falls Rückstau (durch rechtsabbiegenden MIV) auf Geradeausfahrspur</li> <li>• Bus stadteinwärts: keine Betroffenheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bus stadtauswärts: geringeres Risiko von Beeinträchtigungen im Betriebsablauf, da rechtsabbiegender MIV leistungsfähiger und geringeres Rückstaurisiko</li> <li>• Bus stadteinwärts: keine Betroffenheit</li> </ul>
<b>Betroffenheit Brandschutz</b>	keine direkte Betroffenheit: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausrücken in Richtung Lindwurmstraße/Sonnenstraße über Pestalozzi- und Blumenstraße</li> </ul>	keine direkte Betroffenheit: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausrücken in Richtung Lindwurmstraße/Sonnenstraße über Pestalozzi- und Blumenstraße</li> </ul>
<b>Barrierefreiheit / Fußverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle Richtung stadteinwärts</li> <li>• taktiles Leitsystem an allen signalgesteuerten Querungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle Richtung stadteinwärts</li> <li>• taktiles Leitsystem an allen signalgesteuerten Querungen</li> </ul>

Zusammenfassend wird aus der dargestellten Bewertung vom Mobilitätsreferat Variante 1 als Vorzugsvariante zur Umsetzung vorgeschlagen. Insbesondere die radentscheidkonforme Führungsform (baulich geschützt durch Hochbordradweg und getrennt vom MIV) spielt dabei die ausschlaggebende Rolle: um den Umstieg, insbesondere der Personengruppen, die sich auf dem Fahrrad infrastrukturbedingt eher unsicher fühlen und deswegen nicht oder nur selten Rad fahren, wird mit einer getrennt vom MIV geführten Radinfrastruktur Rechnung getragen. Die Verwaltung wird Aspekte der Verkehrssicherheit hier genau beobachten müssen und ggf. mit signalsteuerungstechnischen Maßnahmen gegensteuern müssen (getrennte Signalisierung von rechtsabbiegenden MIV und geradeausfahrenden Radfahrenden). Dies hätte jedoch erhebliche Einbußen der Leistungsfähigkeit des gesamten Knotens zur Folge (inklusive der ÖV-Beschleunigung).

Mögliche übergangsweise Defizite der Leitungsfähigkeit des MIV bis zur Umsetzung und Wirkung sämtlicher Maßnahmen der Verkehrswende sowie der Umsetzung der autofreien bzw. - reduzierten Altstadt sind dabei vertretbar. Es wird davon ausgegangen, dass die vorgeschlagene Infrastruktur dem künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht wird und diese somit zukunftsfähig und nachhaltig ist.

Die Vollversammlung des Stadtrats hat am 16. Dezember 2020 den schrittweisen Entfall des Parkraums in der Altstadt beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01977). Im Vorgriff zu weiteren Maßnahmen in der gesamten Altstadt können die sechs Parkplätze, die vor Beginn der Baustelle vorhanden waren, entfallen.

### **3. Raumaufteilung Zwischenzustand Anschluss Lindwurmstraße zwischen Fliegenstraße und Sonnen-/Blumenstraße und Anschluss Zulauf Sonnenstraße**

Vor Beginn der Umbauarbeiten zum U-Bahnhof Sendlinger Tor teilte sich der Straßenraum in der Lindwurmstraße im Kreuzungsbereich am Sendlinger Tor wie folgt auf:

- Zulauf (W-O): 2 Linksabbiegespuren, 1 Geradeausfahrspur, Radfahrstreifen in Mittellage, 2 signalisierte Rechtsabbiegespuren in die Blumenstraße mit vorgelagerter unsignalisierter Querung des Radfahrstreifens in Mittellage
- Ablauf (O-W): 2 Fahrspuren, 1 Radfahrstreifen, Bushaltestelle mit Busbucht im Bereich der Tramwendeschleife

Im Zulauf von der Sonnenstraße bestand folgende Straßenraumaufteilung:

- Trambahnhaltestelle, baulicher Radweg (mit Geradeausfahrgebot), 2 Rechtsabbiegespuren, 2 Geradeausfahrspuren
- Rechtsabbiegender Radverkehr wurde über die Nussbaumstraße und Ziemssenstraße in die Lindwurmstraße geleitet

#### **3.1. Grobkonzept – Raumaufteilung (vgl. Anlage 3)**

Für den Zwischenzustand des Zu- und Ablaufs der Lindwurmstraße sowie des Anschlusses der Sonnenstraße wurde eine Lösung erarbeitet, die insbesondere Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr erzielen, dabei aber vom baulichen Aufwand möglichst gering gehalten werden soll, um verlorene Baukosten bis zur Entscheidung über eine endgültige Gestaltung möglichst zu vermeiden.

Die Westumfahrung über den Platz von der Sonnenstraße zur Lindwurmstraße wird – wie ursprünglich geplant – zurückgebaut und die Bestandssituation in diesem Bereich wiederhergestellt.

Für den Bereich Lindwurmstraße sieht der Zwischenzustand im Abschnitt zwischen Fliegenstraße und der Aufweitung des Straßenraums im Zulauf der Kreuzung 2 Fahrspuren für den MIV vor. Der Radweg wird im Zulauf auf den Knotenpunkt ab der Fliegenstraße auf 3,00 m, der Gehweg auf ca. 4,30 m verbreitert. Im Bereich Lindwurmstraße Hausnummer 1 bis 5 wird links des Radwegs zunächst eine Lieferzone und im Anschluss daran eine Bushaltestelle mit 3,0 m Breite vorgesehen. Der bestehende Baum vor dem Anwesen Lindwurmstraße 1 wird gehalten; in diesem Bereich wird der Radweg etwas verschwenkt. Bedingt dadurch und um die Linienführung für den stadteinwärts fahrenden MIV möglichst geradlinig zu gestalten, muss der bestehende Mittelteiler bis zur Fliegenstraße zurückgebaut werden (der Rückbau des gesamten Mittelteilers bis zur Reisingerstraße ist für die endgültige Gestaltung der

Lindwurmstraße ohnehin vorgesehen). Im weiteren Verlauf zum Knotenpunkt hin weitet sich der Straßenraum auf. Bedingt durch den Standort eines großen Abspannmastes mittig der Lindwurmstraße, der nicht im Rahmen des Zwischenzustandes versetzt werden kann, ergibt sich folgende Fahrspur- bzw. Raumaufteilung für den Zulauf im Knotenpunkt: 1 Linksabbiegespur, 1 gemeinsame Links- und Geradeausfahrspur für den MIV sowie weiterhin ein Radfahrstreifen in Mittellage. Um ein konfliktfreies Einfahren von geradeaus fahrenden Radfahrenden sicherzustellen, wird auf Höhe des Anwesens Lindwurmstraße 1 ein vorgeschaltetes „Auffangsignal“ für den MIV eingerichtet. Während der Rotphase dieses Kreuzungsarms kann der Radverkehr dann konfliktfrei in die Kreuzung einfahren. Auch während der Grünphase kann der Radverkehr weiter in den Knoten einfahren. Die Situation soll genau beobachtet werden. Bei Konflikten zwischen rechtsabbiegenden MIV und geradeausfahrenden Radverkehr kann nachträglich ein Radfahrtsignal eingerichtet werden, das den geradeausfahrenden Radverkehr dann während der Grünphase des MIV aufhalten würde. Dies würde jedoch eine Verschlechterung für den Radverkehr bedeuten und wird daher nicht von vornherein vorgesehen. Rechts des Radfahrstreifens wird der rechtsabbiegende MIV in die Blumenstraße geführt. Der in Richtung Blumenstraße fahrende Radverkehr wird über einen baulichen Radweg rechts der Rechtsabbiegespur geführt. Der Fußverkehr wird wie im Bestand entlang der Gebäude geführt.

Im Ablauf der Lindwurmstraße bleiben aufgrund des oben genannten Maststandortes, bis auf den direkten Kreuzungsbereich im Bereich der Fußgängerquerung für den Zwischenzustand zwei Fahrspuren bestehen. Der Radweg wird nach Querung der Gleise baulich angehoben und mit einer Breite von 2,30 m vorgesehen. Gegenüber dem Anwesen Lindwurmstraße 1 wird eine Bushaltestelle mit einer Breite von 3,00 m vorgesehen. Der Radweg wird hinter der Bushaltestelle vorbeigeführt und danach auf den Bestand (Radfahrstreifen) ausgeleitet.

Für den Zulauf Sonnenstraße stehen für den Zwischenzustand insgesamt drei Fahrspuren zur Verfügung: eine Rechtsabbiegespur und zwei Geradeausfahrspuren. Der Radweg wird nach der Zufahrt zur Pettenkofer- und Nussbaumstraße und nach der Gleisquerung auf 4,00 m zzgl. 0,50 m Sicherheitsabstand verbreitert (Trennung der Fahrrichtungen geradeaus und rechtsabbiegend). Rechtsabbiegender Radverkehr kann künftig auch über die Sonnenstraße in die Lindwurmstraße abbiegen. Der Mittelteiler in der Sonnenstraße wird leicht verschmälert an gleicher Stelle wiederhergestellt. Im Bereich der Zufahrt zur Nussbaumstraße wird an den Bestand angeschlossen. Die Einfahrt zur Nussbaumstraße für den MIV wird dabei so eng wie möglich gefasst, so dass der Abbiegevorgang klar verdeutlicht wird und langsam abgelenkt werden muss.

Für den Zweirichtungsradweg zwischen Thalkirchner-/Müllerstraße und Lindwurmstraße entlang der westlichen Blumenstraße konnten im Rahmen des Zwischenzustandes weder ausreichende Aufstellflächen für den rechtsabbiegenden Radverkehr von der Blumenstraße in Richtung Oberanger noch für den linksabbiegenden Radverkehr in Richtung Lindwurmstraße gefunden werden. Gemäß ERA ist für die Änderung eines Zweirichtungsradwegs auf Einrichtungsradwege eine eindeutige und sichere Führung notwendig. Dies ist hier

mangels Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Aufgrund dessen und der Tatsache, dass mit der Maßnahme Blumenstraße 2021 eine Radinfrastruktur in diesem Abschnitt auch für nach Norden fahrende Radfahrende geschaffen wurde (bis dahin nicht vorhanden) und an der Kreuzung Blumen-/Pestalozzistraße eine signalisierte Quermöglichkeit vorhanden ist, kommt das Mobilitätsreferat zu dem Ergebnis, dass der Zweirichtungsradweg – zumindest für den Zeitraum des Zwischenzustandes – nicht weiter angeboten werden kann. Eine Beschilderung der alternativen Fahrmöglichkeiten wird in Abstimmung mit dem Baureferat vorgesehen. Die Situation soll beobachtet werden und die Frage, inwieweit der Zweirichtungsradweg dauerhaft entfallen soll/kann oder nicht, wird in der Beschlussvorlage zur endgültigen Gestaltung der Lindwurmstraße abschließend behandelt werden.

Aufstellflächen für den linksabbiegenden Radverkehr können nur an drei Kreuzungsarmen (N-O, S-O, S-W) vorgesehen werden. Bedingt durch die geringe Flächenverfügbarkeiten zur Schaffung der Linksabbiegeaufstellfläche an der Ecke Sonnenstraße / Lindwurmstraße (N-W) in Kombination mit getrennt geschaltet rechtsabbiegender und geradeausfahrender MIV, müsste zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs eine bestimmte Phasenabfolge der Lichtsignalanlage eingehalten werden. Dies hätte zur Folge, dass die Priorisierung der Tram deutlich eingeschränkt werden müsste. In der Abwägung kommt das Mobilitätsreferat zu dem Ergebnis, dass für den Zwischenzustand an dieser Stelle keine Linksabbiegeaufstellfläche für den Radverkehr angeboten werden kann. Radfahrende, die vom Oberanger kommend Richtung Blumenstraße fahren möchten, können – wie der MIV – über die Straße „An der Hauptfeuerwache“ und Pestalozzistraße zur Blumenstraße fahren. Eine entsprechende Beschilderung wird in Abstimmung mit dem Baureferat vorgesehen.

Die Querungszeiten für den Fußverkehr sollen an allen Querungen, insbesondere jedoch über die Sonnenstraße, optimiert werden. Die längeren Freigabezeiten gehen in erster Linie zu Lasten der Leistungsfähigkeit des MIV.

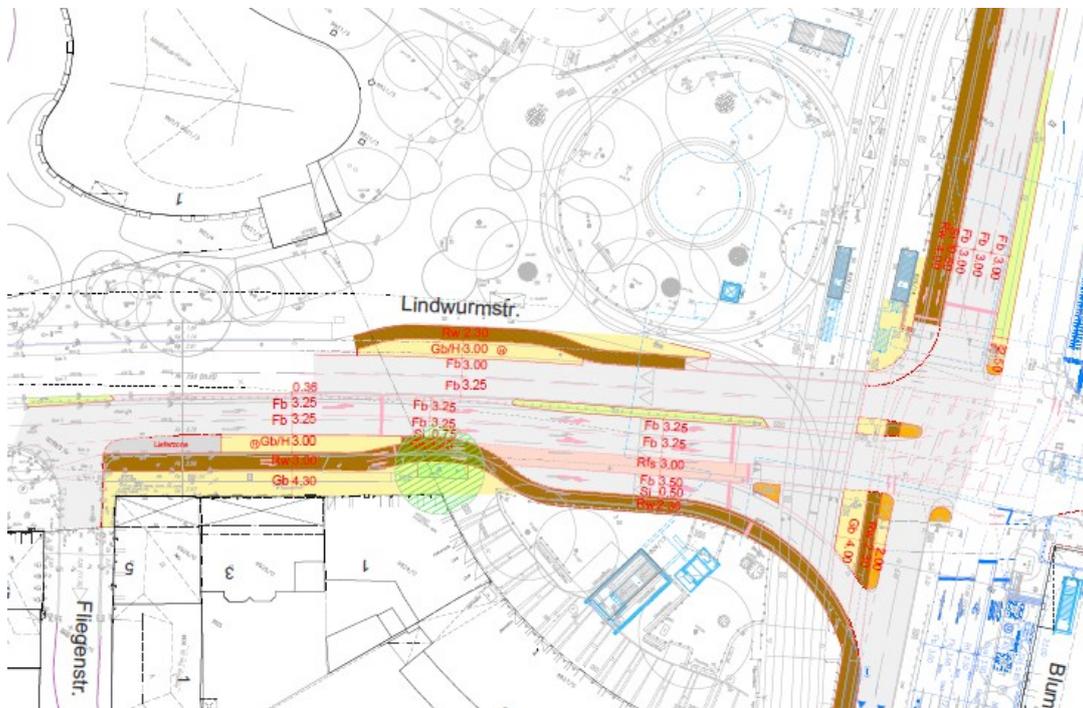


Abbildung 6: Ausschnitt Zwischenzustand Lindwurmstraße und Zulauf Sonnenstraße (vgl. auch Anlage 3), Quelle: Landeshauptstadt München

### 3.2. Beurteilung und Fazit

Tabelle 2: Beurteilung

<b>Verkehrssicherheit</b>	<p><b>Lindwurmstraße</b></p> <p>subjektiv und objektiv verkehrssicherer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>keine Konflikte zwischen dem rechtsabbiegenden MIV und dem geradeausfahrenden Radverkehr: Sicherung über vorgeschaltetes "Auffangsignal" → Der Radverkehr kann so gesichert in die Kreuzung einfahren</li> <li>Auflösung des Zweirichtungsradweges, da keine sichere Anbindung möglich und Beschilderung einer Umfahrmöglichkeit</li> </ul> <p><b>Sonnenstraße</b></p> <p>subjektiv und objektiv verkehrssicherer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>um Konflikte zwischen dem rechtsabbiegenden MIV und dem aus dem Oberanger linksabbiegenden Radverkehr zu vermeiden, kann im Rahmen des Zwischenzustandes und zur Aufrechterhaltung der Trambeschleunigung keine Linksabbiegemöglichkeit für Radfahrende in dieser Fahrbeziehung angeboten werden, Beschilderung einer Umfahrmöglichkeit</li> </ul>
---------------------------	--

<b>Radwegführung</b>	<p>bauliche Radwege mit mindestens 2,30 m Breite zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen</p> <p>weitestgehend baulich vom MIV getrennt, Schutz durch vorgeschaltetes Auffangsignal im Bereich des Radfahrstreifens in Mittellage</p>
<b>Leistungsfähigkeit MIV</b>	<p>Leistungsfähigkeit des Knotens vergleichbar mit Baustellensituation:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückstau Lindwurmstraße stadteinwärts durch reduzierte Fahrspuranzahl zu erwarten</li> <li>• Sonnenstraße: Rückstau durch Reduzierung von zwei auf eine Rechtsabbiegespur möglich: zur Vermeidung von Rückstau auf die Tramgleise → Zuflussdosierung vor Gleisquerung</li> </ul>
<b>Betroffenheit ÖPNV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geringe Leistungsfähigkeitseinbußen in der Trambeschleunigung durch längere Freigabezeiten für den Fußverkehr möglich</li> <li>• Bus stadtauswärts: keine Betroffenheit</li> <li>• Bus stadteinwärts: Risiko von Einschränkungen im Betriebsablauf, wenn Rückstau am Knotenpunktzulauf; bei festgestelltem auftretenden Rückstau in der Übergangsphase: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. wird eine Zuflussdosierung vor dem Knoten Reisingerstraße zur Reduzierung des Rückstaus geprüft</li> <li>2. wird für den Endausbau zur Kompensation im Knotenzulauf vor dem Auffangsignal eine Busspur geprüft</li> </ol> </li> </ul>
<b>Betroffenheit Brandschutz</b>	keine direkte Betroffenheit
<b>Barrierefreiheit / Fußverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• barrierefreie Herstellung der Bushaltestellen</li> <li>• längere Freigabezeiten an Querungen</li> </ul>

#### 4. Dringlichkeit

Mit der Maßnahme soll eine radentscheidkonforme Lösung für den Oberanger am Sendlinger-Tor-Platz sowie ein Zwischenzustand für den Anschlussbereich Lindwurmstraße und Sonnenstraße mit deutlichen Verbesserungen für den Radverkehr geschaffen werden. Nach aktuellem Stand starten die Stadtwerke München GmbH mit der Wiederherstellung der Oberflächen im Frühjahr 2023. Um diesen Termin halten zu können und die weiteren Bearbeitungsschritte einleiten zu können, ist eine sofortige Entscheidung des Stadtrates Voraussetzung. Bei einer Zustimmung werden die Planung fertig gestellt und die Ausschreibungsunterlagen erarbeitet, damit die Ausschreibung der Bauleistungen spätestens im Juli 2022 erfolgen kann. Die Ausschreibung müsste zusammen mit allen

Straßenbauarbeiten in dem Bereich erfolgen, u.a. auch für die direkt angrenzende Neugestaltung der Platzfläche. Die Ausführungstermine sind unter den gegebenen Rahmenbedingungen sehr eng (phasenweises Arbeiten, lange Vorlaufzeiten für die Betonfertigteile der Platzfläche, witterungssensible Asphaltflächen etc.). Eine Beauftragung müsste noch im Dezember 2022 erfolgen, damit die Arbeiten Anfang 2023 beginnen und die Fertigteile fristgerecht geplant und bestellt werden können. Mit einer Verzögerung der Vergabe würde aufgrund der Saisonabhängigkeit der Arbeiten eine Verschiebung um ein ganzes Jahr riskiert.

## **5. Rechtliche Bauvoraussetzungen**

Sämtliche für diese Maßnahme erforderlichen Flächen befinden sich in städtischem Besitz. Die Planungen finden innerhalb bestehender Straßenbegrenzungslinien statt.

## **6. Kosten und Finanzierung**

Die Stadtwerke München GmbH (SWM) hat dem Grunde nach die Kosten für die Wiederherstellung der Oberflächen nach Abschluss ihrer Baumaßnahme zu tragen. Die entstehenden Mehrkosten durch für die Herstellung eines Zwischenzustandes im Vorgriff auf die Umsetzung der Bürgerbegehren zum Radentscheid und zum Altstadt-Radling im Bereich Lindwurm- und Sonnenstraße gehen über die reine Wiederherstellung nach der Ertüchtigung des U-Bahnhofs hinaus und sind daher ursächlich durch die Landeshauptstadt München (LHM) zu tragen. Keine Mehrkosten entstehen hingegen für die Umplanung der Straßenraumgestaltung im Bereich Sendlinger-Tor-Platz zwischen Oberanger und Blumen-/Sonnenstraße, diese werden vollumfänglich von der Stadtwerke München GmbH getragen.

Nach überschlägiger Kostenermittlung liegen die derzeitigen Mehrkosten, die durch die Landeshauptstadt München zu tragen sind bei maximal 500.000 € (inkl. Risikopauschale). Belastbare Kostenangaben sind erst im Rahmen der weiteren Projektplanung möglich, die genaue Höhe kann erst nach abgeschlossener Kostenteilungsvereinbarung zwischen den SWM und der LHM beziffert werden. Der Kostenanteil der Landeshauptstadt München wird durch die Stadtwerke München GmbH vorfinanziert.

Die Finanzierung der Kosten für die Wiederherstellung der Oberflächen, die durch das U-Bahnprojekt verursacht werden, erfolgt durch die Stadtwerke München im Zuge des Projekts.

Die Finanzierung der Mehrkosten der Landeshauptstadt München erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden (vgl. Anlage 6).

Da im Zuge der weiteren Planung keine wesentlichen planerischen Änderungen mehr zu erwarten sind und um den rechtzeitigen Baubeginn Anfang 2023 sicherzustellen, schlägt das Mobilitätsreferat vor, die weiteren

Genehmigungsschritte verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die o.g. Kosten eingehalten werden.

## **7. Betroffenenheiten & Stellungnahmen**

### **7.1. Städtische Dienststellen und Referate**

Das Baureferat, die Stadtkämmerei, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Referat für Planung und Bauordnung sowie das Referat für Arbeit und Wirtschaft haben der Beschlussvorlage zugestimmt, siehe Anlagen 5 bis 9.

Zur Stellungnahme des PLAN (vgl. Anlage 8) nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die Bitten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung hinsichtlich der Platzgestaltung selbst (insbesondere der Fahrradabstellmöglichkeiten) sowie der Anpassung der Freiflächenplanung am Sendlinger-Tor-Platz zur Optimierung der Gehwegsflächen vor der Berufsschule gegenüber des Sendlinger-Tor-Platzes werden mit der Bitte um Prüfung und Anpassung (soweit möglich) an das für die Platzgestaltung zuständige Baureferat weitergeben und abgestimmt.

Stadtwerke München GmbH

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), Abteilung Planung – Bus und Verkehrstechnik stimmt den Planungen zum Zwischenzustand Lindwurmstraße und Sonnenstraße zu. Für die Planung am Sendlinger-Tor-Platz zwischen Oberanger und Blumen-/Sonnenstraße wurde ein Vorschlag zur Straßenraumaufteilung zur Diskussion gestellt, der die Verlegung der Bushaltestelle vor die Kreissparkasse vorgesehen hat, um so bereits ab der Herzog-Willhelm-Straße zwei Fahrspuren im Zulauf der Kreuzung anbieten zu können und die Risiken eines Rückstaus des rechtsabbiegenden MIV und somit Verzögerungen im Busfahrplan zu minimieren. Der Vorschlag wurde in einem gemeinsamen Termin zwischen Mobilitätsreferat und SWM diskutiert und wird nicht weiterverfolgt. Aus Sicht des Mobilitätsreferats sprechen die nachfolgenden Argumente für die Beibehaltung der in Kapitel 2 dargestellten Lösung:

- **Größere Fußgängeraufstellflächen am Knoten:**  
Im Vergleich zu den gewonnenen Aufstellflächen für ca. drei zusätzliche rechts-abbiegende Fahrzeuge stuft das MOR mehr Flächen für den Fußverkehr im Abschnitt zwischen Blumenstraße und Wallstraße, insbesondere im Bereich der Querung als prioritärer ein. Mittelfristig soll mit der autoreduzierte Altstadt ohnehin kaum mehr MIV in der Altstadt stattfinden, das Risiko eines Rückstaus wird daher mittelfristig als gering eingestuft.
- **Entzerrung der zahlreichen Funktionen am Knoten:**  
Durch die Verlegung der Bushaltestelle Richtung Knoten würde das hier ohnehin schon hohe Fußgängeraufkommen zusätzlich verstärkt bei gleichzeitig geringeren zur Verfügung stehenden Flächen --> eine gewisse Entzerrung durch die Lage der Bushaltestelle Richtung An der Hauptfeuerwache ist daher an dieser Stelle aus Sicht des Mobilitätsreferats trotz größerer Entfernung zum Knoten positiv zu bewerten, zumal die Wege zum U-Bahn-Abgang durch die Querungsmöglichkeit zum Platz annähernd gleich lang sind.

- Geradlinige Verkehrsführung  
Durch die Verlegung der Bushaltestelle Richtung Knoten und die Einrichtung zweier Fahrspuren Richtung Sonnenstraße hätte eine eckige und kantige Verkehrsführung zur Folge, die es zu vermeiden gilt.

Darüber hinaus hat die Stadtwerke München GmbH die in Anlage 10 enthaltene Stellungnahme zur vorliegenden Beschlussvorlage abgegeben.

Den oben genannten Dienststellen ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **7.2. Einbindung der Vertreter\*innen des Radentscheids München**

Am 09.03.2022 wurden den Vertreter\*innen des Radentscheids die Varianten bzw. der Zwischenzustand zur o.g. Maßnahmen vorgestellt.

Den Planungen wurde nahezu vollumfänglich zugestimmt:

1) Sendlinger-Tor-Platz zwischen Oberanger und Sonnen-/Blumenstraße

Zustimmung mit der Bitte um zwei Änderungswünsche zu prüfen:

- Anpassung Radius an Radwegüberleitung auf Bestand in Sonnenstraße → übernommen
- Prüfung Fahrspurbreiten im Bereich Bushaltestelle zugunsten Radwegbreite → auf Grund Schleppkurve aus Herzog-Wilhelm-Straße keine Fahrstreifenversmälnerungen möglich
- zusätzlich wurde seitens der Vertreter\*innen des Radentscheids auf den künftig geltenden Leitfaden und den darin enthaltenen Vorgaben für Ausstiegsstreifen von 0,75 cm bei Engstellen im Bereich von Bushaltestellen hingewiesen (Erarbeitung im Rahmen der AG Planungsleitlinien derzeit noch laufend) → da der Leitfaden noch nicht durch den Stadtrat bestätigt wurde und noch Abstimmungen u.a. mit dem Behindertenbeirat dazu ausstehen sowie die Planung bereits mit dem Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt wurde, wird von einer Versmälnerung des Ausstiegsstreifens im vorliegenden Fall abgesehen

2) Zwischenzustand Lindwurmstraße und Zulauf Sonnenstraße

Zustimmung

## **7.3. Bezirksausschüsse**

Die betroffenen Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 01 – Altstadt - Lehel und 02 – Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt werden gemäß § 9 Abs.2 und 3 (Katalog des Baureferats, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung angehört. Die Stellungnahmen sind zum Zeitpunkt der Versendung der Beschlussvorlage angefragt und müssen, auf Grund der hohen Dringlichkeit, die Beschlussvorlage in der heutigen Sitzung zu behandeln, in einem Eilverfahren (mit den jeweiligen Bezirksausschussvorsitzenden abgestimmt) durchgeführt und nachgereicht werden. Bei einer Verschiebung der Vorlage würden Umsetzungsverzögerungen um bis zu ein Jahr riskiert (vgl. Ziffer 4).

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

## II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung sowie die Projektgenehmigung für die Variante 1 als Vorzugsvariante gemäß der unter Ziffer 2 dargestellten Raumaufteilung / Vorhabensplanung für die Maßnahme „Sendlinger-Tor-Platz zwischen Oberanger und Blumen-/Sonnenstraße“ wird erteilt.
2. Die SWM werden gebeten, die Variante 1 der oben genannten Maßnahme baulich umzusetzen und zu finanzieren und die weiteren Genehmigungsschritte verwaltungsintern herbeizuführen.
3. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung sowie die Projektgenehmigung für den Zwischenzustand gemäß der unter Ziffer 3 dargestellten Raumaufteilung / Vorhabensplanung für die Anschlussbereiche „Lindwurmstraße zwischen Fliegenstraße und Sonnen-/Blumenstraße sowie den Zulauf Sonnenstraße“ wird erteilt.
4. Das Baureferat wird beauftragt, mit den SWM eine Kostenteilungsvereinbarung bezüglich der über eine reine Wiederherstellung hinausgehenden Kosten abzuschließen.
5. Den unter Ziffer 6 erläuterten Mehrkosten von maximal 500.000 € wird zugestimmt. Die Finanzierung erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale.
6. Die SWM werden gebeten, den Zwischenzustand der oben genannten Maßnahme baulich umzusetzen, zu finanzieren bzw. vorzufinanzieren und die weiteren Genehmigungsschritte verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genannten Kosten eingehalten werden.
7. 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 GL-Beschlusswesen**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An das Direktorium HA II – BA (4x)
2. An den Bezirksausschuss 1 Altstadt - Lehel
3. An den Bezirksausschuss 2 – Isarvorstadt - Ludwigsvorstadt
4. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
5. An das Baureferat
6. An die Stadtwerke München – GmbH
7. An das Kommunalreferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
11. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
12. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
13. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
14. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
15. An das Mobilitätsreferat – GL-5
16. An das Mobilitätsreferat – GB2  
mit der Bitte um Kenntnisnahme
  
17. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2-11  
zum Vollzug des Beschlusses.

**Am**

**Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen**