

Telefon: 233 - 54067
Telefax: 233 - 21797

Mobilitätsreferat

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**

Baureferat

Max-Joseph-Platz

Darstellung der Untersuchungsergebnisse und weiteres Vorgehen

Verkehrswende endlich einleiten – Vorfahrt für das Rad 7

Brauchbare Radroute durch die Altstadt über die Residenzstraße

Antrag Nr. 14-20 / A 05348 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 10.05.2019,
eingegangen am 10.05.2019

Aufwertung des öffentlichen Raums in der Maximilianstraße und Gestaltung des Max-Joseph-Platzes

Antrag Nr. 20-26 / A 01017 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und der SPD / Volt – Fraktion vom 05.02.2021, eingegangen am 05.02.2021

Umgestaltung der Maximilianstraße – Verkehrliche Auswirkungen, Folgen für die Arbeitsplätze im Einzelhandel beachten

Antrag Nr. 20-26 / A 01270 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Andreas Babor vom 31.03.2021, eingegangen am 31.03.2021

Radwegsicherheit 28

Sicheren Radweg nördliche Maximilianstraße

Antrag Nr. 20-26 / A 02998 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 05.08.2022, eingegangen am 05.08.2022

Umgestaltung Max-Joseph-Platz: zeitgemäße, fundierte Konzepte in Abstimmung mit den Bürgern statt Profilierungsversuche

Antrag 20-26 / A 03573 von Herrn StR Hans Hammer vom 20.01.2023, eingegangen am 20.01.2023

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03016

Anlagen:

1. Übersichtsplan Tiefgarage
2. Visualisierungen Machbarkeitsuntersuchung Rampenverlegung
3. Skizze zu einer bestandsorientierten Führung an der Westseite
4. Visualisierungen Interimslösung
5. Antrag Nr. 14-20 / A 05348 vom 10.05.2019

6. Antrag Nr. 20-26 / A 01017 vom 05.02.2021
7. Antrag Nr. 20-26 / A 01270 vom 31.03.2021
8. Antrag Nr. 20-26 / A 02998 vom 05.08.2022
9. Antrag Nr. 20-26 / A 03573 vom 20.01.2023
10. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
11. Mitzeichnung des Referats für Arbeit und Wirtschaft vom 08.02.2023

**Beschluss des Mobilitätsausschusses, gemeinsam mit dem Ausschuss für
Stadtplanung und Bauordnung und dem Bauausschuss vom 29.03.2023 (VB)**
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten und der Referentinnen.....	3
1. Anlass.....	3
2. Darstellung der Ergebnisse der Untersuchungen.....	6
2.1. Variante 6B – Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage in der Alfons-Goppel-Straße...6	
2.2. Varianten 3A und 3B – Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage in der Maximilianstraße.....	7
2.3. Prüfung einer Variante ohne Rampenverlegung.....	9
3. Weiteres Vorgehen.....	12
3.1. Langfristige Umgestaltung am Max-Joseph-Platz.....	12
3.2. Interimgestaltung am Max-Joseph-Platz.....	13
4. Anträge.....	15
4.1. Stadtratsanträge.....	15
5. Abstimmung Referate.....	21
6. Beteiligung des Bezirksausschusses.....	22
II. Antrag des Referenten und der Referentinnen.....	22
III. Beschluss.....	24

I. Vortrag des Referenten und der Referentinnen

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Am 24.01.2018 hat die Vollversammlung des Stadtrates die Ausführungen zu den bis dahin durchgeführten Untersuchungen für eine bessere Verkehrssituation und Neugestaltung am Max-Joseph-Platz zur Kenntnis genommen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01471).

In diesem Beschluss wurde eine Reihe von Varianten zur Umgestaltung ausgeschlossen. Übrig geblieben sind die Varianten 3A und 3B (Verlegung der Tiefgaragenzufahrt in die Maximilianstraße) sowie 6B (Verlegung der Tiefgaragenzufahrt in die Alfons-Goppel-Straße).

Für die Varianten 3A und 3B wurde das Baureferat in Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Kreisverwaltungsreferat, der Münchner Stadtentwässerung (MSE) und der Betreiberin der Tiefgarage mit einer Machbarkeitsuntersuchung beauftragt. Im o.g. Beschluss des Stadtrates ist zur Machbarkeitsuntersuchung Folgendes ausgeführt:

- Unter besonderer Rücksicht auf das hinsichtlich Stadtgestaltung und Denkmalschutz sensible Umfeld, sollen die Möglichkeiten der Platzierung, Dimensionierung und Gestaltung der Tiefgaragenzufahrten bei den Varianten 3A, 3B und ggfs. 6B in der Maximilianstraße untersucht und dargestellt werden;
- Aussage zur Leistungsfähigkeit der geplanten Abfertigungsanlagen bei der Zufahrt in die Tiefgaragenzufahrten;
- Prüfung der Veränderungsmöglichkeiten der inneren Organisation der bestehenden Tiefgarage zum Ausgleich der nunmehr einspurigen Zufahrtsrampe und ggfs. damit verbundener Entfall von Stellplätzen innerhalb der Tiefgarage sowie Auswirkungen auf den Straßenbahnbetrieb in der Maximilianstraße.

Für die Variante 6B wurden das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit einem zweistufigen Verfahren beauftragt:

- In einem ersten Schritt sollen die Straßenquerschnitte der Alfons-Goppel-Straße von einem Vermesser aufgemessen und von einem Planungsbüro überschlägig die minimal erforderliche Bauwerksbreite der Zufahrtsrampe ermittelt werden. Anschließend soll das Referat für Stadtplanung und Bauordnung prüfen, ob der verbleibende Querschnitt neben dem Rampenbauwerk verkehrstechnisch ausreichend für die vorgesehenen Nutzungen ist und aus Sicht des Denkmalschutzes eine Zustimmung in Aussicht gestellt wird.
- Bei einem positiven Ergebnis soll dann in einem zweiten Schritt eine Machbarkeitsuntersuchung analog den Varianten 3A und 3B durchgeführt werden, ansonsten soll die Variante nicht weiter verfolgt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, parallel zur baulichen Untersuchung die Auswirkungen der Varianten auf die umliegenden Straßenzüge zu ermitteln. In der Zwischenzeit wurde am 22.05.2019 vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung mit dem Grundsatzbeschluss „Autofreie Altstadt“ und „Altstadt-Radlring“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478) eine neue Grundlage für die Einschätzung beschlossen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde des Weiteren mit den Stadtratsbeschlüssen Nr. 14-20 / V 11379 vom 25.07.2018 (Konkretisierung der Konzeption „Freiraum M 2030“) und Nr. 14-20 / V 16341 („Einbindung und weitere Umsetzung der Konzeption „Freiraum M 2030“ - Leitlinie „Freiraum“ und Schlüsselprojekte in Verbindung mit Städtebauförderung“) vom 27.11.2019 beauftragt, als Schlüsselprojekt zur Konzeption Freiraum M 2030 ein Freiraumquartierskonzept für die Münchner Innenstadt zu erstellen und dabei unter anderem die durch die Entwicklungen zur „autofreien Altstadt“ entstehenden Potenziale für den Freiraum herauszuarbeiten.

Anschließend an die Untersuchungen zur Tiefgarage am Max-Joseph-Platz sollte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung alle im Weiteren denkbaren Lösungsvarianten im Rahmen eines öffentlichen Diskussionsprozesses, insbesondere unter Beteiligung der

Stadtgestaltungskommission und Denkmalschutzbehörden bewerten und dem Stadtrat eine Empfehlung zur Entscheidung vorlegen.

Das seit 01.01.2021 bestehende Mobilitätsreferat hat die Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Baureferat und dem Kommunalreferat fortgeführt.

Die Machbarkeitsuntersuchung wurde durchgeführt. Allerdings sind für die Einschätzung des weiteren Vorgehens und für den anstehenden Diskussionsprozess Verhandlungen mit der Betreiberin der bestehenden Tiefgarage (zu deren Gunsten ein Erbbaurechtsvertrag über die nächsten vierzig Jahre besteht) erforderlich, um die wirtschaftlichen und logistischen Rahmenbedingungen einer möglichen Realisierung zu klären. Daher wird es für notwendig erachtet, in einem Zwischenschritt den Stadtrat über die vorliegenden Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung der Varianten 3A, 3B und 6B zu informieren und sich für die Sondierungen mit der Erbbaurechtsnehmerin der bestehenden Tiefgarage beauftragen zu lassen, bevor der öffentliche Diskussionsprozess erfolgt.

Am 05.02.2021 haben die Fraktionen Die Grünen – Rosa Liste und die SPD / Volt – Fraktion den Antrag Nr. 20-26 / A 01017 gestellt (Anlage 6), in dem sie das Mobilitätsreferat auffordern,

- in einem 1. Schritt in der Maximilianstraße ein Drittel der Stellplätze 2021 zu Gunsten von mehr Raum für Aufenthaltsqualität entfallen zu lassen,
- unter Beteiligung insbesondere der Anwohnenden und der dortigen Gewerbetreibenden, des Bezirksausschusses, aber auch einer breiten Öffentlichkeit ein Konzept zu entwickeln, wie der bisher dem Parken gewidmete öffentliche Raum in der Maximilianstraße anders genutzt werden kann – z. B. für den Fuß- und Radverkehr, neue Mobilitätsformen, Freischankflächen, Anlieferung, aber auch für nicht kommerzielle Nutzungsformen und evtl. Begrünung.
- bis 2022 ein Konzept zu entwickeln, wie die Maximilianstraße zwischen Residenzstraße und Marstallstraße weitgehend von Durchgangsverkehr zu befreien, und
- in diesem Konzept darstellen, wie die gesamte Maximilianstraße innerhalb des Altstadtrings neu gestaltet werden kann.

Am 31.03.2021 haben Herr StR Hammer, Herr StR Schmid und Herr StR Babor den Antrag Nr. 20-26 / A 01270 gestellt (Anlage 7), in dem sie die Verwaltung auffordern, ein Gutachten durchzuführen, welche Auswirkungen eine Umgestaltung des Maximilianstraße auf die Erreichbarkeit sowie Verkehrsvermeidung und für die dort ansässigen Geschäfte hat und wie eine Umgestaltung im Sinne des Denkmalschutzes durchführbar ist.

Zwei Anträge mit dem Schwerpunkt der Radverkehrsführung betreffen den Max-Joseph-Platz, die Maximilianstraße sowie die Haupttroute der Nord-Süd-Querung der Altstadt. Am 10.05.2019 stellte die Fraktion Die Grünen – Rosa Liste den Antrag Nr. 14-20 / A 05348 (Anlage 5), mit dem Prüfauftrag die Haupttroute der Nord-Süd-Querung der Altstadt vom Odeonsplatz über die Residenzstraße, den Max-Joseph-Platz, den Hofgraben (in Nord-Süd-Richtung) und die Pfisterstraße zur Sparkassenstraße zu führen. Dabei sollen die Residenzstraße zur Fahrradstraße sowie der Max-Joseph-Platz im Sinne von Shared

Space umgestaltet werden und in der Maximilianstraße die Wendemöglichkeit für Kfz östlich des Hofgrabens verlegt werden.

Am 05.08.2022 stellte die Fraktion ÖDP/München-Liste den Antrag Nr. 20-26 / A 02998 (Anlage 8), in dem sie die Verwaltung bitten, die Parkspur auf der nördlichen Seite der Maximilianstraße zwischen Karl-Scharnagl-Ring und Max-Joseph-Platz in einen sicheren Radweg umzuwandeln.

Am 20.01.2023 hat die Stadtratsfraktion CSU-FW den Antrag Nr. 20-26 / A 03573 gestellt (Anlage 9), in der sie die Verwaltung auffordert, die bereits erarbeiteten Konzepte und Vorschläge zur Umgestaltung zu sichten und gemeinsam mit den Anliegern (Anwohner*innen und Gewerbetreibenden) und unter Einbeziehung der bereits befassten Hochschulen in Workshops ein urbanes Konzept für die Umgestaltung des Max-Joseph-Platzes zu erarbeiten.

In diesem Beschluss des Mobilitätsreferates, der gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Baureferat eingebracht wird, werden die Ergebnisse der Untersuchungen vorgestellt und ein weiteres Vorgehen sowohl hinsichtlich der Tiefgaragenschließung als auch hinsichtlich des weiteren Vorgehens zu den Aufträgen der o. g. Anträge vorgeschlagen. Im Beschluss wird, als Kompensation der voraussichtlich in den kommenden Jahren nicht nutzbaren, für die Innenstadt äußerst wichtigen Grünfläche am Marienhof eine entsprechende Interimsnutzung am Max-Joseph-Platz vorgeschlagen.

2. Darstellung der Ergebnisse der Untersuchungen

2.1. Variante 6B – Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage in der Alfons-Goppel-Straße

In einem ersten Schritt zur Untersuchung der Variante 6B hat das Baureferat die Fahrbahnbreite der Alfons-Goppel-Straße aufgemessen. Sie beträgt 6,2 m, der lichte Abstand zwischen den Gebäudefluchten beträgt 13,3 m.

Um die erforderliche Rampenbreite angeben zu können, hat das Baureferat ein Fachbüro für Tiefgaragenplanung mit den erforderlichen Untersuchungen beauftragt.

Das Fachbüro hat aufgrund der Auswirkungen der betrieblichen und internen verkehrlichen Abläufe in der Tiefgarage für die Variante 6B, eine erforderliche Bauwerksbreite auf Fahrbahnniveau von mindestens 8,8 m festgestellt. Außerdem müssten wegen der Länge der unterirdischen, tunnelähnlichen Zufahrt von rund 130 m, gemäß der Garagen- und Stellplatzverordnung, Rettungstreppenhäuser in der Maximilianstraße errichtet werden.

Nach Einbau des Rampenbauwerks wäre die Fahrbahn zur Maximilianstraße komplett unterbrochen und darüber hinaus verblieben jeweils nur 2,25 m breite Gehbahnen neben dem Rampenbauwerk.

Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist ein derartiger Eingriff in den Verkehrsraum an dieser Stelle nicht vorstellbar.

Über die Alfons-Goppel-Straße verlaufen die Zugänge für den Fußverkehr zur Tageskasse der Bayerischen Staatsoper und zum Marstallplatz, so dass ein entsprechend hohes Fußverkehrsaufkommen vorhanden ist. Einer Verschmälerung der Gehwege unter das Mindestmaß von 2,50 m kann deshalb nicht zugestimmt werden.

Die Alfons-Goppel-Straße ist Hauptroute für den Radverkehr durch die Altstadt und bündelt den Verkehr zwischen Marienplatz und Englischem Garten. Eine Nord-Süd-Alternativroute gibt es in der Nähe nicht. Auch bei einer theoretischen Verlegung der Hauptroute ist weiterhin mit einem erheblichen verbleibendem Radverkehrsaufkommen zu rechnen. Deshalb ist der Entfall der kompletten Fahrbahn verkehrsplanerisch nicht vertretbar.

Zusätzlich wäre die Alfons-Goppel-Straße durch das Rampenbauwerk eine Sackgasse für den motorisierten Verkehr. Eine Wendemöglichkeit für den bestehenden Verkehr – u.a. Busanreise zur Oper, Lieferverkehre der Residenz und der Oper – könnte aufgrund der schmalen Straßenbreite nicht geschaffen werden, auch da der Marstallplatz nicht in städtischem Eigentum ist.

Die Betreiberin der bestehenden Tiefgarage hält einen 130 m langen Tunnel als Ein-/Ausfahrt für ein öffentliches Parkhaus aus den oben beschriebenen Gründen ebenfalls für nicht geeignet.

Auftragsgemäß hat das Baureferat die Variante 6B bei den weiteren Untersuchungen nicht mehr berücksichtigt. Für die weitere Diskussion im Hinblick auf eine abschließende Empfehlung einer Vorzugsvariante wird die Variante deswegen ausgeschlossen.

2.2. Varianten 3A und 3B – Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage in der Maximilianstraße

Die zwei Varianten 3A und 3B (s. Anlage 2) sind grundsätzlich realisierbar. Zur gestalterischen Untersuchung der Einfügung der Rampen in den Straßenraum der Maximilianstraße hat das Baureferat ein Architekturbüro beauftragt. Die statische, konstruktive Untersuchung ist in Abstimmung mit der Betreiberin der bestehenden Tiefgarage durch ein Ingenieurbüro im Auftrag des Baureferats erstellt worden. Zudem wurde für die Untersuchung der internen Abläufe und Erschließung sowie die Optimierung der Abfertigungsanlage ein Planungsbüro aus Berlin beauftragt. Die Platzierung der Zu- und Ausfahrt wurde konkretisiert und es wurden zwei unterschiedliche Geländertypen, zum einen eine Ganzverglasung und zum anderen ein Geländer aus Metall, untersucht. Das Ergebnis, wie sich die Situation mit allen erforderlichen Ein- und Aufbauten zukünftig zeigen würde, ist in Plänen und Visualisierungen in der Anlage 2 dargestellt. Die Vor- und Nachteile der Varianten sollen in einem zukünftigen Schritt im Rahmen eines öffentlichen Diskussionsprozesses, insbesondere unter Beteiligung der Stadtgestaltungskommission und Denkmalschutzbehörden, bewertet werden.

Darüber hinaus wurde im Zuge der Bearbeitung anhand eines Plans von Friedrich Bürklein von 1852 und historischen Fotografien festgestellt, dass in der Maximilianstraße im ursprünglichen Zustand eine beidseitige Baumallee vorhanden war, die vermutlich zum Bau der Straßenbahn entfernt wurde. Im Zuge der Rampenverlegung erscheint es zielführend, diesen Gedanken wieder aufzugreifen und mit Baumpflanzungen eine stadtgestalterische Aufwertung der Maximilianstraße im Sinne eines Boulevards zu erreichen. Eine neu gepflanzte Allee, in welche die Rampen optisch integriert werden können, stellt den Straßenzug mit dem Forum und dem Maximilianeum als Abschluss in seinen historischen Zusammenhang und vermag auch einen stadtklimatisch positiven Beitrag für die hitzebelastete Innenstadt zu leisten. Dieser Ansatz wird auch im Rahmen des Freiraumquartierskonzeptes für die Innenstadt durch die Abteilung Grünplanung im Referat für

Stadtplanung und Bauordnung bestätigt. Da in dem Umgriff dieser Maßnahme auch die Haltestellen „Nationaltheater“ und „Kammerspiele“ der Trambahn gelegen ist, wird der barrierefreie Ausbau dieser Haltestellen mit berücksichtigt.

Die beauftragten Ingenieurbüros haben nachgewiesen, dass die zwei Varianten 3A und 3B technisch realisierbar sind, jedoch umfangreiche Umbauten der Tiefgarage und neue innere Rampen zwischen den Geschossen zur internen vertikalen Erschließung erforderlich machen. Die Rampenanlage an heutiger Stelle müsste komplett, auch in den Untergeschossen, zurückgebaut werden. Es ist mit einem Stellplatzverlust von ca. 70 bis 100 Stellplätzen von insgesamt derzeit 570 bestehenden Stellplätzen zu rechnen. Die Ingenieurbüros führen an, dass der Aufwand bei den Varianten 3A und 3B aufgrund der massiven Eingriffe in die tragende Konstruktion und die Betriebstechnik, des Alters der Tiefgarage sowie der erforderlichen, umfangreichen Spartenverlegungsarbeiten annähernd dem eines Neubaus entsprechen wird. Die Münchener Stadtentwässerung (MSE) bestätigt, dass die erforderlichen Kanalverlegungen grundsätzlich möglich aber aufwendig sind.

Die entworfene Abfertigungsanlage für beide Varianten ist ausreichend leistungsfähig. Das Mobilitätsreferat und die MVG bestätigen die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der vorgelegten Machbarkeitsstudie für die Variante 3A und 3B auch unter Berücksichtigung der geforderten Bahnsteiglängen der Tram-Haltestelle „Max-Joseph-Platz“ von ca. 70 m Länge.

Aufgrund der hohen Auslastung und punktuellen Überlastung der bestehenden Tiefgarage kommt es nach Angabe der Betreiberin der Tiefgarage bereits derzeit in Zeiten mit Spitzennutzungen zu einem Rückstau an der Oberfläche von 100 bis 200 m (Autos warten vor der Einfahrt und somit im Bereich des Platzes, bis in der Tiefgarage wieder Stellplätze frei sind). Bei einer Verlegung der Ein- und Ausfahrt wird mit temporären Staus in der Maximilianstraße über die Alfons-Goppel-Straße hinaus durch das Mobilitätsreferat gerechnet. Dabei könnte es zu negativen Wechselwirkungen mit dem Trambahnbetrieb kommen. Besonders die Querung des Radverkehrs über die Maximilianstraße im Zuge der Hauptradroute ist dabei im weiteren Projekt kritisch zu begleiten und ein Lösungsvorschlag zu erarbeiten. Die Querungssituation kann entschärft werden, wenn der Rückstau gering gehalten wird, indem der Parkverkehr bei einer vollen Tiefgarage bereits frühzeitig von der Fahrt in die Maximilianstraße abgehalten oder auf andere Garagen verlagert werden kann. Das Mobilitätsreferat wird Möglichkeiten zu einer solchen Regulierung prüfen.

Die Rahmenbedingungen durch die Beschlüsse zum „Mobilitätsplan für München / Modellstadt München 2030“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13893), der „Mobilitätsstrategie 2035“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507) und zur „autofreien Altstadt“, vor allem der Strategie im Umgang mit dem Parkraum in der Altstadt, die die Vollversammlung des Stadtrats am 16.12.2020 beschlossen hat (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01977), werden dabei beachtet.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt hier insbesondere aus:

Die Varianten 3A und 3B gewährleisten die Perspektive einer neuen, einheitlichen Platzgestaltung mit den größtmöglichen Optimierungspotenzialen und finden daher die grundsätzliche Unterstützung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung. Variante 3B

würde unter diesem Gesichtspunkt noch etwas größere Spielräume ermöglichen und zudem den Platzbereich selbst wie auch insbesondere das prominente Gebäude der ehemaligen Hauptpost von Klenze weniger beeinträchtigen. Sie ist insoweit vorzugswürdig.

Zugleich befinden sich die untersuchten Tiefgaragenschließungen in einem für die Altstadt und auch insgesamt für die Landeshauptstadt München besonders prägenden und prominenten Bereich, sodass Veränderungen in diesem Stadtraum auch einem hohen Niveau in der Sicherung bereits vorhandener Qualitäten im Ensemble „Altstadt München“ bzw. im „Ensemble Maximilianstraße“ gerecht werden müssen. Eine Verlegung der Rampen in die Maximilianstraße geht mit der Möglichkeit einer Beeinträchtigung des Erscheinungsbilds der Maximilianstraße einher, da die Tiefgaragenabfahrten mit ihrer Dimension und den notwendigen Nebenanlagen als Fremdkörper wirken könnten.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege und der Stadtheimatpfleger haben mehrfach und nachdrücklich Bedenken geäußert und Rampen in der Maximilianstraße deutlich zurückgewiesen, da hier denkmalpflegerische Belange in höchstem Maße berührt seien und es sich um bedeutende Zeugnisse europäischer Stadtbaukunst des 19. Jahrhunderts handelt.

Die Realisierung einer Allee in der Maximilianstraße, welche in der Machbarkeitsstudie noch zu überprüfen ist, nach historischem Vorbild unter Herausnahme der Parkbuchten könnte jedoch auch als wichtiger Baustein des Freiraumquartierskonzepts Innenstadt maßgeblich zur Stärkung der Ortsidentität und zur Klimaanpassung beitragen.

Die Gesellschafter der Tiefgaragenbetreiberin teilten mit Schreiben vom 09.03.2018 unter anderem mit, dem Vorhaben grundsätzlich positiv gegenüberzustehen und haben angeboten sich frühzeitig in die Überlegungen einzubringen. Entsprechend wurde die Tiefgaragenbetreiberin eingebunden und hat als Planungsgrundlage Nutzerzahlen der bestehenden Tiefgarage zur Verfügung gestellt und Erfahrungen aus dem bisherigen Tiefgaragenbetrieb eingebracht. Die bei Vertretern der Tiefgaragenbetreiberin vorgestellten Ergebnisse wurden als grundsätzlich ergebnisoffen diskutierbar angesehen.

Bei einem Gespräch der Gesellschafter der Tiefgaragenbetreiberin mit dem Oberbürgermeister am 18.03.2021 wurde klargestellt, dass eine Verlegung der Rampe nur mit deren Zustimmung möglich ist und aus ihrer Sicht bei den Varianten 3A und 3B noch einige Punkte gelöst werden müssten. Die Tiefgaragenbetreiberin schlug im Gesprächstermin die im folgenden Punkt 2.3 dargestellte Variante vor.

2.3. Prüfung einer Variante ohne Rampenverlegung

Die Tiefgaragenbetreiberin hat eine eigene Variante vorgelegt. Die Variante sieht den Umbau der bestehenden Rampe vor, so dass die Zu- und Ausfahrt von der Westseite des Platzes erfolgen würde. Die Betreiberin schlägt in diesem Zuge eine entsprechende ergänzende Anlagentechnik für die Ein- und Ausfahrt vor die z. B. eine Ausfahrt unterbindet, wenn gerade eine Tram vorbeifährt.

Dieser Vorschlag ist von der Funktion und den Auswirkungen mit der im Beschluss vom 24.01.2018 dargestellten Variante 1 gleichzusetzen. Im damaligen Beschluss wurde folgende Bewertung der Verwaltung dargestellt, die auch aus heutiger Sicht des Mobilitätsreferates weiter gültig ist:

- Aus Sicht der Stadtplanung erhält der Platz mit der Verlegung der Zufahrtsmöglichkeit auf die westliche Seite eine vergrößerte Fläche als Vorfeld für die kulturellen Einrichtungen. Sie setzt aber die Freimachung der Fläche vom Verkehr (ohne Ausnahme) und die Gestaltung ausschließlich für Fußgänger*innen voraus.
- Durch den Erhalt der bestehenden Tiefgaragenrampen mit verlegter Zufahrt bleibt aber weiterhin die nicht unerhebliche gestalterische und funktionale Einschränkung des Max-Joseph-Platzes bestehen.
- Aus Sicht des Denkmalschutzes (Untere Denkmalschutzbehörde, Stadtheimatspfleger und Landesamt für Denkmalschutz) stellt die Variante 1 die Lösung mit dem geringsten Eingriff durch Kfz-Verkehr bzw. verkehrliche Infrastruktur in den Altstadtensembalebereich des Max-Joseph-Platzes und der Maximilianstraße dar.
- Aus Sicht der Verkehrsplanung (damals Referats für Stadtplanung und Bauordnung, jetzt Mobilitätsreferat), des KVR (jetzt ebenfalls Mobilitätsreferat) und der SWM/MVG führt die Variante jedoch zu einer sehr unbefriedigenden weiteren Verschärfung der Konflikte zwischen Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrerinnen und Radfahrern, Tram und Anlieger- bzw. Lieferverkehr am Knoten Perusa-, Residenz-, Maximilianstraße, da sich dann alle Verkehre an diesem Knotenpunkt konzentriert begegnen und queren.
- Die Erreichbarkeit des Platzes für Fußgängerinnen und Fußgänger von der Residenz- und Perusastraße aus wird gegenüber heute deutlich verschlechtert, da von dieser Seite aus der Zugang zum Max-Joseph-Platz durch die neue Zufahrt zur Tiefgarage abgeschnitten wird. Die Flächeninanspruchnahme durch den Kfz-Verkehr wird entgegen der Auffassung des Denkmalschutzes nicht reduziert.
- Um eine ausreichende Breite für den Fuß- und Radverkehr in der Residenzstraße zu gewährleisten, müsste voraussichtlich die Freischankfläche des Spatenhauses deutlich eingeschränkt werden.
- Eine Verlagerung der Straßenbahnhaltestellen in den Bereich des Max-Joseph-Platzes wäre nicht möglich.
- Die SWM/MVG betrachten den Sachverhalt nach erneuter Prüfung wie folgt: Behinderungen des Straßenbahnbetriebs durch Rückstaus auf den Gleiskörper sind mit den gegenwärtigen Abfertigungsanlagen zu erwarten. Die SWM/MVG sprechen sich daher für vertiefende Planungen aus, damit der Sachverhalt vor allem hinsichtlich des geplanten Aus- bzw. Neubaus der Trambahnhaltestelle besser bewertet werden kann. Erst mit dem Vorliegen von weiterführenden Planungen können Aussagen getroffen werden, die für diesen städtebaulich sehr wichtigen und prägenden Ort unerlässlich sind. Negative Auswirkungen auf den ÖPNV Betriebsablauf sind dabei zu vermeiden.

Bei erneuter Prüfung wurden folgende Punkte ergänzt:

- Die Bündelung des Radweges und der Zufahrt und Rampe im Bereich der Residenzstraße bildet eine Barriere in der Altstadt und zur Fußgängerzone, was eine Erschließung für Fußgänger*innen und damit verbundene Belebung des Platzes stark behindern würde.
- Insbesondere der heute bereits intensiv den Platz belebende Bereich mit den bestehenden Gastronomien an der Westseite würde stark beeinträchtigt werden - dies erscheint kontraproduktiv zu den Zielen der Belebung und Optimierung des Platzes.

- Der Platz wird weiterhin befahren, der Konflikt mit der Straßenbahnhaltestelle muss gelöst werden. Da eine Zufahrt über den Platz nach wie vor aufgrund ihrer Barrierewirkung im Platzbereich große Nachteile mit sich bringt, muss nach wie vor auf lange Sicht eine Verlegung der Rampen in die Maximilianstraße angestrebt werden. Nur dann können in der Altstadt verkehrsfreie Abfolgen von Plätzen und öffentlichen Räumen (Marienhof, Max-Joseph-Platz, usw.) etabliert werden.
- Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist die Situation für den Fußverkehr kritisch, da die Zufahrt zur Tiefgarage den Platz und die Fußgängerzone trennt. Dabei werden nach wie vor Kfz bis zum Ende der Maximilianstraße durchfahren, eine Umgestaltung des kompletten Platzes als Fußgängerzone ist nicht möglich.
- Der vom Stadtrat beschlossene zukünftige Einsatz längerer Trambahnen bedeutet eine längere, barrierefreie Tram-Haltestelle der MVG auch an dieser Stelle und muss bei weiteren Untersuchungen berücksichtigt werden.
- Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung der Varianten 3A/3B wurde festgestellt, dass es nach Angabe der Betreiberin der Tiefgarage bereits derzeit bei Spitzennutzungen zu einem Rückstau an der Oberfläche kommt (von 100 bis 200 m). Es muss davon ausgegangen werden, dass sich dieser Stau bei einer Verlagerung der Zufahrt der Tiefgarage Max-Joseph-Platz in gleicher Weise auch an einer neuen Zufahrt ausbilden würde, sofern nicht weitere Anpassungen umgesetzt werden. Wenn die Zufahrt auf die Westseite des Platzes verlegt wird, wird sich der verfügbare Stauraum deutlich verringern, was ohne weitere Maßnahmen eher noch zu einer Verschärfung der Rückstausituation führt. Dadurch ist eine Beeinträchtigung des Trambetriebs nicht auszuschließen.
- Aus baulicher Sicht sind keine Umbauten der Tiefgarage und inneren Eingriffe erforderlich, sodass keine Stellplätze in der Tiefgarage verloren gehen. Eine bauliche Umsetzung wäre voraussichtlich unabhängig von der Baustelle 2. S-Bahnstammstrecke Marienhof möglich.

Insgesamt bleibt die Einschätzung des Mobilitätsreferates im Vergleich zum Beschluss 2018 bestehen, dass die Variante aus verkehrlichen Gründen kritisch gesehen wird und nicht weiterverfolgt werden soll.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung teilt die Bedenken des Mobilitätsreferates, stellt dem jedoch auch für ein längerfristiges Interim die Potenziale für Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung als gewichtig gegenüber. Mit der Variante der Tiefgaragenbetreiberin im Sinne einer mehrjährigen, aber nicht endgültigen Umgestaltung ergeben sich – trotz einer zwar reduzierten, aber auch weiterhin fortbestehenden Barrierewirkung der Straßenführung im Platzbereich und der damit einhergehenden Nachteile – die vergleichsweise attraktivsten Potenziale im Sinne der Nutzbarkeit, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung. Diese Variante erscheint zudem denkmalfachlich als mit dem vergleichsweise geringsten Eingriff in das Altstadtensemble verbunden. Der unmittelbare Vorbereich der Freitreppe des Nationaltheaters würde gänzlich von motorisierter Nutzung freigemacht. Unter diesen Gesichtspunkten würde die Variante der Tiefgaragenbetreiberin als (realistischerweise mehrjährige) Interimslösung auch im Vergleich zu einer bestandsorientierten Variante noch mehr räumliches und gestalterisches Potenzial eröffnen. In einer Gesamtabwägung auch unter Berücksichtigung des Zeit- und Kostenfaktors trägt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Haltung des Mobilitätsreferates jedoch mit.

3. Weiteres Vorgehen

Mobilitätsreferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung und Baureferat sind der Meinung, dass die Verlegung der Zufahrt aus dem Platzbereich die optimale Voraussetzung für eine endgültige Neugestaltung des Max-Joseph-Platzes wäre. Es wird daher empfohlen die Varianten 3A und 3B grundsätzlich weiter zu verfolgen. Da der entsprechende Umbau in den kommenden Jahren wegen der Bautätigkeiten für die 2. S-Bahnstammstrecke am Marienhof und dem damit einhergehenden Baustellenverkehr über die Maximilianstraße nicht erfolgen könnte, soll die Zeit genutzt werden, weitere Verhandlungen mit den Erbbauberechtigten zu führen. Deren zukünftige Zustimmung vorausgesetzt, kann dann die Abstimmung in der Öffentlichkeit und mit der Denkmalpflege erfolgen. Alle Planungen im Bereich der Maximilianstraße müssen dann in enger Abstimmung mit den SWM/MVG erfolgen. Hierbei ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen zu berücksichtigen.

Es wird darüber hinaus vorgeschlagen, als Kompensation der voraussichtlich in den kommenden Jahren nicht nutzbaren, für die Innenstadt äußerst wichtigen Grünfläche am Marienhof eine entsprechende Interimsnutzung am Max-Joseph-Platz anzubieten.

3.1. Langfristige Umgestaltung am Max-Joseph-Platz

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass für die Tiefgarage ein Erbbaurecht besteht und ein Umbau nur mit Zustimmung der Erbbauberechtigten und durch diese selbst erfolgen könnte. Dabei sind die Rahmenbedingungen eines Umbaus durch die Betreiberin (Erbbauberechtigte) mit voraussichtlichen Kosten eines Neubaus und unter anderem die Frage zu klären, ob bzw. wie ein Verlust von 70 – 100 von insgesamt derzeit 570 bestehenden Stellplätzen zu kompensieren wäre. Denkbar ist neben bestandsorientierten Umbauten auch der Umbau zu einer zeitgemäßen Tiefgarage für Fahrräder, für zentrale Anlieferung der angrenzenden Gebäude oder als Mobilitätshub (vergleiche Thomas-Wimmer-Ring) und unter Berücksichtigung der bislang nicht gegebenen Barrierefreiheit. Es sind daher Sondierungen mit der Betreiberin über die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen einer Realisierung erforderlich, bevor die Öffentlichkeit an der Diskussion beteiligt werden kann, um die entsprechenden Konsequenzen zu kennen und darstellen zu können. Wichtig ist, die finanziellen Folgen der verschiedenen Realisierungsmöglichkeiten für die Landeshauptstadt München darzustellen.

Das Kommunalreferat als städtischer Immobiliendienstleister soll daher gebeten werden, gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Baureferat in erste Sondierungen mit der Erbbauberechtigten über Möglichkeiten der durch einen Umbau erforderlichen Anpassung oder Aufhebung des Erbbaurechtsvertrags mit etwaigen Kostentragungs-/Kostenbeteiligungspflichten durch die Stadt zu treten. Da bislang noch keine belastbaren Kostenschätzungen vorliegen, kann es hier zunächst nur um die Diskussion grundsätzlicher Punkte gehen. Für die Gespräche werden nach aktuellem Stand keine Kosten erwartet. Sie sollen mit entsprechendem Vorlauf, sobald ein verbindlicher Abschluss der Baustelle 2. S-Bahnstammstrecke Marienhof abzusehen ist, durchgeführt werden.

Generell ist jedoch festzuhalten, dass ohne Kooperation der Erbbauberechtigten vor Ablauf des Erbbaurechtsvertrags keine einseitige Gestaltungsmöglichkeit der Stadt

gegeben ist, da es sich bei einem Erbbaurecht um ein eigentumsähnliches Recht handelt. Die Ergebnisse der Sondierungs- und Verhandlungsgespräche sollen dem Stadtrat mit Vorschläge zum weiteren Vorgehen vor Beginn der öffentlichen Diskussion vorgelegt werden. Im Zuge der öffentlichen Diskussion werden auch die Beiräte, z. B. Behindertenbeirat und der Bezirksausschuss, eingebunden.

3.2. Interimgestaltung am Max-Joseph-Platz

Eine endgültige Gestaltung des Platzes ist abhängig vom Baustellenbetrieb für die Errichtung der Anlagen für die 2. S-Bahnstammstrecke am Marienhof durch die Deutsche Bahn. Dabei wird ein maßgeblicher Teil des Baustellenverkehrs über die Maximilianstraße geführt. Mit dem Stadtratsbeschluss 20-26 / V 06570 wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, mit der DB Netz AG eine alternative Baustellenzufahrt der 2. S-Bahnstammstrecke Marienhof zum Tal zu prüfen, um die Umsetzung einer Fußgängerzone Tal zu ermöglichen. Die mögliche alternative Baustellenzufahrt führt hierbei über die Maximilianstraße. Mit der langjährigen Baustelle am Marienhof wird den Münchner Bürger*innen eine der früher meist frequentierten Aufenthaltsorte in der Innenstadt seit vielen Jahren und für die kommenden Jahre vorenthalten.

Das Baureferat schlägt in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung daher vor, den Max-Joseph-Platz temporär umzugestalten, um eine Interimsnutzung für die Bürger*innen anzubieten die den Aufenthalt am Platz, über das Sitzen auf den Stufen vor der Residenz hinaus, ermöglicht. Zugleich soll eine ökologische Zwischennutzung im bestehenden Rondell ermöglicht werden Da der verlegte Isarkiesel mittlerweile stark sanierungsbedürftig ist, kann so verlorener Bauaufwand für eine erforderliche Sanierung vermieden werden.

Basis der Idee ist es, die Zufahrt über den Platz zur Tiefgarage so eng wie möglich zu fassen und die gewonnenen Fahrbahnflächen dem Fußverkehr zuzuschlagen. Mit den gewonnenen Flächen soll ein großzügigeres Vorfeld vor dem Treppenaufgang zum Nationaltheater erzeugt und Aufenthaltsflächen entlang der Residenz geschaffen werden. Es ist im Weiteren zu untersuchen, ob diese Flächen nur durch Markierung auf dem Asphalt oder optimalerweise baulich durch Anhebung auf Gehbahnniveau und entsprechendem Belag ausgewiesen werden können. Diese neu gewonnenen Flächen sollen mit bis zu drei Meter hohen Großsträuchern in Gefäßen und mit freier Bestuhlung darunter möbliert werden und ein Angebot zum Sitzen im Schatten ermöglichen.

Für das bestehende rund 2.000 m² große Rondell wird vorgeschlagen, arten- und blütenreiche Gräser und Wildstauden kurzfristig anzulegen, welche als Bienen- und Augenweide dienen. Auch Liegerasen kann als temporäre Intervention an geeigneter Stelle geprüft werden. Eine barrierefreie Durchwegung statt des bestehenden sanierungsbedürftigen Isarkieselbelages soll dabei vorgesehen werden.

Der Max-Joseph-Platz führt, wie kein anderer Platz in der Landeshauptstadt München, die architektonische Verklammerung der Residenz mit der Bürgerstadt vor Augen und verdient daher eine dieses besonders prominente Umfeld berücksichtigende Form der Gestaltung und Aktivierung. Aus denkmalpflegerischer Sicht bestehen insoweit Bedenken, dass eine neue Gestaltung und Bespielung des Platzes diesem Stellenwert nicht gerecht werden und das vorhandene Ensemble beeinträchtigen könnte. Diese Bedenken werden

bezogen auf eine temporäre Interimslösung zurückgestellt. Die bestandsorientierte Variante stellt als Interim eine Verbesserung gegenüber der aktuellen Situation dar. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung regt zu dem insgesamt begrüßenswerten Vorschlag des Baureferats an, auch im Sinne des denkmalpflegerischen Kontexts eine einheitlichere, wenig segmentierte Platzgestaltung und -möblierung sowie Sitzgelegenheiten um das Standbild in Betracht zu ziehen.

Das Baureferat wird beauftragt das Konzept der Interimsnutzung weiter auszuarbeiten und mit den Fachreferaten und dem Bezirksausschuss abzustimmen. Außerdem wird das Baureferat die Kosten für die Interimgestaltung ermitteln und die Projektgenehmigung dem Bauausschuss zur Genehmigung vorzulegen. Eine Realisierung bis 2026 kann in Aussicht gestellt werden, wenn das vorgelegte Konzept keiner weiteren grundsätzlichen Abstimmungen bedarf. Die Voraussetzung dafür ist die Vorlage eines Projektgenehmigungsbeschlusses bis Mitte 2024, sowie die Zurverfügungstellung der Finanzierung für 2025 ff. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung schlägt vor das Konzept in der Kommission für Stadtgestaltung vorzustellen, um der Prominenz des Ortes mit einer zwar temporären, aber voraussichtlich doch längerfristigen Gestaltung gerecht zu werden. Der genannte Zeitplan, insbesondere die Vorlage eines Projektgenehmigungsbeschlusses bis Mitte 2024, soll dabei eingehalten werden.

Nach Zustimmung des Stadtrats zu diesem Konzept wird das Baureferat im Rahmen der Planung Abstimmungen mit den Spartenträgern und den Anliegern vornehmen. Dabei wird auch untersucht, wie die Interimgestaltung mit der Nutzung des Bereiches im Rahmen der IAA vereinbart werden kann. Die MMG hat nach Erhalt des Zuschlages einen Vertrag mit dem VDA für die IAA 2021, 2023 und 2025 abgeschlossen, der als Veranstaltungsort unter anderem auch den Max-Joseph-Platz beinhaltet. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft kann dem Stadtrat vor diesem Hintergrund und dem Ausschluss des Platzes vor der Feldherrnhalle für 2023 gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 29.06.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06038) nicht dazu raten, auch den Max-Joseph-Platz dieser Nutzung zu entziehen und weist darauf hin, dass dies der Reputation und dem Ansehen der LHM als Messestandort und als verlässliche Vertragspartnerin abträglich wäre. Daher fordert das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die Aufenthaltsqualität durch eine mobile Begrünung zu erhöhen oder eine Form der Begrünung zu wählen, die eine Veranstaltungsnutzung auch weiterhin möglich macht. Das konkrete Veranstaltungskonzept wurde dem Stadtrat gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 29.06.2022 zur Kenntnisnahme vorgelegt. Für die Jahre 2026ff gibt es derzeit noch keine Planungen.

Das Baureferat wird im Rahmen der Planung untersuchen und mit den Veranstaltern ein gemeinsames Procedere abstimmen, wie der Max-Joseph-Platz unter Aufrechterhaltung als Veranstaltungsort für die IAA trotzdem zeitnah umgebaut werden kann. So könnte ggf. ein Teil der Platzfläche vor dem Aufbau zur IAA im September 2025 und der andere Teil nach Abbau der IAA bis 2026 umgebaut werden. Für den genannten Zeitplan ist eine Genehmigung des Konzepts im Rahmen dieses Beschlusses Anfang 2023 notwendig. Das Ergebnis der Abstimmungen wird dem Stadtrat mit der Projektgenehmigung Mitte 2024 vorgelegt.

Der zeitliche und räumliche Umgang mit weiteren Veranstaltungen wie z. B. der Oper für Alle oder dem Trachten- und Schützenzug wird im Abstimmungsprozess zur Interimgestaltung aufgegriffen und Lösungen am Ort oder gegebenenfalls an alternativen Standort-

ten aufgezeigt. Mit der bayerischen Staatsoper fand bereits ein Vorgespräch zur Interimgestaltung statt.

Das Mobilitätsreferat wird mit den Sightseeingbusbetreiber*innen im Rahmen des Stadtratsauftrags zur Umgestaltung des Tals (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06570) sowie zur Interimgestaltung Max-Joseph-Platz Kontakt aufnehmen mit dem Ziel, eine Überfahrt über die Platzfläche zukünftig auszuschließen. Mit dem Beschluss „Max-Joseph-Platz Sperrung der Platzfläche für den Busverkehr“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09176) wurden dem Stadtrat die Grundbedingungen der Hop-On/Hop-Off-Busrundfahrten aufgezeigt.

Das Mobilitätsreferat wird unabhängig von der Interimgestaltung des Max-Joseph-Platzes und der Prüfung der alternativen Baustellenzufahrt 2. S-Bahnstammstrecke in der Maximilianstraße die Verlegung der Wendeschleife nach Osten auf Höhe der Ein- und Ausfahrt der Operntiefgarage sowie die Neuordnung bzw. Verlagerung der bestehenden sieben Taxi-Standplätze an der Südseite, der zwei Behindertenstellplätze auf dem Max-Joseph-Platz sowie der Kfz-Stellplätze Altstadt vor dem Palais Toerring-Jettenbach prüfen.

Seitens der Tiefgaragenbetreiberin steht eine Sanierung der Tiefgarage an. Nach derzeitigem Kenntnisstand handelt es sich nach Bauantrag gemäß der vorliegenden Unterlagen um eine reine Stahlbetonsanierung von Innen. Die Baustelleneinrichtung wird über die Sondernutzung geklärt. Nach aktuellem Stand plant die Tiefgaragenbetreiberin eine Baustelleneinrichtungsfläche direkt an der bestehenden Zufahrtrampe der Tiefgarage.

4. Anträge

4.1. Stadtratsanträge

Verkehrswende endlich einleiten – Vorfahrt für das Rad 7

Brauchbare Radroute durch die Altstadt über die Residenzstraße

Antrag Nr. 14-20 / A 05348 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 10.05.2019, eingegangen am 10.05.2019

Es wird Folgendes beantragt:

- Die Hauptroute der Nord-Süd-Querung der Altstadt verläuft zukünftig vom Odeonsplatz über die Residenzstraße, den Max-Josephs-Platz, den Hofgraben (in Nord-Süd-Richtung) und die Pfisterstraße zur Sparkassenstraße
- Die Residenzstraße wird hierfür zur reinen Fahrradstraße (ohne Kfz-Verkehr) mit breiten Gehsteigen auf der Westseite und einer ca. 4 m breiten Fahrrad-Fahrbahn. Am Odeonsplatz sowie beim Eingang in die Residenz bzw. zur Pfälzer Weinstube sind entsprechende Querungshilfen mit Pflasterstreifen/ggf. Zebrastreifen für Zuzußgehende vorzusehen.
- Der Max-Josephs-Platz wird als Platzfläche mit gemeinsamem Fuß- und Radverkehr im Sinne eines Shared Space gestaltet.
- Die Wendemöglichkeit für Kfz, die weder den Hofgraben noch die Opern-Tiefgarage nutzen, wird östlich des Hofgrabens verlegt.

- Die Verbindung von der Sparkassenstraße über die Falkenturmstraße zur Alfons-Goppel-Straße bleibt als wichtige Verbindung zum Englischen Garten Teil des Routennetzes für den Radverkehr

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Laut dem Stadtratsbeschluss „Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr“ vom 19.11.2015, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04125, verläuft die bestehende Nord-Süd-Querung der Altstadt vom Hofgarten ausgehend über die Alfons-Goppel-Straße und die Sparkassenstraße Richtung Viktualienmarkt. Diese Route ist dementsprechend auch im ausgeschilderten Radnetz der LHM enthalten und vor Ort entsprechend beschildert. Derzeit erarbeitet das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit dem Baureferat und den Vertreter*innen des Radentscheid München ein Radvorrangnetz für ganz München (gemäß Beschluss der Vollversammlung „Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid 3. und 4. Maßnahmenbündel“ vom 30.09.2020, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01458), welches den bisher geltenden Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R) von 2002 ablösen wird. Auch hier ist vorgesehen, dass die Radroute weiterhin über die Alfons-Goppel-Straße und Sparkassenstraße verläuft.

Selbstverständlich steht den Radler*innen aber auch die Residenzstraße zur Verfügung, sodass jederzeit selbst gewählt werden kann, welche (beschilderte) Route befahren wird.

Die Residenzstraße und der Max-Joseph-Platz, außerhalb der Tiefgarageneinfahrt und -ausfahrt, verbleiben eine Fußgängerzone mit den aktuell bestehenden Zusätzen. Die Tiefgaragenzufahrt wird wie im Kapitel 3.2 „Interimskonzept“ beschrieben umgestaltet, damit mehr Platz für den Aufenthalt zur Verfügung steht.

Wie unter 3. ausgeführt wird das Mobilitätsreferat die Verlegung der Wendeschleife nach Osten prüfen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05348 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 10.05.2019 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Aufwertung des öffentlichen Raums in der Maximilianstraße und Gestaltung des Max-Joseph-Platzes

Antrag Nr. 20-26 / A 01017 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und der SPD / Volt – Fraktion vom 05.02.2021, eingegangen am 05.02.2021

Es wird Folgendes beantragt:

Das Mobilitätsreferat erarbeitet - unter Mitwirkung des Baureferats - ein Konzept, wie der öffentliche Raum in der Maximilianstraße aufgewertet werden kann und der Max-Joseph-Platz so umgestaltet wird, dass möglichst wenig Fläche versiegelt und dem Autoverkehr gewidmet ist. In einem 1. Schritt soll in der Maximilianstraße etwa ein Drittel der Stellplätze noch 2021 entfallen, um mehr Raum mit Aufenthaltsqualität zu schaffen. Unter Beteiligung insbesondere der Anwohnenden und der dortigen Gewerbetreibenden, des Bezirksausschusses, aber auch einer breiten Öffentlichkeit wird ein Konzept entwickelt, wie der bisher dem Parken gewidmete öffentliche Raum in der Maximilianstraße anders genutzt werden kann - z. B. für den Fuß- und Radverkehr, neue Mobilitätsformen, Freischankflächen, Anlieferung, aber auch für nicht kommerzielle Nutzungsformen und evtl. Begrünung.

Das Mobilitätsreferat bringt ein Konzept in den Stadtrat ein, wie bis 2022 im 1. Schritt der Abschnitt zwischen Residenzstraße und Marstallstraße weitgehend von Durchgangsverkehr befreit werden kann und im 2. Schritt der gesamte Bereich bis Karl-Schannagl-Ring neu gestaltet werden kann und alle Stellplätze zugunsten der Aufenthaltsqualität umgewandelt werden können. Dazu wird zusammen mit dem Planungsreferat ein Realisierungswettbewerb ausgelobt, der auch die Neugestaltung des Max-Joseph-Platzes einschließt.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Der Forderung, dass der Max-Joseph-Platz so umgestaltet wird, dass möglichst wenig Fläche versiegelt und dem Autoverkehr gewidmet ist, wird kurzfristig mit dem vorgeschlagenen Interimskonzept erreicht. So werden zukünftig rund 1.500 qm der bislang asphaltierten Fahrbahnfläche im Zufahrtsbereich der Tiefgaragenabfahrt auf dem Platz umgewandelt in Fußgänger*innenbereiche und durch die Bepflanzung des Rondells rd. 2.000 qm Fläche entsiegelt.

Ein Entfall von Stellplätzen in der Maximilianstraße erscheint aus Sicht des Mobilitätsreferates grundsätzlich denkbar. Grundlage für den Entfall von öffentlichen Stellplätzen sind die Beschlüsse zur „Autofreien Altstadt“ sowie das zugehörige Parkraumkonzept. Das „städtebauliche Verkehrskonzept Parkraum - Umsetzungskonzept“ legt die planerischen und rechtlichen Grundsteine für die Neuverteilung des vorhandenen Straßenraums. Das Konzept wird die bestehenden Parkregelungen, Liefer- und Ladezonen, Taxistellplätze, Mobilpunkte, Fahrradabstellanlagen sowie Freiräume neu ordnen. Dabei wird die Forderung des Stadtrats umgesetzt, dass der größte Teil der Stellplätze an der Oberfläche in mehr Platz für Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen und Nahverkehr oder neue Mobilitätsformen umgewandelt werden kann. Einzige dauerhafte Ausnahmen für Parken an der Oberfläche werden Anlieferzonen und Stellplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit entsprechendem Ausweis bilden. Das Konzept zeigt zudem eine Lösung auf, ob, wie und wo Anwohner*innen künftig ihre Fahrzeuge abstellen können.

Im Rahmen des Prozesses zur „Autofreien Altstadt“ werden 2022 und 2023 kurzfristige Maßnahmen umgesetzt. Diese umfassen Elektrokleinstfahrzeug-Stellplätze (E-Tretroller), Stellplätze für den Wirtschaftsverkehr, Fahrradabstellanlagen sowie Mobilitätsstationen mit unterschiedlicher Ausstattung. In der Maximilianstraße werden im Jahr 2022 und 2023 zwischen der Residenzstraße und der Marstallstraße / Am Kosttor für kurzfristige Maßnahmen insgesamt 11 Kfz-Stellplätze, der Parkregelung Altstadt für ein neues Mobilitätsangebot reduziert.

Auf Wunsch des Oberbürgermeisters setzte das Mobilitätsreferat einen Pilotversuch zur Ordnung der E-Tretroller innerhalb des Altstadtrings um. Mit der Neuregelung soll verhindert werden, dass Nutzer*innen die E-Tretroller dort abstellen, wo sie Fußgänger*innen, vor allem Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, behindern. Die Abstellflächen für Elektrokleinstfahrzeuge (EKF) sind temporär eingerichtet und werden evaluiert. Bei Erfolg werden sie dauerhaft eingerichtet. Das Mobilitätsreferat hat die Regelung für die Abstellplätze gemeinsam mit den E-Tretroller-Anbietern, dem Bezirksausschuss 01 - Altstadt-Lehel, dem Kreisverwaltungsreferat und der Polizei erarbeitet. 2022 sind in der Maximilianstraße insgesamt 5 Kfz-Stellplätze für EKF-Flächen entfallen. Auf der Südseite westlich der Falkenturmstraße wurde ab Parkbuchtbeginn eine Fläche von 2 m x 10 m im Mai in Betrieb genommen. Auf der Südseite östlich der Residenzstraße ab westl. Parkbuchtbe-

ginn wurde in der Parkbucht eine Fläche von 2 m x 10 m in Betrieb genommen. Diese wurde auf Wunsch des Bezirksausschuss 01 - Altstadt-Lehel auf 15 m erweitert und mit dem Zusatzzeichen „Mopeds“ ergänzt.

2023 wird auf Wunsch des Bezirksausschuss 01 - Altstadt-Lehel in der Maximilianstraße eine Mobilitätsstation in der südlichen Parkbucht zwischen der Falkenturmstraße und Am Kosttor eingerichtet. Sie umfasst dabei die EKF-Fläche westlich der Falkenturmstraße sowie die bestehenden 4 Ladeinfrastrukturpunkte. Neu geschaffen werden 4 Carsharing-Stellplätze (freefloating) sowie 2 Stellplätze für Fahrradabstellanlagen. Die aktuell 8 Kfz-Stellplätze umfassende Parkbucht fasst anschließend noch 2 Stellplätze, der Parkregelung Altstadt. Die Mobilitätsstation kann bei Bedarf erweitert oder verkleinert werden.

Die nähere Betrachtung des Verkehrsraums Maximilianstraße ist von mehreren offenen Arbeitsaufträgen abhängig. Wie im Kapitel 3 beschrieben wird ggf. eine Neuordnung bzw. Verlagerung der bestehenden Taxi-Standplätze, Behindertenstellplätze sowie der bewirtschafteten Stellplätze notwendig. Das Mobilitätsreferat ist durch den Stadtratsbeschluss Nr. 20-26 / V 06570 mit der Einrichtung eines Pilotprojekts Fußgängerzone Tal beauftragt. Hierfür steht zum einen das Ergebnis der Prüfung der Baustellenzufahrt der 2. S-Bahnstammstrecke Marienhof über die Maximilianstraße aus. Zum anderen muss das Erschließungssystem Graggenuviertel und östliches Angerviertel angepasst werden. Dies betrifft neben dem motorisierten Individualverkehr auch die Verkehrsarten Bus, Sightseeingbus, Taxi, Radverkehr und Lieferverkehr. Die Ergebnisse der Konzepte sind Grundlage für das geforderte Konzept den Durchgangsverkehr zwischen Residenzstraße und Marstallstraße / Am Kosttor auszuschließen sowie die öffentlichen Stellplätze großflächig umzuverteilen. Nach Vorliegen der Ergebnisse kann gemäß dem Antrag mit der Öffentlichkeit, den Anlieger*innen und Gewerbetreibenden diskutiert werden, wie mit den gewonnenen öffentlichen Stellplatzflächen umgegangen werden soll. Dies eröffnet auch die Chance, die Trambahnhaltestellen „Nationaltheater“ und „Kammerspiele“ gemäß den gesetzlichen Vorgaben barrierefrei zu gestalten. Bzgl. einer endgültigen Umgestaltung wurde in Kapitel 2 zu den dargestellten Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung auch die Realisierung einer Allee in der Maximilianstraße nach historischem Vorbild vorgeschlagen, soweit dies aufgrund der vorhandenen Versorgungsleitungen in der Maximilianstraße möglich ist. Die Ergebnisse der Beteiligung, die Einschätzung der städtischen Dienststellen sowie die Vorschläge zur möglichen Umsetzung stellt das Mobilitätsreferat in einer weiteren Beschlussvorlage vor. Danach kann ein entsprechendes Umgestaltungskonzept Maximilianstraße erstellt, die Kosten ermittelt und vorbehaltlich der Finanzierung umgesetzt werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01017 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und der SPD / Volt – Fraktion vom 05.02.2021 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Umgestaltung der Maximilianstraße – Verkehrliche Auswirkungen, Folgen für die Arbeitsplätze im Einzelhandel beachten

Antrag Nr. 20-26 / A 01270 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Andreas Babor vom 31.03.2021, eingegangen am 31.03.2021

Es wird Folgendes beantragt:

Die Landeshauptstadt München ermittelt fachgerecht mittels Gutachten, welche Auswirkungen die vorgeschlagene Umgestaltung inklusive der angedachten Begrünung der Maximilianstraße hinsichtlich der Erreichbarkeit auf der einen Seite und der Vermeidung von Verkehr auf der anderen hat sowie welche Folgen sich für die dort ansässigen Geschäfte und deren Mitarbeiter ergeben und ob eine solche Umgestaltung im Sinne des Denkmalschutzes durchführbar ist.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Zu den Auswirkungen des Parkplatzentfalls auf die Erreichbarkeit der Altstadt hat das damalige Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Verkehrsplanung, jetzt Mobilitätsreferat, eine Parkraumuntersuchung in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse der Untersuchung wurden dem Stadtrat am 16.12.2020 vorgestellt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / 01977). Dabei wurden in unterschiedlichen Szenarien die Auswirkungen von Parkraumentfall innerhalb der Altstadt dargestellt.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft befürwortet die Durchführung des im Antrag geforderten fachgerechten Gutachtens für den konkreten Standort.

Deshalb wird das Referat für Arbeit und Wirtschaft die Begutachtung der Auswirkungen der vorgeschlagene Umgestaltung inklusive der angedachten Begrünung der Maximilianstraße hinsichtlich der Erreichbarkeit und der Vermeidung von Verkehr sowie der sich daraus ergebenden Folgen für die dort ansässigen Geschäfte und deren Mitarbeiter*innen im Rahmen der durch die beiden Förderprogramme Sonderfonds „Innenstädte beleben“ des Freistaats Bayern und die EU-Innenstadt-Förderinitiative „REACT-EU“ kofinanzierten und vom Stadtrat in den Beschlussvorlagen Nr. 20-26 / V 04791 und Nr. 20-26 / V 06553 beauftragten Supervision zur Innenstadt sowie Stadtteils- und Quartierszentren durchführen lassen. Die Ergebnisse dieser Begutachtung werden voraussichtlich Ende 2023 / Anfang 2024 vorliegen.

Das weitere Vorgehen zur Gestaltung der Maximilianstraße ist in der Beantwortung des Antrages Nr. 20-26 / A 01017 dargestellt. Bei der Beteiligung der Öffentlichkeit sollen sowohl Wünsche der Anwohner*innen als auch der Gewerbetreibenden einfließen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01270 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Andreas Babor vom 31.03.2021 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Radwegsicherheit 28

Sicheren Radweg nördliche Maximilianstraße

Antrag Nr. 20-26 / A 02998 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 05.08.2022, eingegangen am 08.08.2022

Es wird Folgendes beantragt:

Die Verwaltung wird gebeten, dass die Parkspur auf der nördlichen Seite der Maximilianstraße zwischen Karl-Scharnagl-Ring und Max-Joseph-Platz in einen sicheren Radweg umzuwandeln.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Das weitere Vorgehen zur Gestaltung der Maximilianstraße ist in der Beantwortung des Antrages Nr. 20-26 / A 01017 dargestellt. Die zukünftige Radverkehrsführung in der Maximilianstraße soll dabei Gegenstand der Beteiligung sein.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02998 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 05.08.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Umgestaltung Max-Joseph-Platz: zeitgemäße, fundierte Konzepte in Abstimmung mit den Bürgern statt Profilierungsversuche

Antrag Nr. 20-26 / A 03573 von der Stadtratsfraktion CSU-FW vom 20.01.2023, eingegangen am 20.01.2023

Es wird Folgendes beantragt:

Die zuständigen Referate beantworten die zahlreichen eingegangenen Anfragen und Anträge zum Max-Joseph-Platzes und sichten dabei auch bereits erarbeitete Konzepte und Vorschläge zur Umgestaltung. Daraufhin erarbeiten die beteiligten Referate gemeinsam mit den Anliegern (Anwohner und Gewerbetreibende) und unter Einbeziehung der bereits befassten Hochschulen in Workshops ein urbanes Konzept für die Umgestaltung des Max-Joseph-Platzes. Hierbei werden folgende Aspekte beachtet:

- *eine Umgestaltung im Bewusstsein des historischen Anspruchs des Platzes und unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Anforderungen,*
- *die Einbeziehung möglicher Nutzungskonzepte der unterirdischen Flächen unter dem Max-Joseph-Platz,*
- *der Erhalt der Tiefgarage und ggf. Berücksichtigung weiträumiger verkehrlicher Anbindung z. B. über die Alfons-Goppel-Straße,*
- *Klimaschutz und Stadterhitzung,*
- *Aufenthaltsqualität und*
- *die Anwendung flexibler Nutzungsmöglichkeiten für kulturelle und kommerzielle Nutzungen.*

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Wie im Vortrag ausgeführt, ist eine endgültige Umgestaltung des Max-Joseph-Platzes wegen des Baustellenverkehrs über die Maximilianstraße erst nach Abschluss der Bauarbeiten der 2. S-Bahnstammstrecke am Marienhof möglich. Als Grundlage für einen Beteiligungs- und Planungsprozess soll bis dahin die in der Vorlage dargestellte Verlegung der Tiefgaragenzufahrt aus der Platzfläche mit der Tiefgaragenbetreiberin, die Erbbauberechtigte ist, verhandelt und dann gemäß Beschluss des Stadtrates aus 2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01471) mit der Denkmalpflege, der Stadtgestaltungskommission und der Öffentlichkeit diskutiert werden.

Alle durchgeführten Untersuchungen für eine bessere Verkehrssituation und Neugestaltung am Max-Joseph-Platz wurden am 24.01.2018 der Vollversammlung vorgelegt. Sie beinhalten einen Erhalt der Tiefgarage und berücksichtigen die weiträumige verkehrliche Erschließung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01471). Hinsichtlich der Anbindung über die Alfons-Goppel-Straße wird auf Punkt 2.1 des Vortrages verwiesen.

Die Entscheidung ob (alternative) Nutzungskonzepte der unterirdischen Flächen möglich sind, obliegt ebenfalls der Tiefgaragenbetreiberin.

Sobald die Grundlagen für eine endgültige Umgestaltung des Platzes geklärt sind, wird der Stadtrat mit den Ergebnissen und einem Vorschlag für einen zielführenden Beteili-

gungs- und Planungsprozess befasst. Denkmalpflegerischer Aspekte, Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität und Möglichkeiten für kulturelle, kommerzielle und nicht kommerzielle Nutzungen werden dabei entsprechend Berücksichtigung finden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 03573 von der Stadtratsfraktion CSU-FW vom 20.01.2023 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

5. Abstimmung Referate

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt. Die an der Erstellung beteiligten Referate, das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Die Beschlussvorlage wurde von dem Kommunalreferat und dem Referat für Klima- und Umweltschutz mitgezeichnet.

Die ausführliche Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft liegt als Anlage 11 bei. Hierzu nehmen die drei Beschluss verfassenden Referate wie folgt Stellung und werfen die Vorlage damit als vom Referat für Arbeit und Wirtschaft mitgezeichnet:

Die Hinweise, Anmerkungen und Argumente des Referats für Arbeit und Wirtschaft werden zur Kenntnis genommen. Auf viele der Hinweise wird bereits in der Beschlussvorlage ausführlich eingegangen.

Die Anmerkungen zur Linienkonzession für Busrundfahrten werden zur Kenntnis genommen. Im Gegensatz zur Ansicht des Referats für Arbeit und Wirtschaft weist das Mobilitätsreferat darauf hin, dass die Linienkonzession geändert werden kann und muss, wenn durch stadtgestalterische Umgestaltung der Linienweg nicht mehr vorhanden ist. Dies war auch in Vergangenheit z.B. bei Einrichtung von Fußgängerzonen der Fall. Wie unter 3.2 dargelegt, wurden dem Stadtrat mit dem Beschluss „Max-Joseph-Platz Sperrung der Platzfläche für den Busverkehr“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09176) die Grundbedingungen der Hop-On/Hop-Off-Busrundfahrten aufgezeigt.

Die Anmerkungen zur Notwendigkeit einer Wendemöglichkeit für Reisebusse, die trotz Einfahrtsverbots die Maximilianstraße zum Max-Joseph-Platz befahren, werden zur Kenntnis genommen. Die Beschluss verfassenden Referate vertreten die Ansicht, dass ein Entfall der Wendemöglichkeit (über den Max-Joseph-Platz) voraussichtlich zu einer Verringerung der beschriebenen illegalen Praxis führen wird. Eine zukünftige Verschiebung der Wendemöglichkeit von der Residenzstraße in Richtung Osten verändert nicht den Wendekreis in der Maximilianstraße.

Dem Kommunalreferat, dem Referat für Arbeit für Wirtschaft und dem Referat für Klima und Umweltschutz ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

6. Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel wird gemäß § 13 Abs. 3 (Katalog des Mobilitätsreferats, Ziffer 14) Bezirksausschuss-Satzung angehört. Die Stellungnahme ist zum Zeitpunkt der Versendung der Beschlussvorlage angefragt und muss – auf Grund der hohen Dringlichkeit die Beschlussvorlage in der heutigen Sitzung zu behandeln – in einem Eilverfahren (mit der Bezirksausschussvorsitzenden abgestimmt) durchgeführt und mit einem Hinweisblatt nachgereicht werden.

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

Dem Korreferenten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Bickelbacher, der zuständigen Verwaltungsbeirätin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Kainz, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Dem Korreferenten des Baureferats, Herrn Stadtrat Ruff, dem Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herrn Stadtrat Reissl, und dem Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Gartenbau, Frau Stadträtin Pilz-Strasser, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten und der Referentinnen

Wir beantragen Folgendes:

1. Das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung zu den Varianten 3A und 3B wird zur Kenntnis genommen und das Mobilitätsreferat wird beauftragt diese Varianten den folgenden Schritten zugrunde zu legen.
2. Die Variante 6B (Verlegung der Tiefgaragenrampe in die Alfons-Goppel-Straße) wird nicht weiter verfolgt.
3. Der vom Stadtrat bereits mit der Vorlage zum Max-Joseph-Platz (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01471) beschlossene Ausschluss von Variante 1 wird vorliegend bestätigt. Die Variante wird nicht weiter verfolgt.
4. Das Kommunalreferat wird gebeten, mit Unterstützung durch das Mobilitätsreferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Baureferat, mit dem Erbbauberechtigten mit entsprechendem Vorlauf, sobald ein verbindlicher Abschluss der Baustelle 2. S-Bahnstammstrecke Marienhof abzusehen ist, die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen eines entsprechenden Umbaus der Tiefgarage mit Verlegung der Zu- und Ausfahrten in die Maximilianstraße zu sondieren.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Sondierungsergebnisse des Kommunalreferats und Vorschläge zum weiteren Vorgehen zusammenzustellen. Ein

Beschluss zur endgültigen Neugestaltung des Max-Joseph-Platzes wird dem Stadtrat gemeinsam durch Mobilitätsreferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Baureferat mit entsprechendem Vorlauf, sobald ein verbindlicher Abschluss der Baustelle 2. S-Bahnstammstrecke Marienhof abzusehen ist, vorgelegt.

6. Der Stadtrat stimmt dem vorgelegten Konzept zur Interimgestaltung als Grundlage für die Entwurfsplanung grundsätzlich zu. Das vorgelegte Konzept für eine Interimgestaltung wird in der Kommission für Stadtgestaltung vorgestellt und soll Grundlage für die weiteren Planungen sein.
7. Das Baureferat wird beauftragt, für das unter Punkt 3 dargestellte Konzept für eine Interimgestaltung am Max-Joseph-Platz die Entwurfsplanung zu erarbeiten, abzustimmen, die Kosten zu ermitteln und die Ergebnisse im Rahmen der Projektgenehmigung dem Bauausschuss zum Beschluss vorzulegen.
8. Nach Klärung bzgl. einer möglichen Verlegung der Ein- und Ausfahrtsrampen in die Maximilianstraße wird das Mobilitätsreferat, in Abstimmung mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und den Stadtwerken München GmbH die verkehrskonzeptionellen Rahmenbedingungen für eine bauliche Neugestaltung der Maximilianstraße unter den in dieser Beschlussvorlage dargestellten Anforderungen und den weiteren Untersuchungsergebnissen zur „autofreien Altstadt“ sowie bezüglich der Machbarkeit einer Baumallee nach historischem Vorbild und mit dem Ziel einer zukunftsfähigen Gestaltung des Stadtraums durch hohe Aufenthaltsqualität und Maßnahmen zur Klimaanpassung unter Zugrundelegung der in der Maximilianstraße vorhandenen Versorgungsleitungen untersuchen und darstellen.
9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05348 der Fraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 10.05.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr 20-26 / A 01017 der Fraktion Die Grünen – Rosa Liste und der SPD / Volt – Fraktion vom 05.02.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01270 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Andreas Babor vom 31.03.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02998 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 05.08.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
13. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03573 von Herrn StR Hans Hammer vom 20.01.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

Die Referentin

Die Referentin

Prof. Dr. (Univ.-Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

Dr.-Ing.
Jeanne-Marie Ehbauer
Berufsmäßige Stadträtin

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.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 01 - Altstadt-Lehel
4. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
5. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
6. An das Baureferat
7. An das Kommunalreferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Kulturreferat
10. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
11. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
13. An die Stadtwerke München GmbH
14. An das Mobilitätsreferat – GB1
15. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

16. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2-11

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen