

Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Martin-Luther-Straße und Giesinger Berg (Stadtbezirk 5, 17 und 18)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 07398

Anlagen:

1. Übersichtslageplan
2. Raumaufteilung Variante 1 Südhälfte
3. Raumaufteilung Variante 1 Nordhälfte
4. Raumaufteilung Variante 2 Südhälfte
5. Raumaufteilung Variante 2 Nordhälfte
6. Stellungnahme Referat für Klima und Umweltschutz vom 05.12.22
7. Stellungnahme Baureferat vom 12.12.22
8. Stellungnahme Referat für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.12.22
9. Stellungnahme Stadtkämmerei vom 21.12.22
10. Präsentation der Öffentlichkeitsveranstaltung vom 29.06.22

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.04.2023 (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.

1. Anlass

Mit den Beschlüssen zum Radentscheid 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 Radentscheid 3. und 4. Maßnahmenbündel der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 01458) wird die Verwaltung beauftragt, für die ca. 40 Maßnahmen der Maßnahmenbündel 1 bis 4 Varianten zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag für eine Neu-

gestaltung vorzulegen. Mit der vorliegenden Beschlussvorlage werden dem Stadtrat Entscheidungsvorschläge für folgende Maßnahme vorgeschlagen: Martin-Luther-Straße (Maßnahme aus dem Maßnahmenbündel 2). Im Zuge der Bearbeitung wurde der Umfang erweitert und der gesamte Giesinger Berg mit bearbeitet.

2. Grundlagen der Planungsvorgaben

Der Radentscheid fordert eine Regelbreite für Radwege von 2,30m sowie einen Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 0,50m beziehungsweise zu Längsparkbuchten von 0,75m. Gleichzeitig sollen Fußverkehrsanlagen möglichst in ihrer Breite erhalten bleiben, mindestens jedoch 2,50m aufweisen. An Stellen, an denen insbesondere die Belange der Barrierefreiheit an Haltestellen oder des Brandschutzes betroffen sind, kann von diesen Maßen abgewichen werden.

3. Darstellung der Planungen

3.1. Bestandssituation

Die Martin-Luther-Straße und der Giesinger Berg sind wichtige Verbindungsstraßen zwischen der Tegernseer Landstraße bzw. Candidstraße (Mittlerer Ring) im Süden und (über die Humboldtstraße und die Wittelsbacherbrücke) der Stadtmitte. Siehe hierzu Abb.1 und Anlage 1 Übersichtslageplan.

Der Abschnitt von der Plattnerstraße im Norden am Kolombusplatz über den Giesinger Berg bis zum Süden der Martin-Luther-Straße hat eine Länge von ca. 700m.

Die Martin-Luther-Straße ist eine vielbefahrene Verbindungsstraße mit ca. 20.000 Kfz/24 Std. bzw. 1.550 Kfz in der morgendlichen Spitzenstunde (Zählungen vom September 2021). Bei der gleichen Zählung wurden in 8 Stunden am Giesinger Berg 3.050 Radfahrende gezählt und in der Martin-Luther-Straße 1.170. Die Differenz zwischen diesen beiden Zahlen beruht auf der hohen Abbiegequote in die Silberhornstraße bzw. von der Ichostraße vom bzw. zum Giesinger Berg. Gegenüber der Zählung von 2008 hat der Kfz-Verkehr um 27% abgenommen. Der Radverkehr hat sich seit der Zählung von 2016 mehr als verdoppelt.

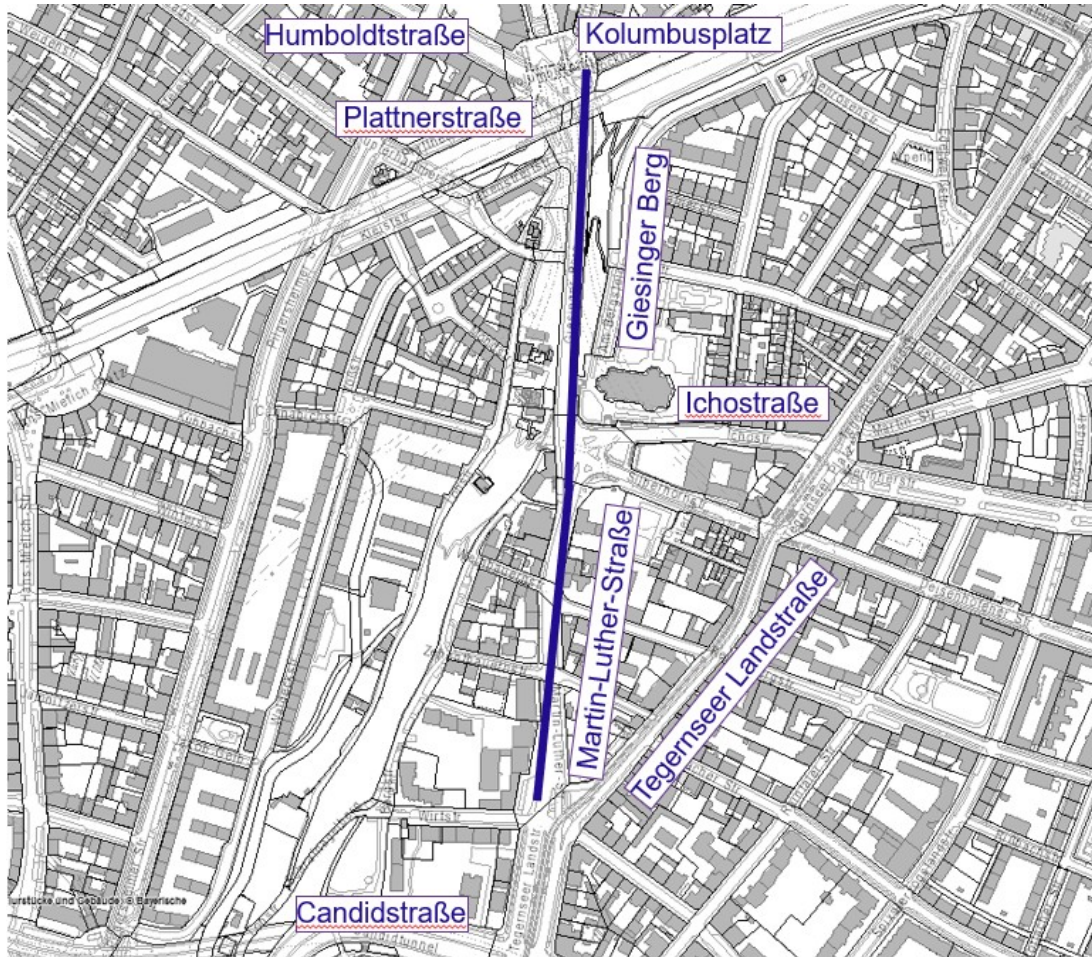


Abb. 1: Lage Martin-Luther-Straße und Giesinger Berg im näheren Umgriff, ohne Maßstab (Quelle: LH München 2022)

An öffentlichen Verkehrsmitteln verläuft unter dem Projektgebiet die U-Bahn vom Kolumbusplatz zur Haltestelle Silberhornstraße, am Giesinger Berg verkehren zwei in der Ampel-Signalisierung beschleunigte Buslinien: 58 (stadteinwärts) und 68 (stadtauswärts). Südlich der Martin-Luther-Straße ist die Haltestelle für die Tram 25, die von dort in die Tegernseer Landstraße Richtung Norden abbiegt.

Die Martin-Luther-Straße weist ab nördlich der Weinbauernstraße ein Gefälle Richtung Norden auf, welches sich über den Knoten mit der Ichostraße am Giesinger Berg noch verstärkt (Isarhangkante). Ebenso haben auch die Ichostraße und die Silberhornstraße im westlichen Abschnitt ein Gefälle nach Westen.

Im Bestand weisen die beiden Straßen folgende Charakteristika auf:

Die Martin-Luther-Straße ist im Süden ab der Kreuzung mit der Wirtstraße zweispurig in jede Richtung. Auf der Westseite ist ein schmaler Radfahrstreifen markiert (1,70m bis

1,85m). Auf der Ostseite gibt es in diesem Abschnitt keine Radinfrastruktur. Auf Höhe der Martin-Luther-Straße 20 und 22 gibt es im Bestand sieben Schrägparkplätze. Auf der östlichen Straßenseite befinden sich zwischen Tegernseer Landstraße und Zehentbauernstraße zeitlich beschränkte Parkplätze. In der Zeit zwischen 18:00 und 6:30 Uhr darf hier geparkt werden. Zwischen 8:30 und 15:00 Uhr ist Parkverbot, zu Berufsverkehrszeiten morgens und abends von 6:30 bis 8:30 Uhr sowie von 15:00 bis 18:00 Uhr gilt absolutes Halteverbot.

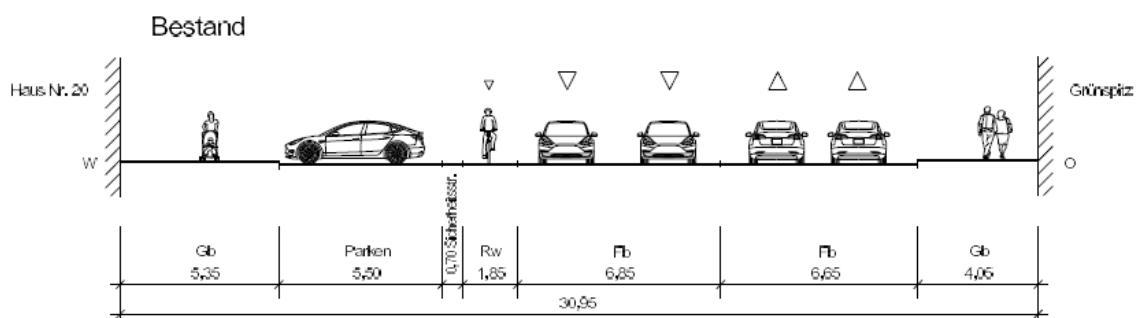


Abb. 2: Schematische Darstellung Querschnitt Bestand Martin-Luther-Str. auf Höhe Hausnr. 20 (Quelle: Ing.- Büro Hartmann)

Im nördlichen Abschnitt der Straße verengt sich der Straßenquerschnitt. Die Fahrbahnen verschmälern sich auf 5,75m pro Richtung. Der Radstreifen auf der Westseite beginnt erst südlich der Weinbauernstraße.

Im nördlichen Bereich der Martin-Luther-Straße bis zum Beginn des Knotens gibt es keine Radinfrastruktur.

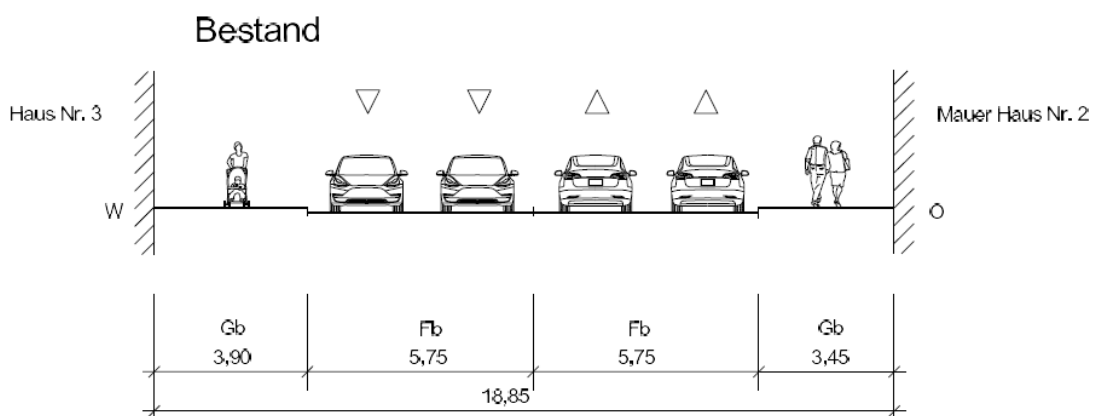


Abb. 3: Schematische Darstellung Querschnitt Bestand Martin-Luther-Str. auf Höhe Hausnr. 2 (Quelle: Ing.- Büro Hartmann)

Die Martin-Luther-Straße weist von der Nutzung her eine Mischung aus Gastronomie und Gewerbe im EG und Wohnnutzung in den Obergeschossen auf.

Der Knoten Icho-/ Martin-Luther-Straße ist sehr optimiert für den KfZ-Verkehr gebaut. Für zu Fuß Gehende gibt es keine höhengleichen Querungsmöglichkeiten, sie können den Knoten nur durch die Unterführung queren, die aber keine barrierefreien Zugänge aufweist. Am 02.07.2019 wurde vom Stadtrat im Bauausschuss der Beschluss "Bauprogramm barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15344) genehmigt. Im erarbeiteten Bauprogramm des Baureferates vom 02.07.2019 werden drei Maßnahmenpakete vorgeschlagen. Der Standort Ichostraße / Silberhornstraße / Giesinger Berg ist im dritten Maßnahmenpaket eingestuft. Die fehlende Barrierefreiheit der Unterführung kann grundsätzlich durch die geplante höhengleiche Querungsmöglichkeit am Knoten Icho-/Silberhornstraße an der Oberfläche ausgeglichen werden. Die Barrierefreiheit im Bereich des Poißlweges sollte durch das Baureferat untersucht werden, sobald die erforderlichen Ressourcen hierfür zur Verfügung stehen. Die Stadtratsbefassung hierzu wird im Rahmen der Fortschreibung des Bauprogrammes erfolgen. Die einzige signalisierte Querungsmöglichkeit für Radfahrende in diesem Bereich ist vom Giesinger Berg kommend, um indirekt links in die Silberhornstraße abzubiegen. Diese Querung ist seit Sommer 2022 in einem Schritt möglich, die Aufstellfläche ist jedoch noch immer zu klein bemessen.

Direkt östlich von diesem Knoten liegt die Ichoschule, eine Grund- und Mittelschule, die eingerahmt ist von der Ichostraße im Norden und der Silberhornstraße im Süden. Die Erschließung der Schule ist nur über schmale Gehbahnen möglich. Eine Verbesserung der Situation ist ein Baustein der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V03073 „Stadt- und Orts-teile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt, Verkehrliche Neuordnung der Tegernseer Landstraße“. Darin wird das Baureferat beauftragt, in der Ichostraße auf der Südseite einen Zweirichtungsradweg vorzusehen, um die Ichoschule sicher zu erreichen und einen verbesserten Zugang nach Untergiesing zu ermöglichen.

Der Giesinger Berg hat für den Kfz-Verkehr sowohl bergauf als auch bergab zwei Fahrspuren. Für den Radverkehr befindet sich auf der Ostseite (bergab) ein baulicher schmaler Radweg (1,70m) neben einem 2,10m breiten Fußweg. Bergauf sind Gehbahn und Radweg gemeinsam in einem 2,80m breiten Weg geführt. Es gibt keine Sicherheitsabstände zur Fahrbahn.

Der Giesinger Berg ist Bestandteil der ausgeschilderten Fahrradhaupttroute Marienplatz – Harlaching.

Die grüne Hangkante links und rechts des Giesinger Bergs ist Landschaftsschutzgebiet und kartiertes Biotop.

Sowohl die Heilig-Kreuz-Kirche oberhalb des Knotens Ichostraße inkl. Kriegerdenkmal, Terrassenstützmauer mit Freitreppen, Brunnengrotte, Gedenktafel und Nischenbrunnen als auch die Lutherkirche (Martin-Luther-Str. 4) und das ihr gegenüberliegende kirchliche Wohn- und Verwaltungsgebäude (Silberhornstr. 2) stehen unter Denkmalschutz.

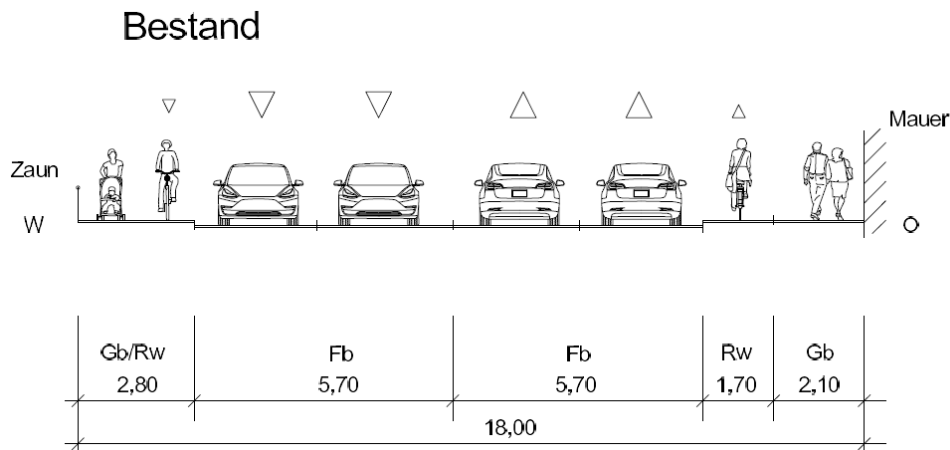


Abb. 4: Schematische Darstellung Querschnitt Bestand Giesinger Berg (Quelle: Ing.- Büro Hartmann)

Momentan laufen unter Federführung des Baureferates Planungen für eine Brücke über den Giesinger Berg. Diese Brücke zwischen Heilig-Kreuz-Kirche und Lutherkirche soll als Lückenschluss zwischen dem Gasteig im Stadtteil Haidhausen und dem Stadtteil Harlaching eine durchgehende Fuß- und Radfahrverbindung entlang der Isar bzw. des Isar Hochufers ermöglichen. Die neue Brücke soll von der Straße „Am Bergsteig“ auf dem Plateau der Heilig Kreuz Kirche, über die Straße Giesinger Berg zur Bergstraße an der Isarhangkante nördlich der Luther Kirche geführt werden. Die geplante Brücke ist Teil einer Radverkehrsnebenroute und schafft so eine sichere und barrierefreie Querung im Bereich der stark befahrenen Kreuzung Martin-Luther-Str/Silberhornstr./Ichostr./Giesinger Berg. Da der Platz auf der Straße Giesinger Berg sehr begrenzt ist, wurde im Vorfeld abgestimmt, dass keine Stützen und Pfeiler in diesem Bereich stehen sollten. Das Baureferat wurde mit Beschluss „Neubau Fuß- und Radwegbrücke Giesinger Berg“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07955) vom 06.12.2022 beauftragt, die Entwurfsplanung zu erarbeiten. Das Ingenieurbüro wurde 2022 beauftragt.

Der Stadtverwaltung liegen Anträge zum „Giesinger Kirchplatz“ vor. Grundlage für die Anträge ist die Idee einer Bürgerinitiative, den Kfz-Verkehr am Knoten Martin-Luther-Straße/Ichostraße/Giesinger Berg in einen unterirdischen Kreisverkehr zu verlegen. Der Antrag ist derzeit noch in Prüfung. Kurz- und mittelfristig würde dieses Projekt keine Verbesserung für den Radverkehr bringen und wenn auch nur begrenzt auf den Knotenpunkt. Mit der aktuellen Planung (siehe 3.2.) wiederum wird im Bereich dieses Knotens für den Radverkehr, den Fußverkehr, den motorisierten Individualverkehr (MIV) und die Begrünung gleichermaßen Platz geschaffen. So werden für die zu Fuß Gehenden signalisierte Querungsmöglichkeiten an allen vier Armen des Knotens mit 4,00m breiten Furten angeboten. Für die Radfahrenden werden Anpassungen umgesetzt, mit welchen die Kreuzung in einer Grünphase auf eigenen Furten und Aufstellflächen gequert werden kann. Zudem kann die Erschließung der Schule, unter anderem durch einen Zweirichtungsradschwergewichtsweg, verbessert werden. Die Empfehlung ist daher, diese Radentscheidungsmaß-

nahme unabhängig von diesem Antrag weiterzuverfolgen, auch wenn die Prüfungen zum Kirchplatz noch nicht abgeschlossen sind. Die Maßnahme verbessert die Situation für den Radverkehr über eine Länge von etwa 700 m mit aktuell keiner oder unbefriedigender Radinfrastruktur. Zudem wird die Begrünung an verschiedenen Stellen deutlich verbessert.

3.2. Grobkonzept – Raumaufteilung

Aufbauend auf dem Steckbrief des Stadtratsbeschlusses vom 04.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V17708) wurde im Sinne der angestrebten Mobilitätswende eine Planung mit folgenden Zielen erarbeitet:

- Schaffen von radentscheidskonformen Radverkehrsanlagen
- Verbesserung des Komforts für die zu Fuß Gehenden
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Begrünung des Verkehrsraums
- Erhöhung der Schulwegsicherheit

Die Planung dieses Radentscheidsprojekts wird im Folgenden beschrieben, dabei wird im Süden am Knoten zur Tegernseer Landstraße begonnen und bis in den Norden zum Übergang in den Bestand auf Höhe der Plattnerstraße fortgeführt. Im ersten Abschnitt wird die Martin-Luther-Straße sowie die Auswirkungen der Umplanung auf den südlich angrenzenden Knoten behandelt. Im nächsten Abschnitt wird der Knoten Martin-Luther-Straße /Ichostraße /Silberhornstraße besprochen und als drittes der Giesinger Berg mit dem Übergang in den Bestand. Die Pläne (siehe Anlagen 2 bis 5) wurden so erstellt, dass nach Abwägung sämtlicher Belange in allen drei Abschnitten als Vorzugslösung die Variante 1 dargestellt ist und als Variante 2 jeweils die zweitbeste Lösung aufgezeigt wird. In Kapitel 3.3 wird in einer Tabelle die Abwägung der beiden Varianten mit den Vor- und Nachteilen zusammengefasst.

- Martin-Luther-Straße

Die Neuplanung beginnt im Nordteil des Knotens Martin-Luther-Straße/Wirtstraße / Tegernseer Landstraße.

Radfahrende, die aus dem westlichen Teil der Wirtstraße die Martin-Luther-Straße queren wollen, ist dies bisher nur in mehreren Etappen über jeden Straßenabschnitt einzeln möglich. Künftig wird es hier eine direkte Verbindung als Zweirichtungs-Radwegfurt geben.

Der Radweg auf der Ostseite, direkt südlich des Giesinger Grünsptz, wird wie bisher in einem kurzen Stück als Zweirichtungs-Radweg geführt, künftig aber in einer Breite von 2 x 2,00m. Die Bäume am Grünsptz bleiben alle erhalten.

Vor der Martin-Luther-Str. 26 befindet sich ein Parkplatz auf dem mit einem Anwohnerausweis bzw. mit Parkschein geparkt werden kann. Es ist vom Baureferat beabsichtigt, den Bereich von Haus-Nr. 20 bis 26 im Zuge dieses Projekts umzuplanen und eine Begrünung mit erhöhter Aufenthaltsqualität einzurichten. Die Anlieferung für die dort ansässige Gastronomie kann durch auszuweisende Lieferzonen in der westlichen Wirtstraße auf Höhe der Wirtstr. 1b gewährleistet werden.

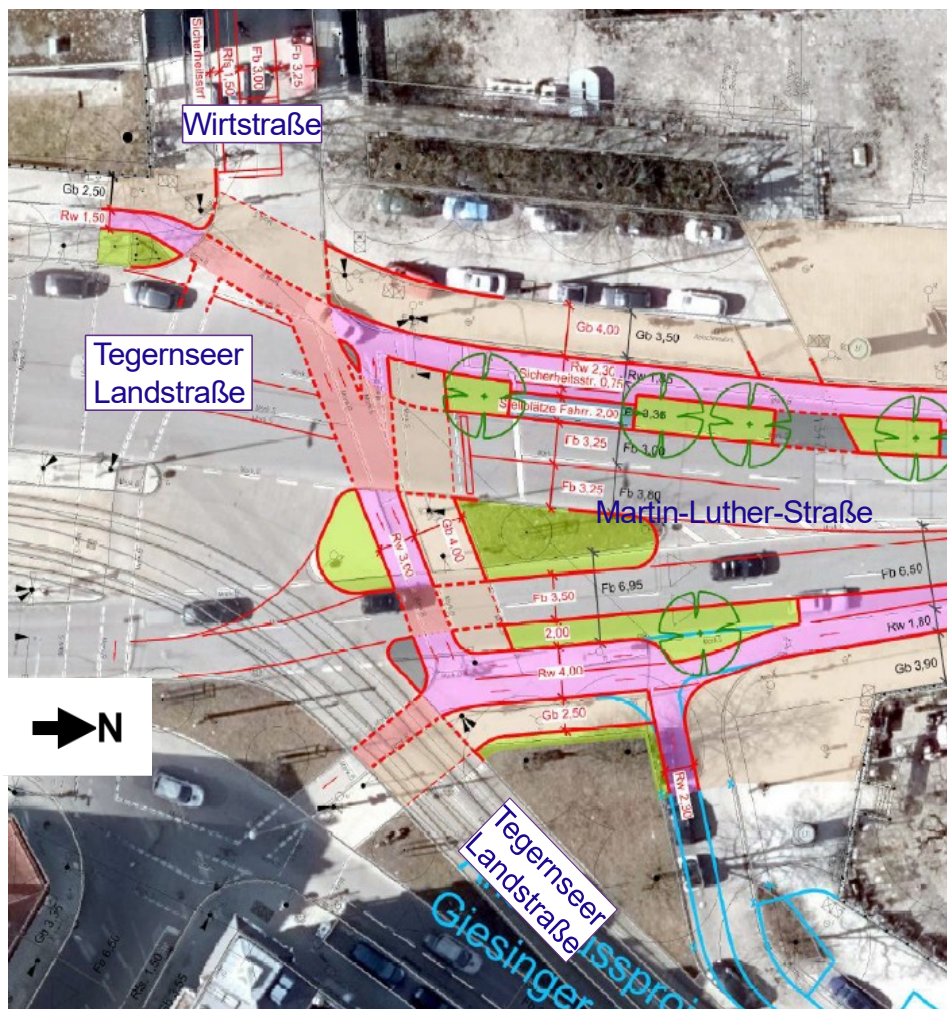


Abb. 5: Darstellung Planung Knoten Tegernseer Landstraße/Martin-Luther-Straße (Quelle: Ing.-Büro Hartmann)

Nördlich an diesen Knoten angrenzend verlaufen die baulichen Radwege auf beiden Straßenseiten der Martin-Luther-Straße mit einer Breite von 2,30m plus Sicherheitstrennstreifen.

Zur Bewertung der Varianten wurde eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt. Hierbei wurden die Verkehrszahlen der unterschiedlichen Planfälle zugrunde gelegt.

Die geplante Fahrstreifenreduzierung in der Martin-Luther-Straße von zwei auf eine vor allem Richtung Norden am Knoten Martin-Luther-/ Tegernseer Landstraße werden in allen Varianten erhebliche signaltechnische Eingriffe im weiteren Umfeld nach sich ziehen. Die prognostizierten Rückstauungen werden dadurch weiträumiger verteilt werden müssen und die Verkehrssicherheit dadurch wieder ermöglicht. Würden diese signaltechnischen Eingriffe unterbleiben, würden die aufgestauten Fahrzeuge z. B. die Fußüberwege der Nachbarknoten ggfs. blockieren und eine Gefährdung für die zu Fuß Gehenden darstellen oder den Verkehrsfluss auf dem Mittleren Ring beeinträchtigen.

Der Abschnitt zwischen den Knotenpunkten Martin-Luther- / Tegernseer Landstraße und Candid- /Grünwalder Straße ist ca. 90 m lang. Die verkehrstechnische Untersuchung prognostiziert hier in einigen Planfällen Aufstelllängen des motorisierte Individualverkehrs (MIV) während der Spitzenstunden in Süd-Nord-Richtung (stadteinwärts) von ca. 125m. Rückstauungen in diesem Abschnitt sind besonders zu beachten, um mögliche Fehlnutzungen der Linksabbiegespur als auch der Tramgleise zu verhindern. Der Knoten Candid-/ Grünwalder Str. wird daher in seiner Kapazität gedrosselt werden müssen um die Verkehrssicherheit aufrecht erhalten zu können.

Aufgrund der oben genannten Punkte wird am Knoten Candid- / Grünwalder Str. an drei Stellen eine Zuflussdosierung erforderlich:

- für Linksabbiegender aus der westlichen Candidstraße in die nördliche Tegernseer Landstraße
- für die Geradeausfahrenden aus der südlichen Grünwalder Straße
- für Rechtsabbiegender aus der östlichen Tegernseer Landstraße (Mittlerer Ring) in die nördliche Tegernseer Landstraße

Eine Zuflussdosierung für den Linksabbieger aus der westlichen Candidstraße muss so geplant werden, dass kein Rückstau länger als 120 m entsteht, da sonst die Busse aus der Candidstraße ihre Busspur nicht verlässlich erreichen. Eine weitere Zuflussdosierung für den Geradeausverkehr aus der südlichen Grünwalder Straße ist einzuplanen. Eine Verlagerung der Rückstauung in die Grünwalder Straße ist aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich. Die dritte Zuflussdosierung aus der östlichen Zufahrt des Mittleren Rings sollte eine Rückstauung von nicht mehr als 200 m aufweisen, da Busse aus der Spixstraße beim Abbiegen behindert werden könnten.

Sollte es in den Spitzenstunden zu den beschriebenen Überlastungen der Knoten kommen, sind die Lichtsignalanlagen künftig in der Art anzupassen, dass eine Überstauung des Knotens Candidstraße / Tegernseer Landstraße vermieden wird.

Zudem soll das Polizeipräsidium gebeten werden, gemäß §11 Abs. 1 der StVO („Stockt der Verkehr, darf trotz Vorfahrt oder grünem Lichtzeichen nicht in die Kreuzung oder Einmündung eingefahren werden, wenn auf ihr gewartet werden müsste.“) zu den Hauptstoßzeiten hier verstärkt Kontrollen vorzunehmen.

Im Beschluss „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – Projekte im Bereich der Tegernseer Landstraße und des McGraw-Grabens und des Innsbrucker Rings“ 20-26 / V 04051 vom 23.03.2022 wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, dass zwischen der Spixstraße und dem Knoten mit der Grünwalder Straße entlang der Tegernseer Landstraße der Radweglückenschluss zu erarbeiten ist.

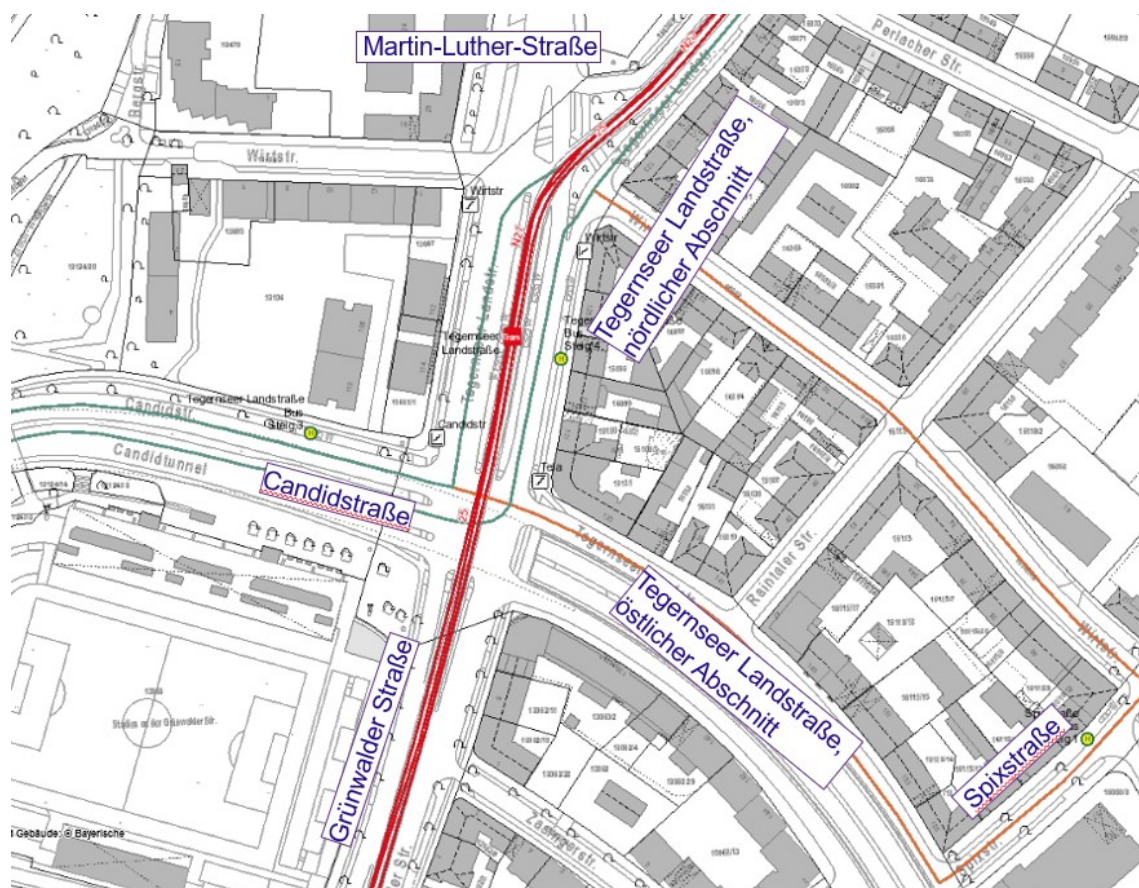


Abb. 6: Übersicht betroffene Knoten bei Rückstauungen mit Darstellung Tram und Bus, ohne Maßstab (Quelle: LH München 2022)

Dieser Bereich wird erweitert um den Abschnitt der Tegernseer Landstraße zwischen der Candidstraße und der Martin-Luther-Straße. Im Zuge dessen erfolgt auch die An-

passung der Fahrspuraufteilung in der Tegernseer Landstraße im Zufluss auf die dann einspurige Martin-Luther-Straße.

Wie oben erwähnt, werden in der Martin-Luther-Straße die Fahrspuren von zwei auf eine pro Richtung reduziert. Auf beiden Seiten sind neben den Gehbahnen radentscheidskonforme Radwege mit Sicherheitstrennstreifen eingeplant. Die Fußgängerampel auf Höhe der Martin-Luther-Str. 10 wird beibehalten.

Die zeitlich befristeten Längsparkplätze auf der Ostseite der Martin-Luther-Straße entfallen.

Weitere potenzielle Baumpflanzungen im Einmündungsbereich der Weinbauernstraße an der Nordost- bzw. Südostecke sowie im Einmündungsbereich der Zehentbauerstraße an der Südost- bzw. Nordwestecke werden in der weiteren Planung vom Baureferat geprüft und das Ergebnis umgesetzt.

In Variante 1 werden die Fahrbahnen mit einer Regelbreite von 3,25m geführt. Auf der Westseite ist in dieser Variante Platz für einen Streifen, in dem sich Längsparkplätze und neue Straßenbäume abwechseln. Daher werden zur Verbesserung der Grün- bzw. Klimabilanz sowie Aufenthaltsqualität neue Bäume gepflanzt. Insgesamt sind ca. 10 neue Bäume und ca. 14 Parkplätze hier vorgesehen. Ein Teil dieser Längsparkplätze kann als Lieferzone ausgewiesen werden.

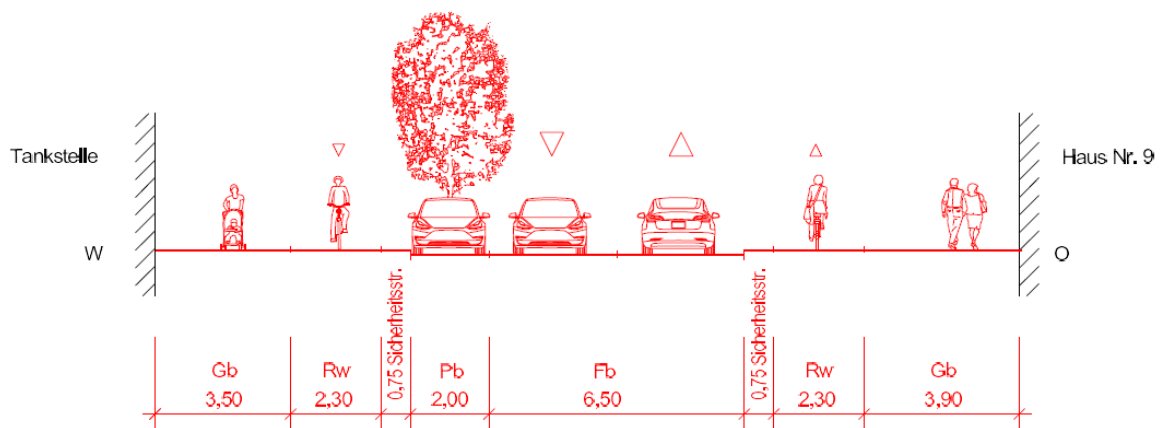


Abb. 7: Schematische Darstellung Querschnitt Planung Martin-Luther-Straße Var. 1
(Quelle: Ing.- Büro Hartmann)

Nördlich der Weinbauernstraße verengt sich der Straßenraum. Zwischen der Weinbauernstraße und der Kreuzung zur Ichostraße ist der Sicherheitstrennstreifen neben den Radwegen 0,50m breit. Dieses Maß ist auch radentscheidskonform. Der Streifen für Baumneupflanzungen bzw. Parkplätze entfällt hier aufgrund des fehlenden Platzes.

Für die Grundstückszufahrten und die Nebenstraßeneinmündungen kann die Straße im Bereich des Parkstreifens angerampft werden, so dass der Radweg durchgehend auf gleicher Höhe geführt werden kann.

Die Gehbahnen werden etwas verschmälert, mit einer Breite von mindestens 3,50m liegen sie trotzdem weit über den Vorgaben.

Im Süden im Zufluss zur Kreuzung mit der Tegernseer Landstraße wird die Straße auf 2 Fahrspuren verbreitert. Vor der Lichtsignalanlage sind Radabstellanlagen vorgesehen.

In Variante 2 ist die Führung der Gehbahnen am Bestand orientiert. Diese werden in der Breite übernommen. Im Anschluss werden die 2,30 m breiten Radwege auf beiden Straßenseiten mit einem durchgehenden Sicherheitstreifen von 0,75m vorgesehen. Für die Fahrbahnen verbleiben in dieser Variante pro Richtung 4,00m, d.h. die Variante 2 hat eine breitere Fahrbahn als Variante 1. Es ist kein Platz für neue Baumpflanzung vorhanden. Ab nördlich der Weinbauernstraße verengen sich die Fahrbahnen für ein kurzes Stück auf 3,00m.

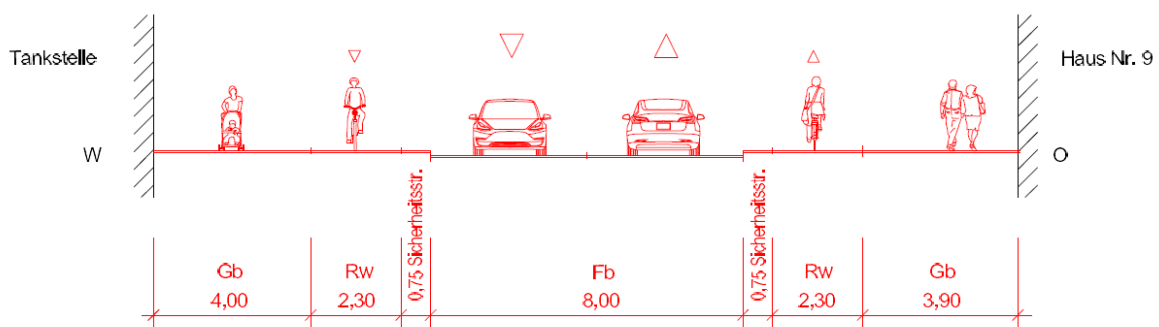


Abb. 8: Schematische Darstellung Querschnitt Planung Martin-Luther-Straße Var. 2
(Quelle: Ing.- Büro Hartmann)

Im Süden im Zufluss zur Kreuzung mit der Tegernseer Landstraße wird die Straße auf 3 Fahrspuren verbreitert. Die Schrägparkplätze vor der Martin-Luther-Str. 20 und 22 werden in 5 Längsparkplätze umgewandelt. Dies sind bei dieser Variante künftig die einzigen Parkplätze in der Straße.

Knoten Martin-Luther-/Silberhorn-/Ichostraße/Giesinger Berg

Dieser Knoten erhält eine große Transformation im Sinne der Verkehrswende hin zu einem Knoten, bei dem für den Radverkehr, den Fußverkehr, den motorisierten Individualverkehr (MIV) und die Begrünung gleichermaßen Platz geschaffen wird.

In beiden Varianten werden für die zu Fuß Gehenden signalisierte Querungsmöglichkeiten an allen vier Armen des Knotens angeboten. Es ist geplant, dass die Querung über die Icho- und Silberhornstraße so gesteuert wird, dass beide Straßen auch in einem Zug überquert werden können. Alle Furten haben eine Breite von 4,00m.

Die Radfahrenden werden entlang den Fahrbahnen auf eigenen Radwegfurten geführt und erhalten ebenso signalisierte Querungsmöglichkeiten über alle Kreuzungsarme.

Die Querung der Martin-Luther-Straße ist für diejenigen, die den Giesinger Berg hochradeln, künftig in einer Grünphase möglich. Auf der Westseite wurde eine eigene Aufstellfläche für den abbiegenden Radverkehr eingeplant, die die geradeaus Radelnden und die zu Fuß Gehenden nicht behindert.

Für die Radfahrenden, die die Ichostraße bergab nach Westen fahren, wird die Kurve zum Giesinger Berg relativ eng geführt, um das Tempo auf diese Weise niedriger zu halten. Für die rechts abbiegenden Radfahrenden ist eine Grünpfeil-Tafel (Grünpfeil für den Radverkehr) beschränkt auf den Radverkehr (gem. §37 Abs.2 Nr.1 StVO) vorgesehen. Um Kollisionen zwischen den geradeaus und rechtsabbiegenden Radelnden zu vermeiden, werden Richtungspfeile vor der Haltelinie markiert.

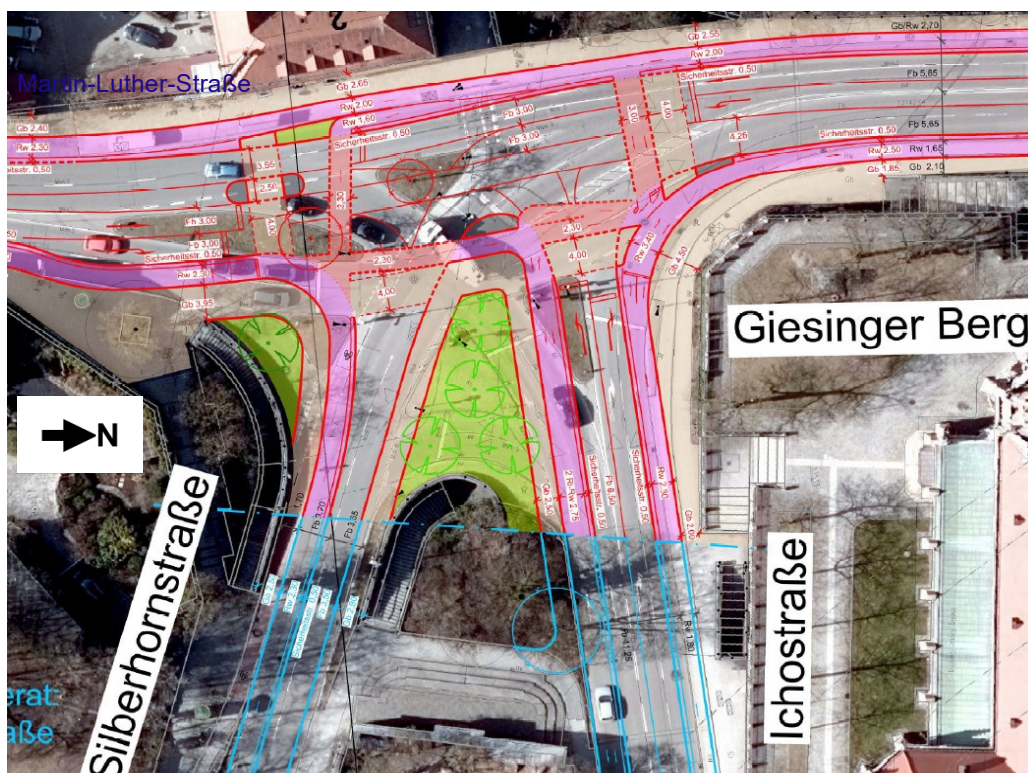


Abb. 9: Darstellung Planung Knoten Icho-/Silberhornstraße/Giesinger Berg Var. 1

(Quelle: Ing.- Büro Hartmann)

In der Ichostraße ist neben dem baulichen Radweg auf der Nordseite zusätzlich ein Zweirichtungs-Radweg mit einer Breite von 2,75m plus 0,50m Sicherheitstrennstreifen auf der Südseite geplant. Die Erschließung der Schule wird dadurch sehr verbessert. Um ein unkontrolliertes Begehen dieses Radwegs durch zu Fuß Gehende zu verhindern, wird südlich anschließend auch eine neue Gehbahn vorgesehen. Dafür müsste ein

Baum auf der Grünfläche gefällt werden (dieser ist auf dem Plan nicht mehr zu erkennen, da er in dem blau dargestellten Bereich steht).

Zwei weitere Bäume auf den bestehenden Verkehrsinseln können aufgrund der Änderung des Querschnitts bedauerlicherweise nicht gehalten werden.

Es ist beabsichtigt, im Bereich der Kreuzung künftig fünf neue Bäume zu pflanzen. Vier dieser neuen Bäume befinden sich oberhalb der Unterführung zwischen der Icho- und Silberhornstraße. Diese vier potenziellen Neupflanzungen werden in der weiteren Planung vom Baureferat hinsichtlich ausreichendem Wurzelraum mit einer durchgehenden Tiefe von 1,50 m geprüft und das Ergebnis umgesetzt.

Weitere potenzielle Neupflanzungen werden in der weiteren Planung vom Baureferat geprüft.

Die jetzige Unterführung für die zu Fuß Gehenden ist nach der hier vorliegenden Planung nur noch notwendig, um den Anschluss zu dem Poißlweg zu ermöglichen. Diese Fußwegverbindung nach Untergiesing wird laut den Zählungen vom September 2021 viel benutzt. Falls eine barrierefreie Verbindung zwischen Giesinger Berg und Poißlweg geschaffen werden könnte, wäre die Unterführung künftig nicht mehr nötig und statt der Zugangsbauwerke im Seitenraum könnte zusätzlicher Freiraum gewonnen werden.

Im MIV werden die freilaufenden Rechtsabbieger von der Martin-Luther-Straße in die Silberhornstraße sowie von der Ichostraße in die Silberhornstraße aus Verkehrssicherheitsgründen zurückgebaut. Die Kfz werden jetzt jeweils über die Lichtsignalanlage geführt.

Die Fahrbeziehungen sind wie bisher alle gegeben, allerdings künftig mit einer Fahrspur pro Richtung.

Die Silberhorn- und Ichostraße werden in dieser Maßnahme nur bis zu dem Bereich geplant, der in den Plänen dargestellt ist. Für den blau dargestellten Anschlussbereich ist das Baureferat gemäß Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03073 mit der Planung beauftragt.

In Variante 1 wird für die verbesserte Anbindung der Ichoschule die Radwegquerung über den Giesinger Berg als Zweirichtungs-Radweg mit einer 3,00m breiten Furt angeboten. In Folge dessen ist die Querung über die Ichostraße auch in beiden Richtungen vorgesehen mit einer Aufstellfläche für die Linksabbiegenden. Der Zweirichtungs-Radweg auf der Südseite der Ichostraße kann dann direkt angefahren werden. Der Schulsprengel der Mittelschule Ichoschule beinhaltet auch Untergiesing. Um einen möglichst sicheren Schulweg anzubieten, wird diese Querungsmöglichkeit vorgesehen.

In Variante 2 entfallen diese beiden Zweirichtungs-Radwege. Die Radelnden, die vom Giesinger Berg hochfahren und zur Ichoschule wollen, queren weiter im Süden die Martin-Luther-Straße, fahren dann die Silberhornstraße entlang und können dort auf Höhe der Sägstraße signalisiert die Straße überqueren um auf der Südseite die Ichoschule zu erreichen.

Gemäß den Berechnungen der verkehrstechnischen Untersuchung ergibt sich für die LSA Martin-Luther-/ Ichostraße ein Leistungsfähigkeitsdefizit von ca. 8%. Bei der Detailplanung wird angestrebt, die prognostizierten Rückstauungen in der Steuerung zu berücksichtigen und zu verteilen.

Giesinger Berg

Am Giesinger Berg ist künftig bergab nur eine Fahrspur mit einer Regelbreite von 3,25m geplant. Da sowohl aus der Martin-Luther- als auch aus der Ichostraße nur eine Fahrspur in den Giesinger Berg mündet, kann die zweite entfallen. Auch im weiteren Verlauf im Bereich der Humboldtstraße wird nur eine Fahrspur angeboten.

Um eine radentscheidskonforme Variante umsetzen zu können, müssten auch bergauf die Fahrspuren auf eine reduziert werden. Zudem würden folgende Breitenaufteilungen vorgenommen werden:

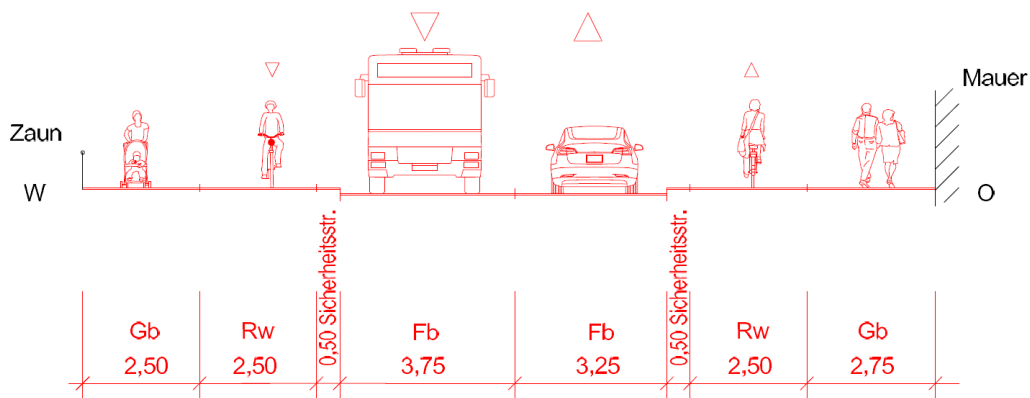


Abb. 10: Schematische Darstellung Querschnitt Planung Giesinger Berg, Variante: REM-konform (Quelle: Ing.- Büro Hartmann)

Die Breite der Gehbahn mit 2,50m entspricht der Standardbreite aus der RAS 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen). Die Radwege wurden radentscheidskonform für IR III (Radvorrangroute) mit dem Regelmaß von 2,50m plus Sicherheitstrennstreifen eingeplant. Für die Fahrbahn ergibt sich dadurch Platz für eine Fahrspur pro Richtung.

Im Vorfeld der Umplanung wurde, wie oben erwähnt, ein Verkehrsgutachten beauftragt. Im Ergebnis des Gutachtens werden für den Giesinger Berg bergauf durchgehend zwei Fahrspuren empfohlen, da ansonsten der Linienbus in den Hauptverkehrszeiten im Stau stehen wird. Da eine Verschlechterung des ÖPNV nicht erfolgen soll, wurde nach eingehender Prüfung entschieden, diese Variante nicht weiterzuverfolgen.

Die beiden Varianten, die in Anlage 3 und 5 dargestellt sind, weisen deshalb beide zwei Fahrspuren bergauf auf, um eine Entzerrung des Verkehrs und somit keine Verschlechterung des ÖPNV zu erreichen. Aufgrund des schmalen Querschnitts mussten prozentual von allen Verkehrsteilnehmenden die Fahr-/Gehspuren verschmälert werden. Die sich daraus folgendenden beiden Varianten sind somit nicht mehr radentscheidkonform.

Die beiden Fahrspuren bergauf wurden auf jeweils 3,00m verschmälert. Die MVG hat dieser Breite zugestimmt.

Durch die Zweispurigkeit, die aufgrund des oben genannten Verkehrsgutachtens notwendig ist, kann die Buslinie, die hier beschleunigt geführt wird, in einer Linksabbiegespur fahren, welche schon am Fuß des Giesinger Bergs beginnt. Diese Linksabbiegespur ist keine eigene Busspur, sondern eine Mischspur für den MIV und die Linienbusse.

In dem Verkehrsgutachten wurde auch geprüft, ob durch den vorgelagerten Knoten (Pilgersheimer Straße / Humboldtstraße) der stadtauswärts fließende Verkehr so gesteuert werden kann, dass beim Giesinger Berg bergauf nur eine Fahrspur möglich ist. Das Ergebnis hat gezeigt, dass es zu einem so starken Rückstau kommen würde, sodass die Linienbusse in den Spitzenstunden erheblich im Stau stehen würden.

Die prozentuale Verschmälerung aller Spuren wirkt sich auch auf die Rad- und Gehwege aus, diese können nicht radentscheidkonform angeboten werden.

In Variante 1 wird bergauf Gehbahn (1,90m) und Radweg (2,00m plus 0,50m) getrennt geführt. Gemäß der letzten Verkehrszählung vom September 2021 wurden in der Abendspitzenstunde 272 Radfahrende den Giesinger Berg bergauf gezählt. Damit ist die Zahl der Radfahrenden fast doppelt so hoch, wie dies gemäß ERA für eine gemeinsame Führung von Geh- und Radweg noch vertretbar ist.

Bergab ist die Führung wie im Bestand, bei der bisher schon Gehbahn und Radweg getrennt werden. Der Radweg wird verbreitert auf 2,00m plus Sicherheitsabstand. Mit der aufgezeigten Breite von 2,00m plus Sicherheitstrennstreifen wird das Regelmaß der ERA eingehalten. Ein gegenseitiges Überholen von Radfahrenden ist gerade noch möglich. Dies ist bei der intensiven Benutzung dieser Radverbindung besonders wichtig.

Die Gehbahn muss prozentual ebenso in beiden Richtungen verschmälert werden. Mit einer Breite von 1,85m bzw. 1,90m ist ein Überholen noch möglich. Zählungen und Beobachtungen haben ergeben, dass zu Fuß Gehende den Giesinger Berg wenig nutzen, stattdessen die direkte Führung nach Untergiesing über den Poißlweg bevorzugen, welcher abseits der stark befahrenen Straße über die grüne Hangkante führt. Von daher werden die angegebenen Breiten als verträglich eingestuft. Alternativ kann auch die U-Bahn vom Kolumbusplatz zur Silberhornstraße benutzt werden.

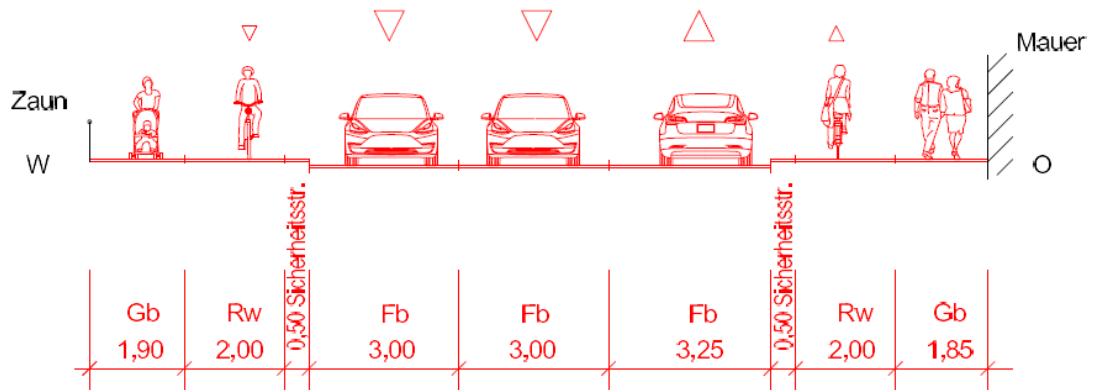


Abb. 11: Schematische Darstellung Querschnitt Planung Giesinger Berg Var. 1
(Quelle: Ing.- Büro Hartmann)

In Variante 2 ist wie bisher bergauf eine gemeinsame Führung von Gehbahn und Radweg geplant, auch wenn dies nicht ERA-konform ist. Die Breite ist mit 3,80m plus 0,50m Sicherheitstrennstreifen geplant.

Bergab wird der Radweg verbreitert auf 2,00m plus 0,50m Sicherheitsabstand. Die Gehbahn wird geringfügig verschmälert auf 1,95m.

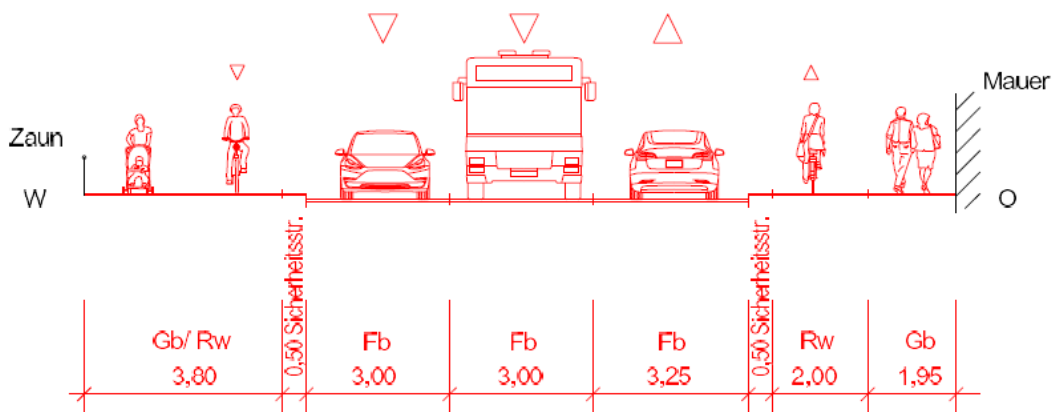


Abb. 12: Schematische Darstellung Querschnitt Planung Giesinger Berg Var. 2
(Quelle: Ing.- Büro Hartmann)

Am Fuße des Giesinger Bergs wird für die linksabbiegenden Radfahrenden eine Abbiegemöglichkeit mit einer Anforderungsampel geschaffen. Da es sich hier um einen Schulweg für die Icho-Mittelschule handelt, wird ein gesicherter Übergang angeboten. Die zu Fuß Gehenden gehen in der Regel über den Poißlweg bzw. auf der Westseite des

Giesinger Bergs nach Untergiesing. Daher wird die Querung nur für die Radfahrenden vorgesehen.

Der Bereich zwischen der Plattner- und der Hebenstreitstraße unter der Eisenbahn dient als Haltestelle für den Schienenersatzverkehr (SEV). Um die Zufahrt zu der Haltestelle zu verbessern, wird die kleine Verkehrsinsel bei der Plattnerstraße den Schleppkurven für Buszüge entsprechend angepasst und etwas verkleinert. Die jetzige Lichtsignalanlage, die es bei Bedarf dem SEV-Bus ermöglicht, auf den Giesinger Berg nach Norden oder Süden abzubiegen, wird erweitert werden für die Anforderungsampel für die Radfahrenden.

Im Bereich der Bahnüberführung wird der Radweg mit der radentscheidskonformen Breite von 2,30m plus 0,50m Sicherheitsabstand vorgesehen.

Ab der Höhe Einmündung Plattnerstraße werden die einzelnen Fahr- und Gehbeziehungen in den Bestand geführt.

Abschließend ist auf Folgendes hinzuweisen:

- Die Belange des Brandschutzes wurden bei der Planung berücksichtigt.
- Die Planungen sind mit der MVG abgestimmt.
- Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um das Stadium der Vorplanung. Diese ist stadintern abgestimmt.
- Bezüglich der Dimensionierung der Verkehrsflächen können sich im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung durch das Baureferat Änderungen/Anpassungen einzelner Maße/Breiten notwendigerweise ergeben.
- Als Begleitmaßnahme wird die Koordination der Lichtsignalanlagen im Projektumgriff geprüft, ob die Reisezeiten für den Radverkehr optimiert werden können.
- Um die Wirkung dieser Radentscheidsmaßnahme quantifizieren zu können, wird der Einbau von Dauerzählstellen für den Radverkehr an folgenden Stellen vorgeschlagen: Giesinger Berg und Martin-Luther-Straße

3.3. Beurteilung der Varianten & Fazit

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Varianten

	Variante 1	Variante 2
Verkehrssicherheit	- Verbesserung durch Schaffung von Radwegen mit Sicherheitsabständen, - höhengleiche Querungsmöglichkeiten am Knoten Icho/Silberhorn	- Verbesserung durch Schaffung von Radwegen mit Sicherheitsabständen, - höhengleiche Querungsmöglichkeiten am Knoten Icho/Silberhorn

	<ul style="list-style-type: none"> - Gehbahnen in Martin-Luther-Straße geringfügig verschmälert, - bei Überstauung des südl. Knoten Gefahr der Reduzierung der Verkehrssicherheit → Folgemaßnahmen notwendig 	<ul style="list-style-type: none"> - Gehbahnen in Martin-Luther-Straße bleiben in gleicher Breite, - bei Überstauung des südl. Knoten Gefahr der Reduzierung der Verkehrssicherheit → Folgemaßnahmen notwendig
Kostenfaktor	8 - 9 Mio Eur brutto	8 - 9 Mio Eur brutto
Radwegführung	Radentscheidskonform, außer Abschnitt Giesinger Berg	Radentscheidskonform, außer Abschnitt Giesinger Berg, dieser ist zudem nicht ERA-konform.
Betroffenheit MIV	Im Zufluss zur Martin-Luther-Straße von Süden kommend Rückstau zu erwarten, v.a. in der morgendlichen Spitzenstunde, Zuflussdosierungen an den Nachbarknoten erforderlich	Im Zufluss zur Martin-Luther-Straße von Süden kommend Rückstau zu erwarten, v.a. in der morgendlichen Spitzenstunde, Zuflussdosierungen an den Nachbarknoten erforderlich
Betroffenheit ÖPNV	Wegen der beiden beschleunigten Buslinien 58 und 68 wird am Giesinger Berg bergauf eine zweite Spur eingerichtet, um ein im Stau Stehen zu verhindern.	Wegen der beiden beschleunigten Buslinien 58 und 68 wird am Giesinger Berg bergauf eine zweite Spur eingerichtet, um ein im Stau Stehen zu verhindern.
Ruhender Kfz-Verkehr	14 neue Parkplätze in der Martin-Luther-Straße auf der Westseite. 7 Schrägparkplätze zw. Wirt- und Zehentbauernstraße entfallen, sowie die 10 zeitlich befristeten (Parken nur von 18:00 bis 6:30 Uhr).	5 neue Parkplätze in der Martin-Luther-Straße auf der Westseite zw. Wirtstraße und Zehentbauernstraße. 7 Schrägparkplätze zw. Wirt- und Zehentbauernstraße entfallen, sowie die 10 zeitlich befristeten (Parken nur von 18:00 bis 6:30 Uhr).
Lieferzonen	Im westlichen Abschnitt der Wirtstraße und auf der Westseite der Martin-Luther-Straße können Lieferzonen eingerichtet werden.	Im westlichen Abschnitt der Wirtstraße kann eine Lieferzonen eingerichtet werden.
Fahrradabstellanlagen	Schaffung von Abstellplätzen im Bereich der Kreuzung mit der Tegernseer Landstraße	Keine neuen Abstellplätze vorgesehen
Baumbilanz	Pflanzung von 15 neuen Bäumen vorgesehen.	Pflanzung von 5 neuen Bäumen vorgesehen.

	<p>11 Neupflanzungen sicher umsetzbar. 4 Neupflanzungen müssen vom BAU vertieft geprüft werden. Fällung von 3 Bäumen am Knoten Icho-/Silberhornstraße</p>	<p>1 Neupflanzung sicher umsetzbar. 4 Neupflanzungen müssen vom BAU vertieft geprüft werden. Fällung von 3 Bäumen am Knoten Icho-/Silberhornstraße</p>
--	--	---

Zusammenfassend wird aus der dargestellten Bewertung vom Mobilitätsreferat **Variante 1 als Vorzugsvariante** zur Umsetzung vorgeschlagen.

Die Prüfung der Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr hat ergeben, dass die Stellplätze reduziert werden können.

4. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Sämtliche für diese Maßnahme erforderlichen Flächen befinden sich in städtischem Besitz.

Die Planungen finden zum Großteil innerhalb bestehender Straßenbegrenzungslinien statt. Am Giesinger Berg auf der Ostseite verläuft die jetzigen Gehbahn außerhalb der Straßenbegrenzungslinie. Im Bereich des Knotens mit der Icho- und Silberhornstraße sind keine Straßenbegrenzungslinien vorhanden, erst südlich der Zehentbauernstraße sind diese wieder vorhanden.

5. Kostenrahmen und Finanzierung

Nach überschlägiger Kostenermittlung liegen die derzeitigen Gesamtkosten inklusive Risikoreserve für die vorgeschlagene Vorzugsvariante bei 8 - 9 Mio €. Belastbare Kostenangaben sind erst im Rahmen der weiteren Projektplanung möglich. Erst hier können Kosten z.B. für Fahrbahnaufbauten, Oberflächenbefestigungen, Entwässerungseinrichtungen, Spartenumverlegungen oder Altlastenentsorgung ermittelt werden.

Die weitere Projektplanung im Baureferat sowie die Projektkosten werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

6. Betroffenheiten & Stellungnahmen

6.1. Städtische Dienststellen

Die Ausführungen des Referats für Klima- und Umweltschutz zur Lufthygiene bei der Umsetzung der Maßnahme werden berücksichtigt. Die Mitzeichnung liegt als Anlage bei.

Den Änderungswünschen des Baureferats ist entsprochen worden. Die Mitzeichnung liegt als Anlage bei.

Die Ausführungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung werden berücksichtigt. Die Mitzeichnung liegt als Anlage bei.

Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage zu.

6.2. Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München

Am 10.05.2022 wurde den Initiator*innen des Radentscheids die Planung vorgestellt. Hierzu wurden auch Vertreter und Vertreterinnen der Bezirksausschüsse 17 und 18 eingeladen.

Die Planung wurde von den Initiatoren und BA-Vertreter*innen positiv bewertet. Folgende Punkte wurden angemerkt:

- Beim Knoten Martin-Luther-Straße/Ichostraße soll versucht werden, die Aufstellfläche für Radfahrende, welche den Giesinger Berg hochfahren und dann über Giesinger Berg und Ichostraße direkt links abbiegen, zu vergrößern.

Dies ist möglich und wurde vom Mobilitätsreferat in den Plänen angepasst.

- Es wurde angeregt, die Gehbahn, die auf der Ostseite des Giesinger Bergs zum Kolumbusplatz und weiter Richtung Nockherstraße führt, für Radfahrende freizugeben.

Dies wurde geprüft, ist jedoch nicht möglich, da die Radfahrenden vom Giesinger Berg bergab mit erhöhter Geschwindigkeit fahren. Kurz nach der Bahnüberführung befindet sich ein Ausgang aus der U-Bahn. In diesem Bereich ist die Gehbahn zwischen Hang und Ausgangsbauwerk zu schmal für einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Beide Punkte könnten zu Unfällen zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden führen. Daher muss die jetzige reine Gehbahn beibehalten werden.

- In Fortsetzung der Hebenstreitstraße wurde gewünscht, die Anforderungsampel für die Radfahrenden für die zu Fuß Gehenden zu erweitern. Die Prüfung hat ergeben, dass dies nur möglich ist, wenn mindestens zwei Bäume gefällt werden, da die Aufstellflächen den Vorgaben gemäß zu erweitern wären. Diese Stelle wurde mit der Polizei besprochen. Es gab hier in den letzten Jahren keine Unfälle bei denen Radfahrende oder zu Fuß Gehende involviert waren. Auch wurden keine kritischen Situationen von der Polizei beobachtet. Aus diesen Gründen wurde von der signalisierten Quermöglichkeit für zu Fuß Gehende Abstand genommen.

6.3. Öffentlichkeitsveranstaltung

Am 29.06.22 wurde den Anwohner*innen, Gewerbetreibenden, Verbänden, Bezirksausschüssen und interessierten Bürger*innen die geplante Maßnahme Martin-Luther-Straße und Giesinger Berg online vorgestellt und diskutiert. Die Einladung erfolgte per Posteingang, über die Rathaus Umschau und als Hinweis auf den sozialen Medien.

Ziel war es, ein Meinungsbild der Bürger*innen zu der Planung zu erhalten. Über die Chatfunktion konnten alle Interessierten Fragen stellen, an Online-Umfragen teilnehmen und auf diese Weise mitdiskutieren.

Die Präsentationsfolien der Beteiligungsveranstaltung sind auf www.muenchenunterwegs.de abrufbar und liegen als Anlage 13 bei.

Bei der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde eine große Bandbreite an Themen wie Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen, Schutz derselben vor Parkern, Aufstelltaschen für Linksabbiegende diskutiert. Die Inhalte der Diskussion sowie Anregungen im Nachgang an die Veranstaltung sind in die Planungen für die jeweiligen Streckenabschnitte mit eingeflossen.

Für die Fußgängeranforderungsampel auf Höhe der Martin-Luther-Str. 10 wurde gewünscht, dass die Grünzeit verlängert wird. Nachdem diese bereits vor ca. zwei Jahren von 9 auf 13 Sekunden angehoben wurde, entspricht dies genau dem Standard für die Breite der zu überquerenden Fahrbahnen und kann nicht noch mehr verlängert werden. Zum anderen wurde angeregt, dass die Ampel nach Anforderung schneller auf Grün umschaltet. Da diese Ampel in Verbindung mit der großen Anlage am Knoten Icho/Silberhorn steht, ist dies nicht möglich.

Ein weiterer Punkt war die Querungsmöglichkeit für Radfahrende, die aus der westlichen Wirtstraße kommen und die Martin-Luther-Straße nach Osten überqueren wollen. Diese Anregung wurde aufgenommen. Es ist jetzt geplant, in der Wirtstraße vor den wartenden Kfz einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) einzurichten und dann über einen Zweirichtungs-Radweg eine direkte Querung zu ermöglichen.

6.4. Bezirksausschuss

Die betroffenen Bezirksausschüsse des Stadtbezirks 05 Au – Haidhausen, 17 Obergiesing – Fasangarten und 18 Untergiesing - Harlaching wurden gemäß § 9 Abs.2 und 3 (Katalog des Baureferats, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben folgende Stellungnahmen abgegeben.

Die Stellungnahmen aller drei Stadtbezirke werden mit einem Hinweis-/Ergänzungsblatt nachgereicht (Anlagen 11-13).

Den Bezirksausschüsse 17 und 18 wurde am 10.05.22 gemeinsam mit den Initiatoren des Radentscheids die Planung vorgestellt. Ebenso haben sie bei der Öffentlichkeitsveranstaltung am 29.06.22 teilgenommen.

Den Bezirksausschüssen des Stadtbezirks 05 Au – Haidhausen, des Stadtbezirkes 17 Obergiesing – Fasangarten und des Stadtbezirks 18 Untergiesing - Harlaching wird ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet.

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 für die Variante 1 als Vorzugsvariante gemäß der unter Ziff. 2 dargestellten Raumaufteilung und Verkehrsführung für die Maßnahme Martin-Luther-Straße und Giesinger Berg wird erteilt.
2. Das Baureferat wird gebeten, die Variante 1 der oben genannten Maßnahme baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
3. 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., II. und 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 5
3. An den Bezirksausschuss 17
4. An den Bezirksausschuss 18
5. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
6. An das Baureferat
7. An die Stadtwerke München – GmbH
8. An das Kommunalreferat
9. An das Kreisverwaltungsreferat
10. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
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 – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme

16. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.13
zum Vollzug des Beschlusses

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen