

Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Eisenstraße (Stadtbezirk 3)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung

Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06360

Anlagen:

1. Eisenstraße Schauplan Variante 1
2. Eisenstraße Schauplan Variante 2
3. Eisenstraße Schauplan Variante 3
4. Eisenstraße Schauplan Variante 4
5. Eisenstraße Schauplan Variante 5
6. Mitzeichnung des Baureferates vom 20.03.2023
7. Mitzeichnung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 05.04.2023
8. Mitzeichnung des Referates für Klima- und Umweltschutz vom 14.03.2023
9. Mitzeichnung des Referates für Arbeit und Wirtschaft vom 23.03. 2023
10. Mitzeichnung der Stadtkämmerei vom 04.05.2022
11. Mitzeichnung der Branddirektion/KVR vom 20.04.2023
12. Stellungnahme der Stadtwerke München GmbH (SWM) vom 09.03.2022
13. Stellungnahme des Radentscheides München zur Eisenstraße vom März 2023
14. Stellungnahme des Radentscheides München zum Lenbachplatz vom 03.04.2023
15. Präsentation Öffentlichkeitsveranstaltung vom 08.07.2021
16. Stellungnahme des BA 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 23.06.2023

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.07.2023 (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) wurde die Verwaltung beauftragt, für die ca. 40 Maßnahmen der Maßnahmenbündel 1 bis 4 Varianten zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen.

Die Vollversammlung des Stadtrates hat mit Beschluss vom 02.02.2022 („Verfahrensbeschleunigung zur baulichen Umsetzung von Radentscheidmaßnahmen durch das Baureferat“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04708) dem beschleunigten Verfahren zur baulichen Umsetzung von Radentscheidmaßnahmen zugestimmt. Demzufolge wird mit Erteilung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung durch den Mobilitätsausschuss das Baureferat gebeten, die jeweilige Radentscheidmaßnahme baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird dem Stadtrat die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für folgende Maßnahme vorgeschlagen: Elisenstraße (Maßnahmenbündel 1).

2. Elisenstraße

Bei der Elisenstraße zwischen Lenbachplatz und Dachauer Straße handelt es sich um eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion im Sekundärnetz mit ca. 26.000 Kfz/Tag (Juli 2018). Diese Raumaufteilung kann dem Schnitt A-A der Abbildung 1 entnommen werden.

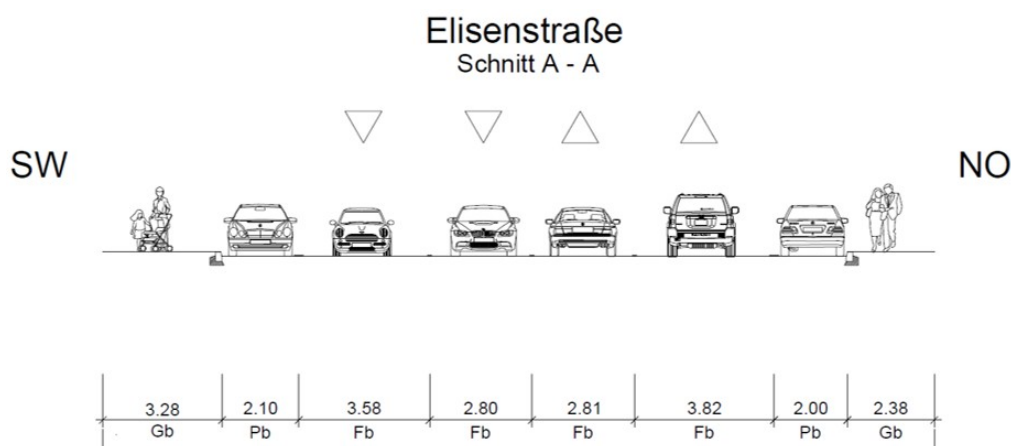


Abbildung 1: Schematische Darstellung Schnitt A-A des Bestandes vor 2020 Elisenstraße östlich Luitpoldstraße (Quelle Schönenberg Ingenieure)

Eine zwischenzeitliche Lösung wurde mit den Pop-up-Radwegen im Sommer 2020 geschaffen. Dies führte in etwa zu einer Verdopplung der Radfahrenden von rund 1.800 auf ca. 3.500 Radfahrende in 8 Stunden. Diese Zahlen belegen damit sehr gut, dass durch

garage, für den Behindertenstellplatz wird in der Luitpoldstraße eine Alternative angeboten. Östlich der Ottostraße wird eine Fuß- und Radquerung über den Lenbachplatz sowie östlich der Luitpoldstraße eine signalisierte Fuß-/Radquerung geschaffen. Entlang der Bayerischen Börse kann aufgrund der Platzverhältnisse sowie der schützenswerten Bäume der Radweg mit 2,30 m und lediglich einem Sicherheitstrennstreifen von 50 cm geführt werden. Am Knotenpunkt mit der Luisenstraße erfolgt der Abfluss des Kfz-Verkehrs in beide Richtungen der Eisenstraße über zwei Fahrspuren.

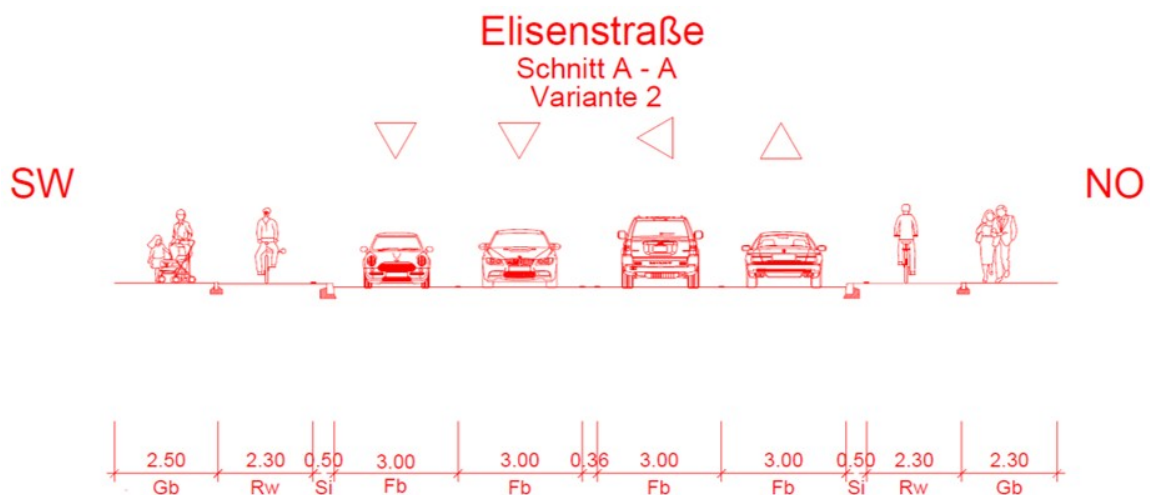


Abbildung 4: Schematische Darstellung Schnitt A-A der Variante 2 Eisenstraße östlich Luitpoldstraße (Quelle: Schönenberg Ingenieure)

Variante 3 (vgl. Anlage 3)

Variante 3 sieht einen radentscheidkonformen baulichen Radweg auf beiden Seiten der Eisenstraße vor. Für den Kfz-Verkehr werden auf der Strecke drei Fahrstreifen im Querschnitt angeboten. Dies ermöglicht es unter anderem, eine Aufstellfläche für Linksabbiegender in die Luitpoldstraße anzubieten. Während das Längsparken entlang des Alten Botanischen Gartens entfällt, bleibt das Angebot auf der Südseite zwischen Lenbachplatz und Luisenstraße bestehen. Östlich der Ottostraße wird eine Fuß- und Radquerung über den Lenbachplatz sowie östlich der Luitpoldstraße eine signalisierte Fuß-/Radquerung geschaffen. Entlang der Bayerischen Börse kann aufgrund der Platzverhältnisse sowie der schützenswerten Bäume der Radweg mit 2,30 m und lediglich einem Sicherheitstrennstreifen von 50 cm geführt werden. Am Knotenpunkt mit der Luisenstraße erfolgt der Abfluss des Kfz-Verkehrs Richtung Westen über zwei Fahrspuren und Richtung Osten über eine Fahrspur, da bereits am Knotenpunkt mit der Dachauer Straße im Zufluss der Marsstraße Richtung Osten nur eine Geradeausspur angeboten wird.

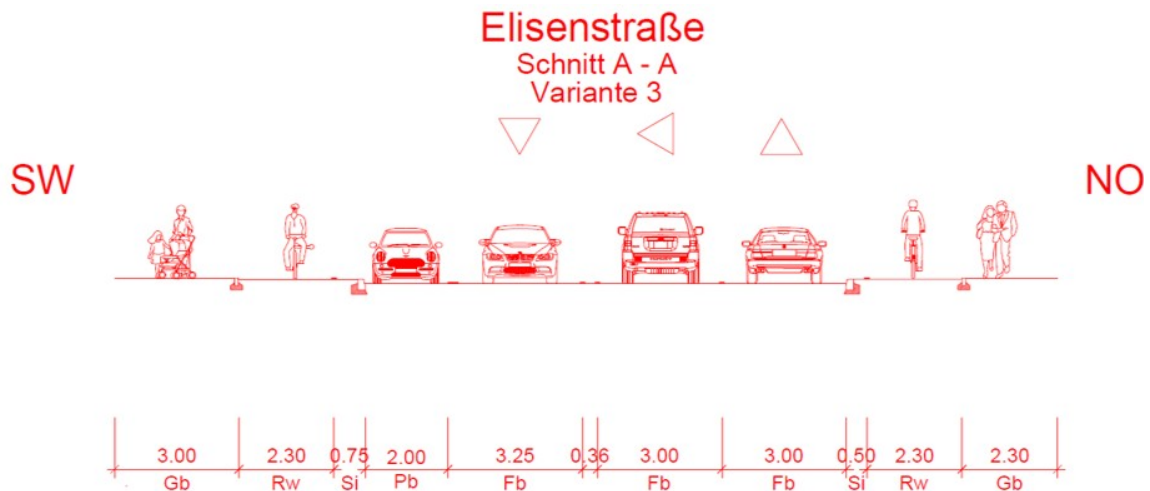


Abbildung 5: Schematische Darstellung Schnitt A-A der Variante 3 Elisenstraße östlich Luitpoldstraße (Quelle: Schönberg Ingenieure)

Variante 4 (vgl. Anlage 4)

Variante 4 sieht einen radschnellwegkonformen baulichen Radweg auf beiden Seiten der Elisenstraße für die dort künftig verlaufende Radschnellverbindung zwischen München und Fürstenfeldbruck vor. Im Westast des Lenbachplatzes kann jedoch auf einer Länge von ca. 70m die Regelbreite für Radschnellwege von 3,0m plus 75cm Sicherheits-trennstreifen nicht angeboten werden. Auf dieser Länge wird ein baulicher Radweg von 2,85m plus 50cm Sicherheitstrennstreifen eingerichtet. Für den Kfz-Verkehr werden auf der Strecke drei Fahrstreifen entsprechend Variante 3 im Querschnitt angeboten. Das Längsparken entfällt im gesamten Planungsumgriff, entsprechend der Variante 2. Alternative Standorte für die Krankentransporte auf Höhe der Elisenstraße 3 sowie eine Alternative für den Behindertenstellplatz östlich der Luitpoldstraße können geschaffen werden; die Andienung des Elisenhofes mit Krankentransporten erfolgt über die Tiefgarage, für den Behindertenstellplatz wird in der Luitpoldstraße eine Alternative angeboten. Östlich der Ottostraße wird eine Fuß- und Radquerung über den Lenbachplatz sowie östlich der Luitpoldstraße eine signalisierte Fuß-/Radquerung geschaffen. Entlang der Bayerischen Börse kann aufgrund der Platzverhältnisse sowie der schützenswerten Bäume der Radweg nur mit 2,30 m und einem Sicherheitstrennstreifen von 50 cm geführt werden. Am Knotenpunkt mit der Luisenstraße erfolgt der Abfluss des Kfz-Verkehrs Richtung Westen über zwei Fahrspuren und Richtung Osten über eine Fahrspur, da bereits am Knotenpunkt mit der Dachauer Straße im Zufluss der Marsstraße Richtung Osten nur eine Geradeausspur angeboten wird.

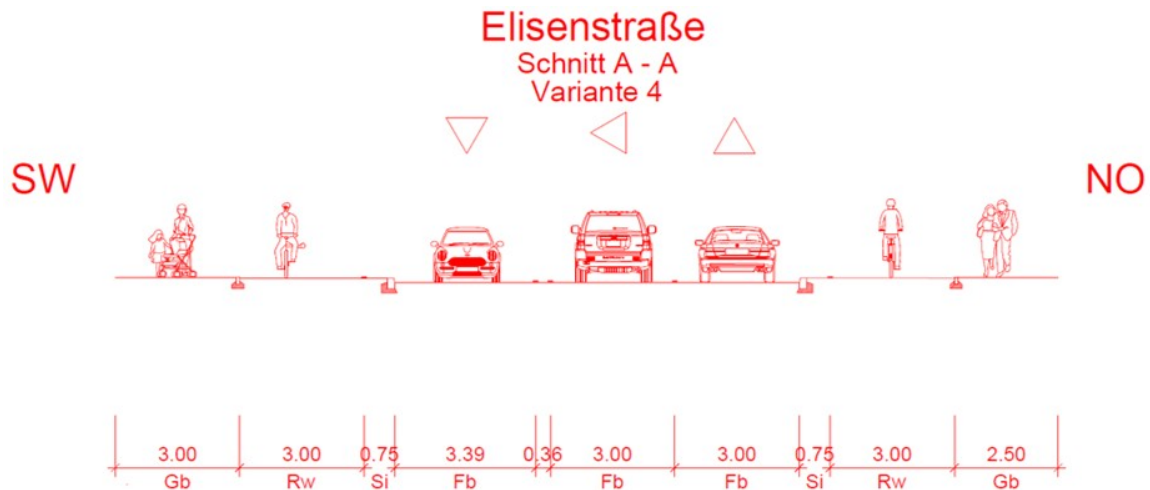


Abbildung 6: Schematische Darstellung Schnitt A-A der Variante 4 Elisenstraße östlich Luitpoldstraße (Quelle: Schönberg Ingenieure)

Variante 5 (vgl. Anlage 5)

In Variante 5 werden entsprechend der Variante 4 RSV-konforme Radwege zugrunde gelegt. Abweichend zur Variante 4 werden östlich der Luitpoldstraße entlang der Justizgebäude außerhalb der erforderlichen Kfz-Aufstellbereiche im Zufluss zum Lenbachplatz sowie der Aufweitung für Linksabbiegender am Knotenpunkt zur Luitpoldstraße Flächen für Radabstellplätze (ca. 15 Stück) und ca. 10 Stellplätze für den Kfz-Verkehr geschaffen. Entgegen zu den Varianten 1 bis 4 kann auf Höhe der Bayerischen Börse der Radweg mit 2,80 m zuzüglich 0,75 m Sicherheitstrennstreifen sowie der Gehweg mit einer Breite von 2,35 bis 2,70 m gestaltet werden, da der geradeausfahrende und rechtsabbiegender Verkehr in Variante 5 auf einer gemeinsamen Spur von 3,50 m geführt wird. Durch ein Verlegen der Mittelinseln zwischen Ottostraße und den Tramgleisen nach Süden kann für Radfahrende zwischen Ottostraße und Sophienstraße eine Breite bis zu 5,75 m plus 0,75 m Sicherheitstrennstreifen erzielt werden. Eine Spurreduktion im Zufluss der Sophienstraße auf eine Geradeaus-Rechtsfahrbahn ermöglicht hier im Zu- und Abflussbereich die Gestaltung von breiteren Radfahrstreifen sowie für die linksabbiegenden Radelnden auf dem Alstadtrading komfortablere und sicherere Aufstellflächen. Östlich der Luitpoldstraße kann ein Baum gepflanzt werden. Im weiteren Verlauf Richtung Osten sind Baumpflanzungen wegen der vorhandenen Sparten (Schmutzwasserkanal) voraussichtlich nicht möglich. In der weiteren Planung wird jedoch in Abstimmung mit der MSE geprüft, ob weitere Baumpflanzungen in der Parkbucht, z.B. am östlichen Ende, möglich sind. Entlang der Baumstandorte und der Abstellflächen für Räder und Kfz wird der fließende Kfz-Verkehr auf je einer Fahrspur geführt. Die Variante 5 wurde in enger Abstimmung mit der Branddirektion ausgearbeitet, sodass seitens Branddirektion keine Einwände bestehen. Die Branddirektion hat der zweispurigen Fahrbahn in der Eli-

senstraße auf einem kurzen Abschnitt entlang der Justizgebäude zugestimmt, da sowohl die Anforderungen an die Mindestfahrbahnbreiten erfüllt sind, als auch die Anleierung von Gebäuden unter Berücksichtigung der geplanten Fahrbahnbreite weiterhin gewährleistet ist.

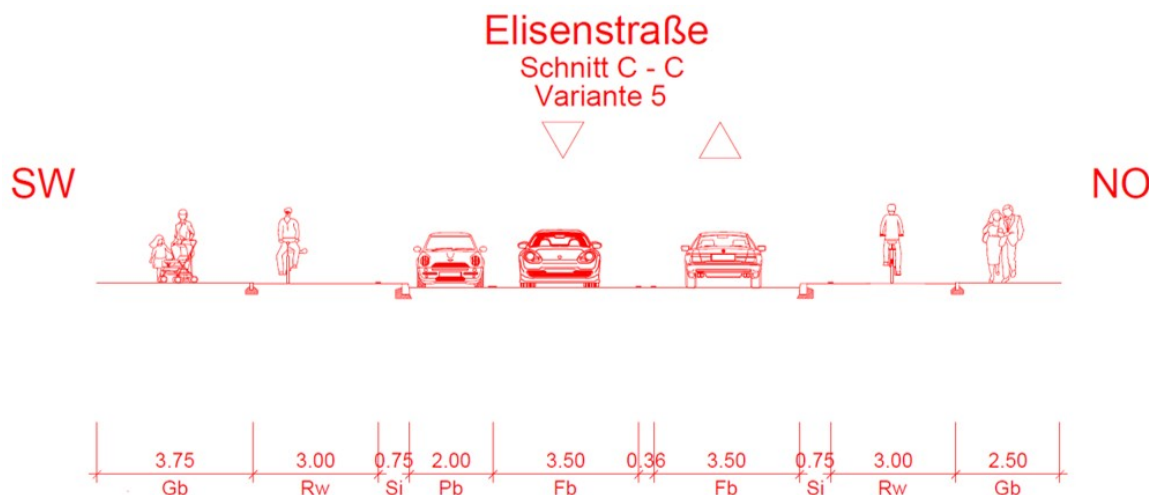


Abbildung 7: Schematische Darstellung Schnitt C-C der Variante 5 Elisenstraße östlich Luitpoldstraße (Quelle Schönenberg Ingenieure)

2.2 Weitere Randbedingungen

Fuß- und Radquerung östlich der Ottostraße:

Östlich der Ottostraße wird eine Fuß- und Radquerung über den Lenbachplatz vorgeschlagen. Unter den Aspekten der Verkehrssicherheit wird für diese Querung eine hohe Notwendigkeit gesehen. Hierzu wird auch auf die Erkenntnis der Unfallkommission vom 14.02.2022 verwiesen: „Alle Beteiligten waren sich in der Einschätzung einig, dass mangelnde Querungsmöglichkeiten generell zum verbotswidrigen Befahren von Radwegen in die falsche Richtung beitragen können. Eine Optimierung der Querungsmöglichkeiten für Radfahrende im Zuge der Beplanung der Sonnenstraße würde daher seitens der Unfallkommission begrüßt werden“.

Da diese Querung auch das Trambahnplanum betrifft, ist von der technischen Aufsichtsbehörde eine Stellungnahme erforderlich. Die Einleitung eines entsprechenden Genehmigungsverfahrens (Planfeststellungsverfahren, Lichtraumgutachten) wird mit diesem Beschluss beantragt. Hierzu ist auch die Unterstützung der Stadtwerke München GmbH (SWM) erforderlich. Des Weiteren ist zu beachten, dass im Zuge des Boulevards Sonnenstraße u.a. die Rahmenbedingungen für den ÖPNV noch zu konkretisieren sind und aufgrund dessen aus Sicht der SWM eine temporäre Lösung angestrebt werden sollte. Dabei sind für sichere Querungen für Fuß und Rad entsprechende Markierungen sowie

z.B. Sperrblenden einzurichten. Auch für eine solche Übergangslösung ist ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Die Einbeziehung des Lenbachplatzes ist auch unter dem Gesichtspunkt einer zeitnahen Erneuerung der LSA-Steuergeräte (Lichtsignalanlagen) sinnvoll.

Um eine zeitnahe Umsetzung der Radentscheidmaßnahme zur Elisenstraße zu sichern, soll die Fuß-/Radquerung über den Lenbachplatz unabhängig davon vorangetrieben werden.

Fuß- und Radquerung über die Elisenstraße östlich der Luitpoldstraße

Östlich der Luitpoldstraße wird eine signalisierte Fuß- und Radquerung über die Elisenstraße eingerichtet und damit zwischen der Luisenstraße und dem Lenbachplatz eine weitere sichere Querung für Fuß- und Radverkehr geschaffen.

Gehbahnbreiten:

Im gesamten Abschnitt können weitestgehend normgerechte Gehbahnbreiten angeboten werden. In einigen Abschnitten können die Breiten gegenüber dem Bestand auch verbessert werden. Auf Höhe des Karl-Stützel-Platzes kann mit der Planung in einem kurzen Abschnitt auf der Nordseite nur eine Gehwegbreite von 1,50 m konzipiert werden. In wie weit diese Engstelle durch einen Eingriff in die Grünanlage bzw. durch eine Verschmälerung des Radwegs optimiert werden kann wird im Rahmen der weiteren Planungen geprüft.

Zählschleifen für Radverkehr am Lenbachplatz:

Am Lenbachplatz werden in den Zu- und Abflüssen aus/von Osten, Süden und Westen im Rahmen des Umbaus der Lichtsignalanlage Zählschleifen für Radfahrende auf den Radwegen eingebaut. Diese neuen Zählschleifen werden im Rahmen des Austauschs der Steuergeräte und der Umplanung der Knotenpunkte vom Mobilitätsreferat angeordnet und in die LSA-Abläufe eingebunden. Neben einer kontinuierlichen Datenerfassung des Radverkehrs können damit auch in den Zuflüssen Grünzeiten entsprechend der Nachfrage des Radverkehrs angepasst werden.

Roteinfärbung:

In den Schauplänen sind die Radquerungen an Knotenpunkten in Rot dargestellt. Diese Darstellung ist als nachrichtlich zu verstehen. Wie die Roteinfärbung an den Knotenpunkten ausgestaltet wird, wird im Rahmen der Markierungsplanung erfolgen.

Fußquerung über die Maxburgstraße

Vom Stachus her kommend soll die Fußquerung über die Maxburgstraße durch eine Gehwegnase enger gefasst und möglichst senkrecht zur Straßenachse der Maxburgstraße ausgestaltet werden. Eine signalisierte Fußgängerquerung ist aus Sicht des Mobi-

litätsreferates hier nicht erforderlich. Der Wunsch nach einer Verbesserung für die zu Fuß Gehenden wurde bereits im Zuge der Planungen zur Radschnellverbindung Münchner Norden (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721) geäußert und kann nun mit den Planungen zur Elisenstraße mit berücksichtigt werden. Auf der Gehwegnase wird zwischen Fuß- und Radweg eine Grünfläche konzipiert, damit sich der Fußverkehr Richtung Norden am Fußweg (nördlich der Maxburgstraße etwas zurückgesetzt) und nicht am Radweg orientiert. Das Pflanzen eines Baumes in der Grünfläche südlich der Maxburgstraße, das von der Grünplanung als wünschenswert erachtet wird, wird vom Mobilitätsreferat aus Verkehrssicherheitsgründen, v.a. wegen der Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen abgelehnt. Anderweitige Begrünungsmaßnahmen auf dieser Fläche werden im weiteren Verlauf der Planung geprüft. Durch diese Gehwegnase wird vsl. auf der Nordostseite des Münchner Künstlerhauses ein Stellplatz entfallen.

Telekomschächte an der Luisenstraße:

Der Rückbau des freilaufenden Rechtsabbiegers an der Elisen-/ Luisenstraße wird vsl. mit einem erhöhten Bauaufwand verbunden sein. In der Dreiecksinsel sind 3 Telekomschächte, die unterirdisch größer sind als an der Oberfläche. Der technische Umbau der Schächte erfordert eine aufwendige Anpassung und wird im Zuge der Baumaßnahme in Abstimmung mit der Telekom durchgeführt.

Gestaltung durch Bordstein abgetrennte Radwege auf Fahrbahnniveau:

Im Streckenabschnitt zwischen Lenbachplatz und Luisenstraße sollen anstatt baulicher Radwege kostengünstigere durch Bordstein abgetrennte Radwege auf Fahrbahnniveau angelegt werden. Dies wäre in Variante 3 entlang der Nordseite und in Variante 4 auf beiden Seiten umsetzbar. In Variante 5 könnte diese Ausgestaltung auf der Nordseite sowie auf der Südseite zwischen Luisenstraße und Luitpoldstraße zugrunde gelegt werden. Die Bordsteinelemente ersetzen mit einer Breite von 50 cm bzw. 75 cm den Sicherheitstrennstreifen. Dadurch müssten die bestehenden Bordsteine sowie die Entwässerungseinrichtungen nicht verändert werden. Die Bordsteinelemente sind entlang der Strecke unterbrochen und gewähren somit eine Entwässerung der Fahrbahn. Abbildung 8 stellt diese Ausgestaltungsmöglichkeit dar. Die konkrete Kostenersparnis kann laut Aussage des Baureferates erst im Rahmen der weiteren Projektplanung ermittelt werden.

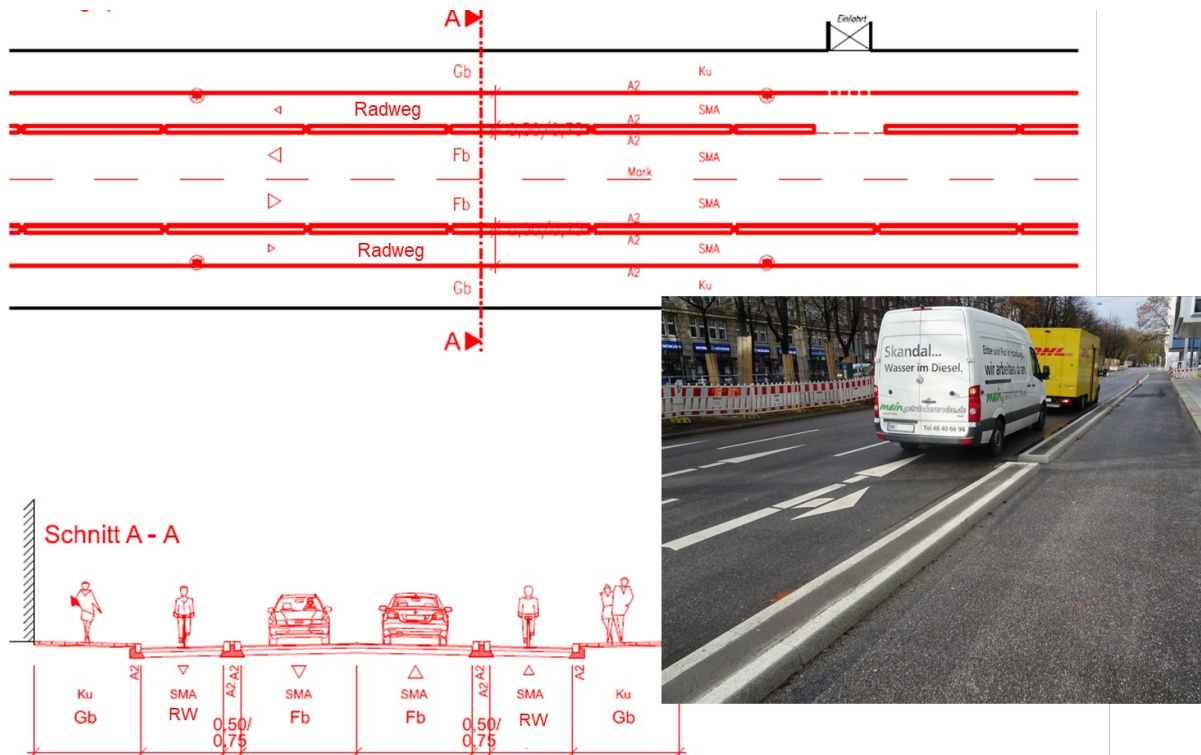


Abbildung 8 Systemskizze für Radweg auf Fahrbahnniveau getrennt durch Bordstein (Quelle ARGUS Stadt und Verkehr, 2022)

Mögliche Auswirkungen auf den ÖPNV:

Mittels entsprechend angepasster Signalisierung soll im Planungsumgriff die bestehende ÖV-Beschleunigung für Tram und Bus nicht beeinträchtigt bzw. reduziert werden, um die Attraktivität des Nahverkehrs aufrecht zu erhalten. An der neuen östlichen Fußgängerfurt werden die Grünzeiten für Fußverkehr und Radfahrende zu gewissen Beeinträchtigungen der ÖV-Beschleunigung führen. Diese werden aus fachlicher Sicht an dieser Stelle in Kauf genommen.

An den betroffenen Knotenpunkten Dachauer Straße, Luisenstraße und Lenbachplatz ist mittels angepasster Signalisierung eine Überstauung zu vermeiden, so dass die querenden Bus- und Tramverkehre im Rahmen ihrer Freigabezeiten nicht behindert werden. Des Weiteren ist zu beachten, dass künftig vom Odeonsplatz/Briennerstraße her eine Buslinie Richtung Karlsplatz geführt werden soll.

Mögliche Auswirkungen auf den ruhenden Kfz-Verkehr:

In Variante 1 können die heutigen Stellplätze erhalten werden. Bei den Varianten 2 und 4 entfallen alle Kfz-Stellplätze. In den Varianten 3 und 5 entfallen die Stellplätze entlang des Alten Botanischen Gartens; entlang der Justizgebäude werden in der Variante 3 ca. 30 und in der Variante 5 ca. 10 Stellplätze erhalten.

Bei einer Umsetzung der Varianten 2-5 ist mit Auswirkungen auf die Stadt München als Filmstadt zu rechnen. Bisher spielt die Elisenstraße mit den Parkflächen an der Nord- und Südseite eine wichtige Rolle bei Filmdrehs in der Innenstadt als sog. Basisfläche (Stellflächen für Aufenthaltsmobile, Garderobe, Maskenmobil, Catering etc.). Diese Flächen würden für Filmproduktionen wegfallen, ohne dass eine adäquate Alternative in naher Umgebung vorhanden ist. Als möglicher alternativer Standort könnte auf Flächen in der Sophienstraße zurückgegriffen werden. Diese bieten jedoch keine vergleichbare Stellfläche, so dass damit eine zeitgleiche Unterbringung mehrere Filmteams nicht mehr möglich ist. Zudem ist dort der direkte Kontakt zur Anwohnerschaft gegeben, dies bietet potentiell Konfliktpotential aufgrund von möglichem Lärm und Platzproblemen.

Mögliche Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr:

Die Varianten 3, 4 und 5 sehen im Streckenabschnitt zwischen Dachauer Straße und der Verflechtung westlich der Luitpoldstraße anstatt der jetzigen zwei Kfz-Fahrsuren nur noch eine Fahrspur Richtung Osten vor. Im Zuge dessen muss ggf. während der Spitzenstunden im Zufluss der Marsstraße Richtung Osten entsprechend der Verkehrszahlen aus dem Jahr 2011 (ohne Weißmarkierung) mit einer Verringerung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr von rund 35% gerechnet werden. Das bedeutet demnach, dass dort künftig anstatt ca. 1.000 geradeaus fahrender Kfz nur noch rund 650 Kfz während der Spitzenstunde fahren können. Daher wird vorgeschlagen, am Knotenpunkt Marsstraße / Seidlstraße den Verkehr stadteinwärts signaltechnisch zu drosseln. Es wird davon ausgegangen, dass es dadurch zu Verlagerungen auf andere Verkehrsarten, v.a. Öffentlicher Verkehr und Radverkehr, andere Fahrtrouten sowie zu zeitlichen Verlagerungen des Kfz-Verkehrs kommen wird. Die Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr wird dadurch weitgehend in ausreichendem Umfang beibehalten. Für die Aufstellflächen des Kfz-Verkehrs im westlichen Zufluss zum Lenbachplatz werden in Variante 5 ca. 80 m vorgesehen. Im Zufluss östlich der Ottostraße wird in Variante 5 der Geradeausverkehr sowie der rechtsabbiegende Verkehr auf einer gemeinsamen Spur geführt. Ein gewisser Rückstau während der Spitzenstunden wird für den damit gewonnenen Flächengewinn zugunsten des Fuß- und Radverkehrs auf Höhe der Bayerischen Börse in Kauf genommen. Die Aufstellfläche für Linksabbiegende Kfz von der Elisenstraße in die Luitpoldstraße (Zufahrt zu Parkhaus Luitpold und Karstadt TG) ist mit rund 20 m konzipiert.

Aktuelle Zählungen aus dem Jahr 2021, mit noch gewissen Einflüssen durch die Pandemie, ergaben, dass der Kfz-Verkehr im Vergleich zu 2011 ca. 30-35% abgenommen hat. Somit kann die LSA mit einer Spurreduktion von zwei auf eine Fahrspur Richtung Osten ca. 700 Kfz/Stunde Richtung Osten abwickeln und ist damit leistungsfähig. Dauerhafte und über das bestehende Maß hinausgehende Überlastungserscheinungen werden nicht erwartet.

Mittel- bis langfristig geht das Mobilitätsreferat von einer generellen Abnahme des motorisierten Individualverkehrs in den Innenstadtbereichen aus. Um das Ziel der Verkehrswende umsetzen zu können, können in einer Übergangsphase v.a. im Kfz-Verkehr Leistungseinbußen nicht immer ausgeschlossen werden. Eine sukzessiv eintretende Veränderung der Mobilität, die sich durch Verlagerung auf andere Verkehrsarten, v.a. Öffentlicher Verkehr und Radverkehr, durch vermiedenen, räumlich bzw. zeitlich verlagerten Verkehr begründen lässt sowie durch eine Reduktion des täglichen Berufsverkehrs infolge von Homeoffice, wird die vorübergehenden Engpässe wieder ausgleichen. Hier sei auf den Stadtratsbeschluss „Mobilitätsstrategie 2035“ verwiesen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507 vom 23.06.2021).

Berücksichtigung von Radschnellverbindungen allgemein – derzeitiger Stand bei der Radschnellverbindung München – Fürstenfeldbruck:

Am 27.04.2022 wurde der Stadtratsbeschluss „Radschnellverbindungen in München und Umland“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04418) beschlossen. Dabei werden die Dienststellen der Landeshauptstadt München sowie die Stadtwerke München GmbH gebeten, die Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen (RSV) bei Neu- und Umplanungen, die auf den Strecken der fünf radialen Bestvarianten liegen, soweit möglich zu berücksichtigen. Das bedeutet, dass die Qualitätsstandards (z.B. Radwegbreite, Sicherheitstrennstreifen) von Radschnellverbindungen bei Neu- und Umplanungen im Straßenraum, die auf den Strecken der Bestvarianten liegen, stets zu berücksichtigen sind (Kapitel 3.7. und Antragspunkt 7). Dies begründet sich durch die grundsätzliche Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit der RSV-Trassen, sodass nach und nach alle fünf RSV-Trassen umgesetzt werden können.

Zur RSV nach Fürstenfeldbruck: Die Herstellung der Wegeverbindung nördlich der Bahntrasse zwischen der Unterführung Donnersbergerbrücke und Menagerieweg ist abhängig vom Bauende der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Zudem sind Radwegplanungen in der Eichenauer Straße wiederum abhängig vom drei- oder viergleisigen Ausbau der S4 Richtung Fürstenfeldbruck. Aus diesen Gründen wird eine vertiefte Planung und Umsetzung dieser Trasse zunächst nicht priorisiert. Eine Umsetzung der Radschnellverbindung ist aufgrund der Abhängigkeit zu den Planungen der 2. S-Bahnstammstrecke in absehbarer Zeit nicht möglich. Dennoch wird eine Realisierung aufgrund des hohen positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses empfohlen.

Gleiches gilt auch für die Weiterführung der RSV im Landkreis Fürstenfeldbruck. Auch hier wurde die grundsätzliche Trassenführung der RSV beschlossen, aber bislang keine weiteren Schritte eingeleitet, da auch hier der drei- bzw. viergleisige Ausbau der S4 nach Fürstenfeldbruck für die Radverkehrsführung entscheidend ist.

Mögliche Auswirkungen auf den Baumbestand:

In allen Varianten sind die bestehenden Bäume nicht betroffen. In der Variante 5 ist östlich der Luitpoldstraße die Neupflanzung eines Baumes möglich. Im weiteren Verlauf der Aufstellflächen für den ruhenden Rad- und Kfz-Verkehr Richtung Lenbachplatz sind aufgrund der Spartenlage (Schmutzwasserkanal verläuft direkt unter den Aufstellflächen) nach derzeitigem Kenntnisstand keine weiteren Baumpflanzungen möglich. Ggf. müssen bei der Neupflanzung Wurzelschutzmaßnahmen getroffen werden. Weitere potenzielle Ersatz- bzw. Neupflanzungen werden in der weiteren Planung vom Baureferat geprüft und das Ergebnis umgesetzt.

Das Pflanzen eines Baumes in der Grünfläche südlich der Maxburgstraße, das von der Grünplanung als wünschenswert erachtet wird, wird vom Mobilitätsreferat aus Verkehrssicherheitsgründen, v.a. wegen der Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen abgelehnt. Anderweitige Begrünungsmaßnahmen auf dieser Fläche werden im weiteren Verlauf der Planung geprüft.

Mögliche Auswirkungen auf Lärm und Luft:

Auswirkungen auf Lärm und Luft werden nach Einschätzung der Verwaltung mit Realisierungsbeginn der Maßnahme in gewissen Umfang, jedoch zeitbegrenzt, auftreten. Das Ziel, mindestens 80% des Verkehrs auf dem Münchner Stadtgebiet bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kfz, den Öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr abzuwickeln (beschlossen am 25.01.2017 mit der Übernahme des Bürgerbegehrens „Sauba sog I“ vom Stadtrat (14-20 / 07383) und Bekräftigung dieser Absichtserklärung im Stadtratsbeschluss „Mobilitätsstrategie 2035“ vom 23.06.2021 (20-26 / V 03507)) kann mit dieser Maßnahme unterstützt werden. Es wird nach einer ersten überschlägigen Abschätzung davon ausgegangen, dass mit dieser Maßnahme die Auswirkungen auf Lärm und Luft in einem vertretbaren Rahmen ohne Überschreitung bestehender Grenzwerte liegen werden.

Hinsichtlich der Lärmbelange ist das Baureferat als Baulastträger gesetzlich verpflichtet für den durch bauliche Maßnahmen umzugestaltenden Abschnitt der Elisenstraße eine Prüfung nach 16.BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durchzuführen.

Stadtklimatische Belange wie die Fällung von Bäumen sind in der Elisenstraße nicht betroffen.

2.3 Beurteilung der Varianten

Aus Gründen des Brandschutzes wird seitens der Branddirektion Variante 1 ausgeschlossen, da nur eine Fahrspur je Richtung die Erreichbarkeit und ein zügiges Durch-

kommen in Notfällen nicht sicherstellt. Daher wird im weiteren Verlauf Variante 1 nicht weiter betrachtet. Bei den Varianten 2 bis 5 gibt es Seitens der Branddirektion keine Einwände.

In Tabelle 1 sind die Varianten 2, 3, 4 und 5 dem Bestand gegenübergestellt.

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Varianten 2, 3, 4 und 5 zum Bestand

Indikator/ Variante	Bestand	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
Radinfrastruktur	Radwege zwischen Dachauer und Luisenstraße, RFS zwischen Luisenstraße und Lenbachpl.	REM-konform, durchgängig bauliche Radwege (2,3m)	REM-konform, durchgängig bauliche Radwege (2,3m)	Radschnellverbindungs-konform durchgängig bauliche Radwege (3m)	Radschnellverbindungs-konform durchgängig bauliche Radwege (3m)
Fußverkehr	weitgehend breite Fußwege	Abschnitts-weise Ver-schmälerung der Fußwege	Abschnitts-weise Ver-schmälerung der Fußwege	Abschnitts-weise Ver-schmälerung der Fußwege	Insgesamt Ver-besserung der Aufenthalts-qualität
Querungsmöglichkeiten	wenig Querungsmöglichkeiten	neue Querung am Lenbachpl. östlich Ottostraße, sowie auf Höhe der Luitpoldstraße	neue Querung am Lenbachpl. östlich Ottostraße, sowie auf Höhe der Luitpoldstraße	neue Querung am Lenbachpl. östlich Ottostraße, sowie auf Höhe der Luitpoldstraße	neue Querung am Lenbachpl. östlich Ottostraße, sowie auf Höhe der Luitpoldstraße
Baumbestand/Begleitgrün		bleibt unverändert	bleibt unverändert	bleibt unverändert	Neupflanzung von 1 Baum
ÖPNV	Gute ÖV-Beschleunigung	ÖV-Beschleunigung durch Fuß-/Radquerung am Lenbachplatz beeinflusst	ÖV-Beschleunigung durch Fuß-/Radquerung am Lenbachplatz beeinflusst	ÖV-Beschleunigung durch Fuß-/Radquerung am Lenbachplatz beeinflusst	ÖV-Beschleunigung durch Fuß-/Radquerung am Lenbachplatz beeinflusst
Kfz-Verkehr Strecke	eine Fahrspur je Richtung (zweistreifig)	zwei Fahrspuren je Richtung (vierstreifig)	dreistreifig	dreistreifig	Außerhalb der Aufstellflächen der Knotenbereiche eine Fahrspur je Richtung
Kfz-Verkehr Knotenpunkte	leistungsfähige und sichere Abwicklung möglich	leistungsfähige und sichere Abwicklung möglich	Einschränkung der Leistungs-fähigkeit am Knotenpunkt Dachauer Straße wäh-rend morgend-	Einschränkung der Leistungs-fähigkeit am Knotenpunkt Dachauer Straße wäh-rend morgend-	Einschränkung der Leistungs-fähigkeit am Knotenpunkt Dachauer Straße wäh-rend morgend-

			licher Spitzenstunde a)	licher Spitzenstunde a)	licher Spitzenstunde a)
ruhender Kfz-Verkehr	ca. 85 Stellplätze	Entfall aller Stellplätze c)	Erhalt von ca. 30 Stellplätzen	Entfall aller Stellplätze c)	Erhalt von ca. 10 Stellplätzen c)
Radabstellplätze			ca. 30 b)		ca. 15
Kostenfaktor		11,6 bis 13,8 Mio. €	11,6 bis 13,8 Mio. € d)	11,6 bis 13,8 Mio. € d)	11,6 bis 13,8 Mio. € d)

a): Verringerung der Leistungsfähigkeit am KP Marsstraße/Dachauer Straße Richtung Osten um ca. 35% (gemäß Zählung von 2011) bzw. entsprechend Zählung Oktober 2021 noch leistungsfähig.

b): Umwandlung von Stellplätzen in Radabstellplätze

c): Verlegung der Stellplätze Krankentransporte sowie des Behindertenstellplatzes in die Luitpoldstraße

d): Eine konkrete Kostenersparnis bei durch Bordstein abgetrennten Radwegen auf Fahrbahnniveau kann laut Aussage des Baureferates erst im Rahmen der weiteren Projektplanung ermittelt werden.

2.4 Vorzugsvariante

Variante 5

Unter dem Aspekt, dass nach Fertigstellung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke die Umsetzung einer Radschnellverbindung München – Fürstenfeldbruck realisiert werden könnte und im Abschnitt der Elisenstraße bereits zeitnah die Möglichkeit bestünde, den ersten Abschnitt dieser Radschnellverbindung umzusetzen, wird Variante 5 vorgeschlagen. Im Streckenabschnitt zwischen Lenbachplatz und Luisenstraße sollen entlang des Alten Botanischen Gartens anstatt baulicher Radwege kostengünstigere durch Bordstein abgetrennte Radwege auf Fahrbahnniveau angelegt werden. Diese Lösung könnte auch auf der Südseite zwischen Luisenstraße und Luitpoldstraße erfolgen. Im weiteren Verlauf der Südseite wird der Radweg baulich gestaltet.

Da im Rahmen des Boulevards Sonnenstraße im Bereich des Lenbachplatzes noch einige Kriterien offen sind, wird die Fuß-/Radquerung östlich der Ottostraße zuerst provisorisch mit entsprechend gesicherten Aufstellflächen für Fuß/Rad ausgestaltet und im Zuge der Umsetzung des Boulevards Sonnenstraße erst abschließend umgesetzt. Sowohl für die anzustrebende Übergangslösung als auch für eine spätere dauerhafte Ausgestaltung ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig.

Aufgrund dessen wird eine endgültige Ausgestaltung dieser Fuß-/Radquerung über den Lenbachplatz östlich der Ottostraße von der Radentscheidmaßnahme zur Elisenstraße entkoppelt. Die für die Querung erforderlichen Aufstellflächen werden aber im Zuge der Radentscheidmaßnahme Elisenstraße entsprechend Anlage 5 bereits vorgehalten.

3. Dringlichkeit

Mit dieser Maßnahme wird die Sicherheit und der Komfort für die Radfahrenden erhöht. Des Weiteren werden mit der Umprofilierung der Straße zukunftsweisende, sichere, radschnellwegkonforme Radwege auf beiden Seiten konzipiert. Für zu Fuß gehende und Radfahrende werden auf Höhe der Luitpoldstraße sowie am Lenbachplatz (östlich der Ottostraße) sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen.

4. Rechtliche Bauvoraussetzungen

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

5. Kostenrahmen und Finanzierung

Nach überschlägiger Kostenermittlung liegen die derzeitigen Gesamtkosten inklusive der Kosten für Umbau bzw. Neubau der Lichtsignalanlagen sowie einer Risikoreserve für die vorgeschlagene Vorzugsvariante zwischen 11,6 und 13,8 Mio. €.

Belastbare Kostenangaben des Projekts sind erst im Rahmen der weiteren Projektplanung möglich. Erst hier können Kosten z.B. für Fahrbahnaufbauten, Oberflächenbefestigungen, Entwässerungseinrichtungen, Spartenumverlegungen oder Altlastenentsorgung ermittelt werden.

Für die weitere Projektplanung im Baureferat sind in 2023 Planungsmittel in Höhe von 220.000 € notwendig, die ebenso wie die gesamten Projektkosten aus der Nahmobilitätspauschale finanziert werden. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

Die Verbesserung der Radinfrastruktur ist grundsätzlich förderfähig. Das Baureferat wird im Rahmen des Spartenverfahrens in Abstimmung mit der Stadtkämmerei Fördermöglichkeiten prüfen und die jeweiligen Mittel beantragen sowie die erforderlichen Zustimmungen herbeiführen.

6. Betroffenen & Stellungnahmen

6.1 Städtische Dienststellen

Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die Stadtkämmerei und die Branddirektion/KVR haben der Beschlussvorlage zugestimmt und ihre Mitzeichnung gegeben. Diese sind der Beschlussvorlage mit den Anlagen 6-11 angefügt. Die Referate haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten. Die Stadtwerke München GmbH

wurde bei der Erarbeitung der Beschlussvorlage eingebunden. Deren Stellungnahme liegt als Anlage 12 bei.

Das Baureferat hat in seiner Mitzeichnung der Beschlussvorlage zugestimmt (siehe auch Anlage 6). Die darin genannten Anpassungen sind in dieser Beschlussvorlage eingearbeitet.

Ohne Einwand hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in seiner Mitzeichnung der Beschlussvorlage zugestimmt (siehe auch Anlage 7).

Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat in seiner Mitzeichnung der Beschlussvorlage zugestimmt (siehe auch Anlage 8).

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die Beschlussvorlage mit, sieht jedoch den Wegfall zahlreicher Stellplätze v.a. unter dem Aspekt der Stellplätze für Film- und Fernsehproduktionen kritisch (siehe Anlage 9). Das Mobilitätsreferat weist darauf hin, dass als möglicher alternativer Standort auf Flächen in der Sophienstraße zurückgegriffen werden kann. Dies ist in der Beschlussvorlage im Vortrag unter 2.2 Weitere Randbedingungen, „Mögliche Auswirkungen auf den ruhenden Kfz-Verkehr“ dargestellt.

Die Stadtkämmerei hat in seiner Mitzeichnung der Beschlussvorlage zugestimmt (siehe auch Anlage 10). Da sich gegenüber der Beschlussvorlage zur Elisenstraße vom März 2022 keine wesentlichen finanziellen Änderungen ergeben haben, hat die Mitzeichnung vom 04.05.2022 Bestand.

Die Branddirektion/KVR haben der Beschlussvorlage ohne Einwand zugestimmt (siehe Anlage 11).

Die Stadtwerke München GmbH (SWM) haben am 09.03.2022 ihre Stellungnahme zur Radentscheidungsmaßnahme Elisenstraße abgegeben. Diese Stellungnahme bleibt laut Aussage der SWM vom 14.03.2023 auch für die angepasste Beschlussvorlage gültig, da sich durch die neue Variante keine grundsätzlich neuen Aspekte ergeben haben, die eine erneute Stellungnahme erforderlich machen. Diese liegt dem Beschluss als Anlage 12 bei. Darin wird die Fuß- und Radquerung östlich der Ottostraße aus Gründen der Sicherheit für Fuß/Rad (Querung im Bereich von Weichen [bewegliche Gleisteile]), wegen Beeinträchtigungen der ÖV-Beschleunigung sowie noch offener Punkte im Rahmen des Boulevards Sonnenstraße kritisch bewertet. In Bezug auf eine künftige Buslinie Richtung Karlsplatz wird gebeten zu prüfen, ob die Linksabbiegespuren aus Richtung Lenbachplatz Richtung Sonnenstraße auf 3,25 m verbreitert werden können. Dies wurde nun mit der Vorzugsvariante 5 entsprechend angepasst und von den Stadtwerken positiv aufgenommen.

Prinzipiell stimmt die SWM/ MVG dem Ausbau der Radwege entlang der Elisenstraße zu. Mit Blick auf den vorgeschlagenen Ausbau im Bereich der Fuß- und Radquerung öst-

lich der Ottostraße wird darauf hingewiesen, dass bei der weiteren Planung der Umgestaltung des Straßenraumes ggf. auch eine kostengünstigere Umbauvariante in Betracht gezogen werden könnte (Markierungen der Verkehrsinsel/Radwege anstelle von einem hochwertigen Umbau derselben), um ggf. bei späteren Umbaumaßnahmen bereits aufwendig errichtete Verkehrsanlagen nicht abermals mit hohen Kosten anpassen zu müssen.

Das Mobilitätsreferat begrüßt den Vorschlag der Stadtwerke München, die Fuß- und Radquerung östlich der Ottostraße vorerst provisorisch einzurichten, damit die seit Jahren für erforderlich gehaltene Querungsmöglichkeit zeitnah angeboten werden kann und im Rahmen des Boulevards Sonnenstraße dauerhaft zu gestalten. Inwiefern die beweglichen Weichteilen an der geplanten Querungshilfe problematisch sind, kann allerdings nicht beurteilt werden. Derzeit sind keine Unfälle im Rad- oder Fußverkehr bekannt.

Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die Stadtkämmerei, die Branddirektion/KVR und die Stadtwerke München GmbH haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

6.2 Öffentlichkeitsveranstaltung

Die Öffentlichkeitsveranstaltung für diese Maßnahmen fand am 08.07.2021 statt.

Damit wurde Anwohner*innen, Gewerbetreibenden, Verbänden, dem Bezirksausschuss und interessierten Bürger*innen die Möglichkeit gegeben, über die geplante Maßnahme zu diskutieren.

Zunächst wurde die Bestandssituation dargestellt, anschließend anhand der aktuellen Pläne die radschnellwegkonforme Vorzugsvariante (Variante 4). Auch wurde Variante 3 in ihren Grundzügen erläutert. Ziel war es, ein Meinungsbild der Beteiligten zu der Planung zu erhalten. Über die Chatfunktion konnten alle Interessierten Fragen stellen, an Online-Umfragen teilnehmen und auf diese Weise mitdiskutieren.

Bei der Verwaltung ist viel positives Feedback eingegangen, sowohl für die transparente Information als auch für das coronabedingte Online-Format. Gleichzeitig wurde eine Reihe von Anregungen wie z.B. größere Aufstellflächen für Radfahrende an den Knotenpunkten oder die Führung der Radfahrenden über geschützte Radfahrstreifen bzw. bauliche Radwege für den weiteren Prozess mitgenommen. Die Präsentationsfolien sind auf muenchenunterwegs.de/radentscheid abrufbar.

Bei der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde eine große Bandbreite an Themen wie Details zur Verkehrsführung von MIV und Radverkehr im Kreuzungsbereich, Schaltung der

Lichtsignalanlagen, Planungen im unmittelbaren Umfeld, baulich geschützter Radfahrstreifen statt baulicher Radweg sowie die Umlegung des Behindertenstellplatzes diskutiert.

Die jetzt als Vorzugsvariante favorisierte Variante 5 hat sich im Herbst 2022 als eine Kombination aus Variante 3 und Variante 4 entwickelt und wurde in dieser Form in der Öffentlichkeitsveranstaltung nicht vorgestellt. Eine erneute Einbindung der Öffentlichkeit erfolgte nicht, da mit Variante 5 die Belange des Rad- und Fußverkehrs gegenüber Variante 4 identisch geblieben sind. Die Belange des ruhenden Verkehrs konnten mit Variante 5 gegenüber Variante 4 verbessert werden. Ebenso können in Variante 5 auch noch Radabstellplätze geschaffen werden.

Die Präsentation der Öffentlichkeitsveranstaltung ist mit Anlage 15 dieser Beschlussvorlage angefügt.

6.3 Einbindung Vertreter*innen des Radentscheids München

Den Vertreter*innen des Radentscheides München wurden die Varianten zur Elisenstraße am 26.05.2021 vorgestellt. Dabei wurde die radschnellwegkonforme Variante 4 präferiert. Sollte jedoch dieser Abschnitt vom zeitlichen Bauablauf der gesamten Radschnellverbindung München – Fürstenfeldbruck abhängen, so wäre aus Sicht der Initiatoren als Zwischenlösung auch ein geschützter Radfahrstreifen denkbar. V.a. am Knotenpunkt Lenbachplatz weisen die Vertreter*innen des Radentscheids darauf hin, ausreichende Aufstellflächen für Rad- und Fußverkehr vorzusehen.

Zu den Vorschlägen eines baulich geschützten Radfahrstreifens kann festgehalten werden, dass im Streckenabschnitt zwischen Lenbachplatz und Luisenstraße in den Varianten 2 und 4 alternativ zu baulichen Radwegen auch kostengünstigere durch Bordstein abgetrennte Radwege auf Fahrbahnniveau in Erwägung gezogen werden könnten. In Variante 3 wäre dies auf der Nordseite entlang des Alten Botanischen Gartens denkbar. Bei der favorisierten Variante 4 soll dies im Streckenabschnitt zwischen Lenbachplatz und Luisenstraße umgesetzt werden. Da jedoch auch für baulich geschützte Radwege die Knotenpunkte aufwändig umgestaltet werden müssen, ist dies nicht als Übergangslösung sondern als dauerhafte Ausgestaltung zu verstehen. Im Abschnitt zwischen Luisenstraße und Dachauer Straße müssten für die Errichtung baulich geschützter Radwege sowohl die Knotenpunkte wie auch das Streckenprofil entsprechend umgestaltet werden.

Die jetzt als Vorzugsvariante favorisierte Variante 5 hat sich im Herbst 2022 als eine Kombination aus Variante 3 und Variante 4 entwickelt und wurde in dieser Form bei der Einbindung der Vertreter*innen des Radentscheides München nicht vorgestellt. Eine erneute Einbindung entsprechend des Vorgehens vom Mai 2021 ist im Rahmen dieses

Entscheidungsvorschlages nicht vorgesehen. Parallel zur Mitzeichnung der Fremdreferate wurde auch dem Radentscheid München die Vorzugsvariante z.K. bzw. mit der Bitte um Stellungnahme gegeben.

Die Stellungnahme des Radentscheides München vom März 2023 liegt der Beschlussvorlage als Anlage 13 bei. Diese bezieht sich auf den Abschnitt der Elisenstraße zwischen Dachauer Straße und Sophienstraße. Darin wird insbesondere hingewiesen, an den Knotenpunkten eine stufenfreie Führung der Radwege ohne Bordstein zu beachten. Auch sollen die Aufstellflächen für Linksabbiegende an den Knotenpunkten mehr Raum insbesondere für Lastenräder bieten. Die Gestaltung des Versatzes des Radwegs entlang der Justizgebäude soll mit größeren Radien bzw. einer Aufweitung erfolgen. An der Querung auf Höhe der Luitpoldstraße soll auf der Nordseite die Absenkung des Radweges verlängert werden.

Zum Knotenpunkt Lenbachplatz hat der Radentscheid München am 03.04.2023 eine Stellungnahme abgegeben, die der Beschlussvorlage als Anlage 14 beigefügt ist. Darin wird die Dimensionierung des Knotenpunktes anhand von Bestandszahlen infrage gestellt und hinterfragt, in wie weit die Lichtsignalanlage sowie die Ausgestaltung des Knotens dem künftigen Aufkommen des Radverkehrs (Altstadt-Radring sowie drei Radschnellverbindungen [Dachau, Fürstenfeldbruck, Garching]) und zu erwartender Verkehrsabnahmen im Kfz-Verkehr gerecht wird. Vor allem die Fahrbeziehung von Radfahrenden von Osten nach Süden sieht der Radentscheid hinsichtlich der Signalisierung kritisch und wünscht sich hier ein gleichberechtigtes Durchkommen gegenüber dem Kfz-Verkehr. Als zu schmal wird der Radweg auf Höhe der Bayerischen Börse gesehen. In der Planung zur Radschnellverbindung München Nord ist dieser Radweg auf Höhe der Fußgängerunterführungen mit 2,60 m und 0,50 m Sicherheitstrennstreifen geführt und verengt sich dann zur Ottostraße hin auf 2,30 m. Des Weiteren bittet der Radentscheid um eine höhengleiche Führung des Rad- und Fußweges über die Maxburgstraße sowie eine Verbesserung der Aufstellbereiche für Linksabbiegende Radfahrende.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu der Stellungnahme zur Elisenstraße (Bezug zu Anlage 13) dazu wie folgt Stellung:

Die Verbesserung der Aufstellflächen für Linksabbiegende, die stufenfreie Führung an den Einmündungen sowie die Verbesserung des Versatzes auf Höhe der Justizgebäude werden in der Variante 5 noch angepasst bzw. im Rahmen der weiteren Ausplanung der Vorzugsvariante 5 berücksichtigt.

Zur Stellungnahme des REM vom 03.04.2023 zum Lenbachplatz (Bezug zu Anlage 14) bezieht das Mobilitätsreferat folgende Stellung:

Am Knotenpunkt Lenbachplatz wurde im Zuge der Weißmarkierung (Frühjahr 2021) der Zufluss von Osten her um eine Geradeausspur sowie um eine Linksabbiegespur redu-

ziert. Ebenso wurde im Zufluss von Süden eine Linksabbiegespur zurückgebaut. Mit dieser Dimensionierung des Knotens sowie der Lichtsignalanlage wurde bereits ein deutliches Zeichen für eine Verkehrswende und eine Angebotsverbesserung für Radfahrende gesetzt. Allerdings kann zum jetzigen Zeitpunkt auf Basis der zugrunde gelegten Verkehrsmengen aus Sicherheitsgründen die vom Radentscheid gewünschte zeitgleiche Signalisierung der Linksabbiegenden Kfz- und Radströme von Osten nach Süden nicht erfolgen. Im Zusammenhang der Realisierung des Boulevard Sonnenstraße und einem Fortschreiten der Verkehrswende wird dann auch die Ausgestaltung der Knotenpunkte entsprechend angepasst. Die Verbesserung der Aufstellflächen für Linksabbiegende und die stufenfreie Führung an den Einmündungen werden in der Variante 5 noch angepasst bzw. im Rahmen der weiteren Ausplanung der Vorzugsvariante 5 berücksichtigt. Nach interner Abstimmung im Mobilitätsreferat kann, wie in der Beschlussvorlage unter 2.1 für Variante 5 dargestellt, die kombinierte Geradeaus-/Rechtsabbiegespur von 4,75 m auf 3,50 m reduziert werden. Die gewonnene Breite von 1,25 m kann dem Raum vor der Bayerischen Börse für Fuß- und Radverkehr zugerechnet werden. Ebenso können die Inseln westlich der Ottostraße etwas nach Süden verlegt werden und damit zwischen Ottostraße und Sophienstraße mehr Raum für den Radverkehr erzielt werden.

Hinsichtlich der Forderung des Radentscheides zu einer Verbesserung der Führung der linksabbiegenden Radfahrenden von Osten nach Süden nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Ein „gleichwertiges/gleichzeitiges“ Linksabbiegen vom Lenbachplatz in die Sonnenstraße für Radfahrende und Kfz-Verkehr ginge nur, indem vor dem Lenbachplatz diese Radbeziehung als Radfahrstreifen mit dem Kfz-Verkehr gestaltet wird. Hierzu müsste der Radverkehr im Kurvenbereich den baulichen Radweg verlassen und auf einen Radfahrstreifen im Bereich der Linksabbiegespuren des Kfz-Verkehrs wechseln. Zudem wäre ein KFZ-Fangsignal erforderlich einschließlich einer weiteren Signalisierung des direkt linksabbiegenden Radverkehrs. Von dieser Lösung wird aus Sicherheitsgründen vom MOR abgeraten.

Von der Phasenfolge her wird der Geradeausverkehr Kfz von Osten nach Westen zusammen mit dem der Radverkehr von Osten nach Westen geschaltet. Dieser geradeausfahrende Radverkehr kann ohne weiteren Halt auf die RSV Fürstenfeldbruck fahren. Würde dem geradeausfahrenden Radverkehr zudem – und somit alternativ zu einem Radfahrstreifen in Mittellage - eine direkte Linksabbiegeföhrung ermöglicht, wäre dieser Verkehr gegenüber dem Fußverkehr über die Elisenstraße nicht verträglich (der geradeausfahrende Radverkehr würde in den Querenden Fuß- und Radverkehr fahren). Linksabbiegende Radler*innen müssen sich aus Sicherheitsgründen in der Linksabbiegeaufstellfläche aufstellen und können nur gemeinsam mit dem Fußverkehr über die Elisenstraße sowie dem Kfz- und Radverkehr aus der Sophienstraße geföhrt werden. Aus

Gründen der Phasenfolgepläne/Ablaufpläne kann also auch ein gemeinsames/gleichwertiges Linksabbiegen für Radfahrende nicht angeboten werden. Die genannten Sicherheitsprobleme können vom Mobilitätsreferat nicht verantwortet werden.

6.4 Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 3 Maxvorstadt und des Stadtbezirks 1 Altstadt Lehel sowie der südlich benachbarte Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt wurden gemäß § 9 i. V. m. § 13 der Bezirksausschuss-Satzung angehört. Die Stellungnahme des BA 2 liegt als Anlage 16 vor, die des BA 1 und BA 3 sind zum Zeitpunkt der Versendung der Beschlussvorlagen angefragt und müssen mit Hinweisblättern nachgereicht werden.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt hat sich in seiner Sitzung am 20.06.2023 mit dem Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Elisenstraße befasst und der Maßnahme einstimmig zugestimmt.

Zu der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde der Bezirksausschuss des 3. Stadtbezirkes Maxvorstadt eingeladen.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1, 2 und 3 haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

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 5 als Vorzugsvariante gemäß der unter Kapitel 2 dargestellten Raumaufteilung / Vorplanung für die Maßnahme Elisenstraße wird erteilt. Die Fuß- und Radquerung über den Lenbachplatz östlich der Ottostraße wird gesondert unter Antragspunkt 4 behandelt.
2. Das Baureferat wird gebeten, im Mittelbereich zwischen Luisenstraße und Lenbachplatz auf der Nordseite sowie zwischen Luisenstraße und Luitpoldstraße auf der Südseite entsprechend Punkt 2.2 durch Bordstein abgetrennte Radwege auf Fahrbahnniveau umzusetzen. Auf der Südseite wird der Radweg östlich der Luitpoldstraße baulich gestaltet.
3. Das Baureferat wird gebeten, die Variante 5 der oben genannten Maßnahme entsprechend der Antragspunkte 1 und 2 baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
4. Am Lenbachplatz wird die Fuß- und Radquerung östlich der Ottostraße als Provisorium mit entsprechenden Sicherungseinrichtungen für Fuß- und Radverkehr eingerichtet und im Zuge des Boulevards Sonnenstraße dauerhaft umgesetzt.
5. Für diese Fuß-/Radquerung am Lenbachplatz östlich der Ottostraße ist ein Lichtraumgutachten, ein Genehmigungsverfahren nach §28 PBefG durch Planfeststellungsbehörde und Zustimmungsverfahren nach § 60 BOSTrab bzw. einvernehmliche Abstimmung der signaltechnischen Unterlagen durch das MOR mit der technischen Aufsichtsbehörde (TAB) gemeinsam mit dem BAU, MOR und den Stadtwerke München GmbH (SWM) nötig. Das Baureferat wird gebeten, für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung entsprechend der verkehrsrechtlichen Anordnung für das Provisorium die erforderlichen Planunterlagen zu erstellen.
6. Die Stadtwerke München GmbH (SWM) wird gebeten, nach der Erstellung der erforderlichen Planunterlagen durch das BAU für das Genehmigungsverfahren der Fuß- und Radquerung am Lenbachplatz die Abstimmung mit der TAB gemeinsam mit BAU und MOR einzuleiten.
7. Das Baureferat wird gebeten zu prüfen, in wie weit die Engstelle des Fußwegs am Karl-Stützel-Platz mit einer Breite von nur 1,50 m durch einen Eingriff in die Grünanlage bzw. durch eine Verschmälerung des Radwegs optimiert werden kann und das Ergebnis baulich umzusetzen.

8. Das Baureferat wird gebeten zu prüfen, in wie weit in Abhängigkeit der Lage der Telekomschächte an der Ecke Elisenstraße/ Luisenstraße eine Begrünung gestaltet werden kann und das Ergebnis baulich umzusetzen.
9. 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 1, 2 und 3
3. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
12. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
13. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
14. An das Mobilitätsreferat – GB1
15. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

16. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.11
zum Vollzug des Beschlusses

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen