

Elisenstraße
von der Dachauer Str. zum Lenbachplatz

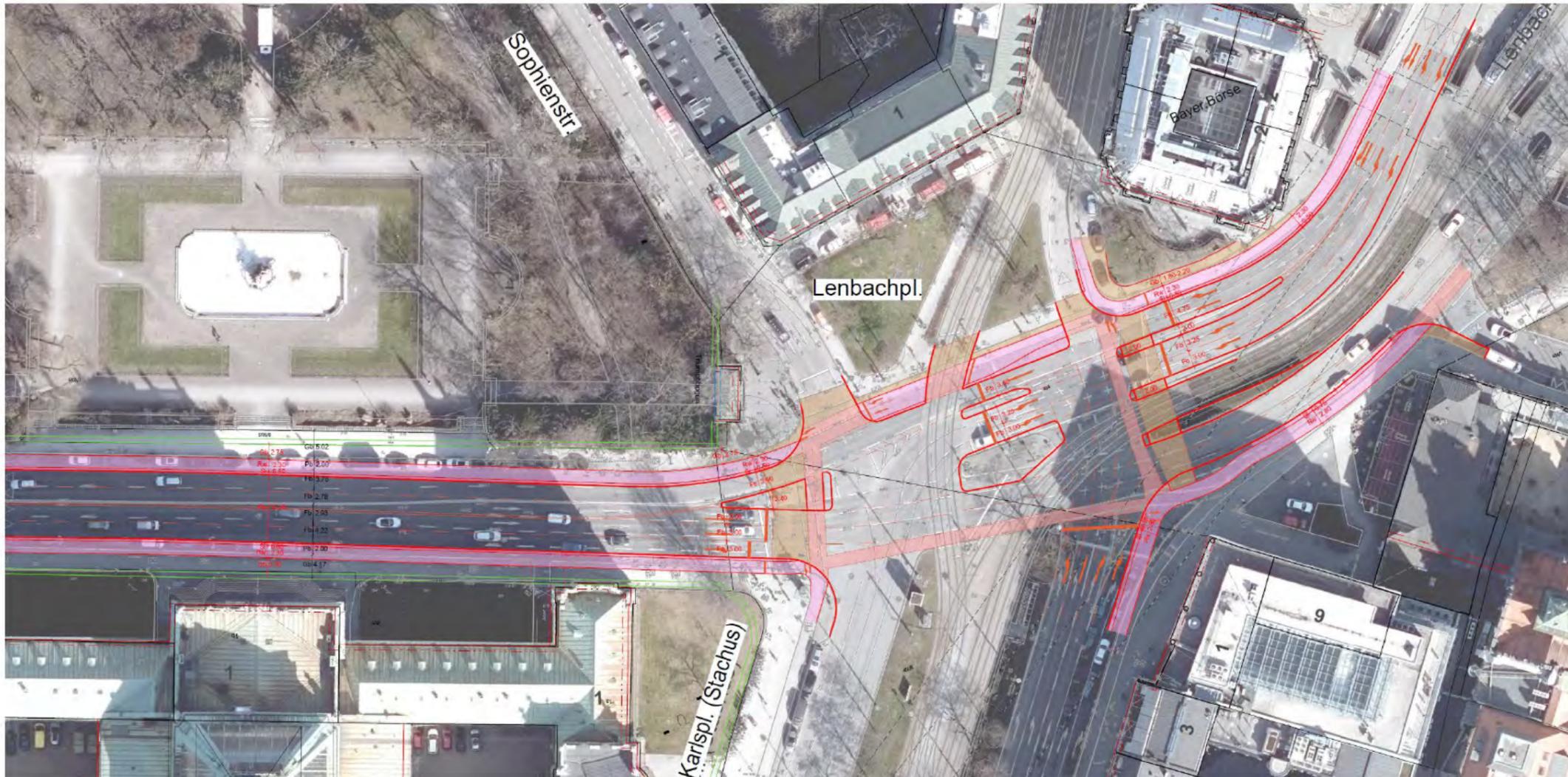
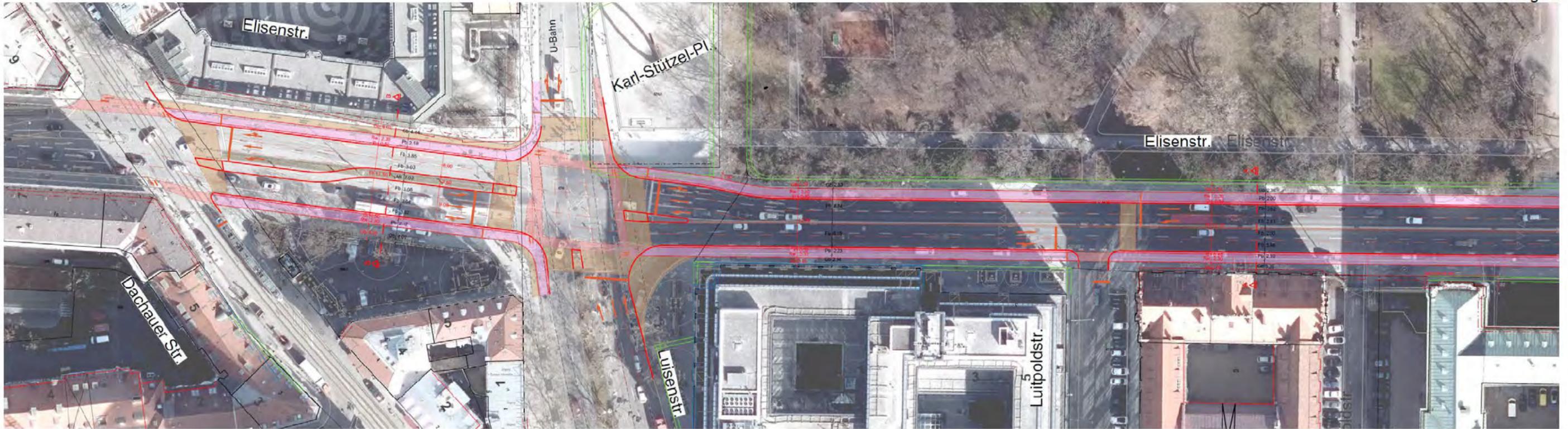
Legende

Planungsempfehlungen	
Bauliche Massnahme	—
Flächenbegrenzung, Bestand	—
Maßkette, Planung	—
Maßkette, Bestand	—
Radfahrstreifen	—
Radweg	—
Sicherheitstrennstreifen	—
Ruhender Verkehr	—
Fußgängerverkehrsfläche	—

Landeshauptstadt München

Raumaufteilung
Elisenstraße
Variante 1

Maßstab: 1:500
München, 21.04.2022





Elisenstraße

von der Dachauer Str. zum Lenbachplatz

Legende

Planungsempfehlungen

Bauliche Massnahme	—
Flächenbegrenzung, Bestand	
Maßkette, Planung	 Glb 2,70
Maßkette, Bestand	 Glb 3,06
Radfahrstreifen	
Radweg	
Sicherheitstrennstreifen	
Fußgängerverkehrsfläche	



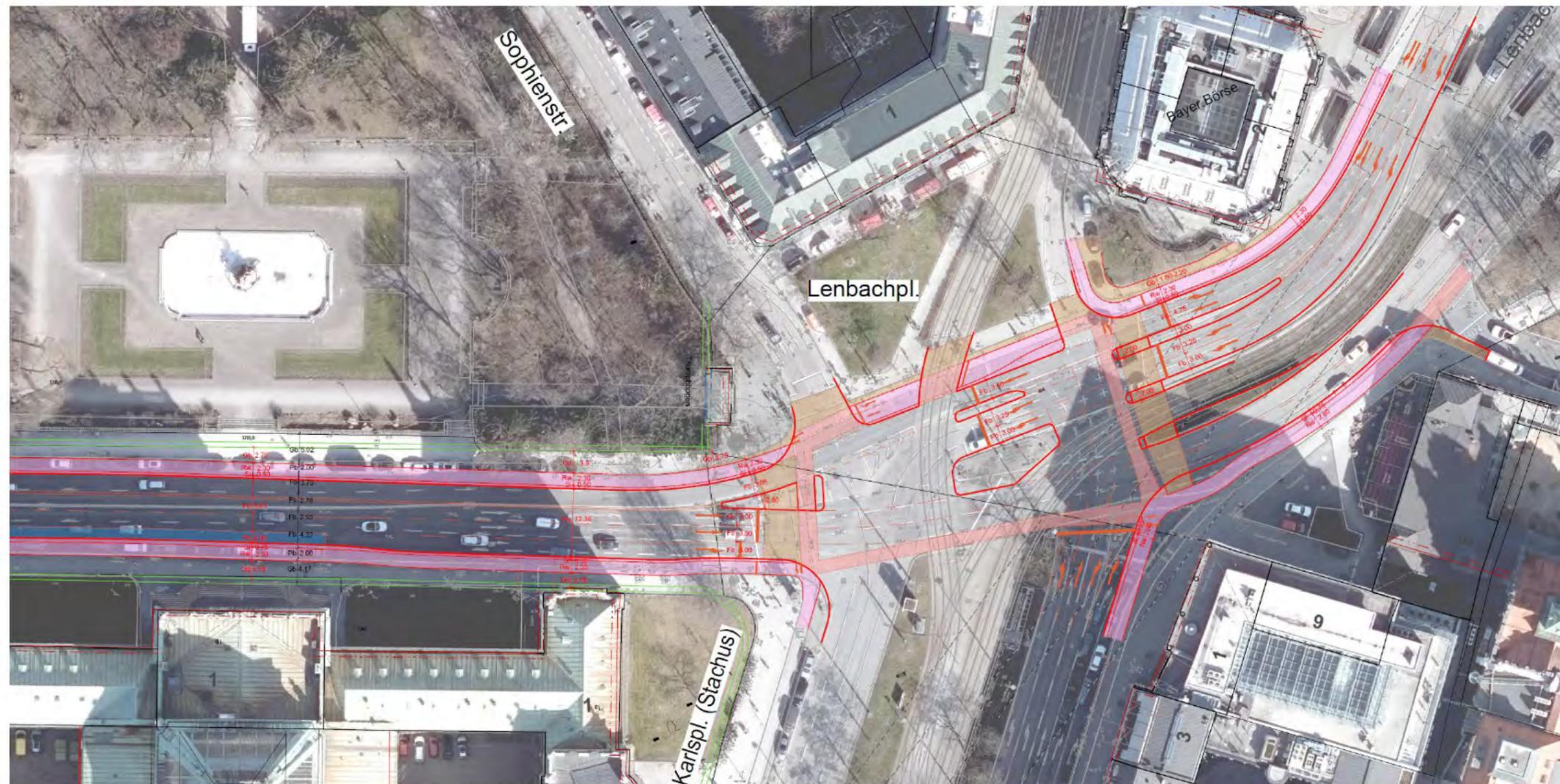
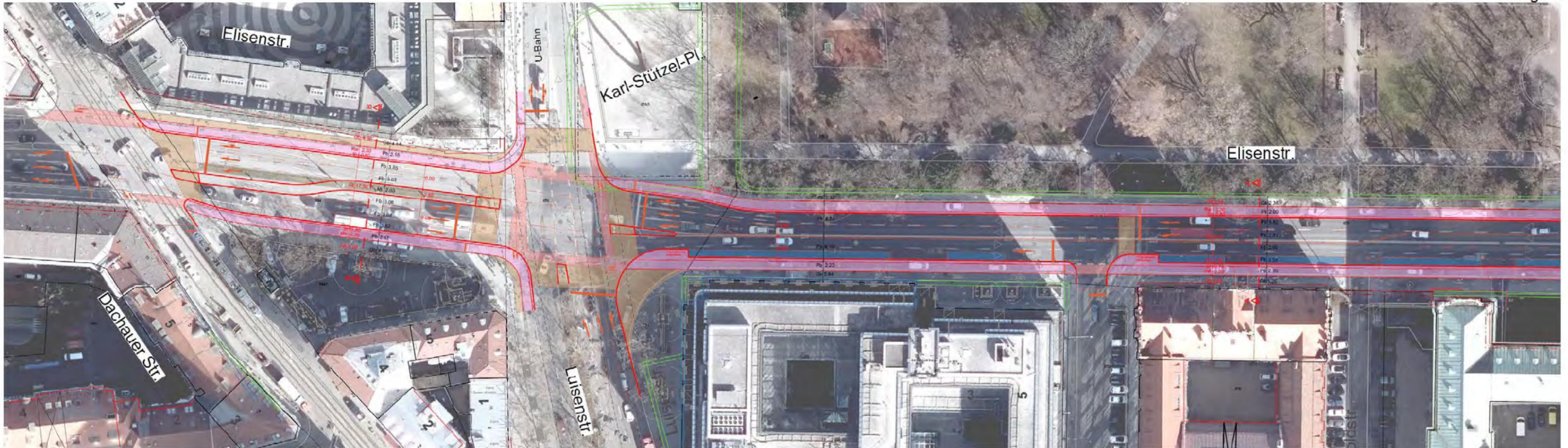
Landeshauptstadt
München

Raumaufteilung

Elisenstraße
Variante 2

Maßstab: 1:500
München, 21.04.2022





Elisenstraße

von der Dachauer Str. zum Lenbachplatz

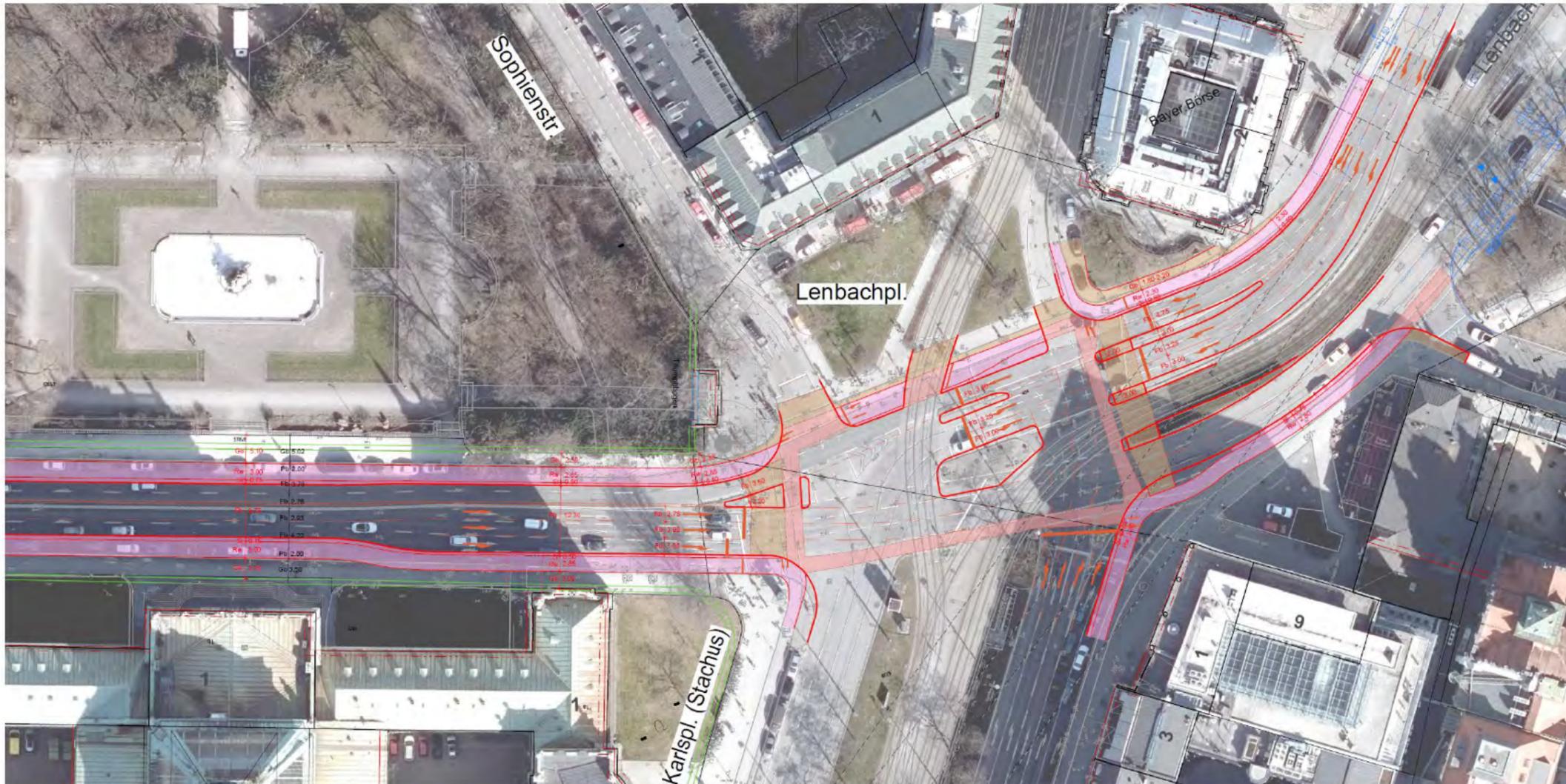
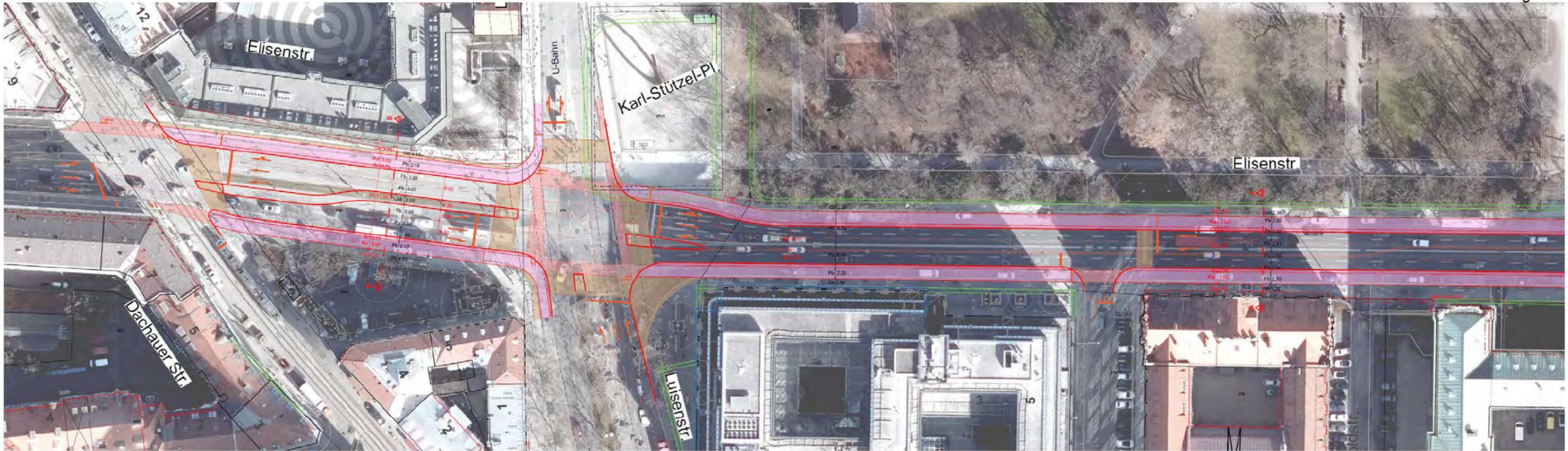
Legende

Planungsempfehlungen	
Bauliche Massnahme	—
Flächenbegrenzung, Bestand	—
Maßkette, Planung	— Gd 2.70
Maßkette, Bestand	— Gd 3.06
Radfahrestreifen	
Radweg	
Sicherheitsstreifen	
Ruhender Verkehr	
Fußgängerverkehrsfläche	

Raumaufteilung

Elisenstraße
Variante 3

Maßstab: 1:500
München, 21.04.2022



 **Eisenstraße**
von der Dachauer Str. zum Lenbachplatz

Legende

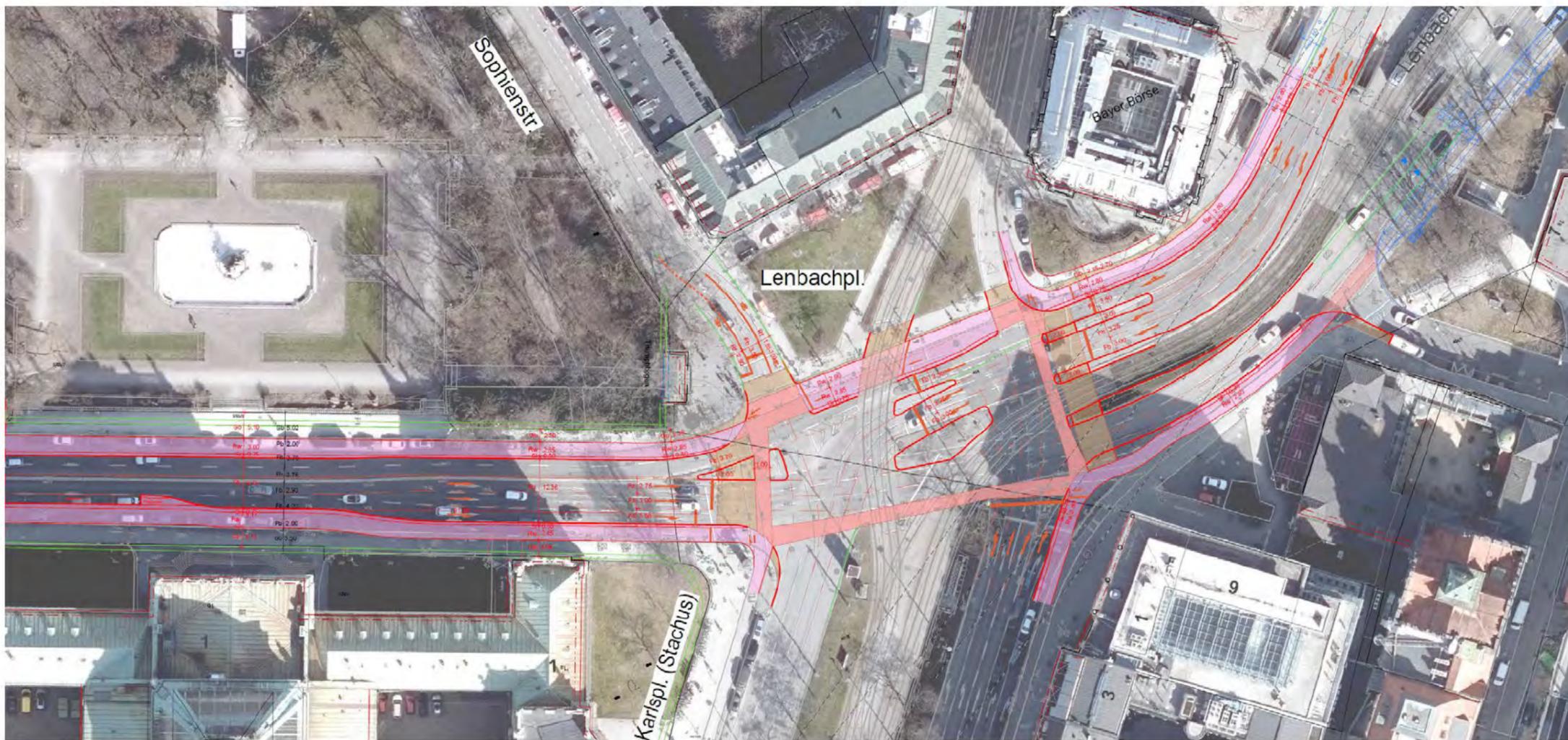
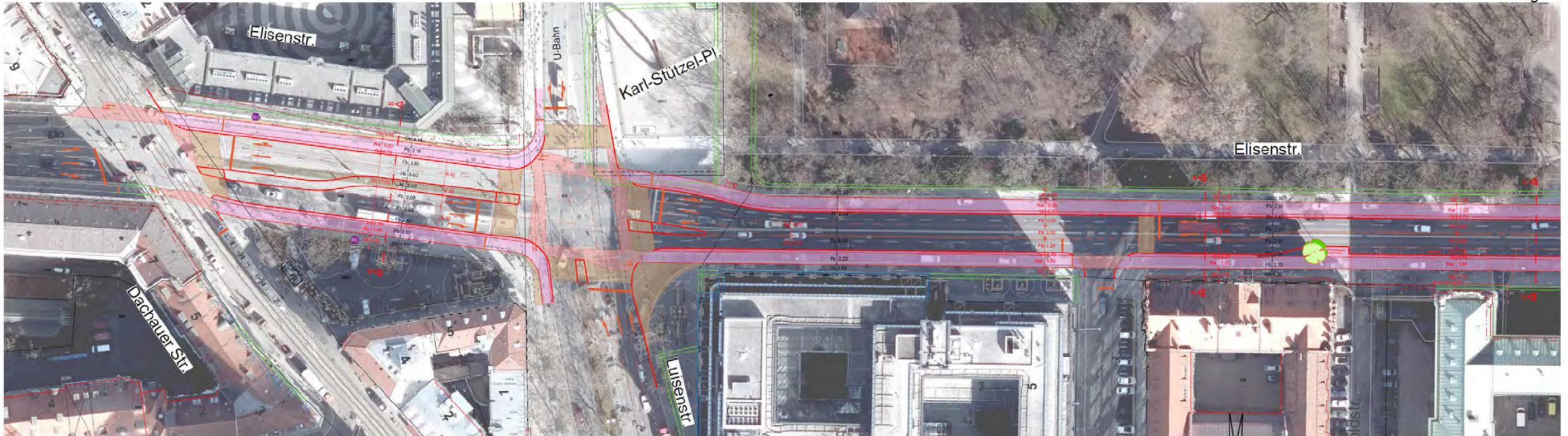
Planungsempfehlungen	
Bauliche Massnahme	
Flächenbegrenzung, Bestand	
Maßkette, Planung	
Maßkette, Bestand	
Radfahrstreifen	
Radweg	
Sicherheitstrennstreifen	
Fußgängerverkehrsfläche	

 Landeshauptstadt
München

Raumaufteilung
Eisenstraße
Variante 4 (Radschnellweg)

Maßstab: 1:500
München, 07.04.2022







Elisenstraße

von der Dachauer Str. zum Lenbachplatz

Legende

Planungsempfehlungen

- Bauliche Massnahme —
- Flächenbegrenzung, Bestand —
- Maßkette, Planung + 0.2 76
- Maßkette, Bestand + 0.3 06
- Radfahrstreifen
- Radweg
- Sicherheitstrennstreifen
- Fußgängerverkehrsfläche



Landeshauptstadt
München

Raumaufteilung

Elisenstraße
Variante 5 (Radschnellweg)

Maßstab: 1:500
München, 17.05.2023



Datum: 20.03.2023

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]
[REDACTED]

Baureferat

Tiefbau

Verkehrsinfrastruktur Mitte

BAU-T1-VI-M

Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Elisenstraße (Stadtbezirk 3)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06360

- Mitzeichnung -

An das Mobilitätsreferat

Der im Betreff genannte überarbeitete Beschlussentwurf kann seitens des Baureferates grundsätzlich mitgezeichnet werden, sofern die im Beschlussentwurf eingetragenen Anpassungen auf den Seiten 8, 10, 15, 17, 19 und 21 übernommen werden.

Zudem haben Sie dem Baureferat per E-Mail am 09.03.23 mitgeteilt, dass Sie in Kürze die abschließende Stellungnahme der Initiatoren des Radentscheids erwarten und hierzu einen weiteren Antragspunkt aufnehmen wollen.

Im Falle daraus resultierender Änderungen sind das abschließende Abstimmungsergebnis und der Antragspunkt dem Baureferat nochmals vorzulegen.

gez.

Florian Schnabel
Stadtdirektor

Datum: 05. APR. 2023

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtplanung**
PLAN-HAII-20V

**Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Elisenstraße
(Stadtbezirk 3)
Bedarfs- und Konzeptgenehmigung**

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06360

An das Mobilitätsreferat - GB 2.11 Mitte

Die oben genannte Beschlussvorlage, insbesondere die vorliegende Bedarfs- und Konzeptgenehmigung des Mobilitätsreferats, wird seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ohne Einwand oder Hinweis mitgezeichnet.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]
Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

Datum: 14.03.2023

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]
[REDACTED]

**Referat für Klima- und
Umweltschutz**

SG Umweltvorsorge in der
räumlichen Planung
RKU-I-2

**Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Elisenstraße
(Stadtbezirk 3)**

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung

Mitzeichnung des Beschlussesentwurfes Nr. 20-26 / V 06360

An das Mobilitätsreferat – GB 2.11 Mitte

Mit E-Mail vom 08.03.2023 haben Sie das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) um Mitzeichnung zu oben genanntem Beschlussesentwurf gebeten.

Mit den Inhalten der Beschlussvorlage besteht aus Sicht des RKU Einverständnis. Die Beschlussvorlage wird daher mitgezeichnet.

[REDACTED]
Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin

Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Wirtschaftsförderung
Grundlagen der
Wirtschaftspolitik

Mitzeichnung der Beschlussvorlage

Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Elisenstraße
(Stadtbezirk 3)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 0 6360

An das Mobilitätsreferat, GB2.11

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet o.g. Beschlussvorlage aus folgenden Gründen nicht mit:

Jede der möglichen Varianten 2 bis 5 führt zu einem Entfall zentraler Stellplätze, die von Filmcrews als Aufstellflächen für innerstädtische Drehtermine dringend benötigt werden. Film und Fernsehen sind feste Bestandteile des Medienstandorts München mit einer beträchtlichen wirtschaftlichen Wertschöpfung. Film- und Fernsehproduktionen tragen außerdem dazu bei, dass München in deutschen und internationalen Medien aufscheint. Den höchsten Wiedererkennungswert haben dabei Motive aus dem Zentrum der Stadt. Der Nutzen dieser Präsenz in Film und Fernsehen ist monetär schwer zu bewerten, sollte aber nicht unterschätzt werden. In der Sitzungsvorlage werden keine praktikablen Vorschläge für Ersatzflächen gemacht. Ohne die Aufstellflächen wäre also ein Rückgang der innerstädtischen Drehaktivitäten zu befürchten, was aus Sicht des Referates für Arbeit und Wirtschaft nicht akzeptabel ist.

Es wird darum gebeten, die Stellungnahme des Referates für Arbeit und Wirtschaft in die Beschlussvorlage aufzunehmen (II. Vortrag des Referenten, 6. Betroffenheiten & Stellungnahmen, 6.1 Städtische Dienststellen).

Mit freundlichen Grüßen



Clemens Baumgärtner

Datum: 04.05.2022



Landeshauptstadt
München
Stadtkämmerei

Tel.:
E-Mail:

Investitionsplanung
und -controlling
SKA 2.21

Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Elisenstraße (Stadtbezirk 3)

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06360

Beschlussvorlage für den Ausschuss am XX.XX.2022 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. An das Mobilitätsreferat

Die Stadtkämmerei erhebt zu o.g. Beschlussvorlage keine Einwände.

Die Finanzierung sowohl aktuell der Entwurfsplanung, als auch der Gesamtkosten erfolgt über die Nahmobilitätspauschale und führt daher zu keiner Haushaltsausweitung.

Gezeichnet

Datum: 20.04.2023

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung IV
Branddirektion Sachgebiet GL
33 Geschäftsbetrieb
KVR-IV-BD GL 33

I. Per E-Mail an KVR - BdR

Mitzeichnungsersuch zu Beschlussvorlage des MOR:

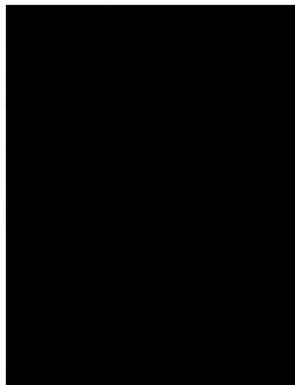
Beschlussvorlage Radentscheidmaßnahme Elisenstraße (V06360)

Die Branddirektion hat die Beschlussvorlage geprüft und hält diese für mitzeichnungsfähig. Die Unterlagen und Anlagen gingen Ihnen nach Freigabe des Dienststellenleiters gestern per E-Mail zu.

Aus Sicht von KVR-BdR-Team Diversity ist dazu vom KVR keine Stellungnahme erforderlich.

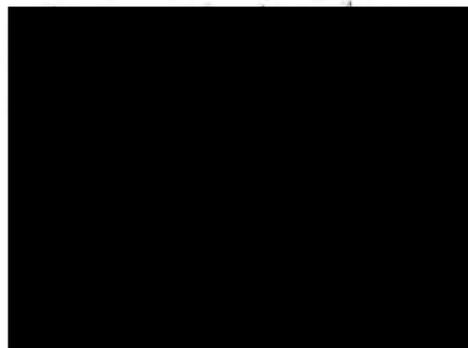
Wir bitten daher um Mitzeichnung durch die Referatsleitung:


Dr. Sammüller-Gradl



II. per E-Mail an BD-GL 33 - bfm.beschlusskoordination.kvr@muenchen.de
zur weiteren Veranlassung.

Abgabetermin bei MOR: 26.04.2023



Stadtwerke München GmbH · 80287 München

Mobilitätsreferat

GB 2.11 Mitte, [REDACTED]

Implerstr. 9

80313 München

Datum:

9. März 2022

Ansprechpartner:

[REDACTED]
MI-PL-BV

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]
[REDACTED]**Stellungnahme zum Beschlussentwurf Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Elisenstraße**

Sehr geehrte [REDACTED]

in Bezug auf den am 1. März 2022 von Ihnen per E-Mail übermittelten, oben genannten Beschlussentwurf teilen wir Ihnen folgende Stellungnahme mit:

Die Fuß- und Radquerung östlich der Ottostraße über den Lenbachplatz ist aus unserer Sicht sehr kritisch zu bewerten. Das Überqueren von beweglichen Weichenteilen stellt eine erhöhte Unfallgefahr für Rad-, Fußgänger- und Tramverkehr dar. Zudem müssen die verbauten Rillenschienen schräg mit dem Rad überfahren werden, was in einer erhöhten Sturzgefahr der Radfahrer resultiert.

Neu zu errichtende Verkehrsinseln in Gleisnähe sind anhand eines Lichtraumgutachtens zu bewerten und durch BAU zu beauftragen. Vom Umbau gleisnaher Bordsteine ist abzusehen, da hierfür eine Betriebseinstellung des Tramverkehrs notwendig ist. Der zuständige Fachbereich MI-FW-O-U ist hierbei im weiteren Planungsprozess einzubinden, Ansp [REDACTED]

[REDACTED] Die Beschlussziffern 3 und 4 sollten die Stadtwerke München GmbH (SWM) und nicht die MVG benennen.

Die Stadtwerke München GmbH als Betreiber der Straßenbahninfrastruktur in der Landeshauptstadt München weisen darauf hin, dass für bauliche Änderungen an der Straßenbahninfrastruktur ein Genehmigungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durchzuführen ist. Ebenso wird darauf hingewiesen, dass bauliche Eingriffe in die vorhandenen Betriebsanlagen der Straßenbahn (u.a. Fahrleitung, Gleiseindeckung, bahnkörperabgrenzender Bordstein etc.) erst nach einer vorliegenden Zustimmung durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) zulässig sind.

Die im Beschlussentwurf beschriebene Beeinträchtigung der Trambeschleunigung durch die zusätzliche Fußgängerquerung muss zwingend vermieden werden, da dieser Knoten mit seiner hochfrequenten Nutzung durch bereits derzeit vier Trambahnlinien und der geplanten weiteren Verdichtung des Angebots eine hohe Bedeutung für einen pünktlichen und somit attraktiven Linienverkehr als Teil der Verkehrswende besitzt. Wir möchten auch darauf hinweisen, dass mit der Inbetriebnahme einer geplanten Trambahnverbindung aus Richtung Schwabing Nord über die Münchner Freiheit und Elisabethplatz in die Innenstadt in diesem Bereich eine sehr lange Linie verkehren wird, die, wenn sie nicht optimal beschleunigt wird, sehr verspätungsanfällig sein kann. Dies ist aus unserer Sicht zu vermeiden.

**Stadtwerke München GmbH
Ressort Mobilität**Postanschrift
80287 MünchenHausanschrift
Emmy-Noether-Straße 2
80992 MünchenTelefon: [REDACTED]
www.mvg.de**Geschäftsführung**Dr. Florian Bieberbach (Vorsitzender)
Werner Albrecht
Ingo Wortmann
Helge-Uve Braun**Aufsichtsratsvorsitzender**
Oberbürgermeister Dieter Reiter**Handelsregister**Amtsgericht München,
HRB 121920**USt-IdNr.**

DE812500229

Gläubiger-ID

DE261000000030250

BankverbindungenDeutsche Bank AG
IBAN DE93 7007 0010 0220 1150 00
BIC DEUTEM33XXX
Postbank AG
IBAN DE40 7001 0080 0037 0008 01
BIC PBNKDE33XXX

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.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans erfolgte der Auftrag an die SWM/MVG das Innenstadtnetz zu ertüchtigen. In diesem Zusammenhang weisen wir im Hinblick auf die Planung eines Fußgängerüberganges östlich der Ottostraße auf folgende Planungsüberlegungen der SWM/MVG hin: Zur Stabilisierung des Trambetriebes soll mittelfristig eine Gleisverbindung von der Ottostraße in den Lenbachplatz nach Osten geschaffen werden, um bei Störungen im angrenzenden Tramnetz (Stachus, Innenstadt) besser darauf reagieren zu können.

Diese Überlegungen stehen auch im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung des Boulevards Sonnenstraße, über die u.a. im Rahmen des Freiraumquartierskonzept nachgedacht wird. Auch die SWM/MVG plant in diesem Zusammenhang den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur innerhalb der Sonnenstraße bis zum Lenbachplatz, um die Anforderungen zur Angebotserweiterung aus dem NVP, die Barrierefreiheit und die Anforderungen aus den längeren Tramfahrzeugen umsetzen zu können. Wie sich die Umgestaltung dieses Bereiches auf die jetzt anstehenden Planungen auswirken, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschätzen.

Daher stimmt die SWM/ MVG prinzipiell dem Ausbau der Radwege entlang der Elisenstraße zu. Mit Blick auf den vorgeschlagenen Ausbau im Bereich der Fuß- und Radquerung östlich der Ottostraße möchten wir darauf hinweisen, 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. Wir bitten die SWM/MVG am weiteren Planungsprozess zu beteiligen, Ansprechpartner für Planungen in Bezug auf die Umgestaltung im Zuge „Boulevard Sonnenstraße“ ist 

Freundliche Grüße





Stellungnahme des Radentscheid München zur Eisenstraße (Dachauer Straße bis Lenbachplatz ohne Knoten selbst)

Auf Grundlage der Raumaufteilungspläne „Eisenstraße Variante5“ mit Stand 2.3.2023



Einordnung des Bauvorhabens

Die Eisenstraße ist Teil des 1. Maßnahmenbündels zur Umsetzung des Radentscheid München und Teil des Radschnellwegnetzes RSV. Sie stellt eine wichtige Verbindung von der Dachauer-Straße im Westen und dem Altstadt-Radring im Osten dar.

Der Radentscheid ist sehr erfreut, mit dieser Planung einen Lösungsvorschlag vorgestellt zu bekommen, der die Anforderungen an eine Radschnellwegverbindung und das zu erwartende Radverkehrsaufkommen erfüllt und dennoch ein Parkplatzangebot zum Justizpalast auf ihrer Südseite zur Verfügung stellt.

Der Radentscheid sieht diese Planung als einen zukunftsorientierten Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Anforderungen aller städtischen Verkehrsarten im Kontext einer klimaresilienten Stadtentwicklung.

Der Knoten Lenbachplatz und der Anschluss bis zur Maxburgstraße, deren Planungen erstmalig vorgestellt wurden, werden vom Radentscheid München getrennt von der Eisenstraße betrachtet und in einer separaten Stellungnahme behandelt.

Stellungnahme

Anbindungen der Radwege an die Fahrbahn an allen Knotenpunkten stufenfrei und nach Möglichkeit ohne Bordsteinfassung ausführen.

In den Zeichnungen sind an allen Knotenpunkten noch abgesenkte Bordsteine am Übergang von Radweg zu Fahrbahn eingezeichnet. Diese verursachen aber in der Regel beim Überfahren eine vermeidbare Erschütterung der Radfahrenden. In den Leitlinien ist deshalb vereinbart, alle Anbindungen von Radwegen an Fahrbahnen möglichst ohne Bordstein mit einer stufenlosen Anbindung erschütterungsfrei zu gestalten. Die oft gewünschte Leitfunktion eines Bordsteins kann in vielen Fällen, besonders an signalisierten Knotenpunkten, durch die Rotfärbung der Radfurt in bis an den Kurvenradius ersetzt werden. Der Einbau eines Bordsteins wird dadurch überflüssig.

Der Radentscheid fordert auch hier die in den Leitlinien definierten Standards von bordsteinlosen und stufenlosen Anbindungen einzuplanen und in den Raumaufteilungsplänen dementsprechend darzustellen.

Dies gilt für alle Arme aller Knotenpunkte im Planungsbereich.

Aufstellfläche für Linksabbieger an der südöstlichen Einmündung des Radweges von der Eisenstraße in den ARR für Lastenräder geeignet vergrößern



Die gezeigte Aufstellfläche für Linksabbieger ist leicht zu vergrößern.

Der Radentscheid bittet darum, diese wie weitere Aufstellflächen nach Möglichkeit auf die Anforderungen für Räder mit Anhänger (3,5m) zu vergrößern und mit Hinblick auf Sicherheit vor abbiegenden Kfz anzupassen.

Der Radentscheid geht davon aus, dass bei Aufstellflächen, bei denen eine Verlängerung nicht möglich ist, ein Überschneiden von rechtsabbiegender Kfz-Verkehr und aufgestellten Radfahrenden durch die Signalisierung sicher verhindert wird.

Enge Radfurt an ihrem Anfang aufweiten



Die im Süden über den Knotenpunkt führende Radfurt hat raumbedingt eine Unterbreite von 2,3m.

Um diesen Engstelle zu entschärfen, bittet der Radentscheid darum, die Radfurt an ihrem Anfang deutlich aufzuweiten, damit sich die anfahrenen Radfahrer auf den ersten Metern entflechten können.

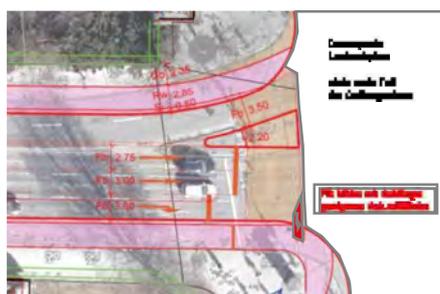
Dieses erprobte Prinzip nennen die Holländer „Prinzip Pommestüte“.

Aufstellfläche für Linksabbieger an Karl-Stützelplatz vergrößern



Hier wie auch am Knoten Dachauerstraße bittet der Radentscheid um eine Vergrößerung der Aufstellflächen im Rahmen des Möglichen, eventuell unter leichter Verschiebung der Fußgängerfurten.

Aufstellfläche für Linksabbieger am Karlsplatz sicher nutzbar gestalten



Die Aufstelltasche am süd-östlichen Ende der Eisenstraße sollte ausreichend groß und für Räder mit Anhängern sicher nutzbar gestaltet werden.



Auffahrt auf den nördlichen Radschnellweg für Fahrradfahrende an der Luitpoldstraße verbreitern

An dieser Stelle begegnen sich sowohl Fahrradfahrende, die vom Radweg in die Luitpoldstraße einbiegen wollen als auch Fahrradfahrende, die aus der Luitpoldstraße auf den Radweg einfahren. Für diese sich überkreuzenden Verkehrsteilnehmer, auf Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhänger, muss eine ausreichend lange Strecke zur Verfügung stehen.

Der Radentscheid bittet darum, die Länge der Zu- und Abfahrt auf den Radweg auf mindestens 5m zu verlängern.

Da der Radschnellweg eine deutliche Hauptrichtung darstellt, sollte der Höhenunterschied unbedingt innerhalb des Sicherheitsstreifens und ohne Absenkung des Radweges innerhalb seiner nutzbaren Breite ausgeführt und stufenlos an die Fahrbahn angebunden werden.

Alle Radwegverschwenkungen REM-konform ausführen

Damit Verschwenkungen, also der seitliche Versatz, von Radwegen für Radfahrende nicht zu einer unbeabsichtigten Engstelle werden, sind diese gemäß den gültigen Leitlinien (LERA-REM) mit einem Versatz der Randkurven und einer Mittenaufweitung zu gestalten. Diese Ausführung erfordert keinen Mehraufwand, vermeidet aber in der Fahrpraxis unnötige Engstellen und unerwünschte Einbußen in der Verkehrsleistung.

Dies gilt in der vorliegenden Planung konkret für

- Am süd-östlichen Ende der Elisenstraße
- Am Karl-Stützelplatz

Der Radentscheid hat noch in keiner einzigen bekannten Planung (Ausnahme Hochäckerstraße) diese im Konsens beschlossene Form der Realisierung von Verschwenkungen berücksichtigt gesehen.

Der Radentscheid bittet über die Elisenstraße hinaus nachdrücklich darum, in allen zukünftigen Planungen diesen Planungsstandard vor der Präsentation an den REM in den Zeichnungen zu berücksichtigen und darzustellen.

Schlussbemerkung

Der Radentscheid München ist sehr erfreut über die insgesamt sehr „schönen“ Planungen der Elisenstraße und sieht die in der Stellungnahme aufgeführten Anmerkungen als Details und sozusagen den letzten „Feinschliff“.

Der Radentscheid möchte bei dieser Gelegenheit seine Anerkennung für die Bereitschaft des Mobilitätsreferates und der involvierten Planer, fachliche Anregungen in der Planungsphase offen aufzunehmen und ergebnisoffen zu prüfen, zum Ausdruck bringen.

Im Vertrauen darauf, dass die in dieser Stellungnahme gemachten Anmerkungen in der Ausführungsplanung aufgenommen und realisiert werden, bestätigt der Radentscheid München die Planungen als Radentscheid-konform und sieht einer baldigen baulichen Umsetzung mit Vorfreude entgegen.



Stellungnahme des Radentscheid München zum Knoten Lenbachplatz von Eisenstraße bis Maxburgstraße (ohne Eisenstraße)

Auf Grundlage der Raumaufteilungspläne „Eisenstraße Variante5“ mit Stand 2.3.2023



Einordnung des Bauvorhabens

Der Lenbachplatz ist ein Knotenpunkt von größter Bedeutung für den Radverkehr der Zukunft, da über ihn nicht nur der neu entstehende Altstadt-Radring sondern auch drei der geplanten Radschnellverbindungen (Fürstenfeldbruck, Dachau und Unterschleißheim/Garching) führen.

Die Verkehrsströme des Kfz- und des Radverkehrs werden sich mittelfristig nicht nur durch den Bau des Altstadt-Radlings und der 3 Radschnellverbindungen, sondern auch durch die Projekte *Autoarme Altstadt* und *Boulevard Sonnenstraße* (oder *Munich Central Park*) deutlich gegenüber dem heutigen Stand verändern.

Bereits die mittelfristigen Prognosen in den Machbarkeitsstudien der verschiedenen Radschnellverbindungen gehen für das Jahr 2035 von einer massiven Steigerung des Radverkehrs aus. Diese wird für den Radschnellweg Garching an seinem Münchner Ende sogar so hoch prognostiziert, dass empfohlen wird, von den Regelmaßen für Radschnellwege nach oben hin abzuweichen.

Gleichzeitig wird der Entfall von Fahrspuren am Maximiliansplatz und in der Eisenstraße schon kurzfristig eine spürbare Reduzierung des Kfz-Verkehrs zur Folge haben.

Eine bedarfsgerechte Radinfrastruktur muss auch wenige Jahre nach Ihrer Fertigstellung den Bedarf noch angemessen befriedigen zu können, die mittelfristigen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Radwege auf der Strecke (Breiten) und an den Knotenpunkten (Signalsierung/Wartezeiten) berücksichtigen.

Stellungnahme

Grundsätzliche Problematik bei der Beurteilung des Knotens

Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit eines solch komplexen Knotens sind neben dem Layout weitere Informationen erforderlich. Wir halten es für unabdingbar, zumindest eine Abschätzung der einzelnen Verkehrsströme nach Art, Größe und Richtung vorzunehmen. Eine Planung auf Basis der Ist-Zahlen ist aus unserer Sicht nicht zielführend. Deutliche Veränderungen ergeben sich einerseits aus dem bereits im Trend beobachteten leichten Rückgang des Kfz-Verkehrs, der sich durch weitere Maßnahmen wie dem Entfall von Fahrspuren weiter reduzieren wird und andererseits aus dem durch die Radschnellwege stark ansteigenden Radverkehr.

Ohne jegliche Informationen über die zu bewältigenden Verkehrsströme fehlen grundlegende Voraussetzungen, um einen Knotenpunkt angemessen beurteilen zu können.

Der Radentscheid konnte konkrete Verkehrszahlen, die der Knotenplanung zu Grunde liegen, nicht in Erfahrung bringen. Die stattdessen erhaltene Aussage „der Knoten sei auf der Grundlage der aktuellen Weißmarkierung geplant worden“, deutet darauf hin, dass die aktuelle Auslegung des Knotenpunktes als direkte Fortschreibung des Ist-Zustandes geplant worden ist. Die stark veränderten Rahmenbedingungen wären bei diesem Vorgehen nicht berücksichtigt.

In Ermangelung anderer Zahlen hat der Radentscheid auf der Grundlage der Verkehrsmodellierung der Stadt München von 2019 und den Prognosedaten der Machbarkeitsstudien zu den Radschnellverbindungen nach Garching und Dachau eine eigene Hypothese für die zukünftigen Rad-Verkehrsströme an diesem Knotenpunkt formuliert. Es wird dabei eine sicherlich vorsichtig abgeschätzte Zuwachsrates des Radverkehrs von 50% gegenüber 2019 angenommen. Diese liegt weit unterhalb der für die Radschnellwege angesetzten Zuwachsrates.

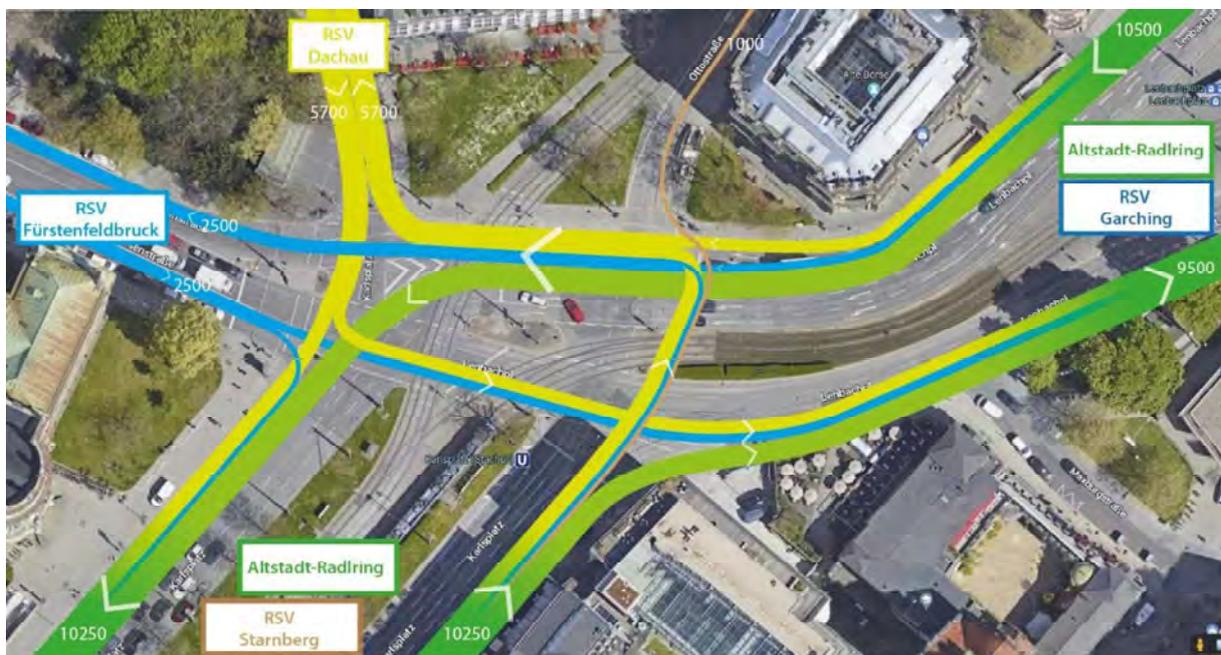


Abbildung 1: Hypothese für die zukünftigen Rad-Verkehrsströme am Lenbachplatz auf der Grundlage der Verkehrsmodellierung München von 2019 und Machbarkeitsstudien zu den Radschnellwegen

Die Visualisierung dieser Hypothese soll die Bedeutung von unterschiedlichen Fahrbeziehungen im Knoten sichtbar machen und mögliche Schwachstellen der aktuellen Planung verdeutlichen.

Zentraler Funktionsgeber eines Knotens ist die Lichtsignalanlage, die darüber entscheidet, wie gut er die gestellte Aufgabe erfüllt und wie gut er für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer funktioniert. Informationen über die Schaltung der Lichtsignalanlage sind aus dem Straßenlayout nicht ablesbar. Es gibt aber für Lichtsignalanlagen Kennzahlen, die auch für den Laien verständlich sind und die angeben, welche Qualität der Knoten für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer in die verschiedenen Richtungen erreicht. Bezüglich dieser Qualitätsklassen geben die gültigen Normen für Radschnellwege (RSV) und Radvorrangrouten (RVR) genaue Zielvorgaben an, die evtl. auch Einfluss auf ihre Förderfähigkeit haben.

Diese Kennzahlen sind dem Radentscheid für den Lenbachplatz auch auf Nachfrage nicht zur Verfügung gestellt worden.



Der Radentscheid sieht sich damit in der Situation, einen Knotenpunkt aus Sicht der Radfahrenden beurteilen zu sollen, ohne jedoch über die notwendigen Informationen für eine angemessene Beurteilung zu verfügen.

Die Pläne des Knotens Lenbachplatz, insbesondere die Anordnung der Abbiegespuren für Radfahrende, wecken jedoch Zweifel an einer ausreichenden Leistungsfähigkeit für den zunehmenden Radverkehr auf dem Altstadt-Radring. Sie legen die Vermutung nahe, dass eine der zukünftigen Hauptfahrbeziehungen vom Maximiliansplatz im Nordosten in die Sonnenstraße in Richtung Süden - ähnlich wie heute – auch zukünftig nur in zwei aufeinanderfolgenden Ampelphasen befahren werden soll. Ein mit dem Kfz-Verkehr zeitgleiches und gemeinsames Linksabbiegen in nur einer Ampelphase ist für Radfahrende scheinbar nicht vorgesehen.

Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten zeichnen sich laut gültiger Norm H RSV unter anderem dadurch aus, dass sie auch an Knotenpunkten in einer Ampelphase und ohne scharfe Kurven zügig befahren werden können. Dieser für den Kraftverkehr selbstverständliche Komfort wird dem Radverkehr am Lenbachplatz verweigert.

Beurteilung des Layouts des Knotens

Um den Umfang dieser Stellungnahme knapp zu halten, möchten wir uns textlich im Weiteren auf die wesentlichsten Beobachtungen beschränken. Alle weiteren Anmerkungen sind summarisch in einem kommentierten Plan weiter unten zu finden.

Nicht nachvollziehbare, stark untermaßige Radwegbreite von 2,3m für einen Radschnellweg und den Altstadt-Radring im Norden

Der nördliche Radweg am Lenbachplatz soll eine Breite von lediglich 2,3m erhalten, was von den Regelmaßen der H RSV (3,0m) für diese Kategorie substantiell entfernt ist. Die Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung nach Garching merkt dazu sogar an, dass selbst Regelbreiten von 3m den zukünftigen Anforderungen wohl bald nicht mehr gerecht werden dürften.

Bei deutlicher Unterbreite des Radweges wurden die funktionsfreien Flächen neben der Tramtrasse und für nicht vom Fußverkehr benutzte Verkehrsinseln großzügig gegenüber den heutigen Maßen vergrößert.

Fahrspuren für Kfz weisen zudem bei zweispuriger Führung auch außerhalb von Kurven eine Überbreite auf, die an anderen Stellen in München nicht als notwendig erachtet wird. Zudem sollte die Notwendigkeit der Rechtsabbiegespur in die Ottostraße erneut kritisch geprüft werden. Rechtsabbieger an dieser Stelle beanspruchen nicht nur anderweitig benötigten Raum, sondern erhöhen beim Abbiegevorgang auch das Unfallrisiko für die parallel geführten Fahrradfahrenden.

An der Alten Börse wird vorhandener Raum bei gleichzeitig deutlich zu schmalen Radweg ebenfalls nicht genutzt. Dort wird der Radweg aus unerfindlichen Gründen in einem Abstand von 1,2m zum Fußgängerzugang geführt, was Zufußgehende sogar dazu verleitet, diese für Fußgänger*innen zu schmale Engstelle zu nutzen und sich selbst und Radfahrende in Gefahr zu bringen (die Sicherheitsräume zwischen Fuß- und Radverkehr werden verletzt!).

Die aufgeführten Punkte führen dazu, dass der begrüßenswerte Entfall einer Fahrspur in den Planungen nicht für die normgerechte Ausführung der Radwege nutzbar gemacht wird, sondern der gewonnene Raum an Leerflächen „verschenkt“ wird.

Das Problem der unterbreiten Radwege ließe sich aus Sicht des Radentscheid leicht und ohne Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer lösen.
Darum fordert der Radentscheid, die Planungen in dieser Hinsicht zu überarbeiten, den vorhandenen Raum besser zu nutzen und Radwege in Regelbreite (RSV=3,0m) sicher zu stellen.

Höhengleicher Anschluss an der Maxburgstraße

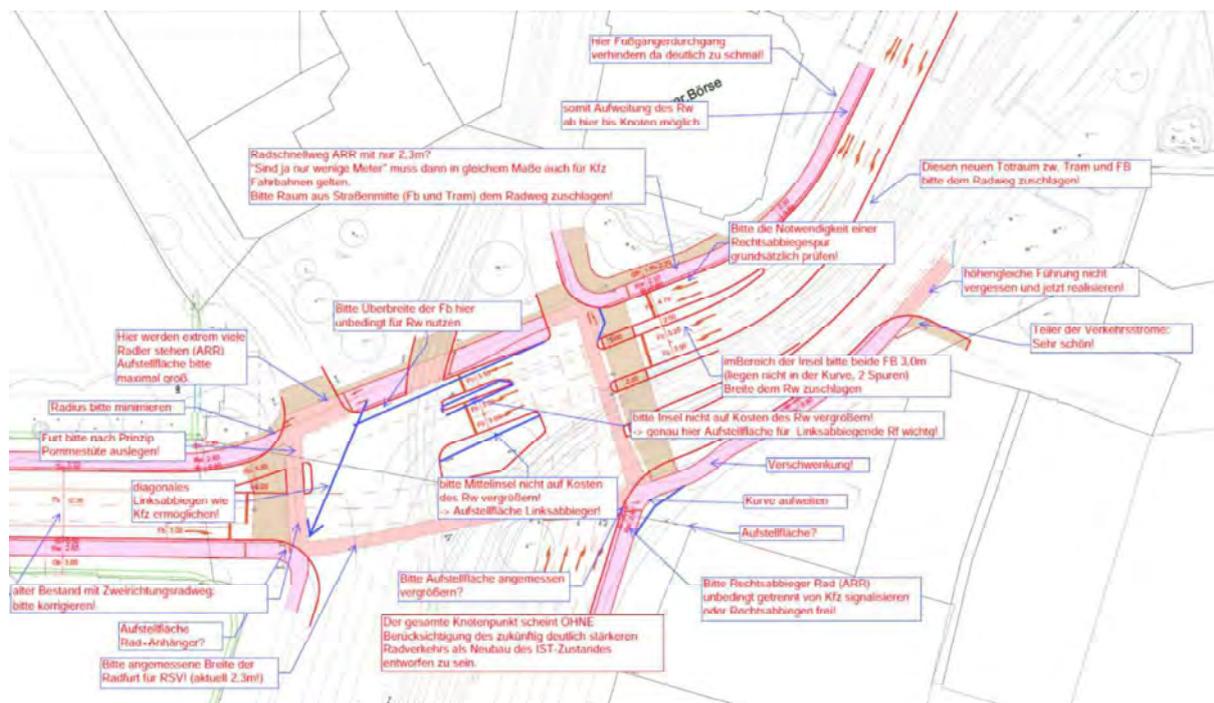
Die Plangrenze zwischen den Plänen für Maximiliansplatz und Lenbachplatz liegt in der Mitte der Maxburgstraße. Da Pläne im Allgemeinen an ihren Rändern den Übergang zum Bestand gewährleisten, wird auch hier von beiden Seiten an den Bestand der Maxburgstraße angeschlossen. Somit wird aus rein planungstechnischen Gründen die vom Stadtrat beschlossene höhengleiche Führung der Radwege für die auf der Plangrenze liegende Maxburgstraße nicht umgesetzt. Diese grundlegende Problematik ist auch in anderen aktuellen Planungen präsent.

Der Radentscheid bittet nachdrücklich, die Schnittstellen von Plänen – auch von jenen, die aktuell erarbeitet werden - so zu gestalten, dass eine nahtlose Umsetzung Radentscheid-konformer Lösungen gewährleistet ist.

Ausbildung von Radfurten und Aufstelltaschen, Kurvenradien, Radweg im Südosten

Die im Vergleich zu den vorgenannten Punkten, als untergeordnet angesehenen Beobachtungen und Bemerkungen werden hier nur summarisch in einer kommentierten Ansicht des vorgestellten Plans dargestellt.

Der Radentscheid weist aber deutlich darauf hin, dass der Aufbau des Knotens, der den zukünftigen Anforderungen der dort verlaufenden Radrouten gerecht wird, möglicherweise anders aussehen muss und bestätigt damit nicht den aktuellen Ansatz.

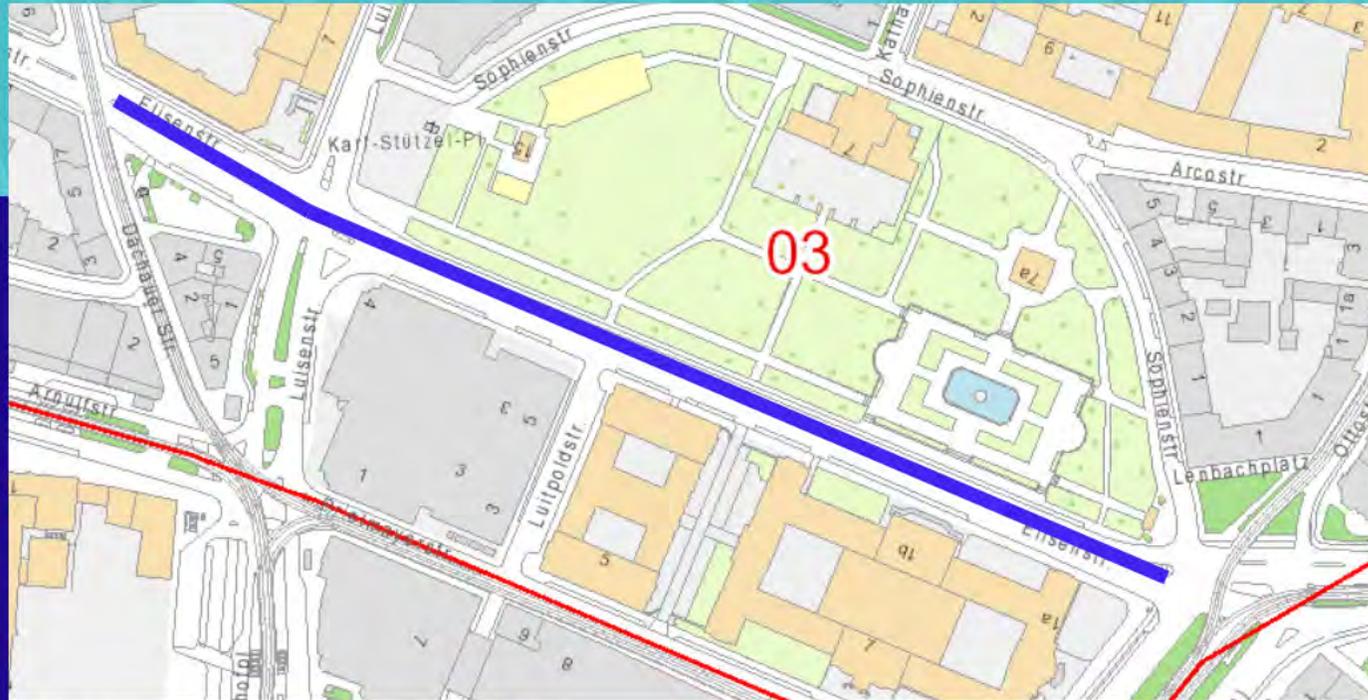


Schlussbemerkung

Für eine angemessene Beurteilung des Knotenpunkts Lenbachplatz fehlen vermutlich nicht nur dem Radentscheid wichtige Informationen. Eigene, auf zugänglichen Prognosen aufbauende Annahmen legen nahe, dass die Planungen des Lenbachplatzes schon jetzt dem in naher Zukunft erwarteten Radverkehrsaufkommen nicht gerecht werden.

Der Radentscheid München bittet um eine Überarbeitung der Planungen dieses zentralen und für den Radverkehr extrem wichtigen Verkehrsknotenpunktes und um die Behebung der genannten kritischen Aspekte.

Der Radentscheid würde es sehr bedauern, wenn angesichts des zu erwartenden Radverkehrsaufkommens und des für den Umbau eingesetzten Investitionsvolumens die Chancen für eine zukunftsfähige Gestaltung des Knotens Lenbachplatz ungenutzt bleiben werden würden.



Eisenstraße

Radentscheid - Maßnahmenbündel I

Vorstellung der Varianten

MOR GB2.11 – [REDACTED]

München, 08.07.2021 | Bearbeitungsstand 08.07.2021

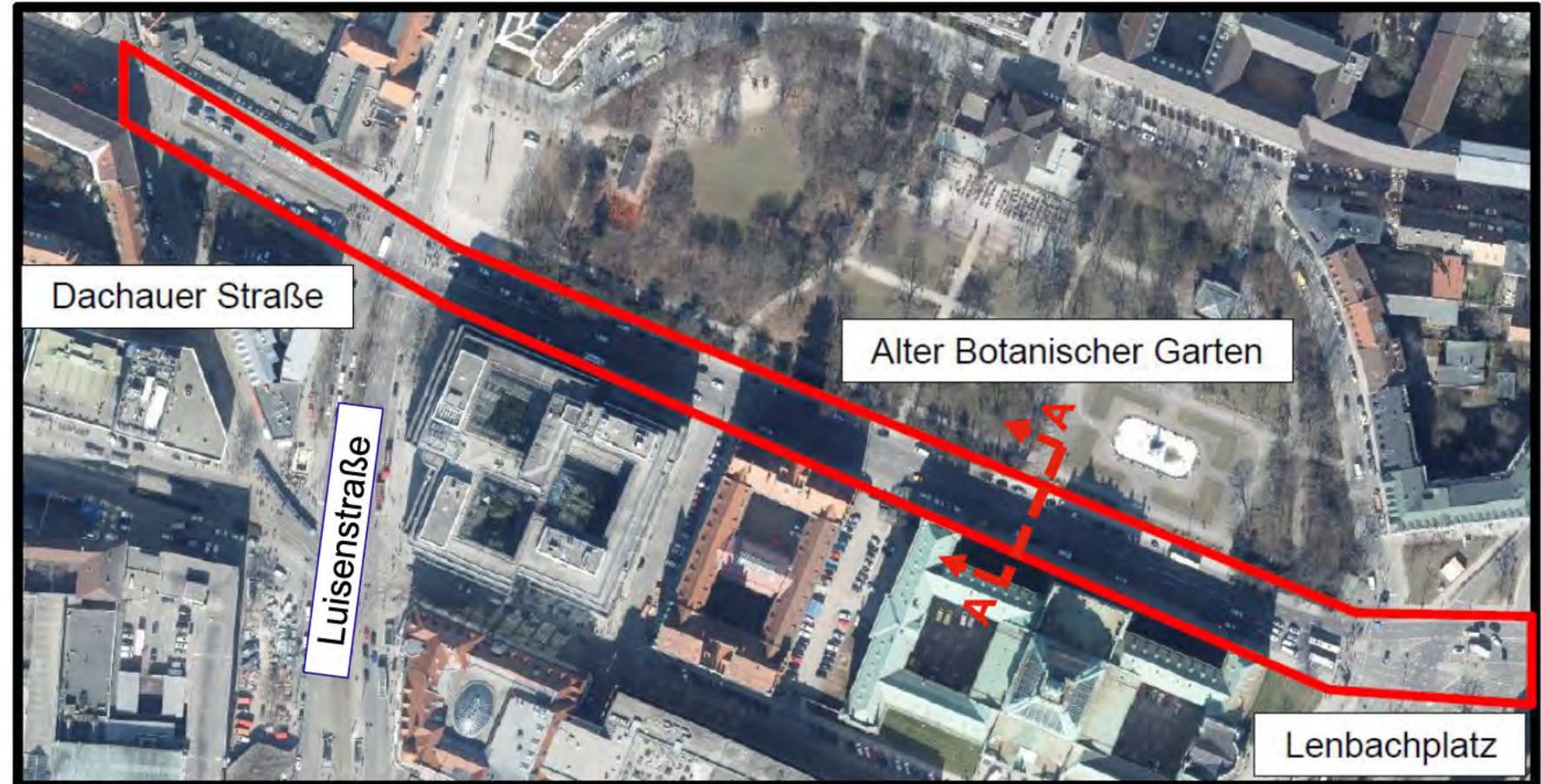


Agenda

Elisenstraße

- Weißmarkierung
- Varianten
 - rsv-konform
 - rem-konform

Fazit



© Bayerische Vermessungsverwaltung 2021

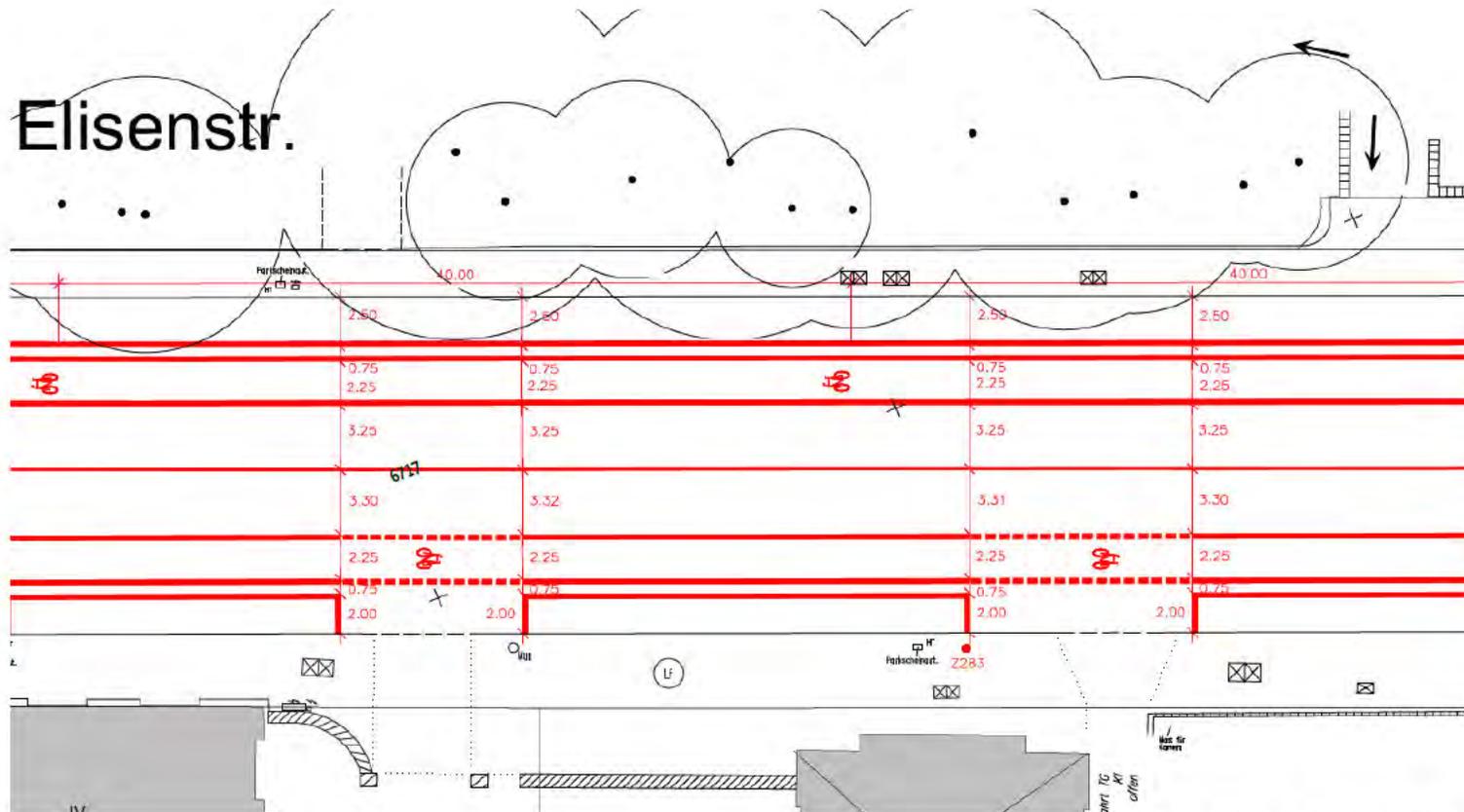


Elisenstraße



© Landeshauptstadt München 2021

Bestand

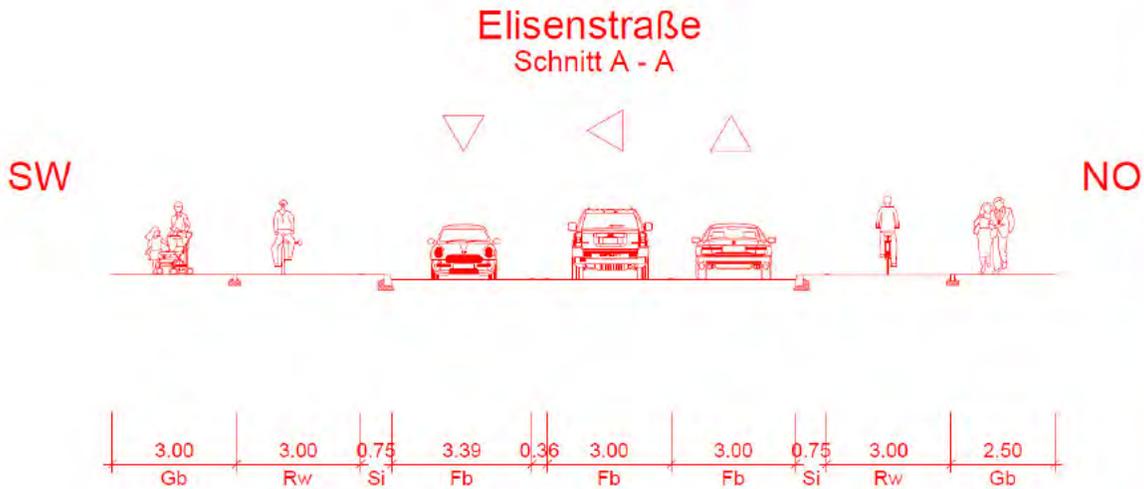


© Landeshauptstadt München 2021

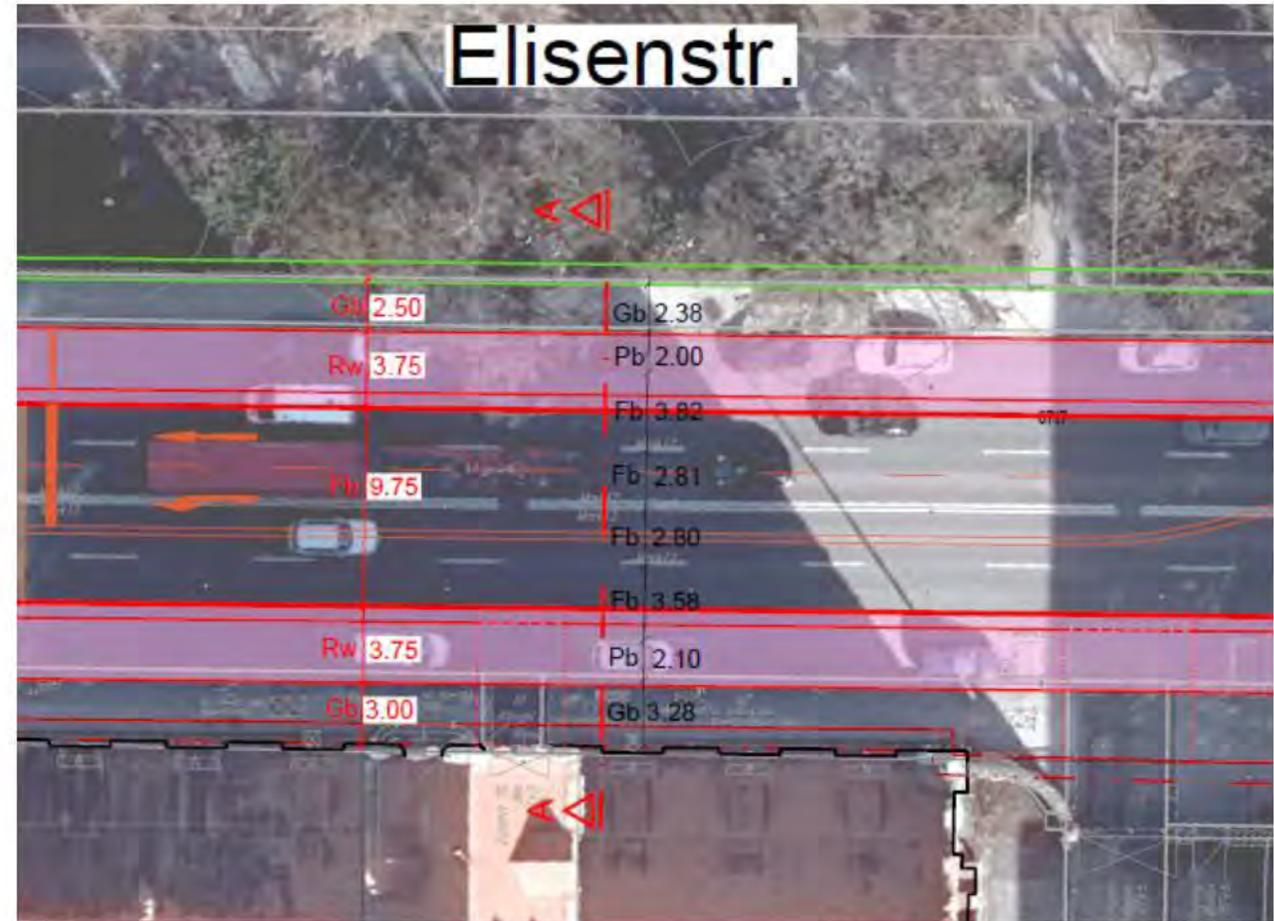
Bestandssituation:

- 1 Fahrspur je Richtung
- RFS zwischen Lenbachplatz und Luisenstraße
- schmale Radwege zwischen Dachauer Straße und Luisenstraße
- ca. 75 Parkplätze beidseitig zwischen Lenbachplatz und Luisenstraße (Kurzzeitparken)
- Stellplätze für Krankentransporte (Mischparken nachts)
- keine ÖV-Verbindungen
- keine Straßenbäume
- Nutzung: Büro/Gewerbe

Radschnellwegkonforme Lösung - Streckenverlauf



- 3 Fahrstreifen (gesamt 9,75 m)
- Baulicher Radweg 3,00 m + 0,75 m
- Gehbahnbreiten ähnlich zum Bestand
- Beidseitiges Längsparken entfällt



© Landeshauptstadt München 2021

Radschnellwegkonforme Lösung - Dachauer Straße



Ost-Ast:

- 1 **(-1)** Fahrspur im Abfluss
- 3 Fahrspuren im Zufluss (rg,g,l)
- RSV-konforme Radwege

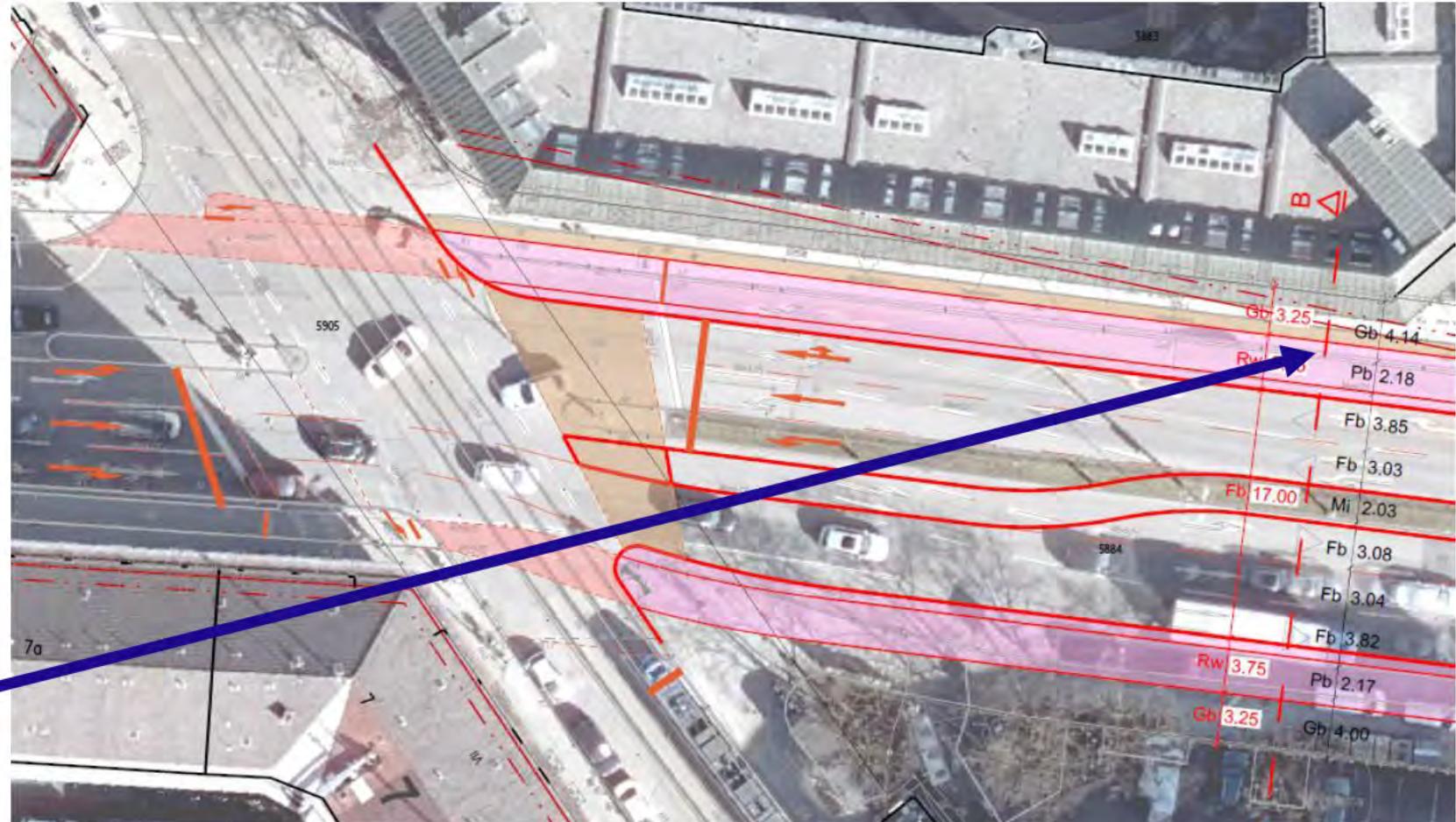
West-Ast

- 2 Fahrspuren im Abfluss
- 3 Fahrspuren im Zufluss (r,g,l)
- schmale Radwege

ÖV-Beschleunigung bleibt erhalten

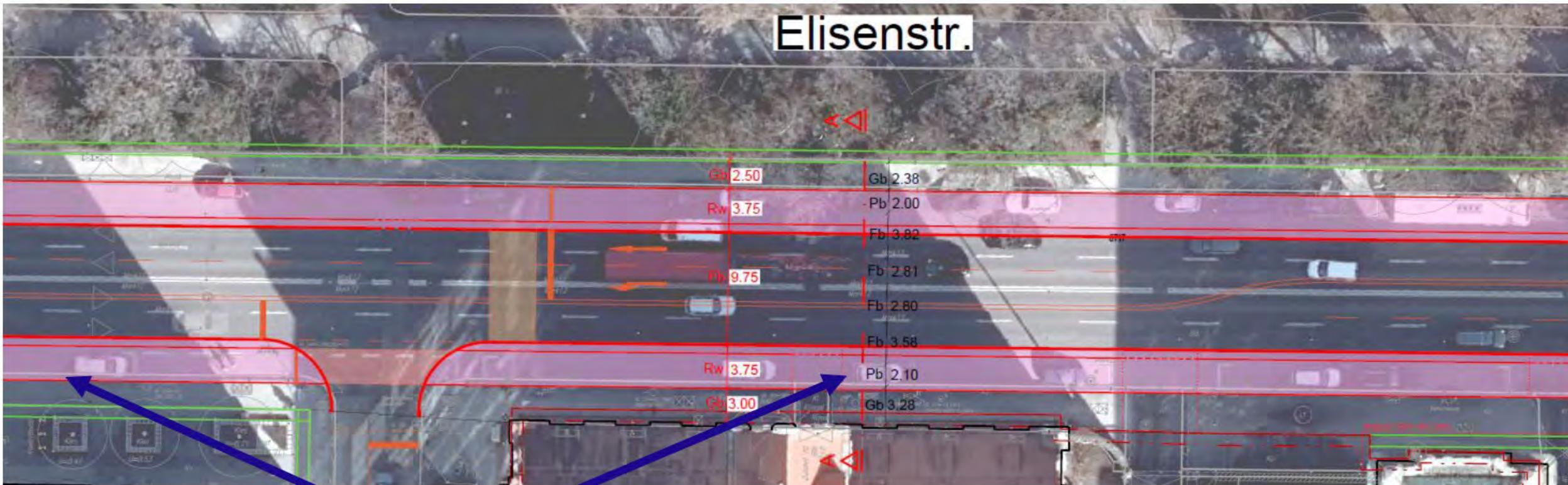
zu prüfen:

- Alternativstandort für **Kranken-transporte**



© Landeshauptstadt München 2021

Radschnellwegkonforme Lösung - Luitpoldstraße



© Landeshauptstadt München 2021

Radschnellwegkonforme Lösung - Lenbachplatz



West-Ast:

- 1 Fahrspur im Abfluss
- 3 Fahrspuren im Zufluss (g,g,r)
- RSV-konformer Radweg

Ost-Ast:

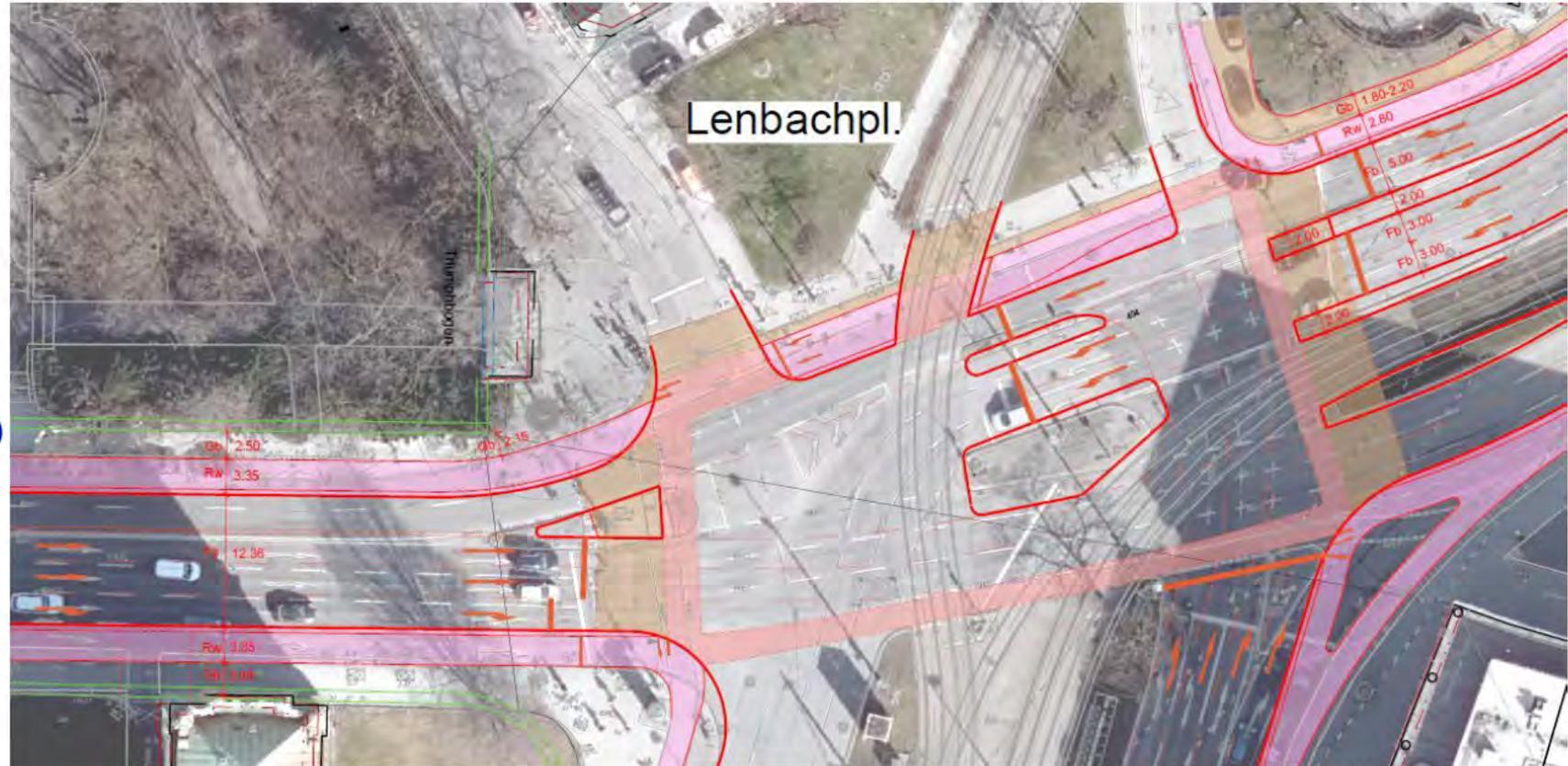
- 2 Fahrspuren im Abfluss
- 3 **(-1)** Fahrspuren im Zufluss (g,l,l)
- REM-konformer Radweg (ARRi)

Süd-Ast:

- 4 Fahrspuren im Abfluss (Bestand)
- 4 Fahrspuren im Zufluss (r,r,g,l)
- baulicher Radweg

zu prüfen:

- Fußgängerquerung östlich
Ottostraße
(Planfeststellungsverfahren)



© Landeshauptstadt München 2021

Die radschnellwegkonforme Gestaltung der Eisenstraße im West-Ast des Lenbachplatzes...



© Landeshauptstadt München 2021

- Reduzierung der Breiten bei allen Belangen auf ein Mindestmaß auf ca. 70 m
- RSV-konformer Radweg von 2,85 m + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen [Regelmaß 3,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen]
- Grundlegende Sicherheitsaspekte stehen in Abhängigkeit zu RSV-konformen Radweg

Die radschnellwegkonforme Gestaltung der Elisenstraße schafft für den Radverkehr...



....

- Komfort
- Kapazitäten
- Querungen
- Sicherheit



Blumenstraße



Bilder: © Landeshauptstadt München 2021

Die radschnellwegkonforme Gestaltung der Eisenstraße schafft für den Fußverkehr...



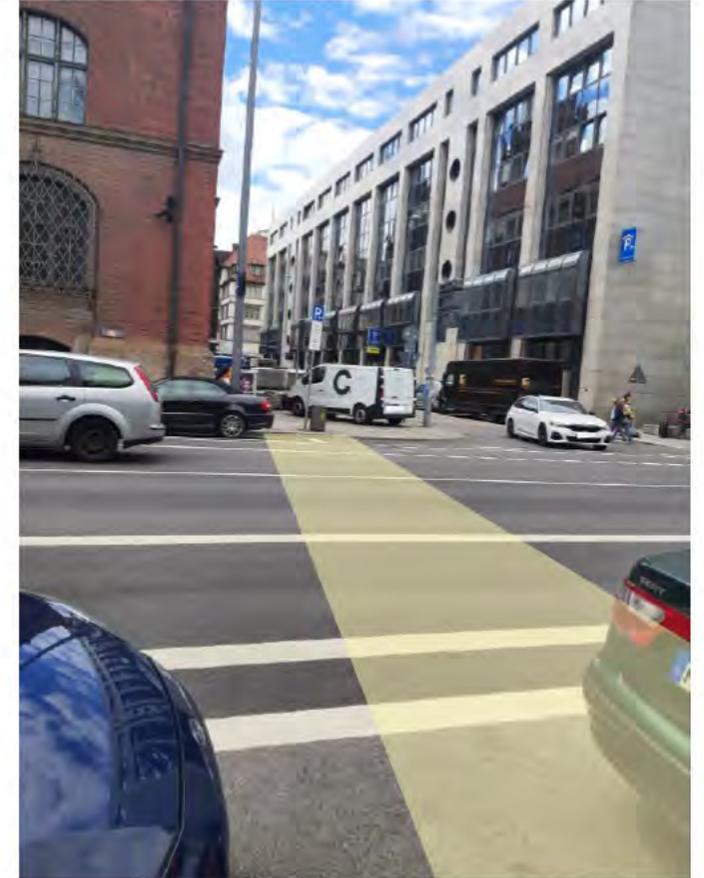
Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

....

- Komfort
- Querungen
- Sicherheit



Bilder: © Landeshauptstadt München 2021



Die radschnellwegkonforme Gestaltung der Elisenstraße bedeutet für den ruhenden Verkehr...



...

- Entfall aller Kurzzeitstellplätze
- Verlegung von Stellplätzen für Krankentransporte, Behindertenstellplatz
- keine Schaffung von Radabstellplätzen



© Landeshauptstadt München 2021

Die radschnellwegkonforme Gestaltung der Elisenstraße bedeutet für den Kfz-Verkehr...



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

....

- sichere Abwicklung
- Leistungsdefizit im Bereich Marsstraße



© Landeshauptstadt München 2021

Die radschnellwegkonforme Gestaltung der Elisenstraße bedeutet insgesamt...



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

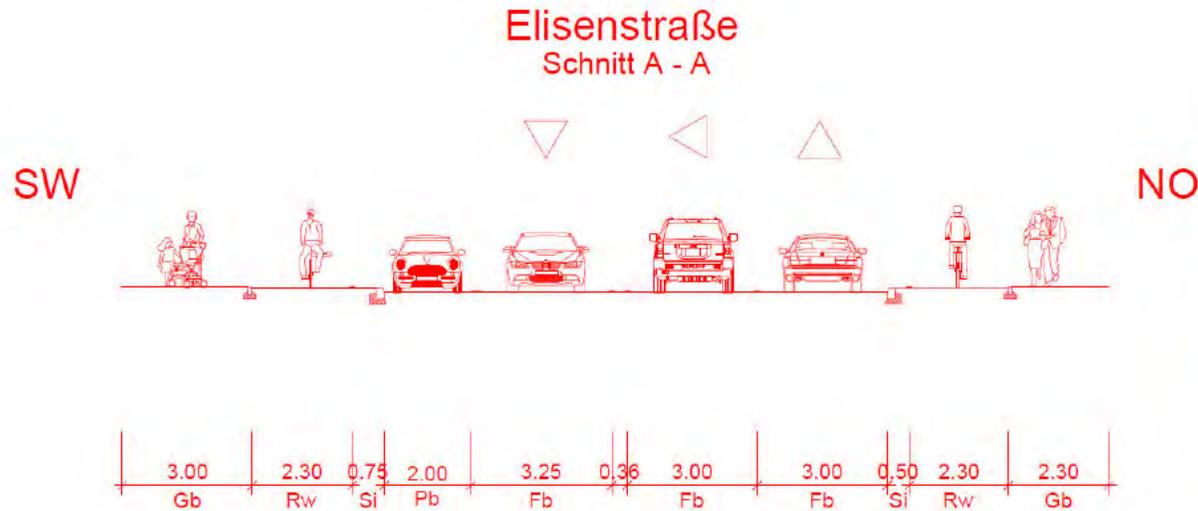
....

- Steigerung des Komforts für Fuß und Rad
- sichere jedoch nicht immer leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs
- Wegfall aller Stellplätze
- Alternativen für Behindertenstellplatz/
Krankentransporte
- Neuaufteilung des Straßenraums
im Sinne einer Verkehrswende
- Kein Eingriff in das bestehende Grün



© Landeshauptstadt München 2021

Radentscheidkonforme Lösung - Streckenverlauf



- 3 Fahrstreifen (gesamt 9,61 m)
- Baulicher Radweg 2,30 m + 0,75 m bzw. 0,50 m
- Gehbahnbreiten ähnlich zum Bestand
- Längsparken entlang der Nordseite entfällt



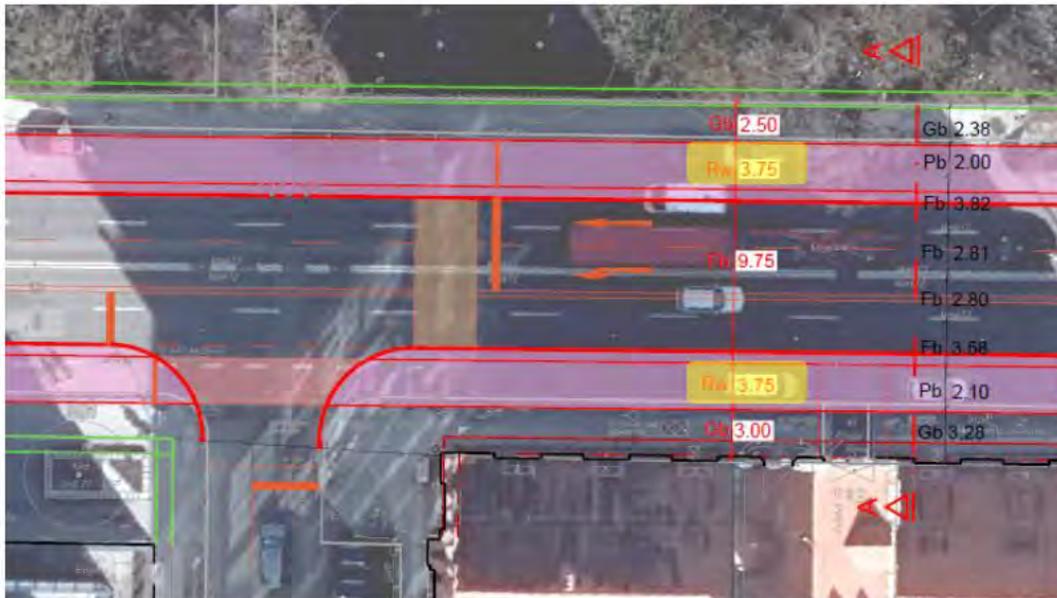
© Landeshauptstadt München 2021

Radschnellwegkonforme Vorzugsvariante gegenüber REM-konformer Variante...



....

- Komfort und Kapazitäten für Rad



Vorzugsvariante

© Landeshauptstadt München 2021



REM-konforme Variante

© Landeshauptstadt München 2021

Radschnellwegkonforme Vorzugsvariante gegenüber REM-konformer Variante...



-
- Entfall der Stellplätze entlang der Justizgebäude



Vorzugsvariante

© Landeshauptstadt München 2021



REM-konforme Variante

© Landeshauptstadt München 2021

Terminschiene – weiteres Vorgehen



- **8. Juli 2021: Varianten werden der Öffentlichkeit vorgestellt**

2021

- Stadtratsbeschluss im III. Quartal 2021
 - Projektauftrag an Baureferat



Weitere Planungsschritte

- Entwurfs-/Detailplanung
- Projektgenehmigung
- Ausschreibung
- Baudurchführung





Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Vielen Dank!

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
GB2.11

muenchenunterwegs.de



**Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirks
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt**



**Landeshauptstadt
München**

Landeshauptstadt München, Direktorium,
BA-Geschäftsstelle Mitte, Marienplatz 8, 80331 München

**Mobilitätsreferat
MOR-GB2.11**

Per Email an:


**Vorsitzender
Benoît Blaser**
E-Mail: benoitblaser.ba2@gmail.com

Geschäftsstelle:
Marienplatz 8, 80331 München
Telefon: 089 233 - 21322
ba2@muenchen.de

München, den 23.06.2023

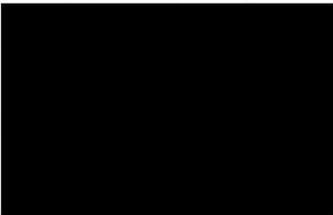
Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Elisenstraße, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06360

Unser Zeichen: 23.06 B 3.2.3

Sehr geehrte Damen und Herren,


der Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt befasste sich in seiner Sitzung am 20.06.2023 mit Ihrem o.g. Anliegen und stimmt der Maßnahme einstimmig zu.

Mit freundlichen Grüßen



Benoît Blaser
Vorsitzender

