

**Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum -
Umsetzung des Radentscheidprojekts Lindwurmstraße (Stadtbezirke 2 und 6)**

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Lindwurmstraße wenigstens während der Wiesn verkehrssicher gestalten!
StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04595 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 01.02.2024

Dringlichkeitsantrag für den Mobilitätsausschuss am 08.05.2024
Radentscheidprojekt Lindwurmstraße: Planungen auch dem Stadtrat vorstellen
Antrag Nr. 20-26 / A 04824 von der Frau StRin Veronika Mirlach, Frau StRin Sabine Bär,
Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Hans-Peter Mehling,
Herrn StR Sebastian Schall vom 07.05.2024, eingegangen am 07.05.2024

Nahmobilität stärken – Klima schützen – Straßen sicherer machen
StR-Antrag 20-26 / A 04903 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 06.06.2024

Neue Radwege in der Lindwurmstraße noch in der laufenden Legislaturperiode umsetzen:
Für eine sichere Teilnahme am Verkehr für alle!
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06474 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 06 - Sendling vom
04.03.2024

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10376

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.07.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	<p>Das REM-Projekt Lindwurmstraße (Stadtbezirk 2 und 6) ist im 1. Maßnahmenbündel enthalten. Die Maßnahme ist als REM-Maßnahme aufgenommen worden, da hier eine sehr hohe Anzahl an Radfahrenden auf sehr schmalen Radverkehrsanlagen unterwegs sind. Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird dem Stadtrat ein Entscheidungsvorschlag für die neue Straßenraumaufteilung der Lindwurmstraße von der Pfeuferstraße bis zum Anschluss der Planungen Sendlinger Torplatz vorgeschlagen.</p> <p>Die Straße liegt im Stadtbezirk 6 Sendling und dem Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt / Isarvorstadt und ist durch die Eisenbahnüberführung (EÜ) der Strecke München Hauptbahnhof – München Ost (Südring) unterteilt. Die EÜ Lindwurmstraße wird seit Frühjahr 2024 umgebaut, um eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m (Möglichkeit einer Durchfahrt einer Tram) zu realisieren</p>
Inhalt	<p>Gemäß Stadtratsbeschluss und den geltenden Richtlinien werden die Radwege in der Lindwurmstraße mit einer Regelbreite von 2,50 m sowie einem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 0,50 m (zum Parken 0,75 m) umgesetzt. Die heute prägende und beidseitig bestehende Baumreihe von Pappeln sollen dabei erhalten bleiben. Gleichzeitig sollen die heutigen Gehwege mindestens eine Breite von 2,50 m aufweisen.</p> <p>Besonderes Augenmerk bei der Straßenraumgestaltung ist dabei auf die nachfolgenden Punkte gelegt worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhalt der durchgehend straßenbegleitende Baumreihen • (Park- und)Lieferzonen pro Straßenabschnitt • Erhöhung der Verkehrssicherheit - insbesondere für den Rad- und Fußverkehr • Bauliche Radwege entsprechend Stadtratsbeschluss und den geltenden Richtlinien (H RSV, 2021) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität • Verbesserung des Komforts für die Fußgänger*innen • Baumerhalt und (zusätzliche) Baumpflanzungen <p>Zusätzlich sind bei der Raumaufteilung Vorgaben bzw. Rahmenbedingungen der Feuerwehr hinsichtlich der Hilfsfrist und einer Anleitemöglichkeit (zweiter Rettungsweg) zu beachten.</p> <p>Durch die Umwidmung von Fahrstreifen wird im konkreten Fall ein Anreiz zu mehr klimafreundlicher Mobilität, insbesondere zum Radfahren, erwartet. Auch aus der Erfahrung von anderen Vorhaben wird erwartet, dass aufgrund der Spurreduzierung der motorisierte Individualverkehr abnimmt. Die verursachten THG-Emissionen durch den Umbau des Straßenraums werden durch die Reduzierung des MIV-Verkehrs voraussichtlich kurzfristig kompensiert.</p>
Gesamtkosten / Gesamterlöse	ca. 31,0 – 38 Mio €
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv

Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none">1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die vorliegende Planung gemäß der unter Ziffer 3 dargestellten Raumaufteilung der Lindwurmstraße vom Knotenpunkt Pfeuferstraße / Plinganserstraße bis zum Sendlinger-Tor-Platz wird erteilt.2. Das Baureferat wird gebeten, die Planung der oben genannten endgültigen Maßnahme zu erarbeiten und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.3. Das RKU wird gebeten, 38 Mio. € aus der Maßnahme 1162.7590 "Förderprogramm Klimaneutrale Gebäude (FKG) Klimaneutrales München 2035 GSB II Nr. 1) (2025 = 15 Mio. € und 2026 = 23 Mio. €) zur Umschichtung in die Nahmobilitätspauschale (Maßnahme 6300.1100 "Nahmobilitätspauschale") bei der Stadtkämmerei anzumelden. Die verwaltungstechnische Umsetzung mit Verteilung auf die Bauraten der Nahmobilitätspauschale erfolgt auf dem Büroweg zwischen der Stadtkämmerei und dem Baureferat.4. Das Baureferat wird gebeten, die erforderlichen Mittel für die Nahmobilitätspauschale ab dem Jahr 2025 rechtzeitig im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei der Stadtkämmerei anzumelden.5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die temporäre Zwischenlösung zwischen Goetheplatz und Sendlinger-Tor-Platz in Abstimmung mit dem Baureferat zu erarbeiten und verkehrsrechtlich anzuordnen. Das Baureferat wird gebeten, die Anordnung umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.6. Der Oberbürgermeister wird gebeten, nach Vorbereitung durch das Mobilitätsreferat zusammen mit den Kammern und Verbänden, auf das Bundesministerium für Digitales und Verkehr zuzugehen und auf die Novellierung der StVO hinsichtlich der erweiterten Möglichkeiten zur Anordnung von Wirtschaftsverkehrsflächen hinzuwirken.7. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, frühzeitig (mindestens ein ½ Jahr vor Baubeginn) die Umbaumaßnahme vor Ort anzukündigen und über den Verlauf bzw. mögliche Einschränkungen zu informieren.8. Die Kommunale Verkehrsüberwachung im Kreisverwaltungsreferat wird gebeten sich im Rahmen der vorhandenen Ressourcen sowohl hinsichtlich Schwerpunktaktionen, als auch durch Routinekontrollen die Thematik "Lieferzonen" besonders in den Blick zu nehmen.9. Der Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 04595 vom 01.02.2024 ist hiermit satzungsgemäß behandelt.10. Der Dringlichkeitsantrag Nr. 20-26 / A 04824 vom 07.05.2024 ist hiermit satzungsgemäß behandelt11. Der Stadtratsantrag 20-26 / A 04903 vom 06.06.2024 bleibt aufgegriffen.12. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06474 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 06 - Sendling vom 04.03.2024 ist hiermit satzungsgemäß behandelt.13. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.
-------------------------------	---

Gesucht werden kann im RIS auch unter	Radentscheid, Lindwurmstraße
Ortsangabe	Stadtbezirk 2 und 6, Lindwurmstraße

Telefon: 233 – 39964
Telefax: 233 – 98 93 99 64

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB 2.12

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum - Umsetzung des Radentscheidprojekts Lindwurmstraße (Stadtbezirke 2 und 6)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Lindwurmstraße wenigstens während der Wiesen verkehrssicher gestalten!
StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04595 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 01.02.2024

Dringlichkeitsantrag für den Mobilitätsausschuss am 08.05.2024
Radentscheidprojekt Lindwurmstraße: Planungen auch dem Stadtrat vorstellen
Antrag Nr. 20-26 / A 04824 von der Frau StRin Veronika Mirlach, Frau StRin Sabine Bär,
Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Hans-Peter Mehling,
Herrn StR Sebastian Schall vom 07.05.2024, eingegangen am 07.05.2024

Nahmobilität stärken – Klima schützen – Straßen sicherer machen
StR-Antrag 20-26 / A 04903 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 06.06.2024

Neue Radwege in der Lindwurmstraße noch in der laufenden Legislaturperiode umsetzen:
Für eine sichere Teilnahme am Verkehr für alle!
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06474 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 06 - Sendling vom
04.03.2024

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10376

Anlagen

1. Übersicht Planung Raumaufteilung Lindwurmstraße
2. Präsentation Planung Raumaufteilung Lindwurmstraße
3. Stellungnahme Referat für Klima- und Umweltschutz
4. Stellungnahme Radentscheid München
5. Antrag ÖDP/München Liste vom 01.02.2024
6. Dringlichkeitsantrag CSU/Freie Wähler vom 07.05.2024
7. Stadtratsantrag Die Grünen – Rosa Liste von 06.06.2024
8. BA-Antrag des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 06 – Sendling vom 04.03.2024
9. Stellungnahme der Stadtkämmerei

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.07.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag des Referenten	3
1.	Anlass	3
2.	Grundlagen der Planungsvorgaben.....	3
3.	Darstellung der Planungen.....	4

3.1.	Bestandssituation	4
3.2.	Planungsgrundlagen.....	6
3.3.	Grobkonzept Raumaufteilung (Planungsziele)	7
3.4.	Planung Raumaufteilung	8
3.5.	Planung Raumaufteilung Lindwurmstraße Süd (Stadtbezirk 6 - Sendling) .	10
3.5.1.	Knotenpunkt Lindwurmstraße / Pfeuferstraße / Plinganserstraße	10
3.5.2.	Abschnitt Pfeuferstraße bis Implerstraße.....	11
3.5.4.	Knotenpunkt Lindwurmstraße / Implerstraße (EÜ Lindwurmstraße Süd) ...	14
3.6.	Planung Raumaufteilung Lindwurmstraße Nord (Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt / Isarvorstadt)	15
3.6.1.	Knotenpunkt Lindwurmstraße / Poccistraße / Ruppertstraße (EÜ Lindwurmstraße Nord).....	15
3.6.2.	Abschnitt Poccistraße bis Kapuzinerstraße.....	16
3.6.3.	Knotenpunkt Lindwurmstraße / Kapuzinerstraße	18
3.6.4.	Abschnitt Kapuzinerstraße bis Reisingerstraße	19
3.6.5.	Knotenpunkt Lindwurmstraße / Goetheplatz	20
3.6.6.	Knotenpunkt Lindwurmstraße / Reisingerstraße	22
3.6.7.	Anschluss an Planungen Sendlinger-Tor-Platz.....	23
3.7.	Bauzeiten und Baudurchführung	24
3.8.	Verkehrstechnische Untersuchung.....	25
3.9.	Detail Bäume und Lieferzonen / Parken	25
3.10.	Temporäre Zwischenlösung Abschnitt Goetheplatz bis Sendlinger-Tor-Platz 27	
3.10.1.	Knotenpunkt Lindwurmstraße / Goetheplatz	29
3.10.2.	Knotenpunkt Lindwurmstraße / Reisingerstraße	31
3.10.3.	Anschluss an Planungen Sendlinger-Tor-Platz.....	31
3.10.4.	Baudurchführung und Kosten.....	32
4.	Beurteilung der Planung und Fazit	33
5.	Mögliche Auswirkungen auf Lärm und Luft	34
6.	Klimaprüfung.....	35
7.	Rechtliche Bauvoraussetzungen	35
8.	Kostenrahmen und Finanzierung für den vorgeschlagenen Umbau.....	35
9.	Betroffenheiten und Stellungnahmen.....	36
9.1.	Städtische Dienststellen	36
9.2.	Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München	37
9.3.	Informationsveranstaltungen	38

	9.4. Stadtrats- und BA-Anträge	39
	9.5. Beteiligung der Bezirksausschüsse	41
II.	Antrag des Referenten	42
III.	Beschluss	43

I. Vortrag des Referenten

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

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), dem Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid III. und IV. Maßnahmenbündel der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 01458), sowie dem Beschluss zum Sachstandsbericht 2022 des Mobilitätsausschusses vom 14.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 06921) wird die Verwaltung beauftragt, für die ca. 55 Maßnahmen der Maßnahmenbündel I bis V 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 Nahmobilitäts-pauschale zu finanzieren.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird dem Stadtrat die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für folgende Maßnahme vorgeschlagen:

- Lindwurmstraße (Maßnahmenbündel 1)

2. Grundlagen der Planungsvorgaben

Gemäß Radentscheid und den geltenden Richtlinien wird für die Lindwurmstraße wegen der Einordnung der Straße als Radvorrangroute und somit einer IR III eine Regelbreite für Radwege von 2,50 m, sowie einen Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 0,5 m beziehungsweise zu Längsparkbuchten von 0,75 m geplant. Gleichzeitig sollen Fußverkehrsanlagen möglichst in ihrer Breite erhalten bleiben, jedoch mindestens 2,5 m aufweisen. An

Stellen, an denen insbesondere die Belange der Barrierefreiheit an Haltestellen oder des Brandschutzes betroffen sind, muss von diesen Maßen abgewichen werden.

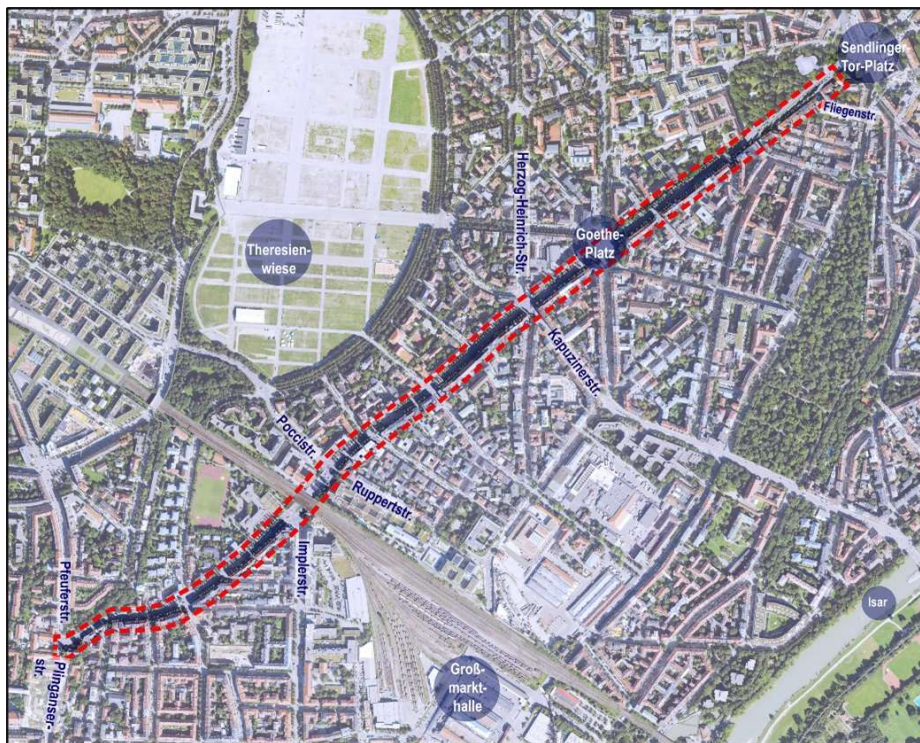


Abbildung 1: Übersicht / Umgriff Maßnahme Lindwormstraße (Quelle: LHM 2023)

3. Darstellung der Planungen

3.1. Bestandssituation

Die Lindwormstraße ist eine wichtige Verbindungsstraße zwischen der Plinganserstraße (Zufahrt zum Mittleren Ring (B2R)) und der Altstadt bzw. dem Altstadtring und hat eine Länge von rund 2.300 m.

Die Straße liegt im Stadtbezirk 06 - Sendling und dem Stadtbezirk 02 - Ludwigsvorstadt / Isarvorstadt und ist durch die Eisenbahnüberführung (EÜ) der Strecke München Hauptbahnhof – München Ost (Südring) unterteilt. Es ist vorgesehen die EÜ Lindwormstraße ab Frühjahr 2024 umzubauen, da das Bauwerk abgängig ist. In diesem Zusammenhang wird eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m vorgesehen, u.a. um eine spätere Durchfahrtsmöglichkeit einer Tram offenzuhalten.

Auf fast der gesamten Länge der Lindwormstraße befinden sich in den Erdgeschossen Einzelhandel- und gewerbliche Nutzungen, Gastronomie, Hotels, etc. Über diesen Nutzungen befinden sich in den anderen Stockwerken zumeist Wohnungen.

Ebenfalls sind auf der gesamten Länge beidseitig Pappeln in einem rund 2,0 m breiten

Baumgraben vorhanden. Daran angrenzend existieren schmale Radwege mit einer Breite von 1,50 m - zum Teil existieren auch Radwege nur mit Breiten von 1,15 m - neben Gehbahnen mit einer Breite von mindestens 2,0 m bis über 3,0 m.

Für den Kfz-Verkehr existieren auf der gesamten Länge neben Längsparkstreifen jeweils zwei Fahrspuren je Richtung mit Aufweitungen für Abbiegespuren an den Knotenpunkten. Einzig zwischen dem Knotenpunkt Plinganserstraße / Pfeuferstraße und der Einmündung Daiserstraße wird der Kfz-Verkehr einspurig geführt, da im Jahr 2022 in diesem Bereich ein Radfahrstreifen in Richtung stadteinwärts eingerichtet worden ist.

Nachfolgend ist beispielhaft ein Bestandsquerschnitt (Höhe Haus-Nr. 93) dargestellt.

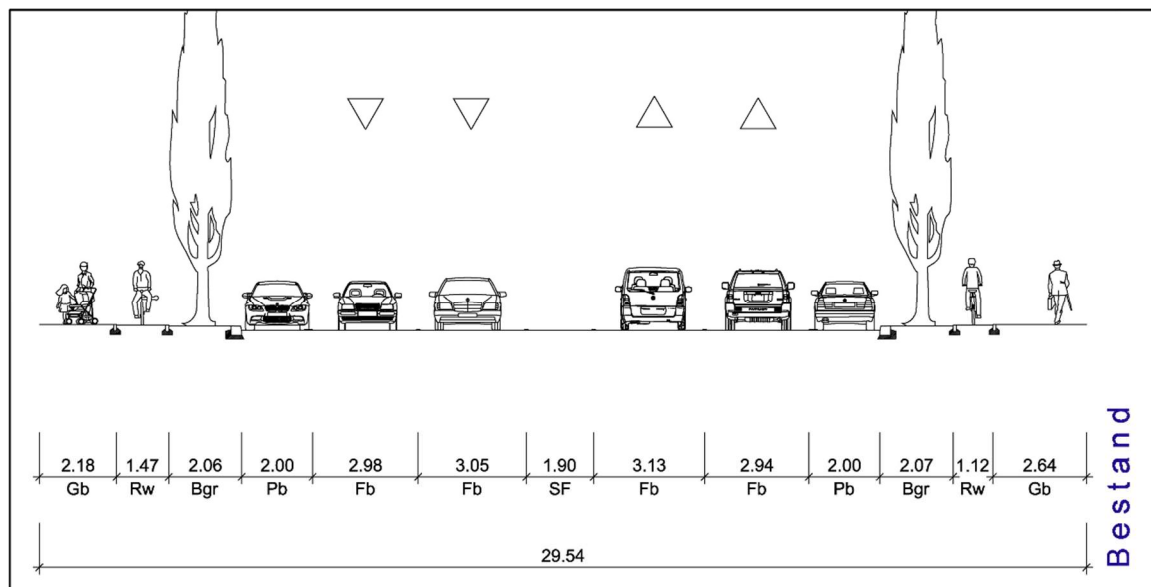


Abbildung 2: Beispiel Bestandsquerschnitt Lindwurmstraße (Quelle: LHM 2023)

Die Lindwurmstraße weist aus Zählungen von 2022 eine Verkehrsbelastung von ca. 9.000 Kfz/ 24 Std. im Querschnitt am Knotenpunkt Plinganser- / Pfeuferstraße aus. Die Verkehrsbelastung erhöht sich dann ab der Implerstraße bzw. EÜ Lindwurmstraße auf rund 17.000 Kfz/ 24 Std. und bis zum Knotenpunkt Goetheplatz auf rund 18.500 Kfz/ 24 Std., um sich dann wieder etwa auf rund 16.700 Kfz/ 24Std. zu verringern.

In der vor- bzw. nachmittäglichen Spitzenstunde (Sp-h, Zählung 2022) weist die Lindwurmstraße eine Verkehrsbelastung zwischen der Plinganser Straße und der Implerstraße von 600 bis 800 Kfz/ Sp-h auf. Ab der Implerstraße bis zur Kapuzinerstraße beträgt die Spitzenstundenbelastung im Querschnitt morgens zwischen 1.250 und 1.400 Kfz/ Sp-h und am Nachmittag rund 1.400 bis 1.500 Kfz/ Sp-h.

Gegenüber der Zählung von 2011 hat sich der Kfz-Verkehr in Höhe des Knotenpunktes Poccistraße / Ruppertstraße von rund 28.500 Kfz/ 24 Std. um knapp 10.000/ 24 Std. auf rund 18.500 Kfz/24 Std. reduziert. Dies entspricht ungefähr einer Reduzierung von 35%.

Die Situation für den Radverkehr stellt sich bei der Belastung wie folgt dar:

Eine aktuelle Zählung aus dem Jahr 2022 hat ergeben, dass den Querschnitt der südlichen Lindwurmstraße am Knotenpunkt Plinganser- / Pfeuferstraße ca. 5.000 Radfahrende/ 24 Std. befahren. An diesem Knotenpunkt wird zusätzlich die Wegeverbindung von der Jägerwirthstraße in den Daunmillerweg zur Theresienwiese von rund 3.200 Radfahrenden/ 24Std. gut genutzt. Selbst auf der Plinganserstraße sind ca. 3.400 Radfahrende/ 24 Std. erhoben worden.

Die Anzahl der Radfahrenden erhöht sich dann von der Implerstraße bzw. EÜ Lindwurmstraße bis zum Knotenpunkt Kapuzinerstraße auf im Mittel rund 9.000 Radfahrende/ 24 Std., um sich dann wieder etwa auf knapp über 7.000 Radfahrende / 24Std. zu verringern. Gegenüber der Zählung von 2011 hat sich die Anzahl der Radfahrenden in Höhe des Knotenpunktes Poccistraße / Ruppertstraße - gegenüber dem Kfz-Verkehr - von rund 5.100 Radfahrende/ 24 Std. um knapp 3.600/ 24 Std. auf rund 8.700 Radfahrende/ 24 Std. erhöht. Dies entspricht ungefähr einer Steigerung von 70%.

Straßen- zufahrt	Belastung 2011		Belastung 2022		Differenz absolut		Differenz prozentual	
	Kfz/24h	Rad/24h	Kfz/24h	Rad/24h	Kfz/24h	Rad/24h	Kfz/24h	Rad/24h
Lindwurm- straße Süd	26.500	5.475	16.800	9.300	- 9.700	+3.825	-35%	+70%
Lindwurm- straße Nord	28.600	5.125	18.500	8.800	- 10.100	+3.675	-35%	+71%

Tabelle 1: Vergleich Belastung Kfz und Radfahrende pro 24h 2022 zu 2011 Knotenpunkt Lindwurmstr / Poccistraße (Quelle: LHM 2023)

An öffentlichen Verkehrsmitteln verkehrt im Bereich Sendlinger-Tor-Platz und Reisingerstraße (Linksabbiegen) die Buslinie 62 zwischen Ostbahnhof und Rotkreuzplatz. Auf dem Abschnitt Implerstraße bis Plinganserstraße fährt die Buslinie 132 zwischen Marienplatz und Forstenrieder Park. Zusätzlich verkehren auf der gesamten Strecke die Nachtbuslinien N 40, N 41 sowie die Nachtbuslinie N 45 im Streckenabschnitt Goetheplatz bis Sendlinger-Tor-Platz.

3.2. Planungsgrundlagen

Die Lindwurmstraße ist in der zurzeit in Aufstellung befindlichen Netzplanung als Radvorrangroute definiert. Dies entspricht laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (HRSV) der Kategorie III „innergemeindlichen Radhauptverbindung“ (IR III) zur Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren. Deshalb sind Radwege im Zuge der Lindwurmstraße mit einer Regelbreite von 2,50 m sowie einem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 0,50 m (zum Parken 0,75 m) umzusetzen.

Gleichzeitig sollen – nach den Empfehlungen für Anlagen des Fußverkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV; EFA; Köln 2002) – die heutigen Gehwege mindestens eine Breite von 2,50 m aufweisen. Die Überquerungsstellen sollen barrierefrei mit differenzierter Bordsteinhöhe realisiert werden.

An die Planungen Lindwurmstraße grenzen ganz im Süden die Planungen zur REM-Projekt Pfeuferstraße und im Norden der Umbau Sendlinger-Tor-Platz mit Abschluss der Arbeiten im Jahr 2023 sowie Restarbeiten im Frühjahr 2024 an. Die in diesem Bereich vorgesehene und zum Teil bereits umgesetzte Radinfrastruktur weisen eine Breite von 2,30 m bis 3,40 m (mit zwei Fahrstreifen Radverkehr) auf. Zwischen den Knotenpunkten Implerstraße und Poccistraße besteht die Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße (Südring) mit dem geplanten Regionalbahnhalt, die ab Frühjahr 2024 umgebaut werden soll. Alle drei Planungen sind entsprechend berücksichtigt bzw. die Anschlüsse abgestimmt worden.

3.3. Grobkonzept Raumaufteilung (Planungsziele)

Aufbauend auf dem Steckbrief des o.g. Stadtratsbeschlusses wurde im Sinne der angestrebten Mobilitätswende eine Planung mit folgenden Zielen erarbeitet:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit - insbesondere für den Rad- und Fußverkehr
- Verbesserung des Komforts für die Fußgänger*innen
- (Park- und) Lieferzonen pro Straßenabschnitt
- Bauliche Radwege entsprechend Stadtratsbeschluss und den geltenden Richtlinien (H RSV, 2021) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität
- Baumerhalt und (zusätzliche) Baumpflanzungen

Zusätzlich sind bei der Raumaufteilung Vorgaben bzw. Rahmenbedingungen der Feuerwehr hinsichtlich der Hilfsfrist und einer Anleiterungsmöglichkeit (zweiter Rettungsweg) zu beachten.

Die Lindwurmstraße ist eine sogenannte hilfsfristrelevante Straße, die aufgrund der Lage der Feuerwache 3 (Schwanthalerhöhe) und Hauptwache 1 an der Blumenstraße für die Feuerwehr eine wichtige Straße zur Einhaltung der Hilfsfrist ist (d. h. Eintreffen am Einsatzort innerhalb von 10 Minuten). Deshalb ist eine Fahrbahnbreite von 7,50 m einzuplanen, die nicht unterschritten werden darf. Eine Unterschreitung dieser Fahrbahnbreite kann nur bei beid- oder einseitig angrenzenden Radwegen mit einem Abstich des Bordsteines von 8 cm (statt 12 cm) ausgeführt werden. Die minimale Fahrbahnbreite ist mit 6,50 m vorgesehen, damit immer ein Begegnungsfall Bus / Bus ermöglicht wird.

Außerdem darf zur Rettung von Personen mit der Drehleiter (Anleiterung als zweiter Rettungsweg) die Häuserkante von festen Einbauten (Parken, Baumgraben, ...) maximal 12,0 m entfernt sein. Gleichzeitig benötigt die Feuerwehr dabei eine Standfläche von min. 5,50 m für das Feuerwehrfahrzeug als Abstützungs- und Schwenkbereich. Dieser Abstand ist in den Plänen und folgenden Abbildungen als blaue Linie erkennbar.

3.4. Planung Raumaufteilung

Unter der Maßgabe

- die beidseitig durchgehenden Baumreihen zu erhalten,
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität durch Umsetzung von Radwegbreiten nach Stadtratsbeschluss bzw. den geltenden Richtlinien auszuführen
- und pro Straßenabschnitt Lieferzonen / Parkbereiche anzubieten,

ergibt sich auf der gesamten Länge (mit geringen Abweichungen hinsichtlich Lieferzonen / Parkbereiche) der nachfolgende Querschnitt, der auch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität für die Fußgänger*innen sowie mobilitätseingeschränkte Personen mit breiten Gehbahnen beinhaltet.

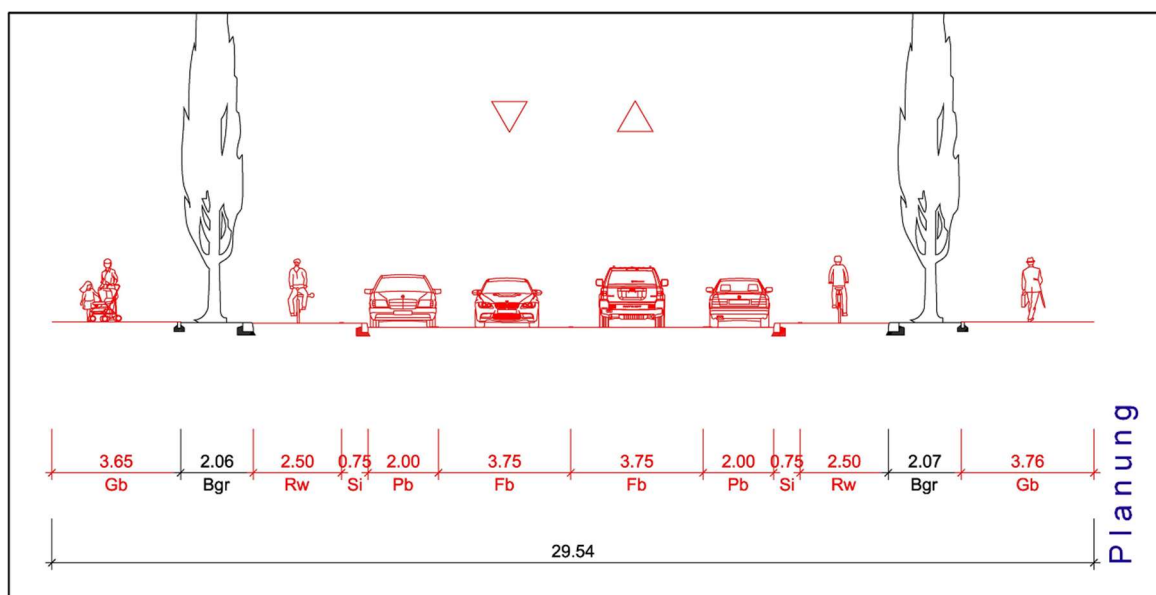


Abbildung 3: Beispiel Planungsquerschnitt Lindwurmstraße (Quelle: LHM 2023)

Die neue Raumaufteilung wird als wichtiges Element zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr gesehen, da schon heute auf der Strecke eine sehr hohe Anzahl von Radfahrenden in der Lindwurmstraße unterwegs sind. Durch die Trennung der heutigen (sehr) schmalen Radverkehrsanlagen und der direkt angrenzenden Gehbahn mit der hohen Zahl an Fußgänger*innen wird ein gutes Miteinander auf jeweils eigenen ausreichend breiten Flächen ermöglicht. Für die Radfahrenden mit den unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten ist dann auch ein gefahrloseres Überholen auf dem baulichen und breiten Radweg möglich.

Der Fußverkehr sowie mobilitätseingeschränkte Personen profitieren ebenfalls sehr stark von den Planungen, da die Fläche der heutigen Radwege den Fußgänger*innen zur Verfügung gestellt wird. Es ergeben sich dann Gehbahnbreiten auf der gesamten Länge der

Lindwurmstraße von über 3,50 m – mit gelegentlichen punktuellen Engstellen. Die Aufenthaltsqualität für die Fußgänger*innen im Straßenraum wird dadurch deutlich erhöht. Der Besuch der zahlreichen Einzelhandelsnutzungen kann entspannter und ohne Konflikte mit dem Radverkehr bei der - schon heute - hohen Anzahl von Fußgänger*innen erfolgen. Die angrenzenden Geschäfts- und Gastronomiebetriebe erhalten eventuell die Möglichkeit, den Außenbereich zu nutzen oder sogar Freischankflächen einzurichten.







Für den Lieferverkehr werden pro Straßenabschnitt Lieferzonen / Parkbereiche auf mindestens einer Straßenseite angeboten, um den Wirtschaftsverkehr und anderen Dienstleistungen (Handwerker, Pflegedienste, ...) sicherzustellen. Um den Parkplatzbedarf der Anwohner*innen an der Lindwurmstraße und den vier Lizenzgebieten (BA 6 „Untersending“ und BA 2 „Lindwurmstraße“, „Innenstadtklinikum“, „Alter Südfriedhof“) zu gewährleisten und dabei die Vorgaben der StVO einzuhalten, können im Rahmen der Umsetzung, in Abstimmung mit dem zuständigen Bezirksausschuss, Anpassungen der Parkregeln und den Bedürfnissen für den Lieferverkehr bzw. der Bewohner*innen im Straßennetz der betroffenen Gebiete erfolgen.

Für den Radverkehr werden mindestens 1 - 2 Radabstellanlagen pro Straßenabschnitt mit jeweils mindestens 5 Stellplätzen vorgesehen. Im zentralen Bereich zwischen Poccistraße und Goetheplatz werden aufgrund der höheren Nachfrage mehr Radabstellanlagen mit entsprechend mehr Stellplätzen realisiert.

Insgesamt soll im Rahmen der Umsetzung durch das Baureferat auf der gesamten Länge der Lindwurmstraße eine Prüfung der Entsiegelung von Asphaltflächen an nicht (mehr) nutzbaren Zufahrten zu Kfz-Garagen /-stellplätzen durchgeführt werden. Zur weiteren möglichen Entsiegelung bzw. Reduzierung der Asphaltfläche für den Kfz-Verkehr werden allgemein die Radien an allen Einmündungen angepasst und reduziert.

Die Planungen in der Lindwurmstraße werden im Folgenden anhand von Lageplänen auf der Strecke und der maßgeblichen Knotenpunkte kurz beschrieben. Dabei werden die Planungen der Lindwurmstraße entsprechend dem Verlauf in den beiden Stadtbezirken in den Kapiteln 3.5 (Stadtbezirk 6) und 3.6 (Stadtbezirk 2) unterteilt dargestellt.

Bei den nachfolgenden Abbildungen wird die untenstehende Legende für die Darstellung der verschiedenen Verkehrsflächen bzw. der Grünfläche benutzt:

	Radfahrstreifen
	Radweg mit Sicherheitstrennstreifen
	Parkplatz
	Gehweg, Fußgängerfurt
	Bushaltstelle
	Baumgraben

3.5. Planung Raumaufteilung Lindwurmstraße Süd (Stadtbezirk 6 - Sendling)

3.5.1. Knotenpunkt Lindwurmstraße / Pfeuferstraße / Plinganserstraße

An diesem Knotenpunkt schließt im Westen das REM Projekt Pfeuferstraße an. Die bisherigen Planungen der Pfeuferstraße ist in die Planungen der Lindwurmstraße übernommen worden und umgekehrt. So werden – je nachdem – welches Projekt zuerst umgesetzt werden sollte, mögliche Anpassungen am Knotenpunkt einfach abgestimmt und angepasst.

Für den Radverkehr ergeben sich hinsichtlich der Querungen der Plinganserstraße und Pfeuferstraße keine Änderungen; ebenso für den Geradeausverkehr entlang der Plinganserstraße zum Daunmillerweg. In der Lindwurmstraße werden entsprechend dem Stadtratsbeschluss bzw. den geltenden Richtlinien die Breiten der Radwege soweit möglich erhöht. Direkt am Knotenpunkt ergeben sich beidseitig Engstellen in der Lindwurmstraße aufgrund der angrenzenden Bebauung / Böschung. An dieser Stelle entsprechen Radweg und Gehbahn auf einem kurzen Teilbereich (ca. 50 m) nicht den Anforderungen.

Mit der bestehenden Phase (Rundumgrün) für den Fuß- und Radverkehr im Signalprogramm am Knotenpunkt, in der alle Furten für den Fuß- und Radverkehr freigegeben werden (Freigabe Signal Grün), können alle Radwegebeziehungen gleichzeitig genutzt werden. So ist weiterhin eine direkte Fahrt von der Jägerwirtstraße in den Daunmillerweg möglich, ohne - wie es heute oftmals erfolgt – bis zur nördlichen Furt und weiter über die Pfeuferstraße in falscher Fahrtrichtung zu fahren.

Für den Kfz-Verkehr ist in der Lindwurmstraße eine Fahrspur für den abbiegenden Kfz-Verkehr vorgesehen.

In der nachfolgenden Abbildung 4 ist die geplante Raumaufteilung des Knotenpunktes Pfeufer- / Plinganserstraße dargestellt.

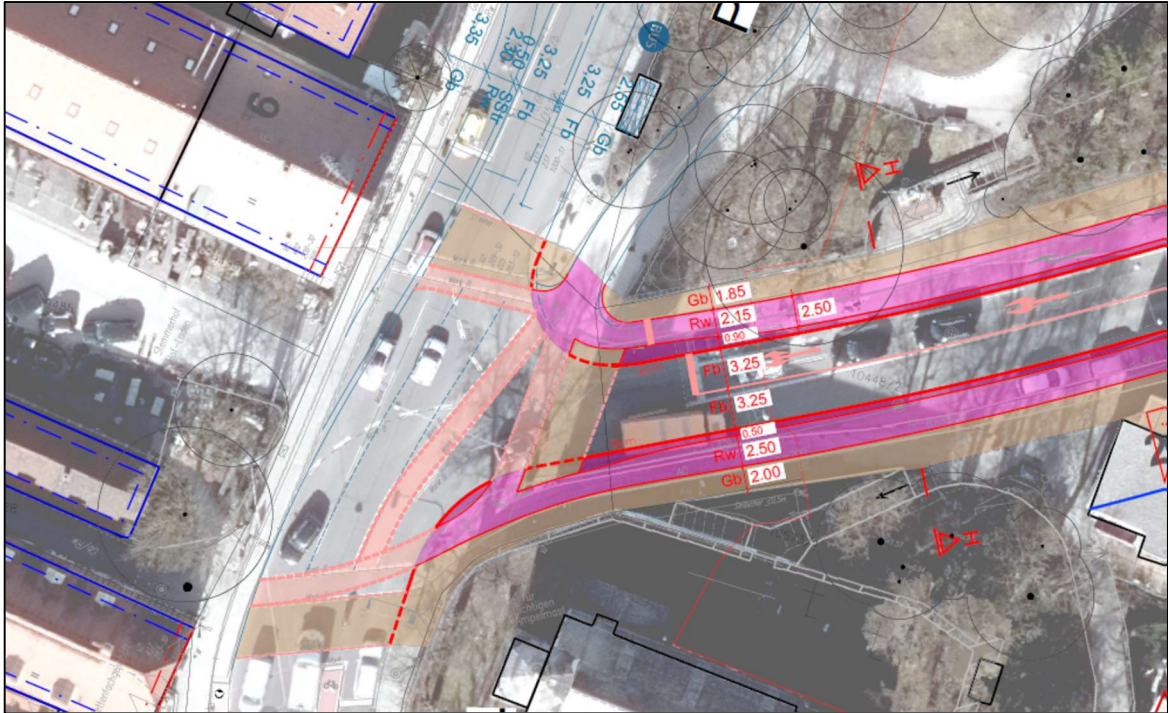


Abbildung 4: Übersicht Planung Knotenpunkt Lindwurmstraße / Pfeuferstraße
(Quelle: LHM 2023)

3.5.2. Abschnitt Pfeuferstraße bis Implerstraße

Im betrachteten Streckenabschnitt zwischen Pfeuferstraße und Implerstraße ist eine Umsetzung der baulichen Radwege mit einer Breite von 2,50 m aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der Planungsidee, einer Einrichtung von mindestens einer Lieferzone bzw. einem Parkbereich pro Straßenabschnitt und Straßenseite nur bedingt möglich. Zudem ergeben sich auch Einschränkungen bei der Raumaufteilung aus den Anforderungen der Feuerwehr (siehe Kapitel 3.5.1).

Deshalb können im Bereich zwischen dem Knotenpunkt Aberlestraße und der Einmündung Daiserstraße nur Radwegbreiten von 2,30 m umgesetzt werden – in einem kurzen Bereich von rund 25 m neben einer Lieferzone / Parkbereich sogar nur knapp über 2,0 m.

Allgemein können in allen hier betrachteten Straßenabschnitten auf mindestens einer Straßenseite Lieferzonen bzw. Parkbereiche eingerichtet werden. Einzig südlich der Daiserstraße ist eine Einrichtung nicht möglich.

Aufgrund der Anforderungen der Feuerwehr an eine ausreichende Fahrbahnbreite zur Einhaltung der Hilfsfrist, ergibt sich im südlichen Bereich und vor den anliegenden Schulen (Staatliche Berufliche Oberschule (FOS/BOS) für Wirtschaft und Städtische Berufsschule für den Einzelhandel) die Möglichkeit in Teilen der gewonnenen Flächen (Mindestbreite 1,50 m) Straßenbegleitgrün zu schaffen.

Mit Auflassen der Radwege in den Seitenbereichen erhöht sich die Breite für den Fußverkehr signifikant um mindestens 1,50 m. Heutige Konflikte mit dem Radverkehr in den engen Randbereichen können somit faktisch ausgeschlossen werden.

Wegen der Überschreitung des Anleiterungsabstandes ($> 12,0$ m) für den zweiten Rettungsweg für die Feuerwehr vor den Hausnummern 173 und 175 muss eine Aufstellfläche für das Rettungsfahrzeug vor der Einfahrt zu Haus 173 eingerichtet werden.

In der nachfolgenden Abbildung 5 ist exemplarisch die geplante Raumaufteilung des Streckenabschnittes in Höhe der Hausnummer 173 / 175 dargestellt.

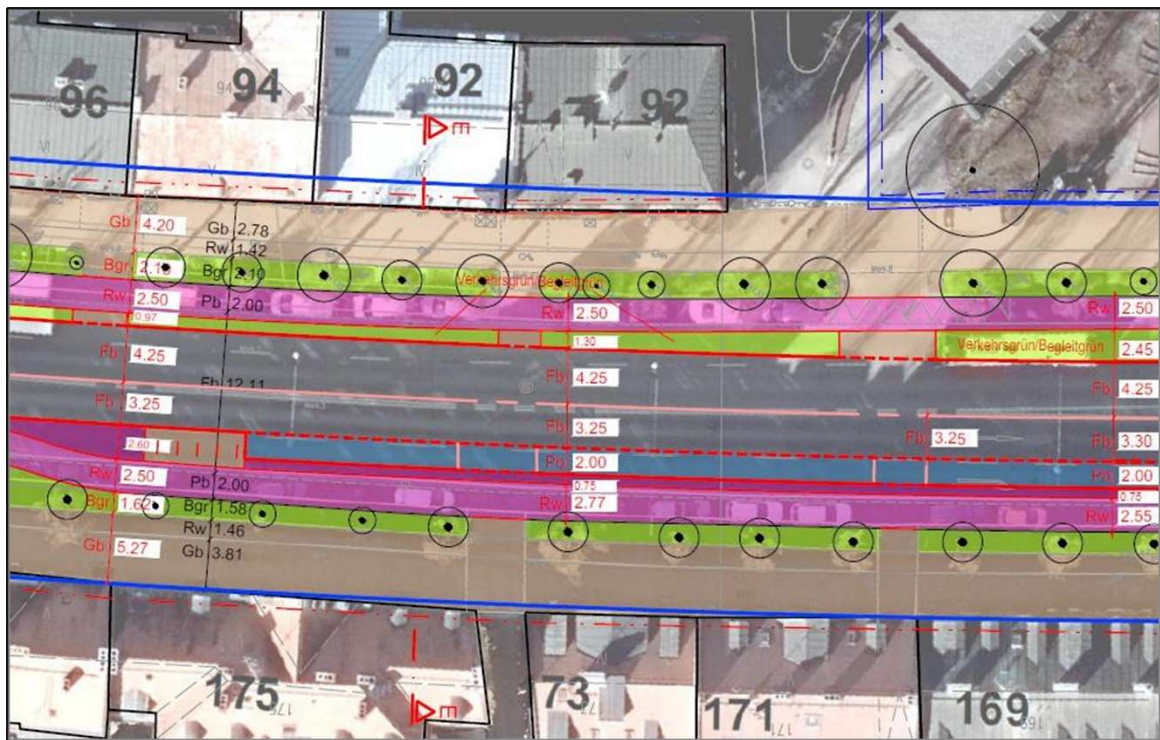


Abbildung 5: Übersicht Planung Strecke Pfeuferstraße bis Implerstraße
(Quelle: LHM 2023)

3.5.3. Knotenpunkt Aberlestraße

Am Knotenpunkt Aberlestraße werden die Haltestellen für den Buslinienverkehr näher zusammengelagt, da diese heute räumlich weiter auseinander liegen. Zusätzlich können beide Haltestellen mit einem Wartehäuschen und einem ausreichend breiten Wartebereich umgesetzt werden. Der Radverkehr wird hinter der Haltestelle mit einer Radwegbreite von 2,50 m vorbeigeführt. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird das Baureferat gebeten, geeignete Maßnahmen vorzusehen, um mobilitätseingeschränkten Personen - insbesondere sehingeschränkten Personen - eine sichere Querung über den Radweg zu bieten (z. B. Rillenplatten, Abstich, etc. ...). Zusätzlich sollten auch die Radfahrenden auf die besondere Situation hingewiesen werden (z. B. mit Piktogrammen am Boden oder entsprechender Beschilderung).

3.5.4. Knotenpunkt Lindwurmstraße / Implerstraße (EÜ Lindwurmstraße Süd)

Maßgebend für die Raumaufteilung an diesem Knotenpunkt ist die Planung der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße (DB-Südring). Die entsprechende Entwurfs- und Ausführungsplanung sowie deren Finanzierung ist im Bauausschuss Juni 2023 (BV 20-26 / V 09246) beschlossen worden. Der Umbau der Unterführung hat im Frühjahr 2024 begonnen.

In den planfestgestellten Planungen wird eine Tieferlegung der Straße umgesetzt, um eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m zu gewährleisten. Deshalb ist in der Unterführung jeweils eine Fahrbahnbreite von 6,50 m (entspricht zwei Fahrstreifen) vorgesehen. Entsprechend der heutigen Situation wäre allerdings stadteinwärts weiterhin nur ein Fahrstreifen notwendig, da die Verkehre aus der Lindwurm- und Implerstraße jeweils nur mit einem Fahrstreifen ankommen.

Der Rad- und Fußverkehr fährt bzw. läuft direkt angrenzend rund 2,0 m höher als die Fahrbahn durch die Eisenbahnunterführung. Aufgrund dieser Höhendifferenz können die Radwegeverbindungen Lindwurmstraße geradeaus stadteinwärts und der linksabbiegenden Radverkehr aus der Implerstraße in die Lindwurmstraße stadtauswärts nicht mehr direkt geführt werden, sondern müssen jeweils über signaltechnisch gesicherte Furten in der Impler- bzw. Lindwurmstraße Süd im Zweirichtungsverkehr fahren.

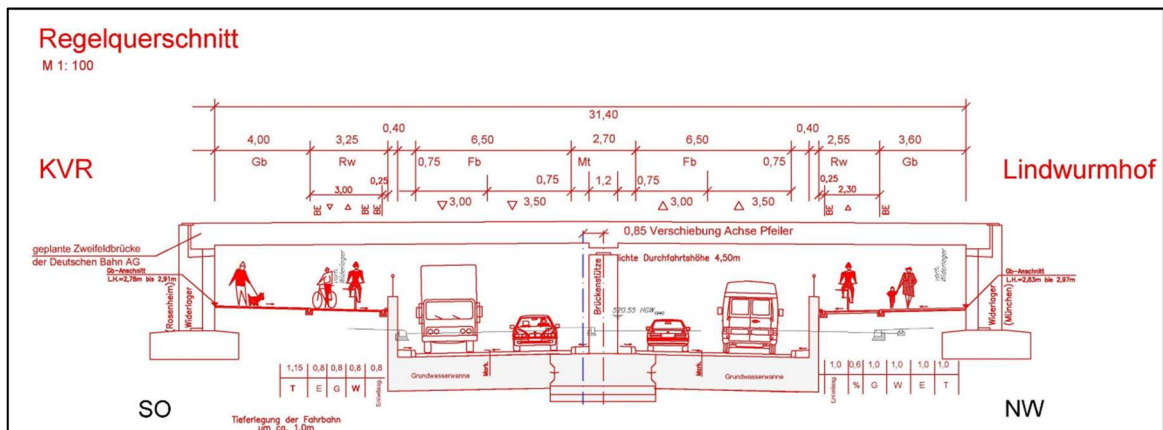


Abbildung 7: Übersicht Planung Eisenbahnunterführung Lindwurmstraße (Südring)
(Quelle: LHM 2022)

Allerdings kann im Zuge der Planungen die Verkehrssicherheit für die, in der Lindwurmstraße stadteinwärts geradeausfahrenden Radfahrer erhöht werden, da eine signaltechnische Trennung des rechtsabbiegenden Kfz- bzw. dem Buslinienverkehr Lindwurmstraße - Implerstraße eine getrennte Freigabe / Grünzeit der beiden Fahrströme vorgesehen wird.

In der nachfolgenden Abbildung 8 ist die geplante Raumaufteilung des Knotenpunktes Implerstraße dargestellt.

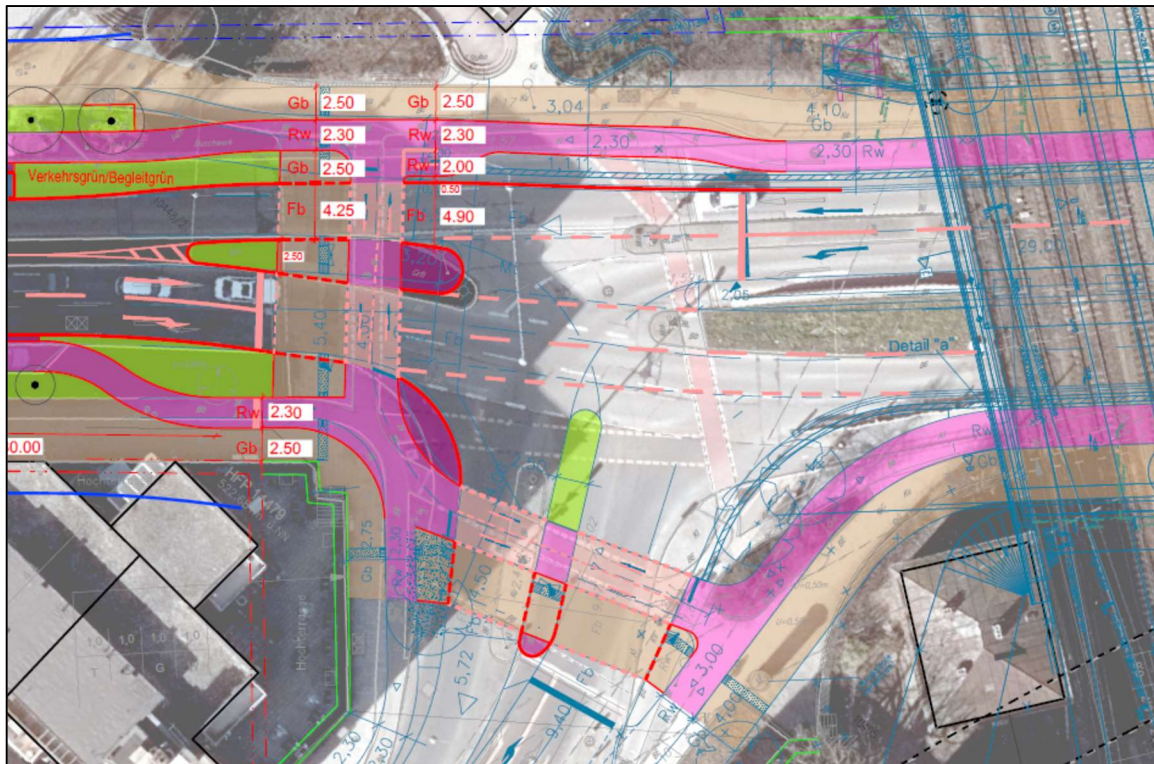


Abbildung 8: Übersicht Planung Knotenpunkt Lindwurmstraße / Implerstraße
(Quelle: LHM 2023)

3.6. Planung Raumaufteilung Lindwurmstraße Nord (Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt / Isarvorstadt)

3.6.1. Knotenpunkt Lindwurmstraße / Poccistraße / Ruppertstraße (EÜ Lindwurmstraße Nord)

Auch auf der Nordseite ist für die Raumaufteilung die Planung der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße (DB-Südring) maßgebend.

Für den Radverkehr wird stadtauswärts ein Radweg mit einer Breite von 2,30m neben einer Gehbahn von über 3,50 m (mit punktuellen Engstellen z.B. am U-Bahnzugang) vorgesehen. So können die hohen Rad- und Fußverkehrsmengen (Zuwegung Schüler*innen zu den südlich gelegenen Schulen) gut nebeneinander abgewickelt werden.

Auf der Ostseite wird – schon im Vorgriff zum Bau des Regionalbahnhofs Poccistraße – ein Zweirichtungsradweg zwischen Ruppertstraße und Implerstraße umgesetzt. Damit wird eine bessere Erreichbarkeit des Zugangs zu Regionalbahnhof, aber auch zum Kreisverwaltungsreferat aus und in Richtung Süden für den Radverkehr geschaffen.

Für den linksabbiegenden Radverkehr in der Lindwurmstraße werden - wie heute schon vorhanden - jeweils Linksaufstelltaschen eingerichtet.

Für den Kfz-Verkehr werden weiterhin separate Abbiegespuren für alle Abbiegebeziehungen vorgesehen.

In der nachfolgenden Abbildung 9 ist die geplante Raumaufteilung des Knotenpunktes Poccistraße bzw. Ruppertstraße dargestellt.

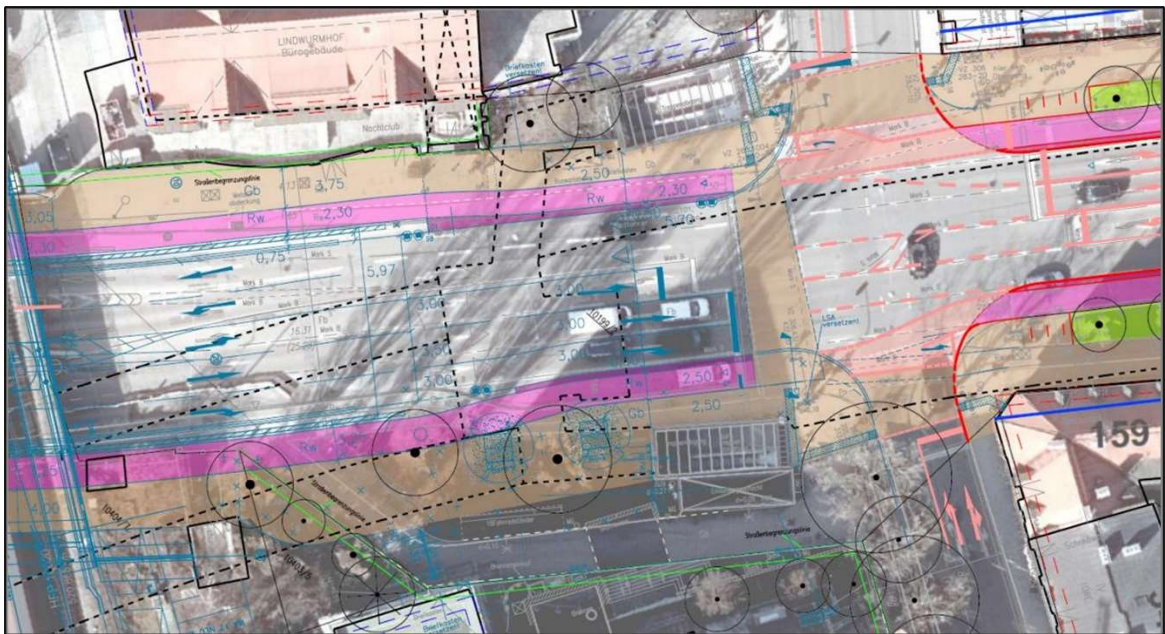


Abbildung 9: Übersicht Planung Knotenpunkt Lindwurmstraße / Poccistraße / Ruppertstr. (Quelle: LHM 2023)

3.6.2. Abschnitt Poccistraße bis Kapuzinerstraße

Im betrachteten Streckenabschnitt zwischen Poccistraße und Kapuzinerstraße ist eine Umsetzung der baulichen Radwege auf der östlichen Straßenseite aus den Anforderungen der Feuerwehr nur bedingt möglich.

Aufgrund der Überschreitung des Anleiterungsabstandes ($> 12,0$ m) für den zweiten Rettungsweg für die Feuerwehr bei einer baulichen Ausführung der Radwege zwischen der Poccistraße und der Hausnummer 133 (kurz nach Einmündung Zenettistraße) wird in diesem Abschnitt (Länge knapp über 200 m) eine Radwegführung per Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,75 m geplant. Um ein Verparken des Radfahrstreifens zu vermeiden, wird mit einem Sicherheitsabstand von 0,75 m neben dem Radfahrstreifen eine Lieferzone angeordnet.

Auf der westlichen Straßenseite kann ein baulicher Radweg mit einer Breite von 2,50 m, mit einer Einschränkung auf einem kurzen Abschnitt von rund 40 m nur mit 2,30 m, ansonsten auf dem gesamten Abschnitt umgesetzt werden.

Für die Anlieferung der Geschäfte und Wohnungen können Lieferzonen bzw. Parkbereiche im Streckenabschnitt Poccistraße – Kapuzinerstraße in allen Straßenabschnitte auf mindestens einer Straßenseite eingerichtet werden.

Ebenfalls wird in dem Streckenabschnitt die Haltestelle „Poccistraße“ für die Nachtbuslinien vorgesehen. Dabei wird der heute bestehende Haltstellenpunkt stadtauswärts direkt an der Poccistraße vor dem „Lindwurmhof“ aufgrund der Neuplanung der EÜ Lindwurmstraße weiter stadteinwärts in direkter Nähe der U-Bahnzugänge vorgesehen.

Damit die MVG eventuell auch einen Tagesbetrieb in der Lindwurmstraße vorsehen könnte, sind die Haltestellen – soweit möglich – getrennt vom Radweg und mit einem eigenen Wartebereich geplant worden. An der Haltestelle stadteinwärts kann direkt an der Fahrbahn ein Wartebereich für die Fahrgäste mit einer Breite von 2,20 m und einer Führung des Radweges dahinter umgesetzt werden. Die Zuwegung zum Wartebereich ist mit guten Sichtbeziehungen zwischen Fahrgästen und Radfahrenden möglich. Für die Haltestelle stadtauswärts kann aufgrund der vielen Zufahrten in diesem Straßenabschnitt kein eigener Wartebereich direkt an der Fahrbahn eingerichtet werden. Es kann deshalb, und auch da es bislang nur eine Nachtbushaltstelle ist, nur ein Ein- und Ausstieg auf den Radweg umgesetzt. Die Fahrgäste müssen im Bereich zwischen Hauswand und Baumgraben (Breite 4,70 m) warten. Hier sind besondere Vorkehrungen zu treffen, damit Konflikte zwischen Radverkehr und Fahrgästen vermieden werden und eine gegenseitige Rücksichtnahme geboten ist. Trotz der Bäume in diesem Bereich sind gute Sichtbeziehungen zwischen Fahrgästen und Radfahrenden gegeben. Eine Fällung von Bäumen für die Einrichtung eines eigenen Wartebereiches oder einer Verbesserung der Sichtbeziehungen ist nicht notwendig. Auch an diesen beiden Haltestellen wird das Baureferat gebeten, im Rahmen der Ausführungsplanung, geeignete Maßnahmen vorzusehen, um mobilitätseingeschränkten Personen - insbesondere sehingeschränkten Personen - eine sichere Querung über den Radweg zu schaffen (z. B. Rillenplatten, Abstich, etc. ...). Zusätzlich sollten auch die Radfahrenden auf die besondere Situation hingewiesen werden (z. B. mit Piktogrammen am Boden oder entsprechender Beschilderung).

Mit Auflassen der Radwege in den Seitenbereichen erhöht sich die Breite für den Fußverkehr signifikant auch hier um mindestens 1,50 m. Durch die Trennung der Führung der Radwege und der Gehbahnen werden die heutigen Konflikte in den engen Randbereichen vermieden.

In der nachfolgenden Abbildung 10 ist exemplarisch die geplante Raumaufteilung auf der Strecke Poccistraße bis Kapuzinerstraße in Höhe der Hausnummer 70 dargestellt.

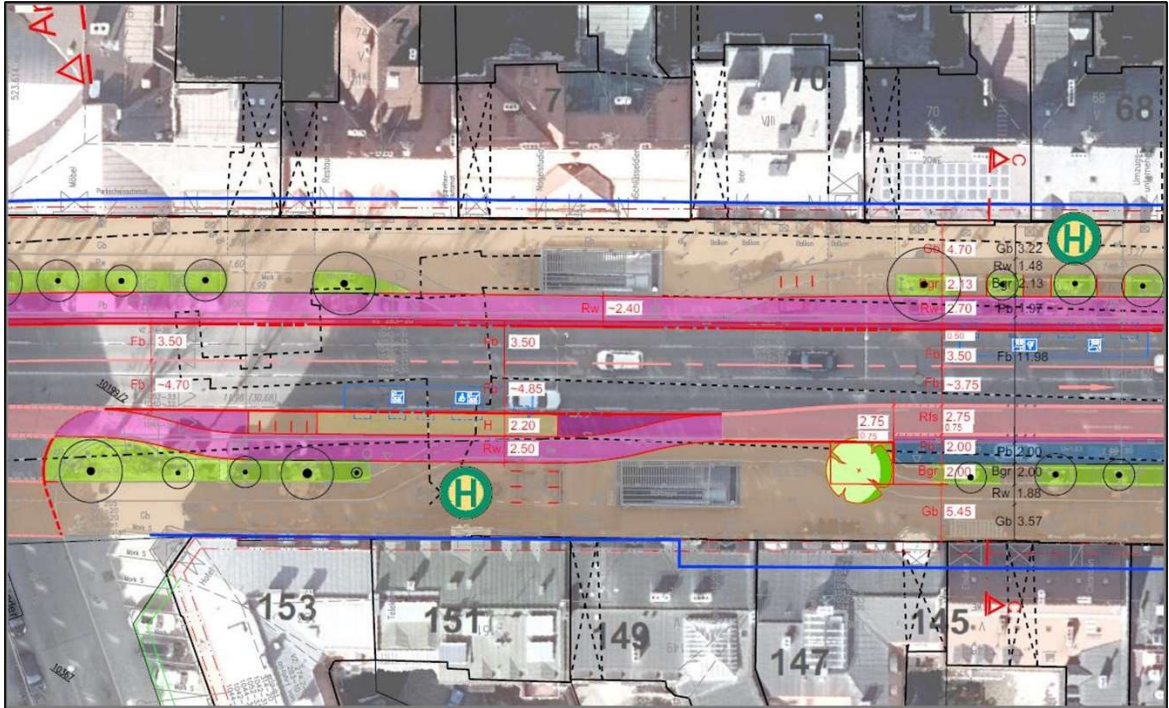


Abbildung 10: Übersicht Planung Strecke Poccistraße bis Kapuzinerstraße
(Quelle: LHM 2023)

3.6.3. Knotenpunkt Lindwurmstraße / Kapuzinerstraße

Am betrachteten Knotenpunkt werden bauliche Radwege mit einer Breite von 2,50 m vorgesehen. Gleichzeitig können für alle Fahrbeziehungen des Kfz-Verkehrs separate Fahrstreifen – entsprechend dem Bestand – vorgesehen werden.

Für den linksabbiegenden Radverkehr werden jeweils Linksaufstelltaschen eingerichtet. In der Kapuzinerstraße wird der Bordstein weiter in den Straßenraum versetzt, um die Radfahrenden in der Fahrbeziehung Herzog-Heinrich-Straße – Kapuzinerstraße besser in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu bringen und damit auch den nachfolgenden Bereich der Einfädelung der Radfahrenden in den Mischverkehr nach der Adlzreiterstraße stärker hervorzuheben.

In der nachfolgenden Abbildung 11 ist exemplarisch die geplante Raumaufteilung des Knotenpunktes Kapuzinerstraße dargestellt.

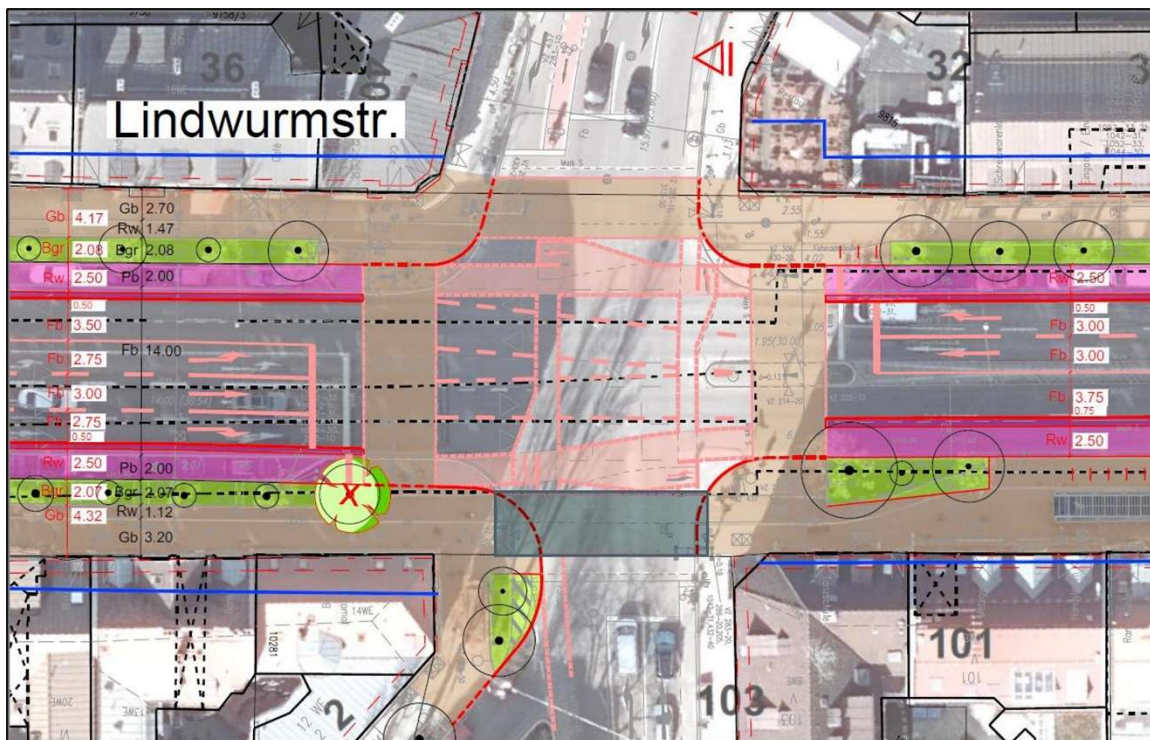


Abbildung 11: Übersicht Planung Knotenpunkt Lindwurmstraße / Kapuzinerstraße
(Quelle: LHM 2023)

3.6.4. Abschnitt Kapuzinerstraße bis Reisingerstraße

Im betrachteten Streckenabschnitt zwischen Kapuzinerstraße und Reisingerstraße ist eine Umsetzung der baulichen Radwege mit einer Breite von 2,50 m auf dem gesamten Streckenabschnitt möglich.

Ebenso können beidseitig Lieferzonen bzw. Parkbereiche im betrachteten Straßenabschnitt eingerichtet werden. Ausnahme sind die Bereiche kurz vor oder hinter den Knotenpunkten.

Durch die Herstellung von baulichen Radwegen – getrennt von den Gehbahnen durch den Baumgraben – verbreitern sich die Gehbahnen von rund 2,60 m auf 3,50 m bis über 4,0 m.

In der nachfolgenden Abbildung 12 ist exemplarisch die geplante Raumaufteilung auf der Strecke Kapuzinerstraße bis Reisingerstraße in Höhe der Hausnummer 37 dargestellt.



Abbildung 12: Übersicht Planung Strecke Kapuzinerstraße bis Reisinger Straße
(Quelle: LHM 2023)

3.6.5. Knotenpunkt Lindwurmstraße / Goetheplatz

Am Knotenpunkt Goetheplatz ergeben sich aufgrund der Einrichtung der baulichen Radwege umfassendere Änderungen. Zur Vermeidung einer Fällung von sieben Bäumen auf der südöstlichen Straßenseite wird der bauliche Radweg auf der heutigen Mischspur (Geraeus und Rechtsabbiegen) geführt. Dies hat aufgrund der beengten Platzverhältnisse zur Folge, dass nicht mehr für alle Fahrbeziehungen separate Fahrspuren eingerichtet werden können. Da am Knotenpunkt die Anzahl des linksabbiegenden Kfz-Verkehrs sehr gering ist und über alternative Fahrbeziehungen ohne größere Einschränkungen (z.B. Linksabbiegen am Knotenpunkt Kapuzinerstraße) möglich sind, wird ein Entfall der beiden Linksabbiegespuren in der Lindwurmstraße vorgesehen. Die Erreichbarkeit durch den Kfz-Verkehr ist trotzdem gegeben. Aus Richtung Süden kann der Kfz-Verkehr vorher am Knotenpunkt Kapuzinerstraße links abbiegen. Aus Richtung Norden können andere, geräumigere Umfahrung bzw. Wegführung genutzt werden und kleinräumig ist sogar ein Rechtsabbiegen in die Straße „Goetheplatz“ mit U-Turm direkt am Knotenpunkt und Weiterfahrt auf der Geraeusspur in die Häberlstraße möglich ist.

Für den Radverkehr in der Lindwurmstraße werden zum indirekten Linksabbiegen Aufstellflächen eingerichtet. Da aus den beiden Seitenstraßen Goetheplatz und Häberlstraße der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird, werden hier keine separaten Abbiegetaschen vorgesehen, sondern ein direktes Abbiegen der Radfahrenden präferiert.

Direkt am Knotenpunkt befindet sich heute die Nachtbushaltestelle „Goetheplatz“. In den Planungen werden die Haltestellen weiterhin in unmittelbarer Nähe des Knotenpunktes vorgesehen.

Damit die MVG eventuell auch einen Tagesbetrieb in der Lindwurmstraße vorsehen könnte, sind die Haltestellen getrennt vom Radweg und mit einem eigenen Wartebereich geplant. An der Haltestelle stadtauswärts kann direkt neben der Rechtsabbiegespur ein Wartebereich für die Fahrgäste mit einer Breite von 2,90 m und einer Führung des Radweges dahinter umgesetzt. Die Haltestelle stadteinwärts wird etwas abgerückt vom Knotenpunkt eingerichtet, damit sich ein Aufstellbereich für den nachrückenden Verkehr ergibt und der Knotenpunkt bzw. die Fußgängerfurt nicht überstaut wird. Allein für die Nachtbuslinien könnte die Bushaltestelle stadteinwärts – wie heute im Bestand – aufgrund der nachts deutlich niedrigeren Verkehrsbelastung auch weiterhin näher am Knotenpunkt situiert werden.

In der nachfolgenden Abbildung 13 und Abbildung 14 ist exemplarisch die geplante Raumaufteilung des Knotenpunktes Goetheplatz dargestellt.

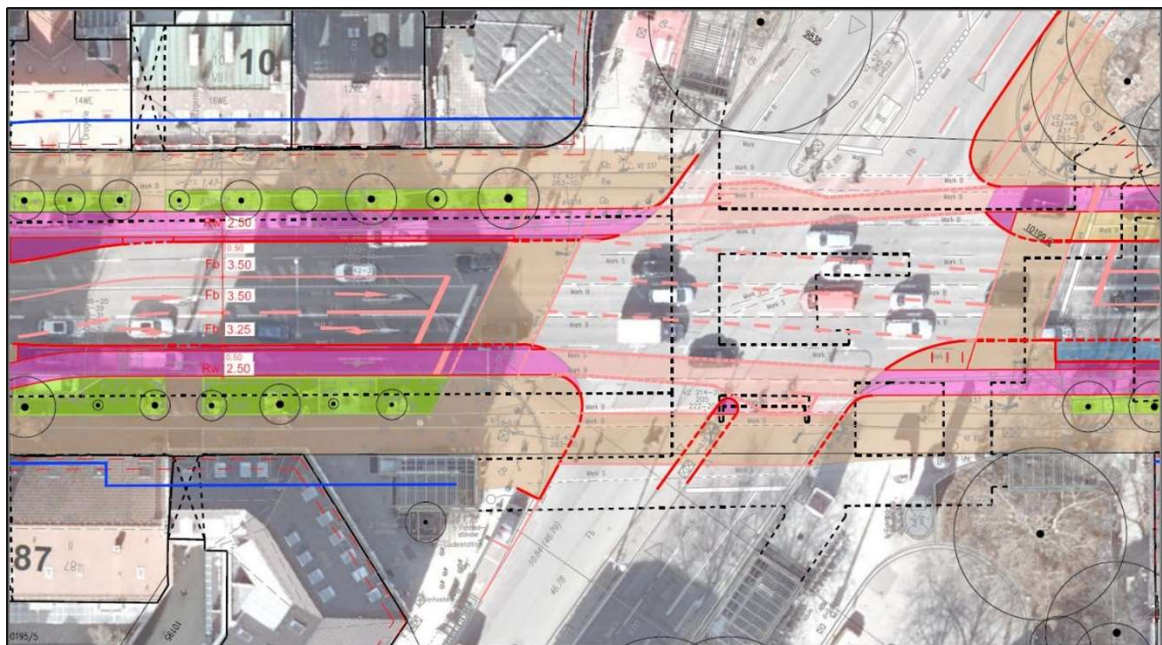


Abbildung 13: Übersicht Planung Knotenpunkt Lindwurmstraße / Goetheplatz
(Quelle: LHM 2023)

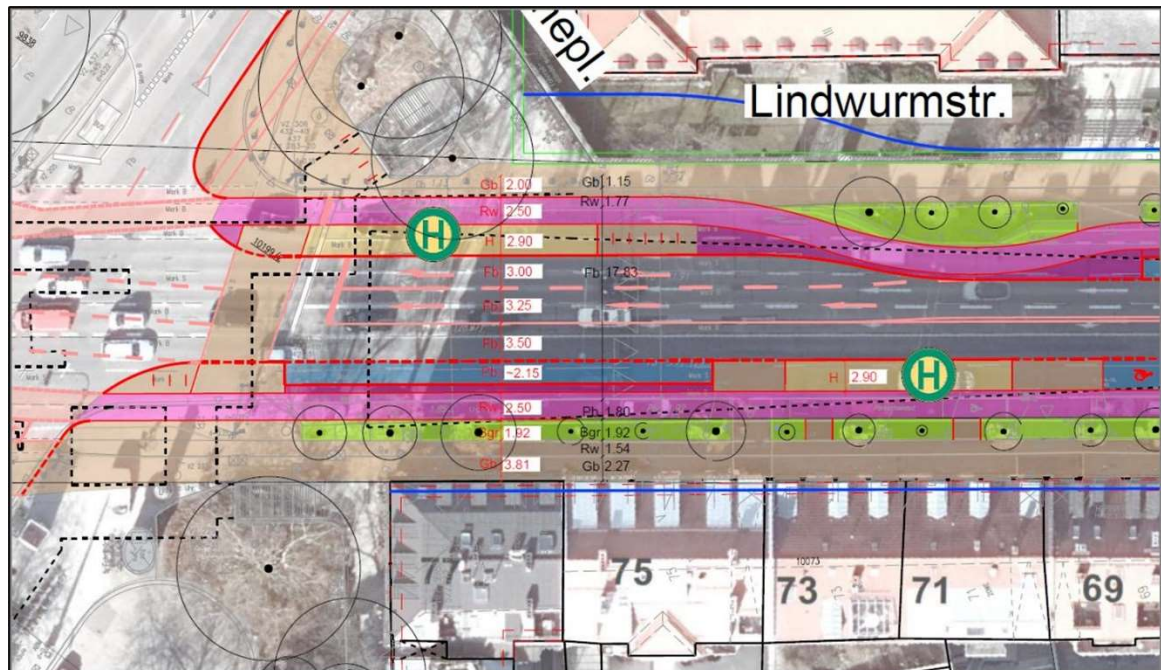


Abbildung 14: Übersicht Planung Knotenpunkt Lindwurmstraße / Goetheplatz Nord
(Quelle: LHM 2023)

3.6.6. Knotenpunkt Lindwurmstraße / Reisingerstraße

Für den Buslinienverkehr wird weiterhin ein separate Linksabbiegespur vorgesehen – entsprechend der Ausbauplanung Sendlinger-Tor-Platz. Die heute bestehenden Mittelinseln werden ebenfalls beibehalten.

Der Radverkehr wird jeweils baulich fahrbahnnahe über den Knotenpunkt geführt, um gut im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu fahren. Für den linksabbiegenden Radverkehr werden Aufstellflächen angeboten.

Ebenso können in diesem Abschnitt Lieferzonen eingerichtet werden, die nachts den Anwohner*innen als Parkmöglichkeit dienen.

In der nachfolgenden Abbildung 15 ist exemplarisch die geplante Raumaufteilung des Knotenpunktes Reisingerstraße dargestellt.

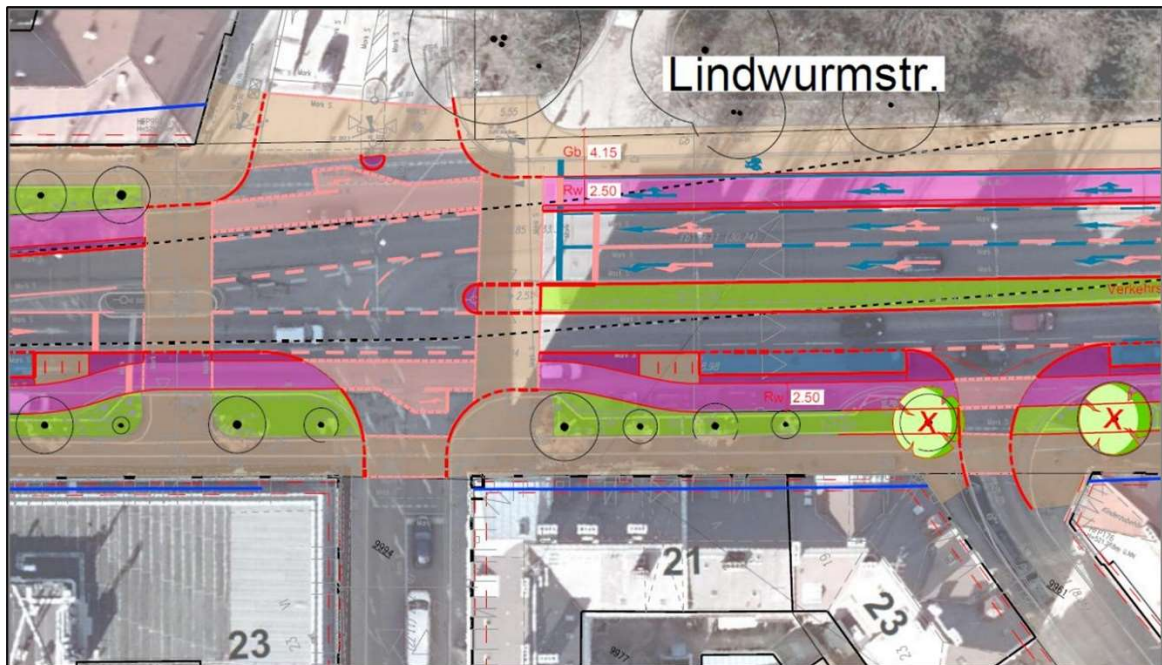


Abbildung 15: Übersicht Planung Knotenpunkt Lindwurmstraße / Reisingerstraße
(Quelle: LHM 2023)

3.6.7. Anschluss an Planungen Sendlinger-Tor-Platz

In den Planungen des Umbaubereichs Sendlinger-Tor-Platz ist auf der Westseite eine Busspur und ein Haltestellenkap für die Bushaltestelle „Sendlinger Tor“ vorgesehen. Stadtauswärts sind im weiteren Verlauf der Lindwurmstraße stadtauswärts zwei Fahrspuren vorgesehen, damit der Buslinienverkehr der Linie 62 ohne größere Behinderungen am Knotenpunkt Reisingerstraße auf einer separaten Linksabbiegespur abbiegen kann.

Für den Radverkehr werden beidseitig bauliche Radwege mit einer Breite von 2,50 m umgesetzt. Am direkten Anschluss auf der Ostseite ergibt sich für den Radweg in der Führung eine etwas stärkere Verschwenkung. Diese wird aber aufgrund einer Vermeidung von Baumfällungen akzeptiert.

In der nachfolgenden Abbildung 16 ist exemplarisch die geplante Raumaufteilung des Anschlusses an die Planung Sendlinger-Tor-Platz dargestellt.

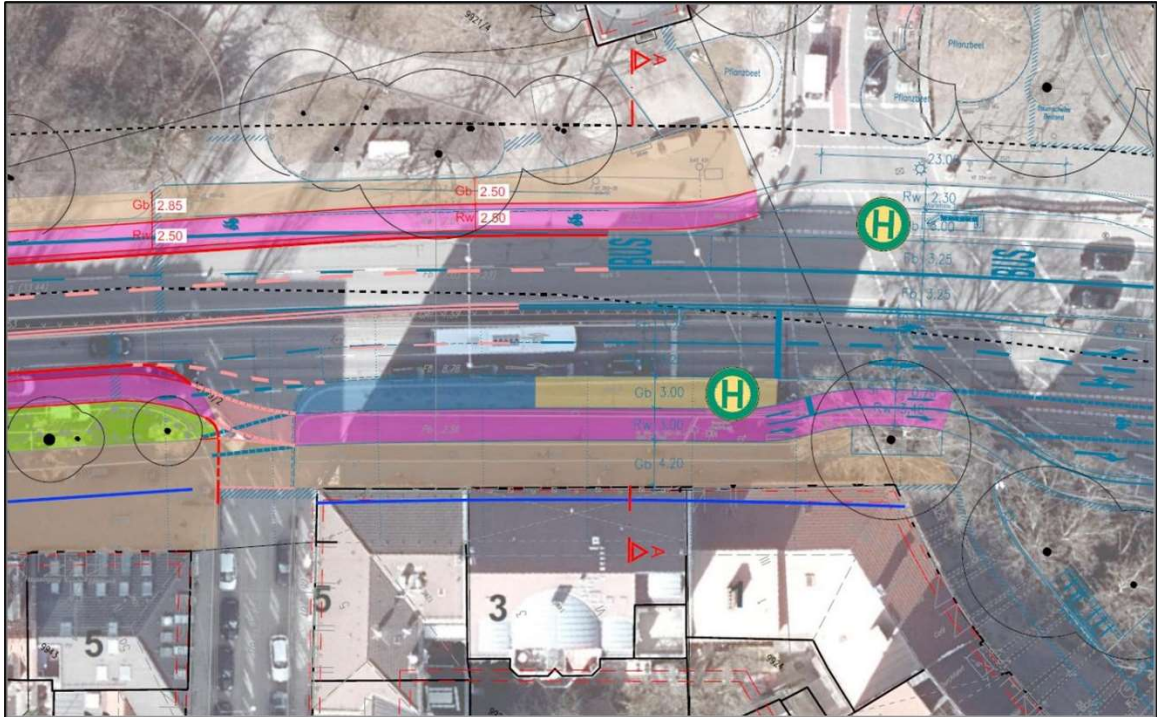


Abbildung 16: Übersicht Anschluss an Planungen Sendlinger-Tor-Platz
(Quelle: LHM 2023)

3.7. Bauzeiten und Baudurchführung

Das Baureferat geht für die endgültige bauliche Lösung von einer Gesamtbauezeit von ca. 7 Jahren aus. Die Umsetzung kann in folgende Abschnitte unterteilt werden:

- EÜ Lindwurmstraße (Einzelprojekt: BV 20-26 / V 09246)
Bauzeit 2024 bis 2027
- Abschnitt Goetheplatz – EÜ Lindwurmstraße ab 2026
Ausführung in Abschnitten – Bauzeit voraussichtlich drei Jahre
- Abschnitt EÜ Lindwurmstraße – Plinganserstraße ab 2027/28
Ausführung in Abschnitten Bauzeit voraussichtlich ca. 2,5 bis 3 Jahre
- Abschnitt Sendlinger Tor – Goetheplatz im endgültigen Ausbau
Ausführung in Abschnitten nach Abschluss der Planungen Knoten Sendlinger-Tor-Platz bzw. Boulevard Sonnenstraße – Bauzeit voraussichtlich ca. 2 Jahre
- temporäre Markierungslösung mit Protektionselementen dieses Abschnittes ab Sommer 2025 (siehe Kapitel 3.10)

3.8. Verkehrstechnische Untersuchung

Zur Bewertung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit wurden die signalisierten Knotenpunkte einer Prüfung unterzogen.

Hier die Ergebnisse der Verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) im Detail:

Knotenpunkt Lindwurm- / Plinganserstraße:

Aufgrund der erforderlichen Fahrspurreduzierung auf der Lindwurmstraße stadtauswärts wird während der abendlichen Spitzenstunde ein Rückstau von ca. 230m auftreten. Der vorhandene Stauraum beträgt aber ca. 300m und wird in keinem Szenario überschritten.

Knotenpunkte Lindwurm- / Implerstraße und Lindwurm- / Poccistraße

Wegen des kurzen Abstandes werden die beiden Knotenpunkte gemeinsam betrachtet.

Wie oben beschrieben, haben die Arbeiten an der Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße begonnen. Teilweise Sperrungen des Fahrverkehrs sind erforderlich. Wie sich die Verkehre während und nach der Baumaßnahme verteilen, kann nicht abgeschätzt werden. Es ist aber davon auszugehen, dass auf der Lindwurm- und Implerstraße stadteinwärts morgens und abends Rückstauungen auftreten, die beide Knotenpunkte beeinflussen.

Der Busverkehr entlang der Pocci- / Ruppertstraße ist von den Maßnahmen nicht betroffen.

Knotenpunkte Lindwurm- / Herzog-Heinrich- / Kapuzinerstraße und Goetheplatz:

Die Kapazitätsgrenzen beider Knotenpunkte werden während der Spitzenstunden temporär überschritten. Sie erreichen aber in keinem Szenario die Nachbarknoten.

Der Busverkehr ist von der Maßnahme nicht betroffen.

3.9. Detail Bäume und Lieferzonen / Parken

Bei den Planungen zur Lindwurmstraße ist ein vorrangiges Planungsziel die beidseitig bestehenden Baumgräben mit den Pappeln beizubehalten und zwischen den Bordsteinkanten der Baumgräben die neue Raumaufteilung zu planen.

Dies wird grundsätzlich im gesamten Bereich so umgesetzt. An einem Standort im Süden an der Einmündung zur Kidlerstraße ist dies jedoch nicht möglich, so dass eine Baumfällung erforderlich wird. Weitere erforderliche vier Baumfällungen können mit Ersatzpflanzungen an denselben Stellen kompensiert werden. Diese Bäume stehen alle an Einmündungen, an denen die Grünfläche breiter - plus Breite der Parkplätze - ausgebildet ist. Es ist davon auszugehen, dass sich der Wurzelbereich der Bäume in der gesamten Grünfläche ausgebreitet hat, so dass bei der Umsetzung der Maßnahme der Wurzelbereich dieser Bäume betroffen sein wird und der Baum nicht gehalten werden kann. Im dann (neuen) angrenzenden Baumgraben kann dann ein neuer Baum gepflanzt werden. Zudem werden heutige Lücken an Baumstandorten geschlossen und auch neue Standorte aufgrund der neuen Raumaufteilung vorgesehen. Insgesamt werden sechs neue Bäume gepflanzt.

Anzahl Bäume			
Abschnitt	Fällungen	Ersatzpflanzungen	(zusätzliche) Neupflanzungen
Pfeuferstraße - EÜ Lindwurmstraße	1	0	2
EÜ Lindwurmstraße - Goetheplatz	2	2	4
Goetheplatz - Sendlinger-Tor-Platz	2	2	0
GESAMT	5	4	6

Tabelle 2: Anzahl Bäume

Ferner ist bei der Raumaufteilung der Lindwurmstraße als Planungsziel definiert worden, dass pro Straßenabschnitt mindestens einseitig Lieferzonen / Parkbereiche vorgesehen werden.

Dies wird mit der vorliegenden Planung umgesetzt. Einzig im südlichsten Abschnitt (Steigungsstrecke zum Knotenpunkt Pfeuferstraße) kann keine Lieferzone / Parkbereich eingerichtet werden. Insgesamt können dabei 98% der Parkplätze in den vier Lizenzgebieten erhalten werden.

Übersicht Lieferzonen / Parken		
Abschnitt	Parkplätze gesamt	Erhalt Parkplätze
Parklizenzgebiet „Untersending“ (Bereich Pfeuferstraße bis Implerstraße)	2.653	98%
Parklizenzgebiet „Lindwurmstraße“ (Bereich Poccistraße bis Kapuzinerstraße)	1.302	97%
Parklizenzgebiet „Innenstadtklinikum“ (Bereich H.-Heinrich-Str. bis Sendlinger-Tor-Platz West)	1.096	99%
Parklizenzgebiet „Alter Südfriedhof“ (Bereich Kapuzinerstraße bis Sendlinger-Tor-Platz Ost)	1.353	99%
GESAMT	6.404	98%

Tabelle 3: Übersicht Lieferzonen / Parken

Betrachtet man den gesamten Streckenabschnitt der Lindwurmstraße können 52% der Parkplätze – entsprechen 166 Parkständen– wieder hergestellt werden. Die genaue Anzahl an Lieferzonen und deren Standorte werden zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme vom Mobilitätsreferat in Absprache mit dem Gewerbe vor Ort und den Kammern und Verbänden festgelegt. Dabei wird vom Mobilitätsreferat eine höhere Priorität bei der Einrichtung von Liefer- und Ladezonen gegenüber reinen Parkplätzen gesehen.

Besondere Liefersituationen, wie z. B. für ein ansässiges Autohaus, sind dem Mobilitätsreferat bekannt und es sind auch bilaterale Abstimmungen erfolgt. So wird an der vorgenannten Stelle eine Lieferzone eingerichtet, die auch eine entsprechende Länge, die von einem Autolaster genutzt werden kann, hat.

In der nachfolgenden Abbildung 16 ist eine grobe Übersicht der Lieferzonen / Parkbereiche sowie den betroffenen Parkraumlizenzgebieten dargestellt.

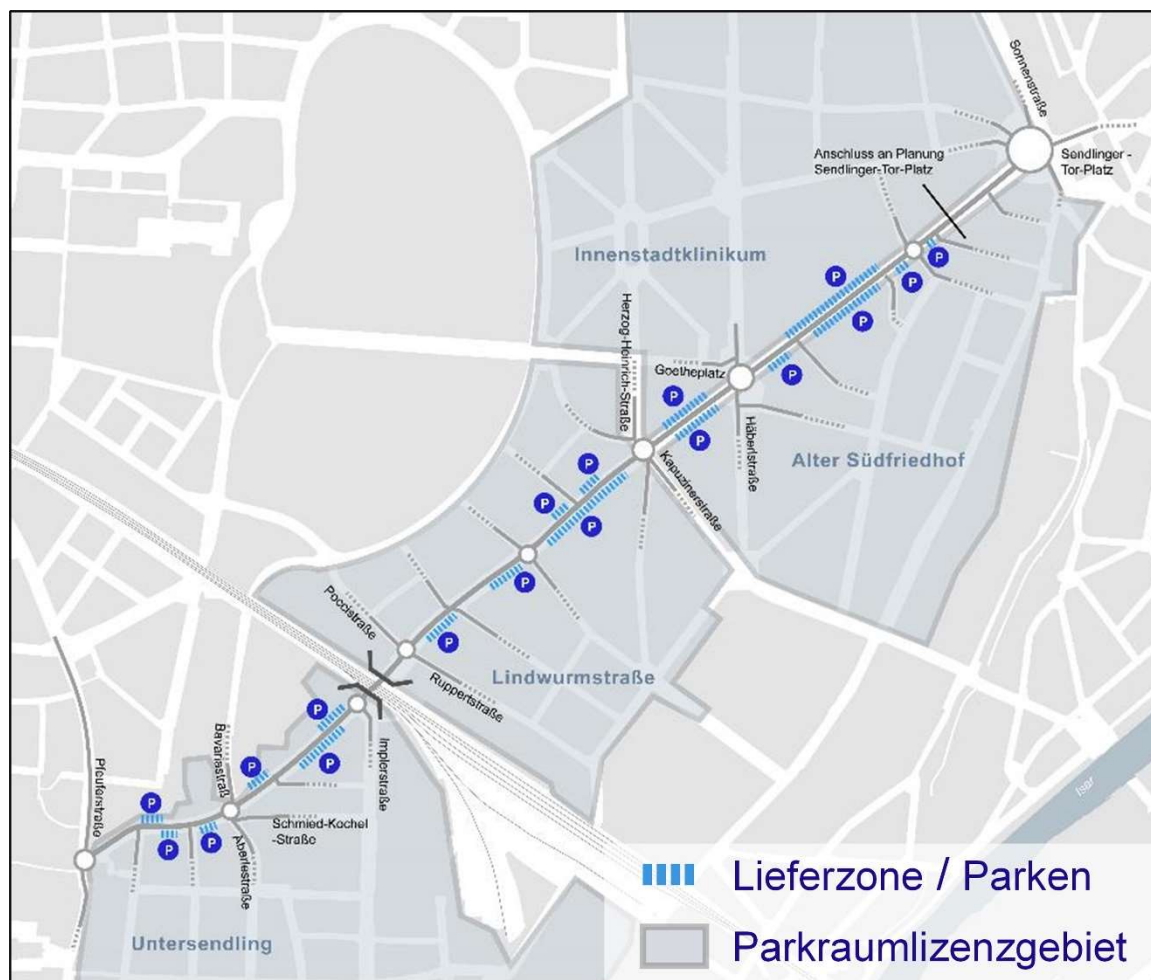


Abbildung 17: Übersicht Lieferzonen / Parken (Quelle: LHM 2023)

3.10. Temporäre Zwischenlösung Abschnitt Goetheplatz bis Sendlinger-Tor-Platz

Zur kurzfristigen Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr in der Lindwurmstraße ist im Streckenabschnitt zwischen Goetheplatz und Sendlinger Tor-Platz die Umsetzung einer temporären Zwischenlösung möglich.

Angrenzende Planungen wie z. B. Boulevard Sonnenstraße und die damit einhergehende Umgestaltung des Knotens Sendlinger-Tor-Platz sind noch nicht so weit vorangeschritten, dass die endgültigen Auswirkungen auf die Lindwurmstraße im angrenzenden Abschnitt zwischen Sendlinger-Tor-Platz und Goetheplatz im Hinblick einer endgültigen baulichen Lösung in Gänze betrachtet werden können. Dieser Abschnitt eignet sich daher besonders gut, eine vorgezogene temporäre Zwischenlösung umzusetzen. Möglich ist dies, da in diesem Streckenabschnitt die Parkplätze Teil der Fahrbahn sind und nicht baulich gefasst sind. Somit kann der Radverkehr – ohne großen baulichen Aufwand – auf der bisherigen Parkfläche geführt werden. Die Umsetzung ist voraussichtlich für Sommer 2025 vorgesehen.

Bei der temporären Zwischenlösung wird – ähnlich wie bei der endgültigen Lösung – im gesamten Streckenabschnitt ein Fahrstreifen aufgegeben. Die Flächen der aufgegebenen Fahrstreifen werden bei der temporären Zwischenlösung als Parkbereiche oder als Radverkehrsanlage - geschützt durch Protektionselemente - verwendet. Die Flächen des bestehenden Radwegs, welcher sich momentan zwischen Baumgraben und Gehweg befindet, werden funktional dem Gehweg zugeschlagen. Dadurch erhöhen sich die Breiten der Gehwege – entsprechend der endgültigen baulichen Lösung – von jetzt rund 2,60 m auf später ca. 3,50-4,0 m.

Der Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau wird mit einer Breite von 2,50 m sowie einem Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zu den Lieferzonen bzw. Parkbereichen vorgesehen. Einzig im Abschnitt zwischen Goetheplatz und Ringseisstraße (stadteinwärts) kann aufgrund der zu geringen zur Verfügung stehenden Flächen mit zwei angrenzenden Fahrstreifen auf einer Länge von rund 125 m eine Breite von 1,90 m (einschließlich Markierung) umgesetzt werden, wobei dort bislang keine Lieferzone oder kein Parkbereich direkt angrenzend vorgesehen wäre.

Die Umsetzung der Zwischenlösung erfolgt als verkehrsrechtliche Anordnung durch das Mobilitätsreferat und ist die örtlichen Verhältnisse begründet. Durch den unterdimensionierten Seitenraum und die schlechten Sichtverhältnisse kam es in der Vergangenheit zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr und zu Ein- bzw. Abbiegeunfällen zwischen Kfz- und Radverkehr. Diese können sich mit der Einrichtung der vorgeschlagenen Radverkehrsanlage vermeiden lassen.

Lieferzonen in den Parkbereichen werden im gesamten betrachteten Abschnitt eingerichtet. Lieferzonen dienen nachts (üblicherweise von 20 bis 7 Uhr) den Anwohner*innen als Parkmöglichkeit. Eine genaue Ausgestaltung der Parkbereiche / Lieferzonen wird entsprechend der baulichen Ausführung noch ausgearbeitet.

Nachfolgend wird kurz exemplarisch die geplante Raumaufteilung an den beiden lichtsinalgeregelten Knotenpunkten Goetheplatz und Reisingerstraße sowie auf der Strecke erläutert und dargestellt.

In der nachfolgenden Abbildung 12 ist exemplarisch die geplante Raumaufteilung der temporären Zwischenlösung auf der Strecke Kapuzinerstraße bis Reisingerstraße in Höhe der Hausnummer 37 dargestellt.

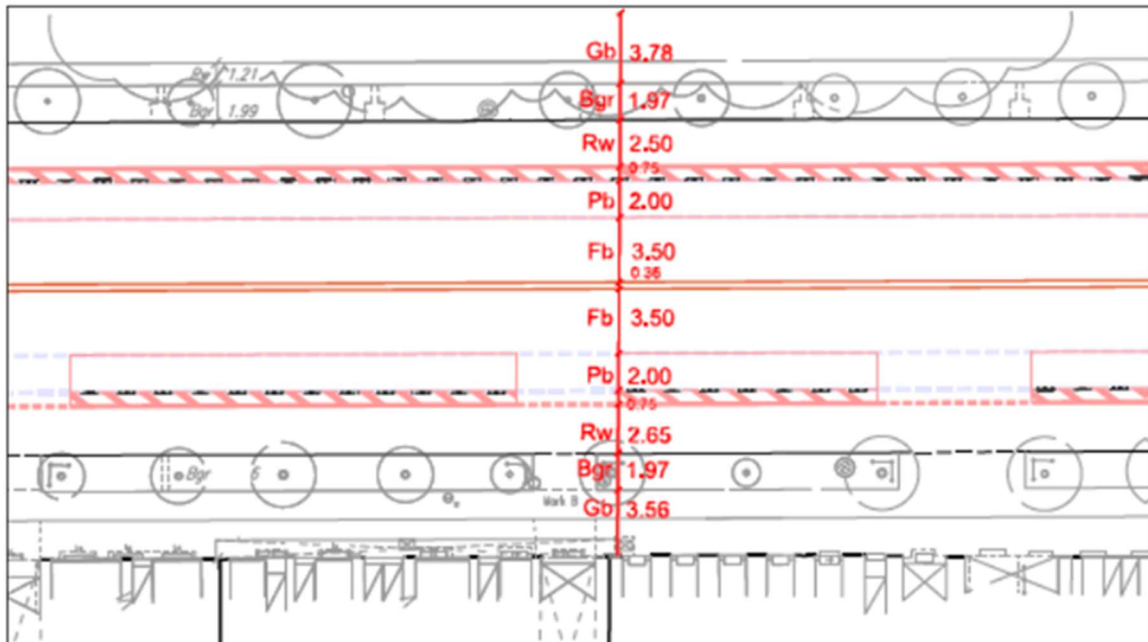


Abbildung 18: Übersicht Planung temporäre Zwischenlösung
Strecke Goetheplatz bis Einmündung Reisingerstraße (Quelle: LHM 2023)

3.10.1. Knotenpunkt Lindwurmstraße / Goetheplatz

Am Knotenpunkt Goetheplatz wird der Radverkehr stadteinwärts noch im Seitenraum über den Knotenpunkt geführt und kurz danach in den dort befindlichen Parkstreifen verschwenkt bzw. überführt. Kurz vor der Einmündung Ringseisstraße wird der Radverkehr - durch eine Sperrmarkierung geschützt - in die Fahrbahn ausgeleitet. Dementsprechend wird der Kfz-Verkehr am Knotenpunkt Goetheplatz noch zweistreifig über den Knotenpunkt geführt und dann kurz vor der Einmündung Ringseisstraße auf einen Fahrstreifen reduziert.

Stadtauswärts wäre vorgesehen, den Radverkehr vom geplanten Radfahrstreifen nach dem Knotenpunkt wieder in den Bestand im Seitenraum zu überführen. Da sich im direkten Knotenpunktbereich die Bushaltestellen „Goetheplatz“ für die heutigen Nachtbuslinien befinden, ist bei der Umsetzung stadtauswärts im Norden eine Unterbrechung des Radfahrstreifens zugunsten der Haltefläche für die Busse vorgesehen. Für die Haltestelle stadteinwärts kann nur ein Ein- und Ausstieg auf den Radfahrstreifen umgesetzt werden. Da es sich um Nachtbushaltestellen handelt und somit die gegenseitigen Störungen und Behinderungen sich nur auf die Zeit zwischen 1:00 Uhr und 5:00 Uhr an Freitagen und Samstagen sowie vor Feiertagen beschränkt, kann der Ein- und Ausstieg auf den Radfahrstreifen akzeptiert werden.

In der nachfolgenden Abbildung 14 ist exemplarisch die geplante Raumaufteilung des Knotenpunktes Goetheplatz Nordseite dargestellt.

3.10.2. Knotenpunkt Lindwurmstraße / Reisingerstraße

Am Knotenpunkt Lindwurmstraße / Reisingerstraße wird der Radverkehr jeweils auf Radfahrstreifen fahrbahnnahe über den Knotenpunkt geführt, um gut im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu fahren. Stadtauswärts wird dabei der Radfahrstreifen auf den heute rechten Fahrstreifen geleitet. Der Buslinienverkehr wird weiterhin eine separate Linksabbiegespur geführt – entsprechend der Ausbauplanung Sendlinger-Tor-Platz.

Auch in diesem Abschnitt sind Lieferzonen vorgesehen, die nachts den Anwohner*innen als Parkmöglichkeit dienen.

In der nachfolgenden Abbildung 15 ist exemplarisch die geplante Raumaufteilung des Knotenpunktes Reisingerstraße dargestellt.

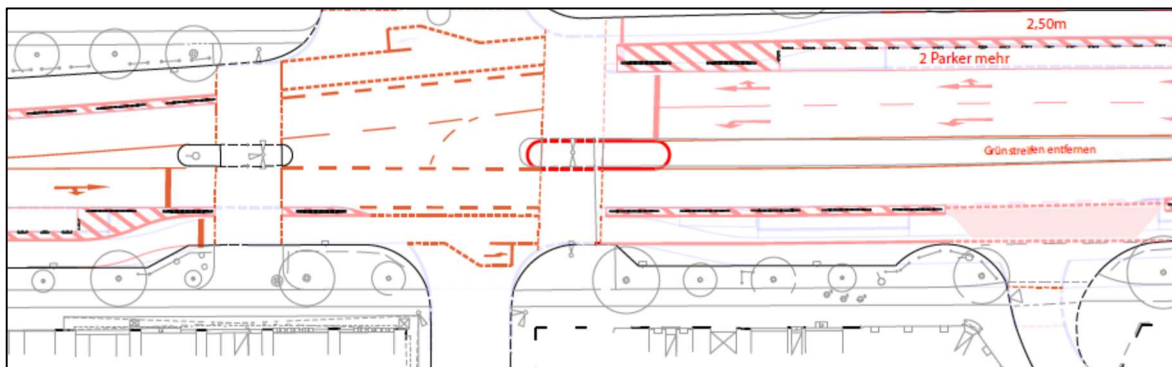


Abbildung 20: Übersicht Planung temporäre Zwischenlösung
Knotenpunkt Lindwurmstraße / Reisingerstraße (Quelle: LHM 2023)

3.10.3. Anschluss an Planungen Sendlinger-Tor-Platz

Für den Radverkehr werden beidseitig Radfahrstreifen umgesetzt, die sich – ähnlich der späteren baulichen Ausführung – an die Planungen zum Umbau Sendlinger Tor-Platz anschließen. Am direkten Anschluss auf der Ostseite ergibt sich für die Radfahrenden in der Führung eine etwas stärkere Verschwenkung. Diese wird aber aufgrund einer Vermeidung von Baumfällungen akzeptiert.

In der nachfolgenden Abbildung 16 ist exemplarisch die geplante Raumaufteilung des Anschlusses an die Planung Sendlinger-Tor-Platz dargestellt.

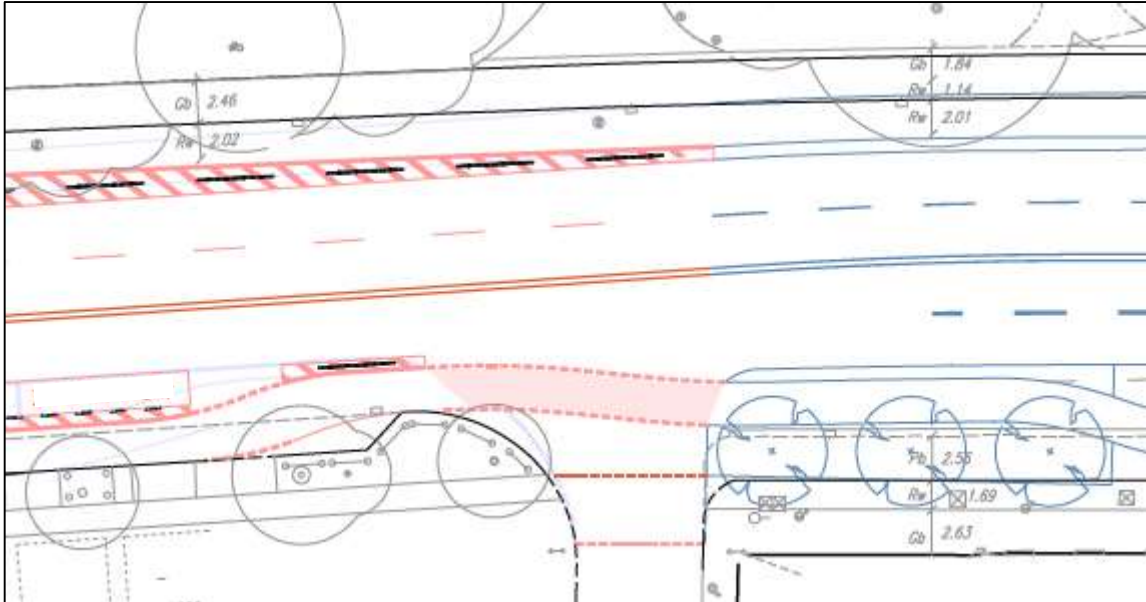


Abbildung 21: Übersicht Anschluss an Planungen Sendlinger-Tor-Platz
(Quelle: LHM 2023)

3.10.4. Baudurchführung und Kosten

Die temporäre Zwischenlösung besteht aus einer Markierungslösung mit zusätzlichen Protektionselementen gemäß der Anordnung des Mobilitätsreferats, wobei kleine bauliche Anpassungen an den jeweiligen Einmündungsbereichen der Seitenstraßen erfolgen. Hier wird der bauliche Radweg auf den ersten 10 m zurückgebaut, die darunter liegende Frostschutzschicht korrigiert und mit Gehwegplatten versehen, um das versehentliche Auffahren des Radverkehrs auf den bestehenden baulichen Gehweg zu verhindern und damit den Fußverkehr zu schützen. Der bauliche Radweg verbleibt im weiteren Verlauf während der temporären Zwischenlösung, um den verlorenen Bauaufwand bis hin zur endgültigen Lösung zu minimieren. Zur effizienten Entfernung der bestehenden Markierungen und Vermeidung von Phantommarkierungen, werden ca. 3 cm Asphaltdeckschicht im gesamten Fahrbahnbereich abgefräst und neu aufgebracht. Hierbei handelt es sich um 10.500qm. Zudem sind kleinere Anpassungen hinsichtlich der Straßenentwässerung notwendig.

In der Lindwurmstraße stadtauswärts am Goetheplatz wird auf der nordwestlichen Seite der Bordstein entsprechend der neuen Radwegführung angepasst. Dadurch entsteht an der bestehenden Engstelle mehr Raum für den Fußgängerverkehr und somit insgesamt eine komfortablere und konfliktärmere Situation für Rad- und Fußverkehr.

Für die temporäre Zwischenlösung entstehen voraussichtliche Kosten in Höhe von 1.600.000 €, inklusive ca. 400.000 € für den Verbau der Protektionselemente. Diese Kosten sind nicht in den Gesamtkosten für den endgültigen Umbau der Lindwurmstraße enthalten. Die Finanzierung erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale. Die Baudurchführung ist für das 3. Quartal 2025 vorgesehen. Die temporäre Zwischenlösung wird als Weißmarkierung mit zusätzlichen Protektionselementen in einer Qualität ausgeführt, die bis zur Herstellung der endgültigen baulichen Lösung mit der neuen Raumaufteilung überdauert.

4. Beurteilung der Planung und Fazit

Bilanz	Planung
Bäume	6 zusätzliche Straßenbäume und 5 Fällungen, wobei allerdings 4 Ersatzpflanzungen erfolgen können. insgesamt Prüfung Baumstandorte und Wurzelschutzmaßnahmen wegen geringer Breite Baumgraben.
Breite Radwege	Breite der Radwege entsprechen zu über 80% dem Stadtratsbeschluss bzw. den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (FGSV 2021)
Verkehrssicherheit Rad	Keine / wenige Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen sowie Kfz-Verkehr durch Umsetzung baulicher, fahrbahnnaher Radwege
Komfort Fußgänger / Mobilitätseingeschränkte	Erhöhung Aufenthaltsqualität für Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen einerseits durch Trennung vom Radverkehr und andererseits Zuschlag der Fläche der heutigen Radwege zu den Gehbahnen
Parken / Lieferzonen	Einrichtung von mindestens einer Lieferzonen / Parkbereiche pro Straßenabschnitt. Erhalt von 98% der Parkplätze in den vier Lizenzgebieten Erhalt von 52% der Parkplätze in der Lindwurmstraße
Einzelhandel / Gewerbe	Mit Verbreiterung der Gehbahnen Nutzung der Außenflächen möglich. Möglichkeit der Anlieferung und Parken durch Einrichtung von Lieferzonen und Parkbereichen
Fahrradstellplätze	Schaffung von Radabstellanlagen (mindestens 1 - 2 Anlagen pro Straßenabschnitt)
ÖPNV	Die bestehenden Bushaltestellen können barrierefrei mit einem entsprechenden Wartebereich ausgebaut und einem Wartehäuschen ausgestattet werden. Ausnahme Nachtbushaltestelle „Poccistraße“ stadtauswärts.
Kosten	rund 31,0 bis 38,0 Millionen Euro
Gestaltung gesamt	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt der durchgehend straßenbegleitende Baumreihen • Aufwertung für Fußgänger*innen und mobilitätseingeschränkte Personen durch Zuschlag der Fläche heutiger Radwege => Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung Rad- und Fußverkehr • Erhöhung Aufenthaltsqualität durch Verbreiterung Gehbahnen entsprechend Fußgängerstrategie

	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Radinfrastruktur gemäß Stadtratsbeschluss und geltenden Richtlinien
--	--

Tabelle 4: Bilanz Planung

Nachfolgend sind noch weitere wichtige Punkte in Kürze aufgeführt:

1. Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um das Stadium der Vorplanung. Die Funktionalität der Vorplanung ist stadtintern abgestimmt.
2. Bezüglich der Dimensionierung der Verkehrsflächen können sich im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung durch das Baureferat erforderliche Änderungen/Anpassungen einzelner Maße/Breiten ergeben.
3. Um die Wirkung dieser Radentscheidungsmaßnahme dauerhaft quantifizieren zu können, wird der Einbau von Dauerzählstellen für den Radverkehr im Zuge der Lindwurmstraße an zwei Stellen - z. B. im Abschnitt Nord und Süd - oder mindestens im Abschnitt Nord mit dem höchsten Radverkehrsaufkommen zwischen Poccistraße und Goetheplatz vorgeschlagen.
4. Nach Fertigstellung des Umbaus der Lindwurmstraße werden die verkehrlichen Auswirkungen beobachtet und ggf. mittels flankierender Maßnahmen entsprechend gegengesteuert. Zudem werden aktuelle Verkehrserhebungen durchgeführt. Diese können dann, mit den im Zuge der Variantenerstellung entlang der Lindwurmstraße, durchgeführten Verkehrserhebungen verglichen werden. Dabei werden auch die von der Lindwurmstraße abzweigenden Straßen betrachtet.
5. Mit Bezug auf den ruhenden Verkehr werden im Rahmen der neuen Straßenraumaufteilung der Lindwurmstraße auch Parkplätze im Kurzzeit-/Mischparken entfallen müssen. Im nachgeordneten Straßennetz werden in diesem Zusammenhang Maßnahmen ergriffen, dort das Anwohnerparken zu erhöhen und das öffentliche Kurzzeit- und Mischparken entsprechend zu reduzieren. Insgesamt ist eine entsprechende Reduzierung des Parksuchverkehrs zu erwarten. In der Lindwurmstraße werden die Parkplätze für behinderte Personen und Hotelanfahrtsbereiche entsprechend Bestand von der Anzahl wieder hergestellt und auf Parkplätze Liefern und Laden ein besonderes Augenmerk gerichtet.

5. 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

baulich umzugestaltende Straßenabschnitte eine Prüfung nach 16.BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durchzuführen.

6. Klimaprüfung

Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv

Laut UBA Studie "Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luftreinhaltung" vom Januar 2023 wird "die Umwidmung von Fahrstreifen [...] für den Klimaschutz vor allem dann von Bedeutung sein, wenn sie in ein größeres netzplanerisches Gesamtkonzept eingebettet ist. Hat ein solches Konzept einen innerstädtischen klimafreundlichen Verkehr als Ziel, kann der Rückbau von Verkehrsflächen des MIV [motorisierten Individualverkehrs] einen wichtigen Baustein darstellen und gleichermaßen wie das Einrichten von Fahrradstraßen, baulichen Radwegen und / oder Radfahr- / Schutzstreifen einen wahrnehmbaren Beitrag zur Reduktion des Treibhausgasausstoßes leisten."

Durch die Umwidmung von Fahrstreifen wird im konkreten Fall ein Anreiz zu mehr klimafreundlicher Mobilität, insbesondere zum Radfahren, erwartet. Auch aus der Erfahrung von anderen Vorhaben wird erwartet, dass aufgrund der Spurreduzierung der motorisierte Individualverkehr abnimmt. Die verursachten THG-Emissionen durch den Umbau des Straßenraums werden durch die Reduzierung des MIV-Verkehrs voraussichtlich kurzfristig kompensiert.

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde mit dem RKU auf Arbeitsebene abgestimmt.

7. Rechtliche Bauvoraussetzungen

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

8. Kostenrahmen und Finanzierung für den vorgeschlagenen Umbau

Die Umbaufläche hat eine Größe von rund 63.500qm.

Nach überschlägiger Kostenermittlung liegen die derzeitigen Gesamtkosten für den vorgeschlagenen Umbau inklusive einer Risikoreserve zwischen 31,0 und 38,0 Mio. €. Die Gesamtkosten verteilen sich gemäß der Grobschätzung wie folgt auf die einzelnen Funktionsflächen:

- Fahrbahn ca. 25%
- Radwege ca. 10%
- Gehbahn ca. 25%
- Sonstiges ca. 45% (davon etwas über 3/4 für die Entwässerung - Straßenabläufe, Sickerschächte, Absetzschächte)

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

Der Kostenrahmen verteilt sich überschlägig voraussichtlich wie folgt auf die einzelnen unter Punkt 3.7 genannten Bauabschnitte:

- Abschnitt Goetheplatz – EÜ Lindwurmstraße: ca. 13 – 16 Mio. €
- Abschnitt EÜ Lindwurmstraße – Plinganserstraße: ca. 10 – 12 Mio. €
- Abschnitt Sendlinger Tor – Goetheplatz im endgültigen Ausbau: ca. 8-10 Mio. €

Die Finanzierung aller Abschnitte der Maßnahme erfolgt über die Nahmobilitätspauschale. Um die Finanzierung der Maßnahme haushaltsneutral umzusetzen, werden bereits beschlossene Mittel aus dem Klimabudget umgewidmet. Konkret werden aus dem Jahr 2025 15 Mio. € und aus dem Jahr 2026 23 Mio. € aus dem Mehrjahresinvestitionsprogramm des Referats für Klima- und Umweltschutz in die beim Baureferat verortete Nahmobilitätspauschale übertragen.

Aufgrund der zeitgleichen Befassung mit dem „Umsetzungskonzept zur Reduzierung der investiven Ansätze in den Jahren 2025-2027 im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024-2028 Teilhaushalt des Referates für Klima- und Umweltschutz“ (Sitzungsvorlage Nr.: 20-26 / V 13313) erfolgt in den entsprechenden Antragsziffern der vorliegenden Beschlussvorlage keine Darstellung der MIP-Tabellen.

Die verwaltungstechnische Übertragung der insgesamt 38 Mio. € wird nach Beschlussfassung auf dem Büroweg zwischen allen beteiligten Referaten abgestimmt und vollzogen.

9. Betroffenheiten und Stellungnahmen

9.1. Städtische Dienststellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, der Brandschutzdirektion, der MVG, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Referat für Klima- und Umweltschutz abgestimmt und wurde mitgezeichnet.

Die Stellungnahme der Stadtkämmerei ist als Anlage 9 beigefügt.

Das Mobilitätsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Die vorgesehene Maßnahme ist in dem aufgeführten Umfang aus verkehrsplanerischer Sicht dringlich und baulich notwendig. Die Umsetzung wird auf 2,3 km maßgeblich die Verkehrssicherheit für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden verbessern. Das Mobilitätsreferat hat mit seiner Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12113 vom 24.01.2024 „Mehr Verkehrssicherheit und höhere Aufenthaltsqualität für alle – aktueller Stand und weiteres Vorgehen bei der Umsetzung des Radentscheids“ dargestellt wie fachliche und integrierte Planungsansätze, die Auswahl der REM-Maßnahmen und die Kosten und Finanzierung erfolgen. Dabei wurden auch die Planungsfaktoren mit unmittelbarer Auswirkung auf die Pro-

jektkosten und Umsetzungsdauer aufgezeigt. Die vorliegende Beschlussvorlage ist das Ergebnis eines abgewogenen Planungsprozess bei dem zahlreiche alternative Realisierungsmöglichkeiten intensiv geprüft wurden. Mit der temporären Zwischenlösung und der Umsetzung in Bauabschnitten wird die Maßnahme optimiert an die gegebenen Rahmenbedingungen umgesetzt.

Die grundsätzliche Möglichkeit einer teilweisen Finanzierung aus staatlichen Fördermitteln wird natürlich zu gegebener Zeit durch das Baureferat geprüft und entsprechend beantragt, um den städtischen Haushalt zu entlasten.

Die der Bezirksausschüsse befindet sich noch in der Durchführung. Die Stellungnahmen werden als Hinweis- und Ergänzungsblatt nachgereicht.

Änderungs- bzw. Ergänzungswünsche sind in dem vorliegenden Beschluss eingearbeitet oder bilateral geklärt worden. Zusätzlich Hinweise und Angaben sind nachfolgend aufgeführt.

Referat für Klima- und Umweltschutz (SG Umweltvorsorge in der räumlichen Planung):

- Berücksichtigung Anmerkungen Stadtklima:
Bitte um eine ausführlichere Begründung der Notwendigkeit der erforderlichen Baumfällungen wurde inzwischen nachgekommen (siehe Kapitel 3.9)
- Berücksichtigung Anmerkungen Lufthygiene:
Bitte um Einbindung in den Prozess nach Fertigstellung mit Berücksichtigung der lufthygienischen Belange (lufthygienisches Gutachten)
- Anregung einer Prüfung durch das Baureferat, ob die Maßnahme zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV führt (Prüfung der Lärmbelange nach 16. BImSchV).

Der MVG ist die Planung (baulich und temporär) an zwei separaten Terminen vorgestellt und abgestimmt worden.

9.2. Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München

Die Initiatoren des Radentscheids München haben eine positive Rückmeldung zur Planung gegeben. Zusätzlich danken sie allen Projektleiter*innen und den vielen anderen Personen, die bis zum Schluss intensiv nach Lösungen für die verbleibende Problemstelle gesucht haben, für das große Engagement in diesem wichtigen Projekt.

Die Rückmeldungen betreffen vorwiegend die nächsten Planungsphasen, die entsprechend geprüft werden sollen.

- Der Radentscheid bittet darum, eine akzeptable Anbindung des Daumillerweges an die Lindwurmstraße über eine Zweirichtungsradfurt über die Lindwurmstraße herzustellen.

- Der Radentscheid bittet darum, auf die vorschriftsmäßige Anwesenheit von Radfahrenden auf der Kfz-Spur durch das Markieren von mehr als einem Radsymbole zusammen mit einem Rechtsabbiegepfeil auf der Fahrbahn hinzuweisen. Dieses einfache Mittel führt sowohl für Kfz-Führer*innen als auch Radfahrende zu mehr Verständlichkeit und Rücksichtnahme bei dieser aus Sicht des Radentscheid ungünstigen Verkehrsführung.
- Der Radentscheid empfiehlt, diese erwartbare, spätere Veränderung der Wegführung schon in den heutigen Planungen durch eine geeignete Bauausführung zu erleichtern. Der Radentscheid München weist darauf hin, dass der vorgesehene Sicherheitsabstand zum fahrenden Kfz-Verkehr am Zweirichtungsradweg (2,5m) nahe der Ruppertstraße in den aktuellen Planungen ein Untermaß von 0,5m anstatt 0,75m aufweist und bittet darum, dieses sicherheitsrelevante Detail anzupassen.

9.3. Informationsveranstaltungen

Am 19.06.23 wurde den Anwohner*innen, Gewerbetreibenden, Verbänden, Bezirksausschüssen und interessierten Bürger*innen die geplante Maßnahme Lindwurmstraße in einer Öffentlichkeitsveranstaltung online vorgestellt und diskutiert. Ziel war es umfassend über die aktuellen Planungen zu informieren und Fragen zu dem geplanten Umbau zu beantworten. Über die Chatfunktion konnten alle Interessierten Fragen stellen, an Online-Umfragen teilnehmen und auf diese Weise mitdiskutieren. Die Präsentationsfolien der Beteiligungsveranstaltung sind auf www.muenchenunterwegs.de/radentscheid abrufbar. Zur Öffentlichkeitsveranstaltung wurde per Postwurfflyer eingeladen, zusätzliche wurde die Veranstaltung über die Rathaus Umschau und auf muenchenunterwegs.de angekündigt und über die sozialen Medien beworben.

Bei der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde eine große Bandbreite an Themen wie Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen, Schutz vor Parkenden auf den Radverkehrsanlagen, zusätzliche Fahrradstellplätze, Aufstelltaschen für Linksabbiegende, höhengleiche Überfahrten sowie die Einrichtung von Parkbereichen bzw. Lieferzonen aufgrund des hohen Parkdrucks für Anwohnende bzw. zur Anlieferung der Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen diskutiert.

Die Inhalte der Diskussion sowie Anregungen im Nachgang an die Veranstaltung sind - soweit möglich - in die Planungen für die jeweiligen Streckenabschnitte mit eingeflossen. Allgemein kann man sagen, dass die Planung sehr positiv bewertet wurde.

Ein besonderes Thema bei der Umgestaltung der Lindwurmstraße ist die zwingende Notwendigkeit der Einrichtung von Parkbereichen bzw. Lieferzonen. Bei der Erarbeitung der Raumaufteilung der Lindwurmstraße ist die Einrichtung als ein wichtiges Ziel identifiziert und festgelegt worden. Dies gilt insbesondere aufgrund der sehr hohen Dichte an Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen im Erdgeschoss, aber auch von Büros, weiteren Nutzungen und der Wohnnutzung in den oberen Etagen der Bebauung, da die Lindwurmstraße innerhalb von drei Parklizenzgebieten verläuft. Das Ergebnis der Planung von Parkbereichen bzw. Lieferzonen ist in Abbildung 17 der vorliegenden Beschlussvorlage dargestellt.

Aus den vorgenannten Gründen sind mit den Kammern, Verbänden sowie dem örtlichen

Gewerbe weitere Dialogtermine zum Thema Laden, Liefern und Leisten durchgeführt worden. In diesen Terminen wurden allgemeine Informationen sowie die festgelegten Planungsziele des Mobilitätsreferat zur Raumaufteilung der Lindwurmstraße vorgestellt, allgemeine Fragen zur Umgestaltung sowie spezielle Fragen zur Ausgestaltung der Parkbereiche / Lieferzonen beantwortet. Den Teilnehmer*innen wurde im Nachgang die Möglichkeit gegeben, per E-Mail konkrete Anliegen wie z.B. dem Bedarf an Bereichen und Parkständen für Wirtschafts- und Kund*innenverkehr zu melden.

Die Kommunale Verkehrsüberwachung im Kreisverwaltungsreferat wird im Rahmen der vorhandenen Ressourcen insbesondere auch die Thematik "Lieferzonen" in den Blick nehmen. Sowohl im Rahmen von Schwerpunktaktionen, als auch durch Routinekontrollen.

Mit der Erweiterung der Gehwegbreiten ist auch die Möglichkeit zur Einrichtung von Freischankflächen bzw. einer Warenauslage angesprochen und in Aussicht gestellt worden. Eine Ausweisung solcher Flächen unterliegt aber immer einer Einzelprüfung durch die betroffenen Fachdienststellen, so dass keine konkrete Umgriffe für künftige Sondernutzungen im Vorgriff benannt werden können.

Aus den Terminen kam zudem die Bitte, die Bewohner*innen und das Gewerbe vor Ort frühzeitig über die Baumaßnahme zu informieren. Im speziellen Hotel und Gasstätten müssen Kund*innen über mögliche Einschränkungen in der Erreichbarkeit informieren können.

Die Themen Kontrollen und Anliegerinformationen wurden als Antragsziffern ergänzt.

9.4. Stadtrats- und BA-Anträge

Dem Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 04595 „Lindwurmstraße wenigstens während der Wiesn verkehrssicher gestalten!“ von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 01.02.2024 wird nicht nachgekommen.

Für eine Einrichtung von beidseitig temporären Radfahrstreifen in der Lindwurmstraße (Abschnitt Goetheplatz bis Poccistraße) würden nach einer groben Kostenschätzung rund 200.000,- € anfallen. Neben der Markierung sind dabei auch Kosten für die Demarkierung beinhaltet.

Nicht berücksichtigt sind eventuell benötigte Zusatzelemente wie etwa Protektionselemente, Hinweisbeschilderungen, sonstige "fahrbahnnahe" Folgeanpassungen, etc. Zusätzlich entfallen noch Arbeitsstunden und Arbeitskosten für die Anpassung der Lichtsignalanlagen (Lindwurm- / Poccistraße, Lindwurm- / Zenettistraße und Lindwurmstraße / Goetheplatz) durch die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht und Berücksichtigung der Radfahrenden auf der Fahrbahn. Ebenso wären Anpassungen der ÖPNV-Beschleunigung erforderlich.

Da mit dem vorliegenden Beschluss eine neue Raumaufteilung der Lindwurmstraße für eine nachhaltige Veränderung inkl. vorgezogener Maßnahme ab Sommer 2025 sowie ein Zeitplan zur Baudurchführung vorhanden ist, empfiehlt das Mobilitätsreferat die beantragte zusätzliche zeitlich begrenzte Umgestaltung der Lindwurmstraße aufgrund umfangreicher

und kostenintensiver Arbeiten nicht weiter zu verfolgen.

Der Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 04595 vom 01.02.2024 ist hiermit satzungsgemäß behandelt.

Dem Dringlichkeitsantrag Nr. 20-26 / A 04595 „Radentscheidungsprojekt Lindwurmstraße: Planungen auch dem Stadtrat vorstellen“ vom 07.05.2024 der CSU/Freie Wähler für den Mobilitätsausschuss am 08.05.2024 wird nicht nachgekommen.

Das Mobilitätsreferat wird in dem Antrag gebeten, die offenbar mittlerweile abgeschlossenen Planungen zum Radentscheidungsprojekt Lindwurmstraße auch im Mobilitätsausschuss vorzustellen. Bislang sind die geänderten Planungen dem Stadtrat allerdings nicht bekannt gemacht worden. Da die Entscheidung bezüglich einer möglichen Umgestaltung durch den Stadtrat getroffen wird, sollten die Planungen unverzüglich vorgestellt werden.

Der vorliegende Dringlichkeitsantrag ist nicht objektiv dringlich. Dies auch vor dem Hintergrund, dass sich seit Oktober 2023 keine Änderungen der Planungen ergeben haben

Nach der Rechtsprechung ist eine Angelegenheit dann objektiv dringlich, wenn mit ihrer Behandlung nicht mehr bis zur nächsten ordentlichen Sitzung des Gemeinderats gewartet werden kann, ohne dass dadurch ein wesentlicher Nachteil für die Gemeinde oder einen Dritten entstünde. Der Antrag ist im Kern auf Berichterstattung gerichtet. Anträge auf Berichterstattung können aber nicht objektiv dringlich sein, da sie für sich nicht dazu geeignet sind, Nachteile abzuwenden.

Der Dringlichkeitsantrag Nr. 20-26 / A 04595 vom 07.05.2024 der CSU/Freie Wähler für den Mobilitätsausschuss am 08.05.2024 ist hiermit satzungsgemäß behandelt.

In dem StR-Antrag 20-26 / A 04903 „Nahmobilität stärken – Klima schützen – Straßen sicherer machen“ der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 6.6.2024 wird gefordert, die Nahmobilitätspauschale aufzustocken.

Wie in Kapitel 8 sowie in Beschlussziffer 3 und 4 dargelegt, schlagen die betroffenen Referate vor, diesen Antrag in einem ersten Schritt konkret auf die Lindwurmstraße bezogen umzusetzen. Es handelt sich um eine Mittelumschichtung aus dem Klimabudget. Die notwendigen Mittel werden somit ohne Ausweitung des städtischen Haushalts zur Verfügung gestellt.

Der StR-Antrag 20-26 / A 04903 bleibt aufgegriffen und wird in gesonderter Beschlussvorlage behandelt.

Dem BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06474 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 06 - Sendling vom 04.03.2024 „Neue Radwege in der Lindwurmstraße noch in der laufenden Legislaturperiode umsetzen: Für eine sichere Teilnahme am Verkehr für alle!“ wird nachgekommen.

In der vorliegenden Beschlussvorlage ist ein Zeitplan der Umsetzung zur künftigen Raumaufteilung Lindwurmstraße aufgeführt. Zudem wird über die Umsetzung einer temporären

Zwischenlösung zwischen Goetheplatz und Sendlinger-Tor-Platz (3. Antragziffer) abgestimmt.

Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06474 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 06 - Sendling vom 04.03.2024 ist hiermit satzungsgemäß behandelt.

9.5. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt sowie des Stadtbezirkes 06 – Sendling werden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Mobilitätsreferates, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse werden in einem Hinweisblatt nachgereicht.

Gemäß dem genannten Beschluss zur Beschleunigung der Umsetzung von REM-Maßnahmen ist keine weitere Einbindung der Bezirksausschüsse durch das Baureferat vorgesehen.

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

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die vorliegende Planung gemäß der unter Ziffer 3 dargestellten Raumaufteilung der Lindwurmstraße vom Knotenpunkt Pfeuferstraße / Plinganserstraße bis zum Sendlinger-Tor-Platz wird erteilt.
2. Das Baureferat wird gebeten, die Planung der oben genannten endgültigen Maßnahme zu erarbeiten und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
3. Das RKU wird gebeten, 38 Mio. € aus der Maßnahme 1162.7590 "Förderprogramm Klimaneutrale Gebäude (FKG) Klimaneutrales München 2035 GSB II Nr. 1) (2025 = 15 Mio. € und 2026 = 23 Mio. €) zur Umschichtung in die Nahmobilitätspauschale (Maßnahme 6300.1100 "Nahmobilitätspauschale") bei der Stadtkämmerei anzumelden. Die verwaltungstechnische Umsetzung mit Verteilung auf die Bauraten der Nahmobilitätspauschale erfolgt auf dem Büroweg zwischen der Stadtkämmerei und dem Baureferat.
4. Das Baureferat wird gebeten, die erforderlichen Mittel für die Nahmobilitätspauschale ab dem Jahr 2025 rechtzeitig im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei der Stadtkämmerei anzumelden.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die temporäre Zwischenlösung zwischen Goetheplatz und Sendlinger-Tor-Platz in Abstimmung mit dem Baureferat zu erarbeiten und verkehrsrechtlich anzuordnen. Das Baureferat wird gebeten, die Anordnung umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
6. Der Oberbürgermeister wird gebeten, nach Vorbereitung durch das Mobilitätsreferat zusammen mit den Kammern und Verbänden, auf das Bundesministerium für Digitales und Verkehr zuzugehen und auf die Novellierung der StVO hinsichtlich der erweiterten Möglichkeiten zur Anordnung von Wirtschaftsverkehrsflächen hinzuwirken.
7. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, frühzeitig (mindestens ein ½ Jahr vor Baubeginn) die Umbaumaßnahme vor Ort anzukündigen und über den Verlauf bzw. mögliche Einschränkungen zu informieren.
8. Die Kommunale Verkehrsüberwachung im Kreisverwaltungsreferat wird gebeten sich im Rahmen der vorhandenen Ressourcen sowohl hinsichtlich Schwerpunktaktionen, als auch durch Routinekontrollen die Thematik "Lieferzonen" besonders in den Blick zu nehmen.
9. Der Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 04595 vom 01.02.2024 ist hiermit satzungsgemäß behandelt.
10. Der Dringlichkeitsantrag Nr. 20-26 / A 04824 vom 07.05.2024 ist hiermit satzungsgemäß behandelt
11. Der Stadtratsantrag 20-26 / A 04903 vom 06.06.2024 bleibt aufgegriffen.
12. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06474 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 06 - Sendlinger vom 04.03.2024 ist hiermit satzungsgemäß behandelt.
13. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL5-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (1x)
3. An den Bezirksausschuss 2
4. An den Bezirksausschuss 6
5. An das Baureferat
6. An die Münchner Stadtentwässerung
7. An den Abfallwirtschaftsbetrieb
8. An das Kommunalreferat
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
12. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
13. An den städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
14. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
15. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
16. An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat
17. An das Mobilitätsreferat – GB1
18. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
19. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB 2.12

Am
Mobilitätsreferat GL5-Beschlusswesen