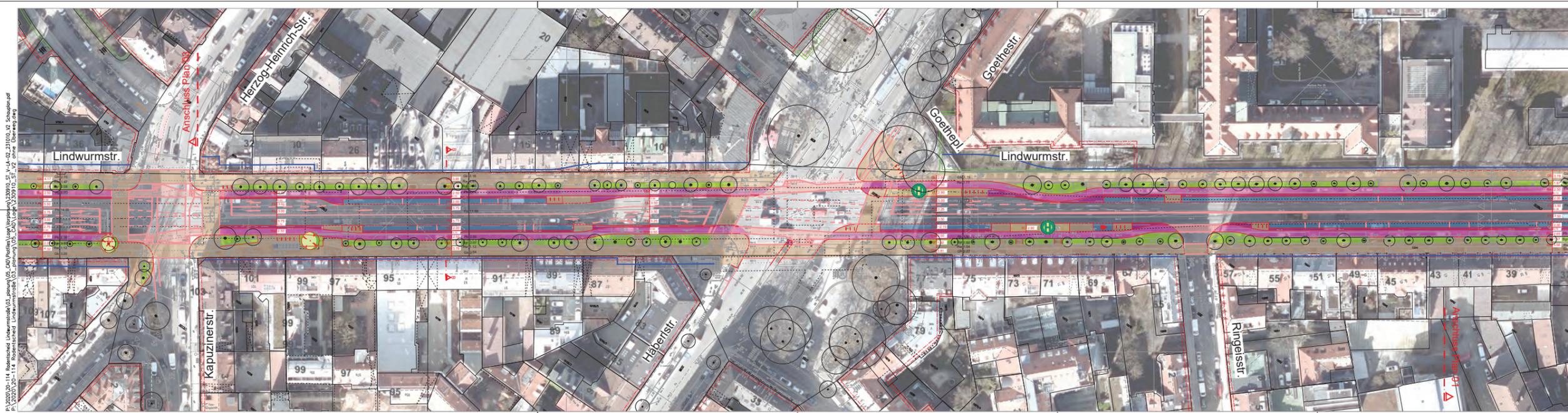


PL 2020-02-14: Bundesarchiv Bild 101-114, Lindwurmstraße (L1_Planung)_03_CAD (Pfeile) Lage (Verfahren)_2020-02-14-01_211010_V2_Schneidplan
PL 2020-02-14: Bundesarchiv Bild 101-114, Lindwurmstraße (L1_Planung)_03_CAD (Linien) Lage (Verfahren)_2020-02-14-01_211010_V2_Schneidplan



PL 2020/20-114 Bundesstadt Lindwurmstraße (L1_Planung)_03_CAD (Puffer) Lage_Vorplanung_V202010_01_M-14-02_211010_V2_Schulungspl
P. 2020/20-114 Bundesstadt Lindwurmstraße (L1_Planung)_03_CAD (Lage) Lage_Vorplanung_V202010_01_M-14-02_211010_V2 ohne
Übersicht.dwg

Lindwurmstraße
von der Herzog-Heinrich-Str. zur Ringelsstr.

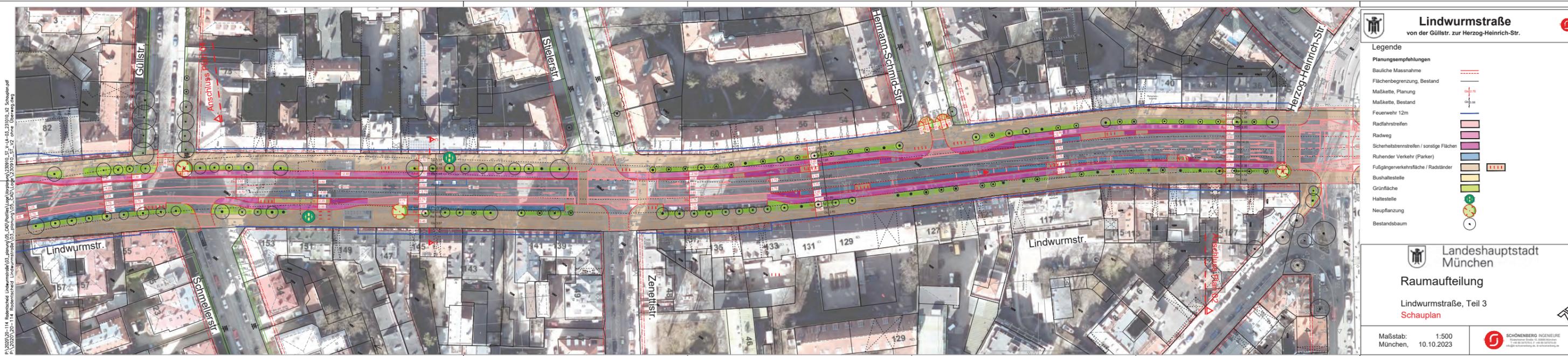
Legende

Planungsempfehlungen	
Bauliche Massnahme	---
Flächenbegrenzung, Bestand	---
Maßkette, Planung	---
Maßkette, Bestand	---
Feuerwehr 12m	---
Radfahrstreifen	---
Radweg	---
Sicherheitsstrennstellen / sonstige Flächen	---
Ruhender Verkehr (Parker)	---
Fußgängerverkehrfläche / Radständer	---
Bushaltestelle	---
Grünfläche	---
Hallestelle	---
Neupflanzung	---
Bestandsbaum	---

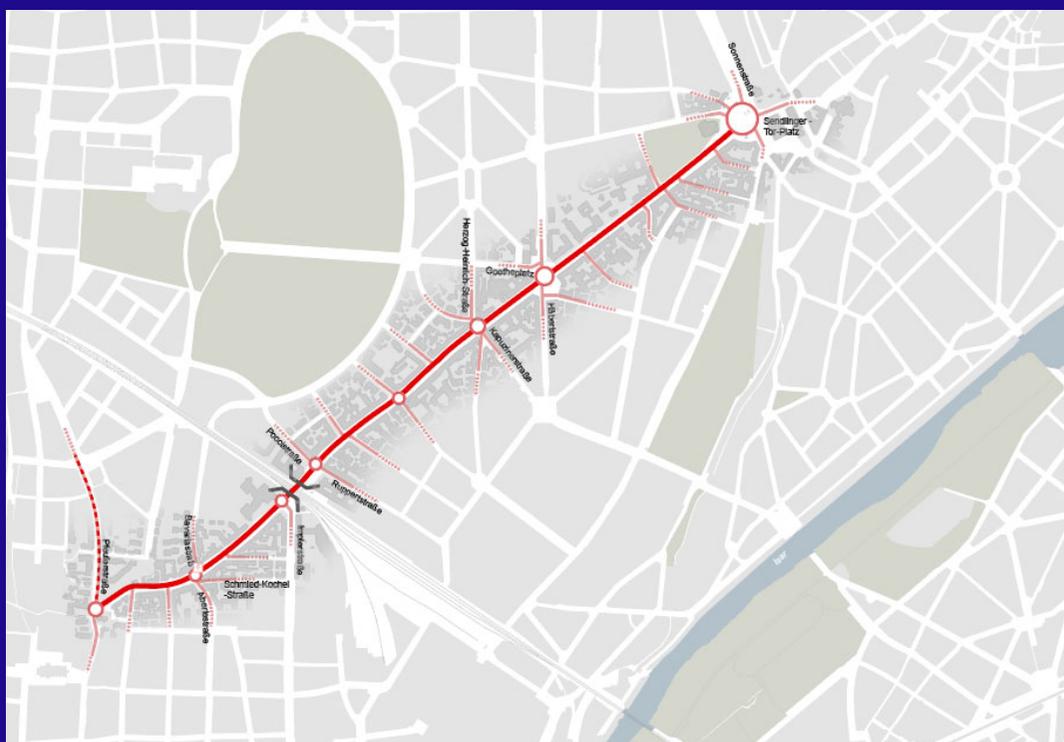
Landeshauptstadt München
Raumaufteilung
Lindwurmstraße, Teil 2
Schauplan

Maßstab: 1:500
München, 10.10.2023

SCHÖNENBERG INGENIEURE
Schönenerbergstraße 10, 80333 München
Tel: +49 (0) 89 30909-0, Fax: +49 (0) 89 30909-20
www.schoenenberg.de, info@schoenenberg.de



P:\2020\20-114_Raumteilplanung_Lindwurmstr\03_Planung\03_Planung\03_CAD\Layer_V2\2010_10_10_V2_Schönenerberg.dwg
 P:\2020\20-114_Raumteilplanung_Lindwurmstr\03_Planung\03_Planung\03_CAD\Layer_V2\2010_10_10_V2_Schönenerberg.dwg



Lindwurmstraße

Radentscheid – Maßnahmenbündel I
Pfeuferstraße – Sendlinger-Tor-Platz



Foto: LHM

München 19.06.2023 | GB 2.12



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Agenda



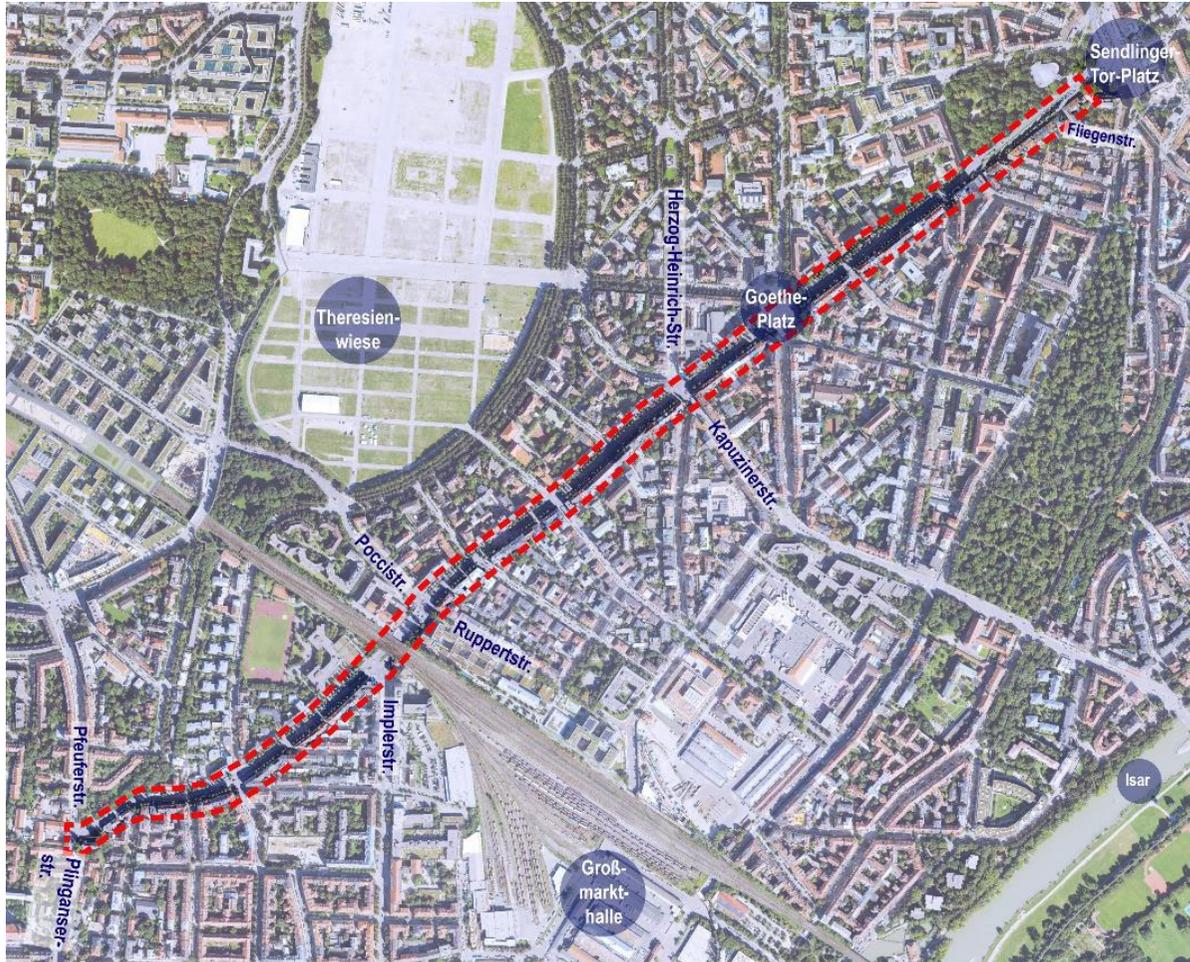
Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

- **Bestandssituation**
- **Planungsgrundlagen und Ziele**
- **Planung**
- **Kurzzusammenfassung Planung**



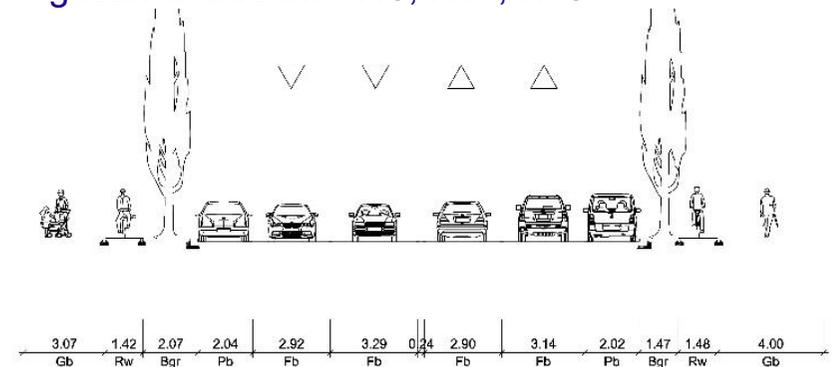
**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Bestandssituation



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

- Länge 2.300m
- Nutzungen hauptsächlich Wohnen, Einzelhandel, Gewerbe, Gastronomie, ...
- (sehr) schmale Radwege
- Verkehrsstärke Rad/24h: 5.000 bis zu ca. 9.500
- hohes Fußgängeraufkommen
- beidseitig Baumgraben
- fast durchgehend beidseitig Längsparkstreifen
- 2 Fahrspuren je Richtung für Kfz-Verkehr
- Buslinien abschnittsweise 62, 132
gesamte Strecke N40, N41, N45



Bestandsituation



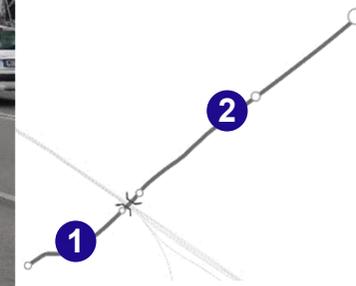
Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Foto: LHM



Foto: LHM



Übersichtslageplan

Bestandsituation

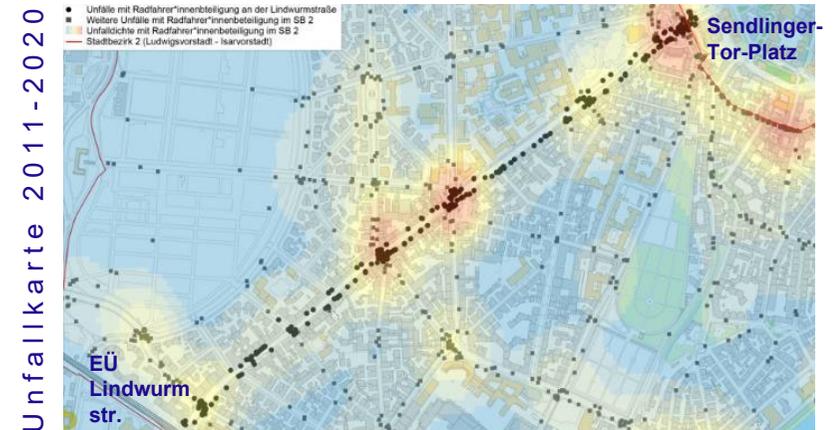
Unfalldaten / Verkehrsbelastung



Unfallschwerpunkte

- Abbiegeunfälle (AB)
- Überschreiten-Unfälle (ÜS)
- Unfälle im Längsverkehr (LV)

dabei 168 Unfällen
mit 160 Leichtverletzten
und 9 Schwerverletzten



Verkehrsbelastung

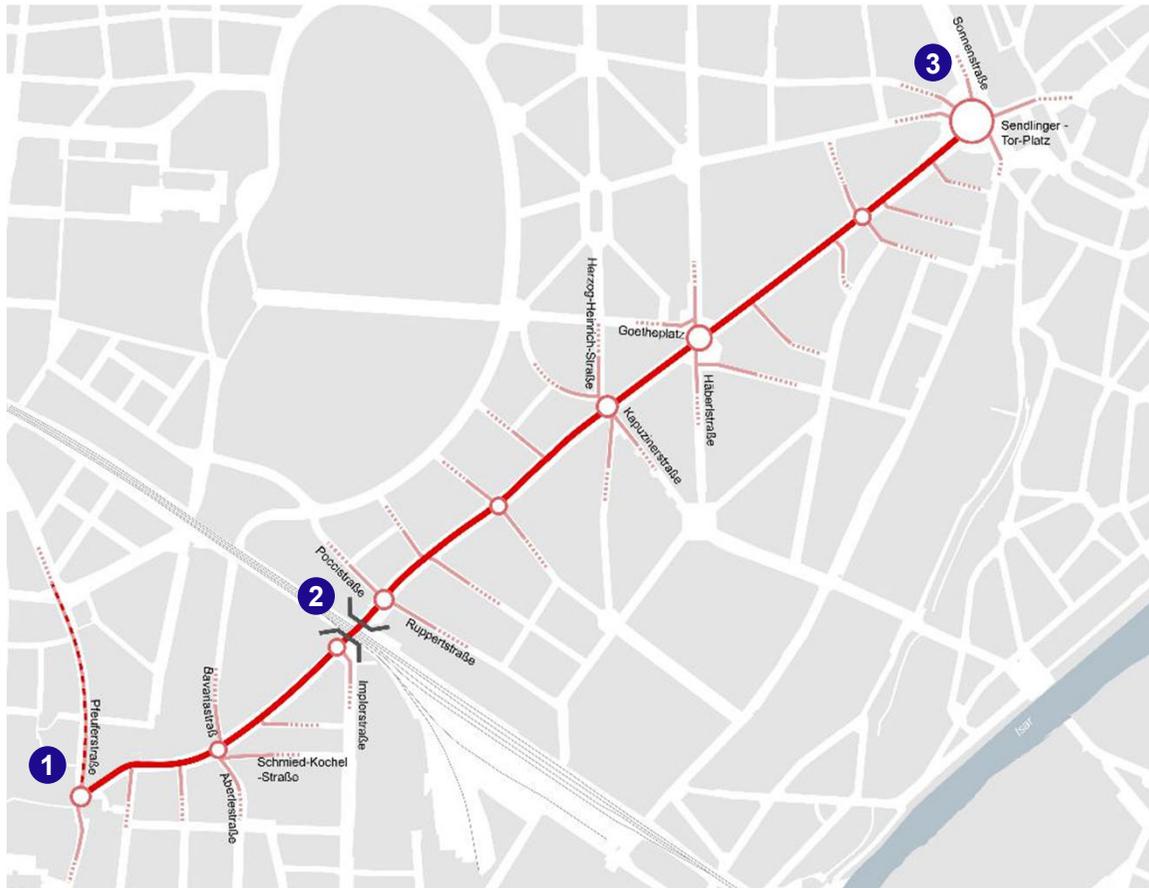
Straßenzufahrt	Belastung 2011		Belastung 2022		Differenz absolut		Differenz prozent.	
	Kfz/24h	Rad/24h	Kfz/24h	Rad/24h	Kfz/24h	Rad/24h	Kfz/24h	Rad/24h
Lindwurmstraße Süd	26.500	5.475	16.800	9.300	- 9.700	+3.825	- 35%	+70%
Lindwurmstraße Nord	28.600	5.125	18.500	8.800	- 10.100	+3.675	- 35%	+71%

Planungsgrundlagen

Rahmenbedingungen



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

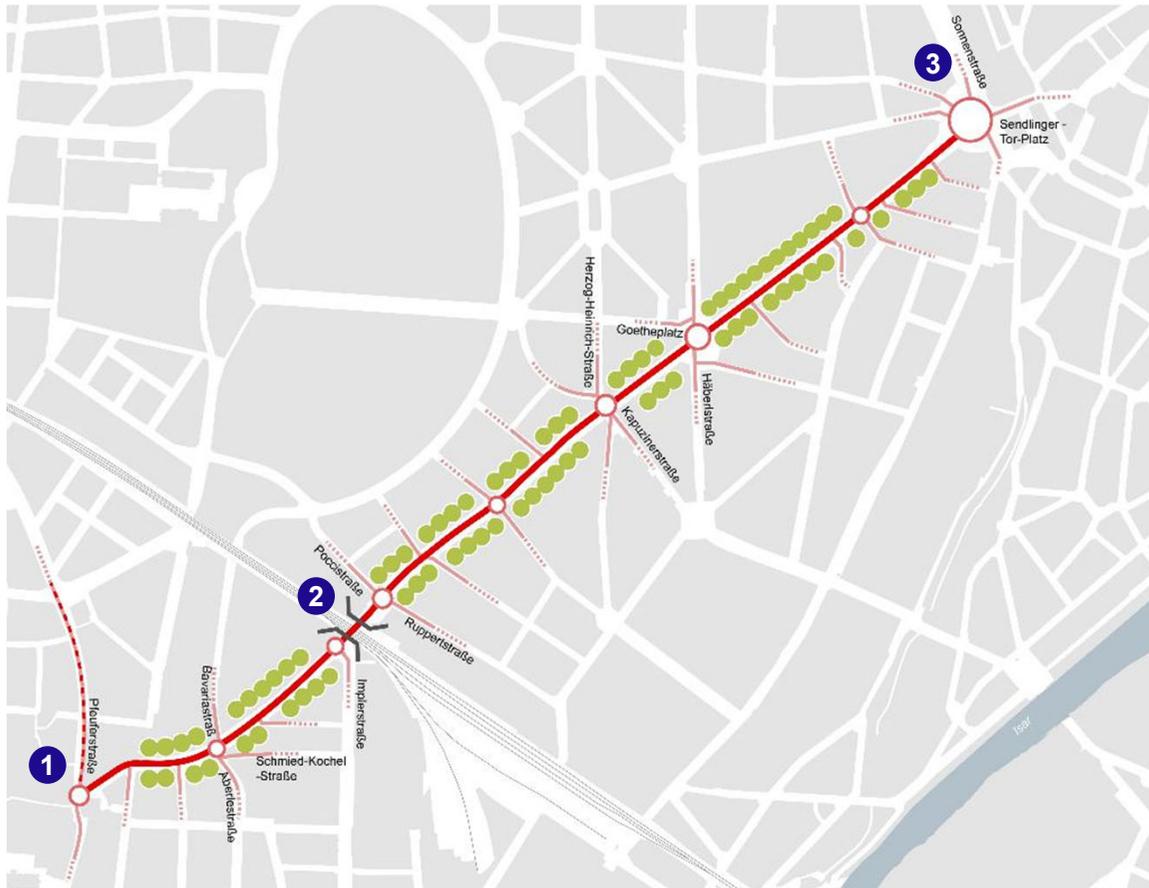


Bestehende Planungen:

- 1 REM Pfeuferstraße
- 2 EÜ Lindwurmstraße mit Regionalbahnhof Poccistraße (Eisenbahnüberführung Südring)
- 3 Umplanung Sendlinger-Tor-Platz

Planung

Ziele, Rahmenbedingungen und Ideen



Ziele

- Erhalt durchgehend straßenbegleitende Baumreihen
- Bauliche Radwege, IR III (= 2,50 m)
=> Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung Rad- und Fußverkehr
- Lieferzonen / Parkbereiche pro Straßenabschnitt

Planung

Ziele, Rahmenbedingungen und Ideen



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Ziele

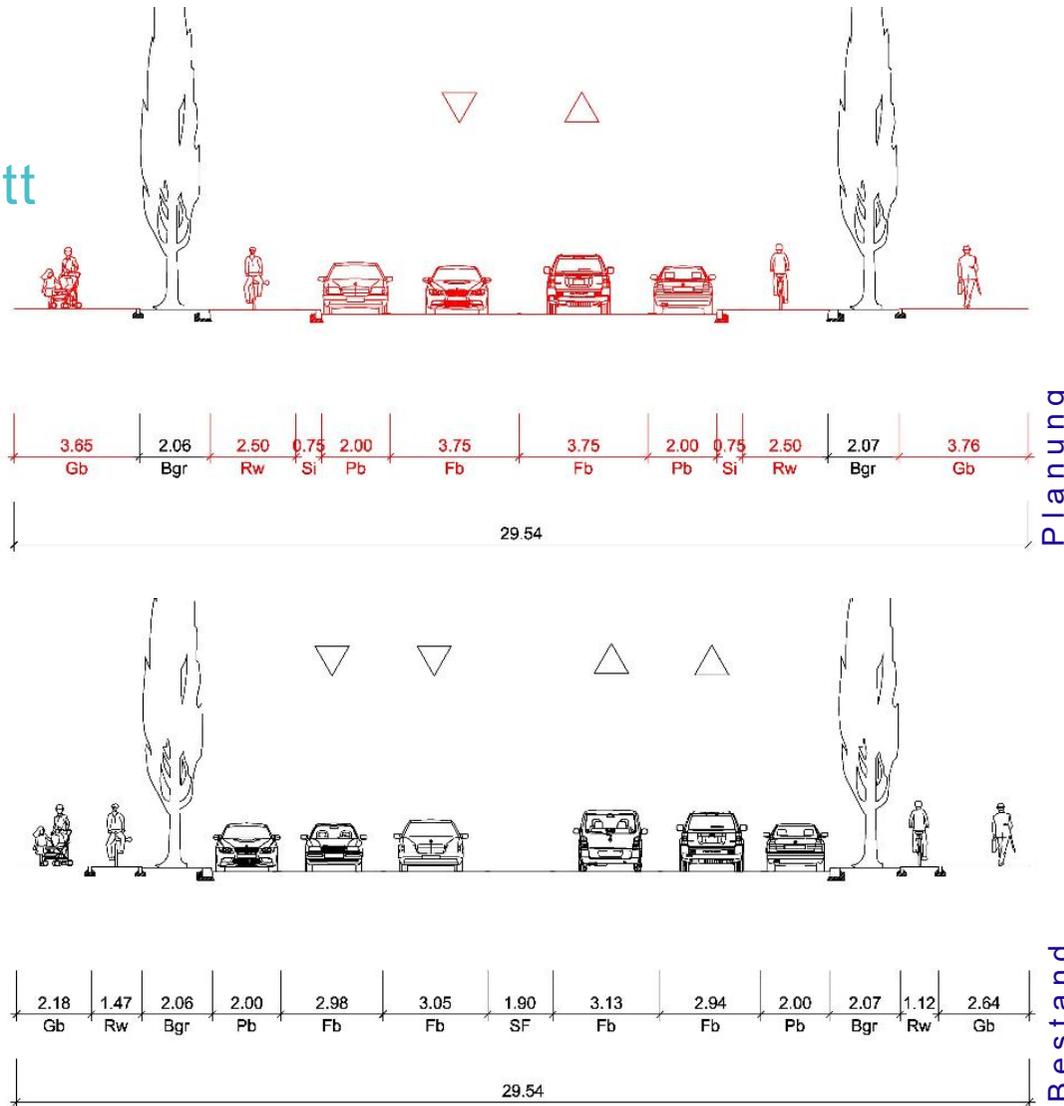
- Erhalt durchgehend straßenbegleitende Baumreihen
- Bauliche Radwege, IR III (= 2,50 m)
=> Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung Rad- und Fußverkehr
- Lieferzonen / Parkbereiche pro Straßenabschnitt

Rahmenbedingungen Feuerwehr

- Straßenbreite von 7,50m (hilfsfristrelevante Strecke)
- 6,50m nur mit 8cm Bordsteinhöhe
- Notwendigkeit Anleitung Abstand max. 12,0m (zweiter Rettungsweg)



Planung Querschnitt



- Erhalt Bestandsbäume
=> Planung zwischen Baumgräben
- Baulicher Radweg
- Zuschlag Breite heutiger Radweg auf Gehbahn
- Parkbuchten als Lieferzonen und Anwohnerparken
- Fahrbahn jeweils 1 Fahrstreifen



Legende für die Pläne:



Maßkette, Planung



Radfahrstreifen



Radweg mit Sicherheitsstreifen



Parkplatz



Gehweg, Fußgängerfurt



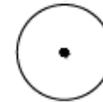
Bushaltestelle



Grünfläche

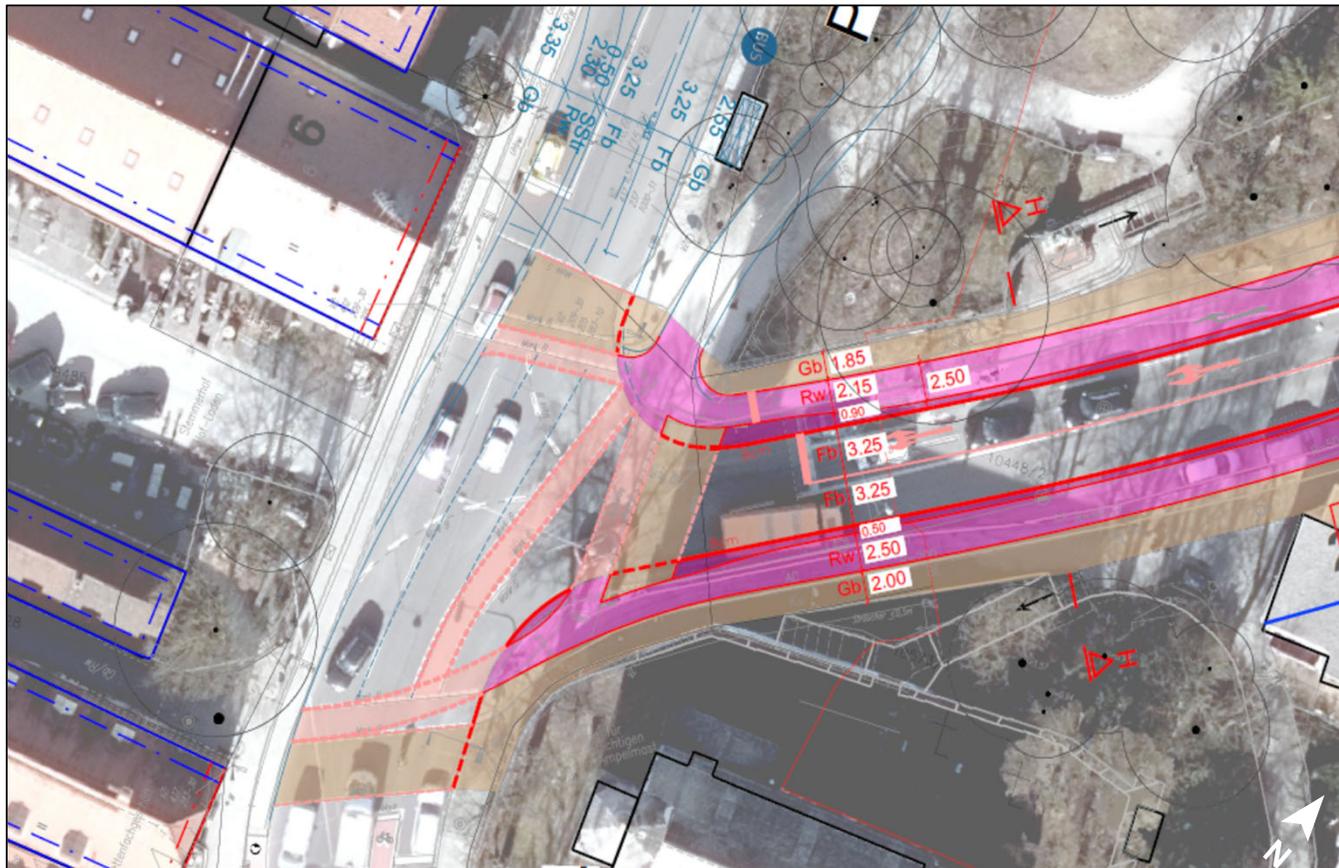


Baumpflanzung Neu, Standort sicher



Bestandsbaum

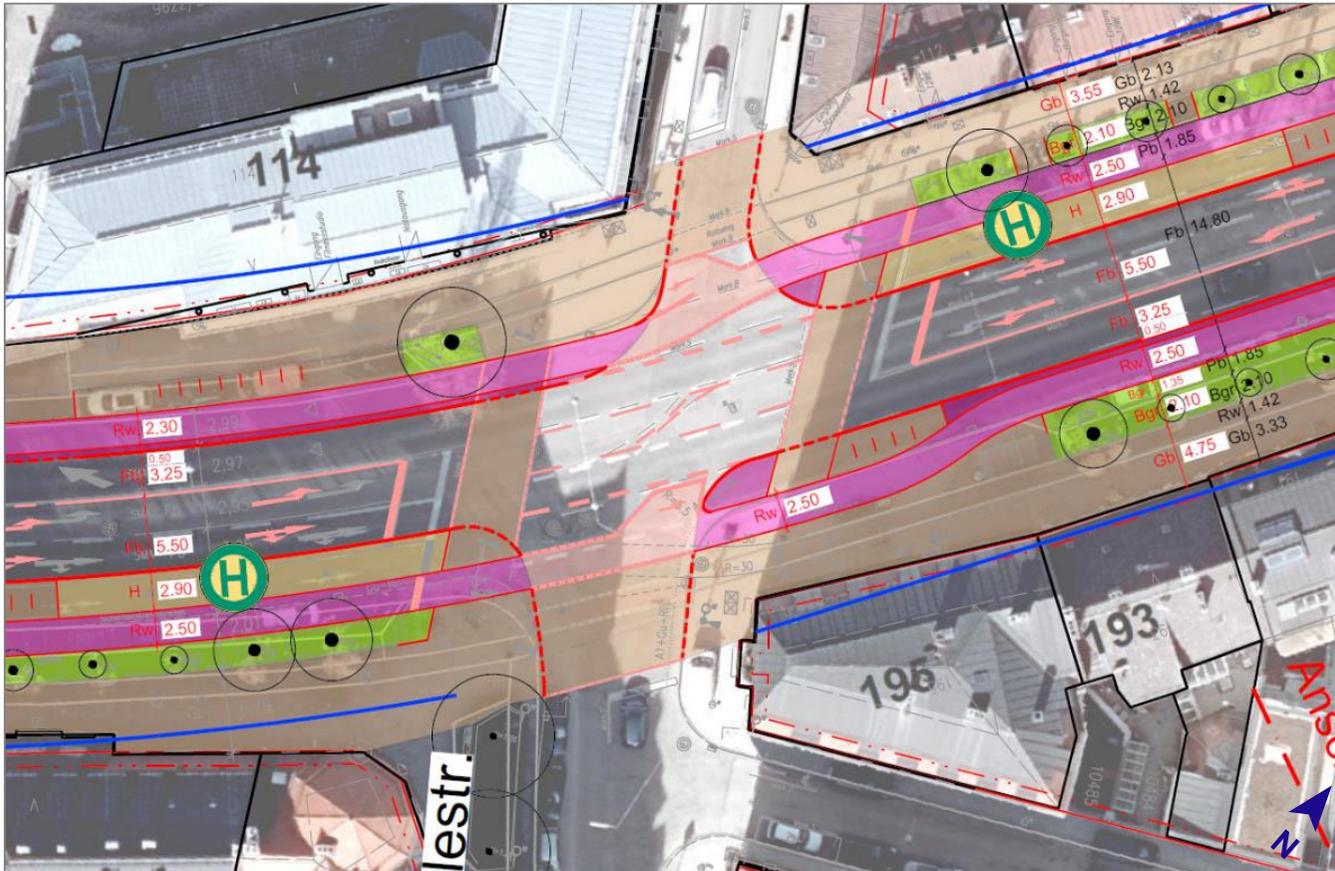
Knotenpunkt Pfeuferstraße



- REM Projekt Pfeuferstraße
- Besonderheit Rundumgrün Rad- und Fußverkehr
- Gemeinsame Links- und Rechtsabbiegespur Lindwurmstraße



Knotenpunkt Aberlestraße



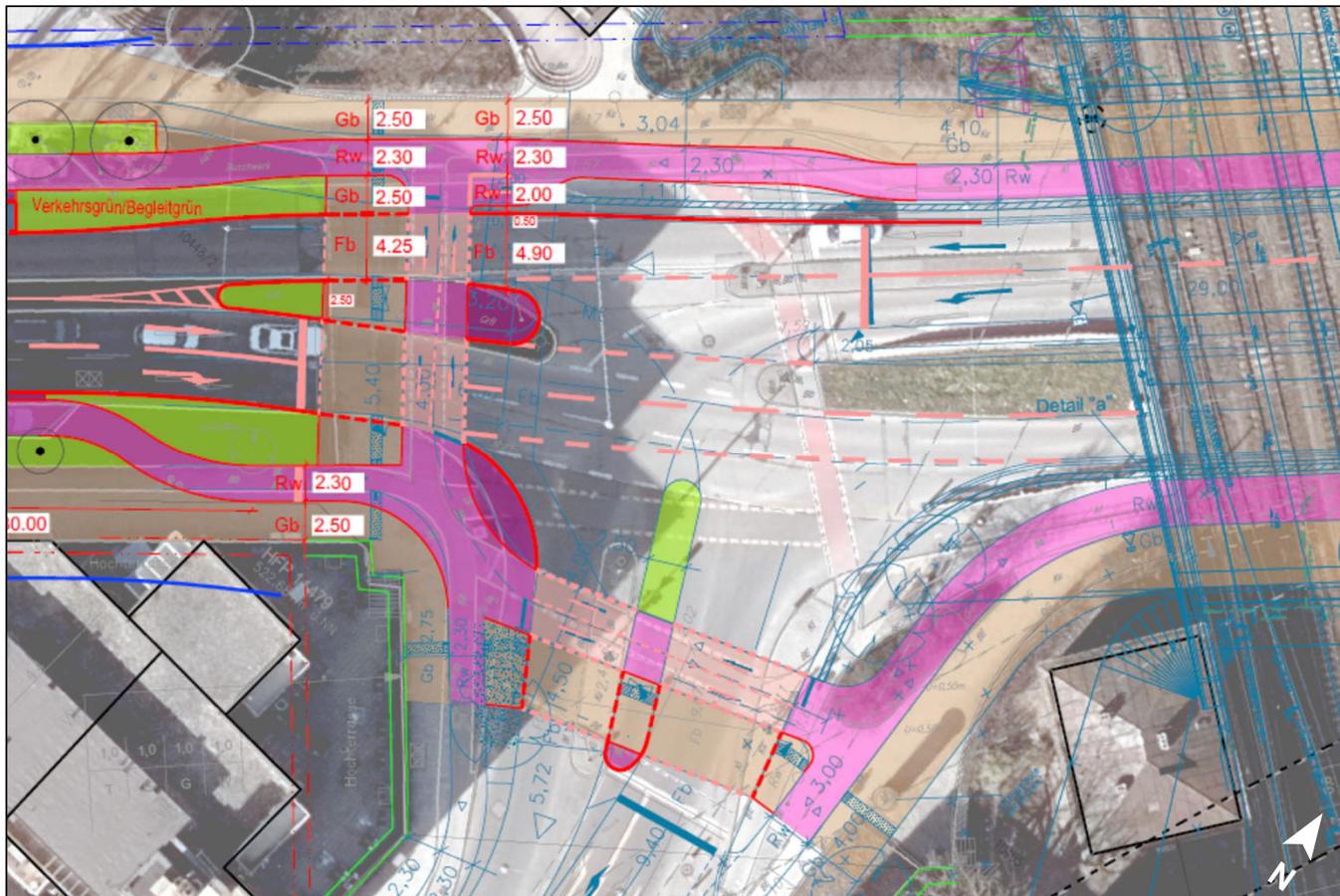
- Linksaufstelltaschen
Radverkehr
- Verlegung Haltestellen vor Knoten
Ausstattung Wartehäuschen und
Trennung Wartebereich / Radweg
- Überbreite Fahrspuren zum
Linksabbiegen
- Überschreitung des Anleiterungs-
abstandes (12 m = blaue Linie)



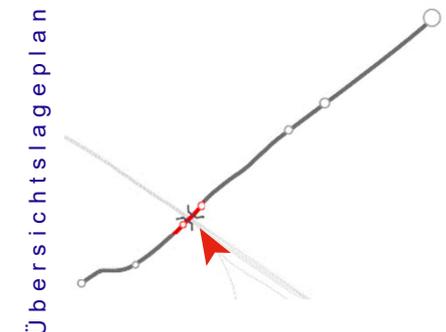
Eisenbahnüberführung Knotenpunkt Implerstraße



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



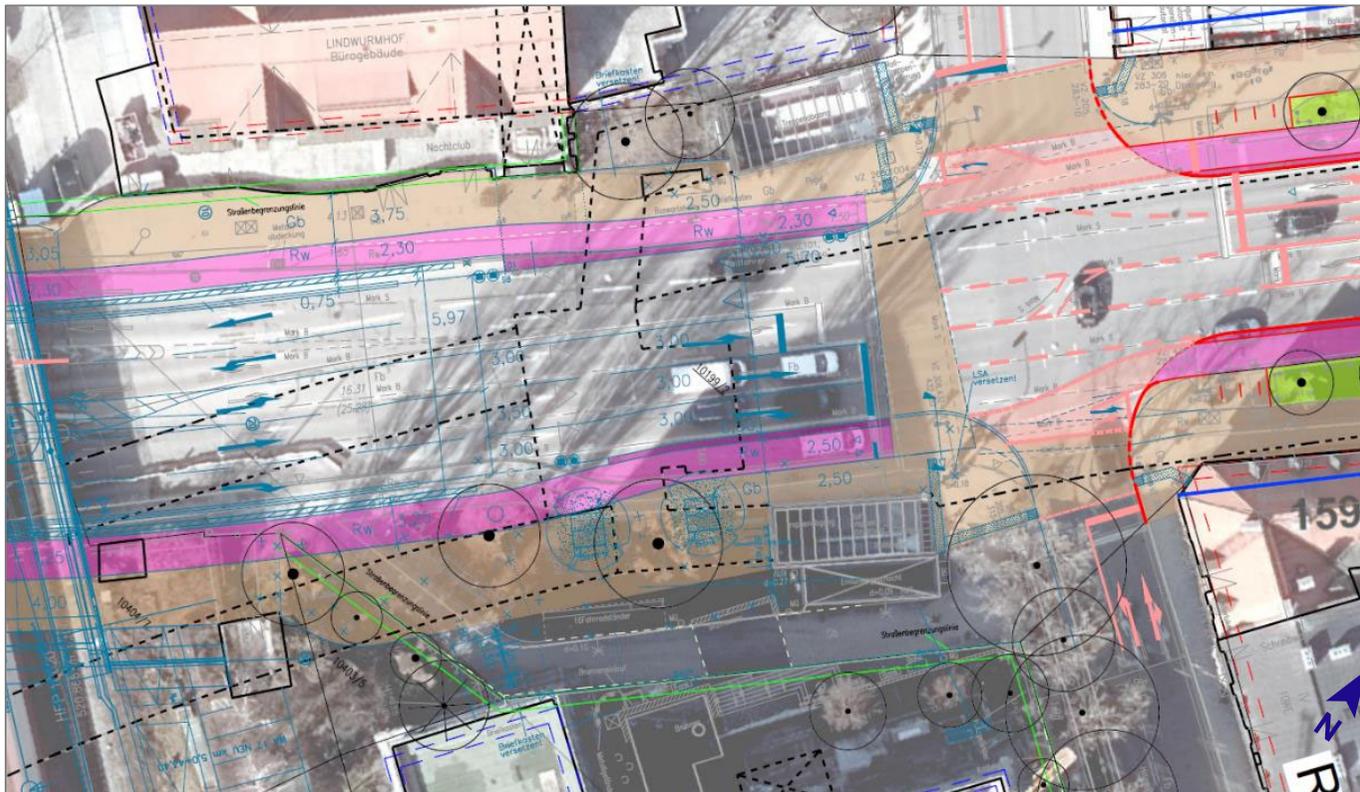
- EÜ planfestgestellt, Baubeginn 2024
- Querungen Radverkehr wegen Bau EÜ mit Zweirichtungsfurten
- Erhöhung Verkehrssicherheit
separate Signalisierung
Rechtsabbieger Lindwurmstraße
- Spuraufteilung Bestand



Eisenbahnüberführung Knotenpunkt Poccistraße

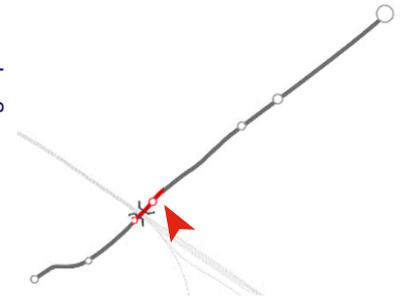


Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

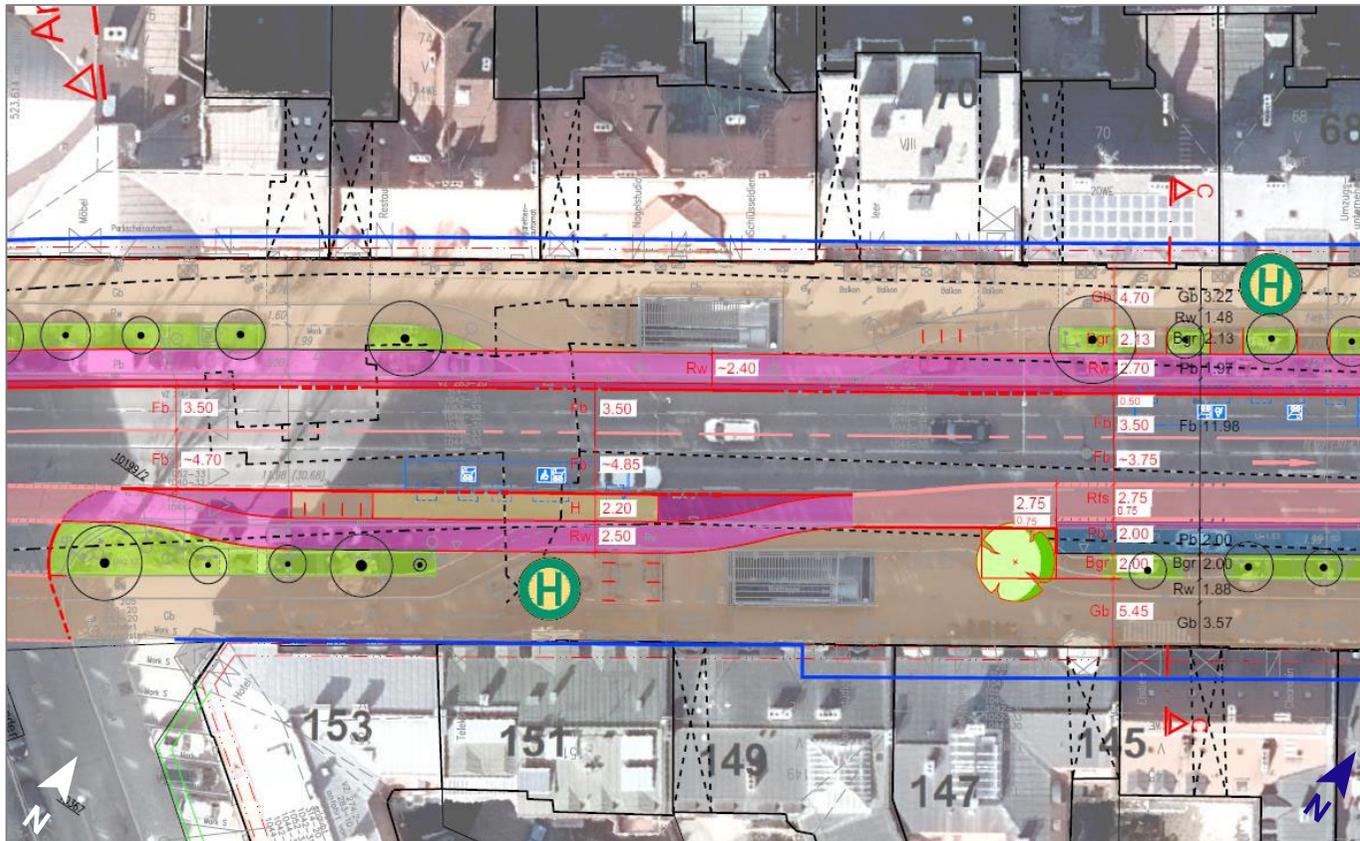


- EÜ planfestgestellt, Baubeginn 2024
- Linksauffstelltaschen Radverkehr
- Zweirichtungsradweg Regionalbahnhof Poccistraße und Kreisverwaltungsreferat
- Separate Links- und Rechtsabbiegespuren

Übersichtslageplan

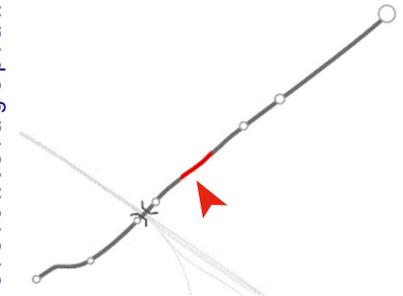


Abschnitt zwischen Schmeller- und Zenettistraße



- Bushaltestelle
Bestand Nachtbus
Planung Linienverkehr tagsüber
- Radfahrstreifen aufgrund
Anleitung Feuerwehr
- Ausweisung Lieferzonen

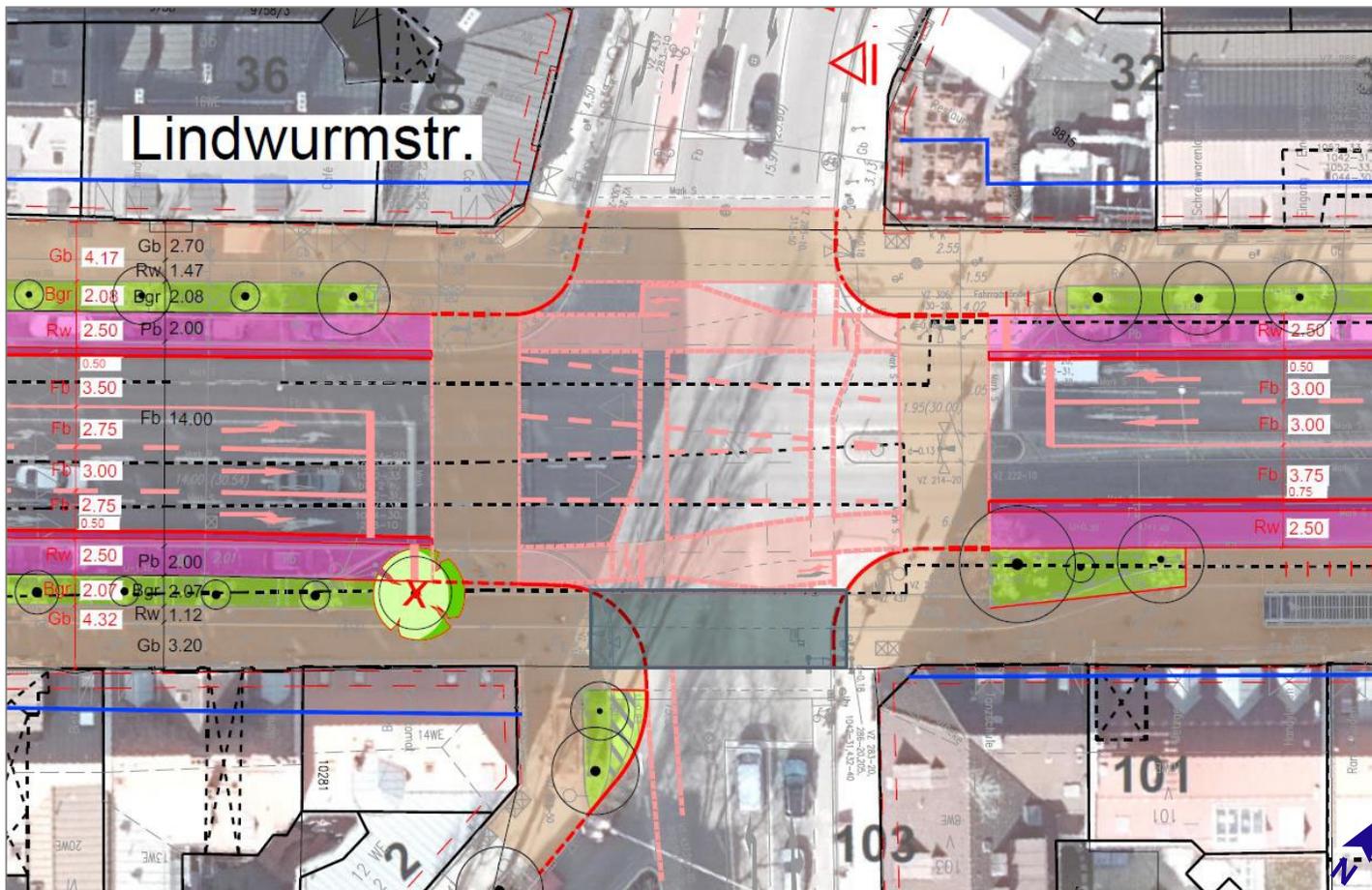
Übersichtslageplan



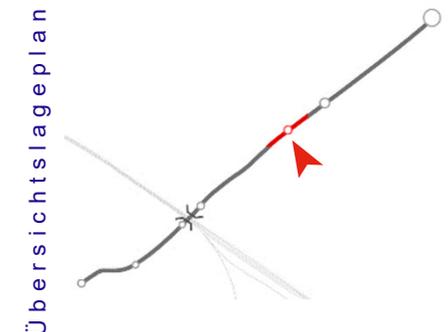
Knotenpunkt Kapuzinerstraße



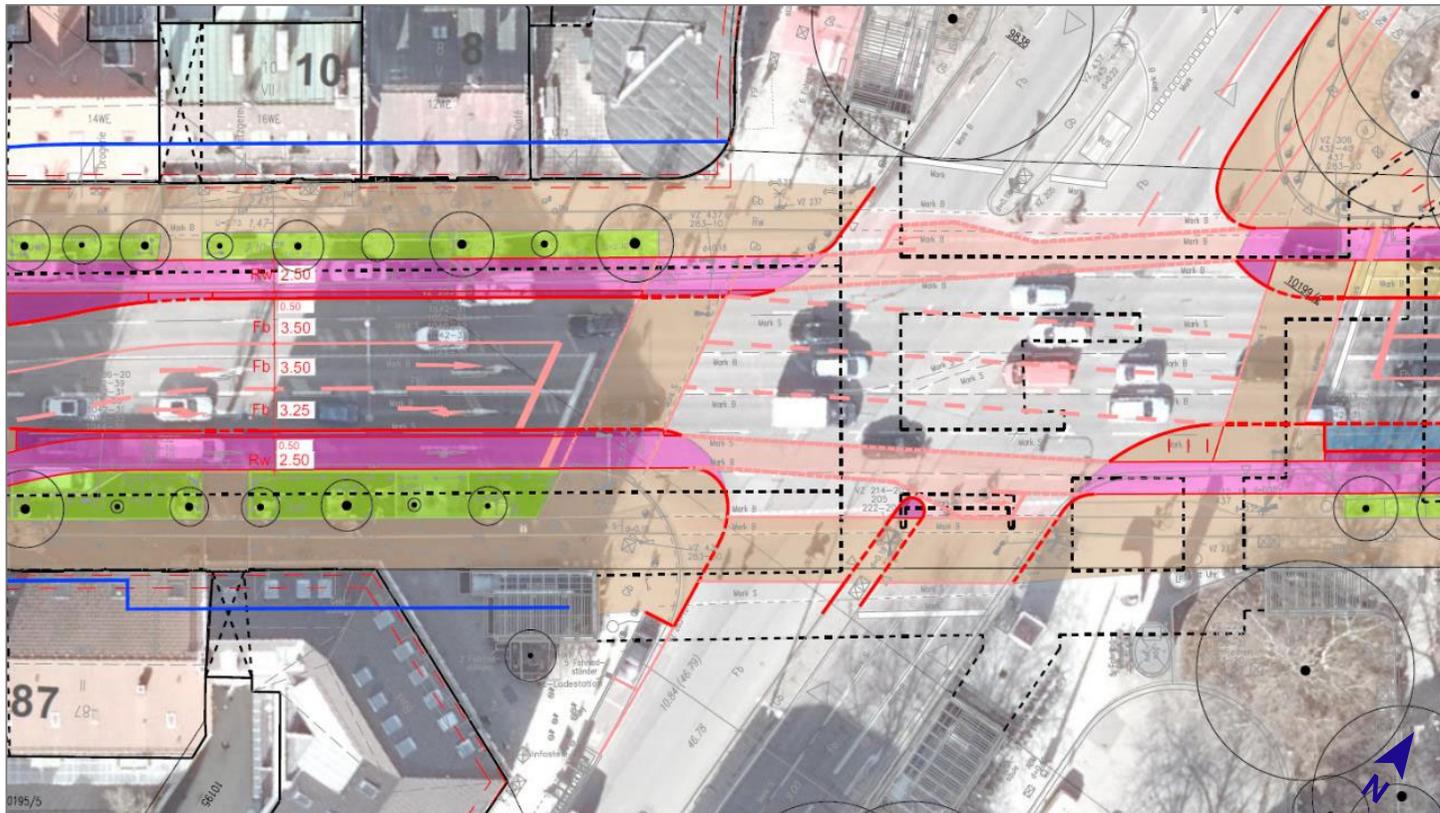
Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



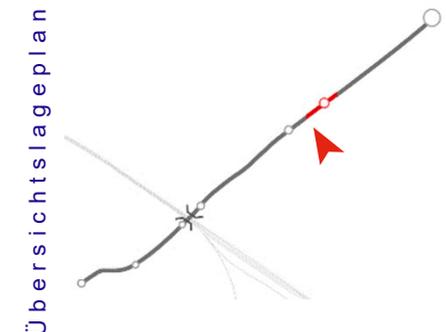
- Linksaufstelltaschen
Radverkehr
- Weiterführung Radverkehr
Richtung Isar mit versetzten
Bordstein
- Reduzierung Querungslänge
Furt für Fußverkehr
- Separate Links- und
Rechtsabbiegespuren



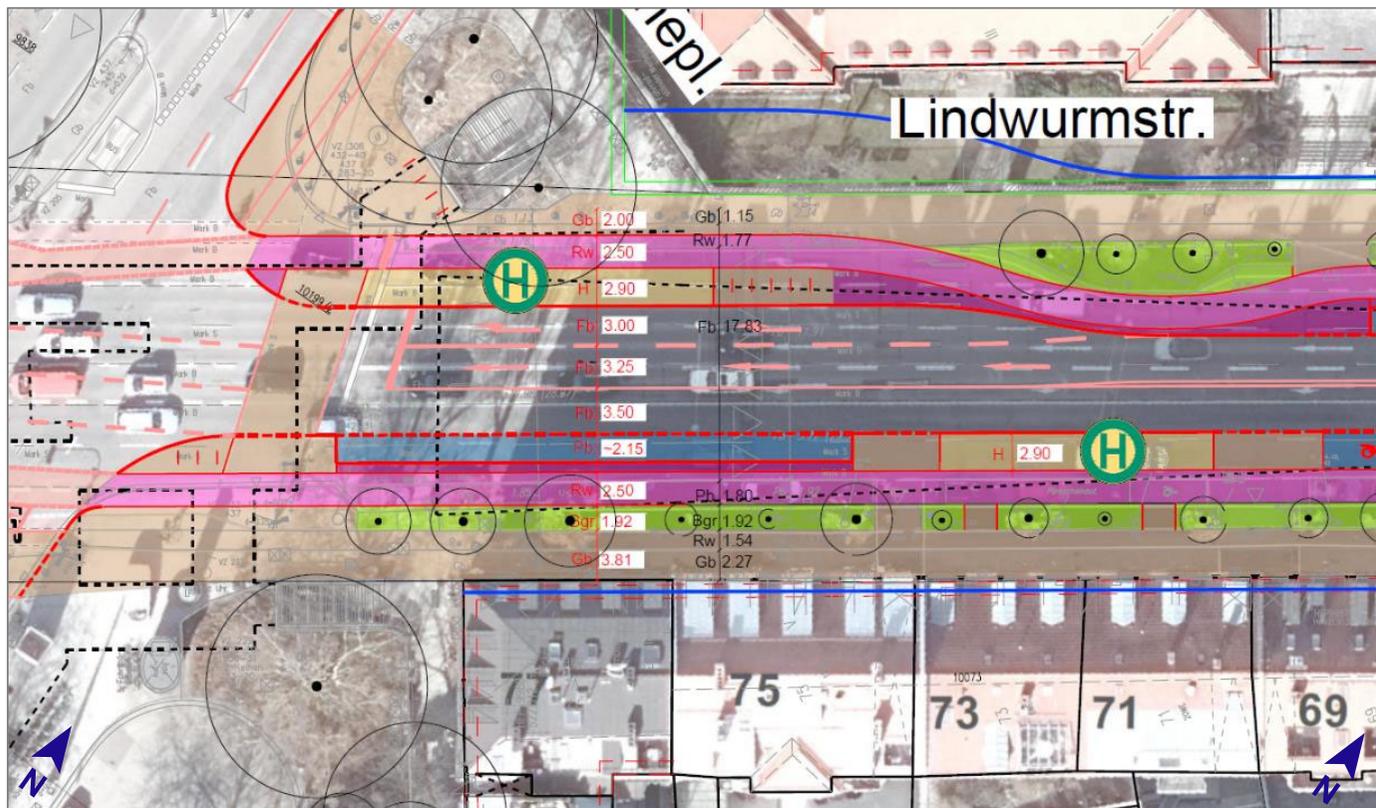
Knotenpunkt Goetheplatz (südlicher Bereich)



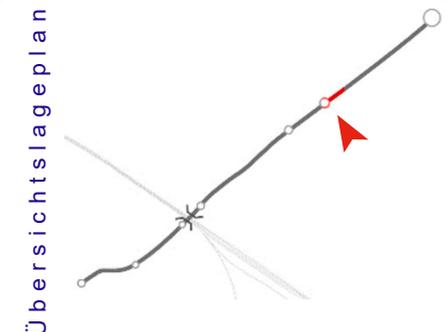
- Lindwurmstraße Südost
Verschwenkung baulicher
Radweg zur Vermeidung
Fällung von sieben Bäumen
- Linksaufstelltaschen
Radverkehr
- separate Geradeaus- und
Rechtsabbiegespuren



Knotenpunkt Goetheplatz (nördlicher Bereich)



- Bushaltestelle Bestand Nachtbus
Planung Linienverkehr tagsüber
- stadtauswärts:
in Rechtsabbiegespur
stadteinwärts:
größere Entfernung zum Knoten
- Ausstattung Haltestellen
Wartehäuschen und
Trennung Wartebereich / Radweg



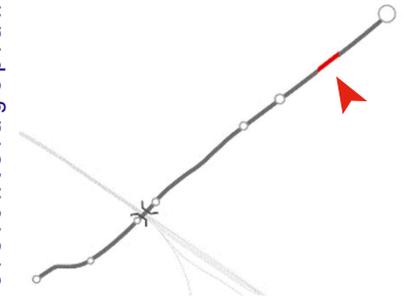
Abschnitt zwischen Ringeis- und Rothmundstraße



Raumaufteilung:

- Erhalt Baumgraben
- Beidseitig bauliche Radwege
- Zuschlag heutige Radwegbreite zu Gehbahnen
- Beidseitig Lieferzonen / Parken
- Fahrbahn 7,50m

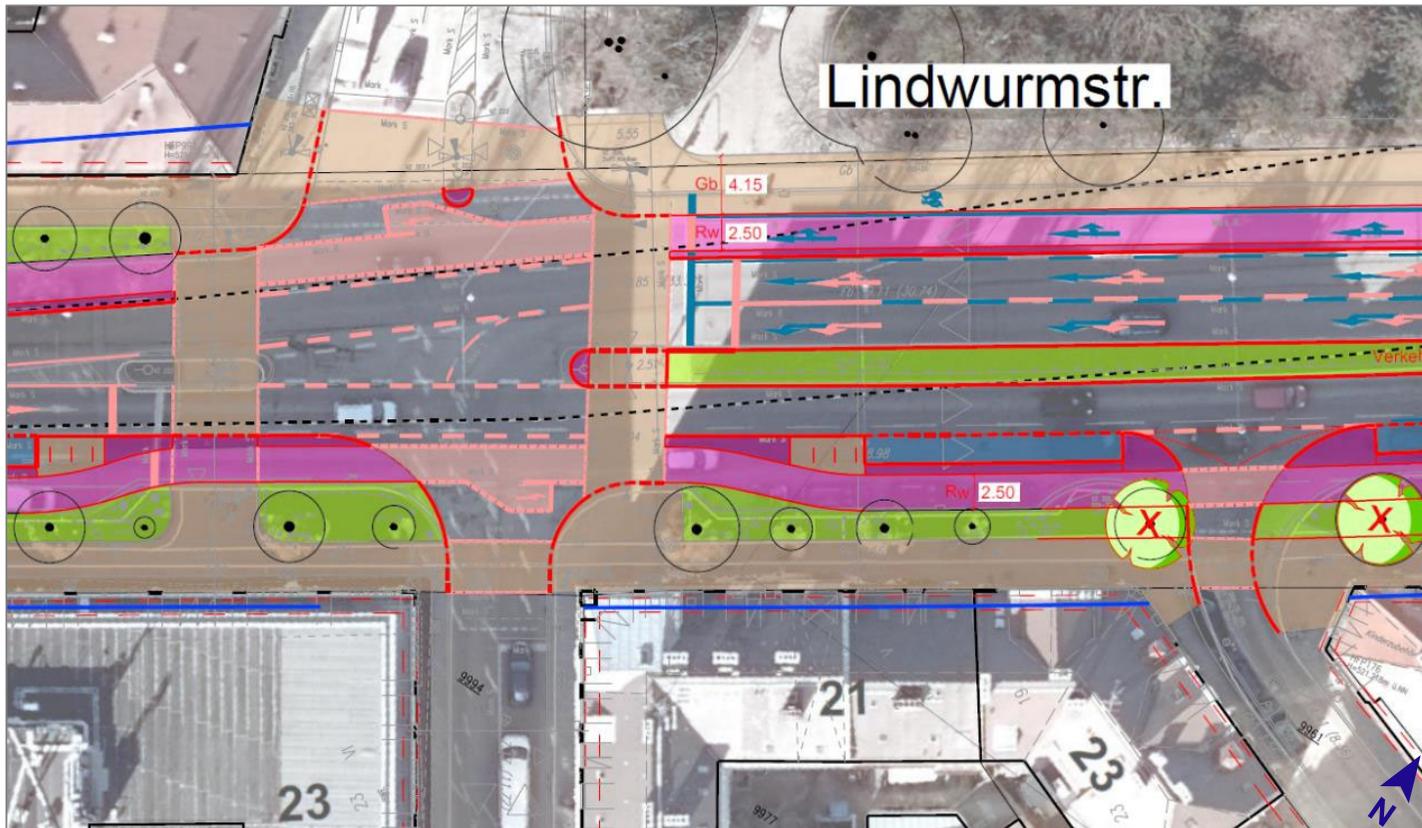
Übersichtslageplan



Knotenpunkt Reisingerstraße

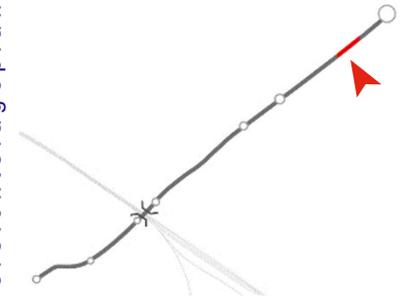


Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



- Anpassung Planung Sendlinger-Tor-Platz
- Linksabbiegespur Busverkehr (=> zwei Fahrspuren)
- Linksaufstelltaschen Radverkehr

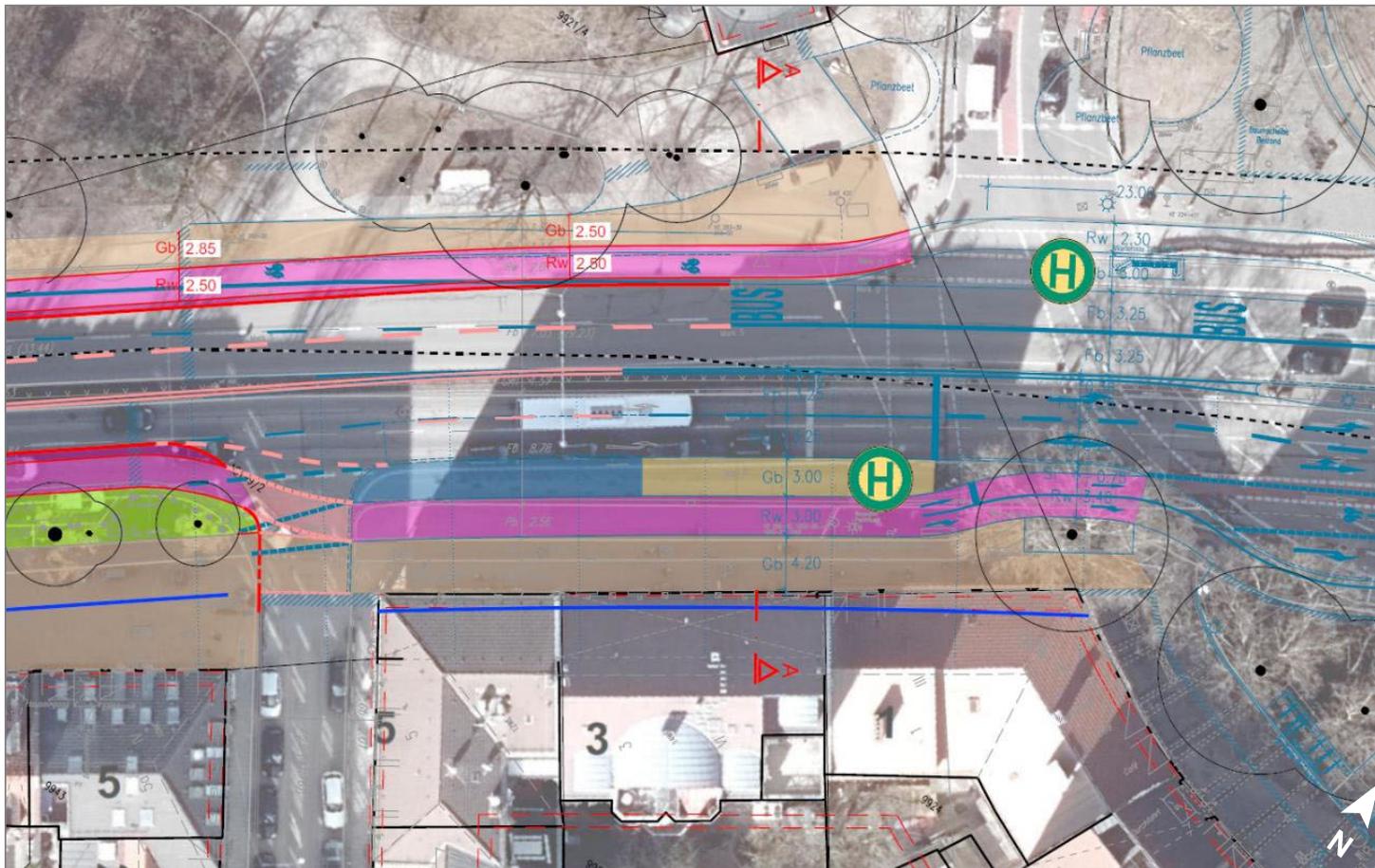
Übersichtslageplan



Anschluss Planung Sendlinger-Tor-Platz

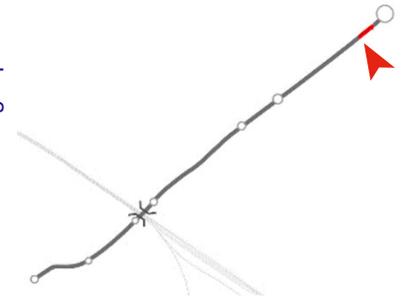


Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

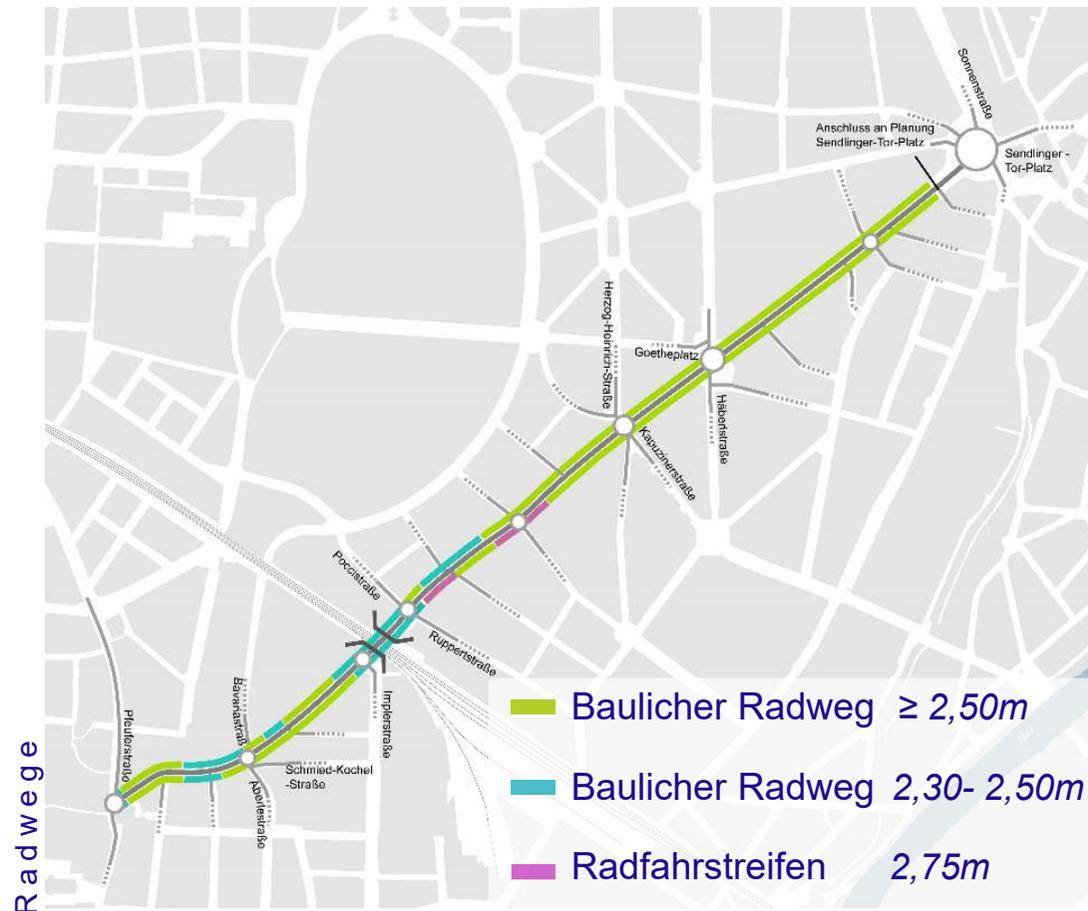


- Busspur mit Haltestellenkap
- Zweispurig stadtauswärts wegen Busverkehr
- Fahrbahnahe Führung Radverkehr (Baumschutz)
- Lieferzonen

Übersichtslageplan



Übersicht Lieferzonen / Radwege



Was verändert sich?



Planungsziel	Bilanz
Bäume	<ul style="list-style-type: none">• Straßenbegleitende Baumreihen bleiben erhalten• Neupflanzungen: 6 Bäume Ersatzpflanzungen: 4 Bäume
Lieferzonen / Parkbereiche	<ul style="list-style-type: none">• Vier Parklizenzgebiete: Einrichtung von Lieferzonen / Parken Erhalt von 98% aller Parkplätze in den Parklizenzgebieten• Lindwurmstraße: Erhalt von 52% der Parkplätze• beidseitig Fahrradstellplätze pro Straßenabschnitt
Gesamtstrecke Radweg davon Radwegbreite $\geq 2,50\text{m}$ davon Radwegbreite $\leq 2,50\text{m}$ davon Radfahrstreifen $\geq 2,75\text{m}$	rund 4.650 m rund 3.590 m => ca. 77,2% rund 850 m => ca. 18,3% (inkl. 300 m in der EÜ Lindwurmstraße) rund 210 m => ca. 4,5%

Was verändert sich?



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Gestaltung gesamt



Erhalt der durchgehend straßenbegleitenden Baumreihen



Verbesserung der Radinfrastruktur gemäß Stadtratsbeschluss und geltenden Richtlinien und damit Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr



Aufwertung für Fußgänger*innen durch Zuschlag der Fläche heutiger Radwege zur Gehbahn
➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung Rad- und Fußverkehr



Erhöhung Aufenthaltsqualität und Verbesserung des Komforts durch Verbreiterung Gehbahnen entsprechend Fußgängerstrategie



Einrichtung (Park- und)Lieferzonen pro Straßenabschnitt

Visualisierung Poccistraße



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



© Landeshauptstadt München – Kommunalreferat – GeodatenService 2023

Visualisierung Zenettistraße Süd



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



© Landeshauptstadt München – Kommunalreferat – GeodatenService 2023

Visualisierung Kapuzinerstraße



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



© Landeshauptstadt München – Kommunalreferat – GeodatenService 2023

Visualisierung Goetheplatz



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



© Landeshauptstadt München – Kommunalreferat – GeodatenService 2023



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Vielen Dank!

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich 2.12



muenchenunterwegs.de



Datum: 05.10.2023
Telefon: 0 233-
Telefax: 0 233-
uvo12.rku@muenchen.de

**Referat für Klima- und
Umweltschutz**
SG Umweltvorsorge in der
räumlichen Planung
RKU-I-2

Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Lindwurmstraße (Stadtbezirke 2 und 6)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Mitzeichnungsersuch des Mobilitätsreferats (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10376)

An das Mobilitätsreferat – GB2 - Verkehrs- und Bezirksmanagement

Mit E-Mail vom 21.09.2023 haben Sie das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) um Mitzeichnung des Beschlussentwurfes zur oben genannten Beschlussvorlage gebeten.

Aus Sicht des RKU bestehen dazu die folgenden Anmerkungen:

Stadtklima

Im Zuge der künftigen Raumaufteilung der Lindwurmstraße wird die Baumbilanz langfristig verbessert, da die zu fallenden Bäume durch Neu- und Ersatzpflanzungen mehr als kompensiert werden. Dies wird vom RKU sehr begrüßt. Damit ist sichergestellt, dass in Phasen starker Hitzebelastung ein wichtiger Beitrag für einen thermischen Ausgleich und die mikroklimatische Situation im Projektgebiet geleistet wird. Wir weisen jedoch darauf hin, dass Bäume erst nach mehreren Jahrzehnten ihre stadtklimatischen Funktionen wie Schattenwurf und Transpiration vollumfänglich entfalten. Von daher ist der Entfall von fünf Bestandsbäumen im Projektgebiet zu bedauern. Im Beschlussentwurf ist aktuell noch nicht ausreichend dargelegt, aus welchen Gründen die Baumfällungen notwendig sind (mit Ausnahme des Baumstandortes an der Einmündung zur Kidlerstraße) und ob Alternativen geprüft wurden, um die Bäume zu erhalten. Wir bitten, dies im Beschlussentwurf noch klarer herauszuarbeiten.

Für die konkrete Umsetzungsplanung empfehlen wir außerdem, soweit möglich wasserdurchlässige Beläge zu verwenden, sodass die Wasserretention und Verdunstung bei Niederschlagsereignissen erhöht werden.

Lufthygiene

Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs sind integraler Bestandteil zur Erreichung des Ziels einer Verkehrswende im Sinne der sogenannten verkehrspolitischen Trias. Das Sachgebiet Luftreinhalte des RKU (RKU-GBI-5) unterstützt daher grundsätzlich Anstrengungen zur Erreichung dieser Ziele.

Der vorliegende Beschlussentwurf behandelt einen Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Lindwurmstraße gemäß den Vorgaben des REM. Die Neuaufteilung des Straßenraums sieht eine deutliche Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs vor. In der Folge fallen für den MIV Fahrspuren weg. Die im Beschlussentwurf beschriebenen Ergebnisse zur verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) weisen für die Knotenpunkte Lindwurm- / Herzog-Heinrich- / Kapuzinerstraße und Goetheplatz temporäre Überschreitungen der Kapazitätsgrenzen während der Spitzenstunden nach Umsetzung der Planungen auf. Dies kann negative Auswirkungen auf die lufthygienische Situation vor Ort haben.

Jedoch ist anzumerken, dass gemäß den Ausführungen des MOR in der Vergangenheit ein deutlicher Rückgang des MIV auf der Lindwurmstraße zu verzeichnen ist. Es bleibt unklar inwieweit diese Entwicklung bereits in die zuvor genannte VTU Eingang gefunden hat. Zudem fehlt eine relative Einordnung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsqualität im Vergleich zur bestehenden Situation. Eine abschließende Einschätzung der lufthygienischen Auswirkung des Vorhabens ist daher mit vorliegenden Unterlagen nicht abschließend möglich. Für eine belastbare Bewertung der Luftqualität nach Umsetzung der Maßnahmen, ist ein lufthygienisches Gutachten erforderlich. Sichergestellt werden muss, dass im Planfall unter Berücksichtigung der geplanten Fahrspurreduzierung die einschlägigen lufthygienischen Grenzwerte gemäß 39. BImSchV eingehalten werden. Im Falle einer relevanten Verschlechterung der lufthygienischen Situation im Planfall sind geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Laut Beschlussvorlage sollen nach Fertigstellung des Umbaus der Lindwurmstraße die verkehrlichen Auswirkungen beobachtet und ggf. mittels flankierender Maßnahmen entsprechend gegengesteuert werden. Wir bitten bei diesem Prozess eingebunden zu werden und in diesem Rahmen auch die lufthygienischen Belange zu berücksichtigen.

Lärmvorsorge

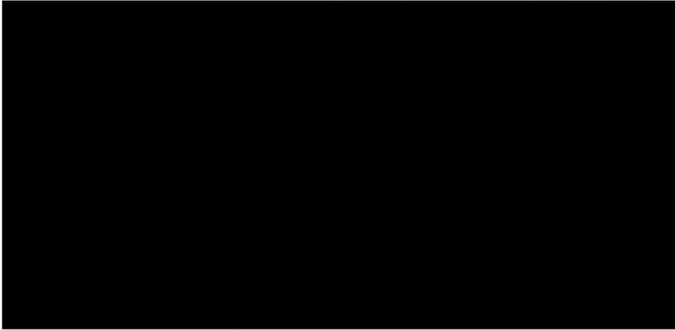
Aus Sicht der Lärmvorsorge wird der Radwegbau bzw. -ausbau grundsätzlich begrüßt, da dadurch die Bürger*innen zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad motiviert werden und in der Folge die Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und damit einhergehend die Schallimmissionsbelastung an der benachbarten Bebauung verringert werden können.

Es wird aber angeraten, die Beschlussvorlage um ein Kapitel „Auswirkung der Maßnahme auf die Lärmbelastung“ zu ergänzen, in dem folgende Punkte kurz ausgeführt werden:

- Aussage auf Grundlage der VTU, ob aufgrund der Maßnahme mit negativen schalltechnischen Auswirkungen auf die benachbarten Immissionsorte zu rechnen ist. Für den Fall, dass durch die Maßnahme keine Verkehrsmehrungen, Rückstaueffekte oder Verkehrsverlagerungen verursacht werden, kann dies positiv dargestellt werden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich auch eine Verringerung der Lärmbelastung eintreten kann (z.B. aufgrund der Vergrößerung des Abstands zwischen der Wohnbebauung und den verbleibenden Fahrbahnen).
- Im Planungsumgriff werden bauliche Radwege errichtet. Es ist zu prüfen, ob die Maßnahmen zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV – und damit verbunden zu einem Erfordernis von Maßnahmen der Lärmvorsorge – führen. Diese Prüfung kann im weiteren Verfahren erfolgen, in welchem das Baureferat als Baulastträger für die durch bauliche Maßnahmen umzugestaltenden Abschnitte ohnehin eine Prüfung der Lärmbelange nach Maßgabe der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durchführen muss.

Fazit

Die vorliegende Beschlussvorlage wird vom RKU mitgezeichnet. Um Berücksichtigung der Stellungnahmen zu Stadtklima und Lufthygiene wird gebeten. Die obenstehende Anregung für die Aufnahme eines zusätzlichen Kapitels in die Beschlussvorlage zum Lärmschutz bitten wir ebenfalls zu beachten.





Stellungnahme des Radentscheid München zu den Planungen der Lindwurmstraße

Auf der Grundlage der Pläne Lindwurmstraße Teil 1-5 vom 1.6.2023

Verantwortliche Projektleiter*innen: [REDACTED] und [REDACTED] (MOR)

Einordnung des Bauvorhabens:

Die Lindwurmstraße ist ein Verkehrsentwicklungsprojekt von herausragender Bedeutung für München, da diesem auf das Zentrum ausgerichteten Straßenzug nicht nur eine große Bedeutung als Radvorrangroute der Kategorie IR III für den Radverkehr zukommt, sondern auch als viel besuchte Einkaufsstraße mit dichtem Einzelhandel und Gastronomie von großer Bedeutung für die zentrumsnahen, südwestliche Stadtbezirke ist.

Die Lindwurmstraße verbindet zudem wichtige Verkehrsknoten des öffentlichen Nahverkehrs und des Regionalverkehrs und hat im Bestand eine große Zahl von großen straßenbegleitenden Bäumen, deren Wert für das Stadtklima und die Stadtgestaltung eine große Rolle spielt.

Der Handlungsbedarf ist aus Sicht des stark angestiegenen Radverkehrs und des dichten Fußverkehrs extrem hoch, da dem Fuß- und Radverkehr im Vergleich zum abnehmenden Kfz-Verkehr eine extrem geringe Fläche zugewiesen ist, die zudem von schlechter Oberflächenqualität ist. Diese Faktoren schmälern nicht nur die Attraktivität dieser Straße für den Einzelhandel, die extrem beengten Verhältnisse führen auch zu überdurchschnittlich vielen Unfällen zwischen allen Verkehrsarten.

Die mit dem 1. Maßnahmenbündel beschlossene Neuplanung der Lindwurmstraße eröffnet die Möglichkeit, diese lange und bedeutende Straße zu einer emissionsreduzierten Einkaufsstraße mit hoher Aufenthaltsqualität für Anwohner*innen und Besucher*innen zu machen und den Verkehrsarten des Umweltverbundes eine sichere und attraktive Infrastruktur für die tägliche Mobilität zur Verfügung zu stellen.

Stellungnahme

Diese Stellungnahme bildet den Abschluss eines intensiven, konstruktiven Entwicklungsprozesses, in dem viele Anregungen des Radentscheid München aufgenommen wurden und planerisch mit teils neuartigen und für München innovativen Lösungsansätzen umgesetzt wurden.

Die verbleibenden Anmerkungen dienen vorwiegend als Erinnerung und Dokumentation für die folgenden Phasen der Ausführungs- und Markierungsplanung und sollen sicherstellen, dass sie dort Berücksichtigung finden.

Anbindung des Daumillerweges an die Lindwurmstraße in Richtung Goetheplatz

Fahrradfahrende, die auf der beschilderten Radroute aus dem Daumillerweg kommen und auf der Lindwurmstraße in nördliche Richtung weiter fahren wollen, müssen in der aktuellen Planung zuerst die Pfeufferstraße (entgegen Zielrichtung) und dann die Plinganserstraße



queren, bevor sie die Lindwurmstraße in nördliche Richtung befahren können. Bei beiden Querungen sind die Aufstellflächen platzbedingt gering oder nicht vorhanden und die Querung kann nur in zwei aufeinanderfolgenden Ampelphasen erfolgen.

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

Markierung von Fahrradsymbolen am Knoten Plinganserstraße-Lindwurmstraße

Der rechts-abbiegende Radverkehr aus der Plinganserstraße soll bis zum Radweg in der Lindwurmstraße im Mischverkehr auf der Kfz-Spur geführt werden.

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.

Führung des Radverkehrs an der Eisenbahnunterführung Implerstraße-Poccistraße

Der auf der Südostseite der Eisenbahnunterführung geplante Zweirichtungsradweg von stellenweise unter 2,5m Breite wird den Prognosen zufolge dem zu erwartenden Radverkehr am neuen Halt des Regionalverkehrs und vor dem KVR nicht gerecht. Es entsteht eine sehr kritische Engstelle mit hohem Konfliktpotential zwischen den Radfahrenden.

Da der kritische Bereich einem Planfeststellungsverfahren unterliegt und alle Lösungsansätze mit einem deutlichen Risiko von Zeitverzögerungen in den Planungs- und Bauabläufen verbunden sind, die von allen Projektbeteiligten übereinstimmend nicht in Kauf genommen werden konnten, wurden alle Lösungsansätze mit einer Führung des Radverkehrs zusammen mit dem Kfz-Verkehr nicht weiter verfolgt.

Der Radentscheid bedankt sich ausdrücklich bei allen involvierten Personen aus Politik und Verwaltung für die sehr intensiven und ausdauernden Bemühungen um eine planerische Entschärfung der kritischen Engstelle in der Radwegführung und sieht die aktuelle Planungsvariante unter den gegebenen Rahmenbedingungen als alternativlos an.

Gleichzeitig befürchtet der Radentscheid München, dass die kritische Engstelle im realen Betrieb schon bald negative Rückmeldungen der Radfahrenden hervorruft und sich kritische Situationen und Unfälle häufen werden. Letztere könnten es notwendig machen, diese Teilstrecke mittels einer verkehrsrechtlichen Anordnung, beispielsweise über einen Bypass auf der südöstlichen Kfz-Fahrs pur, zu entschärfen.

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.

Markierung von Randlinien gemäß H RSV

Die gültigen Hinweise für Radschnellwege und Radvorrangrouten (H RSV) sehen die Markierung einer weißen Randlinie zu beiden Seiten von Radwegen dieser Kategorie vor. Entsprechend dem Beschluss zur Markierung des Altstadt-Radl rings, ebenfalls Kategorie IR



III, erinnert der Radentscheid München daran, dass auch die Radwege entlang der Lindwurmstraße beiderseits mit weißen Randlinien von den angrenzenden Verkehrsflächen abzugrenzen sind. Die vielfältigen Begründungen für diese Forderung und der Mehrwert, der sich für alle Verkehrsteilnehmer daraus ergibt, sind anlässlich der Markierung des Altstadt-Radlirings bereits formuliert worden.

Grüne Einfärbung der Radwege

Mit der Annahme des Radentscheides München 2019 wurde auch die flächige Einfärbung der Radwege des Radvorrangnetzes beschlossen. Die Lindwurmstraße nimmt als Radvorrangroute der Kategorie IR III eine übergeordnete Bedeutung im Radwegenetz ein und unterliegt damit besonders deutlich dem Beschluss zur flächigen Einfärbung von Radwegen gemäß Radentscheid.

Im Streckenverlauf der Lindwurmstraße sind mehrere Radfahrstreifen vorgesehen, die aller Voraussicht nach eine deutliche farbliche Unterscheidung von den Flächen des Kfz-Verkehrs erfordern, um regelwidriges und gefährdendes Parken auf diesen für den Radverkehr reservierten Flächen zu reduzieren. Da diese Radfahrstreifen aus Sicht der Unfallkommission keine Gefahrenstellen sein können, die rot einzufärben wären, steht für die Einfärbung dieser Flächen sinnvollerweise nur die Farbe Grün zur Verfügung.

Die positive Resonanz auf die Wirkung der Grünfärbung wird sich nicht nur bei den Radfahrenden, sondern auch bei den Zufußgehenden bis zum Baubeginn der Lindwurmstraße weiter verfestigt haben. Zu diesem Zeitpunkt werden auch die Erfahrungen von den ersten Pilotstrecken auf dem Altstadt-Radlirings vorliegen und die technischen Aspekte der unterschiedlichen Verfahren zur Grünfärbung ausreichend geklärt sein.

Die relativen Mehrkosten für die Grünfärbung dürften auch bei diesem Straßenbauprojekt weniger als die Hälfte der üblichen Risikoreserve von 10% betragen.

Angesichts der genannten Aspekte und mit Verweis auf die übergeordnete Bedeutung der Lindwurmstraße erinnert der Radentscheid München erneut an den gültigen Beschluss (Nr.14 – 20 / V 15585) zur flächigen Einfärbung des Radvorrangnetzes in München.

Schlussbemerkung

Der Radentscheid nimmt die hohe Qualität der Planungen aus Sicht der Radfahrenden erfreut zur Kenntnis und bedankt sich für das besondere Engagement der Projektverantwortlichen bei diesem bedeutenden Verkehrsprojekt.

Der Radentscheid möchte aus der Vielzahl der guten planerischen Details einige besonders hervorheben und sie für weitere Planungen empfehlen:

Vorgezogene Gehwegnasen an den Knoten im gesamten Planungsbereich

Gehwegvorziehungen reduzieren die Wege für Zufußgehende über zu querende Straßen, verbessern die Sichtbeziehungen, indem sie regelwidriges Parken von Kfz im Kreuzungsbereich verhindern, reduzieren die Flächen des Kfz-Verkehrs und machen diese für den Fußverkehr nutzbar und ermöglichen manchmal sogar weitere Baumpflanzungen – so auch in den vorliegenden Planungen! Dieser deutliche Mehrwert für die Sicherheit, den Fußverkehr, die Stadtgestaltung und den Baumbestand wurde im gesamten Planungsbereich mit teilweise innovativen Lösungsansätzen erreicht.



Radwegbreiten weitestgehend mit Regelmaß

Der Radentscheid nimmt sehr positiv zur Kenntnis, dass die Projektverantwortlichen unter optimaler Ausnutzung der vorhandenen Flächen und unter Berücksichtigung der Belange des Brandschutzes eine weitestgehend durchgehende Radwegbreite von 2,5m ermöglicht haben. Dies gilt auch an Bushaltestellen, die in anderen Planungen Unterbreiten begründen.

Der Radentscheid München weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass er die Bereitstellung von Lieferzonen an jedem Gebäudeblock unterstützt und dafür lokale Unterbreiten der Radwege an diesen Stellen akzeptiert hat.

Verbesserte Führung des Radverkehrs über den Knoten in die Kapuzinerstraße

Die Führung des Radverkehrs aus der Herzog-Heinrich-Str über die Lindwurmstraße in die Kapuzinerstraße wurde gegenüber der aktuellen Situation verbessert und als Radfurt über die Kreuzung geführt. Das Ende des Radweges wurde mit dieser Maßnahme hinter die Kreuzung in die Kapuzinerstraße verlegt und so der Übergang in den Mischverkehr sicherer gestaltet.

Kohärente nutzbare Breite von Radfahrstreifen

An manchen Streckenabschnitten der Lindwurmstraße wird der Radweg als Radfahrstreifen ausgeführt, um die Belange des Brandschutzes bei gleichzeitigem Angebot von Lieferzonen in jedem Straßenabschnitt erfüllen zu können.

Die planerische Breite der Radfahrstreifen (inkl. Randmarkierung) wurde an diesen Stellen um die Breite der Markierung vergrößert, so dass die nutzbare Breite der Radfahrstreifen (exkl. Randmarkierung) mit den angrenzenden Radwegen übereinstimmt.



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 01.02.2024

Antrag:

Lindwurmstraße wenigstens während der Wiesn verkehrssicher gestalten!

Auf der Lindwurmstraße wird zwischen Goetheplatz und Poccistraße vom 15.09.2024 bis 15.10.2024 jeweils eine Richtungsfahrbahn für den Radverkehr abmarkiert.

Begründung:

Seit langem ist erkannt, dass sich in der Lindwurmstraße Rad- und Fußverkehr einen viel zu engen Raum teilen. Das Mobilitätsreferat erarbeitet daher einen Vorschlag, wie künftig der Raum neu aufgeteilt werden kann.

Während des Oktoberfestes sind die Besucherströme noch einmal so viel höher, dass für den Radverkehr, insbesondere um die U-Bahnaufgänge kein Platz mehr bleibt. Fast minütlich kommt es zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Da eine dauerhafte Umgestaltung der Lindwurmstraße noch nicht einmal terminiert ist, sollte während des Oktoberfestes eine temporäre Lösung erprobt werden. Beginnt die Umleitung der Radfahrer ein paar Tage vor der Wiesn und endet ein paar Tage nach dieser, so lassen sich zusätzlich Erkenntnisse für die Verkehrslenkung unter „Normalbedingungen“ gewinnen.

Initiative:

Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender
Sonja Haider, stellv. Fraktionsvorsitzende
Nicola Holtmann, Stadträtin
Dirk Höpner, Planungspolitischer Sprecher

DRINGLICHKEITSANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



07.05.2024

Dringlichkeitsantrag für den Mobilitätsausschuss am 08.05.2024

Radentscheidsprojekt Lindwurmstraße: Planungen auch dem Stadtrat vorstellen

Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die offenbar mittlerweile abgeschlossenen Planungen zum Radentscheidsprojekt Lindwurmstraße auch im Mobilitätsausschuss vorzustellen.

Begründung

Die überarbeiteten Planungen zum Radentscheidsprojekt Lindwurmstraße werden bereits in den Medien diskutiert und auch seitens einzelner Fraktionen öffentlich kommentiert. 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.

Veronika Mirlach
Stadträtin

Sabine Bär
Stadträtin

Manuel Pretzl
Fraktionsvorsitzender

Hans Hammer
Stadtrat

Hans-Peter Mehling
Stadtrat

Sebastian Schall
Stadtrat



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 06.06.2024

Nahmobilität stärken – Klima schützen – Straßen sicherer machen

Antrag

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Nahmobilitätspauschale von derzeit 25 Mio. € pro Jahr im Jahr 2025 auf 40 Mio. € und ab dem Jahr 2026 dauerhaft auf 45 Mio. € pro Jahr aufzustocken. Die notwendigen Mittel sollen - ohne Ausweitung des städtischen Haushalts - aus dem Klimabudget des Referats für Klima- und Umweltschutz übertragen werden.

Begründung:

Die meist engen Radwege des bestehenden Münchner Radwegenetzes aus den 1990er und 2000er Jahren wurden normalerweise von den vorhandenen Gehwegen an den Rändern der Straße „abgeschnitten“. Darunter litt oftmals die Verkehrssicherheit, insbesondere die Sicherheit der Fußgänger*innen. Die Situation in der Lindwurmstraße steht dafür exemplarisch. Die Unfallzahlen dort sind dementsprechend seit Jahren auffällig hoch. Nur mit einer höheren Gewichtung der Bedürfnisse aller, mit ausreichenden Flächen für den Gehweg (z.B. Gastronomie, Einkäufer*innen, Arztbesucher*innen, Familien und Kindern) sowie für den Radweg, kann die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Die Umsetzung des Radentscheids stellt die Grundlage für die Verkehrswende und den städtischen Klimaschutz dar. Nur mit einem guten eigenen Angebot für den Radverkehr mit sicheren und breiten Radwegen in der Stadt (s. auch die aktuelle Studie des Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung: *„Deutschland hat das Potenzial, den Radverkehrsanteil an Wegen bis 30 Kilometer Länge bis 2035 zu verdreifachen und die Verkehrsemissionen im Nahbereich um 34 Prozent zu reduzieren.“*) werden noch mehr Münchner*innen auf das Rad als Verkehrsmittel umsteigen und die vom Stadtrat beschlossenen Ziele des Radentscheids München weiterverfolgt.

Die durch den Radentscheid ausgelösten Projekte sind ein Jahrhundertprojekt. Straßenräume werden nicht alle Tage umgestaltet und derartige Umgestaltungen sind teils kostenintensiv. Dort wo schnellere und kostengünstigere temporäre Maßnahmen nicht möglich oder sinnvoll sind, stellen diese Umgestaltungsprojekte

die dringend notwendigen Investitionen in unsere Infrastruktur dar. Sie stellen die Weichen für die nächsten Jahrzehnte: Für lebenswerte und klimaangepasste Straßenräume, die den Zielen der Verkehrswende entsprechen und für die Vision Zero – einen verträglichen Stadtverkehr ohne Verkehrstote.

Um die vom Mobilitätsreferat sowie vom Baureferat bereits eingebrachten und zukünftigen Maßnahmen auch weiterhin stetig umsetzen zu können, müssen die dafür zur Verfügung stehenden Mittel der Nahmobilitätspauschale nun aufgestockt werden. In Zeiten einer schwierigen Haushaltslage sollen vorhandene Mittel aus dem Klimabudget des Referats für Klima- und Umweltschutz umgeschichtet werden.

Fraktion Die Grünen – Rosa Liste

Mona Fuchs

Gudrun Lux

Paul Bickelbacher

Gunda Krauss

Sofie Langmeier

Florian Schönemann

Christian Smolka

Mitglieder des Stadtrates

Antrag

Bezirkssausschuss Sendling (BA 06)

**BA-Sitzung 04.03.2024, eingebracht von SPD und Bündnis90/Die Grünen**

**Neue Radwege in der Lindwurmstraße noch in der laufenden
Legislaturperiode umsetzen:
Für eine sichere Teilnahme am Verkehr für alle!**

Aus der Abendzeitung (23. und 24. 01.2024) mussten wir erfahren, dass der Radwegeausbau in der Lindwurmstraße aufgeschoben werden soll. Dieser Schritt sei erfolgt, nachdem Wirtschaftsverbände Bedenken geäußert hätten. Den Zeitungsberichten konnte auch entnommen werden, dass die anliegenden Gewerbetreibende nicht in die Entscheidung einbezogen worden seien, diese jedoch eine Umgestaltung befürworten würden.

Es kann nicht sein, dass nach Fertigstellung der Planungen und mehr als ein halbes Jahr nach der öffentlichen Informationsveranstaltung einzelne Wortmeldungen, die nicht für die Mehrheit der betroffenen Bürger:innen sprechen, ein so wichtiges Projekt verzögern können.

Antrag:

Wir fordern die Umsetzung der Neugestaltung der Lindwurmstraße wie im Juli 2023 vorgestellt schnellstmöglich, also noch in dieser Legislaturperiode!

- Insbesondere soll die Umgestaltung im Bereich zwischen Aberlestraße und Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße zügig umgesetzt werden, und dies in zeitlicher Abstimmung mit dem Neubau der Eisenbahnüberführung¹.
- So können Synergien kostensparend genutzt werden: Die Lindwurmstraße wird im Bereich der Eisenbahnüberführung laut der Planung während der Bauphase teilweise nur einspurig befahrbar oder komplett gesperrt sein. Eine zeitliche Zusammenlegung mit der Neugestaltung im Sinne des Radentscheids bietet sich an.
- Anwohnende Bürger:innen und Gewerbetreibende unterstützen den schnellen Umbau der Lindwurmstraße!

Begründung:

Die Umgestaltung der Lindwurmstraße gehört zum ersten Maßnahmenpaket des Radentscheids. Die fertige Planung wurde im Juli 2023 den Anlieger:innen, dem Gewerbe und den Bürger:innen präsentiert, ohne dass danach Einwände bekannt gemacht wurden.

Der Radwegeausbau in der gesamten Lindwurmstraße ist von der Verwaltung bereits fertig geplant. Die für die Planung eingesetzten Personalressourcen und Gelder sollen nicht umsonst ausgegeben worden sein!

¹ Baubeginn lt. SV 20-26 / V 09246, BA-Unterrichtung 03.07.2023, terminiert für März 2024

Antrag

Bezirksausschuss Sendling (BA 06)



Stadteinwärts wurde im oberen Abschnitt der Lindwurmstraße die Neugestaltung zwischen der alten Kirche St. Margaret und Aberlestraße bereits umgesetzt. Die neue Wegeföhrung des Radwegs hat sich bewährt. Die Straße ist mit dem breiten Gehweg fußgängerfreundlich geworden; der Erhalt der die Straße prägenden Bepflanzung und die Verlagerung des Radwegs auf die Straße sind überzeugend.

In der Beschlussvorlage des Mobilitätsreferats (MOR)² wird der Lindwurmstraße höchste Priorität in allen relevanten Punkten attestiert: "Konflikte durch Kombination aus sehr hohem Rad- und Fußverkehrsaufkommen mit schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie intensiver Erdgeschossnutzung, **hohes Unfallgeschehen zwischen allen Verkehrsteilnehmer*innen**, sehr hohe Netzbedeutung; barrierefreier Ausbau Bushaltestellen."

Es besteht also dringender Handlungsbedarf; die Verzögerung aufgrund einzelner Gegenstimmen ist nicht hinnehmbar!

- Der Umbau erhöht die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität aller, und dies besonders für Fußgänger:innen. Genau diese Zielgruppe ist für die Wirtschaft entlang der Lindwurmstraße von größter Bedeutung.
- Mit breiteren Gehwegen besteht für das Gastgewerbe zudem die Möglichkeit, die Außenbestuhlung zu erweitern, was den Aufenthalt für Gäste im Sommer attraktiver macht.
- Gleichzeitig können mit der Neuverteilung der öffentlichen Flächen zukünftig auch Liefer- und Ladezonen oder Parkplätze für Handwerksbetriebe berücksichtigt werden (aktuell findet dies fast ausschließlich auf der zweiten Fahrspur statt, was zu Stau und Ärger für die Autofahrer:innen föhrt).

Aus der Rathaus-Umschau³ vom 19.02.2024 konnte entnommen werden, dass trotz steigender Einwohner- und Kfz-Zahl die Kfz-Verkehrsmenge seit 2019 um ca. 6% zurückgegangen ist, wobei der Wert innerhalb des Mittleren Rings sogar bei 14% liegt. Demgegenüber hat der Radverkehr um 17% zugenommen, in den Sommermonaten sogar um über 25%.

Eine konsequente Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur und damit auch der gesamten Lindwurmstraße ist der einzige Weg, die dringend notwendige Verkehrswende in München weiter zu unterstützen und voranzubringen.

Initiative:

Dagmar Irlinger

Vorsitzende UA Öffentlicher Raum Mobilität Gewerbe

Christine Depta
SPD, Gleichstellungsbeauftragte

Louisa Pehle
SPD Fraktionsvorsitzende

² Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 12113, Beschluss des Mobilitätsausschuss vom 24.01.2024 (SB)

³ Siehe <https://ru.muenchen.de/2024/35/Muenchner-Verkehr-2023-Trend-zu-Bus-Bahn-und-Fahrrad-haelt-an-111410>, abgerufen 20.2.2024

Datum: 01.07.2024

Landeshauptstadt
München
StadtkämmereiInvestitionsplanung
und -controlling
SKA 2.21**V10376 Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Lindwurmstraße****im 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 6 Stadtbezirk Sendling**Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10376****Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss am 17.07.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

I. An das Mobilitätsreferat

Die Stadtkämmerei stimmt der o. g. Beschlussvorlage in der derzeitigen Fassung **nicht zu**.

Die im Rahmen des geplanten Gesamtprojekts angedachte Vorabmaßnahme in Form einer temporären Zwischenlösung wird mit 1,2 Mio. € beziffert und soll aus der Nahmobilitätspauschale des Baureferats, Maßnahmennummer 6300.1110, finanziert werden.

Für das geplante Hauptprojekt wird gegenwärtig mit Gesamtkosten i. H. v. 31 bis 38 Mio. € inkl. Risikoreserve kalkuliert. Hierbei handelt sich laut Beschlussvorlage um eine erste Grobschätzung, belastbare Kostenangaben seien erst im Rahmen der weiteren Projektplanung möglich. Die Finanzierung soll ebenfalls aus der Nahmobilitätspauschale erfolgen, wobei diese durch eine Umschichtung von beschlossenen Mitteln aus der Pauschale „Klimaneutrale Gebäude“ des RKU in Höhe von 38 Mio. Euro erhöht werden soll. Insoweit ergibt sich keine Ausweitung des Mehrjahresinvestitionsprogramms.

Allerdings erscheint der Stadtkämmerei mit Blick auf weitere umzusetzende Maßnahmen im Bereich Radverkehr die Summe für eine einzelne Maßnahme sehr hoch. Die Stadtkämmerei wurde zusammen mit den Referaten beauftragt, von 2025 bis 2027 das MIP jährlich um über eine Mrd. Euro zu reduzieren. Damit müssen alle Maßnahmen auf Notwendigkeit, Dringlichkeit und den geplanten Umfang überprüft werden. Dies gilt umso mehr für neue Projekte, bei denen in der Planung noch umgesteuert werden kann.

Seitens der Stadtkämmerei kann nicht eingeschätzt werden, welcher Umfang für die vorgesehene Maßnahmen aus verkehrsplanerischer Sicht und insbesondere für die Verkehrssicherheit zwingend erforderlich ist. Angesichts der obigen Argumente bittet die Stadtkämmerei aber, dass Hauptprojekt im Hinblick auf günstigere Realisierungsmöglichkeiten intensiv zu überprüfen und dem Stadtrat entsprechende Varianten vorzulegen.

Darüber hinaus besteht die grundsätzliche Möglichkeit einer teilweisen Finanzierung aus staatlichen Fördermitteln. Wir bitten deshalb das Mobilitätsreferat hierzu, zeitgerecht mit den zuständigen Förderbehörden in Verhandlungen zu treten und in Abstimmung der Stadtkämmerei die optimale Refinanzierung zu sichern.

Die Stadtkämmerei bittet darum, die Stellungnahme in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

Gezeichnet

Frey

Frey, Christoph am 27.06.2024