

Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter  
Rathaus  
80331 München

München, 12.09.2024

## **Kein Verbot von motorisiertem Individualverkehr auf der Hackerbrücke**

### **Der Stadtrat möge beschließen:**

Die Hackerbrücke wird während der dreijährigen Sanierungsphase zumindest einspurig weiterhin für den derzeitigen Verkehr offengehalten. Auch nach Abschluss der Sanierung muss die Hackerbrücke auch weiterhin dem Pkw- und Lkw-Verkehr (motorisierter Individualverkehr) weitestgehend zur Verfügung stehen und nicht nur in Not- oder Umleitungssituationen.

### **Begründung:**

Die Münchner Brücken müssen saniert werden. Wie dem Schreiben des Baureferats an die BA-Geschäftsstelle (BA2, BA3 u. BA8) bzgl. der Generalinstandsetzung Hackerbrücke mit Vorlandbrücken (BW 40/6 A und B) mit der Projektnummer 12 TI.700260 vom 1.8.2024 zu entnehmen ist, wollte das Mobilitätsreferat, dass die Machbarkeit auf die Nutzung der Fahrbahnen der Hackerbrücke nur für ÖPNV und Radverkehr geprüft werden sollte. Im Verlauf der Grundlagenermittlung ist demnach nun für die Hackerbrücke im Regelbetrieb nur noch eine Querung von Bussen, Fuß- und Radverkehr vorgesehen, unter Ausschluss von Pkw- und Lkw-Verkehr. Dies soll nicht nur während der Sanierung, sondern künftig so beibehalten bleiben. Dieses ist dem Pkw- und Lkw-Verkehr in der Innenstadt aber nicht mehr zumutbar.

Damit würde nach der Schließung des Bahnhofsvorplatzes für den individuellen Pkw- und Lkw-Verkehr durch mehrheitlichen Stadtratsbeschluss nun die nächste Nord-Süd-Verbindung im Herzen Münchens gekappt. Hinzu kommt, dass auch die Sanierung der Donnersberger Brücke ansteht und auch dort der Verkehr womöglich beeinträchtigt sein wird.

Die durch eine künftige Sperrung der Hackerbrücke bedingten Umwege sind darüber hinaus umweltbelastend und unvernünftig. Die Sperrung der Hackerbrücke würde einen weiteren Schritt zum endgültigen Verkehrskollaps in der Mitte Münchens bedeuten und ist daher zu verhindern.

Die Folge der im Juni 2021 vom Stadtrat mehrheitlich beschlossenen Schließung des Bahnhofplatzes für den Motorisierten Individualverkehr MIV im Zuge der künftigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist eine großräumige Verlagerung des heutigen MIV (Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft v. Januar 2020), siehe Sitzungsvorlage 20-26 / V 02464. Auch die Verkehrstechnische Untersuchung für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs prognostiziert in diesem Fall für das Jahr 2030 eine Zunahme des MIV von täglich 1.500 Kraftfahrzeugen auf der Hackerbrücke, siehe Anlage 1 (Abbildung 2) bzw. Ziffer 5.2.2 der vorgenannten Sitzungsvorlage. Insofern ist eine Begrenzung der Nutzung der Hackerbrücke nur für den Fußgänger- und Radverkehr sowie für den ÖPNV kontraindiziert.

## Antrag



Im Hinblick auf die immer wieder verwiesenen vermeintlichen Radentscheide (hier Martin-Greif-Str. /Hackerbrücke bis Donnersberger Brücke, über Landsberger Str., südlich der Gleisanlagen) sei angemerkt, dass der im Jahr 2020 als Fußgänger- und Radfahrerbrücke fertiggestellte Arnulfsteg sich nur ca. 700 m westlich der Hackerbrücke befindet und heute schon durch eine Fahrradstraße nördlich der Gleisanlagen über die Erika Mann Str. bequem erreichbar ist. Sollte der Arnulfsteg etwa eine millionenschwere Fehlinvestition sein, wenn man jetzt plant, die Hackerbrücke zur extrem breiten Radlbrücke zu degradieren?

### **Initiative:**

Iris Wassill  
ea. Stadträtin

Markus Walbrunn  
ea. Stadtrat

Daniel Stanke  
ea. Stadtrat