

**Hinweis/Ergänzung  
vom 18.09.2024**

**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

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10376**

Anlagen: 12. Änderungsantrag 20-26 / A 05006 der SPD/Volt-Fraktion

13. Änderungsantrag 20-26 / A 05007 der Fraktion Die Grünen – Rosa Liste

14. Änderungsantrag 20-26 / A 05009 der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion

15. Änderungsantrag 20-26 / A 05013 der CSU-FW Fraktion im Stadtrat

**Hinweis/Ergänzungen zum Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 25.09.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

**I. Ergänzung zum Vortrag und Antrag des Referenten**

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 17.07.2024 ist die Sitzungsvorlage einschließlich des Hinweis/Ergänzungsblattes vom 11.07.2024 zur Behandlung in den Mobilitätsausschuss am 25.09.2024 vertagt worden. Zusätzlich haben mehrere Stadtratsfraktionen Änderungsanträge gestellt, die als eingebracht gelten (siehe Anlagen).

Das Mobilitätsreferat und das Baureferat nehmen zu den Änderungsanträgen wie folgt gebündelt Stellung:

Der Anspruch der Landeshauptstadt München war es bislang stets, bei Planungen und Projekten hohe Standards anzulegen. Die hohe Qualität schlägt sich in entsprechenden Kosten nieder. Die aktuell schwierige Haushaltslage zwingt die Stadt dazu, die Ansprüche an Projekte und deren Kosten noch einmal zu überdenken. Dies betrifft auch die Radentscheidmaßnahme in der Lindwurmstraße.

Das Mobilitätsreferat und das Baureferat haben die Planungen nach dem Mobilitätsausschuss am 17.07.2024 noch einmal unter den aktuellen Voraussetzungen geprüft und legen dem Stadtrat hiermit einen neuen Vorschlag für eine möglichst schnelle, möglichst sichere, weitgehend REM-konforme und möglichst sparsame Variante für die Lindwurmstraße vor.

Für diese überarbeitete Planung wird ein Gesamtbetrag zwischen 17,4 – 19,4 Mio. € veranschlagt. Hierzu wird die gesamte Strecke in drei Abschnitte unterteilt:

***Nördlicher Abschnitt: Sendlinger-Tor-Platz bis Goetheplatz  
Temporäre Zwischenlösung***

Wie bereits im Beschluss unter dem Vortrag des Referenten ausgeführt, soll zur kurzfristigen Verbesserung der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr eine temporäre Zwischenlösung zum Tragen kommen. Anstelle der baulichen Radwege sind hier Radfahrstreifen mit Protektionselementen vorgesehen. Die geplanten Radwege verlaufen vor den Baumgräben, auf Höhe der vorhandenen Parkbuchten, welche weiter in den Straßenraum versetzt werden. Aufgrund der im Bestand asphaltierten Parkbuchten sowie der Situierung der Sinkkästen an der Hinterkante der Parkbucht befinden sich die Kosten bereits auf einem geringen Niveau (1,6 Mio €, wie in der ursprünglichen Beschlussvorlage dargelegt).

Die Fläche zwischen Baumgraben und Fassade wird dem Fußverkehr zugeordnet. Zur Kostenersparnis wird auf einen Rückbau des bestehenden Radweges weiterhin verzichtet – außer an den Einmündungsbereichen, um ein versehentliches Auffahren durch Radfahrer\*innen durch optische Lenkung zu vermeiden.

Es wird vorgeschlagen, zum jetzigen Zeitpunkt mit dieser temporären Zwischenlösung deutliche Verbesserungen zu schaffen und den finalen Umbau des nördlichen Abschnitts zwischen Sendlinger-Tor-Platz und Goetheplatz zu verschieben bis sich die Haushaltslage der LHM deutlich verbessert hat.

Zur Kostenersparnis wird außerdem in der weiteren Detailplanung geprüft, auf den jüngst nach den Bauaktivitäten am Sendlinger Tor wiederhergestellten ca. 100 Meter langen Abschnitt zwischen Sendlinger Tor und Fliegenstraße zu verzichten.

***Mittlerer Abschnitt: Goetheplatz bis Eisenbahnüberführung (EÜ) Lindwurmstraße  
Bestandsorientierter Umbau***

Im Bereich Goetheplatz bis zur EÜ Lindwurmstraße sind die Parkbuchten entgegen dem nördlichen Abschnitt im Bestand gepflastert und die Sinkkästen befinden sich zwischen Parkbucht und Fahrbahn. Eine Markierungslösung mit Asphaltierung auf Fahrbahnniveau wie im nördlichen Abschnitt würde einen massiven Umbau im Bereich der heutigen Parkbuchten,

der Entwässerungseinrichtungen sowie ein erhebliches Risiko für die Wurzeln der ca. 400 Pyramidenpappeln bedeuten.

Daher sind in diesem Abschnitt reguläre bauliche Radwege auf den derzeit bestehenden Parkbuchten vorgesehen – die Ausführung erfolgt jedoch stärker bestandsorientiert und dadurch mit reduzierten Kosten. „Bestandsorientiert“ bedeutet insbesondere:

- Es werden die bestehenden Entwässerungseinrichtungen weiterhin genutzt. Die Entwässerung (Straßenabläufe, Kanalanschluss) wird nur soweit angepasst, als dies aus Gründen der Verkehrssicherheit oder aus technischen Gründen notwendig ist.

Der Baumbestand wird durch eine Verringerung der Eingriffe im Wurzelbereich soweit wie möglich geschützt. Hierfür wird angestrebt, den baulichen Radweg möglichst schonend unter Berücksichtigung der jeweiligen Bestandsaufbauten (inkl. Kleinsteinpflaster) herzustellen. Zwischen baulichem Radweg in Regelbreite und Parkbucht bzw. Fahrbahn wird ein regulärer Bordstein (Hochbord) verbaut.

- Die bestehenden Radwege in den Seitenräumen sollen wie im nördlichen Abschnitt ebenfalls nur in den Einmündungsbereichen als Gehbahn zurückgebaut werden.

Protektionselemente werden nicht eingebaut, da die Prüfung der Verwaltung ergeben hat, dass diese in der gegebenen Straßenraumsituation keine kostengünstigere Variante darstellen. Der Ausbau mit einem Hochbord ist wirtschaftlicher, haltbarer und trägt zum Schutz der Alleebäume bei.

Die Sanierung der Kfz-Fahrbahn ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Mit der Neuaufteilung der Fahrbahn können die alten Markierungen nicht mehr verwendet werden. Die rückstandslose Entfernbarkeit der Markierung stellt in der Praxis ein Problem dar. Verbleibende Rückstände auf der Fahrbahn werden als sogenannte Phantommarkierungen bezeichnet und müssen mechanisch (zum Beispiel mit Fräsen) aufwendig entfernt werden mit vergleichbaren Kosten.

Zur Forderung einer Baustellenmarkierung zwischen Ruppert- und Schmellerstraße: Aktuell kann keine Anordnung einer Baustellenmarkierung zwischen Ruppert- und Schmellerstraße vollzogen werden. Ein Zusammenhang zu einer Baustelle - auch der Baustelle EÜ Lindwurmstraße - fehlt für den betrachteten Abschnitt. Auch die Anordnung einer Gelbmarkierung als Verkehrsversuch ist nicht möglich, da kein Versuchsgrund vorliegt. Temporäre Baustellenmarkierungen sind für eine längere Dauer nicht geeignet, da sich diese bereits nach kurzer Zeit ablösen.

### ***Südlicher Abschnitt: EÜ Lindwurmstraße bis Plinganser- / Pfeuferstraße Teilweise bestandsorientierter Umbau***

Analog zum Abschnitt Goetheplatz bis EÜ Lindwurmstraße sind auch hier gepflasterte Parkbuchten im Bestand vorhanden sowie die Entwässerungseinrichtungen an der Vorderkante der Parkbucht zur Fahrbahn hin situiert.

Der südliche Unterabschnitt/Bereich Aberlestraße bis Plinganserstraße wurde vor wenigen Jahren stadteinwärts bereits mit einem Radfahrstreifen ausgebaut. Aufgrund der geringen MIV-Belastung und einer unauffälligen Unfallsituation wird vorgeschlagen, diesen Abschnitt im

Bestand zu belassen und den finalen Umbau dieses Abschnitts zurückzustellen bis sich die Haushaltslage der LHM verbessert hat.

Der Unterabschnitt/Bereich Aberlestraße bis zur Eisenbahnüberführung soll dahingegen, wie der Abschnitt Eisenbahnüberführung bis Goetheplatz, bestandsorientiert mit baulichen Radwegen ausgebaut werden. Die bestehenden Entwässerungseinrichtungen können genutzt und die Bestandsbäume geschützt werden. Auch hier wird der Rückbau der bestehenden Radwege zurückgestellt. Die Knoten und Einmündungsbereiche werden aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur eindeutigen Lenkung des Fuß- und Radverkehrs umgebaut und der Radweg an diesen Stellen für den Fußverkehr ausgebaut und gepflastert.

**Gesamtkosten bestandsorientierter Umbau und temporäre Zwischenlösung:**

Im Vergleich zu den ursprünglich veranschlagten Kosten von 31-38 Mio. € für den Endausbau, werden nun Kosten in Höhe von 1,6 Mio.€ für die temporäre Zwischenlösung für den nördlichen Abschnitt sowie von 15,8 - 17,8 Mio.€ für den mittleren und südlichen Abschnitt inkl. Goetheplatz veranschlagt. Damit ist mit Gesamtkosten von 17,4 – 19,4 Mio. € für die Lindwurmstraße von Sendlinger Tor bis Aberlestraße auszugehen.

Bautätigkeiten in zentraler Lage in München gehen grundsätzlich mit höheren Baukosten im Vergleich zu Münchner Randlagen (z.B. Freiam) oder gar ländlichen Örtlichkeiten einher. Insbesondere die Baulogistik erfordert höhere Aufwände für die Baufirmen aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit für Baustelleneinrichtung, knapp bemessener Baufelder und aufwändiger Anfahrtswege für Maschinen, Material und Personal. Jegliche Bautätigkeiten in der Lindwurmstraße mit ihrer Vielzahl an kleinen, vielfältigen Gewerben mit entsprechendem Lieferverkehr erfordert zudem eine intensive Abstimmung mit einer hohen Anzahl an Anlieger\*innen und einen großen Umfang an Verkehrssicherungselementen. Es ist davon auszugehen, dass wegen der vielfältigen Nutzung der Lindwurmstraße und der unmittelbaren Nähe zur Theresienwiese auch Stillstandszeiten zu erwarten sind. Als zentrale Verkehrsachse insbesondere auch für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr erfordert die Lindwurmstraße baulich herzustellenden Knoten mit hohem Sicherheitsstandard und komplexen Lichtsignalanlagen. Die Kosten allein der LSA erfordern in diesem Projekt einen niedrigen einstelligen Millionenbetrag und sind auch bei einem bestandsorientierten Umbau nicht reduzierbar. Ebenso erfordert die Vorbereitung und Umsetzung der vielen Verkehrsumlegungen sowie die Berücksichtigung der vielen betroffenen Spartenräger einen hohen Aufwand. Für den Schutz der ca. 400 Bestandsbäume muss ein größerer technischer und finanzieller Einsatz sowie eine umfangreiche Ökologische Baubegleitung einkalkuliert werden. Bei einem Teilumbau, bei dem die umgebenden, bestehenden Verkehrsflächen möglichst erhalten bleiben sollen, ist zudem immer mit einem Ansatz für das Angleichen der Umbauflächen an die bestehenden Zwangspunkte zu rechnen.

In Summe liegen die Projektkosten wegen der schwierigen technischen Umstände, der sehr zentralen Lage und der vielfältigen Nutzungsansprüche in der Lindwurmstraße höher als bei einem durchschnittlichen Bauvorhaben im städtischen Straßenraum.

Die Finanzierung erfolgt über die Nahmobilitätspauschale.

Die Priorisierung und Finanzierung weiterer Radwegbaumaßnahmen werden dem Stadtrat zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt.

Erfolgt die Beschlussfassung durch den Stadtrat im September 2024, kann die temporäre Zwischenlösung für den nördlichen Bereich im Herbst 2025 umgesetzt werden. Die bauliche Lösung für den mittleren und südlichen Abschnitt kann aufgrund der weiteren erforderlichen

Planungsschritte im Baureferat frühestens im Spätherbst 2026 begonnen werden. Mit dem Ziel der Kostenersparnis wird das Baureferat eine auf Wirtschaftlichkeit ausgerichtete Baustellenplanung betreiben und die Dauer der Bautätigkeiten optimieren. Gleiches gilt für andere Varianten dieser Abschnitte.

Darüber hinaus ist noch Folgendes zu beachten:

*Koordinierung der Baumaßnahmen:*

Die beiden Projekte EÜ Lindwurmstraße und REM-Projekt Lindwurmstraße werden selbstverständlich sowohl in der Planung als auch im Bauablauf aufeinander abgestimmt. Gegebenenfalls werden kleine Anpassungsarbeiten stattfinden, welche sich jedoch erst mit der Entwurfsplanung detailliert darstellen lassen.

*Parkraum und alternative Routenführung für den Radverkehr:*

Im Rahmen der Erstellung des Parkraumkonzeptes bzw. der Beschilderung der Parkbereiche / Lieferzonen wird der Änderungsantrag bearbeitet.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann über möglichen Kompensationsmöglichkeiten keine Aussage getroffen werden.

Die genannte Routenführung wurde vom Mobilitätsreferat auch im Zuge der Erstellung der neuen Radvorrangroute „Altstadt-Harras“ als Alternative zur Lindwurmstraße erneut geprüft. Nachfolgend ist das Ergebnis aufgeführt:

- Aufgrund der umwegigen Streckenführung mit zahlreichen Abbiegevorgängen ist die Alternativroute im Vergleich zur geradlinig verlaufenden Lindwurmstraße wenig intuitiv.
- Es ergibt sich ein Umweg von ca. 700m, der Umwegfaktor beträgt somit ca. 1,35. Für Radvorrangrouten sollte als Zielwert - gemäß Richtlinien - maximal 1,15 betragen.
- An der Lindwurmstraße selbst liegen wichtige Quell- und Zielpunkte (Kreisverwaltungsreferat, U-Bahnstationen, zukünftiger Regionalzughalt Poccistraße, bedeutende weiterführende Schulstandorte) sowie hohe Bevölkerungsdichten, vielfältiger Einzelhandel und Gastronomie.
- Alternativrouten sind bereits heute befahrbar, trotzdem weist die Lindwurmstraße für das Stadtgebiet sehr hohe Radverkehrsstärken von bis zu 9.300 Rad/24h auf.
- Auch auf der Alternativroute sind Defizite vorhanden: Daumillerweg: Grünanlage als gemeinsamer Geh- und Radweg; Hans-Fischer-Straße: Gemeinsame Geh- und Radwege in Kombination mit Gefälle, Teil des Sicherheitsrings während Theresienwiese, Busverkehr; Bavariaring: Teil des Sicherheitsrings während Theresienwiese; Nußbaumstraße: im östlichen Bereich Nutzung Lindwurmstraße erforderlich; (Umsetzen über Ziemssenstraße notwendig)

Der BA 02 hat sich im Rahmen der Abstimmung der Radvorrangrouten zu beiden Routenvorschlägen ebenfalls für die Lindwurmstraße ausgesprochen.

Aus den vorgenannten Gründen wird das Mobilitätsreferat dem Stadtrat keine alternative Radverkehrsführung zur Lindwurmstraße empfehlen.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag des Referenten wie aus nachstehender Ziffer II. ersichtlich. Die Änderungen im Antrag des Referenten gegenüber der

Beschlussvorlage einschließlich des Hinweis-/Ergänzungsblattes vom 11.07.2024 sind im Fettdruck dargestellt. Die bisherigen Antragsziffern Nr. 3, 4 und 5 der Sitzungsvorlage entfallen.

## II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung **wird für die aktualisierte, im Hinweisblatt dargelegte Planung für die Radentscheid-Maßnahme „Lindwurmstraße“ vom Sendlinger-Tor-Platz bis zum Knotenpunkt Aberlestraße / Lindwurmstraße erteilt. Die Maßnahme umfasst die drei Abschnitte:**
  - **Temporäre Zwischenlösung zwischen Goetheplatz und Sendlinger-Tor-Platz**
  - **Bestandsorientierte bauliche Lösung zwischen Goetheplatz und Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße**
  - **Bestandsorientierte bauliche Lösung zwischen Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße und Knoten Aberlestraße/Lindwurmstraße**
2. Das Baureferat wird gebeten, **die genannte Maßnahme gemäß Ziffer 1 umzusetzen** und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
3. **Entfällt**
4. **Entfällt**
5. **Entfällt**
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 eine 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, **insbesondere für die betroffenen Geschäftsinhaber\*innen**, 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 der CSU/Freie Wähler für den Mobilitätsausschuss am 08.05.2024 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. - 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**



Fraktion im  
Münchner Stadtrat

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.07.2024 (VB)**  
Öffentliche Sitzung, TOP 5

**Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum –  
Umsetzung des Radentscheidprojekts Lindwurmstraße (Stadtbezirke 2 und 6)  
Bedarfs- und Konzeptgenehmigung, Verkehrsführung und Raumaufteilung**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10376**  
**Änderungs-/Ergänzungsantrag**

<p>Punkt 1 <b>geändert</b></p>	<p>Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die <del>vorliegende</del> Planung gemäß der unter Ziffer 3 dargestellten Raumaufteilung der Lindwurmstraße vom Knotenpunkt Pfeuferstraße / Plinganserstraße bis zum Sendlinger-Tor-Platz wird <b>unter Berücksichtigung der in Punkt 5 benannten Punkte grundsätzlich</b> erteilt. <b>Eine über Punkt 5 hinausgehende Umsetzung steht unter dem Vorbehalt einer erneuten Stadtratsbefassung, die erst dann erfolgen kann, wenn die unter den Punkten 2 bis 4 aufgeworfenen Fragen zur Finanzierung und Wirtschaftlichkeit der Planung abschließend beantwortet sind und die unter Ziffer 5 dargestellten baulichen Maßnahmen nach einem Evaluationszeitraum von drei Jahren nicht maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beigetragen haben.</b></p>
<p>Punkt 2 <b>geändert</b></p>	<p><del>Das Baureferat wird gebeten, die Planung der oben genannten endgültigen Maßnahme zu erarbeiten und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.</del> <b>Das Baureferat wird gebeten, dem Stadtrat die erfolgte und geplante Verwendung der Nahmobilitätspauschale für die Jahre 2024-2026 detailliert darzustellen.</b></p>
<p>Punkt 3 <b>geändert</b></p>	<p><del>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.</del> <b>Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird gebeten, darzulegen, welche Auswirkungen eine mögliche Mittelumschichtung aus dem Förderprogramm Klimaneutrale Gebäude auf das Förderprogramm hat.</b></p>
<p>Punkt 4 <b>geändert</b></p>	<p><del>Das Baureferat wird gebeten, die erforderlichen Mittel für die Nahmobilitätspauschale ab dem Jahr 2025 rechtzeitig im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei der Stadtkämmerei anzumelden.</del></p>



Fraktion im  
Münchner Stadtrat

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

	<p><b>Das Mobilitäts- und das Baureferat werden gebeten, dem Stadtrat alle großen Radwegbaumaßnahmen, die im aktuellen Mehrjahresinvestitionsprogramm (2024-2028) finanziert werden müssen, noch in diesem Jahr in einer Gesamtübersicht einschließlich eines Finanzierungsvorschlags vorzulegen, der keine Mittelausweitungen im Zentralhaushalt zur Folge hat.</b></p> <p><b>Dabei sind die Maßnahmen zu priorisieren, die im Hinblick auf die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern am notwendigsten sind. Umbaumaßnahmen sind möglichst kosteneffizient zu planen.</b></p>
<b>Punkt 5 ergänzt</b>	<p>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.</p> <p><b>Die Referate werden gebeten, für die verbliebende Strecke eine geschützte Markierungslösung umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.</b></p> <p><b>Statt Hochbordradwegen sollen jedoch durch nicht-überfahrbare Protektionselemente geschützte Radwege auf Fahrbahnniveau eingerichtet werden, entsprechend dem Vorschlag der temporären Zwischenlösung im Abschnitt Sendlinger Tor bis Goetheplatz unter bestmöglicher Umsetzung der vorliegenden Raumaufteilung. Im Idealfall entsteht ein geschützter Korridor dadurch, dass die Radwege zwischen Baumgraben und Parkplätzen verlaufen.</b></p> <p><b>Das Baureferat wird gebeten die verwendeten Protektionselemente mittelfristig durch eine bauliche Lösung (z.B. mit Bordsteinen) zu ersetzen, falls sich in der Praxis Probleme mit der Haltbarkeit/Beständigkeit oder der Verkehrssicherheit zeigen.</b></p>
<b>Punkte 6 bis 13</b>	Wie im Antrag des Referenten.

#### **SPD/Volt-Fraktion**

Nikolaus Gradl  
Andreas Schuster  
Simone Burger  
Anne Hübner  
Lars Mentrup  
Felix Sproll  
*Mitglieder des Stadtrates*



Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

### **Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.07.2024**

Öffentliche Sitzung, TOP 5

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

### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10376**

#### **Änderungs-/Ergänzungsantrag**

Der Antrag des Referenten wird wie folgt ergänzt / geändert:

<p>Punkt 1 <b>geändert</b></p>	<p>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 <b>grundsätzlich</b> erteilt.</p> <p><b>Statt Hochbordradwegen sollen jedoch durch nicht-überfahrbare Protektionselemente geschützte Radwege auf Fahrbahnniveau auf der gesamten Strecke eingerichtet werden, entsprechend dem Vorschlag der temporären Zwischenlösung im Abschnitt Sendlinger Tor bis Goetheplatz unter bestmöglicher Umsetzung der vorliegenden Raumaufteilung.</b></p> <p><b>Die Sanierung der Kfz-Fahrbahn wird möglichst zurückgestellt. Der Rückbau der bestehenden baulichen Radwege im Seitenraum zu Gunsten verbreiterter Gehwege wird zunächst nur im Umgriff der sowieso anzupassenden Kreuzungsbereiche durchgeführt und in den besonders engen Bereichen rund um den Goetheplatz.</b></p> <p><b>Die Entwässerung (Straßenabläufe, Sickerschächte, Absetzschächte) wird nur soweit angepasst, als dies aus Gründen der Verkehrssicherheit oder aus technischen Gründen notwendig ist.</b></p> <p><b>Das Baureferat wird gebeten die verwendeten Protektionselemente mittelfristig durch eine bauliche Lösung (z.B. mit Bordsteinen) zu ersetzen, falls sich in der Praxis Probleme mit der Haltbarkeit/Beständigkeit oder der Verkehrssicherheit zeigen.</b></p>
------------------------------------	---

	<p>Das Mobilitätsreferat wird beauftragt die notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnungen schnellstmöglich zu treffen und das Baureferat wird beauftragt die nötigen Baumaßnahmen schnellstmöglich durchzuführen.</p> <p>Notwendige bauliche Anpassungen (Asphaltierung der bisherigen Parkbuchten für den dort zukünftig stattfindenden Radverkehr, Anpassung der Knotenpunkte, Rückbau von Baumnasen oder Ähnlichem, Berücksichtigung der Nachtbushaltestellen wo möglich) sind ebenfalls durchzuführen.</p> <p>In der vorgestellten Planung vorgesehene Radfahrstreifen (z.B. zwischen Ruppert- und Schmellerstraße) sollen als Baustellenmarkierung bereits Anfang 2025 umgesetzt werden.</p>
Punkt 2 geändert	<p>Mobilitäts- und Baureferat werden gebeten, dem Stadtrat alle großen Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen bis einschließlich 2028 vorzulegen sowie die geplante Verwendung der Nahmobilitätspauschale in diesem Zeitraum detailliert darzulegen.</p>
Punkt 3 geändert	<p><del>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.</del></p> <p><b>Aus der Übererfüllung zur Konsolidierung des Mobilitätsreferats sollen 20,26 Mio. € in die Nahmobilitätspauschale umgeschichtet werden und auf die Jahresraten 2025 bis 2026 aufgeteilt werden.</b></p> <p><b>Ab 2027 sollen fortlaufend 20 Mio. jährlich aus dem Klimabudget in die NMP umgeschichtet werden.</b></p> <p>Die verwaltungstechnische Umsetzung mit Verteilung auf die Bauraten der Nahmobilitätspauschale erfolgt auf dem Büroweg zwischen der Stadtkämmerei und dem Baureferat.</p>
Punkt 4 neu	<p><b>Das Baureferat wird gebeten zu prüfen, wie die vorgestellten Planungen zur Kreuzung Lindwurmstraße / Implerstraße mit in das Projekt EÜ Lindwurmstraße integriert werden kann.</b></p>
Punkt 5 neu	<p><b>Das Baureferat wird gebeten in den nächsten Jahren schrittweise die bestehenden Radwege im Bereich der temporären Zwischenlösung im Abschnitt Goetheplatz bis Sendlinger-Tor-Platz in Abhängigkeit von den jährlich verfügbaren Mitteln des Referats (inklusive der Nahmobilitätspauschale) zurückzubauen. Priorität hat hierbei die Ostseite.</b></p>
Punkt 6	<p>Wie Punkt 4 im Antrag des Referenten</p> <p>Das Baureferat wird gebeten, die erforderlichen Mittel für die Nahmobilitätspauschale ab dem Jahr 2025 rechtzeitig im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei der Stadtkämmerei anzumelden.</p>
Punkt 7	<p>Wie Punkt 5 im Antrag des Referenten, <b>geändert:</b></p>

<b>geändert</b>	Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die temporäre Markierungslösung zwischen Goetheplatz und Sendlinger-Tor-Platz in Abstimmung mit dem Baureferat zu erarbeiten und verkehrsrechtlich anzuordnen. Das Baureferat wird gebeten, die Anordnung <b>unverzüglich</b> umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
Punkte 8-15	Wie Punkte 6-13 im Antrag des Referenten

**Fraktion Die Grünen – Rosa Liste**

Dominik Krause

Mona Fuchs

Gudrun Lux

Paul Bickelbacher

Sofie Langmeier

Florian Schönemann

Gunda Krauss

Christian Smolka

Mitglieder des Stadtrates





FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion

## Ergänzungsantrag für den Mobilitätsausschuss am 17.07.2024

### TOP ö 5:

**Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum –  
Umsetzung des Radentscheidprojekts Lindwurmstraße  
Sitzungsvorlage 20-26 / V 10376**

Der Antrag des Referenten wird wie folgt geändert:

### **Ziffer 1 ergänzt:**

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 **unter der Maßgabe, dass die entfallenden 160 Parkplätze kompensiert werden.**

**In Absprache mit den Anwohnern und Einzelhändlern werden z.B. Stellplätze auf Hofflächen, Bau von Anwohnergaragen u. a. in unmittelbarer Umgebung bzw. in Laufweite geprüft.**

**Die vorgesehenen Lieferzonen werden auch für Kurzzeitparken von Besuchern bzw. Kunden der dortigen Einzelhändler freigegeben.**

Ziffern 2 bis 13: wie Antrag des Referenten



## Änderungsantrag

Herrn Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Marienplatz 8  
80331 München



17. Juli 2024

### Änderungsantrag für den Mobilitätsausschuss am 17.07.2024

#### TOP ö5

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

#### Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10376

Der Antrag des Referenten wird wie folgt geändert:

Ziffer 1  <b>neu</b>	Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die vorliegende Planung wird nicht erteilt.  Das Mobilitätsreferat wird gebeten eine Alternativroute, vorzugsweise wo immer möglich als Fahrradstraße, dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Diese umfasst die Führung des Radverkehrs durch den Daumillerweg, die Lipowskystraße, Theresienhöhe, den Bavariaring, die Beethovenstraße und die Nußbaumstraße bis zum Sendlinger Tor.
Ziffern 2-3  <b>entfallen</b>	entfallen

**Veronika Mirlach**  
Stadträtin

**Sebastian Schall**  
Stadtrat

**Sabine Bär**  
Stadträtin

**Hans Hammer**  
Stadtrat

**Manuel Pretzl**  
Fraktionsvorsitzender

**Hans-Peter Mehling**  
Stadtrat

