

Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radlring)

Verkehrliche Funktionen der Brienner Straße östlich des Oskar-von-Miller-Rings, des Odeonsplatzes und der Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße

Auslobung Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15606

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 09.04.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Mit Beschluss „Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radlring)“ der Vollversammlung des Stadtrats vom 29.09.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721) wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, die künftige verkehrliche Funktion der Brienner Straße zwischen dem Platz der Opfer des Nationalsozialismus und der Ludwigstraße festzulegen. Ausgehend hiervon wird die zukünftige verkehrliche Funktion des Odeonsplatzes und der Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße abgeleitet. Parallel wurde das Baureferat beauftragt, basierend auf diesen Festlegungen, einen Gestaltungswettbewerb mit Ideenteil für den Odeonsplatz und die Ludwigstraße auszurufen.
Inhalt	Mit der vorliegenden Beschlussvorlage werden die verkehrlichen Funktionen dieser Straßen als Grundlage für die Entwurfsplanung (Brienner Straße) bzw. den freiraumplanerischen Wettbewerb (Odeonsplatz, Ludwigstraße) vorgelegt, sowie der Auslobungstext für den Wettbewerb bekannt gegeben.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	-/-

Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv Das Projekt schafft die verkehrlichen Voraussetzungen als Grundlage für weitere Planungen des Baureferats. Ziel des gesamten Projekts ist, eine Radschnellverbindung bzw. Altstadtadlring (Radinfrastruktur ähnlich einer Radschnellverbindung) zur Förderung des Radverkehrs zu bauen, gleichzeitig die Qualität des Umsteigeknotens Odeonsplatz für den Busverkehr zu erhalten, als auch Verkehrsflächen zugunsten Fußverkehr, Entsiegelung und Begrünung zu reduzieren. Durch den Teilabschnitt der Radschnellverbindung bzw. des Altstadtadlring werden Verkehrsverlagerungen vom MIV auf das Rad prognostiziert (im Teilprojekt eine mäßige Reduktion, durch Umsetzung der gesamten Radschnellverbindung wird von einer starken Reduktion des MIVs um 60.000 – 100.000 Fahrten pro Tag ausgegangen). Es wurden unterschiedliche Varianten untersucht, wie diese Ziele – v.a. im Zusammenspiel der künftigen Flächenbedarfe für Rad- und Busverkehr – erreicht werden können. Aus verkehrlicher Sicht ist eine Variante bevorzugt, die den Odeonsplatz weiterhin zentral als Endbushaltestelle mit Wendemöglichkeit vorsieht. Diese Variante ist auch diejenige, die die höchsten Effekte zugunsten des Klimaschutzes hat, da dort die größte Zahl an Verlagerung zugunsten Bus- und Radverkehr erfolgt. Aus Abstimmung mit Denkmalpflege und Stadtgestaltung wird eine andere Variante vorgeschlagen, die auf eine Wendeanlage für Busse am Odeonsplatz verzichtet. Diese Variante ist in der Gesamtschau ebenfalls positiv für die Klimaschutz, die positiven Aspekte sind jedoch geringer, da nicht das maximale Potenzial an Verlagerung auf Rad- und Busverkehr erreicht wird. Das Thema Klimaanpassung wird in der Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt sein: Die Flächenbedarfe für Fahrverkehr werden am Odeonsplatz von sechs auf zwei Fahrspuren und in der Ludwigstraße von sieben auf fünf Fahrspuren reduziert, diese stehen in weiteren Planungsschritten zur Umgestaltung zur Verfügung; dies kann – je nach Ergebnis des Wettbewerbs auch eine Entsiegelung sein.
Entscheidungsvorschlag	1. Das Baureferat wird – aufbauend auf der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721 – gebeten, einen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb mit Ideenteil nach RPW für den Bereich von der Feldherrnhalle bis einschließlich Geschwister-Scholl-Platz / Professor-Huber-Platz auf der Grundlage der Vorgaben dieses Beschlusses gemäß Auslobungsentwurf (Anlage 11) durchzuführen und die Ergebnisse dem Stadtrat vorzustellen. 2. Das Baureferat wird gebeten, als Grundlage für den Wettbewerb für den östlichen Odeonsplatz bzw. die Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße die in Kapitel 3.2 und Anlage 5 definierten Verkehrsfunktionen zu setzen: • Radwege nach Vorgaben einer Radschnellverbindung • am Süden der Fahrbahn zur Verbindung Hofgartenstraße – Briener Straße ein Zweirichtungsradweg • sichere und attraktive Fußwegverbindungen • Durchgangshaltestellen für drei Buslinien

	• Haltestelle für Sightseeingbusse auf der Ostseite • Haltestelle „Von-der-Tann-Straße“ • Reduzierung der Fahrbahnen auf je eine Richtungsfahrbahn, südlich Galeriestraße Benutzung nur für Busse, Taxis, Lieferverkehr und Anlieger • Taxistandplatz an einer von der U-Bahn sowie der Fußgängerzone kommenden gut sichtbaren, leicht erreichbaren Stelle • Parkplätze für Menschen mit Behinderung • Lieferzone • Radabstellanlagen, Anlagen für Bikesharing, geteilte Abstellflächen für Mikromobilität, Motorradstellplätze • Befahrbare und freigehaltene Flächen für die Anleiterung der Feuerwehr In dem vom Baureferat auszulobenden Wettbewerb ist neben den o. g. verkehrlichen Voraussetzungen die Zielsetzung, die Schaffung eines attraktiven Ortes mit qualitätvoller Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität, die Einbindung in das übergeordnete Freiraumsystem und eine klimaangepasste Gestaltung mit Entsiegelung und Begrünung von Flächen mit Baumpflanzungen unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes umzusetzen. Die in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721 beschlossenen Zielvorgaben wurden damit angepasst und aktualisiert. 3. Das Baureferat wird gebeten, für den westlichen Odeonsplatz um das Standbild König-Ludwig-I. sowie für die Theatiner- und Residenzstraße die bestehenden Funktionen wie in Kapitel 3.2 und 5.1 beschrieben zu erhalten. 4. Das Baureferat wird gebeten, für den Ideenteil Ludwigstraße, nördlich der Schönfeldstraße und Professor-Huber-Platz / Geschwister-Scholl-Platz die Verkehrsfunktionen und Raumteilung gemäß Kapitel 5.2 und 5.3 zu setzen. In der Ludwigstraße ist, wie in Kapitel 3.2 beschrieben, eine Warteposition für Busse zwischen Schellingstraße und Professor-Huber-Platz vorzusehen. 5. Das Baureferat wird gebeten, dem Stadtrat das Ergebnis des Wettbewerbs mit Darstellung des weiteren Vorgehens zur Beschlussfassung vorzulegen. 6. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Brienner Straße und den Amiraplatz wird nach Vorgaben einer Fahrtrichtung für allgemeinen Kfz-Verkehr nach Osten und einer Sperrung der Brienner Straße zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz (siehe Kapitel 4.3 und Anlage 8) aktualisiert. Für den Busverkehr wird die Befahrbarkeit der Brienner Straße in beide Fahrtrichtungen nach Maßgabe der Ausführungen in Kapitel 4 sichergestellt. Das Baureferat wird gebeten, die Entwurfsplanung für die Brienner Straße und den Amiraplatz zu erstellen und dem Stadtrat zur Projektgenehmigung vorzulegen. 7. Das Baureferat wird gebeten, die Widmung in Übereinstimmung mit den verbleibenden Verkehrsfunktionen der Brienner Straße zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz und Odeonsplatz zwischen Fußgängerzone und Galeriestraße widmungsrechtlich so anzupassen, dass sie auf die
--	---

	Verkehrsarten Rad, ÖPNV (inkl. Taxi) und Erschließungsverkehr reduziert wird.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Altstadtradring, Radschnellverbindung München-Garching/Unterschleißheim, Wettbewerb, Stadtbild, Verkehrskonzept, Feldherrnhalle
Ortsangabe	• Stadtbezirk 01 und Stadtbezirk 03 • Altstadt-Lehel, Maxvorstadt • Platz der Opfer des Nationalsozialismus, Brienner Straße, Amiralplatz, Kreuzviertel, Odeonsplatz, Residenzstraße, Theatinerstraße, Ludwigstraße, Galeriestraße

Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radlring)

Verkehrliche Funktionen der Brienner Straße östlich des Oskar-von-Miller-Rings, des Odeonsplatzes und der Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße

Auslobung Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15606

15 Anlagen

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 09.04.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	3
1. Anlass und Beschlusslage	3
2. Bestandssituation	5
3. Odeonsplatz, Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße.....	7
3.1 Varianten	7
3.1.1 Wendemöglichkeit für den Busverkehr, keine Endhaltestelle am Odeonsplatz (Variante 1).....	8
3.1.2 Wendemöglichkeit für den Busverkehr, Endhaltestelle am Odeonsplatz (Variante 2)	8
3.1.3 Keine Wendemöglichkeit (Variante 3)	9
3.2 Beurteilung der Varianten und Fazit	10
4. Brienner Straße	14
4.1 Brienner Straße zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz.....	14
4.2 Brienner Straße westlich des Amiraplatzes	16
4.2.1 Fahrtrichtung für allgemeinen Kfz-Verkehr nach Westen (Variante 1)	17
4.2.2 Fahrtrichtung für allgemeinen Kfz-Verkehr nach Osten (Variante 2).....	18
4.3 Beurteilung der Varianten und Fazit	19
5. Verkehrliche Festlegungen für die weiteren Bereiche	22

5.1	Platz vor der Feldherrnhalle (Residenz- und Theatinerstraße).....	22
5.2	Ludwigstraße nördlich Von-der-Tann-Straße.....	22
5.3	Professor-Huber-Platz / Geschwister-Scholl-Platz	23
6.	Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil	24
7.	Beteiligung und Stellungnahmen	24
7.1	Einbindung der Initiator*innen des Radentscheids München	24
7.2	Klimaprüfung.....	26
7.3	Abstimmung mit den Fachreferaten.....	27
7.4	Anhörung der Bezirksausschüsse	28
II.	Antrag des Referenten	30
III.	Beschluss	31

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass und Beschlusslage

Mit dem Beschluss „Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radlring)“ der Vollversammlung des Stadtrats vom 29.09.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721) wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, die zukünftige verkehrliche Funktion der Briener Straße zwischen dem Platz der Opfer des Nationalsozialismus und der Ludwigstraße festzulegen. Ausgehend hiervon soll die zukünftige verkehrliche Funktion des Odeonsplatzes und der Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße abgeleitet werden.

Zudem wurde das Baureferat gebeten, einen Gestaltungswettbewerb mit Ideenteil für den Abschnitt von der Feldherrnhalle bis einschließlich Geschwister-Scholl-Platz / Professor-Huber-Platz durchzuführen. Der Gestaltungswettbewerb soll nach Vorgabe des Stadtrats folgende Zielvorgaben erfüllen:

- städtebauliche Aufwertung
- Neuaufteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes unter Einhaltung der Vorgaben für Radschnellverbindungen und der höhengleichen Radwegführung über Nebenstraßen
- klimaangepasste Gestaltung mit Entsiegelung und Begrünung inkl. Bäumen
- Integration des Buslinienverkehrs der MVG unter der Vorgabe möglichst einer Bushaltestelle pro Richtung, ohne Endhaltestellen auf dem Odeonsplatz und ohne separate Busspur in der Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße
- Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes

Mehrere Beschlüsse des Stadtrats geben die Rahmenbedingungen für die Verkehrsfunktion und Straßenraumgestaltung in den betrachteten Straßenräumen vor:

Förderung des Radverkehrs

Die Achse Karlsplatz / Stachus über den Odeonsplatz, Ludwig-, Leopold- und Ingolstädter Straße bis zur Stadtgrenze ist Teil der „Schnellen Radverbindung für den Münchner Norden“. Dazu wurde dem Baureferat am 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925) die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für das Projekt erteilt.

Weiterhin hat die Vollversammlung des Stadtrates am 18.12.2019 die Umsetzung des „Altstadt-Radlring“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) beschlossen, der ebenfalls über Briener Straße, Odeonsplatz und Ludwigstraße bis zur Von-der-Tann-Straße verläuft.

Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Eine Ausweitung der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr kann kurzfristig hauptsächlich über ein erweitertes Busangebot erfolgen. Im Leistungsprogramm der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) für die Fahrplanperiode 2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00551) wurde deshalb die Perspektive eines Innenstadt-Busnetzes mit Bedienung des Altstadttrings durch bis zu fünf Buslinien vorgestellt. Dabei sollen zwei Linien von Westen kommend über den Altstadttring und die Briener Straße zum Odeonsplatz geführt werden. Die Linien weisen in Prognoserechnungen eine hohe Nachfragewirkung auf und tragen zu einer höheren ÖPNV-Nutzung bei.

Altstadt für alle

Im Rahmen der „Altstadt für alle“ hat der Stadtrat ein Mobilitätskonzept zur Feinerschließung für den Altstadttring und Bereiche innerhalb des Altstadttrings beauftragt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00457). Dabei sollen Mobilitätsformen betrachtet werden, die mit einer verkehrsreduzierten Altstadt vereinbar sind und eine verkehrlich attraktive Verknüpfung der Umsteigeknoten und der Altstadt sicherstellen. Eine wichtige Route ist hierbei die Verbindung zwischen Odeonsplatz und Kreuzviertel über die Briener Straße.

Leitziele für den Freiraum

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat ein Freiraumquartierskonzept für die Münchner Innenstadt erstellt, das als Rahmenkonzeption die Freiraumentwicklung strukturiert und Planungsempfehlungen für Einzelprojekte formuliert (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07388). Für den Bereich Briener Straße/Odeonsplatz/Ludwigstraße südlich der Vonder-Tann-Straße werden folgende Leitziele und Handlungshinweise gegeben:

- Stärkung des Altstadttrings als Raum mit Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion
- fußgänger- und fahrradfreundliche Neugestaltung eines Boulevard Ludwigstraße inkl. Odeonsplatz (Hauptzugang Altstadt)
- Stärkung des Fußgängerbereichs Briener Straße
- Klimaanpassung durch Entsiegelung und Integration grüner Infrastruktur unter Berücksichtigung historischer Bezüge
- Odeonsplatz als Entwicklungsraum mit hoher Aufenthaltsqualität

Die Ziele aller genannten Beschlüsse sind im vorhandenen Raum allumfänglich nicht abbildbar, weshalb es Aufgabe dieser Beschlussvorlage ist, die Konflikte darzustellen und eine Abwägung zwischen den Zielkonflikten zu treffen.

2. Bestandssituation

Der Auftrag des Stadtrats sieht eine Festlegung der verkehrlichen Funktion der Briener Straße zwischen dem Platz der Opfer des Nationalsozialismus und dem Odeonsplatz vor und darauf aufbauend eine Ableitung der verkehrlichen Funktion des Odeonsplatzes und der Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße. Die beiden genannten Straßenabschnitte (bzw. Stadträume) weisen jeweils eigene Bedeutungen für die unterschiedlichen Verkehrsarten auf.

Ein Überblick der Abschnitte findet sich in der folgenden Tabelle und in Anlage 2. Die endgültige Gestalt der Ludwigstraße zwischen Von-der-Tann- und Schöpfungstraße wurde mit der Oberflächenwiederherstellung des Altstadttringtunnels bereits genehmigt und befindet sich im Bau und ist deshalb hier nicht aufgeführt.

Tabelle 1: Verkehrsarten und Funktionen der Straßenzüge

Verkehrsart / Funktion	Briener Straße		Ludwigstraße/Odeonsplatz	
	Oskar-von-Miller-Ring bis Amiraplatz	Amiraplatz bis Odeonsplatz	Südlich Von-der-Tann-Straße	Nördlich Schöpfungstraße
Länge	ca. 150 m	ca. 150 m	ca. 350 m	ca. 600 m
Straßenraumbreite	25 – 35 m	15 – 17 m	37 – 45 m	35 – 37 m
Busverkehr	MVG: N40, N41, N45 in beide Richtungen Lufthansa Express Bus München	MVG: N40, N41, N45 in beide Richtungen Lufthansa Express Bus München	MVG: 100, 153, N40, N41, N45 in beide Richtungen mit zwei Haltestellen Endhaltestelle Linie 153 Lufthansa Express Bus München Sightseeingbus mit Haltestelle	MVG: 100, 153, 154 (ab Schellingstraße) N40, N41, N43 in beide Richtungen mit zwei Haltestellen; 58 (nach Norden) bzw. 68 (nach Süden) Lufthansa Express Bus München
U-Bahn	„Odeonsplatz“ (U4, U5): zwei Abgänge	-	„Odeonsplatz“ (U3, U4, U5, U6): vier Abgänge, ein Aufzug	„Universität“ (U3, U6): zwei Abgänge im Straßenraum, ein Aufzug
Radverkehr	Teil von Altstadtadring und Radschnellverbindung Schutzstreifen im Zulauf des Platzes der Opfer des Nationalsozialismus	Teil von Altstadtadring und Radschnellverbindung Beidseitige Rad-schutzstreifen	Teil von Altstadtadring und Radschnellverbindung Bauliche Radwege; nicht radentscheidungskonform	Teil von Radschnellverbindung Bauliche Radwege; nicht radentscheidungskonform
Fußverkehr	Hohes Fußverkehrsaufkommen mit Fokus auf Aufenthalt und Verweilen, Zugang zu U-Bahn bauliche Gehwege mit Breiten von 4,5 – 10 m (an Engstellen ca. 2,5 – 4 m)	Hohes Fußverkehrsaufkommen mit Fokus auf Aufenthalt und Verweilen, Zugang zu U-Bahn und Wittelsbacherplatz bauliche Gehwege mit Breiten von 4,5 – 5 m (Engstelle auf	Sehr hohes Fußverkehrsaufkommen mit Fokus auf Aufenthalt und Verweilen, Zugang zu U-Bahn, Fußgängerzone und Hofgarten bauliche Gehwege mit Breiten von 6 –	Hohes bis sehr hohes Fußverkehrsaufkommen nördlich der Schellingstraße (Universität) mit Fokus auf Aufenthalt und Verweilen, Zugang zu U-Bahn und Universität bauliche Gehwege mit Breiten von 6 – 7

	Querungen teilweise barrierefrei	Höhe der Platzaufweitung) Querungen nicht barrierefrei	9 m (an Engstellen ca. <2 – 4 m) Querungen nicht barrierefrei	m (an Engstellen ca. 3 – 4 m) Querungen nicht barrierefrei
Fließender MIV	Hauptgeschäftsstraße mit Durchgangsverkehr Ludwigstraße – Altstadt-ring Einspurig je Richtung	Hauptgeschäftsstraße mit Durchgangsverkehr Ludwigstraße – Altstadt-ring Unechte Einbahnstraße (Sperrung MIV Richtung Odeonsplatz)	Hauptgeschäftsstraße mit Durchgangsverkehr Ludwigstraße – Altstadt-ring Zweispurig je Richtung	Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion, Teil des Vorbehaltsnetzes für den städtischen Wirtschaftsverkehr Dreispurig je Richtung
Ruhender MIV	ca. 12 Stellplätze	3 Behindertenparkplätze und Abstellfläche für Mikromobilität	ca. 40 Stellplätze	ca. 85 Stellplätze
Taxi	Durchfahrt für Taxen in beide Richtungen möglich	Durchfahrt für Taxen in beide Richtungen möglich	Taxistandplatz ca. 12 Taxen	Durchfahrt für Taxen in beide Richtungen möglich
Darstellung in Anlage 2	Orange	Rot	Odeonsplatz: grün, Ludwigstraße: dunkelblau	Hellblau

Vor Beginn der Sanierung des Altstadttringtunnels wurde der aus der Ludwigstraße kommende motorisierte Individualverkehr (MIV) über den Odeonsplatz und die Brienner Straße auf den Altstadttring nach Süden geleitet. Eine Möglichkeit, über den Oskar-von-Miller-Ring in Richtung Karlsplatz/Stachus zu fahren, gab es nicht. Diese wurde im Zuge der Sanierung des Altstadttringtunnels geschaffen.

Um die verkehrlichen Möglichkeiten bewerten zu können, wurde im Jahr 2013 eine verkehrstechnische Untersuchung zu diesen Räumen erstellt. In den Jahren 2020 / 2021 wurde mit erweitertem Umgriff, neuen geltenden Rahmenbedingungen (u.a. neue Verkehrsbeziehungen durch Altstadttringtunnel) und genauerer Berechnungsmethode eine Fortschreibung des Gutachtens durchgeführt. Diese kommt zum Ergebnis, dass die Brienner Straße zwischen dem Amiraplatz und Odeonsplatz in beide Fahrtrichtungen für den Durchgangsverkehr entbehrlich ist. Die neue Erkenntnis eröffnet größere Spielräume für die Überlegungen zur Funktion der Brienner Straße, des Odeonsplatzes und der Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße. Beide Räume befinden sich in enger verkehrlicher Abhängigkeit zueinander.

Alle Straßenzüge gehören aus Sicht der Stadtgestaltung und aus historischer sowie denkmalpflegerischer Perspektive zu den wichtigsten Orten des Münchner Stadtzentrums. Die Achse Odeonsplatz / Ludwigstraße übertrifft dabei in ihrer Bedeutung die Brienner Straße und bildet einen Raum mit weit über München hinausgehender Bedeutung. In Gesprächen zwischen dem Mobilitätsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Baureferat, der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege wurde daher festgelegt, dass zuerst der Blick auf den Odeonsplatz / Ludwigstraße gerichtet werden soll, und davon die Funktion der Brienner Straße abgeleitet wird. Allen Überlegungen ist dabei der beschriebene Entfall des Durchgangsverkehrs über den Odeonsplatz und die Brienner Straße zugrunde gelegt.

Zudem wird vorgeschlagen, den Umgriff des Odeonsplatzes / Ludwigstraße so zu wählen, dass alle Platzflächen im Umgriff Odeonsplatz in den Gestaltungswettbewerb einbezogen sind. In Anlage 2 sind deshalb zusätzlich zu den beschriebenen Räumen der Platz vor der Feldherrnhalle (Residenz- und Theatinerstraße) in rosa und der westliche Odeonsplatz (Platzfläche um das Reiterstandbild) in hellgrün dargestellt.

3. Odeonsplatz, Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße

Der Odeonsplatz und die Ludwigstraße bilden im Anschluss an die Fußgängerzone die größte der königlichen Prachtstraßen in München. In den vergangenen Jahrhunderten wurde die Achse mehrfach umgestaltet. Zwischen Feldherrnhalle und Siegestor bildet die Ludwigstraße einen öffentlichen Raum, der die Anmutung eines langgestreckten Platzes hat. Der gesamte Straßenzug ist auf die Architektur der angrenzenden Fassaden ausgerichtet. Demgegenüber tritt die Gestaltung der Straßenoberfläche zurück und soll durch eine ruhige und geradlinige Führung die Aufmerksamkeit nicht von den Fassaden ablenken.

Nördlich an die Fußgängerzone am Platz vor der Feldherrnhalle (Theatiner- und Residenzstraße) schließt sich heute ein schmaler Zweirichtungsradweg mit Linksverkehr für den Radverkehr zwischen Brienner Straße und Hofgartenstraße an. Aufgrund der starken und sich kreuzenden Rad- und Fußverkehrsströme kommt es vermehrt zu Konfliktsituationen. Die Raumaufteilung im Bestand entspricht weder den Ansprüchen des Fuß- noch des Radverkehrs in der sehr hohen Nutzungsintensität.

Weiter nördlich öffnet sich der Raum. Am Rand der mittigen, breiten Fahrbahn befinden sich Taxistellplätze, die Bushaltestelle Odeonsplatz im Süden und die Bushaltestelle Von-der-Tann-Straße im Norden. Zusätzlich befindet sich auf der Ostseite des Odeonsplatzes eine Haltestelle für die Busse der Stadtrundfahrten und des Sightseeing-Busses.

Im Westen öffnet sich der Straßenraum zu einer Platzfläche, die das Reiterstandbild König Ludwig I. umschließt und der ursprüngliche Odeonsplatz ist. Die Fahrbahn ist hier abgepollert und die Zufahrt nur mit Sonderausweis des Innenministeriums frei. Die Gehwege können von allen Personen genutzt werden und sind im Gegensatz zur Fahrbahn nicht eingeschränkt.

Um möglichst große Gestaltungsmöglichkeiten beim Wettbewerb für den Odeonsplatz und die Ludwigstraße zu erreichen, sollen die Verkehrsflächen auf ein Minimum reduziert und die Flächen für eine Gestaltung im Wettbewerb maximiert werden. Durch die Verbindung für den Kfz-Verkehr über den Oskar-von-Miller-Ring entfällt die Hauptfunktion der Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße und den Odeonsplatz für den motorisierten Verkehr. Die verbleibenden zu betrachtenden Funktionen sind vor allem die Erschließung der angrenzenden Grundstücke für Anliegende, Ver- und Entsorgung und Blaulichtverkehr, die Anfahrt an den Taxistandplatz, sowie die Nutzung durch den Busverkehr mit Ziel Odeonsplatz als wichtigem Umsteigepunkt zwischen dem Busverkehr und 4 U-Bahn-Linien als auch für den Zielverkehr in Richtung Altstadt. Nach Vorgabe des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege soll zudem als Grundlage für den Wettbewerb eine möglichst geradlinige Führung der Verkehrsanlagen (Bordsteine, Radwege) vorgegeben werden. In gemeinsamer Entscheidung von Baureferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Mobilitätsreferat und Münchner Verkehrsgesellschaft wurde deshalb im Sinne einer städtebaulich und denkmalpflegerisch optimierten Lösung der Entfall der vorhandenen Wendemöglichkeit und Busendhaltestelle Odeonsplatz als Grundlage für den geplanten Gestaltungswettbewerb festgelegt.

3.1 Varianten

Der Beschluss des Stadtrats vom 29.09.2021 mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721 nennt als Zielvorgabe für einen Gestaltungswettbewerb die „Integration des Buslinienverkehrs der MVG unter der Vorgabe möglichst einer Bushaltestelle pro Richtung, ohne Endhaltestellen im Nördlichen Odeonsplatz und ohne separate Busspur in der Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße“ sowie eine „klimaangepasste Gestaltung mit Entsiege-

lung und Begrünung inkl. Bäumen“ und die „Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes“.

Um die Vielzahl der Anforderungen abzuwägen wurden 3 Varianten entwickelt.

3.1.1 Wendemöglichkeit für den Busverkehr, keine Endhaltestelle am Odeonsplatz (Variante 1)

In Variante 1 (siehe Anlage 3) bleiben die Fahrbahnflächen auf dem Odeonsplatz in ähnlicher Dimension wie im Bestand bestehen (Wendefläche für Busverkehr). Eine Haltestelle „Odeonsplatz“ bleibt auf beiden Straßenseiten bestehen, ein längeres Warten der Busse an der Haltestelle ist jedoch nicht möglich. Für die durchgehenden Linien sind Haltestellen in beide Richtungen auszubilden, ebenfalls bleibt eine Haltestelle für Sightseeingbusse erhalten. Nördlich anschließend am Odeonsplatz und in der Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße verbleiben je eine Fahrspur pro Richtung mit einer Gesamtbreite von 7 m. Am Knoten mit der Von-der-Tann-Straße weitet sich diese auf 10 m auf. Der Taxistandplatz verbleibt ortsnah.

Die bisher auf dem Odeonsplatz endende Linie müsste in dieser Variante zukünftig eine großräumige Blockwende über den Odeonsplatz, durch die Briener Straße und den Oskar-von-Miller-Ring vollziehen. Alternativ müsste die Anbindung des Odeonsplatzes komplett entfallen. Die Erreichbarkeit des Odeonsplatzes durch den Busverkehr verschlechtert sich dadurch. Die MVG geht von Mehrkosten im mittleren sechsstelligen Bereich jährlich für den Betrieb sowie bei einer Blockumfahrung von einer deutlichen Fahrgastverdrängung auf Grund der längeren Umstiegs- und Reisezeiten aus.

Die Vorgaben der Denkmalpflege und Stadtgestaltung für den Wettbewerb in der Ludwigstraße können durch den Erhalt der Wendeanlage nicht erfüllt werden.

3.1.2 Wendemöglichkeit für den Busverkehr, Endhaltestelle am Odeonsplatz (Variante 2)

In Variante 2 bleiben die Wendefläche und Dimension der Bushaltestelle auf dem Odeonsplatz ähnlich wie in der bisherigen Funktion bestehen (siehe Anlage 4). Auch der Taxistandplatz soll ortsnah auf dem Odeonsplatz verbleiben. Die für eine Umgestaltung verfügbaren Flächen werden in dieser Variante größer als im Bestand. Es verbleibt eine Fahrbahn pro Richtung mit einer gesamten Breite von ca. 7 m, diese weitet sich am Knoten mit der Von-der-Tann-Straße auf ca. 10 m auf.

Für die Linienführung der MVG und die Anbindung der Buslinien an die U-Bahn-Haltestelle ergeben sich keine Änderungen im Vergleich zur Bestandssituation. Mittels Verkehrsmodellierung wird für eine Angebotsausweitung mit Buslinienverkehr in der Briener Straße und entsprechender Haltestelleninfrastruktur am Odeonsplatz ein Fahrgastpotenzial von ca. 5.000 zusätzlichen Fahrgästen im Gesamtnetz prognostiziert.

Die Vorgaben der Denkmalpflege und Stadtgestaltung für den Wettbewerb in der Ludwigstraße können durch den Erhalt der Wendeanlage nicht erfüllt werden.

Wendeanlage an anderer Stelle

Um den Vorgaben einer geraden Linienführung gerecht zu werden, wurde auch die Verlegung der Wendeanlage in den nördlichen Teil des Odeonsplatzes geprüft. Auf Grund des Platzbedarfs der Wendefläche (an der breitesten Stelle ca. 30 m inkl. Radwegen) und der vorhandenen U-Bahn-Abgänge ist dies jedoch nicht möglich.

Zudem wurde auch eine Wendeanlage um das Reiterstandbild von König Ludwig I geprüft. Die Fahrbahnen auf dem Odeonsplatz (dunkelgrüne Fläche in Anlage 2) könnten

deutlich reduziert werden; eine Fahrbahn zur Brienner Straße müsste erhalten bleiben. An der Platzfläche liegen das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration sowie das Bayerische Staatsministerium der Finanzen. Die Verkehrsfläche ist mit Poller abgesperrt und nur mit Sonderausweis des Innenministeriums befahrbar. Eine Öffnung für den öffentlichen Verkehr ist aus Sicht der Staatsministerien und des Polizeipräsidiums München aus Sicherheitsgründen nicht vorstellbar.

3.1.3 Keine Wendemöglichkeit (Variante 3)

In Variante 3 wird durch Entfall einer Wendemöglichkeit für den Busverkehr – inkl. Entfall einer Wendemöglichkeit für jeglichen Kfz-Verkehr – eine städtebaulich und denkmalpflegerisch optimierte Lösung vorgeschlagen mit deutlichen Flächengewinnen zur Platzgestaltung. Insbesondere ist dadurch eine gerade Führung der Fahrbahnkante ohne „Ausbuchtung“ am Süden der Ludwigstraße / Odeonsplatz möglich (siehe Anlage 5). Zudem ergeben sich für Fußverkehr am hochfrequenten Süden der Ludwigstraße breite Geh- und Aufenthaltsräume und die Gestaltungspotenziale sind am größten.

Die Auswirkungen auf den Busverkehr sind dabei weitreichender als in anderen Varianten. Für die bisher auf dem Odeonsplatz endenden und wendenden Linien muss eine Alternative gefunden werden, um einen attraktiven, innenstadtnahen Busverkehr aufrechterhalten zu können. Dafür gibt es zwei Möglichkeiten:

Zum einen kann dies eine Verlängerung und Wende am Maximiliansplatz sein. Es kommt zu einer deutlichen Erhöhung der Busfrequenz in der Brienner Straße gegenüber Planungen mit Wendeschleife. So muss die Brienner Straße in beiden Richtungen vom Bus befahren werden; Einbahnösungen für den Busverkehr sind somit ausgeschlossen. Auch ist die Infrastruktur für eine Warteposition für Busse in der Nähe zu schaffen. Hierzu bietet sich die Parkbucht am Maximiliansplatz an. Es ist dort eine Warteposition für zwei Busse zu schaffen. Eine Erreichbarkeit des Odeonsplatzes für Busse aus der Maxvorstadt bleibt weiter bestehen. Diese Lösung führt zu betrieblichen Mehrkosten wegen Fahrzeugmehrbedarf. Die MVG rechnet mit jährlichen Mehrkosten im sechsstelligen Bereich für zwei zusätzliche Fahrzeuge und Fahrpersonal wegen des längeren Linienwegs und Fahrzeit für die Wende Maximiliansplatz. Zur Änderung der Linienführung ist die Übernahme der Kosten entsprechend im Leistungsprogramm zu klären.

Alternativ entfällt die Anbindung des Odeonsplatzes für dort endende Linien. Für die Linie 153 muss eine alternative Endstation mit Wendemöglichkeit gefunden werden – z.B. am Siegestor. Auch hier ist die Infrastruktur für Wartepositionen von Bussen (Länge 18 m) notwendig. Diese kann ausschließlich in der Parkbucht der Ludwigstraße südlich des Geschwister-Scholl- / Professor-Huber-Platzes erfolgen. Es werden sowohl für den Zielverkehr zum Odeonsplatz als auch für den Umsteigeverkehr Fahrgastverdrängung durch Wegfall der Anbindung des Odeonsplatzes erwartet. Es entstehen keine zusätzlichen Betriebskosten.

Die heutige Linie 100 kann in beiden Richtungen via Karolinenplatz – Brienner Straße umgeleitet werden, um trotz fehlender Wendemöglichkeit den Odeonsplatz im Wesentlichen aufwandsneutral weiter anbinden zu können. Der Zweirichtungsverkehr in der Brienner Straße ist dafür Voraussetzung.

Die Vorgaben der Denkmalpflege und Stadtgestaltung für den Wettbewerb in der Ludwigstraße können mit der Variante 3 erfüllt werden.

3.2 Beurteilung der Varianten und Fazit

Tabelle 2: Gegenüberstellung der Varianten Odeonsplatz, Ludwigstraße südlich Von-der-Tann-Straße

	Wendemöglichkeit Bus, keine Endhaltestelle (Variante 1)	Wendemöglichkeit Bus, Endhaltestelle (Variante 2)	Keine Wendemöglichkeit Bus (Variante 3)
Plan	Siehe Anlage 3	Siehe Anlage 4	Siehe Anlage 5
Konflikte zwischen Verkehrsarten	Auswirkungen Briener Straße: Durch Blockwende für manche Busse, Mehrfahrten in der Briener Straße, welche Potenzial für Konflikte mit hohem Radverkehr bieten.	Auswirkungen Briener Straße: Möglichst geringe in der Briener Straße verbleibende Verkehre. Dadurch im Vergleich zu anderen Varianten geringstes Konfliktpotenzial für Radverkehr.	Auswirkungen Briener Straße: Im Vergleich zu anderen Varianten mehr Verkehr in Briener Straße und dadurch höheres Konfliktpotenzial mit dem Radverkehr. Auswirkungen Odeonsplatz: Gefahr von regelwidrigem Wenden auf schmaler Fahrbahn.
Radverkehrsführung	Radwege gemäß Standard einer Radschnellverbindung am Odeonsplatz/Ludwigstraße	Radwege gemäß Standard einer Radschnellverbindung am Odeonsplatz/Ludwigstraße	Radwege gemäß Standard einer Radschnellverbindung am Odeonsplatz/Ludwigstraße
Leistungsfähigkeit MIV	Durchgangsverkehr durch Sperrung Briener Straße auf Oskar-von-Miller-Ring verlagert Deutliche Reduktion der Verkehrsmenge am Odeonsplatz	Durchgangsverkehr durch Sperrung Briener Straße auf Oskar-von-Miller-Ring verlagert Deutliche Reduktion der Verkehrsmenge am Odeonsplatz	Durchgangsverkehr durch Sperrung Briener Straße auf Oskar-von-Miller-Ring verlagert Deutliche Reduktion der Verkehrsmenge am Odeonsplatz
Betroffenheit ÖPNV	Blockwende für endende Linie nötig. Dadurch Fahrzeug- und Fahrgastverlust, sowie höhere Kosten durch Mehrfahrten. Alternativ Wegfall endender Linie. Dadurch schlechtere Erreichbarkeit Odeonsplatz und deutliche Fahrgastverluste.	Linienführung ohne große Einschränkungen. Zusätzliches Potenzial an Fahrgästen.	Blockwende für endende Linie und Linie mit Stichfahrt aus Ludwigstraße notwendig. Dadurch Fahrzeug- und Fahrgastverlust, sowie höhere Kosten durch Mehrfahrten. Alternativ Wegfall der Linien. Dadurch schlechtere Erreichbarkeit Odeonsplatz und starke Fahrgastverluste
Fußverkehr / Barrierefreiheit	Eingeschränkte Erreichbarkeit Odeonsplatz mit Busverkehr Breiten für Gehweg können deutlich verbreitert werden	Nähe Bus – Fußgängerzone gegeben Breiten für Gehweg können deutlich verbreitert werden	Eingeschränkte Erreichbarkeit Odeonsplatz mit Busverkehrs. Breiten für Gehweg können deutlich verbreitert werden, einschließlich des Südendes der Ludwigstraße/Odeonsplatz und der Flächen vor dem Hofgarten
Aufenthaltsqualität	Deutliche Reduktion der Verkehrsmenge Große Flächen für Aufwertung	Deutliche Reduktion der Verkehrsmenge Große Flächen für Aufwertung	Deutliche Reduktion der Verkehrsmenge Große Flächen für Aufwertung, v.a. vor Hofgarten

	Wendemöglichkeit Bus, keine Endhaltestelle (Variante 1)	Wendemöglichkeit Bus, Endhaltestelle (Variante 2)	Keine Wendemöglichkeit Bus (Variante 3)
Betroffenheit Taxi	Taxistand kann am südlichen Odeonsplatz verbleiben	Taxistand kann am südlichen Odeonsplatz verbleiben	Taxistand wird an nördlichen Odeonsplatz verlegt
Betroffenheit Brandschutz	Anforderung für Anleitung nicht erfüllt: im anschließenden Wettbewerb sind die Flächen so zu gestalten, dass in höchstens 9 m Entfernung zum Gebäude Aufstellfläche von 3,5 m befestigt freigehalten werden (z.B. Radweg)	Anforderung für Anleitung nicht erfüllt: im anschließenden Wettbewerb sind die Flächen so zu gestalten, dass in höchstens 9 m Entfernung zum Gebäude Aufstellfläche von 3,5 m befestigt freigehalten werden (z.B. Radweg)	Anforderung für Anleitung nicht erfüllt: im anschließenden Wettbewerb sind die Flächen so zu gestalten, dass in höchstens 9 m Entfernung zum Gebäude Aufstellfläche von 3,5 m befestigt freigehalten werden (z.B. Radweg)
Spielräume Gestaltung und Potenziale Entsiegelung und Begrünung	Deutliche Flächengewinne für eine Umgestaltung zugunsten Zielen des Wettbewerbs. Denkmalpflegerische und stadtgestalterische Ziele des Wettbewerbs können nicht erreicht werden.	Deutliche Flächengewinne für eine Umgestaltung zugunsten Zielen des Wettbewerbs. Denkmalpflegerische und stadtgestalterische Ziele des Wettbewerbs können nicht erreicht werden.	Deutliche Flächengewinne für eine Umgestaltung zugunsten Zielen des Wettbewerbs. Größte zusammenhängende Flächen. Denkmalpflegerische und stadtgestalterische Ziele des Wettbewerbs können erreicht werden.

Aus rein verkehrlicher Sicht überwiegen die Vorteile für den Busverkehr und die deutlichste Reduktion des Verkehrs in der Brienner Straße, wie sie in der Variante mit Wendemöglichkeit und Busendhaltestelle (Variante 2) dargestellt werden.

Die geführten Abstimmungsgespräche mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege haben jedoch ergeben, dass bei dieser Variante keine denkmalpflegerische Zustimmung gegeben sein wird. In gemeinsamer Entscheidung zwischen Baureferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Mobilitätsreferat und Münchner Verkehrsgesellschaft wurde deshalb **im Sinne einer städtebaulich und denkmalpflegerisch optimierten Lösung der Entfall der vorhandenen Wendemöglichkeit und Busendhaltestelle Odeonsplatz (Variante 3) als Grundlage für den geplanten Gestaltungswettbewerb befürwortet. Variante 3 stellt daher die Vorzugsvariante dar.**

Wie in Kapitel 3.1.3 dargestellt, gibt es zwei Varianten zur neuen Position der Endhaltestellen: am Maximiliansplatz und in der Ludwigstraße südlich des Geschwister-Scholl-/Professor-Huber-Platzes. Für die weitere Planung und den Gestaltungswettbewerb sind beide Positionen freizuhalten, um eine Weiterentwicklung des Netzes abhängig von den bis zu einer Umgestaltung gültigen wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen zu ermöglichen. Die Entscheidung über die angepasste Linienführung wird im Zuge der Neuorganisation des Busliniennetzes, wenn die Maßnahme umgesetzt wird, getroffen. Zusätzlich zur Bereitstellung der neuen Endhaltestelle mit Wende am Maximiliansplatz ist die Sicherstellung des Zweirichtungsverkehrs für den ÖPNV in der Brienner Straße essenziell, um die Linien 100 und 153, den Nachtlinienverkehr sowie zukünftige Netzentwicklungen trotz reduzierter Infrastruktur am Odeonsplatz weiterhin betreiben zu können.

Als Anforderung bezüglich des Fußverkehrs kann festgelegt werden, dass die Breiten an bestehenden Engstellen, wie beispielsweise im Bereich der Freischankflächen der an den Odeonsplatz angrenzenden Gastronomie am oder im Bereich von U-Bahnabgängen die Mindestmaße von 3 m eingehalten werden sollten. Die Fußverkehrsverbindung aus der Fußgängerzone über den Odeonsplatz und das Reiterstandbild Richtung Pinakotheken als Alternative zur Verbindung über den Wittelsbacherplatz sowie aus der Fußgängerzone

in die Ludwigstraße Richtung Universität und Siegestor ist zu stärken. Auch sind in der weiteren Planung frühzeitig Maßnahmen zur Barrierefreiheit, insbesondere, wenn Mischnutzung von Flächen vorhanden ist, mitzudenken.

Als Anforderung bezüglich des Radverkehrs kann festgelegt werden, dass die Breiten entsprechend den Anforderungen einer Radschnellverbindung ausgestaltet werden sollte. Dies bedeutet grundsätzlich 3 m Breite zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn von 1 m.

Der Kfz-Durchgangsverkehr wird über den Oskar-von-Miller-Ring geleitet. Anlieger-, Ver- und Entsorgung, Linienverkehr, Taxen und Blaulichtverkehr wird weiter ermöglicht. Durch die Verringerung der Fahrbahnen auf eine Fahrbahn je Richtung erhöht sich der Abstand zwischen Fahrbahn und Gebäude über das für eine Anleiterung akzeptable Maß. Im Rahmen des Gestaltungswettbewerbs und der weiteren Planung ist deshalb notwendig, dass Flächen für die Sicherstellung des zweiten Rettungswegs der Gebäude am Odeonsplatz über die Drehleiter vorgehalten werden. Dies können z.B. die Radwege sein, die in ihrer Breite und Lage allerdings nicht ausreichen. Daher sind zusätzlich Flächen freizuhalten, um den zweiten Rettungsweg sicherzustellen (in der Anlage 4 gestreift dargestellt). Dabei dürfen bauliche Trennungen maximal 8 cm hoch sein. Bei der Befestigung muss das Befahren mit Fahrzeugen von 16t Gesamtgewicht mit einer Achslast von 10t sowie der Anpressdruck der Abstützung (z.B. bei integrierten Grünstreifen) des Drehleiterfahrzeuges beachtet werden. Bestehende Taxiverkehre und bestehende Haltestellen der Sightseeing- und Stadtrundfahrt-Busunternehmen sollen gemäß Anlage 4 berücksichtigt werden.

Als Anforderung bezüglich der Parkmöglichkeiten kann festgelegt werden, dass an dieser prominenten Stelle grundsätzlich keine Kfz-Parkplätze nötig sind. Die bestehenden 12 Parkplätze für Taxen sind zu berücksichtigen und an gut sichtbarer, leicht erreichbarer Stelle zu positionieren, in direkter Nähe zu den U-Bahnabgängen und zur Fußgängerzone. Der Parkplatz für Motorräder mit 15 Stellmöglichkeiten ist an geeigneter Stelle zu berücksichtigen. Die Polizei weist darauf hin, dass bei einem fehlenden Abstellplatz für motorisierte Zweiräder damit zu rechnen ist, dass Motorräder verstärkt verbotswidrig gegenüber vor den Staatsministerien abgestellt werden. Zur Beseitigung dieser beschwerdeträchtigen Sicherheitsstörungen müssten immer wieder polizeiliche Maßnahmen ergriffen werden. Behindertenstellplätze sind an ähnlicher Stelle wie bisher vorzusehen. Radabstellanlagen, Bikesharing-Anlagen und geteilte Abstellflächen für Mikromobilität (40 m² am Beginn der Fußgängerzone und 20 m² auf der Westseite der Ludwigstraße auf Höhe der Galeriestraße) sind in Nähe zu den U-Bahnabgängen und Bushaltestellen zu errichten. Für die vorhandenen Unternehmen ist eine bauliche Lieferzone auf der Ostseite des Odeonsplatzes südlich der Galeriestraße vorzusehen (Länge 15 m).

Funktionen am Odeonsplatz um das Reiterstandbild König Ludwig I.

Eine Änderung der verkehrlichen Anforderungen an die Platzfläche des westlichen Odeonsplatzes um das Reiterstandbild „König Ludwig I.“ wurde geprüft und verworfen. Die Anforderungen bleiben also wie im Bestand bestehen:

- Die Verkehrsfläche ist mit Poller abgesperrt und nur mit Sonderausweis des Innenministeriums befahrbar. Sie soll in ihrer Lage und Größe erhalten bleiben.
- Die vorhandenen ca. 30 Parkplätze sollen erhalten bleiben.
- Ebenso die ca. 80 Fahrradabstellplätze.

Ausblick auf Umsetzungszeitpunkt und Prüfung einer Markierungslösung

Nach Vorliegen dieser Beschlussfassung wird das Baureferat einen Gestaltungswettbewerb für den Odeonsplatz und die südliche Ludwigstraße durchführen. Aufbauend auf

dessen Ergebnissen wird die Entwurfsplanung und Umgestaltung der Räume durchgeführt.

Die Stadtwerke München haben angekündigt, dass eine Modernisierung des U-Bahnhofs Odeonsplatz geplant ist. Diese soll vrs. bis 2034 stattfinden und wird Eingriffe von der Oberfläche des Odeonsplatzes aus beinhalten. Der Umbau des Odeonsplatzes ist in Abstimmung mit diesen Modernisierungsarbeiten zu terminieren.

4. Brienner Straße

Die Brienner Straße verbindet als Bestandteil des ehemaligen Fürstenwegs von der Residenz zum Schloss Nymphenburg in einer Achse den Odeonsplatz (Feldherrnhalle, Residenz, Hofgarten), den Karolinenplatz, den Königsplatz (Glyptothek, Antikensammlung, Propyläen, NS-Dokumentationszentrum) und den Stiglmaierplatz. Sie diente in Teilen zudem als örtliche Grünverbindung zwischen dem Platz der Opfer des Nationalsozialismus und dem Hofgarten. Im Bestand erfüllt die komplett versiegelte Straße diese Funktion nicht, durch eine Umgestaltung könnte die Funktion teilweise wieder aktiviert werden.

In der Brienner Straße zwischen Amiraplatz und Ludwigstraße ist seit September 2019 eine unechte Einbahnstraße mit deutlich markierter und beschilderter Einfahrtssperre für den MIV in Fahrtrichtung Osten (mit Zusatz „Linienverkehr, Taxen und Radverkehr frei“) und beidseitigen Schutzstreifen eingerichtet. Die bestehenden Regelungen werden teilweise missachtet, so dass zusätzlich zum erlaubten Verkehr weitere Verkehre hinzukommen. Der regelwidrige Verkehr konnte auch durch Kontrollmaßnahmen durch die Polizei nicht nachhaltig unterbunden werden; ist aber nach der erwartbaren schwierigen Anfangsphase in den letzten Jahren zurückgegangen.

Aufgrund des im vorherigen Kapitel beschriebenen Entfalls der Wendeschleife am Odeonsplatz werden von MOR und MVG auch tagsüber Buslinien in beiden Richtungen in der Brienner Straße als notwendig erachtet. Die MVG geht langfristig von bis zu vier zusätzlichen Tageslinien in der Brienner Straße jeweils im 10-Minuten-Takt aus. Der Nachtlinienverkehr soll weiter bestehen bleiben, zudem kann nach Bedarf die Befahrung mit temporären Schienenersatzverkehren notwendig sein. Je nach Umsetzung könnte perspektivisch auch ein Linienverkehr zur Feinerschließung der Altstadt die Brienner Straße befahren. Hierzu gibt es aktuell allerdings noch keine konkreten Planungen.

Wegen der Lage in der Altstadt, zum zentralen Odeonsplatz und der Fußgängerzone sowie der Vielzahl an angrenzenden Geschäften hat die Brienner Straße ein hohes Fußverkehrsaufkommen. Besonders an den Engstellen (Zugang U-Bahn, Abschnitt östlich Amiraplatz) soll der Gehweg daher nicht verschmälert werden. Eine Verlegung der U-Bahn-Abgänge wurde dabei nicht geprüft.

Aufgrund der Rahmenbedingungen sind für eine Entscheidung der künftigen Verkehrsführung die Anforderungen des Radverkehrs (Altstadtradrings, Radschnellweg) und des Busverkehrs, der Erschließung der anliegenden Grundstücke (Anlieferung, Müllentsorgung, Zweiter Rettungsweg, Zufahrt zu Innenhöfen) und des Kreuzviertels maßgeblich.

4.1 Brienner Straße zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz

Aufgrund der geringeren Raumverfügbarkeit des Abschnitts zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz definiert dieser Abschnitt die verkehrliche Durchfahrtsmöglichkeit der gesamten Strecke. Um den eingangs genannten Anforderungen gerecht zu werden, wurden ausgehend von den Vorgaben einer Radschnellverbindung und des Altstadtradrings iterativ Neuverteilung von Funktionen und Flächen geprüft, bei mangelnder Umsetzbarkeit verworfen und verfeinert. Ziel war dabei stets, einen Ausgleich für die unterschiedlichen Anforderungen zu finden. Aufgrund der Überlegungen im vorherigen Kapitel ist von einer Befahrbarkeit des Abschnitts für Bus- und Anliegerverkehr auszugehen.

Komplettsperre der Brienner Straße zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz zugunsten des Radverkehrs

Die vorhandene Fahrbahn zwischen den Bordsteinen hat eine Breite von rund 8 Metern. Bauliche Radwege, die den Forderungen des Altstadtradrings oder einer

Radschnellverbindung entsprechen, bedeuten damit eine vollständige Sperre der Brienner Straße für jeglichen anderen Verkehr. Eine Erschließung der angrenzenden Grundstücke über die Brienner Straße (auch für Rettungskräfte) wäre damit nicht mehr möglich, weswegen die Variante nicht mit dem Straßenrecht vereinbar ist und nicht weiter untersucht wurde.

Einbahnstraße zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz

Bei einer Fahrspur für den Kfz-Verkehr verbliebe für den Radverkehr eine Breite von 4,50 m (inkl. Sicherheitsstreifen).

Die Gefahr des verbotswidrigen Befahrens der gesperrten Straße ist bei einer baulichen Lösung wie der Einbahnstraße am geringsten. Durch die bauliche Trennung wäre eine Übertretung faktisch ausgeschlossen. Das Polizeipräsidium weist darauf hin, dass dadurch eine eindeutige Situation zur Durchsetzung geschaffen würde.

Beidseitige Einrichtungsradwege sind bei dieser Breite nicht möglich, denn pro Richtung verblieben dann ca. 1,75 m plus 0,5 m Sicherheitsstreifen. Diese Breiten würden in keins-ter Weise den Vorgaben eines Radschnellweges oder des Altstadtadrlings entsprechen, auch das deutlich geringere ERA-Regelmaß könnte nicht realisiert werden.

Ein Zweirichtungsradweg (Breite 4,00 m plus 0,50 m Sicherheitsstreifen) würde in die Straßenbreite passen. Dabei entstünden jedoch insbesondere im Anschluss an die westlich anschließenden Radverkehrsanlagen Probleme, da in einer Fahrtrichtung ein Queren der Fahrbahn für den Radverkehr nötig ist, und dieses am Amiraplatz und vor allem am Platz der Opfer des Nationalsozialismus nicht nachvollziehbar und sicher abgewickelt werden kann.

Aus ÖPNV-Sicht würde eine Einbahnstraße eine Verschlechterung zur Bestandssituation mit Busverkehr in beide Richtungen in der Brienner Straße bedeuten. Es wäre eine abweichende Linienführung notwendig. Aufgrund der beschriebenen Vorzugsvariante mit Entfall der Wendeanlagen am Odeonsplatz bedeutet das, dass der Odeonsplatz für Busse nur noch aus einer Richtung anfahrbar wäre. Eine Einbahnstraße ist somit nicht kompatibel mit der geplanten Verkehrsfunktion des Odeonsplatzes.

Aus obigen Gründen wurde eine Einbahnstraße nicht weiter untersucht.

Sondersignalwechselschaltung

Zusätzlich wurde eine besondere Signalisierung des betroffenen Bereichs mit „Sondersignalwechselschaltung“ geprüft. Statt einer dauerhaften Einbahnstraße würde hierbei der Verkehr nach Anforderung in die eine oder andere Richtung freigegeben. Bei solch einer Schaltung müssten vor den jeweiligen Einfahrtsbereichen Aufstellflächen für den wartenden Fahrzeuge geschaffen werden – einschließlich solcher Flächen auf dem Odeonsplatz. Zudem wird es für den Buslinienverkehr zu erheblichen Fahrzeitverlusten kommen, wenn entgegenkommende Fahrzeuge zunächst passieren müssen (es wird im Durchschnitt von ca. 2 Minuten Wartezeit ausgegangen). Ungelöst wäre dabei auch, wie Lieferverkehr und Anwohner berücksichtigt werden, die sich ausfahrend aus den Grundstücken auf der verbleibenden Fahrspur zufällig einordnen, und die von der Signalisierung nicht erfasst werden. Dadurch kann es dazu kommen, dass Linienbusse durch einen entgegenkommen- den Anlieger festgesetzt werden – gefährliche Rangiermanöver und deutlichere Ver-spätungen könnten die Folge sein.

Deswegen wurde auch eine Sondersignalwechselschaltung nicht weiter untersucht.

Gemeinsame Führung Bus- und Radverkehr, Sperre für den Kfz-Verkehr

Um den Anforderungen des Radverkehrs, des ÖPNVs und der Gestaltung des Odeonsplatzes bestmöglich gerecht zu werden, verbleibt der Vorschlag einer gemeinsamen Führung der berechtigten Verkehre, bei gleichzeitiger Sperre für den Durchgangsverkehr:

Durch Umsetzung der Linksabbiegemöglichkeit am Westportal des Altstadttringtunnels wurde eine Möglichkeit im Hauptverkehrsstraßennetz geschaffen, von der Ludwigstraße auf den Altstadttring Richtung Karlsplatz/Stachus zu fahren. Nach den Ergebnissen der aktualisierten verkehrstechnischen Untersuchung im Rahmen der Sanierung des Altstadttringtunnels wird die Brienner Straße nicht mehr für den Durchgangsverkehr benötigt; die Funktion einer Hauptstraße, die die Brienner Straße faktisch hatte, ist nicht mehr vorhanden. Es ergibt sich die Möglichkeit, die Brienner Straße östlich des Amiraplatzes für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu sperren. Lediglich die nicht verlagerbaren Erschließungsverkehre der Anwohnenden, Anlieger, Lieferverkehre, Müllfahrzeuge, Rettungskräfte und die Linienbusse verbleiben in der Brienner Straße östlich des Amiraplatzes. Damit können sowohl die Belange des Radverkehrs, des Busverkehrs als auch des Erschließungsverkehrs berücksichtigt werden.

Eine Herausforderung dabei ist die weiterhin bestehende Gefahr, dass die Verkehrsregelung von unberechtigten Verkehrsteilnehmer*innen missachtet wird.

Es wurde deshalb geprüft, ob versenkbare Poller oder eine Schranke möglich sind, um unberechtigten Verkehr auszusperren. Im Bereich zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz befindet sich das U-Bahnbauwerk der Haltestelle „Odeonsplatz“ (U4/U5). Aufgrund der geringen Überdeckung ist damit der Einsatz von Pollern baulich nicht realisierbar. Absenkbare Poller oder eine Schranke bedeuten in Bau, Betrieb und Unterhalt einen großen Aufwand, da sie komplexe Anlagen sind, da sie aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens des Busverkehrs häufige Öffnen- und Schließvorgänge haben und da sich auch die Verwaltung der Zufahrtsberechtigungen aufwendig gestaltet. Aus diesen technischen Gründen scheiden absenkbare Poller und Schranken aus.

Bei allen Überlegungen können die Vorgaben einer Radschnellverbindung nicht vollständig übernommen werden. Im weitere ist deshalb zu prüfen, ob die Brienner Straße Teil der Radschnellverbindung bleiben kann.

Der Kfz-Verkehr soll in den Anschlussbereichen - im westlichen angrenzenden Abschnitt der Brienner Straße und in der Ludwigstraße - bereits deutlich reduziert werden, so dass die Gelegenheit einer illegalen Einfahrt reduziert wird.

4.2 Brienner Straße westlich des Amiraplatzes

Maßgeblich in diesem Abschnitt sind neben den Flächenverteilungen in der Brienner Straße die Auswirkungen auf das Erschließungssystem im Kreuzviertel. Um den eingangs genannten Anforderungen gerecht zu werden, wurden ausgehend von den Vorgaben einer Radschnellverbindung und des Altstadttradrings iterativ Neuverteilung von Funktionen und Flächen geprüft, bei mangelnder Umsetzbarkeit verworfen und verfeinert. Ziel war dabei stets, einen Ausgleich für die unterschiedlichen Anforderungen zu finden.

Aufgrund der Überlegungen im vorherigen Kapitel ist bei allen Varianten von einer Befahrbarkeit des Abschnitts zumindest für Bus- und Anliegerverkehr auszugehen.

Es wurde insbesondere geprüft, ob bauliche Radwege gemäß den Anforderungen des Radschritts in der Brienner Straße zwischen Altstadttring und Amiraplatz räumlich möglich sind. Da zwingend eine Fahrbahn in diesem Abschnitt in beiden Fahrtrichtungen für Busverkehr und MIV erhalten bleiben muss, wären hierfür deutliche Eingriffe in die Gehbahnen inkl. Freischankfläche südlich der Fahrbahn notwendig. Dies widerspricht den

Vorgaben und Zielen für den Fußverkehr, der Aufenthaltsqualität und der Entsiegelung. Daher wird keine Möglichkeit der Umsetzung für beidseitige, bauliche Radwege gesehen.

4.2.1 Fahrtrichtung für allgemeinen Kfz-Verkehr nach Westen (Variante 1)

In dieser Variante wird eine Ausfahrt für den Kfz-Verkehr aus dem Kreuzviertel ermöglicht (Raumaufteilung siehe Anlage 6, Verkehrskonzept siehe Anlage 7). Im westlichen Abschnitt ist für den allgemeinen Kfz-Verkehr eine Einbahnstraße Richtung Westen angedacht. Eine Zufahrtssperre zur Briener Straße am Platz der Opfer des Nationalsozialismus kann nur durch eine Anpassung der Beschilderung und Signalisierung im Kreuzungsbereich (Entfall der zuführenden Richtungsfahrspuren mit beschilderten Ausnahmen für Rad, Bus, Taxen, Anlieger) erfolgen. Baulich muss eine Befahrbarkeit der Briener Straße von Westen ausschließlich für Bus- und Radverkehr sichergestellt sein.

Auswirkung auf das Verkehrskonzept Kreuzviertel

Bei Einrichtung einer Einbahnstraße zum Altstadttring ist eine Zufahrt in das Kreuzviertel durch die Briener Straße nicht mehr möglich.

Das würde bedeuten, dass jeglicher zufließender Kfz-Verkehr zum Amiraplatz nicht auf kürzestem Wege über die Briener Straße fahren kann. Auch die Zufahrt der Salvatorgarage könnte nicht mehr über die Briener Straße führen. Deshalb müsste die Einbahnrichtung der Jungfernturmstraße gedreht werden, um eine Zufahrt in das Viertel und zur Parkgarage zu ermöglichen. Zudem ist, um das Kreuzviertel von den Zu- und Ausfahrtsverkehren der Salvatorgarage zu entlasten, eine Öffnung der Einbahnstraße Jungfernturmstraße zwischen der Salvatorgarage und dem Salvatorplatz sowie die Ertüchtigung der Ausfahrt aus der Jungfernturmstraße notwendig. In Gesprächen wurde seitens des Betreibers der Salvatorgarage Zustimmung zur Drehung der Einbahnrichtung signalisiert, wenn die obigen Punkte erfüllt sind und die Schleppkurve zur Einfahrt in die Parkgarage baulich gesichert wird.

Als Konsequenz wird der Amiraplatz (südlich der Kreuzung) baulich eine Einbahnstraße mit Fahrtrichtung nach Norden. Der Knoten am Amiraplatz kann zugunsten eines Vorrangs für den Radverkehr in der Briener Straße gestaltet werden (z.B. baulich oder mit Beschilderung als Vorfahrtsstraße). Der von Süden kommende Kfz-Verkehr muss dann warten, bis eine Lücke im Verkehr in der Briener Straße auftritt. Um den ausfließenden Verkehr zu vereinfachen, kann die Fußgängerschutzanlage auf die Ostseite des Knotens verlegt werden.

Perspektivisch könnte der Salvatorplatz nördlich der Salvatorstraße ebenfalls als Einbahnstraße nach Norden ausgebildet werden.

Lieferzone

In der Briener Straße westlich des Amiraplatzes befindet sich vor den Gebäuden auf der Nordseite eine Lieferzone. Diese soll erhalten bleiben, um Lieferverkehr für die angrenzenden Gebäude weiter zu gewährleisten und ein Verparken von Radinfrastruktur oder Gehwegen zu vermeiden.

Eine Lage der Lieferzone auf der Südseite hätte zur Folge, dass alle Liefervorgänge die Straße queren müssten. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Lieferzone kaum genutzt wird und Fahrzeuge stattdessen illegal auf der Nordseite halten.

Bei Einrichtung eines baulichen Radwegs hätte eine Lage der Lieferzone auf der Nordseite der Briener Straße vor diesem Radweg zur Folge, dass dieser deutlich verschwenkt werden muss. Dies führt zu einer stadtgestalterisch und fahrdynamisch unerwünschten

Linienführung der Verkehrsanlagen sowie dazu, dass der Radverkehr an der Kreuzung mit dem Altstadttring nicht vor den Kfz stehen kann.

Eine Lage der Lieferzone auf der Nordseite der Brienner Straße hinter einem baulichen Radweg hat zur Folge, dass die Infrastruktur für Radverkehr an dieser Stelle auf Fahrbahnniveau geführt werden muss und kein baulicher Radweg möglich ist. Eine Radinfrastruktur als reine Markierungslösung ist aufgrund der geringen Verkehrsmenge vrs. nicht anordbar. Zudem wird sie bei Ein- und Ausfahrtvorgängen von Lieferfahrzeugen gequert.

Aufgrund der vrs. geringen Verkehrszahlen – lediglich der Erschließungsverkehr in das Kreuzviertel, der Anliegerverkehr der Brienner Straße und der Bus- und Taxiverkehr verbleiben in der Brienner Straße – wird empfohlen, keinen baulichen Radweg weiterzuverfolgen, stattdessen die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr den weiteren Planungen zugrunde zu legen. Dadurch entfallen die Konflikte mit dem Radverkehr bei einer Lieferzone auf der Nordseite und es entstehen weitere Flächen für den Fußverkehr sowie eine stadtgestalterisch angenehmere Linienführung.

4.2.2 Fahrtrichtung für allgemeinen Kfz-Verkehr nach Osten (Variante 2)

In dieser Variante wird eine Einfahrt in das Kreuzviertel ermöglicht (Raumaufteilung siehe Anlage 8, Verkehrskonzept siehe Anlage 9). Im westlichen Abschnitt ist für den allgemeinen Kfz-Verkehr eine Einbahnstraße Richtung Osten angedacht. Richtung Westen ist eine gemeinsame Führung des Rad- und Busverkehrs auf einer Fahrbahn angedacht. Somit können sowohl Bus- als auch Radverkehr die Brienner Straße in beiden Richtungen durchgängig befahren. Die Sperre für den Kfz-Verkehr wird dadurch erreicht, dass als weitere Maßnahme der Amiraplatz (südlich der Kreuzung) baulich als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung nach Süden umgestaltet wird. Eine Zufahrt zur Brienner Straße ist also nicht möglich. Die Brienner Straße westlich des Amiraplatzes kann dadurch weder von Süden noch von Osten legal erreicht werden, so dass eine faktische Sperrung der Straße auftritt.

Auswirkung auf das Verkehrskonzept Kreuzviertel

Bei Einrichtung einer Einbahnstraße in das Kreuzviertel ist eine Ausfahrt aus dem Kreuzviertel über den Amiraplatz und die Brienner Straße nicht mehr möglich. Weitere Maßnahmen im Kreuzviertel sind nicht notwendig. Weitere Maßnahmen zur Entlastung des Kreuzviertels von aus der Salvator-Garage ein- und ausfahrendem Verkehr (Einbahnstraße Salvatorplatz nördlich Salvatorstraße nach Norden und Aufweitung Jungfernturmstraße am Maximiliansplatz) können in eigenen Maßnahmen umgesetzt werden.

Durch die Maßnahmen wird der Knoten am Platz der Opfer des Nationalsozialismus vereinfacht, da der ausfahrende Kfz-Verkehr aus der östlichen Brienner Straße nicht mehr berücksichtigt werden muss. Es ist jedoch der Busverkehr zu berücksichtigen, so dass die Änderungen z.B. in der Signalisierung gering sind.

Baulicher Radweg

Um die Infrastrukturanforderungen des Altstadttrings zu erfüllen, ist für den Radverkehr in Richtung Osten ein baulicher Radweg geprüft worden. Aufgrund der geringen verbleibenden Verkehrsmenge wäre dieser Radweg vrs. nicht benutzungspflichtig. Am Amiraplatz bestünde dabei der grundsätzliche Konflikt zwischen geradeausfahrendem Radverkehr auf dem Radweg Richtung Odeonsplatz und rechtsabbiegender Kfz-Verkehr Richtung Kreuzviertel. Aufgrund der vrs. geringen Verkehrszahlen – lediglich der Erschließungsverkehr in das Kreuzviertel, der Anliegerverkehr der Brienner Straße und der Bus- und Taxiverkehr verbleiben in der Brienner Straße – wurde in Anlage 8 auf den baulichen Radweg verzichtet. Die Kreuzungssituation verbessert sich dann und es entstehen weitere

Flächen für den Fußverkehr sowie eine stadtgestalterisch angenehmere Linienführung.

4.3 Beurteilung der Varianten und Fazit

Tabelle 3: Gegenüberstellung der Varianten 1 und 2 Brienner Straße

	Fahrtrichtung für allgemeinen Kfz-Verkehr nach Westen (Variante 1)	Fahrtrichtung für allgemeinen Kfz-Verkehr nach Osten (Variante 2)
Anlagen	Raumaufteilung Anlage 6, Verkehrskonzept Anlage 7	Raumaufteilung Anlage 8, Verkehrskonzept Anlage 9
Konflikte zwischen Verkehrsarten	Kein Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kfz und Rad am Amiraplatz gemeinsame Führung von Radverkehr und Busverkehr mit restlichen Kfz-Verkehren	Kein Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kfz und Rad am Amiraplatz Zusammenführung Rad / motorisierter Verkehr von West nach Ost im Kreuzungsbereich gemeinsame Führung von Radverkehr und Busverkehr mit restlichen Kfz-Verkehren
Radverkehrsführung	gemeinsame Führung mit Kfz-/Busverkehr -> Widerspruch zu Hinweisen zu Radschnellverbindungen	gemeinsame Führung mit Kfz-/Busverkehr -> Widerspruch zu Hinweisen zu Radschnellverbindungen
Leistungsfähigkeit MIV	Verlagerung Durchfahrtsverkehr in Oskar-von-Miller-Ring möglich Anliegerverkehr möglich; Ausfahrt Kreuzviertel nur nach Westen; keine Zufahrt -> dafür Anpassungen in Jungfernturmstraße und im Verkehrskonzept Kreuzviertel notwendig motorisierter Verkehr von Ost nach West fährt auf Linksabbiegespur des Gegenverkehrs zu Reduktion der motorisierten Verkehrsmenge in der Brienner Straße	Verlagerung Durchfahrtsverkehr in Oskar-von-Miller-Ring möglich Anliegerverkehr möglich; Zufahrt Kreuzviertel nur aus Westen; keine Ausfahrt; ggf. bauliche Anpassungen in Jungfernturmstraße notwendig Reduktion der motorisierten Verkehrsmenge in der Brienner Straße
Ruhender Verkehr	Lieferzonen können in der Brienner Straße eingerichtet werden Entfall der sonstigen Parkmöglichkeiten	Lieferzonen können in der Brienner Straße eingerichtet werden Entfall der sonstigen Parkmöglichkeiten
Betroffenheit ÖPNV	Busverkehr in beide Richtungen durchgehend möglich Fahrtrichtung West: gemeinsame Führung mit MIV Fahrtrichtung Ost: keine Störung durch MIV, Führung gemeinsam mit Radverkehr östlich Amiraplatz: Führung gemeinsam mit Radverkehr	Busverkehr in beide Richtungen durchgehend möglich Fahrtrichtung West: keine Störung durch MIV, Führung gemeinsam mit Radverkehr Fahrtrichtung Ost: ggf. Rückstau wegen Wartepflicht von rechtsabbiegenden Kfz am Amiraplatz ggü. Fußverkehr östlich Amiraplatz: Führung gemeinsam mit Radverkehr
Fußverkehr / Barrierefreiheit	Kaum/Geringe Eingriffe in Gehwegflächen v.a. an Querung am Amiraplatz taktiles Leitsystem an allen signalgesteuerten Querungen	Kaum/Geringe Eingriffe in Gehwegflächen v.a. an Querung am Amiraplatz taktiles Leitsystem an allen signalgesteuerten Querungen
Aufenthaltsqualität	Reduktion der motorisierten Verkehrsmenge Geringe Flächenpotenziale für Aufwertung und Begrünung	Reduktion der motorisierten Verkehrsmenge Geringe Flächenpotenziale für Aufwertung und Begrünung
Betroffenheit Taxi	Taxiverkehr je nach Regelung möglich	Taxiverkehr je nach Regelung möglich

	Fahrtrichtung für allgemeinen Kfz-Verkehr nach Westen (Variante 1)	Fahrtrichtung für allgemeinen Kfz-Verkehr nach Osten (Variante 2)
Betroffenheit Brandschutz	Keine Betroffenheit Ausrückrouten	Keine Betroffenheit Ausrückrouten
Spielräume Gestaltung und Potenzial Entsiegelung und Begrünung	deutlich größere Nebenflächen südlich der Fahrbahn optisch gerade Linienführung	deutlich größere Nebenflächen südlich der Fahrbahn optisch gerade Linienführung

Beide Varianten unterscheiden sich nur in wenigen Punkten. In der Abwägung der dargestellten Punkte zu den Varianten wird aufgrund der geringeren Notwendigkeit an Begleitmaßnahmen und der dadurch einfacheren Umsetzbarkeit **die Variante 2 ohne getrennte Radverkehrsführung bei Einfahrt in das Kreuzviertel (Kfz-Verkehr nach Osten) als Grundlage für die weitere Planung empfohlen.**

Die Stadtverwaltung hat geprüft, auf welcher straßen- oder straßenverkehrsrechtlichen Regelung die Sperre für den Verkehr mit Ausnahmen für Radverkehr, Bus und Anlieger möglich ist:

Da die geplante Beschränkung des Verkehrs eine dauerhafte Änderung der Straßenfunktion bedeutet, wird vorgeschlagen, die Brienner Straße zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz in ihrer Widmung so anzupassen, dass die Funktion auf die Benutzungsarten Radverkehr, ÖPNV (inkl. Taxi) und der Erschließung der angrenzenden Grundstücke beschränkt ist. Gemäß den Ausführungen zum Odeonsplatz im vorherigen Kapitel soll diese Widmungsänderung auf den Abschnitt des Odeonsplatzes südlich der Galeriestraße ausgedehnt werden, da die Abschnitte verkehrsfunktional eine Einheit bilden. Die Funktion des Odeonsplatzes und der Brienner Straße für den Durchgangsverkehr kann aufgrund der geschaffenen Alternative im Oskar-von-Miller-Ring entfallen. Der vorhandene Durchgangsverkehr verlagert sich dementsprechend dorthin. In der eingangs beschriebenen Verkehrsuntersuchung wurde die Machbarkeit der Verkehrsverlagerung nachgewiesen.

Eine Beschilderung der Brienner Straße als Fahrradstraße ist aufgrund des hohen Busverkehrs (Zu- und Abfahrt Odeonsplatz) voraussichtlich nicht möglich. Stattdessen könnte die Brienner Straße zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz und der Odeonsplatz zwischen Fußgängerzone und Galeriestraße mit einem „Einfahrtsverbot“ oder einer „Anlieger-frei-Beschilderung“ mit Ausnahmen für o.g. Verkehre beschildert werden.

Zudem sollen die Kfz-Fahrer*innen bei und nach Umsetzung der Maßnahmen großräumig auf die neue Verkehrsführung hingewiesen werden. Eine Vorbeschilderung, dass eine Durchfahrt über Odeonsplatz und Brienner Straße nicht möglich ist, ist nach Möglichkeit bereits vor dem Knoten Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße anzubringen. Die Sperre der Durchfahrt mit Ausnahmen für (Linien- und Sightseeing-)Busse, Taxen, Anlieger und Rettungsdienste erfolgt dann auf Höhe der Galeriestraße und des Amiraplatzes.

Aus der Brienner Straße soll am Übergang zum Odeonsplatz eine Grünsignalisierung für Busse auf Anforderung erfolgen. Dies hat zwei Gründe. Zum einen kann so der Linienverkehr beschleunigt werden. Zum anderen kann vermieden werden, dass Radfahrende hinter den Bussen auf Grün warten müssen.

Für Umzüge, die durch die Brienner Straße verlaufen (z.B. Wiesnumzug), ist die dargestellte Vorzugsvariante mit einer in der gesamten Breite nutzbaren Fahrbahn vorteilhaft.

Die bestehende Parkbucht am Wittelsbacher Platz hat aufgrund der Sperre für den allgemeinen Verkehr keine Bedeutung mehr. Da auch weiterhin eine Ver- und Entsorgung der

Gebäude in der Brienner Straße möglich ist, wird die bestehende Parkbucht in der Brienner Straße auf Höhe des Wittelsbacher Platzes teilweise in eine Lieferzone umgewandelt, damit kein Halten auf der Fahrbahn notwendig und um reibungslosen Rad- und Busverkehr in der Brienner Straße östlich des Amiraplatzes zu gewährleisten. Die Parkbucht soll dabei aus gestalterischen Gründen etwas verkleinert werden. Ebenfalls verbleibt die bereits bestehende Lieferzone in der Brienner Straße westlich des Amiraplatzes. Die Behindertenstellplätze am Wittelsbacher Platz sollten weiter vorhanden sein, aber an den Amiraplatz oder in die nördlich des Platzes gelegene Finkenstraße verlegt werden.

Es ist festzuhalten, dass in allen Varianten die Standards für Radschnellverbindungen in der Brienner Straße nicht eingehalten werden können. Auch die durch den Entfall der Wendeanlage am Odeonsplatz über die Brienner Straße geleiteten Anlieger-, Taxi- und Busverkehre erschweren die Umsetzung der Standards. Für den Radverkehr Richtung Norden (Ludwigstraße) stellt der neu hergestellte Oskar-von-Miller-Ring eine zusätzliche, gute Alternative zur Brienner Straße dar. Dort werden die Standards einer Radschnellverbindung ebenfalls nicht erreicht; es sind durchgängige bauliche Radwege mit einer Breite von 2,3 m vorhanden. Für den Radverkehr nach Osten steht die Route über die Brienner Straße als kürzeste Option zur Verfügung. Die hohen Radverkehrsstärken können sich demnach aber zwischen den beiden Routen aufteilen.

Im weiteren Verlauf der Planung ist deshalb zu prüfen, ob die Brienner Straße Teil der Radschnellverbindung bleiben kann. Bei einem negativen Ergebnis ist gegebenenfalls eine Kürzung der Radschnellverbindung mit neuem Startpunkt ab Odeonsplatz notwendig und bereits erhaltene Fördergelder für den Abschnitt Maximiliansplatz und Platz der Opfer des Nationalsozialismus müssten dann zurückgezahlt werden.

Ausblick auf Umsetzungszeitpunkt

Nach Vorliegen dieser Beschlussfassung wird das Baureferat gebeten, die Entwurfsplanung zur Brienner Straße und dem Amiraplatz auf Grundlage des obigen Kapitels und der in Anlage 8 dargestellten baulichen Anpassungen durchzuführen. Wie der Odeonsplatz / südliche Ludwigstraße ist auch die Brienner Straße von der angekündigten Modernisierung des U-Bahnhofs Odeonsplatz betroffen (die U-Bahn-Station der U4/U5 befindet sich unter der Brienner Straße). Hier ist ggf. eine Umsetzung zeitlich parallel zu der Modernisierung des U-Bahnhofs möglich.

Eine kurzfristige Verbesserungsmaßnahme für den Radverkehr, insbesondere auch im Hinblick auf die Zeit während der o. g. Umbaumaßnahmen, ist eine Führung der Radverbindung über den gerade umgestalteten Oskar-von-Miller-Ring. Dort wurden im Zuge der Sanierung des Altstadtringtunnels bauliche Radwege mit in weiten Teilen einer Breite von 2,3 m gebaut. Übergangsweise kann die Beschilderung der Radverbindung über diesen Straßenzug dargestellt werden.

5. Verkehrliche Festlegungen für die weiteren Bereiche

5.1 Platz vor der Feldherrnhalle (Residenz- und Theatinerstraße)

Laut dem Stadtratsbeschluss „Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr“ vom 19.11.2015, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04125, verläuft die bestehende Nord-Süd-Querung der Altstadt vom Hofgarten ausgehend über die Alfons-Goppel-Straße und die Sparkassenstraße Richtung Viktualienmarkt. Diese Route ist dementsprechend auch im ausgeschilderten Radlnetz enthalten und vor Ort entsprechend beschildert. Derzeit erarbeitet das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit dem Baureferat und den Vertreter*innen des Radentscheid München ein Radvorrangnetz für München. Auch hier ist vorgesehen, dass die Radroute weiterhin über die Alfons-Goppel-Straße und Sparkassenstraße verläuft. Selbstverständlich steht den Radler*innen aber auch die Residenzstraße zur Verfügung, sodass jederzeit selbst gewählt werden kann, welche Route befahren wird.

Der Platz vor der Feldherrnhalle bleibt verkehrlich wie bereits im Bestand als Fußgängerzone bestehen. Die Gestaltung des Platzes wird mit besonderem Fokus auf den Fußverkehr als Ideenteil in den Wettbewerb aufgenommen und soll vorrangig auf die Belange des Fußverkehrs, v.a. von flanierenden Menschen, Aufenthalt und die Verwendung des Platzes für Veranstaltungen, ausgerichtet sein. Dabei ist darauf zu achten, dass die Standards der Fußgängerzone zu Barrierefreiheit in die Neugestaltung mit einfließen.

5.2 Ludwigstraße nördlich Von-der-Tann-Straße

Die endgültige Gestalt der Ludwigstraße zwischen Von-der-Tann- und Schönfeldstraße wurde mit der Oberflächenwiederherstellung des Altstadttringtunnels bereits genehmigt und befindet sich im Bau.

Als Grundlage für den Ideenteil des Gestaltungswettbewerbs wird Folgendes festgelegt:

Der aufgrund der Universitätsgebäude und der zentralen Lage stark auftretende Fußverkehr wird insbesondere im Bereich von U-Bahnabgängen teils beengt geführt. Vom Fußverkehr kann die Ludwigstraße im Bereich der Knoten Schelling- und Theresienstraße jeweils nur nördlich des Knotens gequert werden, am Knoten Von-der-Tann-Straße ist dies nur südlich möglich.

Die Radschnellverbindung soll auf dem betrachteten Streckenabschnitt der Ludwigstraße über beidseitige bauliche Radwege mit einer Breite von jeweils 3,00 m zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn von 1 m geführt werden. Hierbei ist folgende Flächenumverteilung möglich (siehe Anlage 10a). Dabei ist die beschriebene und in der Anlage dargestellte Raumaufteilung nur ein Vorschlag, wie die Anforderungen umgesetzt werden können. Durch die Ergebnisse des Wettbewerbs kann eine andere Raumaufteilung (bei gleichen Funktionen) zustande kommen.

Zur Integration der beidseitigen breiteren Radwege erfolgt auf dem Streckenabschnitt eine Reduktion auf zwei durchgehende Kfz-Fahrstreifen. Die Reduktion von jeweils einem durchgehenden Fahrstreifen korrespondiert mit den Umgestaltungen der Leopold- und Ludwigstraße im Bereich des Siegestors sowie zur Umgestaltung des Altstadttrings Nordwest. Die Abbiegestreifen in die Schellingstraße und Theresienstraße bleiben erhalten. Im nördlichen Abschnitt können die Parkplätze des ruhenden Kfz-Verkehrs erhalten bleiben. Es steht für den motorisierten Verkehr durchgehend eine Fahrbahnbreite von ca. 15 m zur Verfügung, die aufgeteilt ist in zwei durchgehende Fahrspuren je Richtung, Abbiegestreifen, Haltekaps für Busse bzw. ca. 40 Parkplätze. Durch die Buskaps wird die Bordsteinflucht punktuell unterbrochen.

Die Parkbucht vor dem Anwesen Ludwigstraße 24 liegt direkt im Anschluss an die vorhandene Fahrbahnrandhaltestelle bzw. neu als Kap geplante Haltestelle Universität. Aufgrund

des Entfalls der Endhaltestelle und Wendeanlage am Odeonsplatz muss die bisher dort endende Linie 153 verlegt werden. Die Haltestelle Universität würde durch die Linie 153 als Ausstiegshaltestelle genutzt, im Anschluss fährt der Bus in die Parkbucht ein und nutzt diese als Warteposition für seine Wendezeit. Diese dient dem Ausgleich von Verspätungen sowie als Möglichkeit für das Fahrpersonal ein WC aufzusuchen. Für die Weiterfahrt kann der Bus am Siegestor wenden und zur Rückfahrt an der Haltestelle Universität wieder einsetzen. Die entsprechende Infrastruktur ist in der weiteren Planung zugrunde zu legen.

Die Anordnung der Parkplätze wurde unter Abwägung der Punkte gleichmäßige Verteilung Parkraum und gerade Linienführung der Parkspuren getroffen. Aus Sicht des Parkraummanagements ist eine gleichmäßige Verteilung der Parkplätze nach Parkraummanagementgebieten und Zielen wünschenswert. Aus Sicht einer geraden Linienführung besonders für den Linienbusverkehr sind möglichst wenige Verschwenke der Fahrspuren wünschenswert. Durch viele Verschwenke wird auch die für den Parkraum vorhandene Fläche verringert. Die Parkplätze wurden deshalb nördlich der Schellingstraße an der Ostseite und südlich der Schellingstraße an der Westseite situiert.

Die Flächen für Gehwege sollen jeweils unter Vorgaben der obigen Punkte für den Fußverkehr sowie die Aufenthaltsqualität inkl. Begrünung abhängig vom Wettbewerbsergebnis maximiert werden, v.a. im Bereich der Bayerischen Staatsbibliothek und der Ludwig-Maximilian-Universität. Hierbei ist auf die maßgeblichen Fußverkehrsfunktionen, den Fußverkehrsströmen zur Ludwig-Maximilian-Universität und zur U-Bahn-Station, dem Flanieren im Straßenraum der Ludwigstraße sowie auf die Barrierefreiheit der Querungen und Flächen zu achten.

5.3 Professor-Huber-Platz / Geschwister-Scholl-Platz

Der Professor-Huber-Platz östlich der Ludwigstraße und der Geschwister-Scholl-Platz westlich der Ludwigstraße bilden zusammen eine städtebauliche Einheit, die durch die Gebäude der Universität begrenzt wird. Im Westen dient der Platz als Hauptzugang zur Ludwig-Maximilian-Universität.

Als Grundlage für den Gestaltungswettbewerb sollen die verkehrlichen Funktionen und Anordnungen grundsätzlich bestehen bleiben. Dabei ist eine Reduzierung der befahrbaren Flächen auf die jeweiligen Mindestmaße zugunsten des Fußverkehrs sowie einer Entsiegelung, Begrünung und Gestaltung anzustreben.

Am Geschwister-Scholl-Platz als Zugang zur Universität ist jegliche Zufahrt für Kraftfahrzeuge verboten. Es befindet sich allerdings eine Feuerwehranfahrtszone in diesem Bereich. Dementsprechend gibt es keine Parkplätze für Kfz.

Auf dem Professor-Huber-Platz besteht zur Veterinärstraße auf der Südseite eine Fahrbahn mit Zweirichtungsverkehr für den MIV zur Erschließung des östlich gelegenen Viertels. Nördlich der Veterinärstraße ist eine Fahrradstraße ohne die Freigabe weiterer Verkehrsarten ausgewiesen. Auch hier gibt es keinerlei Parkplätze.

Die gewonnenen Flächen können dem sehr hohen Fußverkehrsaufkommen zur Verfügung gestellt werden. Es sollen Verbesserungen in Sinne der Barrierefreiheit erfolgen, indem geprüft wird, ob Bordsteine zugunsten eines niveaugleichen Ausbaus der Platzflächen entfallen können. Auch die Oberflächen sollten im Hinblick auf die Barrierefreiheit nach Möglichkeit optimiert werden.

Anpassungen der Radabstellanlagen sollten nach den Leitlinien zur Umsetzung des Radscheids München in Bezug auf Anzahl, baulicher Ausführung der Radabstellanlagen/ Bügel, Verortung, Angebot für Lastenräder, etc. erfolgen.

6. Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil

Um der herausragenden städtebaulichen und freiraumplanerischen Bedeutung des Odeonsplatzes und der Ludwigstraße gerecht zu werden, wird das Baureferat gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 29.09.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721) einen Freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb mit Ideenteil nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW) für den Abschnitt von der Feldherrnhalle bis einschließlich Geschwister-Scholl-Platz / Professor-Huber-Platz durchführen.

Der Realisierungsteil umfasst den Bereich des Odeonsplatzes und der Ludwigstraße von der Brienner Straße bis zur Von-der-Tann-Straße.

Der Ideenteil umfasst den Bereich vor der Feldherrnhalle und den Abschnitt der Ludwigstraße von der Von-der-Tann-Straße bis einschließlich Geschwister-Scholl-Platz / Professor-Huber-Platz.

Neben den beschriebenen verkehrlichen Voraussetzungen ist die Zielsetzung des Wettbewerbs, eine klimaangepasste Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität sowie Entsiegelung und Begrünung von Flächen mit Baumpflanzungen und ggf. blauer Infrastruktur unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes umzusetzen (siehe Anlage 11, Auslobungstext).

Die Auslobung ist mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt. Das Landesamt wird im Preisgericht vertreten sein.

Als Anlage 11 ist der Auslobungstext für den Wettbewerb beigelegt.

7. Beteiligung und Stellungnahmen

7.1 Einbindung der Initiator*innen des Radentscheids München

Am 25.01.2024 wurde den Initiator*innen des Radentscheids München die Planung der genannten Straßen erstmals vorgestellt. Seitdem wurden mehrmals Gespräche zur Planung geführt.

Grundsätzlich unterstützen die Initiator*innen die Vorzugsvariante am Odeonsplatz, da große Verkehrsflächen umgestaltet werden können und die Situation für die restlichen Verkehre deutlich einfacher, übersichtlicher und konfliktärmer wird. Die Initiator*innen sind dafür bereit, einen Zweirichtungsverkehr in der Brienner Straße unter Entfall der Radwege zu akzeptieren.

Der wesentliche Kritikpunkt am Odeonsplatz bleibt für die Initiator*innen die aus ihrer Sicht mangelnde Radwegbreite von 3,0 m aufgrund der hohen Radverkehrszahlen im Bestand und noch mehr in der Prognose. Mit Verweis auf die Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) wird eine Breite von 4,0 m gefordert. Am Odeonsplatz werden zudem weitere Punkte angemerkt:

- Die Verkehrsbeziehung Rad von der Galeriestraße nach Süden werde nicht berücksichtigt.
- Die Aufstellflächen, Abbiegespuren an der Von der Tann Straße seien nicht berücksichtigt.
- Die Engstelle an der Radteilung am Übergang von der Fahrbahn Brienner Straße zum Geh-/Radweg Richtung Hofgartentor wird kritisiert.
- Die Verkehrsführung Fuß von den Haltestellen in die Fußgängerzone seien derzeit noch unklar und konfliktträchtig
- Die Fußquerung an der Von-der-Tann-Straße sei unklar und nicht nach den Standards

der Leitlinien angedacht

In der Briener Straße sprechen sich die Initiator*innen für die in der Beschlussvorlage dargestellte Variante 1 aus. Alle anderen Varianten und Überlegungen werden von ihnen aufgrund problematischer Einzelstellen abgelehnt. Im Ostteil des Abschnitts wird die Straßenraumbreite kritisiert: Eine Fahrbahnbreite von 8 m verleite sowohl Rad- als auch Busverkehr zu Überholmanövern. Deshalb sprechen sich die Initiator*innen für eine durchgängige Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit verbleibenden Verkehren mit einer gleichbleibenden Breite von 6,5 m aus. Die Fahrbahn soll dabei zusätzlich durch eine für Busse befahrbare Randpflasterung auf unter 6,0 m optisch verengt werden.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu den Punkten wie folgt Stellung:

In den H RSV ist bei fahrbahnbegleitenden Einrichtungsradwegen von Radschnellverbindungen innerorts eine Regelbreite von 3,00 m vorgegeben. Zudem ist dort die Erhöhung der Regelbreiten bei sehr hohem Radverkehrsaufkommen geregelt. Als Orientierungswerte für Radschnellverbindungen werden unter anderem folgende Angaben gemacht vorgeschlagen:

- Breitenzuschlag von 0,5 m bei einer prognostizierten Radverkehrsstärke von 500 – 1.000 Rf/h im Querschnitt
- Breitenzuschlag von 0,5 m je weitere 500 Rf/h im Querschnitt
- Bei mehrfach wechselnden prognostizierten Radverkehrsstärken ist auf eine homogene Streckencharakteristik zu achten.

In der Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung wurde eine Zunahme des Radverkehrs in diesem Abschnitt ca. um den Faktor 2 – 2,5 prognostiziert. Trotz der hohen prognostizierten Radverkehrsmengen wurde in der Verwaltung zugunsten einer Radwegbreite von 3,0 m entschieden. Dies liegt an der Vielzahl an Belangen, die am Odeonsplatz aufeinandertreffen (siehe Kapitel 3). Es wurde auch dargestellt, dass am Odeonsplatz ein besonderes Augenmerk auf maximale Flächen für den Gehweg bzw. die Umgestaltung und auf eine geradlinige Führung der Gestaltungselemente gelegt wird. Beides ist bei Radwegbreiten von 4 m nicht mehr gegeben. Zudem wird auch die Querung für Fußgänger*innen zu und von den Haltestellen bei breiteren Radwegen gerade für Menschen mit Mobilitätseinschränkung zunehmend schwieriger. Im weiteren Streckenverlauf nördlich des Altstadttrings wird die Radschnellverbindung mit einer Breite von 3 m geführt. Nach den obigen Ausführungen im Kapitel zur Briener Straße geht das Mobilitätsreferat davon aus, dass in der Übergangszeit und dauerhaft ein Teil des Radverkehrs Richtung Norden über den Oskar-von-Miller-Ring verläuft und die Radverkehrsmenge am Odeonsplatz deshalb geringer ist als ursprünglich prognostiziert. Um die Belange des Fußverkehrs und der Denkmalpflege am Odeonsplatz sowie eine einheitliche Streckenführung zu gewährleisten, wird eine durchgängige Breite der Radschnellverbindung von 3 m vorgeschlagen. Diese einheitliche Streckencharakteristik wird auch in den H RSV (siehe letzter Spiegelstrich) empfohlen.

Die weiteren zum Odeonsplatz angesprochenen Punkte können aus Sicht des Mobilitätsreferats auf Grundlage des Gestaltungswettbewerb in der weiteren Planung angepasst werden, sofern sie im Projektumgriff liegen (die Von-der-Tann-Straße liegt außerhalb davon). Zum Wunsch einer Beseitigung der Engstellen für den Radverkehr am Übergang zwischen Fahrbahn Briener Straße zum gemeinsamen Geh- und Radweg vor dem Hofgartentor ist folgendes auszuführen:

Die Engstelle für den Radverkehr durch die Mittelinsel ist an dieser Stelle bewusst geschaffen. Die Ziele sind dabei eine klare Regelung für Rad- und Kfz-Verkehr. Der Radverkehr soll am Übergang Fahrbahn zum gemeinsamen Rad- und Fußverkehr (und Abbiegesituation) in den Gegenrichtungen entzerrt werden. Dem (verbleibenden) Kfz-Verkehr

soll signalisiert werden, dass eine Weiterfahrt aus der Brienner Straße geradeaus Richtung Hofgartentor nicht möglich ist. Damit soll ein unbeabsichtigtes oder beabsichtigtes Befahren des Radwegs vermieden werden. Deshalb ist die „Engstelle“ bewusst mit einer Breite von 2,80 m gewählt, die von einer Fahrbahnbreite an anderen Stellen abweicht.

Die Abwägung der Verwaltung zur Vorzugsvariante in der Brienner Straße ist in Kapitel 4 beschrieben. Daraus wird ersichtlich, dass keine verkehrssicherheitsrelevanten Unterschiede zwischen den beiden dargestellten Varianten gesehen werden. Die Entscheidung beruht auf den geringeren notwendigen Anpassungsmaßnahmen im umliegenden Straßennetz.

Eine Fahrbahnbreite von 6,50 m wird aus Sicht der Verwaltung ebenfalls nicht als umsetzbar erachtet. Aus verkehrlicher Sicht können die Argumente zugunsten der schmäleren Fahrbahn nachvollzogen werden. Aus Sicht der Stadtgestalt und des Denkmalschutzes wird eine gerade Linienführung als notwendig erachtet, die bei einer Verschmälerung und Aufweitung im Kreuzungsbereich am Odeonsplatz nicht mehr gegeben ist. Eine Verschmälerung der Fahrbahn um 1,50 m würde aus diesen Gründen, wenn dann beidseitig, nicht, wie von den Initiator*innen des Radentscheids vorgeschlagen, einseitig, erfolgen können. Eine Verschmälerung der Fahrbahn beidseitig um 0,75 m mit Versetzen der Bordsteine und Anpassen der Entwässerung bedeutet gegenüber der dargestellten Planung deutlich höheren Kosten und wird deshalb abgelehnt.

7.2 Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Ja, positiv

Das Projekt schafft die verkehrlichen Voraussetzungen als Grundlage für weitere Planungen des Baureferats. Ziel des gesamten Projekts ist, eine Radschnellverbindung bzw. Altstadtadradring (Radinfrastruktur ähnlich einer Radschnellverbindung) zur Förderung des Radverkehrs zu bauen, gleichzeitig die Qualität des Umsteigeknotens Odeonsplatz für den Busverkehr zu erhalten, als auch Verkehrsflächen zugunsten Fußverkehr, Entsiegelung und Begrünung zu reduzieren. Durch den Teilabschnitt der Radschnellverbindung bzw. des Altstadtadradring werden Verkehrsverlagerungen vom MIV auf das Rad prognostiziert (im Teilprojekt eine mäßige Reduktion, durch Umsetzung der gesamten Radschnellverbindung wird von einer starken Reduktion des MIVs um 60.000 – 100.000 Fahrten pro Tag ausgegangen).

Es wurden unterschiedliche Varianten untersucht, wie diese Ziele – v.a. im Zusammenspiel der künftigen Flächenbedarfe für Rad- und Busverkehr – erreicht werden können. Aus verkehrlicher Sicht ist eine Variante bevorzugt, die den Odeonsplatz weiterhin zentral als Endbushaltestelle mit Wendemöglichkeit vorsieht. Diese Variante ist auch diejenige, die die höchsten Effekte zugunsten des Klimaschutzes hat, da dort die größte Zahl an Verlagerung zugunsten Bus- und Radverkehr erfolgt. Aus Abstimmung mit Denkmalpflege und Stadtgestaltung wird eine andere Variante vorgeschlagen, die auf eine Wendeanlage für Busse am Odeonsplatz verzichtet. Diese Variante ist in der Gesamtschau ebenfalls positiv für die Klimaschutz, die positiven Aspekte sind jedoch geringer, da nicht das maximale Potenzial an Verlagerung auf Rad- und Busverkehr erreicht wird.

Das Thema Klimaanpassung wird in der Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt sein: Die Flächenbedarfe für Fahrverkehr werden am Odeonsplatz von sechs auf zwei Fahrspuren und in der Ludwigstraße von sieben auf fünf Fahrspuren reduziert, diese stehen in weiteren Planungsschritten zur Umgestaltung zur Verfügung; dies kann – je nach Ergebnis des Wettbewerbs auch eine Entsiegelung sein.

Einbindung des Referats für Klima- und Umweltschutz: Im Rahmen der stadtweiten Abstimmung war das RKU eingebunden.

7.3 Abstimmung mit den Fachreferaten

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat-Branddirektion, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie den Stadtwerken München / Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) abgestimmt.

Die o.g. Referate haben der Sitzungsvorlage zugestimmt. Die geforderten Anpassungen im Text der Vorlage wurden übernommen.

Das Kreisverwaltungsreferat weist darauf hin, dass für die im Beschlussentwurf zugrunde gelegten Planungen zur Vergrößerung des Fußbereichs zwischen dem Eingang Hofgarten und der Galeriestraße der bauordnungsrechtlich erforderliche zweite Flucht- und Rettungsweg für angrenzende Gebäude sicherzustellen ist. Daher müssen die brandschutztechnischen Vorgaben zwingender Bestandteil des Realisierungswettbewerbs sein. Die vollständige Mitzeichnung des Kreisverwaltungsreferats liegt als Anlage bei.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat in seiner Rückmeldung deutlich darauf hingewiesen, dass die Relevanz der denkmalpflegerischen Argumente an diesen Ort nicht zu hoch eingeschätzt werden kann und dass deshalb dem Denkmalschutz in der Abwägung sehr hohe Relevanz zu geben ist.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) hat auf die vor allem großen und öffentlich wirksamen Veranstaltungen hingewiesen, die im gegenständlichen Bereich wiederkehrend stattfinden. Das RAW fordert u.a. insbesondere, dass die Flächen nach dem Umbau weiterhin für Veranstaltungen genutzt werden können. Die Flächen sollen veranstaltungskonform hergestellt werden und sollen ausreichend groß sein. Diese Flächen müssen durch Publikumsverkehr betretbar und durch Liefer- und Aufbauverkehr befahrbar sein. Liefer- und Logistikzonen müssen möglich sein. Von Seiten des RAW wird weiter angemerkt, dass im Rahmen des Vorhabens und der weiteren Planungen die Erreichbarkeit und Andienung der gewerblichen Anlieger*innen (Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleister*innen) unbedingt gewährleistet bleiben muss. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bittet, Einzelhandel und Anlieger, so z.B. betroffene Ministerien, in die Planungen einzubeziehen. Die Stellungnahme liegt als Anlage 13 bei.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu den Punkten des RAW wie folgt Stellung: Bei der Überplanung bedeutsamer innerstädtischer Flächen gilt es stets eine Abwägung zu treffen zwischen der alltäglichen Nutzung öffentlicher Straßenräume und Plätze sowie der besonderen kurzzeitigen Nutzung zu gewissen Anlässen und Veranstaltungen. Im Sinne des Gemeinwohls wird bei dieser planerischen Abwägung nicht einseitig auf die Interessen der (oft privaten) Veranstalter*innen fokussiert. Vielmehr wird ein robustes stadtgestalterisches Konzept angestrebt, das im Sinne der Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und Klimaanpassung Verbesserungen im Alltag ermöglicht. Selbstverständlich kann dieser Ort auch zukünftig nach erfolgtem Umbau als temporäre Veranstaltungsfläche genutzt werden. Die Veranstalter*innen werden hierbei ihre Konzepte hinsichtlich Aufbauten und Nutzung der Flächen auf den vorhandenen Raum ggf. anpassen müssen. Eine Verortung von abbaubaren, „mobilen Bushaltestellen“ ist nicht möglich, da Bushaltestellen heutzutage barrierefrei ausgebaut werden und sie daher aufgrund des erhöhten Randsteins an einer bestimmten Örtlichkeit festgelegt sind. Der Auf- und Abbau bzw. die Verlegung von Bushaltestellen ist daher nur im Zusammenhang mit dem Umbau des Straßenraums möglich. Eine Gestaltung der gegenständlichen Flächen rein nach dem Kriterium der temporären Nutzbarkeit widerspräche der Beschlusslage durch den Stadtrat wie eingangs beschrieben unter Kapitel 1. Anlass und Beschlusslage. Die geforderten Lieferzonen sind bereits in dieser Beschlussvorlage und in allen Planungsvarianten vorgesehen. Selbstverständlich bleibt die Erreichbarkeit und Andienung der gewerblichen Anlieger*innen weiterhin bestehen. Ebenso haben bereits mehrere Besprechungen mit Vertreter*innen der Gewerbetreibenden und der Anliegerschaft stattgefunden. Die Belange der anliegenden Ministerien wurden abgestimmt und einvernehmlich entschieden, dass die Funktionen des westlichen Odeonsplatz von der weiteren Überplanung unberührt bleiben. Das Befahren des

Odeonsplatz und der Brienner Straße für die Linienverkehre der Stadtrundfahrten ist grundsätzlich weiterhin möglich, sofern sie keine 180°-Wendung am Odeonsplatz beinhalten. Gelegenheitsverkehre müssen im Interesse der Sicherheit des Radverkehrs und der Gleichbehandlung mit anderen Individualverkehren in diesem Bereich entfallen.

Die Referate haben einen Abdruck erhalten.

7.4 Anhörung der Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Die Gremien des 1. Stadtbezirks - Altstadt-Lehel und des 3. Stadtbezirks - Maxvorstadt wurden um eine Stellungnahme gebeten.

Der Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirks – Altstadt-Lehel hat sich in seiner Sitzung am 23.01.2025 mit dem Projekt beschäftigt und dazu eine Stellungnahme abgegeben. Diese ist als Anlage 14 dieser Beschlussvorlage beigegeben.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu den vorgebrachten Themen wie folgt Stellung:

- Ausdehnung des Ideenteils auf die östliche Brienner Straße zwischen Amiraplatz und Feldherrnhalle:

Die östliche Brienner Straße zwischen Amiraplatz und Feldherrnhalle bietet aufgrund des engen Straßenraums und den hohen funktionalen Anforderungen u. a. an den Bus- und Radverkehr nur einen sehr geringen Gestaltungsspielraum. Daher wird von einer Einbeziehung in den Wettbewerb abgesehen, um das Verfahren mit dem bereits großen räumlichen Umgriff nicht unnötig auszuweiten. Außerdem kann der Umbau der Brienner Straße entsprechend Antragspunkt 6 ohne Abwarten eines Wettbewerbsergebnisses unverzüglich nach Beschlussfassung geplant und vor der Baumaßnahme Odeonsplatz/Ludwigstraße umgesetzt werden.

- Beteiligung der Bezirksausschüsse als Sachpreisrichter*innen mit Stimmrecht:

Gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 22.01.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13587) wird bei stadtteilbezogenen städtischen Wettbewerben (sowohl städtebaulichen Ideenwettbewerben als auch Realisierungswettbewerben) eine stimmberechtigte Vertretung des Bezirksausschusses als Sachpreisrichter*in sowie eine ständig anwesende Stellvertretung ohne Stimmrecht aus dem Bezirksausschuss berufen. Bei stadtteilübergreifenden Wettbewerben hingegen gilt die Regelung, dass die Vertreterinnen und Vertreter aus den Bezirksausschüssen als sachverständige Berater*innen im Preisgericht berufen werden. Beim freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb mit Ideenteil für den Bereich von der Feldherrnhalle bis einschließlich Geschwister-Scholl-Platz / Professor-Huber-Platz sind aufgrund der stadtteilübergreifenden Bedeutung dieses Straßenraums die Vertreter*innen aus den Bezirksausschüssen als sachverständige Berater*innen im Preisgericht zu berufen.

- Verortung der Stellplätze für Taxis

Die Standorte der Bushaltestellen sind so geplant, dass die Busse kantenrein die barrierefreien Haltestellen anfahren können und sich die verschiedenen Linienverkehre nicht gegenseitig im Weg stehen. Dabei wurde Rücksicht auf möglichst günstige Umsteigewege zur U-Bahn genommen. Der Taxistandplatz wurde mit seinem geplanten Standort in einer Bucht in der Nähe des nördlichen U-Bahn-Zugangs am nächstmöglichen Standort zur Feldherrenhalle situiert. Ein noch näher gelegener Standort würde bedeuten, dass dafür die Bushaltestellen Richtung Norden verlegt werden müssten und sich damit die Umsteigewege zwischen Bus und U-Bahn verlängern würden. Außerdem stünden die Taxis dann am Radknotenpunkt dem Radverkehr im Weg, vor allem, wenn überzählige Taxis auf einen freien Platz im Taxistandplatz warten.

- Verweis auf verkehrskonzeptionelle Planungen im Rahmen der „Altstadt für Alle“

Der Hinweis auf die verkehrskonzeptionellen Überlegungen zum Erschließungskonzept des Kreuzviertel wird im weiteren Planungsprozess der „Altstadt für Alle“ mit aufgenommen.

- Zusätzliche Bushaltestelle am Platz der Opfer des Nationalsozialismus

Die MVG plant für die Linie 100 weitere Haltestellen in der Brienner Straße westlich Oskar-von-Miller-Ring. Die Nachtbuslinien N40, N41 und N45 verkehren im Bereich des Odeonsplatz seit 01.01.2025 nicht mehr in den Nächten mit durchgehendem U-Bahnbetrieb, so dass kein Bedarf für einen Umstieg zur U-Bahn von diesen Linien besteht. Die bereits fertiggestellten und in Betrieb genommenen Haltestellen am Maximiliansplatz sind daher für diese Linien ausreichend.

- Alternativroute über Oskar-von-Miller-Ring

Die verkehrlichen Anforderungen an die Brienner Straße wurden weiter oben in der Beschlussvorlage bereits eingehend erläutert. Eine relevante Radweglücke nördlich der Brienner Straße kann mit Ausnahme des westseitigen, sich im Bau befindlichen Knotens Gabelsbergerstraße nicht mehr festgestellt werden. Der ostseitige bauliche Radweg auf Höhe der Werner-von-Siemens-Straße verschwenkt zwar zwischen Finken- und Jägerstraße auf der Länge von 70m leicht nach Osten und wird kurzzeitig mit dem Fußverkehr gemeinsam geführt. Da jedoch einerseits die potenziell gemeinsam genutzte Fläche ausreichend breit und der überwiegende Teil des geringen Fußverkehrsaufkommens auf dem weiter östlich gelegenen Gehweg entlang der Gebäude auftritt, ist dieser Abschnitt weder aus Sicht des Rad- noch des Fußverkehrs als kritisch zu betrachten. Die Anmerkung zur Beschilderung kann im weiteren Planungsprozess und vor dem Hintergrund der Netzplanung des Radverkehrs geprüft werden.

- Schnelle Umsetzung der Widmungsänderung

Dieser Wunsch wird mit aufgenommen.

Der Bezirksausschuss des 3. Stadtbezirks – Maxvorstadt hat sich in seiner Sitzung am 11.02.2025 mit dem Projekt beschäftigt und dazu eine Stellungnahme abgegeben. Diese ist als Anlage 15 dieser Beschlussvorlage beigegeben.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

- Buslinienführung:

Die Buslinienführungen und Haltestellenörtlichkeiten werden von den jeweiligen Verkehrsunternehmen geplant. Die Straßenverkehrsbehörde versucht, die zur Realisierung dieser Planungen erforderlichen Maßnahmen nach Möglichkeit umzusetzen und trifft damit die Entscheidung über den endgültigen Linienweg und die endgültigen Haltestellenstandorte. Die MVG hat dem MOR am 21.02.2025 eine Anhörung der Bezirksausschüsse über das Anpassungsnetz 2026 übermittelt, wonach der Linienweg der Linie 100 ab dem 14.12.2025 zwischen Odeonsplatz und den Pinakotheken neu über Brienner Straße - Karolinenplatz - Barer Straße geführt werden soll. Im Bereich des Platzes der Opfer des Nationalsozialismus ist eine neue Haltestelle vorgesehen, allerdings nicht im Bereich des U-Bahn-Abgangs sondern in der Brienner Straße zwischen Oskar-von-Miller-Ring und Türkenstraße. Dort können Haltestellen allerdings erst nach baulicher Herstellung geeigneter Haltestellenflächen eingerichtet werden. Was die Linie 153 betrifft, sind die Planung der MVG für eine Linienführung ohne Wendung am Odeonsplatz derzeit noch in Abstimmung.

- Beteiligung der Bezirksausschüsse als Sachpreisrichter*innen mit Stimmrecht:

Bezüglich der Regelung zum Stimmrecht im Wettbewerbsverfahren wird auf

obenstehende Erwidern auf das gleichgelagerte Anliegen des Bezirksausschuss 01 verwiesen.

Der Korreferent des Mobilitätsreferats, Herr Stadtrat Schuster, und der Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herr Stadtrat Hammer, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Baureferat wird – aufbauend auf der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721 – gebeten, einen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb mit Ideenteil nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe für den Bereich von der Feldherrnhalle bis einschließlich Geschwister-Scholl-Platz / Professor-Huber-Platz sowie auf der Grundlage der Vorgaben dieses Beschlusses gemäß Auslobungsentwurf (Anlage 11) durchzuführen und die Ergebnisse dem Stadtrat vorzustellen.
2. Das Baureferat wird gebeten, als Grundlage für den Wettbewerb für den östlichen Odeonsplatz bzw. die Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße die in Kapitel 3.2 und Anlage 5 definierten Verkehrsfunktionen zu setzen:
 - Radwege nach Vorgaben einer Radschnellverbindung
 - am Süden der Fahrbahn zur Verbindung Hofgartenstraße – Brienner Straße ein Zweirichtungsradweg
 - sichere und attraktive Fußwegverbindungen
 - Durchgangshaltestellen für drei Buslinien
 - Haltestelle für Sightseeingbusse auf der Ostseite
 - Haltestelle „Von-der-Tann-Straße“
 - Reduzierung der Fahrbahnen auf je eine Richtungsfahrbahn, südlich Galeriestraße Benutzung nur für Busse, Taxis, Lieferverkehr und Anlieger
 - Taxistandplatz an einer von der U-Bahn sowie der Fußgängerzone kommenden gut sichtbaren, leicht erreichbaren Stelle. Es ist bei der Lage des Standplatzes darauf zu achten, dass Mobilitätseingeschränkte und andere Gäste des Taxi-Gewerbes nach der Abfahrt so flexibel wie möglich starten können.
 - Parkplätze für Menschen mit Behinderung
 - Lieferzone
 - Radabstellanlagen, Anlagen für Bikesharing, geteilte Abstellflächen für Mikromobilität, Motorradstellplätze
 - Befahrbare und freigehaltene Flächen für die Anleiterung der Feuerwehr

In dem vom Baureferat auszulobenden Wettbewerb ist neben den o. g. verkehrlichen Voraussetzungen die Zielsetzung, die Schaffung eines attraktiven Ortes mit qualitätvoller Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität, die Einbindung in das übergeordnete Freiraumsystem und eine klimaangepasste Gestaltung mit Entsiegelung und Begrünung von Flächen mit Baumpflanzungen unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Denkmalschutzes umzusetzen. Die in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721 beschlossenen Zielvorgaben wurden damit angepasst und aktualisiert.
3. Das Baureferat wird gebeten, für den westlichen Odeonsplatz um das Standbild König-Ludwig-I. sowie für die Theatiner- und Residenzstraße die bestehenden Funktionen wie in Kapitel 3.2 und 5.1 beschrieben zu erhalten.
4. Das Baureferat wird gebeten, für den Ideenteil Ludwigstraße, nördlich der Schönfeldstraße

und Professor-Huber-Platz / Geschwister-Scholl-Platz die Verkehrsfunktionen und Raumteilung gemäß Kapitel 5.2 und 5.3 zu setzen. In der Ludwigstraße ist, wie in Kapitel 3.2 beschrieben, eine Warteposition für Busse zwischen Schellingstraße und Professor-Huber-Platz vorzusehen.

5. Das Baureferat wird gebeten, dem Stadtrat das Ergebnis des Wettbewerbs mit Darstellung des weiteren Vorgehens zur Beschlussfassung vorzulegen.
6. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Brienner Straße und den Amiraplatz wird nach Vorgaben einer Fahrtrichtung für allgemeinen Kfz-Verkehr nach Osten und einer Sperrung der Brienner Straße zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz (siehe Kapitel 4.3 und Anlage 8) aktualisiert. Für den Busverkehr wird die Befahrbarkeit der Brienner Straße in beide Fahrtrichtungen nach Maßgabe der Ausführungen in Kapitel 4 sichergestellt. Das Baureferat wird gebeten, die Entwurfsplanung für die Brienner Straße und den Amiraplatz zu erstellen und dem Stadtrat zur Projektgenehmigung vorzulegen.
7. Das Baureferat wird gebeten, die Widmung in Übereinstimmung mit den verbleibenden Verkehrsfunktionen der Brienner Straße zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz und Odeonsplatz zwischen Fußgängerzone und Galeriestraße widmungsrechtlich so anzupassen, dass sie auf die Verkehrsarten Rad, ÖPNV (inkl. Taxi) und Erschließungsverkehr reduziert wird.
8. Der 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
ea. Stadtrat / ea. Stadträtin

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

z.K.

V. Wv. Mobilitätsreferat

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA
3. An die Bezirksausschüsse 01, 03
4. An das Baureferat
5. An das Baureferat-G
6. An das Baureferat-T
7. An das Baureferat T1/VI-SP-GP
8. An das Baureferat VZ
9. An das Kreisverwaltungsreferat
10. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
11. An das Referat für Klimaschutz und Umwelt
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
13. An die Stadtkämmerei
14. An den Seniorenbeirat
15. An den Behindertenbeirat
16. An die Stadtwerke München GmbH
17. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
18. An das Mobilitätsreferat GL5
19. An das Mobilitätsreferat GB2.1
20. An das Mobilitätsreferat GB2.2

z.K.

Am.....