

Telefon: 0 233-39979  
Telefax: 0 233-39977

**Kreisverwaltungsreferat**  
Hauptabteilung III  
Straßenverkehr  
Verkehrsmanagement  
Strategische Konzepte und  
Grundsatzangelegenheiten  
KVR-III/111

## **Einführung einer Einbahnregelung in der Brienner Straße zwischen Odeons- und Amiraplatz**

### **Einbahnstraßenregelung in der Brienner Straße**

Antrag Nr. 14-20 / A 01683 der ALFA (jetzt LKR) vom 18.12.2015

### **Brienner Straße – Verkehrsführung attraktiver gestalten**

Antrag Nr. 14-20 / A 01928 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 15.03.2016

### **Brienner Straße, Einbahnrichtung**

Antrag Nr. 14-20 / A 02128 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Kathrin Abele vom 13.05.2016

## **Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 10405**

6 Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 01683 vom 18.12.2015
2. Antrag Nr. 14-20 / A 01928 vom 15.03.2016
3. Antrag Nr. 14-20 / A 02128 vom 13.05.2016
4. Übersichtsplan
5. Projektskizze 1
6. Projektskizze 2

## **Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 23.01.2018 (VB)**

Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag des Referenten</b>	<b>2</b>
<b>1. Anlass</b>	<b>2</b>
<b>2. Verkehrliche und bauliche Rahmenbedingungen</b>	<b>2</b>
<b>3. Überprüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung</b>	<b>3</b>
<b>4. Einführung einer Einbahnregelung</b>	<b>4</b>
<b>5. Aufwertung der Brienner Straße für den Radverkehr</b>	<b>6</b>
<b>6. Anträge</b>	<b>9</b>
<b>7. Beteiligung des Bezirksausschusses</b>	<b>9</b>
<b>II. Antrag des Referenten</b>	<b>10</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>11</b>

## **I. Vortrag des Referenten**

### **1. Anlass**

Mit den nachfolgend genannten Anträgen wird die Stadtverwaltung aufgefordert, die Brienner Straße zwischen Odeons- und Amira- bzw. Maximiliansplatz einbahnzuregeln.

Im Einzelnen wurde Folgendes beantragt:

Die Stadtratsfraktion ALFA (jetzt: LKR – Liberal-Konservative Reformer) hat mit Datum vom 18.12.2015 den Antrag „Einbahnstraßenregelung in der Brienner Straße“ gestellt, welcher eine Einbahnregelung zwischen Odeons- und Amiraplatz fordert.

Die Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung hat mit Datum vom 15.03.2016 den Antrag „Briener Straße – Verkehrsführung attraktiver gestalten“ gestellt.

Dieser hat die Einführung einer Einbahnregelung in der Brienner Straße zwischen Odeons- und Maximiliansplatz mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zum Inhalt. Parkplätze und Radverkehr in beide Fahrtrichtungen mittels Markierung sollen dabei, ohne dass eine bauliche Umgestaltung erforderlich ist, erhalten bleiben.

Die StadträtInnen StRin Bettina Messinger, Frau StRin Beatrix Zurek, Herr StR Hans Dieter Kaplan, Herr StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herr StR Alexander Reissl, Frau StRin Kathrin Abele haben mit Datum vom 13.05.2016 den Antrag „Briener Straße, Einbahnrichtung“ gestellt, der auf eine Einbahnregelung zwischen Odeons- und Amiraplatz unter Beibehaltung des Radverkehrs in beide Richtungen abzielt.

### **2. Verkehrliche und bauliche Rahmenbedingungen in der Briener Straße zwischen Maximilians- und Odeonsplatz**

Bei der Briener Straße handelt es sich im Abschnitt zwischen den beiden signalisierten Knotenpunkten Maximilians- und Odeonsplatz um eine Vorfahrtstraße mit einer Fahrbahnbreite von etwa 8,0 m. Dem Fahrverkehr steht pro Fahrtrichtung eine Fahrspur von jeweils 3,0 m Breite zur Verfügung.

Der einmündende Amiraplatz ist nicht signalisiert und der Briener Straße gegenüber untergeordnet. Unmittelbar westlich der Einmündung Amiraplatz befindet sich auf der Briener Straße eine Fußgängerschutzanlage.

Die Briener Straße ist im Abschnitt zwischen Maximilians- und Odeonsplatz von vielen Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants und Cafés mit Freischankflächen geprägt. Auf beiden Seiten befinden sich breite Gehwege, die bedingt durch eine intensive Geschäftsnutzung von vielen Fußgängern und Fußgängerinnen genutzt werden.

Für den stadteinwärts fahrenden Radverkehr (Fahrtrichtung Osten) ist ab Höhe Briener Straße 5 bis zur Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Briener Straße/Odeonsplatz ein 1,50 m breiter Schutzstreifen markiert. Ansonsten nutzen Rad Fahrende die Fahrbahn im Mischverkehr.

Es verkehren in beiden Fahrtrichtungen die Sightseeingbusse zweier Anbieter (ca. 10 Fahrten pro Stunde zwischen 09:00 und 18:00 Uhr, im Winter kürzer und weniger oft). Hinzukommen drei Nachtbuslinien der MVG, deren Busse zwischen 01:00 und 4:30 Uhr die Briener Straße in beiden Fahrtrichtungen befahren.

Bei Umleitungen wegen Sperrung paralleler Straßen oder bei Schienenersatzverkehr (z.B. bei Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke) fahren die Busse der MVG auch tagsüber in der Briener Straße.

### **3. Überprüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung**

Der Ordnungsgeber hat die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgelegt, die auch in der Briener Straße gilt. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sollen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind oder wenn auf Grund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.

Das Unfallgeschehen in der Briener Straße ist unauffällig. Wenn Unfälle von der Polizei aufgenommen wurden, so standen diese nicht im Zusammenhang mit einer erhöhten Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Insofern liegen keine Anhaltspunkte vor, die eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aus Sicherheitsgründen erforderlich machen.

Entsprechend § 45 Abs.9 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs im Übrigen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Die Briener Straße weist nach Verlauf, Ausstattung und Profilierung keine Besonderheiten auf, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung rechtfertigen könnten.

Die Fahrbahn ist ausreichend breit, in einem verkehrssicheren Zustand und vom Verlauf geradlinig. Der Streckenverlauf ist für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlich.

Kommunen können seit der letzten StVO-Novelle Tempo 30 künftig im Umfeld von Kitas, Schulen, Krankenhäusern und anderen sozialen Einrichtungen ohne den Nachweis einer Gefahrenlage anordnen. Die Voraussetzungen dieser Neuregelung sind in der Briener Straße jedoch ebenso nicht erfüllt.

Zusätzlich wurde geprüft, ob über den Weg der Einrichtung einer Fahrradstraße eine Tempo-30-Regelung eingeführt werden könnte.

Diese Möglichkeit musste aufgrund des in der Briener Straße relativ hohen Kfz- Verkehrsaufkommens verworfen werden. Eine Verkehrserhebung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung Mitte Oktober 2014 hat eine Belastung der Briener Straße im gegenständlichen Bereich von ca. 12.000 Kfz/24h ergeben. Demgegenüber wurden insgesamt ca. 1.900 Radfahrerinnen und Radfahrer in den Zeiträumen von 06:00 Uhr – 10:00 Uhr und 15:00 Uhr – 19:00 Uhr gezählt.

Auch wenn das Verhältnis zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr aufgrund der unterschiedlichen Zeiträume nur bedingt miteinander vergleichbar ist, lässt sich ein sowohl relevantes Kfz-Verkehrsaufkommen als auch ein hohes Radverkehrsaufkommen in der Briener Straße erkennen.

In den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) wird zur Einrichtung von Fahrradstraßen Folgendes ausgeführt:

„Fahrradstraßen können in Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h eingesetzt werden.“

Die Briener Straße ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan und der tatsächlichen Verkehrsbelastung nicht als Erschließungsstraße zu betrachten. Zudem werden die genannten 400 Kfz/h sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde mit ca. 960 bzw. ca. 1100 Kfz/h deutlich überschritten (Verkehrserhebung vom 15.10.2014).

#### **4. Einführung einer Einbahnregelung**

Derzeit herrscht in der Briener Straße Zweirichtungsverkehr. Dem Fahrverkehr steht im maßgeblichen Abschnitt pro Fahrtrichtung jeweils ein Fahrstreifen von 3,0 m Breite zur Verfügung. Die beiden Fahrstreifen sind durch eine durchgezogene weiße Mittellinie voneinander getrennt. Bei Einführung einer Einbahnstraße würde diese Mittellinie auf der Strecke nicht jedoch in den Kreuzungsbereichen entfallen.

Zum jetzigen Zeitpunkt kommt nur eine Einbahnregelung in Richtung Westen sowie im Bereich zwischen Odeons- und Amiraplatz in Betracht.

Eine Einbahnregelung bis zum Maximiliansplatz kann nicht erfolgen. Die Zufahrt zu den Bavaria Parkgaragen in der Jungfernturmstraße muss weiterhin über den Maximiliansplatz gewährleistet bleiben. Zudem ist der breite Straßenquerschnitt zwischen Maximilians- und Amiraplatz für eine Einbahnregelung nicht geeignet und müsste erst baulich umfangreich umgestaltet werden.

Der Kraftfahrzeugverkehr vom Maximiliansplatz kommend mit dem Fahrziel Ludwigstraße (Fahrtrichtung Osten) kann über den Oskar-von-Miller-Ring umgeleitet werden.

Dagegen kann derzeit keine Umleitung des Kraftfahrzeugverkehrs in Fahrtrichtung Westen über den Oskar-von-Miller-Ring erfolgen, da bedingt durch den Altstadtringtunnel keine Abbiegemöglichkeit in Richtung Briener Straße vorhanden ist.

Im Zuge der sicherheitstechnischen Nachrüstung des Altstadtringtunnels wird jedoch die Oberflächenfahrbeziehung am Oskar-von-Miller-Ring geändert. So ist nach Auskunft des Baureferates nach der Wiederherstellung der Oberfläche eine Abbiegebeziehung am Oskar-von-Miller-Ring an der Oberfläche in Richtung Süden zum Platz der Opfer des Nationalsozialismus und weiterführend zum Maximiliansplatz möglich.

Die Wiederherstellung der Oberfläche wird nach derzeitigem Terminplan für das Jahr 2023 fertiggestellt sein. Die oben beschriebene Fahrbeziehung wird allerdings schon während der Bauphase für die provisorischen Verkehrsphasen eingeführt werden. Der Zeitpunkt hierfür ist nach derzeitigem Terminplan jedoch erst für Ende 2019 vorgesehen.

Die in der Briener Straße verlaufenden drei Nachtbuslinien der MVG sowie die genehmigten Linienverläufe der Busse für Stadtrundfahrten müssen weiterhin in beide Fahrtrichtungen aufrecht erhalten werden.

In einem Schreiben vom 03.08.2016 legt die MVG dar, dass die drei Nachtlinien die Haupt-Nord-Süd-Achse im Nachtnetz und die am stärksten belastete Strecke im MVG-Nachtnetz darstellen. Hinsichtlich einer Umleitung führt die MVG Folgendes aus: *„Eine – theoretisch denkbare – Stichfahrt vom Altstadtring zum Odeonsplatz und zurück würde den eng verzahnten Fahrplan der Buslinien beeinträchtigen, was den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und den Verlust von Anschlüssen, z.B. an der Münchner Freiheit und Karlsplatz, zur Folge hätte. Nachdem das Nachtliniennetz von der LHM als Zusatzaufgabe Linienverkehr finanziert wird, würde dies für die LHM dauerhaft höhere Betriebskosten – bei verschlechtertem Nutzen für die Fahrgäste – bedeuten.“*

Aus diesem Grund muss den Linienbussen weiterhin die Einfahrt in die Briener Straße von beiden Seiten aus ermöglicht werden und es kommt nur eine sogenannte „Unechte Einbahnstraße“ in Betracht.

In „Unechten Einbahnstraßen“ ist der Fahrzeugverkehr in beide Richtungen zugelassen und nur am Ende der Straße wird das Einfahren von Fahrzeugen mittels Aufstellung des Zeichens 267 StVO (Verbot der Einfahrt) verhindert. Im vorliegenden Fall würden Busse und RadfahrerInnen mittels Zusatzzeichen „Buslinien- und Radverkehr frei“ von der Ein-

fahrtssperre ausgenommen werden.

Hinter den Zeichen 267 StVO herrscht normaler Zweirichtungsverkehr, gleichwohl läuft der Kraftfahrzeugverkehr in Folge der Maßnahme überwiegend nur in einer Richtung ab. Wenden ist somit möglich und als Anlieger kann die Brienner Straße in die selbe Richtung verlassen werden, aus der man gekommen ist. Es wird Durchgangsverkehr vermieden und Fahrwege von Anliegern werden verkürzt.

## **5. Aufwertung der Brienner Straße zwischen Maximilians- und Odeonsplatz für den Radverkehr**

Im Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr ist die Brienner Straße als Fahrradhauptroute enthalten und stellt eine wichtige Ost-West-Verbindung dar.

Eine Radverkehrszählung am 15.10.2014 ergab in der Zeit von 06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr insgesamt ca. 1.900 Rad Fahrende.

Durch das Fehlen einer eigenen Radverkehrsanlage -insbesondere auf der Nordseite- und durch das Vorhandensein von breiten Gehwegen, wird Radverkehr auf dem Gehweg provoziert. Das Kreisverwaltungsreferat erreichen regelmäßig Beschwerden dahingehend, dass die Seitenbereiche mit Freischankflächen und Flaniercharakter wiederholt durch regen Radverkehr gestört werden.

Im Folgenden werden die möglichen Verbesserungen hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur dargestellt:

### Variante 1:

#### Beibehaltung der Parkbuchten und Markierung eines einseitigen Schutzstreifens

Die Fahrbahn ist bei Einführung einer Einbahnregelung unter Beibehaltung der Parkbucht ausreichend breit, um einen einseitigen Schutzstreifen zu markieren.

Nach den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010) können beidseitige Schutzstreifen nur angelegt werden, wenn die Breite des zwischen den Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn mindestens 4,50 m beträgt. Im vorliegenden Fall würde bei Markierung von beidseitigen Schutzstreifen sowie der Beibehaltung der Parkreihen nur noch eine Kernfahrbahnbreite von 2,50 m verbleiben.

Es könnte demnach lediglich der bestehende Schutzstreifen an der Südseite für den gegenläufigen Radverkehr bis zum Amiraplatz verlängert werden (siehe Projektskizze 1). Was den Radverkehr in Einbahnrichtung anbelangt, so müsste dieser weiterhin auf der

Fahrbahn im Mischverkehr fahren.

Für den Rad- und Fußverkehr stellt dies keine Verbesserung dar und die Fahrbahnnutzung bleibt für den Radfahrenden in Einbahnrichtung weiterhin unattraktiv. Die beschriebene Problematik, dass durch das Fehlen einer eigenen Radverkehrsanlage auf der Nordseite und durch das Vorhandensein von breiten Gehwegen, Radverkehr auf dem Gehweg provoziert wird, bleibt damit erhalten.

Lediglich einen Schutzstreifen an der Nordseite neben der Parkreihe zu markieren, kommt aus Sicherheitsgründen nicht in Frage. Es könnten dadurch zwar fünf Parkplätze erhalten bleiben, allerdings müssten Radfahrende ohne eigene Radspur in den gegenläufigen Verkehr fahren. Die ERA empfehlen hingegen, in Einbahnstraßen mit über 400 Kfz/h Schutzstreifen entgegen der Einbahnrichtung einzurichten. Dies ist im vorliegenden Fall insbesondere vor dem Hintergrund fast unerlässlich, da es sich bei der Briener Straße um eine Straße mit Liefer- und Linienbusverkehr handelt und Tempo 50 gilt.

Diese Variante musste daher verworfen werden.

#### Variante 2:

##### Wegfall der Parkbuchten und Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (Vorzugslösung)

Die Verbreiterung der Fahrbahn könnte durch die Herausnahme des Stellplatzangebots an der Nordseite erreicht werden. Heute sind zwischen U-Bahnabgang und Wittelsbacherplatz ca. 17 Kurzzeitparkplätze (inklusive zwei Taxistandplätze in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr) vorhanden und baulich gefasst.

Mit dem Rückbau der Fußgängeraufstellfläche an der Fußgängersignalanlage könnten durch den Wegfall dieser Stellplätze beidseitige Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt werden (siehe Projektskizze 2).

Auf der Fahrbahn würden zwischen den beiden Schutzstreifen die erforderlichen 4,50 m an Mindestbreite verbleiben.

Durch die entfallenden Parkstände wird einerseits sowohl ein Raumgewinn zur Verbesserung des Verkehrsablaufs entstehen, andererseits werden dadurch auch Parksuchverkehre reduziert.

Was die beiden Taxistandplätze angeht, so hatten diese früher ein hohes Taxiaufkommen als sich dort eine der seltenen Gaststätten mit durchgehender Nachtöffnung befand. Diese existiert aber nicht mehr und mit dem Wegfall der Sperrstunde ist das Alleinstellungsmerkmal für die damalige Gaststätte entfallen. In Abstimmung mit der Taxi-München eG wird der dortige Taxistandplatz nicht mehr benötigt und kann ersatzlos entfallen.

Zugunsten des Schutzstreifens muss die Linksabbiegespur in der Briener Straße Richtung Ottostraße am Knoten Platz der Opfer des Nationalsozialismus reduziert werden. Durch den Wegfall der zweiten vollwertigen Fahrspur in der Briener Straße (Ost) ergeben sich dadurch jedoch keine nachteiligen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotens.

Zudem ist mit Realisierung des Altstadtunnelkonzepts mit einer deutlichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Briener Straße (Ost) zu rechnen. Aktuelle Prognosen gehen von einer Reduzierung bis zu 50% aus.

Die vor den Anwesen Briener Straße 12 bis 14 (im westlichen Anschluss an den U-Bahnabgang) befindliche tagsüber und werktags geltende Lieferzone ist im Übrigen von der Maßnahme nicht betroffen und bleibt erhalten.

#### Fazit:

Bis auf den Rückbau der Fußgängeraufstellfläche an der Fußgängerschutzanlage könnte durch die Variante 2 ohne weitere Umbaumaßnahmen eine deutliche Verbesserung für den Rad- sowie Fußgängerverkehr geschaffen werden.

Radfahrende können an wartenden Kraftfahrzeugen auf einem geschützten Streifen vorbei fahren und sind zugleich sichtbar. Erfahrungsgemäß nutzen dann auch unsichere Radfahrer die Fahrbahn selbstbewusster und halten sich aus den Seitenräumen fern. Die von vielen Geschäftstreibenden thematisierte Problematik, dass die Gehwege vielfach von Radfahrenden genutzt werden, könnte mit Umsetzung der Variante 2 entgegen gewirkt werden.

Gleichzeitig sind Schutzstreifen Teil der Fahrbahn und können von Kfz-Verkehr im Begegnungsfall überfahren werden und es darf kurzzeitig darauf zum Be- und Entladen gehalten werden. Ansässige Geschäfte verfügen damit weiterhin über eine Liefermöglichkeit am Fahrbahnrand.

Ein Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Nordseite ist auch vor dem Hintergrund angebracht, dass die Briener Straße zwischen Platz der Opfer des Nationalsozialismus und Odeonsplatz in Fahrtrichtung Westen eine Verkehrsbelastung von ca. 600 Kfz in den Spitzenstunden aufweist.

Bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist damit die Briener Straße in diesem Bereich gemäß den ERA hinsichtlich der Führungsform für den Radverkehr im Belastungsbereich II einzuordnen. Im Belastungsbereich II ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit zusätzlichen Angeboten wie z.B. nicht benutzungspflichtige Radwege oder Schutzstreifen geboten.

## **6. Anträge**

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01683 der ALFA (jetzt LKR) vom 18.12.2015 kann damit entsprochen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01928 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 15.03.2016 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02128 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Kathrin Abele vom 13.05.2016 kann damit entsprochen werden.

## **Abstimmung Referate/Mitzeichnungen**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die Beschlussvorlage ohne Änderungswünsche mitgezeichnet.

Das Baureferat hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet. Die Änderungswünsche wurden im Text berücksichtigt.

Das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), das Polizeipräsidium München, das Baureferat sowie das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erhalten je einen Abdruck nach Beschlussfassung.

## **7. Beteiligung des Bezirksausschusses**

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 1 (Altstadt-Lehel) wurde gemäß § 13 Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben: Der Bezirksausschuss lehnt den Entwurf mehrheitlich ab. Dem Vorhaben könnte dann zugestimmt werden, wenn es eine Möglichkeit gibt, die Einbahnregelung einzuführen und gleichzeitig die Parkplätze weitgehend zu erhalten.

Das Kreisverwaltungsreferat verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Punkt 5., wonach den beteiligten Referaten das dort aufgezeigte Vorgehen am zielführendsten erscheint und hält daran fest, aus Gründen der Verhältnismäßigkeit die Variante 2 umzusetzen. Die Anbringung von beidseitigen Radschutzstreifen ist

geeignet und erforderlich, aber auch angemessen um der Verkehrssicherheit und dem Verkehrsablauf aller VerkehrsteilnehmerInnen Rechnung zu tragen. Die Anbringung von beidseitigen Radschutzstreifen kommt nicht nur den Radfahrenden zugute, sondern auch dem Fußgängerverkehr, der durch ausweichenden Radfahrverkehr auf dem Gehweg beeinträchtigt und gefährdet wird. Der Verlust der Parkplätze ist im Interesse der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen hinzunehmen, insbesondere da die Wegnahme der Parkmöglichkeiten seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung als verträglich eingestuft wird.

### **Unterrichtung des Korreferenten und des Verwaltungsbeirates**

Dem stellvertretenden Korreferenten, Herrn Stadtrat Schall, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Progl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag des Referenten**

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, in der Briener Straße zwischen Odeons- und Amiraplatz eine unechte Einbahnstraße unter Anbringung von beidseitigen Schutzstreifen und Wegfall der Parkbuchten einzurichten sowie die damit verbundenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Markierung und Beschilderung) anzuordnen.
2. Das Baureferat wird gebeten, die Fußgängeraufstellfläche an der Fußgängerschutzanlage in der Briener Straße, westlich des Amiraplatzes, zurückzubauen und die angeordneten verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Markierung und Beschilderung) umzusetzen
3. Der Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 01683 der ALFA vom 18.12.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Der Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 01928 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 15.03.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Der Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 02128 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Kathrin Abele vom 13.05.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Böhle  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über das Direktorium – HA II-V / SP  
an das Direktorium Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Kreisverwaltungsreferat - GL/24**

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 1
3. An das Baureferat
4. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
5. An die Stadtwerke München GmbH
6. An das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
7. An das Polizeipräsidium München  
mit der Bitte um Kenntnisnahme
8. Mit Vorgang zurück an HA III/111

Am  
Kreisverwaltungsreferat GL/24