

Telefon: 0 233-39978  
Telefax: 0 233-39977

**Kreisverwaltungsreferat**  
Hauptabteilung I  
Sicherheit und Ordnung  
Verkehrssicherheit und Mobilität  
Radverkehr und Öffentlicher Raum  
KVR-I/313

**Anordnung von Radverkehrsanlagen (Markierung im Fahrbahnbereich)  
durch das Kreisverwaltungsreferat  
Turnusmäßige Beschlussvorlage**

- Stadtbezirke 02, 06, 20, 25 -

**Fahrradsicherheit Herzog-Heinrich-Str. Abschnitt I**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04594 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 27.02.2018

**Fahrradsicherheit Herzog-Heinrich-Str. Abschnitt II**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04595 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 27.02.2018

**Durchgehende Fahrradwegmarkierung in der Herzog-Heinrich-Straße**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02285 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 08.11.2018

**Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14516**

5 Anlagen:

1. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04594 des Bezirksausschusses 02 vom 27.02.2018
2. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04595 des Bezirksausschusses 02 vom 27.02.2018
3. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02285 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 vom 08.11.2018
4. Übersichtsplan Parkplätze Herzog-Heinrich-Straße (Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung)
5. Schreiben des Baureferates vom 16.03.2018 zum Projekt Lindwurmstraße, Radfahrstreifen östlich Sendlinger Kirche

**Beschluss des Kreisverwaltungsreferates vom 14.05.2019 (VB)**

Öffentliche Sitzung

## Inhaltsverzeichnis

|                                                                                 |           |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>I. Vortrag des Referenten</b> .....                                          | <b>2</b>  |
| 1. Anlass.....                                                                  | 2         |
| 2. Maßnahmen zur Entscheidung.....                                              | 3         |
| 2.1. Herzog-Heinrich-Straße.....                                                | 3         |
| 2.2. Lindwurmstraße östlich Sendlinger Kirche - Tektur.....                     | 7         |
| 2.3. Lindwurmunterführung Südostseite.....                                      | 8         |
| 2.4. Schwanthalerstraße zwischen Martin-Greif-Straße und Paul-Heyse-Straße..... | 10        |
| 3. Maßnahmen zur Bekanntgabe.....                                               | 12        |
| 3.1. Eisenheimerstraße.....                                                     | 12        |
| 3.2. Terofal- und Blumenauer Straße.....                                        | 14        |
| 4. Anträge.....                                                                 | 15        |
| 5. Abstimmung Referate / Fachstellen.....                                       | 15        |
| 6. Anhörung der Bezirksausschüsse:.....                                         | 15        |
| 7. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates.....             | 15        |
| 8. Beschlussvollzugskontrolle.....                                              | 16        |
| <b>II. Antrag des Referenten</b> .....                                          | <b>16</b> |
| <b>III. Beschluss</b> .....                                                     | <b>17</b> |

## I. Vortrag des Referenten

### 1. Anlass

Mit Beschluss vom 15.06.2016 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 06221) wurde für die Markierung von Radverkehrsanlagen durch das Kreisverwaltungsreferat in Abänderung der bisherigen Ziffer 19 des Referentenantrags des Grundsatzbeschlusses Radverkehr aus 2009 ein neues abgestuftes Verfahren beschlossen.

Danach werden dem Stadtrat die Maßnahmen zur Beschlussfassung vor der Anordnung vorgelegt, bei denen folgende 2 Kriterien **gleichzeitig** erfüllt sind:

1. Der betroffene Straßenabschnitt ist nach dem Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München dem **Hauptverkehrsstraßennetz** zuzuordnen.
2. Die Maßnahme ist nur durch **Umverteilung**, d.h. nur durch **Entfall von Fahrspuren des MIV** zu erreichen.

Die Einzelmaßnahmen zur Entscheidung sind im Beschluss **unter Punkt 2** aufgeführt.

Nicht zur Entscheidung vorgelegt werden markierte Übergangsbereiche (Radfahr- oder Schutzstreifen) als Radwegenden oder -zuführungen im Sinne der aktuellen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)), Radfahr- oder Schutzstreifen auf der freien Strecke, die durch Verschmälerung von überbreiten auf regelbreite Fahrspuren (nach den Kriterien der RASt 06) zu erreichen sind, sowie Radfahr- oder Schutzstreifen, die keinen Fahrspurentfall in Knotenpunkten auslösen. Es erfolgt turnusmäßig mindestens einmal jährlich im Kreisverwaltungsausschuss eine Bekanntgabe dieser Maßnahmen.

Die Einzelmaßnahmen zur Bekanntgabe sind im Beschluss **unter Punkt 3** aufgeführt.

## **2. Maßnahmen zur Entscheidung**

Folgende Maßnahmen befinden sich derzeit in Vorbereitung. Da die unter Ziffer 4 des Beschlusses vom 15.06.2016 (Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 06221) genannten Kriterien gleichzeitig erfüllt sind, werden folgende Projekte dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt:

### **2.1. Herzog-Heinrich-Straße**

Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen im Lückenschluss.

Mit Beschluss vom 23.11.2017, Anordnung von Radverkehrsanlagen (Markierung im Fahrbahnbereich) durch das Kreisverwaltungsreferat - Turnusmäßige Beschlussvorlage (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 09644) wurden Verbesserungen in der Herzog-Heinrich-Straße, am Kaiser-Ludwig-Platz und am Georg-Hirth-Platz zwischen Lindwurmstraße und Pettenkoferstraße (abschnittsweise und die vorhandenen Parkplätze schonende Markierung von Schutz und Radfahrstreifen) beschlossen und 2018 umgesetzt.

Der Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt beantragt nun in den anliegenden Anträgen 14-20 / B 04594 und 14-20 / B 04595 (Anlagen 1+2) die durchgängige Markierung der bisher abschnittsweise und bestandsorientiert markierten Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen und Radfahrstreifen) in der Herzog-Heinrich-Straße als Lückenschluss zu Lasten von Parkplätzen und Fahrspuren.

Zudem liegt eine Bürgerversammlungsempfehlung mit gleichem Ziel vor (Empfehlung Nr. 14-20 / E 02285 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 2 vom 08.11.2018, Anlage 3).

Zu den Anträgen 14-20 / B 04594 und 14-20 / B 04595 und der Empfehlung 14-20 / E 02285 nimmt das Kreisverwaltungsreferat wie folgt Stellung:

Die umgesetzte Maßnahme „Radverkehrsanlagen in der Herzog-Heinrich-Straße zwischen Lindwurmstraße und Georg-Hirth-Platz“ ist derzeit eine Kompromisslösung zwischen Parkplatz- / Fahrspurerhalt und Radverkehrsanlagen.

Die Markierungen an der Ostseite der Herzog-Heinrich-Straße zwischen Lindwurmstraße und Georg-Hirth-Platz sind als Sichtbarkeitshinweise und "Einfädel- bzw. Vorbeifahrmöglichkeiten" angeordnet, nicht als "lückenhafte Schutzstreifen". In der Praxis werden sie gleichwohl als solche empfunden, was die Anträge und weitere Bürgerschreiben bestätigen. Vorgesehen war ursprünglich, unter Bezugnahme auf die Belastungsbereiche der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), durchgehende Schutzstreifen und / oder Radfahrstreifen auf der gesamten Länge der Strecke unter Wegfall der Parkplätze zu markieren. Im weiteren Abstimmungsverfahren mit anderen Fachdienststellen wurde allerdings der Parkplatzbestand als erhaltenswert eingestuft und auch der abschnittsweise Fahrspurerhalt gegen die Radverkehrsmaßnahme abgewogen, so dass ein Kompromiss gefunden werden musste. Das weitere Verfahren ist bekannt (siehe Beschluss Markierung im Fahrbahnbereich durch das Kreisverwaltungsreferat - Turnusmäßige Beschlussvorlage - Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 09644). Die Maßnahme wurde in dieser Form beschlossen und 2017 / 2018 umgesetzt.

Im Folgezeitraum kam von einem Mitglied des Bezirksausschusses 2 formlos per E-Mail der Vorschlag, zu prüfen, ob im südlichen Abschnitt (zwischen Mozartstraße und Lindwurmstraße) „hälftiges Parken“ auf den Gehwegen möglich ist.

Das Kreisverwaltungsreferat hat die Anträge und den Vorschlag in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit folgendem Ergebnis erneut geprüft:

Für die Anlage von Radfahr- und Schutzstreifen müssten die derzeit ca. 72 vorhandenen (Nacht-) Parkplätze auf der gesamten antragsgegenständlichen Strecke sowie eine Fahrspur zwischen Lindwurmstraße und Mozartstraße (in Fahrtrichtung Norden) entfallen. Der gewonnene Raum könnte für die Anlage von Radfahrstreifen bzw. den beantragten Lückenschluss zwischen den Schutzstreifen genutzt werden. Das Halten zum Liefern sowie zum Be- und Entladen wäre auf den Schutzstreifen weiterhin möglich.

In der Herzog-Heinrich-Straße zwischen Lindwurmstraße und Mozartstraße könnte nach der Leistungsfähigkeitsberechnung des Kreisverwaltungsreferates ab der Lindwurmstraße in Fahrtrichtung Norden auf eine der beiden Fahrspuren verzichtet werden, Richtung Lindwurmstraße sind zur leistungsfähigen Abwicklung aller notwendigen Abbiegebeziehungen im Knotenzulauf auf Grund der Verkehrszahlen allerdings zwei Fahrspuren notwendig.

Zur Parkplatzbilanz liegt uns folgende Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vor:

*„Zur Einrichtung von durchgängigen Radverkehrsanlagen in der Herzog-Heinrich-Straße sind Änderungen der Parkregelungen in den Parkraummanagementgebieten „Innenstadt-klinikum“ und „Lindwurmstraße“ notwendig. Die betroffenen Abschnitte sind tagsüber zeitlich mit Eingeschränkten (08:30 – 16:00 Uhr) und Absoluten Haltverboten (06:30 – 08:30 Uhr sowie 16:00 – 19:00 Uhr) beschildert. Abends ab 19:00 Uhr gilt werktags die Parkregelung Mischparken. Bewohnerinnen und Bewohner können in diesen Bereichen somit zwischen 19:00 und 06:30 Uhr parken. Lediglich auf der Westseite zwischen Kobellstraße und Mozartstraße ist Parken bereits heute zu keinem Zeitpunkt erlaubt. Das Gebiet „Innenstadt-klinikum“ weist im Vergleich zu anderen Parkraummanagementgebieten eine andere Charakteristik auf. Die Struktur des Viertels mit relativ lockerer villenartiger Bebauung und einem hohen Anteil großflächiger Dienstleistungsunternehmen (Versicherungen) und Klinik- bzw. Universitätsinstituten mit nur geringer Bewohneranzahl ist nicht vergleichbar mit vielen anderen innenstadtnahen Vierteln.*

*Da auf den vorgesehenen Schutzstreifen zukünftig Haltevorgänge zulässig wären und bereits heute zwischen 06:30 – 19:00 Uhr nicht geparkt werden darf, sind aus Sicht des Parkraummanagements vor allem die Auswirkungen auf die Bewohnerinnen und Bewohner zu berücksichtigen. Gemäß Erhebungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist die Auslastung der Stellplätze in der Herzog-Heinrich-Straße zu den für die Beurteilung der Situation für Bewohnerinnen und Bewohnern relevanten Zeitpunkten, sowohl um 06:00 Uhr morgens als auch um 20:00 Uhr, geringer als 50 % (niedrigste Kategorie der Erhebung). Zudem gibt es vor allem in den westlich angrenzenden Bereichen zu allen Tageszeiten noch freie Stellplätze. Vermutlich auch aufgrund dieses frühen Zeitpunkts zum Räumen der Stellplätze (06:30 Uhr) wird das Angebot in den gegenständlichen Abschnitten von den Bewohnerinnen und Bewohnern nur bedingt angenommen.*

*Da die Auswirkungen der Maßnahme zusammengefasst verhältnismäßig sind, wird seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung die Einrichtung von durchgängigen Radverkehrsanlagen in der Herzog-Heinrich-Straße befürwortet. Wir gehen zudem davon aus, dass sich die klare optische Gliederung der Fahrbahn positiv auf den Verkehrsablauf und auf die gefahrenen Geschwindigkeiten auswirkt. Besonders im Abschnitt zwischen der Lindwurmstraße und Mozartstraße könnte dadurch die heutige ungünstige Verflechtungssituation beseitigt werden.*

*Sollte sich nach Umsetzung der Maßnahme wider Erwarten der Bedarf ergeben, besteht generell die Möglichkeit, in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss 2 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt die Parkregelung „Bewohnerparken“ im Umfeld der Herzog-Heinrich-Straße auszudehnen.“*

Auf Anfrage eines Mitglieds des Bezirksausschusses 2 wurde darüber hinaus geprüft, ob eine Markierungslösung auch unter Erhalt der Parkplätze in diesem Bereich erfolgen kann, indem man zwischen Mozartstraße und Kobellstraße einseitig das halbseitige Beparken des Gehweges einführt.

Das dafür zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung teilt Folgendes mit:  
*„Gemäß den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 2002) sind bei der in diesem Abschnitt vorhandenen gemischten Wohn- und Geschäftsnutzung mit 4 Geschossen sowie der Überschreitung der vorgegebenen Verkehrsstärke (< 5000 Kfz/Tag) um mehr als 5000 Kfz/Tag eine Breite des Seitenraums von 4,30 m anzustreben. Derzeit beträgt die Gehwegbreite an den baulichen Vorsprüngen ca. 3,0 bis 3,4 m. Zur Abgrenzung der Parkflächen vom Fußverkehr wären neben der Breite des Fahrzeugs auch Sicherheitstrennstreifen zum Fußverkehr mit einer Breite von 0,50 m, um Personen vor Behinderungen, oder Schaden durch unvorsichtig geöffnete Fahrzeurtüren zu bewahren, zu Lasten der nutzbaren Gehbahnbreite sowie von 0,5 m - 0,75 m zur zukünftigen Radverkehrsanlage zu berücksichtigen. An den vorhandenen Engstellen würde durch das halbseitige Gehbahnparken die Gehbahnbreite so weit verschmälert, dass sich Fußgängerinnen und Fußgänger nur unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume oder Einschränkung des Verkehrsraums Begegnen könnten. Es ist zu berücksichtigen, dass die Gehbahn im Einflussbereich (Radius) der U-Bahnhaltestelle „Goetheplatz“ liegt. Eine Legalisierung des halbseitigen Gehbahnparkens auf der Westseite der Herzog-Heinrich-Straße zwischen Mozartstraße und Kobellstraße wird seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung deshalb nicht befürwortet.“*

Es wird daher vorgeschlagen, den Anträgen des Bezirksausschusses 2 und der Empfehlung der Bürgerversammlung des Bezirksausschusses 2 zu folgen und die beantragte Radverkehrsführung wie folgt zu beschließen:

- Schutzstreifen auf kompletter Länge zwischen Mozartstraße und Kaiser-Ludwig-Platz (Ostseite) durch Entfall der Parkplätze
- Schutzstreifen zwischen Kaiser-Ludwig-Platz und Georg-Hirth-Platz mit Anschluss an die bestehenden Radfahrstreifen jeweils durchgehend und beidseitig durch Entfall der dortigen Parkplätze
- Radfahrstreifen beidseitig zwischen der Lindwurmstraße und der Mozartstraße durch Entfall der Parkplätze und eines Fahrstreifens in Fahrtrichtung Norden

## **2.2. Lindwurmstraße östlich Sendlinger Kirche - Tektur**

Markierung eines Radfahrstreifens stadteinwärts ab östlich der Sendlinger Kirche (auf Höhe des Anwesens Lindwurmstraße 219) bis nach der Einmündung Aberlestraße. Die Maßnahme wurde mit Beschluss vom 23.11.2017, Anordnung von Radverkehrsanlagen (Markierung im Fahrbahnbereich) durch das Kreisverwaltungsreferat - Turnusmäßige Beschlussvorlage (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 09644) inhaltlich wie folgt beschlossen:

*„Für die Verlegung des Radwegs als Radfahrstreifen auf die Fahrbahn muss die bergauf führende Rechtsabbiegespur für den Kfz-Verkehr auf eine Länge von ca. 30 m verkürzt werden, um an der Südseite den Raum für den Radfahrstreifen durch Neuaufteilung der Fahrbahn schaffen zu können.*

*Die Länge der Rechtsabbiegespur bergauf ist hier allerdings im derzeitigen Standard überdimensioniert. Aufgrund einer Leistungsfähigkeitsberechnung des Kreisverwaltungsreferates konnte festgestellt werden, dass durch die Maßnahme keine Beeinträchtigungen der im Verkehrsentwicklungsplan festgelegten Verkehrsfunktion der Lindwurmstraße als Hauptverkehrsstraße sowie der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr am Knotenpunkt Lindwurmstraße / Plinganserstraße zu erwarten sind.*

*Für die Überleitung vom Radweg stadteinwärts auf den Radfahrstreifen sind bauliche Anpassungen auf Höhe zwischen Sendlinger Kirche und Lindwurmstraße 219 notwendig. Ab nördlich der Tiefgaragenzufahrt bei Hausnummer 219 sind im Bestand Längsparkstände abmarkiert, die Maßnahme erfordert den Wegfall von vsf. 2 Parkplätzen.*

*Es wird daher vorgeschlagen, die Markierung des Radfahrstreifens auf der Fahrbahn als Überbrückung einer Engstelle mit Optimierungsbedarf hinsichtlich der Verkehrssicherheit umzusetzen, den Bestandsradweg in diesem Abschnitt zurückzubauen und den gewonnenen Raum dem Fußverkehr zuzuschlagen.“*

Die Maßnahme sowie die Leistungsfähigkeitsberechnung fußen auf der Grundlage, dass bei einer Verlegung des Radweges auf die Straße im gesamten Abschnitt zwischen der Sendlinger Kirche und der Aberlestraße auch der Fahrspurentfall von der Kidlerstraße bis zum Knotenzulauf Bavariastraße mitgerechnet ist. Es wurde aber versäumt, in der Beschlussvorlage diesen Abschnitt explizit zu erwähnen.

Im Vorfeld der Detailplanung hat das Baureferat dem Kreisverwaltungsreferat anliegendes Schreiben (Anlage 5) zukommen lassen und darin gebeten, für den Streckenabschnitt zwischen Kidlerstraße und Bavariastraße gemäß der aktuellen Beschlusslage (*Anordnung von Radverkehrsanlagen - Markierung im Fahrbahnbereich - durch das KVR (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06221 vom 15.06.2016)*) einen gesonderten Beschluss herbeizuführen, um das Projekt starten zu können.

Diesem Hinweis des Baureferates kommen wir daher mit folgender Tektur nach:

„Für die Verlegung des Radwegs als Radfahrstreifen auf die Fahrbahn muss, um an der Südseite den Raum für den Radfahrstreifen durch Neuaufteilung der Fahrbahn schaffen zu können, die bergauf führende Rechtsabbiegespur für den Kfz-Verkehr auf eine Länge von ca. 30 m verkürzt werden. **Zwischen Kidlerstraße und Bavariastraße entfällt eine Geradeausspur. Die Linksabbiegespur Richtung Osten in die Bavariastraße bleibt beibehalten.** Aufgrund einer Leistungsfähigkeitsberechnung des Kreisverwaltungsreferates konnte festgestellt werden, dass durch die Maßnahme keine Beeinträchtigungen der im Verkehrsentwicklungsplan festgelegten Verkehrsfunktion der Lindwurmstraße als Hauptverkehrsstraße sowie der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr am Knotenpunkt Lindwurmstraße / Plinganserstraße zu erwarten sind. Die Länge der Rechtsabbiegespur bergauf ist hier im derzeitigen Standard überdimensioniert. **Der Verkehr am Knoten Lindwurm- / Bavaria- / Aberlestraße kann mit einer Geradeaus-Rechtsspur und einer Linksabbiegespur in Richtung Osten leistungsfähig abgewickelt werden.**“

Es wird gebeten, o.a. Projekt hiermit in der o.a. **neuen Formulierung** zu beschließen, damit die bereits grundsätzlich beschlossene Markierung des Radfahrstreifens auf der Fahrbahn vom Baureferat zeitnah umgesetzt werden kann.

### **2.3. Lindwurmunterführung Südostseite**

Markierung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn in der Lindwurmstraße im Bereich der Eisenbahnüberführung (stadteinwärts, Südostseite).

Im Juli 2016 hatte die DB Netz AG im Rahmen ihrer Instandhaltungspflicht der Eisenbahnbrücke über die Lindwurmstraße provisorische Hilfsstützen mit Stützscheiben eingebaut. Dadurch gab es Einschränkungen im Verkehrsraum der Fahrbahn, da die Fahrspuren von fünf auf drei reduziert werden mussten (eine Spur stadteinwärts, je ein Linksabbieger und eine Geradeausspur stadtauswärts).

Im Frühjahr 2017 wurden diese Hilfsstützen wieder ausgebaut und die DB Netz AG hat ein neues verändertes Provisorium mit neuer Abstütztechnik eingebaut. Bei der neuen Sicherungstechnik wurden die beiden seitlichen Widerlager der Brücke teilweise verstärkt und mit seitlichen Kragarmen ausgestattet, welche den Brückenüberbau stützen. Diese neue Hilfsunterstützung ist in das Widerlager integriert, so dass es keine Beeinträchtigung des Verkehrsraums mehr gibt.

Für die Lindwurmunterführung gibt es eine Bedarfsfestlegung für den Ausbau der Verkehrsanlagen unter den Eisenbahnüberführungen („Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840, beschlossen



durch die Vollversammlung des Stadtrates am 21.10.2015 sowie „Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr in München, Kriterien zum Ausbau von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen“, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157, beschlossen durch die Vollversammlung des Stadtrates am 02.10.2013). Hier wurden für die Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße zwei Geradeauspuren sowie ein Linksabbieger in Fahrtrichtung stadtauswärts vorgesehen. Dieser Planungsstand wurde zuletzt durch die Vorprojektgenehmigung am 21.03.2017 durch den Bauausschuss bestätigt („Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07596). Der Baubeginn der Maßnahme wird nach derzeitigem Stand nicht vor dem Jahr 2022 erfolgen.

Auf der nördlichen Seite wurde gemäß Beschluss vom 23.11.2017, Anordnung von Radverkehrsanlagen (Markierung im Fahrbahnbereich) durch das Kreisverwaltungsreferat - Turnusmäßige Beschlussvorlage (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 09644) der während der Abstützmaßnahme durch die Stützen belegte Platz auf der Fahrbahn dazu genutzt, bis zum Unterführungsneubau einen Radfahrstreifen anzulegen und die dauerhaft bestehende Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr auf dem zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg aufzulösen.

Auf Grund der guten Erfahrungen, die die Maßnahme auf der Nordwestseite gebracht hat, und der ähnlich prekären Platzverhältnisse auf der gegenüberliegenden Seite (abschüssige Radverkehrsführung, hohes Rad- und Fußverkehrsaufkommen wegen der Zuwegung zum Kreisverwaltungsreferat und zum U-Bahnaufgang Poccistraße) hat sich das Kreisverwaltungsreferat dazu entschlossen, den im Rahmen der Anhörung zur Beschlussvorlage Nr. 14-20 / V 09644 vorgebrachten Antrag des Bezirksausschusses 2 (Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt) aufzugreifen und auch für den Radverkehr stadteinwärts eine vergleichbare Lösung als Verkehrsversuch gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO zunächst zu testen. Der Versuch in Gelbmarkierung (analog Baustellen) dient dazu, Erkenntnisse hinsichtlich der Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf gewinnen zu können. Baustellenbedingt bestanden aber auch hier bereits Erfahrungen, dass der Verkehrsablauf mit dieser Spuraufteilung funktioniert. Die Versuchsanordnung sollte abschließende Klarheit bringen, bevor die Maßnahme dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt wird.

Ursprünglich gab es in der Unterführung eine überbreite Fahrspur ohne Leitlinie und zwei von der Implerstraße zuführende Rechtsabbiegespuren sowie zwei von der südlichen Lindwurmstraße zuführende Geradeauspuren. Der Radverkehr wurde zusammen mit dem Fußverkehr auf dem Gehweg geführt. Für die Versuchsanordnung wurden die aus der Implerstraße zuführenden zwei Rechtsabbiegespuren auf eine reduziert. Von den zwei Geradeauspuren aus der südlichen Lindwurmstraße wurde die rechte der beiden Fahrspuren auf eine Länge von 80 m in eine reine Rechtsabbiegespur ummarkiert, so dass in die Unterführung aus beiden Fahrbeziehungen der Kfz-Verkehr nur noch einspurig

einfährt und der gewonnene Raum in der Unterführung zur Anlage eines Radfahrstreifens genutzt werden konnte. Die Geschwindigkeit wurde aus Verkehrssicherheitsgründen auf 30 km/h reduziert. Der Radverkehr auf der Lindwurmstraße wird nun ab südöstlich der Einmündung der Implerstraße und der Radverkehr aus der Implerstraße in Fahrtrichtung stadteinwärts auf den Radfahrstreifen und nach der Unterführung baulich wieder zurück auf den Bestandsradweg geführt.

Nach mittlerweile acht Monaten Probetrieb hat sich die Maßnahme bewährt. Durch die Neuaufteilung der Fahrspuren selbst werden keine Leistungseinbußen für den MIV verursacht. Der Sicherheitsgewinn für den Seitenraum ist hingegen enorm, da sich Radfahrer und Fußgänger nicht mehr in dem engen Seitenraum gegenseitig behindern.

Die Ursache für sich zu Spitzenzeiten des Kfz-Verkehrs stadteinwärts ergebende temporäre Rückstauungen durch die Unterführung zurück in die Lindwurm- und Implerstraße ist nicht die Einspurigkeit in der Unterführung, sondern die durch die Busbeschleunigung der Buslinie 62 auf der Strecke Ruppertstraße - Poccistraße verursachte verminderte Grünzeit auf der Lindwurmstraße, die kein leistungsfähiges Linksabbiegen in Richtung Nordwest (Theresienwiese) zulässt und den Abfluss stadteinwärts behindert.

Es wird daher vorgeschlagen, die beschriebene Maßnahme, die derzeit in temporärer Folien-Gelbmarkierung und mit Absperrschranken als Versuch angeordnet ist, in eine Daueranordnung (Weißmarkierung) zu überführen und bis zum Neubau der Unterführung (dann: Vollausbau mit beidseitig eigenständigen baulichen Rad- und Gehwegen) in dieser Form als Übergangslösung zu beschließen.

#### **2.4. Schwanthalerstraße zwischen Martin-Greif-Straße und Paul-Heyse-Straße**

Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen

Der Stadtrat hat die Umsetzung folgender Maßnahme mit dem Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München – Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017 - am 21.02.2018 (Antragsziffer 11.1. des Referentenantrags, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09964) beschlossen:

*„Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, als Verkehrsversuch für die Schwanthalerstraße zwischen Theresienhöhe und Paul-Heyse-Straße die verkehrsrechtliche Anordnung zur Markierung von Radfahrstreifen ggf. anstelle der vorhandenen Stellplätze, bzw. einer Umwandlung von Schräg- zu Senkrechtparkplätzen und ggf. der Verlegung eines Schulbusparkplatzes zu erstellen.*

*Das Baureferat wird beauftragt, auf der Basis der verkehrsrechtlichen Anordnung des Kreisverwaltungsreferates in der Schwanthalerstraße zwischen Theresienhöhe und Paul-Heyse-Straße die Markierung von Radfahrstreifen und den Anschluss an die Radwege in der Paul-Heyse-Straße umzusetzen.*

*Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Stadtrat nach einem Jahr über die Erfahrungen mit Radfahrstreifen in der Schwanthalerstraße zwischen Theresienhöhe und Paul-Heyse-Straße zu berichten und einen Vorschlag zur dauerhaften Beibehaltung der Radverkehrsinfrastruktur oder zur Wiederherstellung der Stellplätze zu unterbreiten.“*

Das Kreisverwaltungsreferat hat den gegenständlichen Bereich in Abstimmung mit dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung geprüft. Die Prüfung hat ergeben, dass die Anlage von Radfahrstreifen rein durch die im Grundsatzbeschluss formulierte Vorgabe „*ggf. anstelle der vorhandenen Stellplätze, bzw. einer Umwandlung von Schräg- zu Senkrechtparkplätzen und ggf. der Verlegung eines Schulbusparkplatzes*“ aus Verhältnismäßigkeits- und Verkehrssicherheitsgründen nicht zur Umsetzung empfohlen werden kann. So würden bei einer Lösung, die rein auf Parkplatzentfall fußt, ca. 85-90 Stellplätze mit unterschiedlichen Parkregelungen (Kurzzeitparken, Mischparken, Behindertenstellplätze, Hotelanfahrt) entfallen. Durchgängige Radverkehrsanlagen wären mit diesem Planungsansatz zudem auch nicht ohne bauliche Eingriffe zu realisieren, da an den Knotenpunkten Schwanthaler- / Paul-Heyse-Straße und Schwanthaler- / Martin-Greif-Straße nicht in beiden Richtungen Parkstreifen vorhanden sind, die zur Disposition stünden. Am Knotenpunkt Hermann-Lingg-Straße sind ggf. umzuwandelnde Stellplätze auf der Nordwestseite baulich gefasst, die Bordsteinnasen müssten hier zurückgebaut werden.

Eine solche Variante wäre erfahrungsgemäß einerseits der Bürgerschaft schwer zu vermitteln und andererseits würden dann, ebenfalls erfahrungsgemäß, die Radfahrstreifen zum Nachteil für die Verkehrssicherheit sehr stark und oft verparkt sein.

Die mit der Prüfung befasste Arbeitsgruppe hat sich daher für eine Vorzugsvariante entschieden, welche nur zu einem verhältnismäßigen Teil durch Wegfall von Parkplätzen und Umwandlung von Schräg- in Längsparkplätze erreicht wird und der restliche Raum zu Lasten von Fahrspuren gewonnen würde. Der Unterschied zwischen der Vorzugsvariante (- ca. 30 Stellplätze) und einer Lösung mit einem kompletten Stellplatzentfall (- ca. 85 - 90 Stellplätze) beträgt ca. 55-60 Stellplätze.

Die Vorzugsvariante gestaltet sich im Detail wie folgt:

Zwischen der Martin-Greif-Straße und der Hermann-Lingg-Straße sind 8 Schrägparkplätze vorhanden, die in ca. 4 Längsparkplätze umgewandelt werden könnten. Zwischen der

Hermann-Lingg-Straße und der St.-Paul-Straße sind ca. 16 Schrägparkplätze vorhanden, die in ca. 8 Längsparkplätze umgewandelt werden könnten. Weitere Parkplätze entfallen in den Zuführungen zu den Knotenpunkten, wo die Fahrspuren erhalten werden müssen. Die Behindertenstellplätze und die Hotelvorfahrt können erhalten werden.

Von den Fahrspuren entfallen konkret nordseitig eine Fahrspur zwischen Schwanthalerstraße 88 (Knoten Hermann-Lingg-Straße) und Martin-Greif-Straße und südseitig zwischen Schwanthalerstraße 87 und 69. Die notwendigen Abbiegespuren blieben in den Knoten erhalten.

Diese Variante erfordert wegen der aktuellen Beschlusslage (*Anordnung von Radverkehrsanlagen - Markierung im Fahrbahnbereich - durch das KVR (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06221 vom 15.06.2016)*) eine gesonderte Stadtratsbefassung, da der Grundsatzbeschluss den Fahrspurentfall nicht explizit erwähnt.

Es wird daher vorgeschlagen, die Maßnahme in der oben beschriebenen Form zu beschließen.

### **3. Maßnahmen zur Bekanntgabe**

Folgende Maßnahmen werden vom Kreisverwaltungsreferat angeordnet und umgesetzt. Da die unter Ziffer 4 des Beschlusses 15.06.2016 (Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 06221) genannten Kriterien nicht oder nicht gleichzeitig zutreffen, werden diese dem Stadtrat hiermit bekannt gegeben:

#### **3.1. Eisenheimerstraße**

Geplante Maßnahme: Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen zwischen Westendstraße und Lautensackstraße

Bei der Eisenheimerstraße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit einer Kfz-Belastung von ca. 17.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von rund 4 % (Grundlage: Verkehrsmengenplan des Referats für Stadtplanung und Bauordnung 2015).

Die dort vorhandenen baulichen Rad- und Gehwege im Seitenraum sind nicht den Vorgaben entsprechend, weshalb die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben wurde.

Nach Prüfung des Kreisverwaltungsreferates ist die Markierung von Radfahrstreifen ohne Leistungsverlust beim motorisierten Individualverkehr möglich. Weder auf der Strecke (Verschmälerung von überbreiten Fahrspuren auf Regelbreite) noch in den Knotenpunkten entfallen Fahrspuren. Die baulichen Radwege werden weitgehend zu Gunsten der Gehwege aufgelassen. Wo der Bedarf besteht, sollen in den Knotenpunkten die baulichen

Radwege auf Regellaß verbreitert werden, so dass notwendige Abbiegespuren und ein reibungsloser Busbetrieb gewährleistet ist.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010) empfehlen für diese Verkehrsverhältnisse grundsätzlich die Radverkehrsführung auf Radfahrstreifen. Durch Radfahrstreifen werden sichere Räume geschaffen, damit der Radverkehr nicht vom motorisierten Individualverkehr an den Rand gedrängt und unnötig gefährdet wird.

Eine fahrbahnseitige Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen ist auch deshalb zu bevorzugen, da es entlang der Elsenheimerstraße eine Vielzahl von Ein- und Ausfahrten gibt, der Radverkehr im Seitenraum speziell bei Ein- und Abbiegevorgängen sehr stark gefährdet ist und sich dort gehäuft Unfälle mit Radfahrereteiligung ereignen.

Das Kreisverwaltungsreferat hat zunächst einen Verkehrsversuch zur Erprobung einer dualen Radverkehrsführung mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn unter Beibehaltung der baulichen, nicht benutzungspflichtigen Radwege in der Elsenheimerstraße durchgeführt um Erkenntnisse hinsichtlich einer solchen, in der ERA 2010 aufgeführten, aber in München bisher noch nicht angeordneten Möglichkeit zu gewinnen. Die Evaluation wurde von einem externen Gutachter durchgeführt.

Das Gutachten führt aus, dass die duale Führung ein durchaus akzeptables Angebot darstellt. Grundsätzlich sorgt sie für eine bessere Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn und verdeutlicht dessen Wahlmöglichkeit zwischen baulichem Radweg und Fahrbahn. Die Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrer hat sich nach Anlage der Schutzstreifen laut Gutachten um 20 % gesteigert. Ein erhöhtes Unfallgeschehen wurde nicht festgestellt.

Weiter wurde festgestellt, dass in den überwiegenden Abschnitten, insbesondere an Ein- und Ausfahrten, diese Führung an ohnehin problematischen Stellen bei den Verkehrsteilnehmern für Verwirrung sorgt. Auch ein „Hin- und Herspringen“ von Radfahrern zwischen den dualen Anlagen auf der Strecke ist dem Verkehrsablauf und der Verkehrssicherheit nicht zuträglich. Ein großer Teil der Radfahrer fährt zudem weiterhin auf den zu schmalen baulichen Radwegen, womit die Probleme in der Elsenheimerstraße nicht zufriedenstellend gelöst werden konnten.

Im Ergebnis hat sich das Kreisverwaltungsreferat nach Abwägung aller im Rahmen des Verkehrsversuchs gemachten Erfahrungen entschieden, aus Gründen der Verkehrssicherheit zukünftig auf duale Führungen in der Form von Schutzstreifen neben baulichen Radwegen auf Hauptverkehrsstraßen zu verzichten.

Es ist daher beabsichtigt, in der Elsenheimerstraße Radfahrstreifen anzuordnen, die Bestandsradwege aufzulassen und das Baureferat zu bitten, die notwendige Planung zu erstellen, die Projektgenehmigung herbeizuführen und die Maßnahme anordnungsgemäß

umzusetzen. Im Rahmen dieses Projektes werden seitens des Baureferates auch die geplante Lichtsignalanlage an der Hauzenberger Straße in der endgültigen Lage hergestellt und die Bushaltestellen in der Eisenheimerstraße an die aktuellen Anforderungen angepasst.

Um die Radverkehrsführung auch in den Knotenpunktbereichen verbessern und die Radwege hierzu verbreitern zu können, müssen im Zulauf auf die Lautensackstraße und im Bereich der Bushaltestellen vor der Westendstraße insgesamt voraussichtlich ca. 20 Bäume gefällt werden und ca. 6 Parkstände entfallen. Ca. 6 der zu fällenden Bäume müssen dabei dauerhaft entfallen. Die restlichen Bäume sollen, soweit technisch möglich, durch geringfügig versetzte Neupflanzungen ersetzt werden.

Der örtliche Bezirksausschuss und die Polizei wurden angehört und haben der Maßnahme zugestimmt.

### **3.2. Terofal- und Blumenauer Straße**

Maßnahme: abschnittsweise Markierung von Schutzstreifen im Zuge einer Fahrbahnsanierung

Die Maßnahme erfolgt auf einen formlosen Antrag aus einer Bürgerversammlung, der dem Kreisverwaltungsreferat vom Bezirksausschuss 20 mit der Bitte um Prüfung weitergeleitet wurde. Die Prüfung hat Folgendes ergeben:

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010) ist bei der Wahl der Führungsform des Radverkehrs neben verschiedenen anderen Prüfkriterien die Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs zur Beurteilung der Verkehrssicherheit entscheidungsrelevant. Es liegen Belastungen von insgesamt rund 7000 Kfz/24 h in beiden Fahrtrichtungen vor, pro Fahrtrichtung zu den Spitzenstunden rund 500 Kfz. Die Terofalstraße liegt damit im Belastungsbereich I-II der ERA 2010, das Regelwerk empfiehlt dazu für den Radverkehr Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Die Fahrbahnen sind für das tatsächliche Kfz-Verkehrsaufkommen überdimensioniert und können zu Gunsten der Anlage von Schutzstreifen ohne Leistungsverluste von „überbreit“ auf „regelbreit“ nach den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) reduziert werden, ohne dass Fahrspuren entfallen müssen. Gleichzeitig kann durch die Fahrbahnverengung und dem Verzicht auf Markierung einer Leitlinie in der Fahrbahnmittle, eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit erwartet werden. Der Linienbusverkehr kann sich im Regelfall problemlos begegnen und im Bedarfsfall unter Rücksichtnahme auf den Radverkehr die Schutzstreifen überfahren.

Auch in der Zuführung zu den Knotenpunkten Silberdistelstraße / Terofalstraße und Blu-

menauer Straße / Terofalstraße ist die neue Radverkehrsführung für die Verkehrssicherheit von Vorteil.

Die Maßnahme wurde vom Kreisverwaltungsreferat angeordnet und wird im Zuge des barrierefreien Umbaus der Bushaltestellen und einer Fahrbahnsanierung vom Baureferat 2019 umgesetzt.

Der örtliche Bezirksausschuss und die Polizei wurden angehört und haben der Maßnahme zugestimmt.

#### **4. Anträge**

Den Anträgen Nr. 14-20 / B 04594 und 14-20 / B 04595 des Bezirksausschusses 2 vom 27.02.2018 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02285 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 2 vom 08.11.2018 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

#### **5. Abstimmung Referate / Fachstellen**

Das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung haben die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Gesundheit und Umwelt, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, sowie die Stadtwerke München haben jeweils Abdrucke der Vorlage erhalten.

#### **6. Anhörung der Bezirksausschüsse:**

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 2 (Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt), 6 (Sendling), 20 (Hadern) und 25 (Laim) wurden gemäß § 13 Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

#### **7. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates**

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges und der Verwaltungsbeirat für den Zuständigkeitsbereich Straßenverkehr, Herr Stadtrat Richard Progl, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## 7. Beschlussvollzugskontrolle

Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle, da der Stadtrat mit dieser Angelegenheit nicht mehr befasst wird.

## II. Antrag des Referenten

1. Vom Vortrag des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Der weiteren Planung und Umsetzung der Maßnahmen unter **Punkt 2:**
  - **Herzog-Heinrich-Straße** (Markierung von beidseitigen durchgehenden Radverkehrsanlagen zwischen Lindwurmstraße und Pettenkoflerstraße)
  - **Lindwurmstraße** (Radfahrstreifen an der Südseite stadteinwärts ab östlich Sendlinger Kirche bis Aberlestraße, Radwegrückbau)
  - **Lindwurmstraße Eisenbahnüberführung** (Radfahrstreifen an der Südostseite unter der Eisenbahnüberführung als Provisorium bis zum Neubau der Eisenbahnüberführung)
  - **Schwanthalerstraße** (Markierung von Radfahrstreifen zwischen Martin-Greif-Straße und Paul-Heyse-Straße)

wird zugestimmt.

3. Von den Maßnahmen unter **Punkt 3.1. Eisenheimerstraße** (Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen zwischen Westendstraße und Lautensackstraße auf der Fahrbahn und Auflassung der Radwege im Seitenraum) und **Punkt 3.2. Terofalstraße / Blumenauer Straße** (abschnittsweise Markierung von Schutzstreifen im Zuge einer Sanierungsmaßnahme)

wird Kenntnis genommen.

4. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Maßnahmen unter **Punkt 2.** und **3.1.** verkehrsrechtlich anzuordnen.
5. Das Baureferat wird gebeten, die Maßnahmen unter **Punkt 2.:**
  - **Herzog-Heinrich-Straße** zwischen Lindwurmstraße und Pettenkoflerstraße,
  - **Lindwurmstraße** Südostseite östlich Sendlinger Kirche bis Aberlestraße,
  - **Lindwurmstraße Eisenbahnüberführung** Südostseite,



- **Schwanthalerstraße** zwischen Martin-Greif-Straße und Paul-Heyse-Straße umzusetzen.

6. Das Baureferat wird gebeten, zur Maßnahme unter **Punkt 3.1.:**

- **Eisenheimerstraße**

die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.

7. Der Antrag Nr. 14-20 / B 04594 des Bezirksausschusses 2 vom 27.02.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Der Antrag Nr. 14-20 / B 04595 des Bezirksausschusses 2 vom 27.02.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02285 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 2 vom 08.11.2018 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. **Beschluss**

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig beschlossen.

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 D-II-V / Stadtratsprotokolle  
an das Revisionsamt  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV bei Kreisverwaltungsreferat GL/532 Beschlusswesen**  
zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 02, 06, 20, 25
3. An das Baureferat
4. An das Kommunalreferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
mit der Bitte um Kenntnisnahme
9. Mit Vorgang zurück an Kreisverwaltungsreferat HA I/313  
zur weiteren Veranlassung.

Am .....

Kreisverwaltungsreferat GL/532