

Verbesserung der Situation im Südlichen Bahnhofsviertel

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01037 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 2 -
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 16.11.2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18430

Anlage: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 01037

Beschluss des Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 17.03.2026

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 2 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt hat am 16.11.2022 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01037 beschlossen.

Danach sollen die in verschiedenen Studien, Konzepten und Masterplänen für das südliche Bahnhofsviertel vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr zeitnah umgesetzt werden. Damit soll das Viertel klimatisch entlastet und verkehrsberuhigt werden.

Die Empfehlung betrifft einen Vorgang der nach Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Gemeindeordnung (GO) in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 23 der Geschäftsordnung des Stadtrates zu den laufenden Angelegenheiten zu zählen ist. Da es sich um eine Empfehlung einer Bürgerversammlung handelt, die in ihrer Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt ist, muss diese nach Art. 18 Abs. 5 Satz 1 GO i.V.m. § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung vom Stadtrat bzw. Bezirksausschuss und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschuss-Satzung (BA-Satzung) vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Mit dem Beschluss zur Mobilitätsstrategie 2035 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507) hat der Münchner Stadtrat am 23.06.2021 erste Leitplanken für eine neue Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr mit dem Ziel der Sicherung von Lebensqualität und Allgemeinwohl beschlossen. Als konkretes Ziel sieht die Strategie vor, den Verkehr im Münchner Stadtgebiet bis 2035 klimaneutral zu gestalten und damit den Fuß- und Radverkehr sowie den Öffentlichen Verkehr zu stärken. Weitere Ziele ergeben sich aus den teilweise noch in Bearbeitung befindlichen Teilstrategien, beispielsweise zu den Themen Verkehrssicherheit, Öffentlicher Verkehr, Fußverkehr, Radverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Management des öffentlichen (Straßen-)Raums, Inklusion und Wirtschaftsverkehr.

Im April 2024 hat der Oberbürgermeister eine Taskforce Bahnhofsviertel einberufen, welche sich mit Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Bahnhofsviertel befasst. Hier sind

verschiedene städtische Referate (KVR, MOR, SOZ, GSR, RAW) und wichtige Akteure, wie Polizei und DB fest vertreten, weitere werden nach Bedarf hinzugezogen, wie MVG/ SWM, Park & Ride GmbH.

Ziel der Taskforce ist es, den problematischen Verfestigungen und negativen Entwicklungen im Bahnhofsviertel zeitnah entgegenzuwirken und zwischen allen beteiligten Stellen abgestimmte Maßnahmen zu treffen und umzusetzen.

Der Schwerpunkt lag dabei 2024 auf den Örtlichkeiten Alter Botanischer Garten und Karl-Stützel-Platz nebst näherem Umgriff.

Im Herbst 2025 wurde die Taskforce Bahnhofsviertel beauftragt:

- die angestoßenen Maßnahmen im Nördlichen Viertel fortzuführen,
- eventuelle Verdrängungseffekte zu beobachten, um ein rechtzeitiges Gegensteuern zu ermöglichen und
- den Schwerpunkt der Arbeit der Taskforce aber auf das Südliche Bahnhofsviertel zu verlegen.

Hierbei kommt dem Südlichen Bahnhofsviertel aufgrund der Umstände (10-jährige Interimszeit während der Umbauphase des Hauptbahnhofes, viele Baustellen im Viertel) eine besondere Bedeutung zu. Themen, wie Erhöhung der Aufenthaltsqualität – auch durch verkehrsrechtliche Maßnahmen –, Belebung und Begrünung spielen hier eine große Rolle.

Details zu erfolgten oder angestoßenen Maßnahmen der Taskforce rund um den Hauptbahnhof können den Sachstandsberichten der Taskforce vom

- 02.07.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13717) und
- 18.12.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14936)

entnommen werden.

Ein weiterer Bericht ist für den 02.03.2026 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18797) geplant.

Im Südlichen Bahnhofsviertel wurden auf dieser Grundlage bereits einige Verbesserungen in der verkehrlichen Situation erreicht bzw. vom Stadtrat zur Umsetzung beschlossen. Weitere werden - auch in Rahmen von Pilotversuchen - geprüft.

Schwanthalerstraße und Paul-Heyse-Straße

Für die Schwanthalerstraße sind zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße Protected-Bikelandes geplant. Dazu gab es im Februar 2024 eine Informationsveranstaltung (<https://muenchenunterwegs.de/radentscheid>). Die hier vorgestellte Lösung wurde am 19.02.2025 dem Stadtrat vorgelegt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13231) und durch Beschluss das Baureferat zur Umsetzung beauftragt. Der Beginn der Umsetzung, die aufgrund der derzeit bestehenden Hochbaustellen logistisch herausfordernd ist, ist für 2026 geplant. Nach einer Konkretisierung der Planungen zum Boulevard Sonnenstraße sowie zur Radschnellverbindung München-Starnberg soll die Schwanthalerstraße zu einem späteren Zeitpunkt neugestaltet werden.

Des Weiteren laufen im Mobilitätsreferat derzeit Planungen zur Gestaltung der Paul-Heyse-Straße. Diese werden derzeit noch stadintern abgestimmt. Voraussichtlich im 1. Halbjahr 2026 wird dem Stadtrat ein Entscheidungsvorschlag vorgelegt, mit dem dann das Baureferat zur Umsetzung beauftragt wird.

Der Umfang der jeweiligen Baustelleneinrichtungen sowie die genauen zeitlichen Bedarfe einer Flächeninanspruchnahme von Flächen des öffentlichen Raums lassen sich bis zu einer endgültigen Einrichtung von Baustellen nicht im Detail ermitteln. Dennoch strebt das

Mobilitätsreferat an, die Situation insbesondere für den Fuß- und Radverkehr im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten in den Baustellenbereichen bestmöglich zu gestalten. Bis voraussichtlich Juli 2027 muss auf der Paul-Heyse-Straße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße aufgrund der Baustelle Elementum/The Verse mit erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen gerechnet werden. Im Zuge der Baustelleneinrichtung konnte jedoch stadtauswärts ein Radstreifen ab Höhe südlich der Bushaltestelle an der Bayerstraße bis zur Schwanthalerstraße und Richtung Norden eine getrennte Fuß- und Radführung entlang der Baustelle eingerichtet werden. Damit wird mit der temporären Markierungslösung die Situation für den Radverkehr vor allem Richtung Süden vorab etwas verbessert. Insbesondere in der Schwanthalerstraße handelt es sich um derzeit sechs Langzeitbaustellen mit einem hohen Flächenanspruch im öffentlichen Raum. Damit verbunden ist mit der Vorbereitung der Baustelleneinrichtung ein hoher Abwägungsprozess zwischen der Notwendigkeit von Bautätigkeiten und damit einhergehenden Einschränkungen von Verkehrs- und Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum. Aufgrund der Baustellensituation im Umfeld des Hauptbahnhofes und des südlichen Bahnhofsviertels wird es auch in den kommenden Jahren zu Einschränkungen und Engstellen kommen. Die Verwaltung strebt aber nach Abschluss der Großbaustellen bzw. einer Reduzierung der Anzahl dieser eine Neuordnung des Bahnhofsviertels an.

Im Bereich der Schwanthalerstraße wurden im Zuge der provisorischen Gestaltung des Straßenraums Möglichkeiten von Baumstandorten geprüft. Aufgrund der Spartenlage ist eine Umsetzung aber nicht sicher möglich. Zudem besteht die Schwierigkeit, dass im Rahmen eines Provisoriums gesetzte Baumstandorte eine finale Ausgestaltung der Schwanthalerstraße im Planungsspielraum einschränken würden. Daher werden im Zuge der Planung der künftigen Gestaltung der Sonnenstraße sowie der Planungen zur Radschnellverbindung München – Starnberg die Schwanthalerstraße angepasst und mögliche Baumstandorte konkretisiert.

Im Antrag wird darauf verwiesen, dass bei ungünstiger Spartenlage Bäume in großen Pflanzgefäßen ermöglicht werden sollen. Das Baureferat teilt dazu Folgendes mit:

„Hinsichtlich der alternativ geforderten Aufstellung von Pflanzgefäßen teilen wir mit, dass das Baureferat Pflanzgefäße zum einen für den Schmuck der Fußgängerzonen in der Innenstadt mit einer jährlich mehrmals wechselnden Bepflanzung aufstellt. Zum anderen werden in Fußgängerbereichen auch Gefäße ganzjährig mit Großsträuchern aufgestellt, um mit umgebenden Stühlen Aufenthaltsmöglichkeiten im Schatten schaffen zu können, dort wo keine Bäume möglich sind. Des Weiteren werden Pflanzgefäße mit Großsträuchern in Straßen eingesetzt, die im Rahmen von Verkehrsversuchen oder Sommerstraßen mit der Umwandlung von Fahrbahnflächen und Parkplätzen zu Aufenthaltsflächen temporär umgestaltet werden. Die Gefäße werden dabei vorrangig nicht auf Gehbahnen, sondern auf Fahrbahnflächen u. a. hinsichtlich einer Simulation möglicher Baumpflanzungen für dauerhafte Umbauten aufgestellt. Wir bitten um Verständnis, dass aus Kapazitäts- und Kostengründen keine weiteren Straßen, wie die Landwehr- oder Schwanthalerstraße mit Pflanzgefäßen ausgestattet werden können, die diese Anforderungen nicht erfüllen.“

Landwehrstraße und Goethestraße

Im Rahmen eines kürzlich beendeten Verkehrsversuchs wurde an einer Lichtsignalanlage im südlichen Bahnhofsviertel (Goethe-/ Landwehrstraße) die vollständig getrennte Schaltung von Fuß- und Kfz-Verkehr (sog. "Rundum-Grün") erprobt und beobachtet.

Im Rahmen dieses Pilotprojekts wurde untersucht, wie sich eine solche Schaltung auf Faktoren wie Wartezeiten und Verkehrssicherheit, die Akzeptanz der unterschiedlichen

Verkehrsteilnehmenden sowie die Möglichkeit, die gewonnenen Ergebnisse auf andere Kreuzungen zu übertragen, auswirkt (siehe auch Pressemitteilung zum Pilotprojekt „Rundum Grün“ im südlichen Bahnhofsviertel: <https://ru.muenchen.de/2024/195/Pilotprojekt-Rundum-Gruen-im-suedlichen-Bahnhofsviertel-115130> oder die Projektseite unter <https://muenchenunterwegs.de/angebote/rundum-gruen>). Dieser einjährige Verkehrsversuch wurde wissenschaftlich begleitet. Die Ergebnisse sind überwiegend positiv ausgefallen, auch wenn bestimmte Arten von Rotlichtverstößen durch ungeduldige Zu Fuß Gehende und Radfahrende zugenommen haben. Ebenfalls war das Ergebnis, dass der sinnvolle Einsatzbereich einer solchen Schaltung ziemlich begrenzt ist, da eine ganze Menge an Randbedingungen sich nachteilig auf unterschiedliche Faktoren auswirken. Die Rückmeldung der Bürgerschaft war bisher überwiegend positiv. Die Schaltung wird bis auf weiteres beibehalten.

Auch das Thema Begrünung wurde im südlichen Bahnhofsviertel bereits im Bereich der Landwehrstraße geprüft. Das Baureferat teilt dazu Folgendes mit:

„Die Stadt München ist grundsätzlich bestrebt, die Hitzeresilienz durch die Schaffung von Baumstandorten und die Entsiegelung von öffentlichen Flächen zu steigern. Aus diesem Grund wurden im Oktober 2020 alle 25 Bezirksausschüsse gebeten, Standortvorschläge für neue Baumstandorte im öffentlichen Raum zu machen. Bis Mai 2021 lagen von den Bezirksausschüssen rd. 1.300 Standortvorschläge für Baumneupflanzungen vor. Der Stadtrat hat das Baureferat beauftragt, für die eingegangenen Standortvorschläge eine Machbarkeitsuntersuchung durchzuführen. Für den BA 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt wurden die eingegangenen Vorschläge geprüft. Hierunter befindet sich auch die Landwehrstraße. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden am 05.12.2023 dem Stadtrat in einem Beschlussentwurf vorgestellt und das Baureferat wurde im Zuge dessen mit der Realisierung beauftragt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09855 Baumpflanzungen im öffentlichen Raum gemäß den Vorschlägen aus den Bezirksausschüssen, Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung für die Standortvorschläge). Die Landwehrstraße wurde als Projekt bereits begonnen. Im Rahmen der Detailprüfung hat sich ergeben, dass die vorliegende Spartenlage, insbesondere die Sparten der Telekom, doch keine Baumpflanzungen zulässt. Daher können wir das Projekt leider nicht mehr weiterverfolgen.“

Die Goethestraße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße befindet sich im Umgriff der Planungen zur Neugestaltung des Umfeldes des Hauptbahnhofs. Für den genannten Abschnitt der Goethestraße wird die Erarbeitung einer neuen Raumaufteilung mit besonderem Fokus auf den Umweltverbund angestrebt. Dabei ist auch zu prüfen, ob die Umsetzung von Maßnahmen vor Fertigstellung der Gesamtmaßnahme Neubau Hauptbahnhof möglich ist. Die Erreichbarkeit der Goethestraße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße muss für den motorisierten Individualverkehr auch künftig gegeben sein; die Erschließungsfunktion ist zu berücksichtigen. Weiter ist festzuhalten, dass die Radwege im Seitenraum der Goethestraße im Abschnitt zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße im Bestand keine ausreichend breite Fahrbahn aufweisen. Der bestehende Konflikt mit dem Fußverkehr ist mit potenzieller Neuordnung der Goethestraße aufzulösen.

Inwieweit vorab bereits über einen Pilotversuch Maßnahmen möglich sind, wird aktuell in der Taskforce geprüft und abgestimmt.

Schillerstraße

Der Antrag fordert zusätzlich die Zufahrt zum Hauptbahnhof mit dem Fahrrad über die Schillerstraße zu ermöglichen. In der Schillerstraße wird die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung durch das Mobilitätsreferat veranlasst, sobald die zahlreichen räumlich konzentrierten privaten Bauvorhaben in der Schillerstraße abgeschlossen

sind. Durch die Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen im Straßenraum ist aktuell keine ausreichende Fahrbahnbreite gegeben, um den Radverkehr in Gegenrichtung verkehrssicher führen zu können.

Fahrradparken

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 05.02.2025 wurden Maßnahmen für das Parken von Fahrrädern während des Um- und Neubaus des Münchner Hauptbahnhofes beschlossen. So sollen in den kommenden Jahren eine Fußgängerunterführung in eine Fahrradgarage umgewandelt und zeitnah Flächen in einer vorhandenen Parkgarage als temporäre Fahrradstellplätze angeboten werden.

Obwohl in den vergangenen Jahren rund um den Hauptbahnhof bereits mehrere Ersatzstandorte zum Abstellen von Fahrrädern realisiert wurden, genügt die aktuelle Situation des Fahrradparkens am Hauptbahnhof nicht den Ansprüchen an ein adäquates Bike+Ride-Angebot eines zentralen Umsteigebahnhofs. Während der Baumaßnahmen und vor der Umsetzung der geplanten Fahrradabstellmöglichkeiten rund um den neuen Hauptbahnhof werden deshalb weitere Ersatzstellflächen benötigt, die ein geordnetes Abstellen von Fahrrädern ermöglichen. Im Rahmen der [Taskforce Bahnhofsviertel](#) wird daher eine weitere Ausweitung von Fahrradparken im öffentlichen Raum geprüft.

Im Zuge der Erarbeitung des Konzepts für bauzeitliches Fahrradparken wurden verschiedene mögliche Standorte geprüft. Das Baureferat soll gebeten werden, die Planung und Realisierung der im Bike+Ride-Konzept für den Münchner Hauptbahnhof geplanten Fahrradgarage am Knotenpunkt Seidl-/Arnulfstraße nächstmöglich zu veranlassen. Die Inbetriebnahme der Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf-/Seidlstraße ist nach aktuellem Planungsstand für 2027 vorgesehen. Betrieben werden soll diese neue Bike+Ride-Anlage durch die städtische P+R GmbH. Im Bereich nördlich des Hauptbahnhofes sind zudem kürzlich weitere 256 Fahrradabstellplätze, davon drei Stellplätze für Lasten- bzw. Spezialräder, in der Erdgeschosebene des Parkhauses an der Marsstraße mit Zugang von der Hirtenstraße entstanden. Das Angebot richtet sich vor allem an Pendler*innen am Hauptbahnhof und ist kostenfrei nutzbar, 24 Stunden geöffnet sowie videoüberwacht. Über eine öffentlich zugängliche Gebäudepassage zwischen der Arnulfstraße und der Hirtenstraße ist zudem eine direkte Wegebeziehung vom Fahrradparkhaus zum Starnberger Flügelbahnhof gegeben. Die Fahrradgarage wurde am 12. Januar 2026 in Betrieb genommen.

Eines der zentralen Planungsziele der Neugestaltung des Bahnhofumfeldes ist die Schaffung von ausreichend Fahrradstellplätzen mit einer Zielgröße von mindestens 3.000 Stellplätzen (Beschluss vom 29.04.2015 zu Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02553). Auf dem Bahnhofplatz, den Vorplätzen Nord und Süd und in den Seitenräumen der Arnulf- und Bayerstraße sowie auch in der Schützenstraße und Luisenstraße lassen sich in Anbetracht der künftigen Nutzungsanforderungen und städtebaulichen Gestaltungsansprüche nur punktuell Fahrradstellplätze verorten. Die künftig vorgesehene räumliche Funktionsverlagerung von Bike+Ride vom Straßenraum in die geplanten, größtenteils unterirdischen Bike+Ride-Standorte ermöglicht neben einer Bündelung von Fahrradstellplätzen mit Zugängen zum Nah- und Fernverkehr auch neue Flächenpotenziale für die geforderte freiraumgestalterische Aufwertung des direkten Bahnhofumfeldes. Mit Fertigstellung des Neubaus Hauptbahnhof ist eine Fahrradgarage im Bauwerk U1/U2 unter dem Bahnhofplatz (ca. 1.150 Fahrradstellplätze) und perspektivisch ein Fahrradparkhaus auf dem Flügelgrundstück an der Arnulfstraße (ca. 1.300 Stellplätze) vorgesehen. Zudem befindet sich ein weiterer Bike+Ride-Standort im Bauwerk U4/U5 unter der Bayerstraße in Prüfung.

Kfz-Stellplätze

Eine weitere Anregung an die Verwaltung aus dem Antrag ist, dass die privaten Betreiber*innen von Tiefgaragen aufgefordert werden sollen, vermehrt Fahrzeuge von Bewohner*innen besonders belasteter Gebiete aufzunehmen. Hierauf hat die Stadtverwaltung jedoch keine rechtlich bindenden Einflussmöglichkeiten. Auch sind die Betreiber*innen verpflichtet, den ursprünglichen Betriebszweck (insbesondere bei den aus der Baugenehmigung verpflichtend nachzuweisenden Stellplätzen) zu gewährleisten. Alle bisher nicht vorgesehenen Nutzungsmöglichkeiten der Stellplätze müssen sich in Betriebskonzepte einordnen lassen. Garagenbetreiber*innen haben aber allein schon aus Wirtschaftlichkeitsgründen ein berechtigtes Eigeninteresse, die bestmögliche Ausnutzung der vorhandenen Stellplätze zu gewährleisten. Sollten dennoch Stellplatzpotentiale nicht genutzt werden, kann davon ausgegangen werden, dass dem bauliche, rechtliche, betriebliche oder sonstige Gründe entgegenstehen, auf die die Stadtverwaltung ebenfalls keinen Einfluss hat.

Im Umfeld des Hauptbahnhofs sind im Zuge der Bauarbeiten der Gesamtmaßnahme Neubau Hauptbahnhof eine Vielzahl von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum entfallen. Darüber hinaus wird im südlichen Bahnhofsviertel in den kommenden Jahren das öffentliche Parkraumangebot aufgrund von Straßenraumumgestaltungen inkl. Einrichtung von Lieferzonen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Einführung von Mobilitätspunkten, Ausbau der umliegenden Radinfrastruktur und städtebaulichen Planungen zurückgehen. Um dem öffentlichen Parkraumentfall vertretbar zu begegnen, besteht von städtischer Seite Interesse, an den bestehenden Parkgaragen/Parkhäusern im südlichen Bahnhofsviertel festzuhalten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Parkgaragen am Hauptbahnhof und ehemalig Karstadt am Hauptbahnhof und das Parkhaus Adolf-Kolping-Str. in den kommenden Jahren nicht zur Verfügung stehen werden. Im Rahmen der „Altstadt für alle“ soll das Bahnhofsviertel als 4. Teilbereich betrachtet werden und eine Neuordnung des Parkens zwischen öffentlichem Raum und Parkgaragen erfolgen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01037 der Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 16.11.2022 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von der Sachbehandlung als einem Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) wird mit folgendem Ergebnis Kenntnis genommen:

Für das südliche Bahnhofsviertel werden verschiedene Maßnahmen hinsichtlich Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr zeitnah umgesetzt, z.B. Protected-Bikelanes in der Schwanthalerstraße (Beginn der Umsetzung voraussichtlich 2026), „Rundum-Grün“ an der Kreuzung Goethestraße/ Landwehrstraße (Pilotprojekt wurde kürzlich beendet, Schaltung wird vorerst beibehalten), Schaffung von Ersatzstellflächen im Rahmen des bauzeitlichen Fahrradparkens am Hauptbahnhof (Inbetriebnahme am 12.01.2026 erfolgt) und Inbetriebnahme der Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf-/Seidlstraße (voraussichtlich 2027). Weitere Umgestaltungsmaßnahmen werden im Zuge der Planungen zur Neugestaltung des Umfeldes des Hauptbahnhofs mit neuen Raumaufteilungen erarbeitet und umgesetzt. Damit soll das Viertel langfristig klimatisch entlastet und verkehrsberuhigt werden.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01037 der Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 16.11.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt der Landeshauptstadt München

Der*Die Vorsitzende

Der Referent

Benoît Blaser

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. WV Mobilitätsreferat – GL5

zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle Mitte

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium – HA II/BA

☐ Der Beschluss des BA 2 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt kann vollzogen werden.

☐ Der Beschluss des BA 2 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).

☐ Der Beschluss des BA 2 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

VI. Über MOR-GL5

zurück zum MOR-GB2.111

zur weiteren Veranlassung