

Martin-Luther-Straße

Auswertung der Gelbmarkierung und Umsetzungsempfehlung

Dringlichkeitsantrag für den Mobilitätsausschuss am 28.01.2026

Ende des Verkehrsversuchs an der Martin-Luther-Straße

Antrag Nr. 20-26 / A 06323 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Andreas Babor vom 26.01.2026, eingegangen am 26.01.2026

Dringlichkeitsantrag für den Mobilitätsausschuss am 28.01.2026

Radweg-Rückbau Martin-Luther-Straße

Antrag Nr. 20-26 / A 06328 von der AfD, Herrn StR Daniel Stanke, Herrn StR Markus Walbrunn, Frau StRin Iris Wassill vom 27.01.2026, eingegangen am 27.01.2026

Ausbau des Radwegs am Giesinger Berg

Empfehlung Nr. 20-26 / E 02254 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing - Fasangarten am 15.10.2024

Umsetzung der Radentscheidmaßnahmen in Giesing

Empfehlung Nr. 20-26 / E 03068 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing - Fasangarten am 23.10.2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14385

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 18.03.2026 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Mit Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.06.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398) wurde entschieden, dass in der Martin-Luther-Straße Radfahrstreifen gelb zu markieren sind. Dem Stadtrat soll der Abschnitt zwischen der Tegernseer Landstraße 135 und dem Knotenpunkt an der Ichostraße nach der Evaluation erneut zur Beschlussfassung vorgelegt werden.
Inhalt	Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird dem Stadtrat die Auswertung der verkehrlichen Auswirkung der Gelbmarkierung aufgezeigt und die daraus folgende Umgestaltung der Martin-Luther-Straße dargestellt. Es wird eine kostengünstigere Variante

	vorgestellt und zur Umsetzung empfohlen.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Die Kosten für eine kostengünstigere bauliche Umsetzung des 2. Bauabschnittes (Martin-Luther-Str.) betragen 0,8 - 1,3 Mio €.
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv Für genauere Erklärung siehe Kapitel 10.3
Entscheidungsvorschlag	• Der Mobilitätsausschuss aktualisiert seinen Beschluss vom 21.06.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398) und erteilt die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die kostengünstigere Variante zur Neugestaltung der Martin-Luther-Straße gemäß Kapitel 8 dieser Vorlage. • Das Baureferat wird gebeten, die kostengünstigere Variante zur Neugestaltung der Martin-Luther-Straße gemäß Kapitel 8 und 9 baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren. • Die Gelbmarkierung bleibt bis zur baulichen Umsetzung gemäß Nr. 2 und 3 bestehen. • Der Finanzierung der Kosten für die Neupflanzung der 10 Bäume in Höhe von 187.000 € aus dem Finanzmittelbestand der „Ausgleichszahlungen Baumschutzverordnung“ des Referates für Stadtplanung und Bauordnung - Lokalbaukommission (LBK) wird zugestimmt. • Der gemäß dem Beschluss „Stadt- und Ortsteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt, Verkehrliche Neuordnung der Tegernseer Landstraße“ vom 15.02.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03073) im Antragspunkt 8 ergangene Auftrag (barrierefreie Erschließung der Unterführung am Giesinger Berg) ist mit der Planung der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398 erfüllt und somit erledigt. Das Baureferat wird gebeten, die Auflassung der Unterführung unter dem Knoten Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg (BW 41/205) einschließlich Zugangsbauwerke (BW 46/315) perspektivisch vorzubereiten und die Unterführung nach Abschluss der Umbauarbeiten an der Oberfläche und nach einem Beobachtungszeitraum rückzubauen. • Die Maßnahme Unterführung unter dem Knoten Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg (drittes Maßnahmenpaket) wird aus dem Beschluss „Bauprogramm Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr“ vom 02.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15344) genommen, da ein barrierefreier Ausbau nicht mehr notwendig ist.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Martin-Luther-Straße, Giesinger Berg Gelbmarkierung
Ortsangabe	• 17. und 18. Stadtbezirk • Martin-Luther-Straße

Martin-Luther-Straße

Auswertung der Gelbmarkierung und Umsetzungsempfehlung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14385

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 18.03.2026 (SB)

Öffentliche Sitzung

7 Anlagen

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	3
1. Anlass	3
2. Grundlagen der Planungsvorgaben.....	3
3. Gelbmarkierung.....	5
4. Anpassung der betroffenen Ampelschaltungen	6
4.1 Knoten Candid-/Tegernseer Landstraße und Grünwalder Straße.....	6
4.2 Knoten Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg	7
5. Auswertung des Verkehrsversuchs	7
5.1 Auswertung der Verkehrszählung	7
5.2 Auswertung mit Floating Car Data.....	9
5.3 Auswirkungen der Gelbmarkierungen auf die Bus- und Tramlinien der MVG	17
6. Verkehrssicherheit für den Radverkehr	17
7. Anliegenmanagement	18
8. Kostengünstigere Variante	18
9. Rückkehr zum Ursprungszustand oder Verstetigung der aktuellen Maßnahme	19
10. Kostenrahmen und Finanzierung	21
11. Fußgängerunterführung unter dem Knoten Martin-Luther-/ Icho- /Silberhornstraße /Giesinger Berg	22
12. Fazit	23
13. Klimaprüfung.....	23

14.	Behandlung von Stadtratsanträgen und Empfehlungen von Bürgerversammlungen	24
14.1	Ende des Verkehrsversuchs an der Martin-Luther-Straße, Antrag Nr. 20-26 / A 06323 von der Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Andreas Babor vom 26.01.2026, eingegangen am 26.01.2026	24
14.2	Radweg-Rückbau Martin-Luther-Straße, Antrag Nr. 20-26 / A 06328 von der AfD, Herrn StR Daniel Stanke, Herrn StR Markus Walbrunn, Frau StRin Iris Wassill vom 27.01.2026, eingegangen am 27.01.2026	24
14.3	Ausbau des Radwegs am Giesinger Berg, Empfehlung Nr. 20-26 / E 02254 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing-Fasangarten am 15.10.2024	25
14.4	Umsetzung der Radentscheidmaßnahmen in Giesing, BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03068 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing-Fasangarten vom 23.10.2025	25
15.	Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....	26
15.1	Städtische Dienststellen und Eigenbetriebe	26
15.2	Einbindung der Initiator*innen des Radentscheids München	26
16.	Anhörung der Bezirksausschüsse	26
II.	Antrag des Referenten	28
III.	Beschluss.....	29

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass

Mit Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.06.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398) wurde entschieden, dass in der Martin-Luther-Straße vorab Radverkehrsanlagen in Gelb, also temporär, zu markieren sind und die entsprechenden Ampelschaltungen anzupassen sind. Nach der Sommerpause 2024 sollte dem Stadtrat der Abschnitt zwischen der Tegernseer Landstraße 135 und dem Knotenpunkt an der Ichostraße erneut zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Aufgrund diverser weiterführender Abstimmungen konnte die Sitzungsvorlage nicht wie geplant im Herbst 2024 in den Stadtrat gebracht werden.

Die Gelbmarkierung für den Verkehrsversuch sollte laut Beschluss im September 2024 enden. Da zu diesem Zeitpunkt ein baldiger Baustellenbeginn des Giesinger Bergs und des Knotens Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg geplant war, sollte die Gelbmarkierung noch bleiben. Aufgrund von Informationen der Zukunft Umwelt Gesellschaft (ZUG), die verantwortlich ist für die Vergabe von Fördermitteln aus der "Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld" (Kommunalrichtlinie, KRL), wonach erst im 4. Quartal 2025 mit einer Aussage zur Förderfähigkeit zu rechnen sei, wurde der für Frühjahr 2025 geplante Baubeginn des Giesinger Bergs und des Knotens Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg auf das Frühjahr 2026 verschoben und die Gelbmarkierung ist noch aufgebracht. Der Zuwendungsbescheid in Höhe von 616.455 € ist am 31.10.2025 beim Baureferat eingegangen.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage werden dem Stadtrat die Auswertung der Gelbmarkierung und die damit verbundene Schlussfolgerung im Verkehrsgeschehen aufgezeigt und die Konsequenzen für die bauliche Umgestaltung der Martin-Luther-Straße dargestellt.

Zu der im Mobilitätsausschuss vom 21.06.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398) beschlossenen Vorzugsvariante wird eine weitere kostengünstigere Variante vorgestellt.

Mit dem Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.06.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398) wurde das Mobilitätsreferat im Änderungsantrag gebeten, einen Anschluss des Radwegs am Giesinger Berg zum Kolumbusplatz Richtung Dollmannstraße östlich oder westlich der Brückenstütze der Eisenbahnüberführung zu prüfen. Dieser Verbindungsweg wird westlich der Brückenstütze und östlich des Lüftungsschachts eingebaut werden können. Das Baureferat hat dies in die weitere Planung aufgenommen.

Des Weiteren wurde im Rahmen der Abstimmungen auch die Fußgängerunterführung unter dem Knoten Martin-Luther-/Icho-/ Silberhornstr./ Giesinger Berg betrachtet. Die Auffassung dieser Unterführung (BW 41/205) einschließlich Zugangsbauwerke (BW 46/315) soll perspektivisch vorbereitet und nach Abschluss der Umbauarbeiten an der Oberfläche und nach einem Beobachtungszeitraum rückgebaut werden.

2. Grundlagen der Planungsvorgaben

In der ursprünglichen Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398 vom 21.06.2023 „Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Martin-Luther-Straße und Giesinger Berg (Stadtbezirk 5, 17 und 18)“ sind für das Projekt der Bestand, die Planungsvorgaben und die Planung im Detail beschrieben. Für den Giesinger Berg inklusive des Knotens Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg wurde der Umbau in der o.g. Sitzungsvorlage beschlossen.

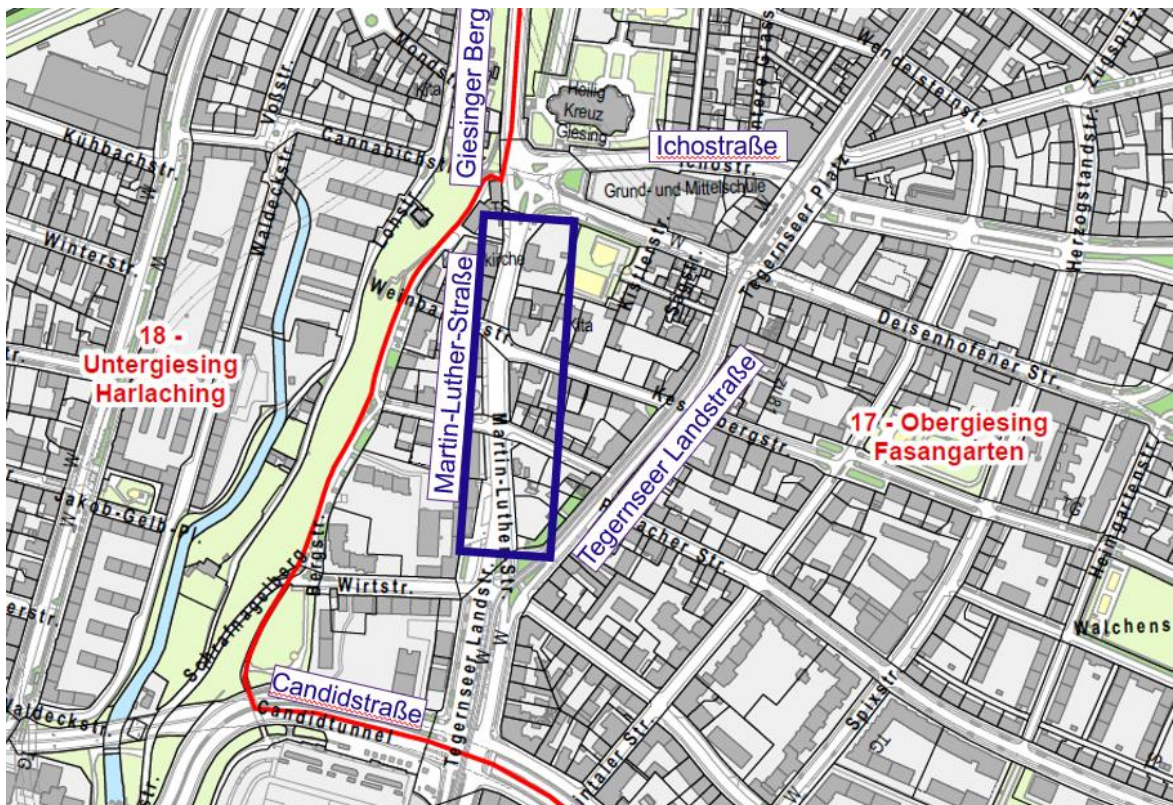


Abb. 1: Umgriff Maßnahme Martin-Luther-Straße (Quelle: LHM 2024)

Die Planung der Martin-Luther-Straße wird an dieser Stelle kurz vorgestellt. Die vollständige Beschreibung ist in der o.g. Sitzungsvorlage zu sehen.

Die Umplanung sieht in der Martin-Luther-Straße vor, dass die Gehbahnen in ihrer Breite nahezu erhalten bleiben, daran schließen sich bauliche Radwege in einer Breite von 2,30m plus Sicherheitsabstand an. Die Fahrbahn weist eine Breite von 3,25m je Fahrspur, also 6,50m auf.

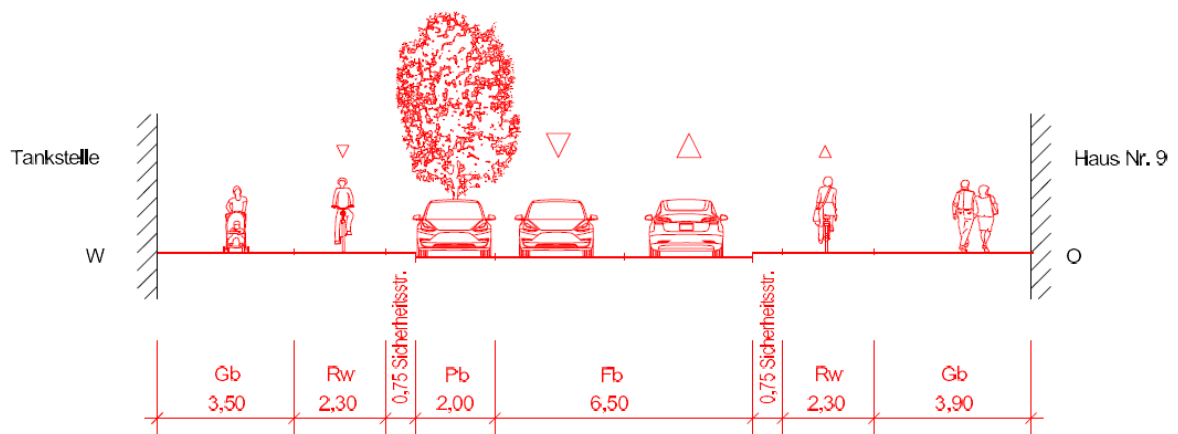


Abb. 2: Schematische Darstellung Querschnitt Planung Martin-Luther-Straße auf Höhe der Hausnr. 9, Var. 1 (Quelle: Ing.-Büro Hartmann)

Südlich der Weinbauernstraße ist auf der Westseite zwischen Fahrbahn und Sicherheitsstreifen ein Streifen eingeplant, in dem sich Längsparkplätze und Baumpflanzungen abwechseln. Es sind 10 Baumpflanzungen und 14 Längsparkplätze vorgesehen.

Im nördlichen Abschnitt zwischen der Weinbauernstraße und dem angrenzenden Knoten verschmälert sich der Straßenquerschnitt:

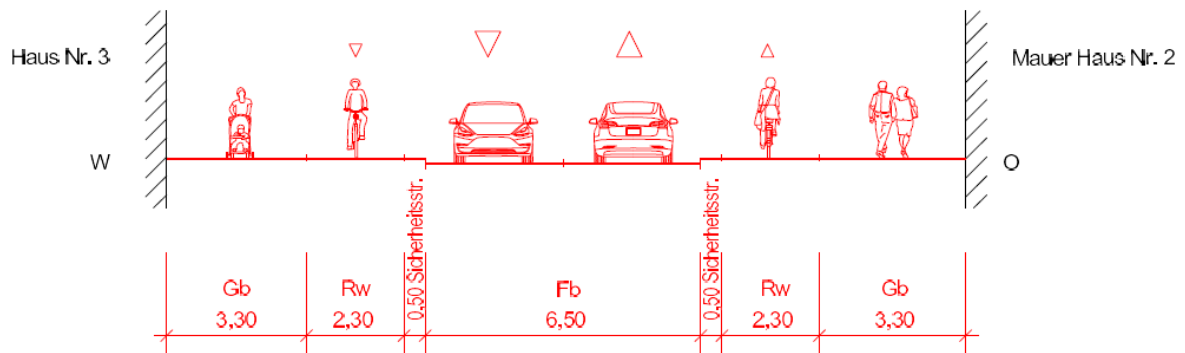


Abb. 3: Schematische Darstellung Querschnitt Planung Martin-Luther-Straße auf Höhe der Hausnr. 3, Var. 1 (Quelle: Ing.-Büro Hartmann)

In diesem Bereich sind keine Baumpflanzungen und Längsparkplätze möglich.

3. Gelbmarkierung

Gemäß dem Stadtratsbeschluss vom 21.06.2023, siehe Kapitel 1 Anlass, wurde Ende Oktober 2023 mit der Gelbmarkierung in der Martin-Luther-Straße begonnen. Am 23.11.2023 waren die Markierungsarbeiten beendet.

In der Martin-Luther-Straße steht seitdem eine Fahrspur pro Richtung mit angrenzendem Radfahrstreifen zur Verfügung, der teilweise mit einer Sperrmarkierung von der Fahrbahn abgetrennt ist. Um die geordnete Einfädelung in die eine Fahrspur sicherzustellen, erfolgte unmittelbar vor dem Knoten am Giesinger Berg und in der Ichostraße mittels Gelbmarkierung eine Fahrspurreduzierung.



Abb. 4: Foto der Gelbmarkierung am Knoten Martin-Luther-/ Icho- / Silberhornstraße / Giesinger Berg, Blick Richtung Süden (Quelle: LHM 2024)

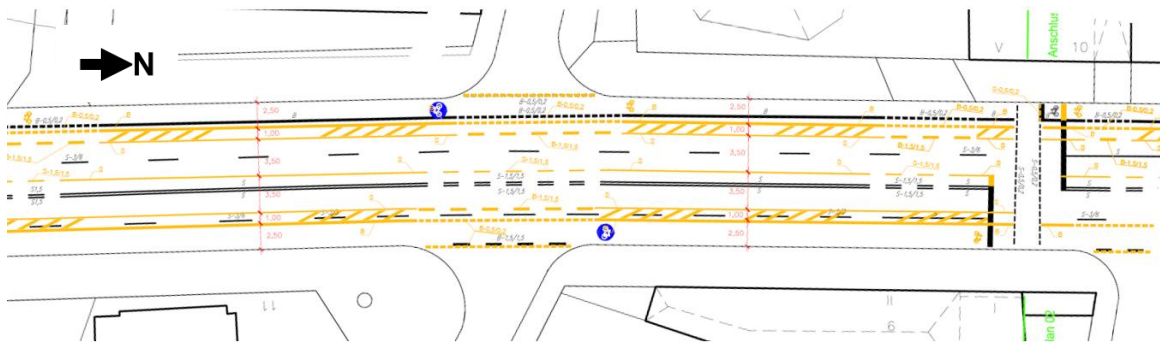


Abb. 5: Ausschnitt Planung Gelbmarkierung auf Höhe Zehentbauernstraße (Quelle: LHM Baureferat 2023)

4. Anpassung der betroffenen Ampelschaltungen

In der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398 vom 21.06.2023 wurde neben der Gelbmarkierung und deren Auswertung beschlossen, dass die Ampelschaltungen im Zufluss von der Candidstraße, Tegernseer Landstraße, der Grünwalderstraße und am Knotenpunkt Ichostraße anzupassen sind, so dass für den öffentlichen Nahverkehr möglichst keine Nachteile entstehen.

4.1 Knoten Candid-/Tegernseer Landstraße und Grünwalder Straße

Das prioritäre Steuerungsziel der Lichtsignalanlage (LSA) an diesem Knoten ist es, alle Verkehrsbeziehungen sicher abzuwickeln und den Fahrzeugen des ÖPNV ein möglichst ungehindertes Vorankommen zu ermöglichen.

Das Prinzip der Bus- und Trambeschleunigung sieht vor, dass die Linien des ÖPNV bei Annäherung an die Ampelanlage automatisiert Grünlicht erhalten, bis sie die Ampel passiert haben. Da durch die Gelbmarkierung für die relevanten Buslinien an diesem Knoten keine Fahrspuren reduziert wurden, verändert sich die Situation für den ÖPNV nicht.

Neben den bewährten Mechanismen der ÖPNV-Beschleunigung trägt an diesem Knoten auch die bestehende Busspur im Bereich der Candidstraße dazu bei, dass der ÖPNV nicht eingeschränkt wird. Im Juni 2023 wurde an diesem Knoten eine detaillierte Rückstauermessung durchgeführt. Die nach Norden abbiegenden Busse konnten die Ampelanlage nahezu immer in der ersten Grünphase passieren. Grund hierfür ist die Länge der gesonderten Busspur auf der Candidstraße. Ein Stau des motorisierten Individualverkehrs (MIV) hat den ÖPNV nicht beeinträchtigt. Nur dreimal innerhalb der vier am stärksten belasteten Stunden konnte der Bus erst in der nächsten Grünphase die Ampelanlage passieren. Die ÖPNV-Bevorrechtigung ist so geschaltet, dass bei gleichzeitigem Antreffen der Tram und des Busses die Tram priorisiert wird. Die vorgenannten drei Situationen, bei denen der Bus erst in der zweiten Grünphase die Kreuzung queren konnte, beruhen höchstwahrscheinlich auf der Bevorrechtigung der Tram für die Kreuzungsquerung.

Die LSA-Anlage muss aufgrund verkehrlicher und unfallpräventiver Notwendigkeiten mit einer sogenannten Mehrphasenregelung betrieben werden, wobei die MVG-Linienbusse und Straßenbahnen ein zusätzliches exklusives Freigabefenster generieren können. Die Abbiegeströme werden dafür teilweise unabhängig voneinander geschaltet. Mit den notwendigen Räum- und Zwischenzeiten sind die jeweiligen Freigabezeiten so optimiert geschaltet, dass kein Bedarf für eine weitere Anpassung im Rahmen der Gelbmarkierung gegeben war.

All diese Abhängigkeiten schmälern an dieser LSA die Freiheitsgrade, um – außerhalb der Belange der ÖPNV-Beschleunigung – noch weitere Freigabezeiten umzuverteilen.

Aufgrund dieser Tatsachen wurde im Rahmen der Gelbmarkierung keine Veränderung des Signalprogramms vorgenommen, da die Optimierung für den ÖPNV bereits gegeben ist.

Für den Kfz-Verkehr, welcher von der Martin-Luther-Straße kommend in Richtung Westen bzw. Osten auf den Mittleren Ring abbiegt, hat sich durch die Gelbmarkierung die Stausituation entspannt. Die Kreuzung kann ohne längere Wartezeiten passiert werden. Ausnahmen sind gegeben, wenn der Mittlere Ring überstaut ist und der Verkehr nicht abfließen kann. In der oben erwähnten Rückstauermessung von Juni 2023 wurde festgestellt, dass in den meisten Grünphasen der Verkehr komplett abfließen konnte. Lediglich in 12,5% (Rechtsabbiegende) bzw. 13,1% (Linksabbiegende) der Ampelphasen konnten die hinteren Kfz erst in der zweiten Grünphase die Kreuzung queren.

4.2 Knoten Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg

Auch bei diesem Knoten ist, wie in Kapitel 4.1 schon beschrieben, das primäre Ziel, alle Verkehrsbeziehungen sicher abzuwickeln und den Fahrzeugen des ÖPNV ein möglichst ungehindertes Vorankommen zu ermöglichen. Die Busbeschleunigung ist auch an diesem Knoten eingerichtet. Da durch die Gelbmarkierung für die relevanten Buslinien an diesem Knoten kaum Fahrspuren reduziert wurden, verändert sich die Situation für den ÖPNV wenig.

Nach dem Umbau dieses Knotens, wie in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398 vom 21.06.2023 beschlossen, wird die LSA vollständig auf die neue Geometrie umgestellt.

In der Planung für diesen Knoten gemäß der Sitzungsvorlage 20-26 / V 07398 vom 21.06.2023 wird für den MIV, der von der Martin-Luther-Straße in die Silberhornstraße abbiegen will, eine gesonderte Rechtsabbiegespur eingeplant. Die letzten Verkehrszählungen haben gezeigt, dass sogar in der Spitzenstunde pro LSA-Umlauf durchschnittlich maximal 1,5 Pkw abbiegen. Die Länge des Rechtsabbiegestreifens ermöglicht ein Aufstellen von drei bis vier Pkw, sie ist also trotz der Kürze ausreichend dimensioniert.

Aufgrund der Geometrie dieses Knotens ist in der bestehenden Gelbmarkierung kein gesonderter Rechtsabbiegestreifen möglich gewesen. Die Wartezeiten für den MIV werden sich nach Umbau des Knotens weiter verbessern.

Aufgrund dieser Tatsachen wurde im Rahmen der Gelbmarkierung keine Veränderung des Signalprogramms vorgenommen, da die Optimierung für den ÖPNV bereits gegeben ist.

5. Auswertung des Verkehrsversuchs

Im folgenden Kapitel wird die Gelbmarkierung in der Martin-Luther-Straße ausgewertet. Dabei werden die Verkehrssicherheit und die Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmenden, den Kfz-Verkehr, Radverkehr und ÖPNV geprüft.

5.1 Auswertung der Verkehrszählung

Das Mobilitätsreferat orientiert sich bei Verkehrszählungen an den einschlägigen Richtlinien, wie der „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ (EVE 2012) und dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS), beide von der

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Die Richtlinien empfehlen u. a., dass der Radverkehr im Zeitraum von März bis Oktober erhoben werden sollte, um belastbare und vergleichbare Ergebnisse zu erhalten. Gleiches gilt für Erhebungen des Kraftfahrzeugverkehrs (Kfz), da beispielsweise in den Wintermonaten der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen geringer ausfällt. Wetterbesonderheiten wie starker Schneefall oder Blitzeis sind Ausnahmesituationen, die nicht in die Zählungen aufgenommen werden.

Zudem sollen die Erhebungszeiten so festgelegt werden, dass dabei Ferien- und Feiertage, Tage vor einem Ferien- oder Feiertag, Brückentage und Tage mit erwarteten sehr hohen Belastungsspitzen auf Grund von Sonderereignissen ausgeschlossen werden. Die Zählungen sollen grundsätzlich an einem repräsentativen Normalwerktag, also Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag stattfinden. Sie bilden damit den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTVw) ab.

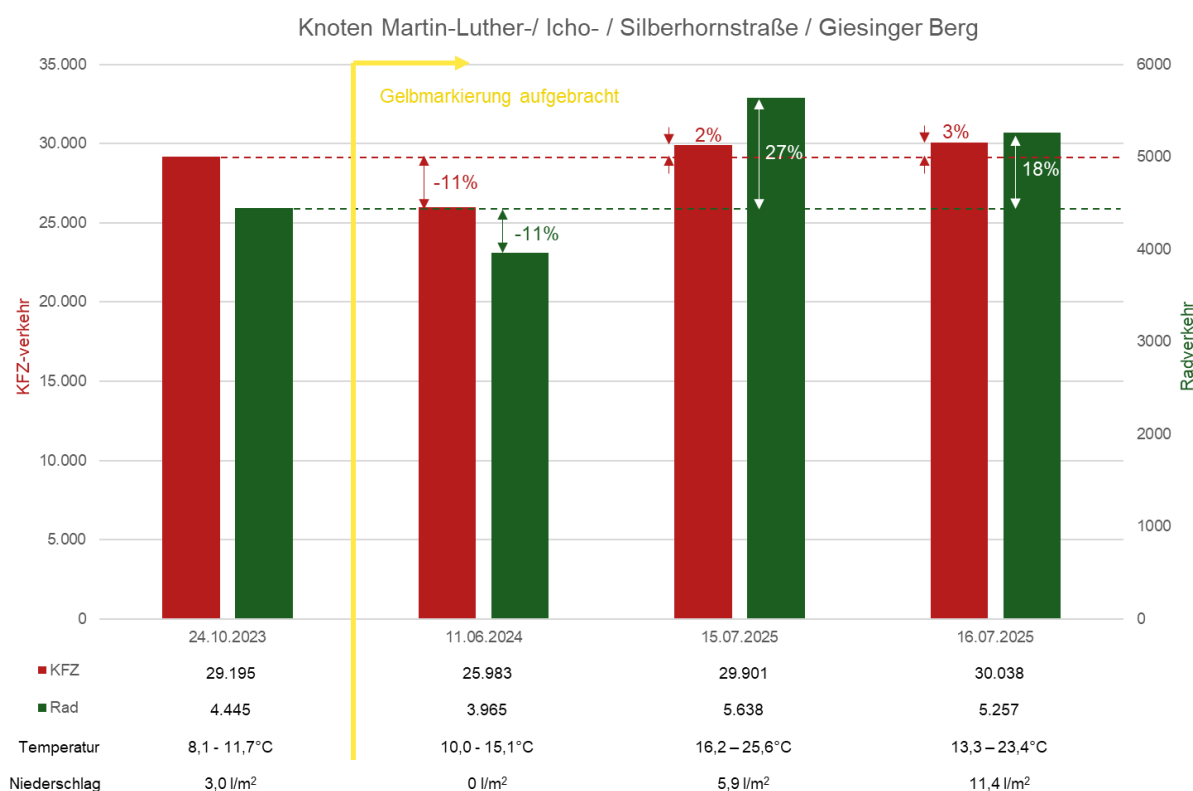


Abb. 6: Verkehrszählungen am Knoten Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg und den Wetterdaten (Quelle: LHM Mobilitätsreferat 2025)

Normalerweise reichen in Großstädten gemäß den Richtlinien in aller Regel die Zählungen von einem Tag aus. Hier wurde aufgrund der Besonderheit des Verkehrsversuchs und der untypischen Witterungsverhältnisse am Zähltag im Juni 2024 ausnahmsweise öfters gezählt.

An dem Knotenpunkt Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg wurde am 24.10.2023 unmittelbar vor Beginn der Gelbmarkierung eine Zählung durchgeführt. Nachdem sich die neue Verkehrsführung etabliert hat, erfolgte am 11.06.2024 eine erste Verkehrszählung. Im Vergleich zur Zählung vom Oktober 2023 lag der Kfz-Verkehr dabei um rund 11% niedriger. Unterschiede in dieser Größenordnung liegen im Rahmen der üblichen Schwankungsbreite. Auch könnte es daran liegen, dass sich nach der Gelbmarkierung die Routenwahl des Kfz-Verkehrs kurzfristig geändert hat und auch noch im Juni 2024 signifikant war.

Die Zählungen vom Juli 2025 zeigen, dass sich trotz der Spurreduzierung und neuen

Raumaufteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens auf selbem Niveau befindet wie vor der Gelbmarkierung. Damit zeigt sich, dass auch mit den verminderten Fahrspuren die Leistungsfähigkeit dieses Knotens weiterhin gegeben ist und der Verkehr nicht auf andere Strecken ausweicht.

Die rückblickende Betrachtung der Entwicklung der Verkehrsmengen an diesem Knotenpunkt bezogen auf die Jahre 2008 und 2016 gegenüber den aktuellen Verkehrserhebungen vom Juli 2025 verdeutlicht einen Rückgang des Kfz-Verkehrs um 30% gegenüber 2008 sowie 14% gegenüber 2016 bei einer gleichzeitigen Zunahme des Radverkehrs um 550% gegenüber 2008 und 216% zu 2016.

Das Ergebnis der zwischen Februar 2023 bis Januar 2024 durchgeführten Haushaltsbefragung zeigt mit Bezug auf die Wege der Münchnerinnen und Münchner gegenüber der Haushaltsbefragung von 2017 eine deutliche Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum Umweltverbund (ÖPNV, Fuß, Rad). So ging der MIV-Anteil von 34% auf 24 % zurück, während der Anteil des Fußverkehrs von 24% auf 33%, der des Radverkehrs von 18 % auf 21 % anstieg und der Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege stabil geblieben ist (von 24% auf 22%).

Der Radverkehr hat in den letzten Jahren in München deutlich zugenommen. Starke witterungsabhängige Schwankungen sind nach wie vor deutlich abzulesen. Der Juni 2024 war ein besonders niederschlagsreicher Monat. Das Radverkehrsaufkommen war stadtweit im Juni 2024 etwa 23% geringer als im Juni 2023. Der Rückgang von 11% an dieser Kreuzung bei der Zählung im Juni 2024 ist auf diese regenreiche Phase und die ungewöhnlich niedrigen Temperaturen an diesem Tag zurückzuführen, ist im stadtweiten Vergleich aber dennoch geringer ausgefallen.

Im Juli 2025 wurde an zwei aufeinanderfolgenden Tagen gezählt. Auch der Juli 2025 war ein sehr regenreicher Monat. An 24 von 31 Tagen gab es Regen, so viele Regentage wie seit 2000 nicht mehr. Trotzdem wurden die Zählungen durchgeführt, da eine regenfreie Erhebung vor den Sommerferien nicht absehbar war.

Obwohl der Radverkehr sehr witterungsabhängig ist (siehe oben) und es an beiden Zähltagen geregnet hat (5,9l/m² bzw. 11,4l/m²) wurde deutlich mehr Radverkehr gezählt. Es gab eine Zunahme von 18% bzw. 27% gegenüber der Zählung von vor der Gelbmarkierung. Entlang der Martin-Luther-Straße fahren – mit Blick auf diese Erhebungen – zwischenzeitlich über 5.000 Radfahrer*innen am Tag, was einem hohen Radverkehrsaufkommen entspricht.

Gewohnte Wege werden von den Radfahrenden nicht so schnell verändert. Man sieht an den neuen Zählungen, dass sich 1,5 Jahre nach Aufbringen der Gelbmarkierung die neue Strecke etabliert und eine verbesserte Radinfrastruktur auch zu einer höheren Nachfrage geführt hat.

5.2 Auswertung mit Floating Car Data

Da mit den Zählungen nur die absolute Zahl des Kfz- und Radverkehrs ermittelt werden kann, aber nicht die Qualität des Verkehrsflusses, wurden ergänzend Echtzeitverkehrsdaten (Floating Car Data) mit dem Tool DTM (Dynamic Traffic Monitor) ausgewertet. Das DTM-Tool ist ein Verkehrs-Analyse Tool, welches aus dem TEMPUS Projekt entstanden ist und es dem Mobilitätsreferat erstmals ermöglicht, Verkehrsverteilungen, Reise- und Verlustzeiten und Streckenanalysen etc. qualitativ und gesamtheitlich zu beurteilen.

In der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01980 vom 16.12.2020 „TEMPUS – Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr“ wurde die Beteiligung der Landeshauptstadt München (LHM) am Forschungsprojekt TEMPUS beschlossen.

Die Daten werden aus GPS-Daten von Navigationsgeräten des Kfz-Verkehrs erhoben und

stammen von der Firma „HERE Technologies“. Die Qualität der erfassten Daten wurde ebenfalls ausgewertet und anhand eines mitgeschriebenen Vertrauenskennwerts konnte dargelegt werden, dass in den relevanten Auswerteziträumen im schlechtesten Fall immer mindestens 5 Fahrzeuge pro Minute in den einzelnen Streckenabschnitten erfasst wurden. Dies gilt im Rahmen einer Echtzeitdatenauswertung als ein sehr gutes Qualitätskriterium zur Beurteilung des Gesamtverkehrs. Die Echtzeitverkehrsdaten sind aggregierte Durchschnittswerte aller Verkehrsteilnehmenden, bei denen im Minutentakt die gefahrenen Geschwindigkeiten auf den einzelnen Streckenelementen erfasst werden.

In diesem Programm kann die Durchschnittsgeschwindigkeit von einem beliebigen Punkt A zu einem beliebigen Punkt B im Hauptstraßennetz im Verlauf eines ganzen Tages ermittelt werden.

Für die Evaluierung wurden sechs aufeinanderfolgende Dienstage im Februar und März 2023 mit sechs Dienstagen im gleichen Zeitraum im Jahr 2024 miteinander verglichen. Die bayerischen Ferienzeiten wurden ausgelassen.

Wie oben beschrieben, sollten gemäß EVE 2012 Verkehrszählungen und -messungen nicht im Zeitraum von November bis Februar vorgenommen werden. Da die Daten aus dem oben genannten DTM-Tool der LHM nur bis kurz nach Projektende des TEMPUS Projektes und somit nur bis zum 19. März 2024 zur Verfügung standen, wurde der Februar in die Ermittlung aufgenommen. Es gab im Jahr 2023 und 2024 im Februar keine Extrem-Wetterereignisse, die Temperaturen lagen tagsüber immer über null Grad und nachts nur an wenigen Tagen unter dem Gefrierpunkt. Für die Auswertung hier ist nicht die Verkehrsmenge ausschlaggebend, sondern die Fahrzeit, daher kann von den Vorgaben aus EVE 2012 abgewichen werden.

Es wurden vier verschiedene Routenverläufe gewählt, die ausgehend von der Martin-Luther-Straße die relevanten Straßenanschlüsse im Verkehrsnetz aufzeigen. Ganz bewusst wurden dabei nur engere räumliche Abschnitte ausgewählt, um die Auswertung nicht durch Staus an anderen Ampelanlagen in der Nähe zu verfälschen.

In der grafischen direkten Gegenüberstellung ist zu erkennen, wie sich die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der jeweiligen Strecke durch die Gelbmarkierung verändert hat.

Es wurden die Werte zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr ausgewertet. Die Nachtwerte zeigen vor und nach der Gelbmarkierung kaum einen Unterschied.

Die blaue dickere, gepunktete Linie zeigt den Durchschnittswert aus 2024 auf, die hellblauen feineren gestrichelten Linien zeigen die einzelnen Dienstage auf. Die Zahlen aus 2023 sind in orange in durchgehenden Linien markiert.

Die Schwankungen der einzelnen Dienstage (hellrote und hellblaue Linien) lassen sich u.a. durch günstige bzw. ungünstige Schaltfolgen der Ampelanlagen erklären, die auf der jeweiligen Route zu queren sind und nicht als Grüne Welle geschaltet sind. Auch bilden sich kleinere Störungen wie rückwärts ausparkende Fahrzeuge schnell in den Grafiken ab. Größere Störungen, wie sie im Beispiel 2 aufgeführt sind, beeinflussen die Werte deutlich.

Die graue Linie zeigt die Differenz der Mittelwerte von 2023 und 2024.

Folgende vier Streckenabschnitte wurden ausgewählt:

1. Abschnitt vom Kolumbusplatz bis zur Silberhornstraße (stadtauswärts)
2. Abschnitt vom südlichen Ende der Martin-Luther-Straße bis zum Kolumbusplatz (stadteinwärts)
3. Abschnitt vom Kolumbusplatz bis zum südlichen Ende der Martin-Luther-Straße (stadtauswärts)

4. Abschnitt von der Ichostraße bis zum südlichen Ende der Martin-Luther-Straße (stadt-
auswärts)

Beispiel 1: Kolumbusplatz bis Silberhornstr. 6

Die Strecke führt vom Kolumbusplatz den Giesinger Berg hinauf, von dort links abbiegend bis zur Mitte der Silberhornstraße auf Höhe Hausnummer 6.

Mit dieser Route soll erfasst werden, inwieweit die Reduzierung der Fahrspuren am Knoten Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg in Richtung Silberhornstraße Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr hat, bzw. ob es einen Rückstau am Giesinger Berg gibt, der den Verkehrsfluss auch in Richtung Martin-Luther-Straße beeinträchtigt.

Auf der Route ist eine Lichtsignalanlage zu kreuzen.

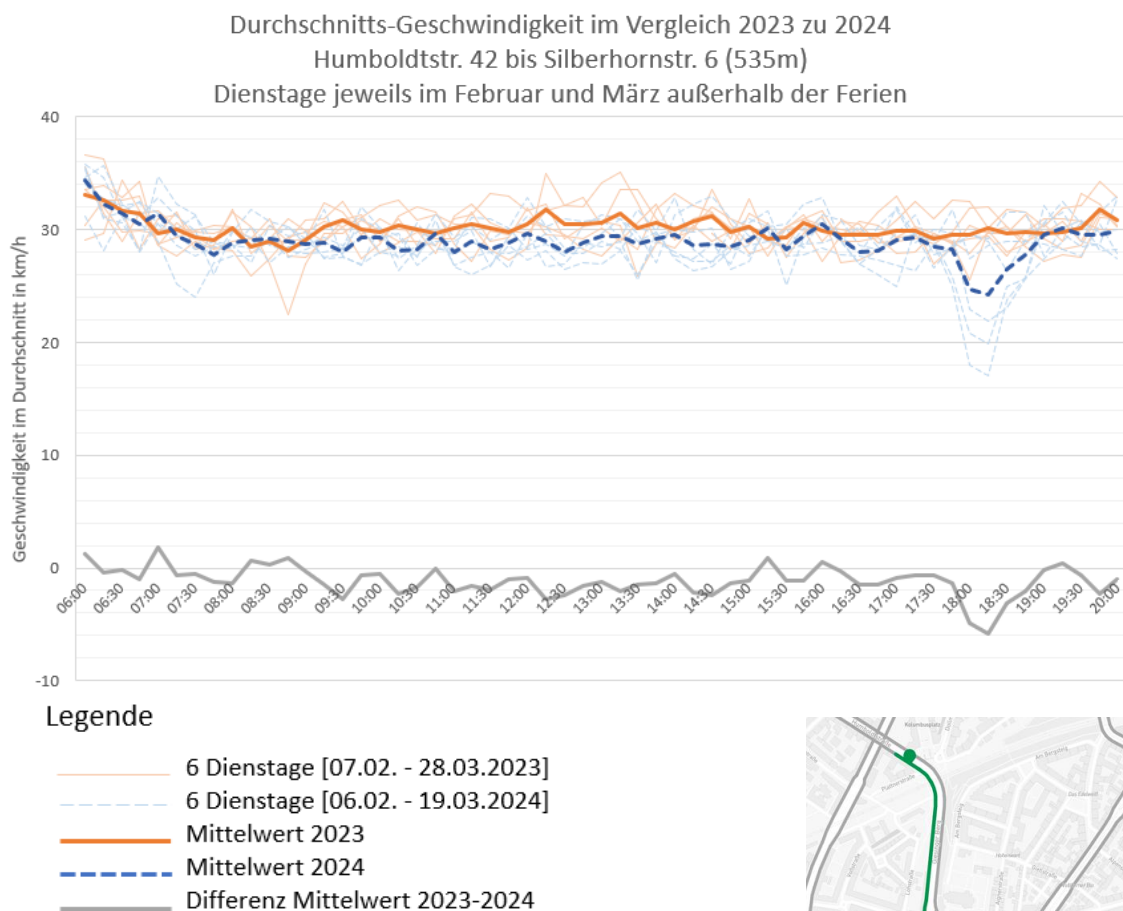


Abb. 7: Durchschnitts-Geschwindigkeit im Vergleich 2023 zu 2024 von der Humboldtstr. 42 bis zur Silberhornstr. 6 an jeweils 6 Dienstagen im Februar und März, Legende und La-geplan (Quelle: LHM Mobilitätsreferat)

Der Giesinger Berg weist im Bestand zwei Fahrspuren bergauf auf. Diese bleiben auch nach dem Umbau gem. Stadtratsbeschluss vom 21.06.2023 erhalten. Die Geschwindigkeit reduziert sich in dem dargestellten Abschnitt im Tagesverlauf um 0 bis 2 km/h. Im Zeitraum zwischen 18:00 Uhr und 18:45 Uhr wird kurzzeitig eine Reduzierung von maximal 6 km/h gemessen.

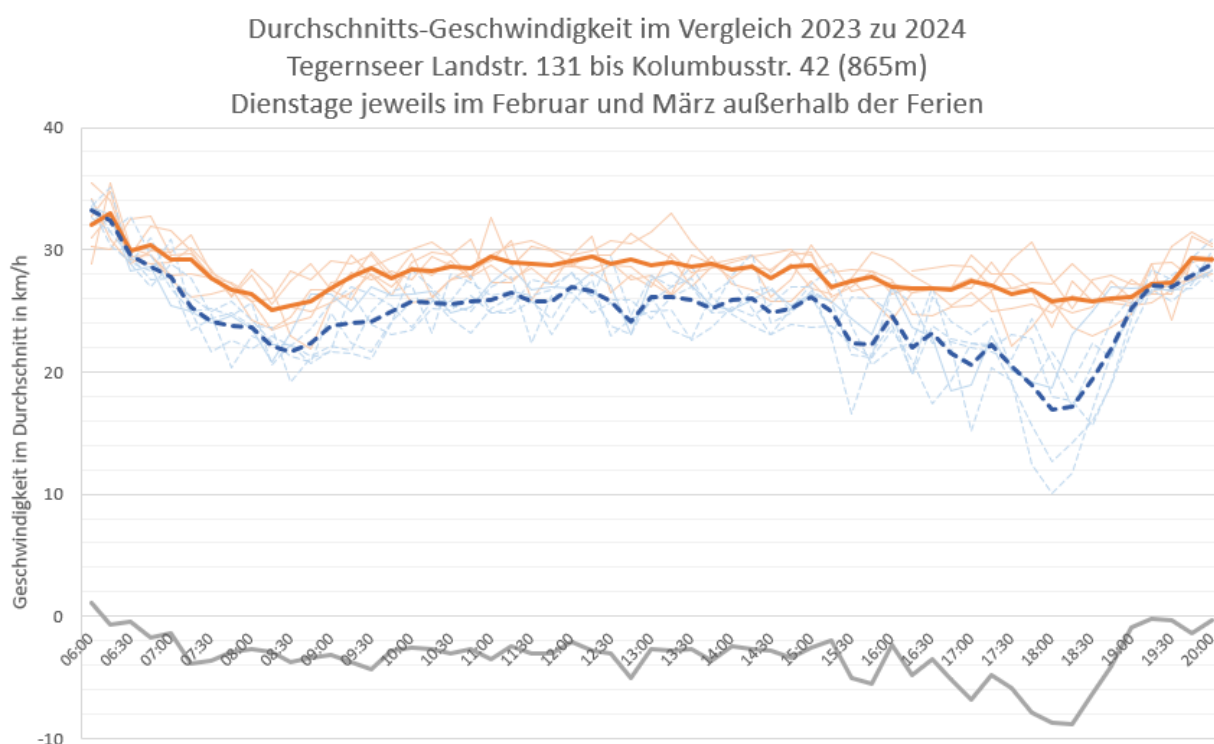
Um genauer nachzuvollziehen, wie es zu der abendlichen Reduzierung kommt, wurde im Tool DTM eine genaue Auswertung gemacht, welche aufzeigt, dass diese Geschwindigkeitsreduzierung auf einen Stau in der Silberhornstraße vor der Ampelanlage zur Tegernseer Landstraße resultiert. Am Giesinger Berg ist keine Stausituation zu erkennen.

Am Knoten Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg wurde bei der Gelbmarkierung die Abbiegemöglichkeit in die Silberhornstraße von zwei auf eine Fahrspur reduziert. Dies wirkt sich nicht negativ auf den Verkehrsfluss aus.

Eine Reduzierung von 31 km/h um 2 km/h auf diesem Abschnitt bedeutet eine Fahrzeitverlängerung von 5 Sekunden, die Reduzierung in der Abendspitze um bis zu 6 km/h bedeutet eine Verlängerung der Fahrtzeit um 15 Sekunden.

Diese Fahrzeitverlängerung von 5 Sekunden und kurzfristig abends bis zu 15 Sekunden wird seitens des Mobilitätsreferats für den Kfz-Verkehr als vertretbar eingestuft.

Beispiel 2: Tegernseer Landstr. 131 bis Kolumbusplatz 42



Legende

- 6 Dienstage [07.02. - 28.03.2023]
- 6 Dienstage [06.02. - 19.03.2024]
- Mittelwert 2023
- Mittelwert 2024
- Differenz Mittelwert 2023-2024

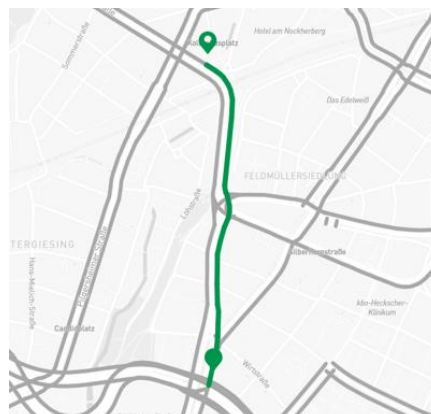


Abb. 8: Durchschnitts-Geschwindigkeit im Vergleich 2023 zu 2024 von der Tegernseer Landstr. 131 bis zur Kolumbusstr. 42 an jeweils 6 Dienstagen im Februar und März, Legende und Lageplan (Quelle: LHM Mobilitätsreferat)

Die Strecke beginnt im Süden unmittelbar nördlich des Knotens mit der Candidstraße, führt über die gesamte Martin-Luther-Straße zum Knoten Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg geradeaus den Giesinger Berg hinunter bis zum Kolumbusplatz. Auf der Route sind insgesamt drei Lichtsignalanlagen zu kreuzen, wobei die beiden letzten in Reihe als Grüne Welle geschaltet sind.

Der Giesinger Berg weist im Bestand zwei Fahrspuren bergab auf. Nach dem Umbau gem. Stadtratsbeschluss vom 21.06.2023 wird es hier nur eine Fahrspur geben. Da die Zuführungen von der Ichostraße und der Martin-Luther-Straße ebenfalls einspurig sein werden, wird dies keine Stauauswirkungen haben.

Mit dieser Auswertung soll ermittelt werden, wie hoch die Auswirkungen der Fahrspurreduzierung von Süden nach Norden sind.

Die Geschwindigkeit reduziert sich in dem dargestellten Abschnitt durchschnittlich um 2 bis 4 km/h. Die Morgenspitze ist sowohl 2023 als auch 2024 deutlich zu erkennen. Im Zeitraum zwischen 16:30 Uhr und 19:00 Uhr beträgt die Reduzierung durchgehend über 4 km/h, in einem kurzen Maximum bis zu 9 km/h.

Eine Reduzierung von 29 km/h um 2 km/h auf diesem 865m langen Abschnitt bedeutet eine Fahrzeitverlängerung von 8 Sekunden, bei 4 km/h um 18 Sekunden und bei 9 km/h um 51 Sekunden.

Da die Abendspitze bei dieser Route besonders deutlich ist und zu stärkeren Verzögerung führt als bei den anderen Beispielen wird die Abendspitze genauer analysiert.

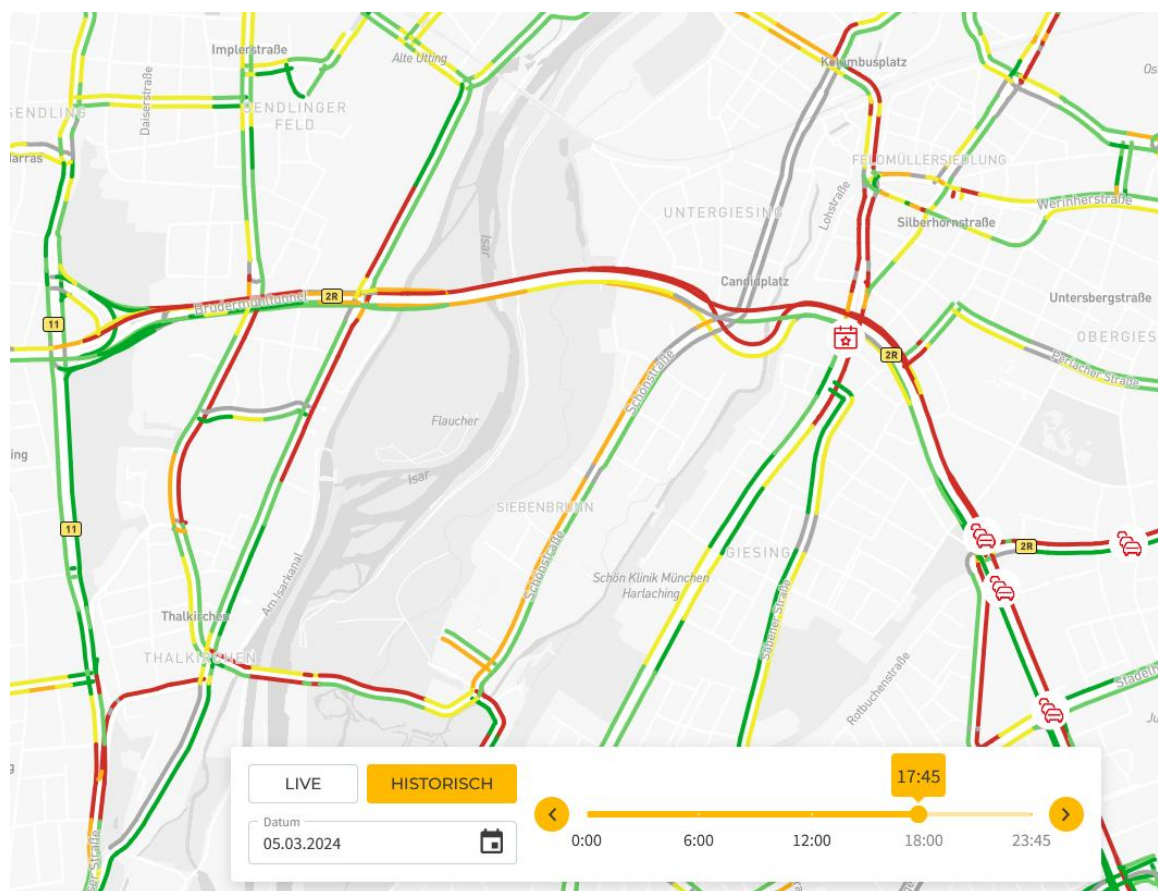


Abb. 9: Verkehrssituation am 05.03.2024 um 17:45 Uhr (Quelle: DTM bzw. LHM)

Bei einer Überprüfung der Verkehrssituation in diesem Bereich an dem Dienstag in 2024, an dem die Kurve besonders weit nach unten zeigt (05.03.2024; Durchschnittsgeschwindigkeit nur 10 km/h), konnte man erkennen, dass der Mittlere Ring in dieser Abendspitze

in Richtung von Ost nach West überstaut war. Vom östlichen Beginn der Tegernseer Landstraße am Ende der Autobahn A995 gab es den gesamten südlichen Mittleren Ring bis zur Querung mit der Plinganserstraße stockenden Verkehr bzw. Stau. Als Folge ergibt sich Ausweich- und Umfahrungsverkehr, der auch über die Martin-Luther-Straße und den Giesinger Berg führt.

Die Verkehrsleitzentrale hat mitgeteilt, dass es an diesem 05.03.2024 einen Verkehrsunfall mit Personenschaden in der Nordröhre des Brudermühltunnels gab. Die rechte Fahrspur war von 16:19 Uhr bis 18:58 Uhr blockiert, teilweise musste die gesamte Nordröhre gesperrt werden. Dadurch lässt sich der deutliche Ausschlag der Kurve nach unten erklären. Eine Sperrung des Tunnels kommt nur sehr selten vor. Die Kurve für diesen Dienstag senkt den Durchschnittswert überdurchschnittlich nach unten. Die Fahrzeitreduzierung hat also an diesen beiden Dienstagen ihren ursächlichen Grund nicht in der Gelbmarkierung, sondern in der Überstauung des Mittleren Rings.

Da die hier aufgezeigte Strecke mit einer Länge von 865m keine Standardstrecke ist, die einzeln für sich gefahren wird, wurde eine längere Route gewählt, die eine beispielhafte typische Alltagsroute darstellt. Es wurde die Strecke vom Theodolindenplatz in Harlaching bis zum Stiglmaierplatz ausgewertet. Diese Route hat eine Länge von 8,2km.

In der Abb. 7 liegen zwei hellblaue Linien sehr nahe der blauen Durchschnittslinie für 2024. Diese Linien sind die Dienstage vom 12.03.24 und 19.03.24. Für diese beiden Tage wurde die Fahrzeit für die gesamte Strecke von 8,2km gemessen. In der aus Abb. 7 erkennbaren Abendspitze von 16:30 bis 19:00, beträgt die Fahrzeit 21 bis max. 26,5 Minuten. Wie oben beschrieben hat man auf der 865m langen Route in der Abendspitze eine Reduzierung von max. 9 km/h, was einer Verzögerung von 51 Sekunden entspricht. Setzt man die Gesamtfahrzeit in Relation zu der maximalen Verzögerung von 51 Sekunden, bedeutet das bei einer mittleren Gesamtfahrzeit von 24 Minuten eine Verlängerung der Fahrzeit um 3,5%.

Die Fahrtzeitverlängerung wird seitens des Mobilitätsreferats für den Kfz-Verkehr als vertretbar eingestuft.

Beispiel 3: Kolumbusplatz bis Tegernseer Landstr. 114

Die Strecke führt vom Kolumbusplatz den Giesinger Berg hinauf, von dort über den Knoten Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg geradeaus in die Martin-Luther-Straße bis über die Wirtstraße zur Tegernseer Landstraße. Auf der Route sind insgesamt drei Lichtsignalanlagen zu kreuzen, die beiden ersten sind in Reihe als Grüne Welle geschaltet.

Der Giesinger Berg weist im Bestand zwei Fahrspuren bergauf auf. Diese bleiben auch nach dem Umbau gem. Stadtratsbeschluss vom 21.06.2023 erhalten, die linke führt in die Silberhornstraße, die rechte in die Martin-Luther-Straße. Bisher gab es unmittelbar vor dem Knoten eine Aufweitung auf zwei Fahrspuren geradeaus. Mit der Gelbmarkierung ist dies auf eine Fahrspur reduziert worden.

Mit dieser Auswertung soll ermittelt werden, wie hoch die Auswirkungen der Fahrspurreduzierung vom Giesinger Berg geradeaus in die Martin-Luther-Straße sind.

Die Geschwindigkeit reduziert sich in dem dargestellten Abschnitt durchschnittlich um 2 bis 4 km/h. Im Zeitraum zwischen 18:00 Uhr und 18:45 Uhr wird eine Reduzierung von über 6 km/h gemessen. Die Geschwindigkeitsreduzierung ist bis auf die Abendspitze ohne nennenswerte Schwankungen.

Um auch hier genauer nachzuvollziehen, wie es zu der Verzögerung in der Abendspitze kommt, wurde im Tool DTM eine genaue Auswertung der beiden Tage gemacht, an denen die hellblaue Linie besonders weit nach unten zeigt. Es sind dieselben zwei Dienstage, wie auch in dem vorigen Beispiel, die diese deutliche Spitze nach unten haben. Die

Begründung ist beim Beispiel 2 aufgeführt und lässt sich auch auf diese Route übertragen. Durch die Überstauung des Mittleren Rings gab es einen deutlich erkennbaren Rückstau in die Martin-Luther-Straße zu beobachten, der die Ursache für die verlängerte Fahrzeit ist.

Eine Reduzierung von 29 km/h um 2 km/h auf diesem 815m langen Abschnitt bedeutet eine Fahrzeitverlängerung von 8 Sekunden, bei 4 km/h um 16 Sekunden und bei 6 km/h um 27 Sekunden.

Die Fahrzeitverlängerung wird seitens des Mobilitätsreferats für den Kfz-Verkehr als vertretbar eingestuft.

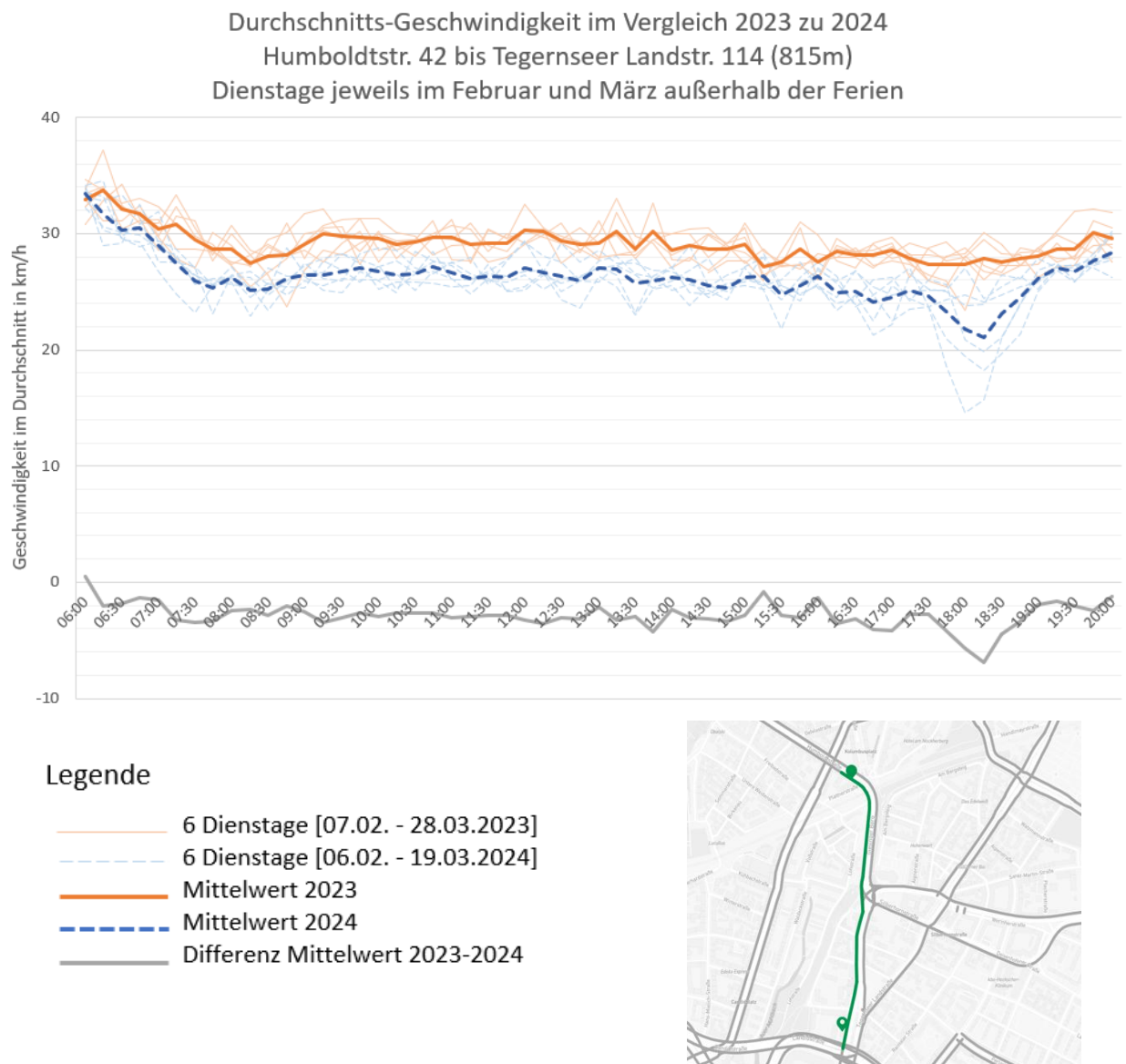


Abb. 10: Durchschnitts-Geschwindigkeit im Vergleich 2023 zu 2024 von der Humboldtstr.42 bis zur Tegernseer Landstr. 114 an jeweils 6 Dienstagen im Februar und März, Legende und Lageplan (Quelle: LHM Mobilitätsreferat)

Beispiel 4: Ichostr. 11 bis Tegernseer Landstr. 114

Die Strecke führt vom östlichen Beginn der Ichostraße zum Knoten Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg in die Martin-Luther-Straße bis kurz vor die Kreuzung mit der Candidstraße. Auf der Route sind insgesamt drei Lichtsignalanlagen zu kreuzen. Als Grüne Welle sind nur die beiden ersten geschaltet.

Mit der Auswertung dieser Route soll ermittelt werden, wie sich die Fahrspurreduzierung am westlichen Ende der Ichostraße und links abbiegend in die Martin-Luther-Straße auswirkt.

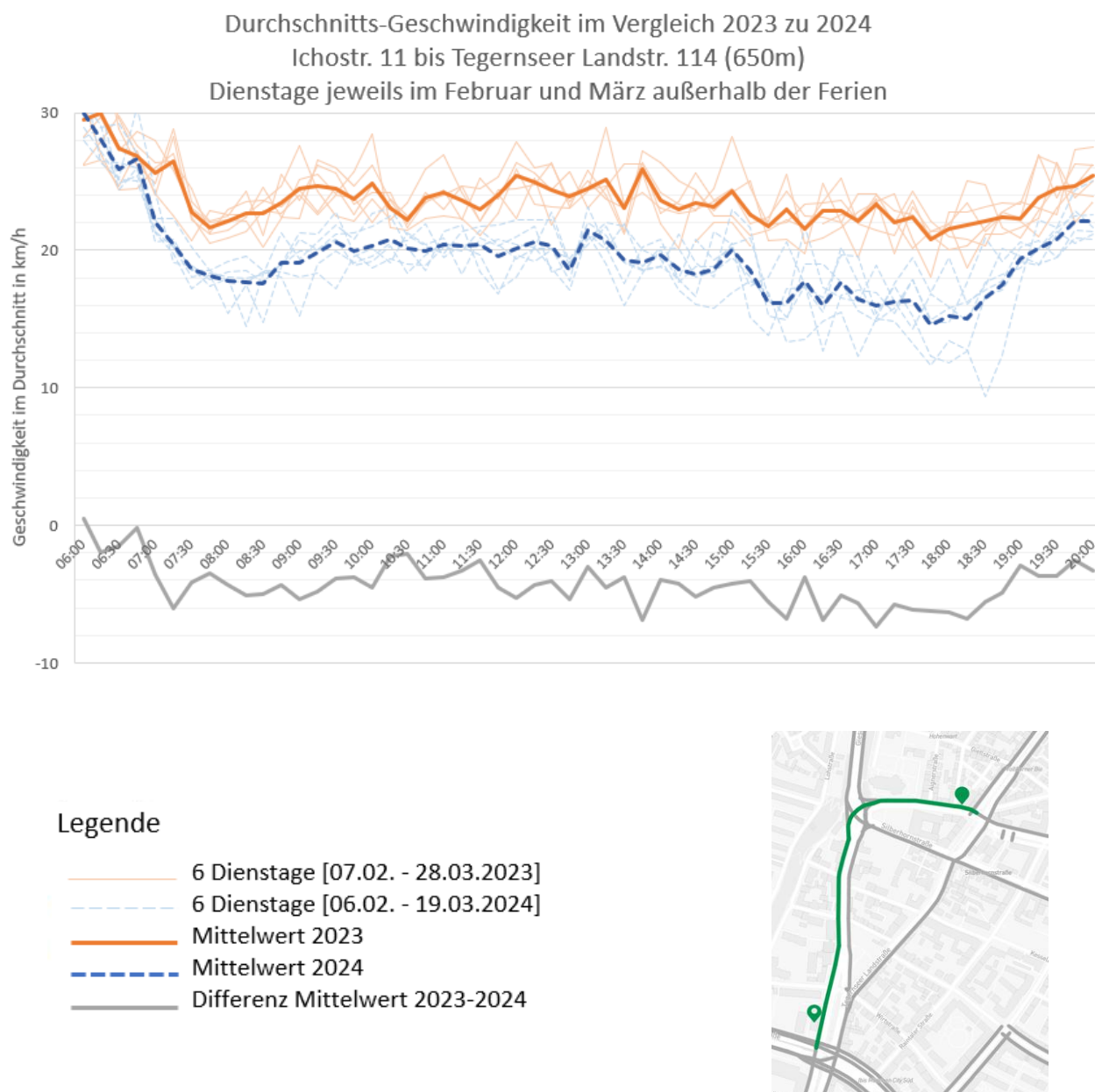


Abb. 11: Durchschnitts-Geschwindigkeit im Vergleich 2023 zu 2024 von der Ichostr. 11 bis zur Tegernseer Landstr. 114 an jeweils 6 Dienstagen im Februar und März, Legende und Lageplan (Quelle: LHM Mobilitätsreferat)

Die Reduzierung der Geschwindigkeit ist in diesem Abschnitt über den Tag verteilt unregelmäßiger als in den vorigen Beispielen. Am Vormittag beträgt die Geschwindigkeitsreduzierung 2 bis 4 km/h, ansonsten liegt sie zwischen 4 und 6 km/h mit Spitzen bis zu 7 km/h.

Eine Reduzierung von 24 km/h um 4 km/h auf diesem 650m langen Abschnitt bedeutet eine Fahrzeitverlängerung von 20 Sekunden, bei 6 km/h um 33 Sekunden.

Die Fahrzeitverlängerung wird seitens des Mobilitätsreferats für den Kfz-Verkehr als vertretbar eingestuft.

5.3 Auswirkungen der Gelbmarkierungen auf die Bus- und Tramlinien der MVG

In der Martin-Luther-Straße selbst fahren keine Linienbusse.

Am nördlichen Knoten fahren die Buslinien 58 bzw. 68 vom Giesinger Berg linksabbiegend in die Silberhornstraße und von der Ichostraße rechtsabbiegend in den Giesinger Berg.

Südlich der Martin-Luther-Straße befindet sich auf der Ostseite die Bushaltestelle Tegernseer Landstraße mit den Buslinien 54, 153 und X30.

Die SWM/MVG teilt in ihrer Stellungnahme mit, dass bei ihren Auswertungen keine signifikanten Fahrzeitveränderungen bei den Tram- und Buslinien im Umfeld der Maßnahme festgestellt wurden. Durch die Maßnahme gab es keine sich in den Auswertungen der Fahrzeit niederschlagenden Beeinträchtigungen.

6. Verkehrssicherheit für den Radverkehr

Die Anordnung der Gelbmarkierung erfolgte auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) sowie einschlägigen Regelwerken wie den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010).

Zuvor war auf der Ostseite der Martin-Luther-Straße sowie auf der Westseite im Bereich der Martin-Luther-Kirche bis kurz vor der Einmündung zur Weinbauernstraße, also auf ca. zwei Dritteln der Strecke, keine eigene Radverkehrsanlage vorhanden. Der bereits zuvor vorhandene Radfahrstreifen im südlichen Abschnitt der Westseite entsprach nicht dem gesetzlichen Regellaß für Radfahrstreifen. Aufgrund der hohen Belastung sowohl von Kfz als auch von Radverkehr wurde von den Regellaßen nach oben abgewichen. Außerdem galt es, überbreite Fahrspuren und damit ein Nebeneinanderfahren des Kfz-Verkehrs zu vermeiden.

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs vor und nach der Gelbmarkierung wurden die Unfallzahlen in der Martin-Luther-Straße und angrenzende Knoten ausgewertet.

Kleinunfälle ohne Personenschaden und mit geringem Sachschaden werden nicht in die Statistik aufgenommen.

Die Unfallrate vom 01.12.2022 bis zum 30.09.2025 ist so niedrig, dass sie statistisch nicht auswertbar ist. Eine Verbesserung oder Verschlechterung der Situation für den Radverkehr ist aufgrund der kleinen Fallzahl nicht ablesbar.

Das Polizeipräsidium München hat zum Unfallgeschehen in der Martin-Luther-Straße für den Zeitraum vom 01.08.2023 bis zum 30.06.2024 eine Stellungnahme abgegeben. Deren Auswertung ergab, dass das Unfallgeschehen für den Kfz-Verkehr nach der Einrichtung der Gelbmarkierung auf ähnlichem Niveau geblieben ist. Es wurde eine Zunahme der Stauungen in beiden Fahrtrichtungen beobachtet, die Verkehrssicherheit ist trotzdem gleichgeblieben. Im selben Zeitraum wurden keine Unfälle mit Radfahrbeteiligung aufgenommen. Das Polizeipräsidium stellt fest, dass sich die Leichtigkeit des Radverkehrs aufgrund des separaten Radfahrstreifens verbessert hat, die Leichtigkeit des MIV hat hingegen abgenommen. Von Seiten der Polizei gibt es keine Einwände gegen die bauliche Umsetzung gemäß Stadtratsbeschluss vom 21.06.2023.

7. Anliegenmanagement

Das Mobilitätsreferat wurde von circa 30 Bürger*innen auf unterschiedlichen Wegen (u.a. E-Mail, Bürgerberatung des Direktoriums, Meldeplattform Radverkehr) zu der Maßnahme kontaktiert.

Zu Beginn des Versuchszeitraums häuften sich die eingehenden Nachrichten. Teilweise gingen diese bereits ein, als die Markierung noch nicht fertiggestellt war und die neue Verkehrsführung von vielen Verkehrsteilnehmer*innen noch nicht erfasst werden konnte.

Inhaltlich unterscheiden sich die Eingaben. So wurde einige Male auch nach dem Grund für die Markierung gefragt.

Andere Bürger*innen machten konkrete Verbesserungsvorschläge. Zum Beispiel wurde gewünscht, dass die Sperrmarkierung auf Höhe der Martin-Luther-Str. 2 mit Schildern geschützt wird, um ein Befahren durch Kfz zu vermeiden. Bei einer Verstetigung der Markierungslösung würde diese Anregung umgesetzt werden.

Neben einigen Beschwerden über Stauungen, die wie oben dargelegt angesichts des rechtlichen Erfordernisses von Radverkehrsanlagen vertretbar erscheinen, wurde die Maßnahme auch ausdrücklich gelobt. Verglichen mit dem vorherigen Radinfrastrukturangebot wurde die Maßnahme dabei als positiv bewertet, häufig verbunden mit der Bitte um Verstetigung bzw. um Umsetzung weiterer Maßnahmen zur besseren Abgrenzung zum Kfz-Verkehr.

Im März 2025 erreichten das Mobilitätsreferat über das Büro der Bürgerberatung Schreiben von Vertreter*innen sowohl des Elternbeirats als auch der Schüler*innen der Icho-schule mit der deutlichen Bitte, den Knoten westlich der Schule so umzubauen, dass die Fuß- und Radwegquerungen lichtsignalgeregelt oberirdisch möglich sind.

Über die Meldeplattform Radverkehr wurde das Mobilitätsreferat darauf aufmerksam gemacht, dass Kfz-Fahrer*innen vor dem Knoten Grünwalder/Candidstraße die Sperrflächen überfahren, um u.a. den Radfahrstreifen zu nutzen. Nach der Umsetzung eines baulichen Radwegs wäre dies nicht möglich und würde zu einer nachhaltigen Verbesserung führen.

8. Kostengünstigere Variante

In der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398 vom 21.06.2023 wurde ein Straßenquerschnitt mit einem baulichen Radweg auf Gehbahnniveau vorgestellt.

Mit der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12113 vom 19.01.2024 wurde die Verwaltung unter anderem zur Kostenreduzierung damit beauftragt, „...temporäre sowie ggf. geschützte Markierungslösungen oder Radwege auf Fahrbahnniveau zu prüfen“.

Ausgehend von dieser Vorgabe wurde folgender Querschnitt entwickelt:

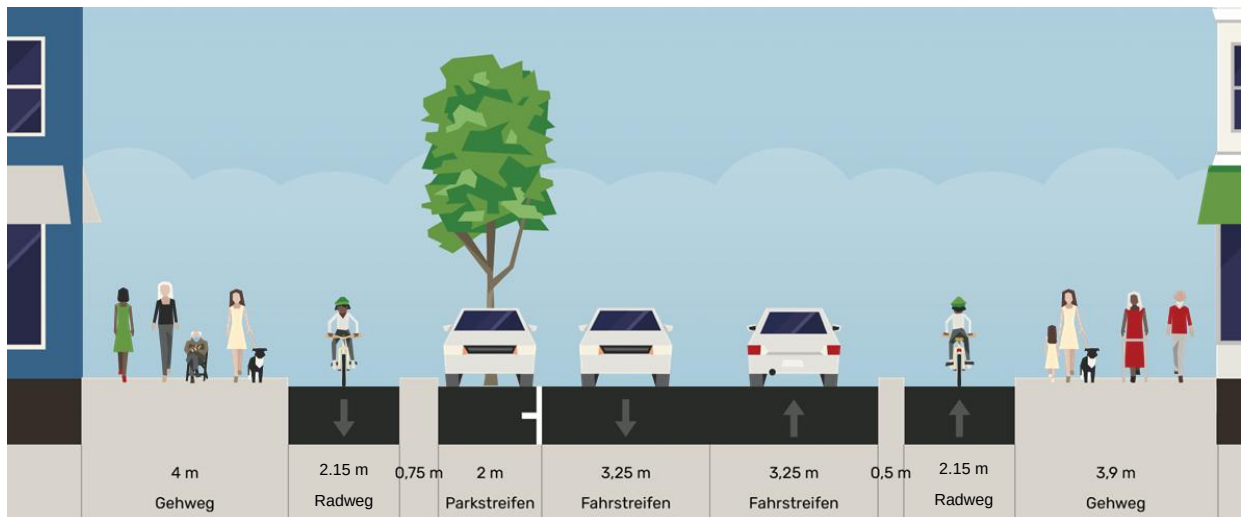


Abb. 12: Querschnitt Martin-Luther-Straße auf Höhe Hausnr. 11 (Quelle: LHM Mobilitätsreferat 2025)

Die Gehbahnen und die Hochbordkante bleiben im Bestand erhalten.

Die Radwege werden auf beiden Seiten auf Fahrbahnniveau geführt. Die Abgrenzung zur Fahrbahn bzw. zur Längsparkbucht erfolgt mittels baulicher Elemente. Die Abgrenzungen sind jeweils erhöht und haben in regelmäßigen Abständen Unterbrechungen, damit das Niederschlagswasser in die bestehende Entwässerungsrinne entlang der Hochbordkante fließen kann. Der Radweg wird ca. 2,15 m breit sein.

Auf der Westseite wechseln sich zwischen Wirtstraße und Weinbauernstraße Längsparkplätze und Baumpflanzungen ab. Die gemäß ursprünglicher Variante geplanten zehn Baumpflanzungen sind auch in dieser Variante vorgesehen. Der Sicherheitsabstand wird bei Baumpflanzungen dem Baumgraben zugeschlagen, sodass 2,75 m breite Baumgräben mit entsprechendem Substratvolumen realisiert werden können.

An dem Knoten Martin-Luther-/ Wirt-/ Tegernseer Landstraße ist die ursprünglich geplante Zweirichtungsradfurt über die Martin-Luther-Straße nur als Einrichtungsradfurt von Ost nach West möglich. Da wenige Meter südlich eine Radfurt von West nach Ost ohnehin vorgesehen ist, ist der Entfall vertretbar.

Mit der Umsetzung dieser Variante wird gleichzeitig eine Deckensanierung durchgeführt. Die Kosten für diese Variante sind im Kapitel 10. aufgeführt.

9. Rückkehr zum Ursprungszustand oder Verstetigung der aktuellen Maßnahme

Neben dieser kostengünstigeren Variante wurde zudem geprüft, ob die Rückkehr zum Ursprungszustand (zur ursprünglichen Raumaufteilung) oder die Verstetigung der aktuellen Maßnahme (Gelbmarkierung) als Weißmarkierung möglich ist und welche Kosten damit verbunden wären.

Das Baureferat teilt hierzu mit, dass für die Umsetzung der Gelbmarkierung eine festaufgebrachte Kaltspritzplastik verwendet wurde. Im Vergleich zum Aufbringen von Folie handelt es sich hierbei um ein stabileres Material, das bei diesem Pilotversuch mit großem Umfang über ein Jahr inkl. Busverkehr notwendig war. Eine Verwendung von Folien wäre mit hohen Kosten und Aufwand verbunden, da sie sich vermutlich mehrfach abgelöst hätte mit Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und auch des Verkehrsflusses.

Die gespritzte Gelbmarkierung kann nicht rückstandlos entfernt, sondern nur abgefräst werden. Zudem weist die Fahrbahndecke Beeinträchtigungen durch Risse, Grabungen

und allgemeinen Verschleiß auf. Bereits in der jüngeren Vergangenheit wurden vermehrt Verfüguugen in der Fahrbahndeckschicht durchgeführt. Bei der Rückkehr zur alten Raumaufteilung würden außerdem Phantommarkierungen entstehen, wodurch aufgrund der nicht eindeutig erkennbaren Verkehrsführung verkehrsunsichere Zustände insbesondere bei Nässe und/oder Dunkelheit entstehen.

Grundsätzlich würden die Kosten bei einer Rückkehr zur alten Raumaufteilung mittels Abfräsens der Gelbmarkierung und Wiederanbringen der Weißmarkierung (Rückkehr zum Ursprungszustand) bei etwa 250.000 € liegen. Eine Verstetigung der aktuellen, temporären Gelbmarkierung als weißmarkierten Radfahrstreifen würde bei etwa 310.000 € liegen.

Um Phantommarkierungen zu vermeiden, die zweifelsfreie Wahrnehmung der Linienführung zu garantieren und wegen der Beeinträchtigungen der Fahrbahndecke, wären aus Sicht des Baureferats auch diese Varianten mit einer anstehenden Deckensanierung zu kombinieren. Eine Deckensanierung würde im Rahmen des Straßenunterhaltes durchgeführt.

Nachdem in der Evaluation des Verkehrsversuchs festgestellt wurde, dass mit der Gelbmarkierung eines Radfahrstreifens keine unverhältnismäßigen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr und klare Vorteile für den Fuß- und Radverkehr durch die Trennung der beiden Verkehrsarten auf sicheren eigenen Bereichen entstehen, kann – mit Bezug auf die Variante mit Rückkehr zum Ursprungszustand – die Straßenverkehrsbehörde in ihrer Ermessensprüfung eine Rückkehr zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr nicht befürworten. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass etwaige Einschränkungen für die Ordnung des Verkehrs gegenüber Gefahren für die Verkehrssicherheit zurückstehen müssen. Dies gilt vorliegend gerade auch im Hinblick darauf, dass im Umfeld der Martin-Luther-Straße eine Vielzahl an Sozial- und Bildungseinrichtungen wie eine Grund- und Mittelschule in der Ichostraße, eine Kindertagesstätte, eine Kirchengemeinde und Diakonie sowie soziale Treffpunkte liegen und der Straßenabschnitt entsprechend auch von besonders sensiblen Personengruppen genutzt wird.

Ein Wiederherstellen der vor Umsetzung der Radfahrstreifen bestehenden Situation für den Radverkehr ist verkehrlich eindeutig nicht zu empfehlen. Dies gerade auch im Hinblick auf die im Verkehrsversuch festgestellten geringfügig nachteiligen Auswirkungen für die Ordnung des Verkehrs, nicht aber eben für die Verkehrssicherheit.

Mit Blick auf die Verstetigungsvariante kann erwähnt werden, dass eine Markierung beidseitiger Radfahrstreifen zwar demselben Ziel Rechnung trägt, wie es eine bauliche Lösung vorsieht. Eine Markierung kommt dort in Betracht, wo es die örtlichen Gegebenheiten insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit erfordern und die Maßnahme, unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Aspekte wie die Verkehrsbedeutung der Straße und Auswirkungen im Hinblick auf Verkehrsverlagerungen und Verkehrsablauf, verhältnismäßig ist.

Nach aktueller Verkehrszählung liegt die Martin-Luther-Straße im Belastungsbereich III. Dieser erfordert die Anlage eines Radfahrstreifens, eines Radwegs oder eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (vgl. Tabelle 8 ERA 2010). Besondere Umstände, die eine Radführung mit geringerem Schutzniveau erlauben würden, liegen an der Martin-Luther-Straße nicht vor. Im Gegenteil ist dort aufgrund der hohen Anzahl an Radfahrenden eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr (gemeinsamer Geh- und Radweg) auszuschließen. Im Sinne einer kontinuierlichen und einheitlichen Radverkehrsführung wird deshalb empfohlen, den Lückenschluss zwischen der baulichen Infrastruktur im Zufluss sowie im Abfluss gemäß der bereits bestehenden Beschlusslage baulich herzustellen (Prinzip der Begreifbarkeit und der Einheit von Bau und Betrieb).

Da weder die Rückkehr zum Ursprungszustand noch die Verstetigung der aktuellen Maßnahme Baumpflanzungen vorsehen, sodass Maßnahmen zur Verschattung und der mikroklimatischen und städtebaulichen Verbesserung wegefallen, sind die Varianten auch mit Blick auf diese Notwendigkeit abzulehnen. Entlang dieser Achse fehlen diese Maßnahmen

bisher komplett. Mit Beschluss der Vollversammlung vom 02. Juli 2025 „Klimaresilientes München 2050 – Konkretisierung der Ziele der Klimaanpassung in München“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15584) wurde das Mobilitätsreferat gebeten, im Rahmen ihrer jeweiligen Fachplanungen, ab sofort eine Baumkronenüberschirmung von 30% bei der Neu- und Umgestaltung von Straßen und öffentlichen Plätzen als Richtwert zugrunde zu legen und unter Berücksichtigung unbedingt erforderlicher Nutzungen (z. B. Feuerwehr) die notwendigen Rahmenbedingungen hierfür herzustellen. Mit der empfohlenen, kostengünstigen Variante sind 10 neue Baumpflanzungen im bisher hochversiegelten Straßenraum möglich.

Weder die Rückkehr zum Ursprungszustand noch die Verstetigung der aktuellen Maßnahme wird empfohlen.

10. Kostenrahmen und Finanzierung

Für eine kostengünstigere Variante des 2. Bauabschnittes (Martin-Luther-Straße) wie in Kapitel 8 vorgestellt, werden 0,8 – 1,3 Mio € angesetzt.

Die Kosten verteilen sich gemäß der Grobschätzung wie folgt auf die einzelnen Funktionsflächen:

33 % Parkplätze und Fahrbahnmarkierung

17 % Straßenbegleitgrün mit Bäumen

19 % Radweg mit Fahrradständern inkl. Markierung

6 % Gehbahn

25 % sonstige Kosten

Anteile der sonstigen Kosten entfallen auf die Anpassung der Ampelanlagen und Straßenbeleuchtung sowie auf mögliche Spartenverlegungen.

Pauschale Annahmen (zwischen 3% und 20%) für Baustelleneinrichtung, Ingenieurleistungen, Baunebenkosten sowie Altlasten und Kampfmittel sind darin bereits enthalten.

Die Gesamtkosten der 10 Baumpflanzungen von 187.000 € werden aus dem Finanzmittelbestand der „Ausgleichszahlungen Baumschutzverordnung“ des PLAN gemäß Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11. Oktober 2023 zur Novellierung der Baumschutzverordnung (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09944) entnommen.

Die Finanzmittel inkl. Risikopauschale für das Gesamtprojekt werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398 vom 21.06.2023).

Die Mittel sind in ausreichender Höhe in der Nahmobilitätspauschale vorhanden.

Gemäß den Vorgaben aus dem Beschluss „Ergebnisse Interfraktioneller Arbeitskreis (IFAK) Bauprojekte“ vom 01.04.2025 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16159) wird der Ausschreibungs- und Ausführungszeitraum so gewählt, dass für die bauliche Umsetzung die gesamte Bausaison genutzt und ein günstiges Ausschreibungsergebnis erzielt werden kann.

Die erforderliche Deckensanierung wird im Rahmen des Straßenunterhaltes durchgeführt und beläuft sich auf etwa 1,2 Mio €. Diese Mittel werden aus dem Budget des Straßenunterhaltes entnommen.

11. Fußgängerunterführung unter dem Knoten Martin-Luther-/ Icho- /Silberhornstraße /Giesinger Berg

Während der Auswertung des Verkehrsversuchs und der zu dieser Zeit schon vorbereiteten Untersuchungen für den Umbau des Knotens Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg wurde die Synergie zu dem noch offenen Auftrag für diese Fußgängerunterführung festgestellt. Da dieser Auftrag durch den Umbau des Knotens sich erübrigt hat, wird er in diesem Beschluss behandelt:

Gemäß Beschluss des Bauausschusses „Barrierefreier Ausbau von Fußgängerunterführungen und -brücken sowie gestalterische Aufwertung von Unterführungsbauwerken“ vom 06.07.2010 (Sitzungsvorlage 08-14 / V 01925) ist im Zusammenhang mit dem Thema barrierefreie Querungen die räumliche Nähe von Fußgängerunterführungen zu den zumeist bevorzugten ampelgeregelten, oberirdischen Fußgängerüberwegen zu behandeln. Befinden sich in unmittelbarer Nähe von Fußgängerunterführungen auch oberirdische Quermöglichkeiten an Ampelanlagen, so bevorzugen Fußgänger*innen den ampelgeregelten Übergang. In solchen Fällen ist, auch um Unterhaltsaufwand (Reinigung, vorgeschriebene Bauwerksprüfung alle 3 Jahre) und erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen zu vermeiden, das Schließen und ggf. „Auflassen“ dieser nicht genutzten Unterführungen zu prüfen.

In dem Stadtratsbeschluss „Stadt- und Ortsteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt, Verkehrliche Neuordnung der Tegernseer Landstraße“ vom 15.02.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03073) wird in Kapitel 4.6 die Situation der Fußverkehrsunterführung unter dem Knoten Martin-Luther-/ Icho-/ Silberhornstraße / Giesinger Berg behandelt. Die Sitzungsvorlage sieht eine bauliche Verbesserung dieser Unterführung vor, um die Barrierefreiheit bzw. die Schiebemöglichkeiten herzustellen. Im Antragspunkt 8 des Beschlusses wurde dies als Auftrag ans Baureferat beschlossen.

Diese Unterführung ist folgerichtig auch Bestandteil des Beschlusses „Bauprogramm Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr“ vom 02.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15344).

Mit dem Stadtratsbeschluss „Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Martin-Luther-Straße und Giesinger Berg (Stadtbezirk 5, 17 und 18)“ vom 21.06.2023 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 07398) wurde eine Umgestaltung des Kreuzungsbereichs beschlossen, der höhengleiche und barrierefreie Quermöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr an allen Knotenarmen vorsieht. Im Rahmen des Projektes Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg soll vom Baureferat, die flachgeneigte Treppenanlage im Nordwesten der Unterführung zum Poißweg zu einer Schieberampe umgeplant werden.

Nach dem Umbau des Knotens, spätestens aber nach dem Bau der Brücke Giesinger Berg, wird die Querung des Knotens durch die Unterführung verkehrlich nicht mehr notwendig, da alle Wegeverbindungen für den Rad- und Fußverkehr höhengleich möglich sind. Aus diesem Grund ist der barrierefreie Ausbau der Unterführung hinfällig, der o.g. Stadtratsauftrag ist erfüllt und somit erledigt. Daraus folgend schlägt das Baureferat vor, das Bauwerk der Unterführung (BW 41/205) einschließlich Zugangsbauwerke (BW 46/315) nach Abschluss der Umbauarbeiten an der Oberfläche und der Herstellung der Fuß- und Radwegbrücke Giesinger Berg und nach einem Beobachtungszeitraum perspektivisch aufzulassen. Hierfür müssen dann einmalig die Kosten ermittelt und investive Mittel im Haushalt angemeldet werden, um langfristig Unterhaltsmittel zu sparen.

Das Baureferat schlägt vor, die Unterführung aus dem Bauprogramm (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15344) zu nehmen, da ein barrierefreier Ausbau nicht mehr notwendig und sinnvoll ist.

12. Fazit

Die Evaluierung der Gelbmarkierung hat gezeigt, dass der Kfz-Verkehr im ganz täglichen Durchschnitt um 2 bis 4 km/h langsamer auf den untersuchten Strecken unterwegs ist. Das Kfz-Aufkommen ist dabei in etwa gleichgeblieben. In den Spitzenstunden gibt es eine kurze Verlangsamung des Verkehrs um 6 km/h bis max. 8 km/h. Am 05.03.2024 lag auf einer der vier untersuchten Routen in der Abendspitze eine Reduzierung um max. 10 km/h vor. Diese Ausnahme wurde oben näher erläutert.

Insgesamt gesehen werden diese Reduzierungen seitens des Mobilitätsreferats als verträglich betrachtet.

Eine Umsetzung wird aus folgenden Gründen empfohlen:

- Trotz einer neuen Raumaufteilung hat sich das Kfz-Verkehrsaufkommen nicht verändert. Auch mit verminderten Fahrspuren ist die Leistungsfähigkeit der Knoten weiterhin gegeben. Die Straße wird also auch mit einer reduzierten Fahrbahnanzahl seiner Verbindungsfunktion gerecht und kann diese abwickeln. Die Fahrzeitverlängerungen werden aus verkehrsfachlicher Sicht als verträglich bewertet.
- Der Radverkehr weist seit dem Aufbringen der Gelbmarkierung eine deutliche Zunahme auf. Die Maßnahme unterstützt damit die Ziele der Mobilitätsstrategie 2035, ohne dass die Umverteilung der Verkehrsflächen bestimmte Verkehrsarten benachteiligt haben.
- Die Schaffung einer baulichen Radverkehrsinfrastruktur wird gemäß den Erfordernissen der aktuellen technischen Standards empfohlen.
- Die objektive Verkehrssicherheit und das subjektive Verkehrssicherheitsempfinden für den Radverkehr werden mit einer baulichen Absetzung erhöht.
- Aufgrund der hohen Radverkehrszahlen sind die Radverkehrsanlagen in einer ausreichenden Breite und abgesetzt vom Kfz-Verkehr anzulegen.
- Bei den Linienbussen der MVG konnte keine Beeinträchtigung der Fahrzeit durch die Gelbmarkierung festgestellt werden, daher ist diese auch bei der baulichen Lösung nicht zu erwarten.
- Baumpflanzungen (zehn Bäume) sind bei der baulichen Umsetzung und auch der kostengünstigen Variante aus Kapitel 8 möglich und vorgesehen, die in diesem Straßenabschnitt aus Stadtklimagründen sehr wichtig sind.
- In Anbetracht der Haushaltslage und neuer Erkenntnisse zu geschützten Radwegen auf Fahrbahnniveau wurde eine kostengünstigere Variante entwickelt (siehe Kapitel 8). Im Vergleich zur Vorzugsvariante aus der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398 vom 21.06.2023 ist diese neue Variante mit rund 0,8 – 1,3 Mio € (plus Deckensanierung und Baumpflanzungen) wesentlich günstiger und wird zur Umsetzung empfohlen.
- In der Martin-Luther-Straße muss mittelfristig die Fahrbahndecke saniert werden. Die Gelbmarkierung sollte bis zur Umsetzung der kostengünstigen Variante mit integrierter Fahrbahnsanierung durch den Straßenunterhalt erhalten bleiben.

13. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Ja, positiv klimarelevant

Die Evaluation einer Gelbmarkierung ist aus Sicht der Klimaschutzprüfung nicht klimaschutzrelevant, da es sich um eine Untersuchung handelt.

Das in der Evaluation untersuchte Vorhaben ist als positiv klimaschutzrelevant zu beurteilen. Die Ausweisung von baulichen Radwegen mit Sicherheitsabständen zur Fahrbahn, die Reduzierung der Fahrspuren, die Stärkung des Umweltverbunds und Pflanzung von Straßenbäumen wirken sich positiv auf den Klimaschutz aus.

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde mit dem Referat für Klima und Umwelt vorab auf Arbeitsebene abgestimmt.

14. Behandlung von Stadtratsanträgen und Empfehlungen von Bürgerversammlungen

14.1 Ende des Verkehrsversuchs an der Martin-Luther-Straße, Antrag Nr. 20-26 / A 06323 von der Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Andreas Babor vom 26.01.2026, eingegangen am 26.01.2026

Es wird gefordert, den Verkehrsversuch an der Martin-Luther-Straße unverzüglich zu beenden.

Das Mobilitätsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Im ersten Kapitel dieser Beschlussvorlage wird der zeitliche Verlauf des Projekts seit Beschlussfassung im Juni 2023 erläutert. Die Evaluationsergebnisse zeigen eine Notwendigkeit einer durchgehenden Radverkehrsinfrastruktur in der Martin-Luther-Straße. Mit der nun vorliegenden Beschlussvorlage wird das weitere Vorgehen dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
☐ ja	☒ nein	☐ teilweise

14.2 Radweg-Rückbau Martin-Luther-Straße, Antrag Nr. 20-26 / A 06328 von der AfD, Herrn StR Daniel Stanke, Herrn StR Markus Walbrunn, Frau StRin Iris Was-sill vom 27.01.2026, eingegangen am 27.01.2026

Es wird gefordert, die Planungen der Verstetigung des temporären Radwegs in der Martin-Luther-Straße einzustellen, die Martin-Luther-Straße in den Zustand der Straßenraumaufteilung vor der Errichtung des temporären Radweges rückzubauen, die Gehwege für eine Nutzung als Geh- und Radwege umzubauen, die Engstelle(n) ohne unverhältnismäßige Einschränkung der Fahrbahnen für den Kraftverkehr zu verbessern und das Budget von 4,87 Mio. nicht zu überschreiten.

Das Mobilitätsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Mit dieser Beschlussvorlage werden dem Stadtrat Varianten vorgestellt, welche zudem weit unterhalb des im Antrag genannten Budgets bleiben.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
☐ ja	☒ nein	☐ teilweise

14.3 Ausbau des Radwegs am Giesinger Berg, Empfehlung Nr. 20-26 / E 02254 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing-Fasangarten am 15.10.2024

Es wird Folgendes gefordert: "Der Verkehrsversuch war sehr gut, jetzt muss der vollständige Ausbau kommen, auch wegen der Schule und der Fußgänger*innen."

Das Mobilitätsreferat nimmt inhaltlich wie folgt Stellung:

Im Juni 2023 hat der Stadtrat den Umbau des Giesinger Bergs und des Knotens zu Füßen der Heilig-Kreuz-Kirche beschlossen und ebenso die Gelbmarkierung von Radfahrstreifen in der Martin-Luther-Straße als Testphase und Verkehrsversuch angestoßen (Nr. 20-26 / V 07398 vom 21.06.2023). Nach dem Umbau wird es auf beiden Seiten des Giesinger Bergs neben der Gehbahn für den Fußverkehr einen 2,00m breiten baulichen Radweg mit einem 0,50m breiten Sicherheitsstreifen zur Straße geben. Im Verkehrsknoten zu Füßen der Heilig-Kreuz-Kirche sieht der Umbau neue Radwege und Radwegfurten über die Kreuzung vor. Die Ichostraße selbst soll im Zuge der Neugestaltung des Tegernseer Platz umgebaut werden.

In der Martin-Luther-Straße ist seit November 2023 eine Gelbmarkierung als Verkehrsversuch aufgebracht, bei dem für den Radverkehr Radfahrstreifen markiert sind. Über die Umsetzung von dauerhaften Maßnahmen in der Martin-Luther-Straße wird mit Beschluss der hier vorliegenden Stadtratsvorlage entschieden.

Der Empfehlung einer Bürgerversammlung wird entsprochen:		
☒ ja	☐ nein	☐ teilweise

14.4 Umsetzung der Radentscheidmaßnahmen in Giesing, BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03068 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing-Fasangarten vom 23.10.2025

Es wird Folgendes gefordert: "In 2022 und 2023 wurden verschiedene Maßnahmen zum Radentscheid in der Gegend rund um den Tegernseer Platz und den Giesinger Berg vorgestellt. Bis auf den temporären Verkehrsversuch in der Martin-Luther-Straße hat sich seitdem nicht viel getan. Ich beantrage, dass die Maßnahmen zeitnah, möglichst im Jahr 2026, umgesetzt werden.

Dazu gehören die Umgestaltung des Giesinger Bergs sowie die Einrichtung sicherer Radwege in der Silberhorn-, Icho-, Werinher- und Deisenhofener Straße. Besonders die Kreuzung am Giesinger Berg ist derzeit für Fußgänger:innen nicht barrierefrei. Hier sollen dringend Ampeln installiert werden. Auch der seit über einem Jahr laufende Verkehrsversuch in der Martin-Luther-Straße soll final bewertet und verstetigt werden. Die Umsetzung stärkt die Aufenthaltsqualität in unserem Viertel und erhöht die Sicherheit für Schüler:innen der Ichoschule, Fußgänger:innen und Radfahrende."

Das Mobilitätsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Im Juni 2023 hat der Stadtrat den Umbau des Giesinger Bergs und des Knotens zu Füßen der Heilig-Kreuz-Kirche beschlossen und ebenso die Gelbmarkierung von Radfahrstreifen in der Martin-Luther-Straße als Testphase und Verkehrsversuch angestoßen (Nr. 20-26 / V 07398 vom 21.06.2023). Nach dem Umbau wird es auf beiden Seiten des Giesinger Bergs neben der Gehbahn für den Fußverkehr einen 2,00m breiten baulichen Radweg mit einem 0,50m breiten Sicherheitsstreifen zur Straße geben. Im Verkehrsknoten zu Füßen der Heilig-Kreuz-Kirche sieht der Umbau neue Radwege sowie Fuß- und Radwegfurten über die Kreuzung vor. Die Umbauarbeiten werden 2026 durchgeführt, dabei werden auch bereits Teile der Anschlussbereiche in der Silberhorn- und Ichostraße für die das Baureferat gemäß Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03073 mit der Planung beauftragt ist hergestellt. Die

restliche Ichostraße soll im Zuge der Neugestaltung des Tegernseer Platzes umgebaut werden. Mit eben genanntem Beschluss ist das Baureferat ebenfalls beauftragt die Deisenhofener Straße zugunsten der Aufenthaltsqualität und des nicht motorisierten Individualverkehrs zu überplanen. In der Martin-Luther-Straße ist seit November 2023 eine Gelbmarkierung als Verkehrsversuch aufgebracht, bei dem für den Radverkehr Radfahrstreifen markiert sind. Über die Umsetzung von dauerhaften Maßnahmen in der Martin-Luther-Straße wird mit Beschluss der hier vorliegenden Stadtratsvorlage entschieden.

Mit den Beschlüssen zum Radentscheid der Vollversammlung vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 15585), des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 17708), sowie dem Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid 3. und 4. Maßnahmenbündel der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 01458) wurde die Verwaltung beauftragt, u.a. für die Werinherstraße Varianten zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag für eine Neugestaltung vorzulegen. Dies wird unter Berücksichtigung der aktuellen Haushaltslage zu gegebener Zeit erfolgen.

Der Empfehlung einer Bürgerversammlung wird entsprochen:		
☐ ja	☐ nein	☒ teilweise

15. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

15.1 Städtische Dienststellen und Eigenbetriebe

Die Stellungnahme der SWM/MVG ist im Kapitel 5.3 aufgeführt. Sie liegt als Anlage 7 dieser Sitzungsvorlage bei.

Die Stadtkämmerei hat die Sitzungsvorlage mitgezeichnet. Die Stellungnahme liegt als Anlage 5 dieser Sitzungsvorlage bei.

Das Baureferat hat die Sitzungsvorlage mitgezeichnet.

Gewünschte Änderungen und Kommentare der Mitzeichnungen wurden eingearbeitet.

15.2 Einbindung der Initiator*innen des Radentscheids München

Eine Einbindung der Initiator*innen des Radentscheids München erfolgte für den Beschluss des Mobilitätsausschuss vom 21.06.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398). Im Rahmen von regelmäßigen Austauschterminen wurden die Initiator*innen des Radentscheids München über den Verkehrsversuch und die Erkenntnisse daraus informiert.

Aufgrund der Vorgaben und der aktuellen Haushaltslage der LHM wird nun eine andere Variante durch das Mobilitätsreferat zur Ausführung empfohlen. Die Initiator*innen des Radentscheids München erhalten einen Abdruck dieser Beschlussvorlage.

16. Anhörung der Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Das Gremium des Bezirksausschusses 17 und 18 wurden um eine Stellungnahme gebeten.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Der Bezirksausschuss 18 Untergiesing – Harlaching hat in seiner Sitzung am 25.02.2026

mehrheitlich der kostengünstigen Lösung mit dem Radweg auf Fahrbahnniveau zugestimmt. Die Stellungnahme liegt als Anlage dieser Beschlussvorlage bei.

Die Stellungnahme des Bezirksausschusses 17 Obergiesing – Fasangarten wird als Hinweis-/Ergänzungsblatt nachgereicht.

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

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Mobilitätsausschuss aktualisiert seinen Beschluss vom 21.06.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398) und erteilt die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die kostengünstige Variante zur Neugestaltung der Martin-Luther-Straße gemäß Kapitel 8 dieser Vorlage.
2. Das Baureferat wird gebeten, die kostengünstigere Variante zur Neugestaltung der Martin-Luther-Straße gemäß Kapitel 8 und 9 baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
3. Die Gelbmarkierung bleibt bis zur baulichen Umsetzung gemäß Nr. 2 und 3 bestehen.
4. Der Finanzierung der Kosten für die Neupflanzung der 10 Bäume in Höhe von 187.000 € aus dem Finanzmittelbestand der „Ausgleichszahlungen Baumschutzverordnung“ des Referates für Stadtplanung und Bauordnung - Lokalbaukommission (LBK) wird zugestimmt.
5. Der gemäß Beschluss „Stadt- und Ortsteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt, Verkehrliche Neuordnung der Tegernseer Landstraße“ vom 15.02.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03073) im Antragspunkt 8 ergangene Auftrag (barrierefreie Erschließung der Unterführung am Giesinger Berg) ist mit der Planung der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07398 erfüllt und somit erledigt. Das Baureferat wird gebeten, die Auflassung der Unterführung unter dem Knoten Martin-Luther-/ Icho- / Silberhornstraße / Giesinger Berg (BW 41/205) einschließlich Zugangsbauwerke (BW 46/315) perspektivisch vorzubereiten und die Unterführung nach Abschluss der Umbauarbeiten an der Oberfläche und nach einem Beobachtungszeitraum rückzubauen.
6. Die Maßnahme „Unterführung unter dem Knoten Martin-Luther-/ Icho- / Silberhornstraße / Giesinger Berg (drittes Maßnahmenpaket)“ wird aus dem Beschluss „Bauprogramm Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr“ vom 02.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15344). genommen, da ein barrierefreier Ausbau nicht mehr notwendig ist.
7. Der Antrag Nr. 20-26 / A 06323 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Veronika Mir-lach, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Andreas Babor vom 26.01.2026 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
8. Der Antrag Nr. 20-26 / A 06328 von der AfD, Herrn StR Daniel Stanke, Herrn StR Markus Walbrunn, Frau StRin Iris Wassill vom 27.01.2026 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
9. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02254 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing – Fasangarten vom 15.10.2024 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.
10. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 03068 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing – Fasangarten vom 23.10.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

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 den Bezirksausschuss 17
4. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
5. An das Baureferat
6. An die Stadtwerke München – GmbH
7. An das Kommunalreferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat - Branddirektion

9. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
11. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
12. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
13. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
14. An das Mobilitätsreferat – GB2
z.K.

15. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.112

Zum Vollzug des Beschlusses

Am