Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
Fraktion ÖDP / BK / ML
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
24.07.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Fußverkehrsplanungen Kunstareal

Antrag Nr. 20-26 / A 05613 von Frau StRin Sonja Haider, Herrn StR Tobias Ruff
vom 06.05.2025, eingegangen am 06.05.2025

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

zunächst möchten wir um Entschuldigung bitten, dass Sie bisher noch keine Rückmeldung von uns erhalten haben.

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie, dass dem Stadtrat ein aktueller Bericht zur fußläufigen Erreichbarkeit des Kunstareals vorgelegt wird, einschließlich geplanter Verbesserungen und bestehender Herausforderungen.

Zu Ihrem Antrag vom 06.05.2025 teile ich Ihnen, Ihr Einverständnis vorausgesetzt, Folgendes mit.

Umgesetzte Maßnahmen im Sinne des Fußverkehrs

In den vergangenen Jahren wurden im Umgriff des Kunstareals und den direkt angrenzenden Straßen eine Reihe von Umbaumaßnahmen im Straßenraum durchgeführt, die auch die Situation des Fußverkehrs deutlich verbessert haben. Bei Betrachtung des Kunstareals seit dem von Ihnen genannten Vergleichsjahr 2017 sind insbesondere folgende Projekte hervorzuheben:

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Während der Pandemie wurden u.a. aufgrund sprunghaft angestiegener Radverkehrszahlen sogenannte „Pop-Up Bike Lanes“ in der Theresienstraße und der Gabelsbergerstraße westlich der Türkenstraße markiert, welche nach einer Testphase in den dauerhaften Bestand übergangen sind. In diesen Straßenabschnitten, welche vorher keine Radverkehrsanlagen aufwiesen, führte dies dazu, dass weniger regelwidriger Radverkehr auf den Gehbahnen stattfindet. Dies bedeutet eine signifikant verbesserte Situation für den Fußverkehr, der somit deutlich seltener mit Radfahrenden in Konflikt gerät.

Im Rahmen des Baus der Radschnellverbindung von München nach Garching wurde in den letzten Jahren der erste Bauabschnitt zwischen Lenbachplatz und Platz der Opfer des Nationalsozialismus umgebaut. Rund um den Maximiliansplatz entstanden dabei nicht nur breitere Radwege. Für den Fußverkehr wurden nach Möglichkeit alle Knotenpunkte optimiert, barrierefrei ausgebaut sowie mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.

Neben der im vorliegenden Antrag erwähnten Neugestaltung der Querungen am Oskar-von-Miller-Ring wurden im Rahmen der Oberflächenwiederherstellung des Altstadtring Nordwest auch die Gehwege auf der Strecke u.a. durch vielfältige Begrünungsmaßnahmen und Sitzgelegenheiten deutlich attraktiver. In Abstimmung mit dem Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen wurden alle Übergänge abgesenkt und zudem an Ampeln und Zebrastreifen Blindenleitsysteme mit ertastbaren, weißen Bodenplatten eingebaut. Außerdem hat das Baureferat die Bushaltestellen am Oskar-von-Miller-Ring, in der Ludwigstraße sowie in der Prinzregentenstraße (kurz vor der Ecke Seitzstraße) mit Bodenindikatoren und erhöhten Bordsteinkanten barrierefrei ausgebaut. Für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen, Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwägen erleichtert dies den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr erheblich.

Im Jahr 2025 wurden in der Karlstraße in der Tempo-30-Zone zwischen Barerstraße und Ottostraße sowie in der südlich angrenzenden Ottostraße die baulichen Radwege entfernt, wie es gemäß dem Beschluss „Radwegrückbau in Tempo-30-Zonen“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 20.10.2021 (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 03312) vorgesehen ist und durch die Landeshauptstadt München sukzessive umgesetzt wird. Der gewonnene Platz wurde dem Fußverkehr zugeschlagen.

In der Brienner Straße wurde westlich der Luisenstraße zugunsten des Fußverkehrs ebenfalls der Radverkehr aus den Seitenbereichen herausgenommen und in Form von Radfahrstreifen auf die Fahrbahn verlegt.

Derzeit und noch bis 2028 baut die Landeshauptstadt München die Augustenstraße im Abschnitt zwischen Görresstraße und Briennerstraße in mehreren Bauabschnitten um. Gewissermaßen als westlicher Rand des Kunstareals dient dieses Projekt in erster Linie der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Stärkung des Fußverkehrs. Durch Verkehrsberuhigung, deutliche Verbreiterungen der Gehbahnen und verbesserte, barrierefreie Querungen (als Pilotprojekt auch an ungesicherten Querungsstellen mit differenzierter Bordsteinhöhe) sowie Sitzgelegenheiten und Begrünungen kann dieses Projekt den Fußverkehr bestmöglich stärken. Dies ist für das Kunstareal u.a. auch deshalb von Bedeutung, da die U-Bahnhaltestelle Theresienstraße in der Augustenstraße liegt und für einige Museen, wie z.B. die Pinakothek der Moderne, die nahegelegenste U-Bahnhaltestelle darstellt.

Die Schellingstraße als nördliche Grenze des Kunstareals ist mittlerweile durchgängig auf Tempo 30 beschränkt, was ebenfalls grundsätzlich im Sinne des Fußverkehrs ist, da Querungen erleichtert werden und die Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr verringert wird.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Geplante Verbesserungen aus Sicht des Fußverkehrs

Neben den bereits umgesetzten Verbesserungen sind mehrere Projekte derzeit in Prüfung.

Mit dem Beschluss der Vollversammlung vom 02.10.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 16217), wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, wie das Verkehrskonzept der sogenannten „Alternative 5“ geändert werden muss, um den Vorgaben des Radentscheids München zu entsprechen. Der Umgriff der Alternative 5 umfasst das Herzstück des Kunstareals, nämlich die Theresienstraße zwischen Türkenstraße und Luisenstraße, die Gabelsbergerstraße zwischen Arcisstraße und Türkenstraße, sowie die Türkenstraße zwischen Gabelsbergerstraße und Theresienstraße. Im Weiteren hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrats mit ihrem Beschluss zum Radentscheid vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 15585) und der Mobilitätsausschuss mit seinem Beschluss zum Sachstandsbericht 2022 vom 14.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 06921) Planungsvorgaben in Form von Leitlinien konkretisiert und die Verwaltung beauftragt, auch in anderen Straßen Varianten zur Umsetzung des Radentscheids zu erarbeiten sowie dem Stadtrat jeweils einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen. Mit Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 24.01.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12113) wurde anschließend neu definiert, welche Grundsätze bei der Umsetzung des Radentscheids künftig weiterhin zu gelten haben. Dabei wurde der Schwerpunkt auf eine integrierte Planung im Sinne der Bedürfnisse der gesamten Stadtgesellschaft gelegt. Die ursprüngliche Planungsabsicht der sogenannten „modifizierten Alternative 5“ war es bis zum Jahr 2019 lediglich, im oben genannten Umgriff die Einbahnstraßen in Zweirichtungsverkehr umzuwandeln und nur in der Gabelsbergerstraße Radverkehrsanlagen vorzusehen. Bei der nun geforderten Radentscheid-konformen Realisierung der Alternative 5 sind Radwege gemäß den städtischen Planungsleitlinien mit einer Regelbreite von 2,30 m (zzgl. Sicherheitsabstände) zu realisieren, gleichzeitig sollen Fußverkehrsanlagen möglichst verbreitert, mindestens jedoch in ihrer Breite erhalten bleiben. Bei der Erarbeitung der zukünftigen Flächenverteilung werden zudem weitere Themen wie Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stärkung des Umweltverbunds, Grünausstattung und Klimaziele aufgegriffen. Bei diesem integrierten Planungsansatz stehen nicht verkehrsfunktionale Partikularinteressen im Vordergrund, stattdessen bilden die Bedürfnisse der gesamten Stadtgesellschaft die Grundlage für das Einzelprojekt, unabhängig vom jeweiligen Auslöser für den Projektstart. Insofern wird auch hier die Verbesserung für den Fußverkehr eine wichtige Rolle in den weiteren Planungen spielen. Insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltslage kann jedoch zum jetzigen Zeitpunkt keine Auskunft über den konkreten Umsetzungszeitpunkt erteilt werden. Die internen Abstimmungen zu der vorgesehenen Beschlussvorlage laufen.

Durch die Vollversammlung wurde am 27. April 2022 beschlossen (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04418), sukzessive vertiefte Planungen für die weiteren radialen Radschnellverbindungen – wie der nach Dachau – zu beauftragen. Die Heßstraße im Abschnitt zwischen Lothstraße und Schwerer-Reiter-Straße befindet sich derzeit in der Planungsphase. In den übrigen Abschnitten der Heßstraße ist die Planung derzeit zurückgestellt, da gemäß Beschluss des Stadtrats zunächst die Radschnellverbindungen nach Garching und Markt Schwaben geplant und realisiert werden sollen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltslage kann auch hier zum aktuellen Zeitpunkt keine Auskunft über einen Umsetzungszeitpunkt erteilt werden. Im Rahmen einer Planung auf der Route über die Arcisstraße und Katharina-von-Bora-Straße wird auch das Konzept des Kunst-Boulevard Arcisstraße Berücksichtigung finden. Dieses hat explizit den Fußverkehr auf der Achse vom

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Alten Botanischen Garten nach Norden, vorbei an mehreren Museen und anderen Points of Interest im Fokus.

Unter dem Motto „Open Kunstareal“ waren Künstler*innen, Designer*innen, Landschaftsarchitekt*innen und Stadtplaner*innen gemäß Beschluss des Stadtrats (Sitzungsvorlage 20-26 / V 13585) dazu aufgerufen, ihre Ideen und Visionen für das Kunstareal München zu präsentieren. Die Jury aus Expert*innen und Münchner*innen hat sich 2024 für die Idee „Kunstgarten“ des Pariser Landschaftsarchitekturbüros Atelier Roberta entschieden. Der „Kunstgarten“ schafft zusätzliche Sitzflächen; bei seiner weiteren Ausarbeitung spielen die Verbesserung der Fußwegebeziehungen zwischen den Museen und im gesamten Kunstareal sowie die Verbesserung der Barrierefreiheit eine wichtige Rolle.

Für die Brienner Straße im Abschnitt zwischen Richard-Wagner-Straße und Karolinenplatz (d. h. inklusive des Königsplatzes) besteht ein Prüfauftrag an die Verwaltung seit dem Beschluss zum Ersten Maßnahmenbündel zum Bürgerbegehren „Radentscheid“. Im Zuge dieser Planung werden auch Verbesserungen für den Fußverkehr im Bereich der heute nicht asphaltierten Gehbahnbereiche am Königsplatz geprüft. Wann der geplante Umbau tatsächlich umgesetzt werden kann, ist jedoch aufgrund der derzeit sehr angespannten Haushaltslage der Landeshauptstadt München leider nicht absehbar.

Weitere angesprochene Themen und Fragestellungen

Im vorliegenden Antrag wird zudem noch die Frage aufgeworfen, ob eine verstärkte Nutzung des Fußverkehrs erkennbar wäre. Zählungen zum Fußverkehr liegen bislang in München nur vereinzelt vor, weshalb bezogen auf das Kunstareal keine Aussage getroffen werden kann.

Im Jahr 2023 hat die Landeshauptstadt München an der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten“ (SrV – System repräsentativer Verkehrsbefragungen | vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V17926) teilgenommen. Das Ergebnis zeigt auf, wie sehr sich das Mobilitätsgeschehen in München gegenüber dem Vergleichsjahr 2017 verändert hat. Erstmalig wurden in dieser Befragung auch spezifische Verkehrsdaten für die 25 Münchner Stadtbezirke erhoben. So betrug der Anteil der in München zu Fuß zurückgelegten Wege 2023 ca. 33% und fiel damit 9 Prozentpunkte höher aus als noch im Jahr 2017. Der Anteil der in München mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege belief sich 2023 auf ca. 21%, das sind 3% mehr als noch 2017. Der ÖPNV kam auf 22%. Der Anteil der in München mit dem Kfz zurückgelegten Wege betrug 2023 ca. 24% und sank damit um 10 Prozentpunkte gegenüber 2017. Auch im Stadtbezirk 03 Maxvorstadt, in dem sich das Kunstareal befindet, wird der weit überwiegende Anteil der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr) zurückgelegt.

In der Maxvorstadt ist dabei der überdurchschnittliche Fußverkehrsanteil besonders herausstechend. Eine Übersicht über die Ergebnisse der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten“ für den 3. Stadtbezirk ist der nachstehenden Abbildung zu entnehmen:

[LHM-Schutzbedarf: 2]

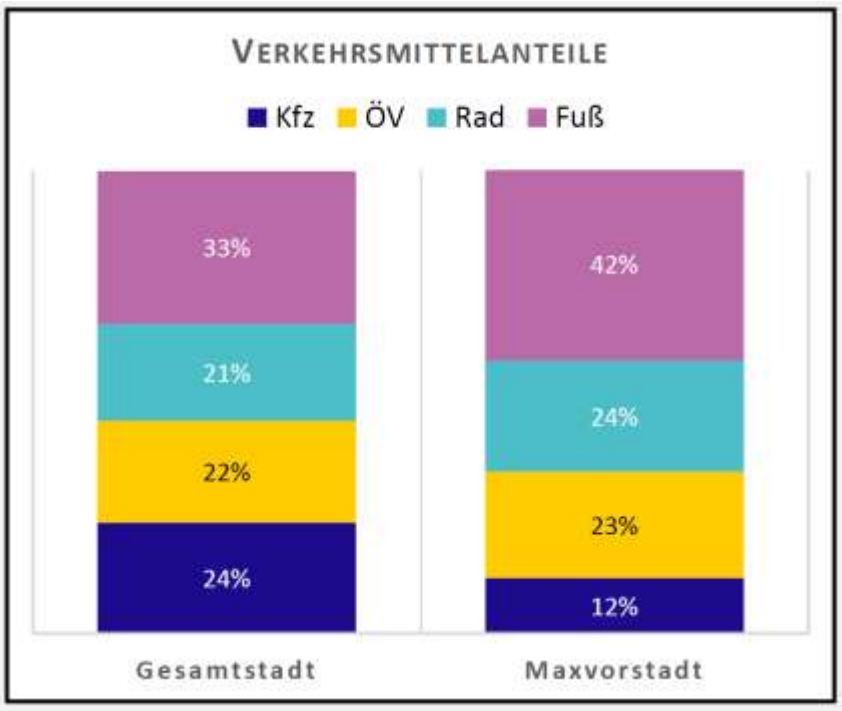


Abbildung: Verkehrsmittelanteile 2023 (Quelle: LHM)

Im Ergebnis der bezirklichen Auswertung von 2023 wurden im Stadtbezirk 3 Maxvorstadt 42% der Wege zu Fuß, 24% der Wege mit dem Fahrrad, 23% der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 12% der Wege mit dem Kfz zurückgelegt. – Ausführliche Informationen finden sich unter: https://muenchenunterwegs.de/angebote/srv-2023

Bezüglich der im Antrag angesprochenen Herausforderungen muss festgehalten werden, dass Planungen und Umbaumaßnahmen aktuell vor dem Hintergrund der derzeit schwierigen Finanzlage des städtischen Haushalts zu betrachten sind.

Es bestehen grundsätzlich keine gravierenden Zugangshindernisse im unmittelbaren Umfeld. Allerdings sind durch mehrere Baustellen im weiteren Umfeld (Hauptbahnhof, Augustenstraße, mehrere private Baumaßnahmen, etc.) temporär eingeschränkte Fußwegebeziehungen hinzunehmen, da baustellenbedingt besondere Engstellen bestehen.

Zum vorliegenden Stadtratsantrag wurde durch den Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München ein Schreiben verfasst (siehe Anhang). In diesem Schreiben wird der Antrag befürwortet, eine vollumfängliche barrierefreie Umsetzung aller Maßnahmen gefordert und eine rechtzeitige Beteiligung des Städtischen Beraterkreises gewünscht. Dazu kann seitens der Stadtverwaltung festgehalten werden, dass bei allen Straßenbaumaßnahmen selbstverständlich eine barrierefreie Ausführung realisiert und, dass die bewährte Beteiligung des Städtischen Beraterkreises stattfinden wird.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent

[LHM-Schutzbedarf: 2]