

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Bürgerversammlungsempfehlungen zum Thema Verkehr in der Hohenzollernstraße

Beidseitig durchgängige Radwege in der Hohenzollernstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01319 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 - Schwabing-West am 15.06.2023

Autofreie Hohenzollernstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01320 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 - Schwabing-West am 15.06.2023

Einbahnregelung in der Hohenzollernstraße dauerhaft beibehalten

Empfehlung Nr. 20-26 / E 02807 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 - Schwabing-West am 25.06.2025

Umwandlung der Hohenzollernstraße in eine durchgehende Fahrradstraße und Einbahnstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 02827 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 - Schwabing-West am 25.06.2025

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00723

Anlage 1: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 01319

Anlage 2: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 01320

Anlage 3: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02807

Anlage 4: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02827

Beschluss des Bezirksausschusses des 04. Stadtbezirkes Schwabing-West vom 26.08.2026

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 - Schwabing-West hat am 15.06.2023 die **Empfehlung Nr. 20-26 / E 01319** beschlossen. Darin wird gefordert, in der Hohenzollernstraße beidseitig von der Fahrbahn baulich getrennte durchgängige Radwege vorzusehen.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 - Schwabing-West hat am 15.06.2023 die **Empfehlung Nr. 20-26 / E 01320** beschlossen. Darin wird gefordert, die Hohenzollernstraße komplett für den privaten motorisierten Verkehr zu schließen.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 - Schwabing-West hat am 25.06.2025 die **Empfehlung Nr. 20-26 / E 02807** beschlossen. Darin wird gefordert, eine dauerhafte Einbahnstraßenregelung für die Hohenzollernstraße zwischen Römerstraße und Friedrich-

straße Richtung Westen einzurichten und eine Erweiterung darüber hinaus bis zum Kurfürstenplatz zu prüfen.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 - Schwabing-West hat am 25.06.2025 die **Empfehlung Nr. 20-26 / E 02827** beschlossen. Darin wird gefordert, die Hohenzollernstraße in eine durchgehende Einbahnstraße und Fahrradstraße umzuwandeln.

Die Empfehlungen betreffen Vorgänge, die 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 sind. Da es sich um Empfehlungen einer Bürgerversammlung handelt, die in ihrer Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt sind, müssen 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 Bezirksausschusssatzung (BA-Satzung) vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

01 Beidseitig durchgängige Radwege in der Hohenzollernstraße

Nach aktuellem Stand der Verkehrsnetzplanung des Mobilitätsreferats nimmt die Hohenzollernstraße keine übergeordnete Funktion im Rahmen des Radverkehrsnetzes ein, abgesehen von kurzen möglichen Übergangsstücken von kreuzenden Nord-Süd-Verbindungen. Auch in den beschlossenen Maßnahmenbündeln des Radentscheid Münchens sind keine Maßnahmen für die Hohenzollernstraße enthalten, da für die Straße keine Priorisierung des Radverkehrs und damit einhergehend auch keine notwendigen Planungen vorgesehen sind.

In Ost-West-Richtung und umgekehrt erfolgt nördlich der Hohenzollernstraße die Bündelung des Radverkehrs über die als Fahrradstraße ausgewiesene Clemensstraße und südlich über die mit baulichen Radwegen ausgestattete Elisabethstraße bzw. in Verlängerung die Franz-Joseph-Straße. Nördlich der Hohenzollernstraße sind abschnittsweise in der Herzogstraße (nicht benutzungspflichtige) Radwege vorhanden. In den weiteren parallel verlaufenden Straßen (z.B. Kaiserstraße, Bauerstraße und Ainmillerstraße) handelt es sich um Straßen, die überwiegend Tempo 30 und niedrige Kfz-Belastungen aufweisen, weswegen die Führung des Radverkehrs dort auf der Fahrbahn zuträglich ist.

In der Hohenzollernstraße verlaufen in Ost-West-Richtung von der Leopoldstraße bis zum Kurfürstenplatz die Metrobuslinien 53 und 59 sowie die Nachtbuslinie N44. Westlich des Kurfürstenplatzes läuft der Busverkehr der oben genannten Linien im Zweirichtungsverkehr (N44 in entgegengesetzter Richtung als N43). Durch diesen Abschnitt verkehren zusätzlich zu den Bussen die Tramlinien 12 und 27 sowie die Nacht-Tram N27. Es besteht in der Hohenzollernstraße westlich der Friedrichstraße Zweirichtungsverkehr und Tempo-50 (ausgenommen Tempo 30 werktags Mo-Fr 7-18 Uhr wegen Schule zwischen Hohenzollernplatz und dem Nordbad).

Der ca. 400 m lange Abschnitt der Hohenzollernstraße zwischen Leopoldstraße und Friedrichstraße (Stadtbezirk 12 – Schwabing-Freimann) liegt in einer Tempo-30-Zone und ist als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen ausgewiesen. Der Radverkehr ist in die Gegenrichtung freigegeben.

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ist bei Tempo 30 und der niedrigen Kfz-Belastung (< 800 Kfz/Spitzenstunde) die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr die empfohlene Führungsform des Radverkehrs. Die Straßenverkehrsordnung schreibt in § 45 Abs. 1c vor, dass in Tempo-30-Zonen keine benutzungspflichtigen Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angeordnet sein dürfen.

Im Abschnitt Friedrichstraße bis Kurfürstenplatz ist die Fahrbahn in beide Richtungen befahrbar und es gilt Tempo 50. Gemäß ERA 2010 ist bei Tempo 50 und der niedrigen Kfz-Belastung (< 400 Kfz/Spitzenstunde) die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr die

empfohlene Führungsform des Radverkehrs.

In den Abschnitten von der Leopoldstraße bis zum Kurfürstenplatz werden die jeweiligen Grenzwerte der ERA 2010, innerhalb derer die zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn empfohlen wird, deutlich unterschritten.

Für den Abschnitt zwischen Schleißheimer Straße bis Winzererstraße wird derzeit eine Optimierung der visuellen Verkehrsführung und der Sicherheit für den Radverkehr geplant. Aktuell wird geprüft, ob eine explizite Markierung für Radfahrende auf der Fahrbahn umgesetzt werden kann, um deren Präsenz im Mischverkehr hervorzuheben. Eine Anpassung der Radinfrastruktur im Abschnitt Zentnerstraße bis Winzererstraße ist von möglichen Planungen der SWM zu (barrierefreien) Haltestellen abhängig.

Im Abschnitt zwischen Tengstraße und Schleißheimer Straße sind bereits Radverkehrsanlagen vorhanden, die teilweise aktuelle Kriterien der FGSV-Richtlinien und FGSV-Empfehlungen erfüllen.

Zwischen Hohenzollernplatz/Tengstraße und Kurfürstenplatz müsste der Straßenraum zur Schaffung von Radinfrastruktur grundlegend neu aufgeteilt und im Ergebnis einer integrierten Planung umgebaut werden.

Die Anlage baulich getrennter Radwege in der gesamten Hohenzollernstraße bedarf einer integrierten Planung, die die Komplexität verschiedenster Straßenquerschnitte in einem immer wieder sehr beengten Straßenraum der gewachsenen Stadt bewältigt. Eine integrierte Planung hat dabei zahlreiche Belange (Engstellen, Tramgleisführung zzgl. barrierefrei ausgebauter Haltestellen, hoher Bus-ÖPNV, Einmündungssituationen, Baumgräben, Durchgrünung, Lieferverkehrsaufkommen, Parkplätze und Parkdruck) zu adressieren.

Die für die Inangriffnahme eines integrierten Planungs- und Bauprozesses notwendigen Personal- und Finanzressourcen sind derzeit nicht vorhanden bzw. in mobilitäts- und verkehrsfachlich höherpriorisierten oder durch die zwingend erforderliche Infrastrukturerneuerung ausgelöst (Rad)Projekten gebunden und dort zu investieren.

Die mit der Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 01319 geforderte Einrichtung von beidseits baulich getrennter Radwege in der Hohenzollernstraße wird daher nicht weiterverfolgt. Davon unbenommen wird das Mobilitätsreferat bei allen anstehenden Sowieso-Projekten (hier z.B. Barrierefreier Ausbau der Haltestellen) Optimierungspotentiale für den Radverkehr prüfen und nach Möglichkeit umsetzen. Die aktuelle Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist im Übrigen richtlinienkonform.

02 Autofreie Hohenzollernstraße

Bei der Hohenzollernstraße handelt es sich um eine dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straße, die im Rahmen des Gemeingebrauchs und der gesetzlichen Vorschriften von jeder Person genutzt werden kann.

Nach § 45 Abs. 1 S. 1 StVO können Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Nach § 45 Abs. 9 S. 3 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (in einer Großstadt) erheblich übersteigt. Daher ist für die Sperrung einer Straße das Vorliegen einer qualifizierten konkreten Gefahrenlage für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs Voraussetzung. Dies ist in der Hohenzollernstraße jedoch nicht der Fall.

Das Mobilitätsreferat hat gemeinsam mit der Polizei alle gemeldeten Verkehrsunfälle der

letzten 3 Jahre betrachtet. Aus den vorliegenden Daten lassen sich keine Rückschlüsse ziehen, die eine Gefahrenlage in der Hohenzollernstraße aufzeigen, die durch die Sperrung der Straße für den privaten Kfz-Verkehr behoben werden könnte.

Die Hohenzollernstraße übernimmt heute eine herausgehobene Erschließungsfunktion, sowohl für die dort wohnenden und arbeitenden Menschen als auch für die dicht besetzten Erdgeschoßnutzungen an Gewerbe, Gastronomie und Einzelhandel, deren Belange in einer Gesamtbetrachtung zu würdigen sind. Dazu zählt insbesondere die Erreichbarkeit u.a. für Anwohner*innen (mit Stellplatz auf Privatgrund), Gewerbetreibende / Einzelhandel (Lieferverkehr: Be- und Entladevorgänge), Rettungsfahrzeuge, Versorgungs- und Abfallwirtschaftsbetrieb, Hol- und Bringverkehr von Patient*innen und Arztbesuche, Pflegedienste etc.. Die grundsätzliche Befahrbarkeit der Straße muss daher auch im Falle einer straßenrechtlichen Umwidmung aufrechterhalten und für zahlreiche Zufahrtsberechtigte Ausnahmeregelungen geschaffen werden. Eine komplette Sperrung für den privaten Kfz-Verkehr, wie in der Bürgerversammlungsempfehlung gefordert, wäre daher praktisch gar nicht gegeben und nicht umsetzbar.

Die Hohenzollernstraße ist darüber hinaus wichtiger Bestandteil eines lokalen Verkehrsnetzes, zu dem vor allem die nachgeordneten Seiten- und Parallelstraßen gehören. Durch die Sperrung einer solch langen Straße für den gesamten Kfz-Verkehr ist auch bei der alleinigen Betrachtung des Ziel- und Quellverkehrs mit großräumigen Verlagerungsverkehren zu rechnen. Die Hohenzollernstraße wird von übergeordneten Straßen gekreuzt (Schleißheimer Straße, Belgradstraße, Nordendstraße und Leopoldstraße) und gewährleistet aktuell den Zu- und Ablauf zu diesem übergeordneten Hauptverkehrsstraßennetz. Im Falle einer perspektivischen Kfz-Sperrung sind für diese Erschließungsfunktion leistungsfähige Alternativen zu entwickeln. In gleicher Weise ist das Einfahren von untergeordneten Straßen in die Hohenzollernstraße im Falle einer Kfz-Sperrung zu unterbinden und planerisch alternativ zu lösen.

In der Zusammenschau ist festzuhalten, dass die Forderung nach einer autofreien Hohenzollernstraße aus mobilitäts- und verkehrsfachlicher Perspektive zum jetzigen Zeitpunkt und auch mittelfristig nicht weiterverfolgt wird. Vielmehr trachtet die Landeshauptstadt München in ihrer Netzplanung danach, die Hohenzollernstraße in ihrer Erschließungsfunktion zu stabilisieren und vor allem für den ÖPNV hinsichtlich der für den Stadtbezirk sowie stadtbezirksübergreifend wichtigen und leistungsfähigen Tram- und Busverbindungen zu qualifizieren. Auf diese Weise soll es gelingen, das Nebenstraßennetz weiter von Kfz-Verkehr zu entlasten und die dort priorisierten und u.a. radnetzrelevanten (Radverkehrs)Projekte und weitere Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in die Umsetzung zu tragen. Davon unbenommen wird das Mobilitätsreferat bei allen anstehenden Sowieso-Projekten Optimierungspotentiale für den Radverkehr prüfen und nach Möglichkeit umsetzen.

03 Einbahnregelung in der Hohenzollernstraße dauerhaft beibehalten und erweitern

Die nachstehenden Ausführungen zu den Bürgerversammlungsempfehlungen Nr. 20-26 / E 02807 und Nr. 20-26 / E 02827 schließen in einer Reihe grundsätzlicher Überlegungen an das Kapitel 02 an.

Grundsätzlich dürfen die Straßenverkehrsbehörden Beschränkungen und Verbote für den fließenden Verkehr, wie z.B. Einbahnregelungen, nur anordnen, wenn eine erhebliche Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigt. Die Gefahrenlage kann z.B. in einer gefahrenträchtigen Streckenführung, Straßenschäden oder in einer erhöhten Unfallstatistik begründet sein. Dies ist in der Hohenzollernstraße jedoch nicht der Fall.

Es wurden alle gemeldeten Verkehrsunfälle der letzten 3 Jahre betrachtet. Aus den vorliegenden Daten lassen sich keine Rückschlüsse ziehen, die eine Gefahrenlage in der Hohenzollernstraße aufzeigen, die durch die Einrichtung einer Einbahnregelung behoben

werden könnte.

Einbahnregelungen führen generell zu Verkehrsverlagerungen und einer veränderten Verkehrsverteilung im lokalen Straßennetz. Das Befahren von Einbahnstraßen ist darüber hinaus infolge des fehlenden Gegenverkehrs für Autofahrer*innen grundsätzlich attraktiver. Sie begünstigen erfahrungsgemäß, insbesondere bei geradem Streckenverlauf, das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit. Anwohner*innen einbahn geregelter Straßen sind im Gegenzug oftmals selbst zu Blockumfahrungen gezwungen. Vor diesem Hintergrund erfordert die mögliche Einführung einer Einbahnregelung in einer Straße stets eine Gesamtbetrachtung des lokal betroffenen Verkehrsnetzes einschließlich der an dieser und ggf. an anderer Stelle entstehenden Unfallrisiken.

Die in der Bürgerversammlungsempfehlung dargestellte Beobachtung, dass sich die baustellenbedingte Verkehrsführung einer Einbahnregelung in der Hohenzollernstraße im Abschnitt zwischen Römerstraße und Friedrichstraße positiv auf das Verkehrsgeschehen ausgewirkt habe, kann von fachlicher Seite nicht bestätigt werden. Zwar ist es zutreffend, dass baustellenbedingt in der Hohenzollernstraße generell die Kfz-Verkehrsmengen abgenommen haben. Es ist insofern nachvollziehbar, dass die Nutzung der Hohenzollernstraße in dieser Zeit und in diesem Abschnitt als angenehmer und übersichtlicher empfunden wurde. Allerdings haben sich die reduzierten Verkehrsmengen lediglich ins Nebenstraßennetz verdrückt und dort für unerwünschte und nur temporär (hier: baustellenbedingt) vertretbare Mehrverkehre gesorgt. Ebenso haben die Verkehrs- und Versorgungsunternehmen Mehraufwendungen in Kauf genommen, die übergangsweise zwar logistisch abgebildet werden können, jedoch dauerhaft nicht nachhaltig sind. Gleiches gilt für die in der Bürgerversammlungsempfehlung angestoßene Idee einer Erweiterung der Einbahnregelung im Abschnitt zwischen Römerstraße und Kurfürstenplatz.

Das Mobilitätsreferat sieht die rechtlichen Voraussetzungen für eine erweiterte Einbahnregelung derzeit nicht als gegeben an. Des Weiteren ergäbe sich in ganzheitlicher Betrachtung kein Mehrwert für die Hohenzollernstraße und Umgebung.

04 Umwandlung der Hohenzollernstraße in eine durchgehende Fahrradstraße

Das Mobilitätsreferat hat die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Hohenzollernstraße geprüft.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist in München seit vielen Jahren ein herausgehobenes Instrument der Radverkehrsförderung. Mit verschiedenen, teils innovativen markierungs- und beschilderungstechnischen sowie baulichen Lösungen wird der Radverkehr entlang von ausgewiesenen Radverkehrshaupttrouten sichtbarer, sicherer und subjektiv erlebbarer gemacht. Gleichzeitig wird dadurch die Attraktivität des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel erhöht und die Reisezeit verkürzt. Die Einrichtung von Fahrradstraßen folgt dabei den einschlägigen Regelwerken. Dazu gehören bindend die zuletzt 2024 novellierte Straßenverkehrsordnung (StVO) und die 2025 dementsprechend ergänzten Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV StVO) sowie die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen von 2006 (RASt 06), die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen von 2010 (ERA) und die Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten von 2021 (H RSV).

Mit Stand Dezember 2025 gibt es in München 104 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von gut 47 Kilometern, etwa 10 Prozent davon wurden in den vergangenen zwei Jahren angeordnet und umgesetzt.

Nach der Durchführung und Auswertung einer Pilotphase hat der Münchner Stadtrat mit seinem Beschluss von Juli 2024 die Leitplanken für den Ausbau von Fahrradstraßen in München festgelegt. Umfassende Hintergrundinformationen stehen dazu im Ratsinformationssystem zur Verfügung:

Eines der wichtigsten Kriterien für die Einrichtung von Fahrradstraßen ist hiernach der Netzgedanke und die Bündelung des Radverkehrs auf einer vorgeschlagenen Route. Dies ist einschlägig bei einer bereits bestehenden Beschilderung oder Beschlussfassung als Radverkehrsrouten oder wenn die Route eine Verbindungsfunktion für den Radverkehr hat.

Die Hohenzollernstraße gehört nicht zu einer ausgewählten Route, die in der Netzplanung der Landeshauptstadt München für den Radverkehr vorgesehen ist. Die Fahrradrouen verlaufen, wie bereits in Kapitel 01 dargestellt, laut dem derzeitigen Stand der Netzplanung über die Clemensstraße im Norden, die als Fahrradstraße angeordnet ist, und die Elisabethstraße bzw. Franz-Joseph-Straße im Süden. Weitere nahegelegene Parallelstraßen befinden sich in Tempo 30 Zonen, in denen der Radverkehr ruhig und verkehrssicher im Mischverkehr geführt wird. Eine Verbindungsfunktion der Hohenzollernstraße, die nur hier und nicht bereits durch andere Parallelstraßen ermöglicht wird, ist nicht erkennbar.

Da der Netzgedanke eindeutig nicht gegeben ist und auch die Plausibilitätsprüfung weiterer Kriterien wie etwa der Stärke und Zusammensetzung des Verkehrs in der Hohenzollernstraße (hier insbesondere vorrangiger ÖPNV-Fokus / straßenintegrierte Tramführung) kein positives Ergebnis hervorbrachte, kann dem Anliegen der Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 02807 nach Einrichtung einer Fahrradstraße aus verkehrsfachlicher und straßenverkehrsrechtlicher Sicht nicht stattgegeben werden.

05 Perspektive für die Hohenzollernstraße

Prüfung von Tempo 30 in der Hohenzollernstraße

Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt (§ 3 Abs. 3 Ziffer 1 StVO). Die Straßenverkehrsbehörde kann von dieser Norm nur in den Fällen abweichen, in denen besondere, in der StVO definierte Gründe vorliegen. Sie müssen in einer besonderen Unfalllage, einer außergewöhnlichen Eigenart des Straßenverlaufes und solchen Tatsachen begründet sein, die der/die Kraftfahrer*in aus seiner Sicht nicht wahrzunehmen vermag.

Nach den bei der Polizei und im Mobilitätsreferat verfügbaren Erkenntnissen liegen aktuell keine Anhaltspunkte für eine Gefahrenlage vor, die eine Temporeduzierung aus Verkehrssicherheitsgründen auf 30 km/h rechtfertigen würden.

Jedoch finden sich in der StVO auch Regelungen, wonach aus Lärmschutzgründen die Geschwindigkeit reduziert werden kann. Für das Umfeld der Hohenzollernstraße führte eine Erstbeurteilung der vorliegenden Daten zu der Einschätzung, dass aus Lärmschutzgründen Maßnahmen erforderlich sein könnten. Die Verkehrsordnungsbehörde wird deshalb eine Geschwindigkeitsreduzierung prüfen und erforderliche Maßnahmen bei Vorliegen der Voraussetzungen umsetzen. (s. Sitzungsvorlage 20-26 / V 19696, beschlossen am 29.04.2026)

Vertiefte Prüfung von planerischen Möglichkeiten bei verbesserter Haushaltslage

Insbesondere im Abschnitt der Hohenzollernstraße zwischen Leopoldstraße und Kurfürstenplatz sieht das Mobilitätsreferat Handlungsbedarf und Optimierungspotenzial, die Aufenthaltsqualität und die Infrastruktur für den Fußverkehr zu verbessern. Hier verlaufen im Vergleich zu den westlichen Abschnitten keine Tramgleise, was perspektivisch bessere Möglichkeiten für eine neue Raumaufteilung bietet. Das Fußverkehrsaufkommen ist aufgrund der hohen Dichte an Einzelhandel und gastronomischen Angeboten sehr hoch, bei gleichzeitig im Verhältnis dazu stellenweise zu engen Gehwegen. Des Weiteren sind in diesem Abschnitt keine Bäume

im Straßenraum vorhanden. Aufgrund der Nutzungsstruktur mit fast ausschließlich Erdgeschossnutzung mit Einzelhandel und Wohnnutzung darüber gibt es weitere Ansprüche an den öffentlichen Raum wie für Liefern, Laden, Leisten und Parken (Fahrräder und Kfz). Wegen der bestehenden Metrobuslinie in diesem Abschnitt und des Bedarfes an Liefermöglichkeiten für die Geschäfte sowie des bestehenden hohen Drucks beim Parkraum für Kund*innen und Anwohner*innen ist der Planungsspielraum leider auch hier eingeschränkt. Zusätzlich steht nur ein enger Straßenraumquerschnitt zur Verfügung.

Aufgrund der aufgezählten einschränkenden Faktoren und vielschichtigen, zu berücksichtigenden Nutzungsansprüche ist die Weiterverfolgung planerischer Maßnahmen für die Hohenzollernstraße bei der aktuellen Haushaltslage nicht angemessen. Aus verkehrlichen Gründen besteht kein dringender Handlungsbedarf. In Anbetracht der eingeschränkten personellen Verfügbarkeiten in der Stadtverwaltung ist daher auch das Weiterverfolgen von vertieften Prüfungen von temporären Lösungen (wie z.B. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen ohne Umbau) nicht prioritär.

Sollte absehbar sein, dass sich die Haushaltslage verbessert, können Prüfungen für Optimierungsmöglichkeiten der Verkehrssituation und Aufenthaltsqualität in der Hohenzollernstraße wieder aufgenommen werden, sei es eine ganzheitliche Lösung für die gesamte Straße, einzelne Abschnitte oder kleinteilige Lösungen. Sie werden in diesem Fall eigenständig durch die Verwaltung initiiert.

Bei einer Wiederaufnahme von Prüfungen und möglichen stadtbezirksübergreifenden Maßnahmen im Grenzbereich zu Schwabing-Freimann, wird dann entsprechend der Bezirksausschuss 12 eingebunden und dem Stadtrat, im Falle einer anvisierten Projektgründung eine Beschlussvorlage vorgelegt.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01319 der Bürgerversammlung des 04. Stadtbezirkes Schwabing-West vom 15.06.2023 kann nicht entsprochen werden.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01320 der Bürgerversammlung des 04. Stadtbezirkes Schwabing-West vom 15.06.2023 kann nicht entsprochen werden.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02807 der Bürgerversammlung des 04. Stadtbezirkes Schwabing-West vom 25.06.2025 kann nicht entsprochen werden.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02827 der Bürgerversammlung des 04. Stadtbezirkes Schwabing-West vom 25.06.2025 kann nicht entsprochen werden.

Der Korreferentin des Mobilitätsreferates, Frau Stadträtin Veronika Mirlach, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Felix Lang, 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:

Dem Anliegen nach Einrichtung von durchgehend baulichen Radwegen in der gesamten Hohenzollernstraße, nach Sperrung der Hohenzollernstraße für den privaten Kfz-Verkehr (autofreie Hohenzollernstraße), nach Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung im Abschnitt zwischen Friedrichstraße und Römerstraße sowie in der Erweiterung zwischen Römerstraße und Kurfürstenplatz sowie nach Anordnung einer Fahrradstraße kann nicht nachgekommen werden, da hierfür die verkehrsfachlichen und straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen nicht vorliegen.

Bei einer Verbesserung der Haushaltslage können Prüfungen über alternative Möglichkeiten der verkehrlichen Verbesserung insbesondere für den Fuß- und Radverkehr und für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Hohenzollernstraße aufgenommen werden.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01319 der Bürgerversammlung des 04. Stadtbezirkes Schwabing-West am 15.06.2023 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.
3. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01320 der Bürgerversammlung des 04. Stadtbezirkes Schwabing-West am 15.06.2023 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.
4. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02807 der Bürgerversammlung des 04. Stadtbezirkes Schwabing-West am 25.06.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.
5. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02827 der Bürgerversammlung des 04. Stadtbezirkes Schwabing-West am 25.06.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 04. Stadtbezirkes Schwabing-West der Landeshauptstadt München

Der*Die Vorsitzende

Der Referent

Gesa Tiedemann

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

An das Mobilitätsreferat – GB2.112, GB2.211, GB2.24

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium – HA II/BA

- ☐ Der Beschluss des BA 4 - Schwabing-West kann vollzogen werden.
- ☐ Der Beschluss des BA 4 - Schwabing-West kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).
- ☐ Der Beschluss des BA 4 - Schwabing-West ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

VI. Über MOR-GL5

zurück zum MOR-GB2.111

zur weiteren Veranlassung