

Telefon: 0 233-39979  
Telefax: 0 233-39977

**Kreisverwaltungsreferat**  
Hauptabteilung III  
Straßenverkehr  
Verkehrsmanagement  
Strategische Konzepte und  
Grundsatzangelegenheiten  
KVR-III/111

## Neufassung vom 07.06.2018

### **Einführung einer Einbahnregelung in der Brienner Straße zwischen Odeons- und Amiraplatz**

- Stadtbezirke 1 und 3 -

#### **Einbahnstraßenregelung in der Brienner Straße**

Antrag Nr. 14-20 / A 01683 der ALFA (jetzt LKR) vom 18.12.2015

#### **Brienner Straße – Verkehrsführung attraktiver gestalten**

Antrag Nr. 14-20 / A 01928 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 16.03.2016

#### **Brienner Straße, Einbahnrichtung**

Antrag Nr. 14-20 / A 02128 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Kathrin Abele vom 13.05.2016

#### **Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 10405**

6 Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 01683 vom 18.12.2015
2. Antrag Nr. 14-20 / A 01928 vom 16.03.2016
3. Antrag Nr. 14-20 / A 02128 vom 13.05.2016
4. Übersichtsplan
5. Projektskizze 1
6. Projektskizze 2

#### **Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 26.06.2018 (VB)**

Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
I. Vortrag des Referenten	3
1. Anlass	3
2. Ausgangslage	4
3. Prüfung der beantragten Maßnahmen	5
3.1 Geschwindigkeitsreduzierung	5
3.2 Einbahnregelung	7
3.3 Neuregelung für Nachtbuslinien und Stadtrundfahrten	8
3.4 Ersatzparkplätze am Odeonsplatz	10
3.5 Verschmälern des Gehwegs	11
4. Variantenbetrachtung	12
5. Beteiligung der Bezirksausschüsse	17
6. Anträge	18
II. Antrag des Referenten	19
III. Beschluss	20

## **I. Vortrag des Referenten**

### **1. Anlass**

Mit den nachfolgend genannten Anträgen wird die Stadtverwaltung aufgefordert, die Briener Straße zwischen Odeons- und Amira- bzw. Maximiliansplatz einbahnzuregeln.

Im Einzelnen wurde Folgendes beantragt:

Die Stadtratsfraktion ALFA (jetzt: LKR – Liberal-Konservative Reformier) hat mit Datum vom 18.12.2015 den Antrag „Einbahnstraßenregelung in der Briener Straße“ gestellt, welcher eine Einbahnregelung zwischen Odeons- und Amiraplatz fordert.

Die Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung hat mit Datum vom 15.03.2016 den Antrag „Briener Straße – Verkehrsführung attraktiver gestalten“ gestellt. Dieser hat die Einführung einer Einbahnregelung in der Briener Straße zwischen Odeons- und Maximiliansplatz mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zum Inhalt. Parkplätze und Radverkehr in beide Fahrtrichtungen mittels Markierung sollen dabei, ohne dass eine bauliche Umgestaltung erforderlich ist, erhalten bleiben.

Die StadträtInnen StRin Bettina Messinger, Frau StRin Beatrix Zurek, Herr StR Hans Dieter Kaplan, Herr StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herr StR Alexander Reissl, Frau StRin Kathrin Abele haben mit Datum vom 13.05.2016 den Antrag „Briener Straße, Einbahnrichtung“ gestellt, der auf eine Einbahnregelung zwischen Odeons- und Amiraplatz unter Beibehaltung des Radverkehrs in beide Richtungen abzielt.

Der Kreisverwaltungsausschuss hat die Beschlussfassung in der Sitzung vom 23.01.2018 vertagt. Darin hatte das Kreisverwaltungsreferat vorgeschlagen, in der Briener Straße zwischen Odeons- und Amiraplatz eine unechte Einbahnstraße unter Anbringung von beidseitigen Schutzstreifen und Wegfall der Parkbuchten einzurichten sowie die damit verbundenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen anzuordnen und das Baureferat zu bitten, die Fußgängeraufstellfläche an der Fußgängerschutzanlage in der Briener Straße, westlich des Amiraplatzes, zurückzubauen und die verkehrsrechtlichen Maßnahmen umzusetzen.

Am 02.02.2018 fand ein Abstimmungstermin zur Briener Straße zwischen Kreisverwaltungsreferat, MVG und CSU-Fraktion statt. Bei diesem Termin waren zwei Prüfaufträge ergangen. Geprüft werden sollte zum Einen, ob im Bereich der Busspur Odeonsplatz (Westseite) Parkplätze angeordnet werden können und zum Anderen, ob eine Stichfahrt von Linienbussen mit Wenden am Odeonsplatz aus Fahrtrichtung Westen (bei Beibehalten der Gegenrichtung) möglich ist, um aus der Briener Straße ggf. eine

echte Einbahnstraße mit Freigabe der Radler in Gegenrichtung machen zu können.

Am 20.02.2018 fand zudem eine gemeinsame Begehung der maßgeblichen Örtlichkeit unter Beteiligung des Kreisverwaltungsreferates und der SPD-Fraktion des Kreisverwaltungs Ausschusses statt. Bei diesem Austausch vor Ort wurde festgelegt, dass das Kreisverwaltungsreferat, um Kurzzeitparkplätze an der Nordseite der Brienner Straße erhalten zu können, folgende weitere Punkte überprüft:

- Bauliche Verschmälerung des Gehweges auf der Südseite der Brienner Straße (Höhe Brienner Straße 11-13) zu Gunsten einer Verbreiterung der Fahrbahn
- Die drei Nachtlinien der MVG, die aus Richtung Westen entgegen die Einbahnstraße fahren, sollen durch eine Anforderung an der Lichtzeichensignalanlage behinderungsfrei, d.h. ohne Gegenverkehr, den einbahngeregelten Teil der Brienner Straße bis Odeonsplatz entlang fahren können.
- Integration der Brienner Straße in die bestehende Blaue Zone des Kreuzviertels. Anordnung von Tempo 30

Bereits im Vorfeld gab es einen Ortstermin mit CityPartner München e.V., sowie etliche Schreiben von anliegenden Gewerbetreibenden.

Aufgrund des dafür erforderlichen Abstimmungs- und Prüfaufwandes hat sich die Beschlussvorlage auf die Sitzung vom 26.06.2018 verschoben.

## **2. Ausgangslage**

Bei der Brienner Straße handelt es sich im Abschnitt zwischen den beiden signalisierten Knotenpunkten Maximilians- und Odeonsplatz um eine Vorfahrtstraße mit einer Fahrbahnbreite von etwa 8,0 m. Dem Fahrverkehr steht pro Fahrtrichtung eine Fahrspur von jeweils 3,0 m Breite zur Verfügung.

Der einmündende Amiraplatz ist nicht signalisiert und der Brienner Straße gegenüber untergeordnet. Unmittelbar westlich der Einmündung Amiraplatz befindet sich auf der Brienner Straße eine Fußgängerschutzanlage. Die Brienner Straße ist im Abschnitt zwischen Maximilians- und Odeonsplatz von Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants und Cafés mit Freischankflächen geprägt. Auf beiden Seiten befinden sich breite Gehwege, die bedingt durch eine intensive Geschäftsnutzung von vielen Fußgängern und Fußgängerinnen genutzt werden.

Für den stadteinwärts fahrenden Radverkehr (Fahrtrichtung Osten) ist ab Höhe Briener Straße 5 bis zur Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Briener Straße / Odeonsplatz ein 1,50 m breiter Schutzstreifen markiert. Ansonsten nutzen Radfahrende die Fahrbahn im Mischverkehr. Es verkehren in beiden Fahrtrichtungen die Sightseeingbusse zweier Anbieter (ca. 10 Fahrten pro Stunde zwischen 9:00 und 18:00 Uhr, im Winter kürzer und seltener).

Hinzu kommen drei Nachtbuslinien der MVG, deren Busse zwischen 1:00 und 4:30 Uhr die Briener Straße in beiden Fahrtrichtungen befahren.

Bei Umleitungen wegen Sperrung paralleler Straßen oder bei Schienenersatzverkehr (z.B. bei Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke) fahren die Busse der MVG auch tagsüber in der Briener Straße.

Im Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr ist die Briener Straße als Fahrradhauptroute enthalten und stellt eine wichtige Ost-West-Verbindung dar. Eine Radverkehrszählung am 15.10.2014 ergab in der Zeit von 06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr insgesamt ca. 1.900 Radfahrende.

Durch das Fehlen einer eigenen Radverkehrsanlage - insbesondere auf der Nordseite - und durch das Vorhandensein von breiten Gehwegen, wird Radverkehr auf dem Gehweg provoziert. Das Kreisverwaltungsreferat erreichen regelmäßig Beschwerden dahingehend, dass die Seitenbereiche mit Freischankflächen und Flaniercharakter wiederholt durch regen Radverkehr gestört werden.

### **3. Prüfung der beantragten Maßnahmen**

#### **3.1 Geschwindigkeitsreduzierung**

Der Ordnungsgeber hat die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgelegt, die auch in der Briener Straße gilt.

a) Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sollen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind oder wenn auf Grund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.

Das Unfallgeschehen in der Briener Straße ist unauffällig. Wenn Unfälle von der Polizei aufgenommen wurden, so standen diese nicht im Zusammenhang mit einer erhöhten Ge-

schwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Insofern liegen keine Anhaltspunkte vor, die eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Streckengebot auf 30 km/h aus Sicherheitsgründen erforderlich machen. Entsprechend § 45 Abs.9 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs im Übrigen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Die Briener Straße weist nach Verlauf, Ausstattung und Profilierung keine Besonderheiten auf, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung rechtfertigen könnten.

Die Fahrbahn ist ausreichend breit, in einem verkehrssicheren Zustand und vom Verlauf geradlinig. Der Streckenverlauf ist für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlich. Aus Sicherheitsgründen kommt eine Geschwindigkeitsbeschränkung daher nicht in Betracht.

b) Kommunen können seit der letzten StVO-Novelle Tempo 30 künftig im Umfeld von Kitas, Schulen, Krankenhäusern und anderen sozialen Einrichtungen ohne den Nachweis einer Gefahrenlage anordnen. Die Voraussetzungen dieser Neuregelung sind in der Briener Straße jedoch ebenso nicht erfüllt.

c) Zusätzlich wurde geprüft, ob über den Weg der Einrichtung einer Fahrradstraße eine Tempo-30-Regelung eingeführt werden könnte.

Diese Möglichkeit musste aufgrund des in der Briener Straße relativ hohen Kfz-Verkehrsaufkommens verworfen werden. Eine Verkehrserhebung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung Mitte Oktober 2014 hat eine Belastung der Briener Straße im gegenständlichen Bereich von ca. 12.000 Kfz/24h ergeben. Demgegenüber wurden insgesamt ca. 1.900 Radfahrerinnen und Radfahrer in den Zeiträumen von 06:00 Uhr – 10:00 Uhr und 15:00 Uhr – 19:00 Uhr gezählt. Auch wenn das Verhältnis zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr aufgrund der unterschiedlichen Zeiträume nur bedingt miteinander vergleichbar ist, lässt sich ein sowohl relevantes Kfz-Verkehrsaufkommen als auch ein hohes Radverkehrsaufkommen in der Briener Straße erkennen.

In den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) wird zur Einrichtung von Fahrradstraßen Folgendes ausgeführt: „Fahrradstraßen können in Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h eingesetzt werden.“

Die Briener Straße ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan und der tatsächlichen Verkehrsbelastung nicht als Erschließungsstraße zu betrachten. Zudem werden die genannten 400 Kfz/h sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde mit ca. 960 bzw. ca. 1100 Kfz/h deutlich überschritten (Verkehrserhebung vom 15.10.2014). Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist somit nicht möglich.

d) Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ("Zonen-Regelung") zum Schutz der Wohnbevölkerung, des Fuß- und Radverkehrs rechtlich vertretbar. Obwohl die Straße auf Grund Ihrer Breite und Verkehrszusammensetzung nicht auf den ersten Blick die Kriterien einer Zonenregelung erfüllt, kann in der Gesamtabwägung bei Beibehaltung der Parkplätze und aus dem Blickwinkel des Zweckes der Ermöglichung gegenläufigen Radverkehrs sowie eine durch die Einbahnregelung zu erwartende Verkehrsreduzierung die Aufnahme in die bestehende "Blaue Zone" vertreten werden. Auf Grund der Verbindungsfunktion zwischen den umliegenden Fußgängerbereichen und den Tempo-30-Zonen, dem Wittelsbacherplatz und dem nahegelegenen Odeonsplatz herrscht dort ein hohes Querungsbedürfnis für den Fußverkehr. Zudem handelt es sich bei der Briener Straße nicht um eine Hauptverkehrsstraße.

### **3.2 Einbahnregelung**

Derzeit herrscht in der Briener Straße Zweirichtungsverkehr. Dem Fahrverkehr steht im maßgeblichen Abschnitt pro Fahrtrichtung jeweils ein Fahrstreifen von 3,0 m Breite zur Verfügung. Die beiden Fahrstreifen sind durch eine durchgezogene weiße Mittellinie voneinander getrennt. Bei Einführung einer Einbahnstraße wird diese Mittellinie auf der Strecke, nicht jedoch in den Kreuzungsbereichen, entfallen.

Zum jetzigen Zeitpunkt kommt nur eine Einbahnregelung in Richtung Westen sowie im Bereich zwischen Odeons- und Amiraplatz in Betracht.

Eine Einbahnregelung bis zum Maximiliansplatz kann nicht erfolgen. Die Zufahrt zu den Bavaria Parkgaragen in der Jungfernturmstraße muss weiterhin über den Maximiliansplatz gewährleistet bleiben. Zudem ist der breite Straßenquerschnitt zwischen Maximilians- und Amiraplatz für eine Einbahnregelung nicht geeignet und müsste erst baulich umfangreich umgestaltet werden.

Der Kraftfahrzeugverkehr vom Maximiliansplatz kommend mit dem Fahrziel Ludwigstraße (Fahrtrichtung Osten) kann über den Oskar-von-Miller-Ring umgeleitet werden. Dagegen kann derzeit keine Umleitung des Kraftfahrzeugverkehrs in Fahrtrichtung Westen über den Oskar-von-Miller-Ring erfolgen, da bedingt durch den Altstadtringtunnel keine Abbiegemöglichkeit in Richtung Briener Straße vorhanden ist.

Im Zuge der sicherheitstechnischen Nachrüstung des Altstadtringtunnels wird jedoch die Oberflächenfahrbeziehung am Oskar-von-Miller-Ring geändert. So ist nach Auskunft des Baureferates nach der Wiederherstellung der Oberfläche eine Abbiegebeziehung am Oskar-von-Miller-Ring an der Oberfläche in Richtung Süden zum Platz der Opfer des Nationalsozialismus und weiterführend zum Maximiliansplatz möglich.

Die Wiederherstellung der Oberfläche wird nach derzeitigem Terminplan im Jahr 2023 erfolgen. Die oben beschriebene Fahrbeziehung wird allerdings schon während der Bauphase für die provisorischen Verkehrsphasen eingeführt werden. Der Zeitpunkt hierfür ist nach derzeitigem Terminplan jedoch erst für Ende 2019 vorgesehen.

Im Ergebnis kann eine Einbahnregelung in Richtung Westen im Bereich zwischen Odeons- und Amiraplatz erfolgen und wird vom KVR daher vorgeschlagen.

### **3.3 Neuregelung für Nachtbuslinien und Stadtrundfahrten**

Die in der Briener Straße verlaufenden drei Nachtbuslinien der MVG und die genehmigten Linienvläufe der Busse für Stadtrundfahrten können grundsätzlich in beide Fahrrichtungen aufrecht erhalten werden.

In einem Schreiben vom 03.08.2016 legt die MVG dar, dass die drei Nachtlinien die Haupt-Nord-Süd-Achse im Nachtnetz und die am stärksten belastete Strecke im MVG-Nachtnetz darstellen. Hinsichtlich einer Umleitung führt die MVG Folgendes aus:  
*„Eine – theoretisch denkbare – Stichfahrt vom Altstadtring zum Odeonsplatz und zurück würde den eng verzahnten Fahrplan der Buslinien beeinträchtigen, was den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und den Verlust von Anschlüssen, z.B. an der Münchner Freiheit und Karlsplatz, zur Folge hätte. Nachdem das Nachtliniennetz von der LHM als Zusatzaufgabe Linienverkehr finanziert wird, würde dies für die LHM dauerhaft höhere Betriebskosten – bei verschlechtertem Nutzen für die Fahrgäste – bedeuten.“*

#### a) „Echte“ oder „Unechte“ Einbahnstraße

Aus diesem Grund muss den Linienbussen weiterhin die Einfahrt in die Briener Straße von beiden Seiten aus ermöglicht werden. In „echten“ Einbahnstraßen ist die Zulassung bestimmter Fahrzeugarten (außer Radverkehr) nach der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig, daher muss eine sogenannte „unechte Einbahnstraße“ eingerichtet werden. In „unechten Einbahnstraßen“ ist der Fahrzeugverkehr in beide Richtungen zugelassen und nur am Ende der Straße wird das Einfahren von Fahrzeugen mittels Verkehrszeichen verhindert, ohne die Straße aber durch Zeichen 220 StVO zu einer Einbahnstraße im Rechtssinne zu erklären. Im vorliegenden Fall dürfen RadfahrerInnen dann weiter passieren und würden Linienbusse der MVG mittels Zusatzzeichen von der Einfahrtssperre ausgenommen werden.

Hinter der Einfahrtssperre herrscht normaler Zweirichtungsverkehr, gleichwohl läuft der Kraftfahrzeugverkehr in Folge der Maßnahme überwiegend nur in einer Richtung ab.



b) Stichfahrt mit Wenden:

Ergänzend teilte die MVG mit, dass eine von der CSU-Fraktion angesprochene Stichfahrt mit Wenden am Odeonsplatz für Linien in Fahrtrichtung Osten folgende Nachteile mit sich brächte:

- Für Fahrgäste würde sich die Fahrzeit um ca. 5 Minuten verlängern
- Auf der Nachtlinie N45 wäre ein zusätzliches Fahrzeug für ausreichende Wendezeit an der Münchner Freiheit notwendig (heute ca. 8 Minuten inkl. der Leerfahrt für das Wenden via Potsdamer Straße).
- Bedarf eines zusätzlichen Fahrers / einer zusätzlichen Fahrerin. Hier ist darauf hinzuweisen, dass die Situation hinsichtlich Fahrpersonal und Fahrgewinnung für das MVG-Netz weiterhin sehr kritisch ist und der/die zusätzlich benötigte Fahrer/-in dann dem Tagesbetrieb entzogen würde.
- Es entstehen Mehr-Kilometer von ca. 6.600m pro Nacht So/Mo bis Do/Fr und 18.700m an Fr/Sa und Sa/So mit entsprechenden Betriebskosten.

Die Nachtlinien N40, N41 und N45 bieten eine attraktive Verbindung von der Innenstadt in den Münchner Norden – in den Nächten So/Mo bis Do/Fr jeweils im Takt 60 (= 12 Fahrten pro Nacht), in den Nächten Fr/Sa und Sa/So insgesamt im dichten 7/8-MinutenTakt (= 34 Fahrten pro Nacht).

c) „Pfortnerschaltung“:

Die drei Nachtlinien der MVG, die aus Richtung Westen entgegen die Einbahnstraße fahren, könnten durch eine Anforderung an der Lichtzeichensignalanlage („Pfortnerschaltung“) behinderungsfrei, d.h. ohne Gegenverkehr, den einbahngeregelten Teil der Briener Straße bis Odeonsplatz entlang fahren.

Prinzipiell gibt es technische Lösungen, dass die drei Nachtlinien begegnungsfrei die Briener Straße von West nach Ost befahren können. Diese beruhen auf den bereits weitverbreiteten Verfahren der ÖPNV-Beschleunigung. Während die Lichtsignalanlage (LSA) Odeonsplatz bereits die dafür notwendigen verkehrstechnischen Komponenten vorhält, müsste die LSA Amiraplatz erst mit dieser Technik ausgestattet werden.

Die dort ebenfalls quasi linienmäßig verkehrenden Stadtrundfahrtbusse verfügen nicht über die technischen Voraussetzungen, an dem oben genannten Verfahren zu partizipieren. Für diese können aber Ersatzlösungen gefunden werden.

In München bieten, wenn man von Nischenangeboten wie Partybuslinien absieht, im Großen und Ganzen zwei Betreiber Stadtrundfahrten an:

1) Die Münchner Stadtrundfahrten oHG, die lediglich auf ihrer großen Tour in westlicher Richtung durch die Briener Straße fährt

2) Die Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH, die auf ihrer Standardtour die Briener Straße in östlicher Richtung durchfährt.

Das bedeutet, dass lediglich die Firma Yellow Cab eine Änderung ihrer Fahrtroute aufgrund der vorgeschlagenen Maßnahme hinnehmen müsste.

Bei neuen Verkehrsregelungen, die einen von der Regierung von Oberbayern genehmigten Linienverkehr zur Änderung der Fahrtroute zwingen, ist das Kreisverwaltungsreferat durch die vorliegende Genehmigung nicht gehemmt. Allerdings muss vor der Anordnung der Sperre die Belange des genehmigten Linienverkehrs angemessen berücksichtigt werden. Da diese Linienverkehrsgenehmigung nicht einen fixen Linienweg umfasst sondern einen genehmigten Fahrplan (d.h. bestimmte Haltestellen in einer festgelegten Reihenfolge mit bestimmten Fahrzeiten zwischen den einzelnen Haltestellen), dürfte die Betroffenheit des genehmigten Linienverkehrs wegen einer vorhandenen Alternativroute zwischen den zwei angrenzenden Haltestellen eher gering sein und sich wohl allein auf die Fahrzeit zwischen der Haltestelle davor (Hauptbahnhof) und der Haltestelle danach (Odeonsplatz) beschränken. Das Verkehrsunternehmen hat jederzeit die Möglichkeit, bei der Regierung von Oberbayern eine Fahrplanänderung zu beantragen, wenn es mit den Fahrzeiten nicht mehr hinkommt.

Die alternative Routenführung, welche dem Unternehmer angeboten werden könnte, verläuft vom Maximiliansplatz kommend über den Oskar-von-Miller-Ring und die Ludwigstraße zum Odeonsplatz, wo über die Busspur und die eigens für die MVG für 180°-Wendungen eingerichtete Signalphase gewendet werden müsste. Bereits heute wird diese 180°-Wendung von allen Fahrten der Münchner Stadtrundfahrten oHG befahren. Diese Ausweichroute wäre übrigens auch für die MVG-Nachtlinien geeignet, wenn sie aufgrund einer echten Einbahnregelung der Briener Straße nicht mehr Richtung Odeonplatz fahren dürften.

### **3.4 Ersatzparkplätze am Odeonsplatz**

Bis zum Jahr 2010 waren unmittelbar vor dem Denkmal König Ludwig I anstelle der heutigen Busspur etwa neun Stellplätze eingerichtet. Mit Beschluss zur Beschleunigung der Buslinie 100 im Oktober 2010 (Nr. 08-14 / V 05200 vom 19.10.2010), der u.a. die Verlängerung der Busspur am Odeonsplatz um ca. 60 m beinhaltete, entfielen die Pkw-Stellplätze.

Allerdings wäre eine Rücknahme des Beschlusses zur Busbeschleunigung möglich und es wäre rechtlich und technisch machbar, anstelle der Busspur erneut Stellplätze einzurichten, da baulich in diesem Bereich keine Veränderungen stattfanden.

Was den Busspur-Abschnitt zwischen LZA und der südlichen Ein-/Ausfahrt zum Innenministerium anbelangt, so können hier keine Ersatzstellplätze geschaffen werden,

da die Busse diese Fläche zum Wenden auf die Ostseite zur dortigen Haltestelle benötigen.

Stellungnahme der Polizei zu Sicherheitsbelangen der Ministerien: Nach einer Anfrage beim Ministerium des Inneren, für Bau und Verkehr, ob die Wiedereinrichtung von Parkplätzen deren Sicherheitsbereich beeinträchtigt, erhielten wir die Aussage, dass dieser Bereich nicht mehr in deren Sicherheitsbereich liegt.

### **3.5 Verschmälern des Gehwegs**

Das Baureferat wurde um Prüfung und Stellungnahme zum baulichen Verschmälern des Gehwegs auf der Südseite der Briener Straße (Höhe Briener Straße 11-13) zu Gunsten einer Verbreiterung der Fahrbahn gebeten und teilt dazu Folgendes mit:

*„Angesicht der kurzen, für die gewünschte Stellungnahme zur Verfügung stehenden Zeit, ist nach einer ersten Einschätzung der Umbau des Gehweges grundsätzlich möglich, wobei hier folgende Punkte bei der weiteren Detailplanung zu beachten sind:*

- *Durch das Verlegen der Randsteinführung und der Lichtsignalanlage müssen die dort vorhandenen Spartenanlagen voraussichtlich angepasst werden.*
- *Die Lichtsignalanlage auf der Südseite der Briener Straße muss inklusive Fundament versetzt werden.*
- *Ggf. ist auch der dort vorhandenen Beleuchtungsmast inklusive Fundament zu versetzen. Ob dies gestalterisch möglich ist, kann erst im Rahmen einer Detailplanung weiter untersucht und geklärt werden.*
- *Die Einmündung des Amiraplatz muss im Falle einer Verschwengung der Fahrbahn auch auf der Ostseite geringfügig angepasst werden.*
- *Ergänzend teilen wir mit, dass im Rahmen der Maßnahme auch die Fahrbahnmarkierungen und Beschilderungen angepasst werden müssen. Ferner können sich im Rahmen der Detailplanung auch kostenintensive Eingriffe in das Entwässerungssystem der Straße ergeben.*

*Eine Finanzierung dieser Baumaßnahme wäre derzeit nur mittelfristig möglich. Das Baureferat sollte dennoch im Rahmen des Beschlusses im Kreisverwaltungsausschuss mit der Planung der Maßnahme beauftragt werden.“*

Die an der Nordseite dadurch mögliche Anlage eines Schutzstreifens ist aus Sicht des

Radverkehrs zwar zu befürworten, da die empfohlene Regelbreite hergestellt wird, steht aber in einem Zielkonflikt mit den Vorgaben des Grundsatzbeschlusses Radverkehr (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09964). Danach soll Radverkehrsförderung nicht zu Lasten von Flächen des Fußverkehrs erfolgen.

Ein derartiger baulicher Eingriff zu Lasten des Fußverkehrs an dieser prominenten Stelle, um Parkplätze erhalten zu können, hält das Kreisverwaltungsreferat aus den oben dargestellten Gründen für unverhältnismäßig und rät von dieser Variante daher ab.

Eine bauliche Lösung muss aber nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Dies sollte aber erst nach Fertigstellung der Altstadtringtunnelanierung und eingebettet in ein Gesamtkonzept des Referates für Stadtplanung und Bauordnung für den Odeonsplatz selbst und die Brienner Straße im gesamten Abschnitt zwischen Odeonsplatz und Maximilianstraße geschehen.

#### **4. Variantenbetrachtung**

Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates ergeben sich aus den obigen Ausführungen vier Prüfungsvarianten:

##### Variante 1:

##### „unechte“ Einbahnregelung: Beibehaltung der Parkbuchten und Markierung eines einseitigen Schutzstreifens

Die Fahrbahn ist bei Einführung einer unechten Einbahnregelung unter Beibehaltung der Parkbucht ausreichend breit, um einen einseitigen Schutzstreifen zu markieren.

Lediglich einen Schutzstreifen an der Nordseite neben der Parkreihe zu markieren, kommt aus Sicherheitsgründen nicht in Frage. Radfahrende müssten dann ohne eigene Radspur in den gegenläufigen Verkehr fahren. Die ERA empfehlen hingegen, in Einbahnstraßen mit über 400 Kfz/h Schutzstreifen entgegen der Einbahnrichtung einzurichten. Dies ist im vorliegenden Fall insbesondere vor dem Hintergrund fast unerlässlich, da es sich bei der Brienner Straße um eine Straße mit Liefer- und Linienbusverkehr handelt und Tempo 50 gilt.

Es kann demnach nur der bestehende Schutzstreifen an der Südseite für den gegenläufigen Radverkehr bis zum Amiraplatz verlängert werden (siehe Projektskizze 1).

Was den Radverkehr in Einbahnrichtung anbelangt, so müsste dieser weiterhin auf der Fahrbahn im Mischverkehr fahren.

Hier sieht das Kreisverwaltungsreferat nur eine einseitige Verbesserung für den Radverkehr in Gegenrichtung. Im Gegensatz zur u.a. Variante 2 ist bei der Variante 1 erfahrungs-

gemäß weiterhin unerlaubtes Gehwegbefahren durch Radfahrende in Richtung Westen nicht auszuschließen. Das Problem, dass der zu Stoßzeiten starke Radverkehr in Fahrtrichtung Westen nicht an wartenden Kraftfahrzeugen vorbeifahren kann und deshalb auf den Gehweg ausweicht, wird mit dieser Variante nicht gelöst.

Variante 2 – „unechte“ Einbahnregelung; Wegfall der Parkbuchten und Markierung von beidseitigen Schutzstreifen;

Da nach den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010) beidseitige Schutzstreifen nur angelegt werden können, wenn alle Sicherheitsräume eingehalten und die Breite des zwischen den Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn mindestens 4,50 m beträgt, müsste der Straßenraum umverteilt werden.

Die Verbreiterung der Fahrbahn kann durch die Herausnahme des Stellplatzangebots an der Nordseite erreicht werden (siehe Projektskizze 2).

Heute sind zwischen U-Bahnabgang und Wittelsbacherplatz ca. 17 Kurzzeitparkplätze (inklusive zwei Taxistandplätze in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr) vorhanden und baulich gefasst. Mit dem Rückbau der Fußgängeraufstellfläche an der Fußgängersignalanlage könnten durch den Wegfall dieser Stellplätze beidseitige Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt werden (siehe Projektskizze 2). Auf der Fahrbahn verbleiben so zwischen den beiden Schutzstreifen die erforderlichen 4,50 m an Mindestbreite.

Durch die entfallenden Parkplätze wird einerseits sowohl ein Raumgewinn zur Verbesserung des Verkehrsablaufs entstehen, andererseits wird dadurch auch Parksuchverkehr reduziert.

Was die beiden Taxistandplätze anbelangt, so hatten diese früher ein hohes Taxiaufkommen als sich dort eine der seltenen Gaststätten mit durchgehender Nachtöffnung befand. Diese existiert aber nicht mehr und mit dem Wegfall der Sperrstunde ist das Alleinstellungsmerkmal für die damalige Gaststätte entfallen. In Abstimmung mit der Taxi-München eG wird der dortige Taxistandplatz nicht mehr benötigt und kann ersatzlos entfallen.

Zugunsten des Schutzstreifens muss die Linksabbiegespur in der Briener Straße Richtung Ottostraße am Knoten Platz der Opfer des Nationalsozialismus reduziert werden. Durch den Wegfall der zweiten vollwertigen Fahrspur in der Briener Straße (Ost) ergeben sich dadurch jedoch keine nachteiligen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotens. Zudem ist mit Realisierung des Altstadtunnelkonzepts mit einer deutlichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Briener Straße (Ost) zu rechnen. Aktuelle Prognosen gehen von einer Reduzierung bis zu 50% aus.

Die vor den Anwesen Briener Straße 12 bis 14 (im westlichen Anschluss an den U-Bahn-

abgang) befindliche tagsüber und werktags geltende Lieferzone ist im Übrigen von der Maßnahme nicht betroffen und bleibt erhalten.

Bis auf den Rückbau der Fußgängeraufstellfläche an der Fußgängerschutzanlage kann so ohne weitere Umbaumaßnahmen eine deutliche Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Radfahrende können an wartenden Kraftfahrzeugen auf einem geschützten Streifen vorbei fahren und sind zugleich gut sichtbar. Erfahrungsgemäß nutzen dann auch unsichere Radfahrende die Fahrbahn und die von vielen Geschäftstreibenden thematisierte Problematik, dass die Gehwege vielfach von Radfahrenden genutzt werden, kann entgegengewirkt werden. Gleichzeitig sind Schutzstreifen Teil der Fahrbahn und können von Kfz-Verkehr im Begegnungsfall überfahren werden und es darf kurzzeitig, z.B. zum Be- und Entladen darauf gehalten werden.

Variante 3: Einführung einer echten Einbahnstraße, Verschmälerung der Kernfahrbahn auf 3 m; Pfortner-Ampel für MVG-Busse und Markierung von beidseitigen Schutzstreifen;

Bei dieser Variante können die Parkbuchten analog zur Variante 1 erhalten bleiben.

In der Briener Straße wird zwischen Odeonsplatz und Amiraplatz in Richtung Westen eine sog. „echte“ Einbahnstraße angeordnet und in beiden Richtungen werden Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt. Zwischen den Schutzstreifen verbleibe eine Kernfahrbahn von etwa 3 m.

MVG Busse werden mittels einer Pfortnerampel ab dem Amiraplatz gegenläufig zur Einbahnrichtung in Richtung Odeonsplatz geschleust. Alle anderen Linienbusse (insb. die Anbieter der Stadtrundfahrten) müssen künftig auf alternativen Routen fahren.

Radfahren wird entgegen der Einbahnrichtung erlaubt. Auf beiden Seiten wird zudem ein Schutzstreifen für Radfahrer auf die gesamte Länge angeordnet.

Wie bereits unter Ziffer 3.3, Buchstabe a) dargestellt, ist bei einer „echten“ Einbahnregelung die Zulassung anderer Verkehrsarten (außer Radverkehr) rechtlich nicht möglich.

Hinzu kommt, dass die Anordnung von beidseitigen Schutzstreifen unter Erhalt der Parkplätze bei den beengten Verhältnissen nur im Mindestmaß von 1,25 m möglich ist. Es müssen in der Folge Mindestmaße von Radverkehrsanlage und Fahrbahn aneinandergereiht werden, womit keine ausreichenden Sicherheitsabstände mehr gewährleistet werden können. In Fällen eines Überholvorgangs oder einer sich öffnenden Tür entsteht eine erhebliche Gefahrenlage für Radfahrende. Aus Gründen der Verkehrssicherheit kann eine solche Aufteilung des Straßenraums verkehrsrechtlich nicht angeordnet und damit auch nicht als Lösungsvariante empfohlen werden.

Diese Variante muss daher sowohl aus rechtlichen als auch aus Verkehrssicherheitsgrün-

den verworfen werden.

Variante 4:

Integration der Brienner Straße in die bestehende Blaue Zone des Kreuzviertels (Tempo 30-Zone):

Mit dieser Variante wird die Geschwindigkeit in der Brienner Straße im Abschnitt zwischen Odeonsplatz und Amiraplatz reduziert und die geforderte Einbahnregelung unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV und des Radverkehrs im Mischverkehr umgesetzt. Diese Variante kommt ohne bauliche Veränderungen und ohne Parkplatzentfall aus. Die Markierung von Schutzreifen scheidet bei dieser Variante gemäß § 45 Abs. 1 c) StVO allerdings aus.

Da es sich bei dem beschlussgegenständlichen Teilstück der Brienner Straße nicht um eine Hauptverkehrsstraße handelt, besteht grundsätzlich eine rechtliche Möglichkeit, den Abschnitt in die umliegende Tempo-30-Zone ("Blaue Zone Kreuzviertel") zu integrieren (vgl. auch Ziffer 3.1. c)).

Radverkehr in Gegenrichtung kann im Mischverkehr auf der Fahrbahn angeordnet werden. Auf Grund der Verbindungsfunktion zwischen den umliegenden Fußgängerbereichen und den Tempo-30-Zonen, dem Wittelsbacherplatz und dem nahegelegenen Odeonsplatz herrscht dort ein hohes Querungsbedürfnis für den Fußverkehr. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ("Zonen-Regelung") zum Schutz der Wohnbevölkerung, des Fuß- und Radverkehrs möglich.

Durch die Einbeziehung der Brienner Straße in die Zone des Kreuzviertels verbunden mit der Zonenbeschilderung 30 km/h würde u.a. eine einheitliche Beschilderung der 30 km/h-Regelung in diesem Umgriff erzielt. Die Beschilderung am Amiraplatz könnte entfernt werden. Zugleich würde die Parkbeschilderung durch die in der Blauen Zone bereits vorhandenen "blauen" Parkmarkierungen ersetzt und zu Beginn der Blauen Zone in Höhe Brienner Straße/Odeonsplatz der Schriftzug "Blaue Zone" aufgebracht. Die Beschilderung für Einsatzfahrzeuge bleibt bestehen.

Bei der Variante 4 ist ebenso wie bei der o.a. Variante 1 erfahrungsgemäß weiterhin unerlaubtes Gehwegbefahren durch Radfahrende in Richtung Westen nicht auszuschließen. Das Problem, dass der zu Stoßzeiten starke Radverkehr in Fahrtrichtung Westen nicht an wartenden Kraftfahrzeugen vorbeifahren kann und deshalb auf den Gehweg ausweicht, wird auch mit dieser Variante nicht gelöst.

Durch die gleichbleibende Fahrbahnbreite und das Fehlen jeglicher Markierungen für den Radverkehr kann dies durch die Verkehrsberuhigung zusätzlich dazu führen, dass ggf. unerlaubtem Parken an der Südseite Vorschub geleistet wird. Da auch keine sichtliche

Einengung der Fahrgasse mehr besteht, ist auch mit weniger Akzeptanz der Einfahrsperrung im Vergleich zur u.a. Variante zu rechnen. Die Variante 4 wird daher nicht zur Umsetzung empfohlen.

## **Fazit**

Bis auf den Rückbau der Fußgängeraufstellfläche an der Fußgängerschutzanlage kann durch die Variante 2 ohne weitere Umbaumaßnahmen eine deutliche Verbesserung für den Rad- sowie den Fußgängerverkehr geschaffen werden.

Radfahrende können an wartenden Kraftfahrzeugen auf einem geschützten Streifen vorbei fahren und sind zugleich sichtbar. Erfahrungsgemäß nutzen dann auch unsichere Radfahrer die Fahrbahn selbstbewusster und halten sich aus den Seitenräumen fern. Die vom örtlichen Einzelhandel wiederholt thematisierte Problematik, dass die Gehwege vielfach von Radfahrenden genutzt werden, kann mit Umsetzung der Variante 2 entgegen gewirkt werden.

Ein Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Nordseite ist auch vor dem Hintergrund angebracht, dass die Briener Straße zwischen Platz der Opfer des Nationalsozialismus und Odeonsplatz in Fahrtrichtung Westen eine Verkehrsbelastung von ca. 600 Kfz in den Spitzenstunden aufweist. Bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist damit die Briener Straße in diesem Bereich gemäß den ERA hinsichtlich der Führungsform für den Radverkehr im Belastungsbereich II einzuordnen. Im Belastungsbereich II ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit zusätzlichen Angeboten wie z.B. nicht benutzungspflichtige Radwege oder Schutzstreifen geboten. Die Anordnung eines Schutzstreifens in gegenläufige Fahrtrichtung ist dabei zwingend geboten.

Gleichzeitig sind Schutzstreifen Teil der Fahrbahn und können von Kfz-Verkehr im Begegnungsfall überfahren werden und es darf kurzzeitig darauf zum Be- und Entladen und Ein- und Aussteigen gehalten werden.

Damit kann den Belangen der ortsansässigen Gewerbebetriebe hinsichtlich der unerlaubten Gehwegnutzung durch Radfahrende weitestgehend entgegengekommen werden. Die Erreichbarkeit durch den motorisierten Individualverkehr bleibt im notwendigen Maß erhalten. Ansässige Geschäfte verfügen weiterhin über eine Anliefermöglichkeit am Fahrbahnrand. Zum Parken kann auf umliegende Parkmöglichkeiten am Amiraplatz bzw. in die Parkhäuser der Altstadt, z.B. Parkhaus am Salvatorplatz, Operntiefgarage oder andere, gemäß Parkleitsystem, ausgewichen werden. Die Wegnahme der Parkmöglichkeiten seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wird im gegenständlichen Abschnitt als verträglich eingestuft. Der Bereich ist im übrigen auch bestens mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden. Der Verlust der Parkplätze ist im Interesse der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen daher hinzunehmen.



In der Gesamtabwägung wird der Variante 2 seitens des Kreisverwaltungsreferates daher weiterhin der Vorrang eingeräumt und diese zur Umsetzung empfohlen.

## **5. Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 1 (Altstadt-Lehel) wurde gemäß § 13 Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben:

Der Bezirksausschuss lehnt den ursprünglichen Entwurf mit dem Entfall der Kurzzeitstellplätze mehrheitlich ab. Dem Vorhaben könnte dann zugestimmt werden, wenn es eine Möglichkeit gibt, die Einbahnregelung einzuführen und gleichzeitig die Parkplätze weitgehend zu erhalten.

Der Bezirksausschuss 3 des Stadtbezirks 3 (Maxvorstadt) wurde gemäß § 13 Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung gehört. Der Bezirksausschuss hat der Maßnahme ebenfalls unter der Maßgabe zugestimmt, dass die Parkplätze an der Nordseite möglichst erhalten werden. Zudem solle vor Einführung eines Radschutzstreifens auf der Nordseite der Brienner Straße die Wirkung der „unechten Einbahnstraße“ abgewartet werden.

Das Kreisverwaltungsreferat verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Punkt 4., wonach das dort aufgezeigte Vorgehen am zielführendsten erscheint und hält daran fest, aus Gründen der Verhältnismäßigkeit die Variante 2 umzusetzen. Die Anbringung von beidseitigen Radschutzstreifen ist geeignet und erforderlich, aber auch angemessen um der Verkehrssicherheit und dem Verkehrsablauf aller VerkehrsteilnehmerInnen Rechnung zu tragen. Die Anbringung von beidseitigen Radschutzstreifen kommt nicht nur den Radfahrenden zugute, sondern auch dem Fußgängerverkehr, der durch ausweichenden Radfahrverkehr auf dem Gehweg beeinträchtigt und gefährdet wird. Notwendige Haltevorgänge, z.B. zum Be- und Entladen, sowie zum Ein- und Aussteigen von Personen sind weiterhin möglich.

## **6. Anträge**

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01683 der ALFA (jetzt LKR) vom 18.12.2015 kann damit entsprochen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01928 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 15.03.2016 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02128 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Kathrin Abele vom 13.05.2016 kann damit entsprochen werden.

### **Mitzeichnung Referate / Dienststellen**

Das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung haben die Beschlussvorlage in der Fassung vom 23.01.2018 mitgezeichnet.

Die Empfehlung ändert sich im Ergebnis nicht. Die Maßnahmen und die zusätzlichen Prüfaufträge wurden mit den beteiligten Fachbereichen und Referaten abgestimmt. Insoweit erfolgt keine erneute Mitzeichnung durch das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Die Referate haben die Beschlussvorlage zur Kenntnisnahme erhalten. Aufgrund der Dringlichkeit einer Entspannung der Verkehrslage und der kurzfristigen Erstellung der Neufassung der Beschlussvorlage war eine vorherige Zuleitung nicht bzw. nur sehr kurzfristig möglich.

Das Bayerische Staatsministerium des Innern und für Integration, die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), das Polizeipräsidium München, das Baureferat sowie das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erhalten je einen Abdruck nach Beschlussfassung.

Der Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Menges und dem zuständigen Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Straßenverkehr, Herrn Stadtrat Progl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Eine fristgerechte Vorlage nach Nr. 2.7.2 der AGAM und Anmeldung für die Tagesordnung war aufgrund der zusätzlichen Prüfaufträge und der damit einhergehenden Dauer der im Anschluss erforderlichen Abstimmungsprozesse mit mehreren Referaten und der MVG leider nicht möglich.

## **II. Antrag des Referenten**

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, in der Brienner Straße zwischen Odeons- und Amiraplatz gemäß Punkt 4, Variante 2 des Vortrags des Referenten eine unechte Einbahnstraße unter Zulassung von Linienverkehr und Radverkehr in Gegenrichtung und beidseitige Schutzstreifen einzurichten, sowie die damit verbundenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Markierung und Beschilderung) anzuordnen.
2. Das Baureferat wird gebeten, den Rückbau der Fußgängeraufstellfläche an der Fußgängerschutzanlage gemäß Projektskizze 2 durchzuführen und die angeordneten verkehrsrechtlichen Maßnahmen umzusetzen.
3. Der Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 01683 vom 18.12.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Der Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 01928 vom 15.03.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Der Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 02128 vom 13.05.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**

nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Böhle  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über das Direktorium – HA II-V / SP  
an das Direktorium Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Kreisverwaltungsreferat - GL/24**

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 1
3. An das Baureferat
4. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
5. An die Stadtwerke München GmbH
6. An das Bayerische Staatsministerium des Innern und für Integration
7. An das Polizeipräsidium München  
mit der Bitte um Kenntnisnahme
8. Mit Vorgang zurück an HA III/111

Am <DATUM>

Kreisverwaltungsreferat GL/24