

... und die Altstadt?

Ziel

Derzeit wird in und um die Altstadt viel neues geplant: Für den Radentscheid wird der Altstadtring umgeplant und umgebaut, der Platz wird knapper werden. Der Boulevard Sonnenstraße könnte realisiert werden. Im Tal wird die künftige Gestaltung diskutiert. Die Altstadt wird autofrei werden.

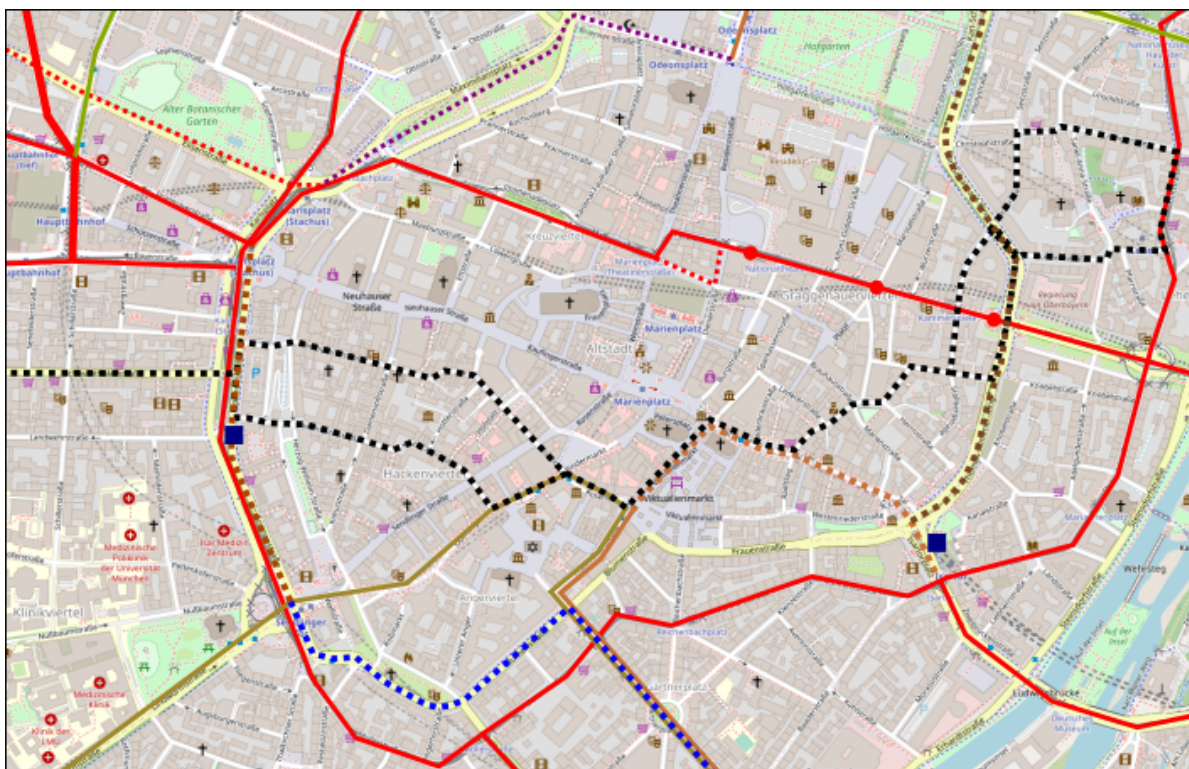
Daher ist es wichtig, jetzt die richtigen Rahmenbedingungen für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr an der Oberfläche zu schaffen. Denn die Bürger werden älter, und bleiben auch im Alter mobil. Die Altstadt hat nicht nur ein attraktives Einkaufsangebot, sondern dort sind auch beispielsweise viele Ärzte. Die Altstadt muss wieder für alle erreichbar werden, auch ohne Auto.

Parteiübergreifend besteht Einigkeit, dass zusätzliche Busse in der Altstadt eine gute Ergänzung sind. Die MVG hat bereits 2013 erste Vorschläge für einen Altstadtbus vorgestellt.

In den verschiedenen Altstadtvierteln sind Anforderungen und Möglichkeiten unterschiedlich. Daher sind die Vorschläge je nach Altstadtviertel verschieden.

Der Radl-Altstadtring entlastet die Innenstadt vom Durchgangsverkehr. Dies ermöglicht auch Busverbindungen auf Straßen der Altstadt, die heute vorrangig für den Radverkehr genutzt sind.

Dieses Papier ist Diskussionsbeitrag für die startende Diskussion, wie die Altstadt besser für die Bürger sein kann. Der Umweltverbund als Voraussetzung einer attraktiven Stadt wird mit den hier vorgeschlagenen Maßnahmen gestärkt – Ziel ist aber nicht die exakte 1:1-Umsetzung, sondern vielmehr: die dargestellten Vorteile zu erreichen.



Skizze Oberflächennetz / Maßnahmen

Tram und Metrobus

Der Bus 52 fährt künftig ab Viktualienmarkt zum Isartor, dies ermöglicht

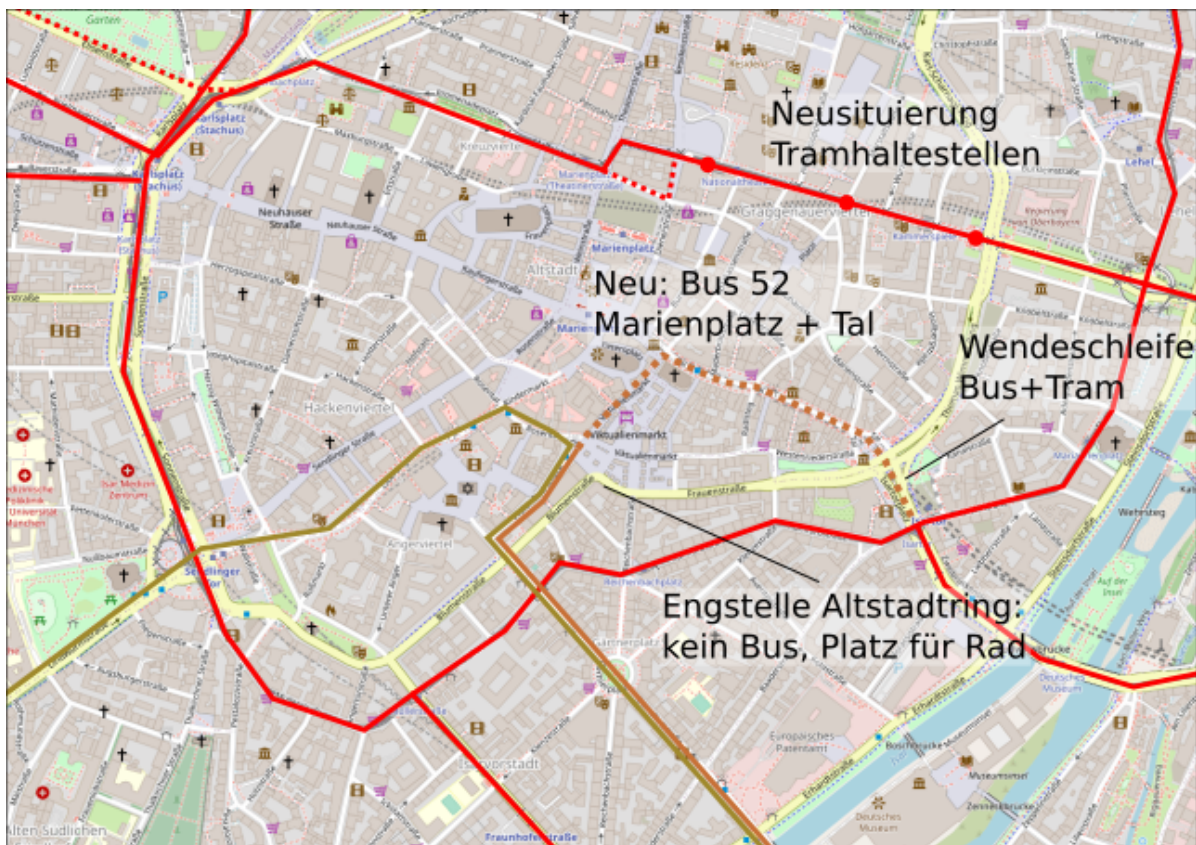
- neue Verbindungen
- eine deutlich bessere Erreichbarkeit des Marienplatzes
- Verzicht auf Busse auf dem Altstadttring zwischen Isartor und Corneliusstraße; dort besteht Platzmangel

Die Tramlinien 19/21 werden durch sicherere und möglicherweise zusätzliche Haltestellen verbessert, sowie durch eine Wendemöglichkeit Nähe Marienhof.

Der Bus 62 fährt unverändert wie heute.

Am Isartorplatz wird im Rahmen der Platzneugestaltung eine Wendemöglichkeit für Bus und Tram ergänzt. Im Bereich Stachus sollten die Gleisanlagen besser nutzbar werden – dies hat keine Auswirkungen auf den Platz(bedarf), und wird daher im Detail hier nicht weiter ausgeführt. Ebenso ist eine Strecke in der Elisenstraße nötig. Auch die Auswirkungen der Tram Lindwurmstraße am Sendlinger-Tor-Platz werden hier nicht weiter dargestellt.

Der Radl-Altstadtring wird die Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlasten¹. Die hier dargestellte Linie bedeutet einen zusätzlichen Bus alle 10 Minuten im Tal, die Vorteile davon sind eindeutig.



Übersicht: Tram + Metrobus in der Altstadt

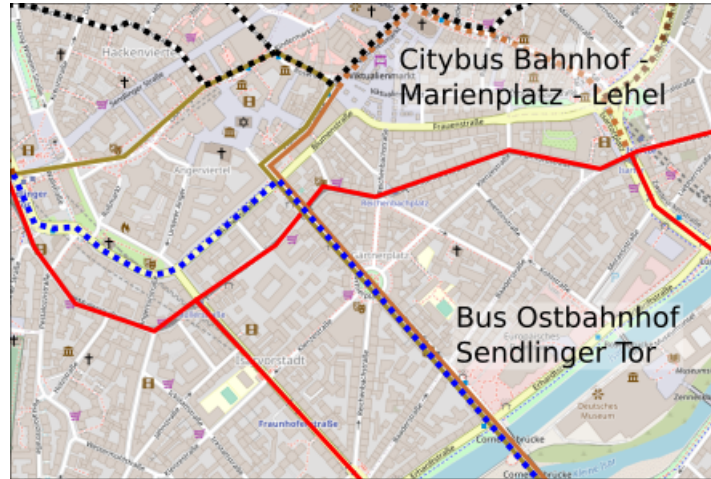
¹https://www.adfc-muenchen.de/fileadmin/user_upload/kv-muenchen/radverkehr/2019/Altstadt-Radlring/ADFC_Konzept_Altstadt-Radlring_2019.pdf Seite 5

Südöstliche Altstadt / Angerviertel

Das Angerviertel zeichnet sich durch den breiten Oberanger sowie den Viktualienmarkt aus. Hingegen ist der Altstadtring zwischen Corneliusstraße und Isartor sehr schmal und spätestens nach Realisierung des Altstadt-Radlring für einen zuverlässigen Busverkehr nicht mehr geeignet. Einen Straßenzug stadtauswärts vom Altstadtring verkehrt der südöstliche Teil des Tram-Innenstadtrings. Der Marienplatz ist an der Oberfläche nicht mehr vernünftig erreichbar.

Die Metrobuslinien 62 (unverändert) und 52 (geändert) übernehmen die überörtliche Erschließung.

Die Metrobuslinie 52 wird neu geordnet: sie führt künftig ab der Haltestelle Viktualienmarkt vorbei am Alten Rathaus bis zum Isartorplatz. Damit ist der Marienplatz wieder gut an der Oberfläche erreichbar. Am Isartorplatz besteht Umsteigemöglichkeit zur Tram in Richtung Effnerplatz über zwei verschiedene Routen, sowie perspektivisch in Richtung Ramersdorf / Neuperlach.



Zur Senkung der Betriebskosten können die Linien 52 und 132 am Isartor betrieblich verknüpft werden. Verkehrlich attraktiver wäre es jedoch, die Linie 52 vom Isartor aus über Thomas-Wimmer- und Karl-Scharnagl-Ring nach Norden zu verlängern.

Für eine bessere Feinerschließung im westlichen Angerviertel wird der Vorschlag aus dem MVG-Leistungsprogramm für 2021 „Bus 145/190/191 ab Ostbahnhof zum Altstadtring“ aufgegriffen: Verlängerung einer dieser Linien über Gärtnerplatz bis Haltestelle Blumenstraße, anschließend über Altstadtring zum Sendlinger Tor mit Halt Ecke Papa-Schmid-Straße und Wallstraße (mit Umstieg zur U1/2).

Südwestliche Altstadt / Hackenviertel

Das Hackenviertel ist heute nur am Rand mit ÖV erschlossen. Hier fehlt ein Angebot innerhalb dieses Stadtviertels, zumindest für die Besucher, die schlecht zu Fuß unterwegs sind.

Entsprechend dem Vorschlag aus dem MVG-Leistungsprogramm für 2021 wird davon ausgegangen, dass eine neue Buslinie über die Sonnenstraße führt. Diese Linie erhält eine zusätzliche Haltestelle auf Höhe Landwehrstraße. Auch die Fußwege werden deutlich verbessert.



Das Hackenviertel zeichnet sich durch viele kleine Straßen aus. Daher scheidet eine Verlängerung bestehender Buslinien in das Hackenviertel aus, da hierfür ein besonders wendiges Fahrzeug benötigt wird.

Für die innere Erschließung des Hackenviertels wird eine Citybuslinie etabliert, die im Hackenviertel über die Herzog- und Josephspitalstraße fährt. Nach Westen wird diese Linie über die Schwanthalerstraße bis Hauptbahnhof Süd

geführt. Damit der Hauptbahnhof mit möglichst kurzen Fußwegen erreichbar ist, sollte der Bus auf der Bahnofsseite der Bayerstraße halten, das bedeutet: Blockumfahrung über die Goethe- und Paul-Heyse-Straße gegen den Uhrzeigersinn.

Nach Osten fährt der Citybus weiter über den Viktualienmarkt ins Graggenauer Viertel.

Nordöstliche Altstadt / Graggenauer Viertel

Der Citybus aus dem Hackenviertel fährt über Viktualienmarkt und Tal weiter über die Hochbrückenstraße bis zum Maximiliansforum. Dort besteht Anschluß an den neuen Halt der Tram 19/21. Für die Buslinie gibt es mehrere Optionen:

- Wendefahrt über die Herzog-Rudolf-Straße und den Karl-Scharnagl-Ring, oder über den Thomas-Wimmer-Ring
- Weiterführung Richtung Lehel oder darüber hinaus bis zur Isar

Die Erschließung durch die Tram 19/21 wird beim Umbau der Maximilianstraße verbessert. Dazu werden die Haltestellen neu geordnet, und wesentlich hochwertiger und gegen den Autoverkehr geschützter neu aufgebaut.

Die Haltestellen werden wie folgt angeordnet:

- Haltestelle „Nationaltheater“ auf Höhe Max-Joseph-Platz,
- Haltestelle „Am Kosttor“ auf Höhe Marstallstraße,
- Haltestelle „Maximiliansforum“ auf der Altstadtseite des Maximiliansforums

Alternativ kann auch die Haltestelle „Kammerspiele“ nach Osten auf die Altstadtseite des Maximiliansforums verschoben werden. Welche der Varianten verkehrlich besser ist, bedarf noch der Diskussion.

Nähe Marienhof wird eine Wendeschleife und ein Hinterstellgleis errichtet. Dies kann mit Nutzung der bestehenden Gleise und über eine Strecke über Schrammerstraße und Residenzstraße oder Hofgraben erfolgen. Im Rahmen der Neugestaltung des Max-Joseph-Platz sind auch andere Lösungen vorstellbar. Kürzere Abstände zur U-Bahn Marienplatz wären durch eine Haltestelle im Bereich Schrammerstraße wünschenswert. Die optimale Gestaltung ist auch von städtebaulichen Fragen abhängig, sprich: sollte mit der Umgestaltung der Maximilianstraße und des Max-Joseph-Platz zusammen bearbeitet werden.

Entsprechend dem Vorschlag aus dem MVG-Leistungsprogramm für 2021 werden zudem neue Buslinien über den Altstadtring nördlich des Isartors geführt.



Nordwestliche Altstadt / Kreuzviertel

Das Kreuzviertel wird wie von der MVG vorgeschlagen durch eine neue Buslinie zwischen Odeonsplatz und Stachus über Briener Straße und Altstadttring wesentlich besser erschlossen. Dieser Abschnitt der Briener Straße wird dazu ausschließlich für den Umweltverbund genutzt; der Autoverkehr wird auf den Altstadttring verwiesen. Eine neue Haltestelle wird auf Höhe des westlichen Ausgangs der U4/5 in der Briener Straße eingerichtet.



Eine Tram-Haltestelle in der Paccellistraße würde die fußläufige Erschließung des Kreuzviertels verbessern. Das würde aber folgende Änderungen bedeuten: Die Haltestelle Lenbachplatz etwas nach Süden verschieben und die U-Bahn-Aufgänge anpassen, damit weiterhin die Umsteigebeziehung gut ist. Eventuell sollte dann auch eine Haltestelle bei der Tram in die Barer Straße eingerichtet werden. Ob dieser Aufwand dann noch in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen steht, müsste noch geprüft werden.

Wechselwirkungen Umbau Maximilianstraße

Die Rathauskoalition hat am 5. Februar 2021 die Umgestaltung und Entsiegelung von Maximilianstraße und Max-Joseph-Platz beantragt.²

In diesem Konzept sind die Haltestellen für die Tram wie oben dargestellt neu zu ordnen: je eine Haltestelle Höhe Max-Joseph-Platz, Höhe Marstallstraße sowie Maximiliansforum (auf der Altstadtseite).

Die Haltestellen sind zeitgemäß und sicher zu gestalten, das bedeutet: guter Wetterschutz, Barrierefreiheit und Sicherung gegen Gefahren des Autoverkehrs beim Ein-/Aussteigevorgang.

Die Varianten für Situierung der Umstiegshaltestelle Marienhof/-platz, der Wendeschleife Höhe Marienplatz/-hof sowie des Hinterstellgleis sind rechtzeitig zu bewerten und die Ergebnisse ebenso einzubeziehen. Die Option von Rasengleisen erlaubt auch Varianten am Max-Joseph-Platz, die das Ziel der Entsiegelung fördern und gleichzeitig das ÖV-Angebot verbessern.

²<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/6462465.pdf>

Leistungsprogramm 2022

Das Leistungsprogramm 2022 der MVG steht unter hohem Spardruck.

Folgende Maßnahmen können trotzdem zum Fahrplanwechsel umgesetzt werden, da wir in Summe eine Kostenneutralität erwarten.

- Metrobus 52 ab Haltestelle Viktualienmarkt: Weiterführung über Viktualienmarkt und Tal bis zum Isartorplatz und ggf. betriebliche Verknüpfung mit Bus 132 (Umlafoptimierung)
- Bus 153: Verlängerung ab Odeonsplatz über Brienner Straße und Altstadttring bis Stachus; die Brienner Straße steht dabei ausschließlich dem Umweltverbund (Fuß, Rad, Bus) zur Verfügung (Lösung analog Wendl-Dietrich-Straße)

Die Radwegplanung im Bereich Brienner Straße ist mit dieser Busführung abzustimmen.

Die Citybuslinie und die weiteren Buslinien sollten soweit vorbereitet und abgestimmt werden, dass eine kurzfristige Umsetzung möglich ist, sobald die Nachfrage wieder deutlich anspringt. Ob dies in der Fahrplanperiode 2022 erfolgt, kann derzeit niemand realistisch prognostizieren. Dazu gehört auch die Vorbereitung, welche der Varianten für die Citybuslinien sinnvoll ist.

Die Neusituierung der Tramhaltestellen in der Maximilianstraße ist in die angelaufene Vorbereitung der Umgestaltung der Maximilianstraße einzubringen, und daher auch für die aktuelle Anhörung relevant. Bei der Umgestaltung ist auch auf eine moderne, sichere und wetterfeste Gestaltung zu achten. Gerade in dieser Prachtstraße wären Standard-Wartehäuschen verfehlt. Ebenso im Kontext dieses Projekts ist die Wendeschleife Marienhof mit Hinterstellgleis zu betrachten, und die sinnvollste Lösung auszuwählen.

Bei der anstehenden Umgestaltung des Isartorplatzes ist eine kombinierte Bus- und Tram-Wendeschleife einzuplanen, die aus allen Richtungen nutzbar ist.

Alle (auch die hier nicht nochmal explizit angesprochenen) Vorschläge dieses Papiers sind zu prüfen, ggf. auch mit einem Start bzw. Umsetzung erst in Folgejahren.