

Telefon: 233 - 28053  
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
Verkehrsplanung

## **Pilotprojekt „Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“**

### **a. Ergebnisse der vertieften Machbarkeitsuntersuchung**

### **b. Bedarfs- und Konzeptgenehmigung**

### **c. Behandlung von Anträgen**

**„Auf den Straßen Münchens Platz schaffen III - Tiefgaragen im Bereich der Leopoldstraße“**

Antrag Nr. 14-20 / A 04911 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl vom 29.01.2019

**„Auf den Straßen Münchens Platz schaffen IV - Ersatz für wegfallenden Parkraum“**

Antrag Nr. 14-20 / A 04912 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl vom 29.01.2019

## **Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14925**

Anlagen:

1. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung und Verlauf der Radschnellverbindung
2. Parkraummanagementgebiete mit Entfall von Stellplätzen im Verlauf der Radschnellverbindung
3. Antrag Nr. 14-20 / A 04911
4. Antrag Nr. 14-20 / A 04912
5. Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zur Förderung von Planungsleistungen für Radschnellverbindungen
6. Mitzeichnungen der Referate

## **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 18.07.2019 (VB)**

Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag der Referentin**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b) der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

#### **1. Anlass**

Im Rahmen des Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrates „Vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für das Pilotprojekt „schnelle Radverbindung für den Münchner Norden““ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06451 vom 19.10.2016) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, eine vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für eine Radschnellverbindung zwischen Münchner Innenstadt und der Stadtgrenze im Münchner Norden in Auftrag zu geben.

Zudem wurden im Rahmen der Diskussionen des Stadtrates zur Beschlussvorlage „Mobi-

litätsplan für München – Modellstadt München 2030“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13893, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.02.2019) fraktionsübergreifend der Wunsch nach einer schnellen Realisierung der Radschnellverbindung im Münchner Norden geäußert und der politisch mehrheitliche Wille bestätigt, die Radschnellverbindung trotz mutiger, notwendiger Flächenumverteilungen zu realisieren, um mit der Radschnellverbindung ein wirksames und wichtiges Projekt für die Mobilitätswende zu schaffen.

Es ergingen im Rahmen der o.g. Vorlage zudem folgende Aufträge:

- Der Münchner Stadtrat bekennt sich zum Ziel, eine Verkehrswende umzusetzen, verstärkt auf umweltfreundliche Mobilitätsformen zu setzen und den öffentlichen Raum zugunsten von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrenden und öffentlichen Verkehrsmitteln neu aufzuteilen.
- Bis Ende des zweiten Quartals 2019 werden dem Stadtrat zu folgenden Themen Beschlussentwürfe zur Entscheidung vorgelegt: [...] Planung von weiteren Radschnellwegen

In der vorliegenden Beschlussvorlage werden die zentralen Ergebnisse der Untersuchung zum Pilotprojekt durch den Münchner Norden dargestellt, um weiterführende Planungsaufträge für die städtischen Referate zu erhalten, damit in die konkreten Planungen zugunsten einer zügigen Realisierung des Pilotprojektes eingestiegen werden kann. Der Wunsch nach einem beschleunigten Verfahren und somit zu einer möglichst zeitnahen Realisierung der Radschnellverbindung wird seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung mit den Aufträgen der vorliegenden Beschlussvorlage unterstützt. Für die weiteren, im Rahmen des Grundsatzbeschlusses Radverkehr (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 09964, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 21.02.2018), beantragten fünf radialen Radschnellverbindungen sind im ersten Quartal 2019 in enger Abstimmung mit den beteiligten Landkreisen die vertieften Machbarkeitsuntersuchungen gestartet und werden voraussichtlich zur Sommerpause 2020 fertiggestellt werden. Gleichzeitig läuft die Potentialuntersuchung zur Festlegung eines Korridors für tangentielle Radschnellverbindungen im Münchner Stadtgebiet.

Da der Abschlussbericht des Gutachterbüros zur Radschnellverbindung einen langfristigen Verzug zu verzeichnen hat und bisher noch nicht vorliegt, werden im Anbetracht des Stadtratsauftrags, dass noch vor der Sommerpause 2019 eine Beschlussvorlage zum Pilotprojekt in den Stadtrat eingebracht werden soll, die zentralen Ergebnisse aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung in den folgenden Kapiteln dargestellt.

## **2. Planungsprinzipien einer Radschnellverbindung**

Wegen der Neuartigkeit dieses hochwertigen Infrastrukturangebots herrschen unterschiedliche Vorstellungen darüber, was unter dem Begriff einer Radschnellverbindung zu verstehen ist. Dies erschwert eine gemeinsame Diskussion. Um eine eindeutige gemeinsame Vorstellung von den Planungsherausforderungen, Chancen und Qualitäten einer Radschnellverbindung zu prägen, werden in diesem grundlegenden Kapitel einige Kernmerkmale auf Grundlage der laufenden Fachabstimmungen in der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) dargestellt.

Definition von Radschnellverbindungen:

Radschnellverbindungen (RSV) sind Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region, die wichtige Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.

Radschnellverbindungen weisen darüber hinaus folgende Merkmale aus:

- besonders hohe Qualitätsstandards in der Linienführung, der Ausgestaltung, der Netzverknüpfung und der begleitenden Ausstattung
- Mindestlänge sollte etwa 5 km betragen
- zieldirekte, hochwertige und leistungsstarke Verbindung größerer Quell-Ziel-Potenziale über längere Distanzen
- grundsätzliche Trennung vom Fußverkehr, Ausnahmen auf kurzen Strecken bei wenig Fußverkehr
- Oberfläche: Asphalt oder Beton (Regelfall)
- grundsätzlich weiße Randmarkierung (durchgehender Schmalstrich) mit guter Nachtsichtbarkeit
- in Kurvenbereichen mittlere Leitlinie (unterbrochener Schmalstrich)
- Winterdienst mit höchster Priorität
- innerorts: Beleuchtung als verbindliches Merkmal

Messbare Qualitäten einer Radschnellverbindung:

- Reisegeschwindigkeiten von mind. 20 km/h unter Berücksichtigung der Zeitverluste an Knotenpunkten
- maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten 15 s (außerorts) und 30 s (innerorts) je Kilometer (anzustrebende Zielgrößen, vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Tabelle 2)
- Breite soll gewährleisten, dass zwei Fahrräder nebeneinander verkehren und ohne Störung durch ein drittes Fahrrad überholt werden können

Um als Radschnellverbindung zu gelten, müssen folgende Qualitätskriterien auf 90% der Streckenlänge den Standards entsprechen:

Hauptkriterium	Unterkriterium	Parameter
Fahrgeschwindigkeit	Radien	Streckenlänge mit $R < 20\text{m}$
	Oberflächen	Streckenlänge ohne Oberfläche aus Asphalt oder Beton
	Störungen Kfz	Streckenlänge mit $> 100$ Kfz/Tag auf den vom Radverkehr genutzten Flächen
	Störungen Fußverkehr	Streckenlänge, auf welcher es sehr wahrscheinlich ist, dass zu Fußgehende sich auf den vom Radverkehr benutzten Strecken bewegen
	Einbauten	Streckenlänge, die durch Einbauten verschmälert wird (bei punktförmigen Einbauten gilt ein Wirkungsbereich von 40 m Länge)
	Steigungen	Streckenlänge mit Steigungen $> 6\%$
	sonstiges	Streckenlänge, auf der die Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h aus sonstigen Gründen vermindert werden muss (z.B. verkehrsrechtliche Beschränkung, schlechte Sicht, hohes Radverkehrsaufkommen)
Zeitverluste	Wartezeiten	Summe der mittleren Wartezeiten nach HBS je Knotenpunkt bzw. Überquerungsstelle
	Anhalten	Summe der Zeitverluste durch Anhalten (10 – 15 s Zeitverlust je Anhaltevorgang ohne Wartezeit)
Breite		Streckenlänge, bei der die empfohlenen Querschnittsbreiten deutlich unterschritten werden

Tabelle 1: Qualitätskriterien für Radschnellverbindungen.

Quelle: verändert nach Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (2014): Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen, S. 16.

In konkreter baulicher Umsetzung werden in den allgemeinen Richtlinien und Empfehlungen auch Beispielabbildungen und -entwürfe angeführt.

Ein Beispiel für einen richtlinienkonformen Entwurf ist in folgender Abbildung zu sehen. Hier wurde, wie in innerörtlichen Lagen empfohlen, eine Einrichtungsführung auf der jeweiligen Straßenseite skizziert. Bauliche Radwege und Radfahrstreifen sind hierbei die Entwurfselemente der ersten Wahl – beide Formen mit einer Breite von 3,00 Metern im Einrichtungsverkehr (4,00 Meter bei Zweirichtungsradwegen). Abweichungen in Form von punktuellen Einschränkungen sind in Abhängigkeit der verschiedenen Nutzungsansprüche im öffentlichen Straßenraum mit ausgewogener Berücksichtigung der Umfeldnutzung zulässig.

Bei baulichen Radwegen werden mindestens 0,75 Meter Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bzw. zur Bordsteinkante benötigt, was den räumlichen Bedarf bei der Wahl von Radfahrstreifen (kein Sicherheitstrennstreifen benötigt) bei gleicher Angebotsqualität erheblich optimiert.

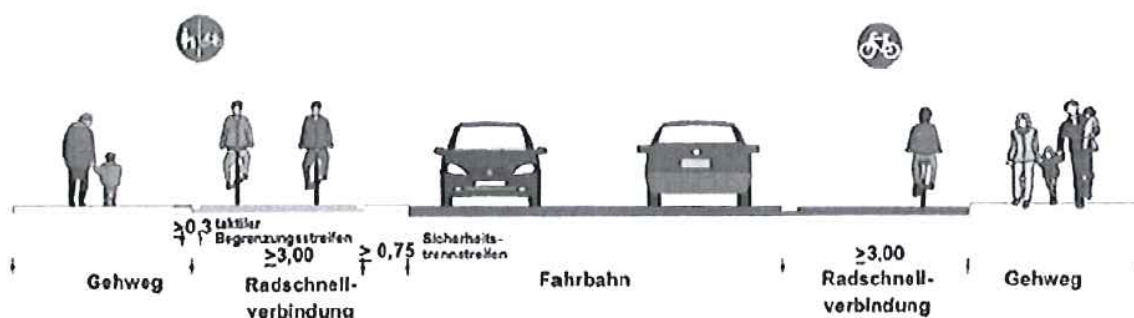


Abbildung 1: Beispielquerschnitt nach Radschnellverbindungsstandard.

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) (2014): Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen, S. 10.

### 3. Vertiefte Machbarkeitsuntersuchung „schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“

#### 3.1. Aufbau und Kernergebnisse der Untersuchung

Vorliegende Planungen und Unterlagen zum Thema Radverkehr wurden geprüft, bewertet und bei der Erarbeitung der vertieften Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt. Zudem erfolgte eine Untersuchung unterschiedlicher sozialer, räumlicher und verkehrlicher Rahmenbedingungen in den Bereichen des zu untersuchenden Korridors. Im Zuge der Analyse wurden drei konkrete Routenverläufe unterschiedlicher Charakteristik erarbeitet. Dies umfasst mit der Stadtverwaltung abgestimmte Varianten, die sowohl im Hauptverkehrsstraßennetz als auch im Nebenstraßennetz und in Grünzügen verlaufen sollen, um im Rahmen der weiteren Untersuchungen ein möglichst breites Spektrum an Möglichkeiten, Chancen und Grenzen aufzeigen zu können.

#### Konzeptioneller Teil der Untersuchung

Nachdem die drei Routenverläufe festgelegt und vertieft analysiert worden sind, wurden

detaillierte Steckbriefe für alle Teilabschnitte der jeweiligen Routen entwickelt und anhand des zu Beginn entwickelten Bewertungsschemas gegenübergestellt. Auf dieser Grundlage wurde die Vorzugsvariante ausgewählt, die im Anschluss im kompletten Verlauf in detaillierte Plandarstellungen mit Maßnahmenkonzept überführt wurde. Auf Grundlage des konzeptionellen Ergebnisses und der Überprüfung der anfangs festgelegten Ziele sollten am Ende dieses Pilotprojekts Leitlinien und Empfehlungen für zukünftige Radschnellverbindungen in München entstehen. Während des Erarbeitungsprozesses wurde die Abstimmung zwischen Stadtverwaltung und Auftragnehmer bzw. Auftragnehmerin durch Abstimmungstermine gewährleistet. Es wurde ein Zwischenbericht und ein Endbericht in Lang- und Kurzfassung beauftragt. Aufgrund der beschriebenen Komplexität der inhaltlichen Aufgabe sowie unter Zeitaspekten war eine Vergabe der vertieften Machbarkeitsuntersuchung an eine externe Auftragnehmerin / einen externen Auftragnehmer zwingend notwendig.

- Analyse des Korridors:

Nachdem die Projektgrundlagen in Form von Standards und allgemeinen Rahmenbedingungen erarbeitet worden waren, wurden die verkehrlichen Bedingungen auf der vorhandenen Strecke innerhalb des Untersuchungskorridors (Bereich zwischen Münchner Innenstadt und nördliche Stadtgrenze am Übergabepunkt zum Schwesterprojekt des Landkreises an der Ingolstädter Landstraße) untersucht.

- Potenziale:

Bei der vertieften Untersuchung der Potenziale bestätigte sich die Auswahl dieses Korridors zur vorgezogenen Untersuchung, da neben den aktuell bereits hohen Radverkehrszahlen insgesamt sehr hohe Steigerungen des Radverkehrsaufkommens bei der Realisierung der Radschnellverbindung zu erwarten sind. Das nach den allgemeinen Standards definierte, benötigte Mindestpotenzial von 2.000 Radfahrenden pro Tag, das eine Realisierung einer Radschnellverbindung rechtfertigt, ist auf allen Abschnitten stark überschritten. In einigen Abschnitten der Radschnellverbindung ist die zu erwartende Zahl an täglichen Radfahrenden so hoch, dass die hier angesetzten, allgemeinen Standards von Radschnellverbindungen für die Radverkehrspotenziale auf dieser Strecke zu gering sein könnten (z.B. bezüglich der Breiten). Daher wird dem Baureferat empfohlen, in Abschnitten mit besonders hohem Potenzial bereits in der Planung eine Verbreiterung der Anlagen zu prüfen und ggf. den Entwurf anzupassen.

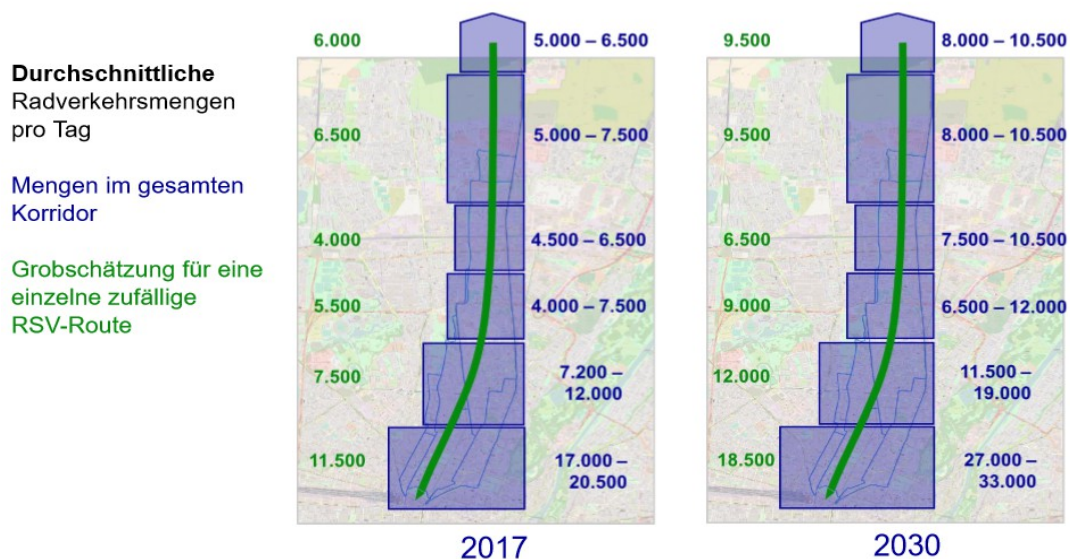
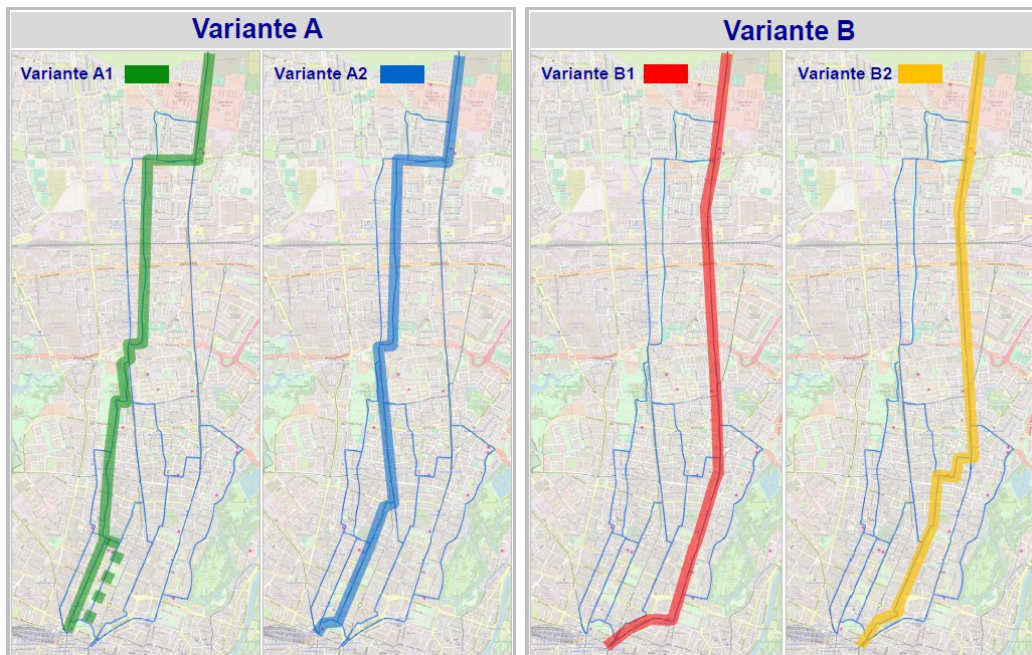


Abbildung 2: Potenziale im analysierten Gesamtkorridor.

Quelle: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV); Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK), Zwischenbericht vom 15.03.2018, S. 35.

- Bildung und Analyse konkreter Streckenabschnitte:  
Ausgehend vom Start- und Endbereich der Radschnellverbindung (Bereich zwischen Hauptbahnhof und Karlsplatz auf der innerstädtischen Seite, Übergabepunkt an der Ingolstädter Straße auf Seite der Stadtgrenze zum Landkreis München) wurden sinnhafte Abschnitte festgelegt, in denen erste Streckenvarianten gebildet wurden (s. blaue Linien in der untenstehenden Abbildung).

- Konzeption von vier durchgängigen Führungsvarianten



**Abbildung 3: Gesamtschau der vier durchgängigen Streckenvarianten:**  
**Variante A1:** Luisenstraße, Tengstraße, Borschtallee, Luitpoldpark, Belgradstraße, Barlachstraße, ehemalige Trambahntrasse, Rathenaustraße, Ingolstädter Straße;  
**Variante A2:** Sophienstraße, Katharina-von-Bora-Straße, Arcisstraße, Belgradstraße, ehemalige Trambahntrasse, Rathenaustraße, Ingolstädter Straße;  
**Variante B1:** Karlsplatz, Maximiliansplatz, Brienner Straße, Odeonsplatz, Ludwigstraße, Leopoldstraße, Ingolstädter Straße;  
**Variante B2:** Ottostraße, Türkenstraße, Friedrichstraße, Kaiserstraße, Clemensstraße, Leopoldstraße, Ingolstädter Straße

Quelle: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV); Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK), Zwischenbericht vom 15.03.2018, S. 6.

Auf Basis vertiefender Analysen der Streckenabschnitte wurden vom Gutachterbüro vier durchgängige Streckenvarianten als Grundlage für die weitere Analyse und Bewertung gebildet.

- vergleichende Bewertung der Varianten anhand eines gewichteten Bewertungsschemas und Auswahl der Vorzugsvariante:  
 Im Rahmen der Projektgruppe, bestehend aus den Mitgliedern der Arbeitsgruppe „Engpässe und Netzlücken“ (referatsübergreifendes Radverkehrsgremium mit Teilnahme der SWM/MVG), wurde ein Bewertungsschema mit zahlreichen gewichteten Kriterien entwickelt, um die Varianten untereinander zu bewerten und die Vorzugsvariante (= Variante mit der höchsten Punktzahl) zu definieren. So konnte intersubjektiv nachvollziehbar und in enger Abstimmung mit den Projektbeteiligten eine sinnhafte, objektive Auswahl stattfinden.



Bewertungskriterien
Einhaltung Qualitätsstandards
Länge / Direktheit
Netzzusammenhang / Quell- und Zielpunkte / Multimodalität
Nutzerpotenziale
Zusammenspiel mit dem fließenden Kfz-Verkehr / Leistungsfähigkeit von Straßen
Zusammenspiel mit dem ruhenden Kfz-Verkehr
Zusammenspiel mit dem ÖPNV / SPNV
Zusammenspiel mit dem Fußgängerverkehr
Zusammenspiel mit Erholungssuchenden
Verträglichkeit mit Grünflächen / Straßenraumbegrünung
Erlebbarkeit von städtebaulichen Räumen / Städtebauliche Qualitäten
Umfeldverträglichkeit
Gender-Aspekte – Soziale Kontrolle
erforderlicher Flächenenerwerb
Kosten

Abbildung 4: Bewertungskriterien zur Auswahl der Vorzugsvariante

Quelle: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV); Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK), Zwischenbericht vom 15.03.2018, S. 12.

Bewertungskriterien	Variante A1				Variante A2				Variante B1				Variante B2			
	Wertung	Punkte	Faktor	Ergebnis	Wertung	Punkte	Faktor	Ergebnis	Wertung	Punkte	Faktor	Ergebnis	Wertung	Punkte	Faktor	Ergebnis
Einhaltung Qualitätsstandards	+	2	5	10	++	3	5	15	++	3	5	15	o	1	5	5
Länge / Direktheit	+	2	3	6	o	1	3	3	++	3	3	9	o	1	3	3
Netzzusammenhang / Quell- und Zielpunkte / Multimodalität	++	3	3	9	++	3	3	9	++	3	3	9	+	2	3	6
Nutzerpotenziale	++	3	3	9	o	1	3	3	++	3	3	9	+	2	3	6
Zusammenspiel mit dem fließenden Kfz-Verkehr	-	0	2	0	-	0	2	0	o	1	2	2	--	-1	2	-2
Zusammenspiel mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	+	2	2	4	-	0	2	0	--	-1	2	-2	-	0	2	0
Zusammenspiel mit dem ÖPNV / SPNV	+	2	3	6	o	1	3	3	-	0	3	0	o	1	3	3
Zusammenspiel mit dem Fußgängerverkehr	o	1	3	3	+	2	3	6	+	2	3	6	+	2	3	6
Zusammenspiel mit Erholungssuchenden	-	0	3	0	o	1	3	3	+	2	3	6	+	2	3	6
Verträglichkeit mit Grünflächen / Straßenraumbegrünung	-	0	3	0	o	1	3	3	-	0	3	0	-	0	3	0
Erlebbarkeit von städtebaulichen Räumen	+	2	2	4	o	1	2	2	+	2	2	4	o	1	2	2
Umfeldverträglichkeit	-	0	2	0	o	1	2	2	+	2	2	4	o	1	2	2
Gender-Aspekte – Soziale Kontrolle	o	1	2	2	o	1	2	2	+	2	2	4	+	2	2	4
erforderlicher Flächenenerwerb	+	2	2	4	+	2	2	4	+	2	2	4	+	2	2	4
Kosten	+	2	2	4	+	2	2	4	-	0	2	0	o	1	2	2
<b>SUMME</b>		<b>22</b>		<b>61</b>		<b>22</b>		<b>59</b>		<b>24</b>		<b>70</b>		<b>18</b>		<b>47</b>

Abbildung 5: Bewertung der vier durchgängigen Streckenvarianten zur Auswahl der Bestvariante

Quelle: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV); Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK), Zwischenbericht vom 15.03.2018, S. 79.

- Konzeption der Streckenabschnitte und Knotenpunkte nach Radschnellwegestandard in Form von Steckbriefen und Maßnahmenkarten

### **Kernergebnis:**

Im Ergebnis wurde vom Gutachterbüro festgestellt, dass die Realisierung einer Radschnellverbindung auf dem Streckenverlauf der Vorzugsvariante B1 (Karlsplatz, Maximiliansplatz, Briener Straße, Odeonsplatz, Ludwigstraße, Leopoldstraße, Ingolstädter Straße) mit den erarbeiteten Maßnahmen machbar ist. Somit wird die Vorzugsvariante B1 in den weiteren genauer betrachtet.

Um eine Radschnellverbindung zu realisieren, bedarf es entsprechender Maßnahmen, deren Auswirkungen auf zahlreiche Themenbereiche teils vorteilhaft, teils restriktiv spürbar sind. Im Rahmen des Bewertungsschemas wurden eine Vielzahl bedeutender Themenbereiche durchleuchtet und Auswirkungen zusammengestellt.

### **3.2. Auswirkungen der Radschnellverbindung auf unterschiedliche Themenbereiche und Kriterien**

Wie am Ende des Kapitels 3.1. erläutert, wurde vom Gutachterbüro festgestellt, dass eine Radschnellverbindung entlang der Variante B1 (Karlsplatz, Maximiliansplatz, Briener Straße, Odeonsplatz, Ludwigstraße, Leopoldstraße, Ingolstädter Straße) laut Bewertungsschema am vorteilhaftesten abschneidet und im Zuge entsprechender Maßnahmen auch machbar ist. Im Folgenden werden die einzelnen Bewertungskriterien nochmals aufgeführt und zu jedem Kriterium beschrieben, wie die geplante Radschnellverbindung entlang der Vorzugsvariante B1 abschneidet bzw. welche konkreten Auswirkungen sie auf einzelne Themenbereiche hat:

- Radverkehrsqualitäten:
  - Einhaltung Qualitätsstandards:  
Auf 97 % der 9,1 Kilometer langen Strecke können die Ausbaustandards der Radschnellverbindung auf höchster Qualitätsstufe realisiert werden (=baulicher Einrichtungsradweg von 3 Meter Breite mit 0,75 Sicherheitstrennstreifen oder Radfahrstreifen im Einrichtungsverkehr von 3 Meter Breite): Mit den lediglich 3%-igen Streckenanteil mit verminderter Ausbaugüte ist der gesamte realisierbare Qualitätsstandard als sehr hoch zu bewerten. Die Bedingungen einer finanziellen Förderung als Radschnellverbindung durch Bund und Freistaat Bayern werden einhalten.
  - Länge / Direktheit:  
Die Vorzugsvariante bietet mit 9,1 km die direkteste und kürzeste Verbindung im Variantenvergleich. Mit 303 Sekunden Verlustzeit an Knotenpunkten (entspricht rund 33 Sekunden/km) und einer bei durchschnittlich 20 km/h entsprechenden Fahrzeit von ca. 32 Minuten vom Karlsplatz/Stachus zur Stadtgrenze im Münchner Norden stellt die Variante in Kombination von Länge, Direktheit und Verlustzeiten die vorteilhafteste Variante dar.
  - Netzzusammenhang, Abdeckung von Quell- und Zielbereichen sowie Multimodalität  
Die Radschnellverbindung liegt vorteilhaft sowohl innerhalb des Untersuchungskorridors sowie im Gesamtzusammenhang des Münchner Radverkehrsnetzes. Bedeutende Quell- und Zielorte werden direkt angebunden. Ar-

beitsplatzschwerpunkte liegen unmittelbar an der Radschnellverbindung und begünstigen die verkehrsverträgliche Mobilität vom und zum Arbeitsplatz sowie zur Ludwig-Maximilians-Universität. Eine gute Verzahnung mit wichtigen ÖPNV-Haltestellen und -Umsteigepunkten sowie der Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit ermöglichen multimodale Wege.

- Zusammenspiel mit anderen Verkehrsmitteln:

- fließender Kfz-Verkehr:

Generell können bei Planungen von Radschnellverbindungen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr entstehen, wenn Radverkehr und Kfz-Verkehr gemeinsam geführt werden, z.B. durch die Einrichtung von Fahrradstraßen bei hohem Radverkehrsanteil und gleichzeitig oft hohem Kfz-Anteil, auf denen Radverkehr Vorrang genießt (und nebeneinander fahrende Radlerinnen und Radler nicht überholt werden können). Im Hauptverkehrsstraßennetz sorgt in der Regel Fahrspurentfall für deutlichere Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs.

Im Rahmen des Projektes ist es jedoch gelungen, den Radverkehr stets getrennt vom Kfz-Verkehr zu führen und gleichzeitig den Entfall von Fahrstreifen für den fließenden Kfz-Verkehr sowohl an den Knotenpunkten als auch entlang der Streckenabschnitte zu vermeiden. Alle Fahr- und Abbiegespuren können im Rahmen der Umsetzung erhalten bleiben.

Wegen der Notwendigkeit die Lichtsignalanlagen entlang der Trasse anzupassen sowie die Borde bei Führungen über Radfahrstreifen zurückzusetzen, kann es lediglich durch veränderte Grünzeiten und erhöhte Räumzeiten zu Auswirkungen im fließenden Kfz-Verkehr kommen. Durch die Aufrechterhaltung aller Fahrspuren in der Strecke sowie an den Knotenpunkten, die im Rahmen der Bus- und Trambeschleunigung bereits für den ÖPNV statt für den individuellen Kfz-Verkehr optimierte Programmierung der Lichtsignalanlagen und eine zu erwartende Verlagerung von Kfz-Fahrten auf die neue Radschnellverbindung werden die Einflüsse auf die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr als verhältnismäßig gering und vertretbar erachtet. An acht Knotenpunkten mit bedeutsamen querverlaufenden Verkehrsströmen wurde statt einer bevorrechtigten Führung der Radschnellverbindung bereits eine gleichberechtigte Führung der Knotenpunktarme berücksichtigt.

- ruhender Kfz-Verkehr (sowie Laden und Liefern):

Nach Abwägung aller Belange und unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Zielsetzungen müssen die für die Realisierung der Radschnellverbindung notwendigen Flächen v.a. zu Lasten des ruhenden Kfz-Verkehrs gewonnen werden. Auf der 9,1 km langen Strecke wird Fläche am Straßenrand benötigt, auf der rechnerisch bisher ca. 840 PKW abgestellt werden können. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass im Bereich der nördlichen Leopoldstraße und der Ingolstädter Straße kein nennenswerter Parkdruck besteht und die Straßenränder weitgehend frei von parkenden Fahrzeugen sind. In den innerstädtischen Bereichen sind derzeit keine Bewohnerparkflächen, sondern ausschließlich Kurzzeit- und Mischparkflächen ausgewiesen, sodass die Auswirkungen für die Bewohnerinnen und Bewohner trotz der nicht unerheblichen Anzahl umgewandelter Flächen vergleichsweise gering sind.

Liefen und Laden, als besondere Kategorie des ruhenden Kfz-Verkehrs, ist in den stark nachgefragten Streckenabschnitten auch aktuell nicht reibungslos möglich, da die meisten Parkplätze zu den entsprechenden Zeiträumen belegt sind und so-

mit nicht zum Liefern und Laden zur Verfügung stehen. Das Kreisverwaltungsreferat fügt hierzu den Hinweis an, dass auf den Radverkehrsanlagen mit rechtswidrigen Haltevorgängen und Lieferverkehr zu rechnen sein muss. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird im Rahmen der Projektgruppe Parkraummanagement gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat prüfen, ob in den angrenzenden Straßenzügen die Regelungen zugunsten größerer Bewohnerparkzonen angepasst und Lieferzonen eingerichtet werden können.

- ÖPNV/SPNV:

Entlang der Radschnellverbindung verlaufen sowohl parallel als auch quer einige wichtige Bus-, Tram- sowie U-Bahnverbindungen. Für die derzeit im Berufsverkehr häufig überlasteten Linien U2, U3 und U6 stellt die Radschnellverbindung eine große Chance als zusätzliches Alternativangebot dar. Durch potenzielle Verlagerungen vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr entlang der Achse kann sowohl der fließende Kfz-Verkehr als auch der fließende Busverkehr zumindest mittel- bis langfristig profitieren.

Eine besondere Herausforderung sind die Lösungen an Bushaltestellen. Hier hat der Gutachter einen Vorschlag unterbreitet, der ein Einfädeln des Busses auf die Radschnellverbindung ermöglicht. Dieser Vorschlag entspricht den allgemeinen Standards und sollte in den vertieften Planungen mit besonderer Sorgfalt weitergeplant und optimiert werden.

Zudem steht die Priorisierung des ÖPNV an den Lichtsignalanlagen im Zielkonflikt zur Priorisierung des Radverkehrs auf einer Radschnellverbindung. Eine Radschnellverbindung kann ihre Vorteile nur entfalten, wenn auch die Steuerung der Lichtsignalanlagen auf Radverkehrsströme angepasst wird. Hier wird der Standard (Wartezeitverluste von maximal 30 Sekunden pro Kilometer innerorts, inklusive den Wartezeiten an Knotenpunkten) voraussichtlich nur schwer eingehalten werden können. Deshalb ist von den Fachdienststellen festzulegen, an welchen Knoten bzw. Streckenabschnitten den Radfahrenden oder dem ÖPNV der Vorrang einzuräumen ist.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung verweist an dieser Stelle nochmal auf das möglichst einzuhaltende Kriterium der Verlustzeiten pro Kilometer (30 Sekunden), um als Radschnellverbindung bezeichnet werden zu können.

- Fußverkehr:

In einzelnen Bereichen ist der vorhandene Straßenquerschnitt so geringfügig, dass es nicht vermieden werden kann, Flächenanteile vom Fußverkehr zugunsten der Radschnellverbindung umzuwandeln, wie z.B. am Stachus. Durch eine Nachbearbeitung des Konzeptes konnten Verschmälerungen der Gehwege weitestgehend behoben (z.B. an der Münchner Freiheit und der Briener Straße) oder auf kleinere Engstellen eingegrenzt werden.

Die vorliegende Konzeption bringt auf über der Hälfte des Gesamtverlaufs sogar Verbesserungen für den Fußverkehr, z.B. durch Verbreiterungen der Gehwege auf mehr als der Hälfte der Strecke sowie eine stärkere räumliche Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr.

- Verträglichkeit mit Grünflächen und Straßenbegrünung:

Im Zuge der Freiraum2030+ Projekte und der Jahresausstellung 2018 wurde besonders deutlich, wie wichtig die Münchner Freiräume für die immer dichter wer-

dende Stadt sind. Bei der Bearbeitung des vorliegenden Projektes wurde daher besonderer Wert darauf gelegt, wertvolle Parks und zusammenhängende Grünflächen möglichst unbeeinträchtigt von weiterer Versiegelung und verkehrlicher Umgestaltung zu belassen. Dies ist im Zuge des Projektes über die Wahl der Vorzugsvariante gut gelungen. Die Radschnellverbindung wird im Ergebnis im Straßennetz statt in Grün- und Freiflächen geplant. Auf der vorliegenden Verbindung werden allerdings zumindest in Teilabschnitten Eingriffe in die Straßenrandbegrünung notwendig. Nicht ausgeschlossen werden können zum derzeitigen Planungsstadium aus Sicht des Baureferates Auswirkungen auf einzelne Baumstandorte am Lenbachplatz, auf die flachwurzeln Pappelallee entlang der Leopoldstraße während der Bauzeit sowie ein umfangreicher Verlust von Bäumen an der Ingolstädter Straße.

- Freizeit- und Erholungssuchende, „Langsamverkehr“:  
Neben dem Schutz der Parks und Erholungsflächen selbst aus ökologischen und grünplanerischen Aspekten ist auch die Berücksichtigung der Bedürfnisse ihrer Nutzungsgruppen wichtig. Radschnellverbindungen sind primär Angebote für Alltagswege. Auch wenn Freizeit- und Langsamverkehr darauf ebenfalls stattfinden soll, sind hierfür zusätzlich immer auch eigene Räume in ruhigeren oder naturbelassenen Bereichen der Stadt wie den Parks vorzusehen. Durch die Lage der Vorzugsvariante bleiben Freizeit- und Erholungssuchende sowie Langsamverkehre unbeeinträchtigt. Schneller Radverkehr kann durch die hohe Angebotsqualität der Radschnellverbindung von schützenswerten Bereichen umverlagert werden, so dass es zu einer Konfliktreduzierung in diesen Bereichen kommen kann.
- Erlebbarkeit von städtebaulichen Räumen und Qualitäten:  
Die Vorzugsvariante läuft entlang der beeindruckendsten Straßenzüge im Untersuchungsbereich. Eine Radschnellverbindung entlang des Altstadttrings bis zum Odeonsplatz und weiter durch die Ludwig- und Leopoldstraße ist in diesem Maßstab mit derartigen Qualitäten bisher beispiellos. München nimmt hierbei eine Vorreiterfunktion ein und wird zum Vorzeigeprojekt im nationalen und internationalen Maßstab.
- Umfeldverträglichkeit:  
Unter diesem Prüfkriterium wurde geprüft, inwiefern städtebaulich sensible Bereiche unmittelbar umgestaltet werden müssen (z.B. Hohenzollernplatz als unveränderbare städtebauliche Platzgestaltung mit Urheberschutz) sowie in welchem Maß verkehrsberuhigte oder besonders sensible Wohnbereiche, Altenheime, „Pfennigparade“ und andere soziale Einrichtungen von der Maßnahme betroffen sind. Insgesamt ist die Umfeldverträglichkeit entlang der Vorzugsvariante als gut einzustufen, da zwar städtebauliche und denkmalschutzrelevante Gebäude und Ensembles entlang der Trasse liegen, die jedoch durch die Überplanung des Straßenquerschnitts und die Entlastung der Sichtachse von ruhendem Kfz-Verkehr eine gestalterische Aufwertung durch die Radschnellverbindung erfahren. Sensible Einrichtungen und Gebiete wie in den anderen untersuchten Varianten sind nicht betroffen.
- Gender-Aspekte und soziale Kontrolle:  
Entlang des kompletten Korridors ist die soziale Sicherheit durch gute Einsehbar-

keit, durchgängige Beleuchtung und hohe soziale Kontrolle durch die Belebtheit des Straßenraums völlig gewährleistet. Auch unter Genderaspekten ist die Trasse sehr gut geeignet.

Diese umfangreichen Aussagen stellen die zentralen Auswirkungen in den wichtigsten Bereichen dar, die auf einer über 9,1 Kilometer langen Strecke im Rahmen einer Realisierung eine Rolle spielen. In den weiteren Planungen, die im Zuge dieses Beschlusses beauftragt werden sollen, können diese und weitere Themen weiter konkretisiert in der Genauigkeit von Vor- und Entwurfsplanungen dargestellt werden. Ziel und Zweck der vertieften Machbarkeitsuntersuchung war die Feststellung der Realisierbarkeit einer Radschnellverbindung, die im Rahmen der notwendigen Maßnahmen und Auswirkungen bestätigt wurde. Tiefergehende Aussagen sind nicht Gegenstand einer konzeptionellen Voruntersuchung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung. Die weiteren Planungsschritte nach HOAI bedürfen einer detaillierteren Vermessung sowie einer ingenieurlichen Entwurfsleistung und liegen daher in der Zuständigkeit des Baureferats.

Das Baureferat fügt zudem folgenden Hinweis an: *„Bei knapp der Hälfte der Strecke der Vorzugsvariante handelt es sich um eine Bundesstraße (Leopoldstraße und Ingolstädter Straße). Nach dem derzeitigen Planungsstand kann noch nicht beurteilt werden, ob die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich wird.“*

#### **4. Kosten und Fördermöglichkeiten**

Nach einer ersten groben Kostenschätzung durch den Auftragnehmer liegen die Kosten für die Realisierung der Radschnellverbindung bei ca. 24 Mio. Euro, was einen Kostensatz von ca. 2,6 Mio. Euro/km entspricht. Diese erste Kostenschätzung des Gutachterbüros kann weder durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung noch durch das Baureferat zum jetzigen Planungsstadium verifiziert werden und kann sich daher nochmal ändern. Eine eigene Kostenschätzung des Baureferats wird dem Stadtrat im nächsten Planungsschritt vorgelegt.

Im Rahmen diverser Fördermöglichkeiten können diese Kosten von Bund und Freistaat Bayern mitfinanziert werden, sodass die Landeshauptstadt München nur einen Teil der baulichen Kosten zu tragen hat.

#### **Bundesmittel zum Bau von Radschnellverbindungen:**

Im Herbst 2018 trat eine Verwaltungsvereinbarung in Kraft, über die die Bundesländer Fördermittel des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) von 25 Mio. Euro für Radschnellverbindungen abrufen und an die Kommunen weitergeben können, sofern festgelegte Förderkriterien erfüllt sind.

Ein Förderkriterium ist die Breite von drei Metern im Einrichtungsradsverkehr, was den allgemeinen Standards von Radschnellverbindungen entspricht und dieses Kriterium als grundsätzlich entscheidend für die Akzeptanz und Funktionsfähigkeit der Radschnellverbindung angesehen wird. Des Weiteren verlangen die Förderbedingungen eine weitestgehend getrennte Führung von anderen Verkehrsmitteln, sodass Fahrradstraßen als mögliches Element einer Radschnellverbindung aus der Förderung fallen. Somit wären Führungen, die komplett oder in Teilen im Nebenstraßennetz geführt werden, nicht förderfähig.

### **Landesmittel zur Planung und zum Bau von Radschnellverbindungen:**

Neben den Fördermöglichkeiten zum Bau der Radschnellverbindungen durch den Bund, kann ein Förderanteil von insgesamt rund 75 % an allen Kosten für die Planung und den Bau des Radschnellwegs durch Beantragung von weiteren Fördermitteln des Freistaats aus Mitteln der Luftreinhaltung erreicht werden. Gefördert werden auch der Umbau von Kreuzungspunkten sowie die Sicherheitsausstattung der Wege inklusive Beleuchtung. Interessierte Gemeinden können beim jeweiligen Land Anträge stellen. Dieses beantragt dann die Bundesförderung und dient als Koordinator bei der Weiterreichung der Bundesmittel an die Kommunen. Die vorliegende Machbarkeitsstudie ermöglicht eine schnelle Beantragung dieser Finanzhilfen.

Der Bund betont, dass die 25 Mio. Euro bei Bedarf ggf. auch aufgestockt werden können, was bisher aufgrund der wenigen Realisierungsprojekte und der damit fehlenden Ausschüttung noch nicht notwendig gewesen ist. Zudem sind nach Aussagen des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr die zusätzlichen Aufstockungen durch Landesmittel für die Luftreinhaltung möglich (s. Anlage 5), sodass sich der angesprochene Förderanteil von insgesamt maximal 75 % der Kosten für die Planung und den Bau des Radschnellwegs (bei tatsächlicher Realisierung) ergibt. Da die Finanzen selbstverständlich allen Kommunen in Bayern zur Verfügung steht, die derartige Projekte realisieren wollen, ist hier ein beschleunigtes Verfahren weiterer Planungen sowie der Mittelbeantragung förderlich.

Das Baureferat führt aus, dass eine Grundvoraussetzung für eine erfolgversprechende Antragstellung für Fördermittel für die Planungsleistungen eine abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung inklusive des noch ausstehenden Abschlussberichts, der der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 des BMVI entsprechen muss, ist. Weder das Baureferat noch die Regierung von Oberbayern haben bisher Erfahrung mit der Beantragung von Fördermitteln für Radschnellverbindungen. Daher sind hierzu noch eingehendere Klärungen mit der Regierung von Oberbayern erforderlich. Da bisher noch keine Anträge für Radschnellwege gestellt und von der Regierung von Oberbayern beurteilt wurden, kann eine Aussage zur Höhe der Förderung nicht getroffen werden. So ist beispielsweise bei Beantragungen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) eine Förderung von bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Kosten zulässig. Diese Förderquote wurde aber bei Fördermaßnahmen des Tiefbaus noch nie erreicht. Der Fördersatz liegt hier aktuell, in Abhängigkeit von der Bedeutung der Baumaßnahme und den zur Verfügung stehenden Mitteln, bei ca. 40 % der zuwendungsfähigen Kosten.

## **5. Personalbedarf im Baureferat und Kreisverwaltungsreferat**

Die neue Aufgabe Radschnellverbindungen kann derzeit im Baureferat und Kreisverwaltungsreferat nicht ausreichend begleitet werden, da dafür bisher keine Ressourcen existieren. Um die Radschnellverbindung mit der notwendigen Priorität beschleunigt weiter zu planen, sind im Baureferat und Kreisverwaltungsreferat möglichst kurzfristig Personalressourcen zu schaffen, die über eigene Personalbeschlüsse dem Stadtrat vorgelegt werden. Das Baureferat führt hierzu Folgendes aus: *„Da die Maßnahmen sehr umfangreich und komplex sind, ist dafür beim Baureferat zusätzliches Personal erforderlich. Die zu projek-*

*tierende Großmaßnahme führt beim Baureferat zu einer deutlichen quantitativen Aufgabenausweitung.*

*Der daraus resultierende Personalbedarf muss noch ermittelt, mit dem Personal- und Organisationsreferat abgestimmt und zum Eckdatenbeschluss 2021 angemeldet werden.“*

## **6. Fazit und weiteres Vorgehen**

Die vertiefte Machbarkeitsuntersuchung hat gezeigt, dass eine hochqualitative und attraktive Radschnellverbindungsqualität im Rahmen dieses Pilotprojektes in die weiteren vorbereitenden Planungsschritte mit dem perspektivischen Ziel einer Realisierung überführt werden kann. Radschnellverbindungen sind die Radverkehrsprojekte mit den höchsten Potenzialen für die Steigerung des Radverkehrs und den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr und damit für den Klima- und Umweltschutz sowie die Verbesserung der Luftqualität.

Um die Realisierung der Radschnellverbindung möglichst effektiv zu beschleunigen, werden die weiteren Planungsschritte parallel bzw. kooperativ zwischen Baureferat, Kreisverwaltungsreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung aufgeteilt und konsequent sowie priorisiert weiter geplant (s. Planungsaufträge im Antrag der Referentin). Hierunter zählen z.B. die weitere Untersuchung von Optimierungsmöglichkeiten im ruhenden Kfz-Verkehr, darunter auch das Thema Liefern und Laden, sowie die Aufgabe, zwischen Kreisverwaltungsreferat und Polizei zu klären, wie eine möglichst engmaschige und effiziente Verkehrsüberwachung zur Verhinderung von Falschparkern auf der Radschnellverbindung vorbereitet und ab Realisierung umgesetzt werden kann. Auch soll über den vorliegenden Beschluss bereits die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung durch den Stadtrat erteilt werden, sodass das Baureferat auf Basis der vorliegenden Knotenpunkt- und Streckenpläne weitere Planungsschritte nach HOAI vorbereiten und dem Stadtrat bei Umsetzungsreife zur finalen Entscheidung über den Bau der Verbindung vorlegen kann.

Durch die aktuellen Überlegungen sowie den Beschluss zur Wiederaufnahme der Planungen für die Tram Nordtangente, der die Prüfung einer Verlängerung der Tram durch den Englischen Garten bis zur Münchner Freiheit (s. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10293, Beschluss der Vollversammlung vom 24.01.2018) beinhaltet, sollten die weiteren Planungen des Baureferats in enger Abstimmung mit der SWM/MVG erfolgen, um eine bestmögliche Integration beider Planungen zu erreichen.

Bei allen Schritten steht das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Mithilfe und Konsultation zur Seite.



## 7. Behandlung der Anträge

### **„Auf den Straßen Münchens Platz schaffen III - Tiefgaragen im Bereich der Leopoldstraße“**

Antrag Nr. 14-20 / A 04911 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl vom 29.01.2019

### **„Auf den Straßen Münchens Platz schaffen IV - Ersatz für wegfallenden Parkraum“**

Antrag Nr. 14-20 / A 04912 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl vom 29.01.2019

Die Stadtverwaltung wird in dem erstgenannten Antrag aufgefordert, eine oder mehrere neue Tiefgaragen im Bereich der Leopoldstraße zu errichten, um 70% der an der Oberfläche wegfallenden Stellplätze zu kompensieren. Die Finanzierung soll aus Mitteln der Stellplatzabläse erfolgen.

Zudem sollen grundsätzlich in Bereichen, in welchen eine große Anzahl an Parkplätzen entfällt, 70% der wegfallenden Stellplätze unterirdisch neu errichtet werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / A 04911 und zum Antrag Nr. 14-20 / A 04912 wie folgt Stellung:

Um die Verkehrswende in München zu fördern, müssen sowohl Push- als auch Pullfaktoren eingesetzt werden. Neben dem Ausbau des ÖPNV und der Förderung des Fußverkehrs soll vor allem das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel begünstigt werden. Der Bau einer Radschnellverbindung im Münchner Norden sowie die angespannte Situation für Kfz-Parken vor allem für Pendlerinnen und Pendler bieten große Chancen, den Umstieg auf das Rad als gängiges Verkehrsmittel im Alltag zu fördern und damit den prozentualen Radverkehrsanteil zu erhöhen. Die Umgestaltung der Sendlinger Straße zeigt beispielhaft, dass ein Entfall von 120 Stellplätzen auf lediglich 300 Metern Länge möglich ist. Das Zusammenspiel einer Radschnellverbindung mit dem ruhenden Kfz-Verkehr wurde bei den Bewertungskriterien in der Variantenauswahl beachtet. Entlang der Routenverläufe wurde das Parken, wie auch die anderen verkehrlichen Belange, differenziert betrachtet und bewertet. Bei der Vorzugsvariante sind, im Unterschied zu den anderen Varianten, keine ausgewiesenen Bewohnerparkgebiete betroffen, sodass in den innerstädtischen Bereichen nur Kurzzeit- und Mischparkplätze entfallen. Diese Bereiche sind zudem sehr gut vom ÖPNV erschlossen. Die Anzahl der entfallenden Stellplätze sowie deren prozentualer Anteil im Parklizenzengebiet ist in Anlage 2 dargestellt.

Aufgrund der kurzen Zeitspanne war es der Stadtverwaltung nicht möglich, umfangreiche Erhebungen durchzuführen und langfristige Lösungen zu entwickeln. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist bemüht, Lösungen für die Kompensation der wegfallenden Kfz-Stellplätze zu finden. Es wird u.a. ein Schreiben an die Garageneigentümerinnen und -eigentümer sowie an die Garagenbetreiberinnen und -betreiber versendet werden, in welchem um die Öffnung der Garagen für die Allgemeinheit gebeten wird. Dennoch kann auf privates Eigentum kein Zwang ausgeübt werden. Wenn jedoch Akteure freiwillig ihre Garagen öffnen möchten, unterstützt die Landeshauptstadt München dies selbstverständlich.

Im Bereich der vorgesehenen Radschnellverbindung sind keine städtischen Grundstücks-

flächen verfügbar, sodass die Landeshauptstadt München derzeit keine neuen städtischen Garagen bauen kann. Auch unter der Straße ist eine Realisierung nicht möglich, da dort die U-Bahnlinie 6 verläuft. Zum jetzigen Zeitpunkt ist daher keine Kompensation möglich. Die Verwaltung wird sich jedoch auch weiterhin um Lösungen bemühen, um die entfallenen Stellplätze zu kompensieren.

Den Anträgen Nr. 14-20 / A 04911 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl vom 29.01.2019 und Nr. 14-20 / A 04912 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl vom 29.01.2019 kann aufgrund der vorherstehenden Aussagen nicht entsprochen werden.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt, das Kreisverwaltungsreferat und die Stadtkämmerei haben die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat die Beschlussvorlage grundsätzlich mitgezeichnet – mit Ausnahme des folgenden Inhalts, der vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht übernommen worden ist:

- Grüne Welle:  
Das Referat für Arbeit und Wirtschaft fordert, den Antragspunkt 4 wie folgt umzuformulieren: *„Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, im Verlauf der Radschnellverbindung die bisher auf den Autoverkehr ausgerichtete Grüne Welle auf die Fahrtgeschwindigkeit des Radverkehrs hin zu optimieren. Die ÖV-Beschleunigung soll dabei uneingeschränkt bestehen bleiben.“*

Hierzu bezieht das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung: Ein besonders wichtiges Kriterium bzw. der Kernaspekt einer Radschnellverbindung ist es, den Radverkehr auf der Verbindung zu priorisieren und hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten auf langen Strecken zu ermöglichen. Auf einer Verbindung mit rund 60 Knotenpunkten ist die Vermeidung von Verlustzeiten an Lichtsignalanlagen die essenzielle Basis und zugleich feststehendes, messbares Qualitätskriterium (30 Sekunden pro Kilometer innerorts) für die Realisierung der Verbindung.

Die Forderung nach einer uneingeschränkten Einhaltung der stadtweiten ÖV-Beschleunigung ist entlang der Radschnellverbindung ein unlösbarer Zielkonflikt, da nur ein Verkehrsmittel eine Priorisierung erhalten kann. Deshalb ist im Zuge dieses Pilotprojektes die Entscheidung durch den Stadtrat zu treffen, ob die Radschnellverbindung in Rahmen dieses Projektes eine Priorisierung an den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten erhalten oder die ÖV-Priorisierung beibehalten werden soll. Falls die Entscheidung zugunsten der uneingeschränkten ÖV-Beschleunigung statt der Radverkehrspriorisierung fällt, ist zu beachten, dass die Verbindung voraussichtlich nicht mehr als Radschnellverbindung zu klassifizieren ist und das Projektziel sowie der Mehrwert des Radschnellwegs im Kern nicht erreicht werden kann. Aufgrund der Wichtigkeit dieses Kriteriums wurde der Antragspunkt nach der Mitzeichnung nochmals ergänzt.

Die Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft ist der Beschlussvorlage beigelegt. Darin befindet sich auch die Stellungnahme der Stadtwerke München / Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG).

Das Baureferat hat die Beschlussvorlage grundsätzlich mitgezeichnet – mit Ausnahme folgender Inhalte, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht übernommen worden sind:

- **Kosten:**  
Das Baureferat wünscht eine Streichung der Kostennennung, da das Baureferat hierzu ohne prüfbare Unterlagen keine Bestätigung geben kann.
- **Musterquerschnitte:**  
Das Baureferat schlägt vor, „zumindest einige signifikante Musterquerschnitte (jeweils Bestand und Konzept) aus der Machbarkeitsuntersuchung mit aufzunehmen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt hierzu Folgendes aus: Da das Projekt noch nicht vollständig abgeschlossen ist, sind keine referatsübergreifend abgestimmten und abgenommenen Unterlagen vorhanden. Der Endbericht liegt lediglich als erster Entwurf vor. Die bisher vorliegenden Maßnahmenpläne und -zeichnungen entsprechen noch nicht den Genauigkeitsansprüchen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, da diese eine zentimeterfeine Genauigkeit suggerieren, die zum aktuellen Planungsstand nicht möglich und nicht überprüfbar ist. Durch die fehlenden Vermessungen (diese werden in den weiteren Planungsschritten nach Beschlussfassung erfolgen) konnte seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sowie des Gutachterbüros nur mit der Stadtgrundkarte und des Luftbildes gearbeitet werden. Vermaßte Querschnitte sind hierdurch nicht in absoluter Genauigkeit darzustellen. Dadurch, dass die Leistungen noch nicht abschließend fertig erstellt und referatsübergreifend korrigiert wurden, können sie im Rahmen dieser Beschlussvorlage nicht vorgelegt werden. Nach Beschlussfassung werden die Pläne im Zuge der weiteren Planungen als Grundlage für die weiteren Planungsschritte als Arbeitsdossier zur Verfügung gestellt und auf Basis der Inhalte und notwendigen Korrekturen für die weiteren Planungen überarbeitet.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt ergänzend aufgrund der Änderungen im Rahmen der Mitzeichnungen noch Folgendes aus:

- **Bauzeitlicher Eingriff in die Pappelallee, Eingriff in Baumbestände:**  
Das Kapitel zu den Einflüssen auf die Pappelallee in der Leopoldstraße während der Bauzeit sowie des möglichen Einflusses auf einzelne Baumstandorte wurde entsprechend der Mitzeichnung des Baureferats überarbeitet. Aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ist eine Abschätzung zum aktuellen Planungsstadium weder durch das Baureferat noch durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung oder das Gutachterbüro verbindlich möglich, da dies Gegenstand der Vorplanungen anhand genauer Vermessungen sein wird. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bittet das Baureferat dennoch weiterhin, den potenziellen Entfall in den nächsten Planungsschritten zu eruieren und nach Möglichkeiten die Eingriffe auch während der Bauphase gering zu halten.
- **Grüne Welle:**  
Das Kreisverwaltungsreferat brachte in das Kapitel zu den Auswirkungen auf den

ÖPNV und der Thematik einer Priorisierung des Radverkehrs an den Knotenpunkten folgenden Satz ein: „*Deshalb ist von den Fachdienststellen festzulegen, an welchen Knoten bzw. Streckenabschnitten den Radfahrenden oder dem ÖPNV der Vorrang einzuräumen ist.*“. Diese Änderung spiegelt sich auch in geforderten und übernommenen Änderungen des Antragspunktes 4 wider. Folglich ergänzt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Kapitel sowie im Antrag der Referentin erneut die Wichtigkeit geringer Wartezeiten an Knotenpunkten (Verlustzeit pro Kilometer inklusive Wartezeiten an Knotenpunkten: 30 Sekunden), um nach Regelwerken und Förderrichtlinien als Radschnellverbindung zu gelten.

- Finanzierung und Fördermittel:
  - Das Kapitel zur Finanzierung wurde durch Hinweise des Baureferats ergänzt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung kommentiert hierzu, dass der Abschlussbericht nach den noch notwendigen Korrekturschleifen nach Abschluss des Gutachterauftrags den Vorgaben entsprechend und im Zuge der Mittelbeantragung rechtzeitig zur Verfügung stehen wird.
  - Infolge der Mitzeichnung des Baureferats verweist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf das Schreiben des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (ehemals: Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, s. Anlage 5) sowie auf die bisherigen Ausführungen in der Beschlussvorlage und bleibt bei seiner Einschätzung, dass voraussichtlich ein Fördermittelanteil von rund 75 Prozent erreicht werden könnte, statt der vom Baureferat vermuteten und im Text übernommenen 40 Prozent. Die letztendliche Höhe der Förderung zeigt sich erst nach erfolgtem Bescheid, sodass jede Einschätzung zur Höhe der Förderung ohne Gewähr erfolgt.

### **Beteiligung des Bezirksausschusses**

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 01 - Altstadt-Lehel, 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, 03 - Maxvorstadt, 04 - Schwabing West, 11 - Milbertshofen-Am Hart und 12 - Schwabing-Freimann wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2.1) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Zur Drucklegung lagen der Stadtverwaltung noch keine Rückmeldungen vor. Die Stellungnahmen, die rechtzeitig vor der Sitzung vorliegen, werden gesammelt und als Ergänzungsblatt nachgereicht.

Die Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg, 10 - Moosach, 24 - Feldmoching-Hasenberg haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag der Referentin, wonach eine Radschnellverbindung mit den dafür notwendigen Maßnahmen auf der Strecke Karlsplatz – Odeonsplatz – Ludwigstraße – Leopoldstraße – Ingolstädter Straße bis zur Stadtgrenze (Vorzugsvariante B1) verkehrlich sinnvoll und machbar ist sowie mit dem Ziel einer zeitnahen Realisierung in die weiteren Planungen überführt werden soll.
2. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für diese Strecke wird erteilt.
3. Das Baureferat wird gebeten, direkt nach Beschlussfassung und im Benehmen mit den fachlich betroffenen Referaten und der SWM/MVG die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung auf Basis des Untersuchungsergebnisses durchzuführen.
4. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, auf Grundlage der weiteren dienststellenübergreifenden Diskussion und Entscheidung, an welchem Knoten bzw. Streckenabschnitt den Radfahrenden oder dem ÖPNV der Vorrang einzuräumen ist, eine möglichst durchgängige Grüne Welle für den Radverkehr auf dem Verlauf der Radschnellverbindung zu konzipieren. Um als Radschnellverbindung zu gelten, wird auf Empfehlung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung beschlossen, das Kriterium von 30 Sekunden Verlustzeit pro Kilometer bestmöglich einzuhalten und diesen Zeitfaktor als Kriterium bei der Entscheidung, an welchen Knotenpunkten der Radverkehr priorisiert werden soll, zugrunde zu legen.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat werden beauftragt, in enger Abstimmung mit den Planungen des Baureferats Optimierungsmöglichkeiten für den Lade- und Lieferverkehr sowie für das Bewohnerparken entlang der Radschnellverbindung zu untersuchen und in die weiteren Planungen des Baureferats einzubringen.
6. Das Baureferat wird gebeten, sobald kosten- und planungsrelevante Ergebnisse aus den Planungsverfahren vorliegen, dem Stadtrat das Projekt zur Genehmigung vorzulegen.
7. Das Baureferat wird gebeten, den zusätzlichen Personalbedarf zum Eckdatenbeschluss 2021 anzumelden.
8. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, für die zügige Umsetzung der neuen Aufgabe Radschnellverbindungen (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 09964: „Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München“ sowie Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 11740: „Radschnellverbindungen in München“) den erforderlichen Personalbedarf zeitnah mit einer Beschlussvorlage im Kreisverwaltungsausschuss zu beantragen.
9. Die SWM/MVG wird gebeten, in aktuelle und zukünftige Projekte die Radschnellverbindung als Funktionsbestandteil zu integrieren und bei den Planungen mit zu berücksichtigen.

10. Das Baureferat wird gebeten, die im Vortrag angeführten Bundes- und Landesfördermittel für die Planung und den Bau von Radschnellverbindungen im Benehmen mit der Stadtkämmerei zu beantragen.
11. Das Baureferat wird gebeten, sich die für 2019 und die Folgejahre erforderlichen Planungsmittel nach Erteilung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung aus der Nahmobilitätspauschale im Rahmen einer Mittelbereitstellung umzuschichten.
12. Der Antrag Nr. 14-20 / A04911 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl vom 29.01.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
13. Der Antrag Nr. 14-20 / A04912 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl vom 29.01.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. 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

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss der Stadtbezirke 01 - Altstadt-Lehel, 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, 03 - Maxvorstadt, 04 - Schwabing West, 11 - Milbertshofen-Am Hart und 12 - Schwabing-Freimann
3. An das Baureferat
4. An das Kreisverwaltungsreferat
5. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/31-1

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3