

**Neufassung  
vom 22.07.2019**

**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**

§ 4 Ziffer 9b) GeschO

**Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.07.2019**

Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag und Antrag der Referentin**

Wie in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 18.07.2019 einschließlich Hinweis/ Ergänzung vom 11.07.2019.

Im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 18.07.2019 wurden Änderungsanträge seitens der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL, der Stadtratsfraktion SPD sowie der Stadtratsgruppe DIE LINKE gestellt, die alle mehrheitlich angenommen wurden.

Zur Behandlung des Änderungsantrags der Stadtratsgruppe DIE LINKE zur Ziffer 1 des Referentinnenantrags werden im Folgenden Ergänzungen zum Vortrag der Referentin vorgenommen:

**Erläuterungen zur Bewertung der Variante A1:**

Das vom Stadtrat im Rahmen des Beschlusses „Vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für das Pilotprojekt ‚schnelle Radverbindung für den Münchner Norden‘“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06451, beschlossen durch die Vollversammlung des Stadtrats am 19.10.2016, s. Seite 6) beschlossene Vorgehen und das daraus resultierende Prozedere des ausgeschriebenen Gutachtens sieht vor, dass nach einer ersten Analyse durchgängiger Trassenvarianten ein Vergleich auf Basis eines Bewertungsrasters stattfindet, um **eine** Vorzugstrasse für die genauere Konzeption zu definieren und deren Auswirkungen und Maßnahmen in diesem Planungsschritt genauer zu untersuchen. Bei dieser vergleichenden Betrachtung hat sich Variante B1 als die eindeutig geeignetste Variante herausgestellt.

Deshalb wurden für die Variante A1 keine konkretisierenden Pläne und Entwürfe angefertigt. Im Folgenden können daher nur knappere Aussagen zu potenziellen Auswirkungen der Variante A1 getätigt werden, die in Ergänzung zum Bewertungsraster in der ursprünglichen Vorlage (s. Abbildung 5, Seite 9 unten) im folgenden dargestellt werden:

### **Variante A1**

- Die Strecke wäre im Vergleich zur Vorzugsvariante B1 insgesamt mit 9,4 km etwas länger mit einer dabei etwas höher geschätzten Fahrzeit von 33 Minuten und würde nicht das gleiche Mengenpotenzial an Radfahrenden abdecken.
- Die durchgängige Einhaltung der Qualitätsstandards wurde bei Variante A1 zum damaligen Stand des Gutachtens als grundsätzlich möglich bewertet, allerdings nur über Fahrradstraßen als geringste Angebotskategorie von Radschnellverbindungen sowie zulasten bedeutsamer Eingriffe in Grün-, Freiraum- und Erholungsbereiche (z.B. Luitpoldpark, Petuelpark, alte Trambahntrasse).
- In der Variante A1 würde die Radschnellverbindung auf knapp einem Viertel der Strecke mit dem fließenden Kfz-Verkehr gemeinsam geführt werden, der sich dann den Radfahrenden unterordnen müsste. Bei hohen Kfz-Belastungen auf Fahrradstraßen wäre keine sichere, komfortable und schnelle Führung mehr möglich (z.B. durch Bedrängung der Radfahrenden durch entgegenkommenden oder knapp auffahrenden Kfz-Verkehr, geringere subjektive Sicherheit insbesondere unter jüngeren und älteren Radfahrenden).
- Parksuchverkehr, Falschparkende sowie unübersichtliche Querungsbereiche würden regelmäßig aufgrund der zahlreichen Begegnungsfälle zu Gefahrensituationen führen, da die Führung in Fahrradstraßen im Mischverkehr stattfindet (Kfz- und Radverkehr teilen sich dieselben Flächen). Kfz-Verkehr würde sich auf die Radschnellverbindungsachse verlagern, da diese an Knotenpunkten bevorrechtigt beschildert werden würde (Aufhebung Rechts-vor-Links als Bedingung für Radschnellverbindungen würde auch Kfz-Verkehr auf der Achse anziehen, da dieser sich dort auch ohne Wartepflicht an Knotenpunkten beschleunigt durch die Fahrradstraße bewegen würde).
- Die Führung würde größtenteils über das untergeordnete Straßennetz verlaufen. Bei einer möglichst konsequenten Bevorrechtigung der Radschnellverbindung würde dies zu deutlichen Leistungseinbußen im bisher vorfahrtsberechtigten Querverkehr (Kfz-Verkehr, ÖPNV) an den Hauptverkehrsachsen führen.
- Die Variante A1 wurde im ersten Schritt als relativ kostengünstig eingeschätzt, ohne konkrete nachvollziehbare Summen verifizieren zu können. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Ertüchtigung von Fahrradstraßen als Element von Radschnellverbindungen (ca. ein Viertel der Strecke) finanziell seitens des Bundes nicht gefördert werden würde, da die Trennung der Verkehrsarten ein zwingendes Förderkriterium ist.
- Es würden in einer ersten Grobschätzung im Vergleich zur Variante B1 weniger Parkplätze entfallen, diese allerdings in Bereichen von dichter Wohnbevölkerung und höherer Parkraumnachfrage. Im Gegenzug wären durch die weitere dominierende

Wahl der Führung durch Grünbereiche größere Eingriffe in Grün-, Freiraum- und Erholungsbereichen zu verzeichnen.

- Die Variante würde ebenfalls wichtige ÖPNV-Achsen queren. Dabei wären weniger Haltestellen betroffen, aber die Trasse wäre dadurch auch schlechter mit dem ÖPNV bzgl. multimodaler Wegeketten vernetzt.
- Verbesserungen für den Fußverkehr sowie die Einhaltung der Standards wären auf dem Großteil der Strecke nur möglich, wenn weitere Versiegelung und Baumfällungen im schützenswerten Bereich des Luitpoldparks und der alten Trambahntrasse vorgenommen würden. Trotz der getrennten Führung wäre hier aber aufgrund des hohen Nutzungsdrucks auf dem Freiraum mit einem hohen Konfliktpotenzial zwischen Fußverkehr und Radverkehr zu rechnen. Es wäre mit flächigerem Entfall von höherwertigen Grünstrukturen und Bäumen sowie Neuversiegelung zu rechnen. Dies stellt einhellig ein höheres Schutzgut dar, als der an der einen oder anderen Stelle unvermeidbare Entfall von Straßenbegleitgrün.
- Die Variante A1 würde massiv in Erholungsbereiche (Luitpoldpark, alte Trambahntrasse, Petuelpark), sensible Bereiche (Pfennigparade) sowie historische Plätze (Hohenzollernplatz) eingreifen. Der Hohenzollernplatz als Nadelöhr der Trasse kann für den schnellen Radverkehr nicht umgestaltet werden und es gibt für diesen Bereich der Trasse keine geeigneten Ausweichmöglichkeiten.
- Die soziale Kontrolle und Sicherheit wäre durch die Führungen durch Parks und Grünanlagen nicht zu allen Tages- und Nachtzeiten in gleicher Weise gewährleistet.

Im rechnerischen Ergebnis des gewichteten Bewertungsrasters ergab sich damit eine eindeutige Empfehlung des Gutachterbüros zur Vorzugsvariante B1, der sich die Projektarbeitsgruppe einhellig anschloss. Im Rahmen der Zwischenveranstaltungen für Bezirksausschussmitglieder und Stadtratsmitglieder wurden bereits einige dieser Kernpunkte dieser Vor- und Nachteile offen diskutiert und dieser Einschätzung zugestimmt, ebenso der Auswahl der Vorzugsvariante. Weitere Aussagen oder Planungen stehen aufgrund des abgestimmten Vorgehens nicht zur Verfügung und müssten über eine neue Machbarkeitsuntersuchung gewonnen werden, die weitere Kosten und konzeptionelle Verzögerungen verursachen würde.

Der „Ziffer 1 ergänzt“ des Änderungsantrags der Stadtratsgruppe DIE LINKE wird mit der Darstellung der Inhalte auf Seite 2 f. bereits entsprochen.

Da alle drei Änderungsanträge mehrheitlich angenommen wurden, wird entgegen des Änderungsantrags der Stadtratsgruppe DIE LINKE der Antragspunkt 4 nicht ersetzt, sondern ergänzt.

Der Ausschuss vom 18.07.2019 hat den auf Seite 5 und 6 ersichtlichen Beschluss gefasst.

## **II. Beschluss**

nach Antrag in der Fassung des Ausschussbeschlusses

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München  
Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

## **III. Abdruck von I. mit II.**

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

## **IV. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3**

zur weiteren Veranlassung.

zu IV.

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  
zum Vollzug des Beschlusses

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

## Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 18.07.2019

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. **Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, spätestens bis zur Behandlung der Vorlage in der Vollversammlung des Stadtrates die Auswirkungen der Radschnellverbindung auf unterschiedliche Themenbereiche ebenso ausführlich für die Variante A1 darzustellen, wie für die Variante B1 in der Vorlage unter Punkt 3.2. des Vortrags der Referentin geschehen.**
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 **zwischen den betroffenen Referaten und der SWM bzw. MVG und der 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.~~ **Bei den weiteren Planungen ist aber auch darauf zu achten, dass der ÖPNV nicht ausgebremst wird.**

**Hierbei ist insbesondere die Zuverlässigkeit des ÖPNV vor allem bezüglich Tram, Express- und Metrobussen zu berücksichtigen und zu prüfen, welche Optimierungsmöglichkeiten bei den Lichtsignalanlagen noch ausgeschöpft werden können. Darüber hinaus ist ein Konzept für die Bushaltestellen zu erarbeiten, das sowohl der Sicherheit der Radfahrenden und Busfahrgästen als auch der Zuverlässigkeit und dem Komfort des Busverkehrs gerecht wird.**

**Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, im Verlauf der Radschnellverbindung die bisher auf den Autoverkehr ausgerichtete Grüne Welle auf die Fahrgeschwindigkeit des Radverkehrs hin zu optimieren. Die ÖPNV-Beschleunigung soll dabei bestehen bleiben.**

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. **Im Laufe der weiteren Planungen werden Varianten erarbeitet, die verschiedene Lösungen der Zielkonflikte mit der Belangen des ÖPNV und des Baumschutzes aufzeigen und im Detail dem Stadtrat zur Entscheidung vorlegt.**
8. **Der mögliche Verlust von Bäumen im Rahmen der Realisierung einer schnellen Radverbindung für den Münchner Norden ist nach Möglichkeit ortsnahe zu kompensieren.**
9. Das Baureferat wird gebeten, den zusätzlichen Personalbedarf zum Eckdatenbeschluss 2021 anzumelden.
10. 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.
11. Die SWM/MVG wird gebeten, in aktuelle und zukünftige Projekte die Radschnellverbindung als Funktionsbestandteil zu integrieren und bei den Planungen mit zu berücksichtigen.
12. 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.
13. 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.
14. Der Antrag Nr. 14-20 / A04911 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl vom 29.01.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
15. Der Antrag Nr. 14-20 / A04912 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl vom 29.01.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
16. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.