

**Landsberger Straße Querung
zwischen Philipp-Loewenfeld-Straße und Bergmannstraße
im 8. Stadtbezirk Schwanthalerhöhe**

Projektkosten (Kostenobergrenze):
1.750.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2021 - 2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03403

Beschluss des Bauausschusses vom 06.07.2021 (SB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht
zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Vollzug des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1921 und des Planfeststellungsbeschlusses vom 21.04.2021 im Zusammenhang mit der Weiterführung der südlichen Wegeverbindung der Fuß- und Radwegbrücke Arnulfpark.
Inhalt	Das geplante Projekt mit vorgesehenem Bauablauf und dem erforderlichen Kostenaufwand wird dargestellt.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Die Kosten dieser Maßnahme betragen 1.750.000 Euro.

Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 1.750.000 Euro wird nach Maßgabe der vorgelegten Entwurfsplanung gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 21.04.2021 genehmigt. 2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze eingehalten wird. 3. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung des MIP-Ansatzes 2021 i. H. v. 450.000 Euro aus der Nahmobilitätspauschale auf die bestehende MIP-Maßnahme „Landsberger Straße Querung zw. Philipp-Loewenfeld-Straße und Bergmannstraße“ zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2021 – 2025, Investitionsliste 1, anzumelden. 4. Das Baureferat wird beauftragt, sich die in 2021 erforderlichen Mittel in Höhe von 450.000 Euro im Rahmen des Nachtragshaushaltes 2021 aus der „Nahmobilitätspauschale“ 6300.950.1110.6 bereitstellen zu lassen. 5. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1745.9 „Landsberger Str. Querung Phil.-Loew.-Str. / Bergmannstr“ ab dem Jahr 2022 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2022 ff. anzumelden.
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	Fuß- und Radwegbrücke Arnulfpark
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none"> - Stadtbezirk 8 Schwanthalerhöhe - Landsberger Straße - Philipp-Loewenfeld-Straße - Bergmannstraße

**Landsberger Straße Querung
zwischen Philipp-Loewenfeld-Straße und Bergmannstraße
im 8. Stadtbezirk Schwanthalerhöhe**

Projektkosten (Kostenobergrenze):
1.750.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2021 - 2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03403

Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 06.07.2021 (SB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
1. Sachstand	1
2. Projektbeschreibung	2
3. Bauablauf und Termine	4
4. Kosten	4
5. Finanzierung	6
II. Antrag der Referentin	11
III. Beschluss	13

**Landsberger Straße Querung
zwischen Philipp-Loewenfeld-Straße und Bergmannstraße
im 8. Stadtbezirk Schwanthalerhöhe**

Projektkosten (Kostenobergrenze):
1.750.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2021 - 2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03403

Anlagen

- Lageplan, Anlage 1
- Projektplan, Anlage 2
- Termin- und Mittelbedarfsplan, Anlage 3
- Laufende Folgekosten, Anlage 4

Beschluss des Bauausschusses vom 06.07.2021 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Der Bauausschuss hat mit Beschluss vom 21.05.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09637) die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung erteilt und das Baureferat beauftragt, für die Maßnahme ohne diagonale Querung die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für das Planfeststellungsverfahren zu erarbeiten und anschließend die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Zudem wurde die Stadtwerke München GmbH, Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), gebeten, das Planfeststellungsverfahren nach § 28 des Personenbeförderungsgesetzes bei der Regierung von Oberbayern (ROB) durchzuführen. Dieses Planfeststellungsverfahren ist zwingend erforderlich, da die Gleisanlagen der Trambahn im Querungsbereich umgebaut werden müssen und somit der Schienenverkehr beeinflusst wird.

Der Antrag auf Planfeststellung bei der ROB wurde von der MVG am 20.07.2020 gestellt.

Der Planfeststellungsbeschluss der ROB ist am 21.04.2021 erfolgt.

Das Baureferat hat für diese Maßnahme die Entwurfsplanungsunterlagen auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses fertiggestellt. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

2. Projektbeschreibung

Die Landsberger Straße ist eine wichtige Ost-West-Verbindung, die parallel zu den Bahngleisen verläuft. Der Abschnitt zwischen Donnersbergerbrücke und Hackerbrücke ist als örtliche Hauptverkehrsstraße im Sekundärnetz klassifiziert. Die Verkehrsbelastung liegt bei etwa 30.000 Kfz/Tag. In diesem Abschnitt verläuft im Mittelteiler eine Trambahntrasse, die von den Linien 18, 19, N19 und 29 genutzt wird.

Mit der Eröffnung der Fuß- und Radwegbrücke Arnulfpark im Dezember 2020 ist eine attraktive Nord-Süd-Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr, die die Schwanthalerhöhe mit dem Arnulfpark verbindet, entstanden. Gleichzeitig ist diese Verbindung Teil einer bereits im VEP-R 2002 enthaltenen geplanten Radweghaupttroute, die von Süden, von der Bergmannstraße kommend, über die Brücke führen soll. Zur Weiterführung dieser Wegeverbindung und zur Anbindung der Brücke an das Gebiet südlich der Landsberger Straße wird zwischen der Philipp-Loewenfeld-Straße und der Bergmannstraße eine Querung über die Landsberger Straße geschaffen.

Gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 21.04.2021 werden dazu die Landsberger Straße sowie die einmündende Philipp-Loewenfeld-Straße und Bergmannstraße mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet und als gesicherte Querung mit Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen hergestellt.

Die Trambahn ist an dem neuen signalgeregelten Knotenpunkt auch weiterhin zu beschleunigen. Die dazu erforderliche Lichtsignalanlagenplanung ist mit der MVG abgestimmt.

Aufgrund der Querungslängen von über 20 m wird nördlich der Trambahngleise eine 2,5 m breite Mittelinsel errichtet. Dazu werden auf der Nordseite die beiden stadtauswärts führenden Fahrspuren, der Geh- sowie der Radweg nach Norden verschoben.

Die neuen Furten für den Fußverkehr haben jeweils eine Breite von 5 m. Die neuen Furten für den Radverkehr haben eine Breite von 2 m. Das Planum der Trambahn wird im Querungsbereich mit einem Asphaltbelag befestigt.

Auf der Nordseite entstehen im nordwestlichen Querungsbereich eine zusätzliche vorgezogene Aufstellfläche für den Fußverkehr zwischen Radweg und Fahrbahn sowie eine separate Aufstellfläche für den Radverkehr in Richtung Süden. Im nordöstlichen Querungsbereich kann aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit keine zusätzliche Aufstellfläche für den Fußverkehr hergestellt werden.

Auf der Südseite entsteht im südöstlichen Querungsbereich eine zusätzliche vorgezogene Aufstellfläche für den Fußverkehr zwischen Radweg und Fahrbahn, durch die gleichzeitig die am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeuge baulich gefasst werden. Zudem entsteht eine separate Aufstellfläche für den Radverkehr in Richtung Norden. Im südwestlichen Querungsbereich kann aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit keine zusätzliche Aufstellfläche für den Fußverkehr hergestellt werden.

Durch die baulichen Maßnahmen entfallen entlang der Landsberger Straße 13 öffentliche Stellplätze. Auswirkungen auf die Baumbilanz gibt es nicht.

Im Zuge dieser Maßnahme wird der direkt südlich anschließende Abschnitt der Bergmannstraße zwischen Landsberger Straße und Westendstraße fahrradfreundlich saniert, indem das bestehende Großsteinpflaster durch einen Asphaltbelag ausgetauscht wird.

Der Städtische Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen hat der Planung zugestimmt.

Die gesamtstädtische Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren war ohne Einwand.

Gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 21.04.2021 bestehen seitens der ROB keine Bedenken hinsichtlich der Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Trambahnlinie.

3. Bauablauf und Termine

Der Baubeginn der Maßnahme ist für Sommer 2021 vorgesehen, da bereits im Zeitraum von Anfang Juli bis Mitte September eine Unterbrechung des Trambetriebs in der Landsberger Straße durch die MVG auch wegen Sanierungsarbeiten auf der Strecke vorgesehen ist.

Die Dauer der Maßnahme beträgt voraussichtlich insgesamt vier Monate.

Die Baufertigstellung ist für Ende 2021 geplant.

Das Baureferat hat für die Umsetzung der Baumaßnahme gemeinsam mit der MVG eine Bauabwicklung ausgearbeitet. Demnach werden als erstes die Gleisbauarbeiten durch die MVG durchgeführt. Zwei Wochen nach Beginn des Gleisbaus folgen durch das Baureferat die Straßenbauarbeiten zum Umbau der öffentlichen Verkehrsflächen. Für eine weitere Woche ist eine Überlappung der Straßenbauarbeiten und des Gleisbaus vorgesehen. Während der gesamten Bauzeit verbleibt für den Fahrverkehr in der Landsberger Straße pro Fahrtrichtung eine Fahrspur.

Der Rad- und Fußverkehr wird über gemeinsame und teilweise provisorisch errichtete Wege durch die Baufelder geführt. Für die Dauer der Umbauarbeiten auf Höhe der Einmündung Bergmannstraße / Landsberger Straße wird die Bergmannstraße von der Landsberger Straße abgehängt.

Die notwendigen Asphaltierungsarbeiten in der Landsberger Straße werden in Nacharbeit unter Vollsperrung zwischen 22 Uhr und 6 Uhr durchgeführt. Der Zeitraum der Sperrung beträgt jeweils für die stadtauswärts und stadteinwärts führende Spur eine Woche. Eine entsprechende Um- bzw. Ableitung wird eingerichtet.

Da im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen planerischen Änderungen mehr zu erwarten sind und um den rechtzeitigen Baubeginn im Sommer 2021 sicherzustellen, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze eingehalten wird.

4. Kosten

4.1. Kosten auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses

Das Baureferat hat auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses die Kostenberechnung erstellt. Danach ergeben sich für die Maßnahme Projektkosten in Höhe von 1.750.000 €. Darin enthalten ist die Risikoreserve in Höhe von 165.000 €.

Kostenberechnung	1.585.000 €
<u>Risikoreserve (ca. 10 %)</u>	<u>165.000 €</u>
Projektkosten	1.750.000 €

Die Risikoreserve in Höhe von 165.000 € ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

4.2. Kostenentwicklung

Im Beschluss zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung vom 21.05.2019 ist ausgeführt, dass die Folgekosten für Spartenverlegungen und Entsorgungskosten für verunreinigtes Bodenmaterial erst im Zuge der Projektplanung ermittelt werden können. Diese liegen nunmehr vor.

Genehmigte Kostenobergrenze (Kostenschätzung 2019)	1.300.000 €
Anpassung der Kostenobergrenze an aktuellen Baupreisindex (ca. 7 %)	90.000 €
zzgl. Kosten für Spartenverlegungen (inkl. Arbeiten im Trambahnplanum, Schienenersatzverkehr und Vollsignalisierung des Knotenpunkts)	260.000 €
<u>zzgl. Entsorgungskosten für verunreinigtes Bodenmaterial</u>	<u>100.000 €</u>
Aktualisierte Kostenobergrenze	1.750.000 €

Damit liegen die zu genehmigenden Projektkosten im Rahmen der aktualisierten Kostenobergrenze.

Der Bauausschuss hat als Senat über die Genehmigung des Projektes mit Projektkosten von 1.750.000 € zu entscheiden.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Diese Summe wird als neue Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Da es sich bei dieser Maßnahme um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung) handelt, besteht Anspruch auf Lärmvorsorge. Bei den relativ neuen Gebäuden auf der Nordseite wird davon ausgegangen, dass diese bereits einen Schallschutz aufweisen. Für die Gebäude auf der Südseite können für die Lärmvorsorgemaßnahmen (Schallschutzfenster, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen, Abwicklung der Lärmvorsorgemaßnahmen etc.) Kosten bis zu 400.000 € anfallen, die bereits in der oben genannten Kostenobergrenze enthalten sind.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im Termin- und Mittelbedarfsplan (Anlage 3) nachrichtlich aufgeführt.

Die laufenden Folgekosten erhöhen sich um jährlich ca. 9.000 € (Anlage 4).

5. Finanzierung

Der Finanzbedarf einschließlich der Risikoreserve beträgt 1.750.000 €. Dieser Finanzbedarf ist im aktuellen Mehrjahresinvestitionsprogramm 2020 - 2024 in der Investitionsliste 1 bereits enthalten unter der Maßnahme-Nr. 6300.1745 (Rangfolge Nr. 72) „Landsberger Straße Querung zur Philipp-Loewenfeld-Straße und Bergmannstraße“ i. H. v. 1.100.000 €, unter der Maßnahme-Nr. 6000.7500 (Rangfolge Nr. 1) „Risikoausgleichspauschale“ i.H. v. 200.000 € sowie unter der Maßnahme-Nr. 6300.1110 (Rangfolge Nr. 302) „Nahmobilitätspauschale“ i. H. v. 450.000 €. Im Rahmen der Fortschreibung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 - 2025 werden die bislang in der Nahmobilitätspauschale im Jahr 2021 enthaltenen 450.000 € auf die Maßnahme-Nr. 6300.1745 (Rangfolge Nr. 72) umgeschichtet. Im Rahmen der verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung wird die Risikoreserve in Höhe der tatsächlichen Inanspruchnahme aus der Risikoausgleichspauschale abgespalten und auf die Maßnahme-Nr. 6300.1745 (Rangfolge Nr. 72) umgeschichtet.

Die im Finanzhaushalt, Investitionstätigkeit in 2021 erforderlichen Mittel in Höhe von 450.000 € wird sich das Baureferat im Rahmen des Nachtragshaushaltes 2021 aus der „Nahmobilitätspauschale“ 6300.950.1110.6 bereitstellen lassen. Somit entsteht 2021 keine unterjährige Budgetausweitung.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6300.950.1745.9 „Landsb. Str. Querung Phil.-Loew.-Str. / Bergmannstr“ die ab dem Jahr 2022 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2022 ff. anmelden.

Die Maßnahme ist nach Maßgabe der „Richtlinien für die Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger“ (RZStra) zuwendungsfähig. Die Antragstellung ist zusammen mit der Fuß- und Radwegbrücke Arnulfpark erfolgt.

Die zu erwartenden Zuwendungen erfolgen aus den Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) und des Bayerischen Finanzausgleichsgesetzes (BayFAG).

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 8 Schwanthalerhöhe wurde im Zuge des Planfeststellungsverfahrens eingebunden.

Der Bezirksausschuss 8 Schwanthalerhöhe hat folgende Stellungnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens abgegeben:

„Der Bezirksausschuss 8 Schwanthalerhöhe spricht sich dafür aus, die Variante 2 mit diagonaler Querung für den Radverkehr umzusetzen.“

Dazu ist im Planfeststellungsbeschluss der ROB Folgendes ausgeführt:

„Als alternatives Straßen- und Gleisquerungsmodell wurde von der Antragstellerin eine zusätzliche, mittig liegende diagonale Querung für den Radverkehr über die Trambahngleise untersucht. Über diese sollte der Radverkehr aus beiden einmündenden Straßen, Philipp-Loewenfeld-Straße und Bergmannstraße, direkt die Landsberger Straße queren.

Diese Lösung wurde auch von der im Verfahren vorgebrachten Einwendung gefordert. Die Einwendung unterliegt zwar dem Einwendungsausschluss des Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG, da sie erst am 20.11.2020 bei der Landeshauptstadt München einging, somit nach Ablauf der Frist des Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG am 18.11.2020, auf den gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG in der Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen durch die Landeshauptstadt München ordnungsgemäß hingewiesen wurde. Dennoch erscheint es geboten, sich im Rahmen der Abwägung auch mit diesen vorgebrachten Belangen zu befassen. Ebenso hat sich der Bezirksausschuss des Stadtbezirks Schwanthalerhöhe für die diagonale Querung ausgesprochen. Zugunsten der diagonalen Querung wurde insbesondere vorgebracht, dass diese ebenfalls als verkehrssicher anzusehen sei. Einschränkungen der Verkehrssicherheit seien allerdings immer dann zu befürchten, wenn, wie im Fall der beantragten Variante, auf Grund der örtlichen Gegebenheiten, der Art der Nutzung, sowie des verkehrlichen Umfelds - auch großräumiger Fahrbeziehungen - die Anlage nicht der beabsichtigten und zu erwartenden praktischen Nutzung entspreche. Die beantragte querende Radverkehrsführung sei aufgrund der Kombination von schmalen Zuführungsabschnitten längs der Landsberger Straße - nur 1,60 m -, der nötigen 90-Grad-Kurve und der mit Bordsteinen eingefassten Querungsfurten mit Breiten von unter 2 m nicht ausreichend leistungsfähig. Da aufgrund dieser engen und umständlichen Zick-Zack-Führung Überholen nicht möglich sei, würden Radfahrende die Gleise daher im Wesentlichen nur einzeln nacheinander queren können. Diese Führung sei daher nicht für eine Radhaupttroute mit entsprechend hohen Radverkehrsstärken geeignet, welche durch den immer stärker zunehmenden Radverkehr allgemein und aufgrund der vielen Neubauten im direkten Umfeld - Arnulfpark etc. - im Besonderen zu erwarten seien. Um eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Radverkehr zu erreichen, müssten entsprechend lange Grünzeiten für den Radverkehr eingeplant werden, die in Konkurrenz zum Tram- und Kraftfahrzeugverkehr stünden. Aufgrund der vielen Tramlinien mit hohen Taktungen

sowie der hohen Krafffahrzeug-Verkehrsstärken und des Ziels der Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs erscheine dies jedoch nicht möglich. Die hohen Investitionen in den Arnulfsteg würden so unnötig entwertet. Für die Gestaltung der Anbindung der Philipp-Loewenfeld-Straße und der Bergmannstraße und das zu erwartende Rad- und Fußverkehrsaufkommen auf der gegenständlichen Hauptroute, die man extra mit einer neuen Brücke für einen zweistelligen Millionenbetrag aufwerte, um den Radverkehr ins Westend auf dieser Strecke zu bündeln, sei die vorgelegte Planung nicht tauglich, um den Radverkehr sinnvoll und konfliktfrei anbinden und abwickeln zu können. Die Qualität der Anbindung in Bezug auf Verständnis und Befahrbarkeit spiele hierbei eine nicht untergeordnete Rolle. Die beantragte Planungsvariante ohne diagonale Querung habe als alleinige Querungsmöglichkeit immer nur dort ihre Einsatzberechtigung, wo zum einen für das dortige Rad- und Fußverkehrsaufkommen die Aufstellflächen ausreichend dimensioniert seien und zum anderen der Radverkehr nicht vom Mischverkehr auf einer Geradeausbeziehung von der Fahrbahn auf einen baulichen Radweg wechseln und indirekt als Linksabbieger queren müsse. Für rechts abbiegenden Krafffahrzeugverkehr, der parallel fahre, ergäbe sich zudem die unübersichtliche und nicht vorausschauend kalkulierbare Situation, dass der Radverkehr zunächst vermeintlich nach rechts fahre, um dann aber unvermittelt die Fahrbahn zu queren. Dies, zusammen mit den unzureichenden Aufstellflächen, werde nur als bedingt verkehrssicher und nicht optimal für alle Verkehrsteilnehmer betrachtet. Hingegen würde bei der Diagonalquerung der geradeaus fahrende Radverkehr im Sichtfeld fahren und auf dasselbe Lichtsignal warten wie der Krafffahrzeugverkehr. Das bekannte Gefährdungspotential zwischen rechts abbiegenden Kfz und geradeaus fahrendem Radverkehr könnte damit also bereits vor dem Abbiegevorgang des Kraftverkehrs weitgehend entschärft werden. Über die Querungen östlich und westlich der Bergmann- und Philipp-Loewenfeld-Straße solle bei dieser Lösung ausschließlich der indirekt aus der Landsberger Straße jeweils links abbiegende Radverkehr abgewickelt werden.

Im Übrigen gebe es zahllose andere Stellen in der Stadt - faktisch an jeder Kreuzung, wo die Radwege nicht benutzungspflichtig seien, auch in der Landsberger Straße selbst - wo die Überfahrt für den Autoverkehr freigegeben sei. Auch dort würden Radfahrer auf der Fahrbahn mitfahren und die Fahrbahn über die Gleise queren, sowohl rechtwinklig als auch diagonal, ohne dass es Sicherheitsbedenken gebe.

Die Befürchtung von Abbiegeunfällen von einfahrenden Radfahrern aus der Philipp-Loewenfeld-Straße und Bergmannstraße ist nach Einschätzung der Regierung von Oberbayern nicht gerechtfertigt, da jeweils nach dem Rechtsabbiegen aus der Philipp-Loewenfeld-Straße bzw. der Bergmannstraße ein weiterer Signalquerschnitt folgen soll. Entsprechende Haltlinien und Signalgeber sind auch aus den nachrichtlichen Einzeichnungen in der planfestgestellten Unterlage 3.1, Lageplan mit Straßen- und Gleisprojekt und Querschnitt, erkennbar. Gegen die diagonale Querung spricht allerdings die Fahrbeziehung der stadteinwärts längs der Landsberger Straße fahrenden Radfahrer, die links in die Philipp-Loewenfeld-Straße abbiegen möchten. Der Radweg stadteinwärts erfüllt mangels Breite nicht die Anforderungen, die an einen benutzungspflichtigen

Radweg zu stellen sind. Es kann daher bei Realisierung der Diagonalquerung nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, dass Radfahrende im fließenden Verkehr auf der Fahrspur mitfahren und in der Annahme, regelkonform zu handeln, bei Grün für den stadteinwärtigen Verkehr nach links abbiegen. Dabei muss aber der Vorrang der Tram beachtet werden, egal aus welcher Richtung diese kommt. Nähert sich dann gerade eine Tram, besteht entweder das Risiko einer Kollision mit der Tram, was lebensgefährlich wäre, oder das Risiko einer Kollision mit nachfolgendem Kfz-Verkehr, da auf der Südseite keine Aufstellfläche zwischen Gleis und Fahrbahn vorgesehen ist. Der Radfahrer müsste also für den Kraftfahrzeugverkehr unerwartet auf der stadteinwärtigen Fahrbahn warten, bis die Tram die Querungsstelle passiert hat, so dass das Risiko von Auffahrunfällen nicht unerheblich ist.

Die dargestellte Gefährdung könnte nur vermieden werden, wenn bei Freigabe der Tram der gesamte stadteinwärtige motorisierte Individualverkehr gesperrt würde, was angesichts der Tatsache, dass der Abschnitt zwischen Donnersbergerbrücke und Hackerbrücke als örtliche Hauptverkehrsstraße im Sekundärnetz klassifiziert ist und die Verkehrsbelastung bei etwa 34.000 Kraftfahrzeugen pro Tag liegt, zu unangemessenen Einschränkungen für die überwiegende Mehrheit der Verkehrsteilnehmer führen würde.

Legales oder verbotswidriges Linksabbiegen ohne gesonderte Signalphase ist bei vergleichbaren Kraftfahrzeugüberfahrten eine der häufigsten Ursachen für schwere, gelegentlich auch tödliche Kollisionen. Dies gilt umso mehr für Radfahrer, auch wenn ausdrücklich ein Linksabbiegeverbot für Radfahrer angeordnet würde.

Bei einer zusätzlichen Diagonalquerung über die Tramgleise sind im Ergebnis, wie die Antragstellerin überzeugend ausführt, im Vergleich zur beantragten Variante negative Auswirkungen auf die Sicherheit zu befürchten. Daher wurde dieses alternative Querungsmodell von der Antragstellerin zutreffend für die weitere Planung nicht favorisiert.

Des Weiteren wurde vorgebracht, die geplante Tiefe der Mittelinsel mit 2,50 m sei zu kurz für Lastenfahrräder mit Kinderanhängern. Zudem seien die Furten so schmal, dass dort höchstens zwei Radfahrende nebeneinander Platz hätten. Radfahrende dürften daher nicht auf der Aufstellfläche stehen bleiben müssen, da sonst die Gefahr bestehe, dass diese oder nachrückende Radfahrende vom Kraftverkehr oder der Tram erfasst würden, weil sie in die entsprechenden Bereiche hineinragen oder dort zum Stehen kommen müssten. Lichtsignale auf der Mittelinsel dürften somit keine Signale für den Radverkehr zeigen und die Zwischenzeiten müssen so berechnet sein, dass Radfahrende die Straße komplett queren könnten. Den Plänen ließe sich nicht eindeutig entnehmen, ob dies bereits so vorgesehen sei. Aufgrund der deutlichen höheren Raumgeschwindigkeit von 4m/s von Radfahrenden gegenüber 1,2m/s von Fußgängern gemäß der von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen "Richtlinien für Lichtsignalanlagen" (RiLSA) sei eine vollständige Querung für den

Radverkehr jedoch bereits rechnerisch ohne Leistungseinbußen für die Tram oder den Kfz-Verkehr möglich.

Die Ausbildung der Mittelinsel mit einer Breite von 2,50 m zwischen dem Gleisbereich und den stadtauswärts führenden Fahrstreifen entspricht jedoch den einschlägigen technischen Regelwerken. Ein signaltechnisch bedingtes Verweilen von Radfahrenden auf der Mittelinsel ist nicht vorgesehen. Dies ist auch aus den nachrichtlichen Einzeichnungen in der planfestgestellten Unterlage 3.1, Lageplan mit Straßen- und Gleisprojekt und Querschnitt, erkennbar, da hier in der Radfurt keine ansonsten erforderliche Haltlinie eingetragen ist.

Da für das vorliegende Projekt nicht zuletzt die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs sowie die allgemeine Verkehrssicherheit zu berücksichtigen sind, liegen nach Würdigung der im Verfahren erfolgten Äußerungen der Träger öffentlicher Belange und Einwendungen keine durchgreifenden Gründe aus fachplanerischer Sicht vor, die dafür sprächen, die Straßen- und Gleisquerung in anderer Form zu errichten.“

Das Mobilitätsreferat hat die Beschlussvorlage grundsätzlich mitgezeichnet und ergänzend Folgendes ausgeführt:

Ihre Einwände als Verkehrsordnungsbehörde seien in das Planfeststellungsverfahren aus ihrer Sicht nicht eingeflossen. Sie hatten sich für eine „Diagonale Querung“ ausgesprochen. Dazu wird auf die obenstehenden Ausführungen der ROB im Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

Des Weiteren führt das Mobilitätsreferat aus, dass die Landsberger Straße (Bayerstraße) Bestandteil des Maßnahmenpakets 3 zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid ist (Beschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid, 3. und 4. Maßnahmenbündel (...); Stadtratsvorlagen-Nr.: 20-26 / V 02208). Im Zuge dieser Maßnahmen ist die Verbreiterung der Radwege in der Landsberger Straße vorgesehen. Hierbei wird erneut die Anlage einer „Diagonalen Lösung“ zu untersuchen sein.

Dazu merken die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH an:

„Sollte sich diese dabei aufgrund der Erfahrungen im Betrieb doch als zweckmäßig und unter Berücksichtigung aller Interessen als abwägungsgerecht erweisen, besteht die Möglichkeit, diese nach Durchführung eines Planänderungsverfahrens nachzurüsten.“

Die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Ruff, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Tiefbau, Herr Stadtrat Schönemann, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 1.750.000 € wird nach Maßgabe der vorgelegten Entwurfsplanung gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 21.04.2021 genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze eingehalten wird.
3. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung des MIP-Ansatzes 2021 i. H. v. 450.000 € aus der Nahmobilitätspauschale auf die bestehende MIP-Maßnahme „Landsberger Straße Querung zw. Philipp-Loewenfeld-Straße und Bergmannstraße“ zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2021 - 2025, Investitionsliste 1, wie folgt anzumelden:

„Landsberger Straße Querung zw. Philipp-Loewenfeld-Straße und Bergmannstraße“
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1745, Rangfolge-Nr. 72

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Restfinanzierung 2027 ff.
	950	1.585	24	1.561	450	1.111	0	0	0	0	0
B	Summe	1.585	24	1.561	450	1.111	0	0	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		1.585	24	1.561	450	1.111	0	0	0	0	0
nachrichtlich Risikoreserve		165					165			0	

„Nahmobilitätspauschale“

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1110, Rangfolge-Nr. 302

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Restfinanzierung 2027 ff.
	950	132.831	17.687	92.194	18.625	16.950	15.100	20.000	21.519	22.950	0
B	Summe	132.831	17.687	92.194	18.625	16.950	15.100	20.000	21.519	22.950	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		132.831	17.687	92.194	18.625	16.950	15.100	20.000	21.519	22.950	0

4. Das Baureferat wird beauftragt, sich die in 2021 erforderlichen Mittel in Höhe von 450.000 € im Rahmen des Nachtragshaushaltes 2021 aus der „Nahmobilitätspauschale“ 6300.950.1110.6 bereitstellen zu lassen.
5. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1745.9 „Landsberger Str. Querung Phil.-Loew.-Str. / Bergmannstr“ ab dem Jahr 2022 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2022 ff. anzumelden.
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Die Referentin

Katrin Habenschaden
2. Bürgermeisterin

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über das Direktorium - HA II / V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei - II/21, II/12
zur Kenntnis.

V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 8
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Mobilitätsreferat
An das Kommunalreferat
An das Referat für Klima- und Umweltschutz
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH / MVG
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat, per E-Mail
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, per E-Mail
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat, per E-Mail
An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - H, G, J, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T0, T1, T1/VI-S, T1/VI-OBL, T2, T22/M, T3, TZ, TZ/K
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat – T1/VI-O
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4