

Telefon: 233 - 25273
Telefax: 233 - 21797

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1.13

Radschnellverbindungen in München und Umland

Ergebnisse der sechs vertieften Machbarkeitsstudien und Empfehlung zur vertieften Planung und Umsetzung einer ausgewählten Trasse

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung
Beschluss über die Finanzierung für die Jahre 2022 und 2023 aus der Nahmobilitätspauschale

Heißstraße als Radhaupttroute ins Münchner Radnetz aufnehmen!

Antrag Nr. 14-20 / A 02832 von Frau StRin Kristina Frank, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Frau StRin Sabine Pfeiler vom 02.02.2017

Errichtung eines Radschnellweges Maxvorstadt-Olympiapark

Antrag Nr. 14-20 / A 03367 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Walter Zöllner, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Sabine Pfeiler vom 12.09.2017

Realisierung der Radroute Olympiapark-Maxvorstadt als Modellprojekt

Antrag Nr. 14-20 / A 05026 von Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 25.02.2019

Verkehrswende jetzt einleiten – Vorfahrt fürs Rad 2 – Radroute Olympiapark – Kreativfeld – Heißstraße realisieren

Antrag Nr. 14-20 / A 05343 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 10.05.2019

Heißstraße wird zur Fahrradstraße

Antrag Nr. 14-20 / A 06577 von der ÖDP vom 21.01.2020

Machbarkeitsstudie für einen Fahrradschnellweg

Antrag Nr. 20-26 / A 00636 von Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Fabian Ewald vom 11.11.2020

Radl-Stammstrecke von Pasing zum Hauptbahnhof nach dem Bau der 2. S-Bahn- Stammstrecke verbreitern

Antrag Nr. 14-20 / A 04828 von der ÖDP vom 21.12.2018

Provisorische Radl-Stammstrecke von Pasing bis um Hauptbahnhof optimieren

Antrag Nr. 14-20 / A 04829 von der ÖDP vom 21.12.2018

Radachse Heißstraße planen und ausbauen

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03017 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 15.11.2016

Radroute Olympiapark-Maxvorstadt

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04250 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 07.11.2017

Heißstr. als Fahrradstraße – Unterstützung des Antrags des BA 9 vom 28.9.2016

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04217 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 07.11.2017

Radschnellweg Olympiapark-Neuhausen-Maxvorstadt

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04501 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 19.12.2017

Heißstraße: Keine Öffnung für den motorisierten Individualverkehr –

Radroute vom Kreativquartier in den Olympiapark

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05815 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 04 - Schwabing West vom 30.01.2019

Radweg am Friedensengel

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 06563 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 25.07.2019

Radweg am Friedensengel

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 06889 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 14.10.2019

Der BA 3 Maxvorstadt fordert die Landeshauptstadt München auf, die Heißstraße in voller Länge von der Schwere-Reiter-Straße bis zur Barer Straße als Fahrradstraße umzuwidmen. In diesem Zusammenhang verweist der BA 3 auf den BA-Antrag vom 22.10.2017

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 07539 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 11.02.2020

Planung Radschnellwege: Bezirksausschüsse frühzeitig beteiligen

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01847 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 24.02.2021

Vorstellung der Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung bis zur westlichen Stadtgrenze in Richtung Fürstenfeldbruck

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02499 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing vom 08.06.2021

Bergsonstraße – sichere Verkehrsführung S-Bahnhalte zur Rupert-Bodner-Straße

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02601 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.06.2021

Fahrradfreundliche Umgestaltung des Europaplatzes

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02690 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 13.07.2021

Durchfahrtsmöglichkeit von Aubing nach Puchheim über Eichenauer Straße und nach Germering über den Germeringer Weg

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00057 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04418

Anlagen:

1. Plan der Bestvariante München – Dachau
2. Plan der Bestvariante München – Markt Schwaben
3. Plan der Bestvariante München – Oberhaching
4. Plan der Bestvariante München – Starnberg
5. Plan der Bestvariante München – westl. Stadtgrenze in Richtung Fürstenfeldbruck
6. Plan der Bestvariante RSV-Ring
7. Stellungnahme Landkreis Dachau
8. Beschlussauszug Landkreis München
9. Stellungnahme Landkreis Ebersberg
10. Stellungnahme Landkreis Starnberg
11. Stellungnahme Landkreis Fürstenfeldbruck
12. Antrag Nr. 14-20 / A 02832
13. Antrag Nr. 14-20 / A 03367
14. Antrag Nr. 14-20 / A 05026
15. Antrag Nr. 14-20 / A 05343
16. Antrag Nr. 14-20 / A 06577
17. Antrag Nr. 20-26 / A 00636
18. Antrag Nr. 14-20 / A 04828
19. Antrag Nr. 14-20 / A 04829
20. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 03017
21. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04250
22. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04217
23. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04501
24. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05815
25. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06563
26. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06889
27. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07539
28. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01847
29. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 02499
30. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 02601
31. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 02690
32. BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00057
33. Mitzeichnung RAW
34. Mitzeichnung SWM-MVG
35. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung und Verlauf der sechs Radschnellverbindungen

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 06.04.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München. Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09964) vom 21.02.2018 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (jetzt: Mobilitätsreferat, MOR) beauftragt, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat (jetzt: MOR) und dem Baureferat, vertiefte Machbarkeitsuntersuchungen für fünf radiale Radschnellverbindungen sowie eine Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung für eine tangentielle Radschnellverbindung auszuschreiben, zu vergeben und in enger Abstimmung mit den beteiligten Landkreisen und Gemeinden zu begleiten.

In der vorliegenden Beschlussvorlage werden die Ergebnisse der sechs Machbarkeitsuntersuchungen vorgestellt. Neben den Themen Projektablauf und Projektbeteiligte wird vor allem auf die Ergebnisse eingegangen. Zudem wird eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen gegeben, damit neben den bereits laufenden Planungen des Baureferats zur Radschnellverbindung München - Garching/Unterschleißheim mit der vertieften Planung einer weiteren Trasse begonnen werden kann.

2. Durchführung der sechs vertieften Machbarkeitsstudien

2.1. Definition Radschnellverbindung

Radschnellverbindungen werden nach der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) wie folgt definiert:

„Radschnellverbindungen (RSV) sind Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen. Radschnellverbindungen sind deshalb durch besonders hohe Qualitätsstandards in der Linienführung, der Ausgestaltung, der Netzverknüpfung und der begleitenden Ausstattung gekennzeichnet.“ (FGSV (2014): Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen)

Demnach sollen Radschnellverbindungen nach der FGSV folgende grundlegende Anforderungen erfüllen:

- Mindestlänge 5 km
- Direkte und umwegfreie Führung
- Ausreichende Breiten, die Nebeneinanderfahren, Begegnen oder Überholen störungsfrei möglich machen
 - mindestens drei Meter, wenn jede Fahrtrichtung einen eigenen Weg hat
 - mindestens vier Meter, wenn beide Richtungen auf einem Weg geführt werden
- Sicheres und attraktives Befahren mit durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeiten von 20-25 km/h

- Mittlere Zeitverluste durch Anhalten oder Warten max. 15 s außerorts bzw. 30 s innerorts je Kilometer
- i.d.R. getrennt von Flächen anderer Verkehrsarten
- Oberfläche: Asphalt oder Beton
- Beleuchtung (innerorts) und Winterdienst mit höchster Priorität

Die vorstehenden Anforderungen entsprechen den Vorgaben aus dem neu erschienenen Wissensdokument „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ der FGSV (2021).

2.2. Projektbeschreibung und -beteiligte

Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München hat im Jahr 2015 eine Potenzialanalyse für Radschnellwege in der Region München durchgeführt¹. Durch die Analyse von beispielsweise Einwohner- und Arbeitsplatzschwerpunkten, Standorte weiterführender Schulen/Universitäten oder starken Pendlerbeziehungen wurden insgesamt 14 Korridore für mögliche Radschnellverbindungen festgelegt.

In Abstimmung mit den umliegenden Landkreisen wurden wiederum sechs radiale Korridore für vorrangig vertiefte Machbarkeitsstudien ausgewählt. Diese führen, beginnend am Münchner Altstadtring, nach:

Garching/Unterschleißheim (Pilot-Radschnellverbindung Münchner Norden, vorgezogene Machbarkeitsstudie sowie Stadtratsbeschluss im Juli 2019), Dachau, Markt Schwaben, Oberhaching, Starnberg und Fürstenfeldbruck. Zudem hat die Landeshauptstadt München eine Potenzial- und Machbarkeitsstudie für einen Radschnellverbindungsring (kurz: RSV-Ring) zwischen dem Altstadtring und dem Mittleren Ring in Auftrag gegeben.

Somit wurden seit Auftragsvergabe an zwei Planungskonsortien im Februar 2019 insgesamt fünf radiale sowie eine tangenziale Radschnellverbindungstrasse untersucht (siehe Abbildung 1)

- München – Dachau
- München – Markt Schwaben
- München – Oberhaching
- München – Starnberg
- München – westl. Stadtgrenze in Richtung Fürstenfeldbruck
- RSV-Ring.

1 <https://www.pv-muenchen.de/leistungen/planung/verkehrskonzepte/radschnellwege/potenzialanalyse-radschnellwege-in-der-region-muenchen>

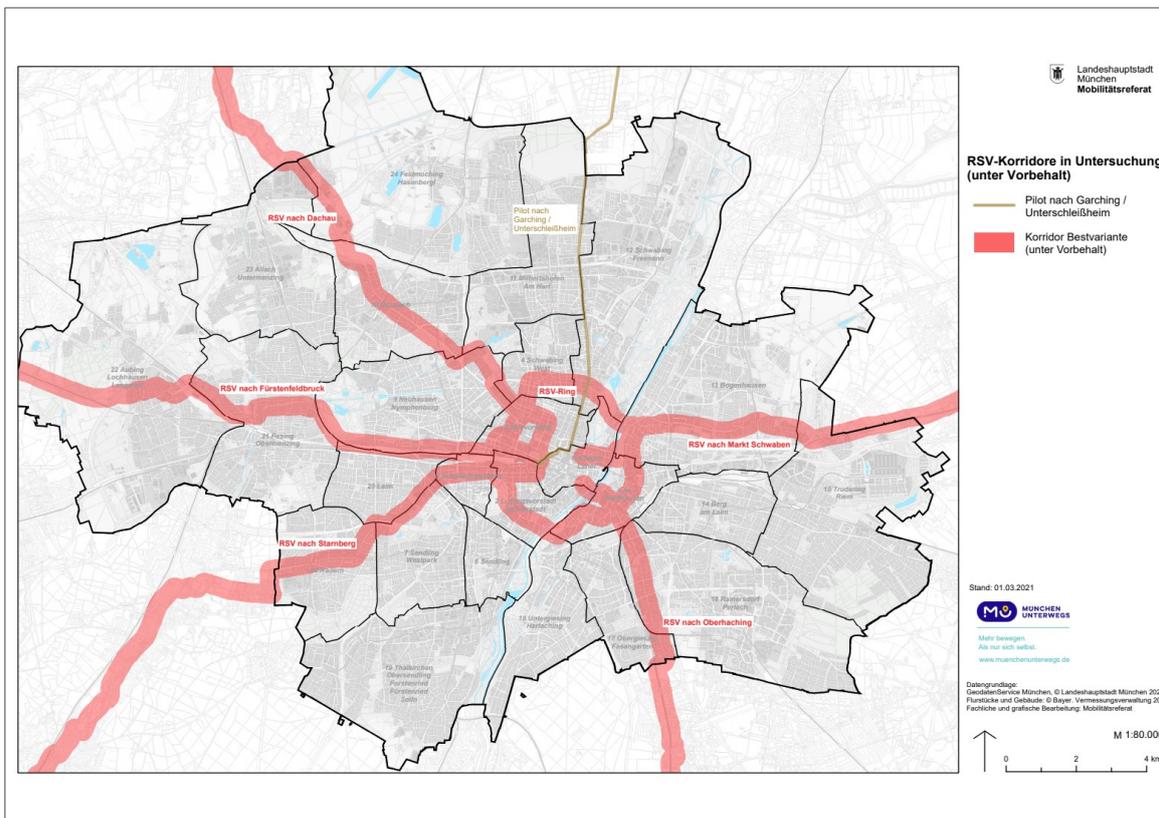


Abbildung 1: Sechs RSV-Korridore. (Quelle: eigene Darstellung der Landeshauptstadt München)

Die Erarbeitung der sechs Machbarkeitsstudien fand in einem ca. 1,5-jährigen Arbeitsprozess in Zusammenarbeit der vier Planungsbüros (zwei Planungskonsortien) und Fachplaner*innen der Landkreise und Kommunen sowie unter Einbeziehung von Politik und Öffentlichkeit statt. Von Seiten der Landeshauptstadt München waren in den jeweiligen Projektgruppen das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat (jetzt: MOR), die MVG sowie das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (federführend; jetzt: MOR) vertreten. Im Ergebnis haben die Machbarkeitsstudien die bestmögliche Linienführung (= Bestvariante) für die sechs Radschnellverbindungen in einem ausgewählten Korridor festgelegt. Zudem zeigen die Studien Maßnahmen, Umsetzungsprobleme und die in etwa zu erwartenden Kosten auf.

Bereits zu Projektbeginn fand ein Workshop mit Politik (Stadträt*innen und BA-Vorsitzende) und Verwaltung (15.05.2019) sowie eine Bürgerbeteiligung (20.05.2019 im Münchner Rathaus) statt. Bei den Veranstaltungen wurden zunächst grundlegende Informationen zu Radschnellverbindungen vorgestellt. Im Anschluss gab es die Möglichkeit Ideen zu den Routenverläufen, aber z.B. auch Gedanken zu Realisierungshemmnissen, einzubringen.

Zudem wurden die Münchner Stadträt*innen sowie Vertreter*innen der Bezirksausschüsse in einer Videokonferenz am 25.11.2020 über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien informiert.

2.3. Qualitätsstandards für die Region München

Ein Arbeitsschritt der Machbarkeitsstudie war, Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen zusammenzustellen und für den Korridor zu definieren.

Die Qualitätsstandards für die Region München orientieren sich am Arbeitspapier „Empfehlungen zu Planung und Bau von Radschnellwegen in Bayern“ (Stand: Februar 2019)². Dieses baut wiederum auf dem Arbeitspapier „Entwurf und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Stand: 2014) auf.

Führungsformen von Radschnellverbindungen (nur Auszug)

- Radwege (selbstständig oder straßenbegleitend)
 - Einrichtungsverkehr ($\geq 3,00$ m)
 - Zweirichtungsverkehr ($\geq 4,00$ m)
- Radfahrstreifen ($\geq 3,00$ m)
- Fahrradstraßen ($\geq 4,00$ m; besser: 4,60 m) (siehe Abbildung 2)
- Führungen im Mischverkehr (Tempo 20/30), auch Wirtschaftswege
- Landwirtschaftliche Wege – innerorts nur ausnahmsweise ($\geq 4,00$ m)

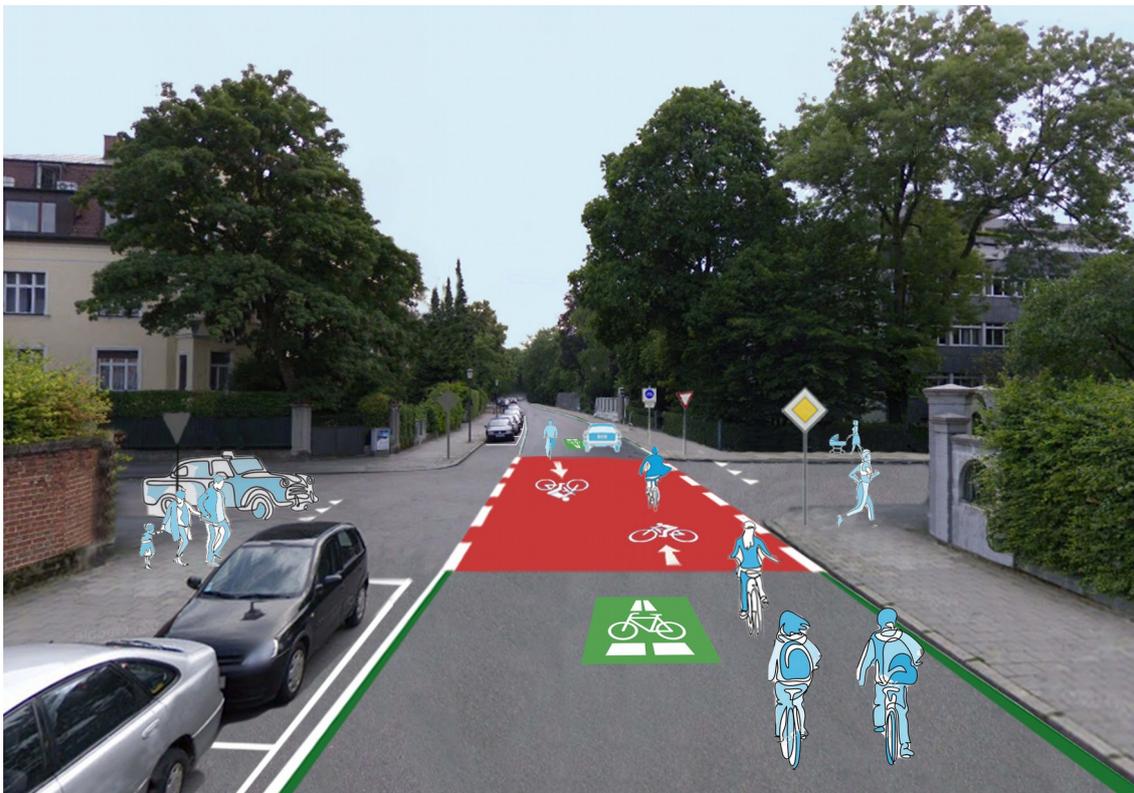


Abbildung 2: Beispielhafte Darstellung einer Fahrradstraße (Möhlstraße / Ecke Siebertstraße). (Quelle: Planersocietät)

Bei allen Führungen sind ausreichende Flächen für den Fußverkehr (i.d.R. innerorts $\geq 2,50$ m) sowie Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und zum Kfz-Parken (0,75 m, bzw.

2 https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/vum/fussundradverkehr/empfehlungen_radschnellwege.pdf

1,10 m bei Schrägparkständen) zu berücksichtigen (siehe Abbildung 3).

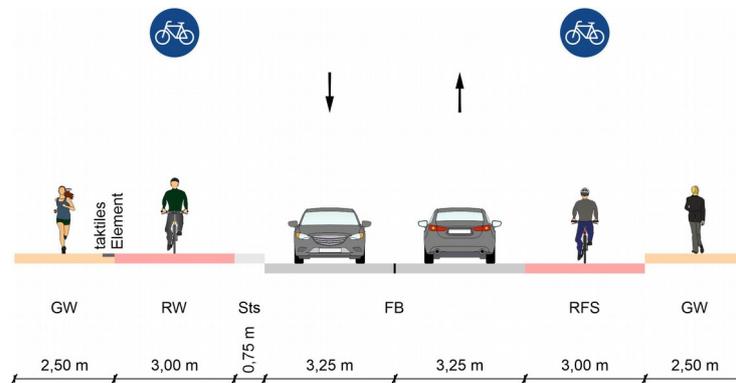


Abbildung 3: Beispielhafter Standardquerschnitt eines straßenbegleitenden Einrichtungsradschwerges und Radfahrstreifen. (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Knotenpunkte

Um auf einer Radschnellverbindung zügig und mit möglichst wenigen Stopps voran zu kommen und damit auch die Verlustzeiten pro Kilometer so gering wie möglich zu halten, sollte der Radverkehr im Idealfall über bevorrechtigte Querungen oder Unter- bzw. Überführungen geführt werden. Sofern dies nicht möglich ist, sollten Knotenpunktformen mit möglichst geringen Wartezeiten, z.B. (Mini-)Kreisverkehre oder außerhalb von Tempo 30 Zonen gegebenenfalls lichtsignalgeregelte Querungen, eingerichtet werden.

Radentscheid München

Am 24.07.2019 beschloss der Münchner Stadtrat den Radentscheid München (REM). Da die Machbarkeitsstudien zu diesem Zeitpunkt bereits angelaufen bzw. die Qualitätsstandards festgelegt waren, konnten die Vorgaben des Radentscheids nur teilweise übernommen werden. Trotzdem wurde versucht die Forderungen des Radentscheids soweit möglich einzubauen. Da Radschnellverbindungen die „Premiumrouten“ des Radverkehrs sind, haben diese zumindest die Breite betreffend höhere Qualitätsanforderungen als der Radentscheid München (z.B. Radwegbreite RSV 3,00m, Radwegbreite REM 2,30m).

Für die Planung von Radschnellverbindungen bedeutet der Radentscheid, dass Radverkehrsanlagen nicht zulasten von Grünflächen, Bäumen, ÖPNV und Fußverkehrsflächen ertüchtigt werden sollen. Es galt demnach die Prämisse das Stadtgrün zu schonen, den ÖPNV nicht einzuschränken und darüber hinaus keine Konflikte mit dem Fußverkehr bzw. zur Naherholung zu schaffen. D.h., dass bei einer Realisierung der Radschnellverbindung eher Stellplätze als Bäume und eher Fahrstreifen als Grünstreifen oder Gehwege entfallen. Es werden damit Einschränkungen für den bestehenden fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr erforderlich sein.

Mit dem Ziel nicht nur den Radverkehr, sondern den gesamten Umweltverbund zu stärken, wurden Vorzugstrassen gewählt, die nur wenige Konflikte zwischen ÖPNV und Rad hervorrufen. Nichtsdestotrotz lässt sich eine gemeinsame Führung oder eine Begegnung im Querverkehr nicht immer vermeiden. Um trotzdem die Leistungsfähigkeit des Linienverkehrs nicht einzuschränken, wurden hier ggf. auch Einbußen für den Radverkehr hingenommen. Da der ÖPNV eine hohe Priorität hat, ist es das Ziel die Priori-

sierung an allen signalisierten Knotenpunkten vorauszusetzen oder beizubehalten. Auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudien ist jedoch noch offen, wie das Miteinander von Busbeschleunigung und RSV-Standard an den Knotenpunkten funktioniert. Es wird bei der weiteren Planung versucht sowohl die ÖPNV-Priorisierung als auch den RSV-Standard einzuhalten.

Der Radentscheid spricht sich zudem für baulich geschützte Radwege / geschützte Radfahrstreifen aus, die im Gegensatz zu einem ungeschützten Radfahrstreifen breiter sind. Diese Vorgabe wurde, sofern Eingriffe in z.B. Fahrbahnbreiten, Privatgrund, Baumbestand, Natur- und Landschaft sowie Gehwegbreiten vertretbar waren, beachtet. War dagegen keine Verbreiterung aus den vorstehenden Gründen möglich, wurde, entgegen der Vorgabe des Radentscheids, ein Radfahrstreifen eingezeichnet, um die RSV-Standarderhaltung zu erfüllen.

Insgesamt wurde bei der Durchführung der Machbarkeitsstudien deutlich, dass die zusätzlichen Anforderungen (hohe Qualitätsanforderungen durch RSV plus Radentscheid) die Planung einer Radschnellverbindung z.T. deutlich erschweren und auch die Kosten erhöhen. Dies ist auch im Nutzen-Kosten-Verhältnis sichtbar, da die Kosten steigen (z.B. baulicher Radweg statt einfacher Radfahrstreifen), jedoch ohne, dass der berechnete Nutzen entsprechend mitsteigt. In der verwendeten Formel zur Berechnung des Nutzens gibt es hinsichtlich der objektiven Verkehrssicherheit keinen Unterschied zwischen einem baulichen Radweg und einem Radfahrstreifen.

2.4. Projektdurchführung

Nach Zusammenstellung und Absprache der RSV-Qualitätsstandards mit der Projektgruppe wurden folgende Arbeitsschritte von den Planungskonsortien in Abstimmung mit der Projektgruppe durchgeführt:

- Abstimmung einer Bewertungsgrundlage und vergleichende Bewertung der Routenverläufe

Nach Aufnahme vieler Routenvorschläge von Bürger*innen, Politik und Verwaltung in den jeweiligen Beteiligungsworkshops sowie durch die Projektgruppe wurden zunächst mithilfe gutachterlicher Empfehlung einige durchgehende Trassen im jeweiligen Korridor entwickelt. Um nun diese Trassenvarianten auf die zwei Vorzugsvarianten einzugrenzen, wurde eine Bewertungsgrundlage erarbeitet, mit welcher die einzelnen Trassen bewertet und somit gegeneinander abgewägt wurden (= Variantenvergleich).

Die Bewertungsgrundlage (zweistufig), die dem Variantenvergleich zugrunde liegt, beinhaltet verschiedene Bewertungskriterien (z.B. Direktheit, Abschätzung des Grunderwerbs, Konflikte mit dem Fußverkehr) zur detaillierten Beurteilung der Routenverläufe, die zudem unterschiedlich gewichtet (Gewichtung 1-3) sind.

Nach Durchführung des Variantenvergleichs verblieben je zwei Vorzugsvarianten pro Machbarkeitsstudie (siehe Abbildung 4).

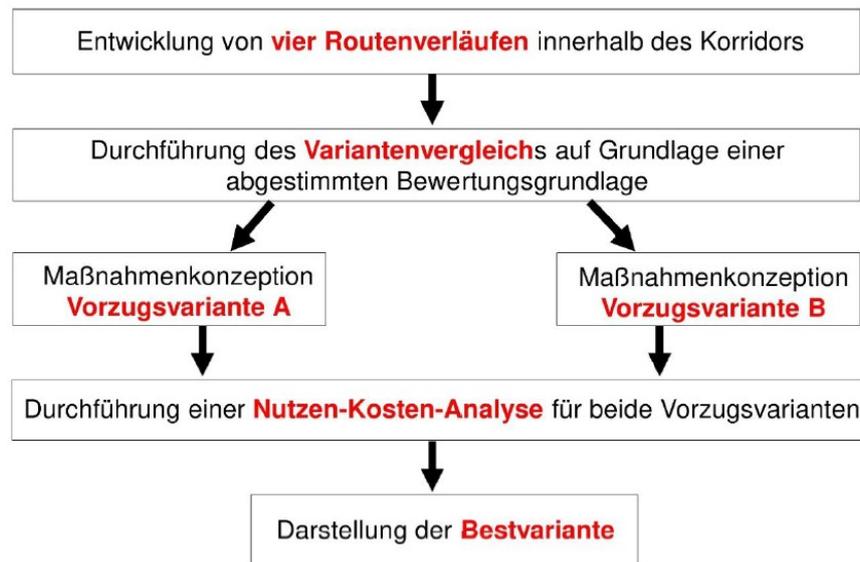


Abbildung 4: Vorgehensweise der Machbarkeitsstudien. (Quelle: PGV-Alrutz GbR)

- Ausarbeitung der zwei Vorzugsvarianten

Die zur Herstellung der möglichen Radschnellverbindungen benötigten Maßnahmen an Streckenabschnitten und Knotenpunkten wurden aufgezeigt und mit einer Kostenschätzung hinterlegt. Ziel war es Maßnahmen aufzuzeigen, die den Qualitätsstandard Radschnellverbindung durchgehend erfüllen, sofern die Eingriffe in z.B. Fahrbahnbreiten, Privatgrund, Baumbestand, Natur- und Landschaftsschutz und Fußverkehrsflächen vertretbar sind und die Kosten in einem günstigen Verhältnis zum Nutzen stehen. Aufgrund dessen gibt es in den Machbarkeitsstudien auch immer wieder sog. Engstellen (z.B. Über-, Unterführungen), die nicht im RSV-Standard geplant wurden (= Standardunterschreitung).

Den aufgezeigten Maßnahmen liegen pauschale Kostenschätzungen zugrunde, die auf den Erfahrungen der Gutachterkonsortien beruhen und zudem mit dem Baureferat der Landeshauptstadt München abgestimmt wurden. Es wurden höhere Kostensätze angesetzt, um z.B. die aktuelle Baupreissituation in München abzubilden und zudem verschiedene Nebenkosten und Risikopauschalen mit einberechnet. Grundsätzlich wird in einer Machbarkeitsstudie zunächst nur eine grobe Kostenschätzung durchgeführt, d.h., dass sich die Kosten in den weiteren Planungsphasen noch ändern können.

- Nutzen-Kosten-Analyse und Bestimmung der Bestvariante

Ziel der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) ist die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV), da sich eine Maßnahme bei einem NKV von ≥ 1 als wirtschaftlich sinnvoll erweist. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen ist dann höher als die aufzubringenden Kosten. Für die Berechnung werden dem Nutzen die Kosten gegenübergestellt und somit die Wirtschaftlichkeit der Variante abgebildet. Indem die Nutzen-Kosten-Analyse für beide Vorzugsvarianten einzeln durchgeführt

wurde, konnte somit die Bestvariante (= die zur Umsetzung empfohlene Variante) anhand des positiveren Nutzen-Kosten-Verhältnisses bestimmt werden. Sofern sich die beiden Vorzugsvarianten in ihrem Nutzen-Kosten-Verhältnis nur gering unterscheiden, wurde die Auswahl der Bestvariante auch aufgrund qualitativer Kriterien vorgenommen. Zum Beispiel wurden dann umsetzungsbezogene Kriterien (geringere Nutzungskonflikte) berücksichtigt.

3. Ergebnisse der sechs vertieften Machbarkeitsstudien

Eine Radschnellverbindung in einen vorhandenen städtischen Raum „einzubauen“ bringt viele Herausforderungen mit sich. An den städtischen Raum werden viele, bereits konkurrierende Nutzungsansprüche gestellt (ÖPNV, MIV, Fußverkehr, Stadtgrün, Freiraum, etc.), daher muss sich die Radschnellverbindung in die bestehenden Strukturen einpassen. Zudem muss bei der Gestaltung der Umwelt u.a. auch der Aspekte der Barrierefreiheit immer mitberücksichtigt werden. Das alles kann bei unverändert begrenztem Raum natürlich nicht geschehen, indem nichts geändert oder eingeschränkt wird. In den Machbarkeitsstudien wurde mittels der gewichteten Bewertung darauf geachtet, dass so wenig Eingriffe und Einschränkungen wie möglich nötig sind, bspw. wurde dem Erhalt des Grün- und Baumbestandes eine hohe Bedeutung (entspricht einer höheren Gewichtung) zugewiesen. Zudem sparen die Trassen Naherholungsbereiche (wie z.B. Olympiapark, Riemer Park) weitgehend aus, um auch Konflikte mit zu Fuß Gehenden so gering wie möglich zu halten. All dies bedingt u.a. eine Einschränkung für den MIV, sodass abschnittsweise Stellplatzentfall oder auch Fahrspurreduzierungen und damit einhergehend eine Minderung der Leistungsfähigkeit des MIV an Knotenpunkten die Folge ist.

Wie in Kapitel 2.3 dargestellt, wurde bei der Bearbeitung der Machbarkeitsstudien der Radentscheid München beachtet. Dieser fordert in der Regel bauliche Radwege. Dennoch ist auch mit Radfahrstreifen geplant worden, da diese im Gegensatz zu Radwegen platzsparender sind. Somit wurde der Entfall von Bäumen auf ein Minimum reduziert. Zudem wurden die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in den Projektgruppen gemeinsam mit den beteiligten Landkreisen festgelegt, sodass einheitliche Führungsformen in der LHM und den Landkreisen angewandt werden.

Eine Besonderheit ist die mögliche Anwendung einer gemeinsamen Rad- und Busspur (Radfahrstreifen mit Bus frei) z.B. in der Denninger Straße, wo aufgrund der beengten Straßenverhältnisse eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum nicht möglich ist und zudem die Beschleunigung des ÖPNV nicht gemindert werden sollte.

Alles in allem generieren Radschnellverbindungen hohe Nutzungspotenziale für den Radverkehr, da sie als Stadt-Umland-Verbindungen nicht nur wichtige Quellen und Ziele in bzw. zwischen Hauptzentren anbinden, sondern auch aufgrund einer zügigen und weitestgehend ohne Zwischenstopps befahrbaren Routenführung für den Alltagsradverkehr äußerst attraktiv sind. Eine Radschnellverbindung ist eine ernsthafte Alternative zum Kfz, da vergleichbare Distanzen sicher und sehr schnell mit dem Rad zurückgelegt werden. Um in München und Umland die Mobilitätswende weiter umzusetzen, sind Radschnellverbindungen ein äußerst wichtiges Instrument. Jede*r Radfahrende entlastet die Straßen, fördert die Gesundheit und schützt das Klima. Nicht nur in München, sondern auch in vielen anderen nationalen und internationalen Städten und Regionen sind Radschnellver-

bindungen als Grundgerüst eines zukunftsfähigen und klimaschonenden Verkehrssystems nicht mehr wegzudenken.

Im folgendem Kapitel werden die wichtigsten Ergebnisse je Machbarkeitsstudie kurz tabellarisch sowie textlich erläutert. Dabei wird nur auf die Bestvariante, im UZS von Dachau aus beginnend und immer vom Altstadtring ausgehend, eingegangen. Weitere Inhalte zu Qualitätsstandards, Bewertungsmethodiken, Trassenbestimmungen, Maßnahmenkonzeption der beiden Vorzugsvarianten, Nutzen-Kosten-Analyse sowie die detailliert beschriebene Bestvariante sind dem Ergebnisbericht der jeweiligen Radschnellverbindung zu entnehmen. Die sechs Kurzfassungen stehen unter www.muenchenunterwegs.de/angebote/planungen-fuer-die-muenchner-radschnellverbindungen zur Verfügung.

3.1. München – Dachau (Anlage 1)

Sophienstraße – Heßstraße – Willi-Gebhard-Ufer – Dachauer Straße – Querung Güterbahnhof – Auf den Schrederwiesen – Dachauer Straße

Kennzahlen LHM	Länge [km]	RSV-Standard [%]	Zeitverlust [s/km] ³	Kosten/km [Mio.€]	Potenzial (Radfahrten/d)	NKV Gesamttrasse
München - Dachau	13,5	74	55	1,4	3.950	2,00

Verlauf

Beginnend am Lenbachplatz verläuft die Radschnellverbindung über die Sophien- und Katharina-von-Bora-Straße nach Norden. Mittels Arcis- und Heßstraße sowie über ein Stück der Schwere-Reiter-Straße gelangt man westlich des Olympiaparks zum Willi-Gebhard-Ufer, welchem wiederum bis zur Dachauer Straße gefolgt wird. Die Radschnellverbindung führt entlang der Dachauer Straße, über den Güterbahnhof, mit einer kleinen Umfahrung über Schroppenwiesenstraße und Auf den Schrederwiesen bis zur Stadtgrenze. Im weiteren Verlauf werden die Gemeinde Karlsfeld und die Große Kreisstadt Dachau im Landkreis Dachau angebunden.

In der Machbarkeitsstudie wurde zunächst eine abweichende Bestvariante ausgearbeitet und in der Kurzfassung zur Umsetzung vorgeschlagen. Diese verläuft bis zum Knotenpunkt Dachauer Straße / Ludwigsfelder Straße gleich, führt dann aber auf einer selbstständigen Wegeverbindung südlich des Güterbahnhofes und über die Wilhelm-Zwölfer-Straße nach Karlsfeld. Auf Bitte der Gemeinde Karlsfeld wurde im Nachgang an die Machbarkeitsstudie noch eine weitere, kleine Untersuchung durchgeführt. Gründe für und gegen die im Verlauf beschriebene Variante (= Variante C) sind folgende:

- + höhere RSV-Standardeinholung (78 % zu 67 %)
- + direktere, kürzere und intuitivere Führung bei Querung des Güterbahnhofes (13,5 statt 14,6 km in der LHM)
- + Biotop- und Waldgebiete südlich des Güterbahnhofes werden nicht befahren
- + Anbindung der Siedlung Ludwigsfeld
- + weniger Nutzungskonflikte in der Gemeinde Karlsfeld
- etwas niedrigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis (2,00 zu 2,78)

3 Definition Zeitverlust [s/km]: Wartezeiten ohne Vorfahrt für den Radverkehr pro Kilometer

- vsl. mehr Verkehr auf „Auf den Schrederwiesen“ und „Schroppenwiesenstraße“

Da jedoch die positiven Argumente überwiegen, wird infolgedessen die Variante C über Dachauer Straße – Querung Güterbahnhof – Schroppenwiesenstraße – Auf den Schrederwiesen – Dachauer Straße als neue Bestvariante vorgeschlagen.

Kennzahlen

In der LHM weist die Radschnellverbindung eine Länge von 13,5 km (Gesamttrasse 19,2 km) und eine Standardeinhaltung von 74 % (Gesamttrasse 78 %) auf. Standardunterbrechungen sind in Teilen der Dachauer Straße, ohne den Entfall von Bäumen und Grünflächen, nicht zu vermeiden. Da der ermittelte RSV-Standard von 78 % vermutlich geringer ist als die Vorgabe zur Förderung von Radschnellverbindungen des Bundes⁴ und des Landes Bayern⁵ (Abweichungen nur auf kurzen Streckenabschnitten), ist eine Förderung derzeit noch fraglich.

Für die Herstellung der Radschnellverbindung müssen nach Berechnung in der Machbarkeitsstudie ca. 880 Stellplätze und 40 Bäume entfallen. Dennoch hat die Trasse mit einem durchschnittlichen Potenzial von 3.950 Radfahrende / Tag in der LHM und z.B. die Einführung einer Fahrradstraße in der gesamten Heißstraße auch viele Vorteile, die nicht ungenutzt bleiben sollten. Zudem liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis mit 2,00 über der Grenze von 1,0, sodass die volkswirtschaftlichen Gründe für eine Realisierung der Radschnellverbindung sprechen.

Empfehlung

Mit Blick auf die Radschnellverbindung nach Markt Schwaben, welche teils noch günstigere Werte wie eine höhere Standardeinhaltung aufweist, wird die Trasse nach Dachau nicht als erste umzusetzende Radschnellverbindung vorgeschlagen. Dennoch sprechen einige Kriterien für eine Umsetzung, sodass die Trasse weiter berücksichtigt wird und, sobald freie Personalkapazitäten zur Verfügung stehen, vertieft geplant werden soll. Unabhängig davon werden Teilabschnitte, wie die Querung der Schwere-Reiter-Straße, weiterverfolgt und nach Möglichkeit im Rahmen laufender Projekte (Umgestaltung Schwere-Reiter-Straße, Machbarkeitsstudie höhenfreie Querung Schwere-Reiter-Straße, usw.) im Umfeld berücksichtigt.

3.2. München – Markt Schwaben (Anlage 2)

Liebigstraße – Luitpoldbrücke – Prinzregentenstraße – Möhlstraße – Wehrlestraße – Denninger Straße – Daglfinger Straße – Schichtlstraße – Riemer Bahnhof

Kennzahlen LHM	Länge [km]	RSV-Standard [%]	Zeitverlust [s/km]	Kosten/km [Mio.€]	Potenzial (Radfahrten/d)	NKV Gesamttrasse
München - Markt Schwaben	9,0	96	50	2,9	6.100	2,02

4 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege.html>

5 https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/vum/fussundradverkehr/empfehlungen_radschnellwege.pdf

Verlauf

Die Bestvariante von München nach Markt Schwaben führt, beginnend an der Christophstraße, vom Altstadtring über die Liebig- und Widenmayrstraße zur Prinzregentenstraße, über die die Isar und auch der Europaplatz gequert werden. Über Möhl- und Wehrlestraße gelangt man zur Denninger Straße, im weiteren Verlauf Daglfinger Straße, welcher man bis kurz nach dem S-Bahnhof Daglfing (Tarnowitzer Straße) folgt. Oberschlesische Straße, Schichtl- und Frobenstraße führen zum S-Bahnhof Riem, nach welchem ein Anschluss an das Projekt des Landkreises München erfolgt. Die Radschnellverbindung führt im weiteren Verlauf durch die Kommunen Feldkirchen, Heimstetten (Landkreis München), Grub und Poing bis zum S-Bahnhalte Markt Schwaben (Landkreis Ebersberg). Insgesamt ist die Radschnellverbindung damit 25,3 km lang, davon entfallen 9,0 km auf die LHM.

Kennzahlen

Mit einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,02 ist der wirtschaftliche Nutzen der Trasse gegeben und der Bau dieser Radschnellverbindung aus volkswirtschaftlicher wie auch verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll. Des Weiteren ist positiv hervorzuheben, dass sich auf 96 % der Münchner Strecke (Gesamttrasse 91 %) der hohe Standard einer Radschnellverbindung nach den Untersuchungen in der Machbarkeitsstudie umsetzen lässt und damit nach jetzigem Stand Bundesfördermittel für die Planung abgerufen werden können. Um den geforderten Standard Radschnellverbindung herzustellen, müssen ca. 90 Bäume sowie ca. 900 Kfz-Stellplätze entfallen, da der Straßenraum zugunsten des Rad- (und Fuß-)verkehrs umverteilt wird. Mit einem berechneten Potenzial von 6.100 Radfahrende/Tag weist diese Trasse nach der Pilot-Radschnellverbindung Garching/Unterschleißheim das höchste Potenzial für eine Radschnellverbindung auf.

Empfehlung

Aufgrund der positiven Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie und dem bereits vorliegenden Beschluss des Landkreises München zur Umsetzung der Radschnellverbindung München – Markt Schwaben schlägt die Verwaltung die vertiefte Planung und Umsetzung dieser Radschnellverbindung vor (siehe hierzu auch Kapitel 3.7, 4).

3.3. München – Oberhaching (Anlage 3)

Isartorplatz – Ludwigsbrücken – Rosenheimer Straße – Balanstraße

Kennzahlen LHM	Länge [km]	RSV-Standard [%]	Zeitverlust [s/km]	Kosten/km [Mio.€]	Potenzial (Radfahrten/d)	NKV Gesamttrasse
München - Oberhaching	6,4	91 (bis Gasteig)	74	3,1	4.700	1,14

Verlauf

Die Route schließt am Isartor an den Altstadtring an und verläuft über die Zweibrückenstraße auf die Rosenheimer Straße. Richtung Oberhaching führt die Radschnellverbindung entlang der gesamten Balanstraße (Rosenheimer Straße - Grenzstraße) bis zur Stadtgrenze, im weiteren durch die Kommunen Neubiberg, Unterhaching und Taufkirchen bis zum S-Bahnhof Deisenhofen (Landkreis München).

Kennzahlen

91 % Standardeinhaltung kann erreicht werden, wenn der rund 600 m lange Abschnitt zwischen Gasteig und Zweibrückenstraße nicht mehr in die Radschnellverbindung einberechnet wird, da hier aufgrund des beschlossen und bereits geplanten Umbaus der Ludwigsbrücke plus Anschlussbereiche nur bei einem erneuten Umbau der RSV-Standard möglich ist. Mit überschlägig berechneten Kosten von ca. 3,1 Mio.€/km und daher auch einem geringen, aber dennoch positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,14 schneidet die Trasse im Vergleich etwas schlechter ab. Besonders hohe Ausgaben wie auch der Entfall von Stellplätzen (ca. 1.050; ca. 35 Bäume) ergeben sich durch den Umbau des Straßenquerschnitts in der Balanstraße (Orleansstraße - Fasangartenstraße). Einsparungen sind an dieser Stelle möglich, wenn auch Radfahrstreifen (ggf. mit Bus frei) anstatt baulicher Radwege umgesetzt werden können. Die Freigabe der Radfahrstreifen für den Busverkehr hätte allerdings Kompromisse der beiden Verkehrsarten zur Folge. Dennoch ist die Machbarkeit gegeben und die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen. Das Potenzial von 4.700 Radfahrten / Tag spricht ebenso für eine Umsetzung.

Empfehlung

Die höheren Kosten sowie das geringere Nutzen-Kosten-Verhältnis sprechen nicht für eine vorgezogene Umsetzung. Zudem sind in der südöstlichen Balanstraße Radwege als Minimalangebot bereits gut befahrbar, sodass die vertiefte Planung der Route München - Oberhaching zunächst zurückgestellt und die drei Trassen mit einer besseren Bewertung (Dachau, Markt Schwaben und Starnberg) vorgezogen werden sollen. Aufgrund des positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses der Gesamttrasse von 1,14 wird die Trassenführung aber bei der Fortschreibung der Netzkonzeption Radverkehr in die Kategorie „Radschnellverbindungen“ aufgenommen.

Umplanung Balanstraße zwischen Thomasiusplatz und St.-Martin-Straße

Der Kreisverwaltungsausschuss vom 27.06.2017 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08728) hat die Umplanung der Balanstraße im o.g. Abschnitt in Federführung des Baureferates beschlossen. Im Projekt wurde bisher mit radentscheidskonformen Radwegen geplant. Aufgrund dessen, dass eine Radschnellverbindung nach Oberhaching grundsätzlich machbar ist und die Bestvariante entlang der Balanstraße verläuft, sollen nun radschnellverbindungskonforme Radwege geplant werden. Dies bedingt wiederum, dass für den Radschnellweg eine zusätzliche Breite notwendig ist. Für den Bau des Radschnellweges müssen voraussichtlich bis auf wenige alle Kfz-Abstellplätze in diesem 450m langen Abschnitt entfallen. Zusätzlich sind sowohl für den radentscheidskonformen wie auch für den radschnellverbindungskonformen Bau Baumfällungen (nach einer ersten Einschätzungen rund 20) nötig, die jedoch teils durch Ersatzpflanzungen kompensiert werden. Das Mobilitätsreferat sieht zudem durch Verknüpfung der Projekte Balanstraße und Werinherstraße in Hinblick auf die Anzahl an Baumfällungen noch Optimierungsmöglichkeiten, da durch eine Verlegung der Bushaltestellen in der Werinherstraße weniger Baumfällungen notwendig wären.

3.4. München – Starnberg (Anlage 4)

Schwanthalerstraße – Westendstraße – Kurparkstraße – Gräfelfinger Straße – U-Bahnhof Großhadern – Würmtalstraße

Kennzahlen LHM	Länge [km]	RSV-Standard [%]	Zeitverlust [s/km]	Kosten/km [Mio.€]	Potenzial (Radfahrten/d)	NKV Gesamttrasse
München - Starnberg	8,9	92	70	2,7	5.200	1,99

Verlauf

Die Radschnellverbindung über Planegg nach Starnberg ist insgesamt 29,6 km (davon 8,9 km in der LHM) lang und beginnt am Knotenpunkt Schwanthalerstraße/Sonnenstraße. Sie führt dann weiter über die gesamte Westendstraße, überquert die Autobahn A96 und biegt über die Gerty-Spieß-Straße in die Kurparkstraße ein. Über die Gräfelfinger Straße wird der U-Bahnhof Großhadern direkt an die Radschnellverbindung angebunden. Bis zur Stadtgrenze verläuft die Radschnellverbindung parallel zur Würmtalstraße auf der vorhandenen Nebenfahrbahn. Auf dem weiteren Weg liegen die Kommunen Gräfelfing und Planegg (Landkreis München) sowie Krailing, Gauting und die Stadt Starnberg (Landkreis Starnberg).

Kennzahlen

Auf 87 % der Gesamttrasse bzw. 92 % in der Landeshauptstadt München kann nach aktuellem Planungsstand der RSV-Standard hergestellt werden. Dies ist, neben dem positiven und damit wirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,99, ein entscheidender Vorteil der Trasse. Obwohl die Zeitverluste mit 70 s/km hoch erscheinen und den Maximalwert nach FGSV von 30 s/km innerorts nicht einhalten, ist die Strecke zügig befahrbar, da viele Knotenpunkte ohne Zeitverlust passiert werden können. Zudem ist auch der Entfall an Stellplätzen (ca. 890; 75 Bäume) im Durchschnitt der sechs untersuchten Radschnellverbindungen. Ebenso spricht das Potenzial von 5.200 Radfahrten / Tag für eine Überführung in die vertiefte Planung und Umsetzung dieser Trasse.

Empfehlung

Die positiven Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind ein Argument zur zeitnahen Umsetzung. Da jedoch die Trasse nach Markt Schwaben ebenso gute Werte aufweist und zudem aufgrund des sehr guten RSV-Standards voraussichtlich förderfähig ist, wird vorgeschlagen, zunächst die Radschnellverbindung nach Markt Schwaben weiter zu planen. Anschließend wird dann entweder die Trasse nach Dachau oder nach Starnberg zur vertieften Planung vorgeschlagen.

3.5. München – westl. Stadtgrenze in Richtung Fürstenfeldbruck (Anlage 5)

Elisenstraße – Seidlstraße – Arnulfstraße – nördlich der S-Bahn-Stammstrecke – Querung Bärmannstraße – Marschnerstraße – Bergsonstraße – Eichenauer Straße

Kennzahlen LHM	Länge [km]	RSV-Standard [%]	Zeitverlust [s/km]	Kosten/km [Mio.€]	Potenzial (Radfahrten/d)	NKV Gesamttrasse
München - FFB	17,0	62	27,7	0,5	?	? (LHM: 7,36)

Verlauf

Die Bestvariante der Radschnellverbindung München – Fürstenfeldbruck beginnt am Knotenpunkt Elisenstraße/Lenbachplatz und führt dann über 17 km bis zur Stadtgrenze. Entlang der Elisen-, Mars- und Seidlstraße folgt man der Radschnellverbindung Richtung Westen auf die Arnulfstraße. Bereits auf der Höhe der Herbststraße biegt die Radschnellverbindung in Richtung Bahngleise auf eine Wegeverbindung nördlich der Bahngleise ab, welcher sie bis westlich des Nymphenburger Parks (Unterführung Bärmannstraße) folgt. Über einzelne Fahrradstraßen führt die Radschnellverbindung zur Marschnerstraße und Bergsonstraße, mit welcher die Bahngleise gequert werden. Flunkgasse, Schwemmstraße und Mundesgasse führen zur Eichenauer Straße bis zur Stadtgrenze.

Die Besonderheit dieser Machbarkeitsstudie ist, dass nur der Verlauf auf Münchner Flur untersucht wurde. Eine Weiterführung der Radschnellverbindung von der Stadtgrenze (Höhe Puchheim) bis zum Stadtzentrum Fürstenfeldbruck wird durch den Landkreis Fürstenfeldbruck eigenständig in einer Machbarkeitsstudie untersucht. Diese wird ca. Ende 2021 fertig gestellt. Den Übergabepunkt an der Stadtgrenze hat die Projektgruppe gemeinsam mit dem Landkreis Fürstenfeldbruck vereinbart, sodass eine nahtlose Weiterführung möglich ist.

Kennzahlen

Mit überschlägig berechneten Gesamtkosten von ca. 9,1 Mio.€ (entspricht 0,5 Mio.€/km) ist die Herstellung der RSV-Trasse im Vergleich die günstigste. Zudem weist die Route einen geringen Zeitverlust von 27,7 s/km, welcher unter dem vorgegeben Wert der FGSV bleibt (≤ 30 s/km). Für die Trasse spricht des Weiteren das hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis von 7,36, welches aber nur den Abschnitt Altstadtring bis Stadtgrenze berücksichtigt. Sobald die Machbarkeitsstudie im LK Fürstenfeldbruck fertig gestellt ist, wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis wie auch das Potenzial für die gesamte Verbindung München – Fürstenfeldbruck berechnet, damit auch hier ein Vergleich mit den anderen Machbarkeitsstudien möglich ist. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis kann sich daher noch ändern.

Da die Radschnellverbindung auf einem langen Stück nördlich der Bahntrasse (jetzige Baustraße) geführt wird, liegt die RSV-Standardeinhalten nur bei 62 %. Die selbstständige Wegeverbindung könnte u.a. nach dem Bau der 2. S-Bahnstammstrecke nur zulasten von Baumbeständen im RSV-Standard (4,00 m breiter Zweirichtungsradweg plus 2,50 m Fußweg) hergestellt werden und damit den RSV-Standard einhalten. Für die Trasse spricht aber die querungsarme und daher attraktive und schnelle Führung Richtung Münchner Westen (geringer Zeitverlust). Vom Planungsstand der Machbarkeitsstudie werden für die Herstellung der Radschnellverbindung ca. 820 Kfz-Stellplätze, jedoch keine Bäume, entfallen.

Empfehlung

Die Herstellung der Wegeverbindung nördlich der Bahntrasse zwischen der Unterführung Donnersbergerbrücke und Menagerieweg ist abhängig vom Bauende der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Zudem sind Radwegplanungen in der Eichenauer Straße wiederum abhängig vom drei- oder viergleisigen Ausbau der S4 Richtung Fürstenfeldbruck. Aus diesen Gründen wird eine vertiefte Planung und Umsetzung dieser Trasse zunächst nicht priorisiert. Eine Umsetzung der Radschnellverbindung ist aufgrund der Abhängigkeit zu den Planungen der 2. S-Bahnstammstrecke in absehbarer Zeit nicht möglich.

Aufgrund des sehr positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses in der LHM von 7,36 wird die Trassenführung aber bei der Fortschreibung der Netzkonzeption Radverkehr in die Kategorien „Radschnellverbindungen“ aufgenommen.

3.6. RSV-Ring (Anlage 6)

Max-Joseph-Brücke – Trogerstraße – Metzstraße – Gebattelstraße – Wittelsbacherbrücke – Kapuzinerstraße – Bavariaring – Hackerbrücke – Schleißheimer Straße – Hohenzollernstraße – Bustrasse Englischer Garten

Kennzahlen LHM	Länge [km]	RSV-Standard [%]	Zeitverlust [s/km]	Kosten/km [Mio.€]	Potenzial (Radfahrten/d)	NKV Gesamttrasse
RSV-Ring	15,8	74	87,1	2,3	> 2.000	0,47

Verlauf

Die Gesamtlänge des Radschnellverbindungsringes, welcher zwischen Altstadttring und Mittleren Ring entlangführt, beträgt 15,8 km. Die Bestvariante beginnt an der Max-Joseph-Brücke als nördliche Isarquerung und folgt im Uhrzeigersinn Hauptverkehrsstraßen (z.B. Montgelasstraße, Ismaninger Straße) und Erschließungsstraßen (z.B. Möhlstraße, Hompeschstraße) in die Trogerstraße. Es folgen Franziskanerstraße, Gebattelstraße, Schweigerstraße sowie einzelnen Nebenstraßen durch die Wohngebiete der Au. Die südliche Isarquerung erfolgt über die Wittelsbacherbrücke. Kapuzinerstraße, Kobellstraße und östlicher Bavariaring führen zur und über die Hackerbrücke. Im Weiteren verläuft die Radschnellverbindung über Schleißheimer Straße, Hohenzollernstraße und Königinstraße zum Englischen Garten, welchen sie über die derzeitige Bustrasse quert. Über die Tivolistraße wird der RSV-Ring geschlossen.

Kennzahlen

Da dem RSV-Ring, im Gegensatz zu den fünf radialen Radschnellverbindungen, kein Untersuchungskorridor, sondern nur die Angabe „zwischen Altstadttring und Stadtgrenze“ zugrunde lag, wurde vorgelagert eine Potenzialanalyse durchgeführt, um einen Korridor mit ≥ 2.000 Radfahrenden / Tag zu bestimmen. So war schon zu Beginn des Projektes klar, dass der in der Machbarkeitsstudie bearbeitete Korridor zwischen Altstadttring und Mittlerer Ring ausreichend Potenzial aufweist. Dagegen weist der im Verlauf beschriebene innere RSV-Ring nur teilweise ein Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1 auf (gesamtes Nutzen-Kosten-Verhältnis nur 0,47), sodass der Nutzen die Kosten nicht übersteigt. Da auch der RSV-Standard mit 74 % unter den Vorgaben sowie die Verlustzeit innerorts mit 87,1 s/km den vorgegeben Wert (≤ 30 s/km innerorts) stark übersteigt, sprechen wenig Gründe für eine Umsetzung eines RSV-Rings. Zudem ist mit einem Entfall von ca. 990 Stellplätzen

sowie 15 Bäumen zu rechnen. Die nachteiligen Ergebnisse ergeben sich aus der tangentialen Routenführung durch hochverdichtete Stadtgebiete, da mehr oder minder stark belastete Kfz-Hauptstraßen und ÖPNV-Trassen gequert werden müssen (hoher Zeitverlust). Des Weiteren sind viele Umbauten sowohl auf Strecken als auch an Knotenpunkten im Stadtgebiet notwendig, die auch aufgrund der Vorgabe „baulicher Radweg“ dementsprechend kostenintensiv sind.

Empfehlung

Für den RSV-Ring kann keine Empfehlung ausgesprochen werden. Besonders die nicht belegte Wirtschaftlichkeit lässt zu einem keine Förderung durch Bund und Land zu, zum anderen bietet die Trasse auch keine entscheidenden Argumente zur weiteren Planung. Aus genannten Gründen wird die Realisierung dieser Ringverbindung im RSV-Standard nicht weiter verfolgt.

Gleichwohl hat die Machbarkeitsstudie aber gezeigt, dass ein Radring zwischen Altstadt-ring und Mittleren Ring sinnvoll ist und auch ein hohes Potenzial an Radfahrenden erwarten lässt. Daher wird das Mobilitätsreferat bei der Fortschreibung der Netzkonzeption Radverkehr die Trassenführung an sich berücksichtigen, jedoch nicht den RSV-Standard übernehmen.

3.7. Gegenüberstellung der sechs RSV-Trassen

Eine Mindestlänge von zehn Kilometern (gemäß Empfehlung Freistaat Bayern; FGSV: 5 km), ein Potenzial von mehr als 2.000 Radfahrten / Tag im Querschnitt sowie eine hohe Verkehrsbedeutung für Berufs- und Pendlerverkehre sind ausgewählte Nachweise für Radschnellverbindungen. Im Rahmen der sechs Machbarkeitsstudien konnte dies für alle Trassen aufgezeigt werden (siehe nachfolgende Tabelle), sodass grundsätzlich der Bau der Radprojekte möglich ist. Lediglich der Radschnellverbindungs-Ring weist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1 auf, infolgedessen die Wirtschaftlichkeit nicht belegt ist und somit diese Trasse nicht weiter berücksichtigt wird (siehe Kapitel 3.6).

Es wird vorgeschlagen, dass die Bestvarianten aller fünf radialen RSV-Trassen (ohne RSV-Ring) grundsätzlich übernommen werden. Das bedeutet, dass die Qualitätsstandards (z.B. Radwegbreite) von Radschnellverbindungen bei Neu- und Umplanungen im Straßenraum, die auf den Strecken der fünf radialen Bestvarianten liegen, stets zu berücksichtigen sind.

Dies begründet sich durch die grundsätzliche Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit der fünf Trassen, sodass nach und nach alle fünf Trassen umgesetzt werden können.

Aufgrund der aktuellen Personalsituation kann aber zunächst nur eine ausgewählte Trasse auf ganzer Länge ausgearbeitet werden. Die Auswahl erfolgte wie folgt: Neben der Radschnellverbindung nach Oberhaching wird auch die Trasse nach Fürstenfeldbruck aus erklärten Gründen (siehe Kapitel 3.3 und 3.5) zunächst nicht weiter berücksichtigt. In der näheren Auswahl verbleiben so noch Dachau, Markt Schwaben und Starnberg (siehe Kapitel 3.1, 3.2 und 3.4). Da die Trasse nach Markt Schwaben die höchste Standardeinhaltung und ebenso das höchste Potenzial aufweist, wird die vertiefte Planung der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben von Seiten der Verwaltung vorgeschlagen (siehe Kapitel 4). Dies wird auch bekräftigt durch einen bereits bestehenden Beschluss des Landratsamtes München, Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur am 13.04.2021,

welcher die dortige Verwaltung beauftragt, die erforderlichen Schritte zur Umsetzung dieses Radschnellweges herbeizuführen, sofern die politischen Gremien der Landeshauptstadt München einer Umsetzung zustimmen. Die beiden Radschnellverbindungen Dachau und Starnberg sollen in den kommenden Jahren, sobald freie Personalkapazitäten zur Verfügung stehen, als nächstes folgen. Die Umsetzung der Radschnellverbindung nach Dachau wird von den politischen Gremien im Landkreis Dachau stark unterstützt.

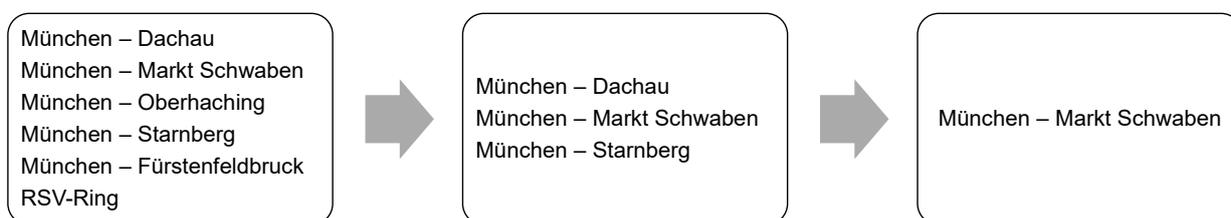


Abbildung 5: Iteratives Vorgehen zur Priorisierung der sechs Radschnellverbindungen. (Quelle: eigene Darstellung)

Kennzahlen LHM	Länge [km]	RSV-Standard [%]	Zeitverlust [s/km]	Kosten/km [Mio.€]	Potenzial (Radfahrten/Tag)	RSV-Gesamtlänge [km]	NKV Gesamtrasse
München - Dachau	13,5	74	55	1,4	3.950	19,2	2,00
München - Markt Schwaben	9,0	96	50	2,9	6.100	25,3	2,02
München - Oberhaching	6,4	91 (bis Gasteig)	74	3,1	4.700	15,7	1,14
München - Starnberg	8,9	92	70	2,7	5.200	29,6	1,99
München - FFB	17,0	62	27,7	0,5	?	?	? (LHM: 7,36)
RSV-Ring	15,8	74	87,1	2,3	> 2.000	15,8	0,47

3.8. Planungsstand und Stellungnahmen der Landkreise

Nach den verwaltungsinternen Abstimmungen wurden in einer Projektgruppensitzung die Vertreter*innen der fünf beteiligten Landkreise über den Vorschlag der Verwaltung, die Radschnellverbindung nach Markt Schwaben als Nächste umzusetzen, gleichzeitig informiert.

D.h., dass zusammen mit den Landkreisen München und Ebersberg nach Beschlussfassung die zweite Münchner Radschnellverbindung geplant und umgesetzt werden soll.

Dagegen werden die vertieften Planungen von Radschnellverbindungen in Richtung Dachau, Oberhaching, Starnberg und Fürstenfeldbruck auf Münchner Grund als Gesamtprojekt vorerst zurückgestellt. Die RSV-Standards sollen jedoch bei Planungen entlang der Strecke bereits berücksichtigt werden.

Um im Beschluss ebenso die Haltung der Landkreise wiederzugeben, wird im Folgenden aus den Stellungnahmen der fünf Landkreise zusammenfassend berichtet. Die vollständigen Stellungnahmen sind den Anlagen 7-11 zu entnehmen.

Landkreis Dachau (Anlage 7)

In Zusammenarbeit von Landkreis Dachau (Große Kreisstadt Dachau, Gemeinde Karlsfeld) und LHM wurde die Bestvariante im Bereich Ludwigsfeld / Karlsfeld nach Abschluss der ursprünglichen Machbarkeitsstudie noch optimiert. Aufgrund der vorliegenden positiven Ergebnisse, v.a. hinsichtlich Nutzen-Kosten-Analyse und Potenzialanalyse, stuft der Landkreis Dachau die Umsetzung der Radschnellverbindung als notwendig ein. Die neu ausgearbeitete Bestvariante (entspricht Variante C) wurde bereits im ersten Quartal 2021 in den kommunalen Gremien der Großen Kreisstadt Dachau und der Gemeinde Karlsfeld positiv behandelt. Durch die Zustimmung beider Ausschüsse steht einer vertieften Planung der neuen Bestvariante nichts im Weg. Zudem wird die Realisierung der Radschnellverbindung im Landkreis politisch stark unterstützt.

Landkreis München (Anlage 8 – Beschlussauszug Landkreis München vom 13.04.2021)

Der Landkreis München hat drei Machbarkeitsstudien (Markt Schwaben, Oberhaching und Starnberg) begleitet und nach Abschluss die Ergebnisse der Untersuchungen in den Gremien vorgestellt. Zudem wurde im zweiten Quartal 2021 ein Beschluss zum weiteren Vorgehen im Landkreis München herbeigeführt:

- Realisierung der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben (von der Stadtgrenze München bis zur Landkreisgrenze nach Ebersberg), sofern die Gremien der LHM einer Umsetzung der Radschnellverbindung zustimmen.
- Realisierung der Radschnellverbindung nach Starnberg (von der Stadtgrenze München bis zur Landkreisgrenze nach Starnberg), sofern die Gremien der LHM und des Landkreises Starnberg einer Umsetzung der Radschnellverbindung zustimmen.
- Realisierung einer Radhauptverbindung (niedrigerer Standard) nach Oberhaching (von der Stadtgrenze München bis nach Oberhaching).

Mit der vertieften Planung der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben kann somit nach einem positiven Stadtratsbeschluss in der LHM begonnen werden.

Landkreis Ebersberg (Anlage 9)

Die Radschnellverbindung im Landkreis Ebersberg trifft auf eine breite Zustimmung bei den betroffenen Kommunen, der Kreispolitik und dem Runden Tisch Radfahren (RTR). Der RTR besteht aus Vertreter*innen vom ADFC, einzelnen Gemeindeverwaltungen und der Landkreisverwaltung. Derzeit wird bereits eine weitere Untersuchung für die Gruber Straße in Poing (= Bestvariante) durchgeführt, die die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von München – Markt Schwaben einbindet.

Wie auch der Landkreis München wird ebenso der Landkreis Ebersberg bei einer positiven Beschlussfassung in der LHM in die Planung der Radschnellverbindung einsteigen und eine Umsetzung vorantreiben.

Landkreis Starnberg (Anlage 10)

Die Schaffung einer geeigneten Radverkehrsinfrastruktur ist für den Landkreis Starnberg ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung. Daher wurde die Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von München nach Starnberg bereits im Ausschuss für Mobilität im Landkreis sowie in den beteiligten kommunalen Gremien vorgestellt. Es erfolgt nun eine Integration der in der Machbarkeitsstudie erarbeiteten Ergebnisse in die kommunalen Verkehrskonzepte, welchem sich in Anschluss ein Entscheidungsprozess zur Umsetzung der Radschnellverbindung im Landkreis Starnberg anschließt.

Landkreis Fürstentfeldbruck (Anlage 11)

Wie auch in der LHM ist der Bau der Radschnellverbindung im Landkreis Fürstentfeldbruck abhängig vom Bahnausbau, da der Radschnellweg in Teilbereichen direkt neben dem Bahnkörper verlaufen würde. Eine vorzeitige Realisierung wäre nur möglich, wenn die Radschnellverbindung unabhängig vom Bahnausbau der S4 (drei- oder viergleisig) verläuft. Dies ist aber gerade im Bereich Puchheim aufgrund der beengten Platzverhältnisse schwierig. Der Landkreis Fürstentfeldbruck beabsichtigt aber weiterhin die Planungen für eine Radschnellverbindung fortzuführen. Hierfür werden derzeit die abschließenden Schritte der Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt.

4. Vertiefte Planung der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben

4.1. Kosten und Fördermöglichkeiten

Nach grober Kostenschätzung des Auftragnehmerkonsortiums liegen die Kosten für die Realisierung der Radschnellverbindung in der LHM bei ca. 26,3 Mio.€ (brutto), entsprechend 2,9 Mio.€/km. Diese erste Kostenschätzung kann zum aktuellen Zeitpunkt weder vom Mobilitätsreferat noch vom Baureferat verifiziert werden, sodass sich die Kosten im Planungsverlauf noch ändern können. Eine erste, überschlägige Kostenermittlung wird vom Mobilitätsreferat im Rahmen der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung vorgelegt. Belastbare Kostenangaben des Baureferates werden dem Stadtrat im Zuge der Projektgenehmigung dargestellt.

Zunächst sind jedoch nur die Mittel für die Planungskosten notwendig. Für die vertiefte Planung der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben, Grundlagenermittlung und Vorplanung, werden nach einer Schätzung Sachmittel in Höhe von 475.000 € benötigt.

Nach der „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030“ des Bundes ist eine Förderung von Radschnellverbindungen (Planung und Bau) eventuell möglich. Hierfür sind aber noch genaue Absprachen mit den Fördermittelgebern (Bund, Land) nötig. Zum jetzigen Zeitpunkt kann daher noch keine Aussage getroffen werden, ob eine Förderung möglich sein könnte und wie hoch diese wäre. Erst bei Vorlage der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung im Stadtrat können voraussichtlich genauere Aussagen zur Förderantragsstellung getroffen werden.

Ob eine Förderantragsstellung nur für den ersten Schritt, Grundlagenermittlung und Vorplanung, überhaupt möglich ist, ist bislang nicht absehbar. Zudem müssen bei Ablehnung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung die Fördergelder zurückgezahlt werden. Daher ist es sinnvoller erst nach der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die weiteren

Leistungsphasen einen Förderantrag zu stellen, da eine Umsetzung der Radschnellverbindung dann wahrscheinlicher ist.

4.2. Fließender Kfz-Verkehr und ÖPNV

Durch eine Flächenumverteilung des Straßenraums, indem neben Parkständen auch Fahrstreifen zugunsten des Radverkehrs umverteilt werden müssen, ergeben sich in manchen Abschnitten Veränderungen für den Kfz-Verkehr. Dies ist beispielsweise in Teilen der Denninger Straße, der Prinzregentenstraße oder in der Widenmayerstraße der Fall, da aufgrund des engen Straßenquerschnitts die benötigte Radverkehrsfläche nur über den Entfall von Fahrspuren bzw. Stellplätzen hergestellt werden kann.

Um den parallel verlaufenden Buslinien eine Ausweichfläche zu bieten, wird versucht Radverkehr und ÖPNV gleichermaßen zu beschleunigen. Daher können Radfahrstreifen für den Linienbus freigegeben werden (z.B. Denninger-, Daglfinger Straße – siehe Abbildung 6) um auch in verkehrlichen Stoßzeiten den ÖPNV nicht zu benachteiligen. Um die Leistungsfähigkeit des ÖPNV auch an Knotenpunkten nicht zu mindern, wurden, wie in Kapitel 2.3. beschrieben, auch Einbußen für den Radverkehr am Knotenpunkt hingenommen. Dies trifft bspw. auf die Querungen Rennbahnstraße oder Scheinerstraße zu, an welchen der Radverkehr wartepflichtig bleibt. Zudem müssen die Mindestanforderungen an barrierefreie Haltestellen eingehalten werden.

Die Radschnellverbindung nach Markt Schwaben verläuft entlang oder quer einiger wichtiger S-Bahn-, U-Bahn-, Tram- sowie Busverbindungen, sodass ein Umstieg in den ÖPNV an vielen Stellen in der Landeshauptstadt und den Landkreisen München und Ebersberg leicht möglich ist.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass eine zuverlässige Linienbusbedienung wie auch eine Flächenumverteilung zugunsten des Radverkehrs langfristig zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs führt und mit einer Kfz-Entlastung der Abschnitte zu rechnen ist.

Bei den weiteren vertiefenden Untersuchungen für die Radschnellverbindungen muss das Gesamtsystem betrachtet werden. Der städtische Wirtschaftsverkehr, der MIV und der Nahverkehrsplan (inkl. Busbeschleunigung) werden in den Entscheidungsprozess integriert und bei der Abwägung berücksichtigt. Ebenso gilt es, die Anforderungen der weiteren Stakeholder zu berücksichtigen und in den Bewertungs-/Entscheidungsprozess zu integrieren, wie z. B. Barrierefreiheit, Denkmalschutz-Bauensembleschutz, Naturschutz, Gewässerschutz, Bauwerksunterhalt, Instandsetzungsbedarf der Bestandsbauwerke (Querungsbauwerke, Bauwerke im Untergrund, Spantentrassen), Neuplanungen der Spantenträger, privater Investoren.

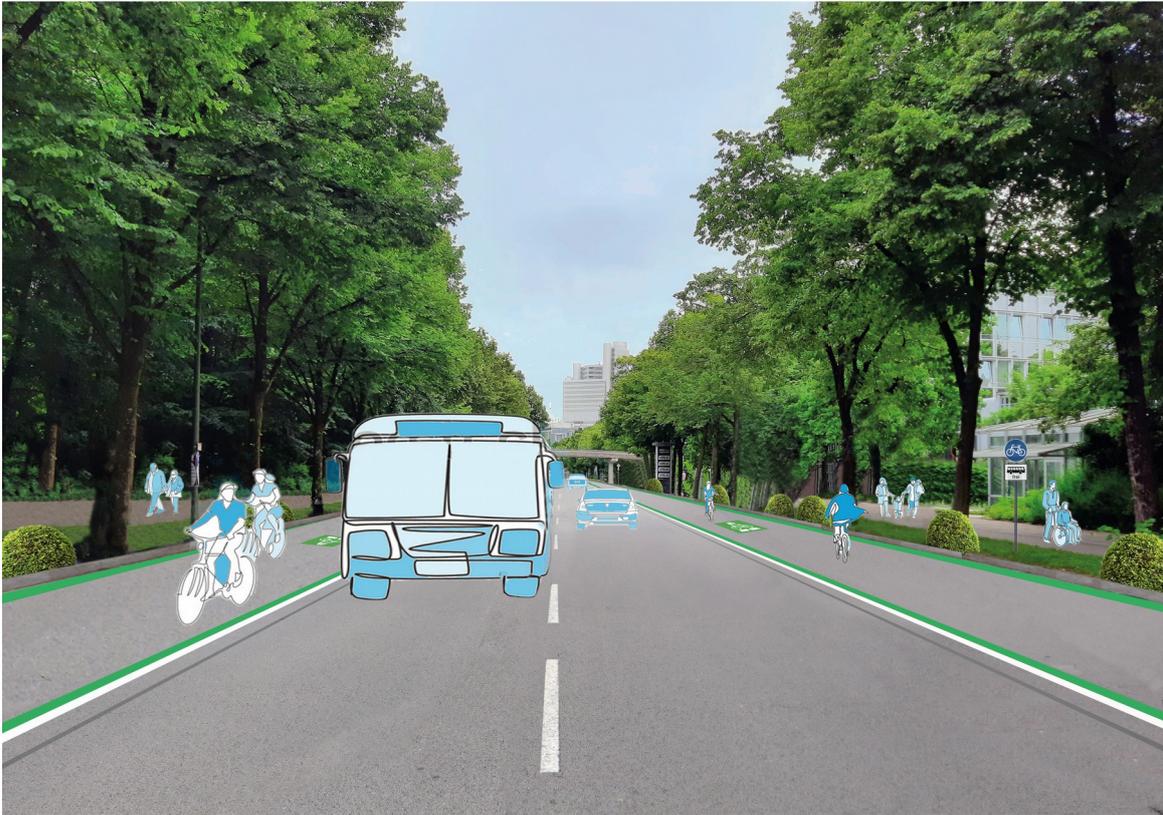


Abbildung 6: Beispielhafte Darstellung Radfahrstreifen mit Bus frei (Denninger Straße).
(Quelle: Planersocietät)

4.3. Ruhender Kfz-Verkehr

Für die Umsetzung dieser Radschnellverbindung werden nach Berechnung in der Machbarkeitsstudie ca. 900 Stellplätze auf Münchner Stadtgebiet entfallen. Diese Zahl ist nur eine Schätzung, die im Rahmen der Untersuchung über die Auswertung von Luftbilddaufnahmen durchgeführt wurde und sich daher noch ändern kann. Möglicherweise kann der Entfall an Stellplätzen durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Einführung von Anwohnerparken, in Teilen kompensiert werden. Jedoch wird das aufgrund der vorliegenden Nutzungskonflikte in beengten Straßenräumen nicht immer gelingen, sodass unter anderem das Instrument der Parkraumbewirtschaftung angewandt wird.

Die zukünftige Radschnellverbindung wird durch die bestehenden Parklizenzgebiete „Mittleres Lehel“ und „Klinikviertel (Europaplatz)“ verlaufen. Zukünftig sind noch Parklizenzgebiete nördlich der Prinzregentenstraße (Gebiet Holbeinstraße / Möhlstraße) im Stadtbezirk 13 denkbar. Der Bezirksausschuss würde hierzu gesondert informiert. Bei künftigen, neu einzurichtenden Parklizenzgebieten wird die Radschnellverbindung dann gleich mitgedacht und die Verteilung entsprechend eingerichtet. Bestehende Parklizenzgebiete entlang der Radschnellverbindung werden im Laufe des Planungsprozesses durch das Mobilitätsreferat angepasst.

Zudem werden Vorschläge für Lade- und Lieferzonen durch das Mobilitätsreferat in den Planungsprozess eingebracht. Überall dort, wo ansässige Gewerbebetriebe entlang einer Radschnellverbindung regelmäßig beliefert werden oder einen anders gearteten Ladebe-

darf haben, wird das Mobilitätsreferat prüfen, wo Lade- und Lieferzonen in angemessener Entfernung zu den anzudienenden Gewerbebetrieben eingerichtet werden können.

4.4. Fußverkehr

Bei der Planung und dem Bau von Radschnellverbindungen müssen die Mindestanforderungen für den Fußverkehr eingehalten und auf eine barrierefreie Gestaltung des Umfeldes geachtet werden. In den allermeisten Fällen birgt der Bau einer Radschnellverbindung aber zugleich eine Verbesserung für den Fußverkehr. Dies ist der Fall, da beispielsweise bislang gemeinsame Fuß- und Radwege in einen Fuß- und einen Radweg separiert oder Flächen zugunsten des Fußverkehrs umverteilt werden. Indem der Radverkehr auf die Straße verlegt wird, werden ehemals für den Radverkehr genutzte Flächen frei, die dem Fußverkehr dann zur Verfügung stehen. Z.B. wird in der Denninger Straße der Radverkehr nach derzeitigem Planungsstand vom bisherigen Fuß- und Radweg auf die Straße verlegt. Es erfolgt damit eine eindeutige Separation und eine Verbreiterung der Fußverkehrsfläche. Werden Rad- und Fußverkehr unmittelbar nebeneinander geführt, muss ein taktiler Element die beiden Bereiche trennen.

4.5. Ausblick

Mit der Vergabe der Machbarkeitsstudien wurde ein Grundstein zur Förderung des Radverkehrs gelegt. Mittels Potenzialanalyse wurde aufgezeigt, dass das für eine Förderung erforderliche Potenzial übertroffen wird, sodass die vertiefte Planung und Umsetzung der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben zu empfehlen ist. Ein zügiger Übergang von der Konzeptphase in die Bauplanung gemäß den Leistungsphasen nach HOAI ist daher möglich und sinnvoll. Hierzu soll ein „Letter of Intent“, also eine Absichtserklärung zur Planung der Radschnellverbindung zwischen der LHM und den beiden Landkreisen München und Ebersberg unterschrieben werden. Die Zusammenarbeit mit den Landkreisen wird in einer „Projektgruppe Radschnellverbindungen“ wie bisher weitergeführt. Ein Beschluss zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird dem Stadtrat nach Ende der Grundlagenermittlung und Vorplanung zur Entscheidung vorgelegt.

Über den aktuellen Planungsstand der Radschnellverbindung München – Markt Schwaben wird das Mobilitätsreferat regelmäßig berichten. In diesem Zuge wird dem Stadtrat auch ein Vorschlag zur vertieften Planung einer weiteren Radschnellverbindungen zur Entscheidung vorgelegt.

5. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

5.1. Zweck des Vorhabens

Der Sachmittelbedarf von 475.000 € ist für die vertiefte Planung der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben, Planungen vom Altstadtring bis zur Münchner Stadtgrenze, vorgesehen (siehe Kapitel 4.1).

5.2. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeiten

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.01.2022.

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		475.000,-- € in 2022 und 2023	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) Sachkonto 651000, Innenauftrag 638044180		237.500,-- € in 2022 237.500,-- € in 2023	
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)			

5.3. Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Die benötigten Zahlungsmittel werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Hierfür wird das Mobilitätsreferat beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 475.000 €, davon 237.500 € in 2022 und 237.500 € in 2023, aus der Nahmobilitätspauschale durch Umschichtung vom Baureferat im Rahmen der Nachtrags Haushaltsplanung 2022 bzw. im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2023 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Zudem meldet das Mobilitätsreferat die erforderlichen Mittel im Lenkungskreis Radverkehr an.

6. Anträge und Empfehlungen

6.1. Stadtratsanträge

Heißstraße als Radlauptroute ins Münchner Radnetz aufnehmen!

Antrag Nr. 14-20 / A 02832 von Frau StRin Kristina Frank, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Frau StRin Sabine Pfeiler vom 02.02.2017 (Anlage 12)

Es wird beantragt, die Heißstraße als Radlauptroute ins Münchner Radnetz aufzunehmen und dies in den Planungen zu berücksichtigen und umzusetzen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In der Beschlussvorlage wird vorgeschlagen, die Heißstraße als Teil der Radschnellverbindung München - Dachau weiterzuverfolgen und die damit verbundenen Qualitätsstandards bei Planungsvorhaben zu berücksichtigen. Bei der aktuell laufenden Überarbeitung der Netzkonzeption für den Radverkehr wird die RSV München – Dachau aufgenommen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02832 wird entsprochen.

Errichtung eines Radschnellweges Maxvorstadt-Olympiapark

Antrag Nr. 14-20 / A 03367 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Walter Zöller, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Sabine Pfeiler vom 12.09.2017 (Anlage 13)

Es wird beantragt, einen Radschnellweg von der Maxvorstadt zum Olympiapark zu errichten, der folgende Maßnahmen beinhaltet:

1. Prüfung eines Neubaus der Verbindung Rosa-Luxemburg-Platz zur Brücke Ackermannstraße
2. Prüfung eines Neubaus einer Rad- und Fußgängerbrücke über Schwere-Reiter-Straße
3. Prüfung eines Neubaus Radweg Heißstraße zwischen Schwere-Reiter-Straße und Lothstraße
4. Beschilderung und fahrradgerechte Anpassung der Anschlussstrecken

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In der Beschlussvorlage wird vorgeschlagen, die Heißstraße als Teil der Radschnellverbindung München - Dachau weiterzuverfolgen und die damit verbundenen Qualitätsstandards bei Planungsvorhaben zu berücksichtigen. Als Ergebnis der Machbarkeitsstudie wurde zum damaligen Planungszeitpunkt eine RSV-Führung östlich am Rande des Olympiaparks empfohlen. Durch die veränderten Planungsgrundlagen im Zuge der Machbarkeitsstudie für eine Brücke über die Schwere-Reiter-Straße kann sich der Verlauf der Radschnellverbindung noch ändern. Die Machbarkeitsuntersuchung für eine Brücke über die Schwere-Reiter-Straße ist derzeit noch in Bearbeitung. Die Anbindung der Radschnellverbindung und die Führung in diesem Teilabschnitt muss unter Beachtung der Ergebnisse festgelegt werden.

Aufgrund der niedrigen Kfz-Verkehrsstärke in der Heißstraße (Unterbrechung der Fahrbahn im Bereich des Kreativparks) ist der Bau eines baulichen Radwegs nur im Bereich des Parks notwendig, der Radverkehr fährt im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Für die RSV ist nach Fertigstellung auch eine entsprechende Beschilderung vorgesehen, auch die Anschlussstraßen an die östliche Heißstraße als Teil der RSV werden entsprechend überplant.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03367 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Realisierung der Radroute Olympiapark-Maxvorstadt als Modellprojekt

Antrag Nr. 14-20 / A 05026 von Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 25.02.2019 (Anlage 14)

Es wird beantragt, die Radroute Olympiapark-Maxvorstadt mit Priorität zu realisieren.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In der Beschlussvorlage wird vorgeschlagen, die Heißstraße als Teil der Radschnellverbindung München - Dachau weiterzuverfolgen und die damit verbundenen Qualitätsstandards bei Planungsvorhaben zu berücksichtigen. Zur zeitlichen Umsetzung der einzelnen RSV's als Gesamtprojekt wird auf die Ausführungen in der Beschlussvorlage verwiesen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05026 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

**Verkehrswende jetzt einleiten – Vorfahrt fürs Rad 2 –
Radroute Olympiapark – Kreativfeld – Heißstraße realisieren**

Antrag Nr. 14-20 / A 05343 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 10.05.2019 (Anlage 15)

Es wird beantragt:

1. Das Planungsreferat plant eine Radroute vom Olympiapark über das Kreativfeld (ehemalige Luitpold-Kaserne) und weiter über die Heißstraße in die Maxvorstadt.
2. Hierbei wird dargestellt wie eine Brücke über die Schwere-Reiter-Straße in die Bebauung des Kreativfeldes integriert werden kann.
3. Östlich der Lothstraße werden parallel eine Variante mit Fortführung in der Heißstraße oder aber eine Fortsetzung durch die mit grüner Welle versehene Schellingstraße untersucht.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In der Beschlussvorlage wird vorgeschlagen, die Heißstraße als Teil der Radschnellverbindung München - Dachau weiterzuverfolgen und die damit verbundenen Qualitätsstandards bei Planungsvorhaben zu berücksichtigen. Die Machbarkeitsuntersuchung für eine Brücke über die Schwere-Reiter-Straße ist derzeit in Bearbeitung. Das Ergebnis der Trassenfindung für die RSV München – Dachau und der bevorzugte Routenverlauf war Teil der Machbarkeitsuntersuchung. Im Ergebnis wird die Bestvariante als Basis für die Planung der RSV München – Dachau vorgeschlagen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05343 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Heißstraße wird zur Fahrradstraße

Antrag Nr. 14-20 / A 06577 von der ÖDP vom 21.01.2020 (Anlage 16)

Es wird beantragt, die Heißstraße in voller Länge von der Schwere-Reiter-Straße bis zur Barer Straße als Fahrradstraße zu beschildern. Um die Geschwindigkeit des mIV zu drosseln und den mIV-Durchgangsverkehr zu stoppen, sollen Poller eingesetzt werden. Zudem soll der Bodenbelag in der Heißstraße verbessert werden.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In der Beschlussvorlage wird vorgeschlagen, die Heißstraße als Teil der Radschnellver-

bindung München - Dachau weiterzuerfolgen und die damit verbundenen Qualitätsstandards bei Planungsvorhaben zu berücksichtigen. Das Ergebnis der Trassenfindung für die RSV München – Dachau und der bevorzugte Routenverlauf war Teil der Machbarkeitsuntersuchung. Im Ergebnis wird die Bestvariante als Basis für die Planung der RSV München – Dachau vorgeschlagen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06577 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Machbarkeitsstudie für den Fahrradschnellweg

Antrag Nr. 20-26 / A 00636 von Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Fabian Ewald vom 11.11.2020, eingegangen am 11.11.2020 (Anlage 17)

Es wird beantragt, dass die Landeshauptstadt München gemeinsam mit den Gemeinden Haar, Grasbrunn und Vaterstetten eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gibt, um zu prüfen, ob über dem Mittelstreifen der B304 (Münchener Straße / Wasserburger Landstraße) oder entlang des Gleiskörpers der Bahnstrecke Trudering – Grafing ein Fahrradschnellweg von Vaterstetten bis möglichst weit in die Innenstadt errichtet werden kann.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Im vorliegenden Beschluss werden die Ergebnisse der sechs Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen in München und der Region vorgestellt. Die Auswahl dieser sechs Korridore erfolgte über eine vorgelagerte Potenzialanalyse für Radschnellwege vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München⁶ sowie durch Absprache der LHM mit den umliegenden Landkreisen. In der Potenzialanalyse wurde auch ein Korridor Richtung Vaterstetten (Korridor 7) untersucht, welcher jedoch aufgrund einer niedrigeren Bewertung nicht vorrangig geplant wurde. Daher liegt der Fokus zunächst auf der vertieften Planung und Umsetzung der Radschnellverbindung nach Garching / Unterschleißheim sowie im weiteren auf die im Beschluss genannten Trassen.

Dem Mobilitätsreferat ist bewusst, dass Bedarf für eine (schnelle) Radverbindung von der Innenstadt in Richtung Münchner Osten vorhanden ist. Daher wird das Mobilitätsreferat eine Radwegverbindung entlang des Gleiskörpers der Bahnstrecke Trudering – Grafing zwischen dem Ostbahnhof und der Stadtgrenze prüfen und in das zu erarbeitende Radvorrangnetz mit aufnehmen, sodass auch eine Fortsetzung im LK München möglich wäre.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00636 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

Radl-Stammstrecke von Pasing zum Hauptbahnhof nach dem Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke verbreitern

Antrag Nr. 14-20 / A 04828 von der ÖDP vom 21.12.2018, eingegangen am 21.12.2018 (Anlage 18)

Mit Antrag Nr. 14-20 / A 04828 wird die Stadtverwaltung aufgefordert, die Radl-Stamm-

6 <https://www.pv-muenchen.de/leistungen/planung/verkehrskonzepte/radschnellwege/potenzialanalyse-radschnellwege-in-der-region-muenchen>

strecke des Projekts Hauptbahnhof-Laim-Pasing nach Fertigstellung des zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnels in ihrer künftigen Variante zu überplanen. Die Wege sollen breiter ausgeführt werden und direkt neben der Abgrenzung zu den Gleisen verlegt werden.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Im Rahmen der hier vorgestellten Machbarkeitsstudien zu „Radschnellverbindungen in München und Umland...“ wurde auch die Radl-Stammstrecke des Projekts Hauptbahnhof-Laim-Pasing – Nord (Radschnellverbindung Fürstenfeldbruck – München) erneut überplant.

Die Radl-Strammstrecke ist Bestandteil des Fuß- und Radwegekonzepts Hauptbahnhof-Laim-Pasing (HLP), Beschluss des Stadtrates vom 20.06.2007, Sitzungsvorlage Nr.: 02-08 / V 09878. Es ist in weiten Teilen umgesetzt, oder es wurden zumindest die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die weitere Planung geschaffen (Arnulfpark, Bebauungsplan Nr. 1873; Birketweg, Bebauungsplan Nr. 1926a und Nymphenburg Süd, Bebauungsplan Nr. 1925).

Grundlage für die Konzeption ist die Machbarkeitsstudie Fuß-/Radwegekonzept Hauptbahnhof-Laim-Pasing (HLP). Ziel war die Schaffung einer attraktiven Fuß-/Radverbindung in einer übergeordnete Grünverbindung. Die Profilierung beinhaltet einen durch Sicherheitsstreifen getrennte Fuß- und Radwege. Breitere Fuß- und Radwege wurden aus stadtgestalterischen und ökologischen Gründen (Flächenversiegelung) nicht empfohlen, sie entsprechen mit 3 m allerdings einer Radvorrangroute (3 Räder bzw. 2 Lastenräder nebeneinander). Für die Grünzüge wurde prinzipiell eine Mindestbreite von 15 m angestrebt. In den Grünzug ist der Fuß- und Radweg mit der Breite von 6 m einzubetten. In besonders engen Bereichen kann, entsprechend der Grundkonzeption, die Breite des Grünzugs auf 10 m reduziert werden, wobei der Fuß- und Radweg dann auf 5 m reduziert werden muss.

Bei einer Verlegung des Radwegs zur Bahnbegrenzung ist ein größerer Sicherheitsabstand als zu den Grünanlagen erforderlich. Auch bei den aktuellen und zukünftigen Radwegen im Bereich der heutigen Baustraße/Baustellenflächen der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist eine attraktive, direkte, fast ampellose Verbindung vom Münchner Westen in die Stadt möglich. Um die Eingriffe in die Grünanlagen zu minimieren, sollte die Planung entsprechend der Machbarkeitsstudie und den im Bebauungsplan gesicherten Flächen weiter verfolgt werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04828 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

Provisorische Radl-Stammstrecke von Pasing bis um Hauptbahnhof optimieren

Antrag Nr. 14-20 / A 04829 von der ÖDP vom 21.12.2018, eingegangen am 21.12.2018 (Anlage 19)

Mit Antrag Nr. 14-20 / A 04829 wird die Stadtverwaltung aufgefordert, die „derzeit provisorische Radl-Stammstrecke“ auf Höhe der Laimer Unterführung um einen weiteren, einen Meter breiten Asphaltstreifen zu ergänzen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Beim dem im Antrag genannten Asphaltstreifen handelt es sich nicht um eine „provisorische Radl-Stammstrecke“. Das Betreten dieses „Weges“ (Arbeitsraum zum Errichten des Sperrzauns zur Baustraße der 2. S-Bahn-Stammstrecke) ist verboten und das Verbot wird durch Schilder angezeigt. Die Zugänglichkeit wurde zudem durch Absperrungen unterbunden, um die Baugrube der Umweltverbundröhre (UVR) zu sichern. Zudem müsste für das Provisorium der Reptilienschutzzaun beseitigt bzw. versetzt werden und in die gem. Bebauungsplan 1925 ausgewiesenen Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Ausgleichsfläche, offene Bahnschotterbereiche mit Pioniervegetation) eingegriffen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04829 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

6.2. Bezirksausschuss-Anträge

Radachse Heßstraße planen und ausbauen

Antrag Nr. 14-20 / B 03017 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 15.11.2016 (Anlage 20)

Es wird beantragt, ein Konzept vorzulegen, wie die Heßstraße als Fahrradachse zwischen Neuhausen-Nymphenburg, Schwabing-West und der Maxvorstadt entwickelt und ausgebaut werden kann.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In der Beschlussvorlage wird vorgeschlagen, die Heßstraße als Teil der Radschnellverbindung München - Dachau weiterzuverfolgen und die damit verbundenen Qualitätsstandards bei Planungsvorhaben zu berücksichtigen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 03017 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Radroute Olympiapark-Maxvorstadt

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04250 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 07.11.2017 (Anlage 21)

Es wird beantragt, eine Radroute vom Olympiapark in die Maxvorstadt mit einer Rad- und Fußgängerbrücke über die Schwere-Reiter-Straße zu realisieren. Der BA fordert die Landeshauptstadt München auf, entsprechende fahrradgerechte Anpassungen in der Anschlussstrecke der Heßstraße vorzunehmen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In der Beschlussvorlage wird vorgeschlagen, die Heßstraße als Teil der Radschnellverbindung München - Dachau weiterzuverfolgen und die damit verbundenen Qualitätsstandards bei Planungsvorhaben zu berücksichtigen. Die Machbarkeitsuntersuchung für eine Brücke über die Schwere-Reiter-Straße ist derzeit in Bearbeitung.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 04250 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen

entsprochen.

Heißstr. als Fahrradstraße – Unterstützung des Antrags des BA 9 vom 28.9.2016

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04217 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 07.11.2017 (Anlage 22)

Es wird beantragt, ein Konzept für die Einrichtung einer Fahrradachse durch die Heißstraße vorzulegen, um der Forderung nach einer Verbindung für RadfahrerInnen vom Olympiapark über das Kreativquartier in das Kunstareal nachzukommen. Die Ausweisung als Fahrradstraße ist zu prüfen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In der Beschlussvorlage wird vorgeschlagen, die Heißstraße als Teil der Radschnellverbindung München - Dachau weiterzuverfolgen und die damit verbundenen Qualitätsstandards bei Planungsvorhaben zu berücksichtigen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 04217 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Radschnellweg Olympiapark-Neuhausen-Maxvorstadt

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04501 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 19.12.2017 (Anlage 23)

Der Bezirksausschuss Neuhausen-Nymphenburg unterstützt einen Radschnellweg vom Olympiapark über Neuhausen in die Maxvorstadt einschließlich Rad- und Fußgängerbrücke über die Schwere-Reiter-Straße, vgl. StR-Antrag-Nummer 14-20 / A 03367 vom 12.09.2017. Der Bezirksausschuss fordert die Landeshauptstadt München auf, entsprechende fahrradgerechte Anpassungen in der Anschlussstrecke Neuhausen vorzunehmen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In der Beschlussvorlage wird vorgeschlagen, die Heißstraße als Teil der Radschnellverbindung München - Dachau weiterzuverfolgen und die damit verbundenen Qualitätsstandards bei Planungsvorhaben zu berücksichtigen. Die Machbarkeitsuntersuchung für eine Brücke über die Schwere-Reiter-Straße ist derzeit in Bearbeitung.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 04501 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Heißstraße: Keine Öffnung für den motorisierten Individualverkehr – Radroute vom Kreativquartier in den Olympiapark

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05815 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 04 - Schwabing West vom 30.01.2019 (Anlage 24)

Es wird beantragt, dass die Heißstraße im Bereich des Kreativquartiers nicht wie aktuell geplant für den motorisierten Individualverkehr geöffnet werden, sondern stattdessen als Radroute vom Kreativquartier in den Olympiapark mit einer Rad-/Fußgängerbrücke über die Schwere-Reiter-Straße ausgebaut werden soll. Konkret umfasst der Antrag folgende vier Einzelvorhaben:

1. Neubau der Verbindung Rosa-Luxemburg-Platz zur Brücke über die Ackermannstraße
2. Neubau einer Rad- und Fußgängerbrücke über die Schwere-Reiter-Straße zur Heißstraße, um hier eine sichere und attraktive Querung für den Radverkehr ohne Störung des ÖV (Tram 12, Bus 53) und des IV in der Schwere-Reiter-Straße zu schaffen.
3. Neubau eines Radweges (mind. 4,5 m Breite) mit begleitendem Fußweg zwischen Schwere-Reiter-Str. und Lothstraße o h n e Öffnung der Heißstraße für den IV in diesem Abschnitt
4. Beschilderung und fahrradgerechte Anpassung der Anschlussstrecken

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In der Beschlussvorlage wird vorgeschlagen, die Heißstraße als Teil der Radschnellverbindung München - Dachau weiterzuverfolgen und die damit verbundenen Qualitätsstandards bei Planungsvorhaben zu berücksichtigen. Als Ergebnis der Machbarkeitsstudie wurde zum damaligen Planungszeitpunkt eine RSV-Führung östlich am Rande des Olympiaparks empfohlen. Durch die veränderten Planungsgrundlagen im Zuge der Machbarkeitsstudie für eine Brücke über die Schwere-Reiter-Straße kann sich der Verlauf der Radschnellverbindung noch ändern. Die Machbarkeitsuntersuchung für eine Brücke über die Schwere-Reiter-Straße ist derzeit noch in Bearbeitung. Die Anbindung der Radschnellverbindung und die Führung in diesem Teilabschnitt muss unter Beachtung der Ergebnisse festgelegt werden.

Aufgrund der niedrigen Kfz-Verkehrsstärke in der Heißstraße (Unterbrechung der Fahrbahn im Bereich des Kreativparks) ist der Bau eines baulichen Radwegs nur im Bereich des Parks notwendig, der Radverkehr fährt im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Für die RSV ist nach Fertigstellung auch eine entsprechende Beschilderung vorgesehen, auch die Anschlussstraßen an die östliche Heißstraße als Teil der RSV werden entsprechend überplant.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 05815 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Radweg am Friedensengel

Antrag Nr. 14-20 / B 06563 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 25.07.2019 (Anlage 25)

Radweg am Friedensengel

Antrag Nr. 14-20 / B 06889 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 14.10.2019 (Anlage 26)

In oben genannten Anträgen sprechen sich der Bezirksausschuss 5 – Au-Haidhausen und 13 – Bogenhausen für einen baulichen oder wenigstens auf der Fahrbahn abmarkierten Radweg bergaufwärts am Friedensengel aus. Darüber wird angefragt, welche Ergebnisse die vom Stadtrat im Jahr 2017 im Grundsatzbeschluss Radverkehr beauftragten Untersuchungen bisher erbracht haben. In der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09964 ist die Rede von einer „vertieften Untersuchung“.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Der Abschnitt am Friedensengel (Prinzregentenstraße) ist Teil der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben (vgl. Abschnitt 3.2). In der vorliegenden Beschlussvorlage werden die Ergebnisse der sechs Machbarkeitsuntersuchungen vorgestellt. Für diese Strecke wird vorgeschlagen gemäß Kapitel 3.7 die vertieften Planungen zu beauftragen. Gleichzeitig laufen bereits Planungen für die Umgestaltung des Europaplatzes. Die Anforderungen an eine RSV werden darin berücksichtigt und nach Abschluss dem Stadtrat vorgelegt.

Den Anträgen Nr. 14-20 / B 06563 und Nr. 14-20 / B 06889 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Der BA 3 Maxvorstadt fordert die Landeshauptstadt München auf, die Heißstraße in voller Länge von der Schwere-Reiter-Straße bis zur Barer Straße als Fahrradstraße umzuwidmen. In diesem Zusammenhang verweist der BA 3 auf den BA-Antrag vom 22.10.2017

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 07539 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 11.02.2020 (Anlage 27)

Es wird beantragt, die Heißstraße in voller Länge von der Schwere-Reiter-Straße bis zur Barerstraße als Fahrradstraße zu beschildern.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In der Beschlussvorlage wird vorgeschlagen, die Heißstraße als Teil der Radschnellverbindung München - Dachau weiterzuverfolgen und die damit verbundenen Qualitätsstandards bei Planungsvorhaben zu berücksichtigen. Das Ergebnis der Trassenfindung für die RSV München – Dachau und der bevorzugte Routenverlauf war Teil der Machbarkeitsuntersuchung.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 07539 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Planung Radschnellwege: Bezirksausschüsse frühzeitig beteiligen

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01847 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 26.02.2021 (Anlage 28)

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, den Bezirksausschuss bei den Planungen der Radschnellwege frühzeitig zu beteiligen und bezüglich der örtlichen Planungen im Stadtviertel in die Vorbereitung des Stadtratsbeschlusses einzubeziehen. Zudem wird die Verbindung des Radlriings durch die Leonhardstraße in Haidhausen abgelehnt, dagegen ist die Maria-Theresia-Straße als Teil des Radschnellweges in den Münchner Nordosten vom Bezirksausschuss 5 gewünscht.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die Bezirksausschüsse wurden am 25.11.2020 in einer Videokonferenz über die Ergebnisse informiert und im Vorfeld dieses Beschlusses wurde eine BA-Anhörung durchgeführt. Der vorliegende Beschluss beauftragt die Verwaltung zur Ausarbeitung einer Radschnellverbindung. Im Zuge der vertieften Planung der ausgewählten Radschnellver-

bindung wird mit den betroffenen Bezirksausschüssen Kontakt aufgenommen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 01847 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Vorstellung der Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung bis zur westlichen Stadtgrenze in Richtung Fürstenfeldbruck

Antrag Nr. 20-26 / B 02499 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing vom 08.06.2021 (Anlage 29)

Die Stadtverwaltung wird gebeten, die im Betreff genannte Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung nach Fürstenfeldbruck im BA 21 vorzustellen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Im vorliegenden Beschluss werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien für sechs Radschnellverbindungen in München und der Region vorgestellt. Zudem stehen die Abschlussberichte unter www.muenchenunterwegs.de/angebote/planungen-fuer-die-muenchner-radschnellverbindungen zum Download zur Verfügung.

Die Radschnellverbindung nach Fürstenfeldbruck wird aufgrund der in Kapitel 3.5. genannten Gründe zunächst zurückgestellt und nicht vorrangig vertieft geplant, d.h., dass bei einer Vorstellung im BA 21 lediglich auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie eingegangen werden kann. Sollte hierzu Bedarf sein, kann das Mobilitätsreferat gerne die Ergebnisse im BA 21 darstellen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 02499 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Bergsonstraße - sichere Verkehrsführung S-Bahnhalft zur Rupert-Bodner-Straße

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02601 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.06.2021 (Anlage 30)

Der Bezirksausschuss 22 bittet das Mobilitäts- und das Baureferat die Bergsonstraße zwischen S-Bahnhalft Langwied und Rupert-Bodner-Straße für die zukünftigen Verkehrsanforderungen neu zu gestalten und dabei die Sicherheit der Verkehrsführung aber auch eine Ergänzung der Grüngestaltung zu berücksichtigen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die gewünschte Neugestaltung der Bergsonstraße zwischen dem S-Bahnhalft Langwied und der Rupert-Bodner-Straße ist Teil der Radschnellverbindung nach Fürstenfeldbruck. Aufgrund der in Kapitel 3.5. genannten Gründe wird die Verbindung allerdings zunächst zurückgestellt und nicht vorrangig vertieft geplant, Sobald die genannte Trasse in die Planung geht, wird spätestens in diesem Zusammenhang auch die Neugestaltung der Bergsonstraße geprüft werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 02601 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Fahrradfreundliche Umgestaltung des Europaplatzes

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02690 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 13.07.2021 (Anlage 31)

Es wird darum gebeten, dass bei der Umgestaltung des Europaplatzes eine fahrradfreundliche und sichere Verkehrsführung berücksichtigt wird. Insbesondere die Wegeverbindung Maria-Theresia-Straße (südlich) und Möhlstraße (nördlich) soll gestärkt werden.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Gemäß Beschlussvorlage soll die Radschnellverbindung München – Markt Schwaben vertieft geplant werden. Die Route verläuft von der Prinzregentenstraße über den Europaplatz, sodass eine fahrradfreundliche Umgestaltung bei der vertieften Planung selbstverständlich mitgedacht wird. Dabei sollen auch die Wege- und Abbiegebeziehungen am Europaplatz verbessert werden, damit ein sicheres Queren des Platzes möglich wird. Das Mobilitätsreferat und das Baureferat sind hierzu in engem Austausch.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 02690 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

6.3. Bürgerversammlungsempfehlungen

Durchfahrtsmöglichkeit von Aubing nach Puchheim über Eichenauer Straße und nach Germering über den Germeringer Weg

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00057 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021 (Anlage 32)

Es wird darum gebeten, die Durchfahrtsmöglichkeit von Aubing nach Puchheim über die Eichenauer Straße und nach Germering über den Germeringer Weg auch nach Fertigstellung der Besiedelung von Freiham beizubehalten.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Gemäß Beschlussvorlage wird in allen Fällen die Durchfahrtsmöglichkeit für den Radverkehr entlang der Eichenauer Straße beibehalten. Die Planungen zu Freiham sehen auch in Richtung Germering mindestens die Durchfahrt für Radfahrende vor. Laut Kapitel 3.5 wird die Radschnellverbindung in Richtung Fürstenfeldbruck nicht priorisiert, so dass nach aktuellem Stand die Eichenauer Straße für alle Verkehrsteilnehmer*innen in alle Richtungen befahrbar ist.

Unabhängig davon wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt München am 24.07.2019 „Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen beim Ausbau der S4 West Pasing-Buchenau“ (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 13679) u.a. beschlossen, eine Machbarkeitsstudie mit insgesamt fünf Varianten für eine schnelle Radverkehrsverbindung zwischen Puchheim und Pasing Zentrum in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Puchheim und dem Landkreis Fürstenfeldbruck durchzuführen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00057 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021 kann damit nach Maßgabe der vorste-

henden Ausführungen entsprochen werden.

7. Abstimmung Referate

Das **Baureferat** hat der Beschlussvorlage unter Berücksichtigung von Ergänzungen und Änderungen zugestimmt:

„Zur RSV München – Oberhaching:

Das Baureferat entwickelt auf Basis des Beschlusses des Kreisverwaltungsausschusses vom 27.06.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08728) die Umplanung der Balanstraße im Abschnitt zwischen Thomasiusplatz und St.-Martin-Straße. Zuletzt wurde die Planung in 2019/2020 gemäß den Vorgaben des Radentscheids angepasst. Das Projekt wurde dann wegen der Ergebnisse der vorliegenden Beschlussvorlage „Radschnellverbindungen in München und Umland“ zurückgestellt.

Die Beschlussvorlage kommt auf Seite 15 zu dem Ergebnis, dass die Trasse München – Oberhaching – welche durch die Balanstraße verläuft – „zunächst zurückgestellt“ und „bei der Fortschreibung der Netzkonzeption Radverkehr in die Kategorie ‚Radschnellverbindungen‘ aufgenommen“ wird.

Jedoch wird auf S. 19 der Beschlussvorlage ebenfalls „vorgeschlagen, dass die Bestvarianten aller fünf radialen RSV-Trassen (ohne RSV-Ring) grundsätzlich übernommen werden. Das bedeutet, dass die Qualitätsstandards (z. B. Radwegbreite) von Radschnellverbindungen bei Neu- und Umplanungen im Straßenraum, die auf den Strecken der fünf radialen Bestvarianten liegen, stets zu berücksichtigen sind.“ Dies wird in Antragspunkt 7 auch nochmal explizit beschlossen und hat daher erhebliche Auswirkungen auf das laufende Projekt in der Balanstraße, da man für beide Radwege jeweils zusätzliche 0,7 m Breite benötigt. Diese können voraussichtlich nur zu Lasten aller PKW-Stellplätze erfolgen. Wir regen daher an, dass diesbezüglich auf das laufende o. g. Projekt in der Beschlussvorlage konkret Bezug genommen wird und die möglichen Konsequenzen vorab schon dargestellt werden, damit eine entsprechende Umplanung gemäß RSV berücksichtigt werden kann.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Eine Beschreibung zum laufenden Projekt des Baureferates wurde in Kapitel 3.3 aufgenommen. Ersten Planungen zufolge können jedoch wenige Kfz-Stellplätze erhalten bleiben. Das Mobilitätsreferat sieht zudem durch Verknüpfung der Projekte Balanstraße und Werinherstraße in Hinblick auf die Anzahl an Baumfällungen noch Optimierungsmöglichkeiten, da durch eine Verlegung der Bushaltestellen in der Werinherstraße weniger Baumfällungen notwendig wären.

„Zur RSV München – Markt Schwaben:

Die o. g. geplante Route verläuft über den Europaplatz. Das Baureferat wurde mit Beschluss des Bauausschusses „Fünf Plätze attraktiv neu gestalten“ vom 08.10.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15997) beauftragt, u. a. für den Europaplatz ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchzuführen und Konzeptstudien zu erarbeiten. Das Ergebnis soll mit einem Entscheidungsvorschlag zum weiteren Vorgehen dem Stadtrat vorgestellt werden. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass für die weitere Planung zur Umgestaltung des Europaplatzes zunächst ein neues Verkehrskonzept und eine grundlegende Raumaufteilung durch das Mobilitätsreferat in diesem Bereich erforderlich sind. Erst nach Vorlage des Konzeptes durch das Mobilitätsreferat kann die Gestaltungs-

planung auf dieser Grundlage vom Baureferat fortgeführt werden.

Dies bitten wir in der aktuellen Beschlussvorlage darzustellen und bei der Stellungnahme zu den Anträgen „Radweg am Friedensengel“ der Bezirksausschüsse 5 und 13 auf Seite 33 richtigzustellen.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Mit der vertieften Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von der Münchner Innenstadt bis nach Markt Schwaben liegt bereits ein Verkehrskonzept vor, das dem Baureferat zugeleitet wurde. Zudem war das Baureferat bei der Machbarkeitsstudie beteiligt und hat an den Projektgruppensitzungen teilgenommen. Daher soll die Planung des Europaplatzes wie im Stadtratsbeschluss „Fünf Plätze attraktiv neu gestalten“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15997) beschlossen beim Baureferat verbleiben und zudem mit dem Radschnellverbindungsstandard von 3 m (ggf. zzgl. Sicherheitstrennstreifen) geplant werden. Eine grundlegende Raumaufteilung bzw. eine neues Konzept sind hierfür aus Sicht des Mobilitätsreferates nicht nötig, sodass die Planung nach Beschlussfassung vom Baureferat fortgeführt werden kann.

Die vertiefte Planung der Radschnellverbindung bis zum Knotenpunkt Prinzregentenstraße / Europaplatz und ab der Möhlstraße wird vom Mobilitätsreferat durchgeführt. Zudem wird das Mobilitätsreferat das Baureferat unterstützen.

„S. 23, Absatz 2:

„... Der städtische Wirtschaftsverkehr, der MIV und der Nahverkehrsplan (incl. Busbeschleunigung) werden in den Entscheidungsprozess integriert und bei der Abwägung berücksichtigt. **Ebenso gilt es, die Anforderungen der weiteren Stakeholder zu berücksichtigen und in den Bewertungs-/Entscheidungsprozess zu integrieren, wie z. B. Barrierefreiheit, Denkmalschutz-Bauensembleschutz, Naturschutz, Gewässerschutz, Bauwerksunterhalt, Instandsetzungsbedarf der Bestandsbauwerke (Querungsbauwerke, Bauwerke im Untergrund, Spartenrassen), Neuplanungen der Spartenträger, privater Investoren.**“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die Formulierung wurde entsprechend dem Vorschlag geändert.

„S. 25, Kapitel 5.3 Finanzierung:

„... Hierfür wird das Mobilitätsreferat beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 475.000 €, davon 237.500 € in 2022 und 237.500 € in 2023, aus der Nahmobilitätspauschale durch Umschichtung vom Baureferat im Rahmen der **Nachtragshaushaltsplanung 2022 bzw. im Rahmen der entsprechenden Haushaltsplanaufstellung 2023** bei der Stadtkämmerei anzumelden. ...“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die Formulierung wurde entsprechend dem Vorschlag geändert.

„S. 36 f., Antragspunkt 3:

„Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 237.500 € **in 2022** aus der Nahmobilitätspauschale durch Umschichtung vom Baureferat im Rahmen der **Nachtragshaushaltsplanung Haushaltsplanaufstellung 2022** bei

der Stadtkämmerei anzumelden. ...“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:
Die Formulierung wurde entsprechend dem Vorschlag geändert.

Die **Stadtkämmerei** hat der Beschlussvorlage zugestimmt und folgende Hinweise mitgeteilt:

„Die Stadtkämmerei erhebt zu o.g. Beschlussvorlage keine Einwände.

Die Mehrbedarfe von je 237.500 EUR in den Jahren 2022 und 2023 werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert und führen somit zu keiner Ausweitung des MIPs oder des Haushalts.

Die investiven Kosten für die Realisierung der Radschnellverbindung werden derzeit auf ca. 26,3 Mio. EUR geschätzt. Eine erste, überschlägige Kostenermittlung wird vom Mobilitätsreferat im Rahmen der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung vorgelegt. Belastbare Kostenangaben des Baureferats werden dem Stadtrat im Zuge der Projektgenehmigung dargestellt und zur Genehmigung vorgelegt.“

Das **Referat für Stadtplanung und Bauordnung** hat der Beschlussvorlage unter Berücksichtigung der nachfolgenden Änderungen und Anmerkungen zugestimmt:

„Die Grünplanung des PLAN bitten darum, an den weiteren Planungsschritten von Anfang an intensiv beteiligt zu werden. Die Grundsätze des Radentscheids, dass die entsprechenden Maßnahmen grundsätzlich „nicht zu Lasten (...) des Stadtgrüns“ (Beschluss der VV vom 24.07.2019, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572, Anlage 1) umzusetzen sind, müssen aus fachlicher Sicht der Grünplanung in Zukunft noch stärker berücksichtigt werden.

Dabei sind insbesondere folgende Aspekte besonders zu berücksichtigen, die auch zu Abweichungen vom RSV-Standard oder zu Routenverlegungen führen können:

- Baumschutz: Grundsätzlich müssen Bestandsbäume erhalten werden, vor allem wegen ihrer vielfältigen Wohlfahrtswirkungen, welche unter anderem die Folgen des Klimawandels in der Stadt abmildern können. Die Entfernung ganzer Baumreihen ist inakzeptabel. Lediglich an Engstellen könnten in begrenzten Einzelfällen Fällungen in Frage kommen. Insgesamt sind im Zuge der Umsetzungsplanung neue Baumstandorte zu realisieren. Daher sind die konkreten Umsetzungsplanungen der Radschnellverbindungen – abweichend von den Machbarkeitsstudien – diesbezüglich zu optimieren.
- Die Situation für Fußgänger*innen darf sich nicht verschlechtern bzw. ist im Zuge der Maßnahmen zu verbessern. Das betrifft insbesondere die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums sowie die Vermeidung von Gefahren und Konflikte. Grundsätzlich ist darauf zu achten, Synergien mit der Gestaltung des öffentlichen Raums und seinen vielfältigen Nutzungen (u. a. Aufenthalts- und Erlebnisqualität) zu erzeugen.
- Von den Festsetzungen in Bebauungsplansatzungen (bspw. zur Pflanzung oder zum

Erhalt von Bäumen oder Vegetationsbeständen) darf nicht abgewichen werden. Ebenso sind die weiteren Vorgaben und Fachkonzepte zu berücksichtigen, z. B. Naturschutzfachliche Pflege- und Entwicklungspläne, gartendenkmalpflegerische Konzepte, etc.

➤ Anderweitige Planungen, bzw. planerische Überlegungen (z. B. Strukturkonzepte, Masterpläne, Wegekonzepte) sind zu integrieren. Bezogen auf die Trasse nach Markt Schwaben gilt dies etwa für die Entwicklungsmaßnahmen im Münchner Nordosten inklusive der landschaftsplanerischen Ziele in diesem Kontext.

➤ Generell ist den Belange des Natur- und Landschaftsschutzes (inkl. Landschaftsbild) Rechnung zu tragen. Planerisch oder vertraglich gesicherte bzw. hergestellte naturschutzfachliche Ausgleichsflächen sollen weder beansprucht noch beeinträchtigt werden.

Weiterhin begrüßt die Lokalkommission des PLAN die Bemühungen auf der Ebene der Trassenfestlegung zur Vermeidung empfindlicher Flächen. Im Zuge der weiteren Planungen sollen jedoch Optimierungsmöglichkeiten für die Belange des Denkmalschutzes, des Naturschutzes und des Baumschutzes ausgeschöpft werden. Deshalb bittet die Lokalkommission um rechtzeitige Beteiligung im Zuge der weiteren Planungsschritte für die Radschnellverbindungen sowie für das Radvorrangnetzes bei möglicher Betroffenheit folgender Bereiche:

- Denkmalensembles oder Einzelbaudenkmäler
- Geltungsbereich der Baumschutzverordnung
- Naturschutzfachliche Schutzgegenstände und Kompensationsflächen
- Kartierte Biotope, Feldfluren Bahnlängen und Bahnlinien.

Begründung:

Die dargestellten Radschnellverbindungen können Denkmalensembles oder Einzelbaudenkmäler betreffen. Zum Beispiel führt die Verbindung Richtung Markt Schwaben im Umfeld des Friedensengels und des Europaplatzes durch Bereiche mit Ensemble-, Baudenkmal- und Gartendenkmalschutz. Alle Verbindungen verlaufen durch im Zusammenhang bebaute Gebiete mit Geltung der Baumschutzverordnung. Zum Beispiel sollen laut Beschlussvorlage für die Verbindung Richtung Markt Schwaben 90 Bäume gefällt werden, für die Verbindung nach Starnberg 75 Bäume. Auch naturschutzfachliche Schutzgegenstände und Kompensationsflächen können betroffen sein. So führt beispielsweise die Verbindung nach Fürstenfeldbruck unter anderem durch das Landschaftsschutzgebiet Nymphenburger Park und entlang bzw. durch Ausgleichsflächen an der Achse Hauptbahnhof-Laim-Pasing. Alle Verbindungen können gesetzliche geschützte Biotope sowie artenschutzrechtlich relevante Gehölzbestände, Feldfluren und bahnbegleitende Flächen betreffen. Alle oben genannten Bereiche sind auch für die Planung des Radvorrangnetzes relevant."

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die vorliegende Beschlussvorlage stellt die Ergebnisse der sechs Machbarkeitsstudien vor und gibt einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen. Die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung angesprochenen Themen kommen erst im weiteren Projektverlauf mit zunehmender Detailtiefe zum Tragen. Sofern der Stadtrat dem Entscheidungsvorschlag

der Verwaltung folgt und die vertiefte Planung der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben beschließt, wird die Grundlagenermittlung und Vorplanung angegangen. Hierbei werden u.a. die Themen Baumschutz, Natur- und Landschaftsschutz sowie Denkmalschutz mit betrachtet. Die entsprechenden Fachbereiche werden bei der vertieften Planung der Radschnellverbindung eingebunden.

Zudem möchten wir noch darauf hinweisen, dass eine Radschnellverbindung den Fußverkehr mit fördert. Der Radschnellwegstandard beinhaltet einen begleitenden, 2,50 m breiten Fußweg (siehe Kapitel 4.4).

Das **Referat für Klima- und Umweltschutz** hat der Beschlussvorlage zugestimmt und bittet um Berücksichtigung der folgenden Hinweise:

„mit Zuleitung vom 21.10.2021 haben Sie uns um die Mitzeichnung der Beschlussvorlage Nr. 20-26 / V 04418 „Radschnellverbindungen in München und Umland, Ergebnisse der sechs vertieften Machbarkeitsstudien und Empfehlungen zur vertieften Planung und Umsetzung einer ausgewählten Trasse“ gebeten.

Das RKU begrüßt die Bestrebungen, im Sinne der Verkehrswende einen möglichst großen Teil der Bevölkerung zum Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) zu bewegen. Die Entwicklung und Umsetzung von Radschnellverbindungen in München und Umland wird daher unterstützt und die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

Wir bitten jedoch um Berücksichtigung der folgenden Hinweise:

In Kapitel 4, welches die vertiefte Planung der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben behandelt, empfehlen wir, analog zu den Unterkapiteln zu fließendem Kfz-Verkehr und ÖPNV (4.2.), ruhendem Kfz-Verkehr (4.3.) und Fußverkehr (4.4.) auch ein Unterkapitel zum Grün- und Baumbestand einzufügen. Die Aussagen dazu sind unserer Auffassung im aktuellen Beschlussentwurf noch nicht ausreichend behandelt. Im Unterkapitel sollte dargestellt werden, inwieweit und durch welche Maßnahmen auf bestehende Baumstandorte Rücksicht genommen wurde, an welchen Standorten und aus welchen Gründen Baumfällungen notwendig sind, und ob ggf. die Möglichkeit besteht, diese zu reduzieren bzw. im näheren Umgriff durch Ersatzpflanzungen zu kompensieren.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die Beschlussvorlage wird auf Basis von Machbarkeitsstudien, nicht aber von detaillierten Planungen dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch keine Aussage zu betroffenen Baumstandorten, Baumfällungen bzw. Ersatzpflanzungen getroffen werden. Auf diese Punkte wird im Laufe der vertieften Planung eingegangen. Ein Unterkapitel zum Grün- und Baumbestand würde daher zum jetzigen Zeitpunkt keine konkreten Aussagen enthalten, sodass dies nicht ergänzt wird.

„Darüber hinaus bestehen zu verschiedenen Umweltbelangen die folgenden Anmerkungen, die im weiteren Verlauf der Planung und der Umsetzung der Radschnellverbindungen zu berücksichtigen sind:

Lärmvorsorge

1. Allgemeine Einschätzung

Grundsätzlich wird die Errichtung von Radwegen bzw. der Ausbau vorhandener Radwege aus Sicht der Lärmvorsorge begrüßt, da davon auszugehen ist, dass dadurch ein Teil der Münchner Bürger*innen zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad motiviert wird und sich Modal-Split-Veränderungen im städtischen Gesamtverkehr zu Gunsten des Radverkehrs ergeben. Eine Reduzierung von Kfz-Fahrten im Stadtgebiet führt zu einer flächenhaften Reduzierung der Lärmemissionen und -immissionen.

Durch den in der Vorlage beschriebenen Entfall von Fahrstreifen zugunsten eines Radwegs kann sich – aufgrund der dadurch bedingten Vergrößerung des Abstands der verbleibenden MIV-Fahrspuren zu den entlang der Straße gelegenen Wohngebäuden – eine zusätzliche Pegelminderung ergeben.

Andererseits kann eine Fahrstreifenreduzierung auch zu einer Verschlechterung des Verkehrsflusses oder zu einer Verkehrsverlagerungen ins Nebenstraßennetz führen. Beide Effekte wirken sich negativ auf die Lärmbelastung der Betroffenen aus.

Die vorgenannten Aspekte des Lärmschutzes, die in der vorgelegten Beschlussvorlage nicht thematisiert werden, müssen im weiteren Verfahren behandelt werden (Verkehrsgutachten, schalltechnische Untersuchung).

2. Baulicher Radweg

In Kapitel 2.3 der Vorlage wird ausgeführt, dass entsprechend den Vorgaben des Radentscheids „wo immer möglich ein baulicher Radweg, anstatt eines Radfahrstreifens“ geplant wird.

Der Bau eines Radwegs stellt gemäß VLärmSchR 97 einen erheblichen baulichen Eingriff i.S. der 16. BImSchV dar. Sofern der erhebliche bauliche Eingriff zu einer wesentlichen Änderung (16. BImSchV § 1 Absatz 2) führt, ergibt sich für die betroffenen Anwohner*innen grundsätzlich ein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Die für die Lärmvorsorge anfallenden Kosten haben ggf. Auswirkungen auf die durchgeführte Kosten-Nutzen-Analyse (Beschlussvorlage Kap. 2.4).

(Hinweis: Im Gegensatz zum Bau ist die Realisierung eines Radstreifens durch Fahrbahnummarkierungen nach VLärmSchR 97 i.d.R. kein erheblicher baulicher Eingriff.)

Die sich ggf. ergebenden Ansprüche auf Lärmvorsorge müssen ebenfalls im weiteren Verfahren geprüft werden.

Stadtklima

Mit der Beschlussvorlage besteht von Seiten des Stadtklimas grundsätzlich Einverständnis. Der Verlust zahlreicher Bäume ist trotz der Bemühungen, diese, wie im Beschlussentwurf ausgeführt wird, auf ein Mindestmaß zu beschränken, jedoch zu bedauern. Insbesondere bei Abschnitten im Innenstadtbereich, für den eine hohe Bebauungsdichte und ein hoher Versiegelungsgrad sowie wenig Grün- und Pflanzflächen

charakteristisch sind, stellen große, ausgewachsene Bestandsbäume die einzige Möglichkeit dar, während Hitzeperioden für einen wirksamen thermischen Ausgleich und eine bioklimatisch gute Aufenthaltsqualität zu sorgen.

Welchen Einfluss die geplanten Radschnellverbindungen jeweils haben, kann aus stadtklimatischer Sicht nicht abschließend beurteilt werden, da im Beschluss konkrete Angaben zu den Standorten der Baumfällungen fehlen.

In den nun folgenden vertiefenden Planungen (zunächst für die Radschnellverbindung nach Markt Schwaben) sollte das Thema Baumfällungen noch intensiver untersucht werden und dabei die folgenden Schwerpunkte gesetzt werden:

- weitere Bemühungen um den Erhalt möglichst vieler Bäume, insbesondere Großbäume und insbesondere im stadtklimatisch belasteten Innenstadtbereich
- Vorsehung von Ersatzpflanzungen, insbesondere im stadtklimatisch belasteten Innenstadtbereich

Lufthygiene

In der vorliegenden Beschlussvorlage werden die Ergebnisse der sechs vorangegangenen Machbarkeitsuntersuchungen vorgestellt. Neben den Themen Projektablauf und Projektbeteiligte wird vor allem auf die Ergebnisse eingegangen. Zudem wird eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen gegeben, damit neben den bereits laufenden Planungen des Baureferats zur Radschnellverbindung München - Garching/Unterschleißheim mit der vertieften Planung der Trasse nach Markt Schwaben begonnen werden kann.

Der Verlauf des Radschnellweges umfasst folgende Straßen:

Liebigstrasse – Luitpoldbrücke – Prinzregentenstrasse – Mohlstrasse – Wehrlestrasse – Denninger Strasse – Daglfinger Strasse – Schichtlstrasse – Riemer Bahnhof.

Aus lufthygienischer Sicht sind für die vorgesehenen Straßenabschnitte der geplanten Trasse keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen festzustellen. Gemäß lufthygienischer Immissionsprognose des LfU aus dem Jahr 2019, enthalten in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München, ist von keiner Überschreitungssituation des NO₂-Jahresgrenzwertes in den betroffenen Straßenabschnitten im Bezugsjahr 2020 auszugehen. Die Jahresgrenzwerte für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) werden im gesamten Stadtgebiet und damit auch im Planungsgebiet und dessen Umfeld eingehalten.

Im weiteren Umfeld des geplanten Radschnellweges sind potentiell stärker belastete Straßenabschnitte zu finden. Insbesondere ist hier die Prinzregentenstraße nördlich des Europaplatzes ab Höhe der Ismaninger Straße zu nennen. Der Jahresgrenzwert für NO₂ wird punktuell überschritten, jedoch ist aber auch in den letzten Jahren eine abnehmende Tendenz der Schadstoffbelastung in diesem Straßenabschnitt festzustellen. Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass die geplanten Maßnahmen einen Einfluss auf die weitere Umgebung haben können. Daher sollten aus diesseitiger Sicht die

vorgesehenen Untersuchungen auch die lufthygienischen Belange insbesondere in den zuvor genannten kritischen Bereiche im Umgriff des Radschnellweges mit eingeschlossen werden.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Zum jetzigen Zeitpunkt liegen, wie beschrieben, nur die Ergebnisse der sechs Machbarkeitsstudien vor und daher können zum jetzigen Zeitpunkt keine genauen Aussagen zu Lärm, Klima und Luft im Umfeld der Trasse getroffen werden. Hierfür sind vertiefte Planungen nötig, die die genaue Aufteilung des Straßenraums sowie die damit verbundenen Veränderungen (bspw. Fahrspurentfall, Baumfällungen) aufzeigen. Gerade in Hinblick auf eventuelle Baumfällungen wird in der vertieften Planung darauf geachtet, dass so wenig Bäume wie möglich zu fällen sind. Bei der auf Basis der Machbarkeitsstudie berechneten Anzahl gibt es noch Optimierungsmöglichkeiten, da die Detailschärfe noch ungenau ist. In der weiteren Planung werden die Straßenräume dann gründlich betrachtet und so können auch Lösungen zum Erhalt von Bäumen erarbeitet werden.

Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass der Bau einer Radschnellverbindung positive Auswirkungen auf die Einsparung von NO₂ hat. Die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf das Rad sind ein wesentliches Kriterium zur Reduzierung der Schadstoffbelastung (z.B. in der Prinzregentenstraße). Die Effekte zur Luftqualität bei der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben sind in der Kurzfassung „Vertiefte Machbarkeitsstudie radiale Radschnellverbindung Münchner Innenstadt – Markt Schwaben“, Kapitel 8 aufgezeigt. Hier wird dargestellt, dass durch die Umsetzung der Trasse rund 16 t NO_x pro Jahr eingespart werden können.

Im weiteren Projektverlauf wird durch das Mobilitätsreferat eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse dieser verkehrstechnischen Untersuchung werden selbstverständlich auch dem Referat für Klima- und Umweltschutz zur Einsicht und zur weiteren Verwendung (z.B. Schallgutachten, Untersuchung lufthygienischer Belange) zur Verfügung gestellt. Zudem wird das Referat für Klima- und Umweltschutz bei der vertieften Planung eingebunden.

Das **Referat für Arbeit und Wirtschaft** hat der Beschlussvorlage vorbehaltlich folgender Änderungen zugestimmt (Anlage 33):

„I. Vortrag des Referenten:

Der letzte Absatz des Kapitels 4.3 Ruhender KFZ-Verkehr (S. 24) wird wie folgt geändert und ergänzt (Änderungen / Ergänzungen im Folgenden **fett** formatiert):

Zudem werden Vorschläge für Lade- und Lieferzonen durch das Mobilitätsreferat in den Planungsprozess eingebracht. **Überall dort, wo ansässige Gewerbebetriebe entlang einer Radschnellverbindung regelmäßig beliefert werden oder einen anders gearteten Ladebedarf haben, wird das Mobilitätsreferat prüfen, wo Lade- und Lieferzonen in angemessener Entfernung zu den anzudienenden Gewerbebetrieben eingerichtet werden können. Zudem wird das Mobilitätsreferat prüfen, wo in den betroffenen wie auch angrenzenden Straßen Regelungen zugunsten des Bewohnerparkens eingeführt bzw. angepasst werden können.“**

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die Formulierung wird zu großen Teilen übernommen. Der Lade- und Lieferverkehr wird bei den weiteren Planungen mit berücksichtigt. Hierzu wird das Mobilitätsreferat Lade- und Lieferzonen in geeigneter Entfernung zu den Gewerbebetrieben prüfen. Bei der Anpassung des Parkraummanagements sind aufgrund der Radschnellverbindungen jedoch verschiedene Aspekte zu berücksichtigen. So entfällt meist eine relativ hohe Anzahl von Mischparkflächen (oft in Bereichen mit höherem Besucheraufkommen wie vor Gastronomie und sonstigen Gewerbebetrieben), was wiederum den Spielraum für zusätzliches Bewohnerparken aufgrund der gesetzlich vorgegebenen prozentualen Grenzwerte (max. 50% Bewohnerparken tagsüber, 75% nachts) verringert. Aktuell betrachtet und überplant das MOR besonders betroffene Parklizenzzgebiete im Hinblick auf die Erhöhung der Bewohnerparkquoten.

„II. Antrag des Referenten:

Punkt 6. des Referentenantrags, ist bitte wie folgt zu ergänzen:

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, Optimierungsmöglichkeiten für den Lade- und Lieferverkehr sowie für das Bewohnerparken entlang der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben zu untersuchen und in die weiteren Planungen einzubringen. **Dabei ist das örtlich betroffene Gewerbe mit einzubeziehen.**“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die Belange „Laden und Liefern“ sind auch dem Mobilitätsreferat wichtig. Der Vorschlag wird in geänderter Form in der Antragsziffer übernommen.

Die **SWM/MVG** hat der Beschlussvorlage zugestimmt und folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 34):

„mit E-Mail vom 21. Oktober 2021 bat uns das Mobilitätsreferat um eine Stellungnahme zur Mitzeichnung der Beschlussvorlage „Radschnellverbindungen in München und Umland“, die hiermit im Namen der Stadtwerke München GmbH (SWM) sowie der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) erfolgt.

mit der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04418 wird ein Beschlussentwurf zu den Ergebnissen von „sechs vertieften Machbarkeitsstudien und Empfehlung zur vertieften Planung und Umsetzung einer ausgewählten Trasse“ für Radschnellverbindungen in München und Umland vorgelegt. Grundsätzlich begrüßen wir den Ausbau der Radinfrastruktur als Teil des Umweltverbundes und die im Beschlussentwurf korrekt dargelegte hohe Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs, der nicht durch die Einrichtung von Radschnellwegen beeinträchtigt werden soll.

Dennoch möchten wir auf die Bedürfnisse des Bus- und Tramlinienverkehrs hinweisen, welche grundsätzlich als prioritär gegenüber dem Individualverkehrsmittel Fahrrad zu betrachten sind. Negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit bzw. auf die Priorisierung des ÖV-Linienbetriebs widersprechen dem bereits beschlossenen Ziel, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu bevorzugen/zu beschleunigen, und können daher seitens der SWM/MVG nicht akzeptiert werden. Behinderungen oder Beeinträchtigungen für den Linienverkehr Bus und Tram sollen unbedingt vermieden werden.

Kritisch sind Maßnahmen, die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Knoten haben,

da hierdurch entstehender Rückstau auch den öffentlichen Personennahverkehr behindern wird. Dazu zählt auch der Entfall von Fahrspuren, um die Radschnellverbindungen auf Kosten des Kfz-Verkehrs umzusetzen. Befindet sich auf einer Relation auch eine Buslinie oder eine Tram im Mischverkehr ist der ÖPNV von den Einbußen der Leistungsfähigkeit betroffen.

Daher sind erforderliche Gegenmaßnahmen zur Vermeidung solcher durch die Radverkehrsmaßnahmen ausgelösten Behinderungen für den Linienverkehr in das Radverkehrsprojekt aufzunehmen. Hierzu könnte z.B. bei der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben auch die Einrichtung von Busspuren entlang der Prinzregentenstraße gehören, als Reaktion auf den voraussichtlich unvermeidlichen Fahrspurentfall auf der Luitpoldbrücke und den hierdurch entstehenden massiven Rückstau entlang der Prinzregentenstraße. Weiterhin ist bei allen von den RSV-Routen betroffenen Knotenpunkten die ÖPNV-Beschleunigung uneingeschränkt aufrechtzuerhalten.

Das Einrichten von Rad-/Busspuren, wie beispielsweise in der Denninger Straße, stellt aufgrund der unterschiedlichen Reisegeschwindigkeiten keine befriedigende Lösung dar und wird zu einer spürbaren Verschlechterung für den Buslinienverkehr führen. Eine Beschleunigung beider Verkehrsträger, welche „gleichermaßen“ zu werten ist, kann mit dieser Lösung in der Praxis sicher nicht erzielt werden und ist deshalb für beide Seiten unbefriedigend. Irreführend ist überdies, dass die Visualisierung (Abbildung 6) auf der Seite 23 den Eindruck erweckt, der Bus könnte unabhängig vom Radverkehr auf einer eigenen Spur geführt werden. Tatsächlich befindet er sich auf der regulären Spur für den MIV und kann bei entsprechenden Verkehrsbehinderungen die Radfahrer gerade nicht überholen. Es ist außerdem unbedingt zu prüfen, inwieweit durch die Errichtung von Rad-/Busspuren die Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer gefährdet wird.

Zudem kollidiert diese Maßnahme mit der geplanten Busspur im Bereich der Denninger Straße, die im Rahmen des 3. Maßnahmenbündels zur Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit des Buslinienverkehrs. Das 3. Maßnahmenbündel soll im November 2021 dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Laut dem hier vorliegenden Beschlussentwurf beinhaltet der Korridor München – Markt Schwaben ein Potenzial von 6.100 Radfahrten am Tag, was offensichtlich auch bereits vorhandene Radverkehrsfahrten einschließt; außerdem wäre in den Wintermonaten mit weniger Radfahrten zu rechnen. Alleine die drei Buslinien 187, 188, 189, welche den kritischsten Abschnitt der oben angesprochenen Denninger Straße befahren, befördern 11.700 Fahrgäste am Tag, was fast doppelt so viele Personen sind, als laut Prognose auf der geplanten Radschnellverbindung nach Markt Schwaben zumindest Teilabschnitte als Radfahrende nutzen werden. Dies unterstreicht die sehr hohe Bedeutung des MVG-Linienverkehrs für die Verkehrswende und begründet, warum bei allen RSV-Routen jegliche zusätzlichen Behinderungen oder Beeinträchtigungen für den Linienverkehr Bus und Tram unbedingt vermieden werden sollten.

Aus den oben genannten Gründen kann die SWM/MVG dem Errichten von Rad-/Busspuren nicht grundsätzlich zustimmen.

Darüber hinaus ist insbesondere auf zu erwartende Konfliktpunkte zwischen Radschnellwegen und ÖPNV-Haltestellenbereichen hinzuweisen, die aufgrund des Fahrgastwech-

sels ein Gefahrenpotenzial darstellen. Insbesondere bei Tramhaltestellen geht ein Erreichen und Verlassen der Haltestellenbereiche in München in der Regel mit einer Querung des Individualverkehrs durch Fahrgäste einher. Dies muss unbedingt auch nach Errichtung eines Radschnellwegs gefahrlos möglich sein. Die baulichen Voraussetzungen dafür sind zu schaffen. Zudem dürfen Radwege potenzielle SEV-Linienführungen und SEV-Haltestellen nicht be- oder gar verhindern. Der sichere Verkehr und Fahrgastwechsel muss jederzeit, zur Not mit technischen Hilfsmitteln, möglich sein.

Des Weiteren möchten wir auf den Beschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ vom 03.03.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) hinweisen. Anhand dieses Beschlusses wurde der Infrastrukturtitel des Nahverkehrsplans aktualisiert und unter anderem ein Zielnetz mit notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen erarbeitet. Die Strecken aus dem Zielnetz wurden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung in Relation zueinander entsprechend priorisiert bzw. kategorisiert (Kategorie A, Kategorie B und Kategorie C). Mit dem Beschluss wurde außerdem die Verwaltung der LHM gemeinsam mit der SWM/MVG vom Stadtrat der LHM beauftragt, die Tramstrecken zu planen bzw. die Strecken aus der Kategorie B und C näher zu prüfen und zudem gebeten, im Zuge von Neuaufteilungen von Verkehrsflächen eine Tram-Tauglichkeit zu berücksichtigen bzw. eine Offenhaltung der Tram zu gewährleisten.

Aus den sechs beschriebenen Varianten der Radschnellverbindungen ergeben sich folgende Berührungspunkte mit den Tramstrecken aus dem Zielnetz des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München:

Radschnellverbindung München – Dachau:

- Querung Knoten Lothstr./Heißstr. [Tram-Y-Nord]
- Gemeinsame Trassenführung, ab Baubergerstr. / Pelkovenstr entlang der Dachauer Straße über den Rangierbahnhof bis zur Stadtgrenze (LHM/Karlsfeld). [Tram Moosach - Dachau]
- Querung Knoten Dachauerstr./Georg-Brauchle-Ring [Innerstädtischer Nordring]

Radschnellverbindung München – Markt Schwaben:

- Querung im Bereich SEM Nordost [Korridor Nordost]

Radschnellverbindung München – Oberhaching:

- Gemeinsame Trassenführung, ab Am Gasteig entlang der Rosenheimer Str. bis zur Balanstraße [Tram Ramersdorf - Neuperlach]
- Querung Knoten Balanstraße/Orleansstraße [Tram Ramersdorf - Neuperlach]
- Querung Knoten Balanstraße/Weinherstraße [Verlängerung Südtangente]
- Querung Knoten Balanstraße/Ständlerstraße [Tram Neuperlach - Klinikum Harlaching]

Radschnellverbindung München – Starnberg:

- Querung Knoten Schwanthalerstraße/Paul-Heyse-Straße [Tram Cityring]
- Querung Knoten Westendstraße/Trappentreustraße [Tram Neuhausen - Solln]
- Gemeinsame Trassenführung, ab Waldwiesenstr. entlang der Würmtalstr. bis zur Am Kloperspitz (Planegg) [Tram Würmtal und Tram Gräfelfing]

Radschnellverbindung München – Fürstenfeldbruck:

- Gemeinsame Trassenführung, ab Marsstraße entlang der Seidlstraße bis zur Arnulfstraße [Tram Cityring]
- Querung Knoten Wotanstr./Laimer Bhf. [Tram Westtangente]
- Gemeinsame Trassenführung, ab An der Langwieder Haide entlang der Bergsonstraße bis zur Kronwinklerstraße [Tram Blütenburg - Freiham]

RSV-Ring:

- Gemeinsame Trassenführung, ab Mandlstraße durch den Englischen Garten bis zur Tivolibrücke [Tram Nordtangente]
- Querung Knoten Metzstraße/Rosenheimer Str. [Tram Ramersdorf – Neuperlach]
- Gemeinsame Trassenführung, ab Sommerstr entlang der Kapuzinerstraße bis zur Lindwurmstraße [Tram Cityring]
- Querung Knoten Lindwurmstraße/Kapuzinerstraße [Tram Lindwurmstraße]

Im Zuge der vertieften Planung der Radschnellverbindungen sind die Belange der Tram zu berücksichtigen und gemeinsame Lösungen zwischen den Projekten zu erarbeiten.

Im Hinblick auf das vorhandene Straßenbahnnetz hat die Vorzugsvariante, die Radschnellverbindung nach Markt Schwaben, vergleichsweise wenige Berührungspunkte mit der Traminfrastruktur. Neben dem Knotenpunkt Liebigstraße/Triftstraße/Wagmüllerstraße ist dies ein Abschnitt der Ismaninger Straße zwischen der Händelstraße und der Werlestraße (ca. 120 m). Auch hier gilt die bereits aufgeführte Voraussetzung, den Linienbetrieb bzw. die Traminfrastruktur durch die Errichtung von Radschnellwegen nicht zu beeinträchtigen.

Abschließend möchten wir Sie bitten, folgende Formulierungen entsprechend zu ändern:

- Streichung des Begriffs „möglichst“ (Seite 8/9):
streiche: Die Priorisierung des ÖPNV wird möglichst an allen signalisierten Knotenpunkten beibehalten oder vorausgesetzt.

setze: Die Priorisierung des ÖPNV wird an allen signalisierten Knotenpunkten beibehalten oder vorausgesetzt.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die Priorisierung des ÖPNV ist selbstverständlich auch unser Ziel, da der Umweltverbund im Gesamten gestärkt werden soll. Es ist damit auch ganz in unserem Sinne, dass beide Verkehrsarten, also Bus und Rad, von den Radschnellverbindungen profitieren und die Verkehrsarten sich nicht gegenseitig schädigen. Hier muss im Rahmen der weiteren vertieften Planung stets geprüft werden, wie die ÖPNV-Priorisierung und RSV-Standardeinhaltung gemeinsam umgesetzt werden können.

Die Visualisierung (Abbildung 6) soll nicht zeigen, dass der Bus unabhängig vom Radverkehr auf einer eigenen Spur fährt, sondern, dass der Busverkehr mit dieser Variante ein weiteres Angebot hat. Es kann also selbst ausgewählt werden, ob auf dem Radfahrstreifen (mit Bus frei) oder im Mischverkehr gefahren werden möchte. Da in der Denninger Straße nicht für jede Verkehrsart eine eigene Fläche zur Verfügung steht, müssen Lösungen gefunden werden, die mehrere Verkehrsarten gleichzeitig bedienen und dennoch den jeweiligen Standard einhalten.

Bei der Erstellung des 3. Maßnahmenbündels zur Busbeschleunigung und Verbesserung der Zulässigkeit des Buslinienverkehrs wurden die Belange einer Radschnellverbindung in der Denninger Straße eingebracht. Um auch zu diesem frühen Planungszeitpunkt einen transparenten Planungsprozess sicherzustellen, war die MVG fester Teilnehmer der Projektgruppensitzungen zur Radschnellverbindung nach Markt Schwaben. Zum jetzigen Zeitpunkt wird noch keine Entscheidung über eine Führungsform in der Denninger Straße gefällt, sondern eine vertiefte Planung der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben vorgeschlagen. Die genaue Führungsform wird erst in der vertieften Planung ausgearbeitet, bei der auch die Belange des öffentlichen Verkehrs mit berücksichtigt werden. Es ist auch für das Mobilitätsreferat ein wesentliches Ziel der weiteren Planungen das Optimum für alle Verkehrsmittel zu erarbeiten. Die MVG wird auch weiterhin in den Planungsprozess eingebunden.

Dennoch ist zum jetzigen Zeitpunkt eine Änderung der oben vorgeschlagenen Formulierung nicht zielführend. Wie beschrieben, ist es Aufgabe der Planung Lösungen zu erarbeiten, die eine Förderung des Radverkehrs und zeitgleich eine Priorisierung des ÖPNV ermöglichen, jedoch kann dies zum jetzigen Arbeitsstand einer Machbarkeitsstudie noch nicht endgültig festgelegt werden.

„- Änderung des Begriffs „stets“ (Beschlussziffer 7):
streiche: Die Dienststellen der Landeshauptstadt München sowie die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, die Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen bei Neu- und Umplanungen, die auf den Strecken der fünf radialen Bestvarianten liegen, stets zu berücksichtigen.

setze: Die Dienststellen der Landeshauptstadt München sowie die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, die Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen bei Neu- und Umplanungen, die auf den Strecken der fünf radialen Bestvarianten liegen, soweit möglich zu berücksichtigen.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:
Die Formulierung wurde entsprechend des Vorschlags geändert.

Den Referaten und dem Kommunalreferat ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

8. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 01 - Altstadt-Lehel, 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, 03 - Maxvorstadt, 04 - Schwabing West, 05 - Au-Haidhausen, 06 - Sendling, 07 - Sendling-Westpark, 08 - Schwanthalerhöhe, 09 - Neuhausen-Nymphenburg, 10 - Moosach, 11 - Milbertshofen-Am Hart, 12 - Schwabing-Freimann, 13 - Bogenhausen, 14 - Berg am Laim, 15 - Trudering-Riem, 16 - Ramersdorf-Perlach, 17 - Obergiesing-Fasangarten, 18 - Untergiesing-Harlaching, 19 - Thalkirchen-Obersendling - F., 20 - Hadern, 21 - Pasing-Obermenzing, 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied, 23 - Allach-Untermenzing, 24 - Feldmoching-Hasenberg und 25 - Laim wurden gemäß § 13 Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Die Bezirksausschüsse 01 - Altstadt-Lehel, 12 - Schwabing-Freimann, 17 - Obergiesing-Fasangarten und 23 - Allach-Untermenzing haben der Beschlussvorlage zugestimmt.

Die Bezirksausschüsse 06 - Sendling, 07 - Sendling-Westpark und 08 - Schwanthalerhöhe haben die Beschlussvorlage zur Kenntnis genommen.

Der **Bezirksausschuss 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme abgegeben:

„der Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt befasste sich in seiner Sitzung am 15.02.2022 mit o.g. Angelegenheit und gibt mehrheitlich folgende Stellungnahme ab:

Der Bezirksausschuss 02 begrüßt, dass die RSV-Trassen nach Starnberg und Oberhaching, die durch die Ludwigs- und Isarvorstadt führen, für eine weitere Planung empfohlen werden. Wünschenswert wäre es, zumindest die innerstädtischen Teilbereiche priorisiert und parallel zu planen, nicht wie vorgeschlagen, Trasse für Trasse über einen langen Zeitraum. Ausdrücklich bedauern wir, dass ein geschlossener RSV-Ring nicht weiterverfolgt werden soll. Wir bitten, die Abschnitte, die durch den Bezirk 02 verlaufen wären, dennoch annähernd im Standard einer RSV zu sichern und auszubauen. Das betrifft insbesondere die Isarquerung an der Wittelsbacher Brücke (ergänzt um Reichenbachbrücke und eine Verbindung über die Braunauer Eisenbahnbrücke), die Querung der Lindwurmstraße bis in die Kobellstraße sowie die Zufahrt zur und die Hackerbrücke selbst.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Wie in Kapitel 3.7. beschrieben, kann aufgrund der derzeitigen Personalsituation nur eine Radschnellverbindung auf ganzer Länge geplant werden. Hierfür wurde die Radschnellverbindung nach Markt Schwaben ausgewählt. Die beiden RSV-Trassen Oberhaching und Starnberg müssen zunächst noch zurückgestellt werden, daher ist es leider auch nicht möglich, dass Teilbereiche daraus besonders priorisiert werden. Gleichwohl wird aber vorgeschlagen, dass die Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen bei Neu- und Umplanungen im Straßenraum, die auf den Strecken der fünf radialen Bestvarianten liegen, stets zu berücksichtigen sind. In der Folge können auch Teilbereiche, die nicht auf der Radschnellverbindung München – Markt Schwaben liegen, schon vor Planung der jeweiligen Gesamttrasse einen RSV-Standard erhalten.

Der RSV-Ring wird als Route weiter verfolgt, jedoch nicht in der Kategorie „Radschnellverbindung“, da eine solche Umsetzung nach den Berechnungen der Machbarkeitsstudie ein

Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1 aufweist und deshalb nicht wirtschaftlich ist. In der Netzkonzeption Radverkehr wird der Ring weiterhin berücksichtigt, die Netzkategorie wird noch festgelegt.

Der **Bezirksausschuss 04 - Schwabing West** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme beschlossen:

„der Bezirksausschuss 4 Schwabing West hat sich in seiner Sitzung am 23.02.2022 mit dem oben genannten Beschlussentwurf befasst und dazu einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

Der BA freut sich auf die Radschnellverbindungen in den Norden und über die bevorzugte Umsetzung als zweites Projekt. Der BA weist erneut auf seinen Wunsch nach Umsetzung der Brücke über die Schwere-Reiter-Straße für Fahrrad- und Fußgängerverkehr hin. Bis zum Abschluss der Machbarkeitsstudie soll in der Planung offen gelassen werden, ob die Schnellverbindung über die Brücke führt oder nicht.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:
siehe Stellungnahme des Mobilitätsreferates zum Bezirksausschuss 09 - Neuhausen-Nymphenburg.

Der **Bezirksausschuss 05 - Au-Haidhausen** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme beschlossen:

„Das enttäuschende Ergebnis hinsichtlich der Radschnellverbindung nach Oberhaching zeigt, wie wichtig eine frühzeitige Beteiligung der Bezirksausschüsse gewesen wäre. Nunmehr ist die Frage, wie Fragmente hiervon beschleunigt realisiert werden können, und dabei auch langfristig die Möglichkeit einer RSV zu erhalten.

Daher fordert der BA weiterhin:

- kurzfristige Abkopplung der Balan- von der Rosenheimer Straße durch Einbahnstraßenregelung stadteinwärts zwischen Rabl- und Metzstraße mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung (vgl. unseren Antrag Nr. 20-26 / B 03282 vom 17.11.2021)
- Schnellstmöglicher kompletter Umbau und z. B. Umwandlung der Balanstraße (Orleansstraße bis Rosenheimer Platz) in eine Fahrradstraße unter Beachtung der einschlägigen BA-Beschlüsse, und Anbindung der Knoten unter Wahrung der RSVStandards
- Umsetzung auch der nichtpriorisierten RSVs (wie der nach Oberhaching) unter Nutzung bereits existierender Elemente wie der o. g. Fahrradstraße in der Balanstraße, und Beschleunigung der Planung

Die Behandlung unseres Antrags Nr. 20-26 / B 01847 weisen wir zurück, weil er mit Bezug auf den Radschnellweg nach Oberhaching mit dem Ergebnis konfrontiert und nicht frühzeitig eingebunden wurde.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Der Antrag Nr. 20-26 / B 03282 zur Abkopplung der Balan- von der Rosenheimer Straße durch Einbahnstraßenregelung stadteinwärts zwischen Rabl- und Metzstraße mit dem Ziel

der Verkehrsberuhigung befindet sich derzeit noch in Bearbeitung. Die rechtlichen Möglichkeiten und Voraussetzungen konnten noch nicht abschließend geprüft werden und werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Sobald das Ergebnis vorliegt, wird der Bezirksausschuss darüber informiert.

Für den Umbau der Balanstraße (Orleansstraße bis Rosenheimer Platz) wird das Mobilitätsreferat in Abhängigkeit der personellen und finanziellen Ressourcen ein Projekt zum Rückbau der bestehenden Radwege in dem angesprochenen Abschnitt veranlassen. In diesem Zuge wird dann auch die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft.

Die hinten angestellte vertiefte Planung der Radschnellverbindung nach Oberhaching steht auch nicht im Widerspruch zu einer früheren Umsetzung einzelner Teilprojekte. Das Projekt Radschnellverbindung München – Oberhaching wird im Gesamten nicht als erstes angegangen, jedoch können einzelne Teilabschnitte auch schon vorher realisiert werden. In der Sitzungsvorlage wird daher vorgeschlagen, dass die Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen bei Neu- und Umplanungen im Straßenraum, die auf den Strecken der fünf radialen Bestvarianten liegen, stets berücksichtigt werden.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass die Bezirksausschüsse zu einer Diskussionsveranstaltung mit Verwaltung und Politik für die sechs vertieften Machbarkeitsuntersuchungen für Radschnellverbindungen vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung (jetzt: Mobilitätsreferat) am 15. Mai 2019 in das Landratsamt München eingeladen wurden. Hier wurde u.a. ein Ideenworkshop zum Einstieg in die Trassensuche mit Politik und Verwaltung durchgeführt.

Sobald die vertiefte Planung für die Radschnellverbindung nach Oberhaching beschlossen und angegangen wird, werden wir Kontakt zu den betroffenen Bezirksausschüssen aufnehmen. Den Antrag Nr. 20-26 / B01847 sehen wir daher weiterhin als geschäftsordnungsgemäß behandelt an.

Der **Bezirksausschuss 09 - Neuhausen-Nymphenburg** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme beschlossen:

„in Bezug auf die Radschnellverbindung von München über die westliche Stadtgrenze nach Fürstenfeldbruck nehmen wir die nicht mögliche Herstellung dieser Radschnellverbindung mit Bedauern zur Kenntnis. Dazu folgende Anmerkungen:

- Wir halten eine alsbald mögliche Umsetzung für geboten, da damit Nutzungskonflikte auf der Ausweichroute wie im Abschnitt Margarethe-Danzi-Straße – Winfriedstraße – Christoph-Rapparini-Bogen auf das notwendige zeitliche Maß reduziert werden.
- Die Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG ist weiterhin engmaschig zu führen, um Umsetzungsfenster rechtzeitig zu nutzen.
- Eine aufmerksame Beobachtung der Fahrbahnqualität auf dieser Route erscheint uns von hoher Bedeutung, da ansonsten der Radverkehr sich andere, nicht vorgesehene Routen durch Wohngebiete sucht. Insbesondere auf dem Abschnitt parallel zu Baustraße der 2. Stammstrecke ist dies von Relevanz.
- Die bekannt unbefriedigende Situation im Bereich des Parkplatzes unter der Donnersbergerbrücke ist so zu verbessern, dass eine radverkehrsförderliche Querung auch vor der langfristig notwendigen Sanierung des Brückenbauwerks möglich ist, beispielsweise durch Anmietung oder Ankauf der betroffenen Teilfläche des Parkplatzes von der Grundeigentümerin CA Immo.

In Bezug auf die Radschnellverbindung Richtung Dachau begrüßen wir die Planung und fordern

- die geplante Führung des Radschnellwegs aus der Heßstraße über die Schwere-Reiter-Straße in Richtung der Thusnelda-Lang-Brumann-Straße gemäß den Anforderungen eines RSW leistungsfähiger zu planen. Dieser Übergang sollte nicht, wie dargestellt, durch mehrere scharfe 90° Kurven erfolgen. Vielmehr ist hier eine direkte Verbindung aus der Heßstraße durch eine Brücke oder Unterführung zwingend geboten. Die hierfür nötigen Vorplanungen (Machbarkeitsstudien etc.) müssen mit Nachdruck vorangetrieben werden, gleichzeitig muss in weniger aufwändig zu erstellenden Teilabschnitten mit der baulichen Umsetzung begonnen werden.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Zur Radschnellverbindung Fürstenfeldbruck: Wie in Kapitel 3.5. im Vortrag des Referenten ausgeführt, kann derzeit nur eine der sechs untersuchten Radschnellverbindungen vertieft geplant werden. Die Radschnellverbindung zur westlichen Stadtgrenze wurde aufgrund der Abhängigkeit von den Planungen der Deutschen Bahn (Bau 2. S-Bahnstammstrecke und Ausbau S4 nach Fürstenfeldbruck) sowie der zum jetzigen Stand nicht förderfähigen Planung dafür nicht ausgewählt. Trotzdem wird die Bestvariante der radialen Radschnellverbindung übernommen und Abschnitte, auf denen Neu- oder Umbaumaßnahmen anstehen, sollen gleich im RSV-Standard umgesetzt werden. Somit ist es durchaus möglich, dass Teilabschnitte der Radschnellverbindung schon früher fertiggestellt sind. Aufgabe der vertieften Planungen wird es dann sein, die Qualitätsstandards zu berücksichtigen und den RSV-Standard so gut wie möglich umzusetzen. Hier wird auch auf spezifische örtliche Gegebenheiten eingegangen. Eine hohe Fahrbahnqualität (z.B. Asphalt oder Beton) sowie Winterdienst sind Anforderungen an Radschnellverbindungen.

Zur Radschnellverbindung Dachau: Die Querung der Schwere-Reiter-Straße als Verbindung zwischen Heßstraße und in Richtung Willi-Gebhard-Ufer kann sowohl als ebenerdige signalisierte Querung als auch als überirdische Brücke bzw. unterirdische Unterführung gebaut werden. Diese beiden Varianten schließen sich gegenseitig nicht aus und hängen zeitlich auch nicht voneinander ab. Dabei ist die signalisierte Querung verhältnismäßig zügiger umsetzbar, die durch eine Brücke / Unterführung ergänzt werden kann. Eine signalisierte Querung der Schwere-Reiter-Straße zwischen Heßstraße und Emma-Ihrer-Straße ist aus verkehrsplanerischer Sicht auch mit einer höhenfreien Querung notwendig, um eine nahräumliche Verknüpfung insbesondere für den Fuß- als auch für den Radverkehr zwischen dem Kreativquartier sowie dem Südlichen Oberwiesenfeld zu schaffen. Durch die veränderten Planungsgrundlagen im Zuge der Machbarkeitsstudie für eine Brücke über die Schwere-Reiter-Straße kann sich der Verlauf der Radschnellverbindung noch ändern. Die Machbarkeitsuntersuchung für eine Brücke über die Schwere-Reiter-Straße ist derzeit noch in Bearbeitung. Die Anbindung der Radschnellverbindung und die Führung in diesem Teilabschnitt muss unter Beachtung der Ergebnisse festgelegt werden.

Der in der Beschlussvorlage wie auch in der Kurzfassung „Vertiefte Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von der Münchner Innenstadt bis zum Stadtzentrum Dachau“ dargestellte Planungsstand hat sich aufgrund der vielen gleichzeitigen Planungen selbst überholt. Der Planungsstand hat auf der Bestandssituation basiert, sodass die Schwere-Reiter-Straße zum damaligen Zeitpunkt als „nicht RSV-Standard“ eingestuft wurde. Durch

die Sicherung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr kann aber auch in der Schwere-Reiter-Straße auf der Nordseite ein 4 m-breiter Zweirichtungsrad- plus 3,50 m Gehweg im RSV-Standard hergestellt werden.

Der **Bezirksausschuss 10 - Moosach** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme beschlossen:

„der BA 10 hat sich in seiner Sitzung am 21.02.2022 mit dem im Betreff genannten Beschlussentwurf befasst und hat dazu folgendes einstimmig beschlossen:

Der Bezirksausschuss begrüßt die Errichtung einer Radschnellverbindung nach Dachau. Er hält aber die vorgeschlagene Trassenführung durch Moosach über die Dachauer Straße wegen des damit verbundenen Lärms, der Abgasbelastung, des zu geringen Raumangebots und der erheblicher Sicherheitsbedenken für schlechter geeignet. Das Gremium weist darauf hin, dass sich die ursprüngliche Planungssituation durch die neu hinzugekommene Straßenbahn in der Dachauer Straße auch verändert hat und regt stattdessen an, auf Moosacher Gebiet eine Alternative durch oder um den Olympiapark, über den stillgelegten S-Bahnhof, den Eggarten und südlich der Fasanerie zu verwirklichen. Zwei Vorschläge sind beigefügt.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Ziel einer Radschnellverbindung ist eine direkte, umwegfreie und sichere Führung für den Radverkehr. Aufgabenstellung der Machbarkeitsstudie war es daher innerhalb eines zuvor festgelegten Korridors verschiedene Routenverläufe zu entwickeln und diese vergleichend zu bewerten. So wurde auch eine Trassenführung durch den Olympiapark mitbetrachtet, die jedoch aufgrund verschiedener Faktoren verworfen wurde. Der Olympiapark ist aufgrund von Veranstaltungen zeitweise für den Radverkehr gesperrt. Zudem wurde in der Machbarkeitsstudie berücksichtigt, dass die Trassen Naherholungsbereiche (wie z.B. Olympiapark, Riemer Park) weitgehend aussparen, um Konflikte mit Natur- und Landschaftsschutz sowie zu Fuß Gehenden so gering wie möglich zu halten. Der Olympiapark ist ganzjährig ein sehr beliebtes Freizeitziel für viele Erholungssuchende und Fußgänger*innen, sodass eine Trennung von Fuß- und Radverkehr auch nicht einfach umzusetzen ist.

Im Bereich des Geisterbahnhofs kann wegen Naturschutzbelangen kein RSV-Standard für Rad- und Fußwege hergestellt werden. Auch eine RSV-Führung südlich des Eggarten und der Fasanerie wurde aufgrund der geringeren Erschließungsfunktion (z.B. Wohnen, Arbeitsplätze, Haltestellen), der stärkeren Eingriffe in den Natur- und Landschaftsschutz sowie aufgrund der deutlich geringeren sozialen Kontrolle verworfen.

Die Variante entlang der Dachauer Straße entspricht nahezu der Luftlinie und ist daher sehr direkt geführt. Sie hat eine hohe Erschließungsfunktion und hohe soziale Sicherheit, sodass diese trotz der Eingriffe in den Straßenquerschnitt und den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr ausgewählt wurde.

Der **Bezirksausschuss 14 - Berg am Laim** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und folgenden Beschluss gefasst:

„ der Bezirksausschuss 14 Berg am Laim hat sich in seiner Sitzung am 22.02.2022 mit dem genannten Beschlussentwurf befasst und folgenden Beschluss gefasst:

Der 14. Stadtbezirk Berg am Laim ist von den Maßnahmen nicht betroffen. Trotzdem

begrüßt der Bezirksausschuss ausdrücklich den Planungsfortschritt.“

Der **Bezirksausschuss 15 - Trudering-Riem** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und folgenden Beschluss gefasst:

„der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem hat sich in seiner Sitzung am 17.02.2022 mit o.g. Sitzungsvorlage, nach Vorberatung im Unterausschuss Bau und Mobilität, befasst und folgenden Beschluss einstimmig gefasst:

Der BA15 begrüßt den Einstieg in vertiefte Planungen für die priorisierte RSV nach Markt Schwaben und bittet dabei folgendes zu berücksichtigen:

1. Die Engstellen nördlich der Bahntrasse auf Höhe des S Bahnhofs Riem sind zu beseitigen und durch einen guten RSV Standard zu ersetzen!
2. aus Trudering kommend sollen gut ausgebaute Radrouten über die Messestadt/ Riemer Park auf die neue RSV hinführen und beschildert werden, vorrangig über die Ottendichler Straße auf den Abschnitt zwischen Riem und Feldkirchen
3. Der BA15 bittet um beschleunigte Planung und Herstellung des Abschnitts Riem Feldkirchen Kirchheim bis zur Landesgartenschau 2024 in Kirchheim.
4. Der BA15 problematisiert den in den vorliegenden städtischen Planungen und Priorisierungen fehlenden Korridor Ostbahnhof-Haar-Grafring-Ebersberg und verweist auf die 2021 von BA14 und BA15 (Antrag 20-26/B02211) beschlossene schnelle Radverbindung entlang der Bahnlinie München-Rosenheim. Da auch der Münchner Stadtrat im Oktober 2021 einen entsprechenden Auftrag erteilt hat (Antrag 20-26/A02039) und die Gemeinden Haar, Grasbunn und Vaterstetten bereits konkrete Planungen auf den Weg gebracht haben, bittet der BA15 um die priorisierte Bearbeitung dieser Trasse und die Integration/Verknüpfung derselben mit den vorliegenden Planungen zu den Radschnellverbindungen München und Umland.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

zu 1.: Ziel der Planung ist es, den RSV-Standard bestmöglich umzusetzen. Die Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von München nach Markt Schwaben hat gezeigt, dass in der LHM ein RSV-Standard von bis zu 96 % möglich ist, weshalb diese Strecke auch vorrangig ausgewählt wurde. Die Engstelle nördlich der Bahntrasse auf Höhe des Bahnhofes Riem wird in der vertieften Planung betrachtet und die genaue Führungsform ausgearbeitet.

zu 2.: Eine ausreichende Anbindung der Radschnellverbindung wird durch das Mobilitätsreferat berücksichtigt. Derzeit wird eine Fortschreibung des VEP-R (sog. Radvorrangnetz, Ziel 2 des Radentscheid München), welches eine Netzkonzeption für die LHM darstellt, erarbeitet. Hier werden u.a. Verbindungen von und zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten betrachtet und aufgenommen.

zu 3.: Die Sitzungsvorlage wird den Landkreisen nach erfolgter Stadtratsbefassung zur Verfügung gestellt. Gerne weisen wir den Landkreis München auf den Wunsch des BA 15 hin.

zu 4.: Kapitel 2.2 beschreibt, wie es zur Auswahl der vorrangig untersuchten RSV-Korridore kam. Der Korridor München – Haar – Ebersberg wurde damals nicht für die vorrangig vertieften Machbarkeitsstudien ausgewählt, sodass dieser in den vorliegenden Untersuchungen auch nicht näher betrachtet wurde. Jedoch wird die vom BA 15 bereits vorgeschlagene „schnelle Radverbindung München – Ebersberg“ in die neue Netzkonzeption Radverkehr aufgenommen.

Der **Bezirksausschuss 16 - Ramersdorf-Perlach** hat die Beschlussvorlage zur Kenntnis genommen und folgende Stellungnahme abgegeben:

„der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach hat in seiner Sitzung am 13.01.2022 nach Vorberatung in der zuständigen, informellen Arbeitsgruppe zu den Themen Mobilität einstimmig beschlossen, die Vorlage so zur Kenntnis zu nehmen, da der 16. Stadtbezirk aktuell nicht davon betroffen ist.“

Es wird allerdings darum gebeten, dass der zukünftig geplante Radweg von Oberhaching kommend über die Balanstraße stadteinwärts dem Bezirksausschuss vorgestellt wird. Hier wünscht das Gremium eine frühzeitige Einbindung.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Sobald die vertiefte Planung für die Radschnellverbindung nach Oberhaching beschlossen und angegangen wird, werden wir Kontakt zu den betroffenen Bezirksausschüssen aufnehmen.

Der **Bezirksausschuss 18 - Untergiesing-Harlaching** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme beschlossen:

„der Bezirksausschuss 18 Untergiesing-Harlaching hat sich in seiner Sitzung am 15.02.2022 mit der o.g. Entscheidung befasst und folgende Stellungnahme **einstimmig beschlossen**:

Das Gremium stimmt dem Beschlussentwurf zu. Das Schnellwegekonzept wird begrüßt, aber ein sensiblerer Umgang mit dem Baumbestand gefordert.“

Der **Bezirksausschuss Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und keine Stellungnahme abgegeben:

„der Bezirksausschuss 19 hat sich in seiner Sitzung am 08.02.2022 mit o.g. Thematik befasst. Da keine der Radschnellverbindungen im 19. Stadtbezirk verläuft, gibt der BA keine Stellungnahme zum Beschlussentwurf ab.“

Der **Bezirksausschuss 20 - Hadern** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme beschlossen:

„der Bezirksausschuss 20 Hadern hat sich in seiner Sitzung am 14.02.2022 mit o.g. Anhörung befasst und Folgendes einstimmig beschlossen: Der BA befürwortet einen Radschnellweg grundsätzlich. Der Vorschlag der Verwaltung wird allerdings einstimmig abgelehnt. Es soll eine alternative Route gefunden werden, da die Gräfelfinger Straße

nicht für einen Radschnellweg geeignet ist.“

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist die Gräfelinger Straße als Bestandteil der Radschnellverbindung nach Starnberg geeignet. Ziel einer Radschnellverbindung ist eine direkte, umwegfreie und sichere Führung für den Radverkehr. Aufgabenstellung der Machbarkeitsstudie war es daher innerhalb eines zuvor festgelegten Korridors verschiedene Routenverläufe zu entwickeln, diese vergleichend zu bewerten und eine Bestvariante auszuwählen. Für den Bereich Hadern wurde die Gräfelinger Straße als Bestvariante empfohlen. Diese ist im Abschnitt Großhaderner Straße bis Gardinistraße bereits heute als Fahrradstraße eingerichtet und beschildert. Zudem eignet sich die Gräfelinger Straße auch aus dem Grund, da es hier zu keinen Konflikten zwischen Bus- und Radverkehr kommt.

Der **Bezirksausschuss 21 - Pasing-Obermenzing** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme beschlossen:

„Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing hat sich in seiner Sitzung am 08.03.22 – nach Vertagung in der BA-Sitzung am 01.02.22 - mit dem Beschlussentwurf befasst und hierzu einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bezirksausschuss fordert, dass die Ergebnisse (Verbindung nach Fürstenfeldbruck und Starnberg) dem Bezirksausschuss zeitnah vorgestellt (wie angeboten) und diskutiert werden.
2. Der Bezirksausschuss lehnt die Rückstellung der Strecke von München nach Fürstenfeldbruck ab und fordert diese in die Planungen aufzunehmen und baldmöglichst zu realisieren. Diese Route ist von allen geprüften Routen die kostengünstigste. Das Argument mit der Baustellenstraße / Bau 2. Stammstrecke ist nicht nachvollziehbar, da parallel eine sehr gut nutzbare und akzeptierte Strecke vorhanden ist. Auch die angesprochenen Wegebreiten sind momentan noch nicht notwendig.“

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

zu 1.: Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien werden in der vorliegenden Beschlussvorlage sowie in den Kurzfassungen dargestellt und erläutert. Bei einer Vorstellung im BA 21 kann nur auf die vorliegenden Ergebnisse eingegangen werden. Sollte dennoch Bedarf für eine Vorstellung sein, kann das Mobilitätsreferat gerne die Ergebnisse darstellen.

Zu 2.: Wie in Kapitel 3.5. im Vortrag des Referenten ausgeführt, kann derzeit nur eine der sechs untersuchten Radschnellverbindungen vertieft geplant werden. Die Radschnellverbindung zur westlichen Stadtgrenze wurde aufgrund der Abhängigkeit von den Planungen der Deutschen Bahn (Bau 2. S-Bahnstammstrecke und Ausbau S4 nach Fürstenfeldbruck) sowie der zum jetzigen Stand nicht förderfähigen Planung dafür nicht ausgewählt. Trotzdem wird die Bestvariante der radialen Radschnellverbindung übernommen und Abschnitte, auf denen Neu- oder Umbaumaßnahmen anstehen, sollen gleich im RSV-Standard umgesetzt werden. Somit ist es durchaus möglich, dass Teile der Radschnellverbindung schon früher fertiggestellt sind. Ein erneuter Umbau der Wegebreiten ist hingegen nicht vorgesehen.

Der **Bezirksausschuss 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme beschlossen:

„Der Bezirksausschuss 22 empfiehlt die weitere Planung für die Radschnellverbindung München – Fürstenfeldbruck in das Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk aufzunehmen und folgende Änderungen in die Beschlussvorlage Radschnellverbindungen in München und Umland aufzunehmen:

Seite 4

Absatz Entscheidungsvorlage:

- Die Bewertung zur Radschnellverbindung München – Fürstenfeldbruck wird für die Vorlage „Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk (VK22)“ abgeschlossen und in das Konzept integriert. Die Entscheidung für die Beauftragung der vertiefenden Planung ist im Rahmen der Vorlage VK22 zu treffen.

Vortrag des Referenten Seite 18 unter

I.3.5 München – westl. Stadtgrenze in Richtung Fürstenfeldbruck (Anlage 5)

Absatz Empfehlung:

~~Streichung: Aus diesen Gründen wird eine vertiefte Planung und Umsetzung dieser Trasse zunächst nicht priorisiert. Eine Umsetzung der Radschnellverbindung ist aufgrund der Abhängigkeit zu den Planungen der 2. S-Bahnstammstrecke in absehbarer Zeit nicht möglich.~~

Ergänzung: Die Fortführung einer vertieften Planung ist mit den Entscheidungen zum Verkehrskonzept 22. Stadtbezirks sowie unter Berücksichtigung der DB Planungen für einen 4-gleisigen Ausbau der Strecke Pasing-Eichenau möglich. Die Entscheidung zu einer Option für die zukünftige Gestaltung der Eichenauer Straße ist darin gemäß Beschluss 14-20 / V 13679 / vom 24.06.2019 zu formulieren. Mit der Entscheidung ist der Bereich Eichenauer Straße planbar und kann im Kontext des Ausbaus der Bahnstrecke München – Eichenau umgesetzt werden.

I.3.7. Gegenüberstellung der sechs RSV-Trassen

Ergänzung: Das iterative Vorgehen wird nach Abschluss der Bewertungen für die RSV München – FFB erneut durchgeführt und innerhalb der Behandlung des „Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk“ zur Entscheidung vorgelegt.

Die entsprechenden Stellen sind im Anhang dieser Stellungnahme gekennzeichnet.“

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die Radschnellverbindung München – westl. Stadtgrenze in Richtung Fürstenfeldbruck wird im Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk berücksichtigt und als gegeben angenommen. Die im Verkehrskonzept vorgeschlagenen Fahrradrouen werden gemeinsam mit der Radschnellverbindung gedacht und ergänzen diese bzw. sind so anzulegen, dass die Radschnellverbindung damit angebunden oder eine Weiterführung auf niederrangigen Radverkehrsverbindungen möglich ist.

Die Eichenauer Straße ist Teil der Radschnellverbindung nach Fürstenfeldbruck. Damit ist

es auch das Ziel, dass bei der vertieften Planung der RSV-Standard angesetzt wird. Sofern die Eichenauer Straße bereits vor der gesamten Radschnellverbindung umgestaltet wird (z.B. im Zuge des S4-Ausbaus), soll der RSV-Standard gleich realisiert werden. Eine Entscheidung wie die Eichenauer Straße zukünftig gestaltet wird, wird jedoch nicht in vorliegender Sitzungsvorlage behandelt, da es hierzu eigene Untersuchungen gibt.

Das iterative Vorgehen, welches in Kapitel 3.7., Abbildung 5, dargestellt ist, ist das Ergebnis der Priorisierung der sechs Radschnellverbindungen. Die Radschnellverbindung nach Fürstenfeldbruck wurde aufgrund der Abhängigkeit von den Planungen der Deutschen Bahn (Bau 2. S-Bahnstammstrecke und Ausbau S4 nach Fürstenfeldbruck) sowie der zum jetzigen Stand nicht förderfähigen Planung nicht vorrangig ausgewählt. Auch nach Untersuchung und Bewertung der Gesamttrasse München – Fürstenfeldbruck soll das dargestellte iterative Vorgehen nicht geändert werden, da es weiterhin die langen Planungszeiträume und Abhängigkeiten von der Deutschen Bahn gibt. Den Projektbearbeiter*innen des „Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk“ werden die Untersuchungsergebnisse der Gesamttrasse München – Fürstenfeldbruck nach Fertigstellung übermittelt.

Der **Bezirksausschuss 24 - Feldmoching-Hasenberg** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und diesem mit folgenden Maßgaben zugestimmt:

„der BA 24 hat sich in seiner Sitzung am 09.02.2022 mit dem im Betreff genannten Beschlusssentwurf befasst und hat diesem mit folgenden Maßgaben einstimmig zugestimmt:

- Der Bezirksausschuss muss frühzeitig in die Planung mit einbezogen werden.
- Angabe der genauen Standorte der 40 Bäume, welche gefällt werden sollen.
- Der ÖPNV soll 'Auf den Schrederwiesen' weiterhin priorisiert werden und es darf zu keinem Konflikt zwischen den Haltestellen und dem Fahrradverkehr kommen.
- Durch die Anpassung der Breite der Radwege, soll die Versiegelung der Fläche minimiert werden.“

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Sobald die vertiefte Planung für die Radschnellverbindung nach Dachau beschlossen und angegangen wird, werden wir Kontakt zu den betroffenen Bezirksausschüssen aufnehmen. Erst mit der vertieften Planung werden die genauen Standorte und die Anzahl der zu fällenden Bäume sowie der Anteil an versiegelter Fläche ermittelt. Hierfür sind vertiefte Planungen notwendig, die die genaue Aufteilung des Straßenraums sowie die damit verbundenen Veränderungen (bspw. Baumfällungen, neue Versiegelungen) aufzeigen. Gerade in Hinblick auf eventuelle Baumfällungen wird in der vertieften Planung darauf geachtet, dass so wenig Bäume wie möglich entfallen. Bei der auf Basis der Machbarkeitsstudie berechneten Anzahl gibt es noch Optimierungsmöglichkeiten, da die Detailschärfe noch ungenau ist. In der weiteren Planung werden die Straßenräume dann gründlich betrachtet und so können auch Lösungen zum Erhalt von Bäumen erarbeitet werden. Selbstverständlich ist es auch Ziel des Mobilitätsreferats, dass so wenig Fläche wie möglich neu versiegelt wird.

Ebenso ist uns auch die Förderung des gesamten Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) ein wichtiges Anliegen. Es ist damit auch ganz in unserem Sinne, dass beide Verkehrsarten, also Bus und Rad, von den Radschnellverbindungen profitieren und die

Verkehrsarten sich nicht gegenseitig schädigen.

Von den Bezirksausschüssen 03 - Maxvorstadt, 11 - Milbertshofen-Am Hart, 13 - Bogenhausen und 25 - Laim lagen der Stadtverwaltung noch keine Rückmeldungen vor. Stellungnahmen, die noch rechtzeitig von der Sitzung vorliegen, werden gesammelt und als Ergänzungsblatt nachgereicht.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München nimmt den Vortrag des Referenten zur Kenntnis.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die vertiefte Planung für eine Radschnellverbindung nach Markt Schwaben (Bestvariante über Liebigstraße – Luitpoldbrücke – Prinzregentenstraße – Möhlstraße – Wehrlestraße – Denninger Straße – Daglfinger Straße – Schichtlstraße – Riem Bf.) nach Beschlussfassung durchzuführen und anschließend die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 237.500 € in 2022 aus der Nahmobilitätspauschale durch Umschichtung vom Baureferat im Rahmen der Nachtragshaushaltsplanung 2022 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Mobilitätsreferat meldet die erforderlichen Mittel im Lenkungskreis Radverkehr an.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 237.500 € aus der Nahmobilitätspauschale durch Umschichtung vom Baureferat im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2023 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Mobilitätsreferat meldet die erforderlichen Mittel im Lenkungskreis Radverkehr an.
5. Das Produktkostenbudget des Produkts Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung (P43512300) erhöht sich in 2022 einmalig um 237.500 €, davon sind 237.500 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget) und in 2023 einmalig um 237.500 €, davon sind 237.500 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, Optimierungsmöglichkeiten für den Lade- und Lieferverkehr sowie für das Bewohnerparken entlang der Radschnellverbindung nach Markt Schwaben zu untersuchen und in die weiteren Planungen einzubringen. Zu gegebener Zeit werden die Anliegenden (u.a. Gewerbe) in die Planungen mit einbezogen.
7. Die Dienststellen der Landeshauptstadt München sowie die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, die Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen bei Neu- und Umplanungen, die auf den Strecken der fünf radialen Bestvarianten liegen, soweit möglich zu berücksichtigen.
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, regelmäßig über den Stand der Planungen der Radschnellverbindung München – Markt Schwaben zu berichten und sukzessive vertiefte Planungen für die weiteren radialen Radschnellverbindungen zu beauftragen.
9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02832 von Frau StRin Kristina Frank, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Frau StRin Sabine Pfeiler vom 02.02.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

10. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03367 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Walter Zöller, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Sabine Pfeiler vom 12.09.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05026 von Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 25.02.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05343 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 10.05.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
13. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06577 von der ÖDP vom 21.01.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00636 von Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Fabian Ewald vom 11.11.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
15. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04828 von der ÖDP vom 21.12.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
16. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04829 von der ÖDP vom 21.12.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
17. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 03017 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 15.11.2016 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
18. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04250 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 07.11.2017 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
19. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04217 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 07.11.2017 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
20. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04501 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 19.12.2017 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
21. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05815 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 04 - Schwabing West vom 30.01.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
22. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06563 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 25.07.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
23. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06889 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 14.10.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

24. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07539 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 11.02.2020 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
25. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01847 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 24.02.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
26. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 02499 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing vom 08.06.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
27. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 02601 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 16.06.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
28. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 02690 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 13.07.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
29. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00057 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 22.06.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
30. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

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 Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 01-25
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kulturreferat
7. An das Personal- und Organisationsreferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An das Referat für Klimaschutz und Umwelt
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
12. An das Referat für Bildung und Sport
13. An die Stadtkämmerei
14. An das Sozialreferat
15. An das Gesundheitsreferat
16. An das IT-Referat
17. An die Stadtwerke München GmbH
18. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
19. An das Mobilitätsreferat – GL5
20. An das Mobilitätsreferat – GB1
21. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
22. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1.13

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen