

**Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Zeppelinstraße zwischen
Rosenheimer Straße und Kreuzplätzchen (Stadtbezirk 5)**

Grundsatzbeschluss

Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06100

Anlagen:

1. Schauplan Vorzugsvariante
2. Stellungnahme Baureferat vom 01.06.2022
3. Stellungnahme Referat für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.06.2022
4. Stellungnahme Referat für Klima und Umwelt vom 24.05.2022
5. Stellungnahme Stadtkämmerei vom 09.06.2022
6. Stellungnahme Referat für Arbeit und Wirtschaft vom 14.06.2022

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 28.09.2022 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I Vortrag des Referenten.....	2
1. Anlass.....	2
2. Zeppelinstraße.....	3
2.1. Grobkonzept - Raumaufteilung.....	4
2.2. Beurteilung der Varianten und Fazit.....	9
3. Dringlichkeit.....	12
4. Rechtliche Bauvoraussetzungen.....	12

5. Kostenrahmen und Finanzierung.....	12
6. Betroffenheiten & Stellungnahmen.....	12
6.1. Städtische Dienststellen.....	12
6.2. Öffentlichkeitsveranstaltung.....	14
6.3. Einbindung Vertreter*innen des Radentscheids München.....	14
6.4. Bezirksausschuss.....	15
II Antrag des Referenten.....	16

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss des Stadtrates gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.

1. Anlass

Der Bauausschuss hat mit dem Beschluss „Fünf Plätze attraktiv neu gestalten“ vom 30.01.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07939) das Baureferat beauftragt, die Planung für die Neugestaltung des Platzes Rosenheimer Straße / Lilienstraße / Zeppelinstraße auf Basis der mit den verkehrlichen Untersuchungen ergänzten Studie und der Bezirksausschussanträge aufzunehmen und das Ergebnis dem Stadtrat zur Projektgenehmigung vorzulegen. Unter anderem wurde das Baureferat beauftragt, den Isarradweg zwischen Kreuzplätzchen und Rosenheimer Straße zu verbreitern. Das Straßenbauprojekt inklusive der Platzgestaltung steht im unmittelbaren zeitlichen und planerischen Zusammenhang mit der Instandsetzung der Ludwigsbrücken. Hierbei wurde eine Planungsvariante entwickelt (Variante 1), welche zwar den aktuellen Richtlinien entspricht, nicht aber den Zielen aus den späteren Beschlüssen zum Radentscheid der Vollversammlung vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 15585) und des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 17708). Um auch die Ziele des Radentscheids zu erreichen, ist eine neue Raumaufteilung nötig, die im Zuständigkeitsbereich des Mobilitätsreferats liegt. Daher wurden zwei weitere Varianten (Variante 2 und 3) ausgearbeitet, welche nun den Anforderungen des Radentscheids weitestgehend entsprechen. Mit dem Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.12.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26/ V 02208) wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, Variante 2 und 3 zur Zeppelinstraße zwischen Kreuzplätzchen und Rosenheimer Straße im Rahmen des Kommunikationskonzepts aus den Maßnahmenbeschlüssen mit der Öffentlichkeit zu diskutieren, weiterzuentwickeln und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen.

2. Zeppelinstraße

Bei der Zeppelinstraße handelt es sich um eine Erschließungsstraße im 5. Stadtbezirk Au-Haidhausen, die die Rosenheimer Straße mit der Schweigerstraße verbindet. Im betrachteten Abschnitt zwischen Rosenheimer Straße und Kreuzplätzchen ist sie in Richtung Süden einbahngeregelt mit einer Länge von ca. 400 m. Durch die Straße führten bisher keine Linien des ÖPNV, die Einrichtung einer Buslinie ist jedoch seitens der MVG für den Zeitraum nach Sanierung der Ludwigsbrücke geplant. Verkehrszählungen ergeben eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 3.500 Kfz/24 h. Westlich der Straße befindet sich der Isarradweg, ein Zweirichtungsradweg mit einer Verkehrsstärke des Radverkehrs von 4.100 Rad/8 h, was hochgerechnet etwa 7.000 Radfahrer*innen am Tag entspricht. Das Radverkehrsaufkommen ist damit wesentlich höher als das Kfz-Aufkommen. Das Fußverkehrsaufkommen ist mit 1.100 Fußgänger*innen/8h ebenfalls sehr hoch.

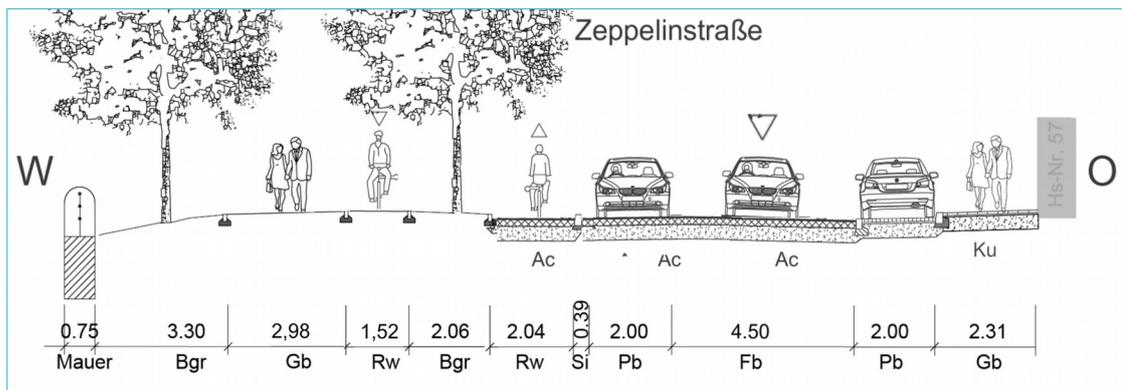


Abbildung 1: Schematische Darstellung Querschnitt Zeppelinstraße im Bestand (Quelle: Schöenberg Ingenieure)

Im Bestand verfügt die Zeppelinstraße über eine Fahrspur von ca. 4,50 m mit Längsparkplätzen auf beiden Seiten. Es gibt beidseitig Gehwege im betroffenen Abschnitt - auf der Isarseite mit einer Breite zwischen ca. 2,00 m und 3,00 m und auf der bebauten Straßenseite von ca. 2,30 bis 2,80 m, unterbrochen von mehreren Nebenstraßen und Grundstückszufahrten. Isarseitig befinden sich durch einen Baumgraben getrennte schmale Radwege mit einer Breite zwischen jeweils 1,50 m – 2,00 m pro Richtung (gemäß ERA wäre die Regelbreite 2,00 m, gemäß Radentscheid 2,30 m). Bei dem Isarradweg handelt es sich um eine beschilderte Fahrradhaupttroute sowie eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen für den Radverkehr in München. Im Bestand sind 130 Längsparkplätze für den Kfz-Verkehr vorhanden, die sich in etwa zu 40 % auf die Ost- und zu 60 % auf die Westseite verteilen. Fahrradabstellplätze gibt es bisher keine.

2.1. Grobkonzept - Raumaufteilung

Aufbauend auf dem Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.12.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26/ V 02208) wurden zwei Varianten erarbeitet, die im weiteren Abstimmungsprozess als modulare Varianten kombiniert wurden. Diese vier modularen Varianten werden im Folgenden beschrieben.

In allen Varianten wird der vorhandene Radweg westlich des Baumgrabens aufgelassen und die Fläche dem Gehweg zugeschlagen, wodurch dieser verbreitert wird. Östlich des Baumgrabens wird ein Zweirichtungsradschweg angelegt, welcher südlich, im Bereich des Kreuzplätzchen in den Bestand übergeht und nördlich, an der Rosenheimer Straße an die Planungen der Ludwigsbrücken bzw. an die bestehende Fuß- und Radwegunterführung anschließt. Beide Planungen laufen in enger Abstimmung. Die überbreite Fahrbahn der Zeppelinstraße wird auf 3,50 m verschmälert. Der bestehende Baumgraben zwischen Radweg und Gehbahn bleibt unverändert. Zusätzlich werden Fahrradabstellmöglichkeiten an den Einmündungsbereichen der Schwarzstraße und des Kreuzplätzchens geschaffen, in Summe etwa 30 Stück. Die Parkplätze am westlichen Fahrbahnrand (ca. 80) entfallen, es stehen weiterhin ca. 50 Parkplätze am östlichen Fahrbahnrand zur Verfügung. Am nördlichen Ende sind zwei Behindertenparkplätze vorgesehen. Im Bereich der Schwarzstraße, Übergang zur Zenneckbrücke, wird der vorhandene Zebrastreifen über den Radweg weitergeführt. Durch die aktuell noch vorhandene Parkreihe auf der Isarseite gibt es derzeit eine Aufstellmöglichkeit für Fußgänger*innen mit einer Tiefe von ca. 2 m. Bei Entfall der Parkplätze auf der Isarseite zugunsten des Radwegs im Zuge der vorliegenden Planungen wird es diese Aufstellfläche künftig nicht mehr geben. Die Weiterführung des Zebrastreifens über den Radweg soll dies kompensieren. Für die jeweiligen Anschlüsse des Zweirichtungsradschwegs an den Bestand müssen auf Höhe des Kreuzplätzchens und im Bereich der Rosenheimer Straße insgesamt drei kleinere Bäume gefällt werden. Die Ersatzpflanzung eines Baumes am Kreuzplätzchen ist möglich und vorgesehen.

Durch die Umplanungen erhöht sich die Aufenthaltsqualität, es gibt mehr Platz für Radfahrende und zu Fuß Gehende sowie neue Abstellangebote für Fahrräder.

Der Parkplatzentfall durch die geplanten Maßnahmen an der Westseite der Zeppelinstraße kann mit Blick auf die durch den Ausbau des Radweges entstehenden Vorteile für die Sicherheit des Radverkehrs hingenommen werden. Um für Bewohner*innen mit Parkausweis eine Erleichterung bei der Parkplatzsuche und ein im Verhältnis zum Gesamtangebot von Parkflächen im öffentlichen Raum größeres Angebot an für Bewohner*innen mit Parkausweis reservierten Parkflächen zu schaffen, werden im Li-

zenzgebiet "Nördliche Au" in der Lilienstraße südlich der Ludwigsbrücke bis zum Paulanerplatz insgesamt 117 Parkplätze werktags ganztägig als Bewohnerparkplätze ausgewiesen. Bisher war eine Bewohnerbevorrechtigung dort nur werktags von 18-23 Uhr angeordnet.

Aufgrund des Entfalles von Parkplätzen an der Westseite der Zeppelinstraße verringern sich auch die Möglichkeiten, Lieferfahrzeuge zum Zweck des Be- und Entladens am Straßenrand abzustellen. Um für Anlieferungen aller Art Möglichkeiten zu einer Anfahrt zum Be- und Entladen anbieten zu können, wird vom Mobilitätsreferat in enger Abstimmung mit dem zuständigen Bezirksausschuss die mögliche Einrichtung geeigneter Lieferbereiche im Streckenabschnitt zwischen Ludwigsbrücke und Schwarzstraße sowie zwischen Schwarzstraße und Kreuzplätzchen geprüft.

Die Fällung der insgesamt drei Bäume wird aus Sicht des Referat für Klima und Umwelt RKU im Hinblick auf die mikroklimatischen Situation aufgrund des vorhandenen Baumbestands sowie der vorgesehenen Ersatzpflanzung als vertretbar eingestuft.

Die Belange des Brandschutzes sind bei allen Varianten berücksichtigt.

Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) weist auf das Buskonzept Innenstadt hin, das eine zusätzliche Bushaltestelle an der Zenneckbrücke vorsieht (Gegenrichtung in der Lilienstraße). Im Rahmen der Entwurfsplanung ist daher eine enge Abstimmung zwischen dem Baureferat und der MVG erforderlich, um den späteren Bau einer möglichen künftigen Bushaltestelle zu berücksichtigen.

Variante 2a

In Variante 2a entsteht ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 5,00 m und einem Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m zur Fahrbahn. Die Breite von 5,00 m für den Zweirichtungsradweg erfüllt die Forderungen des Radentscheides nach einer Breite von möglichst 4,90 m im Zweirichtungsverkehr. Am östlichen Fahrbahnrand bleiben die Parkbuchten und die Gehbahn entsprechend des Bestandes erhalten.

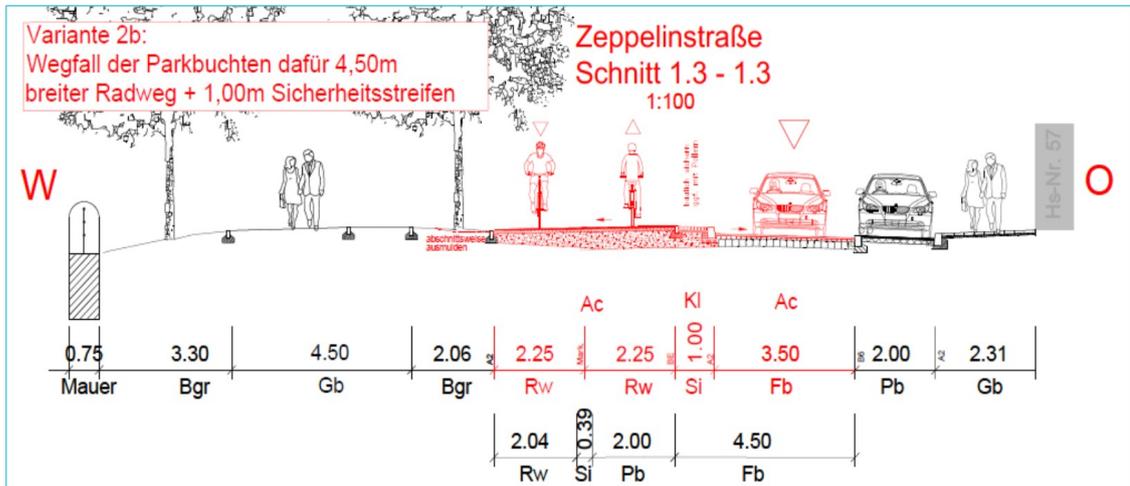


Abbildung 3: Schematische Darstellung Querschnitt Zeppelinstraße bei Variante 2b (Quelle: Schönenberg Ingenieure)

Variante 3a

In Variante 3a wird ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 4,50 m östlich des Baumgrabens sowie einem Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,50 m geführt. Auf der bebauten Ostseite der Zeppelinstraße wird der Gehweg von 2,31 m auf 2,75 m verbreitert, die Parkbucht bleibt bestehen und wird in Richtung Westen versetzt.

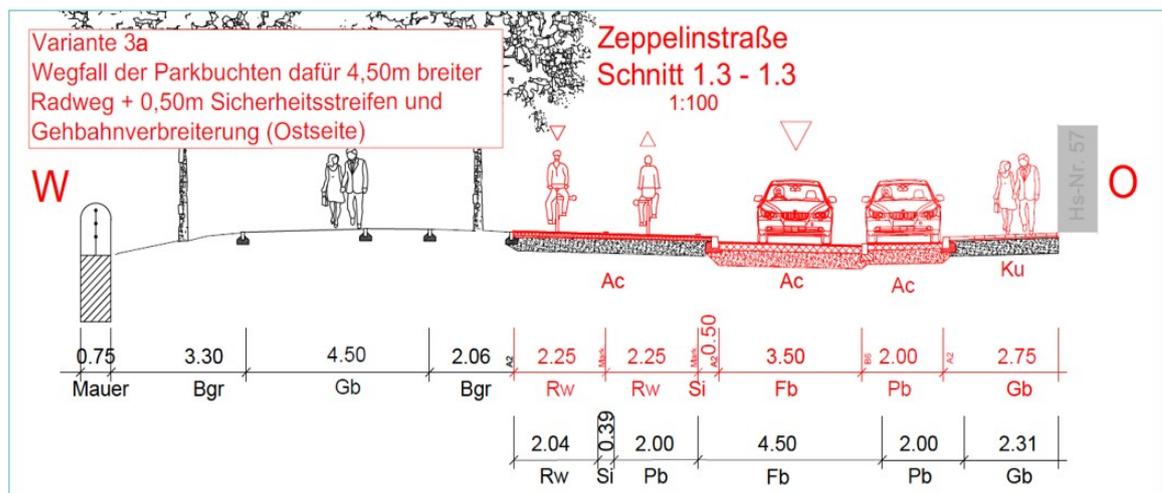


Abbildung 4: Schematische Darstellung Querschnitt Zeppelinstraße bei Variante 3a (Quelle: Schönenberg Ingenieure)

Variante 3b

Im Unterschied zu Variante 3a ist der Zweirichtungsradweg in dieser Variante mit einer Breite von 4,00 m vorgesehen, was nur dem Mindestmaß nach Radentscheid entspricht. Des Weiteren gibt es einen breiteren Sicherheitstrennstreifen von 1,00 m. Analog zu Variante 2b erlaubt der breitere Sicherheitsstreifen Protektionselemente unter Einhaltung der notwendigen Sicherheitsabstände zum Radverkehr (mind. 0,25 m zu festen Einbauten) und zur Fahrbahn (mind. 0,50 m zu festen Einbauten) zzgl. der Breite des Elementes selbst einzuhalten. Die Breite von 1,00 m ist auch hier nicht als gesetzt zu sehen, sondern als „Platzhalter“ für sämtliche mögliche Protektionselemente und kann im Laufe der vertieften Planung entsprechend angepasst werden. Die Breite des Radwegs kann dadurch geringfügig vergrößert werden. Wie in Variante 3a wird hier die Gehbahn auf der östlichen Seite von 2,31 m auf 2,75 m verbreitert, die Parkbucht bleibt bestehen und nach Westen verschoben.

	Sicherheitsstreifen, Überquerungsmöglichkeit, breitere Gehbahn Isarseitig	Sicherheitsstreifen inklusive besserer Schutz vor Verparkung, Überquerungsmöglichkeit, breitere Gehbahn Isarseitig	Sicherheitsstreifen, Überquerungsmöglichkeit, breitere Gehbahn sowohl Isarseitig als auch an angebaute Seite	Sicherheitsstreifen inklusive besserer Schutz vor Verparkung, Überquerungsmöglichkeit, breitere Gehbahn sowohl Isarseitig als auch an angebaute Seite
Kostenfaktor	1,60 bis 2,00	1,60 bis 2,00	2,70 bis 3,25	2,70 bis 3,25
	Mio € brutto	Mio € brutto	Mio € brutto	Mio € brutto
Radwegführung	REM (Radentscheid München) - konforme Breite ohne Schutz-element	Annähernd REM-konforme Breite mit Schutz-element	Annähernd REM-konforme Breite ohne Schutz-element	Keine REM-konforme Breite (Mindestmaß) mit Schutz-element
Leistungsfähigkeit MIV	Erhalt der Leistungsfähigkeit für MIV wird unterstellt, da keine Änderung der Fahrspuranzahlen			
Betroffenheit ÖPNV	Berücksichtigung einer Bushaltestelle (siehe S. 5)			
Baumbestand	3 Fällungen - 1 Ersatzpflanzung möglich			
	restlicher Baumbestand im Grünstreifen geschützt			
Ruhender KfZ-Verkehr	Erhalt der ostseitigen Längsparkplätze (ca. 50), Entfall Parkplätze Isarseite (ca. 80 Parkplätze weniger)			

Fahrradabstell- anlagen	Gemäß REM: Fahrradabstellanlagen (ca. 30 Stück) an Einmündungen	
Barrierefreiheit / Fußverkehr (FV)	Nur Isarseitig Verbesserungen für FV (Verbreiterung, Belag Barrierefrei)	Isarseitig und bebaute Seite (Verbreiterung, Belag durchgehend barrierefrei)

Tabelle 1: Vergleich der Varianten für die Zeppelinstraße

Zusammenfassend wird aus der dargestellten Bewertung vom Mobilitätsreferat **Variante 2b als Vorzugsvariante** zur Umsetzung vorgeschlagen. Da es sich beim Isarradweg um eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen für den Radverkehr handelt und das dortige Radverkehrsaufkommen sehr hoch ist, sollte der Radweg hier so breit wie möglich hergestellt werden. Um verbotene Halte- und Liefervorgänge auf dem Radweg zu verhindern, sollte ein baulicher Schutz vorgesehen werden. Das Baureferat wird hiermit gebeten im Zuge der vertieften Planungen einen entsprechenden Schutz vorzusehen. Dabei sollte das Element inklusive den jeweils erforderlichen Sicherheitsabständen so schmal wie möglich gewählt werden, um die nutzbare Breite für den Radverkehr zu maximieren. Kosteneinsparungen durch die Einrichtung von Protected Bike Lanes (PBL) anstelle von baulich angehobenen Radwegen können bei dieser Maßnahme nicht erzielt werden, da der komplette Bereich des zukünftigen Radwegs neu aufgebaut werden muss und die bestehende Fahrbahn in diesem Bereich nicht erhalten bleiben kann. Grundsätzlich ist die Vorhaltung ausreichend breiter Gehwege (mind. 2,50 m) und deren Verbreiterung, wo möglich, ein Ziel des Mobilitätsreferates. Im vorliegenden Fall kommt das Mobilitätsreferat in der Abwägung - insbesondere mit Blick auf die damit verbundenen Kosten - jedoch zu dem Schluss, dass dies hier nicht zwingend erforderlich ist. Die vorhandene Breite liegt lediglich an der schmalsten Stelle, ca. auf Höhe des Anwesens Zeppelinstraße 57, unter dem Mindestmaß von 2,50 m. Im restlichen Verlauf beträgt das Maß zwischen 2,70 m – 2,80 m. Es kann weiterhin davon ausgegangen werden, dass durch die Errichtung von Fahrradabstellplätzen Einschränkungen der nutzbaren Gehwegbreite minimiert werden. Aus Sicht des MOR kann daher auf einen kostenintensiven Komplettumbau verzichtet werden, allerdings sollte der Gehweg entlang der bebauten Seite durchgehend mit barrierefreien Belägen hergestellt werden. Das Baureferat wird hiermit gebeten, die vorhandenen Kleinsteinpflasterungen im Bereich der Grundstücksein- und -ausfahrten zurückzubauen und durch Kunststeinplatten zu ersetzen. Somit wird zumindest belagsmäßig ebenfalls eine Verbesserung für Fußgänger*innen entlang der bebauten Straßenseite erreicht.

3. Dringlichkeit

Das Straßenbauprojekt inklusive der Platzgestaltung steht im unmittelbaren zeitlichen und planerischen Zusammenhang mit der Instandsetzung der Ludwigsbrücken. Teile davon müssen schon im Jahr 2023 im Bauablauf berücksichtigt werden. In dieser Maßnahme sollen mit der Umprofilierung der Straße radentscheidskonforme Radwege angelegt werden. Zudem soll mit der Maßnahme eine radentscheidskonforme Lösung für die Zeppelinstraße geschaffen werden und somit die Sicherheit der Radfahrenden verbessert werden.

4. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Sämtliche für diese Maßnahme erforderlichen Flächen befinden sich in städtischem Besitz. Die Planungen finden innerhalb bestehender Straßenbegrenzungslinien statt.

5. Kostenrahmen und Finanzierung

Nach überschlägiger Kostenermittlung liegen die derzeitigen Gesamtkosten inklusive Risikoreserve für die vorgeschlagene Vorzugsvariante (Variante 2b) zwischen 1,60 und 2,00 Mio. €. Im Vergleich dazu liegen die überschlägig ermittelten Kosten für Variante 3 (3a und 3b) zwischen 2,70 bis 3,25 Mio. €. Bei den Kosten handelt es sich explizit nur um die Kosten für den radentscheidrelevanten Projektabschnitt des Projektes Rosenheimer Str. / Lilienstr. / Zeppelinstraße. In den genannten Kosten ist vor allem die Platzgestaltung nicht enthalten. Belastbare Kostenangaben sind erst im Rahmen der weiteren Projektplanung möglich. Erst hier können Kosten z. B. für Fahrbahnaufbauten, Oberflächenbefestigungen, Entwässerungseinrichtungen, Spartenumverlegungen oder Altlastenentsorgung ermittelt werden. Für die weitere Projektplanung im Baureferat sind in 2022 Planungsmittel in Höhe von ca. 100.000 € notwendig, die aus der vorlaufenden Planungsmittelpauschale finanziert werden. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

Die Finanzierung des Gesamtprojektes inklusive Platzgestaltung wird mit den Kosten in der Projektgenehmigung des Baureferats dargestellt.

6. Betroffenheiten & Stellungnahmen

6.1. Städtische Dienststellen

Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Klima und Umwelt sowie die Stadtkämmerei haben der Beschlussvorlage zugestimmt (siehe Anlagen 2 bis 5).

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bittet in seiner Mitzeichnung im Sinne der Klimaanpassung um Prüfung von Baumpflanzungen in den östlichen Parkbuchten entlang der Zeppelinstraße (vgl. Anlage 3).

Das Baureferat teilt hierzu Folgendes mit:

Aufgrund der unterirdisch verlegten Versorgungsleitungen, insbesondere der Sparte Gas, und den zu beachtenden Mindestabständen zu den Leitungen sind auf der östlichen Straßenseite Baumpflanzungen in den Parkbuchten leider nicht möglich.

Das Referat für Klima und Umwelt bittet in der weiteren Planung um Prüfung, ob der Erhalt der Bäume möglich ist.

Die Prüfung erfolgt in der weiteren Detailplanung. Die Bitte wird an das Baureferat weitergegeben.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) zeichnet die Beschlussvorlage nicht mit (vgl. Anlage 6). Als Begründung werden der hohe Stellplatzentfall, der Umstand der vor und nach dem Projektumgriff liegenden Engstellen für eine durchgehende leistungsfähige Nord-Südverbindung für den Radverkehr sowie die Verkehrsbehinderungen durch Fahrzeuge der AWM geschuldet durch die vorgesehene Verschmälerung der Fahrbahn genannt.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die genannten Punkte des RAW sind selbstverständlich in die Abwägung durch das Mobilitätsreferat für die vorgeschlagene neue Raumaufteilung eingeflossen.

Der Entfall der Stellplätze ist aus Sicht des Mobilitätsreferats in der Abwägung als vertretlich einzustufen (vgl. hierzu die Ausführungen auf S. 5 unter 2.1 Grobkonzept).

Die Argumentation gegen eine Verbreiterung des Zweirichtungsradwegs auf Grund von Engstellen in den fortführenden Abschnitten ist aus Sicht des Mobilitätsreferates nicht im Sinne einer nachhaltigen und langfristigen Radverkehrsförderung. Dort wo Verbesserungen möglich und sinnvoll sind, sollten diese auch durchgeführt werden. Dass dabei in den Anschlussbereichen weiterhin Engstellen vorhanden sein können, ist allein der aufgrund der Tatsache, dass immer irgendwo Projektgrenzen gezogen werden müssen, unvermeidbar. Weiterhin ist zumindest langfristig eine Verbreiterung der angesprochenen Brückenunterführungen nicht ausgeschlossen.

Gelegentliche Rückstauungen im Zuge der Befahrung durch die AWM bedingt durch eine verschmälerte Fahrbahn treten bereits auch in der aktuellen Situation auf: ein Überholen ist laut AWM nur an vereinzelt Stellen und in der Regel nur mit kleineren PKWs oder stellenweise auch gar nicht möglich. Aus Sicht des Mobilitätsreferates sind gelegentliche Rückstauungen entlang der Zeppelinstraße als vertretbar einzustufen.

Den oben genannten Dienststellen ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

6.2. Öffentlichkeitsveranstaltung

Die Öffentlichkeitsveranstaltung für diese Maßnahmen fand am 16.11.2021 statt. Es wurde mit Anwohner*innen, Gewerbetreibenden, Verbänden, dem Bezirksausschuss und interessierten Bürger*innen über die geplante Maßnahme diskutiert.

Ziel der Öffentlichkeitsveranstaltung war es, ein Meinungsbild der Bürger*innen zu der Planung zu erhalten. Über die Chatfunktion konnten alle Interessierten Fragen stellen, an Online-Umfragen teilnehmen und auf diese Weise mitdiskutieren.

Bei der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde eine große Bandbreite an Themen wie Details zur Verkehrsführung des Radverkehrs (Strecke und Knotenpunkte), Planungen im unmittelbaren Umfeld und Schutzelemente auf Sicherheitsstreifen diskutiert.

Insgesamt ist bei der Verwaltung viel positives Feedback eingegangen, sowohl für die vorgestellten Planungen selbst, als auch die transparente Information und für das Online-Format. Gleichzeitig wurden Anregungen für den weiteren Prozess mitgenommen. Die Präsentationsfolien sind auf www.muenchenunterwegs.de abrufbar.

Zunächst wurde in der Öffentlichkeitsveranstaltung die Bestandssituation erläutert, dann anhand von Plänen die Varianten 2a und b sowie 3a und b, für den Straßenverlauf vorgestellt.

Abschließend und damit entgegen der Empfehlung in dieser Beschlussvorlage wurde damals die Variante 3a als Vorzugsvariante empfohlen. Zum Zeitpunkt der Öffentlichkeitsveranstaltung lagen dem MOR jedoch noch andere Informationen zu Kosten und dem notwendigem Umbauumgriff vor. Basierend darauf wurde seitens des MOR Variante 3 mit einer ostseitigen Gehwegverbreiterung als Vorzugsvariante definiert.

Mit Vorliegen aktualisierter Rahmenbedingungen, insbesondere des Kostenrahmens, ist in einer erneuten Abwägung, wie in Kapitel 2.2 erläutert, Variante 2b mit Verbesserungen der Barrierefreiheit im Bereich der östlichen Gehbahn die Vorzugsvariante. Dies steht nicht im Widerspruch zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.

6.3. Einbindung Vertreter*innen des Radentscheids München

Die Vorstellung der Maßnahme bei den Vertreter*innen des Radentscheids fand am 11.11.2021 statt. Analog zur Öffentlichkeitsveranstaltung wurde auch in dieser Vorstel-

lung entgegen der Empfehlung in dieser Beschlussvorlage damals die Variante 3a als Vorzugsvariante empfohlen (vgl. Kapitel 6.2).

Prinzipiell besteht Einverständnis mit der vorgestellten Planung. Im Ergebnis wird Seitens der Vertreter*innen des REM Variante 2b favorisiert. Ein baulicher Schutz sollte möglichst schmal vorgesehen werden, um die nutzbare Breite so breit wie möglich ausführen zu können. Durch die geänderten Rahmenbedingungen und den damit verbundenen erheblichen Kostenvorteilen der Variante 2b (vgl. Kapitel 2.2), kann im Rahmen dieser Beschlussvorlage der Vorzugsvariante des REM entsprochen werden.

6.4. Bezirksausschuss

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 5 – Au-Haidhausen wurde gemäß § 9 Abs.2 und 3 (Katalog des Baureferats, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Zum Zeitpunkt der Drucklegung der Beschlussvorlage lag die Stellungnahme des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 5 – Au-Haidhausen noch nicht vor. Diese wird mittels Hinweisblatt nachgereicht.

Ebenfalls erfolgte eine Einladung zu der Öffentlichkeitsveranstaltung am 16.11.2021 bei der der Bezirksausschuss Au-Haidhausen teilgenommen hat.

Dem Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 5 – Au-Haidhausen ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Variante 2b als Vorzugsvariante gemäß der unter Ziffer 2 dargestellten Raumaufteilung / Vorhabensplanung für die Maßnahme „Zeppelinstraße“ wird erteilt.
2. Das Baureferat wird gebeten, Variante 2b entsprechend den Ausführungen im Vortrag der weiteren Planung zu Grunde zu legen und dem Stadtrat für das Gesamtprojekt Rosenheimer Str. / Lilienstr. / Zeppelinstr. inklusive Platzgestaltung die Projektgenehmigung vorzulegen.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I., II. und 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.:

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An das Direktorium HA II – BA (4x)
2. An den Bezirksausschuss 5
3. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
11. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
12. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
13. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

14. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.11
zum Vollzug des Beschlusses

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen