

**Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Rheinstraße
(Stadtbezirk 4 und 12)**

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 09345

Anlagen:

1. Raumaufteilung Variante 1 Pan 1
2. Raumaufteilung Variante 1 Plan 2
3. Raumaufteilung Variante 1 Schnitte
4. Raumaufteilung Variante 2 Pan 1
5. Raumaufteilung Variante 2 Plan 2
6. Raumaufteilung Variante 2 Schnitte
7. Stellungnahme BA 4 vom 17.05.2023
8. Präsentation Öffentlichkeitsveranstaltung

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.06.2023 (SB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| I. Vortrag des Referenten..... | 2 |
| 1. Anlass..... | 2 |
| 2. Grundlagen der Planungsvorgaben..... | 2 |
| 3. Darstellung der Planungen..... | 3 |
| 3.1. Bestandssituation..... | 3 |
| 3.2. Grobkonzept – Raumaufteilung..... | 4 |
| 3.3. Beurteilung der Varianten & Fazit..... | 15 |
| 4. Rechtliche Bauvoraussetzungen..... | 16 |
| 5. Kostenrahmen und Finanzierung..... | 16 |
| 6. Betroffenheiten & Stellungnahmen..... | 17 |
| 6.1. Städtische Dienststellen..... | 17 |
| 6.2. Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München..... | 17 |
| 6.3. Öffentlichkeitsveranstaltung..... | 17 |
| 6.4. Bezirksausschuss..... | 18 |
| II. Antrag des Referenten..... | 19 |
| III. Beschluss..... | 19 |

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

Mit den Beschlüssen zum Radentscheid der Vollversammlung vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 15585), des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 17708), sowie dem Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid 3. und 4. Maßnahmenbündel der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 01458) wird die Verwaltung beauftragt, für die ca. 40 Maßnahmen der Maßnahmenbündel 1 bis 4 Varianten zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag für eine Neugestaltung vorzulegen. Mit der vorliegenden Beschlussvorlage werden dem Stadtrat Entscheidungsvorschläge für folgende Maßnahme vorgeschlagen:

- Rheinstraße (Maßnahmenbündel 3 und 4).



Abb. 1: Umgriff Maßnahme Rheinstraße (Quelle LHM 2022)

2. Grundlagen der Planungsvorgaben

Der Radentscheid fordert eine Regelbreite für Radwege von 2,30m sowie einen Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von mindestens 0,50m beziehungsweise zu Längsparkbuchten von 0,75m. Gleichzeitig sollen Fußverkehrsanlagen möglichst in ihrer Breite erhalten bleiben, mindestens jedoch 2,50m aufweisen. An Stellen, an denen insbesondere die Belange der Barrierefreiheit an Haltestellen, oder des Brandschutzes betroffen sind kann von diesen Maßen abgewichen werden.

3. Darstellung der Planungen

3.1. Bestandssituation

Die Rheinstraße ist eine wichtige Verbindungsstraße zwischen der Leopoldstraße im Osten und dem Bonner Platz im Westen und hat eine Länge von ca. 500m.

Sie ist eine Verbindungsstraße mit ca. 12.000 Kfz/24 Std. bzw. 1.220 Kfz in der abendliche Spitzenstunde (Zählungen vom September 2019). Gegenüber der Zählung von 2011 hat der Kfz-Verkehr um 23% abgenommen. Der Radverkehr hat sich zwischen den Zählungen von 2011 und 2019 von 126 Radfahrenden auf knapp 290 Radfahrenden in der morgendlichen Spitzenstunde mehr als verdoppelt.

In der Rheinstraße verkehrt bei Umleitungen eine Ersatzbuslinie mit provisorischen Bushaltestellen am Bonner Platz und auf der Nordseite der Rheinstraße, westlich des Knotenpunkts Leopoldstraße / Rheinstraße. Der Bonner Platz ist ein Halt die U-Bahnlinie U3.

Im Bestand weist die Rheinstraße folgende Charakteristika auf:

Die Rheinstraße hat jeweils eine überbreite Fahrspur je Fahrtrichtung mit ca. 4,50m. Daneben grenzen beidseits Parkbuchten mit einer Breite von ca. 2,0m an. Im Seitenraum befinden sich beidseits sehr schmale Radwege mit ca. 1,45m und Gehbahnen mit ca. 2,0m.

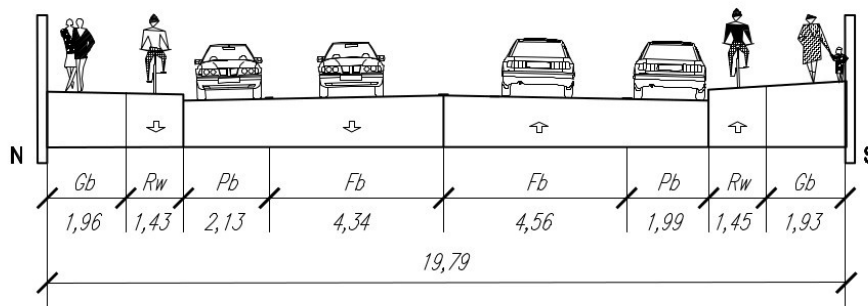


Abb. 2: Schematische Darstellung Querschnitt Rheinstraße - Bestand
(Quelle: Ing.-Büro Zimmermann)

In der Rheinstraße gibt es hauptsächlich Wohnnutzung, zudem befindet sich dort eine Grund- und Mittelschule mit Sportplatz und mit angeschlossener Kindertagesstätte.

Ein immer wiederkehrendes Thema ist die Schulwegsicherheit aufgrund von zu schmalen Gehbahnen und Radwegen im Bereich der Einmündung Simmernstraße an der Sim-

menschule. Dort kommt es häufig zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fußgehenden bzw. dem Schüler*innenverkehr.

Fotos des Ist-Zustandes sind in der Präsentation zur Öffentlichkeitsveranstaltung enthalten (Anlage 8).

3.2. Grobkonzept – Raumaufteilung

Aufbauend auf dem Steckbrief des Stadtratsbeschlusses (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 17708) wurde im Sinne der angestrebten Mobilitätswende eine Planung mit folgenden Zielen erarbeitet:

- Schaffen von Radverkehrsanlagen entsprechend der Forderungen des Radentscheids
- Verbesserung des Komforts für die zu Fußgehenden
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Begrünung des Verkehrsraums
- Erhöhung der Schulwegsicherheit
- Berücksichtigung des Denkmalschutz

Die Planungen der Straße werden im Folgenden anhand eines schematischen Querschnittes kurz beschrieben. Es wurden zwei Varianten entwickelt, wovon eine als Vorzugsvariante vorgeschlagen wird.

Folgende Planungsgrundlagen wurden in beiden Varianten berücksichtigt:

Künftig soll eine Expressbuslinie durch die Rheinstraße verkehren. Am Bonner Platz werden die neuen Bushaltestellen westlich in der Karl-Theodor-Straße im Projekt Bonner Platz vom Baureferat berücksichtigt (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 15997). Hierfür wird in beiden Varianten eine Bushaltestelle nordwestlich des Knoten Leopoldstraße / Rheinstraße vorgesehen.

Am Bonner Platz sowie am Knotenpunkt Leopoldstraße / Rheinstraße werden die Linksabbiegespuren und somit die Zweispurigkeit im Abfluss beibehalten, um hohe ÖPNV-Verlustzeiten zu vermeiden.

Variante 1:

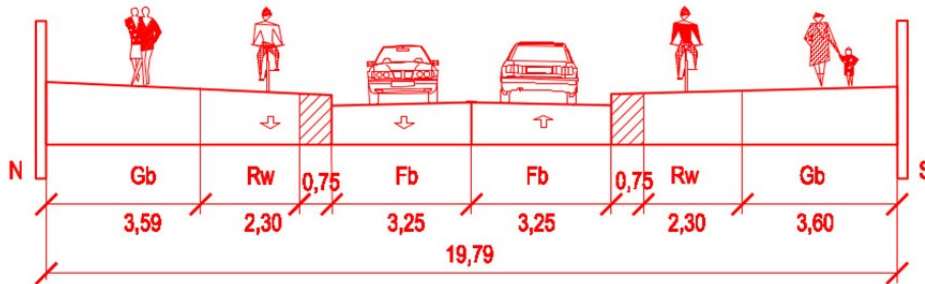


Abb.3: Schematische Darstellung Querschnitt Rheinstraße - Planung Variante 1
(Quelle: Ing.-Büro Zimmermann)

Bei der Variante 1 wird eine 3,25m breite Fahrspur je Fahrtrichtung vorgesehen. Da die Fahrspuranzahl an den Knotenpunkten beibehalten wird, hat die Verschmälerung der überbreiten Fahrspuren auf 3,25m, keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Rheinstraße. Beidseits schließt der Sicherheitstrennstreifen mit 0,75m und der Radweg mit 2,30m an. Die Radwege werden an den Einmündungen (bis auf Simmernstraße) und Grundstückszufahrten höhengleich geführt. Die verbleibenden Restbreiten werden auf die Gehbahnen aufgeteilt. Diese sind dann im Schnitt ca. 3,6m breit. Der Querschnitt von Abb. 3 ist bis auf die Knotenpunkte auf den gesamten Streckenverlauf der Rheinstraße übertragbar. Die Schulwegsicherheit kann entlang der Simmernschule durch Verbreiterung der Gehbahn und des Radweges sehr stark verbessert werden. Dabei entfallen alle Kfz-Stellplätze und es sind keine Baumpflanzungen oder die Schaffung neuer Fahrradabstellplätze möglich.

Die vorliegende Gesamtplanung der Variante 1 kann detailliert den Anlagen 1 bis 3 entnommen werden.

Variante 2 (Vorzugsvariante):

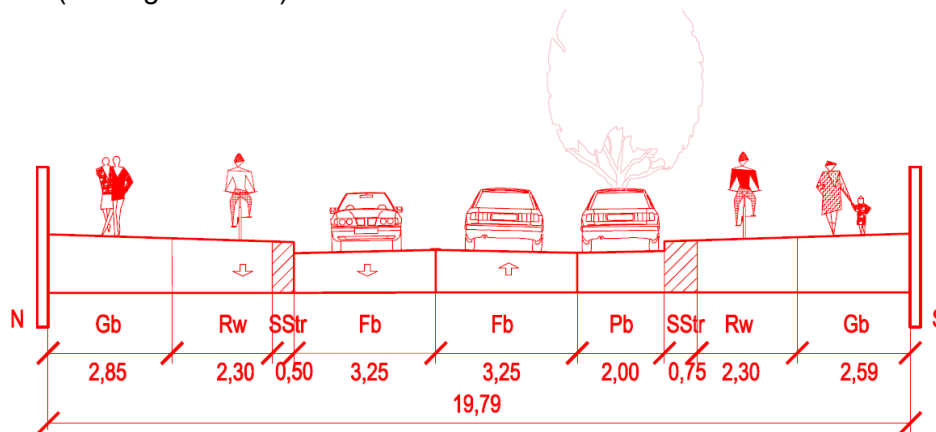


Abb. 4: Schematische Darstellung Querschnitt Rheinstraße - Planung Variante 2
(Quelle: Ing.-Büro Zimmermann)

Bei der Variante 2 wird - ebenfalls - eine 3,25m breite Fahrspur je Fahrtrichtung vorgesehen. Da auch hier die Fahrspuranzahl an den Knotenpunkten beibehalten wird, hat die Verschmälerung der überbreiten Fahrspuren auf 3,25m keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Rheinstraße. Auf der Südseite werden Kfz-Parkplätze und Baumpflanzungen eingeplant. Daneben folgt der Sicherheitstrennstreifen mit 0,75m und der Radweg mit 2,30m. Die Radwege werden an den Einmündungen (bis auf Simmernstraße) und Grundstückszufahrten höhengleich geführt. Die Gehbahn ist im Schnitt ca. 2,60m breit. Auf der nördlichen Straßenseite schließt direkt an die Fahrbahn der Sicherheitstrennstreifen mit 0,50m an und im Anschluss der 2,30m breite Radweg. Die Gehbahn auf dieser Seite ist im Schnitt ca. 2,60m breit. Der Querschnitt von Abb. 4 ist bis auf die Knotenpunktbereiche auf den gesamten westlichen Streckenverlauf der Rheinstraße übertragbar. Ab der Simmernstraße sind auf der südlichen Straßenseite durchgehende Baumgräben ohne Parkbuchten vorgesehen. Die Schulwegsicherheit kann entlang der Simmernschule sehr stark verbessert werden. Voraussichtlich können 23 neue Bäume gepflanzt werden. Bei den Baumpflanzungen sind 7 Baumstandorte sicher umsetzbar. 16 potenzielle Neupflanzungen werden in der weiteren Planung vom Baureferat hinsichtlich Spartenlage und Wurzelschutzmaßnahmen geprüft und das Ergebnis umgesetzt. Sollten Neupflanzungen an den vorgeschlagenen Örtlichkeiten im Einzelnen oder vielfach nicht möglich sein, prüft das Baureferat andere Baumstandorte im Straßenverlauf und setzt diese mit Rücksicht auf verkehrliche und denkmalschützerische Belange um.

Die o.g. Pflanzungen vorausgesetzt, bleiben 26 Kfz-Parkplätze bestehen und es werden 4 neue Lieferzonen geschaffen. Die Lieferzonen werden im Abstand von ca. 80m geplant, um die Versorgung der ansässigen Gewerbebetriebe, aber auch die Beliefe-

nung privater Haushalte durch Paketdienste zu ermöglichen. Wie vom Radentscheid gefordert, können bei der Neuplanung an drei Knotenpunkten insgesamt 40 neue Fahrradstellplätze geschaffen werden.

Die Variante 2 wird als Vorzugsvariante vorgeschlagen (siehe 3.3). Die Baumpflanzungen tragen zur Verbesserung der stadtklimatischen Bedingungen, Luftqualität und Aufenthaltsqualität bei. Das Einrichten der Lieferzonen ermöglicht weiterhin das temporäre Be- und Entladen von Umzugs- und Lieferdiensten entlang der Rheinstraße. Die vorliegende Gesamtplanung der Vorzugsvariante 2 kann detailliert den Anlage 4 bis 6 entnommen werden.

Im Folgenden wird diese genauer erläutert, dabei wird im Westen am Bonner Platz begonnen und über die einzelnen Knotenpunkte bis zum östlichen Ende an der Leopoldstraße fortgeführt.

Bonner Platz

Der Bonner Platz wird momentan im Baureferat projektiert und umgestaltet (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 15997). Die Planungen betreffen den Straßenraum rund um den Bonner Platz und die drei Grüninseln mit den dahinter liegenden Stichstraßen. Um die beiden Projekte Bonner Platz und Rheinstraße gut zusammenzuführen gab es Abstimmungen zwischen Baureferat und Mobilitätsreferat zur Gestaltung des Straßenraumes und Weiterführung auf der Westseite in die Karl-Theodor-Straße.

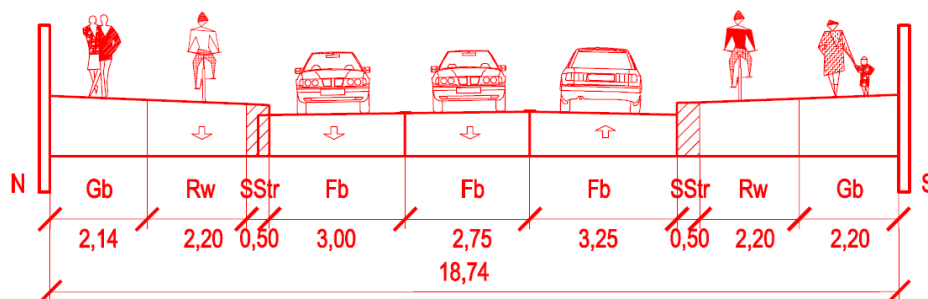


Abb. 5: Schematische Darstellung Querschnitt Bonner Platz - Planung Variante 2
(Quelle: Ing.-Büro Zimmermann)

Die vorliegende Neuplanung der Rheinstraße beginnt auf der Ostseite des Bonner Platzes. Im Bereich zwischen den zwei Grüninseln, auf welchen große Bestandsbäume stehen, befindet sich der einzige Abschnitt, in dem die geforderten Radwegbreiten auf einer Länge von 20m und auch nur geringfügig unterschritten werden. Auf der Nordseite ist die Gehbahn mit 2,14m und der mit Radweg 2,20m geplant. Auf der Südseite sind Geh- und Radweg jeweils mit 2,20m vorgesehen. Dies aus dem Grund, da die Be-

standsbäume erhalten werden sollen und somit die Einfasssteine zu den Grünflächen bestehen bleiben. Ein Entfernen der Einfasssteine könnte Starkwurzeln der Bäume und somit deren Standsicherheit gefährden und insgesamt den Baum schädigen. Deshalb ergibt sich die Breite für die Neuplanung der Radverkehrsanlagen von Einfassstein Nord zu Einfassstein Süd. Zusätzlich ist im Abfluss der Erhalt der beiden Fahrspuren (Geradeaus-/Rechtsabbiegespur mit 3,00m und Linksabbiegespur mit 2,75m) notwendig, um einen zukünftigen Buslinienverkehr störungsfreier und ohne größere Behinderungen am Knotenpunkt ermöglichen zu können. Im Zufluss ist eine Fahrspurenbreite von 3,25m geplant. Die verbleibenden Restbreiten im Seitenraum werden auf die Gehbahnen und Radwege im Norden und Süden gleichmäßig aufgeteilt. Es können somit Gehwege mit 2,14m im Norden und im Süden mit 2,20m sowie Radwege mit jeweils 2,20m Breite zuzüglich 0,50m Sicherheitstrennstreifen eingerichtet werden. Diese Minderung der Breiten für die Gehbahn und Radweg können akzeptiert werden, da hinter den Grüninseln breite Gehbahnen existieren bzw. die Möglichkeit besteht diese einzurichten. Der Radweg soll künftig an den heutigen Stichstraßen im Zuge der Umgestaltung des Bonner Platzes höhengleich ausgeführt werden. Vor der Bonner Straße 2 und dem Bonner Platz 4 und 5 werden die Belagsflächen im Gehbahnbereich so ausgeführt, dass sich die Feuerwehr dort im Brandfall aufstellen und die Häuserfassaden ansteigern kann.

Strecke zwischen Bonner Platz und Knotenpunkt Mainzer Straße

Im Streckenverlauf zwischen Bonner Platz und dem Knotenpunkt Mainzer Straße sind die Fahrspuren 3,25m breit. Auf Höhe der Rheinstraße 33 beginnen auf der Südseite die Parkbuchten mit 4 potenziellen Einzelbaumpflanzungen, die in der weiteren Planung vom Baureferat hinsichtlich Spartenlage und Wurzelschutzmaßnahmen geprüft werden. Die Baumpflanzungen sind so gesetzt, dass die denkmalgeschützten Hauszugänge nicht verdeckt werden. Neben der westlichen Neupflanzung können 10 neue Fahrradstellplätze aufgestellt werden. Vor der Rheinstraße 31 ist eine Lieferzone vorgesehen. Der Radweg auf der Südseite ist 2,30m breit und hat einen 0,75m breiten Sicherheitstrennstreifen zu den Parkbuchten. Auf der Nordseite ist der Radweg mit 2,30 und einem Sicherheitstrennstreifen von 0,50m zur Fahrbahn geplant. Beide Radwege entsprechen somit den Forderungen des Radentscheids. Die Radwege werden an den Grundstückszufahrten höhengleich geführt. Die Gehbahnen sind auf beiden Straßenseiten min. 2,59m breit.

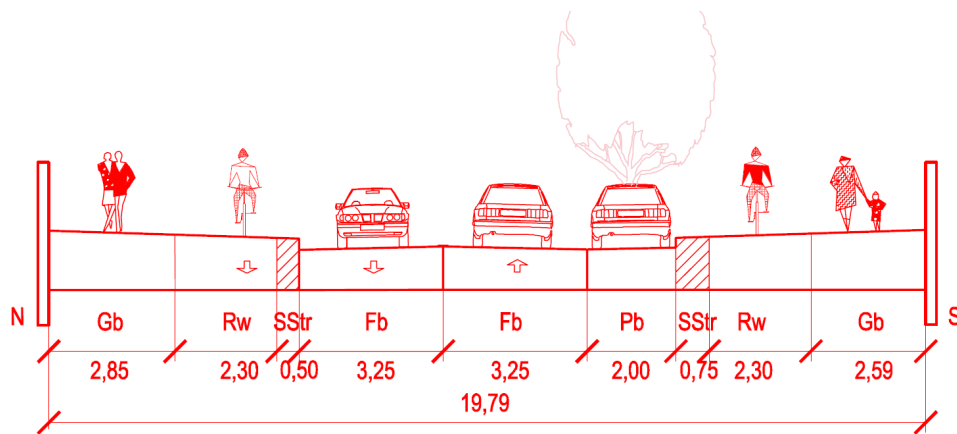


Abb. 6: Schematische Darstellung Querschnitt westlich Knotenpunkt Mainzer Str. / Rheinstraße - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Zimmermann)

Knoten Mainzer Straße / Rheinstraße

Als nächster Punkt werden die Planungen am Knoten Mainzer Straße / Rheinstraße näher erläutert. Am Knotenpunkt Mainzer Straße / Rheinstraße wird auf der Ostseite eine weitere signalisierte Fußgängerfurt über die Rheinstraße eingerichtet, um das Queren am Knoten komfortabler zu gestalten. Auf beiden Straßenseiten wird vorgeschlagen den Radweg an den Einmündungen zur Mainzer Straße höhengleich auszuführen. Für die linksabbiegenden Radfahrenden werden auf beiden Straßenseiten – sogenannte - Linksabbiegeaufstellflächen vorgesehen.

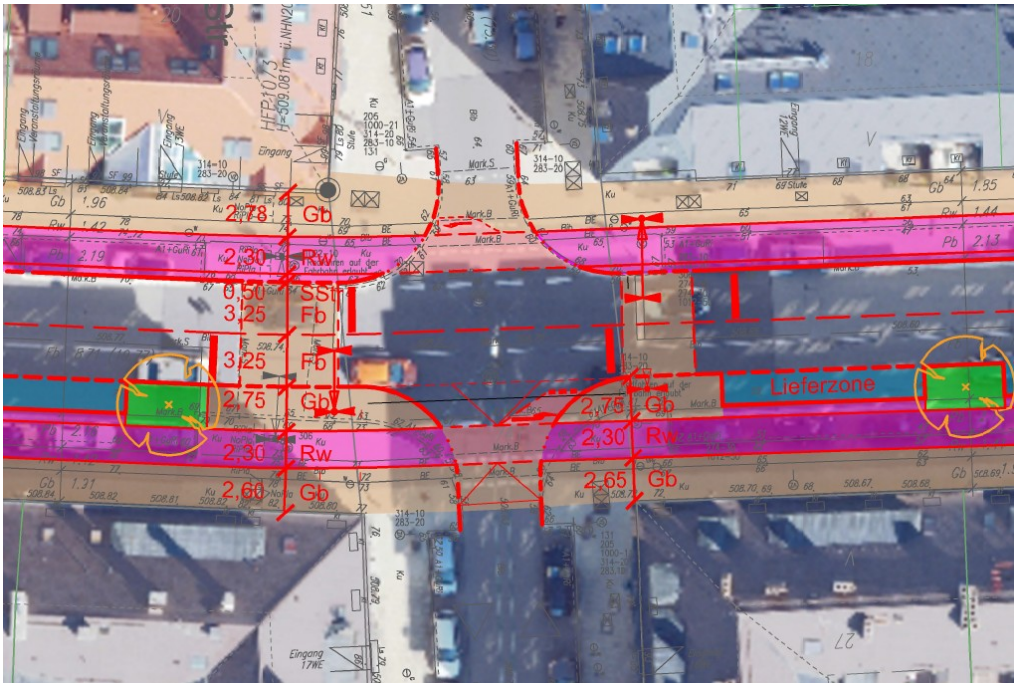


Abb. 7: Darstellung Schauplan Knotenpunkt Mainzer Straße / Rheinstraße - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Zimmermann)

Strecke zwischen Knotenpunkt Mainzer Straße / Rheinstraße und Knotenpunkt Simmernstraße / Rheinstraße

Auf der Strecke zwischen dem Knotenpunkt Mainzer Straße / Rheinstraße und dem Knotenpunkt Simmernstraße / Rheinstraße sind die Fahrspuren 3,25m breit. Auf der Südseite wird im Anschluss an beide Knotenpunkte jeweils eine Lieferzone eingerichtet. Zwischen den Lieferzonen sind weitere Parkbuchten und 3 potenzielle Baumpflanzungen vorgesehen, die in der weiteren Planung vom Baureferat hinsichtlich Spartenlage und Wurzelschutzmaßnahmen geprüft werden. Die Baumpflanzungen sind wieder so gesetzt, dass die denkmalgeschützten Hauseingänge sichtbar bleiben. Der Radweg auf der Südseite entspricht, mit den 2,30m und den 0,75m Sicherheitstrennstreifen zu den Parkbuchten, den Forderungen des Radentscheids. Auf der Nordseite ist der Radweg - entsprechend dem Radentscheid - mit 2,30 und einem Sicherheitstrennstreifen von 0,50m zur Fahrbahn geplant. Die Radwege werden an den Grundstückszufahrten höhengleich geführt. Die Gehbahnen sind auf beiden Straßenseiten mind. 2,60m breit. Der Straßenquerschnitt entspricht dem von Abb 6.

Knoten Simmernstraße / Rheinstraße

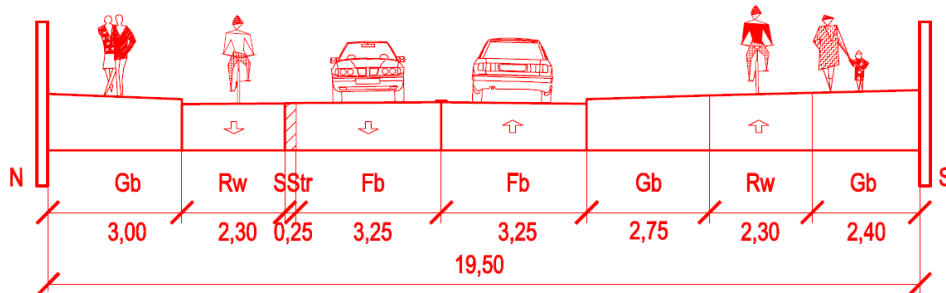


Abb. 8: Schematische Darstellung Querschnitt östlich Knotenpunkt Simmernstraße / Rheinstraße - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Zimmermann)

Im heutigen Bestand gibt es auf der Nordseite, entlang des Schulgebäudes eine Engstelle mit einem sehr schmalen Geh- und Radweg. Es kommt dort häufig zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden. In diesem Zusammenhang gehen regelmäßig Beschwerden bezüglich der Schulwegsicherheit bei der Verwaltung ein. Die Gefahrenstelle entlang des Schulgeländes wird durch die Verbreiterung der Gehbahn von ca. 1,50m auf 3,00m und des Radwegs von ca. 1,50m auf 2,30m eindeutig verbessert. Der Radweg wird zusätzlich vor der Lichtsignalanlage auf Fahrbahnniveau heruntergenommen und als Radfahrstreifen über die Einmündung zur Simmernstraße nach Westen weitergeführt. Es wird somit eine zusätzliche bauliche und taktile Trennung zwischen Gehbahn und Radweg durch den dazwischen liegenden Bordstein geschaffen, wodurch die Verkehrssicherheit zusätzlich verbessert wird. Für die nach Norden in die Simmernstraße einfahrenden Radfahrenden wird eine großzügige Aufstellfläche auf der Südseite eingeplant, um entsprechend den geradeausfahrenden Radverkehr nicht zu behindern und auch die Aufstellfläche für den Zufußgehende nicht weiter zu blockieren. Zudem werden beidseits der Fußgänger- und Fahrradfurt zur Verbesserung der Sichtbeziehungen jeweils 10 Fahrradstellplätze errichtet.

Strecke zwischen Knotenpunkt Simmernstraße / Rheinstraße und Knotenpunkt Sulzbacherstraße / Rheinstraße

Auf der Strecke zwischen dem Knotenpunkt Simmernstraße / Rheinstraße und dem Knotenpunkt Sulzbacherstraße / Rheinstraße sind die Fahrspuren 3,25m breit.

Auf der südlichen Straßenseite ist ein durchgehender Baumgraben entlang des Sportplatzes bis zur Sulzbacherstraße geplant. Es können 7 neue Bäume ohne weitere Maßnahmen gepflanzt werden. Weitere 3 potenzielle Baumpflanzungen werden in der weiteren Planung vom Baureferat hinsichtlich Spartenlage und Wurzelschutzmaßnahmen geprüft. Direkt dahinter folgt der Radweg mit 2,30m und im Anschluss die Gehbahn mit

2,50m. Auf der Nordseite werden die Gehbahn und der Radweg entlang des Schulgeländes verbreitert, um auch hier die Schulwegsicherheit zu verbessern. Die Gehbahn ist an der Engstelle an dem Mauerversprung neben der Feuerwehrezufahrt in den Schulhof ca. 2,10m und auf der restlichen Strecke ca. 3,0m breit. Der Radweg ist mit 2,30m zuzüglich den 0,50m Sicherheitstrennstreifen geplant. Der Radweg wird im Norden an den Grundstückszufahrten höhengleich geführt.

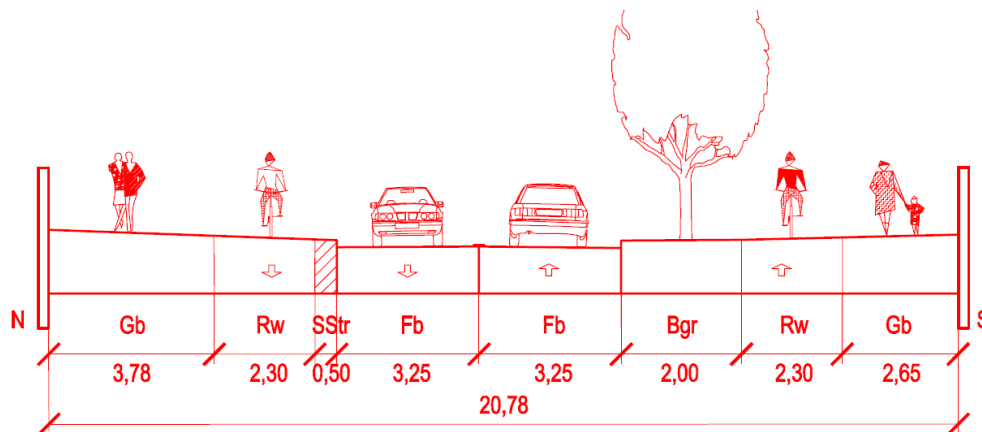


Abb. 9 Schematische Darstellung Querschnitt westlich Knotenpunkt Sulzbacher Straße / Rheinstraße - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Zimmermann)

Knoten Sulzbacher Straße / Rheinstraße

Am Ende des am Sportplatz gelegenen Baumgrabens werden 10 Fahrradstellplätze im Knotenpunktbereich aufgestellt, um die Sichtbeziehungen an der Einmündung zu verbessern. Der Radweg wird auf der Südseite höhengleich über die Einmündung der Sulzbacher Straße geführt, was auch zur Verkehrssicherheit am Knotenpunkt beiträgt, da dadurch die Fahrgeschwindigkeit der Kfz reduziert wird. Für die Linksabbiegenden bzw. aus der Sulzbacher Straße die Rheinstraße nach Norden querenden Radfahrern wird eine – sogenannte - Linksabbiegeaufstellflächen vorgesehen.

Strecke zwischen Sulzbacher Straße und Leopoldstraße

Im weiteren Streckenverlauf zwischen der Sulzbacher Straße und der Leopoldstraße wird auf der Südseite der Rheinstraße, kurz nach der Einmündung Sulzbacher Straße eine potenzielle Einzelbaumpflanzung vorgesehen. Vor der Rheinstraße Hausnummer 7 ist eine Lieferzone und vor der Rheinstraße Hausnummern 3 bis 5 ein weiterer Baumgraben mit 5 potenziellen Baumpflanzungen geplant. Die Baumpflanzungen werden in der weiteren Planung vom Baureferat hinsichtlich Spartenlage, Wurzelschutzmaßnahmen und des zweiten Rettungswegs geprüft. Der Radweg hat die geforderten 2,30m

und hat im Bereich der Lieferzone einen Sicherheitstrennstreifen von 0,75m. Entlang des Baumgraben verläuft der Radweg direkt an der Grünfläche. Die Gehbahn ist zwischen 2,50m und 2,80m breit. Auf der Nordseite liegt die Bushaltestelle für die künftige neue Buslinie. Für die Errichtung des Wartehäuschens muss ein Teilstück der nördlich gelegenen Verkehrsbegleitgrüns befestigt werden. Der Radweg kann auch im Bereich der Bushaltestelle mit der geforderten Breite umgesetzt werden. Die Ausstiegsfläche ist mit 0,75m, der Radweg mit 2,30m und die Gehbahn mit 2,40m geplant. Die restliche Gehbahn außerhalb des Bushaltestellenbereichs ist zwischen 2,50m und 2,70m breit.

Knoten Leopoldstraße / Rheinstraße

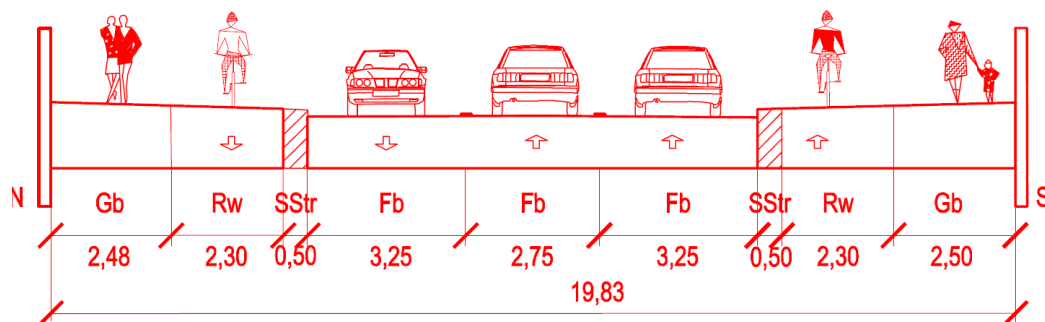


Abb. 10: Schematische Darstellung Querschnitt westlich Knotenpunkt Leopoldstraße / Rheinstraße - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Zimmermann)

Im Abfluss Richtung Osten bleibt die Rheinstraße zweispurig mit einer separaten Linksabbiegespur mit 2,75m und einer Geradeausrechtsabbiegespur mit 3,25m. Dies ist notwendig, um den künftigen Buslinienverkehr reibungslos abwickeln zu können. In den Seitenräumen werden die vom Radentscheid geforderten Gehbahn und Radwegbreiten eingehalten. Es sind vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr eingeplant, damit die wartenden Radfahrenden besser im Sichtbereich der nach Rechts abbiegenden Kfz sind. Die Fahrradfurten werden geradlinig über die Leopoldstraße an den Bestand in der Potsdamer Straße angeschlossen. Laut Beschluss der Vollversammlung vom 27.04.2022 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04418), „Radschnellverbindungen in München und Umland. Ergebnisse der sechs vertieften Machbarkeitsstudien und Empfehlung zur vertieften Planung und Umsetzung einer ausgewählten Trasse“ wird momentan die Radschnellverbindung nach Garching im Baureferat geplant. Da momentan noch keine konkreten Planungen vorliegen, werden diese in der weiterführenden Planung im Baureferat mit berücksichtigt und in die Planung integriert.

Abschließend ist noch Folgendes wichtig:

1. Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um das Stadium der Vorplanung. Die Funktionalität der Vorplanung ist stadintern abgestimmt.
2. Die Belange des Brandschutzes wurden bei der Planung berücksichtigt. Im Bereich der Rheinstraße 1-7 ist bei der Variante 2 bei der weiteren Planung im Baureferat abschließend mit der Feuerwehr zu klären, welche Baumstandorte auch weiterhin die Sicherstellung des zweiten Rettungswegs gewährleisten.
3. Die Planungen sind mit der MVG abgestimmt.
4. Bezüglich der Dimensionierung der Verkehrsflächen können sich im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung durch das Baureferat erforderliche Änderungen/Anpassungen einzelner Maße/Breiten ergeben.
5. Von den unter 3.2 und in den Schauplänen dargestellten Baumpflanzungen sind 7 Baumstandorte nach aktuellem Stand umsetzbar. Die 16 als „potenzielle Neupflanzungen“ gekennzeichneten Bäume werden in der weiteren Planung vom Baureferat mit den Spartenägern hinsichtlich Wurzelschutzmaßnahmen abgestimmt, da der Mindestabstand zu bestehenden Sparten unterschritten ist. Sollten Neupflanzungen an den vorgeschlagenen Örtlichkeiten im Einzelnen oder vielfach nicht möglich sein, prüft das Baureferat andere Baumstandorte im Straßenverlauf und setzt diese mit Rücksicht auf verkehrliche und denkmalschützerische Belange um.
6. Die vorliegende Planung ermöglicht in der Variante 2 die Anordnung von zeitlich begrenzten Lieferzonen im Bereich der baulichen Parkbuchten.
7. Um die Wirkung dieser Radentscheidungsmaßnahme quantifizieren zu können, schlagen wir den Einbau von Dauerzählstellen für den Radverkehr an folgenden Stellen vor: Bonner Platz und Knotenpunkt Leopoldstraße / Rheinstraße

3.3. Beurteilung der Varianten & Fazit

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Varianten

| | Variante 1 | Variante 2 |
|------------------------------|--|--|
| Verkehrssicherheit | <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung durch Schaffung von Radwegen mit Sicherheitsabständen, höhengleiche Querungsmöglichkeiten - Verbreiterung Gehbahnen - Verbesserung Schulwegsicherheit vor Grund- und Mittelschule | <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung durch Schaffung von Radwegen mit Sicherheitsabständen, höhengleiche Querungsmöglichkeiten - Verbreiterung Gehbahnen - Verbesserung Schulwegsicherheit vor Grund- und Mittelschule |
| Kostenfaktor | ca. 5 – 6 Mio € brutto | ca. 5 – 6 Mio € brutto |
| Radwegführung | Entspricht geforderten Breiten des Radentscheid | Entspricht geforderten Breiten des Radentscheid |
| Betroffenheit MIV | Keine Änderungen zum Bestand | Keine Änderungen zum Bestand |
| Betroffenheit ÖPNV | Einrichtung Bushaltestelle für künftige Expressbuslinie auf Nordseite Rheinstraße, westlich Knoten Leopoldstraße / Rheinstäße | Einrichtung Bushaltestelle für künftige Expressbuslinie auf Nordseite Rheinstraße, westlich Knoten Leopoldstraße / Rheinstäße |
| Ruhender Kfz-Verkehr | Entfall aller 117 Parkplätze | 26 Parkplätze auf Südseite , inklusive 4 zeitlich befristeten Lieferzonen (Parken nur von 18:00 bis 6:30 Uhr). Es werden keine neuen Parkplätze geschaffen |
| Fahrradabstellanlagen | Es können keine neuen Abstellplätze geschaffen werden | Schaffung von 40 Abstellplätzen im Bereich der Knotenpunkte |
| Baumbilanz | Kein Baumneupflanzungen aufgrund von Spartenlage möglich | Pflanzung von 23 neuen Bäumen vorgesehen. 7 Neupflanzungen sicher umsetzbar. 16 Neupflanzungen müssen von BAU vertieft geprüft werden. |

Zusammenfassend wird aus der dargestellten Bewertung vom Mobilitätsreferat Variante 2 als Vorzugsvariante zur Umsetzung vorgeschlagen. Die Prüfung der Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr hat ergeben, dass die Parkplätze reduziert werden können. Um den Parkplatzbedarf vor allem der Bewohner*innen der von dem Entfall der Parkplätze in der Rheinstraße betroffenen Lizenzgebiete "Clemensstraße" und "Kölner Platz" zu berücksichtigen und dabei die Vorgaben der StVO einzuhalten, können in Abstimmung mit dem zuständigen Bezirksausschuss Anpassungen der Parkregeln zugunsten der Bewohner*innen im Straßennetz der betroffenen Gebiete erfolgen. Zudem befinden sich in der Rheinstraße nur unmittelbar am Bonner Platz sowie an der Leopoldstraße eine geringe Anzahl von gewerblichen EG-Nutzungen. Ansonsten sind keine gewerblichen Nutzungen mit größeren Ladengeschäften und größerer Laufkundschaft erkennbar. Auf der Südseite der Rheinstraße werden zudem Parkplätze (wieder)errichtet. In Absprache mit dem BA 12 können zudem Lieferzonen eingerichtet werden. Bei vorhandenen kleingewerblichen Nutzungen in den Gebäuden wie Nagelstudio, Schneiderei, Massagesalon, Yoga erscheinen die vorzusehenden Angebote für Parken und Anlieferung ausreichend, da davon auszugehen ist, dass keine besonderen Anlieferungsvorgänge erfolgen und die Kundschaft aus der Umgebung stammt und zu Fuß oder mit dem Rad kommt. Ansonsten existieren private Büronutzungen verschiedenster Art in der angrenzenden Wohnbebauung.

4. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Sämtliche für diese Maßnahme erforderlichen Flächen befinden sich in städtischem Besitz.

5. Kostenrahmen und Finanzierung

Das Projekt befindet sich noch in der Vorplanung, die mit der Vorlage der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung abschließt. Die Gesamtkosten inklusive Risikoreserve werden für die vorgeschlagene Vorzugsvariante aktuell auf 5 und 6 Mio. € geschätzt. 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. Die für die weitere Projektplanung unbezifferten Mittel werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

6. Betroffenheiten & Stellungnahmen

6.1. Städtische Dienststellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Klima- und Umweltschutz, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der Stadtkämmerei abgestimmt. Das Baureferat, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die Stadtkämmerei haben den Beschluss mitgezeichnet. Änderungs- bzw. Ergänzungswünsche sind in den vorliegenden Beschluss eingearbeitet oder bilateral geklärt worden.

6.2. Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München

Am 18.07.2022 und 13.10.2022 wurden den Initiator*innen des Radentscheids die Planung vorgestellt. Die neue Planung wurde von den Initiator*innen positiv bewertet. Der Radentscheid stimmt den Planungen der Rheinstraße im Planungsabschnitt vollumfänglich zu und bestätigt in allen Details eine Radentscheid-konforme Planung

6.3. Öffentlichkeitsveranstaltung

Am 20.07.22 wurde den Anwohner*innen, Gewerbetreibenden, Verbänden, Bezirksausschüssen und interessierten Bürger*innen die geplante Maßnahme Rheinstraße online vorgestellt und diskutiert. Ziel 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. Die Präsentationsfolien der Beteiligungsveranstaltung sind auf www.muenchenunterwegs.de abrufbar (s. auch Anlage 13). Bei der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde eine große Bandbreite an Themen wie Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen, Schutz derselben vor Parkern, Aufstelltaschen für Linksabbiegende, höhengleiche Überfahrten, Baumpflanzungen, neue Bushaltestelle und Schulwegsicherheit diskutiert. Die Inhalte der Diskussion sowie Anregungen im Nachgang an die Veranstaltung sind in die Planungen für die jeweiligen Streckenabschnitte mit eingeflossen. Allgemein kann man sagen, dass die Planung sehr positiv bewertet wurde. Zur Öffentlichkeitsveranstaltung wurde per Postwurf, über die RathausUmschau und auf den sozialen Medien beworben.

6.4. Bezirksausschuss

Die betroffenen Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 04 – Schwabing - West und 12 – Schwabing - Freimann wurden gemäß § 9 Abs.2 und 3 (Katalog des Mobilitätsreferats, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben folgende Stellungnahmen abgegeben.

Der Bezirksausschuss 04 – Schwabing - West begrüßt mehrheitlich das Projekt, da es deutliche Verbesserungen für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen mit sich bringt sowie die Schulwegsicherheit erhöht und spricht sich für Variante 2 aus (Anlage 7).

Der Bezirksausschuss 12 – Schwabing – Freimann hat in seiner Stellungnahme Änderungswünsche geäußert. Da die Änderungswünsche umfangreicherer Art sind, konnten diese nicht mehr fristgerecht in die Vorlage eingearbeitet werden. Die Rückmeldung des Mobilitätsreferats wird deshalb vor dem Mobilitätsausschuss als Hinweisblatt nachgereicht. Die Stellungnahme wird diesem Hinweisblatt beigelegt werden.

Den beiden Bezirksausschüssen wurde am 04.07.2022 und 22.09.2022 die Planung vorgestellt. Ebenso haben sie bei der Öffentlichkeitsveranstaltung am 20.07.2022 teilgenommen.

Den Bezirksausschüssen des Stadtbezirkes 04 – Schwabing West und 12 – Schwabing - Freimann 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 2 als Vorzugsvariante gemäß der unter Ziff. 2 dargestellten Verkehrsführung / Raumaufteilung für die Maßnahme Rheinstraße wird erteilt.
2. Das Baureferat wird gebeten, die Variante 2 der oben genannten Maßnahme baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
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 4
3. An den Bezirksausschuss 12
4. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
5. An das Baureferat
6. An die Stadtwerke München – GmbH (ÖPNV)
7. An das Kommunalreferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
11. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
12. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
13. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
14. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

15. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.12
zum Vollzug des Beschlusses

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen