

Mehr Verkehrssicherheit und höhere Aufenthaltsqualität für alle

Aktueller Stand und weiteres Vorgehen bei der Umsetzung des Radentscheids

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 12113

Anlage:

1. Übersicht Projektstände bis zum 3.Quartal 2024

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 24.01.2024 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag des Referenten.....	2
1.	Anlass und Ziel.....	2
2.	Integrierter Planungsansatz bei Raumaufteilungen („Planung für alle“)	2
3.	Vorgehensweise bei der Auswahl der REM-Maßnahmen	7
4.	Kosten und Finanzierung der REM-Maßnahmen	8
4.1.	Projektstand bereits beschlossener REM-Maßnahmen.....	8
4.2.	Detaillierte Kostendarstellung von Einzelmaßnahmen an Beispielen.....	9
4.3.	Gesamtfinanzierung aller REM-Maßnahmen	10
5.	Übersicht geplante Projekte im Mobilitätsausschuss bis einschließlich 3.Quartal 2024.....	10
6.	Abstimmung Referate	13
7.	Beteiligung der Bezirksausschüsse	13
II.	Antrag des Referenten	14
III.	Beschluss.....	15

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.

Eine rechtzeitige Zuleitung der Sitzungsvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die Arbeiten an der Beschlussvorlage noch nicht abgeschlossen waren. Dies ist mit dem relativ kurzen Zeitraum zwischen dem Auftrag der Vollversammlung vom 04.10.2023 und der Behandlung der Vorlage im Mobilitätsausschuss am 24.01.2024 zu begründen.

1. Anlass und Ziel

Mit mehreren Beschlüssen zur Umsetzung des Bürgergehrens „Radentscheid“ wurde die Verwaltung beauftragt, für mittlerweile über 50 Maßnahmen Varianten zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag für eine Neugestaltung vorzulegen.

Die Vollversammlung des Münchner Stadtrats hat diesbezüglich am 04.10.2023 mit der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06360 „Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Elisenstraße“ Folgendes beschlossen:

„9. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, bei der Realisierung aller geplanten Radentscheidungsmaßnahmen prioritär jene zuerst umzusetzen, die für den Radverkehr am schnellsten und effektivsten mehr Verkehrssicherheit ermöglichen. Dabei sind dem Stadtrat auch Lösungen vorzuschlagen, die mit vergleichsweise einfachen, kostengünstigen Maßnahmen geschützte – provisorische – Radfahrstreifen schaffen („Protected Bike Lanes“).“

In der Beschlussvorlage wird dem Stadtrat ein Ausblick über die kommenden Projekte sowie die Gründe für deren prioritäre Bearbeitung vorgelegt. Des Weiteren wird erläutert, wie insbesondere die Themen „Kosten“ und „Geschwindigkeit der Planungen“ berücksichtigt werden.

2. Integrierter Planungsansatz bei Raumaufteilungen („Planung für alle“)

Zum generellen Planungsansatz bei den einzelnen Projekten wird auf die Inhalte des Bürgergehrens Radentscheid Bezug genommen, die vom Stadtrat übernommen wurden:

„Ziel 1: Qualität von Radwegen

An für den Radverkehr gewidmeten Gemeindestraßen mit hohem Kfz-Aufkommen oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h gibt es baulich geschützte Radwege. Diese haben eine nutzbare Mindestbreite von 2,30 Meter pro Fahrtrichtung, zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände (...) und sind baulich so gestaltet, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt. (...).“

Demzufolge entsprechen ungeschützte Markierungslösungen für den Radverkehr in Form von Schutzstreifen und Radfahrstreifen, wie sie bis zur Übernahme des Bürgerbegehrens in München eingerichtet wurden, nicht dem Ziel 1 des Bürgerbegehrens.

„Diese Maßnahmen sollen „prioritär durch Umwidmung von Flächen für Kfz-Fahrspuren oder Kfz-Parkplätze und gegebenenfalls auch zu Lasten der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs [...], in der Regel jedoch nicht auf Kosten der Flächen für den Fußverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr und des Stadtgrüns“ umgesetzt werden.“

Nur in Ausnahmefällen ist es dabei möglich, ohne bauliche Eingriffe Flächen des Kfz-Verkehrs 1:1 in Radverkehrsanlagen umzuwandeln und gleichzeitig die Belange anderer Verkehrsarten oder des Stadtgrüns nicht zu tangieren. Eine ausgewogene Planung kann in den meisten Fällen nur durch eine entsprechende Neuverteilung des gesamten Straßenraums erreicht werden. Bei dieser Neuverteilung müssen sowohl rechtliche Vorgaben als auch Anforderungen der Branddirektion und der MVG berücksichtigt werden. Bei der Erarbeitung der zukünftigen Flächenverteilung werden zudem weitere Themen wie Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stärkung des Umweltverbunds, Bäume/Grünausstattung und Klimaziele aufgegriffen. Bei diesem integrierten Planungsansatz stehen nicht Partikularinteressen im Vordergrund, stattdessen bilden die Bedürfnisse der gesamten Stadtgesellschaft die Grundlage für das Einzelprojekt, unabhängig davon was der jeweilige Auslöser für den Projektstart war.



Abbildung 1: Integrierter Planungsansatz (Quelle: LHM. 2023)

Anhand der bisherigen Projekterfahrungen müssen dabei auch Forderungen des Radentscheids hinter anderen Belangen oder Verbesserungsmöglichkeiten wie bspw. Lieferzonen, Barrierefreiheit, neue Querungsmöglichkeiten, Aufenthaltsbereiche für Fußgänger*innen, Haltstellenausbau, Sanierungsmaßnahmen oder Baumpflanzungen, zurückstehen. Dabei werden mögliche Zielkonflikte im öffentlichen Raum sorgfältig abgewogen und verschiedene Varianten in enger Abstimmung mit internen und externen Fachstellen, weiteren beteiligten städtischen Referaten sowie der MVG und der Branddirektion ausgearbeitet, intensiv geprüft und abgestimmt. Es wäre wirtschaftlich nicht von Vorteil, bspw. einen Haltstellenausbau oder Neubau, den Austausch einer Signalanlage oder Sanierungsmaßnahmen von Fahrbahn oder Geh- und Radwegen aus den jeweiligen Projekten auszuklammern. Selbstverständlich sind diese Maßnahmen dann allerdings in der Konsequenz Teil der Gesamtkosten, die für die jeweiligen REM-Projekte angegeben werden und in dessen Rahmen auch mitumgesetzt werden.

Nach Aussage des Baureferats ist eine Kostenaufschlüsselung zu den einzelnen Posten der Gesamtsumme zum Zeitpunkt der Stadtratsvorlage zur Raumaufteilung durch das Mobilitätsreferats nur grob möglich. Durch den Beschluss der Vollversammlung vom 02.02.2022 (V 04708) „Verfahrensbeschleunigung zur baulichen Umsetzung von Radentscheidmaßnahmen durch das Baureferat“ ist eine erneute Stadtratsbefassung zu einem späteren Projektzeitpunkt nicht mehr vorgesehen. Der Projektablauf sollte aus Sicht der Verwaltung nicht verzögert werden, aber gleichzeitig ist es sinnvoll, eine weitergehende Transparenz bezüglich der Zusammensetzung der Gesamtkosten der Einzelprojekte herzustellen (siehe auch Ausführungen unter 4.). Deshalb wird das Baureferat gebeten, gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat eine grobe Aufschlüsselung zu den einzelnen Posten der jeweiligen Kostenrahmen zum Zeitpunkt der Stadtratsvorlage zur Raumaufteilung der REM-Maßnahme vorzulegen und im Rahmen des Lenkungsraumes Rad- und Fußverkehr sowie der Sachstandsberichte des Mobilitätsreferats die genauen, aktuellen Projekt- und Kostenstände (je nach Projektstand einschließlich der bewilligten Fördermittel) der beim Baureferat laufenden Projekte fortzuschreiben und diese transparent und nachvollziehbar aufzuschlüsseln.

Planungsfaktoren mit unmittelbaren Auswirkungen auf Projektkosten und Umsetzungsdauer:

- Die meisten der „einfachen“, „schnellen“ und „kostengünstigen“ Markierungslösungen in Form von Radfahrstreifen und Schutzstreifen wurden in den letzten 10-15 Jahren bereits umgesetzt.
- Bei (auf der Strecke) verhältnismäßig schnell umsetzbaren Schutzstreifen und Radfahrstreifen sind gesetzlichen Vorgaben der StVO zu beachten, die in der derzeitigen Fassung die Einsatzmöglichkeiten einschränken und bei vielen Projekten Markierungslösungen rechtlich nicht zulassen.
- Zudem erreichen einfache, schnelle bzw. kostengünstige Lösungen mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zwischen Fahrbahn und Parkständen aufgrund des notwendigen Überfahrens zum Erreichen von Parkständen bzw. der Problematik mit dem Verparken oftmals nicht das Niveau an Verkehrssicherheit wie ein baulicher Radweg.
- Eine schnelle und kostengünstige Umsetzung wäre in der Regel nur dann möglich, wenn Bordsteine und Entwässerung nicht überplant werden und keine neuen Baumpflanzungen vorgesehen werden. Dies ist aufgrund der mangelnden Flächenverfügbarkeiten in bestehenden Straßenräumen bei der Realisierung einer funktionalen Straßenraumgestaltung teilweise nicht umsetzbar. Des Weiteren könnten unter dieser Voraussetzung keine weiteren Verbesserungen wie bspw. ein breiterer Gehweg (siehe auch Ziele „Mobilitätsstrategie 2035 Einstieg in die Teilstrategie Fußverkehr“, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V07472, Beschluss der Vollversammlung vom 21.12.2022), die Umsetzung des Schwammstadtprinzips (siehe auch „Prinzipien der Schwammstadt auf den öffentlichen Flächen umsetzen“, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 07943, Beschluss des Bauausschusses vom 06.12.2022), Lieferzonen oder Ersatz- und Neupflanzungen mitumgesetzt werden.
- Viele der überplanten Straßenzüge, die teilweise seit Jahrzehnten nicht verändert wurden, entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik. Bundesweite Regelwerke zum Planen und Bauen von Stadtstraßen haben sich aufgrund von Erkenntnissen aus Wissen-

schaft und Forschung kontinuierlich weiterentwickelt und sind eine maßgebliche Planungsgrundlage.

- Bei Projekten, die mit einem Rückbau der Radwege im Seitenraum einhergehen, wird der Radwegerückbau als Teil der Gesamtkosten des Projekts aufgenommen und dabei in der öffentlichen Diskussion als Kostenpunkt für einen neuen Radweg wahrgenommen. Gleichzeitig können diese Kosten allerdings auch als eine „Gehwegverbreiterung“, „Steigerung der Aufenthaltsqualität“, „Förderung von Gastronomie und Einzelhandel“ oder „Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ sowie bei Baumpflanzungen oder Verbreiterung bestehender untermaßiger Baumgräben als eine „Maßnahme zur Verbesserung des Mikroklimas“ gelten.
- Je nach Anzahl von Querungen und etwaigen Gehwegnasen, Baumpflanzungen o.ä. wird eine Baumaßnahme ungleich komplexer, auch bei baulichen Radwegen auf Fahrbahnniveau.
- Insbesondere in Kreuzungsbereichen sind häufig Anpassungen baulicher Art sowie an der Lichtsignaltechnik notwendig, um sinnvolle Verkehrsführungen und sichere Verkehrsabläufe für alle Verkehrsarten realisieren zu können. Teilweise werden auch neue (signalisierte) Quermöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr in die Planung aufgenommen.
- Fördermöglichkeiten und deren Vorgaben müssen beim Faktor „Kosten“ berücksichtigt werden, da Förderprogramme z.T. nur den „Bau von neuen Radwegen“ berücksichtigen bzw. nur Regelbreiten gefördert werden. REM-Maßnahmen sind in der Regel nach Maßgabe der „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (KRL) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)“ zuwendungsfähig. Die Antragstellung nach der oben genannten Förderrichtlinie liegt in der Zuständigkeit der Stadtkämmerei. Dies ist bei jeder Maßnahme detailliert im Zuge der Projektplanung zu prüfen. Bei Antragstellung nach der Kommunalrichtlinie ist aktuell mit einer Förderquote von 50% der zuwendungsfähigen Kosten zu rechnen. Über die Höhe der Zuwendungen kann zum Zeitpunkt des Grundsatzbeschlusses noch keine Aussage gemacht werden, denn der förderfähige Umfang wird erst mit Antragstellung durch die Fördermittelgeberin festgelegt. Grundvoraussetzung für die Beantragung ist, dass die umzusetzende Baumaßnahme eine baureife Planung aufweist und die Ausführung beschlossen ist. Letztlich sind belastbare Aussagen zur tatsächlichen Höhe der Zuwendung erst mit der Vergabebescheinigung durch die Fördermittelgeberin möglich. Die Höhe der jeweiligen Förderungen werden im Zusammenhang mit der Darstellung der Projekt- und Kostenstände im Lenkungskreis Rad- und Fußverkehr sowie der Sachstandsberichte des Mobilitätsreferats jährlich aufgeführt.
- Im Zuge von REM-Maßnahmen werden durch das Baureferat oft auch notwendige Sanierungsmaßnahmen (Fahrbahn oder Rad- und Gehwege) oder Baumpflanzungen durchgeführt. Somit können Synergieeffekte genutzt und dadurch Kosten und Beeinträchtigungen der Verkehrsteilnehmer*Innen durch die Baumaßnahmen reduziert werden.

Seit der Übernahme des Radentscheids sind insbesondere die Geschwindigkeit und die Kosten von Planungen und/oder der baulichen Realisierung wiederkehrende Themen in der öffentlichen Diskussion.

Die Verwaltung prüft deshalb im Rahmen der Variantenerstellung der einzelnen Projekte, ob (geschützte) Radverkehrsanlagen als vorgezogene provisorische Markierungslösungen (bspw. Martin-Luther-Straße, Lindwurmstraße oder Schwanthalerstraße) oder Radwege auf Fahrbahnniveau mit eingebauten Trennelementen (siehe St.-Magnus-Straße) eine sinnvolle Alternative darstellen können. Um dem Stadtratsauftrag vom 04.10.2023 zu den Themen „Priorisierung“, „Schnelligkeit“, „Verkehrssicherheit“ und „kostengünstig“ Rechnung zu tragen, wird in den kommenden Beschlüssen zu den Einzelprojekten konkreter auf diese Themen eingegangen.

Geschützte Radfahrstreifen - „Protected-Bike-Lanes“ (PBL):

Anhand der Ergebnisse des von der Landeshauptstadt München durchgeführten Verkehrsversuchs (<https://muenchenunterwegs.de/angebote/protected-bike-lanes>) sowie der planerischen und rechtlichen Einsatzmöglichkeiten ist bei PBL Folgendes zu beachten:

- Die Anordnung eines Radfahrstreifens sowie der für die Protektionselemente notwendigen Sperrflächen muss rechtlich möglich sein. Die Rechtmäßigkeit muss anhand der gesetzlichen Regelungen und der einschlägigen Regelwerke im Einzelfall geprüft werden. Bei einer Vielzahl, der in den Maßnahmenbündeln beschlossenen Projekte werden die rechtlichen Voraussetzungen voraussichtlich nicht erfüllt sein.
- PBL haben einen hohen Platzbedarf (Sperrfläche inklusive Protektionselement von mindestens 0,75 m Breite + nutzbare Breite des Radfahrstreifens von mindestens 2,00 m Breite).
- Im Gegensatz zu herkömmlichen Radfahrstreifen können aufgrund der mangelnden Erreichbarkeit rechts neben PBL keine Parkplätze verortet werden. PBL müssten in diesem Falle hinter die Parkreihe situiert werden, was einen meist höheren Anpassungsaufwand mit sich bringt (z.B. Anpassung der bestehenden Parkbuchten, von Sinkkästen oder der Sichtbarkeit des Radverkehrs hinter den Parkern). Wenn die Parkplätze im Wechsel mit Baumpflanzungen angelegt wurden, können diese nicht ohne Weiteres links neben die PBL verlegt werden.
- Aktuell liegt noch für keines der bisher verwendeten Schutzelemente eine offizielle zertifizierte Zulassung für den Einsatz im Dauerbetrieb vor.
- Im Vergleich zu einfachen Radfahrstreifen geht aufgrund der Protektionselemente ein erhöhter Zeit-, Personal, und Materialaufwand (auch Reinigungsfahrzeuge) für die Reinigung, Wartung und Instandhaltung/-setzung einher.
- PBL werden in der Regel nur als Übergangslösung oder zur Beobachtung etwaiger Änderungen des Verkehrsverhaltens eingesetzt und sollen bauliche Maßnahmen nicht dauerhaft ersetzen. Bei Einsatz von PBL ist es daher parallel sinnvoll, mittelfristig bauliche Lösungen zu planen und umzusetzen.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen sind PBL vorwiegend eine temporäre Führungsform des Radverkehrs und werden aufgrund der besonderen Rahmenbedingungen und Anforderungen keine flächendeckende Antwort auf die komplexen Anforderungen der jeweiligen Einzelprojekte bieten. Verbesserungen auch für andere Belange, wie unter 2. aufgezeigt, scheiden damit aus, da diese in der Regel nur mit baulichen Maßnahmen umgesetzt werden können.

PBL können allerdings als Instrument zur Umsetzung des Wunsches nach geschützten Radverkehrsanlagen einen sinnvollen Beitrag darstellen und werden deshalb im Rahmen der REM-Einzelprojekte als Übergangslösung, in Ergänzung zu herkömmlichen Schutz- oder Radfahrstreifen, geprüft. Zusätzlich begutachtet die Verwaltung bis zum Frühjahr 2024 weitere Örtlichkeiten im Hinblick auf die Eignung zur Einrichtung von geschützten Radfahrstreifen.

3. Vorgehensweise bei der Auswahl der REM-Maßnahmen

Zum bisherigen Vorgehen wird zum Beschluss der Vollversammlung vom 18.12.2019 Sitzungsvorlage 14-20 / V 15585 Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“ -Bürgerbegehren „Radentscheid“ Bezug genommen:

„Vorgehensweise und Priorisierung

Für eine umsetzungsorientierte und zügige Vorgehensweise werden die Projekte und Maßnahmen in (...) Kategorien unterteilt, um die Ziele der beiden Bürgerbegehren umzusetzen:

Kategorie 1:

Umsetzung der seitens des Baureferates für die kommenden Jahre bereits geplanten und vorbereiteten Maßnahmen und Projekte, weitestgehend angepasst an die Ziele des Radentscheids. Umsetzung erster neuer Projekte (...) und des Altstadt-Radlings Abschnitt 1.

[Anmerkung: Dies betrifft auch Projekte, der ehemaligen Abteilung Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzw. seit dessen Gründung im Mobilitätsreferat]

Kategorie 2:

Umsetzung von Radverkehrsprojekten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an wichtigen Verbindungen mit hohem Radverkehrsaufkommen und unzureichender Radverkehrsinfrastruktur mit ausgewählten Streckenabschnitten ohne größeres Konfliktpotenzial mit ÖPNV und Grünflächen. Zusätzlich werden die weiteren Ziele des Radentscheids für ein durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz, die verbesserte Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen sowie der Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten bei neuen Planungen und Radverkehrsprojekten verfolgt (...).

(...)

2.2.4 Erstes Maßnahmenbündel zur Umsetzung des Bürgerbegehrens

(...)

Ausgewählt wurden insbesondere Straßenzüge mit Defiziten im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, Lücken in der Radverkehrsinfrastruktur wichtiger Verbindungen, dem Radverkehrsaufkommen sowie der zu erwartenden Komplexität der Planung.

Sofern Hauptverkehrsstraßen mit einem 4-streifigen Querschnitt vorgeschlagen werden, wurden dabei zunächst überwiegend Straßen vorgeschlagen, bei denen die Verkehrsstärke im Verhältnis betrachtet relativ gering ist.“

Im weiteren Verlauf zur Erstellung der Maßnahmenbündel und bei der Bearbeitung der Einzelmaßnahmen wurden verstärkt Projekte in den äußeren Stadtbezirken ausgewählt, um auch dort wichtige radiale und tangentielle Verbindungen zu verbessern und die Umsetzung des Radentscheids auch in diesen Bezirken sichtbar werden zu lassen. Auch wenn viele der augenscheinlich dringenden Radverkehrsmaßnahmen im innerstädtischen Bereich liegen, ermöglicht dieser

Ansatz auch eine zeitliche und räumliche Entzerrung der Baustellen im Innenstadtbereich, die mit der baulichen Umsetzung der Maßnahmen einhergehen. Zudem können die personellen Ressourcen in der Verwaltung (räumliche Zuordnung von Planungskapazitäten) gleichmäßiger ausgelastet und damit insgesamt schneller geplant werden.

Diese Vorgehensweise wird auch bei zukünftigen Maßnahmenbündel beibehalten.

4. Kosten und Finanzierung der REM-Maßnahmen

4.1. Projektstand bereits beschlossener REM-Maßnahmen

Im Folgenden wird eine Übersicht über diejenigen Maßnahmen wiedergegeben, für die im Mobilitätsausschuss die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung bereits erteilt wurde. Anschließend erstellt das Baureferat die Ausführungsplanung sowie die Ausschreibungsunterlagen, nimmt die notwendigen Spartenabstimmungen vor, führt die (verwaltungsinterne) Projektgenehmigung herbei und setzt nach Durchführung der entsprechenden Vergabeverfahren die erforderlichen Bauleistungen um.

Projekt	Länge in km / Anzahl signalisierte Querungen	Stadtratsbeschluss Bedarfs- und Konzeptgenehmigung	Kostenrahmen in Mio €	Projektgenehmigung	Kostenberechnung Projektgenehmigung	Finanzierung	Baubeginn	Fertigstellung
Querung Stadelheimer Straße	- / 1	13.10.2021	0,8 – 1,0	16.08.2022	0,97	Nahmobilitäts-pauschale	Jul 23	Q4 / 2023
St.-Magnus-Straße	0,6 / 2	25.11.2021	3,8 – 4,5	05.09.2022	3,86	Nahmobilitäts-pauschale	Aug 23	Q4 / 2024
Zeppelinstraße	0,4 / 1	28.09.2022	1,6 – 2,0	07.11.2023	3,8 (Kombination Platzgestaltung und Straßenumbau)	EDB-Anmeldung für 2024	Q3 / 2024	Q4 / 2025
Boschetsrieder Straße	1,3 / 6	17.05.2023	15,4 – 17,7	Q3/2024	-	Nahmobilitäts-pauschale	Q2 / 2025	Q4 / 2027
Domagkstraße	1,5 / 6	21.06.2023	14,3 – 16,4	Q3/2024	-	Nahmobilitäts-pauschale	Q2 / 2025	Q4 / 2025 bzw. Q2 / 2027*
Rheinstraße	0,5 / 4	21.06.2023	5,0 – 6,0	Q3/2024	-	Nahmobilitäts-pauschale	Q2 / 2025	Q4 / 2025**
Martin-Luther-Straße/ Giesinger Berg	0,7 / 4	21.06.2023***	8,0 – 9,0	2025****	-	Nahmobilitäts-pauschale	2026****	Q4 / 2027
Elisenstraße	0,6 / 5	04.10.2023	11,6 – 13,8	2024*****	-	Nahmobilitäts-pauschale	2025*****	2027

Tabelle 1: Projektstände bereits beschlossener REM-Maßnahmen (Quelle: LHM. 2023)

* Ein Teilabschnitt kann bis Ende 2025 fertiggestellt und freigegeben werden.

** ggf. Restarbeiten in den Randbereichen in 2026.

*** Der Stadtrat hat zunächst nur die Umsetzung der Teilbereiche Giesinger Berg einschließlich Knotenpunkt

Ichostraße/Giesinger Berg/Martin-Luther-Straße beschlossen. Zwischen Tegernseer Landstraße ab Abzweig Wirtstraße bis zum Knotenpunkt Ichostraße/Giesinger Berg/Martin-Luther-Straße wurde zunächst ein Verkehrsversuch mit temporären Radfahrstreifen (Gelbmarkierung) beschlossen.

**** Nach dem Verkehrsversuch (September 2024) und der Stadtratsentscheidung bezüglich der endgültigen Festlegung der Raumaufteilung zwischen Tegernseer Landstraße ab Abzweig Wirtstraße und dem Knotenpunkt Ichostraße/Giesinger Berg/Martin-Luther-Straße (voraussichtlich Anfang 2025), kann die Straßenplanung finalisiert und die Ausschreibung der Bauleistung durchgeführt werden. Der Baubeginn kann somit nach der Winterpause im zweiten Quartal 2026 erfolgen.

***** in Abhängigkeit vom Ergebnis des Nachprüfungsauftrags aus der Vollversammlung vom 04.10.2023.

Das Baureferat wird die aktuellen Projekt- und Kostenstände (je nach Projektstand einschließlich der bewilligten Fördermittel), der beim Baureferat in Planung befindlichen REM-Projekte, im Lenkungskreis Rad- und Fußverkehr sowie in den Sachstandsberichten des Mobilitätsreferats jährlich darlegen.

4.2. Detaillierte Kostendarstellung von Einzelmaßnahmen an Beispielen

Das Mobilitätsreferat und das Baureferat werden zukünftig eine grobe Aufschlüsselung zu den einzelnen Posten des jeweiligen Kostenrahmens zum Zeitpunkt der Stadtratsvorlage zur Raumaufteilung für jede REM-Maßnahme vorlegen. Das Baureferat wird diese Kostenaufschlüsselung bei Projektübernahme fortschreiben und wie o.g. dem Stadtrat darstellen.

Beispielhaft sind hierfür zwei REM-Maßnahmen unterschiedlicher Planungsstände dargestellt.

Beispiel Domagkstraße

Nach überschlägiger Kostenermittlung liegen die derzeitigen Gesamtkosten inklusive Risikoreserve für die vorgeschlagene Vorzugsvariante zwischen 14,3 und 16,4 Mio. €. Die Gesamtkosten verteilen sich gemäß der Grobschätzung wie folgt auf die einzelnen Funktionsflächen:

- 40 % Fahrbahn, inkl. Markierung
- 15 % Radweg inkl. Markierung
- 15 % Gehbahn
- 30 % sonstige Kosten

Für die sonstigen Kosten werden rund 45 % für die Anpassung der Ampelanlagen und 35% für die Anpassung der Entwässerung mit Umsetzung des Schwammstadtprinzips veranschlagt. Geringe Anteile entfallen auf die Anpassung der Straßenbeleuchtung und auf mögliche Spartenverlegungen. Pauschale Annahmen (zwischen 3% und 20%) für Baustelleneinrichtung, Ingenieurleistungen, Baunebenkosten sowie Altlasten und Kampfmittel sind darin bereits enthalten.

Beispiel St.-Magnus-Straße

Nach Kostenanschlag liegen die derzeitigen Gesamtkosten inklusive Risikoreserve für die Vorzugsvariante bei 3,86 Mio. €. Die Gesamtkosten verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Funktionsflächen:

- 30 % Fahrbahn, inkl. Parkplätzen und Markierung
- 15 % Straßenbegleitgrün mit Bäumen
- 30 % Radweg inkl. Fahrradständern und Markierung

- 10 % Gehbahn
- 15 % sonstige Kosten

Für die sonstigen Kosten werden rund 2/3 für die Anpassung der Ampelanlagen und 1/3 für die Anpassung der Entwässerung veranschlagt. Pauschale Annahmen (zwischen 3% und 20%) für Baustelleneinrichtung, Ingenieurleistungen, Baunebenkosten sowie Altlasten und Kampfmittel sind darin bereits enthalten.

4.3. Gesamtfinanzierung aller REM-Maßnahmen

Für die bislang vom Stadtrat beschlossenen REM-Maßnahmen ist die Finanzierung bis 2025 gesichert. Je nach Anzahl und Umfang der zukünftigen Projekte wurde im Stadtratsbeschluss „Verfahrensbeschleunigung zur baulichen Umsetzung von Radentscheidmaßnahmen durch das Baureferat“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04708, Beschluss des Bauausschusses vom 30.11.2021 Folgendes festgehalten:

„Die Finanzierung der einzelnen Radentscheidmaßnahmen (Planung und Bau) erfolgt zunächst aus der vorhandenen Nahmobilitätspauschale. Sobald sich abzeichnen sollte, dass die Mittel aus der Nahmobilitätspauschale für die bauliche Umsetzung der Radentscheidmaßnahmen nicht mehr ausreichend sind, wird der Stadtrat mit einem Vorschlag zur entsprechenden Erhöhung der Nahmobilitätspauschale befasst.“

5. Übersicht geplante Projekte im Mobilitätsausschuss bis einschließlich 3.Quartal 2024

Die im Folgenden aufgeführten Projekte wurden aus unterschiedlichen Gründen für eine Überplanung ausgewählt (ausführlichere Darstellung siehe Anlage 1). Die maßgeblichen Defizite bzw. der jeweilige Planungsanlass sind teilweise auch bereits in den Beschlussvorlagen zu den verschiedenen Maßnahmenbündeln und den einzelnen Steckbriefen aufgeführt.

MoA geplant	Projekt
Q1 2024	Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring
Q2 2024	Stiglmaierplatz
Q2 2024	Werinherstraße zwischen Tegernseer Landstraße und Balanstraße
Q2 2024	Ridlerstraße
Q2 2024	Ungererstraße Süd zwischen Münchner Freiheit und Mittlerer Ring
Q2 2024	Truderinger Straße zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg (westlicher Abschnitt)
Q2 2024	Englschalkinger Straße zwischen Freischütz- / Ostpreußenstraße und Marienburger Straße / Barlowstraße
Q3 2024	Nederlinger Straße / Baldurstraße zwischen Wintrichring und Knotenpunkt Dantestraße

Q3 2024	Paul-Heyse-Straße zwischen Bayerstraße und Pettenkoflerstraße
Q3 2024	Schwanthalerstraße zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße
Q3 2024	Gebattelstraße / Schweigerstraße zwischen Zeppelinstraße und Regerstraße (Gebattelberg)
Q3 2024	Pfeufferstraße zwischen Lindwurmstraße und Herzog-Ernst-Platz
Q3 2024	Lagerhausstraße
Q3 2024	Marsstraße zwischen Pappenheimstraße und Arnulfstraße
Q3 2024	St.-Veit-Straße zwischen Kreillerstraße und Heinrich-Wieland-Straße
Q3 2024	Hofmannstraße zwischen Kistlerhofstraße – Boschetsrieder Straße
*	Lindwurmstraße

Tabelle 2: Übersicht Projekte mit geplanter Behandlung im Mobilitätsausschuss bis zum 3. Quartal 2024
(Quelle: LHM. 2023)

* Zeitangabe der Stadtratsbefassung wegen noch zu führender Gespräche mit den Gewerbetreibenden noch nicht möglich.

Die aufgeführten Projekte haben bereits einen weit fortgeschrittenen Projektstand erreicht, denen teilweise mehrjährige Planungs- und Abstimmungsprozesse, inklusive Personal- und Sachmittel, vorausgegangen sind und wurden zum Teil schon in Öffentlichkeitsveranstaltungen präsentiert.

Vor diesem Hintergrund wird sowohl aus Gründen der Wirtschaftlichkeit als auch unter Berücksichtigung der Formulierung des Stadtratsauftrags: „*bei der Realisierung aller geplanten Radentscheidungsmaßnahmen prioritär jene zuerst umzusetzen, die für den Radverkehr am schnellsten und effektivsten mehr Verkehrssicherheit ermöglichen*“ eine Zurückstellung nicht empfohlen.

Projekte mit einer Markierungslösung bzw. vorgezogenen Lösung

Gebattelstraße zwischen Regerstraße und Am Herrgottseck

Zur kurzfristigen Verbesserung wäre es möglich, auf der Südseite zwischen Regerstraße und Am Herrgottseck einen temporären Radweg (Breite ca. 2,50 m) auf Fahrbahnniveau zwischen Parkplätzen und Gehbahn anzulegen. Dieser würde, voraussichtlich mittels Bord, zu den Parkflächen baulich abgegrenzt. Dazu könnten die Parkflächen auf der Nordseite (ca. 46 Parkplätze) zur Fahrbahn umgewandelt werden, um weiterhin Busverkehr und sicheren Radverkehr bergab im Mischverkehr zu ermöglichen. Der Übergang zum Mariahilfplatz und dadurch eine eventuell notwendige Anpassung der Hotelanfahrtszone (Platzl Hotel) wird geprüft.

Die Öffentlichkeitsveranstaltung ist für das 2. Quartal 2024 geplant. Die Beschlussvorlage mit der temporären Zwischenlösung und der finalen baulichen Lösung soll im 3. Quartal 2024 dem Stadtrat vorgelegt werden (siehe 5.).

Schwanthalerstraße zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße

Zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr in der Schwanthalerstraße ist im östlichen Abschnitt zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße die Einrichtung einer temporären Zwischenlösung in Form von beidseitigen Radfahrstreifen mit Protektionselementen in Planung. Bereits vorhandene und geplante Baustelleneinrichtungen müssen dabei berücksichtigt werden. Die bestehenden Bordsteinkanten der Gehwege bleiben unangetastet. Im Gegenzug dazu wird für den Kfz-Verkehr die heutige zweite Fahrspur Richtung Osten aufgehoben sowie das Seitenparken nur noch auf einer Seite – überwiegend auf der Nordseite – angeboten. In den Bereichen, in denen künftig Seitenparken angeordnet wird, wird ein Radfahrstreifen/Protected Bikelane mit einer Breite von 2,15 m und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,00 m markiert. Wo künftig das Seitenparken aufgehoben wird, wird eine Protected Bikelane (PBL) mit einer Breite von 2,15 m und einem Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zur Fahrbahn hin konzipiert. Der 0,75 m breite Sicherheitstrennstreifen setzt sich aus einem 0,15 m breiten Protektionselement sowie einer beidseitigen Sperrfläche von je 0,30 m zusammen.

In den Knotenbereichen werden die Bordsteine bei Bedarf entsprechend der erforderlichen Radien angepasst. Die Breiten der Fahrbahnen werden mit 3,25 m angesetzt, in den Knotenbereichen werden weitere Aufstellspuren mit 3,00 m konzipiert.

Die Markierung würde als Weißmarkierung in einer Qualität ausgeführt werden, die bis zur Herstellung einer endgültigen baulichen Lösung (Radschnellverbindung München – Starnberg sowie Berücksichtigung der Planungen zur Sonnenstraße) überdauert. Aufgrund des Fahrbahnzustandes und um „Phantommarkierungen“ zu vermeiden, wird die Deckschicht wo nötig im Fahrbahnbereich abgefräst und neu aufgebracht.

Die Planungen für die Übergangslösung wurden ausgearbeitet. Die Öffentlichkeitsveranstaltung ist für das 1.Quartal 2024 geplant, in welcher diese Lösung vorgestellt werden soll. Die Beschlussvorlage soll im 3.Quartal 2024 dem Stadtrat vorgelegt werden (siehe 5.).

Arnulfstraße zwischen Arnulfstraße und Zirkus-Krone-Straße (dauerhafte Maßnahme)

Der Radweg wird auf Höhe des Biergartens derzeit auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt. Aufgrund des hohen Rad- und Fußverkehrsaufkommens und der geringen vorhandenen Breiten für beide Nutzungsarten kommt es hier insbesondere während des Betriebs des Biergartens zu zahlreichen Konflikten und gefährlichen Situationen. Der Maßnahme liegen zahlreiche Meldungen auf der Meldeplattform Rad, eine Bürgerbeschwerde sowie ein BA-Antrag zu Grunde. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist ein Handeln erforderlich. Mit der Einrichtung eines Schutzstreifens für den Radverkehr auf der Fahrbahn kann die Konfliktsituation zwischen Rad- und Fußverkehr entzerrt werden. Der Umgriff der Maßnahme beschränkt sich auf die nördliche Fahrbahnseite der Arnulfstraße zwischen Arnulfstraße 50 (Ende des baulichen Radwegs) und Zirkus-Krone-Straße (ca. 150 m). Durch Versetzen des Signalmasts und Rückbau der Fußgängeraufstellfläche kann unter Entfall der Parkstände ein Schutzstreifen für den Radverkehr in einer Breite von 2,0 m als dauerhafte Markierungslösung angebracht werden. Der Taxistand, der sich auf Höhe des Eingangs zum Biergarten befindet, muss verlegt werden. Hierzu wurde die Taxi-München eG bereits eingebunden. Die Umsetzung der dauerhaften Lösung wird voraussichtlich im Herbst 2024 erfolgen.

Die aufgeführten Örtlichkeiten sind nicht abschließend, da laufend Markierungslösungen für den Radverkehr geprüft und an Stellen an denen diese verkehrsrechtlich möglich sind, umgesetzt werden. Weitere temporäre Zwischenlösungen zu den REM-Maßnahmen werden dem Stadtrat im Zuge der jeweiligen Bedarfs- und Konzeptgenehmigungen vorgelegt. Mit entsprechenden Hinweistafeln/Beschilderung oder Ähnlichem soll vor Ort über die temporären Zwischenlösungen und den weiteren Planungsprozess informiert werden.

6. Abstimmung Referate

Das Baureferat hat den Beschluss mitgezeichnet. Änderungs- bzw. Ergänzungswünsche sind in den vorliegenden Beschluss eingearbeitet worden.

7. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Bezirksausschuss-Satzung sieht in vorliegender Angelegenheit keine Beteiligung der Bezirksausschüsse vor.

Die Bezirksausschüsse 1 – 25 haben jedoch einen Abdruck zur Kenntnisnahme erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Andreas Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Dem Vorschlag zur weiteren Umsetzung der REM-Maßnahmen wird zugestimmt. Der Stadtrat entscheidet über die Maßnahmen in Einzelbeschlüssen.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, für die Gebtsattelstraße eine temporäre Zwischenlösung zu erarbeiten. Dem Stadtrat wird im Rahmen des entsprechenden Einzelbeschlusses ein Vorschlag vorgelegt.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, dem Stadtrat eine Übergangslösung für die Schwanthalerstraße zur Entscheidung vorzulegen.
4. Die Anordnung eines Schutzstreifens auf der Nordseite der Arnulfstraße zwischen Arnulfstraße 50 und Zirkus-Krone-Straße wird zur Kenntnis genommen und das Baureferat wird gebeten, die verkehrsrechtliche Anordnung umzusetzen. Die Finanzierung erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in den jeweiligen Planungen und als Begründung für die jeweilige Vorzugsvariante in den Einzelbeschlüssen zu den REM-Maßnahmen auf die Themen „Priorisierung“, „Schnelligkeit“, „Verkehrssicherheit“ und „kostengünstig“ detaillierter einzugehen und dabei temporäre sowie ggf. geschützte Markierungslösungen oder Radwege auf Fahrbahnniveau zu prüfen. Zudem werden die Gesamtkosten detaillierter dargestellt.
6. Das Baureferat wird gebeten, die aktuellen Projekt- und Kostenstände (je nach Projektstand einschließlich der bewilligten Fördermittel) der beim Baureferat in Planung befindlichen REM-Projekte im Lenkungskreis Rad- und Fußverkehr sowie in den Sachstandsberichten des Mobilitätsreferats jährlich dazulegen. Zudem ist auszuführen, wie lange die Maßnahmen aus der Nahmobilitätspauschale getragen werden können und ab welchem Zeitpunkt zusätzliche Finanzierungsmaßnahmen notwendig werden.
7. 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. mit III.

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

V. WV Mobilitätsreferat Beschlusswesen-GL5

zur weiteren Veranlassung.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 1-25
4. An das Baureferat
5. An das Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen
6. An das Mobilitätsreferat – GL - BVK
7. An das Mobilitätsreferat – GB1
8. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
9. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB 1.13
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Mobilitätsreferat GL5-Beschlusswesen