

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum – Umsetzung des Radentscheidprojekts Truderinger Straße zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg (Stadtbezirk 14)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Prüfung von alternativen Lagen des freigelegten Hachinger Baches entlang der Truderinger Straße, damit die Bäume beidseitig der Straße erhalten werden können

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05597 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 14 – Berg am Laim vom 27.06.2023

Fehlender Gehweg in der Truderinger Straße (Nr. 11)

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00688 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim am 07.07.2022

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 09750

Anlagen:

1. Raumaufteilung Abschnitt 1, Variante 1 und 2
2. Raumaufteilung Abschnitt 2, Variante 1
3. Raumaufteilung Abschnitt 3, Variante 1 und 2
4. Raumaufteilung Abschnitt 4, Variante 1 und 2
5. Raumaufteilung Abschnitt 5, Variante 1 und 2
6. Raumaufteilung Abschnitt 6, Variante 1
7. BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00688
8. Präsentation der Öffentlichkeitsveranstaltung vom 29.03.2023
9. Stellungnahme der Initiator*innen des Radentscheids vom 06.04.2023
10. Stellungnahme und Mitzeichnung RKU vom 15.06.2023
11. Mitzeichnung KVR inkl. Branddirektion vom 16.06.2023
12. Stellungnahme und Mitzeichnung PLAN vom 20.06.2023
13. Stellungnahme und Mitzeichnung MVG vom 22.06.2023
14. Stellungnahme und Mitzeichnung BAU vom 22.06.2023
15. Stellungnahme des BA des 14. Stadtbezirkes vom 26.09.2023
16. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05597

- 17. Lösungsvorschlag 1 und 2 vom Baureferat für den Abschnitt 3 vom 05.03.2024
- 18. Lösungsvorschlag 3 und 4 vom Baureferat für den Abschnitt 3 vom 05.03.2024
- 19. Vorblatt Klimaschutzprüfung

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.04.2024 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag des Referenten	3
1	Anlass	3
2	Grundlagen der Planungsvorgaben.....	4
3	Darstellung der Planungen	4
3.1	Bestandssituation	4
3.2	Grobkonzept – Raumaufteilung	7
3.3	Weitere Rahmenbedingungen:	17
3.4	Beurteilung der Varianten & Fazit	18
4	Rechtliche Bauvoraussetzungen	20
5	Kostenrahmen und Finanzierung.....	20
6	Empfehlungen und Anträge.....	21
6.1	Empfehlung „Fehlender Gehweg in der Truderinger Straße (Nr. 11)“	21
6.2	BA-Antrag Prüfung von alternativen Lagen des freigelegten Hachinger Baches ...	21
7	Klimaprüfung	24
8	Betroffenheit & Stellungnahmen	24
8.1	Städtische Dienststellen und Eigenbetriebe	24
8.2	Öffentlichkeitsveranstaltung	25
8.3	Einbindung der Initiator*innen des Radentscheids München	26
8.4	Bezirksausschuss	27
II.	Antrag des Referenten	28
III.	Beschluss.....	29

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), dem Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid III. und IV. Maßnahmenbündel der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 01458), sowie dem Beschluss zum Sachstandsbericht 2022 des Mobilitätsausschusses vom 14.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 06921) wird die Verwaltung beauftragt, für die ca. 55 Maßnahmen der Maßnahmenbündel I bis V Varianten zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen.

Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 09.11.2022 (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 07479) wurde die Satzung des Bebauungsplans Nr. 2127 („Truderinger Acker“) beschlossen. Die vorhandenen Mängel in der bestehenden Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in der Truderinger Straße werden mit dem Vorhaben innerhalb des Planungsumgriffs beseitigt. Um sowohl für die zukünftigen Bewohner*innen des Neubaugebiets als auch für die bereits ansässige Bewohnerschaft den Umstieg auf den Umweltverbund zu erleichtern und zu stärken, soll mit der hier vorliegenden Beschlussvorlage eine Verbesserung für Fuß- und Radverkehr entlang einer wichtigen Ost-West-Verbindung im Münchner Osten auf den Weg gebracht werden.

Die Vollversammlung des Stadtrates hat mit Beschluss vom 02.02.2022 („Verfahrensbeschleunigung zur baulichen Umsetzung von Radentscheidsmaßnahmen durch das Baureferat“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04708) dem beschleunigten Verfahren zur baulichen Umsetzung von Radentscheidsmaßnahmen zugestimmt. Demzufolge wird mit Erteilung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung durch den Mobilitätsausschuss das Baureferat gebeten, die jeweilige Radentscheidsmaßnahme baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage werden dem Stadtrat Entscheidungsvorschläge für folgende Maßnahme vorgeschlagen:

- Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Truderinger Straße zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg (Stadtbezirk 14) (Maßnahmenbündel III & IV).



Abb. 1: Umgriff Maßnahme Truderinger Straße (Quelle: LHM 2022)

2 Grundlagen der Planungsvorgaben

Der Radentscheid fordert für die Entscheidungsvorschläge künftiger Raumaufteilungen eine Regelbreite für Radwege von 2,30 m, sowie einen Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 0,50 m beziehungsweise zu Längsparkbuchten von 0,75 m. An Stellen, an denen insbesondere die Belange der Barrierefreiheit an Haltestellen oder des Brandschutzes betroffen sind, kann von diesen Maßen abgewichen werden. Gleichzeitig sollen Fußverkehrsanlagen möglichst in ihrer Breite erhalten bleiben, mindestens jedoch 2,50 m aufweisen. Die gesicherten (und ggf. weitere Querungsstellen nach Maßgabe des Beschlusses des Bauausschusses vom 10.10.2023 „Sichere Querungen für alle gut nutzbar machen“, SV-Nr. 20-26 / V 09755) Überquerungsstellen sollen barrierefrei mit differenzierter Bordsteinhöhe realisiert werden.

In oben genannten Stadtratsbeschlüssen wurde für jedes Radentscheidsprojekt ein Steckbrief mit den Eckdaten zu Bestand und Planung erstellt. Für die Truderinger Straße wurde festgehalten, dass die Vorgaben des Radentscheids aufgrund der geringen vorhandenen Breite zwischen den schützenswerten Bestandsbaumreihen nicht zu realisieren sind. Laut diesem Steckbrief ist die Erhaltung des Baumbestands, der bestehenden Buslinie 185 und des Zweirichtungsverkehrs unabdingbar.

Zu Beginn der Planung wurde trotzdem geprüft, ob eine Einbahnstraßenregelung die Einhaltung der Vorgaben aus dem Radentscheid ermöglichen würde. Bei Aufrechterhaltung des Zweirichtungsverkehrs für die Buslinie wäre dies auch mit einer gemeinsamen Spur für den Bus- und Radverkehr nicht möglich. Deshalb wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.

3 Darstellung der Planungen

3.1 Bestandssituation

Die Truderinger Straße ist eine Verbindungsstraße zwischen der Baumkirchner Straße im Westen und dem Truderinger Ortskern im Osten.

Der Abschnitt zwischen der Baumkirchner Straße und dem Haringerweg hat eine Länge

von ca. 1.600 m. Die Straße ist in diesem Bereich sehr inhomogen, ihr Charakter verändert sich immer wieder. Im Westen beginnt es mit einer Führung der Straße in einer Allee mit großem und altem Baumbestand. Im weiteren Verlauf ist der Baumbestand nicht mehr durchgehend, Längs-, Schräg und Querparkplätze sind immer wieder im Seitenraum vorhanden, zu dem Geschosswohnungsbau kommen ab dem mittleren Bereich größere Gewerbeeinheiten.

Zählungen der Verkehrsstärke vor dem Umbau des Truderinger Ortskerns ergaben eine Belastung von ca. 10.000 Kfz/24 Std. bzw. max. 900 Kfz in der nachmittäglichen Spitzenstunde (Zählungen von 2018 bzw. 2019).

Im September 2022 waren die Arbeiten zur Verkehrsberuhigung im Truderinger Ortskern im Sanierungsgebiet Quartierszentrum Trudering abgeschlossen. Zählungen der Verkehrsstärke in diesem Bereich ergaben eine Abnahme des Verkehrs um ca. 44%.

Bei der Zählung im Juli 2017 wurde eine Verkehrsstärke von rund 1.070 Radfahrenden/24 Std. ermittelt. Bei der Zählung im September 2022 wurden 100% mehr Radfahrende ermittelt. Der Umbau des Truderinger Ortskerns hat die Bedingungen für den Radverkehr erheblich verbessert.

Die Buslinie 185 verkehrt in der Straße mit Haltestellen an der Baumkirchner Straße, an der Ursberger Straße und an der Thomas-Hauser-Straße.

Die Truderinger Straße hat in diesem Abschnitt durchgehend eine Fahrspur pro Fahrtrichtung. Nur im Zulauf zur Baumkirchner Straße gibt es eine Aufweitung auf eine Rechtsabbiegespur und eine Geradeaus-/Linksabbiegespur. In vielen Abschnitten gibt es keine Randeinfassung, dort läuft die Entwässerung der Straße direkt in die Grünstreifen.

Die Breite der Fahrbahn beträgt zwischen 7,00m und 8,00m. Im westlichen Bereich bis zur Roßsteinstraße ist auf der Südseite der Fahrbahn ein Radschutzstreifen in einer Breite von 1,25m bzw. 1,50m markiert. Auf der Nordseite ist die Gehbahn für den Radverkehr freigegeben.

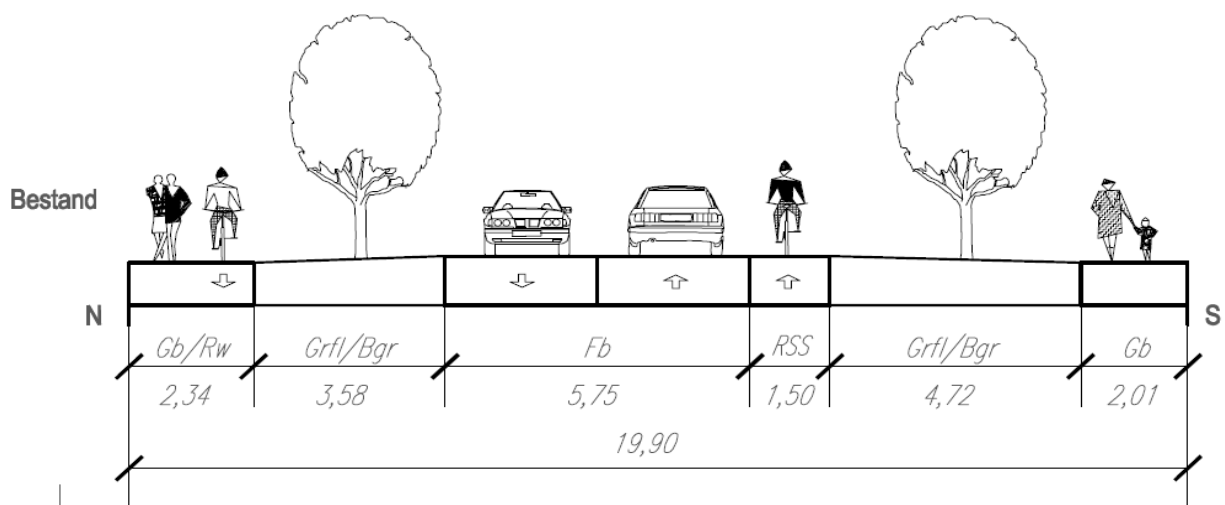


Abb. 2: Schematische Darstellung Bestand Querschnitt Truderinger Straße ca. auf Höhe Hausnr. 61 (Quelle: Ing.-Büro Dr. Zimmermann)

Im folgenden Abschnitt bis zur Thomas-Hauser-Straße / Auf dem Wasen ist keine

separate Radverkehrsinfrastruktur vorhanden. Der Radverkehr fährt im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

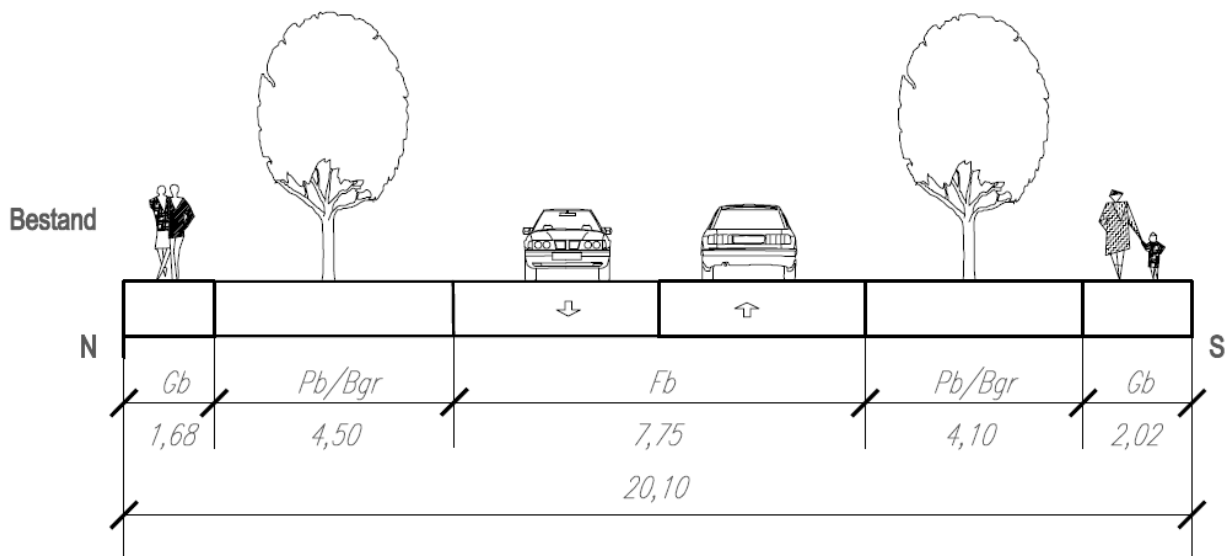


Abb. 3: Schematische Darstellung Bestand Querschnitt Truderinger Straße ca. auf Höhe Hausnr. 136
(Quelle: Ing.-Büro Dr. Zimmermann)

Im östlichsten Abschnitt im Bereich der Kleingartenanlage befindet sich auf der Südseite ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,15m. Für die nördliche Fahrbahn ist keine Fahrradinfrastruktur vorhanden.

Die Gehbahnbreite ist in vielen Bereichen schmaler als 2,00m. Im Bereich zwischen dem Schwanhildenweg und der Roßsteinstraße ist auf der Südseite keine Gehbahn vorhanden. Im Bereich zwischen der Truderinger Str. 148 bis an die östliche Grenze des Planungsabschnitts ist auf der Nordseite keine Gehbahn vorhanden.

Auf dem Streckenabschnitt befinden sich insgesamt 95 Parkplätze. Keiner dieser Parkplätze ist baulich gefasst. Überwiegend ist seitlich der Fahrbahn der Asphaltbelag verbreitert, so dass Längs-, Schräg- und Senkrechtparken möglich ist. Circa 16 dieser Parkplätze befinden sich auf Grün- oder Kiesflächen.

Die angrenzende Bebauung im hier bearbeiteten Abschnitt der Truderinger Straße zeichnet sich vor allem durch Wohnbebauung aus. Ab der Ursberger Straße Richtung Osten ist auf der Nordseite Gewerbe angesiedelt, zwischen der Thomas-Hauser-Straße und dem Haringerweg befindet sich nördlich eine Kleingartenanlage. In diesem Abschnitt verläuft die Straße in Dammlage.

Hervorzuheben ist in diesem Abschnitt der Truderinger Straße der sehr prägende Baumbestand. Circa 180 Bäume säumen die Straße teils als Allee, teils als einseitige Baumreihe. Zu einem großen Teil sind die Bäume in einem erhaltenswerten Zustand.

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

Der Beschluss vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 01458) zum III. & IV. Maßnahmenbündel sieht eine Neugestaltung des Straßenraums für die Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Truderinger Straße zwischen

Baumkirchner Straße und Haringerweg (Stadtbezirk 14) im Abschnitt zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg vor.

3.2 Grobkonzept – Raumaufteilung

Aufbauend auf dem Steckbrief des Stadtratsbeschlusses vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 01458) wurde im Sinne der angestrebten Mobilitätswende eine Planung mit folgenden Zielen erarbeitet:

- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Vergleich zum Bestand bzw. erstmaliges Schaffen von Radverkehrsanlagen
- Erhalt des schützenswerten Baumbestands
- Verbesserung des Komforts für die zu Fuß Gehenden
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Förderung ÖPNV (Einrichten von Buswartehäuschen und Fahrbahnrandhaltestellen)

Die Straße weist in großen Teilen keine Randeinfassung auf. Dies ist sowohl bei der Fahrbahn als auch bei den Gehwegen der Fall. Diese sind bei der Umsetzung des Projekts herzustellen u.a. um ein Versickern von tausalzbelastetem Wasser von den Verkehrsflächen im Bereich der straßenbegleitenden Baumgräben zu verhindern. Die Art der Randeinfassung wird in der weiteren Planung durch das Baureferat geklärt.

An allen Nebenstraßen sind die Radwege, sofern sie baulich sind, höhengleich zu führen. Dies wird erreicht, in dem die Nebenstraßen auf Radwegniveau angehoben werden. An allen Grundstückszufahrten ist die Anrampung in den Sicherheitstrennstreifen z.B. durch Rampensteine zu gestalten.

Da in großen Teilen der Truderinger Straße keine Radinfrastruktur vorhanden ist, ist dieses Projekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umzusetzen.

Alle Fahr- und Abbiegespuren bleiben im Projektumgriff erhalten. Die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr bleibt unverändert.

Die Planungen der Truderinger Straße unterscheiden sich im Verlauf des hier bearbeiteten Umgriffs. Deshalb erfolgt eine Aufteilung in sechs Abschnitte, die in der

Einzelbetrachtung homogen sind.



Abb. 4: Aufteilung der Truderinger Straße in 6 Abschnitte (Quelle: LHM 2022)

Im Folgenden wird die Planung der Straße für jeden der sechs Abschnitte anhand eines schematischen Querschnittes beschrieben. Es wurden zwei Varianten entwickelt, wovon Variante 1 als Vorzugsvariante vorgeschlagen wird. Variante 2 wird im Anschluss nur kurz beschrieben.

Variante 1:

Diese Variante zeichnet sich dadurch aus, dass in den Grünstreifen nur minimal eingegriffen werden muss und der Baumbestand bis auf einen Baum für den Radweg und neun Bäume wegen dem Hachinger Bach erhalten werden kann. Eingriffe in den Grünstreifen sollten vermieden werden, da die Wurzeln in der Regel im gesamten Streifen wurzeln. Eine Verschmälerung des Grünstreifens bedeutet eine Abkappung der Wurzeln und somit eine Schwächung der Bäume. Auch wenn die Streifen teilweise sehr breit sind, ist eine Reduzierung aus Gründen des Baumerhalts nicht möglich.

Die Straßenbreite wird durchgehend auf 6,50m verschmälert (Ausnahme Abschnitt 6, Erklärung siehe dort).

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Lärmbelastung ist im Zuge der Umsetzung der REM-Maßnahme künftig eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vorgesehen.

Um die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 zu verbessern, sollen unterstützend weitere Maßnahmen erfolgen. Das Mobilitätsreferat empfiehlt die Ausführung mit seitlichen Pflasterbändern, ähnlich wie im Ortskern Trudering. Sie verschmälern optisch die Straße und lenken den Radverkehr mehr in die Fahrbahnmitte. Bei einer Breite der Pflasterbänder von 0,50m wird die Asphaltfahrbahn auf 5,50m optisch verschmälert. Pkw-Begegnungsverkehr ist im Asphaltbereich möglich, der Linienbus kann im Begegnungsverkehr die Pflasterung überfahren.

Gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) Kapitel 6.1.7.2 ist eine Fahrbahnbreite zwischen 6,00m und 7,00m bei Radverkehr im Mischverkehr in Bezug auf den Vorbeifahr-/Nebeneinanderfahrfall Pkw-Fahrrad als kritisch einzustufen. Durch die Reduzierung auf Tempo 30 und der hier vorhandenen Verkehrszahlen wird die Fahrbahnbreite von 6,50m als geeignet eingestuft. Die Breite von 6,50m resultiert aus einer Vorgabe der MVG, um den Linienbussen zu ermöglichen, dass sie sich ohne Geschwindigkeitsreduzierung begegnen können.

In vier Abschnitten werden aufgrund des engen Straßenquerschnittes zwischen den Bestandsbäumen „Piktogrammketten Fahrrad“ auf der Fahrbahn vorgesehen.

Aufgrund des Einführungserlasses vom 17.05.2022 des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration (BayStMi) zur Novelle zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung sind sogenannte „Piktogrammketten Fahrrad“ möglich, wenn die erforderlichen Straßenbreiten für baulich angelegte Radverkehrsinfrastruktur nicht gegeben sind und die Voraussetzungen für markierte Radverkehrsanlagen nicht vorliegen. Auch wenn sie noch nicht in der Straßenverkehrs-Ordnung verankert sind, können diese durch die Straßenbaubehörde eingesetzt werden, um auf die Benutzung der Straße durch Radfahrende und deren Schutz hinzuweisen.

Die Darstellung in den anhängenden Plänen ist nachrichtlich. Die Größe, Positionierung und Gestaltung der Piktogramme befinden sich derzeit noch in Abstimmung und werden im Markierungsplan endgültig festgelegt.

Besonderes Augenmerk wurde bei der Planung auf die Übergänge zwischen baulichem Radweg und „Piktogrammkette Fahrrad“ gelegt, siehe hier z.B. den Übergang von Abschnitt 3 zu Abschnitt 4. Der bauliche Radweg wird in einem ersten Schritt in einer Rampe auf Fahrbahnniveau geführt, anschließend für ca. 10m bis 20m als Fahrradschutzstreifen in der Breite des baulichen Radwegs markiert, um dann mit einer engeren Folge der Fahrradpiktogramme den Radverkehr in den Mischverkehr zu überführen. Durch diese Gestaltung soll sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der Radverkehr stufenweise für den Mischverkehr sensibilisiert werden. Diese Planung erfolgt analog zu den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für Radwegenden.

Die teils ungeordnete Parkplatzsituation mit Längs-, Schräg- und Querparkplätzen wird geordnet. Künftig werden nur noch Längsparkplätze angeboten, die sicherer für den Radverkehr und für den Verkehrsfluss weniger störend sind.

Es wird darauf hingewiesen, dass es bei zwei Abschnitten Abhängigkeiten zu anderen Projekten gibt, die Auswirkungen auf den jeweiligen Realisierungszeitpunkt haben. Dies betrifft zum einen den Abschnitt 2, für den auch unabhängig von der Beschlussfassung zu dieser Vorlage (frühestens jedoch nach Abschluss der Hochbauarbeiten) die Verpflichtung besteht, die Truderinger Straße zur Erschließung des Bebauungsplangebietes Nr. 2127 auszubauen und nach Süden zu erweitern. Zum anderen den Abschnitt 3, in dem die Freilegung des Hachinger Baches geplant ist.

Im Folgenden wird die Straßenplanung aufgeteilt in die sechs Abschnitte von West nach Ost beschrieben.

- Abschnitt 1 von der Baumkirchner Straße bis zum Schwanhildenbergweg

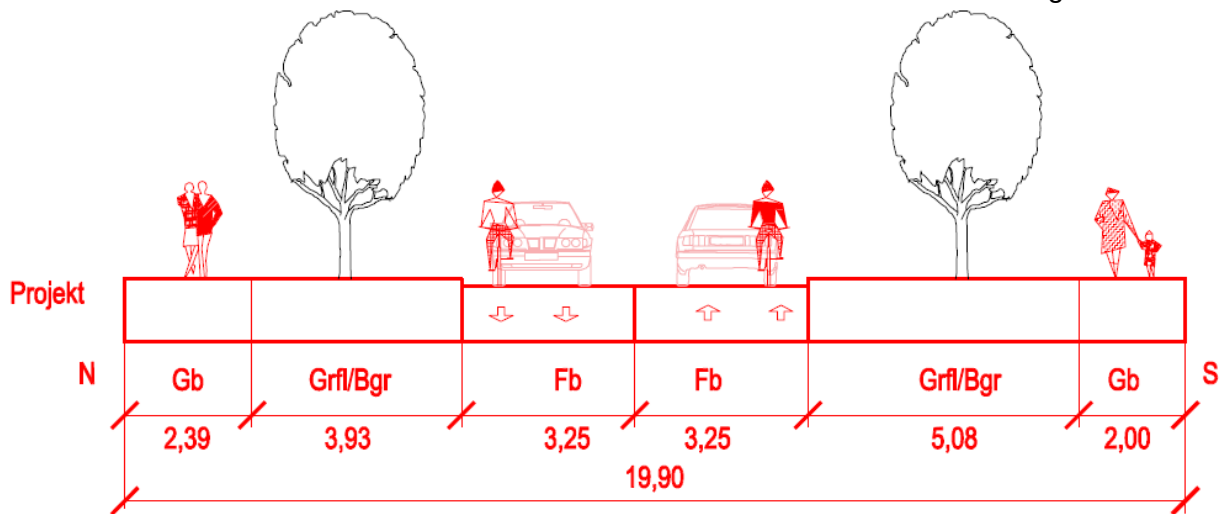


Abb. 5: Schematische Darstellung Planung Vorzugsvariante Querschnitt Truderinger Straße zw. Baumkirchner Straße und Schwanhildenbergweg; (Quelle: Ing.-Büro Dr. Zimmermann)

Die Gehbahn im Norden ist im Gegensatz zum Bestand als reine Gehbahn vorgesehen. Auf der Fahrbahn wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Zur Verdeutlichung wird auf der Fahrbahn für beide Richtungen eine „Piktogrammreihe Fahrrad“ aufgebracht.

Zum Schutz der Grünstreifen werden die Gehbahnen nicht verbreitert. Straßenseitig werden die Grünstreifen auf beiden Seiten um ca. 30cm verbreitert.

Im Zulauf zum Knoten mit der Baumkirchner Straße wird die Rechtsabbiegespur bereits etwas früher als bisher auf eine eigene Spur geführt, da der Linienbus bisher nicht ohne ein Überfahren der Sperrmarkierung ausreichend an die Fahrbahnrandhaltestelle fahren konnte.

Lücken in der Baumreihe auf der Nordseite sollen mit Neupflanzungen ergänzt werden. Da die vorgeschriebenen Abstände zu Bestandssparten unterschritten werden, muss in den folgenden Planungsschritten überprüft werden, inwieweit dies möglich ist.

- Abschnitt 2 vom Schwanhildenbergweg bis zur Roßsteinstraße

In diesem Bereich grenzt im Süden das Planungsgebiet des Bebauungsplans Nr. 2127 an, welcher am 09.11.2022 durch Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung rechtsgültig wurde (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07479). Im Rahmen der Bauleitplanung konnte der Straßenraum um fast 6m gegenüber dem Bestand verbreitert werden.

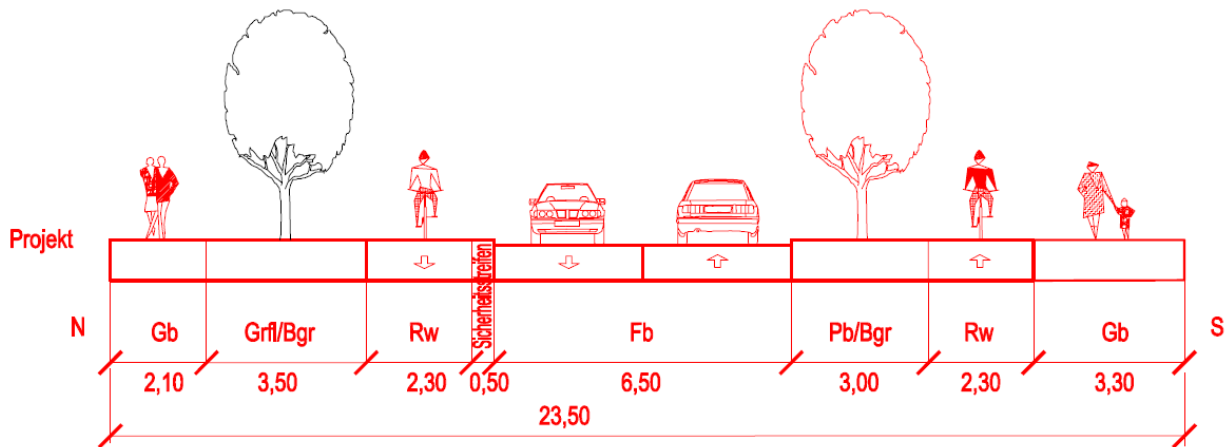


Abb. 6: Schematische Darstellung Planung Vorzugsvariante Querschnitt Truderinger Straße zw. Schwanhildeweg und Roßsteinstraße; (Quelle: Ing.-Büro Dr. Zimmermann)

Die Gehbahn auf der Nordseite bleibt bestandsorientiert bei einer Breite von ca. 2,10m. Der Grünstreifen bleibt erhalten, Lücken in der Baumreihe werden mit Neupflanzungen ergänzt, soweit die Spartenlage dies zulässt.

Durch die Verbreiterung des Straßenraums sind bauliche Radwege mit Breiten gemäß den Vorgaben des Radentscheids möglich, also jeweils 2,30m plus Sicherheitstrennstreifen von 0,50m.

Der Baumbestand auf der Südseite wurde im Vorfeld der Aufstellung des Bebauungsplans untersucht und als nicht erhaltenswert eingestuft. Teilweise ist der Baumbestand bereits entfernt. Als Auflage wurde in den Vorgaben des Bebauungsplans festgesetzt, dass auf beiden Straßenseiten jeweils 18 Laubbäume zu pflanzen sind. Bestandsbäume werden eingerechnet.

Die jetzige Planung sieht vor, dass auf der Südseite 22 neue Bäume gepflanzt werden können. Die Baumneupflanzungen stehen im Wechsel mit Längsparkplätzen. Die Zufahrten für die Tiefgaragen und für die Pflege- und Einsatzfahrzeuge in die Innenhöfe wurden bei der Planung berücksichtigt. Ein Teil der Parkplätze ist als Lieferparkplätze bzw. Kurzzeitparkplätze für die neuen Kitas auszuweisen. Südlich angrenzend ist Raum für eine breite Gehbahn von 3,30m.

Etwa in der Mitte dieses Abschnitts wird es eine neue Bushaltestelle geben. Daran anschließend werden Fahrradabstellanlagen vorgesehen.

Auf der Nordseite verläuft der Radweg zwischen dem Wartebereich mit Buswartehäuschen und dem Ein- und Ausstiegsbereich.

Durch die Verbreiterung des Straßenraums in diesem Abschnitt konnten die Fahrspur, die Radwege und Gehbahnen in Regelbreiten geplant werden. Zudem ist ausreichend Platz für Baumgräben und Längsparkplätze gegeben. Daher wurde für diesen Abschnitt nur eine Variante ausgearbeitet, die alle Belange berücksichtigt.

Unabhängig von der Beschlussfassung zu dieser Vorlage besteht die Verpflichtung, die Truderinger Straße in diesem Abschnitt zur Erschließung des Bebauungsplangebietes Nr. 2127 auszubauen und nach Süden zu erweitern. Gemäß Bebauungsplan entstehen

angrenzend an die Fahrbahn ein Baumgraben, ein Radweg und eine Gehbahn. Bei einer Nichtumsetzung des Radentscheidsprojekts würden die Radwege dann außerhalb des Abschnitts in den Mischverkehr übergehen.

- Abschnitt 3 von der Roßsteinstraße bis zur Ursberger Straße

Als Besonderheit in diesem Abschnitt wird ein Teilstück des neuen freizulegenden Hachinger Bachs verlaufen. Dieser wird von Süden kommend direkt westlich der Roßsteinstraße die Truderinger Straße unterirdisch queren. Zwischen der nördlichen Gehbahn und dem künftigen baulichen Radweg wird der Hachinger Bach in Trogbauweise, abgedeckt mit einem befahrbaren Gitterrost, verlaufen. Bei Zufahrten wird er befahrbar überbrückt. Zwischen dem Parkplatz der Fa. Bosch und der Werkszufahrt wird er dann weiter nach Norden geführt. Die Bestandsbäume können in diesem Bereich nicht erhalten werden.

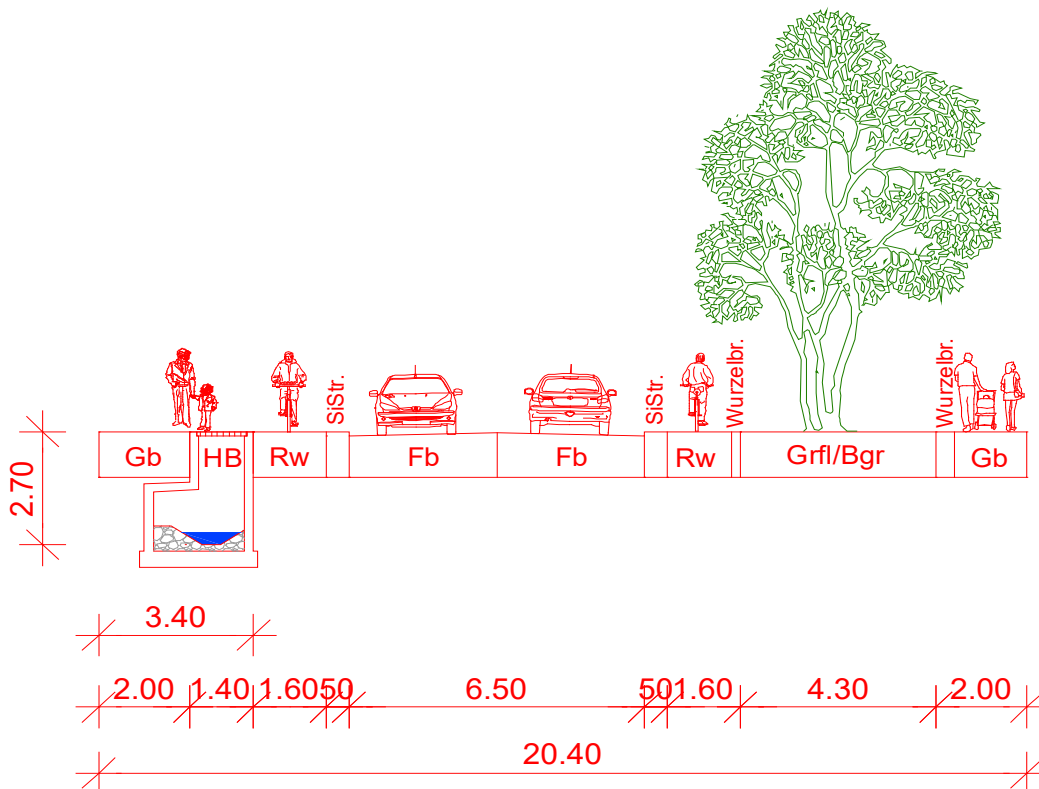


Abb. 7: Schematische Darstellung Planung Vorzugsvariante Querschnitt Truderinger Straße zw. Roßsteinstraße und Ursberger Straße mit Darstellung der Lage des Trogs; (Quelle: Baureferat)

Auf beiden Straßenseiten sind bauliche Radwege in einer Breite von 1,60m plus Sicherheitstrennstreifen möglich, dies entspricht dem Mindestmaß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Auf der südlichen Straßenseite verläuft der Radweg von Westen kommend wie auch in Abschnitt 2 südlich der Baumreihe bzw. der Längsparkplätze. Etwa auf Höhe der Truderinger Str. 112 schwenkt er nach Norden und verläuft dann fahrbahnbegleitend. Auf diese Weise können die Bestandsbäume erhalten werden. In der weiteren Planung muss bei diesen Bäumen geprüft werden, ob Wurzelbrücken für die Schonung des

Wurzelbereichs notwendig sind. Die Baumreihe soll durch Neupflanzungen ergänzt werden, so weit die Spartenlage dies zulässt.

Bei der südlichen Gehbahn sollte eine Verbreiterung auf 2,00m nur eingeplant werden, wenn der Verlauf der Wurzeln dies zulässt.

- Abschnitt 4 von der Ursberger Straße bis zur Truderinger Str. 148

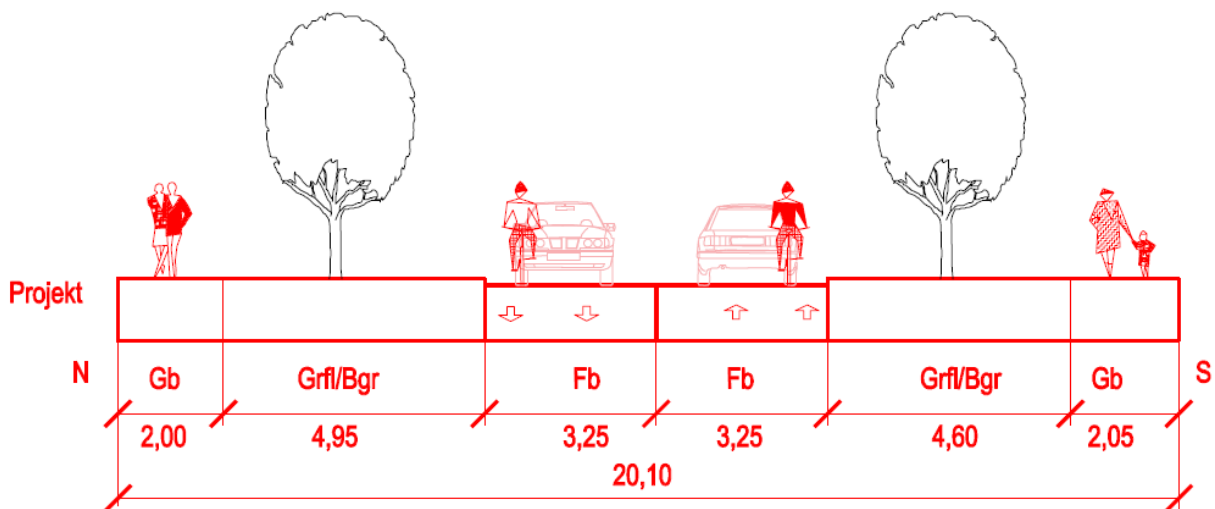


Abb. 8: Schematische Darstellung Planung Vorzugsvariante Querschnitt Truderinger Straße zw. Ursberger Straße und Truderinger Str. 148; (Quelle: Ing.-Büro Dr. Zimmermann)

Die Gehbahn ist auf der Nordseite im Bestand teilweise deutlich unter 2,00m. Eine Verbreiterung auf 2,00m sollte ermöglicht werden, sofern dies unter Beachtung des Baumerhalts möglich ist. Die Gehbahn auf der nördlichen Seite endet auf Höhe der Truderinger Straße 142. Aufgrund des erhaltenswerten Baumbestands ist eine Weiterführung der Gehbahn auch künftig nicht eingeplant. Die signalisierte Querung der Truderinger Straße ist am Knoten St.-Veit-Straße möglich.

Die Gehbahn auf der Nordseite endet künftig bei der westlichen Zufahrt zur Truderinger Str. 199. Östlich davon wird die Gehbahn zu Gunsten der Grünfläche zurückgebaut.

Die Grünstreifen auf beiden Straßenseiten sind geprägt durch die Bestandsbäume, die durch Neupflanzungen ergänzt werden sollen, sofern es der Platz und die Sparten zulassen.

Wie auch in Abschnitt 1 wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit der regelmäßigen Markierung durch die Fahrradpiktogramme geführt.

Die Gehbahn auf der Südseite wird bestandsorientiert mit einer Breite von ca. 2,05m geplant.

Die Bushaltestelle Ursberger Straße wird künftig auf beiden Straßenseiten als reine Fahrbahnrandhaltestelle ausgebaut. Die FSA bleibt erhalten. Ergänzt wird die Haltestelle durch Fahrradabstellanlagen. Die bestehenden Wertstoffcontainer bleiben erhalten, zwei

Kurzzeitparkplätze werden direkt im Anschluss errichtet.

Der Knoten zur St.-Veit-Straße könnte durch eine Zunahme des Verkehrs aufgrund des Bebauungsplangebiets südlich des Abschnitts 2 an seine Belastungsgrenze kommen, so dass er ohne Lichtsignalanlage (LSA) nicht mehr leistungsfähig ist. Daher wird an diesem Knoten eine LSA mit drei signalisierten Furten umgesetzt.

Sollte in einem Stadtratsbeschluss eine Radvorrangroute von der St.-Veit-Straße nach Osten in die Truderinger Straße beschlossen werden, sollte dieser Knoten für den abbiegenden Radverkehr noch verbessert werden. Eine Befassung im Stadtrat ist für das 2. Halbjahr 2024 geplant. Eine Möglichkeit wäre die Aufweitung der Straße in diesem Bereich, so dass für die Querungsfurten des Fußverkehrs zwischen den beiden Fahrspuren noch Platz für Mittelinseln wären. Durch den mittig gewonnenen Raum kann der Radverkehr, der von Osten kommend nach Süden abbiegt, sich in diesem Bereich aufstellen und dann in einer Lücke des Gegenverkehrs die südliche Fahrbahn kreuzen und in die St.-Veit-Straße einbiegen. Durch die mittige Aufweitung müsste für die nördliche Fahrspur in den angrenzenden Grünstreifen eingegriffen werden. Eventuell ist der dort stehende Baum nicht zu halten.

- Abschnitt 5 von der Truderinger Str. 148 bis Auf dem Wasen

Die Führung für den Kfz- und Radverkehr gleicht dem Abschnitt 4. Der Unterschied ist die oben beschriebene fehlende Gehbahn auf der Nordseite.

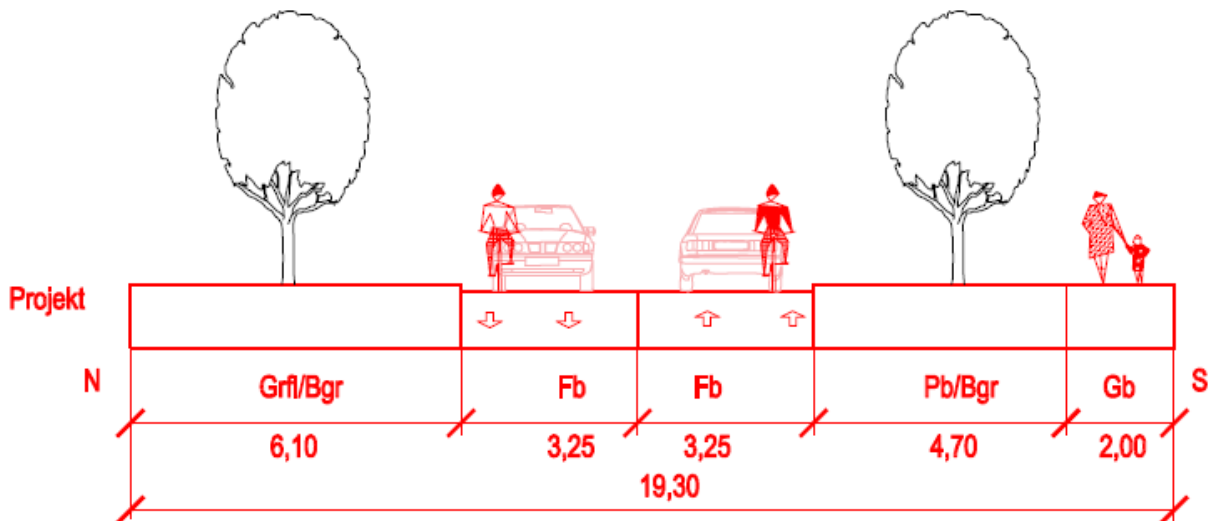


Abb. 9: Schematische Darstellung Planung Vorzugsvariante Querschnitt Truderinger Straße zw. Truderinger Str. 148 und Auf dem Wasen; (Quelle: Ing.-Büro Dr. Zimmermann)

Auf der Nordseite sind im Bestand zwei der Parkbereiche mit Asphalt befestigt. Diese werden künftig als Parkplätze beibehalten. Sie erhalten eine Einfassung mit Hochbord um ein unkontrolliertes Befahren der Grünfläche zu vermeiden. Die jetzigen Kiesparkplätze werden in Grünflächen umgewandelt. Die Bestandsbäume auf der Nordseite sind aufgrund dieser Neugestaltung der Parkplätze als evtl. zu fällen eingezeichnet.

Um ein sicheres Erreichen des Lebensmitteldiscounters auf der Nordseite (Truderinger Str. 217) zu erreichen, wird von der FSA westlich der Thomas-Hauser-Straße eine Gehbahn über den Bushaltestellenbereich hinaus bis zu diesem Zugang vorgesehen.

Auf der südlichen Straßenseite soll die Baumreihe durch Neupflanzungen ergänzt werden, sofern es die Sparten zulassen. Einzelne Längsparkplätze für Besucher bzw. Lieferverkehr werden vorgesehen.

Die Bushaltestelle Thomas-Hauser-Straße am östlichen Ende dieses Abschnitts bleibt an der bisherigen Stelle, ebenso die FSA. Die Ausstiegs- und Wartebereiche werden optimiert. Auf der nördlichen Seite ist künftig Platz für Fahrradabstellanlagen.

- Abschnitt 6 von Auf dem Wasen bis zum Haringerweg

In diesem Abschnitt verläuft die Truderinger Straße in deutlicher Dammlage mit einem Höhenunterschied von bis zu einem Meter zu der nördlichen Kleingartenanlage.

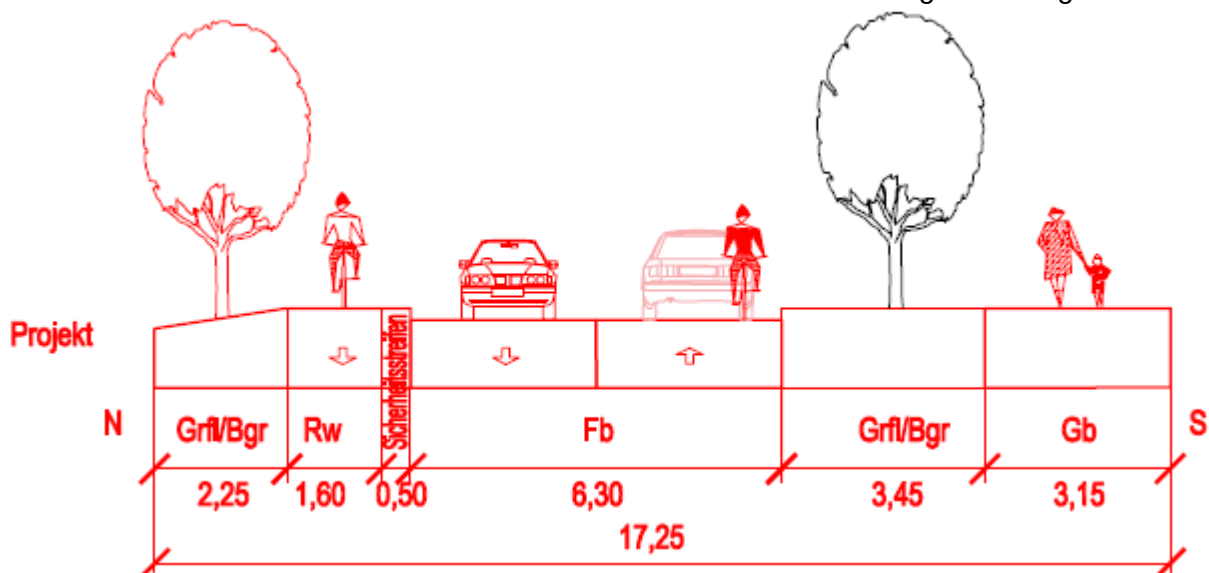


Abb. 10: Schematische Darstellung Planung Vorzugsvariante Querschnitt Truderinger Straße zw. Auf dem Wasen und Haringerweg; (Quelle: Ing.-Büro Dr. Zimmermann)

Wie schon im Abschnitt 5 ist auch hier keine Gehbahn auf der Nordseite vorgesehen. Da der Zugang zur Kleingartenanlage nur von der Thomas-Hauser-Straße und dem Haringerweg aus erfolgt, besteht dafür kein unmittelbarer Bedarf.

Auf der Nordseite wird die bestehende Böschung verschmälert und erhält eine Neupflanzung einer Baumreihe. Die östlichen 55m sind im Plan nur als Grünfläche eingezeichnet, da hier die erforderliche Breite für Baumneupflanzungen nicht gegeben ist. Wünschenswert ist, dass die Baumreihe bis zum Haringerweg durchgehend fortgeführt werden kann. Dies wird in der weiteren Planung vom Baureferat geprüft und das Ergebnis umgesetzt.

Daran angrenzend wird ein baulicher Radweg mit dem ERA-Mindestmaß von 1,60m plus Sicherheitstrennstreifen errichtet. Östlich des Haringerwegs existiert bereits ein baulicher

Radweg, der dann direkt in den Radweg in diesem Abschnitt fortgeführt werden kann.

Die Fahrbahn kann in diesem Abschnitt in Abstimmung mit der MVG auf 6,30m verschmälert werden. Die MVG ist von ihrer Vorgabe von 6,50m in diesem Abschnitt abgewichen, da hier keine Zufahrten und keine Parkplätze vorhanden sind.

Auf der südlichen Fahrspur wird der Radverkehr im Mischverkehr mit der „Piktogramm-kette Fahrrad“ geführt, wie schon in Abschnitt 1, 4 und 5. Die Gehbahn ist ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten.

Nach intensiver Prüfung ergibt sich für diesen Abschnitt keine sinnvolle zweite Variante. Daher gibt es hier nur diese Variante.

Variante 2

Für die Abschnitte 1, 3, 4 und 5 wurde eine zweite Variante entwickelt. Diese wird hier kurz beschrieben, in den Anlagen 1 bis 6 sind die Planungen dargestellt.

Im Abschnitt 1 wird wie im Bestand die gemeinsame Führung des Geh- und Radwegs beibehalten. Mit einer Verschmälерung des Grünstreifens und den Einbau von Wurzelbrücken ist eine Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf 2,50m vorgesehen. Auf der südlichen Seite wird der Radschutzstreifen beibehalten und auf 2,00m verbreitert. Die Fahrbahn ist dann ohne eine Mittelmarkierung.

Im Abschnitt 3 sind Radschutzstreifen auf beiden Seiten mit einer Breite von 1,95m vorgesehen.

Im Abschnitt 4 ist auf der Nordseite ein Radschutzstreifen geplant. Auf der Südseite wird ab diesem Abschnitt bis zum Ende des Abschnitts 6 der Rad- und Fußverkehr gemeinsam geführt, der Grünstreifen muss dafür verschmälert werden.

In Abschnitt 5 ist ein baulicher Radweg auf der Nordseite geplant, indem der Grünstreifen verschmälert wird.

Der Vorteil der Variante 2 ist, dass die Führung für den Radverkehr durch die Radschutzstreifen einen besseren Schutzraum bietet als eine Führung im Mischverkehr mit der „Piktogramm-kette Fahrrad“.

Diese Art der Führung geht allerdings zu Lasten der Grünstreifen. In vielen Bereichen sind Eingriffe in den Grünstreifen und der Bau von Wurzelbrücken notwendig. Ein Erhalt der Bäume ist auch in schonender Bauweise nicht gesichert möglich. Teilweise muss die Mittellinienmarkierung entfallen. Die Gestaltung der Straße ist in den sechs Abschnitten viel unterschiedlicher als in Variante 1. Eine möglichst einheitliche Radverkehrsführung trägt allerdings zur Verkehrssicherheit bei. Außer in Abschnitt 2 können in dieser Variante keine Parkplätze angeboten werden. Aufgrund dieser Punkte wird die Variante 2 nicht als Vorzugsvariante geführt. Unter Punkt 3.3 wird dies nochmal zusammengefasst begründet.

Abschließend ist noch Folgendes wichtig:

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um das Stadium der sog. Vorplanung, d.h. die Funktionalität der Planung ist gegeben und stadintern abgestimmt.

Die Belange des Brandschutzes wurden bei der Planung berücksichtigt.

Die Planungen sind mit der MVG abgestimmt.

Bezüglich der Dimensionierung der Verkehrsflächen können sich im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung durch das Baureferat Änderungen/Anpassungen einzelner Maße/Breiten notwendigerweise ergeben.

Von den unter 3.2 und in den Schauplänen dargestellten Baumneupflanzungen sind in der Vorzugsvariante 45 Baumstandorte nach aktuellem Stand umsetzbar. Die 29 als „potenzielle Neupflanzungen“ gekennzeichneten Bäume werden in der weiteren Planung vom Baureferat mit den Spartenträgern hinsichtlich Wurzelschutzmaßnahmen abgestimmt, da der Mindestabstand zu bestehenden Sparten unterschritten ist.

Um die Wirkung dieser Radentscheidungsmaßnahme quantifizieren zu können, schlagen wir den Einbau von Dauerzählstellen für den Radverkehr vor. Die genaue Lage, Technik und Anzahl der Dauerzählstellen werden im weiteren Planungsprozess in Absprache mit allen beteiligten Stellen im Bau- und Mobilitätsreferat bestimmt.

3.3 Weitere Rahmenbedingungen:

Abwägung Markierungslösung

Aus Gründen einer möglichen Kostenersparnis und Zeiteffizienz wurden neben der hier vorgeschlagenen Vorzugsvariante auch Markierungslösungen geprüft.

In dem Projekt der Truderinger Straße werden in vielen Abschnitten Markierungslösungen in Form von Piktogrammketten als Vorzugsvariante vorgeschlagen. Aufgrund der beengten Verhältnisse sind in den beschriebenen Abschnitten keine anderen Lösungen möglich.

Im Abschnitt 2 ist aufgrund des Bebauungsplans und im Abschnitt 3 durch die Verlegung des Hachinger Bachs eine Lösung mit baulichen Radwegen möglich. Da bauliche Radwege immer die sicherste Variante für alle Radfahrenden bedeuten, ist die Umsetzung der Vorzugsvariante zu empfehlen.

In den Abschnitten mit Piktogrammketten wird ein Umbau des gesamten Straßenquerschnitts aus folgenden Gründen empfohlen:

Durch die Neugestaltung des Straßenzugs wird das bisherige ungeordnete Parken mit Senkrecht- und Schrägparkern in Längsparkplätze umgeplant. Aus Sicherheitsgründen sollten Senkrecht- und Schrägparkstände nicht vorgesehen werden. Durch die Neuordnung des Straßenraums sind etliche neue Baumpflanzungen möglich, die bei einer ausschließlichen Markierungslösung ohne Anpassung des Straßenraums nicht machbar wären.

Mögliche Auswirkungen auf Lärm und Luft

Auswirkungen auf Lärm und Luft werden nach Einschätzung der Verwaltung mit Realisierungsbeginn der Maßnahme in gewissen Umfang, jedoch zeitbegrenzt, auftreten. Das Ziel, mindestens 80% des Verkehrs auf dem Münchner Stadtgebiet bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kfz, den Öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr abzuwickeln (beschlossen am 25.01.2017 mit der Übernahme des Bürgerbegehrens „Sauba sog I“ vom Stadtrat (14-20 / 07383) und Bekräftigung dieser Absichtserklärung im Stadtratsbeschluss „Mobilitätsstrategie 2035“ vom 23.06.2021 (20-26 / V 03507)) kann mit dieser Maßnahme unterstützt werden. Es wird nach einer ersten überschlägigen Abschätzung davon ausgegangen, dass mit dieser Maßnahme die Auswirkungen auf Lärm und Luft in einem vertretbaren Rahmen ohne Überschreitung bestehender Grenzwerte liegen werden.

Hinsichtlich der Lärmbelange ist das Baureferat als Baulastträger gesetzlich verpflichtet für baulich umzugestaltende Straßenabschnitte eine Prüfung nach 16.BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durchzuführen.

3.4 Beurteilung der Varianten & Fazit

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Varianten (**Fett markiert Vorzugsvariante**).

	Variante 1	Variante 2
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung durch Schaffung von Radwegen mit Sicherheitsabständen, bzw. von „Piktogrammketten Fahrrad“, wenn Platz für Radwege zu schmal. - Verbreiterung Gehbahnen - zusätzliche Fußgänger-schutzanlagen /Querungshilfen für den Fußverkehr zur sichereren Querung 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung durch Schaffung von Radwegen mit Sicherheitsabständen, bzw. von Radschutzstreifen, wenn Platz für Radwege zu schmal. - Verbreiterung Gehbahnen - zusätzliche Fußgänger-schutzanlagen /Querungshilfen für den Fußverkehr zur sichereren Querung
Kostenfaktor	ca. 16-18 Mio € brutto, exklusive der Kosten für die Freilegung Hachinger Bach	ca. 15-17 Mio € brutto, exklusive der Kosten für die Freilegung Hachinger Bach
Radwegführung	Teils bauliche Radwege, wenn ausreichend Platz trotz des Baumbestands, ansonsten Radfahrende im Mischverkehr mit Piktogramm-kette auf Fahrbahn. Radentscheidskonform nur in Abschnitt 2.	Teils bauliche Radwege, wenn ausreichend Platz trotz des Baumbestands, ansonsten Radschutzstreifen plus Eingriff in Grünstreifen. Radentscheidskonform nur in Abschnitt 2.
Leistungsfähigkeit mIV	Kein Entfall von Fahrspuren.	Kein Entfall von Fahrspuren.

Betroffenheit ÖPNV	Bus künftig ausschließlich mit Straßenrandhaltestellen, dadurch kein Einfädeln in Verkehr notwendig. Neue Bushaltestelle im Abschnitt 2 geplant.	Bus künftig ausschließlich mit Straßenrandhaltestellen, dadurch kein Einfädeln in Verkehr notwendig. Neue Bushaltestelle im Abschnitt 2 geplant.
Betroffenheit Brandschutz	Planung mit Brandschutz besprochen, alle Vorgaben eingehalten.	Planung mit Brandschutz besprochen, alle Vorgaben eingehalten.
Parkplätze Gesamt (Bilanz)	Bestand 95 Parkplätze, davon 16 auf Grün bzw. Kies → 79 Parkplätze Neu: 31 Längsparkplätze - Einrichten Lieferzonen v.a. in Abschnitt 2	Bestand 95 Parkplätze, davon 16 auf Grün bzw. Kies → 79 Parkplätze Neu: 22 Längsparkplätze - Einrichten Lieferzonen v.a. in Abschnitt 2
Baumbilanz	Über 170 Bestandsbäume, Fällung von 1 Baum wg. Radwegen und im Abschnitt 3 von 9 Bäumen wg. Freilegung Hachinger Bach und separatem Radweg. Evtl. Fällung von 8 Bäumen, Neupflanzung von 46 Bäumen gesichert, von weiteren 29 Bäumen zu prüfen	Über 170 Bestandsbäume, Fällung von 0 Bäumen wg. Radwegen und im Abschnitt 3 von 9 Bäumen wg. Freilegung Hachinger Bach und separatem Radweg. Evtl. Fällung von 31 Bäumen, Neupflanzung von 42 Bäumen gesichert, von weiteren 26 Bäumen zu prüfen
Grünflächen	Eingriff in Grünstreifen auf das absolute Minimum reduziert.	Zahlreiche Eingriffe in Grünstreifen und Wurzelbereiche, Wurzelbrücken in vielen Bereichen notwendig

Bei der Baumbilanz wurden die Bäume nicht mitgezählt, die wegen des Bebauungsplans Nr. 2127 entfallen, da dies eine eigenständige Maßnahme außerhalb des Radentscheidungsprojekts ist.

Die Fällungen von Bäumen für die Radwegeplanung wurden auf das Notwendigste begrenzt.

Ein (in Var. 2: Null) bestehender Baumstandort muss entfallen, da dieser überplant wird.

Zur Umsetzung der Maßnahme sind bei acht (in Var. 2 bei 31) Baumstandorten bauliche Eingriffe in den Wurzelbereich nötig. Der Umgang mit diesen Baumstandorten (Erhalt oder Fällung) wird in der weiteren Planung vom Baureferat geprüft und das Ergebnis umgesetzt.

In Var. 1 ist die Ersatz- bzw. Neupflanzung von 46 (in Var. 2 von 42) Bäumen möglich. Weitere 29 (in Var. 2: 26) potenzielle Ersatz- bzw. Neupflanzungen werden in der

weiteren Planung vom Baureferat geprüft und das Ergebnis umgesetzt.

Die Prüfung der Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr hat ergeben, dass die Parkplätze im genannten Rahmen reduziert werden können. Die Wohnblöcke nördlich der Truderinger Straße haben eigene Stellplätze und Garagenhöfe, der Wohnungsbau auf der Südseite besitzt eigene Garagen und Tiefgaragen. Die Gewerbebetriebe haben auf ihrem Gelände Stellplatzbereiche. Die Kleingartenanlage im Abschnitt 6 hat bei den Eingängen auf der West- und Ostseite Parkmöglichkeiten.

Aus Sicht des Parkraummanagements kann der Stellplatzentfall im genannten Abschnitt als verträglich erachtet werden. Der Erhalt des vorhandenen Baumbestands hat aus klimatischen Gründen einen nach unserer Einschätzung höheren Stellenwert als der Erhalt von Parkplätzen am Straßenrand.

Zusammenfassend wird aus der dargestellten Bewertung vom Mobilitätsreferat die Variante 1 als Vorzugsvariante zur Umsetzung vorgeschlagen. Die Variante 1 wird als die bessere Lösung für alle Verkehrsarten hinsichtlich der geplanten Breiten im öffentlichen Raum erachtet.

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 zwischen 16 und 18 Mio €. Die Gesamtkosten verteilen sich gemäß einer ersten Grobschätzung wie folgt auf die einzelnen Funktionsflächen:

- 25 % Fahrbahn (erstmalige Herstellung) inkl. Parkplätzen und Markierung
- 15 % Straßenbegleitgrün mit Bäumen
- 15 % Radweg inkl. Fahrradständern und Markierung
- 20 % Gehbahn
- 25 % sonstige Kosten

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

Die Kosten für die Freilegung des Hachinger Baches sind im Kostenrahmen nicht enthalten.

Zwischen dem Schwanhildeweg und der Roßsteinstraße besteht die Notwendigkeit und Verpflichtung, die Truderinger Straße zur Erschließung des Bebauungsplangebietes Nr.

2127 auszubauen. Dieser Abschnitt mit einer Länge von ca. 400 m entspricht etwa 25 % der Gesamtlänge der in dieser Beschlussvorlage vorgestellten REM-Maßnahme. Für die Erschließung ist eine Umprofilierung der Truderinger Straße über die gesamte Straßenraumbreite von 23,5 m nötig. Unter Annahme der Entwurfsparameter der Vorzugsvariante 1 entfallen auf diesen Teilabschnitt schätzungsweise Kosten zwischen 4 und 4,5 Mio. €.

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 im Jahr 2024 Planungsmittel notwendig, die aus der Nahmobilitätspauschale finanziert werden. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

Die Finanzierung der Gesamtmaßnahme erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale.

6 Empfehlungen und Anträge

6.1 Empfehlung „Fehlender Gehweg in der Truderinger Straße (Nr. 11)“

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00688 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim am 07.07.2022

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim hat am 07.07.2022 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 00688 (Anlage 7) beschlossen.

Der Antragsteller hat mit Schreiben vom 16.01.23 eine Zwischennachricht erhalten. Mit der Empfehlung wird beantragt, dass in der Truderinger Straße der Netto-Markt von der Eisenbahnersiedlung durch eine fußläufige Erschließung erschlossen wird.

Das Mobilitätsreferat nimmt inhaltlich zur Empfehlung Nr. 20-26 / E 00688 wie folgt Stellung:

Die Notwendigkeit der gewünschten durchgehenden Gehbahnverbindung auf der Nordseite der Truderinger Straße ist nachvollziehbar. Aufgrund des erhaltenen Baumbestands in diesem Bereich ist dies nicht direkt möglich. Um die Verbindung zu verbessern ist künftig eine signalisierte Querung der Truderinger Straße an der neuen LSA bei der St.-Veit-Straße auf die Südseite der Straße möglich. Weiter im Osten kann an der Thomas-Hauser-Straße die Truderinger Straße nach Norden signalisiert gequert werden. Von der Nordseite führt über den befestigten Bereich bei der Bushaltestelle eine neue Gehbahn künftig bis zum Zugang zur Truderinger Str. 217.

6.2 BA-Antrag Prüfung von alternativen Lagen des freigelegten Hachinger Baches

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05597 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 14 – Berg am

Laim vom 27.06.2023

Der Bezirksausschuss 14 hat in seiner Sitzung vom 27.06.2023 diesen Antrag mehrheitlich beschlossen. Der Antrag ging an das Baureferat und das Mobilitätsreferat. Das Mobilitätsreferat hat die Federführung übernommen.

Die Fraktion der Freien Wähler / ÖDP fordern in dem Antrag die Prüfung von alternativen Lagen des freigelegten Hachinger Baches entlang der Truderinger Straße, damit die Bäume beidseitig der Straße erhalten werden können.

Der Antrag bezieht sich auf den Abschnitt 3 der Truderinger Straße, siehe hierzu die Beschreibung in Kapitel 3.2.

Der Hachinger Bach kann aufgrund der Spartenlage in diesem Straßenabschnitt nur auf der nördlichen Seite der Straße verortet werden. Dies wurde im Vorfeld geprüft.

Eine grundsätzliche Verrohrung mit nur einzelnen Öffnungen ist laut Baureferat nicht möglich, da Fauna und Flora im Wasser und im Uferbereich ausreichend Licht benötigen. Außer den Verrohrungen, die zur Unterquerung von Straßen notwendig sind, sollten möglichst keine weiteren Verrohrungen hinzukommen.

Zu dem dritten Punkt in dem Antrag hat das Baureferat verschiedene Lösungsvorschläge erarbeitet, wie der Bach mit der bisher geplanten Freilegung in einem 1,40 m breiten und übergitterten Betontrog ansprechender gestaltet werden könnte.

Die Vorschläge des Baureferats sind aus der Anlage 17 und 18 ersichtlich. Das Baureferat erläutert hierzu Folgendes:

„Lösungsvorschlag 1: Hachinger Bach im Trog

Die vorhandene Gehbahn wird auf 2,80 m sowie die Trogwände samt Gitterrostabdeckung auf 2,20 m verbreitert. Somit entstehen eine Laufbreite für die Fußgänger*innen von insgesamt 5,00 m und eine bessere Belichtung und Belüftung für den überdeckelten Bach. Der Radverkehr wird wie bisher und in den angrenzenden Abschnitten 4 und 5 im Mischverkehr auf der Truderinger Straße geführt.

Lösungsvorschlag 2: offen geführter Hachinger Bach mit Stützmauer

Die vorhandene Gehbahn wird auf 2,50 m verbreitert. Der Hachinger Bach wird über eine Breite von etwa 4,60 m freigelegt. Der vom BA geforderte Erhalt der Bäume ist aufgrund der baulichen Maßnahmen auch mit diesem Lösungsvorschlag nicht möglich. Der Bach liegt in diesem Bereich ca. 2,70 m tief, weshalb die Böschungen an die gegebenen Höhenverhältnisse angepasst werden müssen. Denkbar ist beispielsweise eine Stützmauerkonstruktion neben dem Gehweg. Die gegenüberliegende Bachböschung fällt flacher aus und ermöglicht mit entsprechender Bepflanzung die Beschattung des Gewässers. Im Bachlauf kann durch Einbau von Störsteinen und kleineren Totholzstrukturen die Lebensqualität der aquatischen Lebewesen verbessert

werden. Der Radverkehr wird wie bisher und in den angrenzenden Abschnitten 4 und 5 im Mischverkehr auf der Truderinger Straße geführt.

Lösungsvorschlag 3: offen geführter Hachinger Bach mit Balkon

Die Gehbahn kann auf mindestens 2,50 m verbreitert werden. Der Hachinger Bach wird über eine Breite von etwa 5,80 m freigelegt und teilweise unter dem Balkon geführt. Somit wird ein größtmöglicher Bachkorridor erreicht und eröffnet gleichzeitig eine gute Sicht auf den freigelegten Hachinger Bach in diesem Abschnitt. Beide Bachböschungen können hier noch flacher gestaltet werden. Mit entsprechender Bepflanzung kann sich die Artenvielfalt im und am Gewässer bestmöglich entfalten und eine ausreichende Beschattung des Gewässers gewährleisten. Der Bachlauf kann außerdem leicht mäandrierend gestaltet und durch Einbau von Störsteinen und kleineren Totholzstrukturen die Lebensqualität der aquatischen Lebewesen verbessert werden. Der Radverkehr wird wie bisher und in den angrenzenden Abschnitten 4 und 5 im Mischverkehr auf der Truderinger Straße geführt.

Das Baureferat empfiehlt den Lösungsvorschlag 3 für die Umsetzung im Abschnitt 3 in der Truderinger Straße (siehe Anlage 18).

Lösungsvorschlag 4: offen geführter Hachinger Bach mit Sitzstufen

Die Gehbahn wird auf 3,0 m verbreitert. Der Hachinger Bach wird über eine Breite von etwa 4,10 m freigelegt. Dieser Lösungsvorschlag ermöglicht gleichzeitig einen Zugang über Sitzstufen zum freigelegten Hachinger Bach. Somit wird der Bach in diesem Abschnitt für die Bevölkerung erlebbar. Aufgrund der beengten Situation wird auf der Fahrbahnseite eine Stützmauer notwendig. Im Bachlauf kann durch partiellen Einbau von Störsteinen und kleineren Totholzstrukturen die Lebensqualität der aquatischen Lebewesen verbessert werden. Der Radverkehr wird wie bisher und in den angrenzenden Abschnitten 4 und 5 im Mischverkehr auf der Truderinger Straße geführt.

Bei einer offenen Führung sind 1,30 m hohe Absturzsicherungen neben dem Gehweg bzw. der Fahrbahn sowie bei den Zugängen und Zufahrten zu den Grundstücken erforderlich.“

Das Mobilitätsreferat hat diese Vorschläge aus verkehrstechnischer Sicht geprüft und stellt Folgendes fest:

In dieser Straße fahren regelmäßig der Linienbus sowie 8.500 Kfz pro Tag. Zudem verläuft hier eine wichtige Fuß- und Radverbindung. Durch die Bebauung des Truderinger Ackers wird eine noch höhere Belastung erwartet.

Die Planung der Vorzugsvariante sieht einen baulichen Radweg mit ERA-Maßen vor. Westlich von diesem Abschnitt wird der Radverkehr auch baulich auf 2,30m breiten Radwegen geführt. Es gibt also eine Fortführung der sichersten Variante für den Radverkehr. Bei einer Offenlegung müsste der Radverkehr im Mischverkehr geführt

werden, wie es in den Abschnitten östlich davon vorgesehen ist. Dies sollte für den Radverkehr nur verwendet werden, wenn keine andere Lösung möglich ist.

Bei den Lösungsvorschlägen 2 bis 4 des Baureferats müsste an drei Stellen jeweils eine Brücke über den offengelegten Bach gebaut werden. Diese bräuchten dann auch die Absturzsicherung mit 1,30m Höhe. Bei der Vorzugsvariante wird der Trog lediglich statt mit dem Gitterrost mit einer Betonplatte überspannt. Kein Geländer etc. ist notwendig.

Das Baureferat attestiert (siehe Anlage 14), dass bei der Öffnungsbreite von 1,40m eine ausreichende Belüftung und Belichtung des Baches sowie seine ökologische Durchgängigkeit gegeben seien. Ein für eine naturnahe Führung des Baches in der Truderinger Straße erforderlicher, deutlich größerer Korridor ist nicht verwirklichtbar, da dann keine Aufrechterhaltung des Zweirichtungsverkehrs für den Kfz-Verkehr und kein Linienbusverkehr möglich wären. Somit spricht sich das Mobilitätsreferat, in Abstimmung mit dem Baureferat, für die Variante 1, also die Vorzugsvariante aus, welche eine Freilegung des Baches vorsieht.

Die naturnahe Führung des Hachinger Baches in der Truderinger Straße wird nicht weiterverfolgt.

7 Klimaprüfung

Im Rahmen der Erstellung der Beschlussvorlage ist eine Klimaschutzprüfung durchgeführt worden. Dabei schätzt das Team Klimaschutzprüfung das hier beschriebene Vorhaben als positiv klimarelevant ein. Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde dem RKU vorab zur Kenntnis zugeleitet, siehe auch Anlage 19.

8 Betroffenheit & Stellungnahmen

8.1 Städtische Dienststellen und Eigenbetriebe

Dem Referat für Klima und Umweltschutz, dem Kreisverwaltungsreferat (Branddirektion), dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, der MVG mbH, dem Baureferat und der Stadtkämmerei ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Die Stellungnahme und Mitzeichnung des RKU ist als Anlage 10 beigelegt. Es wird Variante 1 favorisiert.

Das KVR mit Branddirektion hat keine Einwände gegen die Beschlussvorlage, siehe Anlage 11.

Die Stellungnahme und Mitzeichnung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung liegt als Anlage 12 bei. Der Variante 1 wird der Vorzug gegeben. Die gewünschten Anmerkungen zu Anzahl der Bäume und Mindestpflanzgröße bei der Neupflanzung wird an das Baureferat weitergegeben, diese Vorgaben bei der Umsetzung zu berücksichtigen.

Die Stellungnahme und Mitzeichnung der SWM/MVG (Anlage 13) bevorzugt Variante 1, da diese zu einer höheren Verkehrssicherheit und einem stabileren Busbetrieb beiträgt. Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 würde zu einer theoretischen

Fahrtzeitverlängerung von max. 55 Sekunden führen und wird von daher nicht befürwortet. Dies wird zur Kenntnis genommen. Da die Temporeduzierung insgesamt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führt, wird dies beibehalten.

Die Stellungnahme und Mitzeichnung des Baureferats liegt als Anlage 14 bei.

Zu den Anmerkungen wird einzeln Stellung genommen. Die Seitenangaben, die in der Stellungnahme des Baureferats angegeben sind, stimmen durch die Ergänzungen nicht mehr mit diesem Beschlusstext überein:

Hinweis 1: Die Varianten und die Lage der Bushaltestellen wurden mit der MVG abgestimmt, siehe hierzu auch die Stellungnahme der SWM/MVG. Die Abstimmung mit dem Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen erfolgt durch das Baureferat. Wenn zur Erstellung der Barrierefreiheit an der nördlichen Haltestelle im Abschnitt 2 breitere Maße für den Ausstiegsbereich nötig werden, kann für die Länge der Haltestelle von den dargestellten Maßen abgewichen werden. Gemäß Punkt 4 am Ende des Kapitels 3.2 in diesem Beschlusstext ist das Baureferat berechtigt, Anpassungen in diesem Rahmen vorzunehmen.

Hinweis 2: Hat sich erübrigt. Die Prüfung ist abgeschlossen.

Hinweis 3: Sowohl das Bebauungsplangebiet Nr. 2127 als auch der Hachinger Bach sind eigenständige Projekte unabhängig von dieser Radentscheidungsmaßnahme. Gäbe es das Projekt Hachinger Bach nicht, müsste auch in diesem Abschnitt der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn verlaufen. Durch das Projekt Hachinger Bach werden zwar neun Bestandsbäume gefällt, dafür kann der Radverkehr eigenständig in einem baulichen Radweg geführt werden.

Hinweis 4: Der Kommentar bezieht sich auf den Abschnitt 4, Nordseite, östlich der Abzweigung St.-Veit-Straße. Der Hinweis wurde aufgenommen und in den Plänen angepasst.

Die Stadtkämmerei hat den Beschlussentwurf zur Kenntnis erhalten. Da es sich um keine unterjährige Budgetausweitung handelt, wird keine Mitzeichnung benötigt.

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

8.2 Öffentlichkeitsveranstaltung

Am 29.03.2023 wurde den Anwohner*innen, Gewerbetreibenden, Verbänden, Bezirksausschüssen und interessierten Bürger*innen die geplante Maßnahme Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Truderinger Straße zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg (Stadtbezirk 14) 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.

Bei der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde eine große Bandbreite an Themen wie die Besonderheit dieser Straße wegen des Baumbestands vorgestellt. Zusätzlich wurde auf

weitere Themen, wie die Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen, die Anordnung von Tempo 30 als Einzelanordnung oder die Reduzierung der Parkplätze eingegangen. Die Inhalte der Diskussion sowie Anregungen im Nachgang an die Veranstaltung sind in die Planungen für die jeweiligen Streckenabschnitte mit eingeflossen.

Die Ausgestaltung der Straße mit „Piktogrammreihe Fahrrad“ war ein wichtiges Thema für die Teilnehmenden. Es wurde immer wieder im Chat und in den Fragen formuliert, dass Fahrradschutzstreifen auf beiden Seiten subjektiv als sicherer empfunden werden. Hierzu wurde seitens der Verwaltung darauf hingewiesen, dass die notwendigen Breiten der Straße nicht gegeben sind, außer es erfolgt ein Eingriff in den Grünstreifen. Da dies aus Baumschutzgründen nicht möglich ist, bliebe als einzige Alternative nur der Mischverkehr ohne „Piktogrammreihe Fahrrad“. Diese wird nicht weiterverfolgt.

Es wurde der Wunsch geäußert, dass die Piktogramme nicht zu nah am Fahrbahnrand und in ausreichender Größe aufgebracht werden sollten. Dieser Wunsch wird im Markierungsplan berücksichtigt.

Die Präsentationsfolien der Informationsveranstaltung sind auf www.muenchenunterwegs.de abrufbar, bzw. liegen als Anlage 8 bei.

8.3 Einbindung der Initiator*innen des Radentscheids München

Am 01.02.2023 wurden den Initiator*innen des Radentscheids die Varianten zur o.g. Maßnahme vorgestellt. Der Radentscheid begrüßt die Neugestaltung der Truderinger Straße und bescheinigt der Planung das deutlich erkennbare Bestreben, im Zuge des Umbaus die subjektive und objektive Sicherheit der Fahrradfahrenden bestmöglich zu erhöhen. Die gemeinsamen Abstimmungen verliefen intensiv und konstruktiv für eine bestmögliche Neugestaltung des Straßenabschnitts.

In der schriftlichen Stellungnahme vom 06.04.23 wurden folgende Punkte angemerkt (siehe auch Anlage 9):

Um die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h besser einhalten zu können, empfehlen die Initiatoren des Radentscheids zusätzlich zu der oben beschriebenen seitlichen Aufpflasterung zur optischen Verschmälerung des Straßenquerschnitts den Einbau von lokalen Einengungen um beidseitig 25cm in regelmäßigen Abständen.

Die von den Initiatoren angegebene Situation in der Hochäckerstraße ist nicht vergleichbar. Dort handelt es sich um eine einzelne punktuelle Sicherung der Radfahrenden bei der Einfädelung in den Mischverkehr.

Die vorgeschlagene Verengung müsste mit Barken markiert werden. Um den Sicherheitsabstand zum Verkehr zu gewährleisten, müssten diese im Seitenraum stehen und dort in vielen Bereichen in dem zu schützenden Grünstreifen im Wurzelbereich der Bäume. Die vorgestellte Raumaufteilung zielt darauf ab, dass die Eingriffe in den Wurzelbereich auf das absolute Minimum reduziert werden.

Zudem werden unsichere Radfahrende trotz der Aufpflasterung lieber im Randbereich der Straße fahren. Durch die seitlichen Einengungen würde das zu einer weiteren

Verunsicherung führen. Aus diesen Gründen wird dieser Vorschlag aus Sicht des Mobilitätsreferates nicht unterstützt.

Auch wird empfohlen, dass keine Leitlinie in der Straßenmitte aufgebracht wird, da diese den Eindruck einer außerörtlichen, schnellen Straße verstärkt. Die MVG befürwortet eine Mittelmarkierung, da diese dem Linienbusbetrieb eine sicherere Führung gibt. Die Anregung wird aufgenommen und final bei der Erstellung des Markierungsplans abgewogen.

Die Initiator*innen des Radentscheids sprechen sich im Abschnitt 6 für eine Führung mit beidseitiger „Piktogrammreihe Fahrrad“ aus. Da die Führung des Radverkehrs in einem baulichen Radweg als die sicherste Möglichkeit gilt und östlich dieses Abschnitts der Radweg auch baulich geführt wird und dadurch eine direkte Fortsetzung in diesem Abschnitt erhält, wird aus Sicht des Mobilitätsreferats die jetzige Planung beibehalten. Die rechtlichen Vorgaben für den Einsatz einer „Piktogrammreihe Fahrrad“ ist eindeutig auf Situationen beschränkt, in denen keine eigenständige Führung für Radfahrende möglich ist. Da hier der Platz für einen baulichen Radweg vorhanden ist, ist dieses Element der Radwegführung zu verwenden.

Weitere der aufgeführten Punkte der Stellungnahme wurden in der Planungsfortschreibung bereits umgesetzt.

Auf die Hinweise des Radentscheids zu den Planungen, die Truderinger Straße evtl. als IR III auszuweisen, wird hier nicht näher darauf eingegangen. Die Kategorisierung ist zum Zeitpunkt der Erstellung des Beschlusses noch nicht endgültig geklärt und wird im Rahmen der AG Netzplanung entschieden. Eine mögliche Anpassung für eine IR III-Führung für den Knoten St.-Veit-Straße / Truderinger Straße wird in Kapitel 3.2 im Abschnitt 4 beschrieben.

8.4 Bezirksausschuss

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim wurde gemäß § 9 Abs.2 und 3 (Katalog des Baureferats, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 15).

Der Bezirksausschuss 14 Berg am Laim hat sich in seiner Sitzung am 26.09.2023 für Variante 1 ausgesprochen. Der in der Stellungnahme angesprochene BA-Antrag vom Juni 2023 wird in diesem Beschluss mit abgehandelt, siehe Kapitel 6.2.

Dem Bezirksausschuss 14 wurde am 29.03.2023 im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung die Planung vorgestellt.

Dem Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 14 Berg am Laim ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Gemäß dem Beschluss des Stadtrats zur „Verfahrensbeschleunigung zur baulichen Umsetzung von Radentscheidungsmaßnahmen durch das Baureferat“ (Nr. 20-26 / V 04708) wird nach Erlass des vorliegenden Beschlusses durch den Stadtrat die Planung verwaltungsintern abgewickelt. Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 14 - Berg am

Laim wird nicht erneut angehört.

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 1 als Vorzugsvariante gemäß der unter Ziff. 3 dargestellten Raumaufteilung / Vorhabensplanung für die Maßnahme „Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Truderinger Straße zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg (Stadtbezirk 14)“ wird erteilt.
2. Die naturnahe Gestaltung des Hachinger Bachs im Verlauf der Truderinger Straße wird damit nicht weiterverfolgt.
3. Das Baureferat wird gebeten, Variante 1 der oben genannten Maßnahme baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
4. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00688 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 07.07.2022 ist damit satzungsgemäß behandelt.
5. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05597 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim vom 27.06.2023 ist damit satzungsgemäß behandelt.
6. 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

I. Abdruck von I., II. und III.

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

II. 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 14
3. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
4. An das Baureferat
5. An die Stadtwerke München – GmbH
6. An das Kommunalreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
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 – MOR-GB2.13
zum Vollzug des Beschlusses

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen