

**Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Querung
Stadelheimer Straße (Stadtbezirk 17)**

Grundsatzbeschluss
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03576

Anlagen:

1. Querung Stadelheimer Straße Schauplan Variante 1
2. Querung Stadelheimer Straße Schauplan Variante 2
3. Stellungnahme 17. BA vom 11.08.2021
4. Stellungnahme Baureferat vom 30.08.2021
5. Stellungnahme Stadtkämmerei vom 06.09.2021

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.10.2021 (SB)
Öffentliche Sitzung**

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag des Referenten.....	2
1. Anlass.....	2
2. Querung Stadelheimer Straße.....	2
2.1. Grobkonzept – Raumaufteilung.....	2
2.2. Beurteilung der Varianten & Fazit.....	4
3. Dringlichkeit.....	6
4. Rechtliche Bauvoraussetzungen.....	6
5. Kosten.....	6
6. Betroffenheiten & Stellungnahmen.....	7
6.1. Städtische Dienststellen.....	7
6.2. Öffentlichkeitsveranstaltung.....	7
6.3. Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München.....	8
6.4. Bezirksausschuss.....	8
6.5. Weitere Stellungnahmen.....	9
II. Antrag des Referenten.....	10
III. Beschluss.....	10

I. Vortrag des Referenten

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

1. Anlass

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

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

- Querung Stadelheimer Straße (Maßnahmenbündel 2).

2. Querung Stadelheimer Straße

Die Querung der Stadelheimer Straße zwischen Traunsteiner Straße und Schwarzenbergstraße ist aktuell für Radfahrende nicht möglich. Im Bestand liegt eine Querungsstelle für Zufußgehende vor, die bedarfsgesteuert signalisiert ist. Mit der Einrichtung einer Querungsstelle für Radfahrende wird ein Lückenschluss einer Nebenroute gemäß Verkehrsentwicklungsplan – Radverkehr (VEP-R) 2002 erreicht.

2.1. Grobkonzept – Raumaufteilung

Variante 1 (vgl. Anlage 1)

Die Überquerung der Stadelheimer Straße in Nord-Süd-Richtung für Radfahrende erfolgt ca. 5 m östlich des bestehenden Fußgängerüberweges mit einer markierten Radfurt welche direkt in die Schwarzenbergstraße einmündet. Im nördlichen Bereich zwischen der Radwegüberquerung und Einmündung Traunsteiner Straße wird der bestehende Radweg auf 2,30 m verbreitert. Die dabei entstehende Restfläche von 1,75 m zwischen Radweg und Fahrbahn kann für eine Begrünung genutzt werden. Die vorhandene Gehbahn verbleibt mit 2,50 m. Die bedarfsgesteuerte signalisierte Überquerung für Radfahrende von Süden nach Norden erfolgt östlich der Parkplatzzufahrt zur Justizvoll-

zugsanstalt (JVA) und führt über den ca. 5 m breiten Mittelteiler zur Traunsteiner Straße. Dabei wird die Radwegüberquerung für die direkte Führung der Radfahrenden in die Traunsteiner Straße schräg verlaufend eingerichtet. Gleichzeitig erfolgt an dieser Stelle die Einrichtung einer Fußgängerüberquerung. Der südliche Radweg und die südliche Gehbahn werden in diesem Abschnitt jeweils auf 3,05 m (2,30 m Radweg + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen) verbreitert (siehe Abbildung 1).

Eine Anpassung bzw. Erweiterung der Signalisierung ist für die neu errichtete Querungsstelle erforderlich. Das Schaltprogramm der Lichtsignalanlage (mit einem Steuergerät) wird eine Querung der Stadelheimer Straße in einem Zug ermöglichen. Die Gleichschaltung der westlichen und östlichen bedarfsgesteuerten Signalisierung, sowie die östliche Fußgänger- und Radfurt mit neuem Signalquerschnitt kann eine geringfügige Auswirkung auf die Busbeschleunigung haben.

In dieser Variante entfallen keine Bäume. Insgesamt entfallen 16 Stellplätze für Längsparkende.

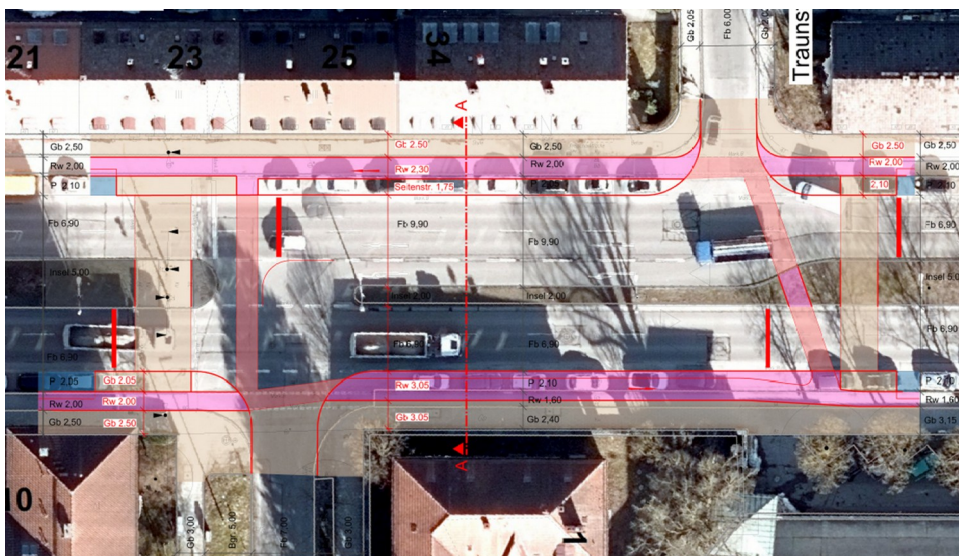


Abbildung 1: Schematische Darstellung Querung Stadelheimer Straße bei Variante 1 (Quelle: IB Hartmann).

Variante 2 (vgl. Anlage 2)

Die Überquerung der Stadelheimer Straße in Nord-Süd-Richtung für Radfahrende erfolgt ca. 5 m östlich des bestehenden Fußgängerüberweges mit einer markierten Radfurt welche direkt in die Schwarzenbergstraße einmündet, wie in Variante 1.

Für die Radfahrenden in Süd-Nord-Richtung wird direkt östlich der Einmündung Schwarzenbergstraße eine bedarfsgesteuerte signalisierte Querungsstelle eingerichtet. Die Radfurt über die Stadelheimer Straße führt im Norden auf einen Zwei-Richtungs-Rad-

weg mit insgesamt 4,05 m (inkl. Sicherheitstrennstreifen), um in die Traunsteiner Straße links einfahren zu können (siehe Abbildung 2). Die bestehende Gehbahnbreite bleibt mit 2,50 m erhalten.

Eine Einrichtung eines zusätzlichen Fußgängerüberwegs an der östlichen Querungsstelle wird unter anderem auf Grund der räumlichen Nähe zum bestehenden Fußgängerüberweg und der Situation mit dem Zwei-Richtungs-Radweg nicht vorgesehen.

Für die östliche Querungsstelle ist die Signalisierung anzupassen bzw. zu erweitern. In dieser Variante entfallen keine Bäume. Insgesamt entfallen im Norden 8 Stellplätze für Längsparkende.

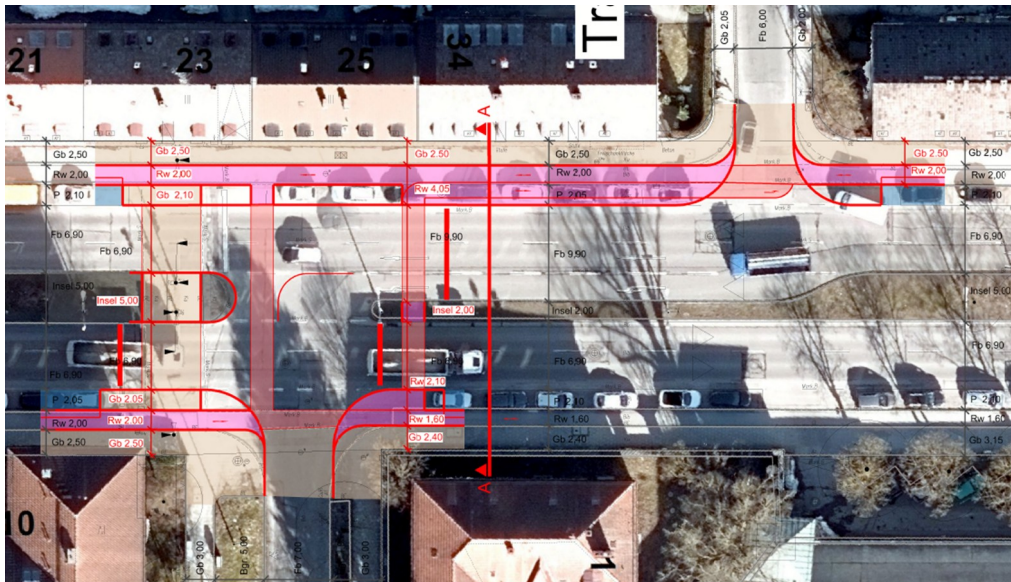


Abbildung 2: Schematische Darstellung Querung Stadelheimer Straße bei Variante 2 (Quelle: IB Hartmann).

2.2. Beurteilung der Varianten & Fazit

Durch die Einrichtung einer Radwegüberquerung an der Stadelheimer Straße zwischen Schwarzenbergstraße und Traunsteiner Straße entfallen keine Fahrspuren. Es können sich aber geringfügige Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit in Bezug auf die Busbeschleunigung bei Variante 1 zeigen. Da die in der Variante 2 von Süden kommenden Radfahrenden bei der Einfahrt in die Traunsteiner Straße über den Zwei-Richtungs-Radweg gegen die Fahrtrichtung in diese links einbiegen müssen, kommt es zu einer Konfliktsituation durch den rechtsabbiegenden mIV. Deshalb ist der Zwei-Richtungs-Radweg in Variante 2 aus Sicht der Verkehrssicherheit zu vermeiden. Die Einrichtung einer zusätzlichen Fußgängerüberquerung im Osten (Variante 1) dient zur Vermeidung, dass Zufußgehende die Radwegüberquerung als Abkürzung nutzen. In Variante 1 erfolgt eine

Verbreiterung des Radwegs im Süden Richtung Osten gemäß Radentscheid auf 2,30 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen bis zur Querungsstelle. Die Vorteile, die durch die neue Straßenaufteilung aufkommen, sind höher zu bewerten als der Stellplatzentfall. Die Signalisierung wird auf Bedarfsanforderung erfolgen, wie bereits an der bestehenden Querungsstelle vorhanden. Da eine Anpassung bzw. Erweiterung der Signalisierung an der östlichen Querung in beiden Varianten erforderlich ist, unterscheiden sich die Kosten vor allem durch die Tiefbaumaßnahmen, die bei Variante 1 u.a. durch die Herstellung des südlichen Abschnittes als radentscheidskonformen Radweg begründet ist. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Umsetzbarkeit, ist von einer Variante mit einer gemeinsamen Führung der Radfurten in beide Richtungen an der bestehenden Fußgänger- und Radweganlage abzusehen. In den folgenden zwei Tabellen ist eine Gegenüberstellung der wichtigsten Entscheidungskriterien für die Auswahl einer Vorzugsvariante, sowie die Parkplatz- und Baumbilanz dargestellt.

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Varianten Querung Stadelheimer Straße.

	Variante 1	Variante 2
Verkehrssicherheit	Vermeidbare Konfliktsituationen werden ausgeschlossen	Konfliktsituation Zwei-Richtungs-Radweg
Kostenfaktor	Anpassung und Erweiterung der LSA; umfangreichere Tiefbaumaßnahmen (Grobschätzung Gesamtkosten ca. 0,8 bis 1,0 Mio. € brutto)	Anpassung und Erweiterung der LSA (Grobschätzung Gesamtkosten ca. 0,6 bis 0,8 Mio. € brutto)
Radwegführung	Direkte Führung der Radfurten; Verbreiterung des Radwegs bis zur östlichen Querung	Keine direkte Führung der Radfahrenden; Verschwenkungen
Leistungsfähigkeit mIV	Kein Fahrspurentfall	Kein Fahrspurentfall
Betroffenheit ÖPNV	Geringfügige Auswirkungen auf die Busbeschleunigung durch Schaltprogramm der LSA	Unverändert zur Bestandssituation

Tabelle 2: Parkplatz- & Baumbilanz der Querung Stadelheimer Straße gem. Umgriff der Projektpläne.

		Bestand	Variante 1	Variante 2
Parkplätze	Gesamt	47	31	39
	Bilanz		-16	-8

Anzahl der Bäume	Gesamt		0	0
	Bilanz		0	0

Zusammenfassend wird aus der dargestellten Bewertung vom Mobilitätsreferat Variante 1 als Vorzugsvariante zur Umsetzung vorgeschlagen.

Die Prüfung der Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr haben ergeben, dass auf die Stellplätze verzichtet werden kann.

3. Dringlichkeit

Mit der Maßnahme soll mit der Einrichtung einer radentscheidskonformen Querungsstelle die Sicherheit der Radfahrenden verbessert werden. Gemäß dem Bürgerbegehren wird eine Umsetzung der Ziele bis zum Jahr 2025 gefordert.

4. Rechtliche Bauvoraussetzungen

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

5. Kosten

Nach überschlägiger Kostenermittlung liegen die derzeitigen Gesamtkosten inklusive Risikoreserve für die vorgeschlagene Vorzugsvariante zwischen 0,8 und 1,0 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 in 2021 Planungsmittel in Höhe von ca. 35.000 € notwendig, die aus der Nahmobilitätspauschale finanziert werden. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

6. Betroffenheiten & Stellungnahmen

6.1. Städtische Dienststellen

Die Finanzierung der Gesamtmaßnahme erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale. Die Stadtkämmerei hat der Beschlussvorlage zugestimmt, siehe Anlage 5

Das Baureferat hat der Beschlussvorlage zugestimmt, siehe Anlage 4.

Der Stadtkämmerei und dem Baureferat, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

6.2. Öffentlichkeitsveranstaltung

Am 24.06.2021 wurde den Anwohner*innen, Gewerbetreibenden, Verbänden, Bezirksausschüssen und interessierten Bürger*innen die geplante Querung für Radfahrende an der Stadelheimer Straße auf Höhe Schwarzenbergstraße / Traunsteiner Straße online vorgestellt und diskutiert.

Zunächst wurden die Schaupläne zu den zwei ausgearbeiteten Varianten, mit der Variante 1 als Vorzugsvariante, für die Querung Stadelheimer Straße vorgestellt. Ziel war es, ein Meinungsbild der Bürger*innen zu den Planungen zu erhalten. Über die Chatfunktion konnten alle Interessierten Fragen stellen, an Online-Umfragen teilnehmen und mitdiskutieren. Die Präsentationsfolien der Beteiligungsveranstaltung sind auf www.muenchenunterwegs.de abrufbar.

Bei der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde eine große Bandbreite an Themen, wie Details zur Lichtsignalanlage, Planungen im unmittelbaren Umfeld, Barrierefreiheit oder Radwegführung, diskutiert. Dies waren auch die wichtigsten Punkte, die im Bezug zur vorgeschlagenen Vorzugsvariante Variante 1 angesprochen wurden.

Bei der Verwaltung ist viel positives Feedback eingegangen, sowohl für die transparente Information als auch für das Online-Format. Gleichzeitig wurde eine Reihe von Anregungen für den weiteren Prozess und die weiteren Planungen für die jeweiligen Streckenabschnitte mitgenommen. Die positive Resonanz hat die vorliegenden Planungen und die Vorzugsvariante bestärkt.

6.3. Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München

Anfang Juni 2021 wurden den Initiatoren des Radentscheids die Varianten zur o.g. Maßnahme vorgestellt.

Die Initiatoren haben die vorgeschlagene Vorzugsvariante Variante 1 mit der Querungsstelle ca. 50 m östlich der Schwarzenbergstraße befürwortet.

6.4. Bezirksausschuss

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten wurde gemäß § 9 Abs.2 und 3 (Katalog des Baureferats, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 3).

"Entscheidungsvorschlag zur zukünftigen Raumaufteilung der Querung Stadelheimer Straße Beschlussentwurf

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschusses 17 Obergiesing-Fasangarten hat sich in seiner Ferienausschusssitzung am 11.08.2021 mit der oben genannten Anhörung befasst und einstimmig folgenden Beschluss gefasst:

„Der Bezirksausschuss bittet darum, den Entscheidungsvorschlag aus folgenden Gründen zurückzustellen:

1. Die vorgelegte Planung berücksichtigt ausweislich der Unterlagen nicht, dass die sich unmittelbar nördlich an die Querung anschließende Traunsteiner Straße zur Einbahnstraße in Richtung Süden umgewandelt werden soll (BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00072).
2. Die vorgelegte Planung berücksichtigt ausweislich der Unterlagen auch nicht die städtebauliche Neugestaltung auf dem Gelände der ehemaligen McGraw-Kaserne.
3. Der BA erachtet die Maßnahme innerhalb des Stadtbezirks 17 nicht als prioritär:
 - a. Die geplante Querung ist im VEP 2005 nur als Nebenroute ausgewiesen. Auch im Radvorrangnetz von MunichWays ist eine entsprechende Nord-Süd-Verbindung nicht ausgewiesen.
 - b. Auch verfügbare Daten zur Radnutzung (Trackingdaten Stadtradeln) zeigen für die Verbindung kein erwähnenswertes Radverkehrsaufkommen (dagegen aber für die Tegernseer Landstraße oberhalb des McGraw-Grabens).
 - c. Es handelt sich bei Querung (anders als etwa die Tegernseer Landstraße im Bereich Chiemgaustraße/Untersbergstraße oder um den Giesinger Bahnhof) nicht um einen ausgeprägten Schwerpunkt von Unfällen mit Radfahrenden.
4. Der BA sieht dagegen andere im Maßnahmenpaket vorgesehene Vorhaben im Stadtbezirk als in der Umsetzung lohnenswerter an."

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Zu dem Punkt 1. Der genannte BA-Antrag wurde behandelt. Es ist geplant in der Traunsteiner Straße zwischen der Alzstraße und Stadelheimer Straße in Richtung Süden eine

Einbahnregelung anzuordnen, sobald die Baustelle in diesem Bereich beendet ist. Dies wird im Jahr 2022 der Fall sein.

Zu den Punkten 2 bis 4: Es gibt sicherlich noch viele Örtlichkeiten in der Stadt, bei denen die Radverkehrsbedingungen verbessert werden müssten. In den bisherigen Maßnahmenbeschlüssen wurden sowohl planerisch aufwändigere als auch einfachere Projekte vorgeschlagen. Durch die Planung und Umsetzung auch von punktuellen Maßnahmen soll der Radentscheid vergleichsweise schnell Realität werden. Die Planungen der Querung der Stadelheimer Straße ist im Wesentlichen damit zu begründen, dass eine rechtskonforme Querung der Nebenroute im Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr heute für die Radfahrenden nicht in beiden Fahrtrichtungen möglich ist. Aus diesem Grund ist in den Trackingdaten vom Stadtradeln bisher kein erwähnenswertes Radverkehrsaufkommen zu sehen.

Das Mobilitätsreferat hat per Stadtratsbeschluss den Auftrag zur Umsetzung dieses Radentscheidungsprojekts erhalten und legt hiermit den Planungsvorschlag vor, da dies eine Verbesserung des Radwegenetzes bedeutet.

Die Bitte, bei den Planungen in sämtlichen weiteren Schritten miteinbezogen zu werden, wird an das ausführende Baureferat weitergegeben.

Ebenfalls erfolgte eine Einladung zu der Öffentlichkeitsveranstaltung am 24.06.2021, bei der der BA teilgenommen hat.

Dem Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 17 Obergiesing-Fasangarten ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

6.5. Weitere Stellungnahmen

Die Stadtwerke München haben der vorliegenden Vorlage zugestimmt.

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. 2 dargestellten Raumaufteilung / Vorhabensplanung für die Maßnahme „Querung Stadelheimer Straße“ wird erteilt.
2. Das Baureferat wird gebeten, die Variante 1 der oben genannten Maßnahme baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

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

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

V. WV. Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An das Direktorium HA II – BA (4x)
2. An den Bezirksausschuss 17
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 – GL-5
14. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

15. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.13
zum Vollzug des Beschlusses

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen