

**Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Boschetsrieder Straße
zwischen Aidenbachstraße und Plinganser-/Wolfratshäuser Straße (Stadtbezirk 19)**

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung

Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06750

Anlagen:

1. Darstellung des Ist-Zustandes der Fuß- und Radverkehrsanlagen in der Boschetsrieder Straße
2. Vorplanung der Fahrbahnverschwenkung im Kreuzungsbereich der Boschetsrieder Straße mit der Aidenbachstraße als planerische Grundlage im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 1769a Ratzingerplatz
3. Boschetsrieder Straße zw. Aidenbachstraße und Hofmannstraße – Schauplan Nr. 1
4. Boschetsrieder Straße zw. Hofmannstraße und Bahnunterführung – Schauplan Nr. 2
5. Boschetsrieder Straße zw. Bahnunterführung und Plinganser-/Wolfratshäuser Straße – Schauplan Nr. 3 - Variante 1
6. Boschetsrieder Straße zw. Bahnunterführung und Plinganser-/Wolfratshäuser Straße – Schauplan Nr. 3 – Variante 2
7. Stellungnahme BA 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln vom 18.04.2023
8. Mitzeichnung Baureferat vom 07.07.2022
9. Mitzeichnung Stadtkämmerei vom 04.08.2022
10. Mitzeichnung Referat für Stadtplanung und Bauordnung vom 18.07.2022
11. Mitzeichnung RKU vom 28.06.2022
12. Mitzeichnung Kommunalreferat vom 29.07.2022
13. Stellungnahme der SWM-MVG vom 26.07.2022
14. Präsentationsfolien der Öffentlichkeitsveranstaltung

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 10.05.2023 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates 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 bisher vier Maßnahmenbündel zwischen 1 und 4 Varianten zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen.

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

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird dem Stadtrat die Entscheidung für folgende Maßnahme vorgeschlagen: Boschetsrieder Straße (aus dem 1. Maßnahmenbündel).

2. Darstellung der Planung

2.1 Situation im Bestand

Bei der Boschetsrieder Straße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße des Primärnetzes (VEP 2005). Das Projekt betrifft den Abschnitt von der Aidenbachstraße bis zur Plinganser-/Wolfratshäuser Straße, die Länge dieses Abschnitts beträgt 1.300 m. Durch die Straße führen zwei Linien des ÖPNV (Bus Nr.134 und Nr.136). Verkehrszählungen ergeben eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 22.000 Kfz/24h und von ca. 1.200 Radfahrenden/8h. Sie ist Bestandteil des beschilderten Haupttroutennetzes zwischen Obersendling und Thalkirchen, sowie des „Äußeren Radlirings“.

Im Bestand weist die Boschetsrieder Straße im betroffenen Bereich folgende Charakteristik auf:

Zwischen Aidenbachstraße und Hofmannstraße gibt es zwei Fahrspuren pro Richtung, getrennt durch einen begrünten Mittelteiler mit Baumbewuchs im westlichen Teil.

Zwischen Hofmannstraße und Plinganser-/Wolfratshäuser Straße gibt es eine Fahrspur pro Richtung.

Seitlich an die Fahrbahnen angrenzend verlaufen entlang des gesamten Abschnittes Längsparkstreifen, sowie durchgehend schmale Radwege (0,95 bis 1,42 m) und Gehbah-

nen, welche teilweise nur eine Breite von 1,48 m bis 1,83 m aufweisen. Im Bestand sind 269 Längsparkplätze vorhanden, die sich in etwa zu gleichen Teilen auf die Nord- und Südseite aufteilen.

Zwischen der Aidenbachstraße und der Bahnunterführung überwiegt gewerbliche Nutzung, Wohnen spielt eine untergeordnete Rolle. Zwischen Bahnunterführung und Plinganser-/Wolfratshauer Straße überwiegt Wohnen mit vereinzelt Einzelhandelsaufkommen.

Östlich neben der Bahnunterführung befindet sich die Grund- und Förderschule Boschetsrieder Straße 35, an der Kreuzung Boschetsrieder-/ Aidenbachstraße befinden sich derzeit eine 5-zügige Grundschule mit Zweifachsporthalle, Musikproberäumen, Räumen für die Münchner Volkshochschule und die Städtische Sing- und Musikschule und ein Haus für Kinder im Bau.

Zur Verdeutlichung der Ausgangslage befinden sich in Anlage 1 einige Fotos, welche die Gegebenheiten der Fuß- und Radverkehrsanlagen in der Boschetsrieder Straße im Bestand zeigen (siehe auch die Präsentationsfolien der Öffentlichkeitsveranstaltung in Anlage 14).

Nachstehend erfolgt in sieben Abbildungen die Darstellung verschiedener Querschnitte im Bestand:

- Abschnitt Aidenbach- bis Hofmannstraße, östlich der Kreuzung mit der Aidenbachstraße im Bestand

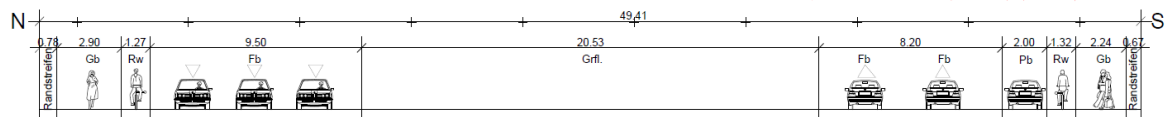


Abbildung 1.1: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße

(Quelle: Ing.- Büro Krombach)

- Abschnitt Aidenbach- bis Hofmannstraße, westlich der Kreuzung mit der Hofmannstraße im Bestand

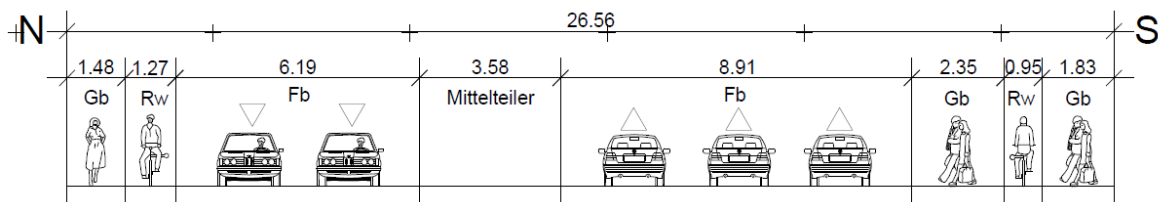


Abbildung 2.1: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße

(Quelle: Ing.- Büro Krombach)

– Abschnitt Hofmannstraße bis Bahnunterführung, westlich der Kreuzung mit der Ge-
retsrieder-/Baierbrunner Straße im Bestand

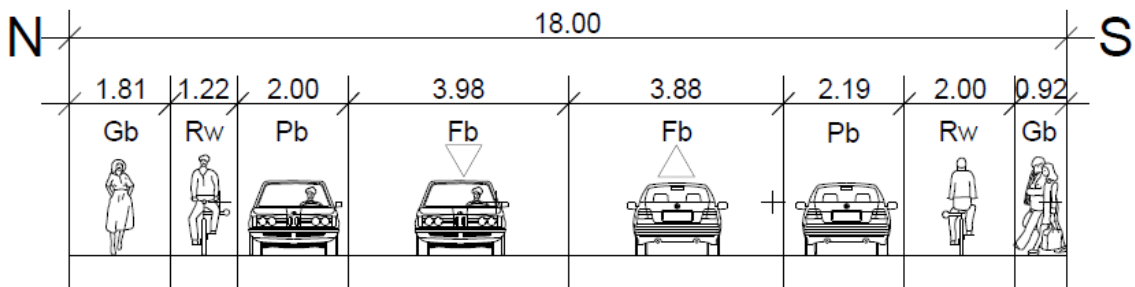


Abbildung 3.1: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße
(Quelle: Ing.- Büro Krombach)

– Abschnitt Bahnunterführung bis Tölzer Straße, östlich der Bahnunterführung auf Höhe
der Grund und Förderschule BO 35 im Bestand

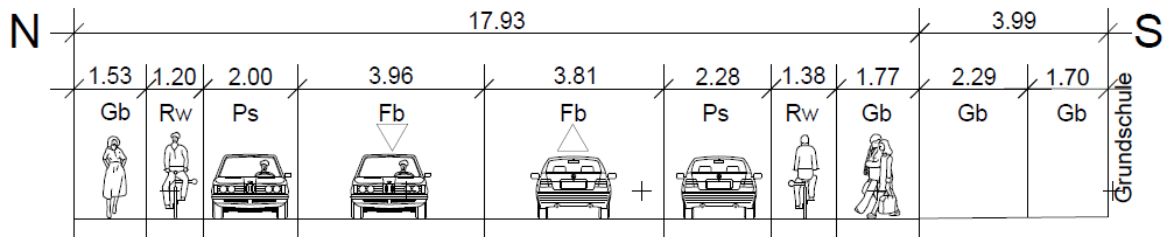


Abbildung 4.1: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße
(Quelle: Ing.- Büro Krombach)

– Abschnitt Bahnunterführung bis Tölzer Straße, westlich der Kreuzung mit der Tölzer
Straße im Bestand

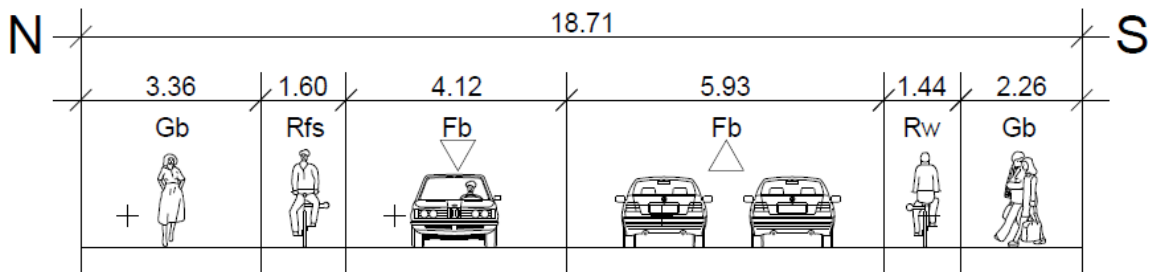


Abbildung 5.1: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße
(Quelle: Ing.- Büro Krombach)

– Abschnitt Tölzer- bis Plinganser-/Wolfratshauer Straße, **östlich der Kreuzung mit der Tölzer Straße im Bestand**

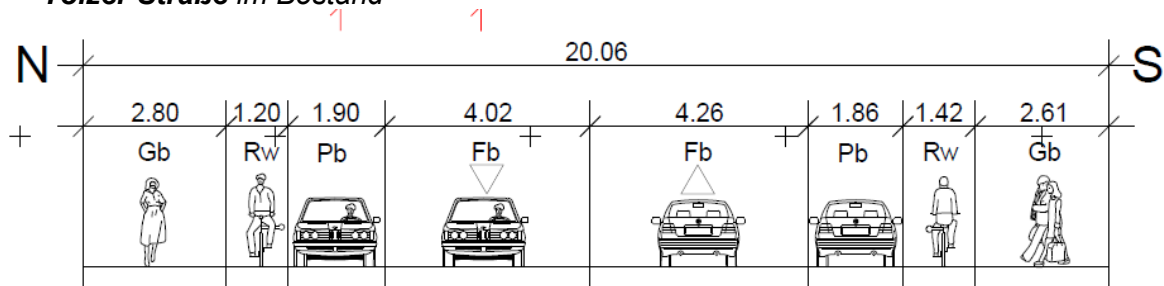


Abbildung 6.1: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße
(Quelle: Ing.- Büro Krombach)

– Abschnitt Tölzer- bis Plinganser-/Wolfratshauer Straße, **westlich der Kreuzung mit der Plinganser-/Wolfratshauer Straße im Bestand**

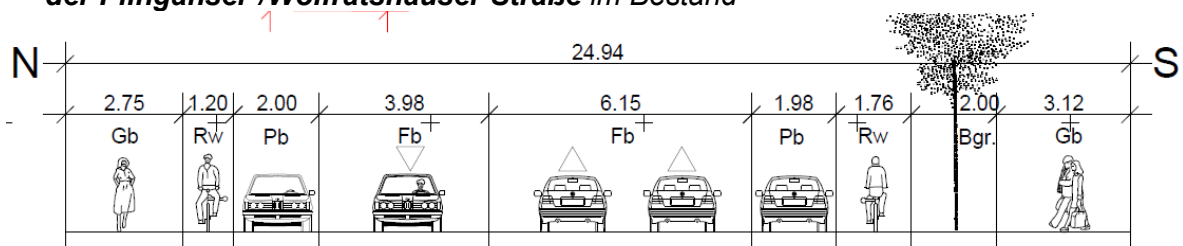


Abbildung 7.1: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße (Quelle: Ing.- Büro Krombach)

2.2 Grobkonzept - Raumaufteilung

Aufbauend auf dem Steckbrief des Stadtratsbeschlusses wurde im Sinne der von uns angestrebten Mobilitätswende eine Planung mit folgenden Zielen erarbeitet:

- Schaffen von radentscheidskonformen Radverkehrsanlagen
- Erhöhen der Schulwegsicherheit
- Verbessern des Komforts für Fußgänger*innen
- Steigern der Aufenthaltsqualität
- Begrünen des öffentlichen Verkehrsraums
- Möglichst Erhalten der bestehenden Leistungsfähigkeit der Straße sowie der Knoten/Straßenkreuzungen

Das Umsetzen der oben genannten Ziele ist aufgrund des begrenzten öffentlichen Raums nur unter Kompromissen zu erreichen.

Die folgenden Planungen sind Ergebnis eines sorgfältigen Abwägungsprozesses der unterschiedlichen Interessenslagen im Planungsgebiet. Hierbei wurden im Sinne der notwendigen und vom Stadtrat mehrheitlich beschlossenen Mobilitätswende die unterschiedlichen Anforderungen gewichtet und je nach Bedarf und Möglichkeit berücksichtigt.

Dies führte in diesem Projekt dazu, den umfangreich zur Verfügung stehenden Raum für den ruhenden Verkehr in einem unseres Erachtens angemessenen Ausmaß zu reduzieren. Aktuell stehen im Planungsgebiet ca. 269 Dauerparkplätze zur Verfügung. Davon 195 in den Bereichen mit hohem Gewerbeaufkommen und 74 in den Bereichen mit überwiegend Wohnen. Mit diesen Schritten wird die Boschetsrieder Straße zum einen lebenswerter und bietet allen eine höhere Aufenthaltsqualität. Zum anderen können ausreichend Parkplätze erhalten werden.

Bei der Abwägung zur Reduzierung der Flächen für den ruhenden Verkehr spielte insbesondere die sehr gute Anbindung des betroffenen Abschnitts der Boschetsrieder Straße an den ÖPNV eine entscheidende Rolle. Das Gebiet ist durch zwei Haltestellen der U-Bahn unmittelbar erschlossen (Obersendling und Aidenbachstraße), und darüber hinaus mit dem Linienbus 136 an die S-Bahn-Haltestelle Siemenswerke sowie mit dem Linienbus 134 an die S-Bahn-Haltestelle Am Harras gut angebunden. In Zukunft wird diese gute Anbindung an den ÖPNV durch die Tramwesttangente mit Endhaltestelle Aidenbachstraße noch weiter optimiert. Außerdem existiert eine adäquate Anzahl von Parkmöglichkeiten in Tiefgaragen (10 Garagen) und Höfen oder auf sonstigem Privatgrund (13 Standorte).

Der Wegfall von Parkplätzen beschränkt sich überwiegend auf Bereiche mit wenig Anwohner*innen und überwiegend Gewerbe. Hierbei handelt es sich um Büronutzung (Anwaltskanzleien, Steuerberatung, Unternehmensberatung, Kommunikation, Immobilienmakler etc.), Einzelhandel (Bäcker, Blumenladen, Telekommunikation, Fahrzeuge etc.), Dienstleistung (Frisöre, Massageinstitute, Tagespflege, Kosmetikstudios, Fitnessstudio etc.), Arztpraxen (3 Zahnarztpraxen, 1 Praxis für Allgemeinmedizin) und Gastronomie. Abgesehen von der Büronutzung dient das ansässige Gewerbe überwiegend zur Nahversorgung und ist nicht auf die unmittelbare Erschließung durch den MIV angewiesen. Die Geschäfte sind zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar. Beim ansässigen Gewerbe handelt es sich hauptsächlich um Kleinstgewerbe. Die größeren Unternehmen (Autowerkstatt, Autover-

mietung) verfügen über eigene, private Stellplätze für ihre Kund*innen. Entlang der Boschetsrieder Straße befinden sich keine Supermärkte oder ähnliches Gewerbe mit einem sehr hohen Kundenaufkommen.

Bezüglich der betroffenen Arztpraxen stellt sich die Situation künftig wie folgt dar:

Für die Allgemeinmedizinische Praxis gibt es öffentliche Parkplätze auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Boschetsrieder Straße (über gesicherte Fahrbahnquerung mittels Signalanlage).

Für eine Zahnarztpraxis besteht die Möglichkeit des Parkens auf Privatgrund im Hinterhof. Für zwei Zahnarztpraxen gibt es in einer Entfernung von ca. 150 m öffentliche Stellplätze in der Seitenstraße (Kleinstraße) bzw. am Fahrbahnrand in der Boschetsrieder Straße.

Hinweis:

Gemäß Abstimmung des Mobilitätsreferats mit den Initiatorinnen und Initiatoren des Radentscheids München (REM) verläuft in der Boschetsrieder Straße östlich der Hofmannstraße eine Radvorrangroute IR III.

Damit wäre, gemäß Forderung REM, eine Regelbreite des baulichen Radweges von 2,50 m vorzusehen.

Auf Grund dessen und wegen der räumlichen Verhältnisse, bzw. des zur Verfügung stehenden öffentlichen Raumes, werden 2,30 m breite Radwege realisiert. Dies entspricht dem Mindestmaß gemäß den Forderungen des REM.

Gleiches gilt für die Sicherheitsstreifen am Fahrbahnrand, hier fordert der REM 75 cm am Fahrbahnrand und 1,00 m entlang Parkern.

Ebenfalls wegen der räumlichen Verhältnisse werden hier 50 cm entlang Fahrbahnrand und 75 cm entlang Parkern realisiert, auch dies entspricht den Mindestmaßen gemäß Forderungen des REM.

Im Folgenden werden die Planungsergebnisse für die einzelnen Abschnitte dargestellt (die Nummerierung der Abbildungen korrespondiert mit der Darstellung der Bestandsquerschnitte).

1. Aidenbachstraße bis Hofmannstraße:

Die Planung übernimmt die Vorgaben bzw. Planungsziele aus den bereits laufenden Projekten Tramwesttangente und Bebauungsplanentwurf-Nr. 1769a „Ratzingerplatz“.

Dabei liegt der Abschnitt „1. Aidenbachstraße bis Hofmannstraße“- ebenso wie auch die Bauflächen südlich und nördlich der Boschetsrieder Straße - im Umgriff des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1769a.

Anlass und Ziel des Bebauungsplanverfahrens ist es, den Ratzingerplatz als Quartierszentrum mit Schulstandort und weiteren Funktionen wie Dienstleistung, Einkaufen, Kultur, Soziales und auch Wohnen als Lebensraum in Obersendling zu entwickeln.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgte zuletzt die Befassung des Stadtrates im Rahmen des Grundsatz- und Eckdatenbeschlusses vom 25.02.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04366) zur Aktualisierung des Aufstellungsbeschlusses. Im Rahmen dieses Beschlusses wurden die planerischen Ziele konkretisiert und insbesondere hinsichtlich der

Verkehrsflächen und der Bauflächen nördlich der Boschetsrieder Straße folgende Ziele beschlossen:

- Neuordnung der Verkehrsflächen unter Berücksichtigung aller bestehenden und geplanten Verkehrsträger, insbesondere der Tram Westtangente
- Bündelung der Fahrspuren auf den südlichen Teilflächen der Boschetsrieder Straße und Bebauung der freiwerdenden nördlichen Teilfläche
- Planung und Schaffung einer Promenade entlang der geplanten Bebauung entlang der Nordseite der Boschetsrieder Straße
- Entwicklung eines tragfähigen Nutzungskonzeptes für den Bereich nördlich der Boschetsrieder Straße und westlich der Aidenbachstraße, östlich der Aidenbachstraße mit der Feuerweherschule und ggf. weiterer Nutzungen zur Belebung und Bereicherung des neuen Stadtquartiers

Für die weitere Bebauungsplanung wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung inzwischen eine entsprechende Vorplanung (Stand März 2021) zur Verfügung gestellt, die auch Grundlage der hier dargestellten Straßenplanungen für diesen Bereich ist. Eine im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens final auch mit anderen Belangen, insbesondere dem Baumschutz oder der Anforderungen der nördlichen Baugebiete und den potenziell begrünbaren Flächenanteilen, abgestimmte Planung liegt bislang aber noch nicht vor. Insbesondere wird auch darauf hingewiesen, dass die in der Vorplanung nördlich der Boschetsrieder Straße dargestellte Bebauung daher nur als Platzhalter zu verstehen ist.

Aus Sicht des Mobilitätsreferates sollten im Zuge der weiteren Straßenplanung in diesem Bereich in Hinblick auf die Umsetzung des Radentscheides folgende Maßnahmen angestrebt werden:

Die Radwege werden auf beiden Seiten um ca. 1 m zuzüglich Sicherheitsstreifen verbreitert, sie weisen somit durchgängig die radentscheidskonforme Breite von 2,30 m auf.

Die Gehbahnen werden auf beiden Seiten verbreitert, auf der Südseite um bis zu 1,30 m.

Durch diese Maßnahmen wird auch die Schulwegsicherheit zum neuen Schulzentrum im südöstlichen Quadranten der Kreuzung deutlich verbessert. Für dieses Schulzentrum werden auch entsprechend breite Parkbuchten für Schulbusse, Anlieferung und den Bring-/Holverkehr geschaffen. Fahrspuranzahl und Abbiegebeziehungen im Kreuzungsbereich mit der Aidenbachstraße bleiben wie im Bestand erhalten, dies ist auf Grund der aktuellen Verkehrsbelastungszahlen sowie der Prognosen notwendig.

Im Kreuzungsbereich mit der Hofmannstraße fällt eine von derzeit zwei Geradeauspuren Richtung Osten weg, gemäß vorliegender Zahlen bleibt die Leistungsfähigkeit der Kreuzung mit geringen Einschränkungen erhalten.

In den beiden Kreuzungsbereichen können Abstellplätze für ca. 50 Fahrräder angeboten werden. In diesem Abschnitt bleiben 35 Parkplätze bestehen.

Auf Grund der neuen Verkehrsführung durch das Projekt Tramwesttangente und der Planungsziele im Rahmen des Verfahrens für den Bebauungsplan mit Gründordnung Nr. 1769 a „Ratzingerplatz“ werden die beiden Fahrbahnen westlich der Kreuzung Boschetsrieder- / Aidenbachstraße insgesamt nach Süden verlegt und künftig kompakter geführt, um im nördlichen Teil des Knotens Bauraum für gewerbliche und Gemeinbedarfsflächen zu schaffen. Diese Verschiebung der nördlichen Fahrstreifen Richtung Süden wirkt sich auch auf den nordöstlichen Teil der Kreuzung aus. Die Verschiebung der Fahrbahnen Richtung Süden gemäß der vorliegenden Planungen hat die Fällung von 9 Bäumen im begrüntem Mittelstreifen zur Folge (hat somit ihre Ursache nicht im gegenständlichen Radentscheidungsprojekt). Auf den durch diese Verschiebung der Fahrstreifen nach Süden gewonnenen Fläche können 9 Ersatzpflanzungen ohne weitere Maßnahmen ermöglicht werden. Weitere vier potenzielle Baumstandorte werden in der weiteren Planung vom Baureferat hinsichtlich Wurzelschutzmaßnahmen geprüft und das Ergebnis umgesetzt.

Die folgende Abbildung zeigt in Grau hinterlegt die bisherigen Fahrbahnen. Farblich sind die neuen Verkehrsführungen auf Grundlage der aktuellen Vorplanung, gelb die notwendigen Baumfällungen, hellgrün die zu erhaltenden Bäume dargestellt.



Abbildung 1.1: Darstellung der Fahrbahnverschwenkung im Kreuzungsbereich der Boschetsrieder Straße mit der Aidenbachstraße (aktuelle Straßenplanung als Vorplanung als planerische Grundlage im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 1769a – siehe auch größerer Umgriff in Anlage 1 (Quelle: Ing.- Büro Krombach)

Des weiteren können Bäume als Einfassung der beidseitigen baulichen Parkbuchten gepflanzt werden, hier sind bis zu 12 neue Bäume ohne weitere Maßnahmen möglich. Wei-

tere 14 potenzielle Baumstandorte werden in der weiteren Planung vom Baureferat hinsichtlich Wurzelschutzmaßnahmen geprüft und das Ergebnis umgesetzt.

- Abschnitt Aidenbach- bis Hofmannstraße, östlich der Kreuzung mit der Aidenbachstraße; Planung

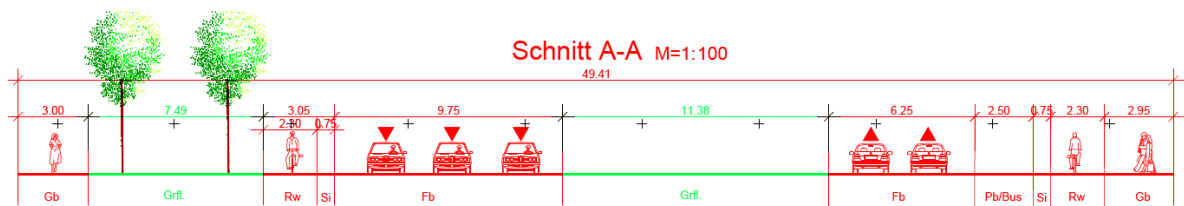


Abbildung 1.2: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße (Quelle: Ing.- Büro Krombach)

- Abschnitt Aidenbach- bis Hofmannstraße, westlich der Kreuzung mit der Hofmannstraße; Planung

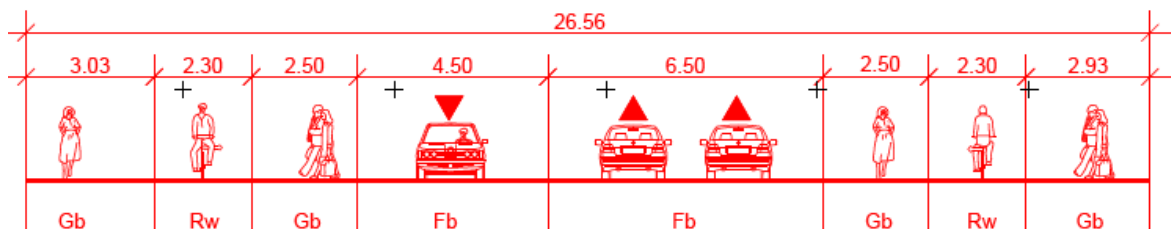


Abbildung 2.2: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße mit beidseitigen Gehwegnasen (Quelle: Ing.- Büro Krombach)

Schauplan siehe Anlage 2

2. Hofmannstraße bis Bahnunterführung einschließlich der Kreuzung Geretsrieder-/Baierbrunner Straße:

Die Radwege werden auf beiden Seiten um bis zu 1 m zuzüglich Sicherheitsstreifen verbreitert, sie weisen somit durchgängig die radentscheidskonforme Breite von 2,30 m auf.

Die Gehbahnen werden auf beiden Seiten verbreitert, auf der Südseite um bis zu 2 m.

Dies hat jedoch im Bereich nordöstlich der Einmündung der Geretsrieder Straße eine Verschiebung der Verkehrsflächen Richtung Nord zur Folge, aus diesem Grund müssen zwei Bäume gefällt werden.

Im nordöstlichen Teil des Kreuzungsbereichs, kann auf eine Länge von ca. 50 m nur eine Gehbahnbreite von 2,30 m angeboten werden, dies bedeutet eine Verbreiterung von 80 cm zum Bestand. Auf Grund des hier geringen Fußgängeraufkommens (keine direkten

Grundstückszugänge, kein Schulweg) ist diese Unterschreitung des Sollmaßes von 2,50m akzeptabel.

Durch diese Maßnahmen wird auch die Schulwegsicherheit zur Grund- und Förderschule in der Boschetsrieder Straße 35 deutlich verbessert.

Fahrspuranzahl und Abbiegebeziehungen im Kreuzungsbereich mit der Geretsrieder-/Baierbrunner Straße bleiben wie im Bestand erhalten.

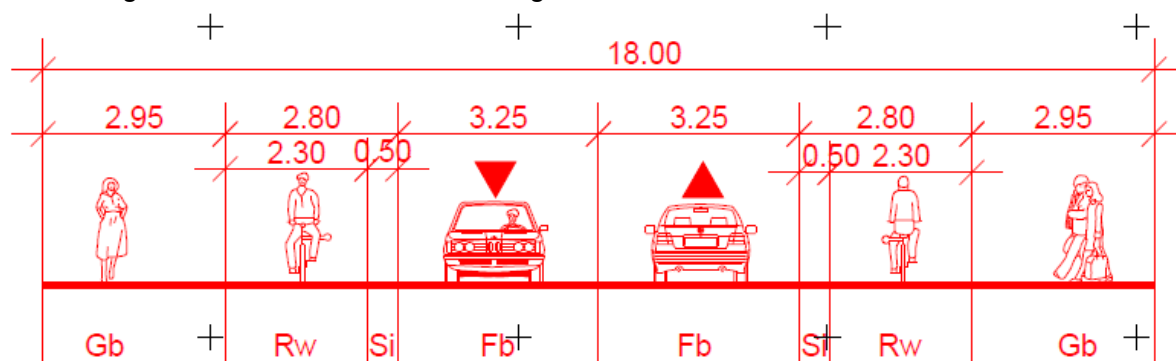
Westlich der Kreuzung verbleiben weiterhin 12 Parkplätze, dies beinhaltet zwar eine Reduzierung des Angebots für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum, ist jedoch verträglich, da die betroffenen Anwesen überwiegend mit Tiefgaragen und Hofparkmöglichkeiten ausgestattet sind.

Östlich der Kreuzung bis zur Bahnunterführung entfallen die bisherigen Parkplätze. Dies ist verträglich, da auf der Nordseite keine Erschließung, sondern ein Grünstreifen/Böschung gegeben ist und auf der Südseite die Anwesen mit Tiefgaragen und Hofparken ausgestattet sind.

Mangels Platz können in diesem Abschnitt leider keine Abstellplätze für Fahrräder im öffentlichen Raum geschaffen werden.

Als Einfassung der abschnittswisen beidseitigen baulichen Parkbuchten können sechs neue Bäume ohne weitere Maßnahmen gepflanzt werden, an einem Standort muss geprüft werden, ob durch entsprechende Wurzelschutzmaßnahmen eine Baumpflanzung möglich ist.

Abbildung 3.2: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße



– Abschnitt Hofmannstraße bis Bahnunterführung, **westlich der Kreuzung mit der Geretsrieder-/Baierbrunner Straße**; Planung (Quelle: Ing.- Büro Krombach)

Schauplan siehe Anlage 3

3. Bahnunterführung bis Plinganser-/Wolfratshäuser Straße einschließlich der Grund- und Förderschule BO 35 sowie der Kreuzung mit der Tölzer Straße:

Auf Grund der Anforderungen bezüglich Schulwegsicherheit für die Grund- und Förderschule an der Boschetsrieder Straße 35 werden in diesem Abschnitt zwischen der Bahnunterführung und der Waakirchner Straße zwei Varianten vorgestellt:

Variante 1 – mit radentscheidskonformen Radwegbreiten (= 2,30 m) jedoch schmalere Gehbahnen und

Variante 2 – mit Radwegbreiten konform zu den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010“ (ERA), d.h. 2,00 m jedoch breitere Gehbahnen

Variante 1:

Die Radwege werden auf beiden Seiten um ca. 1 m zuzüglich Sicherheitsstreifen verbreitert, sie weisen somit durchgängig die radentscheidskonforme Breite von 2,30 m auf.

Die Gehbahn kann auf der Nordseite um 16 cm verbreitert, auf der Südseite muss sie bei dieser Variante um sieben Zentimeter auf 1,70 m verschmälert werden.

– Abschnitt Bahnunterführung bis Tölzer Straße, östlich der Bahnunterführung auf Höhe der Grund- und Förderschule BO 35; Planung

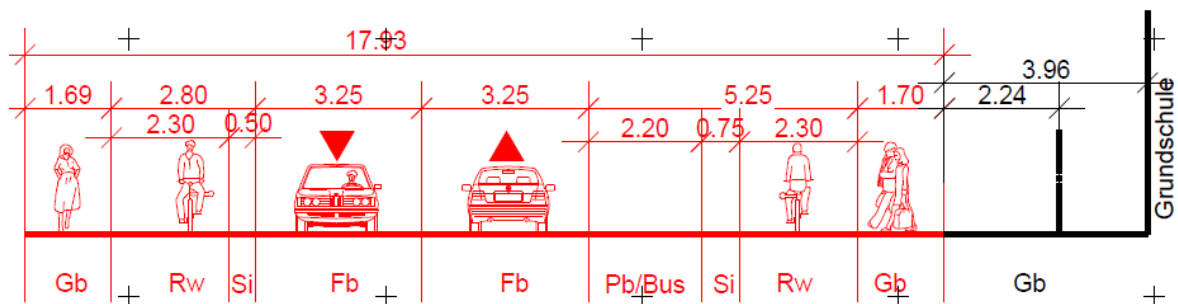


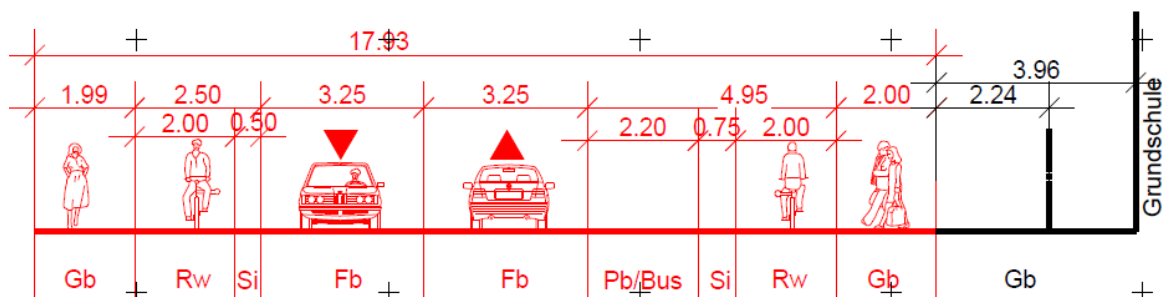
Abbildung 4.2.1: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße (Quelle: Ing.- Büro Krombach)

Variante 2:

Die Radwege werden auf beiden Seiten um ca. 70 cm zuzüglich Sicherheitsstreifen verbreitert, sie weisen somit eine ERA-konforme Breite von 2,00 m auf.

Die Gehbahn kann auf der Nordseite um 46 cm, auf der Südseite um 23 cm verbreitert werden.

– Abschnitt Bahnunterführung bis Tölzer Straße, östlich der Bahnunterführung auf Höhe der Grund- und Förderschule BO 35; Planung



*Abbildung 4.2.2: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße
(Quelle: Ing.- Büro Krombach)*

Für beide Varianten gilt:

Für die Schule werden am Fahrbahnrand, wie heute schon im Bestand, entsprechend breite Parkbuchten für Schulbusse, Anlieferung und den Bring-/Holverkehr geschaffen. In diesem Abschnitt sind aus Platzgründen keine Parkplätze vorgesehen.

Ab der Waakirchner Straße Richtung Osten sieht die Planung wie folgt aus:

Die Radwege werden auf beiden Seiten um ca. 1 m zuzüglich Sicherheitsstreifen verbreitert, sie weisen somit durchgängig die radentscheidskonforme Breite von 2,30 m auf.

Eine Ausnahme bildet hier der südöstliche Teil des Kreuzungsbereichs, hier kann wegen der Fahrbahnaufweitung aus Platzgründen der Radweg auf einer Länge von ca. 50 m nur in einer Breite von 2,00 m (ERA-konform) angeboten werden.

Die Gehbahnen zwischen Waakirchner- und Tölzer Straße werden auf der Südseite um bis zu 1 m verbreitert, auf der Nordseite wird die Bestandsbreite von über 3 m gehalten.

Durch diese Maßnahmen wird auch die Schulwegsicherheit zur Grund- und Förderschule in der Boschetsrieder Straße 35 deutlich verbessert.

Die Haltestelle der Buslinie 136 wird von der Boschetsrieder Straße (nordwestlich der Kreuzung) in die Tölzer Straße (südöstlich der Kreuzung) verlegt.

Die Gehbahn zwischen Tölzer- und Plinganser-/Wolfratshäuser Straße muss auf der Nordseite etwas verschmälert werden, (weist weiterhin das empfohlene Mindestmaß von 2.50 m Breite auf) und kann auf der Südseite um ca. 10 cm verbreitert werden.

Fahrspuranzahl und Abbiegebeziehungen in den Kreuzungsbereichen mit der Tölzer Straße wie auch der Plinganser-/Wolfratshäuser Straße bleiben wie im Bestand erhalten.

Zwischen Bahnunterführung und Tölzer Straße entfallen künftig die Parkplätze. Hier gibt es auf der Nordseite ein gutes Angebot an Tiefgaragen und auf der Südseite besteht die Möglichkeit des Parkens in einem großen privaten Hofbereich.

Ab der Tölzer Straße Richtung Osten sind auf der Nordseite 20 Parkplätze vorgesehen.

Auf der Südseite können die 13 Dauerparkplätze bis zur Kleinstraße nicht gehalten werden. Es besteht jedoch die Möglichkeit des Ausweichens in die Kleinstraße, in welcher beidseitiges Parken entlang der Straße als auch zahlreiche Tiefgaragen vorhanden sind. Von der Kleinstraße bis zur Wolfratshäuser Straße müssen 13 zeitlich begrenzte Parkplätze entfallen. Dies ist aus unserer Sicht verträglich, da die betroffenen Gebäude mit zwei Tiefgaragen und einem privaten Hinterhof zum Parken ausgestattet sind.

In den beiden Kreuzungsbereichen können Abstellplätze für ca. 40 Fahrräder angeboten werden.

Als Einfassung der baulichen Parkbuchten können zwei neue Bäume ohne weitere Maßnahmen gepflanzt werden. Weitere fünf potenzielle Baumstandorte werden in der weiteren Planung vom Baureferat hinsichtlich Wurzelschutzmaßnahmen geprüft und das Ergebnis umgesetzt.

– Abschnitt Bahnunterführung bis Tölzer Straße, westlich der Kreuzung mit der Tölzer Straße; Planung

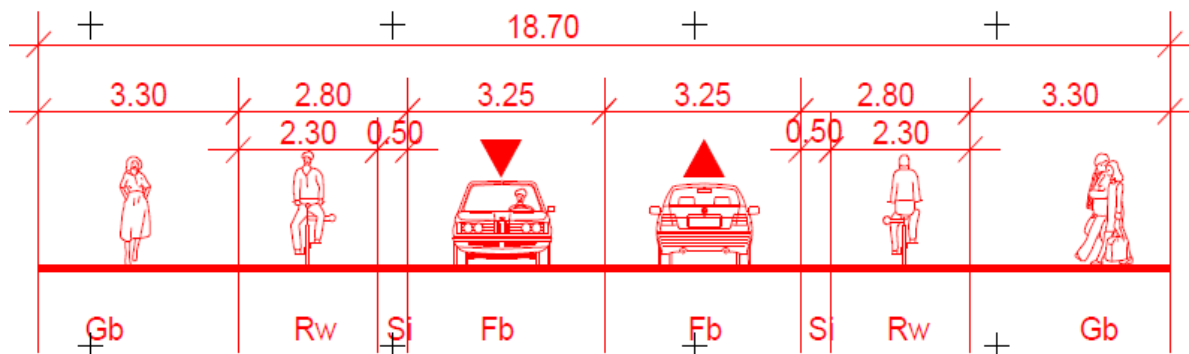


Abbildung 5.2: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße (Quelle: Ing.- Büro Krombach)

– Abschnitt Tölzer- bis Plinganser-/Wolfratshäuser Straße, östlich der Kreuzung mit der Tölzer Straße; Planung

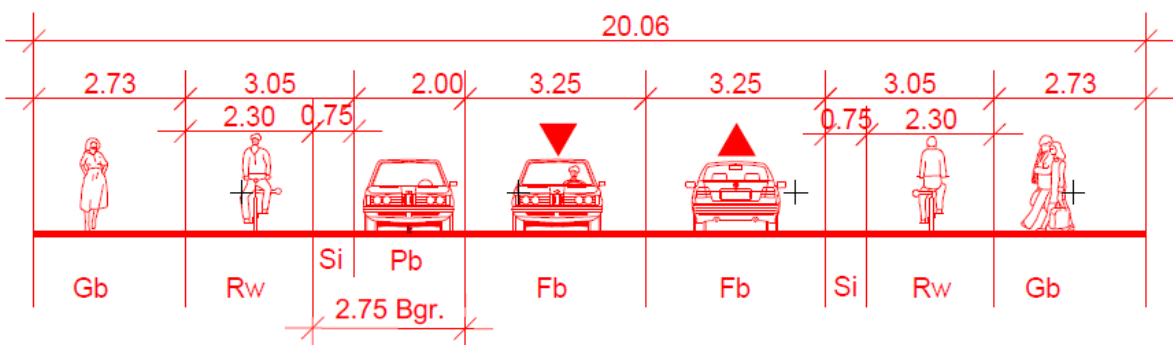


Abbildung 6.2: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße (Quelle: Ing.- Büro Krombach)

– Abschnitt Tölzer- bis Plinganser-/Wolfratshäuser Straße, westlich der Kreuzung mit der Plinganser-/Wolfratshäuser Straße; Planung

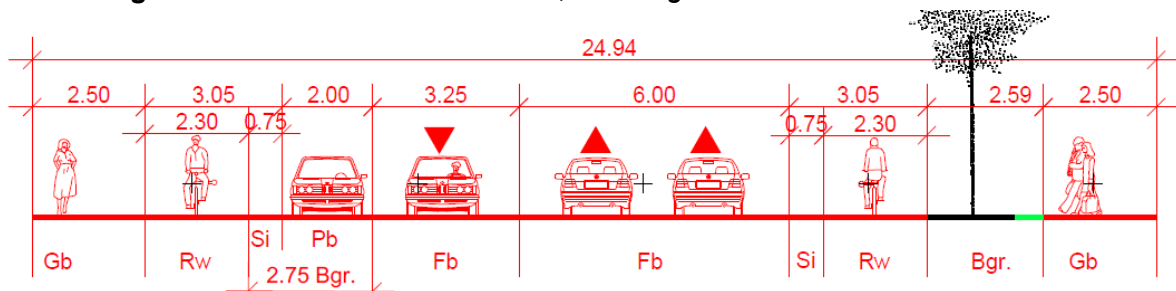


Abbildung 7.2: Schematische Darstellung Querschnitt Boschetsrieder Straße (Quelle: Ing.- Büro Krombach)

Schauplan siehe Anlage 4

Abschließend ist noch Folgendes wichtig:

- Die Belange des Brandschutzes wurden bei der gesamten Planung berücksichtigt
- Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um das Stadium der Vorplanung. Die Funktionalität der Verkehrsflächen ist stadintern abgestimmt
- Bezüglich der Dimensionierung der Verkehrsflächen können sich im Rahmen der weiteren Planung durch das Baureferat verfahrensgemäß Änderungen/Anpassungen einzelner Maße/Breiten ergeben.
- Von den unter 2.4 und in den Schauplänen dargestellten Baumpflanzungen sind 29 Baumstandorte nach aktuellem Stand umsetzbar. Die Pflanzung von zusätzlichen 24 Bäumen wird in der weiteren Planung vom Baureferat mit der Stadtwerke München GmbH hinsichtlich Wurzelschutzmaßnahmen abgestimmt, da der Mindestabstand zu bestehenden Sparten unterschritten ist.
- Die vorliegende Planung ermöglicht bei Bedarf die Anordnung von zeitlich begrenzten Lieferzonen im Bereich der baulichen Parkbuchten.
- Um die Wirkung dieser Radentscheidungsmaßnahme quantifizieren zu können, schlagen wir den Einbau von Dauerzählstellen oder Raddetektoren als Fahrradschleifen an den Kreuzungen Hofmannstraße und Tölzer Straße vor.

2.3 Barrierefreiheit an Bushaltestellen

Die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am öffentlichen Leben war und ist der Landeshauptstadt München (LHM) ein wichtiges Anliegen. Dazu zählt auch die Möglichkeit, dass sich alle Menschen möglichst selbstständig und barrierefrei im ÖPNV fortbewegen können.

Dementsprechend hat die Vollversammlung des Stadtrats die Verwaltung mit dem Beschluss „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München – Ergebnisse des Bausteins Barrierefreiheit“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26/V04581 vom 22.02.2022) u. a. beauftragt den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen weiter voranzutreiben.

Mit diesem Beschluss wurden dem Stadtrat die in einem Arbeitskreis erarbeiteten Planungsgrundlagen vorgelegt. Dieser bestand aus mehreren städtischen Referaten, den Stadtwerken München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH und dem Münchner Tarif- und Verkehrsverbund GmbH sowie verschiedenen Nutzergruppen.

Diese Ergebnisse stellen damit eine verbindliche Planungshilfe dar, welche auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen erfüllen; sie werden auch bei den Planungen der Radentscheidungsprojekte entsprechend berücksichtigt.

Insbesondere die Kategorien Haltestellenausstattung und Bewegungsraum führen im begrenzten innerstädtischen Raum bei Haltestellen von Bus und Tram zu Nutzungskonflikten. Besonders deutlich wird dies etwa bei den Sitzgelegenheiten und dem Wetterschutz. Die Wartehallen werden von Öffentlichkeit und Politik stets mit Nachdruck eingefordert. Der dafür notwendige Platz ist aber häufig nur durch Einschränkungen der Nutzungsbreiten im Seitenraum zu generieren.

All die Ansprüche müssen im Rahmen der Untersuchungen zur Neuaufteilung des Straßenraumes gegeneinander abgewogen werden. Insbesondere sind Lösungen zu entwickeln, welche die gesetzlichen Vorgaben erfüllen und die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden gewährleisten.

Im vorliegenden Projekt sind nun fünf bestehende Bushaltestellen betroffen.

1. Linie Nr. 136 von Solln Bf. nach Wolfratshauer Str. / Haltestelle Hofmannstraße
2. Linie Nr. 136 von Wolfratshauer Str. nach Solln Bf. / Haltestelle Hofmannstraße
3. Linie Nr. 136 von Solln Bf. nach Wolfratshauer Str. / Haltestelle Geretsrieder Str.
4. Linie Nr. 136 von Wolfratshauer Str. nach Solln Bf. / Haltestelle Geretsrieder Str.
5. Linie Nr. 134 und 136 von Wolfratshauer Str. nach Solln Bf. Bzw. Theresienhöhe / Haltestelle Tölzer Str.

Nachstehend wird Gegenwart und Zukunft gegenübergestellt:

1. Haltestelle Hofmannstraße Richtung Wolfratshauer Straße:

Aktuell müssen die Fahrgäste hier auf den Radweg aussteigen. In Zukunft kann eine Ausstiegs- und Wartefläche mit einer Breite von 2,80 m angeboten werden. Das Aufstellen eines Wartehäuschens ist möglich. Dahinter folgt der Radweg mit einer Breite von 2,30 m und dann die Gehbahn mit einer Breite von 2,63 m.

2. Haltestelle Hofmannstraße Richtung Solln Bf.:

Aktuell müssen die Fahrgäste hier auf den Radweg aussteigen. In Zukunft kann eine Ausstiegsfläche von 1,5 m angeboten werden, dann folgt der Radweg mit einer Breite von 2,30 m und dann die Gehbahn mit einer Breite von 2,74 m, hier kann ein Wartehäuschen aufgestellt werden.

3. Haltestelle Geretsrieder Str. Richtung Wolfratshäuser Str.:

Aktuell müssen die Fahrgäste hier auf den Radweg aussteigen. In Zukunft kann eine Ausstiegsfläche von 1,5 m angeboten werden, dann folgt der Radweg mit einer Breite von 2,30 m und dann die Gehbahn mit einer Breite von 3,49 m. Aufgrund der Lage von Zugängen, Fenstern und Schaufenstern ist hier das Aufstellen eines Wartehäuschens problematisch, die Möglichkeit einer Realisierung muss im Rahmen der weiteren Planungen untersucht werden.

4. Haltestelle Geretsrieder Str. Richtung Solln Bf.:

Aktuell müssen die Fahrgäste hier auf den Radweg aussteigen. In Zukunft kann eine Ausstiegsfläche von 1,0 m angeboten werden, dann folgt der Radweg mit einer Breite von 2,30 m und dann die Gehbahn mit einer Breite von 2,56 m. Aufgrund von Platzmangel ist hier nur das Aufstellen eines schmalen Wartehäuschens möglich.

5. Haltestelle Tölzer Str. Richtung Solln Bf.:

An dieser Position hält zukünftig auch die Linie 134 in Richtung Theresienhöhe. Die bisherige Position in der Tölzer Straße nördlich der Boschetsrieder Straße wird folglich aufgegeben. Aktuell können die Fahrgäste hier auf die Gehbahn aussteigen, der Radverkehr fährt auf der Fahrbahn. Aus Platzgründen muss diese Haltestelle aus der Boschetsrieder Straße in die Tölzer Straße verlegt werden. Hier kann eine Ausstiegsfläche von 2,30 m angeboten werden, dann folgt ein zu befestigender Baumgraben und dann eine Gehbahn mit einer Breite von 2,90 m. Das Aufstellen eines Wartehäuschens ist hier möglich.

2.4 Beurteilung der Varianten und Fazit

Für die Boschetsrieder Straße liegt ein Planungsvorschlag vor, welcher nur im Bereich der Grund- und Förderschule Boschetsrieder Straße 35 auf einer Länge von ca. 80 m zwei Lösungsvorschläge/Varianten beinhaltet.

Diese werden in der nachstehenden Tabelle als Variante 1 (überwiegend radentscheidskonform) und Variante 2 (überwiegend radentscheidskonform und verbesserte Schulwegsicherheit für Grund- und Förderschule Boschetsrieder Straße 35) gegenübergestellt:

	Variante 1 = überwiegend radentscheidskonform	Variante 2 = überwiegend radentscheidskonform + Schulwegsicherheit BO 35
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung durch breitere Radwege und breitere Gehbahnen - Sicherheitsstreifen entlang der Radwege <p>Im Bereich der Schule BO35:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbreiterung der beidseitigen Radwege von 1,20/1,38 m auf beidseitig 2,30 m - Verbreiterung der Gehbahn auf der Nordseite im unmittelbaren Schulbereich von 1,53 m auf 1,69 m <p>Nachteil</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verschmälerung der Gehbahn auf der Südseite im unmittelbaren Schulbereich von 1,77 m auf 1,70 m 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung durch breitere Radwege und breitere Gehbahnen - Sicherheitsstreifen entlang der Radwege <p>Im Bereich der Schule BO35:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbreiterung der beidseitigen Radwege von 1,20/1,38 m auf beidseitig 2,00 m - Verbreiterung der Gehbahn auf der Nordseite im unmittelbaren Schulbereich von 1,53 m auf 1,99 m - Verbreiterung der Gehbahn auf der Südseite im unmittelbaren Schulbereich von 1,70 m auf 2,00 m <p>Folge</p>

		- die Verbreiterung der Gehbahnen erfolgt zu Lasten der radentscheidungskonformen Verbreiterung der Radwege, jedoch zu Gunsten der Schulwegsicherheit (Grund- und Förderschule) und Aufenthaltsqualität
Kostenrahmen	15,7 Mio. € bis 18 Mio. €	15,4 Mio. € bis 17,7 Mio. €
Radwegführung	überwiegend REM konform - Ausnahme 1 im östlichen Bereich der Kreuzung Tölzer Straße auf beiden Seiten (Radweg auf ca. 50 m Länge nur 2,10 m breit)	überwiegend REM konform - Ausnahme 1 im östlichen Bereich der Kreuzung Tölzer Straße auf beiden Seiten (Radweg auf ca. 50 m Länge nur 2,10 m breit) - Ausnahme 2 im Bereich der Grund- und Förderschule BO 35 beidseitig (Radweg auf ca. 80 m Länge nur 2,00 m breit)
Betroffenheit MIV	Möglichst Erhalt der Leistungsfähigkeit für MIV wird unterstellt, trotz Fahrstreifenreduzierung im Abschnitt zwischen Aidenbach- und Hofmannstraße	Möglichst Erhalt der Leistungsfähigkeit für MIV wird unterstellt, trotz Fahrstreifenreduzierung im Abschnitt zwischen Aidenbach- und Hofmannstraße
Betroffenheit ÖPNV	Es sind die Buslinien 134 und 136 betroffen. Die Bushaltestellen können komfortabler ausgestaltet werden und entsprechen gemäß dem zur Verfügung stehenden Raum den Anforderungen der	Es sind die Buslinien 134 und 136 betroffen. Die Bushaltestellen können komfortabler ausgestaltet werden und entsprechen gemäß dem zur Verfügung stehenden Raum den Anforderungen der

	Barrierefreiheit.	Barrierefreiheit.
Baumbilanz	Fällungen werden auf das Notwendige begrenzt: 11 bestehende Baumstandorte müssen entfallen, da diese überplant werden.	Fällungen werden auf das Notwendige begrenzt: 11 bestehende Baumstandorte müssen entfallen, da diese überplant werden.
	Ersatz- bzw. Neupflanzungen von 29 Bäumen möglich. Weitere 24 potenzielle Neupflanzungen werden in der weiteren Planung vom Baureferat hinsichtlich Wurzelschutz-maßnahmen zu den bestehenden Spartengeprüft und das Ergebnis umgesetzt.	Ersatz- bzw. Neupflanzungen von 29 Bäumen möglich. Weitere 24 potenzielle Neupflanzungen werden in der weiteren Planung vom Baureferat hinsichtlich Wurzelschutz-maßnahmen zu den bestehenden Spartengeprüft und das Ergebnis umgesetzt.
Ruhender Kfz -verkehr	Es verbleiben ca. 109 von bisher ca. 269 Stellplätzen, dies gelingt insbesondere in den Bereichen mit hoher Wohnnutzung	Es verbleiben ca. 109 von bisher ca. 269 Stellplätzen, dies gelingt insbesondere in den Bereichen mit hoher Wohnnutzung
Fahrradabstellanlagen	Schaffen von Abstellplätzen für ca. 90 Fahrräder	Schaffen von Abstellplätzen für ca. 90 Fahrräder

Tabelle 1: Vergleich der Varianten für die Boschetsrieder Straße

Zusammenfassend wird aus der dargestellten Bewertung vom Mobilitätsreferat als Vorzugsvariante die Variante 2 zur Umsetzung vorgeschlagen.

3. Dringlichkeit

Durch diese Maßnahme sollen mit der Umprofilierung des Straßenraums radentscheidungskonforme Radwege auf beiden Seiten angelegt werden, sowie die Gehbahnen verbreitert werden. Die Sicherheit der Rad fahrenden und zu Fuß gehenden Verkehrsteilnehmer*innen (insbesondere Schulkinder) soll mit der Baumaßnahme erhöht werden. Zudem soll sich die Aufenthaltsqualität in der Boschetsrieder Straße im Sinne der angestrebten Mobilitätswende maßgeblich erhöhen.

4. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Teilflächen der Flurstücke Nr. 250/5, 258/2 und 275/2 (alle Gemarkung Thalkirchen), die sich innerhalb der festgesetzten Straßenbegrenzungslinien befinden, befinden sich nicht im städtischen Eigentum.

Das Flurstück Nr. 249/14 sowie die Teilflächen der Flurstücke Nr. 249/12, 250/56 und 250/57 (alle Gemarkung Thalkirchen) im Bereich der Bahnüberführung, die als Verkehrsflächen ausgebaut und als solche genutzt werden, befinden sich weder im städtischen Eigentum noch liegen dafür Widmungszustimmungen vor.

Für die Umsetzung der Maßnahme sind die o. g. Teilflächen der Flurstücke durch das Kommunalreferat zu erwerben. Die Erteilung der erforderlichen Erwerbssaufträge erfolgt durch das Baureferat.

Für die Teilflächen der Flurstücke Nr. 249/0, 249/2 und 249/3 im Bereich der Bahnüberführung, die als Verkehrsflächen ausgebaut und als solche genutzt werden, sich aber nicht im städtischen Eigentum befinden, liegen Widmungszustimmungen vor.

Straßenbegrenzungslinien sind teilweise vorhanden.

5. Kostenrahmen und Finanzierung

Nach überschlägiger Kostenermittlung liegen die derzeitigen Gesamtkosten inklusive Risikoreserve für die vorgeschlagene Vorzugsvariante zwischen 15,4 und 17,7 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.

Die weitere Projektplanung im Baureferat sowie die Projektkosten werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

6. Betroffenheiten & Stellungnahmen

6.1 Städtische Dienststellen

Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Kommunalreferat und die Stadtkämmerei haben der Beschlussvorlage zugestimmt und ihre Mitzeichnung gegeben. Die Referate haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Zur Mitzeichnung des Baureferates (Anlage 7) nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Stellungnahme des Baureferates:

Der Beschlussentwurf wird seitens des Baureferates mitgezeichnet sofern die nachfolgenden Hinweise berücksichtigt werden:

- *Gemäß Abstimmung des Mobilitätsreferats mit den Initiatorinnen und Initiatoren des Radentscheids München (REM) verläuft in der Boschetsrieder Straße östlich der Hofmannstraße eine Radvorrangroute IR III. Der Hinweis auf diese Kategorie fehlt im Beschlussentwurf.*

Damit wäre eine Regelbreite von 2,50 m vorzusehen, gemäß Forderung REM. Die im Beschluss angegebenen 2,30 m sind generell lediglich das Mindestmaß gemäß REM. Darauf und auf die Unterschreitung des Regelmaßes bitten wir im Beschlussentwurf hinzuweisen.

Entsprechend bitten wir auch darauf hinzuweisen, dass die Regelbreiten von 75 cm für den Sicherheitsstreifen am Fahrbahnrand und von mindestens 1,00 m an Parkern, auch beides Forderungen des REM, nicht eingehalten werden.

Stellungnahme MOR:

Dieser Punkt wurde als Hinweis unter Punkt 2.2 eingearbeitet.

- *Es ist zu prüfen und im Beschluss und ggf. in den Plänen darzustellen, ob die Parkbuchten mit eventuell mehr Bäumen (Alleecharakter) gegliedert werden können.*

Stellungnahme MOR:

Die in der vorliegenden Planung vorgesehenen Baumstandorte ergeben sich aus der Lage der einzelnen Grundstückszufahrten, diese werden durch einzelne oder paarweise Bäume eingfasst. Grundsätzlich begrüßen wir diesen Vorschlag, gemäß Parkraummanagement kann durchaus über einzelne weitere aufzugebende Stellplätze zu Gunsten weiterer Bäume nachgedacht werden. Aus Sicht des MOR steht es dem Baureferat frei, im Rahmen der weiteren Planungen noch weitere oder andere Baumstandorte in Betracht zu ziehen, um dem gewünschten Alleecharakter näher zu kommen. Diese dürfen nicht zu Lasten der vorgesehen Raumaufteilung / Verkehrsbeziehungen gehen.

- *Es ist zu prüfen und im Beschluss und ggf. in den Plänen darzustellen, ob auch im Gehwegbereich auf Gehwegnasen, z. B. an der Kreuzung Hofmannstraße nördlich der Haltestelle, zusätzlich Bäume platziert werden können.*

Stellungnahme MOR:

Gemäß vorliegender Vorplanung wurde sowohl an der Kreuzung Boschetsrieder-/Aidenbachstraße/Südostquadrant zwischen Fußgängeraufstellfläche und Fahrradständern, sowie an der Kreuzung Boschetsrieder-/Hofmannstr./Südwestquadrant zwischen Ausstieg der Bushaltestelle

und Fahrradständern, sowie im Nordwestquadrant neben der neu zu planenden Fußgängeraufstellfläche jeweils die Möglichkeit der Platzierung einzelner Bäume in Abstimmung mit den SWM geprüft. Grundsätzlich steht es aus Sicht des MOR dem Baureferat frei, im Rahmen der weiteren Planungen diese bzw. noch weitere oder andere Baumstandorte in Betracht zu ziehen, bzw. im derzeitigen Entwurfsstadium als kritisch identifizierte so zu konkretisieren. Diese dürfen nicht zu Lasten der vorgesehenen Raumaufteilung / Verkehrsbeziehungen gehen.

- *Es ist zu prüfen und im Beschluss und ggf. in den Plänen darzustellen, ob der Radweg östlich der Bahnlinie München - Holzkirchen auf der Höhe Boschetsrieder Straße Hausnummer 35 zu Gunsten einer angemessenen Gehbahnbreite (geplant nur 1,70 m) noch zu verschmälern ist.*

Stellungnahme MOR:

Diese Aussage bezieht sich auf die Variante 1. Diese zeigt bewusst den Vorschlag mit der radentscheidskonformen Breite von 2,30 m für den Radweg.

Bei der vom MOR vorgelegten Vorzugsvariante 2 wurde der Radweg auf 2,00 m verschmälert, dies erfolgt zu Gunsten der Verbreiterung der Gehbahn auf 2,00 m. Hinzu kommt eine parallel verlaufende Gehbahnfläche auf dem Privatgrund der Schule von bis zu 2,00 m, welche durch die Öffentlichkeit nutzbar ist. Dies ist aus Sicht des MOR ausreichend.

- *Wir bitten darum, die Beschlussvorlage auch dem Kommunalreferat zur Mitzeichnung zuzuleiten.*

Stellungnahme MOR:

Mitzeichnung des Kommunalreferates liegt vor.

Zur Mitzeichnung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung (Anlage 9) nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die gewünschten inhaltlichen Änderungen und Ergänzungen insbesondere zur vorliegenden Planung des Knotenpunktes Boschetsrieder-/Aidenbachstraße und den weiteren diesbezüglichen Überlegungen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren Nr. 1769 „Ratzingerplatz“ können vom MOR übernommen werden. Die vorliegenden Planungen bewegen sich innerhalb des geltenden Baurechts und lassen für die aufgezeigten Ziele des Bebauungsplanverfahrens alle Möglichkeiten offen.

Bezüglich des Baumbestandes kann mitgeteilt werden, dass am Knotenpunkt Boschetsrieder-/Aidenbachstraße Fahrtrichtung Ost der Bordstein auf der Nordseite der Südfahrbahn entlang des begrünten Mittelteilers nicht verändert wird und der bestehende Baumbestand somit durch die vorliegende Planung nicht beeinträchtigt wird.

Zur Mitzeichnung des RKU (Anlage 10) nimmt das MOR wie folgt Stellung:

Stellungnahme des RKU:

Mit den Inhalten der Beschlussvorlage besteht aus Sicht des Referates für Klima- und Umweltschutz Einverständnis. Die Beschlussvorlage wird daher mitgezeichnet. Darüber hinaus möchten wir noch auf die folgenden Punkte hinweisen:

Stadtklima

Die zur Herstellung des Radweges notwendigen Baumfällungen im Bereich der Gerets-

rieder Straße sind von Seiten des Referates für Klima- und Umweltschutz zu bedauern, aufgrund von umfangreichen Neupflanzungen von Bäumen im Planungsgebiet jedoch vertretbar. Es ist zu erwarten, dass sich dadurch mittel- bis langfristig positive Auswirkungen auf die bioklimatische Situation ergeben.

Lärmvorsorge:

Wir weisen darauf hin, dass im weiteren Verfahren geprüft werden muss, ob es sich bei der Errichtung des Radwegs in der Boschetsrieder Straße um einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. der 16. BImSchV handelt.

Wenn dies der Fall ist, muss untersucht werden ob eine wesentliche Änderung i. S. der 16. BImSchV vorliegt und ein Anspruch auf Maßnahmen zur Lärmvorsorge entsteht.

Lufthygiene

Auf Grund der in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München enthaltenen Immissionsprognose ist für den zu betrachtenden Straßenabschnitt der Boschetsrieder Straße und der angrenzenden Umgebung von keiner Grenzwertüberschreitung auszugehen. Westlich des Vorhabens befindet sich auf Höhe der Boschetsrieder Straße 83/83a der nächstgelegene NO₂-Passivsammler des freiwilligen Messnetzes. Analog zu den Ergebnissen der Modellrechnung wurden hier in den vergangenen Jahren keine Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Der Mittelwert des vorangegangenen Jahres 2021 betrug 19 µg/m³ und lag somit deutlich unterhalb des Grenzwertes des 39. BImSchV von 40 µg/m³.

Gemäß Ausführungen im vorliegenden Entwurf der Beschlussvorlage werden Fahrspuren des MIV wegfallen. Jedoch soll die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte weiterhin erhalten bleiben. Eine nicht hinnehmbare Verschlechterung der lufthygienischen Situation durch das Vorhaben ist nicht zu erwarten.

Der Ausbau und die Verbesserung von Radwegen schafft Anreize, Verkehrsteilnehmer weg vom MIV zu bewegen und eine Verschiebung des Modal Splits hin zu emissionsgünstigeren Transportmöglichkeiten zu erreichen. Aus Sicht der Luftreinhaltung ist dies sehr zu begrüßen.

Der Bitte um Mitzeichnung kommen wir im vorliegenden Fall sehr gerne nach.

Stellungnahme MOR:

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 den durch bauliche Maßnahmen umzugestaltenden Abschnitt der Boschetsrieder Straße eine Prüfung nach 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durchzuführen.

6.2 Öffentlichkeitsveranstaltung

Die Öffentlichkeitsveranstaltung für diese Maßnahme fand am 21.10.2021 statt.

Bezirksausschuss, Anwohnende, ansässige Gewerbetreibende und Verbände waren eingeladen (unter anderem über Posteinwurf), sich über die geplante Maßnahme des Radentscheids umfassend zu informieren und in Austausch mit Vertreter*Innen des Mobilitätsreferates zu treten. Diese Veranstaltung wurde kommunikativ/partizipativ von einem externen Auftragnehmer begleitet.

Dies erfolgte als Premiere in der Münchner Straßenplanung mit einer 3D-Visualisierung der Bestandssituation und der Planung, die von den Teilnehmenden sehr positiv aufgenommen wurde. Unter anderem für den Einsatz dieser 3D-Visualisierung („Digitaler Zwilling“) wurde München für den Deutschen Fahrradpreis 2022 nominiert und im Februar mit dem 2. Platz prämiert.

Im Rahmen der Informationsveranstaltung wurde zunächst die Bestandssituation erläutert, dann anhand der aktuellen Pläne die Varianten 1 und 2 für den Straßenverlauf vorgestellt. Abschließend wurde erläutert, warum die Variante 2 die Vorzugsvariante ist. Ziel war es, ein Meinungsbild der Bürger*innen zu der Planung zu erhalten. Über die Chatfunktion konnten alle Interessierten Fragen stellen, an Online-Umfragen teilnehmen und auf diese Weise mitdiskutieren.

Die Präsentationsfolien können auf www.muenchenunterwegs.de/radentscheid abgerufen werden. Die 3D-Visualisierung wurde auf der Videoplattform YouTube hinterlegt: <https://youtu.be/qjSf9A31LEw>

Bei der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde eine große Bandbreite an Themen wie Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen, Schutz derselben vor Parkern, Bring- und Holverkehr vor den Schulen und Parkplatzsituation diskutiert. Die Inhalte der Diskussion sowie Anregungen im Nachgang an die Veranstaltung sind in die Planungen für die jeweiligen Streckenabschnitte mit eingeflossen. Gewerbespezifische Inhalte wurden von Teilnehmenden in der Veranstaltung nicht eingebracht.

Bei der Verwaltung ist viel positives Feedback eingegangen, sowohl für die transparente Information als auch für das Online-Format. Die positive Resonanz hat die vorliegenden Planungen und die Vorzugsvariante bestärkt.

6.3 Einbindung Initiatoren des Radentscheids München

Die Veranstaltung für diese Maßnahme mit den Initiator*innen des Radentscheids fand am 07.10.2021 statt.

Die Initiator*innen sind mit der vorliegenden Planung einverstanden.

6.4 Bezirksausschuss

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 19 Thalkirchen-Obersendling-Forsnerried-Fürstenried-Solln wurde gemäß §9 der Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat eine Stellungnahme abgegeben, siehe Anlage (7).

Der BA 19 hat sich in seiner Sitzung am 18.04.2023 mit o. g. Entscheidung befasst und hat folgende Stellungnahme hierzu beschlossen:

Der Beschlussvorlage wird mehrheitlich zugestimmt.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

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

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Variante 2 als Vorzugsvariante gemäß der unter Ziff. 2 dargestellten Raumaufteilung / Vorplanung für die Maßnahme „Boschetsrieder Straße“ wird erteilt.
2. Das Kommunalreferat wird gebeten, die erforderlichen Teilflächen zu erwerben.
3. Das Baureferat wird gebeten, die Variante 2 der oben genannten Maßnahme in Abhängigkeit von den erforderlichen Grunderwerben baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
4. 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 (SO)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV. Mobilitätsreferat GL5 - 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 19
3. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
9. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
10. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
11. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
12. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.13

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen