

**Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Domagkstraße
(Stadtbezirk 12)**

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 08948

Anlagen:

1. Raumaufteilung Variante 1 Pan 1
2. Raumaufteilung Variante 1 Plan 2
3. Raumaufteilung Variante 1 Plan 3
4. Schnitte Variante 1
5. Raumaufteilung Variante 2 Pan 1
6. Raumaufteilung Variante 2 Plan 2
7. Raumaufteilung Variante 2 Plan 3
8. Schnitte Variante 2
9. Stellungnahme BA 12 vom 17.05.23
10. Stellungnahme Baureferat vom 03.03.23
11. Stellungnahme Referat für Stadtplanung und Bauordnung vom 28.02.23
12. Stellungnahme Referat für Klima und Umweltschutz vom 27.02.23
13. Stellungnahme Stadtkämmerei vom 15.03.23
14. Präsentation Öffentlichkeitsveranstaltung

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.06.2023 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag des Referenten.....	2
1. Anlass.....	2
2. Grundlagen der Planungsvorgaben.....	3
3. Darstellung der Planungen.....	3
3.1. Bestandssituation.....	3
3.2. Grobkonzept – Raumaufteilung.....	4
3.3. Beurteilung der Varianten & Fazit.....	21
4. Rechtliche Bauvoraussetzungen.....	22
5. Kostenrahmen und Finanzierung.....	23
6. Verkehrstechnische Untersuchung.....	23
7. Betroffenheiten & Stellungnahmen.....	23
7.1. Städtische Dienststellen.....	23

7.2. Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München.....	23
7.3. Öffentlichkeitsveranstaltung.....	27
7.4. Beteiligung des Bezirksausschusses.....	28
II. Antrag des Referenten.....	30
III. Beschluss.....	30

I. Vortrag des Referenten

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

1. Anlass

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

- Domagkstraße (Maßnahmenbündel 1).

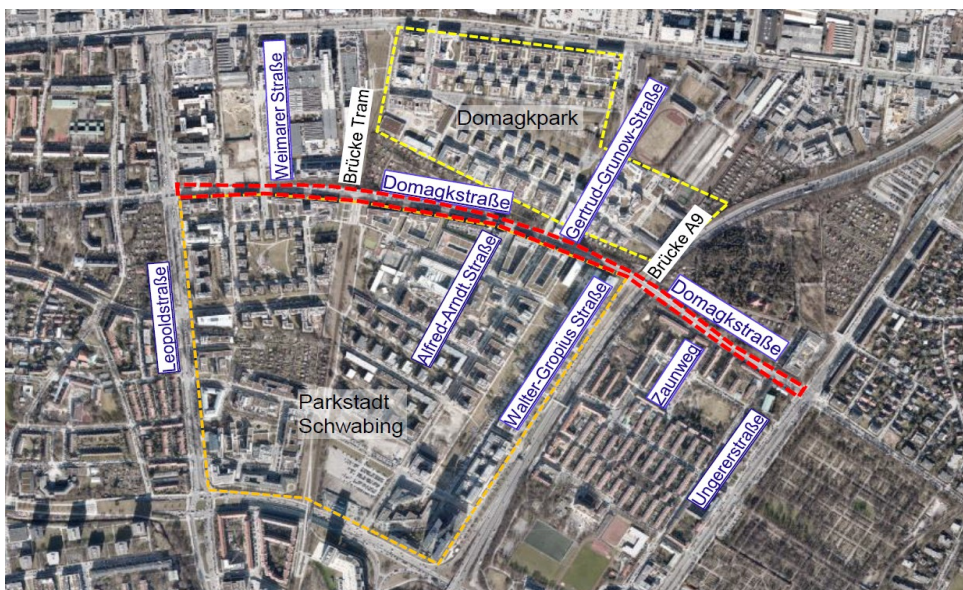


Abb. 1: Umgriff Maßnahme Domagkstraße (Quelle: LHM 2022)

2. Grundlagen der Planungsvorgaben

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

3. Darstellung der Planungen

3.1. Bestandssituation

Die Domagkstraße ist eine Verbindungsstraßen zwischen der Ungererstraße im Osten und der Leopoldstraße im Westen.

Der Abschnitt von der Leopoldstraße im Westen über die angrenzenden Quartiere Domagkpark und Parkstadt Schwabing bis hin zur Ungererstraße im Osten hat eine Länge von ca. 1.500 m.

Die Domagkstraße ist eine wichtige Verbindungsstraße mit ca. 10.000 – 12.000 Kfz/24 Std. bzw. 1.300 Kfz in der nachmittäglichen Spitzenstunde (Zählungen vom September 2021). Bei der Zählung 2021 wurde eine Verkehrsstärke von rund 1.200 Radfahrenden / 24 Std ermittelt. Gegenüber der Zählung von 2017 hat der Kfz-Verkehr um 20% abgenommen. Die Radverkehrsmenge blieb seit der Zählung von 2017 auf einem gleich hohen Niveau.

An öffentlichen Verkehrsmitteln verkehren drei Buslinien: Bus 55, Bus 150 und die Nachtbuslinie N40.

Im Bestand weist die Straße folgende Charakteristika auf:

Die Domagkstraße hat eine überbreite Fahrspur je Fahrtrichtung. Auf dem Streckenabschnitt gibt es insgesamt 128 alternierend angeordnete Pkw-Parkplätze. Abschnittsweise besteht eine ungünstige Kombination aus zu schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen, in Form von Radfahrstreifen oder Radschutzstreifen. Zudem fehlt für den Radverkehr der Sicherheitsabstand zu sich öffnenden Pkw-Türen (Dooring).

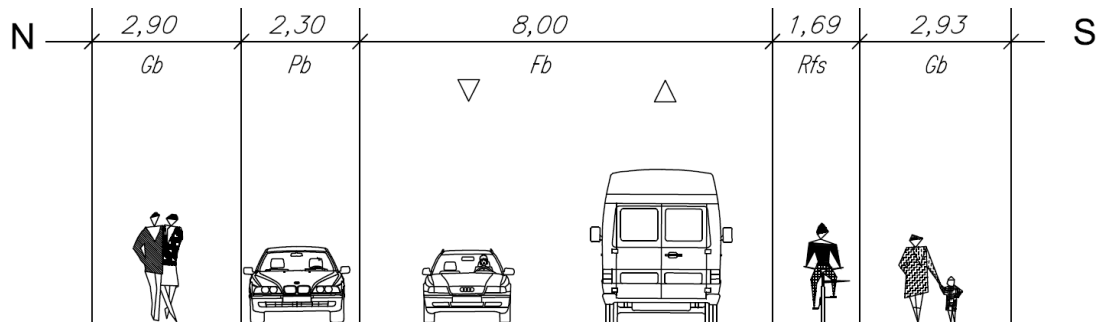


Abb. 2: Schematische Darstellung Querschnitt Domagkstraße zw. Weimarer Straße und Trambrücke; Parkbucht, Radverkehr Nord im Mischverkehr - Bestand (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

An der Domagkstraße gibt es im Bestand an den maßgebenden Knotenpunkten separate Linksabbiegespuren (z. B. Erschließung Quartiere Domagkpark und Parkstadt Schwabing). Zudem befinden sich auf der Strecke zwei Brückenbauwerke. Diese führen zum einen über die Trambahngleise der Linie 23 auf Höhe der Bushaltestelle Domagkstraße und zum anderen über die Bundesautobahn BAB A9

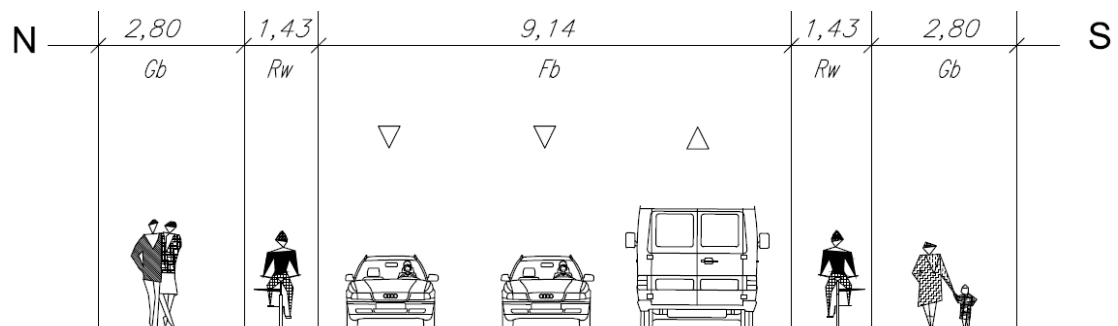


Abb. 3: Schematische Darstellung Querschnitt Domagkstraße auf Höhe Knotenpunkt Walter-Gropius-Straße; Linksabbiegespur vorhanden - Bestand (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

3.2. Grobkonzept – Raumaufteilung

Aufbauend auf dem Steckbrief des o.g. Stadtratsbeschlusses wurde im Sinne der angestrebten Mobilitätswende eine Planung mit folgenden Zielen erarbeitet:

- Schaffen von Radverkehrsanlagen entsprechend der Forderungen des Radentscheids
- Verbesserung des Komforts für die Zufußgehenden
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Sicherstellung der Schulwegsicherheit (Bereich Knotenpunkt Ungererstraße)
- Förderung ÖPNV (Einrichten von Buswartehäuschen)

- Umsetzbarkeit mit geforderten Maßen von 2,50m Radwegbreite als mögliche künftige Radvorrangroute (IR III) – abhängig von Beschluss zum Radverkehrsnetz München

In 2023 wird dem Stadtrat ein Vorschlag für Radvorrangrouten (Verbindungen zwischen Stadtteilzentren - IR III) als Teil des neuen Radverkehrsnetzes für München vorgelegt. Die Domagkstraße ist im derzeitigen Arbeitsstand als eine solche Radvorrangroute erhalten. Gemäß den bundesweiten Hinweisen für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) sind für Radvorrangrouten Radwegbreiten von 2,50 m vorzusehen. In beiden Varianten wurden entsprechende Radwegbreiten mitgedacht. Diese können nach Beschluss in der weiteren Planung durch das Baureferat eingearbeitet werden. Die Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn sind bisher größtenteils mit 0,75 m geplant. Diese würden dann auf 0,55 m verschmälert, so dass der Radweg die geforderten 2,50 m erreicht.

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

Variante 1:

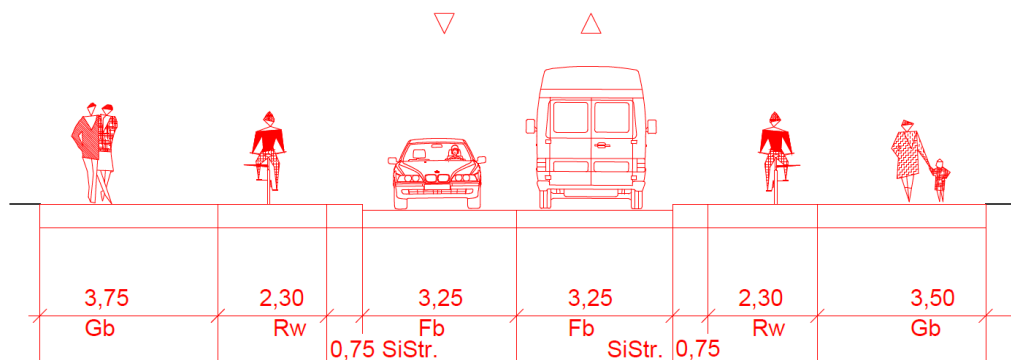


Abb. 4: Schematische Darstellung Querschnitt Domagkstraße, Höhe Weimarer Straße - Planung Variante 1 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Bei der Variante 1 wird auf der gesamten Strecke eine 3,25 m breite Fahrspur je Fahrtrichtung vorgesehen. Durch den Entfall aller Linksabbiegespuren an allen Knotenpunkten ist anhand einer verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) berechnet worden, dass sich lange Rückstaulängen ergeben und sich Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV) von E und F einstellen würden (die QSV reichen von A bis F – vergleichbar mit dem Notensystem und den Noten 1 bis 6). Beidseits schließt der Sicherheitstrennstrei-

fen mit 0,75 m und der Radweg mit den vom Radentscheid geforderten 2,30 m Breite an. Die verbleibenden Restbreiten werden auf die Gehbahnen aufgeteilt, so dass diese zwischen mind. 2,50 m – 3,78 m breit sind. Der Querschnitt von Abb. 4 ist, bis auf die Haltestellenbereiche und Brückenbauwerke, auf den gesamten Streckenverlauf der Domagkstraße übertragbar. Die Brückenbauwerke als Zwangspunkte stellen Engstellen dar, an denen vorerst keine baulichen Radwege realisiert werden können. Das Risiko ist sehr hoch, die Abdichtungsebene der Bauwerke während der Bauarbeiten, beim Versetzen der Bordsteine, zu beschädigen. Die Schulwegsicherheit kann entlang des derzeitigen Interimsstandorts des Oskar-von-Miller-Gymnasiums am Knotenpunkt Ungererstraße mit einer ausreichend breiten Gehbahn sichergestellt werden. Aufgrund der Planungen entfallen alle Pkw-Stellplätze und es besteht keine Möglichkeit zur Pflanzung zusätzlicher Bäume. Das Umplanen auf die Radwegbreiten einer Radvorrangroute ist fast auf der gesamten Strecke der Domagkstraße möglich außer an den Engstellen in den Brückenbereichen und im Zulauf auf die Ungererstraße.

Diese Variante stellt somit eine für den Radverkehr sehr gute Lösung dar, geht jedoch mit Reduzierungen der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs einher, der sich auch negativ auf die Betriebsstabilität des in der Domagkstraße verkehrenden ÖPNV (Busverkehr) auswirken würde.

Variante 2 (Vorzugsvariante):

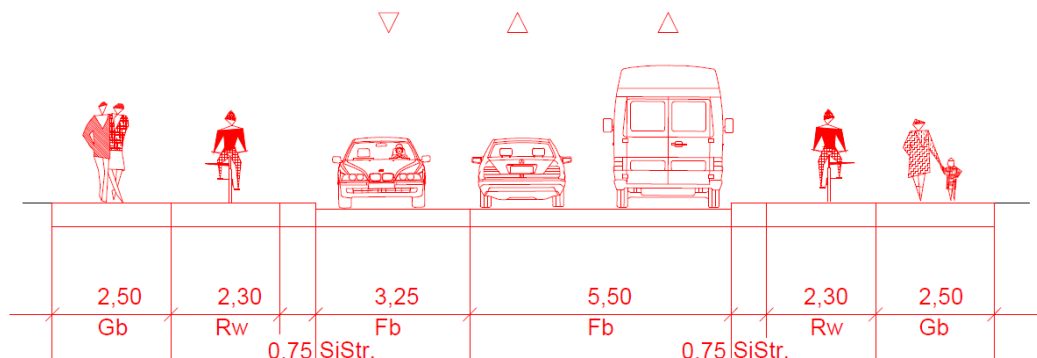


Abb. 5: Schematische Darstellung Querschnitt Domagkstraße, Höhe Weimarer Straße - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Bei der Variante 2 wird eine 3,25 m breite Fahrspur je Fahrtrichtung vorgesehen. Auf den Streckenabschnitten zwischen den Knotenpunkten sind die vom Radentscheid geforderten 0,75 m Sicherheitsstrennstreifen und die 2,30 m breiten Radwege umsetzbar. Um das Linksabbiegen weiterhin zu ermöglichen, werden separate Linksabbiegespuren und überbreite Fahrspuren an den Knotenpunkten eingerichtet, wodurch lange Rückstaulängen vermieden werden, um den Buslinienverkehr störungsfreier und ohne

größere Behinderungen ermöglichen zu können. Durch den Erhalt der Linksabbiegemöglichkeiten werden an den Knotenpunkten die geforderten Breiten der Gehbahnen und Radwege auf kurzen Abschnitten teilweise unterschritten. Für die zwei Teilabschnitte der Brückenbauwerke gelten dieselben Randbedingungen wie bei der Variante 1: Es können keine baulichen Radwege umgesetzt werden, da vorerst keine baulichen Maßnahmen möglich sind. Die Schulwegsicherheit kann entlang des derzeitigen Interimsstandorts des Oskar-von-Miller-Gymnasiums am Knotenpunkt Ungererstraße mit einer ausreichend breiten Gehbahn sichergestellt werden. Auch bei dieser Variante entfallen alle Pkw-Stellplätze und es besteht keine Möglichkeit zur Pflanzung zusätzlicher Bäume. Das Umplanen auf die Radwegbreiten der Radvorrangroute ist auf dem größten Teil der Strecke möglich. An 4 Knotenpunktbereichen verbleiben auf sehr kurzen Teilabschnitten die bisher geplanten Radwegbreiten, da dort bereits heute schon die Platzverhältnisse wegen dem Erhalt der Linksabbiegemöglichkeiten sehr beengt sind. Deshalb werden dort die Sicherheitstrennstreifen mit 0,50m angesetzt und sollten nicht noch weiter reduziert werden.

Die Variante 2 wird als optimierte Lösung für alle Verkehrsarten hinsichtlich der geplanten Breiten im öffentlichen Raum und des Verkehrsflusses für den ÖPNV erachtet. Die verkehrstechnische Untersuchung hat ergeben, dass der Erhalt der Linksabbiegemöglichkeiten in der Domagkstraße zu empfehlen ist, um lange Rückstaulängen und damit verbundene ÖV-Verlustzeiten zu vermeiden. Deshalb wird die Variante 2 als Vorzugsvariante vorgeschlagen. Im Folgenden wird diese genauer erläutert, dabei wird im Westen am Knotenpunkt Knoten Leopoldstraße/ Ingolstädter Straße / Domagkstraße begonnen und über die einzelnen Knotenpunkte bis zum östlichen Ende an der Ungererstraße fortgeführt.

Knoten Leopoldstraße / Ingolstädter Straße / Milbertshofener Straße / Domagkstraße

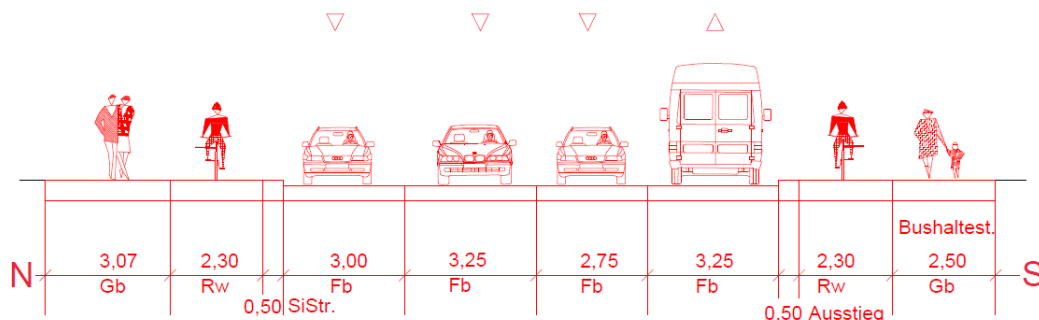


Abb. 6: Schematische Darstellung Querschnitt Knoten Leopoldstraße / Ingolstädter Straße / Domagkstraße - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Der Knotenpunkt hat im Bestand in der Domagkstraße drei Fahrspuren im Abfluss und eine überbreite Fahrspur im Zufluss. Außerdem ist auf der südlichen Straßenseite die Bushaltestelle Richtung Osten für die Busse 50, 150 und N40. Um die geforderten Radwegbreiten einhalten zu können, wird die Breite der Fahrspuren verringert. Die drei Fahrspuren im Abfluss werden aufgrund des starken rechtsabbiegenden und linksabbiegenden Verkehrs, zur Vermeidung von großen ÖV-Verlustzeiten und zur Vermeidung von Schleichverkehr durch das südlich gelegene Wohnviertel an der Hans-Döllgast-Straße, erhalten. Die Fahrspuren haben folgende Breiten: Die Rechtsabbiegespur ist 3,00 m, die Geradeausspur 3,25 m und die Linksabbiegespur 2,75 m breit. Außerdem wird die überbreite Fahrspur im Zufluss auf 3,25 m verschmälert. Der an der Haltestelle haltende Bus nimmt dadurch künftig die gesamte Fahrspurbreite in Anspruch. Das Überholen des Busses ist so für den nachrückenden Verkehr nicht mehr möglich und die Kreuzung bzw. die Fußgängerfurt und der Radweg würden überstaut. Dies hätte Behinderungen der querenden Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zur Folge. Deshalb wurde entschieden auf der gegenüberliegenden Seite der Kreuzung, der Südseite der Milbertshofener Straße ein neues Bushaltestellenkap vorzusehen. Das Kap wird vor dem Baumgraben eingerichtet. Dies führt dazu, dass die Milbertshofener Straße im Abfluss einspurig wird. Das Bushaltestellenkap wird von beiden Seiten aus über Zuwegungen erschlossen. Die von Westen nach Osten verkehrenden Buslinien 50 und 150 wickeln ab jetzt den Fahrgastwechsel vor dem Knotenpunkt am Bushaltestellenkap ab und fahren bei der nächsten Grünphase weiter in die Domagkstraße. Für die von Süden über die Leopoldstraße kommende Nachtbuslinie N40 muss die Bushaltestelle auf der Südseite der Domagkstraße erhalten bleiben. Aufgrund der nachts deutlich niedrigeren Verkehrsbelastungen ergibt sich hier keine Problematik einer Überstauung der Kreuzung. Damit der Bus die Haltestelle barrierefrei anfahren kann, muss dazu die Haltelinie der Linksabbiegespur aus der Domagkstraße nach hinten versetzt werden. Die Bushaltestelle wird einen Ausstiegsbereich von 0,50 m haben, danach folgt der Radweg mit 2,30 m und dahinter liegt die Gehbahn und der Wartebereich der Haltestelle mit 2,50 m. Es wird ein schmales Bushäuschen aufgestellt, um die Gehbahn nicht unnötig einzuengen. Die Restbreite der Gehbahn vor dem Wartehäuschen beträgt 1,50 m. Auf der Nordseite der Domagkstraße schließt der Radweg mit 2,30 m und dem dazugehörigen Sicherheitstreifen mit 0,5 m an die Fahrbahn an. Die Gehbahn verbreitert sich an dieser Stelle Richtung Ingolstädter Straße von 2,50 m auf ca. 3,50 m. Die beiden Radfahrfurten können dann geradlinig über die Kreuzung geführt und an den Bestand in der Milbertshofener Straße angeschlossen werden. An der südlich gelegenen Radfurt kann eine – sogenannte - Linksabbiegeaufstellflächen in Richtung Norden vorgesehen werden.

Strecke zwischen Knotenpunkt Leopoldstraße / Ingolstädter Straße / Domagkstraße und Knotenpunkt Weimarer Straße / Domagkstraße

Auf der Strecke zwischen dem Knotenpunkt Leopoldstraße / Ingolstädter Straße / Domagkstraße und dem Knotenpunkt Weimarer Straße / Domagkstraße ist die Domagkstraße einspurig je Fahrtrichtung mit einer Fahrbahnbreite von 3,25 m geplant. Der Radweg mit 2,30 m und der Sicherheitstrennstreifen mit 0,75 m entsprechen den geforderten Breiten des Radentscheids. Die restliche Fläche wird auf die Gehbahnen zwischen ca. 3,50 m – 3,75 m aufgeteilt.

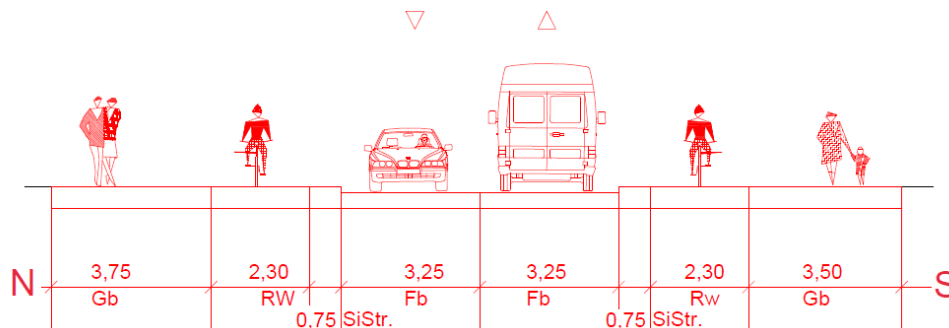


Abb. 7: Schematische Darstellung Querschnitt Strecke zwischen Knoten Leopoldstr. / Ingolstädter Str. / Domagkstr. und Knoten Weimarer Str. / Domagkstr. - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Knoten Weimarer Straße / Domagkstraße

Auf der heutigen nordwestlich vom Knotenpunkt gelegenen Brachfläche ist eine Nutzung mit Discounter und Bürogebäude geplant. Aufgrund des zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommens in und aus Richtung der Weimarer Straße muss nach den Berechnungen aus der VTU der Knotenpunkt vollsignalisiert werden. Dies hat zur Folge, dass im Knotenpunktbereich mehr Platz für die Fahrspuren benötigt wird. Es werden im Zuge der Haupttrichtung auf der West- und Ostseite des Knotenpunktes überbreite Fahrspuren mit 5,50 m eingerichtet, um das Linksabbiegen Richtung Süden und Norden zu ermöglichen.

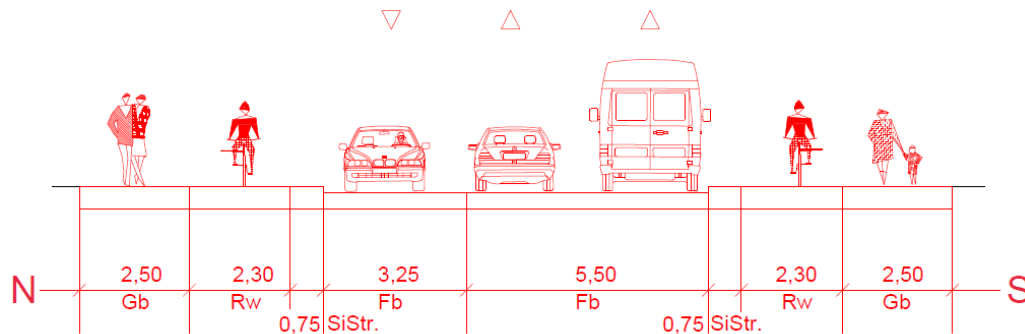


Abb. 8: Schematische Darstellung Querschnitt Knoten Weimarer Str. / Domagkstr. Westseite - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Auf der Westseite können die geforderten Maße für Geh- und Radwege gehalten werden. Auf der Ostseite werden die Breiten aufgrund des zu schmalen Straßenquerschnittes auf einer Strecke von 50 m geringfügig unterschritten. Beidseits kann ein Sicherheitstrennstreifen mit 0,50 m und ein Radweg mit 2,00 m - statt 2,30 m - eingerichtet werden. Eine Verbreiterung auf die 2,50 m der Radvorrangroute ist an dieser Stelle nicht möglich. Dahinter schließt die Gehbahn mit 2,00 m - statt 2,50 m - Breite an. Für den Radverkehr werden Linksabbiegeaufstellflächen an den Einmündungen der Weimarer Straße (Nord) und Hans-Döllgast-Straße (Süd) vorgesehen. Es sind außerdem vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr eingeplant, damit die wartenden Radfahrenden besser im Sichtbereich der nach Rechts abbiegenden Kfz sind.

Strecke zwischen Knotenpunkt Weimarer Straße / Domagkstraße und Bushaltestelle Domagkstraße / Brücke Tram

Auf der Strecke zwischen dem Knotenpunkt Weimarer Straße / Domagkstraße und Bushaltestelle Domagkstraße / Brücke Tram ist die Domagkstraße einspurig je Fahrtrichtung mit einer Fahrbahnbreite von 3,25 m geplant. Die Radwege mit 2,30 m und die Sicherheitstrennstreifen mit 0,75 m sind entsprechend den vom Radentscheid geforderten Breiten dimensioniert. Die restliche Fläche wird beidseits auf die Gehbahnen mit jeweils ca. 2,60 m aufgeteilt.

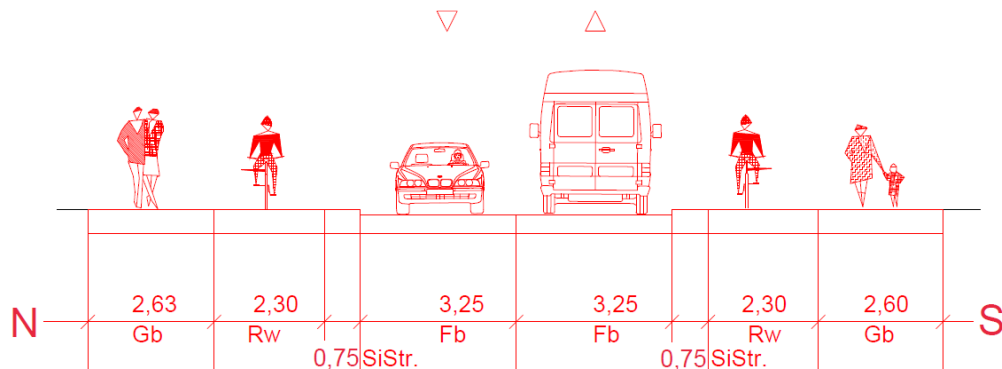


Abb. 9: Schematische Darstellung Querschnitt Knotenpunkt Weimarer Str. / Domagkstr. bis Bushaltestelle Domagkstr. / Brücke Tram - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Bereich Bushaltestelle Domagkstraße und Brücke Tram

Vor dem Brückenbauwerk werden die baulichen Radwege auf beiden Seiten auf Fahrbahnniveau herunter genommen und in Form von Radfahrstreifen über die Brücke geführt. Dies ist erforderlich, da eine bauliche Umsetzung des Radweges auf dem Brückenbauwerk im Bestand, aufgrund der Gefahr der Beschädigung der Brückenabdichtung wie bei Variante 1 bereits geschildert, nicht empfehlenswert ist. Deshalb werden bauliche Radwege erst zu einem späteren Zeitpunkt, im Zuge von Sanierungsmaßnahmen der Brücke, vom Baureferat umgesetzt. Die Bordsteinkanten der Gehbahnen müssen daher vorerst wie im Bestand erhalten bleiben, deshalb kann für die neue Straßenraumaufteilung nur der vorhandene Platz zwischen Bordsteinkante Nord und Bordsteinkante Süd herangezogen werden. Die Gehbahnen bleiben wie im Bestand 3m breit. Auf Fahrbahnniveau schließen beidseits die Radfahrstreifen an. Diese haben eine Breite von jeweils ca. 2,75 m inkl. eines Sicherheitsraums. Es wird empfohlen – in Abhängigkeit des derzeit laufenden Verkehrsversuchs zu geschützten Radverkehrsanlagen (Protected-Bike-Lanes) – innerhalb dieses Sicherheitsraums und somit fahrbahnseitig zusätzlich Schutzelemente anzubringen. Die Domagkstraße ist einspurig je Fahrtrichtung mit einer Fahrspurbreite von 3,25 m geplant.

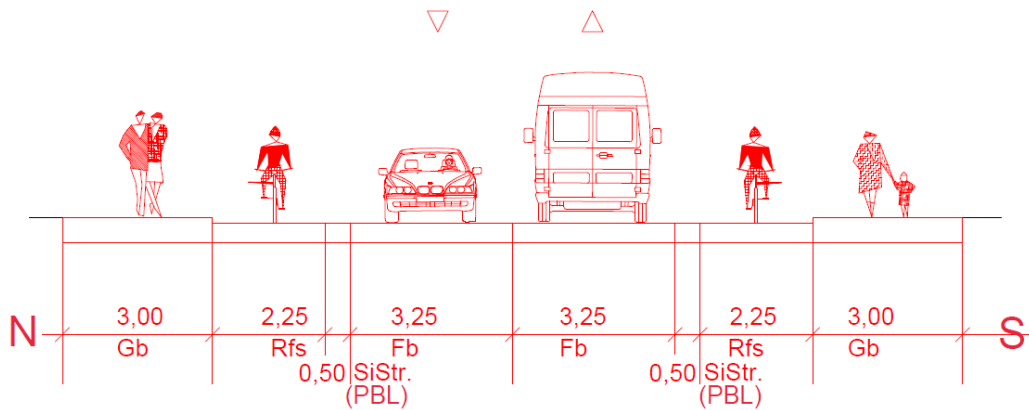


Abb. 10: Schematische Darstellung Querschnitt Brücke Tram - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Im Bereich der Bushaltestellen Domagkstraße sind die Gehbahnen 2,50m breit. Die Wartebereiche sind mit schmalen Bushäuschen ausgestattet. Die baulichen Radwege sind 2,30m breit und die Ausstiegsflächen sind 1,00 im Norden und im Süden 0,75m breit. Eine Verbreiterung auf die 2,50 m der Radvorrangroute ist auf der Nordseite mit Verschmälerung der Ausstiegsflächen möglich, auf der Südseite ist eine Verbreiterung nicht möglich.

Strecke zwischen Bushaltestelle Domagkstraße / Brücke Tram und Knotenpunkt Alfred-Arndt-Straße / Domagkstraße / Gertrud-Grunow-Straße

Auf der weiteren Strecke Richtung Osten ist die Domagkstraße einspurig je Fahrtrichtung mit einer Fahrstreifenbreite von 3,25 m geplant. Die Radwege sind mit 2,30 m und die Sicherheitstrennstreifen mit 0,75 m entsprechend den vom Radentscheid geforderten Breiten dimensioniert. Die restliche Fläche wird beidseits auf die Gehbahnen mit 2,55 m – bis zu rund 3,65 m aufgeteilt.

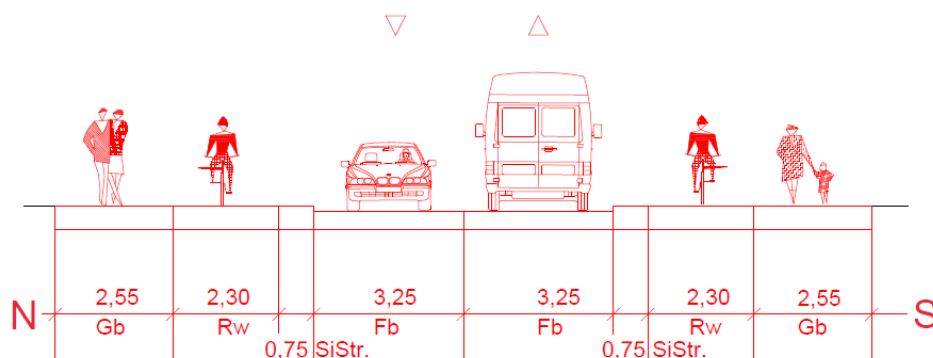


Abb. 11: Schematische Darstellung Querschnitt Strecke zwischen Bushaltestelle Domagkstr. / Brücke Tram und Knoten Alfred-Arndt-Str. / Domagkstr. / Gertrud-Grunow-Str. - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Knoten Alfred-Arndt-Straße / Domagkstraße / Gertrud-Grunow-Straße

Im Bestand gibt es in beiden Fahrtrichtungen je eine separate Linksabbiegespur Richtung Süden in die Parkstadt Schwabing und Richtung Norden in den Domagkpark. In der Planung wird nur noch eine „geteilte“ Linksabbiegespur mit 2,75 m Breite (Abbiegespur für beide Richtungen) und eine Fahrspur pro Fahrtrichtung mit 3,25 m Breite vorgesehen. Durch den Entfall einer Linksabbiegespur kann dem Seitenraum der gewonnene Platz zugeschlagen werden. Auf beiden Straßenseiten sind Gehbahnen mit 2,50m geplant. Im Norden ist der Radwege 2,30 m und im Süden 2,25 m breit. Daran schließt jeweils der Sicherheitstrennstreifen mit 0,50 m zur Fahrbahn an. Eine Verbreiterung auf die 2,50 m der Radvorrangroute ist an dieser Stelle nicht möglich.

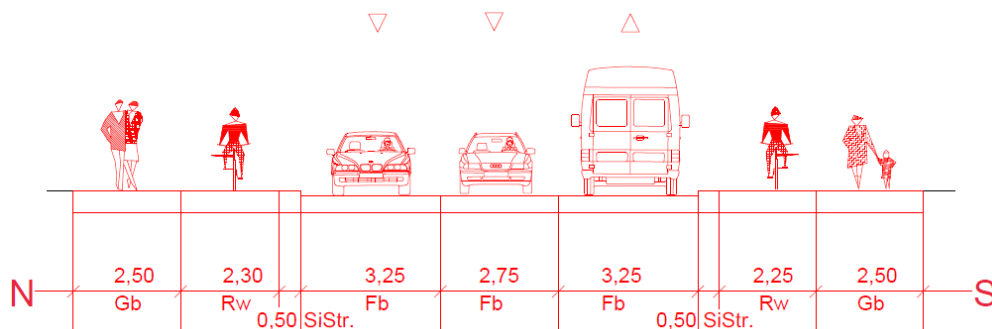


Abb. 12: Schematische Darstellung Querschnitt Knoten Alfred-Arndt-Str. / Domagkstr. / Gertrud-Grunow-Str. - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Auf der Südseite ist die Haltelinie für Radfahrende vorge setzt, damit diese besser von den nach rechts abbiegenden Pkw gesehen werden. Die drei Taxistandplätze vor dem Rilano Hotel in der Domagkstraße müssen auf Grund der neuen Planung und dem damit verbundenen Entfall der Parkbucht versetzt werden. In Abstimmung mit der Taxi München eG wurde ein neuer Standort in direkter Nähe gefunden. Die Taxistandplätze werden auf die Nordostseite der Alfred-Arndt-Straße, in ca. 30 m Entfernung von der Haltelinie am Knoten Alfred-Arndt-Straße / Domagkstraße verlegt.

Auf der Nordseite an der Gertrud-Grunow-Straße ist die Haltelinie für Radfahrende zur besseren Sichtbeziehung zwischen Radfahrenden und Kfz-Verkehr wieder vorge setzt. Zudem wird der Wartebereich für Zufußgehende an der nördlichen Lichtsignalanlage von ca. 2,10m auf ca. 2,70m verbreitert und somit mit Aufstellfläche geschaffen. Östlich der Einmündung in die Gertrud-Grunow-Straße wird eine Lieferzone eingerichtet.

Strecke zwischen Knotenpunkt Alfred-Arndt-Straße / Domagkstraße / Gertrud-Grunow-Straße und Knotenpunkt Walter-Gropius-Straße / Domagkstraße / Brücke A9

Auf der Strecke zwischen dem Knotenpunkt Alfred-Arndt-Straße / Domagkstraße / Gertrud-Grunow-Straße und dem Knotenpunkt Walter-Gropius-Straße / Domagkstraße / Brücke BAB A9 befindet sich östlich der Gertrud-Grunow-Straße die Bushaltestelle Gertrud-Grunow-Straße. An den beiden Haltestellenbereichen sind die Ausstiegsflächen mit 1,50 m geplant. Dahinter verläuft jeweils der Radweg mit einer Breite von 2,30 m. Eine Verbreiterung auf die 2,50 m der Radvorrangroute ist an dieser Stelle mit Verschmälerung der Ausstiegsflächen möglich. Auf der Nordseite ist die Gehbahn zwischen Wartehäuschen und dem Radweg 2,35 m breit. Auf der Südseite ist die Gehbahn an dieser Stelle 1,80 m breit. Im gesamten Streckenabschnitt ist die Domagkstraße einspurig je Fahrtrichtung mit einer Fahrbahnbreite von 3,25 m geplant. Die Radwege sind im weiteren Verlauf mit 2,30 m und die Sicherheitstrennstreifen mit 0,75 m entsprechend den vom Radentscheid geforderten Breiten dimensioniert. Die restliche Fläche wird beidseits jeweils auf die Gehbahnen mit ca. 2,60 m - 2,85 m aufgeteilt.

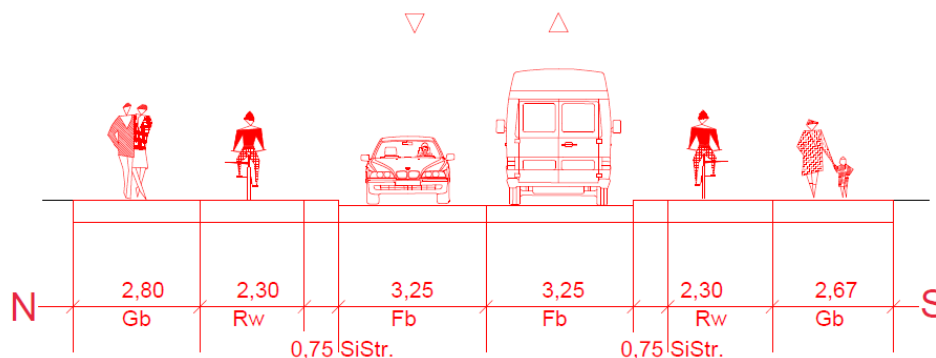


Abb. 13: Schematische Darstellung Querschnitt Strecke zwischen Alfred-Arndt-Str. / Domagkstr. / Gertrud-Grunow-Str. und Walter-Gropius-Str - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Knoten Walter-Gropius-Straße / Domagkstraße

An diesem Knotenpunkt ergibt sich dieselbe bautechnische Problematik wie auf der Brücke über die Trambahnlinie. Die Bordsteinkanten müssen vorerst wie im Bestand erhalten bleiben, weshalb für die neue Straßenraumaufteilung nur der vorhandene Platz zwischen Bordstein Nord und Bordstein Süd verwendet werden kann. Deshalb werden auch hier die baulichen Radwege erst zu einem späteren Zeitpunkt, im Zuge der Sanierungsmaßnahmen der Brücke, vom Baureferat umgesetzt.

Der Erhalt der Linksabbiegespur wird an dieser Stelle als wichtig erachtet, da die Walter-Gropius-Straße die Haupteinfahrstraße von Norden für die Parkstadt-Schwabing und die dort angesiedelten Gewerbe- und Bürobetriebe ist. Ohne Linksabbiegespur besteht das Risiko, dass der sich damit ergebende Rückstau des Kfz-Verkehrs zu hohen Verlustzeiten für den durch die Domagkstraße verkehrenden ÖPNV (Busverkehr) führen könnte.

Als Kompromiss käme eine überbreite Fahrspur mit 5,50 m infrage (wie auch im Plan in der Anlage dargestellt), wodurch das Linksabbiegen weiterhin möglich ist und in den meisten Fällen der Geradeausverkehr an den wartenden Linksabbiegenden vorbeifahren kann. Damit käme der Verkehrsfluss im MIV durch wartende linksabbiegende Kfz nicht komplett zum Erliegen. Allerdings können dadurch die bestehenden Radschutzstreifen jeweils nur um 20cm, auf 1,60m bzw. 1,65m, verbreitert werden und stellen somit eine unzufriedenstellende Lösung für den Radverkehr dar.

Aus diesem Grund ist vom Mobilitätsreferat ein Lösungsansatz gesucht worden, der keine Linksabbiegespur und keine größeren Beeinträchtigungen auf den ÖPNV- und Kfz-Verkehr mit sich bringt. Der Vorschlag ist, einen Verkehrsversuch an dieser Einmündung in einem Zeitraum von ca. 4-6 Wochen ohne Linksabbiegespur durchzuführen, um direkt den Einfluss auf den Verkehrsablauf zu erkennen.

Bei dem Verkehrsversuch ist vorgesehen, dass auf der Ostseite nur eine Fahrspur provisorisch abmarkiert wird und dadurch die Schutzstreifen auf beiden Seiten verbreitert werden können. Damit die prognostizierten Störungen und Behinderungen im Verkehrsablauf aufgrund der Linksabbieger nicht eintreten bzw. so gering wie möglich gehalten werden, ist vorgesehen die Linksabbieger mittels einer Belegungsschleife zu erkennen und bei Überschreitung einer entsprechenden Wartezeit zum Abbiegen, den Gegenverkehr mit dem Rotsignal zu stoppen und so ein ungehindertes Linksabbiegen zu ermöglichen. Ein Abfluss der hinter dem Linksabbieger wartenden Fahrzeuge wäre dann auch möglich. Die ÖV-Fahrzeiten bzw. eventuell eintretende ÖV-Verlustzeiten werden während des Versuchs ausgewertet.

Eine genauere Ausarbeitung der Lichtsignaltechnik und Detektion sowie des entsprechenden Markierungsplans werden im Anschluss an den vorliegenden Beschluss durchgeführt.

Der Verkehrsversuch soll parallel zu den weiteren Planungen im Baureferat laufen, damit die Ergebnisse noch vor Baubeginn berücksichtigt werden können. Mit einer Übermittlung der Ergebnisse des Verkehrsversuchs an das Baureferat rechnet das Mobilitätsreferat im 4. Quartal 2023.

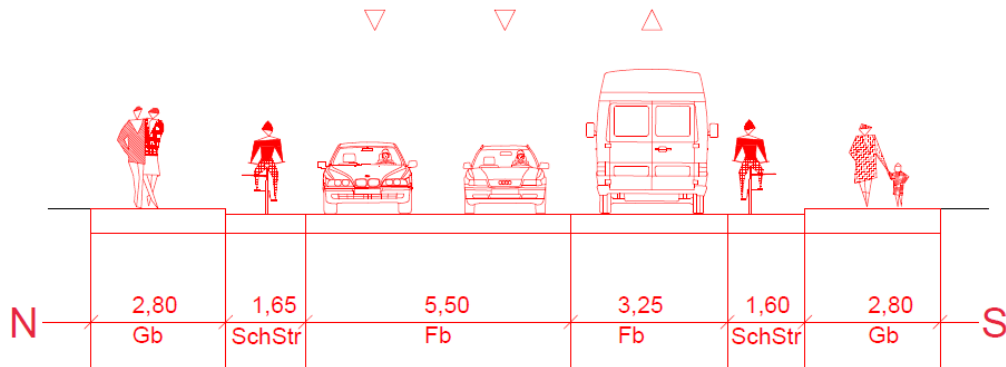


Abb. 14: Schematische Darstellung Querschnitt Brücke A9 - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Strecke zwischen Knotenpunkt Walter-Gropius-Straße / Domagkstraße / Brücke A9 und Knotenpunkt Zaunweg / Domagkstraße

Auf der Strecke zwischen dem Knotenpunkt Walter-Gropius-Straße / Domagkstraße / Brücke A9 und dem Knotenpunkt Zaunweg / Domagkstraße ist die Domagkstraße einspurig je Fahrtrichtung mit einer Fahrbahnbreite von 3,25 m geplant. Die Radwege sind mit 2,30 m und die Sicherheitstrennstreifen mit 0,75 m entsprechend den vom Radentscheid geforderten Breiten dimensioniert. Die restliche Fläche wird beidseits auf die Gehbahnen mit ca. 2,60 m-2,65 m aufgeteilt.

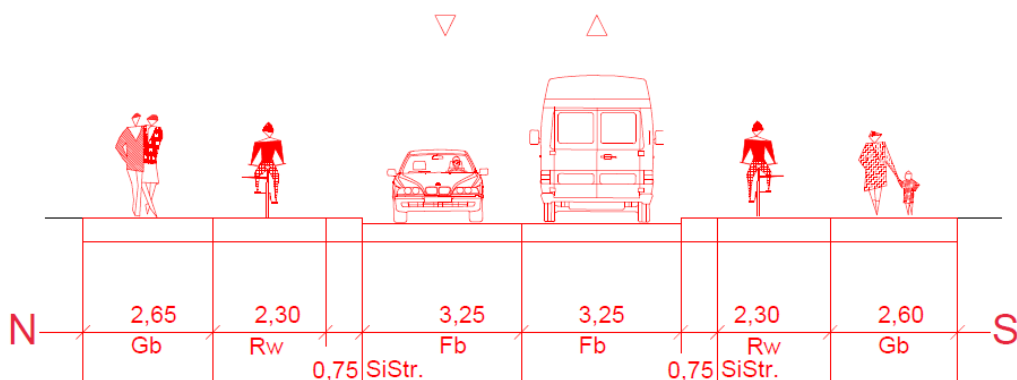


Abb. 15: Schematische Darstellung Querschnitt Strecke zw. Knoten Walter-Gropius-Str / Domagkstr. und Knoten Zaunweg / Domagkstr. - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Knoten Zaunweg / Domagkstraße

Westlich des Knotenpunktes Zaunweg / Domagkstraße ist im Bestand ein langer Radfahrstreifen im Bereich zwischen der Einmündung in die Sackgasse der Domagkstraße

und der Einmündung Zaubweg und Domagkstraße vorhanden. Um den Radfahrenden und Zufußgehenden an dieser Stelle eine sichere und komfortablere Querungsmöglichkeit zu bieten, ist ein baulicher Radweg mit 2,30 m mit dazugehörigem Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m und einer Gehbahn mit 2,50 m geplant. Dies hat zur Folge, dass die 7 Pkw-Stellplätze vor der Domagkstraße Hausnummer 50 entfallen, damit der zweite Rettungsweg am benannten Gebäude gegeben ist. Hierfür wird in diesem Bereich beidseits ein absolutes Halteverbot eingerichtet, um die Fläche für mögliche Rettungseinsätze freizuhalten. Vor der Domagkstraße Hausnummer 48 soll eine Lieferzone eingerichtet werden, um den täglichen Lieferverkehr zu ermöglichen. Die Lieferzone kann in den Abendstunden und in der Nacht weiterhin von den Anwohner*innen zum Parken genutzt werden. Der Radweg und die Gehbahn werden über die Einmündungen zur Sackgasse Domagkstraße und zum Zaubweg höhengleich geführt. Dazu werden jeweils Rampensteine mit einem Abstich von 8 cm auf der Nord- und Südseite der Einmündungen eingebaut. Die Detailplanung dazu erfolgt in der weiteren Planung im Baureferat. Die beiden Haltestellenbereiche „Zaubweg“ sind mit Ausstiegsflächen von 1,50 m geplant. Dahinter verläuft jeweils der Radweg mit einer Breite von 2,30 m. Eine Verbreiterung auf die 2,50 m der Radvorrangroute ist an dieser Stelle mit Verschmälerung der Ausstiegsflächen möglich. Auf der Nordseite ist die Gehbahn zwischen Wartehäuschen und Radweg 3,40 m breit und auf der Südseite ist sie an dieser Stelle ca. 2,65 m breit. Die im Bestand östlich der nördlichen Bushaltestelle befindliche Wertstoffinsel wird verlegt, da die Container dort durch den Entfall der Stellplätze nicht mehr gut zu erreichen sind bzw. entleert werden können. Als Ersatzstandort sollen die Wertstoffcontainer auf der Ostseite der Grünecker Straße kurz nach der Einmündung aufgestellt werden.



Abb. 16: Darstellung Schauplan Knoten Zaunweg / Domagkstraße; baulicher Radweg - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Strecke zwischen Knotenpunkt Zaunweg / Domagkstraße und Knotenpunkt Ungererstraße / Domagkstraße

Auf der Strecke zwischen dem Knotenpunkt Zaunweg / Domagkstraße und dem Knotenpunkt Ungererstraße / Domagkstraße ist die Domagkstraße einspurig je Fahrtrichtung mit einer Fahrbahnbreite von 3,25 m geplant. Ab dem östlichen Bushaltestellenbereich sind die Radwege mit 2,30 m und die Sicherheitstreifen mit 0,75 m entsprechend den vom Radentscheid geforderten Breiten dimensioniert. Die restliche Fläche wird beidseits auf die Gehbahnen mit ca. 2,65 m aufgeteilt. An der Einmündung zur Garchinger Straße werden der Radweg und die Gehbahn höhengleich über die Einmündung geführt. Dazu wird jeweils ein Rampenstein mit einem Abstich von 8cm auf der Nord- und Südseite der Einmündung eingebaut. Die Detailplanung dazu erfolgt in der weiteren Planung im Baureferat. Die 3 E-Ladepunkte vor der Domagkstraße Hausnummer 54 werden vor Baubeginn an einen räumlich nahen Ersatzstandort verlegt.

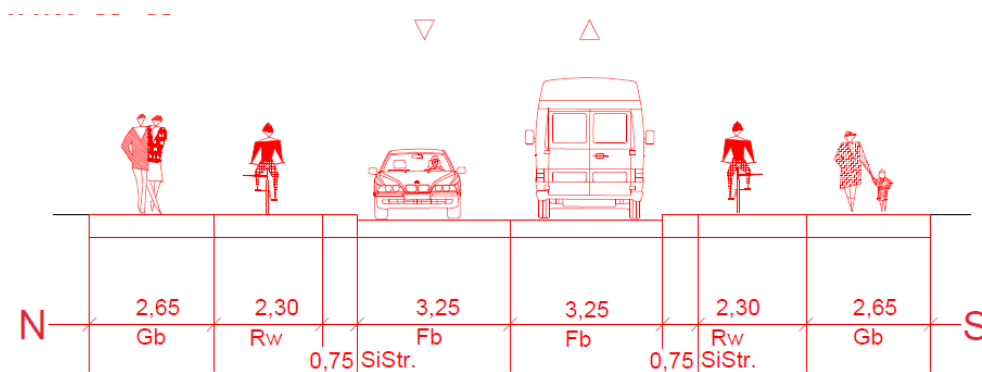


Abb. 17: Schematische Darstellung Querschnitt Strecke zw. Knoten Zaunweg / Domagkstr. und Ungererstr. / Domagkstr. - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Knoten Ungererstraße / Domagkstraße

Am Knoten Ungererstraße / Domagkstraße befindet sich auf der Nord- und Südseite jeweils ein Haltestellenbereich der Bushaltestelle „Alte Heide“. Nördlich liegt der derzeitige Interimsstandort des Oskar-Von-Miller Gymnasiums und im Süden in der Ungererstraße befinden sich die Abgänge zur U-Bahnhaltestelle „Alte Heide“ mit einem Aufzug und somit einem barrierefreien Zugang zum U-Bahnhof.

Im Abfluss wird eine überbreite Fahrspur mit 5,50 m eingerichtet, um gleichzeitig ein Linksabbiegen und eine Vorbeifahrt Geradeaus bzw. zum Rechtsabbiegen zu ermöglichen. Dadurch werden lange ÖV-Verlustzeiten vermieden, welche durch den Entfall einer Abbiegespur an dieser Stelle entstehen würden. Die Buslinie 50 und Nachtbuslinie N40 biegen hier nach Links auf die Ungererstraße ab und fahren weiter Richtung Busbahnhof Studentenstadt. Die Buslinie 150 biegt nach Rechts auf die Ungererstraße ab, Richtung Mittlerer Ring im Süden. Im Zufluss ist die Fahrspur 3,25 m breit. Aufgrund der nördlichen und südlichen Grundstücksgrenzen ist nur wenig Platz für einen entsprechenden Ausbau der Haltestellenbereiche und der Radwege vorhanden. Auf beiden Seiten der Haltestellen gibt es ein hohes Schüleraufkommen und die Bushaltestelle „Alte Heide“ wird, laut MVG, von vielen Mobilitätseingeschränkten als Umsteigehaltestelle zur U 6 genutzt. Der Aufzug an der U-Bahnhaltestelle ermöglicht hier einen kurzen und barrierefreien Zugang zum U-Bahnhof „Alte Heide“. Um die Schulwegsicherheit und den barrierefreien Verkehr weiterhin bestmöglich gewährleisten zu können, wird vorgeschlagen an den Bushaltestellenbereichen den Gehbahnen mehr Fläche als den Radwegen zu geben. Auf beiden Seiten sind demnach auf einer Länge von 60 m die Gehbahnen mit 2,35 m, die Radwege mit 1,70 m und die Ausstiegsbereiche mit 0,50 m geplant. Eine Verbreiterung auf die 2,50 m der Radvorrangroute ist an dieser Stelle nicht möglich.

Auf der Südseite ist direkt am Knotenpunkt eine vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr eingeplant, damit die wartenden Radfahrenden besser im Sichtbereich der nach Rechts abbiegenden Kfz stehen. Die beiden Radfahrfurten werden geradlinig über die Kreuzung geführt und an den Bestand in der Crailsheimstraße angeschlossen.

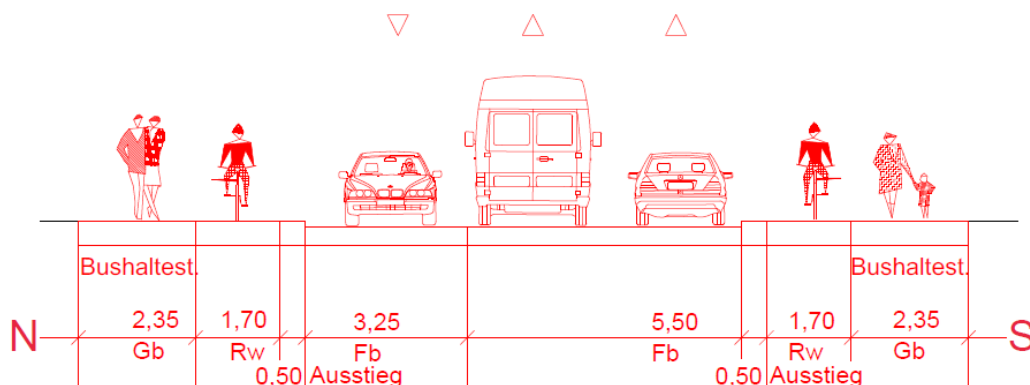


Abb. 18: Schematische Darstellung Querschnitt Knoten Ungererstr. / Domagkstr. - Planung Variante 2 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker)

Eine Inanspruchnahme weiterer Flächen an dieser Stelle zur Aufweitung der Radwege oder Gehbahnen wird nicht empfohlen. In der nördlichen Grünfläche müssten 15 Bäume gefällt werden, die jedoch aus lufthygienischer, stadtklimatischer und naturschutzrechtlicher Sicht erhalten werden sollen (vgl. auch Stellungnahmen von PLAN und RKU).

Abschließend ist noch Folgendes wichtig:

1. Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um das Stadium der sog. Vorplanung. d.h. die Funktionalität der Planung ist gegeben und stadintern abgestimmt.
2. Die Belange des Brandschutzes wurden bei der Planung berücksichtigt.
3. Die Planungen sind mit der MVG abgestimmt.
4. Bezüglich der Dimensionierung der Verkehrsflächen können sich im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung durch das Baureferat Änderungen/Anpassungen einzelner Maße/Breiten notwendigerweise ergeben.
5. Um die Wirkung dieser Radentscheidsmaßnahme quantifizieren zu können, schlagen wir den Einbau von Dauerzählstellen für den Radverkehr an folgenden Stellen vor: Knotenpunkt Ungererstraße / Domagkstraße und Leopoldstraße / Domagkstraße.

3.3. Beurteilung der Varianten & Fazit

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Varianten

	Variante 1	Variante 2
Verkehrssicherheit	- Verbesserung durch Schaffung von Radwegen mit Sicherheitsabständen, höhengleiche Querungsmöglichkeiten an den Knoten Sackgasse (Parallelfahrbahn) Domagkstraße, Zaunweg, Garchinger Straße - Verbreiterung Gehbahnen	- Verbesserung durch Schaffung von Radwegen mit Sicherheitsabständen, höhengleiche Querungsmöglichkeiten an den Knoten Sackgasse (Parallelfahrbahn) Domagkstraße, Zaunweg, Garchinger Straße - Verbreiterung Gehbahnen
Kostenfaktor	ca. 14 bis 16 Mio € brutto	ca. 14 bis 16 Mio € brutto
Radwegführung	Entspricht den geforderten Breiten des Radentscheids außer an beiden Brückenbauwerken und westlich des Knotens Ungererstr.	Entspricht meist den geforderten Breiten des Radentscheids; außer östlich des Knotens Weimarer Straße, an beiden Brückenbauwerken und westlich des Knotens Ungererstr.

Betroffenheit MIV	Entfall aller Linksabbiegespuren, lange Rückstaus möglich, v.a. in abendlichen Spitzenstunden	Durch die Beibehaltung der Linksabbiegespur am Knoten Ingolstädterstr. / Domagkstr., der Einrichtung einer geteilten Linksabbiegespur am Knoten Arnolf-Arndt-Str. / Domagkstr. / Gertrud-Grunow-Str. und der Ausführung von überbreiten Fahrspuren an den restlichen Knotenpunkten werden Behinderungen / Störungen im Verkehrsablauf vermieden
Betroffenheit ÖPNV	Bus steht aufgrund von Entfall der Linksabbiegespuren im Stau des MIV. Zusätzliches Bushaltekop in der Milbertshofener Str. Ausstattung Bushaltestellen mit Wartehäuschen, wo möglich	Durch Erhalt und Einrichtung der Linksabbiegespuren und Einrichtung von überbreiten Fahrspuren werden Zeitverluste im ÖPNV vermieden bzw. gegenüber dem Entfall der Abbiege Spuren deutlich reduziert. Zusätzliches Bushaltekop in der Milbertshofener Str. Ausstattung Bushaltestellen mit Wartehäuschen, wo möglich
Ruhender Kfz-Verkehr	Entfall von 134 Parkplätzen - 128 in Domagkstraße - 7 vor Domagkstraße 54 (Sackgasse Domagkstraße) - Verlegung Taxistandplätze und E-Ladestellen - Einrichten Lieferzonen (Gertrud-Grunow-Str / Domagkstraße 48)	Entfall von 134 Parkplätzen - 128 in Domagkstraße - 7 vor Domagkstraße 54 (Sackgasse Domagkstraße) - Verlegung Taxistandplätze und E-Ladestellen - Einrichten Lieferzonen (Gertrud-Grunow-Str / Domagkstraße 48)
Fahrradabstellanlagen	Keine Abstellplätze aufgrund von Platzmangel möglich	Keine Abstellplätze aufgrund von Platzmangel möglich
Baumbilanz	Keine Neupflanzungen möglich und keine Fällungen nötig	Keine Neupflanzungen möglich und keine Fällungen nötig

Die Prüfung der Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr hat ergeben, dass die Parkplätze im genannten Rahmen reduziert werden können. Entlang der Domagkstraße gibt

es kaum Kleingewerbe- und Wohnnutzung, dafür viele Dauerparker. Die an der Domagkstraße gelegenen Kleingartenanlagen haben eigene Kfz-Parkplätze.

Zusammenfassend wird aus der dargestellten Bewertung vom Mobilitätsreferat die Variante 2 als Vorzugsvariante zur Umsetzung vorgeschlagen. Die Variante 2 wird als die bessere Lösung für alle Verkehrsarten hinsichtlich der geplanten Breiten im öffentlichen Raum und des Verkehrsflusses für den ÖPNV erachtet. Die verkehrstechnische Untersuchung hat ergeben, dass der Erhalt der Linksabbiegespuren auf der Domagkstraße zu empfehlen ist, um lange Rückstaulängen zu vermeiden in denen auch der Bus stehen würde.

4. Rechtliche Bauvoraussetzungen

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

Die nördliche Grünfläche westliche des Knotens Ungererstraße / Domagkstraße befindet sich außerhalb der Straßenbegrenzungslinien und ist im Flächennutzungsplan als „Allgemeine Grünfläche“ festgesetzt.

5. Kostenrahmen und Finanzierung

Das Projekt befindet sich noch in der Vorplanung, die mit der Vorlage der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung abschließt. Die Gesamtkosten inklusive Risikoreserve werden für die vorgeschlagene Vorzugsvariante aktuell auf 14 bis 16 Mio € geschätzt. Belastbare Kostenangaben sind erst im Rahmen der weiteren Projektplanung möglich. Erst hier können Kosten z.B. für Fahrbahnaufbauten, Oberflächenbefestigungen, Entwässerungseinrichtungen, Spartenumverlegungen oder Altlastenentsorgung ermittelt werden. Die für die weitere Projektplanung unbezifferten Mittel werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

6. Verkehrstechnische Untersuchung

Im Zuge der Umplanung der Domagkstraße wurde eine verkehrstechnische Untersuchung erstellt. Das Ergebnis daraus ist, dass die Linksabbiegespuren auf der Domagkstraße erhalten werden sollten, damit ein Verkehrsablauf ohne größere Störungen und Behinderungen gewährleistet werden kann und die Buslinien nicht im Stau stehen. Vor allem in den Abendstunden sind an den Knotenpunkten ohne Linksabbiegespuren sehr lange Rückstaulängen berechnet worden.

7. Betroffenheiten & Stellungnahmen

7.1. Städtische Dienststellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Klima- und Umweltschutz, dem Referat für Städtebau und Bauordnung und der Stadtkämmerei abgestimmt. Die Referate haben den Beschluss mitgezeichnet.

7.2. Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München

Am 25.07.2022 und 13.10.2022 wurden den Initiator*innen des Radentscheids die Planung vorgestellt.

Die neue Planung wurde von den Initiator*innen positiv bewertet. Folgende Punkte wurden angemerkt:

- **Generelle Breite der Radwege:** Die Domagkstraße ist Teil des Äußeren Radl-rings und wird voraussichtlich eine wichtige Radvorrangroute der Kategorie IR III im Radwegenetzplan. Damit muss eine Regelbreite von 2,5 m für Radvorrang-routen gemäß HRSV und REM für die Planungen der Radwege zugrunde gelegt werden. Die in den Plänen dargestellte Breite von 2,3 m mit einem Sicherheits-abstand von 0,75 m zur Fahrbahn lässt sich in den meisten Teilstücken ohne we-sentliche Veränderung der grundsätzlichen Raumaufteilung auf die geforderten 2,50 m erhöhen, indem der Sicherheitsabstand auf sein Mindestmaß von 0,50 m reduziert wird. Der Radentscheid wünscht ausdrücklich, diese Anpassung in den folgenden Planungsschritten vorzunehmen.
→ Wird nach Beschluss der Radvorrangrouten im Mobilitätsausschuss in der weiteren Planung im Baureferat berücksichtigt
- **Radentscheid-konforme Breiten der Radwege an Bushaltestellen:** Die Breiten der Radwege an Bushaltestellen sollen in der weiteren Planung gemäß den Forde-rungen des Radentscheid München und den Vorgaben in den Planungsleitlinien ausgeführt werden. An der Gertrud-Grunow-Straße können Radentscheid-kon-forme Radwegbreiten aus Sicht der Initiatoren des Radentscheids durch die Re-duzierung der Breite der Ausstiege von derzeit 1,5 m (die Regelbreite liegt bei 0,75 m) ohne Komforteinbußen für Fahrgäste umgesetzt werden. An der nördli-chen Bushaltestelle Domagkstraße sollten gemäß den Vorgaben der Planungs-leitlinien und analog zur Ausführung der südlichen Haltestelle der überbreite Aus-stieg von 1,00 m auf sein Regelmaß von 0,75 m reduziert und der Radweg in

Regelbreite ausgeführt werden. An der Haltestelle am Zaunweg gilt Ähnliches wie an der Gertud-Grunow-Straße: Radwege in Regelbreite von 2,5 m sollen durch eine Reduzierung der überbreiten Ausstiege ohne Komforteinbußen für Fahrgäste hergestellt werden.

→ Wird nach Beschluss der Radvorrangrouten in der weiteren Planung im Baureferat berücksichtigt

- Radwege auf der Autobahnbrücke / Verkehrsversuch Walter-Gropius-Straße: In den vorliegenden Plänen sind auf der Autobahnbrücke neben den zwei Fahrspuren und der Abbiegespur in die Walter-Gropius-Straße zwei Schutzstreifen mit einer Breite von 1,60 m bzw. 1,65 m dargestellt. Für eine wichtige Radwegverbindung der Kategorie IR III sind unterbreite Radwege ohne baulichen Schutz jedoch absolut ungeeignet und werden vom Radentscheid in dieser Form entschieden abgelehnt. Umso mehr begrüßt der Radentscheid München die Initiative der verantwortlichen Planer zu einem sehr konstruktiven neuen Lösungsvorschlag. Im Rahmen eines Verkehrsversuchs / Probetriebes soll geprüft werden, ob durch eine innovative Signalisierung die Notwendigkeit einer Linksabbiegespur auf der Brücke dauerhaft entfallen kann. Der dadurch freiwerdende Raum ermöglicht angemessen breite und sichere Radwege unter Beibehaltung der Gehwegbreiten. Der Radentscheid München sieht in dem innovativen Lösungsansatz die einzige Möglichkeit, die Abbiegebeziehung in die untergeordnete Walter-Gropius-Straße beizubehalten und unterstützt den Vorschlag ausdrücklich. Eine optimale Auslegung und Ausstattung dieses Verkehrsversuchs sollten eine möglichst hohe Erfolgsaussicht des Probetriebes sicherstellen. Der Radentscheid favorisiert im gewonnenen Fahrbahnraum die Realisierung eines geschützten Radfahrstreifens (PBL) auf der Nordseite und eines Radfahrstreifens auf der Südseite der Brücke. Beide Radwegformen sind ohne Eingriff in die aktuelle Brückenstruktur möglich und bieten eine deutlich höhere Sicherheit für Radfahrende als Schutzstreifen. Beide Lösungen sind zudem leicht rückbaubar oder anpassbar, sollte der Ausgang des Verkehrsversuchs dies notwendig machen. Es bleibt anzumerken, dass auch bei diesem wünschenswerten Verkehrsversuch die Radwege mit ca. 2,3 m Breite deutlich unter der Regelbreite von 2,5 m für Radwege der Kategorie IR III liegen werden. Der Radentscheid vertraut darauf, dass dies als unterstützender Beitrag aufgenommen wird und die Dringlichkeit der Umsetzung des Pilotversuchs unterstreicht.

→ Nach Beschluss des Verkehrsversuchs zum Entfall der Linksabbiegespur und zum Verkehrsversuch Protected-Bike-Lanes durch das Mobilitätsreferat werden die Ergebnisse in der weiteren Planung im Baureferat berücksichtigt

- Knotenpunkt Ungererstraße: Am Knotenpunkt Domagkstraße/Ungererstraße sind in den vorliegenden Plänen Radwege mit einer extremen Unterbreite von lediglich 1,7 m dargestellt. Diese Breite ist für einen Radweg der Kategorie IR III ungeeignet und wird in dieser Form vom Radentscheid abgelehnt. Der Radentscheid bittet ausdrücklich darum, durch die Verwendung der umliegenden städtischen Grünflächen eine planerische Lösung herbeizuführen, die mit angemessenen breiten und leistungsstarken Radwegen den sicheren und flüssigen Verkehr der dort prognostizierten hohen Zahl an Radfahrenden gewährleistet.

→ Das Referat für Klima- und Umweltschutz und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung lehnen die Inanspruchnahme der nördlich gelegenen allgemeinen Grünfläche am Knoten Ungererstraße / Domagkstraße sowie die damit verbundene Fällung von 15 Bäumen aus lufthygienischer, stadtklimatischer und naturschutzrechtlicher Sicht ab. Das Baureferat sieht die Fällung der schützenswerten Bäume sowie die Erweiterung der Verkehrsflächen auf einer öffentlichen Grünfläche als kritisch, einerseits angesichts der Forderungen des Radentscheids Münchens, Radinfrastruktur grundsätzlich nicht auf Kosten des Stadtgrüns auszubauen, und andererseits vor dem Hintergrund der Übernahme des Bürgerbegehrens „Grünflächen erhalten“.

Eine Verbreiterung der Radwege zulasten der Leistungsfähigkeit z.B. durch den Entfall einer Abbiegespur würde am Knoten Ungererstraße / Domagkstraße zu extrem langen Rückstaulängen (bis zu 1000 m) führen. Dies hätte wiederum sehr hohe ÖV-Verlustzeiten zur Folge. Im Sinne der Verkehrswende und der Förderung des ÖV als ebenfalls wichtiger Teil des Umweltverbands wird der Entfall einer Abbiegespur zur Verbreiterung der Radwege vom Mobilitätsreferat nicht empfohlen. Insbesondere da die Domagkstraße eine wichtige Straße im Hauptstraßennetz der Landeshauptstadt München welche die Ungererstraße mit der Ingolstädter Straße verbindet und den Verkehr MIV und ÖPNV aus der nördlichen Parkstadt Schwabing und dem Domagkpark aufnimmt. Dort befinden sich neben größeren Wohngebieten auch viele bedeutende Arbeitsplatzstandorte. Diese Funktion soll die Domagkstraße weiterhin erfüllen können. Die angestrebte neue Raumaufteilung hat daher zum Ziel die Funktion der Domagkstraße aufrechtzuerhalten und gleichzeitig möglichst durchgehende Verbesserungen für den Radverkehr zu schaffen. Mit dem Verkehrsversuch „ Entfall Linksabbiegespur“ an der Einmündung Walter-Gropius-Straße werden daraus folgenden verkehrlichen Wirkungen auf den Verkehrsablauf direkt sichtbar. Solange hier keine Ergebnisse vorliegen, sollte an der Beibehaltung der Linksabbiegespur bei verminderten Radwegbreiten von 1,70m auf einer Länge von knapp 60m festgehalten werden.

- Niveaugleiche Führung der Radwege an untergeordneten Einmündungen: Der Radentscheid begrüßt, dass Radwege an untergeordneten Einmündungen in neueren Planungen standardmäßig gemäß den Empfehlungen der ERA und der Planungsleitlinien höhengleich ausgeführt werden. Eine höhengleiche Führung wurde in den vorliegenden Planungen für die Hans-Döllgast- Straße, die Privatstraße gegenüber G.-Grunow-Str., die Sackgasse Domagkstraße, den Zaunweg und die Garchingener Straße vereinbart. Der für die Anrampung notwendige Abstand des Radweges zur Fahrbahn soll über eine leichte Verschwenkung (zu ihrer Ausführung siehe "Verschwenkungen") des Radweges in der weiteren Planung erreicht werden. Grundstückszufahrten oder eventuell auch kleinere Privatstraßen sollen mit Rampensteinen A50 angebunden werden.
→ Wird in der weiteren Planung im Baureferat geprüft.
- Verschwenkungen: Der Radentscheid bittet darum, dass alle notwendigen Verschwenkungen der Radwege z.B. an Haltestellen und an untergeordneten Einmündungen nach den Gestaltungsprinzipien ausgeführt werden, die in den Planungsleitlinien festgelegt und in ergänzenden Ausführungshinweisen näher beschrieben sind. Nur eine funktionale Auslegung der Verschwenkungen stellt sicher, dass diese nicht zu unbeabsichtigten Engstellen in der Radinfrastruktur werden.
→ Wird in der weiteren Planung im Baureferat geprüft.
- Querung über den Zaunweg: Der Radentscheid würdigt ausdrücklich die planerische Lösung an der Einmündung des Zaunweges, die eine aktuell über 50 m (!) lange, ungeschützte Querung für Zufußgehende und Radfahrende über den Zaunweg in zwei kurze Querungen über getrennte Einmündungen auflöst. Diese Lösung ist für alle Verkehrsteilnehmer deutlich leichter erfassbar, reduziert die Konfliktbereiche auf ein Minimum und bietet Zufußgehenden und Radfahrenden eine sichere und komfortable Straßenquerung.

7.3. Öffentlichkeitsveranstaltung

Am 28.07.22 wurde den Anwohner*innen, Gewerbetreibenden, Verbänden, Bezirksausschüssen und interessierten Bürger*innen die geplante Maßnahme Domagkstraße online vorgestellt und diskutiert. Die Einladung zur Öffentlichkeitsveranstaltung erfolgte per Posteinwurf, über die RathausUmschau und den sozialen Medien.

Ziel war es, ein Meinungsbild der Bürger*innen zu der Planung zu erhalten. Über die Chatfunktion konnten alle Interessierten Fragen stellen, an Online-Umfragen teilnehmen und auf diese Weise mitdiskutieren.

Die Präsentationsfolien der Beteiligungsveranstaltung sind auf www.muenchenunterwegs.de abrufbar.

Bei der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde eine große Bandbreite an Themen wie Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen, Aufstelltaschen für Linksabbiegende und Aufstellflächen für Zufußgehende diskutiert. Die Inhalte der Diskussion sowie Anregungen im Nachgang an die Veranstaltung sind in die Planungen für die jeweiligen Streckenabschnitte miteingeflossen.

Für z.B. die östliche Fußgängerquerung über die Domagkstraße am Knotenpunkt Gertrud-Grunow-Straße wurde gewünscht, dass die Aufstellfläche für Zufußgehende auf der Nordseite verbreitert werden soll. Dies wurde in der Planung berücksichtigt und die Gehbahn an der benannten Stelle von ca. 2,00m auf ca. 2,60m verbreitert.

7.4. Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 12 – Schwabing – Freimann wurde gemäß § 9 Abs.2 und 3 (Katalog des Mobilitätsreferats, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 9).

„Der Bezirksausschuss 12 schlägt vor, auf dem Grundstück des Gymnasiums (Interimsbau) die Grünfläche zu entfernen und so das gesamte Profil zu verbreitern, um Baumfällungen auf Höhe der Bushaltestelle zu verhindern.

Beim Knoten Zaunweg sollten die Planungen überprüft werden, damit im Bereich der Sackgasse so viele Parkplätze wie möglich erhalten bleiben. “

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Bei der oben genannten Grünfläche handelt es sich, um die Vorzone der schützenswerten dichten Baumkulisse mit Großbäumen. Bei einem Eingriff in die Grünfläche und Befestigung des Bereichs, wären die Wurzelbereiche der Bäume betroffen. Aufgrund der Gehölzdichte und deren Kronendurchmesser, würde auch diese Maßnahme nicht zu weniger Baumfällungen führen.

Am Zaunweg entfallen die 7 Pkw-Stellplätze vor der Domagkstraße Hausnummer 50, damit der zweite Rettungsweg am benannten Gebäude gegeben ist. Hierfür wird in diesem Bereich beidseits ein absolutes Halteverbot eingerichtet, um die Fläche für mögliche Ret-

tungseinsätze freizuhalten. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse können keinen weiteren Pkw-Parkplätze erhalten werden

Dem Bezirksausschuss 12 wurde am 22.09.22 die Planung vorgestellt. Ebenso haben sie bei der Öffentlichkeitsveranstaltung am 28.07.22 teilgenommen.

Dem Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 12 Schwabing – Freimann ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, der Stadtkämmerei, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, der MVG GmbH, dem Kreisverwaltungsreferat (Branddirektion) und dem Referat für Klima und Umweltschutz abgestimmt und mitgezeichnet.

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

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

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Variante 2 als Vorzugsvariante gemäß der unter Ziff. 2 dargestellten Verkehrsführung / Raumaufteilung für die Maßnahme Domagkstraße wird erteilt.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, einen Verkehrsversuch auf der Autobahnbrücke über BAB A9 zum Linksabbiegen in die Walter-Gropius-Straße durchzuführen.
3. Das Baureferat wird gebeten, die Variante 2 der oben genannten Maßnahme 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 (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 12
3. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
4. An das Baureferat
5. An die Stadtwerke München – GmbH - MVG
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 – GB2.12
Zum Vollzug des Beschlusses

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen