
Umgestaltung der Schwere-Reiter-Straße

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Gestaltung östlicher Leonrodplatz – Schwere-Reiter-Straße – Infanteriestraße Ausbau mit Augenmaß und Vernunft

Antrag Nr. 20-26 / A 02766 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann,
Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Fritz Roth, Herrn StR Richard Progl
vom 23.05.2022

Zukünftige Gestaltung der Schwere-Reiter-Straße

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 01460 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg
vom 21.07.2015

Verzögerung beim Justizzentrum nutzen:

Schwere-Reiter-Straße priorisiert planen und gestalten

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 05257 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg
vom 21.03.2023

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 12071

Anlagen:

1. Lageplan Variante 1 (Bauabschnitt 1)
2. Lageplan Variante 2 (Bauabschnitt 1)
3. Lageplan Raumaufteilung Bauabschnitt 2
4. Bebauungsplan Nr. 1954 „Kreativfeld“
5. Antrag Nr. 20-26 / A 02766
6. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 01460
7. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05257
8. Stellungnahme des Radentscheids München vom 11.09.2023

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 24.01.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag des Referenten	3
1	Anlass und Ziel	3
2	Darstellung der Planungen	4
2.1	Städtebauliche Ausgangslage.....	4
2.2	Bestandssituation	5
2.3	Planungsgrundlagen.....	7
2.4	Grobkonzept Raumaufteilung (Planungsziele).....	8
2.5	Raumaufteilung	9
2.6	Bauabschnitt 1: Schwere-Reiter-Straße (zwischen Leonrodplatz und einschließlich Emma-Ihrer-Straße)	11
2.7	Bauabschnitt 2: Schwere-Reiter-Straße (zwischen Emma-Ihrer-Straße und Ackermannstraße).....	20
2.8	Vorzugsvariante.....	22
3	Bauabschnitte und Bauablauf	27
4	Rechtliche Bauvoraussetzungen.....	29
5	Kostenrahmen und Finanzierung	29
6	Sachstand: Brücke über die Schwere-Reiter-Straße	30
7	Verkehrskonzept Kreativfeld Maßnahmen zur Herstellung eines verkehrsberuhigten Quartiers	33
8	Betroffenheit & Stellungnahmen	35
8.1	Städtische Dienststellen und Eigenbetriebe	35
8.2	Einbindung der Initiator*innen des Radentscheids München	37
8.3	Bezirksausschuss.....	37
9	Anträge und Empfehlungen	38
9.1	Stadtratsanträge	38
9.2	Bezirksausschuss-Anträge	40
II.	Antrag des Referenten	43
III.	Beschluss.....	44

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1 Anlass und Ziel

Mit dem BA-Antrag-Nr. 14-20 / B 01460 fordert der Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirks Neuhausen-Nymphenburg die Landeshauptstadt München auf, „im Rahmen der Planungen zum Kreativquartier und der Umgestaltung des Leonrodplatzes auch einen Umbau der Schwere-Reiter-Straße vorzunehmen. Insbesondere soll

- die Schwere-Reiter-Straße auf max. zwei Fahrspuren zurückgebaut werden,
- die freiwerdende Fläche für die Grünvernetzung zwischen den Stadtbezirken 9 und 4 und für die Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsvernetzung zwischen beiden Stadtteilen genutzt werden
- sowie auf der Höhe Heßstraße ein Fußgänger- und Radübergang geschaffen und auf der Westseite der Kreuzung Ackermannbogen/Schwere-Reiter-Straße ein Fußgängerübergang ergänzt werden.“

Zudem fällt die Gesamtstrecke zwischen Leonrodplatz und Ackermannstraße aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 sowie Verkehrsbelastungen unter die Forderungen des Bürgerbegehrens Radentscheid.

Durch das Staatliche Bauamt München 1 des Freistaats Bayern wird auf der nordöstlichen Seite der Kreuzung Dachauer Straße – Schwere-Reiter-Straße derzeit ein neues Strafjustizzentrum für ca. 1.300 Beschäftigte gebaut. Mit 54 Sitzungssälen sollen zukünftig sechs Münchner Gerichte und Justizbehörden zentral unter einem Dach arbeiten. Das Strafjustizzentrum wird Anfang 2025 an den Betreiber übergeben und nach einer Inbetriebnahmephase Mitte 2025 den Justizbetrieb aufnehmen.

Zur Erschließung des Gebäudes wurde der Vorplatz als provisorische Gestaltung 2022 hergestellt, da die Rahmenbedingungen für eine endgültige Platzgestaltung noch nicht gegeben sind. Maßgeblicher Grund für ein Provisorium vor dem Strafjustizzentrum ist, dass die Entwicklung des östlichen neben dem Strafjustizzentrum gelegenen Grundstücks des Freistaats Bayern, welches unmittelbar an der Platzfläche liegt, noch ungeklärt ist. Welche weitere Nutzung an der Platzfläche zukünftig anliegt, ist jedoch ausschlaggebend für eine endgültige Gestaltung der Fläche.

Mit dem Rückbau des freilaufenden Rechtsabbiegers kann diese provisorische Platzgestaltung vervollständigt werden.



Abbildung 1: Vorwegmaßnahme Leonrodplatz nordöstlicher Quadrant Vorplatz Strafjustizzentrum (Quelle: LHM)

Aufgrund der komplexen Abhängigkeiten zum Neubau des Strafjustizentrums und des Termindrucks die Platzfläche bis zur Eröffnung fertiggestellt zu haben, um die Sicherheit des Strafjustizentrums zu gewährleisten sowie um der repräsentativen Wirkung der Platzfläche gerecht zu werden, war es unumgänglich detailliertere Planungen des Bauabschnitts 1 der Schwere-Reiter-Str. zwischen Dachauer Straße und Heßstraße durch das Baureferat bereits parallel zur Verkehrsraumaufteilung des Mobilitätsreferats zu erstellen.

2 Darstellung der Planungen

2.1 Städtebauliche Ausgangslage

Im direkten Umfeld der Schwere-Reiter-Straße zwischen Leonrodplatz und Infanteriestraße finden zahlreiche städtebauliche Entwicklungen (vgl. hierzu Abb. 2) statt:

- Kreativquartier:
 - B-Plan Nr. 1954 „Teilbereich Kreativfeld“

- Teilbereich Kreativlabor
- B-Plan Nr. 2096a „Teilbereiche Kreativpark & Kreativplattform“
- Neubau Strafjustizzentrum
- B-Plan Nr. 2053a „Quartier am Südlichen Oberwiesenfeld“

Im Zuge der o.g. städtebaulichen Entwicklungen werden zahlreiche neue Wohn- und Arbeitsstandorte entwickelt. Die Schwere-Reiter-Straße übernimmt dabei bereits heute als Hauptverkehrsstraße eine Haupterschließungsfunktion für die bereits bestehenden Nutzungen im Umfeld und wird auch zukünftig für die oben genannten städtebaulichen Entwicklungen eine zentrale Erschließungsfunktion für den motorisierten Individualverkehr (mIV), den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie für den Fuß- und Radverkehr übernehmen.

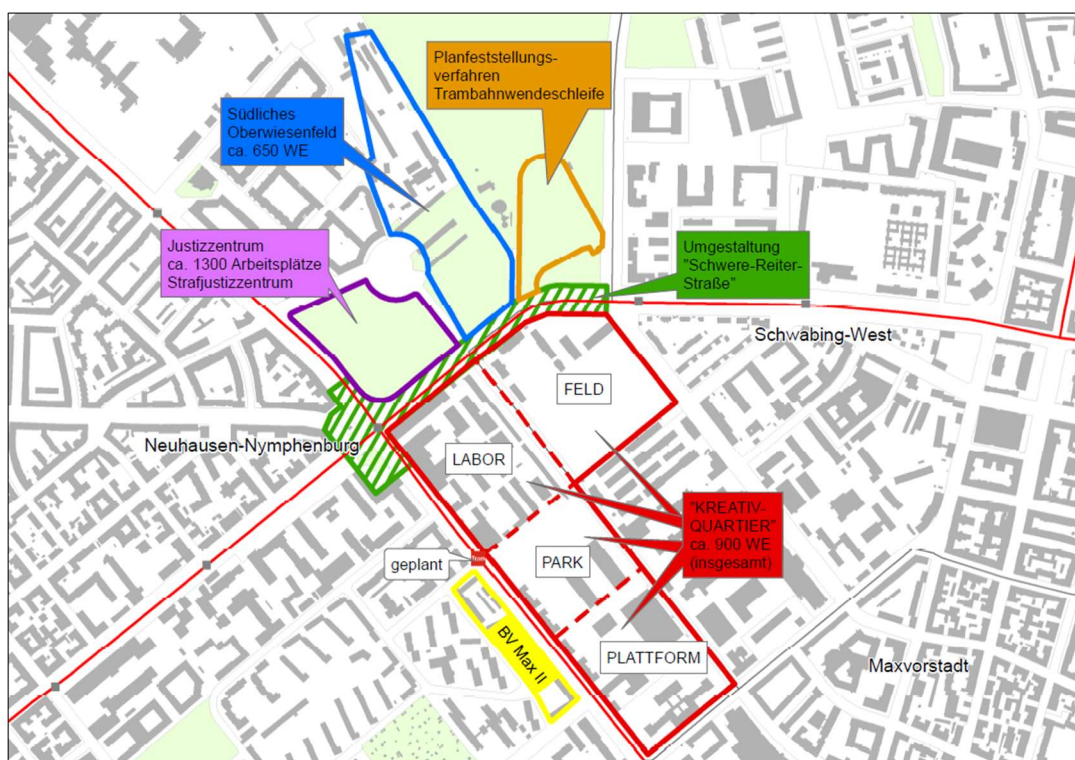


Abbildung 2: Übersicht städtebauliche Entwicklungen im Bereich der Schwere-Reiter-Straße (Quelle: LHM, eigene Darstellung)

Dabei sind die verkehrliche Situation und die daraus resultierenden Bedarfe vor allem seitens des Fuß- und Radverkehrs, aber auch des ÖPNV sowie des mIV in der Schwere-Reiter-Straße gesamtheitlich zu betrachten.

2.2 Bestandssituation

Bei der Schwere-Reiter-Straße zwischen Leonrodplatz und Infanteriestraße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit ca. 450 m Länge. Verkehrserhebungen aus den Jahren 2014 und 2016 und zeigen eine vergleichbare Belastung des Streckenabschnitts mit ca. 32.000 Kfz/24h im Querschnitt. Im Jahr 2022 reduzierten sich die Belastungen auf dem Streckenabschnitt auf ca. 28.000 Kfz/24h. Mit Erreichung der Ziele aus der Mobilitätsstrategie 2035 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507) ist davon auszugehen, dass die Werte für den Kfz-Verkehr weiter sinken.

Im Verlauf dieser Strecke gilt eine zulässige Geschwindigkeit von 50km/h. In Fahrtrichtung Westen verfügt nahezu der gesamte Abschnitt der Schwere-Reiter-Straße über drei durchgängige Fahrstreifen, lediglich am Leonrodplatz erfolgt eine Aufweitung auf vier Fahrstreifen inkl. eines „freilaufenden Rechtsabbiegers“. In Fahrtrichtung Osten hat die Schwere-Reiter-Straße zwischen Leonrodplatz und Heßstraße zwei durchgängige Fahrstreifen. Ab der Heßstraße beginnt eine zusätzliche Linksabbiegespur im Zulauf zum Knotenpunkt Ackermannstraße / Infanteriestraße / Schwere-Reiter-Straße. Im engeren Knotenpunkts-bereich stehen vier Fahrspuren zur Verfügung.

ÖPNV:

Auf einem separaten Tramplanum in Mittellage verkehren die Tramlinie 12 sowie die Buslinien 53 und 59. Im südwestlichen Abschnitt liegt ein Teil der versetzten Haltestelle „Leonrodplatz“ mit Fahrtrichtung Romanplatz. Im geplanten (z.B. Baumaßnahmen) und ungeplanten Störfall (z.B. Unfall, Demonstrationen, etc.) dient die betroffene Strecke der Tram und einem potenziellen Schienenersatzverkehr (SEV) als Umleitungsrouten. Die Strecke ist auch die Ein- und Ausrückstrecke für Trambahnen, welche in der Ackermannschleife abgestellt werden. Nördlich der Schwere-Reiter-Straße/westlich der Ackermannstraße befindet sich eine Straßenbahnwendeschleife (Ackermannschleife). Der Leonrodplatz ist mit den Trambahnlinien 12/20/21/N20 und Buslinie 53 ein attraktiver Knotenpunkt im öffentlichen Personennahverkehr und somit auch ein wichtiges Ziel für den Fuß- und Radverkehr. Die kombinierten Tram- und Bushaltestellen am Leonrodplatz sind nicht barrierefrei ausgebaut.

Fuß- und Radverkehr:

Entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R) der Landeshauptstadt München vom 03.07.2002 verläuft entlang der Schwere-Reiter-Straße (westlich der Infanteriestraße) eine Fahrradhaupttroute. Im Zuge der Entwicklung eines neuen Radvorrangnetzes (Ziel 2 des Radentscheids) ist für diesen Abschnitt eine innergemeindliche Radhauptverbindung (IR III) als Verbindung zwischen Neuhausen und Schwabing West vorgesehen. Die Schwere-Reiter-Straße verfügt im Bestand beidseitig über benutzungspflichtige Einrichtungsräderwege. Grundsätzlich muss im Nachfolgenden bzgl. der Geh- und Radwege zwischen Süd- und Nordseite differenziert werden.

Nordseite:

Die Radwege auf der Nordseite werden überwiegend durch einen Baumgraben von der Fahrbahn getrennt. Die Radwegbreiten der vorhandenen Radwege betragen 1,85 – 2,00 m. Zwischen der Tram-Wendeschleife und Ackermannstraße verläuft der bestehende Radweg auf einer Grünfläche hinter einem Baumgraben mit einer Breite von ca. 1,95 m.

Der Fuß- und Radverkehr von Osten (Schwere-Reiter-Straße), in Richtung Nordwesten (Dachauer Straße) muss im Bestand zweimal den freilaufenden Rechtsabbieger am Leonrodplatz (Nordquadrant des Leonrodplatzes) queren. Ein eigener Geh- bzw. Radweg ist nicht vorhanden. Der bestehende Gehweg hat in diesem Bereich eine Breite von ca. 2,30 – 2,60 m. In einigen Bereichen unterschreiten die bestehenden Gehwege die Regel- und Mindestanforderungen. Gerade im Bereich der Querung zur Haltestelle der Trambahn liegt ein hohes Fußverkehrsaufkommen vor.

Die Radwege an der Nordseite entsprechen zwar den Regel- und Mindestanforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und der Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), es besteht jedoch aufgrund des aktuellen und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und der Bedeutung für den Rad- und Fußverkehr aus städtebaulicher sowie verkehrsplanerischer Sicht erheblicher Handlungsbedarf. Zu-dem sind die Anforderungen aus dem Münchner Radentscheid in der Planung zu berücksichtigen (Hauptverkehrsstraße / Tempo 50, hohes Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs).

Südseite:

Die Radwegbreite, zwischen Dachauer Straße und Heißstraße, sowie bis zur Infanteriestraße beträgt z.T. 1,60 -1,70 m. Ein Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden bzw. fließenden Kfz-Verkehr fehlt. Damit entspricht der Ausbau zum einen nicht mehr den anerkannten Regeln der Technik, und unterschreitet zum anderen die Forderungen des Radentscheids. Auch auf der Südseite besteht also dringender Handlungsbedarf.

Die Gehwegbreiten unterschreiten im Knotenbereich Schwere-Reiter-Straße/Dachauerstraße mit 2,10 m das Mindestmaß von 2,50 m gemäß den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Zusätzlich zu den beengten Gehwegen werden diese im Aufstellbereich (Tram- /Bus-Haltestelle) durch Einbauten nochmals verschmälert. Im Bereich zwischen „Heißstraße“ und der Tram-Wendeschleife sind die Gehwegbreiten mit 3,10 m für den heutigen Bedarf ausreichend. Aufgrund der Aufwertung, der Barrierefreiheit und Nutzungsintensivierung durch das Kreativquartier ist eine Verbreiterung allerdings auch hier wünschenswert.

2.3 Planungsgrundlagen

Im Sinne der Vision Zero der Landeshauptstadt München und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie eine angemessene Erschließungs- und Rettungssystem und provisorische Gestaltung des Leonrodplatzes im Vorfeld des Strafjustizzentrums zu gewährleisten, soll der freilaufende Rechtsabbieger am Knoten Leonrodplatz zurück gebaut werden und dessen Flächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs neu aufgeteilt werden.

Für die Schwere-Reiter-Straße sind aufgrund der vorgesehenen Netzkategorie IR III gemäß den Hinweisen zu Radschnellverbindungen (IR II) und Radvorrangrouten (IR III) (HRSV) im gesamten Untersuchungsraum Radwege im Verlauf der Schwere-Reiter-Straße mit einer Regelbreite von 2,50 m anzusetzen. Auf der Nordseite der Schwere-Reiter-Straße ist aufgrund der bereits heute bestehenden hohen Radverkehrsanteilen (in Gegenrichtung) ein Zweirichtungsradweg im gesamten Planungsabschnitt zu untersuchen.

Aufgrund der Weichen und damit verbundenen Wende- und Umleitungsmöglichkeiten am Leonrodplatz werden die Linien 12, 20, 21 und N20 bei geplanten und ungeplanten Streckenunterbrechungen dort häufig gebrochen. Der Leonrodplatz ist dann Start-/Endpunkt für die Schienenersatzverkehr-Busse. Der SEV kann entweder Richtung Moosach, Richtung Hauptbahnhof, Richtung Romanplatz oder Richtung Scheidplatz geführt werden. Die SEV-Busse haben ihre Ein- und Ausstiegshaltestelle, sowie ihre Warteposition für die überschlagene Wende in den Parkbuchten auf der Südseite der Schwere-Reiter-Straße. Um zur Dachauer Straße zu gelangen, nutzen sie die Querungsmöglichkeit auf Höhe der Kurvenstraße. Dies spart nicht nur Fahrer- und Buskapazitäten ein, sondern ist aufgrund der kurzen Wege auch fahrgast-, bzw. bürgerfreundlich.

An der Heßstraße befindet sich im Bestand keine Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr. Dennoch queren bereits heute viele Fußgänger*innen und Radfahrende ungeschützt die Schwere-Reiter-Straße, da der Umweg zu den benachbarten Knotenpunkten zu weit ist. Mit Fertigstellung der städtebaulichen Entwicklungen im Norden bzw. im Süden der Schwere-Reiter-Straße wird der vor allem nähräumliche Querungsbedarf erheblich zunehmen.

Zudem soll eine Radschnellverbindung über die Heßstraße und Schwere-Reiter-Straße in Richtung Trusnelda-Brumann-Lang-Straße in Richtung Olympiapark und weiter in Richtung Dachau geführt werden.

Einsatzfahrzeuge der Feuerwache 4 Schwabing nutzen bei Ausrücken über die Heßstraße im Bestand immer noch eine provisorisch angelegte Trasse westlich der heutigen Heßstraße auf Flächen, die nach Überplanung des Kreativquartiers / Teilbereich Kreativlabor inzwischen zu Bauland umgewidmet sind. Mit der Umgestaltung des Knotenpunkts muss daher für die Feuerwache 4 in Verlängerung der öffentlichen Verkehrsfläche der Heßstraße gemäß Festsetzung im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 1954 eine Einfahrt in die Schwere-Reiter-Straße sowohl nach rechts als auch nach links (über die Trambahngleise) möglich sein, damit die Baugrundstücke im Kreativlabor – vorbehaltlich der Entscheidung über ein Brückenbauwerk (siehe Ziffer 6) – einer Bebauung zugeführt werden können.

Gleichzeitig sollen Gehwege mindestens eine Breite von 2,50 m aufweisen. Die Überquerungsstellen sollen barrierefrei realisiert werden.

2.4 Grobkonzept Raumaufteilung (Planungsziele)

Aufbauend auf dem BA-Antrag Nr. 14-20 / B 01460 und im Zuge der bereits fortgeschrittenen Planungen des Strafjustizzentrums wurde im Sinne der angestrebten Mobilitätswende eine Planung mit folgenden Zielen erarbeitet:

- Rückbau des freilaufenden Rechtsabbiegers
- Erhöhung der Verkehrssicherheit – insbesondere für den Rad- und Fußverkehr
- Umsetzung regelkonformer Radwegbreiten für die Schwere-Reiter-Straße
- Schaffung eines Zweirichtungsweges auf der Nordseite der Schwere-Reiter-Straße im gesamten Untersuchungsgriff
- Schaffung von Radverkehrsanlagen entsprechend den Forderungen des Radentscheids zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität
- Schaffung einer ebenerdigen Querung der Schwere-Reiter-Straße für den Fuß- und Radverkehr auf Höhe der Heßstraße und Emma-Ihrer-Straße
- Verbesserung des Komforts für die Fußgänger*innen
- Offenhaltung eines barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Leonrodplatz durch die SWM
- zusätzliche Baumpflanzungen
- Aufrechterhaltung der Möglichkeit des Schienenersatzverkehrs (SEV) am Leonrodplatz

2.5 Raumaufteilung

Auf Basis der Bestandsanalyse, der Vorgaben aus dem Radentscheid, der heutigen Verkehrsbelastung, der erschließungstechnischen Anforderungen der städtebaulichen Entwicklungen im Umfeld, der Erhöhung der Verkehrssicherung des Knotenpunkts Leonrodplatz sowie in Anbetracht der städtischen Grundstücksverhältnisse wurde aufbauend auf oben genannte Untersuchung für den Gesamtabschnitt der Schwere-Reiter-Straße zwischen Leonrodplatz und Ackermannstraße eine Umverteilung des Straßenraums erarbeitet.

Hierfür wurden zwei Varianten ausgearbeitet. Beide Variante haben gemeinsam, dass der bestehende freilaufende Rechtsabbieger zugunsten der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr entfällt. Für Variante 1 bleibt die Leistungsfähigkeit für den MIV weitestgehend erhalten, da in den relevanten Knotenpunkten alle Abbiegebeziehungen aufrechterhalten bleiben. Temporäre Einschränkungen oder Stauerscheinungen werden in der Abwägung hingenommen. In der Variante 2 wird zugunsten des Grünbestandes in den relevanten Knotenpunkte Fahrbeziehungen eingeschränkt bzw. direkte

Abbiegemöglichkeiten in die neuen Wohnquartiere nicht berücksichtigt.

Abschnittsweise können Fahrstreifenreduzierungen in der Schwere-Reiter-Straße erfolgen und somit die freiwerdenden Flächen für die Verbesserung der Grünvernetzung sowie einer Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zugeschlagen werden.

Der ÖPNV-Sonderfahrbereich (Trambahnplanum) bleibt in seiner heutigen Breite erhalten. Eine Änderung der Gleislage, auch im Zuge von Gleissanierungsarbeiten ist nicht vorgesehen. Zusätzliche Flächen des Straßenraums der Schwere-Reiter-Straße werden jedoch für einen barrierefreien Ausbau der Tram- und Bushaltestelle südlich des Strafjustizzentrums vorgehalten. So wird ermöglicht, dass diese Tram- und Bushaltestelle in einem gesonderten Planungsverfahren barrierefrei ausgebaut werden kann. Die Flächen werden nicht für die Umgestaltungsmaßnahmen der einzelnen Teilabschnitte herangezogen.

Gemäß dem Bebauungsplan Nr. 1954 „Teilbereich Kreativfeld“ ist eine Überführung der Gleisanlagen durch Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr beim Linksabbiegen aus der Heißstraße in die Schwere-Reiter-Straße in der Planung zu gewährleisten.

Aufgrund der vorgezogenen Planungen im Zuge des Neubaus des Strafjustizzentrums und der Vorwegmaßnahme des nordöstlichen Quadranten des Leonrodplatzes wurde der Gesamtuntersuchungsraum in zwei Bauabschnitte unterteilt. Zur Übersichtlichkeit werden diese wie folgt in räumliche Sektoren unterteilt:

- **Bauabschnitt 1:**
Schwere-Reiter-Straße zwischen Leonrodplatz und einschließlich Emma-Ihrer-Straße
- **Bauabschnitt 2:**
Schwere-Reiter-Straße ab Emma-Ihrer-Straße bis Ackermannstraße

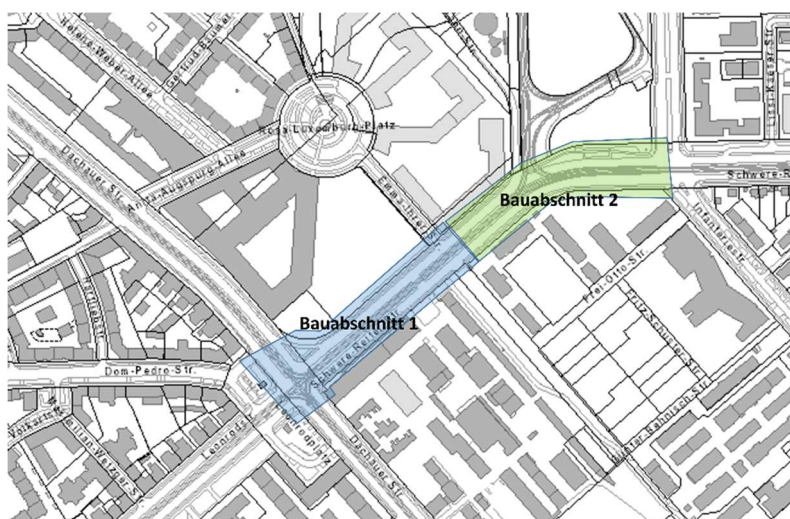


Abbildung 3: Übersicht der räumlichen Sektoren (Quelle: LHM, eigene Darstellung)

Die Gesamtplanung der Schwere-Reiter-Straße kann der Anlage 2 und der Anlage 3 entnommen werden.

2.6 Bauabschnitt 1: Schwere-Reiter-Straße (zwischen Leonrodplatz und einschließlich Emma-Ihrer-Straße)

Fuß- und Radverkehr:

Im Zulauf der südlichen Schwere-Reiter-Straße am westlichen Quadranten des Leonrodplatzes (Leonrodstraße / Dachauer Straße) wird im Seitenraum ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 3,50 m sowie einer Gehbahn mit einer Breite von 2,50 m vorgesehen. Somit kann der Platzbereich von allen Fahrbeziehungen für den Radverkehr erreicht werden. Der vorhandene Baumgraben mit einer Breite von 3,00 m bleibt bestehen.

Die bestehenden Fuß- und Radverkehrsfurten am Leonrodplatz sind in Anbetracht des hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommen im Bestand unterdimensioniert. Auch im Zuge der Verbesserung der Verkehrssicherheit am Leonrodplatz besteht dringender Handlungsbedarf. Somit werden die Fuß- und Radverkehrsfurten gegenüber dem heutigen Bestand auf eine Breite von 4,55 m (Fußgängerfurt) und 3,00 m (Radverkehrsfurt, im Zweirichtungsverkehr) erhöht. Die Fuß- und Radverkehrsfurten zum nordwestlichen Quadranten des Leonrodplatzes sehen eine Breite von 9,55 m bzw. 6,25 m (Fußgängerfurt mit Trambahnhaltestelle) und 3,50 m (Radverkehrsfurt, im Zweirichtungsverkehr).

Die Fuß- und Radverkehrsfurten an der Dachauerstraße / Schwere-Reiter-Straße in Richtung (östlicher Quadrant) werden gegenüber dem baulichen Bestand verbreitert. Die Fußgängerfurt bis zur Trambahnhaltestelle in der Schwere-Reiter-Straße wird eine Breite von 8,25 m bzw. 7,60 m, die Radverkehrsfurt eine Breite von 3,50 m (im Zweirichtungsverkehr) vorgesehen.

Der nachfolgende Längsparkstreifen mit ca. 19 Parkplätzen in der Schwere-Reiter-Straße entfällt für die Verbreiterung des Seitenraums mit dem Ziel mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr sowie der Einrichtung eines Baumgrabens mit einer Breite von 2,10 m zu schaffen. Der Entfall dieser Parkplätze ist aus verkehrsplanerischer Sicht vertretbar, da im unmittelbaren Umfeld kein Bedarf festgestellt werden kann und für das Strafjustizzentrum Parkplätze für Besuchende auf Privatgrund errichten werden. Nach Stand der Planung heute können 18 neue Bäume in diesem Bereich gepflanzt werden. Der Baumgraben reicht bis zum Beginn der Aufstellflächen für den Knotenpunkt Schwere-Reiter-Straße / Heßstraße / Emma-Ihrer-Straße. Eine Zu- und Ausfahrtmöglichkeit in das Kreativlabor wurde in der Planung berücksichtigt. Die Parkbuchten werden im Bestand als Halte- und Aufstellflächen für einen SEV benötigt. Im Zuge des Entfalls ist es weiterhin möglich, dass maximal zwei Buszüge sich entlang des Fahrbahnrandes der südlichen Schwere-Reiter-Straße aufstellen können. Planerische Rahmenbedingungen hierfür sind, dass die Fahrbahnbreite von 6,00 m (Vorbeifahrt Bus / LKW) berücksichtigt wird, die beiden Halte- und Aufstellflächen mindestens 30 m vom Knotenpunkt Leonrodplatz für den Verflechtungsbereich des mIV entfernt liegen und der Baumgraben entsprechend der Lage der Halte- und

Aufstellflächen befestigt wird.

Der Radweg, der baulich getrennt von der Fahrbahn, zwischen Baumgraben und Gehweg, errichtet wird, hat eine durchgängige Breite von 2,30 m. Zudem erhält dieser im Bereich der Aufstellflächen des Knotenpunktbereichs Schwere-Reiter-Straße / Heßstraße. Die Breite von 2,30 m wird als ausreichend gesehen, da es mit Errichtung eines Zweirichtungsradweges auf der Nordseite der Schwere-Reiter-Straße ein zusätzliches Angebot für den Radverkehr geschaffen wird.

Zwischen baulichem Radweg und des bestehenden Zauns sowie der bestehenden Mauer entlang des Kreativlabors hat der Gehweg eine Breite von 2,50 m. Mit der sukzessiven Entwicklung des Kreativlabors ist es geplant, das Gebiet v.a. für den Fußverkehr durchlässig zu gestalten, so dass der Fußverkehr zusätzlich das Kreativlabor zwischen Dachauer Straße und Heßstraße in West-Ost-Richtung nutzen kann.

Im nördlichen Teilabschnitt der Schwere-Reiter-Straße wird die Fuß- und Radverkehrssituation gegenüber dem Bestand verbessert. Hierbei wird das Ziel verfolgt, entlang der gesamten „Nordseite“ der Schwere-Reiter-Straße (zwischen westlichem Leonrodplatz / Dom-Pedro-Straße und Ackermannstraße) einen Zweirichtungsradweg anzubieten. Die Nordseite weist bereits heute viele in die Gegenrichtung fahrende Radfahrende auf. Hintergrund ist die starke Verbindung zwischen Leonrodplatz und Olympiapark und die damit verbundene zweimalige Querung der Schwere-Reiter-Straße bei regelkonformem Verhalten. Zudem sind die vorhandenen Quermöglichkeiten an den Knotenpunkten Leonrodplatz und Ackermannstraße / Infanteriestraße sowie von Südosten kommend (beispielsweise vom Wohnquartier entlang der Dom-Pedro-Straße) mit dem Ziel Olympiapark oder in Richtung Ackermannbogen umwegig und im Bestand unattraktiv.

Der Zweirichtungsradweg sowie die Gehbahn werden in gleichbleibender Breite von 4,00 m (Zweirichtungsradweg) sowie 3,50 m (Gehbahn) bis zur Anschlussstelle des Platzbereichs vor dem Strafjustizzentrum geführt. Im Kurvenbereich wird der Zweirichtungsradweg auf eine Breite von 4,50 m erhöht. Diese Seitenraumaufteilung mit den erforderlichen Breiten ist erst durch eine Aufweitung des Seitenraums in das Grundstück des Strafjustizentrums und somit des Freistaats Bayerns möglich. Ca. 13 Bestandsbäume, die als „nicht erhaltenswert“ eingestuft wurden, müssen zwischen der Emma-Ihrer-Straße und Leonrodplatz im Seitenraum für die Herstellung der Gehbahn gefällt werden. Zudem liegt ein Baum hiervon direkt in der Aufstellfläche für den Fuß- und Radverkehr an der Emma-Ihrer-Straße. Dafür können im Knotenpunktsbereich Leonrodplatz bis zu vier Neupflanzungen im Seitenraum zwischen baulichem Zweirichtungsradweg und Fahrbahn vorgesehen werden. Zudem werden zwischen Baumgraben und Zweirichtungsradweg ca. 45 Fahrradabstellplätze in unmittelbarer Nähe zur Trambahnhaltestelle vorgesehen.

Der bauliche Radweg wird über die Dachauer Straße im Zweirichtungsverkehr im Seitenraum des nordwestlichen Quadranten des Leonrodplatzes bis zur Einmündung in die Dom-Pedro-Straße geführt. Die Gehbahn wird in diesem Teilbereich mit einer Breite von 3,00 m, der bestehende Grünstreifen auf einer Breite von 2,50 m vorgesehen. Zudem

muss der vorhandene Trambahnüberleitungsmast in den o.g. Grünstreifen versetzt werden. Im Rahmen weiterer Planungen zum nordwestlichen Quadranten des Leonrodplatzes werden Baumpflanzungen in diesem Bereich geprüft. Entlang des östlichen Platzbereiches in Fahrtrichtung Norden werden der bauliche Radweg auf eine Breite von 2,30 m und die Gehbahn auf 3,50 m entlang der Dachauer Straße verbreitert. Zwischen Fahrbahn und baulichem Radweg können im Bereich der Radabstellanlagen (ca. 26 Stück) zwei zusätzliche Neupflanzungen vorgesehen werden.

Die Fuß- und Radverkehrsfurten (West-Ost) zwischen West- und Ostquadranten sowie der Haltestelle Leonrodplatz auf 6,60 m (Fußgängerfurt) und 4,00 m (Radverkehrsfurt) und zwischen Haltestelle gegenüber dem heutigen Bestand verbreitert.

Motorisierter Individualverkehr, freilaufender Rechtsabbieger am Leonrodplatz und Tram- und Bushaltestelle am Leonrodplatz

Variante 1: (siehe Anlage 2)

Am Leonrodplatz wird der bestehende freilaufende Rechtsabbieger zurückgebaut. Dieser Teilabschnitt der Schwere-Reiter-Straße im Zulauf des Knotenpunktes Leonrodplatz ist gekennzeichnet durch hohe Verkehrsbelastungen. Der Knotenpunkt Leonrodplatz ist bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Zudem wird der ÖPNV priorisiert. Im Rahmen der Untersuchungen lag der Fokus darin, dass die Verkehrssicherheit verbessert und Leistungsfähigkeit angesichts der bestehenden Verkehrsbelastungen sowie die prognostizierte Verkehrsentwicklung, im Zuge der städtebaulichen Entwicklungen im Umfeld, dass die ÖV-Priorisierung nicht eingeschränkt wird. Darüber hinaus wurde der Fokus insbesondere auch auf den dort querenden Fuß- und Radverkehrsströme gelegt.

Von der Schwere-Reiter-Straße in die Dachauer Straße werden derzeit in der Morgenspitze ca. 440 Kfz und in der Abendspitze ca. 550 Kfz pro Stunde (Analysefall) über einen freilaufenden Rechtsabbieger am Leonrodplatz abgewickelt. Nach dem Verfahren für vorfahrtsregelte Einmündungen gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ergibt sich für die Führung als freilaufender Rechtsabbieger näherungsweise eine Grundkapazität von ca. 740 Kfz/h. Für die Hauptverkehrsrichtung wird dabei unter der Annahme einer Gleichverteilung der Verkehrsmenge auf die drei zur Verfügung stehenden Fahrstreifen, nur die Verkehrsstärke auf dem rechten Fahrstreifen angenommen. Durch diese Führungsform ergibt sich somit zwar für den Kfz-Verkehr eine hohe Leistungsfähigkeit, gleichzeitig bestehen jedoch hohe Defizite im Hinblick auf die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs. Dies ist besonders kritisch, da aufgrund der in der Fahrbahnmitte der Dachauer Straße gelegenen Haltestelle „Leonrodplatz“ ein erhöhter Querungsbedarf durch den Fuß- und Radverkehr besteht. Durch den großen Radius müssen die motorisierten Fahrzeuge zudem ihre Geschwindigkeit weniger stark reduzieren, es bestehen somit hohe Fahrgeschwindigkeiten und teils eingeschränkte Sichtbeziehungen für den Fuß- und Radverkehr.

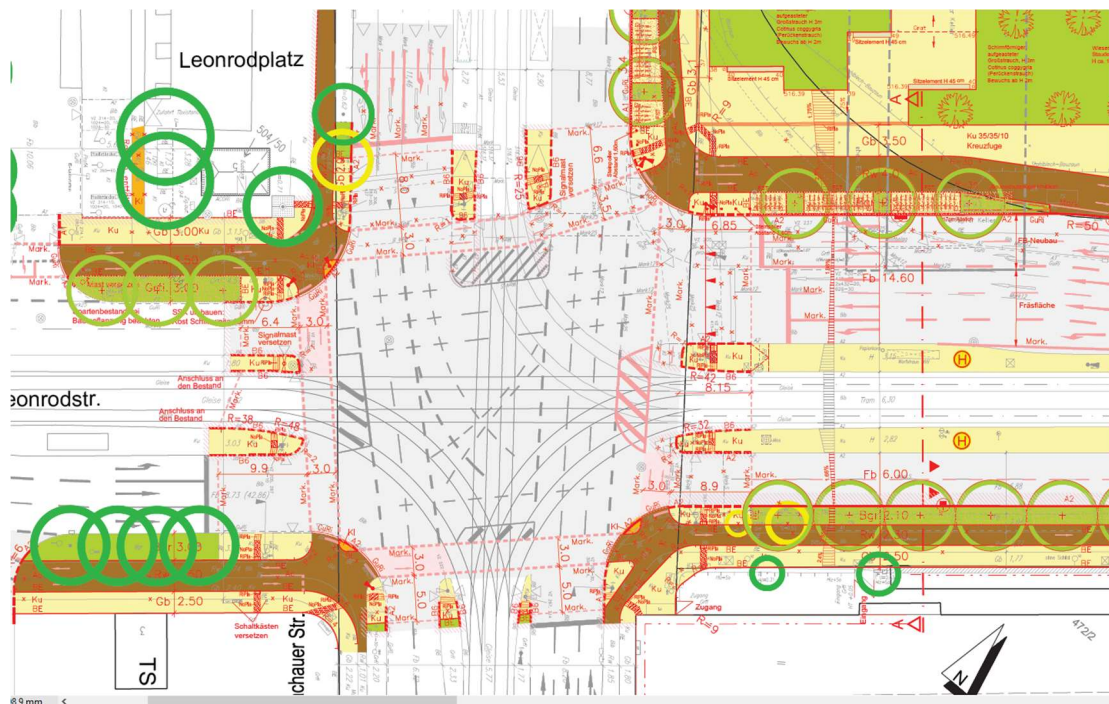


Abbildung 4: Straßenraumaufteilung Leonrodplatz der Variante 1, vgl. Anlage 2 (Quelle: LHM)

Bei einem Entfall des freilaufenden Rechtsabbiegers muss dieser Verkehrsstrom in die Lichtsignalsteuerung am Leonrodplatz integriert werden, wozu auch der in der Schwere-Reiter-Straße bereits vorhandene Fahrstreifen bis zum Knotenpunktbereich verlängert werden muss. Ergänzend ist ein zweiter Fahrstreifen für die Rechtsabbieger mit anzulegen, um diese Übereckbeziehung in einer kurzen separaten Abbiegephase bedienen und die Leistungsfähigkeit auch weiterhin auf das heutige Maß gewährleisten zu können. Mit diesen Planungsüberlegungen ergeben sich insgesamt fünf Fahrspuren (1 Linksabbieger, 2 geradeaus Fahrstreifen, 2 Rechtsabbieger). Der neu geschaffene Zweirichtungsradweg über die Dachauer Straße und die querenden Fußgänger*innen haben dadurch eine eigene Grünphase, ohne gleichzeitiger Freigabe von Links- oder Rechtsabbieger.

Durch eine Integration des freilaufenden Rechtsabbiegers in den Knotenpunkt und dieser separaten Abbiegephase ergibt sich ein Sicherheitsgewinn für den Fuß- und Radverkehr und ermöglicht diesen Verkehrsteilnehmenden eine zügige, direkte und sichere Führung im Bereich des Knotenpunkts. Zudem kann der Platzbereich vor dem Neubau des Strafjustizzentrums aufgeweitet werden und es entsteht ein großzügiger Raum. In Folge des Entfalls des freilaufenden Rechtsabbiegers und der dafür notwendigen zusätzlichen Rechtsabbiegerspur müssen drei Bestandsbäume zusätzlich gefällt werden.

Mit Berücksichtigung von fünf Fahrspuren muss aufgrund der Flächenverfügbarkeit im Zulauf des Knotenpunktes drei Bäume gefällt werden, um den Zweirichtungsradweg und Gehweg baulich herstellen zu können. Der Baumgraben entlang der nördlichen Schwere-Reiter-Straße wird unterbrochen, d.h. der alleenartige Charakter wird in einem langen Abschnitt nicht weitergeführt.

Variante 2: (siehe Anlage 3)



Abbildung 5: Straßenraumaufteilung Leonrodplatz der Variante 2, vgl. Anlage 3 (Quelle: LHM)

In der Variante 2 entfällt im Vergleich zur Variante 1 eine zusätzliche Fahrspur am Knotenpunkt Leonrodplatz. Somit bestehen vier Fahrspuren, die sich in zwei Rechtsabbiegespuren und zwei Geradeauspuren untergliedern. Der Seitenbereich im Platzbereich lässt sich aufweiten und der Baumgraben kann bis zum Ende des Knotenpunktbereichs fortgeführt werden. Dabei ist es gegenüber zur Variante 1 für die verkehrliche Abwicklung ausreichend eine Rechtsabbiegespur nach der Emma-Ihrer-Straße beginnend und eine verkürzte zweite Rechtsabbiegespur im Stauraum des Knotenpunktes anzubieten.

Der Wegfall der Linksabbiegespur ist damit zu begründen, dass der Strom im Bestand den geringsten Abbiegeverkehr gegenüber der weiteren Fahrbeziehungen aufweist. Die Anbindung Richtung Süden erfolgt somit über die Leonrodstraße und Landshuter Allee. Der Entfall wirkt sich positiv auf die Freigabezeiten für den Fuß- und Radverkehr aus, da eine separate Linksabbiegephase entfällt. Somit kann diese dem querenden Fuß- und Radverkehr und dem ÖPNV zugeschlagen werden. Zudem entfallen U-Turns im Bereich des Leonrodplatzes, welches sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Auch aufgrund der sich daraus ergebene gradlinigen Weiterführung in Richtung Leonrodstraße sind unsichere Spurwechselforgänge im Zuflussbereich des Knotenpunktes sowie

Überstauungen der Strecke aller Voraussicht nach nicht zu erwarten. Eine Reduzierung einer Geradeausspur (von zwei Geradeausspuren auf einer Geradeausspur) inkl. Berücksichtigung einer Linksabbiegespur würde hingegen eine Verringerung der Leistungsfähigkeit bis auf ca. 50 % aufweisen.

Für den barrierefreien Ausbau der kombinierten Tram- und Bushaltestelle sowie Berücksichtigung längerer Tramfahrzeuge am Leonrodplatz können in dieser Variante Flächen zur Verfügung gestellt werden. Hierfür sind die Fahrbahnbreiten von einer Gesamtbreite von 9,00 m auf 8,40 m zu reduzieren, so dass die notwendigen Haltestellenbreiten auf einer Gesamtlänge von 64 m zzgl. 6,00 m Rampe berücksichtigt werden können. Da die Planung derzeit seitens SWM/MVG projektiert und die Entwurfsplanung vorbereitet wird, sind in der Planung Vorhalteflächen für den barrierefreien Ausbau vorgesehen. Nach heutigem Kenntnisstand kann ein Ausbau im Jahr 2026 erfolgen.

Der vorhandene Baumgraben zwischen Fahrbahn und baulichem Radweg bleibt in dieser Variante erhalten und wird mit dem neuen Baumgraben im südlichen Bereich des Vorplatzes des Strafjustizentrums zusammengeführt und darin sowohl die Feuerwehrezufahrt als auch das dort notwendige Trafohäuschen integriert.

Die Modifizierung bedeutet eine Einschränkung der bisherigen Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts für den motorisierten Individualverkehr. Die Kapazitäten für diesen Knotenarm werden in dieser Variante gegenüber dem Bestand bis auf ca. 20 % reduziert.

Mittel- bis langfristig geht das Mobilitätsreferat von einer generellen Abnahme des motorisierten Individualverkehrs in den Innenstadtbereichen aus. Begründet wird dies durch eine Reduktion des täglichen Berufsverkehrs durch Homeoffice, durch Verlagerung auf andere Verkehrsarten, v.a. öffentlicher Verkehr und Radverkehr sowie durch vermiedenen, räumlich bzw. zeitlich verlagerten Verkehr; hier sei auf den Stadtratsbeschluss „Mobilitätsstrategie 2035“ verwiesen.

Auswirkungen auf Lärm und Luft können nach Einschätzung der Verwaltung mit Realisierungsbeginn der Maßnahme in gewissen Umfang 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, wurde am 25.01.2017 mit der Übernahme des Bürgerbegehrens „Sauba sog I“ vom Stadtrat beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / 07383) und diese Absichtserklärung im Stadtratsbeschluss „Mobilitätsstrategie 2035“ vom 23.06.2021 bekräftigt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507). Es wird davon ausgegangen, dass damit die Auswirkungen auf Lärm und Luft in einem vertretbaren Rahmen ohne Überschreitung bestehender Grenzwerte liegen wird. Sollte dies temporär nicht möglich sein und erst im Zuge einer kontinuierlichen Fahrzeugflottenerneuerung bzw. einer fortschreitenden stadtweiten MIV-Reduzierung der Fall sein, müsste mit anderen, möglicherweise verkehrssteuernden Maßnahmen eine Verschlechterung des Verkehrsflusses im Vergleich zur Ist-Situation entgegengewirkt werden. Die Verkehrserhebungen im Jahr 2022 zeigen bereits, dass die Verkehrszahlen am

Signalstandorte und der Aufstellflächen für die Fußgängerfurt. Durch eine Reduzierung der Fahrstreifenbreite auf 3,00 m und eine geringe Breitenreduktion der Grünstreifen neben dem ÖV-Sonderfahrbereichs (im südlichen Bereich um ca. einen Meter und im nördlichen Bereich um ca. 30 cm) kann der zusätzliche Platzbedarf auf beiden Seiten des Knotenpunktes reduziert werden. Im Bereich des Knotenpunktes stehen für die Geradeausfahrenden jeweils zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Die Schleppkurvennachweise für die Linksabbieger im Knotenpunktbereich wurden für ein 3-achsiges Müllfahrzeug erbracht. Für den Fußverkehr sind zur Querung der Schwere-Reiter-Straße zwei Fußgängerfurten mit zwei Aufstellbereichen in der Mitte der Fahrbahn im Bereich des Grünstreifens neben dem Tramplanum vorgesehen. Die Aufstellbereiche entsprechen in Teilen nicht den Mindestanforderungen gemäß den Regelwerken. Sie unterschreiten z.T. die geforderten 2,00 m. Der geringe Platzbedarf ergibt sich aus den zusätzlichen Abbiegespuren am Knotenpunkt. Entlang der Schwere-Reiter-Straße bleibt die Führung des Fußverkehrs unverändert, lediglich die Breiten wurden abschnittsweise angepasst. Die Querung der Emma-Ihrer-Straße und der Heßstraße erfolgt ebenfalls über eine Fußgängerfurt.

Der Radverkehr entlang der Schwere-Reiter-Straße wird auf einer eigenen Infrastruktur geführt. In den Nebenstraßen erfolgt die Führung im Mischverkehr angesichts der geringen Verkehrsmengen gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr auf der Fahrbahn. Die Querung der Nebenstraßen entlang der Schwere-Reiter-Straße erfolgt über separate Radfahrerfurten. In Fahrtrichtung Nordosten wurde der Radweg verbreitert und auf die Breitenvorgaben des Radentscheids angepasst (2,30 m + mindestens 0,5 m Sicherheitstrennstreifen). In Fahrtrichtung Südwesten wurde im gesamten untersuchten Abschnitt ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 4,00 m eingeplant. Die Schwere-Reiter-Straße wird auf Höhe des neuen Vollknotens ebenfalls über separate Radfahrerfurten gequert.

Der Baumgraben entlang der südlichen Schwere-Reiter-Straße wird durch die Aufweitung des Knotenpunktes mit den drei Fahrspuren unterbrochen.

Im Rahmen der Planung des Vollknotens wurden die bereits vorliegenden Planungen zur Heßstraße (im Zuge des Bebauungsplanverfahrens „Kreativfeld“) berücksichtigt.

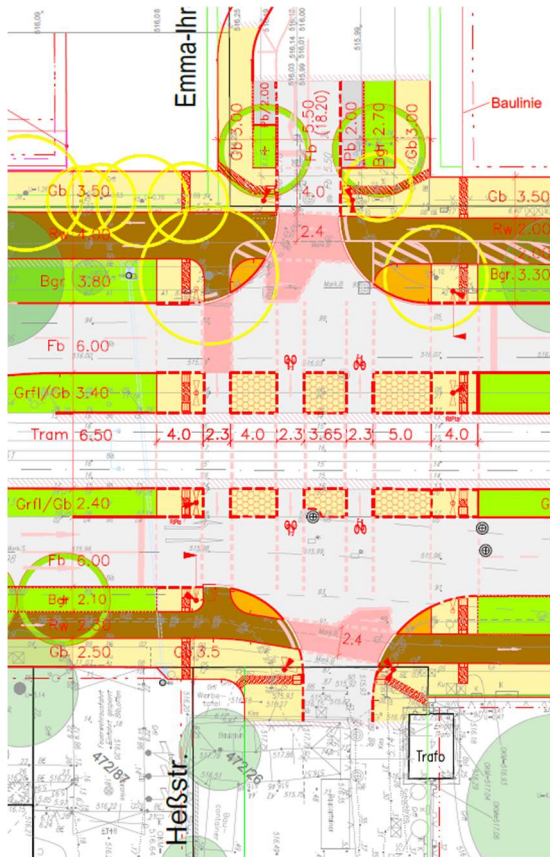
Variante 2:

Abbildung 7 Querungsmöglichkeit am Knoten Schwere-Reiter-Straße / Heßstraße / Emma-Ihrer-Straße, vgl. Anlage 3 (Quelle: LHM)

In Variante 2 wird am Knotenpunkt der Fuß- und Radverkehr priorisiert. Gleichzeitig sind keine weiteren Abbiegebeziehungen von der Schwere-Reiter-Straße in oder aus der Heßstraße oder Emma-Ihrer-Straße vorgesehen. Am Knotenpunkt Ackermannstraße / Infanteriestraße sind mit zusätzlichen Wendevorgängen zu rechnen ist. Die Ausfahrt aus der Heßstraße ist für den Kfz-Verkehr nur nach Osten (im Rechtsfahrtsinn) in die Schwere-Reiter-Straße möglich. Eine Überfahrtmöglichkeit des Knotenpunkts für ausfahrende Rettungsfahrzeuge der Rettungswache 4 wird in der Planung und nach Durchführung der Straßenbaumaßnahmen weiterhin gewährleistet. Diese ist so gestaltet, dass beidseitig Fuß- und Radverkehrsfurten sowie im Zulauf Abbiegetaschen für den Radverkehr berücksichtigt werden. Somit sind für den Radverkehr sämtliche Fahrbeziehungen möglich.

Gegenüber Variante 1 verbessert sich die Situation für den Fuß- und Radverkehr. Die Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr können an allen Eckpunkten des Knotenpunktes richtlinienkonform ausgebildet werden. Auch können in dieser Variante differenzierte Bordsteinhöhen umgesetzt werden.

Der Baumgraben entlang der südlichen Schwere-Reiter-Straße reicht bis zu den

Aufstellflächen für den Knotenpunkt heran. Somit können mindestens zwei weitere Baumstandorte geschaffen werden.

2.7 Bauabschnitt 2: Schwere-Reiter-Straße (zwischen Emma-Ihrer-Straße und Ackermannstraße)

Der Bauabschnitt 2 ist als Anschlussplanung des Bauabschnittes 1 vorgesehen.

Nordseite Schwere-Reiter-Straße:

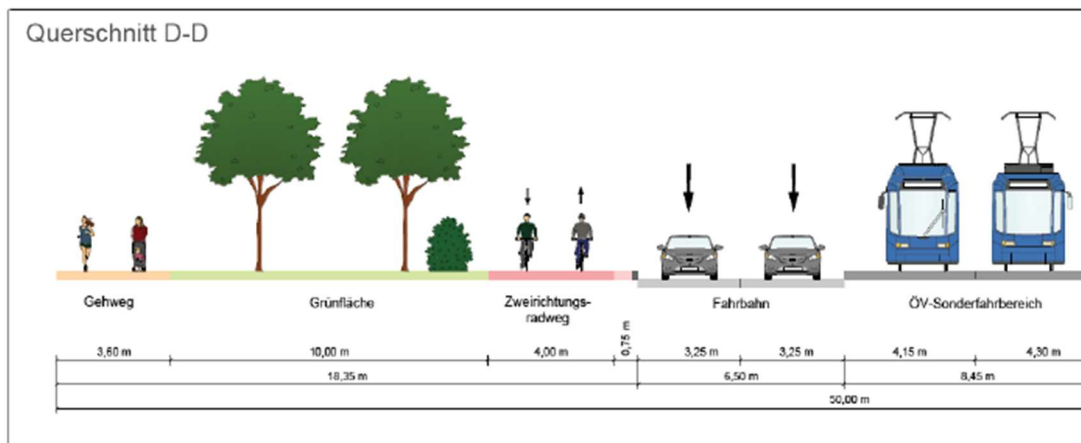


Abbildung 8: Raumaufteilung Schwer-Reiter-Straße (Nord) (Quelle: LHM)

Im Bereich der Schwere-Reiter-Straße zwischen Ackermannstraße und Querung Heißstraße / Emma-Ihrer-Straße wird in Fahrtrichtung Westen von drei Fahrstreifen auf zwei Fahrstreifen reduziert.

Von der Ackermannstraße ist eine zusätzliche Buslinie in Richtung Leonrodplatz von der SWM/MVG geprüft worden. Von dieser soll die Buslinie in das bestehende Tram- und Busplanum einfahren, um weiter in Richtung Westen (Leonrodplatz) zu fahren. Auf Grundlage von Schleppkurvenuntersuchungen sind bauliche Anpassungen im Einfahrtsbereich des Tram- und Busplanums (Versatz des Mittelteilers) notwendig.

Die bestehende nördliche Gehbahn zwischen Ackermannstraße und Trambahnwendeschleife bleibt wie im Bestand erhalten.

Aufgrund der bestehenden Lage des baulichen Radweges zwischen den alleinartig gepflanzten Baumstandorten, kann dieser im Bestand nicht verbreitert werden. Zudem weist der Radweg, aufgrund des Wurzelraums, einen hohen Unterhalts- und Sanierungsbedarf auf. Der Radweg soll daher straßenbündig nach Süden verschoben und als Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 4,00 m zzgl. eines Sicherheitstrennstreifens von 0,75 m ausgebaut werden. Hierfür sind ggfs. im Bereich des Knotenpunkts Baumfällungen notwendig.

Im Bereich der Zu- und Ausfahrt der Trambahnwendeschleife soll aufgrund des Zweirichtungsradweges eine Signalisierung für den Radverkehr baulich umgesetzt

werden. Dies ist aus verkehrs- und signaltechnischer Sicht aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich.

Im Teilabschnitt der Schwere-Reiter-Straße südlich des Anschlusses an das Quartier am südlichen Oberwiesenfeld wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Straßenbegrenzungslinien festgesetzt. Der bestehende Baumgraben (Breite 2,10 m) bleibt erhalten. Zwischen Baumgraben und Gehbahn verläuft der Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 4,00 m. Die Gehbahn hat eine Breite von 3,50 m. Im Bereich des Knotenpunkts müssen voraussichtlich aufgrund von eingeschränkten Sichtbeziehungen zwei Bestandsbäume gefällt werden. Diese werden aber durch neue Baumpflanzungen in der Emma-Ihrer-Straße kompensiert.

Südseite Schwere-Reiter-Straße:

Im Bereich der Schwere-Reiter-Straße zwischen Querung Heßstraße / Emma-Ihrer-Straße und bis zur Knotenpunktaufweitung Schwere-Reiter-Straße / Infanteriestraße / Ackermannstraße wird in Fahrtrichtung Osten von drei Fahrstreifen auf zwei Fahrstreifen reduziert.

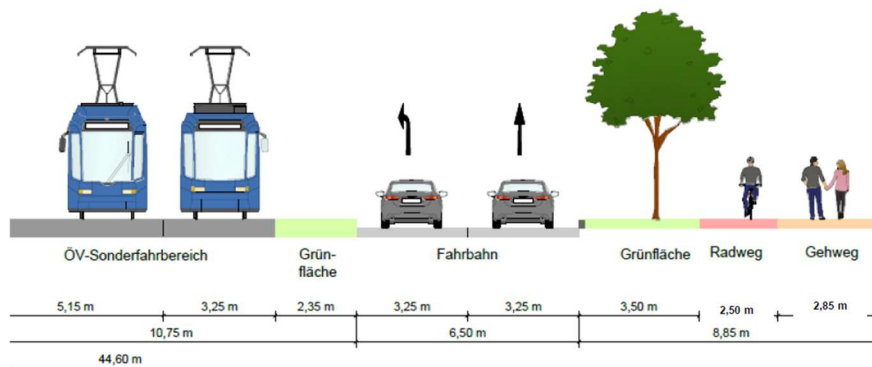


Abbildung 9: Raumaufteilung Schwer-Reiter-Straße (Süd), Abschnitt entlang „Kreativfeld“ (Quelle: LHM)

Der Radweg, der baulich getrennt von der Fahrbahn, zwischen Baumgraben und Gehweg errichtet wird, ist in diesem Abschnitt mit einer Breite von 2,50 m geplant. Der Gehweg hat in diesem Teilabschnitt eine Breite von 2,85 m.

In diesem Bereich kann bis auf Höhe der gegenüberliegenden Trambahnwendeschleife ein 3,30 m breiter Baumgraben mit ca. 10 Neupflanzungen vorgesehen werden.

Im Bereich der Aufweitung des Knotenpunktes Schwere-Reiter-Straße / Infanteriestraße / Ackermannstraße ergeben sich nach heutigem Stand keine zusätzlichen Flächenpotentiale. Mit Umprofilierung der Aufstellflächen (4 Fahrstreifen, siehe Abb. 3) kann ein 2,30 m breiter Radweg zzgl. 0,40 m Sicherheitstrennstreifen sowie ein 2,40 m breiter Gehweg vorgesehen werden. Die Querungsbeziehungen für den Radverkehr kann wie im Bestand erhalten bleiben. Es kann keine zusätzliche Fußgängerfurt auf der Westseite des Knotenpunktes Schwere-Reiter-Straße / Infanteriestraße / Ackermannstraße berücksichtigt werden. Aufgrund der Knotenpunktgeometrie und der damit verbundenen langen fußläufigen Querungen würden sich an diesem Knotenpunkt lange Freigabezeiten für den Fußverkehr ergeben. Zudem sind am Knotenpunkt nicht ausreichend breite Flächen für Aufstellflächen vorhanden.

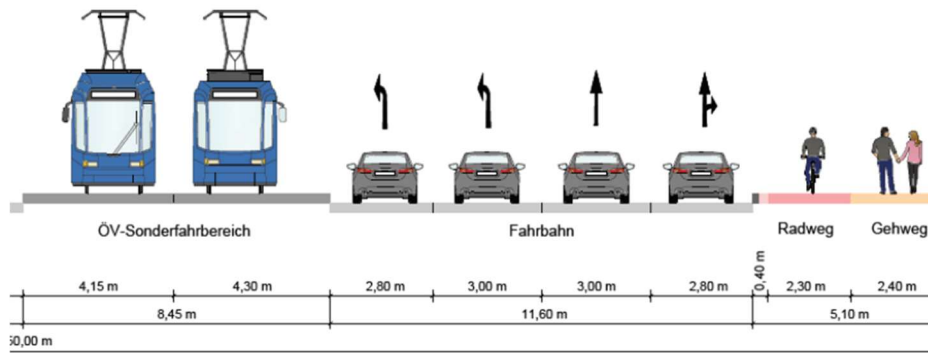


Abbildung 10: Raumaufteilung im Bereich Ackermannstraße / Infanteriestraße (Quelle LHM)

2.8 Vorzugsvariante

In folgender Tabelle werden die Argumente für den **Bauabschnitt 1** tabellarisch zusammengefasst:

	Variante 1	Variante 2
Verkehrssicherheit	Durch den Entfall des freilaufenden Rechtsabbiegers, der Verbreiterung der Fußgänger- und Radverkehrsfurten am Leonrodplatz sowie der Neubau des Vollknotens Schwere-Reiter-Straße /	Durch den Entfall des freilaufenden Rechtsabbiegers, der Verbreiterung der Fußgänger- und Radverkehrsfurten am Leonrodplatz sowie der Querung für den Fuß- und Radverkehr am Knoten Schwere-Reiter-Straße /

	Emma-Ihrer-Straße / Heßstraße kann die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr erheblich verbessert werden.	Emma-Ihrer-Straße / Heßstraße kann die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr erheblich verbessert werden. Zudem werden die Freigabezeiten für den Fuß- und Radverkehr am Leonrodplatz erhöht
Radwegführung	REM konform Zweirichtungsradweg hat eine Breite von 4,00 m, eine Verbreiterung würde zu Lasten des Baumgrabens bzw. dem Fußverkehr gehen.	REM konform Zweirichtungsradweg hat eine Breite von 4,00 m, eine Verbreiterung würde zu Lasten des Baumgrabens bzw. dem Fußverkehr gehen.
Leistungsfähigkeit MIV	Erhalt der Leistungsfähigkeit für MIV wird unterstellt, trotz Entfall des freilaufenden Rechtsabbiegers und Neubau des Vollknotens Schwere-Reiter-Straße / Heßstraße / Emma-Ihrer-Straße	Erhalt der Leistungsfähigkeit für mIV wird unterstellt, im Vergleich ist diese geringer einzuschätzen gegenüber Variante 1.
Betroffenheit ÖPNV	ÖPNV-Priorisierung wird nicht eingeschränkt	ÖPNV-Priorisierung wird nicht eingeschränkt
Baumbestand	Fällungen werden auf das Mindestmaß reduziert: ca. 22 Stück Ersatzpflanzungen möglich 25 Ersatzpflanzungen aktuell möglich	Fällungen werden auf das Mindestmaß reduziert: ca. 19 Stück Ersatzpflanzungen möglich ca. 27 Ersatzpflanzungen aktuell möglich
	Baumbestand im Grünstreifen weitestgehend geschützt	Baumbestand im Grünstreifen weitestgehend geschützt

Ruhender KfZ-Verkehr	Ersatzloser Entfall von 19 Stellplätzen	Ersatzloser Entfall von 19 Stellplätzen
Fahrradabstellanlagen	Mögliche Errichtung von öffentlichen Radabstellanlagen am Leonrodplatz	Mögliche Errichtung von öffentlichen Radabstellanlagen am Leonrodplatz

In Abwägung aller Vor- und Nachteile der Varianten schlägt das Mobilitätsreferat für den 1. Bauabschnitt eine Raumaufteilung gemäß den Ausführungen aus Kapitel 2.6 jeweils die Variante 2 vor.

Leonrodplatz:

Im Sinne der Mobilitätswende sowie der Vision Zero der Landeshauptstadt München werden zusätzlich zum Entfall des freilaufenden Rechtsabbiegers in der Schwere-Reiter-Straße / Dachauer Straße Flächen für den Umweltverbund geschaffen. Die Bewegungsflächen für den Fuß- und Radverkehr im Anschlussbereich des provisorischen Platzbereichs vor dem Strafjustizzentrums werden dem erwarteten Mitarbeitende und Besucher*innenaufkommen ausreichend dimensioniert, die Sicherheitserfordernisse des Strafjustizzentrums berücksichtigt sowie Flächen für den Ausbau der kombinierten Tram- und Bushaltestelle vorgehalten. Mit den vier Fahrspuren (zwei geradeaus und zwei rechts) kann das Verkehrsaufkommen, auch unter gewissen Leistungseinbußen abgewickelt werden. Hierbei wird das Ziel verfolgt, dass der überörtliche Verkehr in Richtung des Mittleren Rings gelenkt wird. Grundlage der verkehrlichen Abwägung bei Berücksichtigung von maximal vier Fahrspuren am Knotenarm waren folgende Argumente:

- Im Bestand haben sowohl der freilaufende Rechtsabbieger als auch beide Geradeausfahrspuren die höchsten Verkehrsmengenanteile in den morgendlichen sowie abendlichen Spitzenstunden
- Mit der Berücksichtigung von zwei Rechtsabbiegespuren (eine verkürzte sowie eine längere Fahrspur) inkl. einer kurzen Grünphase können die bestehenden Verkehrsmengenanteile in Richtung Norden abgewickelt werden.
- Die Geradeausfahrspuren in Richtung Leonrodstraße weisen die höchsten Verkehrsmengen vor. Eine Reduzierung einer Geradeausfahrspur würde die Leistungsfähigkeit um 50 % verringern und damit erhebliche Rückstaulängen sowie unsichere Fahrspurwechsel inkl. Überstauung einer Linksabbiegespur zur Folge haben.
- Mit Entfall des Linksabbiegers können die Freigabezeiten für den Umweltverbund leicht erhöht werden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit kritische U-Turns werden vermieden sowie unterbunden.

- Mit Berücksichtigung von vier Fahrspuren am Knoten Leonrodplatz werden die Bestandsbäume entlang der nördlichen Schwere-Reiter-Straße erhalten. In der Variante 1 müssen diese entfallen.

Knotenpunkt Schwere-Reiter-Straße / Emma-Ihrer-Straße / Heßstraße:

Die Abwägung erfolgt im Sinne der Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs für eine nahräumliche Querung der Schwere-Reiter-Straße. Der Radverkehr kann attraktiv und sicher die heutige Barriere der Schwere-Reiter-Straße gesichert queren.

Grundlage der verkehrlichen Abwägung für die Variante 2 waren folgende Argumente:

- Am Knotenpunkt sind ausreichend dimensionierte Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr erforderlich. Gegenüber der Variante 1 werden die notwendigen Breiten der Aufstellflächen gemäß RiLSA (Richtlinien für Lichtsignalanlagen) erreicht. Bei Querungsanlagen an Bahnkörpern in Mittellagen sind hierzu wenigstens auf einer Seite eine Wartefläche mit wenigstens 2,50 m Tiefe herzustellen. Gemäß RAST (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) sind für den Fußverkehr mindestens 2,00 m Breite vorzusehen. Zudem kann gemäß Beschluss des Bauausschusses „Sichere Querungen für alle gut nutzbar machen“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 09755) differenzierte Bordsteinhöhen umgesetzt werden.
- Der Baumgraben an der südlichen Schwere-Reiter-Straße kann in der Variante 2 bis zum Knotenpunkt Schwere-Reiter-Straße / Heßstraße fortgeführt werden. Dies entspricht der Auflage der Unteren Naturschutzbehörde (UNB), damit die notwendigen Baumfällungen für die Nordseite entsprochen werden. Zudem entspricht die Fortführung der Baumallee dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 21.12.2022 „Prinzipien der Schwammstadt auf den öffentlichen Flächen umsetzen“ (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07943).
- Für die Variante 2 sind keine weiteren Erwerbsverhandlungen mit der MGH - Münchner Gewerbehöfe- und Technologiezentrumsgesellschaft mbH notwendig.
- Auch wurden die Belange der Feuerwache 4 mit der Ausrückroute über die Heßstraße zur Einhaltung der Hilfsfristen berücksichtigt. Dabei sind die direkt angrenzenden städtebaulichen Entwicklungen weiterhin an das Hauptstraßennetz im Rechtsfahrtsinn erschlossen. Das Kreativfeld ist am Knotenpunkt Schwere-Reiter-Straße / Infanteriestraße / Ackermannstraße in allen Fahrbeziehungen angeschlossen.

Nachfolgend sind noch weitere wichtige Punkte in Kürze aufgeführt:

1. Bei der vorliegenden Planung des Bauabschnittes 1 handelt es sich um das Stadium einer Entwurfsplanung. Aufgrund der komplexen Abhängigkeiten zum Neubau des Strafjustizzentrums und des Termindrucks die Platzfläche bis zur

Eröffnung fertiggestellt zu haben, um die Sicherheit des Strafjustizzentrums zu gewährleisten sowie um der repräsentativen Wirkung der Platzfläche gerecht zu werden, war es unumgänglich eine detaillierte Planung des Bauabschnitts 1 der Schwere-Reiter-Str. zwischen Dachauer Straße und Heßstraße durch das Baureferat bereits parallel zur Verkehrsraumaufteilung des Mobilitätsreferats zu erstellen.

2. Bei der vorliegenden Planung des Bauabschnittes 2 handelt es sich um das Stadium der Vorplanung. Die Funktionalität der Vorplanung ist stadintern abgestimmt.
3. Bezüglich der Dimensionierung der Verkehrsflächen können sich im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung durch das Baureferat erforderliche Änderungen/Anpassungen einzelner Maße/Breiten ergeben.

Mögliche Auswirkungen auf Lärm und Luft

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

- dass die vorgesehenen baulichen Maßnahmen nicht zu einer wesentlichen Änderung des Verkehrsweges im Sinne der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und damit einhergehend nicht zu einer Verschlechterung der Situation im Hinblick auf die Lärmbelastung für die umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen führen und
- dass mit dieser Maßnahme die Auswirkungen auf Luft in einem vertretbaren Rahmen liegen werden. Im weiteren Planungsverlauf wird durch fachgutachterliche Unterstützung sichergestellt, dass die lufthygienischen Grenzwerte im Kreuzungszulauf Schwere-Reiter-Straße / Dachauer Straße an der Schwere-Reiter-Straße im Planungsfall sicher eingehalten werden können.

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

3 Bauabschnitte und Bauablauf

Aufgrund der komplexen Abhängigkeiten zum Neubau des Strafjustizzentrums und des Termindrucks die Platzfläche bis zur Eröffnung fertiggestellt zu haben, um die Sicherheit des Strafjustizzentrums zu gewährleisten sowie um der repräsentativen Wirkung der Platzfläche gerecht zu werden, war es unumgänglich detailliertere Planungen des Bauabschnitts 1 der Schwere-Reiter-Str. zwischen Dachauer Straße und Heßstraße durch das Baureferat bereits parallel zur Verkehrsraumaufteilung des Mobilitätsreferats zu erstellen.

1. Bauabschnitt (vgl. hierzu Anlage 3):

Aufgrund der notwendigen Vorlaufzeiten, die für die Ausschreibung der Baumaßnahme zu berücksichtigen sind, wird unter Voraussetzung einer internen Projekt- und Ausführungsgenehmigung im Januar 2024 derzeit mit einem Baubeginn ab Juni 2024 gerechnet.

Die Bauzeit wird auf ca. 18 Monate geschätzt, wodurch ein Abschluss der Straßenbau- maßnahme unter Beachtung der Winterpausen frühestens Anfang 2026 möglich ist. Im Verlauf des Jahres 2026 erfolgen dann noch nachgelagerte Arbeiten wie zum Beispiel Baumpflanzungen.

Der bisher geplante Bauablauf wurde mit dem Mobilitätsreferat, der Polizei, der Feuerwehr, der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) und anderen betroffenen Behördenteilen vorabgestimmt und liegt in Form von Verkehrsführungsplänen vor. Die finale Freigabe kann nach Vorliegen dieses Beschlusses erfolgen.

Zusammenfassend kann die Baumaßnahme und der Bauablauf wie folgt beschrieben werden:

Vorwegmaßnahmen:

- Baumfällungen, Versetzen der Schalthäuser und Trafostation sowie des Abspannmastes an der Dom-Pedro-Straße der Trambahn, Spartenverlegungen von Gas, Wasser, Strom, Telekommunikation
- Herstellung der restlichen Vorplatzfläche vor dem Strafjustizzentrum einschließlich restlicher Spartenumverlegungen, die vorab nicht erfolgen konnten, im Bereich freilaufender Rechtsabbieger
- Umbau westlicher Kreuzungsbereich Leonrodplatz
- Herstellung Geh- und Radweg nordwestliche Schwere-Reiter-Straße
- Herstellung Geh- und Radweg südwestliche Schwere-Reiter-Straße
- Herstellung der Trambahnquerung an der Emma-Ihrer-Straße / Heßstraße
- Spartenum- und -neuverlegungen für die Lichtsignalanlagen und die Beleuchtung

erfolgen innerhalb der Straßenbaumaßnahmen.

Die Baumpflanzungen erfolgen nachgelagert nach Abschluss der Straßenbauarbeiten

Insgesamt ist mit mindestens 8 Hauptbauphasen zu rechnen sowie weiteren Unterphasen. In der jeweiligen Phase wird mit dem Rückbau des Bestandsbelags inklusive Erdarbeiten begonnen, dann die tiefer gelegenen Entwässerungseinrichtungen hergestellt sowie falls erforderlich mitlaufende Spartenarbeiten durchgeführt und abschließend die neue Oberflächenbefestigung hergestellt. Im Zuge der Erdarbeiten ist grundsätzlich von Altlasten- und Kampfmittelverdacht auszugehen.

Alle Arbeiten, insbesondere die Umbauarbeiten an den Inselköpfen in der Kreuzung Leonrodplatz und Kreuzungsbau Schwere-Reiter-Str/Heßstraße/Emma-Ihrer-Str. finden unter regulärem Straßenbahnbetrieb statt. Die auszuführenden Straßenbauarbeiten im Kreuzungsbereich Schwere-Reiter-Straße mit Dachauer Str. erfolgen in den Fahrbahnen bis ca. 50 cm an das bestehende Gleis der Straßenbahn heran. Dieser 50 cm-Streifen gehört zum Gleiskörper der SWM und ist unter allen Umständen zu belassen, bzw. nicht zu beschädigen.

Der Straßenbahnverkehr wird während der Bauzeit nicht eingeschränkt und läuft fortwährend einschließlich der Nachtlinien weiter.

Im Kreuzungsbereich ist verkehrsbedingt und aufgrund des ständigen Gleisbetriebs von mehreren Einsätzen in Nachtarbeit auszugehen.

Genauere Abstimmungen zur Verkehrsführung mit dem Mobilitätsreferat, der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), der Polizei und den weiteren Beteiligten während der Bauzeit erfolgen in Federführung des Baureferates im Zuge der Bauvorbereitung nach Vorlage des Beschlusses.

Anpassungen des dargestellten Bauablaufs aufgrund aktuell unvorhersehbarer verkehrlicher oder bauplanerischer Notwendigkeiten können erforderlich werden.

Wie unter 1. Anlass beschrieben, besteht das Erfordernis aus Sicherheitsgründen, aus Gründen der repräsentativen Funktion und aus Gründen der Verkehrssicherheit zur Abwicklung der Besucherströme des Strafjustizzentrums der Fertigstellung des Vorplatzes am Strafjustizzentrum und der Kreuzung Dachauer Straße / Schwere-Reiter-Straße bis zur Mitte des Jahres 2025. Um dies zu realisieren ist ein Baubeginn Mitte 2024 notwendig. Um den Baubeginn noch im Jahr 2024 sicherstellen zu können und da im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen planerischen Änderungen mehr zu erwarten sind, wird vorgeschlagen, die Projekt- und Ausführungsgenehmigung für den Bauabschnitt 1 verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze eingehalten wird.

2. Bauabschnitt (vgl. hierzu Anlage 4):

Für diesen Bauabschnitt sind im Rahmen der Entwurfsplanung Detailplanungen durchzu-

führen.

4 **Rechtliche Bauvoraussetzungen**

Nicht alle Flächen (im Teilbereich Schwere-Reiter-Straße Nord) befinden sich im städtischen Eigentum. Hierfür wurden seitens des Baureferates mit dem Freistaat Bayern bereits Gespräche geführt. Über den Erwerb einer Teilfläche von ca. 430m² besteht zwischen dem Freistaat und der Stadt (Kommunalreferat) zwar grundsätzlich Einigung, jedoch ist für den Vertragsabschluss auf Seiten des Freistaats noch eine Gremienzustimmung erforderlich. Ansonsten befinden sich für diese Maßnahme erforderlichen Flächen in städtischem Besitz. Straßen-begrenzungslinien sind teilweise vorhanden.

Im Teilbereich Schwere-Reiter-Straße Süd sind zudem für die Maßnahmen mehrere Splitterflächen von zusammen ca. 18m² aus dem Privatgrund des Kreativlabors (Ecke Schwere-Reiter-Straße / Dachauer Straße sowie Ecke Schwere-Reiter-Straße / Heißstraße) notwendig. Der Flächenbedarf wurde bei der Übertragung der Grundstücke auf die MGH – Münchner Gewerbehöfe- und Technologiezentrumsgesellschaft mbH berücksichtigt und wird nach Abschluss der Vermessung von der Auflassung ausgenommen. Notwendige Anpassungsarbeiten an der bestehenden Einfriedung führt das Baureferat im Rahmen der Ausbaumaßnahmen auf eigene Kosten und im Einvernehmen mit der MGH durch.

Etwaige Kosten einer Bodensanierung oder Kampfmittelsondierung auf den o.g. Erwerbsflächen des Freistaats und der MGH werden vom Kommunalreferat übernommen.

5 **Kostenrahmen und Finanzierung**

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Planungen eine erste Kostenberechnung für den 1. Bauabschnitt erstellt.

Danach ergeben sich für die Maßnahme Projektkosten in Höhe von ca. 11.000.000 €. Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 1.000.000 € enthalten, die nach fachlicher Beurteilung ausreichend ist.

Kostenberechnung	10.000.000 €
Risikoreserve	1.000.000 €
(ca. 10 % nach fachlicher Beurteilung erforderlich)	_____
Kostenobergrenze	11.000.000 €

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüg-

lich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Die Projektkosten in Höhe von 11.000.000 € werden als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Das Baureferat hat das Projekt Leonrodplatz / Schwere-Reiter-Straße zum Eckdatenbeschluss 2024 angemeldet. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.07.2023, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09452 wurden die investiven Mittel hierfür anerkannt. Die Genehmigung dieser anerkannten Ressourcen ist mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 29.11.2023 „Umsetzung des Eckdatenbeschlusses 2024 im Baureferat“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10774) erfolgt.

Wie unter 1. beschrieben war es unbedingt notwendig den Vorplatz bis zum freilaufenden Rechtsabbieger als Vorwegmaßnahme bereits herzustellen, um die Zugänglichkeit des Strafjustizzentrums sowie die Rettungswege unter allen Umständen sicher zu stellen und Bauzeit zu sparen. Die Kosten für die Vorwegmaßnahme in Höhe von 955.000 € wurden aus der Nahmobilitätspauschale, Finanzposition 6300.950.1110.6 „Nahmobilitätspauschale“ vorfinanziert. Die 955.000 € werden im Rahmen der Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes aus den Projektkosten „Leonrodplatz / Schwere-Reiter-Straße“ auf die „Nahmobilitätspauschale“ zurückgeschichtet.

Für den Bauabschnitt 2 liegen die derzeitigen Gesamtkosten nach überschlägiger Kosten-ermittlung inklusive Risikoreserve zwischen 7 Mio. € und 9 Mio. €. Belastbare Kostenangaben sind erst im Rahmen der weiteren Projektplanung möglich. Erst hier können Kosten z.B. für Fahrbahnaufbauten, Oberflächenbefestigungen, Entwässerungseinrichtungen, Spartenumverlegungen oder Altlastenentsorgung ermittelt werden. Für die weitere Projekt-planung im Baureferat sind in 2024 (oder 2025) Planungsmittel in Höhe von 200.000 € notwendig, die aus der vorlaufenden Planungskostenpauschale finanziert werden. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

6 Sachstand: Brücke über die Schwere-Reiter-Straße

Zur Querung der Schwere-Reiter-Straße wurde die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für ein Brückenbauwerk vom Mobilitätsreferat beauftragt. Die Machbarkeitsstudie soll unter Berücksichtigung der städtebaulichen Rahmenbedingungen Möglichkeiten einer höhen-freien / unsignalisierten Querung der Schwere-Reiter-Straße sowie die notwendigen Flächenerfordernisse (vor allem für die benötigten Rampenbauwerke) aufzeigen. Die ersten Erkenntnisse der Studie liegen vor.

Aus Sicht des Mobilitätsreferats ist der Ausbau einer ebenerdigen Quermöglichkeit an der Schwere-Reiter-Straße / Heßstraße / Emma-Ihrer-Straße vor allem für den (barrierefreien) Fußverkehr zwingend notwendig. Bereits heute lässt sich festhalten, dass für die Höhenüberwindung der Querung der Schwere-Reiter-Straße (Überführung

von Trambahnoberleitungen) beiderseits Rampen mit jeweils ca. 150 m Länge (d.h. ca. 300 m Wegstrecke zur Höhenüberwindung insgesamt) notwendig wären. Gerade der Fußverkehr reagiert sehr empfindlich gegenüber „Umwege“ und versucht die möglichst kürzesten Wegelängen zu nehmen. Aus Gründen der Förderung des Fußverkehrs und der fußläufigen Verknüpfung der städtebaulichen Entwicklungen zwischen der Heißstraße (Kreativquartier) und der Emma-Ihrer-Straße (südliches Oberwiesenfeld mit Zugang zum Olympiapark) und Vernetzung der fußläufig erreichbaren Freiräume empfiehlt das Mobilitätsreferat weiterhin, die ebenerdige Querung für den Fuß- und Radverkehr weiterzuverfolgen.

Um aber auf der beschlossenen Radschnellverbindung nach Dachau zügig und mit möglichst wenigen Stopps voranzukommen und damit auch die Verlustzeiten pro Kilometer so gering wie möglich zu halten, sollte der Radverkehr im Idealfall über Unter- bzw. Überführungen oder bevorrechtigte Querungen geführt werden. Sofern dies nicht möglich ist, sollten Knotenpunktformen mit möglichst geringen Wartezeiten, z.B. (Mini-) Kreisverkehre oder lichtsignalgeregelte Querungen, eingerichtet werden.

Die Machbarkeitsstudie überprüft drei Varianten (Brücke / Unterführung / Highline über das Kreativlabor).

Aufgrund der Führung einer Hauptwasserleitung in der Schwere-Reiter-Straße (und damit möglicher Verlegung), langer und nicht geradliniger Wegestrecken im Untergrund, Belange des Brandschutzes sowie der Schaffung von potenziellen Angsträumen scheidet aus Sicht des Mobilitätsreferates eine Unterführung aus.

Eine Highline über das Kreativlabor und über die Schwere-Reiter-Straße könnte ein städtebauliches Highlight in den neu gebauten Gebieten rund um die Schwere-Reiter-Straße bilden. Da sich das Kreativlabor südlich der Schwere-Reiter-Straße im Eigentum der MGH befindet, deren Flächen bereits durch eine Vielzahl kleinteiliger und ggfs. wechselnder Nutzungen stark beansprucht sind, die weitere Entwicklung gemäß Stufenkonzept des Rahmenplans stark eingeschränkt würde und andererseits das nördlich der Schwere-Reiter-Straße angrenzende Strafjustizzentrum sehr hohe Sicherheitsanforderungen bestehen, kann diese Variante in der Form nicht weiterverfolgt werden.

Als weitere Variante wurde eine Brücke, die von der Heißstraße gradlinig über die Schwere-Reiter-Straße in Richtung Rosa-Luxemburg-Platz geführt werden soll, untersucht. Zudem wurden weitere Führungsformen einer Brücke geprüft. In Folge der Belange der Radschnellverbindung in / von Richtung Dachau ist die Brücke mit einer Mindestbreite von 6,50 m (4,00 m Radverkehr / 2,50 m Fußverkehr) zu planen. Zudem sind in Folge der notwendigen Rampenneigungen (6 % mit Zwischenpodesten (barrierefrei), bestenfalls auf 4 %) sowie der Höhenüberwindung über die Trambahngleise lange Entwicklungslängen der Rampen planerisch zu berücksichtigen. All diese Faktoren ergeben einen hohen Flächenbedarf für die Brücke, die auf Basis der vorhergehenden Planungen zum Kreativfeld und zum Kreativlabor derzeit aufgrund von Flächenkonkurrenzen nicht darstellbar sind.

- Im Kreativlabor war bereits im städtebaulichen Konzept (Rahmenplan 2014) im Bereich der untersuchten Brückenrampen im Bereich der Heißstraße geförderter Wohnungsbau vorgesehen. Aus Immissionsschutzgründen kann Wohnungsbau im Kreativlabor nur an der Heißstraße realisiert werden. Die entsprechenden Wohnbauflächen wurden daher nicht an die MGH übertragen, sondern sind im städtischen Besitz und sollen von einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft entwickelt werden. Die planungsrechtliche und verkehrliche Erschließung der Wohnbaugrundstücke kann nur über die Heißstraße erfolgen. Laut ersten Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung bzw. auch nach Einschätzung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wäre unter der Maßgabe eines Brückenbauwerkes der vorgesehene Wohnungsbau mit ca. 80 Wohneinheiten aufgrund des schmalen Grundstückszuschnittes praktisch nicht mehr möglich. Die vor den Gebäudefassaden entlang verlaufenden Rampenbauwerke, würden eine angemessene Erschließung der Gebäude verhindern und die Belichtung der an der Heißstraße gelegenen Räume stark beeinträchtigen. Daneben ist die Einsehbarkeit der Wohnungen von der Rampe aus kritisch zu sehen. Ein Bau der Wohnungen in Kombination mit einem Brückenbauwerk wird daher von der beteiligten Fachdienststellen aufgrund der räumlichen Enge und der besonders schutzbedürftigen Nutzungsart Wohnen ausgeschlossen.
- Der Straßenraum der Heißstraße ist zwischen 13,70 m im Bereich des Wohnbaugebiets Kreativfeld WA (1) - (5) und 15,70 m breit (Abschnitt nördlich der Frey-Otto-Straße), siehe hierzu Anlage 4. Die Breite der Brückenrampen beträgt mind. 6,50m (rein verkehrlich benötigte Breite ohne konstruktive Details wie Geländeraufbauten etc.). Damit benötigt eine mögliche Rampenanlage knapp die Hälfte der Breite des Straßenraums der Heißstraße.
- Gemäß Bebauungsplan Nr. 1954 „Kreativfeld“ (siehe Anlage 4) sowie den Ausführungsplanungen des Baureferats sollen im von der möglichen Rampenanlage betroffene Abschnitt der Heißstraße, die teils ein-, teils beidseitig baumbestander Straßenraum bzw. Allee geplant ist, etwa 21 Bäume an entsprechenden Standorten gepflanzt werden. Aufgrund mangelnder zusätzlicher Flächen für eine mögliche Rampenanlage wären davon voraussichtlich 13 Baumstandorte nicht mehr möglich.
- An der Ecke Schwere-Reiter-Straße / Heißstraße ist ein Straßenreinigungsstützpunkt des Baureferats vorgesehen. Auch hier werden Konflikte hinsichtlich Flächenverfügbarkeit, Raumbedarfen und Flächenknappheit gesehen, insbesondere auch bzgl. des möglichen südwestlichen Brückenaufagers bzw. dort geplanter Treppenanlage/ Aufzug.
- Die Radschnellverbindung in / von Richtung Dachau ist gemäß der Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in München in der Weiterführung über die Trusnelda-Lang-Brumann-Straße vorgesehen. Derzeit ist eine Führung nur geradlinig in Richtung Rosa-Luxemburg-Platz platztechnisch möglich. D.h. die Radverkehrs-führung muss zurück in die Schwere-Reiter-Straße geführt werden. Eine Weiterführung der Radschnellverbindung über den Rosa-Luxemburg-Platz in nörd-

licher Verlängerung ist aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Im Zuge der Realisierung des Bebauungsplans Nr. 2053a „Südliches Oberwiesenfeld“ soll der Rosa-Luxemburg-Platz auf Basis der heutigen Gestaltung aufgewertet und eine hohe Aufenthaltsqualität („Fläche zum Verweilen“) gewährleistet werden. Zudem ist mindestens 2/3 der Platzfläche verkehrsberuhigt.

Nach derzeitigem Stand der Machbarkeitsstudie ist die Machbarkeit für die Variante „Brücke“ aufgrund der Flächenverfügbarkeit und dem Zielkonflikt mit Flächen für den geförderten Wohnungsbau sowohl auf Flächen des Freistaats (Platzbedarf für die nördliche Rampenanlage am Südwestrand der Emma-Ihrer-Straße) als auch auf städtischen Flächen nicht gesichert.

Aufgrund dieser Zielkonflikte und die Bedingungen, die sich jeweils aus den vorhandenen bzw. beabsichtigten Planungen ergeben, sind auch die Zeitschienen für eine Realisierung noch offen.

Grundsätzlich schließen sich beide Querungsoptionen (ebenerdig & höhenfrei) der Schwere-Reiter-Straße nicht aus, sondern können mit Fokus auf den Hauptnutzungsgruppen und abhängig von den notwendigen Grunderwerbsverhandlungen baulich umgesetzt werden.

Aufgrund der beschriebenen Zielkonflikte für die Flächen und einer offenen Zeitschiene zu den Grunderwerbsverhandlungen seitens des Freistaats empfiehlt das Mobilitätsreferat die höhenfreie Querung für die Radschnellverbindung nach Dachau mit einer Brücke über die Schwere-Reiter-Straße aktuell nicht weiter zu verfolgen.

Dadurch können die Flächenentwicklungen auf den städtischen Grundstücken die Stadt und städtische Wohnungsbaugesellschaften zügig weiterverfolgt werden.

7 Verkehrs-konzept Kreativfeld Maßnahmen zur Herstellung eines verkehrsberuhigten Quartiers

Im Zuge der Planungen für den Bebauungsplan Nr. 1954 „Kreativquartier an der Dachauer Straße / Schwere-Reiter-Straße Teilbereich Kreativfeld“ wurde auch ein integriertes Verkehrskonzept erarbeitet und abgewogen. Der Bebauungsplan Nr. 1954 ist im Jahr 2017 in Kraft getreten. Laut Verkehrskonzept sollen Zu- und Ausfahrtmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr an der Infanteriestraße sowie an der Schwere-Reiter-Straße bestehen. Zudem wurden Straßenräume mittels Straßenbegrenzungslinien in einer Breite festgesetzt, die einen Zweirichtungsverkehr für den motorisierten Individualverkehr zulässt. Auf dieser Basis hat das Baureferat hierfür eine Entwurfsplanung für die neu herzustellen-den öffentlichen Straßenräume durchgeführt. Aufgrund der Hochbauplanung und den zu erwartenden Bau-stellenverkehren ist die Straßenplanung in zwei Ausbaustufen geplant worden. Der Bauaus-schuss hat mit Beschluss vom 24.10.2017 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09409) das Bedarfsprogramm für die vorbezeichnete Gesamtmaßnahme (1. Und 2.

Ausbaustufe) genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Entwurfsplanung sowie Teile der Ausführungsplanung für beide Ausbaustufen (Baustraßen und Endausbau) zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen. Mit Beschluss am 03.03.2020 hat der Bauausschuss die Projektgenehmigung für die 1. Ausbaustufe genehmigt. Dabei wurden Fahrbahnen mit Asphalttragschichten ausgeführt. Im Zuge der Herstellung des Teilausbaus erfolgte bereits die Herstellung der Bordsteine und Gehwegflächen. Die Bordsteine werden im Zuge der zweiten Ausbaustufe noch einmal höhenmäßig angepasst, um die vorgesehenen Parkbuchten und Baumgräben zu errichten. Somit wurde bereits in der 1. Ausbaustufe die endgültige Breite, die einen Zweirichtungsverkehr des motorisierten Individualverkehrs gewährt, beschlossen. Die erste Ausbaustufe wurde im Jahr 2022 baulich ausgeführt.

Die 2. Ausbaustufe (Endausbau) erfolgt in Abhängigkeit vom Fortgang der privaten und öffentlichen Hochbaumaßnahmen und beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Endausbau der Erschließungsstraßen mit Gehwegen, Baumpflanzungen und Parkbuchten
- Anschluss der Erschließungsstraßen an die Infanteriestraße, die Schwere-Reiter-Straße sowie Heßstraße
- Beseitigung eventueller Bauschäden am Teilausbau

Aus verkehrskonzeptioneller Sicht besteht im Quartier selbst ein reiner Quell- und Zielverkehr durch die vorhandenen und geplanten Nutzungen. Ein Durchgangs- oder Schleichverkehr (z.B. der Dachauer Straße) kann im Quartier selbst ausgeschlossen werden, da das Kreativfeld verkehrlich in sich geschlossen ist und eine Verbindung über die Heßstraße / Lothstraße mittels Kfz baulich unterbunden wird. Das Verbindungsstück der Heßstraße zwischen dem Kreativfeld und dem südlich angrenzenden Kreativpark/plattform ist rein für die Feuerwehr und für den Fuß- und Radverkehr zu nutzen. Somit ist die Heßstraße für die MIV nicht durchgängig zu befahren (Ausnahme Einsatzfahrzeuge der Feuerwache 4 Schwabing).

Im Zuge der Vergabe der Grundstücke im Kreativfeld war eine Bedingung, dass die Bewerbungen einen gegenüber der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München reduzierten Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätze / Wohneinheit vorsehen und dabei ein innovatives Mobilitätskonzept mit Mobilitätsangeboten berücksichtigen sollten. Hintergrund hierfür war, dass mittels der Hochbaumaßnahmen bereits Voraussetzungen geschaffen werden sollten, um auf der Grundlage des stadtplanerischen Leitbildes der kompakten europäischen Stadt der kurzen Wege eine nachhaltige Mobilität im Sinne der Mobilitätswende der Landeshauptstadt München von Anfang an zu berücksichtigen.

Das Mobilitätsreferat wird gemeinsam mit dem Baureferat im Zuge der Erarbeitung der 2. Ausbaustufe und in Abhängigkeit der privaten und öffentlichen Hochbaumaßnahmen verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen, wie zum Beispiel eine Berücksichtigung von

Fahr-radabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum, die Radschnellverbindung in der Heißstraße in / von Richtung Dachau oder verkehrslenkende Maßnahmen. Das Mobilitätsreferat empfiehlt, in Anbetracht der bereits baulich hergestellten ersten Ausbaustufe, weiterhin an der vorgesehenen Straßenraumprofilierung festzuhalten, um einen möglichen verlorenen Bauaufwand zu vermeiden.

8 Betroffenheit & Stellungnahmen

8.1 Städtische Dienststellen und Eigenbetriebe

Die Stadtkämmerei, das Referat für Klima und Umweltschutz, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Kommunalreferat sowie die Stadtwerke München haben der Beschlussvorlage zugestimmt.

Die Branddirektion des Kreisverwaltungsreferates beurteilt die Planungen wie folgt:

- Flächen für die Feuerwehr nach der Bayerische Technische Baubestimmungen (BayTB) sind zu gewährleisten und die Fortführung der Flächen außerhalb des Planungsumfangs zu berücksichtigen. Auf dem Platz vor dem Strafjustizzentrum sind die Flächen für die Feuerwehr nach den Planungen berücksichtigt.
- Die Überfahrtsmöglichkeit des Knotenpunktes an der Heißstraße und Schwere-Reiter-Straße im Rahmen von Einsätzen der Feuerwache 4 ist zu gewährleisten. Einhaltung Hilfsfrist und redundante Ausfahrtsmöglichkeit für die Feuerwache 4: Die Querung muss ausreichend sicher sein. Daher wäre die Variante 1 besser geeignet. Die Abstimmungen zur genauen Umsetzung der Variante 2 laufen derzeit und bedürfen auch noch der Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde U- und Straßenbahnen. Nach unserem Kenntnisstand kann die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens noch nicht ausgeschlossen werden. Kosten für die notwendigen Signalanlagen und Kamertechnik sowie Steuermöglichkeiten für die Branddirektion sind samt Umsetzung über das beschriebene Vorhaben zu tragen.

Die Stadtwerke München sprechen sich deutlich für eine Linksabbiegespur am Leonrodplatz in die südliche Dachauer Straße aus – entweder für

- Variante 1, inkl. Linksabbiegespur, solange keine überzeugende Aussage zur Aufrechterhaltung der Beschleunigungsqualität und Verkehrssicherheit bei Variante 2 vorliegt.
- Variante 2, zzgl. Linksabbiegespur zu Lasten einer der beiden vorgesehenen Geradeausspuren.
- Variante 2 ohne Linksabbiegespur verursacht wahlweise eine erhöhte

Unfallgefahr (erfahrungsgemäß wird dort auch widerrechtlich abgebogen) oder Einschränkungen bei der Tram-/Busbeschleunigung, wenn man Tram/Bus dann aus Sicherheitsgründen nur noch in einer Sonderphase auf Anforderung schaltet und nicht mehr gleichzeitig zum Geradeausverkehr. Dies würde spürbare Verlustzeiten mit sich bringen.

Das Mobilitätsreferat verweist hierzu auf Kapitel 2.8 und die hierin getroffene Abwägung.

Das Referat für Klima und Umwelt – Untere Naturschutzbehörde und Stadtklima bevorzugen jeweils die Variante 2. „Zum einen wird die verkehrliche Situation geordnet, zum anderen durch die Neuschaffung von Grünstreifen eine durchgängige Neupflanzung von Straßenbäumen ermöglicht. Die Fortführung der Allee wertet den Straßenraum und die Sichtachsen wesentlich auf. Die Leitlinien- bzw. Vernetzungsstruktur bietet aber auch langfristig ökologische und klimatische Verbesserungen. Die Bäume am Leonrodplatz verfügen über einen größeren Wurzelraum und haben dadurch verbesserte Lebensbedingungen, die sich auf das Wachstum und dauerhaften Erhalt positiv auswirken.“

Das Referat für Klima und Umwelt – Stadtklima bevorzugt eine Realisierung der Variante 2. „In der Variante 2 kann mehr Fläche für Grün und Vegetation geschaffen werden und somit die Verdunstung erhöht werden. Dies hat einen positiven Einfluss auf das Mikroklima. Als Begrünung sollten artenreiche Wildblumenwiesenflächen im Straßenbegleitgrün realisiert werden, da diese eine höhere mikroklimatische Wirkung aufweisen als beispielweise Rasen.“

Die Stadtkämmerei hat folgende Stellungnahme zur Beschlussvorlage abgegeben:

„Die Stadtkämmerei stimmt der o. g. Beschlussvorlage zu.

Die dort getroffenen Ausführungen beziehen sich auf die anerkannte Beschlussvorlage Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V10774 des Baureferats aus dem Eckdatenverfahren (BAU-011) und ergänzen diese um eine verkehrsplanerische Vorwegmaßnahme. Diese soll aus der Nahmobilitätspauschale finanziert werden. Es ist vorgesehen, die Nahmobilitätspauschale später wieder aus dem genehmigten Budget für die Baumaßnahme zu befüllen. Das ganze Vorhaben steht aber unter der Bedingung, dass der Stadtrat in der Vollversammlung am 29.11.2023 die zuvor erwähnte Beschlussvorlage des Baureferats mit einem beantragten Investitionsvolumen i. H. v. 11 Mio. € beschließt. Zu diesem Vorgang liegt dem Baureferat jedoch bereits eine negative Stellungnahme der Stadtkämmerei vor.“

Hierzu nimmt das Baureferat wie folgt Stellung:

„Am 26.07.2023 wurde der Eckdatenbeschluss zum Haushalt 2024 von der Vollversammlung des Stadtrates beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09452). Darauf aufbauend wurde am 29.11.2023 der Beschluss „Umsetzung des

Eckdatenbeschlusses 2024 im Baureferat“ von der Vollversammlung des Stadtrates beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10774). Auf S. 2 des Beschlusses heißt es: „Das Baureferat hat bei den zum Eckdatenbeschluss angemeldeten rein investiven Maßnahmen die Gesamtkosten angegeben. **Daher wird das Baureferat mit diesem Beschluss beauftragt, für die anerkannten investiven Anmeldungen die Gesamtkosten zum MIP 2023 – 2027 anzumelden (siehe Anlage 2). Dies betrifft die Anmeldungen des Baureferates mit den Nummern BAU-004 bis BAU-015 [→ Leonrodplatz / Schwere-Reiter-Straße = BAU-011], BAU-017, BAU-019, BAU-024 und BAU-025. Gemäß den Projektierungsrichtlinien für Bauprojekte und der Geschäftsordnung des Stadtrates werden zur weiteren Sachbehandlung dieser investiven Maßnahmen dem Stadtrat zu gegebener Zeit ergänzend Einzelbeschlüsse zur Sachentscheidung vorgelegt.“**

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

8.2 Einbindung der Initiator*innen des Radentscheids München

Am 02.08.2021 sowie am 19.07.2023 wurden den Initiator*innen des Radentscheids die Varianten zur o.g. Maßnahme vorgestellt. Die Stellungnahme kann der Anlage 9 entnommen werden.

Der Radentscheid sieht die vorliegenden Planungen der jeweils Variante 2 (vgl. hierzu Anlage 2) innerhalb der Rahmenbedingungen und nach derzeitigem Kenntnisstand als beste Lösung an und begrüßt sie als wichtiges Teilstück einer zukunftsorientierten Radinfrastruktur und als weitere Stärkung des Umweltverbundes.

8.3 Bezirksausschuss

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 4 -Schwabing-West und des Stadtbezirkes 9 Neuhausen-Nymphenburg vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Das Gremium wurde um eine Stellungnahme gebeten. Diese ist bisher nicht eingegangen.

Den Bezirksausschüssen des Stadtbezirkes 4 Schwabing-West und des Stadtbezirkes 9 – Neuhausen-Nymphenburg ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

9 Anträge und Empfehlungen

9.1 Stadtratsanträge

Gestaltung östlicher Leonrodplatz – Schwere-Reiter-Straße – Infanteriestraße Ausbau mit Augenmaß und Vernunft

Antrag Nr. 20-26 / A 02766 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann,
Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Fritz Roth, Herrn StR Richard Progl
vom 23.05.2022

Der Antrag von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Fritz Roth, Herrn StR Richard Progl beinhaltet folgende Punkte für die zukünftige Gestaltung der Schwere-Reiter-Straße, des Leonrodplatzes sowie des näheren Umfeldes.

1. Die nördliche Schwere-Reiter-Straße (Abschnitt Schwere-Reiter - Straße/Infanteriestraße) wird mit einem beidseitigen, maximal 4,60 Meter breiten Radweg ausgestattet. Zwei Fahrspuren werden erhalten, Bäume werden hierbei nicht gefällt.
2. Im östlichen Bereich des Leonrodplatzes (Leonrodplatz/Schwere-Reiter-Straße, Fahrtrichtung Leonrodplatz) bleiben mindestens vier Fahrspuren erhalten: Eine separate Linksabbiegerspur, zwei Geradeaus-Spuren und eine Rechtsabbiegerspur. Entweder bleibt der freilaufende Rechtsabbieger erhalten oder wird durch die zweite Geradeausspur als kombinierte Fahrspur ausgestaltet.
3. Im südlichen Abschnitt (Schwere Reiter-Straße bis zum Abschnitt Schwere-Reiter-Straße/Infanteriestraße) bleiben zwei Fahrspuren erhalten, der Radweg kann auf 2.30 Meter ertüchtigt und erweitert werden. Im Bereich um das Kreativquartier können zu diesem Zweck ausnahmsweise die Parkplätze entfallen. Um den Lieferverkehr nicht zu blockieren, soll eine benutzerfreundliche Beschilderung der entsprechenden Straßen helfen.
4. Der Bereich Emma-Ihrer-Straße/Schwere-Reiter-Straße-Heßstraße wird als vollwertige Straßenkreuzung ausgebaut, Abbiegemöglichkeiten in der Heßstraße sowie in der Emma-Ihrer-Straße werden in beide Richtungen ausreichend breit dimensioniert. Ein Fußgänger- sowie Radfahrerübergang muss ausreichend breit sein, auf eine mögliche Fahrradbrücke oder -unterführung wird verzichtet.
5. Der südliche Bereich zwischen Infanteriestraße und Barbarastraße) hier kann der Radweg auf 2.30 Meter verbreitert werden. Ein geeigneter Platz für eine Anwohner Tiefgarage soll in der Nähe gesucht und dann zeitnah umgesetzt werden.
6. Im nördlichen Bereich des Straßenabschnitts bleiben alle Fahrspuren erhalten. In der parallellaufenden Straße soll der beidseitig nutzbare Radweg im letzten

Abschnitt im Bereich Schwere-Reiter-Straße/Infanteriestraße um mindestens einen Meter verbreitert, sodass er problemlos in die neue Kreuzung einmünden kann.

7. Der Taxistand am Leonrodplatz wird auf die südliche oder westliche Ecke des Leonrodplatzes verlegt. Dafür entsteht an der westlichen Ecke auf dem Gebiet des jetzigen Taxistands ein Fahrradparkplatz. Dazu werden auch zweistöckige Fahrradständer eingesetzt. Sollte nicht die ganze Fläche des Taxistandes benötigt werden, könnte die restliche Fläche als zusätzliche Freischankfläche oder Grünfläche genutzt werden. Die Gestaltung des gesamten Platzes soll in einem Wettbewerb ausgeschrieben werden. Eine Anwohnergarage im nördlichen oder im südlichen Bereich soll geprüft und nach positivem Ergebnis zeitnah geplant und gebaut werden.
8. Die Buslinie 62 wird vom Rotkreuzplatz bis zum Ackermannbogen verlängert. Die Schleife am Ackermannbogen wird baulich so ausgebaut, dass ein zweiter Gelenkbus an der Endhaltestelle Ackermannbogen halten kann.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Zu 1: Gemäß der vorgestellten Raumaufteilung zum Bauabschnitt 2 wird auf der Nordseite der Schwere-Reiter-Straße zwischen Emma-Ihrer-Straße und Ackermannstraße ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 4,00 m zuzüglich Sicherheitsstreifen vorgesehen. Hierfür entfällt eine der bestehenden drei Fahrspuren. Zwischen Heßstraße bis zur Infanteriestraße ist ein baulicher Radweg mit einer Breite von 2,50 m vorgesehen. Voraussichtlich müssen im Knotenpunktbereich maximal zwei Bäume gefällt werden. Die Detailplanung wird hierzu Detailprüfungen beinhalten und möglichst ein Erhalt der Bäume wo möglich berücksichtigen.

Zu 2: Gemäß den Ausführungen zum Bauabschnitt 1, Variante 2 bleiben in der Vorzugsvariante vier Fahrspuren am Knoten Leonrodplatz (Schwere-Reiter-Straße in westlicher Fahrtrichtung) erhalten. Um die Verkehrsmengen bestmöglich abwickeln zu können und Rückstauungen möglichst zu vermeiden, sieht die Planung zwei Geradeausfahrspuren sowie zwei Rechtsabbiegespuren vor (vgl. hierzu Kap. 2.6).

Zu 3: Gemäß den Ausführungen zum Bauabschnitt 1 wird ein 2,30 m breiter Radweg entlang der Schwere-Reiter-Straße bis zum Abschnitt Schwere-Reiter-Straße / Infanteriestraße in der Planung berücksichtigt. Hierbei entfällt die vorhandene Parkbucht zugunsten der Berücksichtigung einer Baumallee entlang der südlichen Schwere-Reiter-Straße. Der Lieferverkehr wird auf Privatgrund (z.B. im Kreativquartier) abgewickelt.

Zu 4: Gemäß den Ausführungen zum Bauabschnitt 1, Variante 2 wird im Bereich zwischen der Emma-Ihrer-Straße und Heßstraße eine ebenerdige und signalisierte Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr über die Schwere-Reiter-Straße sowie über die Trambahngleise vorgesehen. Eine Erschließung des südlichen Oberwiesenfeldes sowie des Kreativlabors sowie die Kreativfeldes ist im Rechtsfahrinn möglich. Von der Heßstraße ist die Ausrückroute der Feuerwache 4 in der

Knotenpunktskonfiguration im Rechts- und Linksfahrsinn mitberücksichtigt. Bezüglich einer möglichen Fahrradbrücke oder -unterführung wird auf die Ausführungen gemäß Kapitel 6 verwiesen.

Zu 5. Der Abschnitt der Schwere-Reiter-Straße zwischen Infanteriestraße und Barbarastrasse war nicht im gegenständlichen Untersuchungsumgriff enthalten. Im Zuge zukünftiger Planungsabsichten werden die im Antrag genannten Vorschläge überprüft.

Zu 6. Auch dieser Bereich war nicht Gegenstand des Planungsumgriffs. Im Zuge zukünftiger Planungsabsichten werden die im Antrag genannten Vorschläge geprüft.

Zu 7. Die Gestaltung sowie die funktionale Aufteilung der westlichen Quadranten des Leonrodplatzes waren nicht Gegenstand des Untersuchungsumgriffs. Die zukünftige Gestaltung sowie die verkehrsfunktionalen Voraussetzungen des Leonrodplatzes (westliche Platzflächen, Süd- und Nordseite) werden in einer gesonderten Planung seitens des Mobilitätsreferats sowie des Baureferates geprüft und zur gegebenen Zeit das weitere Vorgehen dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Zu 8. Die SWM/MVG nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Der Antrag, die Buslinie 62 vom Rotkreuzplatz bis zum Ackermannbogen zu führen, hat keinen wesentlichen Einfluss auf die Planungen zur Umgestaltung der Schwere-Reiter-Straße. Die Verlängerung der Linie 62 liegt aktuell als Konzept vor, der Endpunkt einer möglichen Verlängerung steht noch nicht fest und kann über den Ackermannbogen hinaus situiert werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02766 vom 23.05.2022 kann damit nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen werden.

9.2 Bezirksausschuss-Anträge

Zukünftige Gestaltung der Schwere-Reiter-Straße

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 01460 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 21.07.2015

Der Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirks Neuhausen-Nymphenburg fordert die Landeshauptstadt München auf, im Rahmen der Planungen zum Kreativquartier und der Umgestaltung des Leonrodplatzes auch einen Umbau der Schwere-Reiter-Straße vorzunehmen. Insbesondere soll

- die Schwere-Reiter-Straße auf max. zwei Fahrspuren zurückgebaut werden,
- die freiwerdende Fläche für die Grünvernetzung zwischen den Stadtbezirken 9 und 4 und für die Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsvernetzung zwischen beiden Stadtteilen genutzt werden
- sowie auf der Höhe Heßstraße ein Fußgänger- und Radübergang geschaffen und

auf der -Westseite der Kreuzung Ackermannbogen/Schwere-Reiter-Straße ein Fußgängerübergang ergänzt werden“.

Das Mobilitätsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Gemäß den Ausführungen im Vortrag des Referenten (vgl. hierzu Kap. 2.5) werden die Fahrspuranzahl auf zwei Fahrspuren in der Schwere-Reiter-Straße reduziert. Im Zulauf und im direkten Bereich des Knotenpunktes Leonrodplatz sind maximal vier Fahrspuren für die verkehrssichere Abwicklung des Verkehrsaufkommens notwendig. Die freiwerdenden Flächen werden insgesamt der Grünausstattung sowie Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr zugeschlagen. Zudem wird mit Ausbau der Querungsmöglichkeit Schwere-Reiter-Straße / Heßstraße / Emma-Ihrer-Straße die verkehrssichere und vor allem nähräumliche Querung für den Fuß- und Radverkehr möglich.

Am Knotenpunkt Ackermannstraße ist auf der Westseite gemäß Ausführungen keine gesonderte Fußquerung möglich.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B01460 vom 21.07.2015 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Verzögerung beim Justizzentrum nutzen:
Schwere-Reiter-Straße priorisiert planen und gestalten**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 05257 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 21.03.2023

Der Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirks Neuhausen-Nymphenburg beantragt, dass das Mobilitätsreferat die Möglichkeit nutzt, eine gemeinsame Umgestaltung der Schwere-Reiter-Straße und des Vorplatzes vorzunehmen. Dabei soll auch der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 04613 „Leonrodplatz gestalten“ des Bezirksausschusses 9 beachtet werden. Gleich-zeitig soll die Situation genutzt werden, dass aktuell der Rechtsabbieger durch die Baustelle gesperrt ist, eine Verkehrszählung vorgenommen werden. Dadurch sollen die Bedarfe für die Umgestaltung der Schwere-Reiter-Straße besser ermittelt werden.

Das Mobilitätsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Aufgrund der komplexen Abhängigkeiten zum Neubau des Strafjustizzentrums und des Termindrucks die Platzfläche bis zur Eröffnung fertiggestellt zu haben, um die Sicherheit des Strafjustizzentrums zu gewährleisten sowie um der repräsentativen Wirkung der Platzfläche gerecht zu werden, war es unumgänglich eine detaillierte Planung des Bauabschnitts 1 der Schwere-Reiter-Straße zwischen Dachauer Straße und Heßstraße durch das Baureferat bereits parallel zur Verkehrsraumteilung des Mobilitätsreferats zu erstellen. Somit konnten die Synergieeffekte genutzt werden, ein gesamtheitliches und nachhaltiges Verkehrskonzept für die Schwere-Reiter-Straße zu planen. Letztmalig

wurden Verkehrszählungen vor Baustellenbeginn der Knotenpunkt Dachauer Straße / Schwere-Reiter-Straße im November 2022 seitens des Mobilitätsreferats durchgeführt. Dies war notwendig, da während Baustellen üblicherweise keine Verkehrserhebungen durchgeführt werden, da das Verkehrssystem durch Baustellen erheblich gestört sind und keine plausiblen Ergebnisse für die Planung damit erhoben werden können.

Die Umgestaltung der Schwere-Reiter-Straße und planerischen Überlegungen können im Kapitel 2.5 entnommen werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 05257 vom 21.03.2023 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

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 vorliegende Planung gemäß der unter Ziffer 2 dargestellten Raumaufteilung für den Bauabschnitt 1 „Schwere-Reiter-Straße zwischen Leonrodplatz und einschließlich Emma-Ihrer-Straße“ (Variante 2) und für den Bauabschnitt 2 „Schwere-Reiter-Straße zwischen Emma-Ihrer-Straße und Ackermannstraße wird erteilt.
2. Das Baureferat wird gebeten, für den Bauabschnitt 1 „Schwere-Reiter-Straße zwischen Leonrodplatz und einschließlich Emma-Ihrer-Straße“ die Projekt- und Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze eingehalten wird.
3. Das Baureferat wird gebeten, für den Bauabschnitt 2 „Schwere-Reiter-Straße zwischen Emma-Ihrer-Straße und Ackermannstraße“ die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Machbarkeitsstudie zur Brücke über die Schwere-Reiter-Straße nicht weiterzuerfolgen, so dass der geförderte Wohnungsbau auf Betreiben der Landeshauptstadt München und des Freistaats Bayern weiterverfolgt werden kann.
5. Der Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 02766 von Herrn StR Prof. Dr. Jörg Hoffmann, Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Fritz Roth, Herrn StR Richard Progl vom 23.05.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 01460 des Bezirksausschusses 09 Neuhausen – Nymphenburg vom 27.05.2015 ist damit satzungsgemäß behandelt.
7. BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 05257 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 21.03.2023 ist damit satzungsgemäß behandelt.
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

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

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

II. WV. Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An das Direktorium HA II – BA (4x)
2. An den Bezirksausschuss 04
3. An den Bezirksausschuss 09
4. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
5. An das Baureferat
6. An die Stadtwerke München – GmbH
7. An das Kommunalreferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
11. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
12. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
13. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
14. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

15. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – MOR-GB2.11

Am Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen