

Telefon: 233 – 39964
Telefax: 233 – 98 93 99 64

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB 2.12

Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring (Stadtbezirk 10)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Änderung Verkehrsführung Kreuzung Dachauer Str. – Wintrichring – Georg-Brauchle-Ring stadteinwärts in den Georg-Brauchle-Ring

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04902 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 - Moosach vom 19.12.2022

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 09792

Anlagen:

1. Übersicht Planung Raumaufteilung – Erhöhung Verkehrssicherheit
Rückbau freilaufende Rechtsabbieger und Radwege
Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring
2. Übersicht Planung Bushaltstellen und Baumpflanzungen
Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring
3. Stellungnahme des Bezirksausschusses des 10. Stadtbezirkes Moosach
4. BA-Antrag-Nr. 20-26 / B 04902 Bezirksausschuss Stadtbezirk 10 – Moosach
5. Präsentation Planung Raumaufteilung – Erhöhung Verkehrssicherheit
6. Stellungnahme Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN-HAII-52)
7. Stellungnahme Referat für Klima- und Umweltschutz (SG Umweltvorsorge in der räumlichen Planung)

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.03.2024 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag des Referenten.....	2
	1. Anlass und Ziel.....	2
	2. Darstellung der Planungen.....	3
	2.1. Bestandssituation.....	3
	2.2. Planungsgrundlagen.....	5
	2.3. Grobkonzept Raumaufteilung (Planungsziele).....	5

2.4.	Planung Raumaufteilung – Erhöhung Verkehrssicherheit	6
2.5.	Signaltechnische Umsetzung	11
2.6.	Detail Raumaufteilung.....	13
3.	Beurteilung der Planung und Fazit	18
4.	Rechtliche Bauvoraussetzungen	19
5.	Kostenrahmen und Finanzierung.....	19
6.	Antrag und Empfehlung.....	19
7.	Betroffenheiten und Stellungnahmen.....	20
7.1.	Städtische Dienststellen	20
7.2.	Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München	21
7.3.	Beteiligung des Bezirksausschusses	21
II.	Antrag des Referenten	23
III.	Beschluss.....	24

I. Vortrag des Referenten

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

Maßgeblicher Grund für einen Umbau war die Erhöhung der Verkehrssicherheit unter der Maßgabe der Vision Zero, da sich an diesem Knotenpunkt im Jahr 2020 ein Unfall mit einem getöteten Radfahrenden ereignete. Schon am 09.12.2020 ist das (künftige) Mobilitätsreferat beauftragt worden (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02208), explizit am Knoten Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring die freilaufenden Rechtsabbiegespuren zurückzubauen.

Allerdings kann so schnell und einfach hier die neue Raumaufteilung nicht umgesetzt werden, da ein Rückbau der freifließenden Rechtsabbieger einen höheren Umbauaufwand mit Änderung der Lichtsignalanlage zur Folge hat.

Insgesamt ist der Ausbau der Radwege und die Vorgaben für Radschnellverbindung, beziehungsweise des Radentscheids München, untergeordnet zu den Aspekten der Verkehrssicherheit behandelt worden. So ist der Umgriff des Ausbaus der Radwege im Wintrichring und Georg-Brauchle-Ring geringer gehalten worden, da dort mehr der barrierefreie Ausbau der Haltestellen im Fokus stand. Einzig in dem nordwestlichen Ast der Dachauer Straße ist der Umgriff und Ausbau der Radwege etwas umfangreicher, da hier eine – vom Bezirksausschuss beantragte – Radwegeverbindung zwischen der Feldmochinger Straße und dem Knotenpunkt als Zweirichtungsradweg geplant wird.

1. Anlass und Ziel

Mit den Beschlüssen zum Radentscheid der Vollversammlung vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585), des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17708), sowie dem Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid 3. und 4. Maßnahmenbündel der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01458) wurde die Verwaltung beauftragt, für die mittlerweile 50 Maßnahmen der Maßnahmenbündel Varianten zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag für eine Neugestaltung vorzulegen

Das REM-Projekt Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring (Stadtbezirk 10) ist im 4. Maßnahmenbündel enthalten. Zentraler Planungsansatz war im Sinne der Vision Zero die Verkehrssicherheit zu erhöhen und hier die Gefährdung mittels Rückbaus der freilaufenden Rechtsabbiegespuren zu minimieren. 2020 ereignete sich ein Unfall mit einem getöteten Radfahrenden an diesem Knotenpunkt. Unter diesen Gesichtspunkten wird der aktuellen Beschlusslage (siehe Beschluss zur Sitzungsvorlage 20-26 / V 06360) Rechnung getragen. In dieser wird gefordert, dass prioritär jene Maßnahmen umgesetzt werden, welche für den Radverkehr am schnellsten und effektivsten mehr Verkehrssicherheit ermöglichen. Neben dem genannten Unfallgeschehen wurde dieser Bedingung bereits bei der Maßnahmenbewertung und -auswahl Rechnung getragen (siehe hierzu die Beschlüsse zum Radentscheid, bei welchen die Maßnahmen vor allem im Hinblick auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgewählt wurden). Bezüglich der Forderung aus der aktuellen Beschlusslage nach Lösungen, die einfach und kostengünstiger umgesetzt werden können, ist auszuführen, dass es sich bei dieser Maßnahme um einen Knotenpunkttumbau handelt, bei welchem die Anpassungen für den Radverkehr miteinhergehen aber untergeordnet behandelt werden. Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird dem Stadtrat ein Entscheidungsvorschlag für die neue Straßenraumaufteilung des Knotenpunktes vorgeschlagen.

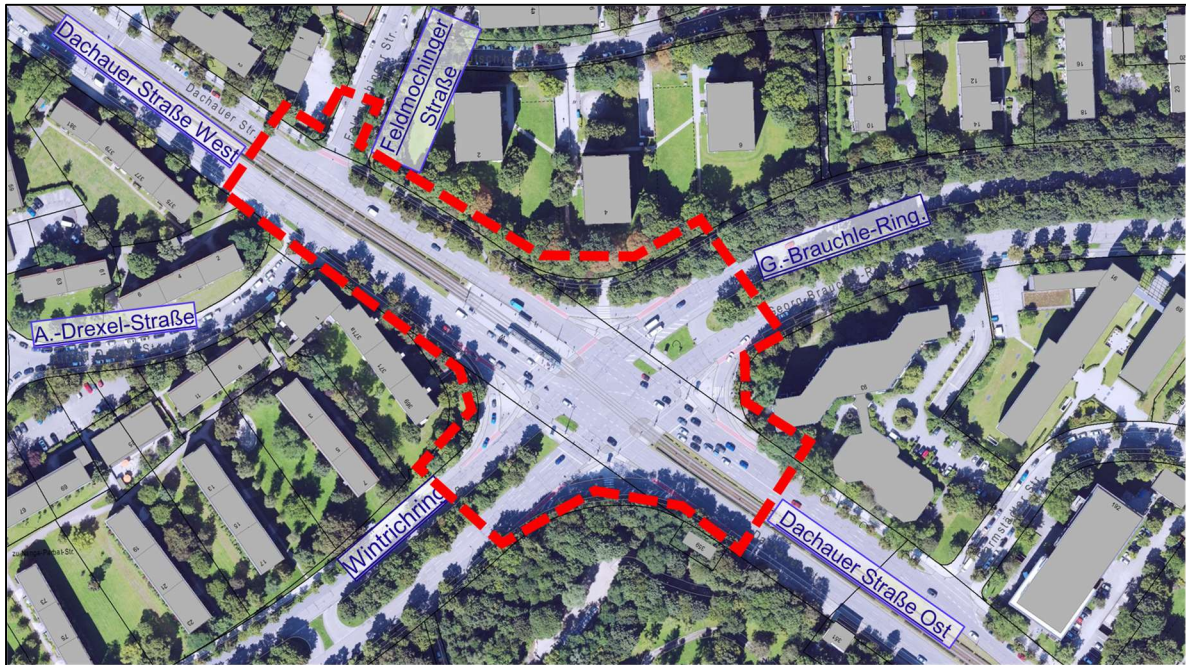


Abbildung 1: Umgriff Maßnahme Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / G.-Brauchle-Ring (Quelle: LHM 2022)

2. Darstellung der Planungen

2.1. Bestandssituation

Eine Besonderheit bei den vorliegenden Planungen gegenüber den weiteren REM-Projekten ist, dass hier nur ein Knotenpunktumgriff beplant wird und nicht eine Strecke mit mehreren Knotenpunkten. Eine weitere Besonderheit ist, dass direkte Zuwegungen zu den angrenzenden Nutzungen im näheren Umfeld des Knotenpunktes praktisch nicht vorhanden sind.

So befindet sich im nordöstlichen Quadranten eine große Gewerbeeinheit, die an die Dachauer Straße nur eine untergeordnete Fußverbindung hat und am Georg-Brauchle-Ring gar keine Zuwegung. Im südöstlichen Quadranten befindet sich der Westfriedhof bzw. eine Zufahrt zu einem Lagerplatz. Das nächste Wohnhaus befindet sich in der Dachauer Straße Ost in rund 125 m Entfernung.

Im süd- und nordwestlichen Quadranten befinden sich Wohneinheiten, die an den Knotenpunktumgriff angeschlossen sind. Dabei sind die Wohneinheiten im südwestlichen Quadranten direkt an die Dachauer Straße angeschlossen bzw. gehen die Hauseingänge direkt zur Dachauer Straße. Die Wohneinheiten bzw. Hauseingänge am Wintrichring sind über einen Fußweg angeschlossen.

Die Wohneinheiten im nordwestlichen Quadranten sind stark durch Bepflanzungen und einen Zaun vom Knotenpunkt getrennt. Hier existieren kleine Fußwege, die jeweils auf die Dachauer Straße bzw. den Georg-Brauchle-Ring führen. Aufgrund der geringeren Anzahl von betroffenen Anwohner*innen durch die Planung sowie wenig direkt angrenzenden Gewerbeansiedlungen ist auf eine Öffentlichkeitsveranstaltung verzichtet worden.

Der Knotenpunkt liegt im Stadtbezirk 10 Moosach am Rand des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets Moosach und erfüllt für den motorisierten Individualverkehr eine wichtige Verbindungsfunktion über den Wintrichring bzw. den Georg-Brauchle-Ring zwischen der Menzinger Straße als Stadteinfahrt von der Bundesautobahn BAB A 8 mit dem nördlichen Mittleren Ring (B 2 R). Über die Dachauer Straße wird in Ost-West-Verbindung die Innenstadt mit dem Stadtteil Moosach verbunden.

Der Knotenpunkt ist heute in allen vier Zufahrten mit sogenannten freilaufenden Rechtsabbiegespuren ausgestaltet, die ein sehr hohes Gefahrenpotenzial für Unfälle zwischen dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr und den geradeausfahrenden Radfahrenden darstellt. Dabei existieren jeweils immer zwei Konfliktpunkte an den freilaufenden Rechtsabbiegespuren, da der Kfz-Verkehr bei Ein- und Ausfahrt der Rechtsabbiegespur die Fahrbeziehung der Radfahrenden kreuzt. Dem Stadtrat ist am 19.05.2021 ein Stufenkonzept zur Erfassung, Überprüfung und ggf. notwendigen Umbau / Rückbau von freilaufenden Rechtsabbiegern (RA) vorgestellt worden (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03254 bzw. Antrags-Nr. 20-26 / A 00355). Schon am 09.12.2020 ist das (künftige) Mobilitätsreferat beauftragt worden (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02208), explizit am Knoten Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring die freilaufenden Rechtsabbiegespuren zurückzubauen.

Der Knotenpunkt weist eine Verkehrsbelastung von ca. 53.000 Kfz/24 Std. bzw. knapp über 4.000 Kfz in der vor- bzw. nachmittäglichen Spitzenstunde (Zählung 2022) auf. Gegenüber der Zählung von 2017 hat der Kfz-Verkehr um 15% abgenommen.

An öffentlichen Verkehrsmitteln verkehrt auf einem eigenen Gleiskörper in Mittellage die Straßenbahnlinie 20 bzw. N 20 zwischen Stachus und Moosach. Zusätzlich verkehrt die Buslinie 143 in der Fahrbeziehung Wintrichring - Georg-Brauchle-Ring.

Die Situation für den Radverkehr stellt sich wie folgt dar:

Eine Barriere für den Radverkehr (und Fußverkehr) bzw. allgemein für die Verbindung zwischen den südwestlichen und nordwestlichen Wohngebieten stellt die Straßenbahn in Mittellage dar. Nur an wenigen Stellen sind Querungsmöglichkeiten vorhanden, die teilweise für den Radverkehr schlecht nutzbar sind, da keine direkten Verbindungen in beide Richtungen bzw. kein Zwei-Richtungsradweg vorhanden ist oder aufgrund von beengten Platzverhältnissen die Einrichtung nicht möglich ist. So existiert zurzeit auch keine Verbindung als Zwei-Richtungsradweg zwischen dem Georg-Brauchle-Ring und der Feldmochinger Straße an der Dachauer Straße stadtauswärts. Der Landeshauptstadt München liegt hierzu eine Empfehlung der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 10 Moosach am 17.10.2019 (Nr. 14-20 / E 02893) vor, für die die Federführung beim Bau liegt.

Eine aktuelle Zählung aus dem Jahr 2022 hat ergeben, dass im Querschnitt in der Fahrbeziehung der Dachauer Straße rund 1.000 Radfahrende in 24h unterwegs sind. In der Fahrbeziehung Wintrichring - Georg-Brauchle-Ring sind 400 Radfahrende in 24h erhoben worden. Gegenüber der vorhandenen Zählung aus 2016 ist die Summe der Radfahrenden annähernd gleichgeblieben.

2.2. Planungsgrundlagen

Der Knotenpunkt ist im Zuge der Dachauer Straße als Teil der Radschnellverbindung München - Dachau definiert. Das entspricht laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (HRSV) der Kategorie II „überregionale Verbindungsfunktion“ (IR II). Auch durch die Vorgaben des Radentscheids sind deshalb am Knotenpunkt Radwege im Zuge der Dachauer Straße mit einer Regelbreite von 3,0 m sowie einem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 0,75 m umzusetzen.

Die Radwege im Zuge der Fahrbeziehung Wintrichring - Georg-Brauchle-Ring sind keiner Kategorie zugeordnet, werden aber entsprechend den Planungsleitlinien zum Radentscheid mit einer Regelbreite von 2,30 m sowie einem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 0,50 m in unmittelbarer Nähe des Knotenpunktes (zwischen 45 m bis 90 m) umgesetzt.

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

2.3. Grobkonzept Raumaufteilung (Planungsziele)

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

- Rückbau der freilaufenden Rechtsabbiegespuren
- Erhöhung der Verkehrssicherheit - insbesondere für den Rad- und Fußverkehr

- Umsetzung regelkonformer Radwegbreiten für die Radschnellverbindung München – Dachau (RSV) mit Prognosezahlen für den Radverkehr mit 2.000 bis 3.000 Radfahrende/24h
- Schaffung von Radverkehrsanlagen entsprechend der Forderungen des Radentscheids zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität
- Schaffung einer Verbindung zwischen der Feldmochinger Straße zum Knotenpunkt bzw. der Zufahrt zum Georg-Brauchle-Ring
- Verbesserung des Komforts für die Fußgänger*innen
- (zusätzliche) Baumpflanzungen

2.4. Planung Raumaufteilung – Erhöhung Verkehrssicherheit

Unter der Maßgabe, mit der Planung die Vision Zero umzusetzen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, haben sich sehr schnell Änderungen einer Umgestaltung am Knotenpunkt herauskristallisiert, die in eine neue Straßenraumgestaltung überführt werden können, welche insbesondere die vorhandenen Rahmenbedingungen gut nutzt.

Im Gesamtkonzept zur Raumaufteilung ist als erstes Ziel der Rückbau der freilaufenden Rechtsabbiegespuren für den Kfz-Verkehr vorgesehen worden, um damit die Konfliktpunkte zwischen Kfz-Verkehr und Radfahrenden zu reduzieren. Um die Sicherheit für Radfahrende und Fußgänger*innen zu verbessern sollen perspektivisch alle Rechtsabbiegebeziehungen des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt mit einem eigenen Signalgeber getrennt von dem parallel verkehrenden Fuß- und Radverkehr signalisiert (Eigensignalisierung) werden. Näheres hierzu wird in Kapitel 2.5 beschrieben. Dazu müssen für alle vier Abbiegebeziehungen separate Rechtsabbiegespuren vorgehalten werden.

Diese Maßnahme wird insbesondere im Zuge der Radschnellverbindung als wichtiges Element gesehen, da erstens auf der Strecke mehr Radfahrende unterwegs sein werden (Prognose zwischen 1.000 und 1.500 pro Richtung) und diese dann auch eine höhere Fahrgeschwindigkeit aufweisen werden.

Die Umsetzung der hierfür erforderlichen Planungen erscheinen allerdings am betrachteten Knotenpunkt nur deshalb möglich, da einerseits die Rahmenbedingungen aufgrund der großzügigeren Platzverhältnisse die Einrichtung von separaten Rechtsabbiegespuren zulassen und andererseits die nächsten maßgeblichen Knotenpunkte oder Einmündungen sich in entsprechend großem Abstand befinden, so dass Störungen / Behinderungen für das umliegende Straßennetz sowohl zeitlich als auch räumlich begrenzt werden können.

In den nachfolgenden zwei Abbildungen sind zur besseren Übersicht zuerst die Planungen mit dem Rückbau der freilaufenden Rechtsabbieger und der Führung der Rad- und Gehwege sowie dann in der zweiten Abbildung die Planungen der Bushaltestellen und Baumpflanzungen dargestellt und werden direkt anschließend erläutert. Danach werden die Planungen und Änderungen am gesamten Knotenpunkt dargestellt und eingehend erläutert. Zum Schluss werden die Maßnahmen an jeder einzelnen Zufahrt des Knotenpunktes separat aufgezeigt.

Übersicht Planung Radwegführung

In der nachfolgenden Abbildung 2 ist die direkte und klare Führung der Radwege am und über den Knotenpunkt gut zu erkennen. Zudem ist die Gestaltung, der -zumeist - direkt an

den Radweg angrenzenden Gehwege am und über den Knotenpunkt zu erkennen. Die bestehende direkte Führung der Radwege beim Rechtsabbiegen wird in drei Fahrbeziehungen beibehalten. Im nordwestlichen Bereich (Georg-Brauchle-Ring - Dachauer Straße) muss die direkte Führung aufgegeben werden, da dort der heutige Radweg zugunsten des Gehweges zurückgebaut wird. Eine direkte Führung im Zuge der heute bestehenden Rechtsabbiegespur für den Kfz-Verkehr wird zugunsten der Pflanzung von Bäumen nicht vorgesehen. Eine direkte und einfachere Fahrt ohne Halt an der Lichtzeichenanlage wird im Rahmen der Erstellung des Markierungs- und Beschilderungsplans geprüft. Dabei wird die Umsetzung „Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr“ (StVO-Zeichen 721) angestrebt. Dabei muss jedoch eine Behinderung oder Gefährdung des Fußgänger- (und Fahrzeug-)verkehrs ausgeschlossen werden. Mit dieser Maßnahme kann erreicht werden, dass die Radfahrenden einfacher und schneller in Richtung Moosach auf diesen Teil der Radschnellverbindung weiterfahren können.

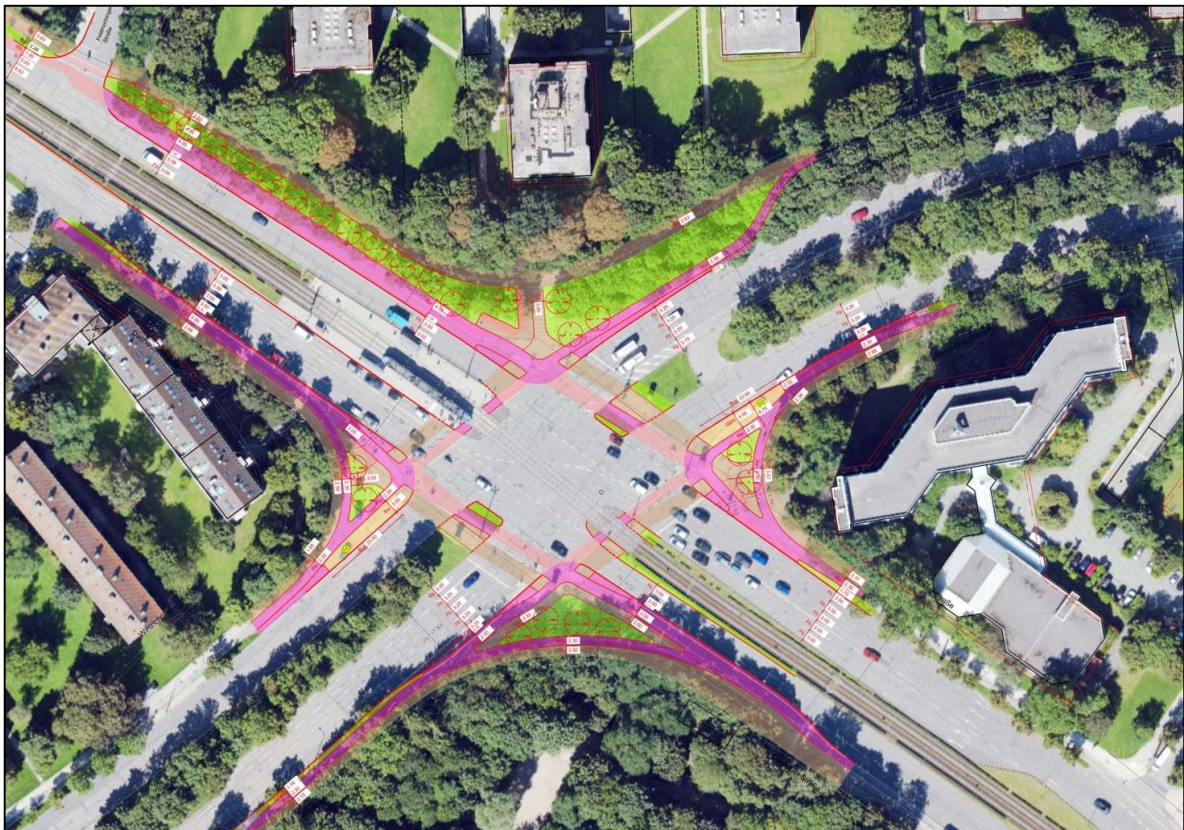


Abbildung 2: Übersicht Planung Rückbau freilaufende Rechtsabbieger und Radwege Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring (Quelle: LHM 2022)

Übersicht Planung Bushaltestellen und Baumpflanzungen

In der auf Seite 9 dargestellten Abbildung 3 sind die Pflanzungen von Bäumen und insbesondere die Neupflanzungen im Rückbaubereich dargestellt. Da im Untergrund im näheren

Umfeld des Knotenpunktes eine sehr große Anzahl von Sparten verlegt sind, können nicht überall Neupflanzungen vorgesehen werden und es müssen die in Orange dargestellten Bäume hinsichtlich der Lage der Sparten im weiteren Verfahren genauer geprüft werden.

Die 12 bestehenden Bäume im nordwestlichen Bereich der Dachauer Straße müssten aufgrund der neuen Raumaufteilung im Seitenraum gefällt bzw. können wieder neu gepflanzt werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie das Referat für Klima- und Umweltschutz sehen die Fällung aus stadtklimatischen Grundsätzen negativ. Die Ausführungen zur Notwendigkeit der neuen Raumaufteilung mit dem Zweirichtungsradweg bzw. einer Variantenprüfung mit Möglichkeit des Erhalts der Bäume ist in Kapitel 2.6 dargelegt.

Für die im südwestlichen Bereich bestehenden Bäume ist ein Vorschlag zum Erhalt des Baumgrabens in Kapitel 2.6 (Dachauer Straße (Südwest) - Erhalt Baumgraben) enthalten. Aus diesem Grund werden diese Bäume unter Bestand West in der nachfolgenden Baumbilanz aufgeführt. Da von einem positiven Votum zum Erhalt des Baumgrabens ausgegangen wird, sind diese Bäume in der nachfolgenden Tabelle nicht unter Fällung (West) und Neu (West) aufgeführt.

Insgesamt könnten 25 Bäume neu gepflanzt werden. Wiederum davon müssen noch fünf hinsichtlich der Lage zu den bestehenden Sparten geprüft werden. Bei einem Bestand von 17 Bäumen im unmittelbaren Umbauumgriff ergibt sich eine positive Bilanz von acht zusätzlichen Bäumen.

Anzahl Bäume				
	Bestand	Fällung	Neu	Noch zu prüfenden Standorte
Nord	12	12	17	3
Ost	0	0	2	1
Süd	0	0	4	0
West	5	0	2	1
GESAMT	17	12	25	5
BILANZ	8 zusätzliche Bäume			

Tabelle 1: Anzahl Bäume

Zusätzlich sind die Planungen zur Lage der Bushaltestellen in der Abbildung 3 dargestellt. Die Planungen sehen vor, dass die Bushaltestellen näher zum Knotenpunkt verlegt werden, sowie barrierefrei und mit taktilen Elementen sowie mit einem Wartehäuschen und entsprechend großen Wartebereichen ausgebaut werden.



Abbildung 3: Übersicht Planung Bushaltestellen und Baumpflanzungen
Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring
(Quelle: LHM 2022)

Übersicht Planung Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring

Die auf Seite 11 dargestellte Abbildung 4 zeigt im größeren Maßstab die Planungen des Zweirichtungsradweges auf der nordöstlichen Straßenseite der Dachauer Straße mit einer Breite von 4,0 m und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,0 m zwischen der Feldmochinger Straße und dem Knotenpunkt sowie die genauere Führung über den Knotenpunkt.

Zudem sind - in Gelb - die Flächen zur Aufstellung der linksabbiegenden Radfahrenden dargestellt, die wenig Konflikte mit den querenden Fußgänger*innen und den geradeausfahrenden Radfahrenden aufweisen. Ein Warten auf der Fahrbahn ist hier auf jeden Fall auszuschließen, um Konflikte mit dem separat signalisierten rechtsabbiegenderm Kfz-Verkehr zu vermeiden.

Insgesamt wird hier auch für Lastenräder und Räder mit Anhänger mit einer Tiefe der Aufstellflächen von über 4,50m ein gutes Platzangebot bereitgestellt. Im Rahmen der Ausführungsplanung sollte die Größe des südwestlichen und nordöstlichen Radius dahingehend geprüft werden, ob die bislang geplanten Radien von 9,0m auf 7,5m reduziert werden können, damit dadurch nochmals mehr Aufstellfläche für die Radfahrenden in diesen Bereichen geschaffen werden könnte.

Mit der Planung werden in allen vier Zufahrten separate Rechtsabbiegespuren vorgesehen. Diese werden - bis auf die Zufahrt Wintrichring - durch eine Ummarkierung der bestehenden Fahrstreifen von einer Mischspur (Geradeaus und Rechtsabbiegen) in eine reine Rechtsabbiegespur ermöglicht. Durch diese Maßnahme wird - wie bereits oben schon erläutert - eine signifikante Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr erreicht, da durch die (signaltechnische) Trennung der geradausfahrenden Radfahrenden und der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr keine Konfliktpunkte mehr bei den Fahrwegen beider Verkehrsteilnehmer beim Befahren des Knotenpunktes existieren.

In der Zufahrt Georg-Brauchle-Ring ist angedacht, die heute gesperrte Linksabbiegespur (heutige Nutzung zur Wendefahrt vor dem Knotenpunkt) wieder zu öffnen, dann allerdings nur als reine Geradeausspur. Das Linksabbiegen bleibt weiterhin - aus Gründen der Verkehrssicherheit - verboten.

Nach Anfrage bei der MVV wird empfohlen, Radabstellanlagen auf den beiden westlichen Knotenpunktbereichen mit jeweils mindestens 10 Radständer vorzusehen. Insgesamt sind in den beiden westlichen und im südöstlichen Knotenpunktbereichen zusätzlich zu den Bäumen Flächen bis zu 70 Radabstellanlagen zum Umstieg zwischen Radverkehr und Straßenbahn möglich. Diese weiteren geplanten Flächen sollten für eine mögliche spätere Erweiterungen vorgehalten werden.

Im gesamten näheren Knotenpunktbereich können die Gehwege mit einer Breite größer 2,50 m umgesetzt werden. Einzig im südöstlichen Bereich vom Wintrichring würden zwei Möglichkeiten bei der Breite des Gehweges bestehen. Einerseits könnte der Gehweg mit einer Breite von 2,15m belassen werden, um den verbleibenden Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von knapp 1,20 m zu entsiegeln und eventuell Begleitgrün dort vorzusehen oder andererseits könnte der Gehweg auf 2,50 m verbreitert und der Sicherheitstrennstreifen auf eine Breite 0,85 m reduziert werden, der dann immer noch den geltenden Richtlinien (Breite min. 0,50 m) entspricht.

Zudem werden an allen Querungsmöglichkeiten Aufstellflächen für Fußgänger (Breite 2,50 m) direkt am Bordstein zur Vermeidung von Konflikten mit dem Radverkehr sowie einer Reduzierung der Länge der Fußgängerfurt vorgesehen. Zusätzlich kann die südöstliche Aufstellfläche direkt an den Straßenbahnschienen auf 2,50 m verbreitert werden, um auch hier eine entsprechende Aufstellfläche zu erhalten und eine Gefährdung durch den vorbeifahrenden Kfz-Verkehr sowie die Straßenbahn zu reduzieren. Insgesamt werden durch den Umbau die Belange des Fußverkehrs und mobilitätseingeschränkter Personen gestärkt und die Verkehrssicherheit erhöht.

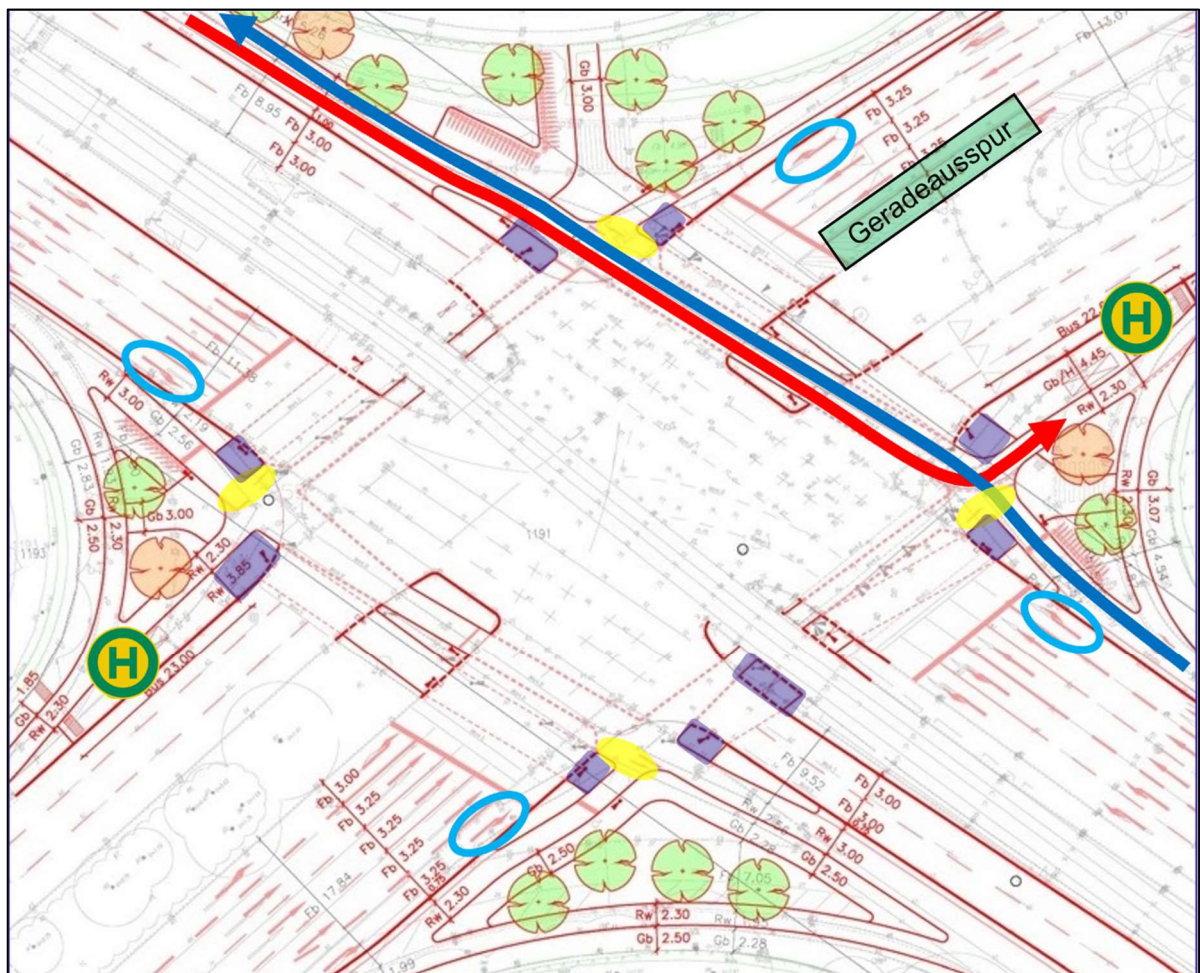


Abbildung 4: Darstellung Planungen Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring (Quelle: LHM 2022)

2.5. Signaltechnische Umsetzung

Das Ziel „Vision Zero“ und die gesicherte Führung des Radverkehrs zu abbiegenden Fahrverkehren (Stichwort „Eigensignalisierung“) sind von bundesweiter Bedeutung.

Bisher gibt es vorwiegend nur theoretische Ansätze und Empfehlungen, es fehlen aber die wissenschaftlichen Untersuchungen zu allen Auswirkungen und die breiten, praktischen Erfahrungswerte aus den Kommunen. Vor allem an verkehrlich und geometrisch anspruchsvollen Knotenpunkten gibt es keine entsprechenden Vergleichswerte.

Der Umbau des Knotens Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring bietet nun eine bedeutsame Chance, erstmals eine vollständige Untersuchung zur Eigensignalisierung im direkten Vergleich zu bereits bewährten Signalisierungsformen durchzuführen. Das Mobilitätsreferat wird dazu eine durchgängige Erhebung von Daten (z.B. Verkehrssicherheit und Akzeptanz) veranlassen.

Da die extern beauftragte Verkehrstechnische Untersuchung bei Umsetzung einer Eigensignalisierung des rechtsabbiegenden Verkehrs folgenreiche Auswirkungen auf alle Verkehrsarten (Fuß, Rad, ÖPNV, KFZ-Verkehr) prognostiziert, soll deren perspektivische Einführung schrittweise erfolgen und wissenschaftlich begleitet werden.

Konkret plant das Mobilitätsreferat folgendes Vorgehen:

Der Knoten wird – wie oben dargestellt – umgebaut.

Die Lichtsignalanlage wird innerhalb von 3-4 Jahren schrittweise mit unterschiedlichen Signalisierungsformen ausgestattet. Diese Signalisierungsformen führen in sich aufbauenden Stufen von der klassischen Regelungsform gemäß § 9 Abs. 3 StVO, hin zu einer vollständigen Eigensignalisierung der rechtsabbiegenden Verkehre. Es wird in allen Stufen angestrebt die ÖV-Priorisierung ohne signifikante Einschränkungen beizubehalten.

Die Signalisierung wird stufenweise angepasst:

1. klassische Regelungsform gemäß § 9 Abs. 3 StVO (in Verbindung mit den geltenden Regeln der RiLSA)
2. zusätzliche Signalisierung mit Rechtsabbiege-Hilfssignal (Rechtsabbiegen ist somit zeitweise konfliktfrei möglich)
3. zusätzliche Signalisierung mit Rechtsabbiege-Hilfssignal plus Realsimulation der Auswirkungen, welche durch eine Eigensignalisierung des rechtsabbiegenden Verkehrs erfolgen wird.
4. perspektivische Einführung der Eigensignalisierung des rechtsabbiegenden Verkehrs

Wie oben erwähnt, wird das Mobilitätsreferat eine externe Beauftragung durchführen, um in jeder einzelnen Stufe relevante Daten zu erheben, die anschließend miteinander verglichen werden können:

- Kennwerte für die Verkehrssicherheit, z. B. „time to collision“ durch Videodetektion
- Kennwerte zur Akzeptanz, z. B. Wartezeiten, Rotlichtmissachtungen, etc.
- Kennwerte zum ÖPNV, z. B. Betriebsstabilität, Fahrzeitverluste
- und weitere Indikatoren und Werte

Aufgrund dieser stufenweisen Anpassung der Signalisierungsform, wird das Mobilitätsreferat erstmalig vergleichbare Daten erhalten und kann somit die gesamtstädtischen Auswirkungen dieser Signalisierungsform konkret darlegen. Nach dem aktuellen Kenntnisstand wäre München bundesweit die erste Kommune, die eine Eigensignalisierung der rechtsabbiegenden Verkehre an einem so verkehrsreichen und komplexen Knoten fundiert untersucht und bewertet.

Das Mobilitätsreferat wird dem Stadtrat noch vor der perspektivischen Umsetzung von Stufe 4, die bis dahin gewonnenen Ergebnisse präsentieren und ggf. eine Empfehlung für das weitere Vorgehen nennen. Die Öffentlichkeitsarbeit erfolgt parallel.

2.6. Detail Raumaufteilung Führung Zweirichtungsradweg Einmündung Feldmochinger Straße

An der Einmündung Feldmochinger Straße besteht keine gesicherte Verbindung für die Radfahrenden (und Fußgänger*innen), um auf die andere Straßenseite zukommen bzw. dann z. B. weiter Richtung Innenstadt zu fahren. Die Radfahrenden und Fußgänger*innen queren an dieser Stelle ungesichert die Straße sowie die Straßenbahngleise, die im eigenen Gleiskörper geführt werden und mit Bordstein und einem kleinen Grünstreifen beidseitig von der Fahrbahn abgetrennt sind. Dies stellt eine hohes Gefährdungspotenzial für alle Verkehrsteilnehmer*innen dar. Anhand von Lücken in diesem Grünstreifen ist die ungesicherte Querung der Straße und den Straßenbahngleisen klar erkennbar

Der Fußverkehr kann – mit einem gewissen Umweg – weiter westlich an der Einmündung Leipziger Straße oder am betrachteten Knotenpunkt gesichert die andere Straßenseite der Dachauer Straße erreichen. Die Situation für die Radfahrenden stellt sich anders dar, da entweder verbotswidrig entgegen dem bestehenden Einrichtungsradweg oder auf dem Gehweg an der Dachauer Straße gefahren werden müsste, um am betrachteten Knotenpunkt die Straßenseite zu wechseln.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. Verbesserung der Situation für den Radverkehr und um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden, ist deshalb ein Zweirichtungsradweg zwischen der Einmündung Feldmochinger Straße und dem Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring geprüft bzw. geplant worden.

Der heutige Querschnitt der nordwestlichen Straßenseite der Dachauer Straße stellt sich wie nachfolgend dar:

- 2,40 m Gehbahn,
- 1,45 m Radweg,
- 5,10 m Baumgraben und
- 9,0 m (drei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr)

Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass an der Dachauer Straße die Radschnellverbindung München – Dachau vorgesehen ist, so dass für die Einrichtung eines Zweirichtungsradweges eine Breite von 4,0 m und zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen von 1,0m vorzusehen ist.

Für die Einrichtung eines Zweirichtungsradweges käme somit ohne Eingriff in den Baumgraben eine Führung nördlich des Baumgrabens zur Bebauung hin mit einer zur Verfügung stehenden Breite von 3.85 m oder südlich des Baumgrabens zur Fahrbahnseite mit einer zur Verfügung stehenden Breite von 9.0 m in Betracht.

Mit der heutigen Breite der Gehbahn und des Radweges von 3,85 m könnte ein Zweirichtungsradweg nördlich des Baumgrabens ohne Eingriff in den Baumgraben erfolgen. Die Einschränkung der Breite der Radschnellverbindung würde auf dem kurzen Stück vom Mobilitätsreferat akzeptiert werden. Allerdings werden Probleme bei den Anschlüssen am Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring bzw. der Überführung der Feldmochinger Straße gesehen. Der Radweg würde dann weit abgerückt von der Fahrbahn

geführt und dies führt aufgrund schlechter Sichtbeziehungen zu großen Konflikten zwischen Kfz-Verkehr und den Radfahrenden und somit auch keiner Erhöhung der Verkehrssicherheit. Problematischer werden allerdings bei einer solchen Führung, die Konflikte mit den zu Fuß gehenden gesehen. Die heutige direkte Wegeverbindung für den Fußverkehr zwischen der Feldmochinger Straße und dem Knotenpunkt würde entfallen und die Gehbahn müsste direkt am Fahrbahnrand verlaufen. Da der Fußverkehr für Umwege sehr empfindlich ist, ist davon auszugehen, dass die zu Fuß gehenden den direkten Weg in beiden Richtungen weiter nutzen und auf dem Radweg laufen werden, so dass es hier zu starken Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr kommt. Auch die zweimalige Querung der Radschnellverbindung, wenn der Fußverkehr die Gehbahn ordnungsgemäß benutzt, trägt nicht zur Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr bei. Da es sich bei der Planung um eine Radschnellverbindung mit einem Potenzial von bis zu 2.000 Radfahrenden in einer Richtung handelt, wird eine Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr vom Mobilitätsreferat als zwingend erforderlich angesehen.

Bei der dargestellten Planung der fahrbahnnahen Radschnellverbindung werden für den Kfz-Verkehr 2 Fahrstreifen mit jeweils rund 3,0m erhalten und daneben der Zweirichtungsradweg mit 4,0m und einem Sicherheitstrennstreifen von 1,0m geplant. Dies bedeutet allerdings den Eingriff in den Baumgraben um ca. 2,0 m bzw. auch schon in den Kronenbereich der Bäume, so dass eine Fällung notwendig wird bzw. ein Erhalt der Bäume als sehr unwahrscheinlich erscheint.

Hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit und den vorgenannten Gründen zu den zu erwartenden Konflikten hat sich das Mobilitätsreferat für die fahrbahnahe Planung des Radweges entschieden. Die Fällung der Bäume wurde dabei in Kauf genommen, da entsprechende Neupflanzungen in dem Bereich möglich sind. Zusätzlich stehen diese Bäume heute zu nah oder sogar direkt auf einer dort bestehenden Gasleitung, so dass hier im Vorgriff einer Gefahr durch die bestehenden Bäume entgegengewirkt wird. Bei den geplanten Neupflanzungen ist der Mindestabstand zur Gasleitung einzuhalten und die Leitungen ggf. zu verlegen. Insgesamt sind im Rahmen der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanung ein möglicher Erhalt der Bestandsbäume genauer zu prüfen. Das Baureferat wird gebeten zum maximalen Baumerhalt Sonderlösungen (z. B. Steg zum Wurzelschutz, ...) in Betracht zu ziehen.

Insgesamt ist der „Anschluss“ des Zweirichtungsradweges im Bereich der Einmündung Feldmochinger Straße eine besondere Stelle bei den Planungen. Anschlüsse von Zweirichtungsradwegen müssen immer besonders gestaltet werden, da dort das Unfallrisiko höher ist und dem Kfz-Verkehr deutlich gezeigt werden muss, dass dort die Radfahrenden aus verschiedenen Richtungen zu erwarten sind. An der betrachteten Einmündung ist die Besonderheit, dass die Einmündung nicht komplett aus beiden Richtungen befahren wird, sondern in Richtung Moosach nur als Einrichtungsradschwergewicht weitergeführt wird. So müssen der rechtseinbiegende Kfz-Verkehr nur eine Fahrtrichtung der Radfahrenden beachten, während dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr in die Feldmochinger Straße zusätzlich angezeigt werden muss, dass auch Radfahrenden von der Feldmochinger Straße links auf den 2-Richtungsradweg in Richtung Knotenpunkt einbiegen wollen; also zwei Fahrrichtungen des Radverkehrs zu beachten sind.

In den vorliegenden Planungen wird deshalb zur Verdeutlichung einerseits die Furt rot eingefärbt und andererseits dem Kfz-Verkehr die Nutzung in zwei Richtungen durch großflächige Piktogramme verdeutlicht (siehe Abbildung 5). Die Weiterführung des Radweges in der Dachauer Straße wird auf Fahrbahnniveau direkt neben den Kfz-Fahrstreifen geführt und erst vor Beginn des Parkstreifens wieder auf den Bestand zurückgeführt. Somit kann eine Verschwenkung des Radweges direkt an der Einmündung, was ein gewisses Gefahrenpotenzial hat, vermieden werden.

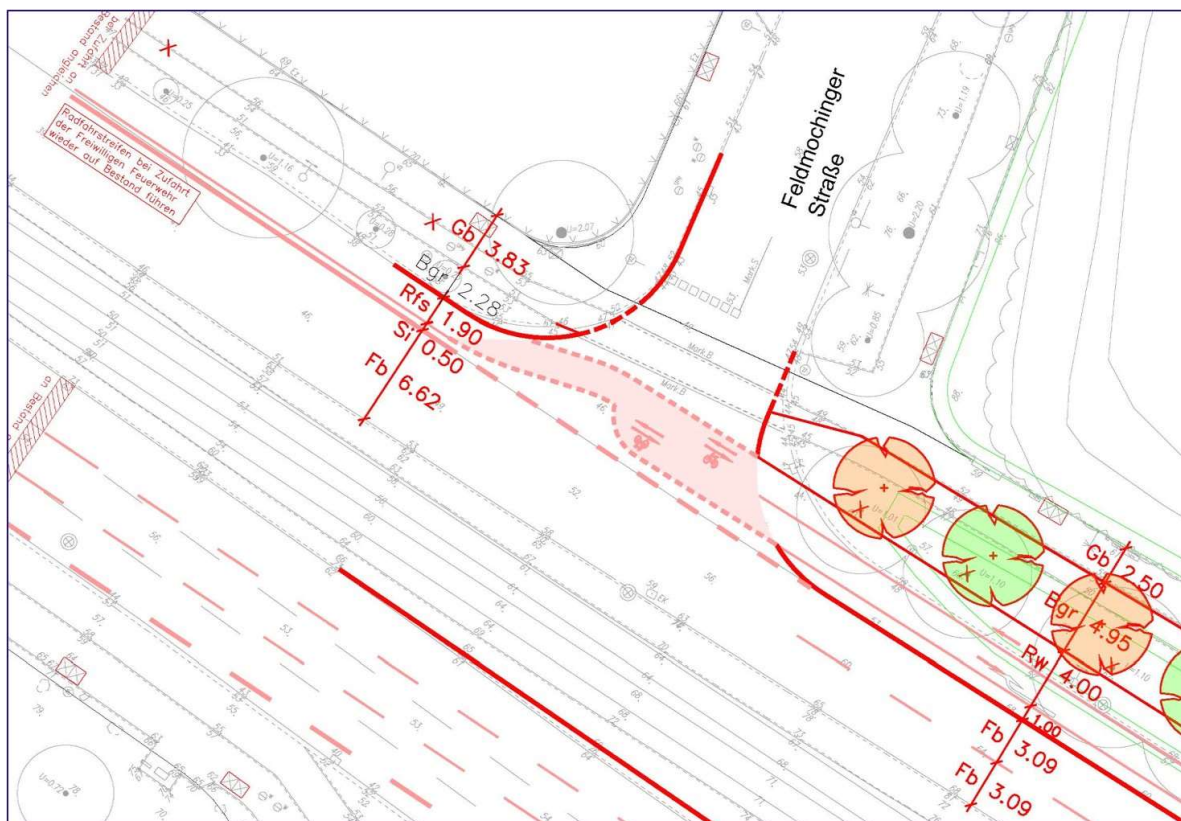


Abbildung 5: Darstellung Führung 2-Richtungsradweg Einmündung Feldmochinger Straße
(Quelle: LHM 2022)

Dachauer Straße (Südwest) - Erhalt Baumgraben

Neben der südwestlichen Fahrbahn der Dachauer Straße befindet sich im Bestand ein Baumgraben mit fünf Bäumen. Die Planungen, in Abbildung 6 in Rot dargestellt, sehen zurzeit vier Fahrspuren mit jeweils 3,0 m Breite und direkt angrenzender Radschnellverbindung sowie dem Gehweg vor. Dabei wird beidseitig ein geradliniger Verlauf der Bordsteinkante vorgesehen. Dies bedingt den Entfall des Baumgrabens und die Fällung der dortigen Bäume.

Im Bestand (in Blau) mit Baumgraben verschwenkt die linke Bordsteinkante etwas zum Gleiskörper hin, so dass vier Fahrspuren mit unterschiedlicher Breite zwischen knapp 3,0 m bis knapp 3,40 m vorhanden sind. Der Erhalt des Baumgrabens mit den vier Fahrspuren mit Bestandbreiten hat zur Folge, dass die Radschnellverbindung auf rund 50 m nur mit einer Breite 2,85 m, statt 3,0 m ausgeführt werden könnte und der Gehweg mit 2,50 m, statt 2,85 m.

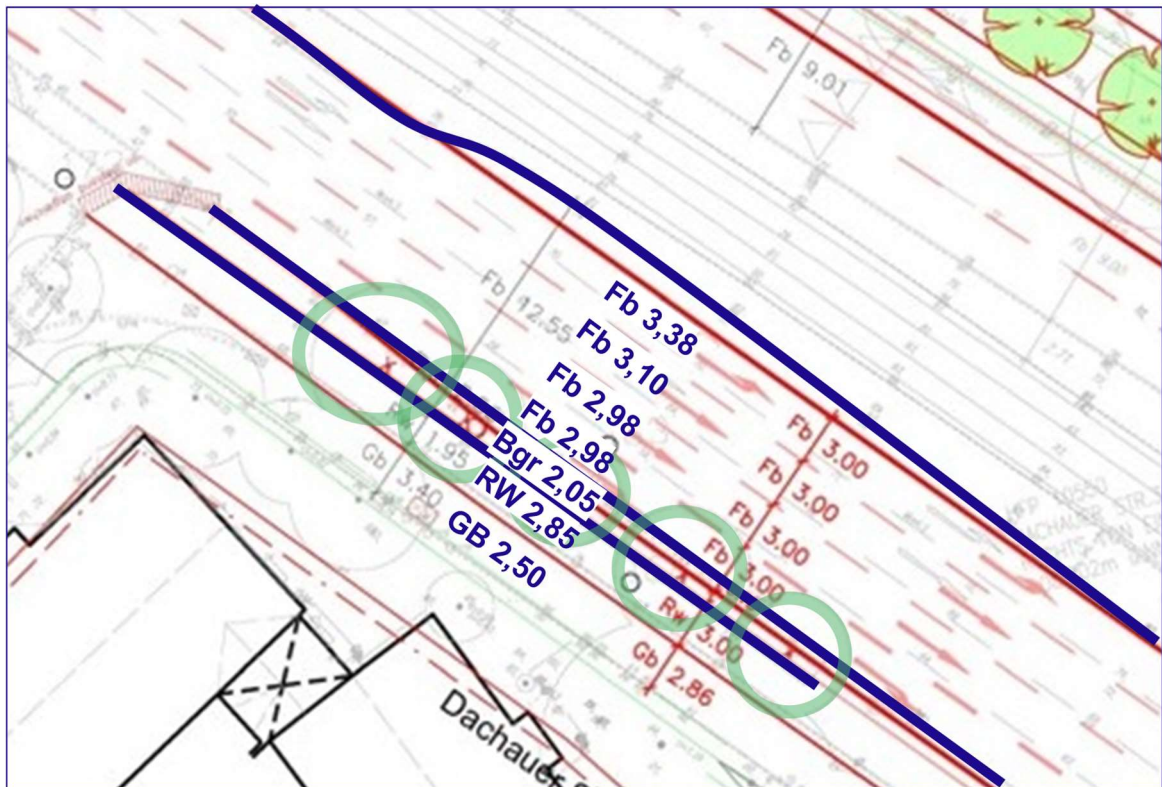


Abbildung 6: Darstellung Straßenraum Planung (Rot) und Bestand mit RSV (Blau)
(Quelle: LHM 2022)

Das Mobilitätsreferat hat zur Entscheidungsfindung hinsichtlich des Erhalts des Baumgrabens eine Anfrage an das Baureferat, Gartenbau SG 23 - West, gestellt, um Aussagen zum Zustand der Bäume zu erhalten und ob die Bäume erhaltenswert wären. Die Antwort (siehe Abbildung 7) hat ergeben, dass zwei Bäume nicht erhaltenswert, ein Baum zu nah an Versorgungsleitung, ein Baum erhaltenswert und ein Baum im Frühjahr 2022 neu gepflanzt worden ist.

Auf Grundlage der Rückmeldung empfiehlt das Mobilitätsreferat den Erhalt des Baumgrabens an sich, entweder unter Erhalt der fünf Bäume oder durch Fällung und gleichzeitiger Neupflanzungen im Zuge der Baumaßnahme. Dabei wird die Radschnellverbindung dort neben den bestehenden Fahrspurbreiten mit einer Breite von 2,85 m (statt 3,0 m) und einer Breite des Gehwegs von 2,50 m (statt 2,85 m) umgesetzt. Diese Einschränkungen für die Radschnellverbindung und den Gehweg werden auf diesem kurzen Stück als akzeptabel angesehen.

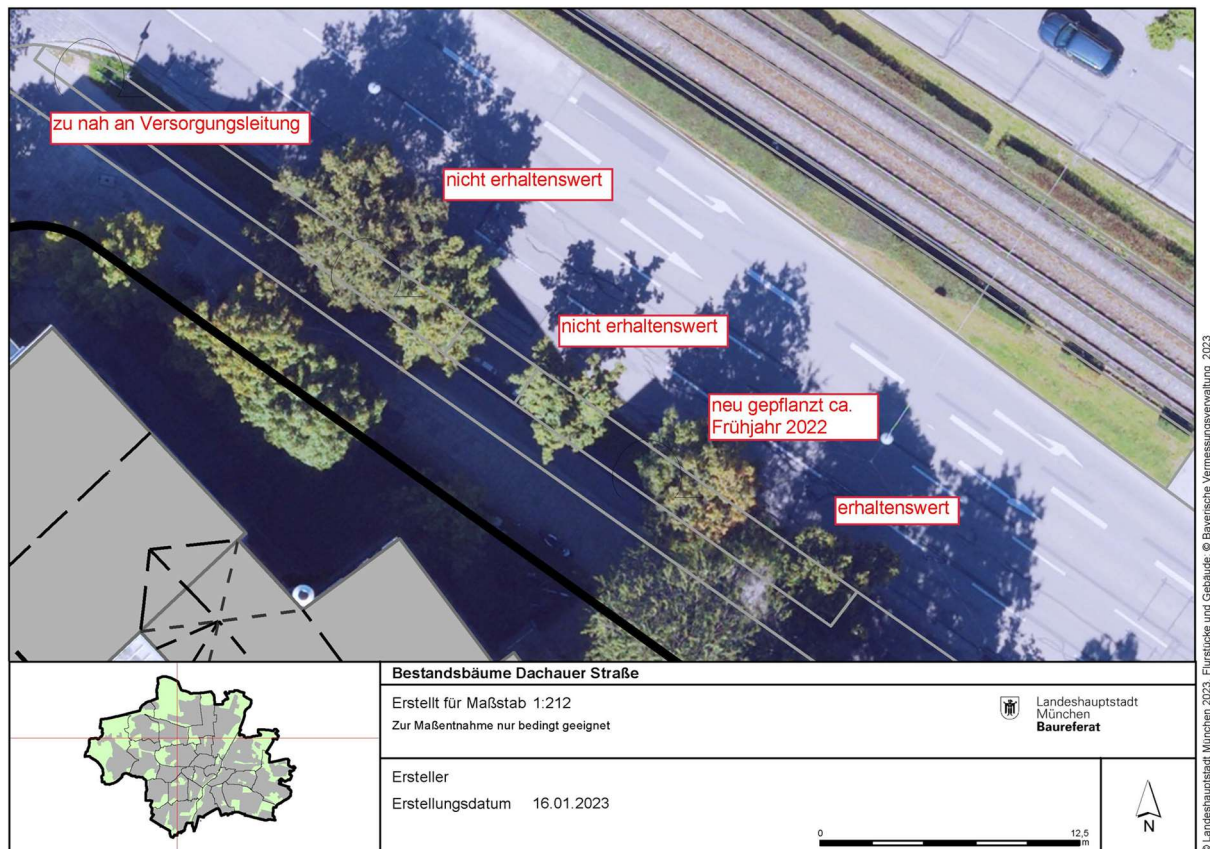


Abbildung 7: Einschätzung Baumbestand Dachauer Straße (Quelle: LHM 2022)

Nachfolgend sind noch weitere wichtige Punkte in Kürze aufgeführt:

1. Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um das Stadium der Vorplanung. Die Funktionalität der Vorplanung ist stadtintern abgestimmt.
2. Bezüglich der Dimensionierung der Verkehrsflächen können sich im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung durch das Baureferat erforderliche Änderungen/Anpassungen einzelner Maße/Breiten ergeben.
3. Die Planungen sind mit der MVG abgestimmt.
4. Von den unter Kapitel 2.4 bzw. Abbildung 3 dargestellten Baumpflanzungen sind 25 Baumstandorte nach aktuellem Stand umsetzbar. Die fünf als „mögliche Neupflanzungen“ gekennzeichneten Bäume werden in der weiteren Planung vom Baureferat mit den Spartenträgern hinsichtlich Wurzelschutzmaßnahmen abgestimmt, da der Mindestabstand zu bestehenden Sparten unterschritten ist. Insgesamt sollte in den weiteren Arbeitsschritten eine genauere Prüfung erfolgen, ob es eventuell möglich ist bestehende Bäume zu erhalten, obwohl bei den Neuplanungen in den Bereich der Baumkronen eingegriffen wird.
5. Um die Wirkung dieser Radentscheidungsmaßnahme quantifizieren zu können, wird der Einbau von Dauerzählstellen für den Radverkehr im Zuge der Dachauer Straße bzw. der geplanten Radschnellverbindung vorgeschlagen.

3. Beurteilung der Planung und Fazit

Bilanz	Planung
Bäume Bestand 18 Stück (Umgriff Umbaubereich)	13 zusätzliche Straßenbäume; davon erfordern 5 eine vertiefende Prüfung → Abstand zu Sparten; Wurzelschutzmaßnahmen
Breite Radwege	Breite Radschnellverbindung Dachauer Straße und Radwege G.-Brauchle-Ring - Wintrichring entsprechen dem REM bzw. den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (FGSV 2021)
Verkehrssicherheit Rad	Stufenweise Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr; Erfassung und Bewertung der Wechselwirkungen für alle übrigen Verkehrsarten, siehe Kapitel 2.5.
Komfort Fußgänger / Mobilitätseingeschränkte	An allen Überwegen Herstellung von Fußgängeraufstellflächen direkt am Bordstein zur Minderung Konflikte mit Radverkehr. Erfassung und Bewertung der Wechselwirkungen infolge der erhöhten Verkehrssicherheit für den Radverkehr, siehe Kapitel 2.5.
Fahrradstellplätze	Schaffung von Radabstellanlagen an mindestens 4 Punkten für mindestens 80 Fahrräder
ÖPNV	Die bestehenden Bushaltestellen können barrierefrei mit einem entsprechenden Wartebereich ausgebaut und mit einem Wartehäuschen ausgestattet werden
Kosten	rund 9,0 bis 11,0 Millionen Euro
Gestaltung gesamt	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende Verbesserung der Flächen für zu Fußgehende und Radfahrende Allgemeine Aufwertung des Stadtbildes

Tabelle 2: Bilanz Planung

4. **Rechtliche Bauvoraussetzungen**

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

5. **Kostenrahmen und Finanzierung**

Die Umbaufläche hat eine Größe von rund 18.500 qm.

Nach überschlägiger Kostenermittlung liegen die derzeitigen Gesamtkosten inklusive Risikoreserve für die vorgeschlagene Vorzugsvariante zwischen 9 und 11 Mio. €. Die Gesamtkosten verteilen sich gemäß der Grobschätzung wie folgt auf die einzelnen Funktionsflächen:

- 30 % Fahrbahn, inkl. Markierung
- 15 % Radweg inkl. Fahrradständern
- 15 % Gehbahn
- 10 % Straßenbegleitgrün mit Bäumen
- 30 % sonstige Kosten

Für die sonstigen Kosten werden rund 60 % für die Anpassung der Entwässerung und 20 % für die Anpassung der Lichtsignalanlage und der Straßenbeleuchtung veranschlagt. Geringe Anteile entfallen auf die Anpassung von Restflächen und auf mögliche Spartenverlegungen. Pauschale Annahmen (zwischen 3% und 20%) für Baustelleneinrichtung, Ingenieurleistungen, Baunebenkosten sowie Altlasten und Kampfmittel sind darin bereits enthalten.

Durch die Lage im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet Moosach besteht grundsätzlich die Möglichkeit, Bund-Land-Städtebauförderungsmittel einzusetzen oder zumindest die Investitionskosten in die Gesamtmaßnahme einzubeziehen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Baureferat werden daher gebeten, den Fördermitteleinsatz zur Refinanzierung zu prüfen.

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

6. **Antrag und Empfehlung**

Änderung Verkehrsführung Kreuzung Dachauer Str. – Wintrichring – Georg-Brauchle-Ring stadteinwärts in den Georg-Brauchle-Ring

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04902 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 - Moosach vom 19.12.2022

Mit dem Antrag beantragt der Bezirksausschuss 10 Moosach, dass die Stadt München ein zweispuriges Linksabbiegen von der Dachauer Straße in den Georg-Brauchle-Ring umsetzt.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In der vorliegenden Planung kann ein zweispuriges Linksabbiegen nur mit einer Reduzierung der Spuranzahl für den geradeausfahrenden Kfz-Verkehr oder der Herstellung einer zusätzlichen Fahrspur in der Dachauer Straße Südwest umgesetzt werden.

Die Einrichtung einer sogenannten Mischspur (Geradeaus und Rechtsabbieger) werden aufgrund der vorliegenden Planungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero mit einer erforderlichen separaten Rechtsabbiegespur abgelehnt. Die Einrichtung einer zusätzlichen Fahrspur für Linksabbiegende wird aus Gründen der beengten Platzverhältnisse mit dem eigenen Gleiskörper der Straßenbahn im Norden und einem erforderlichen Eingriff in die bestehenden Grünflächen mit Bäumen direkt vor dem Wohnhaus Hausnummer 371 im Süden nicht umgesetzt.

Im Rahmen der weiteren Planung wird aber insgesamt darauf geachtet, eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs ermöglichen zu können.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 04902 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 - Moosach vom 19.12.2022 kann nur nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen werden. Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

7. Betroffenheiten und Stellungnahmen

7.1. Städtische Dienststellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Brandschutz, der MVG, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Referat für Klima- und Umweltschutz abgestimmt. Die Stadtkämmerei hat den Beschluss zur Information bzw. Kenntnisnahme erhalten.

Änderungs- bzw. Ergänzungswünsche sind in den vorliegenden Beschluss eingearbeitet oder bilateral geklärt worden. Zusätzlich Hinweise und Angaben sind nachfolgend aufgeführt.

Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)

- Der Bitte der MVG im weiteren Planungsverfahren auch den Bedarf für eine Schienenersatzverkehrshaltestelle in Richtung Moosach mit zu berücksichtigen, wird entsprochen und das Baureferat um Berücksichtigung gebeten.

Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN-HAII-52)
(siehe Anlage 6)

- Die Empfehlung des Mobilitätsreferats im Beschlussentwurf, die fünf zur Fällung eingetragenen Bäume auf der südwestlichen Seite der Dachauer Straße zu erhalten, wird seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung unterstützt.

Referat für Klima- und Umweltschutz (SG Umweltvorsorge in der räumlichen Planung)
(siehe Anlage 7)

- Um Berücksichtigung der Hinweise zur Lärmvorsorge (Prüfung der Lärmbelange nach 16. BImSchV), Stadtklima (Erhalt von Bäumen) und Lufthygiene (Beurteilung hinsichtlich des Rückbaues der freilaufenden Rechtsabbieger-Spuren) wird gebeten.

- Bitte um eine ausführlichere und transparentere Darstellung bzgl. der Notwendigkeit der Baumfällungen wurde inzwischen nachgekommen (siehe Kapitel 2.6)

Im Rahmen der Klimaprüfung wurde das RKU eingebunden. Es wird auf die Aussagen der Mitzeichnung vom 26.06.2024 verwiesen.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat einen Abdruck der Vorlage erhalten.

7.2. Einbindung der Initiatoren des Radentscheids München

Die Initiatoren des Radentscheid München begrüßen den zeitnahen Umbau dieser unfallträchtigen Kreuzung und sind zuversichtlich, dass dadurch die Zahl der Unfälle mit Zufußgehenden und Radfahrenden in Zukunft signifikant reduziert werden kann.

Zudem fordert der Radentscheid München mit Nachdruck, dass

- die signaltechnischen Voraussetzungen für die Zweirichtungsradfurten geschaffen und diese in den weiteren Planungen an allen 4 Armen umgesetzt werden.
- an allen Radfurten dieser Kreuzung die Verwendung von dreischiebigen Signalen für Radfahrende und Schaltzeiten, die die gleichzeitigen Grünphasen des Kfz-Verkehrs bestmöglich für den Radverkehr nutzbar machen.
- Einmündungen, die an den Rändern der Planungsbereiche liegen, immer in die Planungen eingeschlossen werden und die beschlossene, höhengleiche Führung dort auch realisiert wird. Insbesondere über die Feldmochinger Straße ist die höhengleiche Führung eingehend zu prüfen und bei fehlenden Hindernissen auch tatsächlich einzuplanen, da sie die Geschwindigkeit abbiegender Kfz an dieser besonders komplexen Verkehrssituation wirksam reduziert und eine erhöhte Aufmerksamkeit der Kfz-Lenker*innen fördert.

Es ist aus Sicht des Radentscheid mit der Branddirektion zu prüfen, ob nördlich der Feldmochinger-Straße die Möglichkeit besteht, die Radwege anstatt über einen ungeschützten Radfahrstreifen mit einem baulichen Radweg an den Bestand anzuschließen.

Stellungnahme MOR:

Die Anmerkungen und Prüfungsaufträge der Radinitiator*innen werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft.

Die höhengleiche Führung - insbesondere über die Feldmochinger Straße - ist geprüft worden. Da die Weiterführung des Radweges als Radschnellverbindung nach Dachau westlich der Einmündung noch nicht endgültig geklärt werden kann bzw. eine Bearbeitung erst in 2024 erfolgt, wird eine höhengleiche Führung vom MOR zum jetzigen Zeitpunkt nicht empfohlen.

7.3. Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 10 Moosach ist gemäß § 9 Abs. 2 und 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört worden.

Der Bezirksausschuss hat mit Schreiben vom 20.09.2023 folgende Anmerkungen, die bei den weiteren Planungen ergänzend zu prüfen und zu berücksichtigen sind:

1. Im Falle eines Rückbaus der freilaufenden Rechtsabbiegespuren (4 Zufahrten) wird dies an allen Einmündungen des Knotenpunktes zu erheblichen Rückstaus des mobilisierten Individualverkehrs führen. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung würde verringert werden (Ihre Ausführungen Ziffer 2.3).

Antwort MOR: In Ziffer 2.5 wird ausgeführt, dass das Mobilitätsreferat dem Stadtrat noch vor der perspektivischen Umsetzung von Stufe 4, die bis dahin gewonnenen Ergebnisse präsentieren und ggf. eine Empfehlung für das weitere Vorgehen genannt wird. Die Öffentlichkeitsarbeit erfolgt parallel.

2. Dachauer Straße (südwestlicher und nordwestlicher Bereich) - Führung 2-Richtungsradweg: Dies würde bei vorgestellten Planungen zahlreiche Baumfällungen (Entfall Baumgräben) zur Folge haben. Vorgesehene Neupflanzungen könnten das Vernichten von wertvollem Altbaumbestand nicht ersetzen. Baumschutzbelange sollten stärker gewichtet werden und geplante Baumfällungen nochmal kritisch betrachtet werden (Ihre Ausführungen Ziffern 2.4 und 2.6). Auch die Referate für Klima und Umweltschutz und für Stadtplanung und Bauordnung sehen die dargestellten notwendigen Fällungen aus stadtklimatischen Grundsätzen negativ.

Antwort MOR: siehe Ziffer 2.6, in dem der Sachverhalt ausführlich dargelegt wird.

3. Haltestellensituation Buslinie 143 in der Fahrbeziehung Wintrichring – Georg-Brauchle-Ring: Die Verbesserung der Haltestellensituation wird begrüßt (Verlegung der Bushaltestellen näher zum Knotenpunkt), (Ihre Ausführungen Ziffer 2.3). Jedoch könnte das Anfahren der Bushaltestellen durch mögliche Rückstaus bei geplanten gesonderten Rechtsabbiegespuren zu Zeitverzögerungen (Taktierungen) führen.

Antwort MOR: siehe Ziffer 2.5 und Antwort MOR zu Anmerkung1) vom BA 10.

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

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Grundsatzbeschluss Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die vorliegende Planung gemäß der unter Ziffer 2 dargestellten Verkehrsführung / Raumaufteilung / Vorplanung für die Maßnahme Knotenpunkt Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring wird erteilt.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Baureferat werden gebeten, den Einsatz von Städtebaufördermitteln zu prüfen.
3. Das Baureferat wird gebeten, die Planung der oben genannten Maßnahme baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
4. Der BA-Antrag-Nr. 20-26 / B 04902 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 - Moosach vom 19.12.2022 ist hiermit satzungsgemäß behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Ober-/Bürgermeister/-in

Der Referent

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

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

V. WV Mobilitätsreferat Beschlusswesen-GL5

zur weiteren Veranlassung.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 12
4. An das Baureferat
5. An die Münchner Stadtentwässerung
6. An den Abfallwirtschaftsbetrieb
7. An das Kreisverwaltungsreferat - Brandschutz
8. An das Kommunalreferat
9. An das Referat für Klima und Umwelt
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
11. An die Stadtwerke München GmbH
12. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
13. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
14. An das Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen
15. An das Mobilitätsreferat – GL - BVK
16. An das Mobilitätsreferat – GB1
17. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
18. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB 2.12
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Mobilitätsreferat GL5-Beschlusswesen