

**Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum - Umsetzung des Radentscheidprojekts Schwanthalerstraße (Stadtbezirk 02)**

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung  
Verkehrsführung und Raumaufteilung

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13231**

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 29.01.2025 (SB)**

Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**

zum beiliegenden Beschluss

<b>Anlass</b>	Mit den Beschlüssen zum Radentscheid der Vollversammlung vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 15585), des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 17708), sowie dem Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid 3. und 4. Maßnahmenbündel der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 01458) wird die Verwaltung beauftragt, für die ca. 40 Maßnahmen der Maßnahmenbündel 1 bis 4 Varianten zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen. Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird dem Stadtrat die Entscheidung für folgende Maßnahme vorgeschlagen: Schwanthalerstraße (Maßnahmenbündel 1)
<b>Inhalt</b>	Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird dem Stadtrat ein Vorschlag für die Umgestaltung der Schwanthalerstraße mit geschützten Radfahrstreifen (Protected-Bike-Lanes) vorgelegt. Dieser wird bis zur Konkretisierung der Planungen zum Boulevard Sonnenstraße bzw. zur Planung der Radschnellverbindung München – Starnberg als Übergangslösung konzipiert.
<b>Gesamtkosten / Gesamterlöse</b>	ca. 2,0 bis 3,0 Mio. €
<b>Klimaprüfung</b>	Ist eine Klimaschutzrelevanz gegeben: Ja, positiv  Die Beschlussvorlage wird als positiv klimaschutzrelevant eingestuft, da das Vorhaben zu einer Angebotsverbesserung für den Radverkehr führt und somit einen Baustein der Verkehrs- und Mobilitätswende darstellt (siehe hierzu Kapitel 5)

<b>Entscheidungsvorschlag</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Markierungslösung der Schwanthalerstraße zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße wird erteilt.</li> <li>2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, entsprechend der Skizze in Anlage 2 die verkehrsrechtliche Anordnung zu erstellen.</li> <li>3. Das Baureferat wird gebeten, entsprechend der oben genannten Maßnahme die Markierungslösung sukzessiv, gemäß den abschnittsweisen verkehrsrechtlichen Anordnungen umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.</li> <li>4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die zum Zeitpunkt der Umsetzung der Markierungslösung bestehenden Baustelleneinrichtungen im Einvernehmen mit den jeweiligen Bauträgern für den Radverkehr zu optimieren, soweit dies die räumlichen Gegebenheiten zulassen. Bei der Planung bzw. zeitlichen Verlängerung von Baustelleneinrichtungen, die nach Beschlussfassung dieser Bedarfs- und Konzeptgenehmigung beantragt werden, müssen die Bauträger eine getrennte Führung des Rad-, Fuß- und motorisierten Individualverkehrs berücksichtigen, soweit dies die räumlichen Gegebenheiten zulassen.</li> <li>5. Um die Wirkung der Radentscheidmaßnahme in der Schwanthalerstraße abschätzen zu können, wird das Baureferat gebeten, den Einbau von Dauerzählstellen für den Radverkehr in den Zu- und Abflüssen der Schwanthalerstraße an den Kreuzungen mit der Paul-Heyse-Straße sowie der Sonnenstraße vorzunehmen. Die genaue Lage, Technik und Anzahl der Dauerzählstellen werden im weiteren Prozess in Absprache mit allen beteiligten Stellen im Bau- und Mobilitätsreferat vor dem Einbau bestimmt.</li> <li>6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in ihren Abstimmungsgesprächen mit den Ordnungsbehörden auf die Notwendigkeit verstärkter Kontrollen in diesem Bereich hinzuweisen.</li> <li>7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.</li> </ol>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch unter</b>	Radentscheid, Radwege, Protected-Bike-Lane
<b>Ortsangabe</b>	Schwanthalerstraße

**Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum - Umsetzung  
des Radentscheidprojekts Schwanthalerstraße (Stadtbezirk 02)**

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung  
Verkehrsführung und Raumaufteilung

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13231**

12 Anlagen

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 29.01.2025 (SB)  
Öffentliche Sitzung**

**Inhaltsverzeichnis**

I.	Vortrag des Referenten .....	2
1	Anlass .....	2
2	Darstellung der Planungen .....	2
2.1	Bestandssituation .....	2
2.2	Grobkonzept – Raumaufteilung .....	2
2.3	Vorgeschlagene Markierungslösung mit Protektionselementen (vgl. Anlage 2) .....	3
2.4	Weitere Rahmenbedingungen .....	4
3	Rechtliche Bauvoraussetzungen .....	10
4	Kostenrahmen und Finanzierung.....	10
5	Klimaprüfung .....	11
6	Aufträge aus bereits behandelten Beschlussvorlagen .....	11
7	Betroffenheit & Stellungnahmen .....	12
7.1	Städtische Dienststellen und Eigenbetriebe .....	12
7.2	Öffentlichkeitsveranstaltung .....	13
7.3	Einbindung der Initiator*innen des Radentscheids München .....	14
7.4	Bezirksausschuss .....	15
II.	Antrag des Referenten .....	16
III.	Beschluss.....	17

## **I. Vortrag des Referenten**

### **1 Anlass**

Mit den Beschlüssen zum Radentscheid der Vollversammlung vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585), des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17708), dem Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid III. und IV. Maßnahmenbündel der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01458), sowie dem Beschluss zum Sachstandsbericht 2022 des Mobilitätsausschusses vom 14.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20–26 / V 06921) wird die Verwaltung beauftragt, für die 55 Maßnahmen der Maßnahmenbündel I bis V Varianten zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen.

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

Mit der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12113 des Mobilitätsausschusses vom 24.01.2024 wird das Mobilitätsreferat beauftragt, dem Stadtrat eine Übergangslösung für die Schwanthalerstraße zur Entscheidung vorzulegen.

### **2 Darstellung der Planungen**

#### **2.1 Bestandssituation**

Die Schwanthalerstraße zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße liegt im 2. Stadtbezirk. Sie stellt eine sehr wichtige Verbindung zwischen dem Münchner Westen und der Innenstadt dar. Das Straßenbild ist geprägt von einer Vielzahl an Läden, Geschäften, kleinen Gaststätten und Hotels, so dass hier auch künftig der Lieferverkehr zur Andienung eine wichtige Rolle einnehmen wird. Östlich der Schillerstraße befindet sich der nördliche Zugang zum Deutschen Theater.

Aktuelle Verkehrserhebungen liegen wegen der Pandemie sowie wegen durch Baustellen laufend veränderter Verkehrssituation nicht vor.

Der Schwanthalerstraße fehlt in diesem Abschnitt trotz einer beobachteten hohen Nachfrage das entsprechende Angebot einer Radinfrastruktur und sie ist eine von nur noch wenig verbleibenden Strecken im Münchner Hauptstraßennetz, in denen der Radverkehr derzeit ungesichert im Mischverkehr und nach nicht aktuellem technischem Standard abgewickelt wird.

#### **2.2 Grobkonzept – Raumaufteilung**

Aufbauend auf dem Steckbrief Schwanthalerstraße (Anlage 1) sollte eine Variante entsprechend Beschlusslage entwickelt werden, die anstelle des heutigen beidseitigen

Längsparkens Parken nur noch auf einer Straßenseite vorsieht, sowie auf der Strecke die Fahrstreifen von drei auf zwei reduziert. Da die Schwanthalerstraße Beginn und Ende der Radschnellverbindung München – Starnberg darstellt, wären weitere bauliche Varianten zu betrachten, die aufgrund des beengten Straßenraums und der Vielzahl von Begehrlichkeiten und Belangen einen hohen Zeitaufwand für verwaltungsinterne Abstimmungen erfordern. Hinzu kommen noch einige offene Fragen der Gestaltung des „Boulevard Sonnenstraße“, die auch entsprechende Auswirkungen auf die künftige Gestaltung der Schwanthalerstraße haben werden. Erschwerend und damit zeitverzögernd sind die hohe Anzahl an Baustellen entlang der Schwanthalerstraße, die bereits jetzt und auch in den nächsten Jahren das Straßenbild prägen werden.

Im Sommer 2019 wurden in der Schwanthalerstraße zwischen Martin-Greif-Straße und Paul-Heyse-Straße beidseitig Radfahrstreifen eingerichtet, die in diesem Abschnitt den Komfort und die Sicherheit für den Radverkehr deutlich verbessert haben.

Um kurzfristig die Netzlücke zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße zu schließen und langfristig zu klärende Optionen im Rahmen der Radschnellverbindung München – Starnberg sowie des „Boulevard Sonnenstraße“ offen zu halten, wird seitens der Verwaltung als Kurzfristmaßnahme eine Markierungslösung mit Protektionselementen (Protected Bike Lanes [PBL]) auf diesem Abschnitt der Schwanthalerstraße vorgeschlagen. In Abhängigkeit von den Planungen zum „Boulevard Sonnenstraße“ und der Radschnellverbindung wird dieser dann mittelfristig entsprechend der Vorgaben ertüchtigt. Dabei sind auch die Ergebnisse aus dem Freiraumquartierskonzept Innenstadt zu berücksichtigen, die neben der Priorisierung der Fußgänger\*innen und der Umsetzung der Radwege auch eine Erhöhung der Aufenthaltsfunktion und die Integration grüner Infrastruktur vorsehen.

### **2.3 Vorgeschlagene Markierungslösung mit Protektionselementen (vgl. Anlage 2)**

Zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße werden in der Schwanthalerstraße beidseitig in den jetzigen Bereichen des Längsparkens Radfahrstreifen angeordnet. Soweit es die Situation vor Ort zulässt, werden diese als Protected Bike Lanes eingerichtet. Zur Aufrechterhaltung der Andienung des Gewerbes durch den Lieferverkehr und notwendigen Kfz-Verkehr wird der heutige zweite Fahrstreifen Richtung Osten aufgehoben und das Längsparken auf einer Seite aufrechterhalten. Sowohl zur Kfz-Fahrbahn wie auch zum Längsparken werden Protected Bike Lanes mit einer Breite von ca. 2,30 m und einem Sicherheitstrennstreifen von ca. 78 cm eingerichtet. Die Breite des Sicherheitstrennstreifen ergibt sich aus ca. 18 cm Breite des Protektionselementes sowie je 30 cm Abstand (Sperrfläche) zwischen Protektionselement und Fahrbahn bzw. Radfahrstreifen. Für die Abtrennung zur Fahrbahn sind am Boden der „Cycle-Lane-Separator Wand-ORCA“ bestehend aus längs verlaufenden Trennelementen mit vertikalen Pollern mit ausreichenden Entwässerungslücken vorgesehen. Im Bereich der künftigen Busanfahrtszonen und Taxistellplätze sowie in den Bereichen des Längsparkens werden für den barrierefreien Einstieg und Ausstieg inkl. Lade- und Liefervorgängen in regelmäßigen Abständen freistehende, flexible Kunststoffpoller ohne längs verlaufenden Trennelemente als Pilotversuch vorgesehen. In den Kreuzungsbereichen werden die geschützten Radfahrstreifen mit einer Breite von ca. 2,15 m geführt.

Die Lage der Bordsteine wird entlang der Schwanthalerstraße gehalten. Damit bleiben die Breiten der Gehwege und die Entwässerung bestandsorientiert. Im Kreuzungsbereichen mit der Schillerstraße wird auf der Südseite eine Anpassung der Bordsteine entsprechend der erforderlichen Radien notwendig.

Im Bereich der Busanfahrtszonen und Taxistellplätze werden, soweit erforderlich, zusätzliche Bordsteinabsenkungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit hergestellt. Die Breiten der Fahrstreifen werden auf der Strecke mit 3,25 m angesetzt, in den Kreuzungsbereichen werden Aufstellstreifen im Zufluss in der Regel mit 3,00 m und 2,80 m sowie im Abfluss mit 3,25 m konzipiert. Das Längsparken wird mit Breiten zwischen 2,00 m und 2,35 m (abhängig von den zur Verfügung stehenden Spielräume) angeboten.

Im Bereich des Deutschen Theaters werden ein Taxistand, ein Halt für Reisebusse zum Ein- und Aussteigen sowie Radabstellmöglichkeiten geschaffen bzw. soweit vorhanden, erhalten. Der Ein- und Ausstieg erfolgt hier über den ca. 80 cm breiten Sicherheitstrennstreifen sowie den Radfahrstreifen. In diesem Bereich werden ggf. zusätzliche Trennelemente errichtet.

## **2.4 Weitere Rahmenbedingungen**

### **Auswirkungen auf den ruhenden Kfz-Verkehr:**

Im betrachteten Streckenzug der Schwanthalerstraße werden derzeit etwa 140 Parkplätze angeboten. Diese setzen sich aus 90 Kurzzeitparkplätzen, die auch durch Anwohnende genutzt werden, 8 Taxiparkplätzen, etwa 15 Hotelanfahrtsplätzen sowie 25 Parkplätzen mit eingeschränktem Halteverbot/Mischparken zusammen. Wegen bestehender und geplanter Baustellen sind bzw. werden aufgrund der Baustelleneinrichtungen davon rund 60 Parkplätze nicht nutzbar sein.

Die Markierungslösung entsprechend der Anlage 2 sieht auf der Südseite zwischen Paul-Heyse-Straße und Schwanthalerstraße 15 (Deutsches Theater) sowie auf Höhe Schwanthalerstraße 8 bis 12 auf der Nordseite die Einrichtung bzw. den Erhalt von Parkplätzen vor. Die heutigen Parkplätze auf der Nordseite der Schwanthalerstraße zwischen Paul-Heyse-Straße und Schwanthalerstraße 14 sowie auf der Südseite ab Schwanthalerstraße 13 und Sonnenstraße entfallen, so dass es künftig noch rund 50 Parkplätze im Straßenraum geben wird. Eine Gewährleistung von Sichtfeldern/Sichtdreiecken bei den Zu- und Ausfahrten entlang der Schwanthalerstraße wird die Anzahl der Parkplätze noch weiter reduzieren. Eine konkrete Aussage dazu kann erst im Rahmen der Markierungsplanung getroffen werden.

Im Zuge der Markierungslösung sollen in erster Linie Parkplätze für Liefern/Laden/Leisten und Anfahrtszonen für Hotels sowohl in der Schwanthalerstraße wie auch in den Seitenstraßen vorgehalten werden. Des Weiteren wird angestrebt, die Hotelanfahrtszonen für mehrere Hotels auf gemeinsame Standorte sowohl in der Schwanthalerstraße wie auch in deren Seitenstraßen zu bündeln. Sofern sich der Bedarf an Anfahrtszonen als größer darstellt als das Angebot, kann ggf. in den Nebenstraßen ein weiteres Angebot geschaffen werden. Mit Blick auf eine künftige effizientere Flächennutzung wird angestrebt, Parkplätze für Liefern/Laden/Leisten und Hotelanfahrten von der Nutzung her zu kombinieren. Auf Höhe der Schwanthalerstraße 8

und 10 ist diese Kombination bei den Parkplätzen für Liefers und Laden mit zwei Taxistellplätzen vorgesehen. Im Bereich des Deutschen Theaters wird neben dem bestehenden Angebot an Taxiparkplätzen und Radabstellplätzen auch Raum für die Andienung von Besucherbussen vorgesehen.

Das Angebot an Kurzzeitparkplätzen kann in dem bestehenden Umfang nicht mehr beibehalten werden. Für die Anwohnenden, die derzeit aufgrund ihrer Ausnahmegenehmigungen zum Parken nach § 46 StVO auch die Kurzzeitparkplätze nutzen können, gibt es entsprechende Optionen an privaten Stellplätzen in umliegenden Parkgaragen.

Mit Betrachtung des Gebietes Blaue Zone Hauptbahnhof mit 788 bewirtschafteten Parkplätzen führt der Wegfall von etwa 90 Parkplätzen zu einer künftigen Angebotsquote (Anzahl der künftig insgesamt vorhandenen Parkplätze gegenüber der in der Planung) von rund 89 %.

Des Weiteren ist vorgesehen im Zuge der Errichtung von Mobilitätspunkten im östlichen Bereich der Schwanthalerstraße einen Mobilitätspunkt für zwei Carsharingfahrzeuge zwischen Schillerstraße und Sonnenstraße einzurichten. Eine Konkretisierung dieses Mobilitätspunktes erfolgt vsl. ab 2026.

#### **Taxistellplätze:**

Für Taxen wird künftig ein Angebot von vier Stellplätzen auf Höhe des Deutschen Theaters vorgesehen. Weitere zwei Stellplätze könnten auf Höhe der Schwanthalerstraße 8 und 10 verortet werden, die über die Nachtstunden von Taxen und tagsüber durch Liefers und Laden genutzt werden. Die bestehenden vier Taxistellplätze auf Höhe der Mittererstraße werden im Zuge der Planung auch künftig in diesem Bereich verortet bleiben.

#### **Öffentlicher Personennahverkehr:**

Derzeit verlaufen über die Schwanthalerstraße zwischen Sonnenstraße und Paul-Heyse-Straße keine ÖPNV-Linienverkehre der SWM/MVG. Im Zuge der Planungen zum Altstadtring/Boulevard Sonnenstraße beabsichtigen die SWM/MVG weitere Buslinien zu konzipieren und auch über die Schwanthalerstraße ÖPNV anzubieten. Die in dieser Beschlussvorlage vorgestellte Straßenraumaufteilung stellt mit der Markierungslösung eine Zwischenlösung dar und wird im Zuge der Ausgestaltung des Altstadtrings/Boulevard Sonnenstraße sowie der Planungen zur Radschnellverbindung München – Starnberg entsprechend angepasst. In diesem Zusammenhang werden dann auch die Belange des ÖPNV mitberücksichtigt.

#### **Baustellensituation:**

Der Umfang der jeweiligen Baustelleneinrichtungen sowie die genauen zeitlichen Bedarfe einer Flächeninanspruchnahme von Flächen des öffentlichen Raums lassen sich bis zu einer endgültigen Einrichtung von Baustellen nicht im Detail ermitteln. Dennoch strebt das Mobilitätsreferat an, die Situation insbesondere für den Fuß- und Radverkehr im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten in den Baustellenbereichen bestmöglich zu gestalten. Insbesondere in der Schwanthalerstraße handelt es sich um derzeit sechs Langzeitbaustellen mit einem hohen Flächenanspruch im öffentlichen

Raum. Damit verbunden ist mit der Vorbereitung der Baustelleneinrichtung ein hoher Abwägungsprozess zwischen der Notwendigkeit von Bautätigkeiten versus damit verbundene Einschränkungen von Verkehrs- und Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum.

Zwischen Sonnenstraße und Paul-Heyse-Straße sind in der Schwanthalerstraße derzeit eingerichtete Baustellen auf Höhe Schwanthalerstraße 2-6, der Schwanthalerstraße 12-20, der Schwanthalerstraße 38 und der der Schwanthalerstraße 55-57. Die Baustelleneinrichtungen haben in diesen Abschnitten Auswirkungen auf die gesamte Straßenbreite.

Die Baustelle Schwanthalerstraße 2-6 wird vsl. bis Ende Dezember 2026 (aktuelle VE (verkehrsrechtliche Erlaubnis) bis November 2025) so eingerichtet sein. Die Baustelle Schwanthalerstraße 12-20 wird vsl. bis Ende Dezember 2025 (aktuelle VE bis Ende März 2025) den Straßenraum prägen. Die Baustelle Schwanthalerstraße 38 (von Nr. 34 bis Nr. 38) wird vsl. bis Ende Dezember 2025 (aktuelle VE bis April 2025) bestehen. Die Baustelle in der Schwanthalerstraße 55-57 wird vsl. bis August 2026 (aktuelle VE bis Oktober 2024) eingerichtet sein.

Sollte, während der bereits vorhandenen Baustellen in der Schwanthalerstraße eine Protected Bike Lane durch das Baureferat umgesetzt werden, so werden auch in den Bereichen der Baustelleneinrichtung, soweit die räumlichen Gegebenheiten dies zulassen, Flächen für den Radverkehr durch das Mobilitätsreferat nachträglich zur bereits bestehenden Baustelleneinrichtung geschaffen.



Abbildung 1: Baustellensituation Schwanthalerstraße (Quelle LHM)

Hinweis: Die in Abbildung 1 genannten Zeitfenster entsprechen dem Kenntnisstand August 2024. Diese weichen daher den Angaben der Anlage 11 (Folie 37) mit Stand Februar 2024 ab.

In den kommenden Jahren sind weitere Baustellen auf Höhe der Schwanthalerstraße 46-50 (Elementum) und der Schwanthalerstraße 63 zu erwarten, deren Baustellenein-

richtung auch den Straßenraum beanspruchen werden. Die Baustelleneinrichtungen haben in diesen Abschnitten Auswirkungen auf die gesamte Straßenbreite.

Die Baustelle Schwanthalerstraße 46-50 (Elementum) wird vsl. von Oktober 2024 bis Ende Februar 2026 eingerichtet sein. Mit Blick auf eine künftige Markierungslösung in der Schwanthalerstraße sowie der Einrichtung einer Radinfrastruktur in der Paul-Heyse-Straße im Zuge des Radentscheides München wird die Baustelleneinrichtung sowohl in der Schwanthalerstraße wie auch in der Paul-Heyse-Straße Flächen für den Radverkehr vorhalten, soweit die räumlichen Gegebenheiten dies zulassen.

Die Baustelle Schwanthalerstraße 63 hat im Jahr 2023 einen Antrag auf verkehrsrechtliche Erlaubnis gestellt, aber sich im Nachgang auch auf Rückfragen nicht mehr gemeldet. Im März 2024 wurde der Kontakt von Seiten der Bauherrin wieder aufgenommen und mitgeteilt, dass der Baubeginn weiterhin unklar, aber für Mitte 2024 gewünscht sei. Seither gibt es keine neuen Erkenntnisse.

Trotz der vorhandenen Baustellensituation wird das Baureferat in den baustellenfreien Abschnitten die Markierungslösung umsetzen. In den Bereichen, in denen während der Umsetzung der Markierungslösung Baustellen bestehen, erfolgt eine Umsetzung bzw. Einrichtung einer Protected Bike Lane gemäß dieser Beschlussvorlage nach Bauende im Zuge der Wiederherstellung der Oberflächen.

Die Stadtverwaltung hat keinen Einfluss auf die Fertigstellung der Hochbaumaßnahmen. Bei der Umsetzung der Maßnahme bestehen zudem verkehrliche Abhängigkeiten zwischen dem Umbau der Lindwurmstraße und der Schwanthalerstraße. Eine der zwei Verbindungen muss für den Kfz-Verkehr dauerhaft offengehalten werden. Bedingt durch die Baustellensituation gliedert sich die Maßnahme unter Vorgabe eines baldmöglichsten Umsetzungsbeginns in mehrere Teilabschnitte. Die ersten Teilabschnitte können nach aktuellem Kenntnisstand 2026 umgesetzt werden. Für Zwischenabschnitte werden für die Radverkehrsführung mehrmonatige Provisorien (Schutzstreifen) einzurichten sein. Eine durchgehende separierte Führung des Radverkehrs ist erst nach Herstellung aller Abschnitte, voraussichtlich ab Ende 2028, möglich.

In der Schwanthalerstraße muss auch über 2028 hinaus mit weiteren Hochbaustellen gerechnet werden. Deren Baustelleneinrichtungen werden dann, soweit es die räumlichen Gegebenheiten erfordern, neben Einschränkungen Kfz- und ruhenden Verkehr auch zu Verengungen für den Fuß- und Radverkehr führen. Eine Änderung der Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs in der Schwanthalerstraße ist aufgrund der zahlreichen Großbaustellen im Bereich des Hauptbahnhofes und des südlichen Bahnhofsviertels nicht ratsam, da im entsprechenden Umfeld das Angebot für den Kfz-Verkehr insgesamt erschöpft ist.

### **Flächenneuaufteilung:**

Mit dieser vorgeschlagenen Raumaufteilung ist eine Flächenumverteilung bzw. Flächenneuaufteilung verbunden. Diese sieht - bezogen auf den Straßenquerschnitt - für den Fußverkehr weiterhin ca. 30 % der Flächen vor, dem Radverkehr kommen mit der Planung rund 20 % der Verkehrsflächen zugute. Im Gegenzug werden die Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr von etwa 50 % auf 30% reduziert sowie die für den ruhenden

den Verkehr (auf den Betrachtungsquerschnitt bezogen) von ca. 20 % auf 10 % halbiert. Wegen notwendiger Sicherheitsflächen sowie Flächen für den Radverkehr in Kreuzungsbereichen reduziert sich im Zuge dieser Planungen die Anzahl der Stellplätze um rund 65 % von heute ca. 140 auf etwa 50 Stellplätze.

### **Fahrbahnsanierung:**

Die Umsetzung der geplanten Markierungslösung für die Radinfrastruktur, verbunden mit entsprechenden Neumarkierungen der Fahrstreifen auf der bestehenden Fahrbahn in der Schwanthalerstraße, ist aufgrund der schlechten Fahrbahnsubstanz im Bestand nicht umsetzbar. Die bestehende Fahrbahn wurde durch diverse Baumaßnahmen und Spartengrabungen in ihrem Gefüge gestört bzw. beeinträchtigt. Durch die Arbeitsfugen der Baumaßnahmen und den Materialspannungen sind vermehrt Verfugungen in der Fahrbahndeckschicht durchgeführt worden. Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnsubstanz ist es technisch nicht möglich, die für die Verkehrssicherheit erforderlichen verkehrstechnischen Eigenschaften der Markierung, wie Griffigkeit, Reflexion bei Dunkelheit und Nässe, zu erreichen. Die bestehenden Markierungen können nicht rückstandslos entfernt werden. Es entstehen sogenannte Phantommarkierungen, die die eindeutige Erkennbarkeit der Verkehrsführung für die Verkehrsteilnehmer\*innen erheblich erschweren. Die zweifelsfreie Wahrnehmung der Linienführung ist eine Grundvoraussetzung für die Verkehrssicherheit und dient der Unfallprävention. Zur Vermeidung von Phantommarkierungen ist daher eine Deckschichtsanierung zwingend erforderlich.

### **Randbedingungen einer Protected Bike Lane:**

Als Protektionselemente werden in den Bereichen, in denen kein Längsparken vorgesehen ist, sog. „Cycle-Lane-Separator Wand-ORCA“- Elemente mit einer Profilbreite (gemessen am Boden) von 17,5 cm vorgeschlagen. Von Mai 2022 bis Mai 2023 hat die Landeshauptstadt in fünf Straßenabschnitten geschützte Radfahrstreifen getestet. Der Verkehrsversuch wurde von einem Gutachterbüro begleitet, welches die „Cycle-Lane-Separator Wand-ORCA“- Elemente, die in der Brienner Straße zum Einsatz kamen, als Trennelemente zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen mit der höchsten Gesamtpunktezahl bewertet hat. Das Element enthält längs verlaufende Trennelemente mit vertikalen Pollern und bietet ausreichende Entwässerungslücken. Die vorgesehenen Sicherheitstrennstreifen müssen folglich eine Mindestbreite von 77,5 cm betragen, um beidseitig des Protektionselementes einen Sicherheitsbereich von 30 cm vorhalten zu können.

In den Bereichen mit Längsparken sind für den barrierefreien Einstieg und Ausstieg inkl. Lade- und Liefervorgänge in regelmäßigen Abständen freistehende, flexible Kunststoffpoller als Pilotversuch vorgesehen.

Die Positionierung der Protektionselemente orientiert sich an dem heutigen Bestand an Zu- und Abfahrten bzw. den Flächen des Längsparkens. Im Bereich der Zu- und Abfahrten sowie an Stellen, an denen heute durch abgesenkte Bordsteinkanten ein barrierefreier Zugang zu Hauseingängen besteht, werden die Protektionselemente unterbrochen, so dass u.a. auch künftig eine barrierefreie Entsorgung erfolgen kann.

### **Einbindung der Branddirektion:**

Die Branddirektion hält die anhand der Skizze vorgestellte Planung für geeignet. Bei der Schwanthalerstraße handelt es sich nicht um eine hilfsfristrelevante Straße, so dass die Branddirektion den Planungen zustimmen kann. Sie weist aber darauf hin, dass die im Bestand vorhandenen Feuerwehrezufahrten auch bei einer Markierungslösung befahrbar bleiben müssen.

### **Roteinfärbung:**

Alle Furten entlang der Schwanthalerstraße werden für die Radquerungen ohne bauliche Unterbrechung (z.B. Mittelinsel) ausgestaltet. Die Querungen sowie die Aufweitungen werden durchgängig rot eingefärbt.

### **Aufstellflächen für indirekt linksabbiegende Radfahrende:**

Für indirekt linksabbiegende Radfahrende werden an den Knotenpunkten Goethestraße, Schillerstraße Aufstellflächen zwischen Rad- und Fußgängerfurt eingerichtet. Diese sind in der Markierungsskizze schematisch angedeutet und werden in den Markierungsplänen entsprechend berücksichtigt.

### **Unfallgeschehen/Verkehrssicherheit:**

Das Unfallgeschehen wird in der Schwanthalerstraße als unauffällig gesehen. Allerdings gab es gewisse Auffälligkeiten im Rahmen der Baustellen entlang der Schwanthalerstraße. Angesichts der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und der vorhandenen Verkehrsbelastung empfehlen die einschlägigen Regelwerke die getrennte Führung von Kfz- und Radverkehr. Aufgrund dessen, dass sich in der Schwanthalerstraße eine Grundschule sowie eine weiterführende private Schule befinden wird die Errichtung von Fahrradstreifen auch als präventive Maßnahme der Schulwegsicherheit gesehen.

### **Auswirkungen auf Fahrradparken:**

Vor dem Deutschen Theater wurden im Sommer 2023 Radabstellplätze für 23 Räder und zwei Lastenräder geschaffen. Im Zuge der Markierungslösung wird die Fahrradabstellanlage rückgebaut und baulich eingefasst im künftigen Parkstreifen neu eingerichtet.

### **Abschließend ist noch Folgendes wichtig:**

- Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um eine Aufteilung des Straßenraums, deren Funktionalitäten stadintern abgestimmt sind.
- Die Belange des Brandschutzes wurden bei der Planung berücksichtigt.
- Bezüglich der Dimensionierung der Verkehrsflächen können sich im Rahmen der Verkehrsanordnungen und der darauf aufbauenden Markierungsplanung erforderliche Änderungen/Anpassungen einzelner Maße/Breiten gegenüber der Skizze (Anlage 2) ergeben.
- Um die Wirkung dieser Radentscheidungsmaßnahme quantifizieren zu können, schlagen wir den Einbau von Dauerzählstellen für den Radverkehr in den Zu- und Abflüssen der Schwanthalerstraße an den Kreuzungen mit der Paul-Heyse-Straße sowie der Sonnenstraße vor. Die Dauerzählstellen werden dabei als

Bestandteil der Lichtsignalanlage (LSA) ausgeführt und entsprechend über das gängige Verfahren (LAPAS) verkehrsrechtlich angeordnet.

### **3 Rechtliche Bauvoraussetzungen**

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

### **4 Kostenrahmen und Finanzierung**

Nach überschlägiger Kostenschätzung liegen die derzeitigen Projektkosten für die vorgeschlagene Markierungslösung in einem Kostenrahmen von ca. 2,0 - 3,0 Mio. €.

Im Detail setzen sich diese aus ca. 500.000 € für die Markierung inklusive der Markierung von Längsparkplätzen, Liefer-/Ladezonen und Hotelanfahrtszonen in der Schwanthalerstraße bzw. den Seitenstraßen, der Roteinfärbung der Radwegfurten und rund 1,3 Mio. € für die Deckschichterneuerung inklusive des Versetzens der Fahrradabstellanlage auf Höhe Deutsches Theater, geringfügigen Anpassungen am Kreuzungsbereich Schillerstraße (Rückverlagerung zweier Fußgängeraufstellflächen) und dem Rückbau einer Gehwegnase bei Hausnummer 51. Aufgrund dieser Anpassungen muss im Rahmen der Planung die Entwässerung an diesen Stellen angepasst werden. Diese Kosten sind ebenfalls berücksichtigt.

Die Kosten für die vollflächigen Deckschichterneuerung und die Markierungskosten sind ursächlich durch die Neuaufteilung der Fahrbahn zur Vermeidung von Phantommarkierungen erforderlich und sind daher untrennbarer Bestandteil der Projektkosten.

Die Kostenschätzung für die Anpassung der Steuerung der Signalanlagen bzw. Versetzen von Ampelmasten und die Einrichtung von 4 Zählschleifen für den Radverkehr liegt bei rund 300.000 €. Die Kosten für die Schutzelemente (Cycle-Lane-Separator Wand-ORCA und Flexipoller) liegen bei rund 300.000 €. Wegen der derzeitigen Entwicklungen der Materialkosten können diese vom Baureferat nur grob abgeschätzt werden. Die Projektkosten können in Abhängigkeit der angrenzenden Baumaßnahmen Dritter und der damit letztlich tatsächlich möglichen Bauausführung durch Gliederung in mehrere Bauabschnitte, zusätzlich erforderliche Provisorien oder Nacharbeiten gegebenenfalls höher ausfallen. Hier ist mit Mehrkosten von circa 300.000 € zu rechnen.

Belastbare Kostenangaben sind daher erst im Rahmen der weiteren Projektplanung möglich. Im Rahmen der Markierungslösung werden keine Kosten für Spartenumlegungen bzw. Altlastenentsorgung anfallen.

Für die weitere Projektplanung im Baureferat sind darüber hinaus in den Jahren 2024 und 2025 Planungsmittel in Höhe von ca. 100.000 € notwendig.

Die Maßnahme ist in Abstimmung mit dem Baureferat gesichert und wird aus der Nahmobilitätspauschale finanziert.

## 5 Klimaprüfung

Ist die Klimaschutzrelevanz gegeben: Ja, positiv

Falls eine Klimaschutzrelevanz gegeben ist:

Sind durch das Vorhaben auch soziale Auswirkungen zu erwarten? Nein

Die Beschlussvorlage wird als positiv klimaschutzrelevant eingestuft, da das Vorhaben zu einer Angebotsverbesserung für den Radverkehr führt und somit einen Baustein der Verkehrs- und Mobilitätswende darstellt.

Einbindung des Referates für Klima- und Umweltschutz (RKU):

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde dem RKU vorab zur Kenntnis zugeleitet.

## 6 Aufträge aus bereits behandelten Beschlussvorlagen

Mit dem Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München – Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017 (BV Nr. 14-20 / V 09964 der Vollversammlung vom 21.02.2018) wurde das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, die verkehrsrechtliche Anordnung eines Radfahrstreifens auf der Schwanthalerstraße zwischen Theresienhöhe und Paul-Heyse-Straße als Verkehrsversuch zu erstellen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, nach einem Jahr über die Erfahrungen mit dem Radfahrstreifen zu berichten.

Im Juli 2019 wurden zu Lasten von ca. 30 Park- bzw. Haltemöglichkeiten Radfahrstreifen in der Schwanthalerstraße zwischen Martin-Greif-Straße und Paul-Heyse-Straße eingerichtet.

Zu Beginn der Einrichtung gab es Meldungen, dass im Bereich der Verschwenkungen des Radfahrstreifens Überfahrungen durch den Kfz-Verkehr beobachtet wurden. Wie auch bei anderen Markierungslösungen für den Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen mit gewerblicher Erdgeschossnutzung, sind punktuelle und zeitliche beschränkte Verparkungen der Radfahrstreifen zu beobachten. Diese beiden Kritikpunkte sind bekannte Begleiterscheinungen bei ungeschützten Markierungslösungen, stellen jedoch die umgesetzte Maßnahme nicht grundsätzlich in Frage. Erstmals stehen zumindest in diesem Abschnitt der Schwanthalerstraße vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsanlagen zur Verfügung.

Das Kfz-Verkehrsaufkommen im betreffenden Abschnitt der Schwanthalerstraße war beim Vergleich der direkten Vorher-Nachher-Erhebungen (07/2018 und 09/2019) sowohl beim Tagesverkehr als auch in den Spitzenstunden morgens und abends konstant. Unter Berücksichtigung zweier weiterer Erhebungen (07/2022 und 07/2024) ist der Kfz-Verkehr sowohl im Tagesverkehrs als auch in den Spitzenstunden tendenziell rückläufig. Das Radverkehrsaufkommen ist im betreffenden Abschnitt auch bei Betrachtung aller vier Erhebungen konstant.

Unfallauswertung mit Radverkehrsbeteiligung (Betrachteter Vorherzeitraum: zwischen 01.08.2014 und 31.07.2019 und betrachteter Nachherzeitraum zwischen 01.08.2019 und 31.07.2024):

Ein erkennbarer Unterscheid in diesen beiden Zeiträumen lässt sich im Detail bei den Unfalltypen 5 (Unfall durch ruhenden Verkehr) und 6 (Unfall im Längsverkehr)

herauslesen. Bei diesen beiden Unfalltypen hat sich eine jeweilige Reduktion von vorher 23 % auf 6 % am Gesamtunfallgeschehen eingestellt. Der Typ 5 ist dabei überwiegend der sog. „Doringunfall“ und der Typ 6 üblicherweise der Überholfehler, speziell ungenügender Sicherheitsabstand.

Aus dem Rückgang dieser beiden speziellen Unfalltypen kann im Ergebnis abgeleitet werden, dass mit den Radfahrstreifen der in der verkehrsrechtlichen Anordnung verfolgte Zweck, die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu erhöhen, grundsätzlich erreicht wurde. Typische Unfallursachen, wie sie in der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf einer Hauptverkehrsstraße vorkommen, konnten durch die Radverkehrsanlagen so gut wie abgestellt werden. Ein Einfluss auf das übrige und sehr heterogene Unfallgeschehen durch die Radverkehrsanlagen ist nicht feststellbar.

Negative Rückmeldungen zu der geänderten Parkregelung sind nicht bekannt. Über die Meldeplattform Radverkehr ist zum betreffenden Abschnitt nur eine geringe Anzahl an Meldungen eingegangen. Häufiger sind Meldungen mit Forderungen auch im Folgeabschnitt zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße Radverkehrsanlagen einzurichten.

Die Strecke ist der Teil der Radschnellverbindung (RSV) München-Starnberg für die gemäß dem aktuellen Richtlinien Qualitätsverbesserung in der Radverkehrsführung vorzusehen sind. Bis zu einer durchgängigen Planung für die RSV stellen die bestehenden Radfahrstreifen eine richtlinienkonforme Radverkehrsführung dar, die eine wesentliche Verbesserung im Vergleich zur vorherigen Situation (ungesicherter Mischverkehr) bedeutet und deshalb aus Sicht der Verwaltung beibehalten werden sollte.

## **7 Betroffenheit & Stellungnahmen**

### **7.1 Städtische Dienststellen und Eigenbetriebe**

Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Klima und Umweltschutz, das Kreisverwaltungsreferat und die Stadtkämmerei haben die Beschlussvorlage mitgezeichnet. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie die Abfallwirtschaftsbetriebe haben der Beschlussvorlage nicht zugestimmt. Den Stadtwerken München wurde die Beschlussvorlage mit der Bitte um Stellungnahme zugeleitet. Siehe dazu die Anlagen 3 bis 12.

Das Baureferat hat die Beschlussvorlage mit den zugrundeliegenden Anpassungen mitgezeichnet (siehe Anlage 3).

Die Stadtkämmerei zeichnet die Beschlussvorlage mit (siehe Anlage 4).

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zeichnet die Beschlussvorlage mit (siehe Anlage 5), bittet unter Punkt 2.2 um eine Bezugnahme zum „Freiraumquartierskonzept Innenstadt“, die berücksichtigt wurde.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat in seiner Mitzeichnung vom 07.06.2024 (siehe Anlage 6) Stellung zur Lufthygiene genommen und zeichnet die Beschlussvorlage mit.

Das Kreisverwaltungsreferat zeichnet die Beschlussvorlage mit (siehe Anlage 7). Es weist darauf hin, dass dem Antragspunkt 6 mangels Zuständigkeit nicht nachgekommen

werden kann. Dieser wurde daraufhin entsprechend angepasst. Seitens der Branddirektion wurde die Mitzeichnungsfähigkeit der Beschlussvorlage bereits auf Arbeitsebene bestätigt.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die Beschlussvorlage nicht mit und bittet um Beifügung der Stellungnahme als Anlage zur Beschlussvorlage (siehe Anlage 8). Hintergrund sind insbesondere der Parkplatzentfall für Anwohnende und Gewerbetreibende. Auch wenn für das Referat für Arbeit und Wirtschaft der Lückenschluss des bestehenden Radwegs zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße nachvollziehbar erscheint, werden die dafür veranschlagten Kosten als zu hoch erachtet.

Das Kommunalreferat – Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM) – zeichnet die Beschlussvorlage nicht mit (siehe Anlage 9). Es sieht aufgrund der Fahrspurreduktion Bedenken bei der Behinderung des Kfz-Verkehrs durch die Müllabfuhr. Des Weiteren steht die Befürchtung im Raum, dass durch die Protektionselemente die Barrierefreiheit bei der Beförderung der Mülltonnen eingeschränkt ist. Dies ist jedoch in der Schwanthalerstraße nicht zu erwarten, da in Bereichen, in denen bereits heute die Bordsteinkanten abgesenkt sind, der Radweg ohne Protektionselemente gestaltet wird und auch zwischen den Protektionselementen (in Bereichen ohne abgesenkte Bordsteinkante) entsprechende Breiten barrierefrei zu queren sind. Dem Vorschlag, entsprechend der Informationsschrift Digital-INFO 20 Abfallwirtschaft und Stadtreinigung in der Mobilitätswende auf Protektionselemente zugunsten abmarkierter Sicherheitstrennstreifen zu verzichten, kann in der Schwanthalerstraße nicht nachgekommen werden. In diesem Abschnitt steht die sichere Verkehrsführung des Radverkehrs verbunden mit einem zu erwartenden hohen Anteil rechtswidrig haltender Fahrzeuge im Vordergrund.

Die Stadtwerke München mbH (SWM/MVG) zeichnen den Beschluss zur Schwanthalerstraße mit (siehe Anlage 10). Sie weisen darauf hin, dass ggf. perspektivisch über die Schwanthalerstraße wieder ein SEV für Tram bzw. U-Bahn zu berücksichtigen ist und in diesem Zusammenhang leistungsfähige Flächen für SEV-Haltestellen in Fußläufigkeit zum Hauptbahnhof benötigt werden. Die dafür entsprechenden notwendigen Flächen können aus Sicht des Mobilitätsreferates bei Bedarf als Provisorium mit entsprechenden Einschränkungen anderer Bedarfe vorgehalten werden. Künftig planen die SWM/MVG einen Linienverkehr Bus mit ein bis zwei Haltestellen in der Schwanthalerstraße. Diese werden dann vsl. im Zuge einer endgültigen Ausgestaltung der Schwanthalerstraße im Zusammenhang mit dem Boulevard Sonnenstraße berücksichtigt.

Den in Kapitel 7.1 genannten Dienststellen und Eigenbetrieben ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **7.2 Öffentlichkeitsveranstaltung**

Am 27.02.2024 wurde den Anwohner\*innen, Gewerbetreibenden, Verbänden, Bezirksausschüssen und interessierten Bürger\*innen die geplante Maßnahme Schwanthalerstraße zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße in einer digitalen Veranstaltung vorgestellt und diskutiert.

Ziel war es, die Öffentlichkeit umfassend über die geplanten Projekte zu informieren und für Rückfragen zur Verfügung zu stehen. Über die Chatfunktion konnten alle

Interessierten Fragen stellen, an Online-Umfragen teilnehmen und auf diese Weise mitdiskutieren.

Im Anschluss zur Präsentation der Schwanthalerstraße wurden Themen mit Bezug auf den ruhenden Verkehr, der Begrünung und der Verkehrsdatenerfassung des Radverkehrs angesprochen und die Fragen dazu entsprechend beantwortet. Ein besonderes Augenmerk richtete sich in der Schwanthalerstraße auch auf die Ausgestaltung der Radfahrstreifen mit den Protektionselementen und weiterer Abstellplätze für Fahrräder. Obwohl an der Kreuzung mit der Sonnenstraße der Abfluss des Kfz-Verkehrs und des Radverkehrs gesondert signalisiert werden, wird die Führung des Radverkehrs Richtung Westen über eine Länge von ca. 50 m im Mischverkehr trotz Piktogrammen kritisch gesehen. Im Zuge der Erstellung dieser Beschlussvorlage und der damit verbundenen Abstimmungen kann der Zu- und Abfluss zur Sonnenstraße nun so gestaltet werden, dass bereits im Knotenpunktbereich beidseitig auf der Schwanthalerstraße sichere Radwege konzipiert werden können.

Im Chatverlauf wurde von den Beteiligten die Planung zur Schwanthalerstraße als sehr positiv und notwendig angesehen. Seitens lokaler Gewerbetreibender sind im Nachgang zu dieser Informationsveranstaltung keine Anmerkungen im Mobilitätsreferat eingegangen.

Die Präsentationsfolien der Informationsveranstaltung sind auf [www.muenchenunterwegs.de](http://www.muenchenunterwegs.de) abrufbar sowie als Anlage 11 der Beschlussvorlage angefügt.

Die Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit und die Erfahrungen, die die Verwaltung im Prozessablauf gesammelt hat, werden in die weiteren Planungen für die jeweiligen Streckenabschnitte einfließen

### **7.3 Einbindung der Initiator\*innen des Radentscheids München**

Am 21.02.2024 wurde den Initiator\*innen des Radentscheids die Planung zur o.g. Maßnahme vorgestellt. Seitens der Initiator\*innen des Radentscheids wird die Planung an sich begrüßt. Auf Basis der dieser Beschlussvorlage vorliegenden Planungsskizze (siehe Anlage 2) hat der Radentscheid München seine Stellungnahme zu dem Radprojekt Schwanthalerstraße am 09.10.2024 (siehe Anlage 12) abgegeben. Darin begrüßt der Radentscheid grundsätzlich die Planungen zur Schwanthalerstraße. Kritisch sieht der Radentscheid jedoch die Reduktionen der Radwegbreiten in den Kreuzungsbereichen auf Breiten unterhalb der Mindeststandards von bundesweiten Normen und den Leitlinien des Radentscheids, die Breiten der Sicherheitstrennstreifen sowie die Ausgestaltung mit Protektionselementen entlang des Längsparkens.

Das Mobilitätsreferat geht auf die Anmerkungen des Radentscheides nachfolgend ein. Vorab wird nochmals darauf hingewiesen, dass diese Planungen zur Schwanthalerstraße eine temporäre Übergangslösung darstellen, die mit den Planungen zur Radschnellverbindung München – Starnberg sowie dem Boulevard Sonnenstraße zu einem späteren Zeitpunkt modifiziert werden. Da über den gesamten Streckenverlauf die Bordsteinkanten und damit die Gehwegbreiten unangetastet bleiben, werden in den Kreuzungsbereichen die Aufstellspuren für den Kfz-Verkehr auf Breiten reduziert, die noch eine sichere Verkehrsabwicklung zulassen. Entsprechend müssen in diesen Bereichen auch die Breiten der Radstreifen auf ca. 2,10 m verschmälert werden.

Hinsichtlich der Sicherheitstrennstreifen und der Art der Protektionselemente fanden mehrere Abstimmungstermine zwischen Mobilitätsreferat und Baureferat statt. In diesem Zusammenhang wird Bezug auf den Stadtratsbeschluss 20-26 / V 12113 Kapitel Geschützte Radfahrstreifen - „Protected-Bike-Lanes“ (PBL) [Seite 6 f.] genommen. Wie darin dargestellt, haben PBL einen hohen Platzbedarf mit einer Sperrfläche inklusive Protektionselement von mindestens 75 cm Breite und einer nutzbaren Breite des Radfahrstreifens von mindestens 2,00 m. Da bisher zu Protected-Bike-Lanes noch keine einschlägigen Aussagen in den Regelwerken vorhanden sind, hat sich die Verwaltung im Zuge des Pilotversuches zu Protected-Bike-Lanes verständigt, sich bei der Errichtung von Schutzelementen und den dafür erforderlichen Abständen zum Radweg bzw. zur Fahrbahn/Längsparken an den bestehenden Regelwerken zu orientieren. Dies sind §§ 39 bis 43 VwV-StVO. Demnach sind bei dauerhaften Hindernissen Leitplanken einzurichten. In der Regel sollte der Seitenabstand von Verkehrszeichen zu Fahrbahnen/ Radwegen/Längsparken innerhalb geschlossener Ortschaften 0,50 m, keinesfalls weniger als 0,30 m betragen. Dies wird analog auf die Protektionselemente angewandt, sodass demnach bei der Aufstellung der Elemente Sicherheitsabstände von jeweils 0,30 m mittels Sperrflächen einzuhalten sind.

Ausgehend von den oben geschilderten Rahmenbedingungen wird die Verwaltung zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn/Längsparken beidseitig einen 0,78 m breiten Sicherheitstrennstreifen (markiert als Sperrfläche entsprechend § 41 Absatz 1 StVO Zeichen 298) einrichten. Dieser setzt sich aus einer Breite von je ca. 30 cm zur Fahrbahn/Längsparken bzw. zum Radfahrstreifen sowie ca. 18 cm Breite des Schutzelements (Cycle-Lane-Separator Wand-ORCA zur Fahrbahn bzw. flexible Kunststoffpoller zum Längsparken) zusammen. Die maßgebliche Breite des Schutzelementes ist dabei in der Regel die Profilbreite am Boden.

Die vom Radentscheid vorgeschlagenen Bordsteinorcas, also längs verlaufende Trennelemente, werden vom Mobilitätsreferat und Baureferat nicht befürwortet. Im Bereich des Längsparkens inkl. der vorgesehenen Ladezonen hat die Verwendung von alleinstehenden Flexipollern ohne längs verlaufendem Trennelement Vorteile, da dies schwellenarmes Einsteigen, Aussteigen, Laden und Liefern ermöglicht.

Die Verwaltung sieht mit Bezug auf die vielfältigen Nutzungen im Bereich der Schwanthalerstraße mit der vorliegenden Planung einen für alle Belange tragfähigen Kompromiss sowie für den Radverkehr eine deutliche Verbesserung in diesem Abschnitt.

#### **7.4 Bezirksausschuss**

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt Isarvorstadt wurde gemäß § 9 Abs.2 und 3 (Katalog des Mobilitätsreferates, Ziffer 1) Bezirksausschusssatzung am 23.12.2024 um Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme wird mittels Hinweis-/Ergänzungsblatt nachgereicht.

Ebenfalls erfolgte eine Einladung zu der Öffentlichkeitsveranstaltung am 27.02.2024, bei der der BA teilgenommen hat.

Dem Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt Isarvorstadt ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Gemäß dem Beschluss des Stadtrats zur „Verfahrensbeschleunigung zur baulichen

Umsetzung von Radentscheidmaßnahmen durch das Baureferat“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04708) wird nach Erlass des vorliegenden Beschlusses durch den Stadtrat die Planung Verwaltungsintern abgewickelt. Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 02 - Ludwigsvorstadt Isarvorstadt wird nicht erneut angehört.

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 Markierungslösung der Schwanthalerstraße zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße wird erteilt.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, entsprechend der Skizze in Anlage 2 die verkehrsrechtliche Anordnung zu erstellen.
3. Das Baureferat wird gebeten, entsprechend der oben genannten Maßnahme die Markierungslösung sukzessiv, gemäß den abschnittswisen verkehrsrechtlichen Anordnungen umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die zum Zeitpunkt der Umsetzung der Markierungslösung bestehenden Baustelleneinrichtungen im Einvernehmen mit den jeweiligen Bauträgern für den Radverkehr zu optimieren, soweit dies die räumlichen Gegebenheiten zulassen. Bei der Planung bzw. zeitlichen Verlängerung von Baustelleneinrichtungen, die nach Beschlussfassung dieser Bedarfs- und Konzeptgenehmigung beantragt werden, müssen die Bauträger eine getrennte Führung des Rad-, Fuß- und motorisierten Individualverkehrs berücksichtigen, soweit dies die räumlichen Gegebenheiten zulassen.
5. Um die Wirkung der Radentscheidmaßnahme in der Schwanthalerstraße abschätzen zu können, wird das Baureferat gebeten, den Einbau von Dauerzählstellen für den Radverkehr in den Zu- und Abflüssen der Schwanthalerstraße an den Kreuzungen mit der Paul-Heyse-Straße sowie der Sonnenstraße vorzunehmen. Die genaue Lage, Technik und Anzahl der Dauerzählstellen werden im weiteren Prozess in Absprache mit allen beteiligten Stellen im Bau- und Mobilitätsreferat vor dem Einbau bestimmt.
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in ihren Abstimmungsgesprächen mit den Ordnungsbehörden auf die Notwendigkeit verstärkter Kontrollen in diesem Bereich hinzuweisen.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

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

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)

An das Revisionsamt

An die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

### V. WV. Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.: Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An das Direktorium HA II – BA
2. An den Bezirksausschuss 2
3. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
4. An das Baureferat
5. An die Stadtwerke München – GmbH
6. An das Kommunalreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
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  
zum Vollzug des Beschlusses

**Am**

**Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen**

