

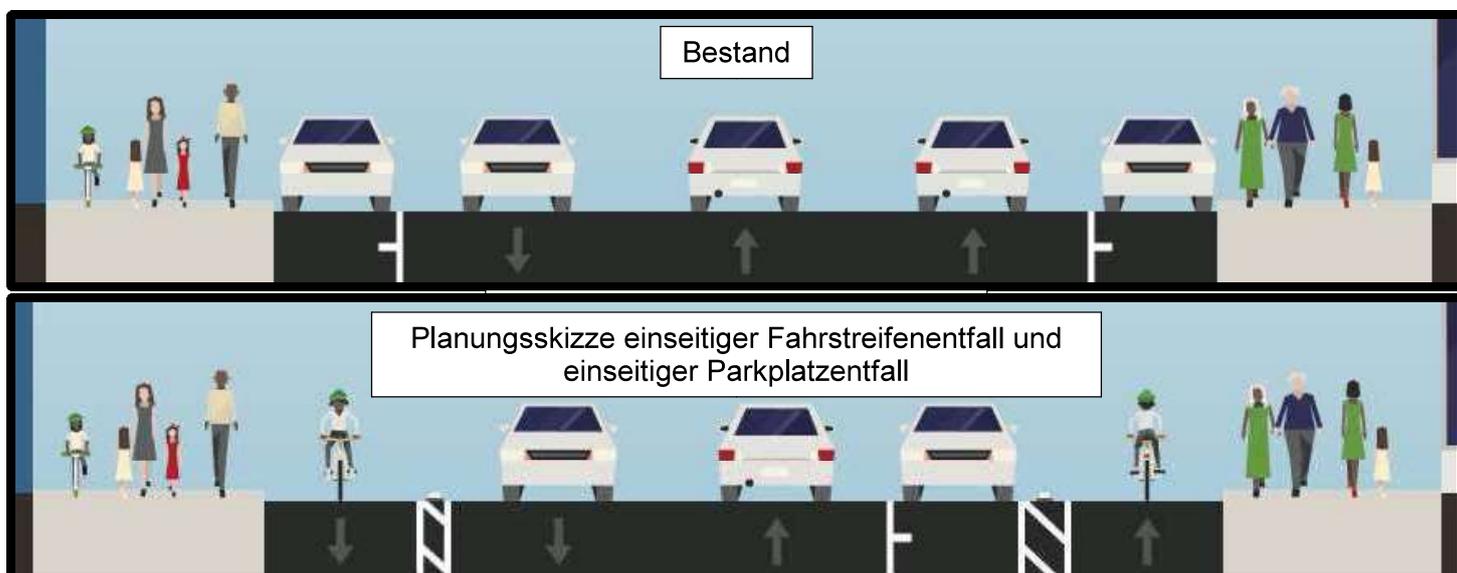
Steckbrief Schwanthalerstraße zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße

| | |
|--|---|
| Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h | richtungsabhängig 1x2 und 1x1 / ca. 16.000 |
| Parkplatzangebot | beide Straßenseiten insgesamt ca. 150 |
| Verkehrsstärke Rad/8h | ca. 1.200 |
| Streckenlänge in km | 0,6 |
| Radverkehrsinfrastruktur Bestand | keine Radverkehrsanlagen |
| Bemerkung | - wichtige Radverkehrsverbindung vom Münchner Westen Richtung Innenstadt - Geschäftsstraße / Lieferverkehr |



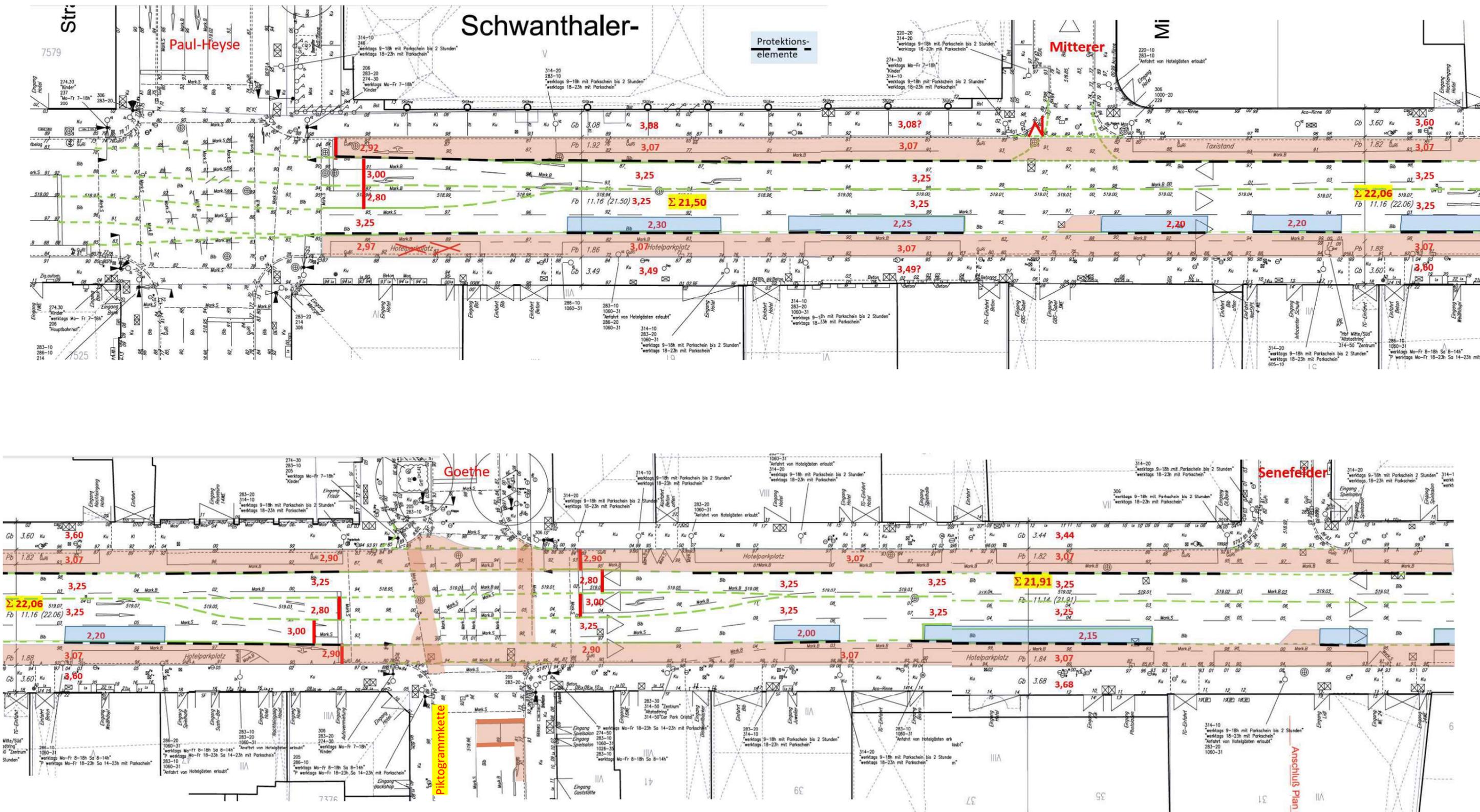
Grundzüge der weiteren Planung:

Es werden eine Variante mit einem einseitigen Parkplatzenfall in Kombination mit einem Fahrstreifenentfall Richtung Innenstadt ausgearbeitet. Dieser Fahrstreifenentfall ist gemäß Verkehrsuntersuchung zum Umfeld des Hauptbahnhofs leistungsfähig im umliegenden Straßennetz abwickelbar. Für den ruhenden Verkehr sind Parkplätze mit der Parkregelung Kurzzeitparken, Lieferzonen, vier Hotelanfahrtszonen sowie zwei Taxistandplätze vorhanden. Es wird eine Untersuchung des ruhenden Verkehrs durchgeführt, um auf dessen Grundlage eine optimale Anordnung und Ausweisung der verbliebenen Kfz-Stellplätze im Straßenraum zu erarbeiten. Aufgrund der Funktion als Geschäftsstraße und der intensiven Erdgeschossnutzung wird die Beteiligung der Anliegerinnen und Anlieger ein wichtiger Aspekt der Planungen sein. Insbesondere die Sicherstellung der Freihaltung der Radverkehrsanlagen von rechtswidrigen Haltevorgängen wird eine der wichtigsten Planungsaufgaben darstellen.



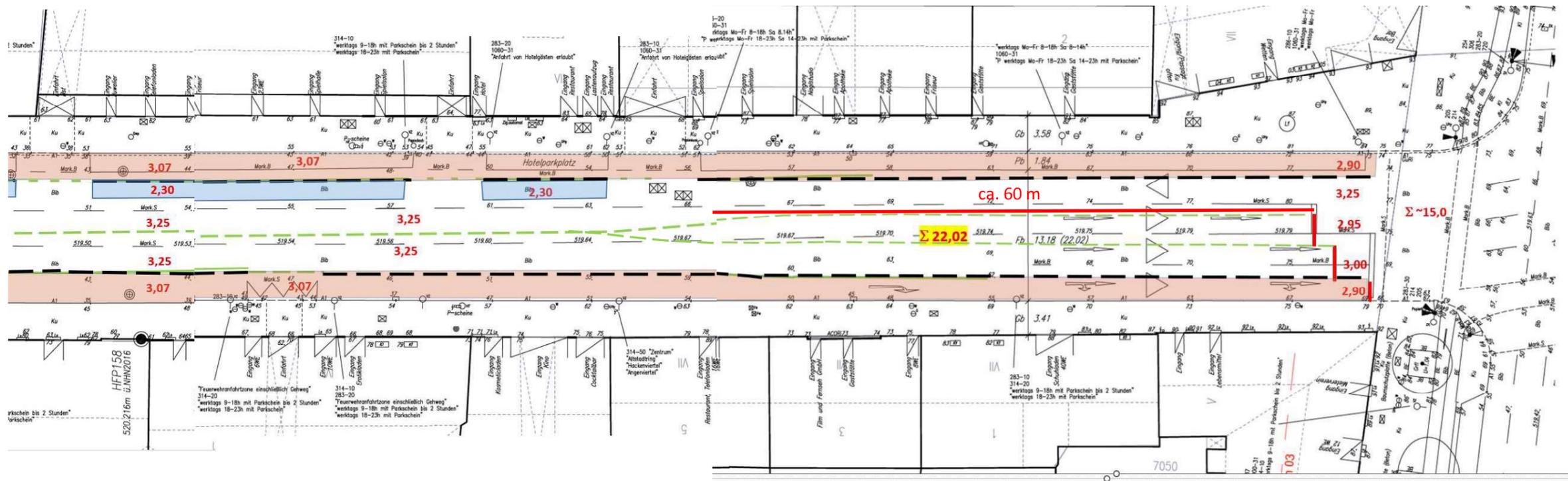
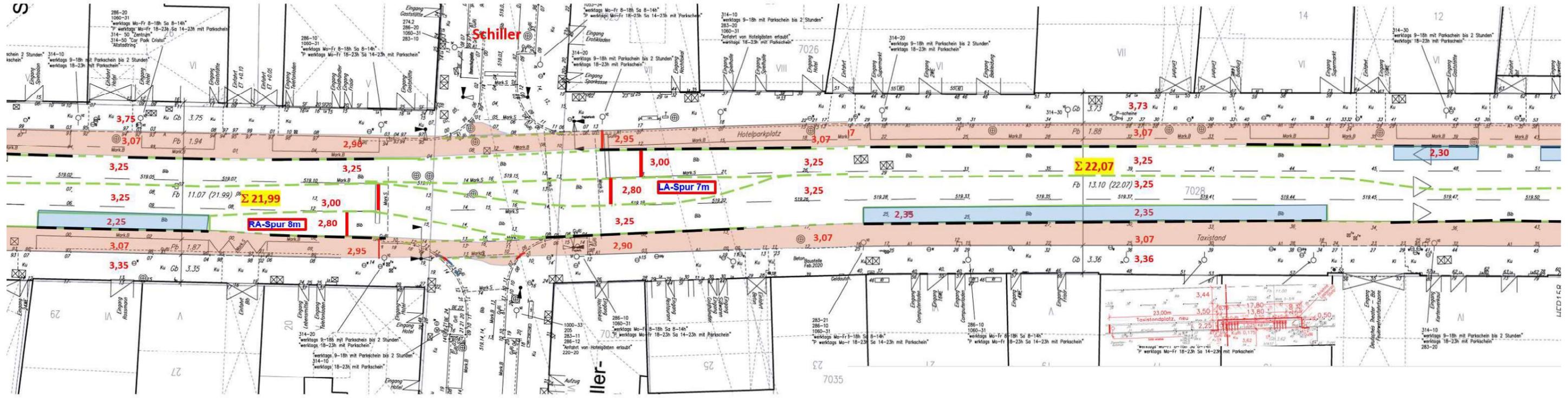
PBL
 Längsparken

PBL-Strecke: Längsparken: $2,30 + 0,775 = 3,075 \text{ m}$
 Fahrbahn: $2,30 + 0,775 = 3,075 \text{ m}$
 PBL-Kreuzung: $2,12 \text{ m bis } 2,22 \text{ m} + 0,775 = 2,90 \text{ m bis } 3,00 \text{ m}$



PBL
 Längsparken

PBL-Strecke: Längsparken: $2,30 + 0,775 = 3,075 \text{ m}$
 Fahrbahn: $2,30 + 0,775 = 3,075 \text{ m}$
 PBL-Kreuzung: $2,12 \text{ m bis } 2,22 \text{ m} + 0,775 = 2,90 \text{ m bis } 3,00 \text{ m}$



Datum: 07.08.2024

Baureferat
Tiefbau Verkehrsinfrastruktur

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum – Umsetzung des Radentscheidprojekts Schwanthalerstraße (Stadtbezirk 2)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr.: 20-26 / V 13231

I. An das Mobilitätsreferat

Der o. g. Beschlussentwurf wird in der Fassung anbei seitens des Baureferates mitgezeichnet.

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Datum: 22.11.2024



Landeshauptstadt
München
Stadtkämmerei

Investitionsplanung
und -controlling
SKA 2.21

**Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum -
Umsetzung des Radentscheidprojekts Schwanthalerstraße**

im Stadtbezirk 2 Ludwigvorstadt - Isarvorstadt

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13231

Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss am >noch unbekannt< (SB)
Öffentliche Sitzung

I. An das Mobilitätsreferat

Die Stadtkämmerei stimmt der o. g. Beschlussvorlage in der überarbeiteten Fassung zu.

Nach erneuter Abstimmung mit dem Baureferat ist nun die Finanzierung der Maßnahme aus der Nahmobilitätspauschale gesichert.

Die Stadtkämmerei bittet darum, die Stellungnahme in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

Gezeichnet

Datum: 11.06.2024

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Bereich Infrastruktur
PLAN-HAI-12

**Mitzeichnung der Beschlussvorlage des Mobilitätsreferats:
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**

An das Mobilitätsreferat (mitzeichnung.mor@muenchen.de)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zeichnet o.g. Beschlussvorlage unter folgender Maßgabe mit:

Es wird gebeten, auf S.4 am Ende des Textes zu 2.2 folgenden Satz zu ergänzen:

„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.“

[REDACTED]

Datum: 07.06.2024

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

Referat für Klima- und Umweltschutz

SG Umweltvorsorge in der
räumlichen Planung
RKU-I-2

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

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Mitzeichnungsersuch des Mobilitätsreferats (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13231)

An das Mobilitätsreferat – MOR-GL2

Mit E-Mail vom 23.05.2024 haben Sie das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) um Mitzeichnung des Beschlusssentwurfes zur oben genannten Beschlussvorlage gebeten.

Das RKU begrüßt allgemein den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, da so im Sinne der Verkehrswende die Münchner*innen dazu bewegt werden, vom Auto auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie das Fahrrad umzusteigen.

Zu den vom RKU zu vertretenden Belangen bestehen darüber hinaus die folgenden Anmerkungen:

Lufthygiene

Für den zu überplanenden Bereich der Schwanthaler Straße und dessen nähen Umfeld liegen keine Informationen zu Überschreitungen der aktuell gültigen lufthygienischen Grenzwerte vor. So wurden z.B. an der im östl. Mündungsbereich der Schwanthaler Straße liegende LÜB-Station Stachus ein NO_2 -JWM von $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgestellt. Dieser liegt somit deutlich unterhalb des Grenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Es ist jedoch auf die von der EU-Kommission beschlossene Verschärfung der lufthygienischen Grenzwerte aufmerksam zu machen. Nach derzeitigem Stand ist mit dem Jahr 2030 eine Halbierung Jahresmittelgrenzwerte für Feinstaub und NO_2 vorgesehen und würde somit eine Neubewertung der lufthygienischen Situation erforderlich machen.

Die Stärkung des Radverkehrs und Verringerung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs ist aus Sicht der Lufthygiene zu begrüßen. Grundsätzlich ist jedoch darauf hinzuweisen, dass durch die geplante Umverteilung des Straßenraums (Fahrspurwegfall für den MIV) eine Verschlechterung der Verkehrsqualität des MIV hervorgerufen werden kann. Ein schlechterer Verkehrsfluss wirkt sich i.d.R. negativ auf das Emissionsverhalten und somit auf die Luftqualität aus. Laut Steckbrief ist die Kapazität des umliegenden Straßennetzes ausreichend, um den vorgesehenen Fahrstreifenwegfall abzuwickeln. Nicht hinnehmbare Einschränkungen sind daher nicht zu erwarten. Eine differenzierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Lufthygiene, ist jedoch nur mit Hilfe tiefergehender Untersuchungen möglich.

Klimaschutzprüfung

Die Formulierung zur Klimaschutzprüfung wurde bei der Erstellung der Beschlussvorlage mit dem RKU abgestimmt. Es besteht daher damit Einverständnis.

Fazit

Insgesamt bestehen keine Einwände gegen das Projekt. Das RKU zeichnet die Beschlussvorlage daher mit.



Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin

Datum: 24.05.24

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

Kreisverwaltungsreferat
Büro der Referentin
KVR-RL

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

I. An das Mobilitätsreferat

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Kreisverwaltungsreferat stellt dem am 23.05.24 übermittelten Entwurf zur o.g. Beschlussvorlage keine Einwände entgegen, kann der im Antrag des Referenten an die Kommunale Verkehrsüberwachung gerichteten Bitte mangels Zuständigkeit aber nicht nachkommen.

Die mit der Beschlussvorlage verbundene Reduzierung von Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr zu Gunsten von Radfahrer*innen und des Fußverkehrs wirkt sich im Vollzug der Kontrolle von Verstößen insoweit nicht auf das Kreisverwaltungsreferat und seine Abteilung Kommunale Verkehrsüberwachung und Kommunalen Außendienst aus, als der Bereich Schwanthaler Straße in Zuständigkeit der Polizei überwacht wird.

Der Nummer 6 des Antrags des Referenten des Mobilitätsreferats kann daher durch die Kommunale Verkehrsüberwachung nicht entsprochen werden. Eine entsprechende Einbindung der Polizei München zum Hinweis auf die veränderten örtlichen Gegebenheiten wird daher empfohlen.

Aufgrund der mit den vorliegend dargestellten Maßnahmen verbundenen Reduzierung von Kurzzeitparkplätzen im Bereich der Schwanthaler Straße, die Anwohner*innen mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ebenfalls zur Verfügung stehen, verweist das Mobilitätsreferat auf die Verfügbarkeit von privaten Stellplätzen in umliegenden Parkgaragen. Die Abteilung Kommunale Verkehrsüberwachung und Kommunalen Außendienst erwartet daher ein Nachlassen der Nachfrage für Parkausweise auf Grundlage des § 46 StVO durch Anwohner*innen des tangierten Gebiets.

[REDACTED]

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Dr. Hanna Sammler-Gredl
Kreisverwaltungsreferentin

Datum: 11.07.2024

Telefon: **Referat für Arbeit und
Wirtschaft**

Stab der Referatsleitung

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

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13231

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 25.09.2024

I. An das Mobilitätsreferat, Beschlusswesen

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die vorliegende Beschlussvorlage nicht mit und bittet um Beifügung der Stellungnahme als Anlage zur Beschlussvorlage. Im Einzelnen nehmen wir wie folgt Stellung:

Durch die geplante Maßnahme fallen nach der derzeitigen Planung mindestens 140 Parkplätze, für Anwohnende und ansässige Gewerbebetriebe ersatzlos weg. Im Beschlusstext wird zusätzlich darauf verwiesen, dass sich diese Zahl im weiteren Planungsprozess noch weiter reduzieren könnte. Der Parkplatzverlust vor Ort wird also mindestens 65% betragen. Der Verweis auf Abstellmöglichkeiten in den Innenstadtparkhäusern erscheint sowohl aufgrund der Entfernung als auch der dort aufgerufenen Preise als nicht praxisorientiert.

Wir weisen darauf hin, dass die auf einer Straßenseite vorgesehenen Parkflächen nicht den gesamten Bedarf der Gewerbetreibenden decken werden. Im Vortrag des Referenten, Pkt. 2.4, wird als mögliche Lösung die Schaffung zusätzlicher Angebote in Nebenstraßen in Aussicht gestellt. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft befürwortet solch eine Erweiterung im Bedarfsfall.

Die Kosten der Interimsmaßnahme in Höhe von 1,89 Mio. € erscheinen zudem für eine reine Übergangslösung unbestimmter Dauer sehr hoch, insbesondere da die Aufbringung der Protektionselemente für die Fahrbahnmarkierung eine Erneuerung der Strassendeckschicht erfordert.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit erscheint die vorgeschlagene Planung zum Lückenschluss des bestehenden Radwegs zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße nachvollziehbar. Die Vorlage bezeichnet das Unfallgeschehen in der Schwanthalerstrasse jedoch derzeit als weitgehend unauffällig.


Clemens Baumgärtner

Datum: 19.07.2024

**Abfallwirtschaftsbetrieb
München**
Werkleitung**Mobilitätsreferat****Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum - Umsetzung des Radentscheidprojekts Schwanthalerstraße (Stadtbezirk 02)****Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13231****Mitzeichnung und Stellungnahme des AWM****I. An das Mobilitätsreferat (mitzeichnung.mor@muenchen.de)**

Das Kommunalreferat zeichnet die o. g. Beschlussvorlage aus folgenden Gründen nicht mit:

Der Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM) ist ein Eigenbetrieb der Landeshauptstadt München (LHM), der seine Dienstleistungen im Rahmen der Daseinsvorsorge erbringt. Die darunter fallende Entsorgung von Abfall ist Pflichtaufgabe des eigenen Wirkungskreises gem. Art. 57 Gemeindeordnung (GO) und dem AWM durch die LHM übertragen.

1. Aktuell leeren zwei Einsammelpartien des AWM bis zu 120 Groß- und Kleinbehälter pro Tag im Bereich Schwanthaler Straße 1 bis 63. Bei 22 der insgesamt 63 Anwesen erfolgt die Bereitstellung der Behälter durch die Anwohner_innen am Fahrbahnrand (sog. Eigenbereitstellung). Die übrigen 41 Anwesen werden im Vollservice bedient, was bedeutet, dass die Behälter vom Standplatz, der sich meist im Innen- bzw. Hinterhof befindet, von den Müllwerker_innen des AWM herausgeholt und zurückgebracht werden. Dieser Vorgang nimmt eine gewisse Zeit in Anspruch, in welcher das Müllauto auf der Straße verweilen muss. Die aktuell drei vorhandenen Fahrbahnen ermöglichen ein Ausweichen anderer Verkehrsteilnehmer_innen.
2. Die vorgelegte Planung würde zu einer einseitigen, kompletten Blockierung der Fahrbahn durch den AWM bei der Entsorgung führen. Dies hätte zur Folge, dass der fließende Verkehr zum Erliegen käme. Auch für Kurier-Express- und Paketdienste (KEP), Anlieferfahrzeuge und Reisebusse, die Waren und Gäste bringen bzw. abholen, wären die gleichen Auswirkungen zu erwarten. Die reduzierte Straßenbreite stellt eine Behinderung der Müllabfuhr dar. Die Erfahrung im Bereich der Schwanthaler Straße, in welcher der Radweg bereits ohne Protected Bike Lanes umgesetzt wurde, zeigt, dass die Müllfahrzeuge von anderen Fahrzeugen rechts über den Radweg überholt werden. Um die Sicherheit der Mitarbeiter_innen des AWM zu gewährleisten, hält das Einsammelfahrzeug nun unmittelbar auf dem Radweg. Für die ÖPNV-Dienste, welche einem geregelten Zeitablauf unterliegen, würde die vorgelegte Planung regelmäßige Fahrplanverspätungen implizieren. Die Situation für Rettungsfahrzeuge wird durch den AWM als noch problematischer erachtet.
3. Die unter 1. angesprochenen längeren „Standzeiten“ der Abfallsammelfahrzeuge im Stop-and-Go-Verkehr und der längeren Zeit, die für den Transport der Tonnen zum Fahrzeug und wieder zurück zum Tonnenstandplatz benötigt wird, verstärken sich dann, wenn der Radweg durch Poller oder horizontale Abtrennungen (etwa „erhabene“ Bodenspuren aus Gummi, siehe Beschlussantrag) nicht nur optisch, sondern durch eine Barriere abgetrennt ist (Protected Bike Lane). Diese Barrieren verhindern das Ziehen von Tonnen über den

Radweg. Die Tonnen müssen dann an einen Ort bewegt werden, wo eine solche Barriere nicht existiert. Dies kann etliche zusätzliche zurückzulegende Distanzen und zu überwindende Erschwernisse (z. B. Bordsteine) bedeuten inklusive der damit einhergehenden Stolper- und sonstigen Unfallgefahr für alle Verkehrsteilnehmer_innen.

4. Der AWM ist grundsätzlich in der Lage, sich an veränderte Bedingungen wie Straßenverengungen, Einbahnregelungen und andere Regulierungsmaßnahmen wie hier Protected Bike Lanes anzupassen. Allerdings müssen diese Aspekte gegen die Entsorgungspflicht der LHM und deren Ausführung abgewogen werden. Üblicherweise werden die Haushalte mit 3-Achsern (zulässiges Gesamtgewicht = 28 bis 30 Tonnen) zur Entsorgung angefahren. Für besonders enge Straßen nutzt der AWM kleinere Müllfahrzeuge, diese sind jedoch schlussendlich ein Kostenfaktor für die Müllgebühr, welche die Bürger_innen zahlen. Zudem müssen die Haushalte mit diesen kleineren Fahrzeugen mehrmals täglich angefahren werden, weswegen selbst im ausschließlichen Einsatz dieser Fahrzeuge dennoch eine Sperrung der Straße zu Stande käme. Der AWM ist im Projekt „Mobilitätsstrategie 2035“ des Mobilitätsreferats involviert. Die räumliche/zeitliche Aufteilung/Trennung der Verkehrsflächen dieses Projekts wird als tragfähige Idee angesehen.
5. Die Abfallsammelfahrzeuge des AWM werden künftig in der Regel mit den rechten Rädern auf dem Radweg und mit den linken Rädern auf der Fahrbahn anhalten, um eine geringstmögliche Behinderung für den fließenden Verkehr zu erzeugen. Dies bedingt, dass die Fahrzeuge die Barriere überqueren müssen, was bei einer Installation der senkrechten Sichthilfen nicht möglich wäre. Sollten die „Poller“ dennoch installiert werden, müssten die Sammelfahrzeuge auf der Fahrbahn anhalten. Durch die Verringerung der Straßenbreite wächst für die Einsammelpartien die Unfallgefahr, da auf dieser Straße auch ein Begegnungsverkehr zwischen LKWs zu erwarten ist. Dies bedingt eine Mindestgesamtbreite von 6,10 m.
6. Als kommunales Unternehmen ist der AWM im Verband kommunaler Unternehmen (VKU) organisiert. Die Zweite Werkleitung ist Vorsitzende der Landesgruppe Bayern des VKU. Dieser hat bereits vor einigen Jahren eine Stellungnahme bezüglich der Mobilitätswende veröffentlicht, die Sie im Anhang finden. Der AWM verweist insbesondere auf die Passagen auf den Seiten 5 bis 8 der Broschüre. Es handelt sich hierbei um eine dringende Handlungsempfehlung in der Zusammenarbeit mit den Behörden der Verkehrsplanung.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

gez.
Kristina Frank
Kommunalreferentin

[REDACTED]

Von: Ihm.mobilitaet M C [REDACTED]
Gesendet: Montag, 15. Juli 2024 [REDACTED]
An: Mitzeichnung Mobilitätsreferat
Cc: [REDACTED]
Betreff: AW: Bitte um Stellungnahme I BV EVR der Schwanthaler Str., 20-26 / V 13231 [REDACTED]

Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Gekennzeichnet

[REDACTED]

anbei unsere Stellungnahme zur BV EVR der Schwanthaler Str., 20-26 / V 13231:
.....

Die SWM/MVG zeichnen den Beschluss EVR der Schwanthaler Str., 20-26 / V 13231 mit.

Jedoch möchten wir auf folgende Informationen hinweisen, die die perspektivische Nutzung der Schwanthaler Straße mit einem ÖPNV betreffen:

1. **SEV:** Die Schwanthaler Straße wurde in der Vergangenheit bereits für einen Tram-SEV genutzt. Wenn die Bayerstraße nicht mit dem SEV befahrbar ist, dann ist die Schwanthaler Straße die nächste Möglichkeit, um einen leistungsfähigen und schnellen SEV in beide Fahrrichtungen parallel zur Bayerstraße zu betreiben. Darum ist es nicht auszuschließen, dass perspektivisch wieder ein Tram- oder U-Bahn-SEV durch die Schwanthaler Straße geleitet und in der Nähe des Hauptbahnhofes fußläufig eine leistungsfähige SEV-Haltestelle benötigt wird (als Ersatz, wenn die Haltestellen am Hauptbahnhof nicht direkt angefahren werden können). Bei einem U-Bahn-SEV ist zudem mit einem dichten Takt und großem Fahrzeugeinsatz zu rechnen.
2. **Bus-Linienverkehr:** Bei einer künftigen Befahrung der Schwanthaler Straße im Linienverkehr Bus sind ein bis zwei Haltestellenstandorte (also zwei bis vier Kanten je Straßenseite) vorzusehen, deren konkrete Lage noch festzulegen ist.

.....

[REDACTED]

MVG – Die Mobilitätsmacher*innen
Büro des Geschäftsführers
[REDACTED]



Paul-Heyse-Straße

Radentscheid – Maßnahmenbündel III/IV

Schwanthalerstraße

Radentscheid – Maßnahmenbündel I

München 27.02.2024 | GB 2.11



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Schwanthalerstraße – Bestandssituation

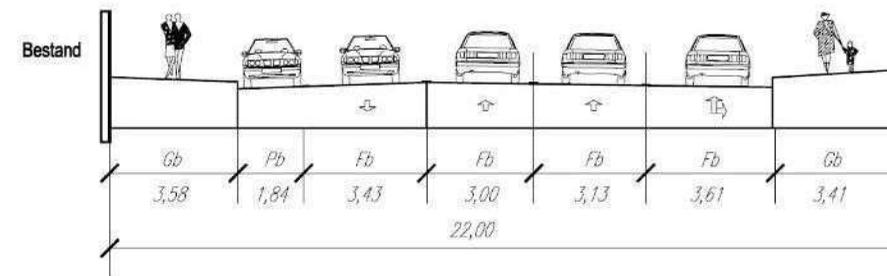
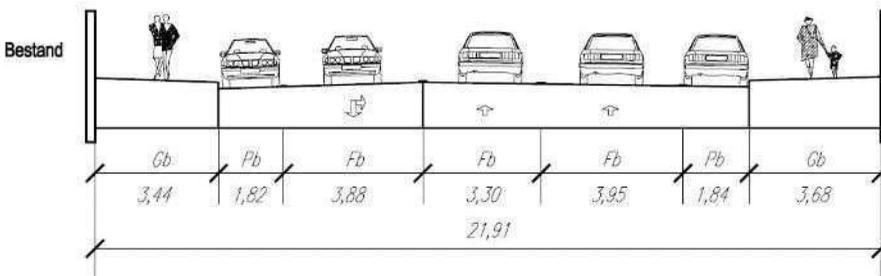


Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

- Länge ~650 m
- Nutzungen hauptsächlich Handel, Gastronomie, Hotel
- 1 Fahrspur stadtauswärts, 2 Fahrspuren stadteinwärts
- Keine Radinfrastruktur vorhanden, künftig **IR II**, d.h. Innergemeindliche Radschnellverbindung geplant (Radschnellweg München – Starnberg)
- Verkehrsstärke am Knotenpunkt mit Paul-Heyse-Str. (07/2018), seither Baustellen
 - Rad/24h ~ 2.100
 - Kfz/24h ~ 16.400
- Verkehrsentwicklung zeigt Rückgang auf
- Vielzahl von Park- und Liefervorgängen, ca. 140 Parkplätze
- Buslinien: derzeit keine, künftig in Planung



© LHM MOR



© LHM MOR



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

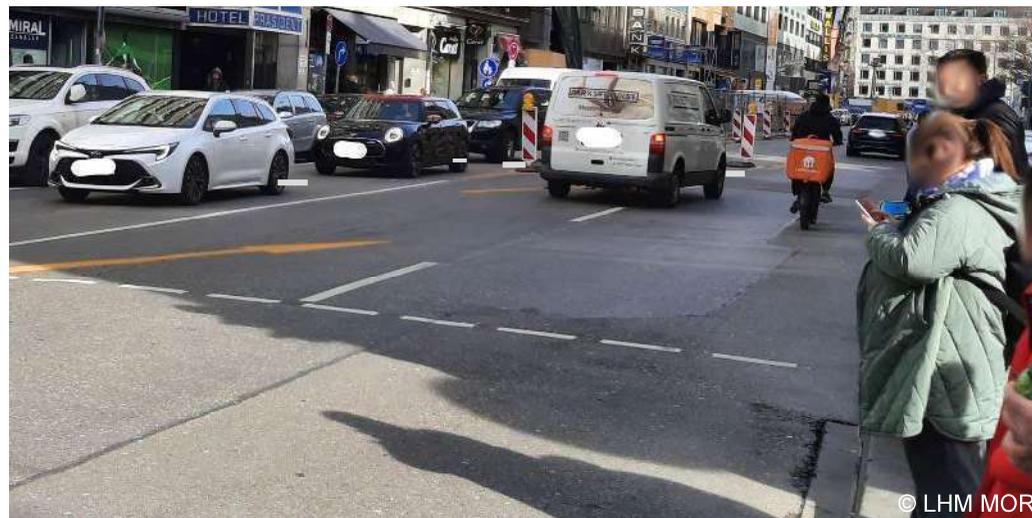
Bestandssituation – Eindrücke



Bestandssituation – Eindrücke



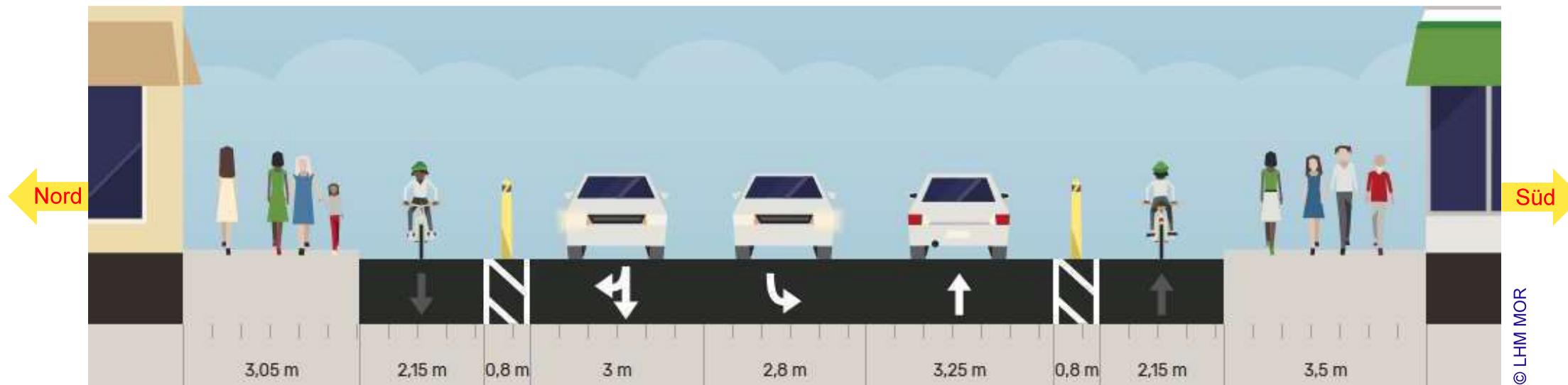
Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Schwanthalerstraße – Planung Höhe Schwanthalerstraße 50



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



© LHM MOR

Quelle: streetmix.net, Bearbeitung: Mobilitätsreferat München

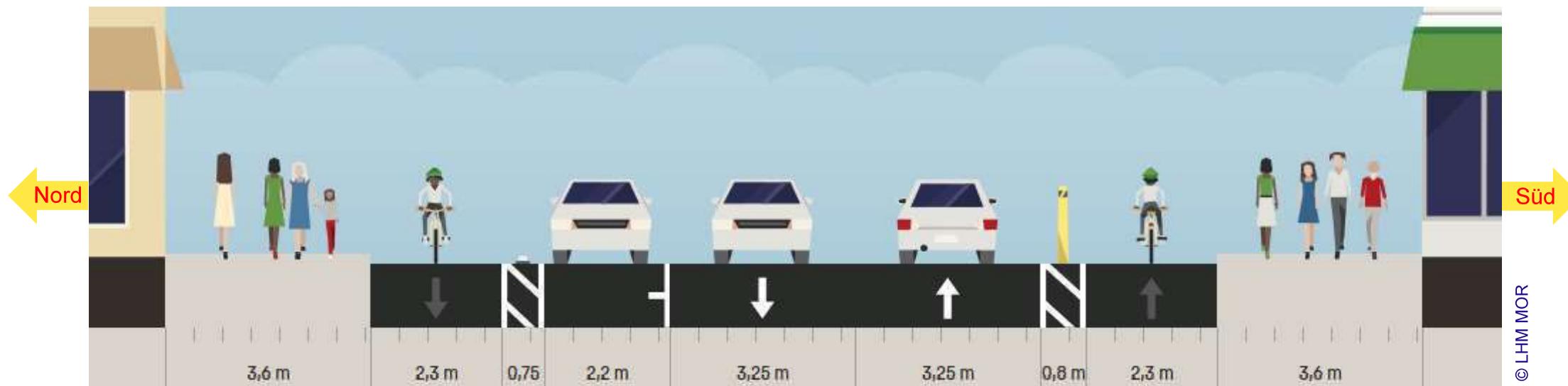


**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Schwanthalerstraße – Planung Höhe Schwanthalerstraße 44



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



© LHM MOR

Quelle: streetmix.net, Bearbeitung: Mobilitätsreferat München



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Schwanthalerstraße – Planung Höhe Schwanthalerstraße 40



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Quelle: streetmix.net, Bearbeitung: Mobilitätsreferat München



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Schwanthalerstraße – Planung Höhe Schwanthalerstraße 30



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Quelle: streetmix.net, Bearbeitung: Mobilitätsreferat München

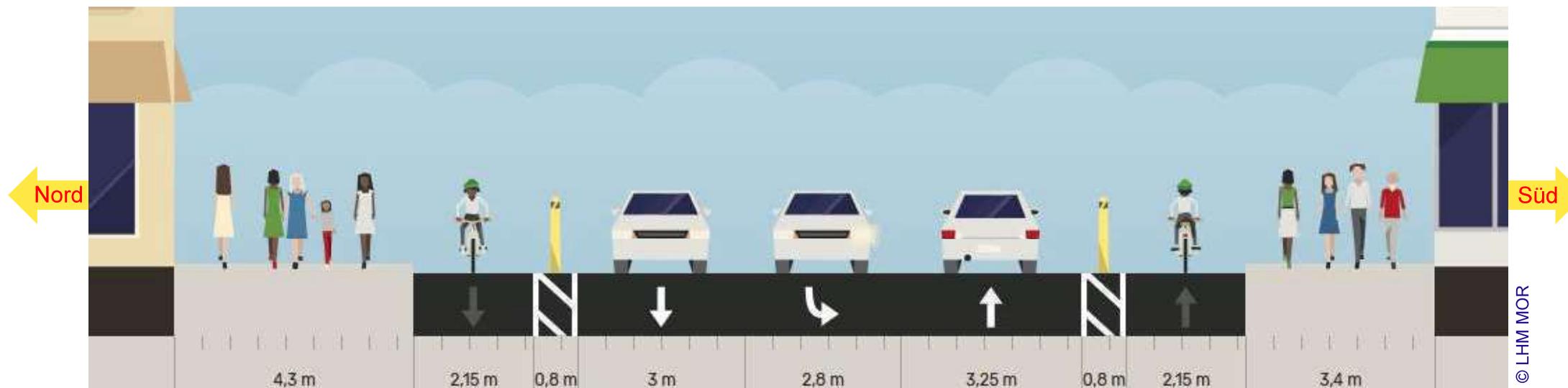


**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Schwanthalerstraße – Planung Höhe Schwanthalerstraße 22



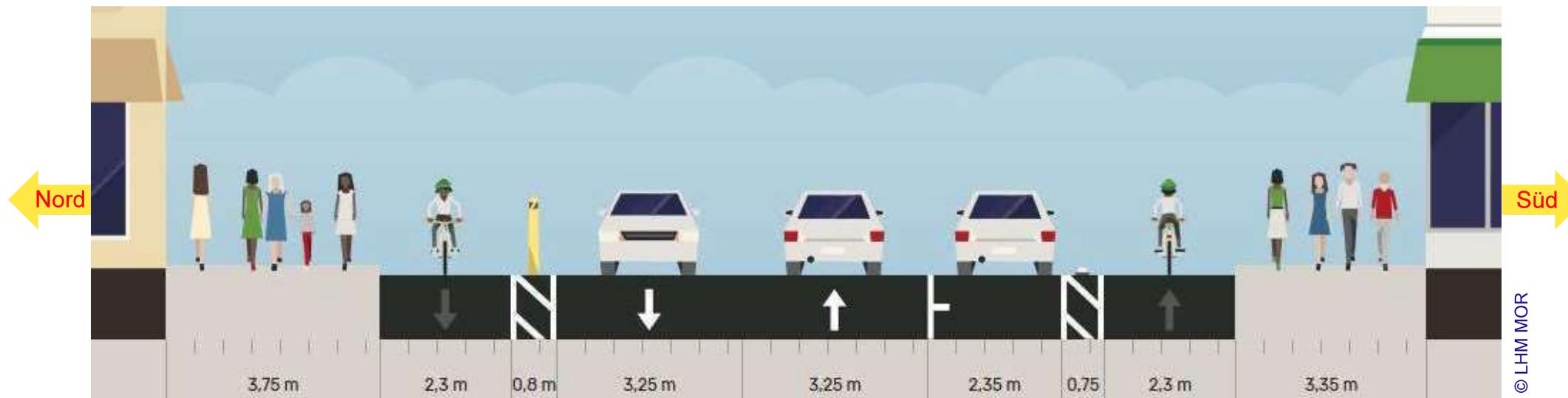
Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Quelle: streetmix.net, Bearbeitung: Mobilitätsreferat München



Schwanthalerstraße – Planung Höhe Schwanthalerstraße 14



© LHM MOR

Quelle: streetmix.net, Bearbeitung: Mobilitätsreferat München



Schwanthalerstraße – Planung Höhe Schwanthalerstraße 8



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



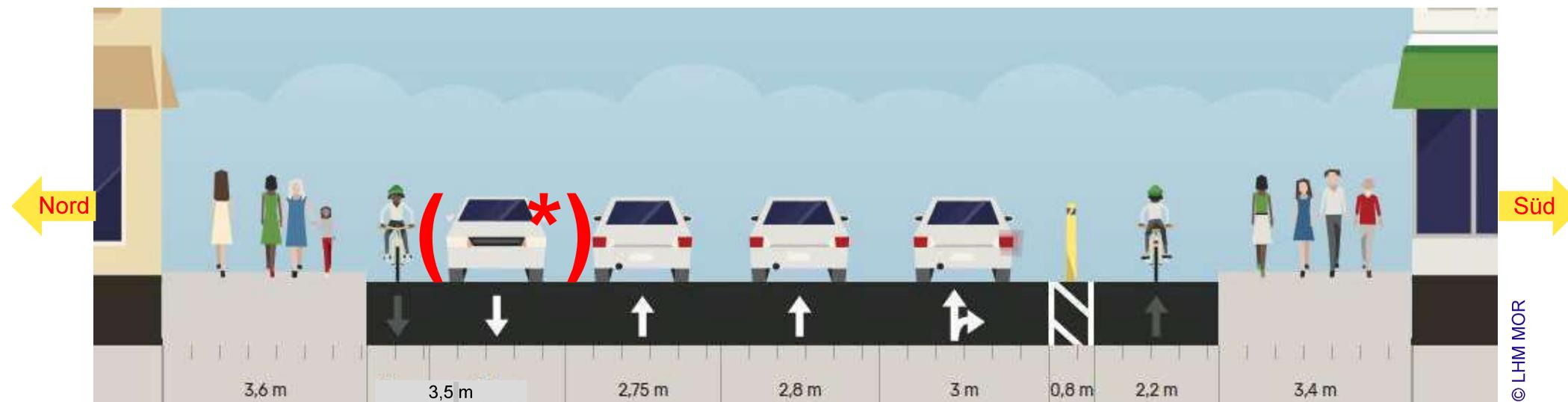
Quelle: streetmix.net, Bearbeitung: Mobilitätsreferat München



Schwanthalerstraße – Planung Höhe Schwanthalerstraße 2



*) Aufgrund getrennter Signalisierung entweder Rad- oder Kfz-Verkehr



Quelle: streetmix.net, Bearbeitung: Mobilitätsreferat München



Schwanthalerstraße – Planung

Rahmenbedingungen



- Zahlreiche Baustellen zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße vsl. bis 2027
- Zeitnahe Konzeption geschützter Radfahrstreifen mit beidseitiger Protected Bike Lane (PBL) (siehe Foto)
- Umsetzung der PBL zwischen den baustellenfreien Abschnitten (zwei Abschnitte)
- Baustelleneinrichtungen sollen mit Flächen für Radverkehr konzipiert werden
- Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs besonderes Augenmerk auf:
 - Wirtschaftsverkehr, Liefern, Laden
 - Anfahrtzonen Hotels
 - Situation vor dem Deutschen Theater: Taxen, Radabstellplätze, Busanfahrtszone (Ein-/Ausstieg)
 - Errichtung eines Mobilitätspunktes östlich des Deutschen Theaters (zwei Car-Sharing-Fahrzeuge)



© LHM MOR

Beispielfoto - Protected Bike Lane in der Briener Straße (einseitig)

Schwanthalerstraße – Baustellensituation



© LHM MOR

- Markierungslösung mit Protected Bike Lane in den zwei freien Abschnitten
- Bei Baustelleneinrichtungen werden im Zuge der PBL Flächen für den Radverkehr vorgehalten

Schwanthalerstraße – Fazit



- Erhalt der Fußwegeninfrastruktur (Breiten > 3,00 m) gemäß Teilstrategie Fußverkehr der Münchner Mobilitätsstrategie 2035



- Umsetzung einer durchgängigen Radwegeverbindung zwischen Westend und Altstadttring
- Ausbau der Fahrradabstellanlagen (ca. 25 Radabstellplätze)



- Erhalt Parkplatzangebot von insgesamt ca. 50 Parkplätzen (von ca. 140)
 - davon Schaffung ausgewiesener Flächen für Liefern und Laden (zusätzlich auch in den Seitenstraßen)
 - sowie Erhalt / Bündelung von Anfahrtzonen für Hotel evtl. (zusätzlich auch in den Seitenstraßen)
- Parklizenzgebiet „Hauptbahnhof“: Erhalt von ca. 86% der Parkplätze (Einbeziehung REM Paul-Heyse-Straße)
- Schaffung von Anwohnerparken in bestehenden oder geplanten Bauvorhaben



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Vielen Dank!

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich 2.11

muenchenunterwegs.de





Stellungnahme des Radentscheid München zur Planung der Schwanthalerstraße mit geschützten Radfahrstreifen (PBL)

zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße

Auf Grundlage der Planungsskizzen „Anlage2_20240704_Mark PBL“ mit Stand vom 7.8.2024

Einordnung des Bauvorhabens

Die Schwanthalerstraße ist der zentrumsnahe Teil der Radschnellverbindung (IR II) München-Starnberg und der Radvorrangroute IR III aus dem Westend. Sie verbindet den Münchner Westen mit dem Altstadt-Radring.

Aktuell gibt es im östlichen Abschnitt der Schwanthalerstraße keinerlei Radinfrastruktur. Durch die hohe Kfz-Dichte und den ungeordneten Lieferverkehr gilt die Schwanthalerstraße sogar unter erfahrenen Radfahrenden als gefährliche „Hardcore-Strecke“. Weniger erfahrene Radfahrer*innen meiden diese Verbindung nach Möglichkeit.

Die aktuellen Planungen sehen vor, Parkplätze und eine der drei Kfz-Fahrspuren in geschützte Radfahrstreifen umzuwidmen. Um den Lieferverkehr zu erleichtern und zu ordnen, werden in wichtigen Straßenabschnitten Lieferzonen ausgewiesen. Zusätzlich wird eine Ein- und Ausstiegszone für Busse vor dem Deutschen Theater eingerichtet.

Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die gefährliche Situation für Radfahrende in der Schwanthalerstraße kosteneffizient und zeitnah zu verbessern und die Sicherheit für diese stark zunehmende Verkehrsart im Umweltverbund zu erhöhen. Darum begrüßt und unterstützt der Radentscheid grundsätzlich diese Maßnahme.

Gleichzeitig bedauert der Radentscheid sehr, dass es in der gegebenen Zeit nicht gelungen ist, die Projektverantwortlichen der verschiedenen Referate davon zu überzeugen, alle vorhandenen Potenziale auszuschöpfen, um zumindest die maßlichen Mindeststandards herzustellen, die von den bundesweiten Normen (H RSV) und den Leitlinien des Radentscheid für diese Radweg-Kategorie gefordert werden.

Stellungnahme

Prinzipielle Anordnung der Verkehrsflächen

Der Radentscheid stimmt der Aufteilung des Straßenraums und der Anordnung der Radfahrstreifen, der Park- und Lieferzonen, der Kfz-Fahrspuren und der Abbiegespuren an den Knoten grundsätzlich zu.

Die maßliche Auslegung der einzelnen Fahrbahnelemente, insbesondere der Breite der Radfahrstreifen, entspricht im Umfeld der Knoten jedoch weder den Mindestanforderungen aus den bundesweiten Normen H RSV noch den Leitlinien des Radentscheid.

Bei der Bemaßung der Planungsskizzen muss berücksichtigt werden, dass von den angegebenen Radwegbreiten noch 0,78 m für die Sperrflächen abgezogen werden müssen, um die nutzbare Breite der Radwege ablesen zu können. Hinter dem angegebenen Maß von 2,90m verbirgt sich beispielsweise eine nutzbare Radwegbreite von nur 2,12 m (anstatt der vorgegebenen Mindestmaße von 2,50 m für IR II und 2,30 m für IR III).

Vorhandene Potentiale ausschöpfen und Mindeststandards herstellen

Für eine Radschnellverbindung, wie sie laut Netzplan in der Schwanthalerstraße verläuft, legt die H RSV für Radfahrstreifen eine Regelbreite von 3,00m und eine Mindestbreite von 2,50 m fest.

Für die hier deckungsgleich verlaufende Radvorrangroute IR III wird von den gleichen Normen eine Regelbreite von 2,50m und eine Mindestbreite von 2,30m gefordert. Dieser niedrigere Standard entspricht der Mindestforderung des Radentscheid München an die Breite der Radfahrstreifen in der Schwanthalerstraße.

Die in den Planungen vorgesehenen Breiten der Radfahrstreifen weisen jedoch in der Umgebung der Knoten nur eine Breite von etwas über 2,10m auf, also eine Unterbreite von ca. 0,20m bezüglich einer Radvorrangroute und sogar von ca. 0,50m bezogen auf eine Radschnellverbindung.

Diese Einengung des Radverkehrs wird von den Vertretern des Radentscheid vor allen Dingen deshalb kritisiert, weil der in den Leitlinien vereinbarte Grundsatz der Proportionalität hier nicht angewendet wurde. Dieser Grundsatz sieht bei beschränktem Raumangebot vor, dass alle Verkehrsarten gleichberechtigt behandelt werden und deshalb gleichermaßen einen Beitrag zur Realisierbarkeit eines Straßenquerschnitts leisten sollen. Sieht man Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr als gleichwertig an, ist nicht nachvollziehbar warum allein der Fuß- und Radverkehr Abstriche von den festgelegten Regelbreiten hinnehmen sollte, während der Kfz-Verkehr weiterhin auf Fahrbahnen in Komfortbreite (Regelbreite) dahinrollt.

In der Schwanthalerstraße, in der keine Linienbusse verkehren, weisen die Fahrspur-Aufweitungen (!) im Zulauf der Knoten in den Planungen weiterhin 5,80m auf, während in vergleichbaren Planungen 5,50m durchaus übliche Maße sind. Der Radverkehr hingegen soll an diesen Stellen sogar eine Fahrbahn-Einengung hinnehmen.

Zudem werden aus Sicht des Radentscheid die spezifischen Eigenschaften von geschützten Radfahrstreifen bei der Beurteilung der mindestens notwendigen Kfz-Fahrbahnbreiten nicht ausreichend berücksichtigt. Bei geschützten Radfahrstreifen begrenzen die Schutzelemente nämlich nicht wie Bordsteinkanten die nutzbare Fahrbahnbreite mit einer harten Kante, sondern liegen in einem Abstand von 30 cm vom Fahrbahnrand. Die Fahrbahn wird allein durch eine weiße Markierung begrenzt. Dies erleichtert die Reduzierung der nominellen Kfz-Fahrbahnbreite ohne Funktionseinbußen.

Weitere, nicht genutzte Raumgewinne für regelkonforme Radwege liegen aus Sicht des Radentscheid in den angenommenen Mindestbreiten für die Sperrflächen zwischen Radfahrstreifen und Kfz-Fahrspuren.

Leider ist es den Vertretern des Radentscheid auch mit wiederholter Nachfrage über einen längeren Zeitraum nicht gelungen, von der Straßenbaubehörde zu erfahren, auf welchen konkreten öffentlich-rechtlichen Vorschriften oder allgemein anerkannten Regeln der Technik ihre divergierende Einschätzung des Sperrflächenmaßes beruht.

Würden die oben genannten Potenziale genutzt werden, wäre eine durchgängige Breite der Radfahrstreifen von 2,30m und damit zumindest die Einhaltung des IR III-Mindestmaßes möglich.

Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz (Dooring) sicherstellen

Radfahrstreifen müssen zu parkenden Kfz gemäß den bundesweit gültigen Normen (ERA2010) einen Sicherheitsabstand von 0,75 m aufweisen, damit Kollisionen von Radfahrenden mit sich öffnenden Beifahrertüren verhindert werden und auch Kfz-Insassen geschützt und sicher aussteigen können.

Um diesen Abstand bei geschützten Radfahrstreifen sicher zu stellen, schlägt der Radentscheid Schwellenelemente vor, die ein Überfahren der sicherheitsrelevanten Sperrfläche durch parkende Kfz sicher verhindern.

Diese Lösung wurde jedoch „aus Sicherheitsgründen“ abgelehnt. Das ist aus Sicht des Radentscheid nicht nachvollziehbar, da eine identische Situation über Jahrzehnte in der Zeppelinstraße bestand. Dort überfuhr Kfz sogar regelmäßig die markierte Sperrfläche, um direkt am freistehenden Bordstein zu parken. Die Situation in der Zeppelinstraße wurde dennoch als „kritisch“ eingeordnet.

Nachfragen zu konkreten Beschwerden in der Zeppelinstraße, die eine objektive Bewertungsgrundlage aus langjähriger Praxis bietet, blieben von den zuständigen Stellen leider unbeantwortet.

Die jetzt vorgesehenen Poller können das teilweise Parken auf der Sperrfläche nicht verhindern und damit die Einhaltung des Sicherheitsabstandes nicht sicherstellen. Sollte sich diese Problematik im Betrieb tatsächlich als Sicherheitsrisiko für Radfahrende herausstellen, erwartet der Radentscheid eine Neubewertung der verwendeten Schutzelemente.

Schlussbemerkung

Um den Abschluss der Planungen nicht zu verzögern und um eine zeitnahe Verbesserung der Situation für Radfahrende in der Schwanthalerstraße zu ermöglichen, verzichten die Vertreter des Radentscheid auf die Klärung der noch offenen Grundsatzfragen im Rahmen dieses Projektes und setzen auf eine Klärung im Nachgang oder beim nächsten, vergleichbaren Straßenbauprojekt.

Die Vertreter des Radentscheid bedanken sich bei den Projektverantwortlichen für ihr Engagement bei der Planung dieses innovativen Projektes, das mit einem zeit- und kostensparenden Ansatz einen dringend notwendigen Lückenschluss im Radverkehrsnetz ermöglicht.

