

**Karl-Theodor-Straße  
zwischen Schleißheimer Straße und Bonner Platz**

**Optimierung des Radverkehrs**

**im 4. Stadtbezirk Schwabing-West**

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 – 2028

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14218**

**Beschluss des Bauausschusses vom 11.02.2025 (SB)**

Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**

zum beiliegenden Beschluss

<b>Anlass</b>	Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 15.06.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06221) sowie Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) und der damit einhergehenden Übernahme der Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“ und „Radentscheid“.
<b>Inhalt</b>	Die derzeit bestehenden stark untermaßigen Radwege werden zurückgebaut und der so gewonnene Platz den Gehwegen und Grünflächen zugeschlagen. Es werden baulich gesicherte Radwege mit 2,30 m Breite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen geschaffen. Eine Fahrspur je Richtung wird zurückgebaut, sodass künftig lediglich eine Fahrspur anstatt zwei je Richtung vorliegt. Es werden neue Bäume gepflanzt und an zahlreichen Stellen Fahrrad- und Lastenradabstellplätze geschaffen. Die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr werden verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht. Die bestehenden Senkrechtparkbuchten werden in Längsparkbuchten umgewandelt. Die Maßnahme trägt dazu bei, dem Fußverkehr, dem Radverkehr sowie den Grünflächen mehr Raum zu geben. Die Maßnahme dient unter anderem der Schulwegsicherheit aufgrund drei anliegender Schulen.

<b>Gesamtkosten / Gesamterlöse</b>	9.500.000 Euro
<b>Klimaprüfung</b>	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja
<b>Entscheidungs- vorschlag</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 9,5 Mio. Euro wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.</li> <li>2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze in Höhe von 9,5 Mio. Euro eingehalten wird.</li> <li>3. Der Finanzierung der Kosten für die Neupflanzung der 27 Bäume in Höhe von 440.000 € aus dem Finanzmittelbestand der „Ausgleichszahlungen Baumschutzverordnung“ des Referates für Stadtplanung und Bauordnung - Lokalbaukommission (LBK) wird zugestimmt.</li> <li>4. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 – 2028, Investitionsliste 1, ist anzupassen.</li> <li>5. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1600.6 „Karl-Theodor-Straße zw. Schleißheimer Straße und Bonner Platz“ ab dem Jahr 2025 ff. erforderlichen Mittel termingerecht zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2025 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden.</li> </ol>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch unter:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radverkehr</li> <li>- Radentscheid</li> <li>- Verkehrssicherheit</li> </ul>
<b>Ortsangabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadtbezirk 4 Schwabing-West</li> <li>- Karl-Theodor-Straße</li> </ul>

**Karl-Theodor-Straße  
zwischen Schleißheimer Straße und Bonner Platz**

**Optimierung des Radverkehrs**

**im 4. Stadtbezirk Schwabing-West**

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 – 2028

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14218**

Anlage:

Projekthandbuch 2 (PHB 2)

**Beschluss des Bauausschusses vom 11.02.2025 (SB)**

Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
I. Vortrag der Referentin .....	2
1. Sachstand .....	2
2. Projektbeschreibung .....	2
3. Bauablauf und Termine .....	5
4. Kosten.....	6
5. Darstellung der Finanzierung .....	6
6. Klimaprüfung.....	7
7. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....	7
II. Antrag der Referentin .....	10
III. Beschluss.....	11

## I. Vortrag der Referentin

### 1. Sachstand

Ursprünglich war in der Karl-Theodor-Straße zwischen Schleißheimer Straße und Belgradstraße der Rückbau der baulichen bzw. auf dem Gehweg abmarkierten Radwege zugunsten von auf der Fahrbahn abmarkierten Radfahrstreifen vorgesehen. Hierzu gab es 2016 einen entsprechenden Stadtratsbeschluss (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.06.2016; Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06221). Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) und der damit einhergehenden Übernahme der Bürgerbegehren „Altstadt-Radlring“ und „Radentscheid“ wurde festgelegt, dass die Umbaumaßnahme in der Karl-Theodor-Straße zu denjenigen Projekten gehört, für die eine erneute verkehrliche Bewertung und Festlegung der Straßenraumaufteilung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (bzw. heute Mobilitätsreferat) erforderlich ist.

In diesem Zuge wurde das Projekt verkehrlich neu bewertet und gemäß den Vorgaben des Radentscheids umgeplant sowie mit allen betroffenen städtischen Fachdienststellen, dem Bezirksausschuss 4 Schwabing-West und den Vertreter\*innen des Radentscheids abgestimmt. Im Zuge einer Vorabstimmung mit dem Mobilitätsreferat wurde auch eine Umgriffserweiterung östlich bis zum Anschlussprojekt „Bonner Platz“ vorgesehen. Insgesamt kann durch die vorliegende Planung das Ziel erreicht werden, den Radverkehr sowie den Fußgängerverkehr in der Karl-Theodor-Straße erheblich zu fördern und die Schulwegsicherheit zu verbessern.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die vorgenannte Baumaßnahme die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

### 2. Projektbeschreibung

#### Radverkehr:

Die derzeit bestehenden Radwege in der Karl-Theodor-Straße zwischen Schleißheimer Straße und Belgradstraße (nordseitig baulich, südseitig auf dem Gehweg abmarkiert) weisen überwiegend stark untermaßige Breiten von knapp über 1 m auf. Zwischen Belgradstraße und Bonner Platz befinden sich im Bestand beidseitig Radschutzstreifen, die ebenfalls stark untermaßig sind.

Die untermaßigen Radwege werden zurückgebaut und der so gewonnene Raum den Gehwegen zugeschlagen. Dies dient dem Schulverkehr der anliegenden drei Schulen.

Es werden auf beiden Straßenseiten neue, baulich gesicherte Radwege neben der Fahrbahn/Parkbucht mit einer Breite von 2,30 m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen) vorgesehen. Die Situierung dieser Radwege erfolgt im Bereich der heutigen Fahrbahn, teilweise auch im Bereich der heutigen Senkrechtparkbuchten und Gehbahnbereiche. Der Raum für die neuen Radwege wird durch die Reduzierung der MIV-Fahrspuren von derzeit zwei Fahrspuren je Richtung auf jeweils eine Fahrspur je Richtung sowie durch die Umwandlung von Senkrechtparkern in Längsparker geschaffen.

An den Kreuzungen wird überwiegend eine Ausführung der Radwegfurten ohne Randsteine vorgesehen, um eine möglichst verkehrssichere und fahrdynamisch angenehme Führung des Radverkehrs zu erreichen. Nur an Stellen, an denen die Verkehrsführung sonst nicht eindeutig wäre, wird mittels eines Randsteins die Radweglage verdeutlicht. Dies betrifft konkret die Kreuzungen der Karl-Theodor-Straße mit der Schleißheimer Straße/Ackermannstraße sowie der nordöstlichen Ecke der Brunnerstraße und der Belgradstraße (Radwegverschwenkung).

Darüber hinaus ist über alle untergeordneten Straßen eine höhengleiche Führung des Fuß- und Radverkehrs vorgesehen.

Die Abbiegebeziehungen für den Radverkehr inklusive Positionierung und Dimensionierung der Linksabbiegetaschen sowie die Verschwenkungen an Kreuzungspunkten wurden mit dem Mobilitätsreferat und den Vertreter\*innen des Radentscheids München intensiv abgestimmt. Auf der Südseite östlich der Angererstraße wird der Radweg etwas nach Süden verschwenkt, da hier die besondere Anforderung bestand, die vorhandenen Bäume neben den heutigen Senkrechtparkbuchten zu erhalten sowie die Baumreihe durch weitere Neupflanzungen zu ergänzen. Dadurch findet hier ein etwas stärkeres Verschwenken des Radweges statt und es ist die Versetzung von insgesamt 3 Beleuchtungsmasten notwendig. Diese Maßnahmen sind jedoch in jedem Falle potentiellen Baumfällungen vorzuziehen. Auch hier können die Radwegbreite von 2,30 m sowie eine Gehbahnbreite von mindestens 2,50 m beibehalten werden.

Im Hinblick auf die Baukosten wurde gezielt auch ein Radweg auf Fahrbahnniveau geprüft, jedoch ist dies aufgrund der Umprofilierung des Querschnitts weitgehend nicht möglich beziehungsweise ergeben sich kaum Kostenvorteile.

#### Motorisierter Individualverkehr:

Wie bereits in der ursprünglichen Planung mit Radfahrstreifen vorgesehen, entfällt auch in der nun vorliegenden Planung mit baulich gesicherten Radwegen jeweils eine Fahrspur pro Fahrtrichtung, sodass nach dem Umbau eine Fahrspur je Richtung (anstatt zwei) verbleibt. Die Fahrspuren erhalten dabei überwiegend eine Breite von jeweils 3,25 m, die für den in der Karl-Theodor-Straße stattfindenden Busverkehr erforderlich sind. Lediglich im Zulauf auf die Kreuzungen sind zur Verkehrsabwicklung teilweise weiterhin zwei Fahrspuren in eine Fahrtrichtung notwendig. Insgesamt wird die nutzbare Fläche für den MIV dadurch zugunsten des Radverkehrs und des Fußverkehrs deutlich reduziert.

#### Fußverkehr:

Durch den Rückbau der untermaßigen Radwege kann der so gewonnene Platz den Gehwegen zugeschlagen werden, wodurch mehr Raum für den Fußgängerverkehr eingeräumt wird und somit den städtischen Vorgaben Rechnung getragen wird (vgl. Stadtratsbeschluss „Mobilitätsstrategie 2035, Einstieg in die Teilstrategie Fußverkehr“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07472, VV 21.12.2022)“. Durch diese Maßnahmen unterschreiten die Gehwegbreiten in der Planung in keinem Abschnitt das Maß von 2,50 m und liegen überwiegend deutlich über 3,00 m Breite. Angesichts der hohen Schülerzahlen im Umgriff ist dies angemessen. Im heutigen Bestand liegen indes Gehwegbreiten von überwiegend weniger als 2,20 m vor.

Es werden insgesamt zwei neue, zusätzliche Querungsmöglichkeiten durch abgesenkte Bordsteine und Aufstellflächen geschaffen. Eine im Bereich des verlängerten Mittelteilers Degenfeldstraße und eine an der Ansprengerstraße auf Höhe der Bushaltestelle am Bonner Platz. Dies vermindert die Trennwirkung der Straße und stärkt den Fußverkehr, gerade auch im Umfeld der Geschäfte.

An den gesicherten Querungsstellen werden Bodenindikatoren vorgesehen und, gemäß neuen Standards, differenzierte Fußgängerquerungen eingeplant. Am Zugang zum Luitpoldpark werden großzügig gestaltete Fußgängeraufstellflächen und Fahrrad- sowie Lastenradstellplätze geschaffen, wodurch die Sichtbeziehungen an dieser Querungsstelle deutlich verbessert werden. Generell werden die Kreuzungsbereiche für den Fußverkehr durch vorgezogene Gehwegnasen und ausreichend Aufstellfläche optimiert.

#### Ruhender Verkehr:

Die bestehenden Senkrechtparkplätze auf der Nordseite, zwischen Brunnerstraße und Sophie-Scholl-Gymnasium, sowie auf der Südseite, zwischen Angererstraße und Karl-Theodor-Straße 91, werden zugunsten der neuen baulichen Radwege, Verbreiterung der Baumgräben und Verbesserung der Sichtbeziehungen und der Verkehrssicherheit in Längsparkbuchten umgebaut, sodass nach dem Umbau beidseitiges Längsparken in Parkbuchten oder markierten Parkstreifen mit überwiegend 2,20 m Breite vorgesehen wird. Das Ein- und Ausparken bei Längsparkbuchten wird vom Mobilitätsreferat dank besserer Sichtbeziehungen als deutlich sicherer bewertet. Durch die Parkbuchtbreite von 2,20 m wird auch die Haltesituation für den Lieferverkehr verbessert. Entsprechende Lieferzonen wird das Mobilitätsreferat nach Umsetzung der Maßnahme anordnen. Durch den Umbau verbleiben von den heutigen etwa 191 Parkplätzen (Bereiche mit zeitlich begrenztem eingeschränktem oder absolutem Halteverbot nicht miteinbezogen) etwa 135.

Zudem werden in verschiedenen Bereichen Fahrradstellplätze sowie Lastenradstellplätze in ausreichender Menge vorgesehen. Derzeit befinden sich innerhalb des Projektumfangs 28 Fahrradstellplätze. Nach dem Umbau steigt diese Zahl, auch auf Wunsch des BA, auf 173 sowie zusätzlich 20 Lastenrad-Abstellplätze. Die Fahrrad- und Lastenradstellplätze wurden vorwiegend am Eingang zum Luitpoldpark sowie an Kreuzungsbereichen, Bushaltstellen und der Geschäftszeile in der Nähe des Bonner Platzes situiert. Aber auch in direkter Nähe vor dem Sophie-Scholl-Gymnasium sind Fahrradanhängerbügel eingeplant. Am südöstlichen Quadranten der Kreuzung mit der Angererstraße werden zudem in der geplanten Parkbucht ein Behindertenstellplatz sowie eine Lieferzone vorgesehen. Ein neuer Behindertenstellplatz wird außerdem an selbiger Kreuzung in der Angererstraße situiert.

#### Begrünung:

Im Zuge der Planung wurden im gesamten Umgriffsbereich Baumpflanzungen anhand der Lage der Versorgungsleitungen und anhand gestalterischer Aspekte geprüft. Insgesamt können 27 neue Bäume gepflanzt werden, teilweise durch Entsigelung von Asphalt- oder Kleinsteinflächen, teilweise durch Ergänzung von Baumreihen innerhalb bestehender Grünflächen. Somit kann dem „Schwammstadt“-Prinzip, welches in Prozessen der Stadtplanung gemäß Stadtratsbeschluss zu berücksichtigen ist (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02590), Rechnung getragen werden. Ein Baum an der südöstlichen Ecke Karl-Theodor-Straße / Angererstraße kann aufgrund des Verlaufes des neuen Radweges sowie der geplanten Fußgängeraufstellfläche indes leider nicht gehalten werden. Der neue Radwegverlauf wurde in diesem Bereich jedoch derart geplant, dass die weiteren in diesem Bereich (südseitig zwischen Einmündung Angererstraße und Hausnummer 91) befindlichen Bestandsbäume erhalten bleiben und durch zusätzliche neue Baumpflanzungen ergänzt werden.

Eine Ergänzung von bestehenden Baumreihen ist neben diesem Bereich ebenfalls im Bereich vor dem Luitpoldpark geplant. Neben dem Zugang zum Luitpoldpark und der soeben thematisierten Baumreihe östlich der Angererstraße sind weitere Baumpflanzungen auf der Südseite (sowie ein Baum auf der Nordseite) östlich der Belgradstraße bis hin zum Bonner Platz zur Auflockerung der geplanten Längsparkbuchten sowie zur Verschattung der Geschäftszeile vorgesehen.

#### ÖPNV:

In Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat und der Stadtwerke München GmbH wird die Bushaltestelle Ackermannstraße sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite auf die westliche Seite der Kreuzung Ackermannstraße/Schleißheimer Straße/Karl-Theodor-Straße verlegt und entsprechend barrierefrei ausgebaut. Die nordseitige Haltestelle erhält einen 1,50 m breiten Ausstiegsstreifen, sodass ein Ausstieg auf dem Radweg vermieden werden kann. Ebenso ist an der nordseitigen Haltestelle eine Wartehalle vorgesehen. Die südliche Haltestelle erhält eine 2,0 m breite Ausstiegsfläche. Die Fahrspuren werden in diesem Bereich entsprechend von drei auf zwei reduziert. Neben dem Kap wird eine Längsparkbucht markiert.

Ebenso wird die Bushaltestelle an der Ecke Karl-Theodor-Straße/Angererstraße barrierefrei ausgebaut. Die nordseitige Haltestelle wird dabei auf der Ostseite der Kreuzung Borschtallee/Karl-Theodor-Straße/Angererstraße eingerichtet und die südseitige Haltestelle auf der Westseite. An der nordseitigen Haltestelle wird eine Wartehalle eingerichtet und eine Ausstiegsfläche mit 3,35 m Breite vorgesehen. Auch die südseitige Haltestelle erhält eine Wartehalle und eine Ausstiegsbreite von etwa 3,10 m.

Gemäß Vorgabe der MVG-Angebotsplanung wird östlich der Belgradstraße eine vollständig neue Bushaltestelle eingerichtet (südseitig in der Parkbucht, nordseitig als Kap), die voraussichtlich zur Verlängerung der Linie 63 dient. Auf der Südseite ist dabei die Einrichtung einer Wartehalle möglich, da eine Ausstiegsfläche mit 3,10 m Breite vorgesehen werden kann. Auf der Nordseite herrschen ähnlich enge Platzverhältnisse wie bei der nordseitigen Haltestelle Ackermannstraße, weshalb hier lediglich eine Ausstiegsbreite von 1,75 m vorgesehen werden kann.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen haben der Maßnahme zugestimmt.

Der Städtische Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen und der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München haben der Planung zugestimmt.

### **3. Bauablauf und Termine**

Die Baumaßnahme wird in mehreren Teilabschnitten, abhängig von einer optimierten Ausschreibung, zwischen Ende 2025/Anfang 2026 bis Ende 2026/Sommer 2027 ausgeführt. Rad- und Fußverkehr können während der Bauzeit aufrechterhalten werden; der MIV wird voraussichtlich, je nach Bauabschnitt, im Einrichtungsverkehr geführt. Bei gleichzeitigem Umbau der anliegenden Rheinstraße wird die Verkehrsführung während der Bauzeit entsprechend abgestimmt.

Da im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen Änderungen mehr zu erwarten sind und um einen zeitnahen Baubeginn sicherzustellen, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze eingehalten wird.

#### 4. Kosten

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt.

Danach ergeben sich für die Maßnahme Projektkosten in Höhe von 9,5 Mio. €. Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 0,8 Mio. € enthalten.

Der Bauausschuss hat über die Genehmigung des Projektes mit der Kostenobergrenze von 9,5 Mio. € zu entscheiden.

Die Risikoreserve in Höhe von 0,8 Mio. € ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Kostenberechnung	8,7 Mio. €
Risikoreserve (ca. 10 %)	0,8 Mio. €
	<hr/>
Kostenobergrenze	9,5 Mio. €

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Die Projektkosten in Höhe von 9,5 Mio. € werden als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Die laufenden Folgekosten erhöhen sich nicht, da sich die vorhandene Verkehrsfläche durch die Umgestaltung der Verkehrsfläche nicht vergrößert.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

#### 5. Darstellung der Finanzierung

Die Maßnahme „Karl-Theodor-Straße zw. Schleißheimer Straße u. Bonner Platz“ ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 130.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 - 2028 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme-Nr. 6300.1600 (Rangfolge-Nr. 060) enthalten.

Bis einschließlich 2023 wurden für diese Maßnahme Mittel für Planungsleistungen in Höhe von rund 110.000 € bereitgestellt. Diese wurden aus der Pauschale für vorlaufende Planungskosten (Finanzposition 6300.950.9920.0) finanziert.

Für die Neupflanzung der 27 Bäume sind Kosten in Höhe von 440.000 Euro vorgesehen und in den Gesamtkosten in Höhe von 9.500.000 Euro enthalten. Die hierfür erforderlichen Mittel sollen aus dem Finanzmittelbestand der „Ausgleichszahlungen Baumschutzverordnung“ des Referates für Stadtplanung und Bauordnung - Lokalbaukommission (LBK), gemäß Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11. Oktober 2023 zur Novellierung der Baumschutzverordnung festgelegt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09944), entnommen werden.



Die Finanzierung der verbleibenden Projektkosten in Höhe von 9.060.000 Euro erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale (Investitionsliste 1, Maßnahme-Nr. 6300.1110, Rangfolge-Nr. 302). Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 - 2028 in der Investitionsliste 1 ist daher entsprechend anzupassen. Dadurch ergibt sich keine Ausweitung des Mehrjahresinvestitionsprogramms.

Das Baureferat wird die für die Finanzposition 6300.950.1600.6 „Karl-Theodor-Straße zw. Schleißheimer Straße u. Bonner Platz“ ab dem Jahr 2025 erforderlichen Mittel termingerecht zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2025 ff. bei der Stadtkämmerei anmelden.

Bestandteile der Baumaßnahme sind nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr“ (RZÖPNV) sowie nach der „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (KRL)“ voraussichtlich zuwendungsfähig. Über die Höhe der Zuwendungen kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Fördermöglichkeiten, insbesondere für die Baumpflanzungen, nach der Förderrichtlinie "KfW - Natürlicher Klimaschutz in Kommunen" und der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung werden geprüft.

Die Stadtkämmerei ist mit der vorgeschlagenen Sachbehandlung einverstanden.

## **6. Klimaprüfung**

Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben. Die Umwidmung von Fahrstreifen wird für den Klimaschutz vor allem dann von Bedeutung sein, wenn sie in ein größeres netzplanerisches Gesamtkonzept eingebettet ist. Hat ein solches Konzept einen innerstädtischen klimafreundlichen Verkehr als Ziel, kann der Rückbau von Verkehrsflächen des MIV einen wichtigen Baustein darstellen und gleichermaßen wie das Einrichten von Fahrradstraßen und Schutzstreifen einen wahrnehmbaren Beitrag zur Reduktion des Treibhausgasausstoßes leisten.

Die verursachten THG-Emissionen durch den Umbau des Straßenraums werden durch die Stärkung der Nahmobilität und die Reduzierung des MIV-Verkehrs voraussichtlich kurzfristig kompensiert. Zudem werden 27 neue Bäume gepflanzt.

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde dem Referat für Klima- und Umweltschutz vorab zur Kenntnis zugeleitet.

## **7. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München haben der Beschlussvorlage zugestimmt.

## **Anhörung des Bezirksausschusses**

Dem Bezirksausschuss 4 Schwabing-West wurde die Planung im Zuge der Anhörung der Bezirksausschüsse gemäß § 9 der Satzung für die Bezirksausschüsse vorgelegt. In seiner Sitzung am 25.10.2023 stimmte der Bezirksausschuss der Planung grundsätzlich zu und bat um Berücksichtigung einiger Punkte. Im Folgenden sind die Auflagen des Bezirksausschusses inklusive Beantwortung durch das Baureferat dargelegt:

- 1) *„Die Wertstoffcontainer an der Ecke Brunnerstraße dürfen nicht ersatzlos entfallen. In die Planungen ist ein Vorschlag für einen Ersatzstandort aufzunehmen.“*

Hinsichtlich der Wertstoffcontainer, die aufgrund des geplanten neuen Radwegs verschoben werden müssen, fanden bereits Abstimmungen mit dem Abfallwirtschaftsbetrieb München statt, um in unmittelbarer Umgebung Ersatzstandorte zu finden. Die konkreten Standorte werden voraussichtlich künftig an gleicher Stelle in den neu geplanten Längsparkbuchten vorgesehen.

- 2) *„An der Einmündung der Borschtallee wird eine zusätzliche ‚Druckknopf‘-Ampel installiert, die für Radfahrende aus der Borschtallee (vorwiegend Schülerinnen und Schüler der Gymnasien) ohne Umweg erreichbar ist.“*

Zu diesem Punkt wurde das Mobilitätsreferat um Stellungnahme gebeten. Das Mobilitätsreferat führt diesbezüglich aus, dass eine Anforderungsmöglichkeit für indirekt linksabbiegende Radfahrende bei der Planung der Lichtsignalanlagen berücksichtigt wird. Im aktuellen Plan ist hierfür bereits ein kleiner Mast mit der Bezeichnung „Signalanforderung“ dargestellt. Ein zusätzlicher Signalgeber direkt an der Einmündung der Borschtallee kann nicht vorgesehen werden, da sonst eine Vollsignalisierung inklusive Fußgängerfurten notwendig wäre. Lediglich ein Anforderungsknopf kann in diesem Bereich installiert werden. Diese Option wird im Weiteren durch das Mobilitätsreferat geprüft.

- 3) *„Am Sophie-Scholl-Gymnasium wird (etwa in Höhe der Feuerwehrezufahrt) eine zusätzliche Querungsmöglichkeit mit Bordsteinabsenkung und Fahrbahnmarkierung geschaffen, um die Anfahrtsroute für den Radverkehr aus Richtung Westen zu verbessern. Radelnde Schülerinnen befahren bisher in großer Zahl den nördlichen Fuß- und Radweg entgegen der Fahrtrichtung.“*

Auch zu diesem Punkt wurde das Mobilitätsreferat um Stellungnahme gebeten. Das Mobilitätsreferat führt diesbezüglich aus:

*„Es wurden zunächst verschiedene Möglichkeiten eines Zweirichtungsradwegs auf der Nordseite der Karl-Theodor-Straße östlich der Borschtallee intensiv geprüft. Die Führung eines durchgängigen Zweirichtungsradwegs bis zum Knoten Belgradstraße ist nicht möglich, da im Knotenpunktsbereich Belgradstraße die Flächen fehlen, um notwendige eigensignalisierte Abbiegespuren einzurichten. Ein Zweirichtungsradweg, der lediglich bis zu den Radabstellanlagen östlich des Schulgebäudes mit Hausnummer 92 reicht, wäre schwerlich anzuordnen und zu beschildern, da Zweirichtungsradwege immer als kurze Verbindungsstrecken zu einmündenden Straßen fungieren und nicht unvermittelt auf der Strecke enden sollten. Ein unvermittelt endender Zweirichtungsradweg würde regelwidriges Weiterfahren provozieren, was insbesondere an Einmündungen und am Knotenpunkt Belgradstraße sicherheitsproblematische Folgen haben könnte. Zudem wird auch langfristig im Rahmen der Neuplanungen zum Schulcampus Luitpoldpark weiter die Erschließung des Schulareals für den Radverkehr über die Borschtallee forciert werden.“*

*Die Borschtallee ist Teil einer überörtlichen Radfahrverbindung in Nord-Süd-Verbindung des ausgeschilderten Radnetzes der Landeshauptstadt München und zählt als Hauptroute gemäß dem VEP-R (Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr). Die Borschtallee ist als Fahrradstraße angeordnet, d.h. der Radverkehr ist hier das bevorzugte Verkehrsmittel. Daher sollte auch langfristig der Radverkehr zur Schule dort angebunden werden. Außerdem wurde auch eine zusätzliche Querungsmöglichkeit geprüft. Diese könnte aufgrund der geringen Entfernung zur LZA nur unsignalisiert ausgeführt werden. Dies ist aber insbesondere im Bereich einer Schule aus Sicherheitsgründen grundsätzlich nicht zu empfehlen. In diesem Fall wäre zudem auf der Nordseite keinerlei Platz für eine Aufstellmöglichkeit des Radverkehrs vorhanden, sodass wartende Radfahrende auf dem Radweg stehen würden und auch dadurch Konflikte zu erwarten wären.“*

- 4) *„Vor der Ladenzeile in Höhe der Hausnummer 63 werden zusätzliche Fahrrad-abstellmöglichkeiten geschaffen und ein Baum gepflanzt.“*

In diesem Abschnitt der Belgradstraße (zwischen Hausnummer 63 und 69) wurden in der bisherigen Planung in der südseitigen Parkbucht 4 neue Baumpflanzungen vorgesehen. Aufgrund des Vorschlags des Bezirksausschusses und der Zustimmung des Mobilitätsreferates hat das Baureferat eine zusätzliche Baumpflanzung in der Parkbucht vorgesehen, sodass in diesem Abschnitt nun 5 Bäume neu gepflanzt werden. Des Weiteren wurden im Bereich der Hausnummer 63-65 nun insgesamt 16 Fahrradstellplätze sowie 2 Lastenradstellplätze vorgesehen (vormals 12 Fahrradstellplätze und 2 Lastenradstellplätze). Insofern konnte das Baureferat den Vorschlag integrieren.

- 5) *„An den Kreuzungen mit der Belgrad- und der Schleißheimer Straße werden Grüne Pfeile für den rechtsabbiegenden Radverkehr installiert.“*

Zu diesem Punkt wurde ebenfalls das Mobilitätsreferat um Stellungnahme gebeten. Das Mobilitätsreferat führt diesbezüglich aus, dass an den Kreuzungen der Karl-Theodor-Straße mit der Schleißheimer Straße und auch mit der Belgradstraße grüne Pfeile für den rechtsabbiegenden Radverkehr installiert werden. Die Lichtsignalanlage wird ausgetauscht. Der neue Lageplan wird dem Bezirksausschuss durch das Mobilitätsreferat noch vorgelegt werden.

Das Projekt wurde neben den betroffenen Fachdienststellen und dem Bezirksausschuss auch mit den Vertreter\*innen des Radentscheids München abgestimmt. Nachdem zahlreiche Forderungen des Radentscheids in die Planung integriert werden konnten, haben diese der nun vorliegenden Planung zugestimmt und diese lobend hervorgehoben. Lediglich eine Forderung, der das Baureferat nicht gefolgt ist, wird seitens der Vertreter\*innen des Radentscheids aufrechterhalten:

Die Vertreter\*innen des Radentscheids fordern, den Radweg neben der nordseitigen Bushaltestelle „Ackermannstraße“ (an der Kreuzung Karl-Theodor-Straße / Schleißheimer Straße / Ackermannstraße) von derzeit geplanten 1,60 m auf 2,10 m zu verbreitern. Die Ausstiegsfläche für Fahrgäste des Busverkehrs soll gleichzeitig von derzeit geplanten 1,50 m auf 1,00 m verschmälert werden.

Hier gibt es jedoch einen Konflikt mit den Forderungen des Beraterkreises für barrierefreies Planen und Bauen, der im Rahmen des Abstimmungstermins zum Projekt auf eine Mindestausstiegsbreite von 1,50 m bestanden hat, sodass das Baureferat in der weiteren Planung die Ausstiegsbreite bei 1,50 m und den Radweg im Haltestellenbereich bei 1,60 m belassen hat und den Forderungen des Beraterkreises gefolgt ist.

Der Bezirksausschuss 4 hat einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Ruff, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Tiefbau, Herr Stadtrat Schönemann, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## II. Antrag der Referentin

1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 9,5 Mio. € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze in Höhe von 9,5 Mio. € eingehalten wird.
3. Der Finanzierung der Kosten für die Neupflanzung der 27 Bäume in Höhe von 440.000 € aus dem Finanzmittelbestand der „Ausgleichszahlungen Baumschutzverordnung“ des Referates für Stadtplanung und Bauordnung - Lokalbaukommission (LBK) wird zugestimmt.
4. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 - 2028, Investitionsliste 1, ist wie folgt anzupassen:

### MIP alt:

Nahmobilitätspauschale

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1110, Rangfolge-Nr. 302

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2024 - 2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Restfinanzierung 2030 ff.
	950	158.072	0	123.150	5.895	25.489	45.130	18.377	28.259	32.878	2.044
<b>B</b>	Summe	158.072	0	123.150	5.895	25.489	45.130	18.377	28.259	32.878	2.044
<b>G</b>	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Z</b>	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>St.A.</b>		<b>158.072</b>	0	123.150	5.895	25.489	45.130	18.377	28.259	32.878	2.044

### MIP neu:

Nahmobilitätspauschale

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1110, Rangfolge-Nr. 302

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2024 - 2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Restfinanzierung 2030 ff.
	950	149.142	0	114.220	5.895	24.189	39.830	16.847	27.459	32.878	2.044
<b>B</b>	Summe	149.142	0	114.220	5.895	24.189	39.830	16.847	27.459	32.878	2.044
<b>G</b>	Summe	<b>0</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Z</b>	Summe	<b>0</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>St.A.</b>		<b>149.142</b>	0	114.220	5.895	24.189	39.830	16.847	27.459	32.878	2.044

**MIP alt:**

Karl-Theodor-Straße zw. Schleißheimer Straße und Bonner Platz - Planungskosten  
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1600, Rangfolge-Nr. 060

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2024 - 2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Restfinanzierung 2030 ff.
	950	<b>130</b>	110	20	20	0	0	0	0	0	0
B	Summe	<b>130</b>	110	20	20	0	0	0	0	0	0
G	Summe	<b>0</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	<b>0</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>St.A.</b>		<b>130</b>	110	20	20	0	0	0	0	0	0

**MIP neu:**

Karl-Theodor-Straße zw. Schleißheimer Straße und Bonner Platz  
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1600, Rangfolge-Nr. 060:

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2024 - 2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Restfinanzierung 2030 ff.
	950	<b>9.500</b>	110	9.390	20	1.300	5.300	1.970	800	0	0
B	Summe	<b>9.500</b>	110	9.390	20	1.300	5.300	1.970	800	0	0
G	Summe	<b>0</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	<b>0</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>St.A.</b>		<b>9.500</b>	110	9.390	20	1.300	5.300	1.970	800	0	0

5. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1600.6 „Karl-Theodor-Straße zw. Schleißheimer Straße und Bonner Platz“ ab dem Jahr 2025 ff. erforderlichen Mittel termingerecht zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2025 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden.
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Dominik Krause  
2. Bürgermeister

Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer  
Berufsm. Stadträtin

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über das Direktorium HA II/V - Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium - Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

an die Stadtkämmerei - II/12, II/21

zur Kenntnis.

**V. Wv. Baureferat RG 4 zur weiteren Veranlassung.**

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 4 Schwabing-West

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Kommunalreferat

An das Referat für Klima- und Umweltschutz

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Mobilitätsreferat

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Stadtwerke München GmbH

An die Stadtwerke München VersorgungsGmbH

An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat

An die Behindertenbeauftragte der LHM, Frau Maier, Sozialreferat

An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat

An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat

An das Baureferat - H, G, J, V, MSE

An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4

An das Baureferat - T 0, T 1, T 1/VI-S, T 1/VI-OBL, T 2, T 3, TZ, TZ 3

zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat – T1

zum Vollzug des Beschlusses.

Am.....

Baureferat - RG 4