

Verkehrsberuhigung Partnachplatz

im 7. Stadtbezirk Sendling - Westpark

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

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14209

Beschluss des Bauausschusses vom 11.02.2025 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.07.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02938), wonach im Bereich um den Partnachplatz ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 angeordnet werden soll.
Inhalt	Die Aufenthaltsqualität am Partnachplatz soll verbessert und die Flächen für den Fußverkehr und für Fahrradabstellanlagen sollen erweitert werden. Dafür soll der Radverkehr um den Partnachplatz vom Seitenraum in den Mischverkehr auf die Fahrbahn verlagert werden. Ebenso soll der Bereich um den Partnachplatz durch Baumpflanzungen begrünt und die Querungslängen für den Fußverkehr durch Einengung der Fahrbahnbreiten verkürzt werden. Die Einbahnstraßenregelung in der Zillertalstraße soll beibehalten und für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet werden. An zwei frequentierten Stellen sollen zusätzliche barrierefreie Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Außerdem wird eine Mobilitätsstation eingerichtet.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	1.900.000 Euro

Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja
Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 1,9 Mio. Euro 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 1,9 Mio. Euro eingehalten wird. 3. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 – 2028, Investitionsliste 1, ist anzupassen. 4. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.2070.1 „Partnachplatz“ ab dem Jahr 2025 ff. erforderlichen Mittel termingerecht zu den Haushaltsplan-aufstellungsverfahren 2025 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden.
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	<ul style="list-style-type: none"> - Radverkehr - Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich - Verkehrssicherheit
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none"> - Stadtbezirk 7 Sendling - Westpark - Partnachplatz - Partnachstraße - Zillertalstraße

**Verkehrsberuhigung Partnachplatz
im 7. Stadtbezirk Sendling - Westpark**

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

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14209

Anlage:

Projekthandbuch 2 (PHB 2)

Beschluss des Bauausschusses vom 11.02.2025 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	2
1. Sachstand	2
2. Projektbeschreibung	2
3. Bauablauf und Termine	6
4. Kosten.....	6
5. Darstellung der Finanzierung	7
6. Klimaprüfung.....	7
7. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....	7
II. Antrag der Referentin	12
III. Beschluss.....	13

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Gemäß Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.07.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02938) soll im Bereich um den Partnachplatz ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 angeordnet werden. Dafür soll der Radverkehr vom Seitenraum in den Mischverkehr auf die Fahrbahn verlagert werden.

Die Aufenthaltsqualität soll verbessert und die Flächen für den Fußverkehr und für Fahrradabstellanlagen sollen erweitert werden.

Ebenso soll der Bereich um den Partnachplatz durch Baumpflanzungen begrünt und die Querungslängen für den Fußverkehr durch Einengung der Fahrbahnbreiten verkürzt werden. Die Einbahnstraßenregelung in der Zillertalstraße soll beibehalten und für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet werden. An zwei frequentierten Stellen sollen zusätzliche barrierefreie Querungsmöglichkeiten geschaffen sowie die Einrichtung einer Mobilitätsstation geprüft werden.

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:

Im Projektumgriff befinden sich in den Seitenräumen untermaßige bauliche Radwege mit Breiten zwischen ca. 1,40 m bis 1,50 m. Diese werden zurückgebaut und der entsprechende Raum wird den daneben liegenden Gehwegen und den teilweise daneben liegenden Baumgräben zugeschlagen. Dadurch steht dem Fußverkehr sowie den Bäumen mehr Raum zur Verfügung. Der Radverkehr wird künftig im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt und ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 eingerichtet. An der südwestlichen Ecke Baderseestraße/Treffauerstraße wird der Radverkehr aus Westen kommend, aus Gründen der Verkehrssicherheit, bereits vor der Kreuzung vom bestehenden baulichen Radweg auf die Fahrbahn geleitet. Im östlichen Bereich des Projektumgriffs wird der von Osten aus der Zillertalstraße kommende Radverkehr auf der Nordseite ebenfalls vom bestehenden baulichen Radweg über die Grünfläche auf die Fahrbahn geleitet. Die genaue Lage dieser Überleitung wurde hinsichtlich der Sichtbeziehungen als auch der Bestandsbäume optimiert und besitzt eine Breite von 2,20 m. Gemäß ökologischer Vorerkundung können die Bestandsbäume trotz der Führung des Radweges zwischen zwei Bäumen hindurch durch Einschnitt des Kronen- und Wurzelbereiches erhalten bleiben.

Für den Radverkehr, der jeweils vom Partnachplatz kommend in die andere Richtung fährt (auf der Treffauerstraße in Richtung Westen und auf der Zillertalstraße in Richtung Osten), besteht die Möglichkeit, außerhalb des Projektumgriffs wieder auf die bestehenden baulichen Radwege aufzufahren oder weiter auf der Fahrbahn zu fahren.

Im Bereich der Einbahnstraße wird diese, gemäß Beschlussvorlage des Mobilitätsreferates, für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet.

Im Zulauf auf die Albert-Roßhaupter-Straße wird ein ARAS (aufgeweiteter Aufstellstreifen) für den Radverkehr vorgesehen, der ebenfalls Teil des Beschlusses des Mobilitätsreferates war. Nach Abstimmung mit den Initiator*innen des Radentscheids München und dem Mobilitätsreferat wird dieser derart ausgebildet, dass der Radverkehr im Zulauf auf die Kreuzung zunächst gleichberechtigt auf der Fahrbahn im Mischverkehr fährt und dann kurz vor dem ARAS ein Radschutzstreifen markiert wird, über den der Radverkehr in den Aufstellbereich geführt wird. Durch die klare Positionierung vor den haltenden Kfz kann der Radverkehr gut sichtbar über die Kreuzung geführt werden.

Bauliche Maßnahmen zur Optimierung der Radverkehrsführung im gesamten Kreuzungsbereich sind jedoch nicht Teil dieses Projektes, da für die Albert-Roßhaupter-Straße eine gesonderte Maßnahme des Radentscheids München in Planung ist. Um doppelten Bauaufwand zu vermeiden, wird im Projekt Partnachplatz folglich lediglich an den Bestand angeschlossen.

Die den Radverkehr betreffenden Anpassungen führen insgesamt zu einer verbesserten Sichtbarkeit und Vorrangigkeit des Radverkehrs im Bereich um den Partnachplatz.

Motorisierter Individualverkehr:

Im westlichen Bereich des Projektumfangs (Treffauerstraße) liegt die Fahrbahnbreite derzeit bei etwa 6,0 m. Da bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich Fahrbahnbreiten zwischen 6,0 m und 7,0 m vermieden werden sollen, wird die Fahrbahn in diesem Bereich einheitlich auf 5,50 m verschmälert, was gleichermaßen dem Charakter des künftigen verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches entgegenkommt. Hierfür wird auf der südlichen Seite der Bordsteinverlauf leicht nördlich versetzt.

Im Bereich der Einbahnstraße wird die Fahrbahnbreite im westlichen Abschnitt auf 4,0 m festgesetzt, indem im Kreuzungsbereich am Partnachplatz die Gehwegnase auf der südlichen Seite weit in den heutigen Straßenraum hineingezogen wird, wodurch die Querungslängen für den Fußverkehr im Bereich des nördlichen Zebrastreifens erheblich verkürzt werden. Im östlichen Abschnitt der Einbahnstraße wird die Fahrbahnbreite auf 4,50 m festgesetzt. Im Bereich der heutigen Schrägparkplätze weist die Fahrbahn bereits heute eine effektiv nutzbare Breite von etwa 4,0 m auf, die nun folglich lediglich auch baulich festgesetzt wird. An der Südseite der Kreuzung am Partnachplatz wird die Fahrbahn ebenfalls durch eine Erweiterung der Gehwegfläche auf der Westseite auf etwa 5,50 m verschmälert, wodurch sich auch am südlichen Zebrastreifen die Querungslängen für den Fußverkehr stark verkürzen. Im Zulauf auf die Albert-Roßhaupter-Straße wird aufgrund des schon im Abschnitt „Radverkehr“ beschriebenen ARAS die Markierung der Abbiegepeile und Spuraufteilung für den MIV entfernt. Insgesamt tragen diese Anpassungen zur Unterstreichung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches bei, indem die Fahrbahnbreiten zugunsten von Flächen für den Fußverkehr sowie für die Erweiterung von Grünflächen verringert werden.

Fußverkehr:

Wie schon unter dem Punkt „Radverkehr“ dargelegt, werden durch den Rückbau der schmalen baulichen Radwege im Seitenbereich die entsprechend freiwerdenden Flächen den Gehwegen und den Baumgräben zugeschlagen. Insgesamt werden die Gehwegbreiten dadurch im gesamten Projektumfang erhöht und dem Fußverkehr mehr Platz eingeräumt.

Somit wird den städtischen Vorgaben zur Förderung des Fußverkehrs Rechnung getragen (vgl. Stadtratsbeschluss „Mobilitätsstrategie 2035, Einstieg in die Teilstrategie Fußverkehr“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07472, VV 21.12.2022).

Im Kreuzungsbereich des Partnachplatzes werden außerdem im Bereich der beiden Zebrastreifen die Gehwegbereiche erheblich aufgeweitet, wodurch die Fahrbahnbreiten verschmälert und die Querungslängen für den Fußverkehr verringert werden. Die Zebrastreifen erhalten zudem eine ordnungsgemäße Beleuchtung und Beschilderung.

In diesem Bereich werden außerdem, wie in den Planunterlagen dargestellt, drei neue Bäume (davon zwei mit Baumscheiben) gepflanzt sowie Bodenindikatoren und gemäß dem neuen Standard differenzierte Querungen für mobilitäts- und sehbehinderte Personen eingerichtet.

Es werden zwei zusätzliche Querungsmöglichkeiten mit ausreichender Breite im Bereich der heutigen Schrägparkplätze geschaffen:

Eine neben der MVG-Radstation auf Höhe des U-Bahn-Gebäudes und eine etwas weiter östlich auf Höhe der heute schon vorhandenen und mit Gehwegplatten versehenen Absenkung.

Die teilweise schon bestehenden Trittpfade durch die Grünstreifen neben der Parkbucht im südlichen Bereich (zwischen Partnachplatz und Albert-Roßhaupter-Straße) werden durch den Einbau von Kunststoffwabenplatten manifestiert, wodurch ein Queren der Grünfläche ohne Schädigung der Wurzeln der Bestandsbäume erreicht wird.

Insgesamt fördert die Maßnahme folglich durch breitere Gehwege, kürzere Querungslängen der Straße und zusätzliche Querungsmöglichkeiten den Fußverkehr am Partnachplatz in erheblichem Maße.

Ruhender Verkehr:

Die derzeit bestehenden Schrägparkplätze auf der südseitigen Fahrbahn (Nordseite des Platzes) werden aufgelassen und stattdessen 10 Fahrradanhängerbühel (20 Stellplätze) sowie ein Anlehnbügel für zwei Lastenräder vorgesehen. Die bestehende MVG-Radstation wird aufgrund des Umbaus leicht nach Norden versetzt. Neben der MVG-Radstation wird ein Behindertenstellplatz eingerichtet, ebenso in der nördlichen Partnachstraße.

Die weiter östlich daran anschließenden Schrägparkplätze auf der Südseite werden ebenfalls aufgelassen und der so gewonnene Platz vollständig der bestehenden Grünfläche zugeschlagen. Insgesamt kann die Straße aufgrund des Wegfalls der Schrägparkplätze nach dem Umbau erheblich übersichtlicher und folglich sicherer gequert werden.

Die bestehenden Längsparkbuchten auf der nördlichen Straßenseite vor den Geschäften/Restaurants bleiben erhalten. In diesem Bereich wird lediglich auch der bauliche Radweg aufgelassen und der so freiwerdende Raum dem Gehweg und dem Baumgraben zugeschlagen.

In der westlichen Parkbucht im Bereich zwischen Partnachplatz und Albert-Roßhaupter-Straße werden die bereits vorhandenen Fahrradanhängerbühel vor dem REWE Markt um zwei Stellplätze für Lastenräder ergänzt. Die in der nordöstlichen Parkbucht bestehenden Fahrradanhängerbühel werden indes auf Vorschlag des Bezirksausschusses zurückgebaut, da diese wenig benutzt werden. Zudem bietet sich dieser Bereich optimal als Anlieferbereich für die an der südlichen Seite des U-Bahn-Gebäudes geplante Paketbox an.

Durch den Wegfall der Schrägparkplätze kommt es zu einem Verlust von 18 Parkplätzen zugunsten von Grünflächenerweiterungen, Fahrradabstellmöglichkeiten und zu zusätzlichen Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Durch die Entfernung der wenig benutzten Fahrradanhänger in der nordöstlichen Parkbucht, im Bereich zwischen Partnachplatz und Albert-Roßhaupter-Straße, kann ein Längsparkplatz hinzugewonnen werden. Zwei Parkplätze werden für die im selbigen Bereich geplanten Abstellmöglichkeiten für Elektrokleinstfahrzeuge umgewandelt.

Durch die Installation der Anlehnbügel für Lastenräder neben den bereits heute vorhandenen Fahrradanhängern in der südwestlichen Parkbucht vor dem REWE-Markt entfällt in diesem Bereich ein Parkplatz.

Im westlichen Bereich (Treffauerstraße) werden insgesamt 4 der Parkplätze in der bereits heute bestehenden Parkbucht in Carsharingparkplätze umgewandelt.

Insgesamt wird durch die Optimierung der Lastenrad- und Fahrradstellplatz-situierung sowie durch den Entfall von Parkplätzen der Charakter eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches gefördert, indem hinsichtlich des ruhenden Verkehrs alternative Mobilitätsformen und Begrünung zulasten von Parkplätzen hervorgehoben werden. Die Sichtbeziehungen und Querungsmöglichkeiten werden verbessert.

Begrünung:

Insgesamt werden vier neue Bäume im Projektumgriff gepflanzt. Drei im Kreuzungsbereich bei den vorgezogenen Gehwegnasen (davon zwei mit Baumscheiben) und ein Baum etwas weiter westlich, in der Treffauerstraße bei der Zufahrt zum REWE-Markt. Die Anlieferung des Marktes ist weiterhin problemlos möglich. Bestehende Baumgräben werden, wie schon ausgeführt, aufgrund des Radwegrückbaus erweitert, sodass den Wurzeln der Bestandsbäume mehr Raum gegeben wird und Flächen entsiegelt werden. Somit kann dem „Schwammstadt“-Prinzip, welches in Prozessen der Stadtplanung gemäß Stadtratsbeschluss zu berücksichtigen ist (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02590), Rechnung getragen werden. Gerade im südöstlichen Bereich des Projektumgriffs wird eine erhebliche Fläche der heutigen Schrägparkplätze der bestehenden Grünfläche zugeschlagen.

Mobilitätspunkt:

Nach Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat und dem Bezirksausschuss 7 Sendling - Westpark wurde der Forderung eines Mobilitätspunktes am Partnachplatz wie folgt nachgekommen: Neben der bereits bestehenden und schon angesprochenen MVG-Radstation werden im westlichen Bereich des Projektumgriffs, in der Treffauerstraße, auf beiden Straßenseiten innerhalb der Parkbuchten jeweils zwei Carsharingparkplätze vorgesehen. Zwei der Stellflächen werden dabei stationsbasiert und zwei für Freefloating Carsharing vorgesehen. An den Freefloating-Stellflächen dürfen alle in München operierenden Carsharing-Fahrzeuge mit gültiger Vignette abgestellt werden.

Neben bereits unter „Ruhender Verkehr“ genannten zusätzlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder wird zudem ein Abstellbereich für Elektrokleinstfahrzeuge in der östlichen Parkbucht zwischen Partnachplatz und Albert-Roßhaupter-Straße markiert. An der Südseite der U-Bahn-Gebäudes wird eine Paketbox installiert, die über die östliche Parkbucht angeliefert werden soll. Dadurch kann ein vielfältiges Angebot an Mobilitätsformen am Partnachplatz geschaffen werden.

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

Der Beginn der Baumaßnahme ist, abhängig von einer optimierten Ausschreibung, für das Jahr 2025 oder für Anfang 2026 vorgesehen, die Hauptleistungen und Fertigstellung erfolgen aller Voraussicht nach im Jahr 2026 oder Anfang 2027. Die Maßnahme wird in mehreren aufeinander abgestimmten Bauphasen ausgeführt. Während der Bauzeit sind in den jeweiligen Bauabschnitten massive Verkehrsbehinderungen zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass Teilabschnitte temporär voll für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden müssen, um die geplanten Arbeiten auszuführen.

Da im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen Änderungen mehr zu erwarten sind und um den Baubeginn zeitnah 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 ca. 1.900.000 €. Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 170.000 € enthalten.

Der Bauausschuss hat über die Genehmigung des Projektes mit der Kostenobergrenze von 1.900.000 € zu entscheiden.

Die Risikoreserve in Höhe von 170.000 € ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Kostenberechnung	1.730.000 €
Risikoreserve (ca. 10 %)	170.000 €
	—————
Kostenobergrenze	1.900.000 €

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 1.900.000 € 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 „Partnachplatz“ (Maßnahme-Nr. 6300.2070) ist bisher noch nicht im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 - 2028 in der Investitionsliste 1 enthalten. Bis einschließlich 2023 wurden für diese Maßnahme Auszahlungen für Planungsleistungen in Höhe von rund 14.000 € geleistet. Diese wurden aus der Pauschale für vorlaufende Planungskosten (Finanzposition 6300.950.9920.0) gedeckt.

Die Finanzierung der Maßnahme 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 6300.950.2070.1 „Partnachplatz“ ab dem Jahr 2025 ff. erforderlichen Mittel termingerecht zu den Haushaltsplan-aufstellungsverfahren 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) voraussichtlich zuwendungsfähig. Über die Höhe der Zuwendungen kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

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

Die Stadtkämmerei ist mit der vorgeschlagenen Sachbehandlung einverstanden.

6. Klimaprüfung

Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben. Durch die Umgestaltung des ruhenden Verkehrs (Fahrradabstellanlagen an Stelle von Parkplätzen) werden Anreize für klimafreundliche Mobilitätsformen geschaffen. Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde dem Referat für Klima- und Umweltschutz vorab zur Kenntnis zugeleitet.

7. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

Anhörung des Bezirksausschusses

Dem Bezirksausschuss 7 Sendling - Westpark wurde die Planung im Zuge der Anhörung der Bezirksausschüsse gemäß § 9 der Satzung für die Bezirksausschüsse vorgelegt und im Rahmen einer Sondersitzung am 13.12.2023 auch persönlich vorgestellt.

In seiner Sitzung am 19.12.2023 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) „Fahrradständer in der Parkbucht vor Rewe

Es soll sichergestellt werden, dass der Boden unter den Fahrradständern in den Parkbuchten eben ist, damit die Räder nicht von selbst in Richtung Fahrbahn rollen“

Grundsätzlich ist nicht geplant, in die bestehende Parkbucht auf der Westseite vor dem REWE baulich einzugreifen. Das Gefälle in diesem Bereich beträgt zwischen 2-3 % und ist damit üblich. Ein gewisses Gefälle ist hier notwendig, um die Entwässerung von Niederschlagswasser von der Parkbucht in die Rinne neben der Fahrbahn sicherzustellen.

2) „Abstellplätze für Lastenräder

In der Nähe des Eingangs zu Rewe sollen Abstellplätze für Lastenräder angeboten werden. Die Radlstände in der Parkbucht vor dem Rewe-Eingang sollen erhalten bleiben. Daran anschließend (in nördlicher Richtung) soll ein Kfz-Stellplatz in Abstellplätze für Lastenräder umgewandelt werden. Als Ausgleich für den Kfz-Stellplatz könnten die Radlstände am südlichen Rand der östlichen Parkbucht entfallen.“

Hierzu haben wir das Mobilitätsreferat um Auskunft gebeten. Das Mobilitätsreferat stimmt einer entsprechenden Einrichtung von Lastenradstellplätzen zu, sodass dieser Vorschlag in die Planung aufgenommen wurde.

Der Vorschlag des Entfalls der Fahrradanhänger am **südlichen** Rand der östlichen Parkbucht wurde in einem gemeinsamen Ortstermin am 18.01.2024 noch einmal revidiert auf die Fahrradanhänger am **nördlichen** Rand der östlichen Parkbucht.

Die Planung wurde demgemäß angepasst. Der Rückbau der wenig genutzten Fahrradanhänger in diesem Bereich ist auch zuträglich für die Einrichtung einer Lieferzone für die Anlieferung der geplanten Paketbox an der Südseite des U-Bahn-Gebäudes.

3) „Zugang von den PKW- und Fahrradständern zum Gehweg / Grünstreifen

Um einen einfacheren Zugang vom Gehweg zu den Kfz- und Fahrradstellplätzen in den Parkbuchten zu gewährleisten und um die Grünstreifen zu schonen, werden einzelne Trittplatten-Pfade im Bereich der Grünstreifen angelegt“

Nach Rücksprache mit der Hauptabteilung Gartenbau bietet sich für diesen Bereich der Einsatz von Kunststoffwabenplatten an, um den Wurzelbereich der Bäume zu schonen. Diese wurden in der Planung folglich an verschiedenen Stellen vorgesehen.

4) „Paketstation

Der geplante Standort für die Paketstation an der Wand des U-Bahngebäudes visavis der Toilette wird als ungünstig erachtet, weil die Paketfahrzeuge nicht anfahren können. Es wird befürchtet, dass diese dann direkt auf den Platz fahren, um die Paketstation zu bedienen. Stattdessen wird ein Standort in der Partnachstraße vorgeschlagen, direkt an der Gaststätte Amalfi. Dafür müssten einige der dort angebrachten Fahrradständer entfernt werden. Die Paketstation soll Anbieter-neutral sein.“

Hierzu haben wir das zuständige Mobilitätsreferat um Stellungnahme gebeten.

Das Mobilitätsreferat führt dazu aus:

„Das Projekt München Box ist ein Pilotversuch, um die Akzeptanz, Nutzung und Verkehrsreduzierungsprozente von anbieterintegrierten Paketboxen zu testen. D. h. die Boxen werden vorerst für die Dauer von 2 Jahren aufgestellt und evaluiert. Sollten sich die erhofften Wirkungen (v. a. Reduzierung von Haustürzustellungen und somit Zustellverkehren in Wohngebieten) nicht einstellen, wird das Projekt "Paketboxen im öffentlichen Raum" wieder eingestellt.

Der Standort am Partnachplatz ist insofern optimal geeignet, da er eine Verknüpfung mit nahezu allen ÖV-Modi hat. Die Wahrscheinlichkeit, dass Bürger ihre Pakete per privatem PKW abholen, ist somit gering, auch weil keine Parkmöglichkeit direkt vor der Box gegeben ist. Der vom BA vorgeschlagene Standort auf der Rückseite des Biergartens erscheint auf Basis einer Online-Begehung aus verschiedenen Gründen ungeeignet (Versiegelung von Grünflächen, Schaffung von Angsträumen, direkte Nähe zu Parkplätzen).

Eine Belieferung und Entleerung der Box ist über eine Lieferzone (EHV 8-18 Uhr) abzuwickeln. Die verpflichtende Nutzung der Lieferzone ist auch Teil der Nebenvereinbarung zur Sondernutzungsgenehmigung. [Sollte die vorhandene Lieferzone nicht geeignet sein, kann seitens MOR die Einrichtung einer zusätzlichen Lieferzone geprüft werden.]“

5) **„Abstellplatz für EKF (Elektro-Kleinfahrzeuge)**

Der Abstellplatz für EKF ist in der östlichen Parkbucht der Straße vor REWE geplant. Es muss sichergestellt werden, dass ein entsprechendes „Geo-Fencing“ für den Partnachplatz eingerichtet wird, d.h. dass die Miete der EKF nur dort beendet werden kann.“

Hierzu haben wir das Mobilitätsreferat um Auskunft gebeten.

Das Mobilitätsreferat führt dazu aus:

„Die Abstellflächen für Geteilte Mikromobilität werden alle mit einem „Geofence“ versehen, also einer virtuellen Parkverbotszone mit einem Radius von 100 m um die Abstellfläche, sodass eine Leihe dann nur noch auf der Abstellfläche beendet werden kann. Trotzdem kann es weiterhin vereinzelt zu Fehlverhalten kommen: So kann es etwa ohne Beendigung des Mietvorgangs zu regelwidrigen Abstellvorgängen in Parkverbotszonen kommen. Die Miete läuft dann zunächst weiter, bevor technisch seitens der Anbieter eine automatische Beendigung des Mietvorgangs erfolgt, wenn ein Fahrzeug eine bestimmte Zeit (z.B. 1 h) nicht bewegt wird. Die in München tätigen Anbieter von Elektrokleinstfahrzeugen haben sich mit der Unterschrift der Freiwilligen Selbstverpflichtungserklärung (FSVE) dazu bereit erklärt, einen Geofence um Abstellflächen im Radius von 100 Metern einzurichten.

Die FSVE steht unter <https://muenchenunterwegs.de/angebote/elektrotretroller-sharing> zum Download bereit.“

6) **„Gegenläufiger Radverkehr vor der Ladenzeile / Straßenbreite**

Im Straßenbereich vor der Ladenzeile betrachtet der BA die geplante Straßenbreite von 4,00m als nicht ausreichend. Es wird hier auch in West-Ost-Richtung einen erheblichen gegenläufigen Radverkehr geben, da diese Strecke als Fahrradrouten beschildert ist.“

Auch hierzu haben wir das Mobilitätsreferat um Stellungnahme gebeten.

Das Mobilitätsreferat führt aus:

„Die rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung von geöffneten Einbahnstraßen sind in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sowie in der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) geregelt. Planungsrichtlinien zu geöffneten Einbahnstraßen finden sich in den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06); weitere detaillierte Empfehlungen sind den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) zu entnehmen.

Voraussetzungen für die Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr sind folglich:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt nicht mehr als 30 km/h.
- Es ist eine ausreichende Begegnungsbreite - ausgenommen an kurzen Engstellen - vorhanden. Die Regelbreite der Fahrbahn sollte 3,50 m betragen. Bei Linienbus- oder stärkerem Lkw-Verkehr muss die Straßenbreite mehr als 3,50 m betragen.
- Die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen ist übersichtlich.

In der Zillertalstraße sind die Voraussetzungen für die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen gegeben. Der geplante verkehrsberuhigte Geschäftsbe- reich sieht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h vor, welche natürlich auch für den Radverkehr gilt. Gemäß Beschlussvorlage ist für den einbahngeregelten Abschnitt der Zillertalstraße eine lichte Breite von 4,0 m für die Fahrbahn plus 0,50 m für den Sicher- heitsabstand entlang des Parkstreifens vorgesehen. In der Straße liegen weder Linienver- kehr noch stärkerer Lastwagenverkehr vor. Die Mindestvorgaben für die Fahrbahnbreite sind daher erfüllt.

Grundsätzliches Ziel des Beschlusses für den Partnachplatz sind die Erstellung eines Ver- kehrskonzeptes für einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. In der Zillertalstraße werden durch die Öffnung der Einbahnstraße und die Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn Sicherheitsgewinne vor allem für die Fußgänger*innen erwartet, da Radfahrer*innen nun auf der Fahrbahn fahren und nicht mehr auf dem Gehweg den Fußverkehr gefährden. Durch die Aufhebung der baulichen Radwege können zudem die dadurch freiwerdenden Seitenräume anderweitig genutzt werden (Verbreiterung der Gehwege, Begrünung, Radabstellanlagen etc.). Benutzungspflichtige oder markierte Radverkehrsanlagen sind dagegen in Tempo-30-Zonen und folg- lich auch in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen ausgeschlossen (§ 45 Abs. 1c StVO).“

7) „Überquerung der Albert-Roßhaupter-Straße für den Radverkehr

An der Ausfahrt vom verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zur Albert-Roßhaupter- Straße wird es eine extra-große Aufstellfläche für Radfahrer geben. Allerdings er- scheint der Wechsel des Radverkehrs aus dem 20 km/h-Bereich auf die Kreuzung mit dem Gegenverkehr aus der Sachsenkamstraße mit erlaubten 50 km/h als zu schroff. Hierzu wird im BA 7 ein Antrag behandelt, die Geschwindigkeit am Ende der Sachsen- kamstraße auf 30 km/h zu beschränken. Ggf. sollten Hinweise angebracht werden, wie der Radverkehr die Albert-Roßhaupter-Straße sicher überqueren kann.“

Ebenfalls hierzu haben wir das Mobilitätsreferat um Stellungnahme gebeten.

Das Mobilitätsreferat führt aus:

„Es gibt drei Arten von Beziehungen, die vom Umbau am Partnachplatz betroffen sind:

- (1) Aus dem Projektgebiet kommend und geradeaus weiterfahrend
- (2) Aus dem Projektgebiet kommend und links auf die Albert-Roßhaupter-Straße abbiegend
- (3) Vom Osten aus der Albert-Roßhaupter-Straße kommend und links in die Sachsenkamstraße abbiegend

Für (3) ändert sich lediglich, wo diese sich aufstellen sollen. Sie waren vorher als erstes an der Konfliktfläche und bleiben es auch. (1) und (2) stellen sich im ARAS vor dem Fahrzeugverkehr auf und sind damit direkt im Blickfeld der hinter ihnen stehenden Fahrzeuge. Durch die Erstposition ist (2) auch gut für den Gegenverkehr sichtbar. Fühlt man sich beim direkten Abbiegen unsicher (evtl. warten in der Kreuzungsmitte), dann steht jedem (2) immer die Option des indirekten Linksabbiegens frei. Für die Sachsenkamstraße gilt ähnliches. Nur, dass dort kein ARAS vorgesehen ist.“

8) **„Belieferung REWE**

Es muss sichergestellt werden, dass auch die zum Teil sehr großen Anlieferfahrzeuge für REWE den Entladebereich gut erreichen kann und dass dabei die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs gewährleistet ist. Dazu soll ein Ortstermin mit den Zuständigen von REWE, den zuständigen Referaten und BA-Mitgliedern koordiniert werden.“

Am Ortstermin vom 18.01.2024 wurde festgestellt, dass von den Schlepplkurven her eine Belieferung mittels LKW von beiden Seiten aus weiterhin möglich ist. Dennoch wurde darum gebeten, den geplanten neuen Baum bzw. die geplante Grünfläche vor der nördlichen Zufahrt zum REWE-Markt etwas nach Osten zu verschieben, damit der LKW bei der Anlieferung weniger rangieren muss. Dies wurde in der Planung entsprechend angepasst und der neu geplante Baum um etwa 2 Meter nach Osten verschoben. Die östliche Zufahrt soll weiterhin bestehen bleiben und auch als normale Zufahrt ausgebaut werden. Dies ist ebenfalls im Plan vorgesehen.

9) **„Carsharing**

Es wurde eine Frage gestellt, ob der Carsharing-Bereich von allen Anbietern genutzt werden kann.“

Hierzu haben wir das Mobilitätsreferat um Stellungnahme gebeten.

Das Mobilitätsreferat führt aus:

„Es wird dort zwei stationsbasierte Stellflächen und zwei Stellflächen für freefloating Carsharing geben. Die stationsbasierten Stellflächen werden ausgeschrieben und einem Anbieter zugewiesen. An den freefloating Stellflächen dürfen hingegen alle in München operierenden Carsharing Fahrzeuge mit gültiger Vignette abgestellt werden.“

Das Projekt wurde neben den betroffenen Fachdienststellen und dem Bezirksausschuss auch mit den Vertreter*innen des Radentscheids München abgestimmt. Nachdem Forderungen der Vertreter des Radentscheids in die Planung integriert werden konnten, haben diese der nun vorliegenden Planung zugestimmt.

Der Bezirksausschuss 7 Sendling - Westpark 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 1.900.000 € 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 1.900.000 € eingehalten wird.
3. 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	149.142	0	114.220	5.895	24.189	39.830	16.847	27.459	32.878	2.044
B	Summe	149.142	0	114.220	5.895	24.189	39.830	16.847	27.459	32.878	2.044
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		149.142	0	114.220	5.895	24.189	39.830	16.847	27.459	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	147.256	0	112.334	5.895	23.499	38.890	16.761	27.289	32.878	2.044
B	Summe	147.256	0	112.334	5.895	23.499	38.890	16.761	27.289	32.878	2.044
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		147.256	0	112.334	5.895	23.499	38.890	16.761	27.289	32.878	2.044

MIP alt:
Partnachplatz
Nicht enthalten

MIP neu:
Partnachplatz
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.2070, Rangfolge-Nr. xxx

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2024 - 2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Restfinanzierung 2030 ff.
	950	1.900	14	1.886	0	690	940	86	170	0	0
B	Summe	1.900	14	1.886	0	690	940	86	170	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		1.900	14	1.886	0	690	940	86	170	0	0

4. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.2070.1 „Partnachplatz“ ab dem Jahr 2025 ff. erforderlichen Mittel termingerecht zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2025 ff. bei der Stadtkämmerei anzumelden.
5. 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 7 Sendling - Westpark

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