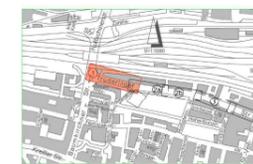




LEGENDE:

- Bauliche Maßnahme
- Bestand
- Maßkette Projekt
- Maßkette Bestand
- Baum Projekt gesichert
- Baum Projekt nicht gesichert
- Baum Bestand entfällt
- Fahrradpiktogrammkette
- Radwegfurt
- Radweg/Sicherheitstrennstreifen
- Fußgängerverkehrsfläche
- Fußgängerfurt
- gem. Rwl/Cb
- Bushaltestelle
- Bgr/Grlf
- Ruhender Verkehr

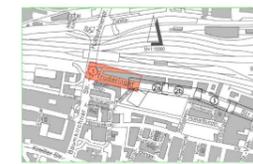


München, den		Landeshauptstadt München	
		Mobilitätsreferat	
Projekt: Truderinger Str. zw. Baumkircher Str. und Hamngeweg			
Abschnitt 1 Variante 1			
Planbezeichnung:	Bestand + Projekt	Proj.Nr.:	101093
Höhenbezugssystem:	DH-N2016	Plan-Nr.:	01_2
Lagebezugssystem:	UTM32	Maßstab:	Kat.Nr.: 602.603
Bestand:	11/2020	Ausf.:	14
Vorgänger:	Jan 23		
Erwerbsplanung:			
Gerechtigungsplanung:			
Ausführungsplanung:			
Nr.	Bezeichnet	Datum	Änderung

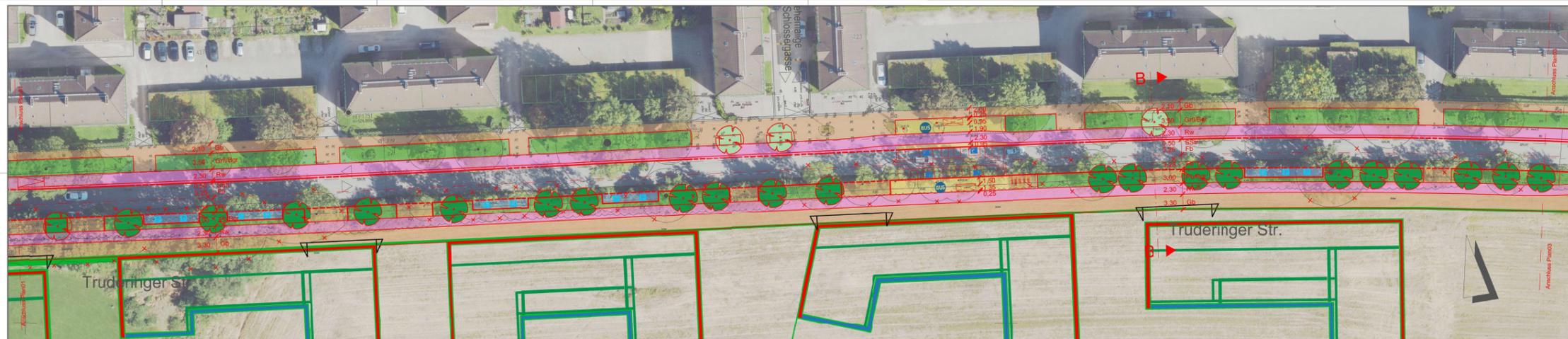


LEGENDE:

- Bauliche Maßnahme
- Bestand
- Maßkette Projekt
- Maßkette Bestand
- Baum Projekt gesichert
- Baum Projekt nicht gesichert
- Baum Bestand entfällt
- Fahrradpiktogrammkette
- Radwegfurt
- Radweg/Sicherheitstrennstreifen
- Fußgängerverkehrsfläche
- Fußgängerfurt
- gem. Rwl/Cb
- Bushaltestelle
- Bgr/Grlf
- Ruhender Verkehr

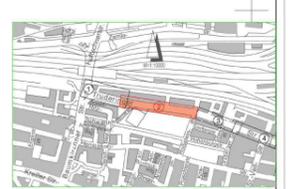


München, den		Landeshauptstadt München	
		Mobilitätsreferat	
Projekt: Truderinger Str. zw. Baumkircher Str. und Hamngeweg			
Abschnitt 1 Variante 2			
Planbezeichnung:	Bestand + Projekt	Proj.Nr.:	101093
Höhenbezugssystem:	DH-N2016	Plan-Nr.:	01_2
Lagebezugssystem:	UTM32	Maßstab:	Kat.Nr.: 602.603
Bestand:	11/2020	Ausf.:	14
Vorgänger:	Jan 23		
Erwerbsplanung:			
Gerechtigungsplanung:			
Ausführungsplanung:			
Nr.	Bezeichnet	Datum	Änderung

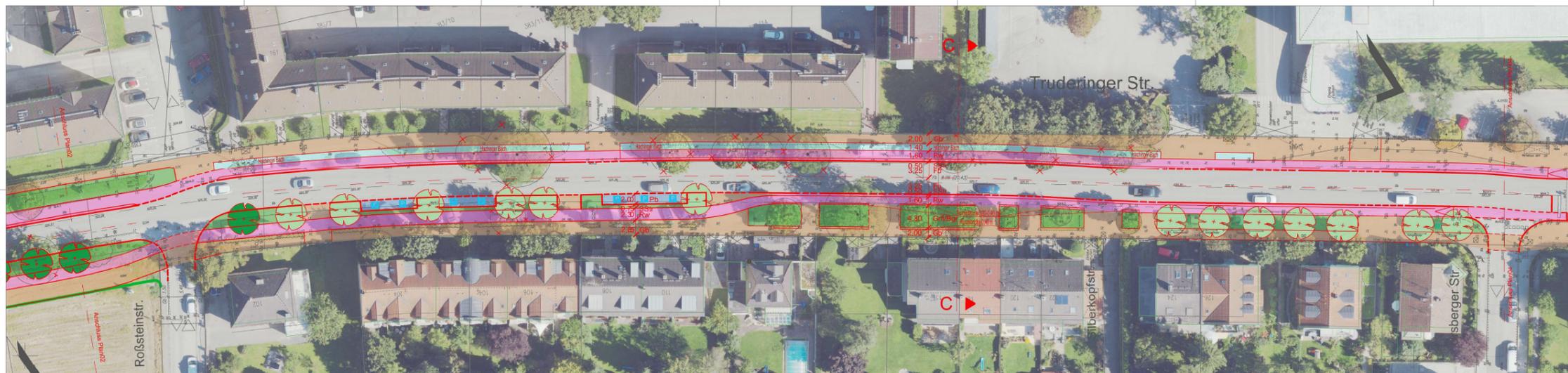


LEGENDE:

- Bauliche Maßnahme
- Bestand
- Maßkette Projekt
- Maßkette Bestand
- Baum Projekt gesichert
- Baum Projekt nicht gesichert
- Baum Bestand entfällt
- Radwegfurl
- Radweg/Sicherheitstrennstreifen
- Fußgängerverkehrsfläche
- Fußgängerfurl
- gem. Rw/Gb
- Bushaltestelle
- Bgr/Grfl
- Ruhender Verkehr
- Fahrradpiktogramm



München, den	Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat		
Projekt:	Truderinger Str. zw. Baumkirchner Str. und Haringenweg Abschnitt 2 Variante 1		
Planbezeichnung:	Bestand + Projekt		
Höhenbezugssystem:	DHHN2016		
Lagebezugssystem:	UTM32		
Bestand:	11/2020 Proj.-Nr.: 101093		
Vorplanung:	Jan. 23 Plan-Nr.: 02a-1		
Entwurfplanung:	Maßstab:		
Genehmigungsplanung:	Kat.Bi.Nr.: 602.603		
Ausführungsplanung:	St.Bez.: 14		
St.	Bestand	Datum	Änderung



LEGENDE:

- Bauliche Maßnahme
- Bestand
- Maßkette Projekt
- Maßkette Bestand
- Baum Projekt gesichert
- Baum Projekt nicht gesichert
- Baum Bestand entfällt
- Radwegfurl
- Radweg/Sicherheitsrennstreifen
- Fußgängerverkehrsfläche
- Fußgängerfurl
- gem. RwlG/b
- Bushaltestelle
- Bgr/Grfl
- Ruhender Verkehr
- Fahrradpiktogrammreihe

München, den _____

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

Projekt: Truderinger Str.
zw. Baumkircher Str. und Haringerweg
Abschnitt 3 Variante 1

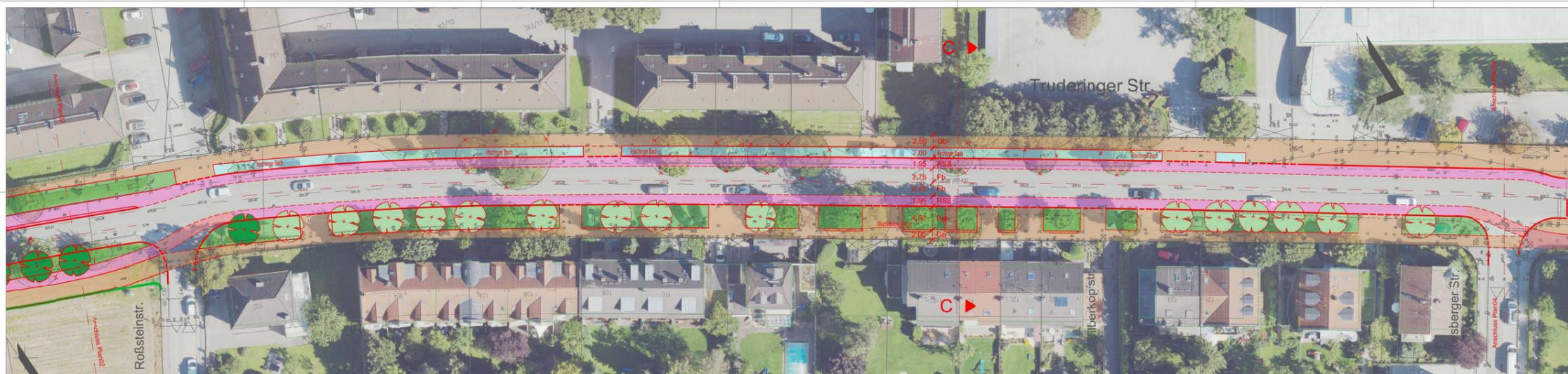
Planbezeichnung: **Bestand + Projekt**

Höhenbezugssystem: DHH-N2016

Lagebezugssystem: UTM/32

Bestand	11/2020	Proj.-Nr.: 101093
Vorplanung	Jan 23	Plan-Nr.: 03-2
Erwurfsplanung		Maßstab:
Genehmigungsplanung		Kat.Bi.Nr.: 603,604
Ausführungsplanung		St.Bes.: 14

Nr.	Bearbeiter	Datum	Änderung



LEGENDE:

- Bauliche Maßnahme
- Bestand
- Maßkette Projekt
- Maßkette Bestand
- Baum Projekt gesichert
- Baum Projekt nicht gesichert
- Baum Bestand entfällt
- Radwegfurl
- Radweg/Sicherheitsrennstreifen
- Fußgängerverkehrsfläche
- Fußgängerfurl
- gem. RwlG/b
- Bushaltestelle
- Bgr/Grfl
- Ruhender Verkehr
- Fahrradpiktogrammreihe

München, den _____

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

Projekt: Truderinger Str.
zw. Baumkircher Str. und Haringerweg
Abschnitt 3 Variante 2

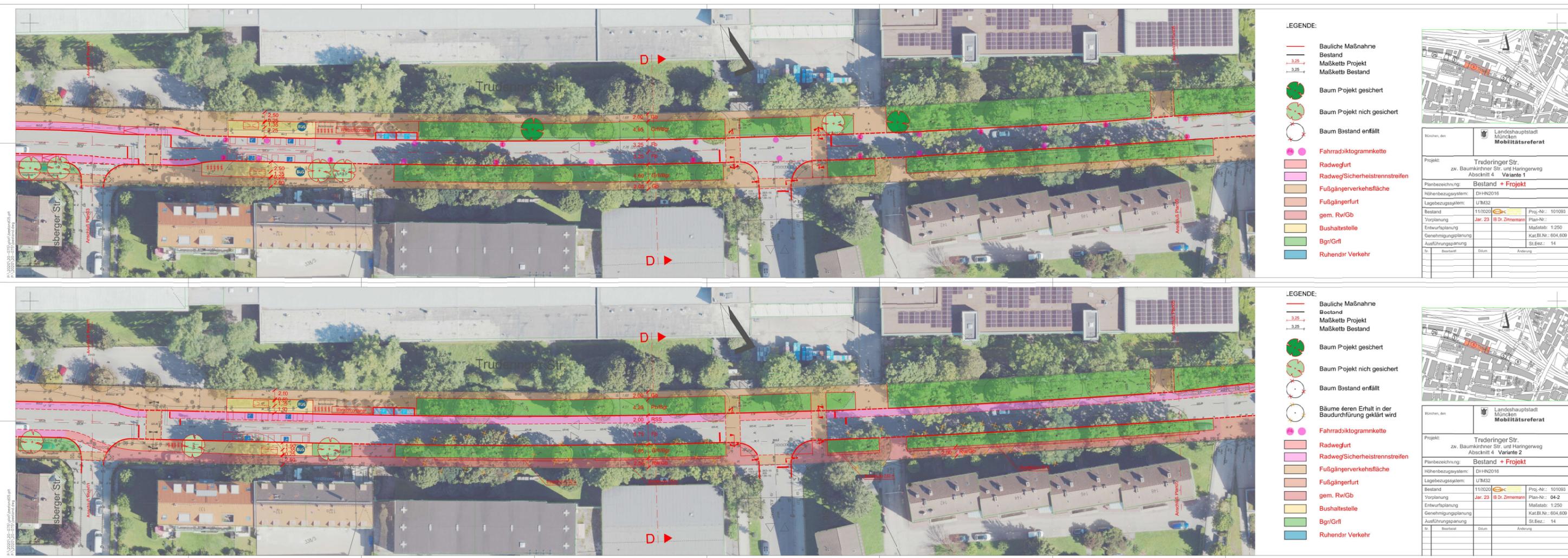
Planbezeichnung: **Bestand + Projekt**

Höhenbezugssystem: DHH-N2016

Lagebezugssystem: UTM/32

Bestand	11/2020	Proj.-Nr.: 101093
Vorplanung	Jan 23	Plan-Nr.: 03-2
Erwurfsplanung		Maßstab:
Genehmigungsplanung		Kat.Bi.Nr.: 603,604
Ausführungsplanung		St.Bes.: 14

Nr.	Bearbeiter	Datum	Änderung



LEGENDE:

- Bauliche Maßnahme
- Maßkette Bestand
- Maßkette Projekt
- Maßkette Bestand
- Baum Projekt gesichert
- Baum Projekt nicht gesichert
- Baum Bestand entfällt
- Fahrradiktogrammkette
- Radwegfurt
- Radweg/Sicherheitsstrennstreifen
- Fußgängerverkehrsfläche
- Fußgängerfurt
- gem. Rv/Gb
- Bushaltestelle
- Bgr/Grfl
- Ruhendär Verkehr



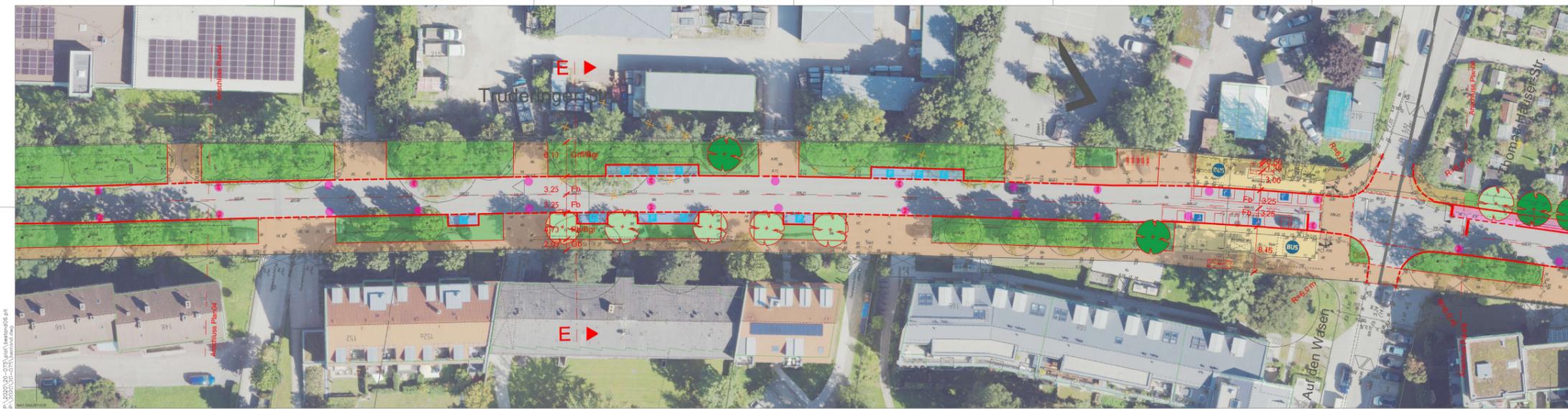
München, den		Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat	
Projekt: Truderinger Str. zw. Baumkriener Str. und Marienberger Weg Abschnitt 4 Variante 1			
Planbezeichnung: Bestand + Projekt			
Höhenbezugssystem: DHHN2016			
Lagebezugssystem: UTM32			
Bestand	11/0201	Proj.-Nr.:	101093
Yorplanung	Jan. 23	Dr. Zimmermann	Plan-Nr.:
Entwurfplanung			Maßstab: 1:250
Genehmigungsplanung			Kat.BL.Nr.: 004.600
Ausführungsplanung			St.Bez.: 14
Nr.	Bestellf.	Datum	Änderung

LEGENDE:

- Bauliche Maßnahme
- Bestand
- Maßkette Projekt
- Maßkette Bestand
- Baum Projekt gesichert
- Baum Projekt nicht gesichert
- Baum Bestand entfällt
- Bäume deren Erhalt in der Baudurchführung geklärt wird
- Fahrradiktogrammkette
- Radwegfurt
- Radweg/Sicherheitsstrennstreifen
- Fußgängerverkehrsfläche
- Fußgängerfurt
- gem. Rv/Gb
- Bushaltestelle
- Bgr/Grfl
- Ruhendär Verkehr

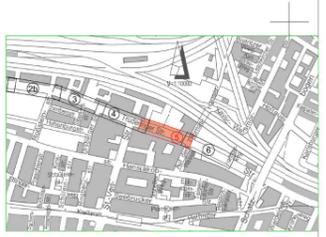


München, den		Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat	
Projekt: Truderinger Str. zw. Baumkriener Str. und Marienberger Weg Abschnitt 4 Variante 2			
Planbezeichnung: Bestand + Projekt			
Höhenbezugssystem: DHHN2016			
Lagebezugssystem: UTM32			
Bestand	11/0201	Proj.-Nr.:	101093
Yorplanung	Jan. 23	Dr. Zimmermann	Plan-Nr.:
Entwurfplanung			Maßstab: 1:250
Genehmigungsplanung			Kat.BL.Nr.: 004.600
Ausführungsplanung			St.Bez.: 14
Nr.	Bestellf.	Datum	Änderung



LEGENDE:

- Bauliche Maßnahme
- Bestand
- Maßkette Projekt
- Maßkette Bestand
- Baum Projekt gesichert
- Baum Projekt nicht gesichert
- Baum Bestand entfällt
- Bäume deren Erhalt in der Baudurchführung geklärt wird
- Fahrradpiktogrammkette
- Racwegfurt
- Racweg/Sicherheitstreifen
- Fußgängerverkehrsfläche
- Fußgängerfurt
- gen. R/W/Gb
- Bushaltestelle
- Bgr.Grfl
- Ruhender Verkehr

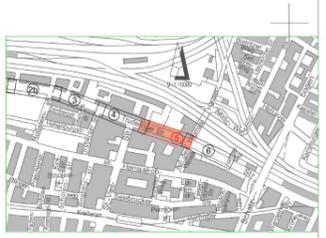


München, den	Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat		
Projekt:	Truderinger Str. zw. Baumkirchner Str. und Haringerweg Abschnitt 5 Variante 1		
Planbezeichnung:	Bestand + Projekt		
Höhenbezugssystem:	DHH-N2016		
Lagebezugssystem:	UTM32		
Bestand:	11/2020	Proj.-Nr.: 101093	
Vorplanung:	Jan. 23	Dr. Zimmermann	Plan-Nr.: 05-1
Entwurfsplanung:			Maßstab: 1:250
Genehmigungsplanung:			Kat.BL.Nr.: 60-626
Ausführungsplanung:			St.Bez.: 14
Nr.	Bearbeiter	Datum	Änderung



LEGENDE:

- Bauliche Maßnahme
- Bestand
- Maßkette Projekt
- Maßkette Bestand
- Baum Projekt gesichert
- Baum Projekt nicht gesichert
- Baum Bestand entfällt
- Bäume deren Erhalt in der Baudurchführung geklärt wird
- Fahrradpiktogrammkette
- Racwegfurt
- Racweg/Sicherheitstreifen
- Fußgängerverkehrsfläche
- Fußgängerfurt
- gen. R/W/Gb
- Bushaltestelle
- Bgr.Grfl
- Ruhender Verkehr



München, den	Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat		
Projekt:	Truderinger Str. zw. Baumkirchner Str. und Haringerweg Abschnitt 5 Variante 2		
Planbezeichnung:	Bestand + Projekt		
Höhenbezugssystem:	DHH-N2016		
Lagebezugssystem:	UTM32		
Bestand:	11/2020	Proj.-Nr.: 101093	
Vorplanung:	Jan. 23	Dr. Zimmermann	Plan-Nr.: 05-2
Entwurfsplanung:			Maßstab: 1:250
Genehmigungsplanung:			Kat.BL.Nr.: 60-626
Ausführungsplanung:			St.Bez.: 14
Nr.	Bearbeiter	Datum	Änderung



- LEGENDE:**
- Bauliche Maßnahme
 - Bestand
 - Maßkette Projekt
 - Maßkette Bestand
 - Baum Projekt gesichert
 - Baum Projekt nicht gesichert
 - Baum Bestand entfällt
 - Fahrradpiktogramm
 - Radwegfurt
 - Radweg/Sicherheitstrennstreifen
 - Fußgängerverkehrsfläche
 - Fußgängerfurt
 - gem. Rw/Gb
 - Bushaltestelle
 - Bgr/Grfl
 - Ruhender Verkehr



München, den	Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat		
Projekt:	Truderinger Str. zw. Baumkirchner Str. und Haringerweg Abschnitt 6 Variante 1		
Planbezeichnung:	Bestand + Projekt		
Höhenbezugssystem:	DHHN2016		
Lagebezugssystem:	UTM32		
Bestand:	11/2020	Prj.-Nr.: 101093	
Vorplanung:	Jan. 23	Plan-Nr.: 06-1	
Entwurfsplanung:		Maßstab:	
Genehmigungsplanung:		Kat.BI.Nr.: 610	
Ausführungsplanung:		St.Bez.: 14	
Nr.	Bearbeitet	Datum	Änderung

P:\V2020\20-0755\plan\Verbind07.mxd
P:\V2020\20-0755\Verbind07.dwg

Bürgerversammlung des Stadtbezirkes am

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Siehe Anlage

- Fehlender Fußgängerweg in Hochinger-Bach-Straße
- Fehlender Fußgängerweg in Truderinger Straße
- ~~Stg~~ Hochinger Bach: Standpunkt Eisentücher

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

3x

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Fehlende Fußgängerwege in Bersgalm:

Es ist mir in den Sinn gekommen, dass hier an der Hochinger-Bach-Straße, ~~an~~ ~~genau~~ entlang der Flüchtlingsunterkünfte schon immer ein Gehweg fehlt.

Ich habe selbst getestet, wie es ist, an diesem Straßenrand entlang zu laufen und festgestellt, dass ^{dabei} die vorbeifahrenden Fahrzeuge leider extrem dicht an mir vorbeifahren mussten, weil durch die parkenden Fahrzeuge der entgegengesetzten Straßenseite das Ausweichen schier unmöglich ist.

Bei einer Person ist es schon kompliziert, jetzt können Sie sich denken, wie es aussieht, wenn Schülerinnen und Schüler dieses Gehweges in Gruppen die Straße auf und ab laufen.

Mein Antrag diesbezüglich: Es soll an der Hochinger-Bach-Straße ein richtiger Fußgängerweg entstehen, welcher in den Michaeli-Abend mündet, entlang der Flüchtlingsunterkünfte.

Auch zwischen ~~dem~~ Bosch-Gelände und Netto-Supermarkt in der Truderinger Straße mangelt es an einem vollständigen Fußgängerweg, weshalb es u.a. für Bewohnerinnen und Bewohner der Eisenbahnersiedlung unverständlich ist, in bestem Netto einkaufen zu gehen.

Darum beantrage ich, dass der Gehweg zwischen dem Bosch-Gelände und dem Netto ~~in~~ in der Truderinger vervollständigt werden soll.

Bürgerversammlung - 07.07.2022 - Antrag

Debatte um den Hachinser Bach:

①

Wie viele andere Berg am Laim, bin auch ich gespannt, wie es mit dem Hachinser Bach weitergehen soll.

In den Zeitungen und seitens der Politik lese ich, dass die Verhandlungen mit einigen Grundeigentümern, der Stücke, an welchen der Bachlauf unterirdisch stattfinden soll, sehr am Stocken sind.

Diese sind im Norden von BGL.

Da ich am 2. Juni bei der Info-Veranstaltung „Wir wollen Wasser“ im Michaeli-Anser dabei war und meine Unterschrift dort gelassen habe, habe ich von der ÖDP ein Schreiben erhalten, in welchem die Bürgerschaft darum gebeten wird, eine Initiative zum Fortschreiten des Hachinser Bachs ins Leben zu rufen.

Ich habe ein Problem bei der ganzen Sache, die Bürgerinnen und Bürger Berg am Laim bekommen lediglich von der Perspektive des BAs was zu hören, wenn es um den Bach geht.

②

Die der Grundstückseigentümer bleibt ungewiss, ebenso wie die genauen Gründe, weshalb diese denken, sich gegen den Bach stellen zu müssen.

Daher mein Antrag: Die Politik und die Presse sollen die breite Bürgerschaft ebenfalls vom Standpunkt der Grundstückbesitzer wissen lassen, damit beide Seiten gehört werden, jeder sich eine klare Meinung bilden kann und möglicherweise eine Lösung gefunden wird. immer



Truderinger Straße

zwischen Baumkirchner Str. + Haringerweg

Radentscheid – Maßnahmenbündel III+IV

Öffentlichkeitsveranstaltung

München 29.03.2023 | GB 2.13



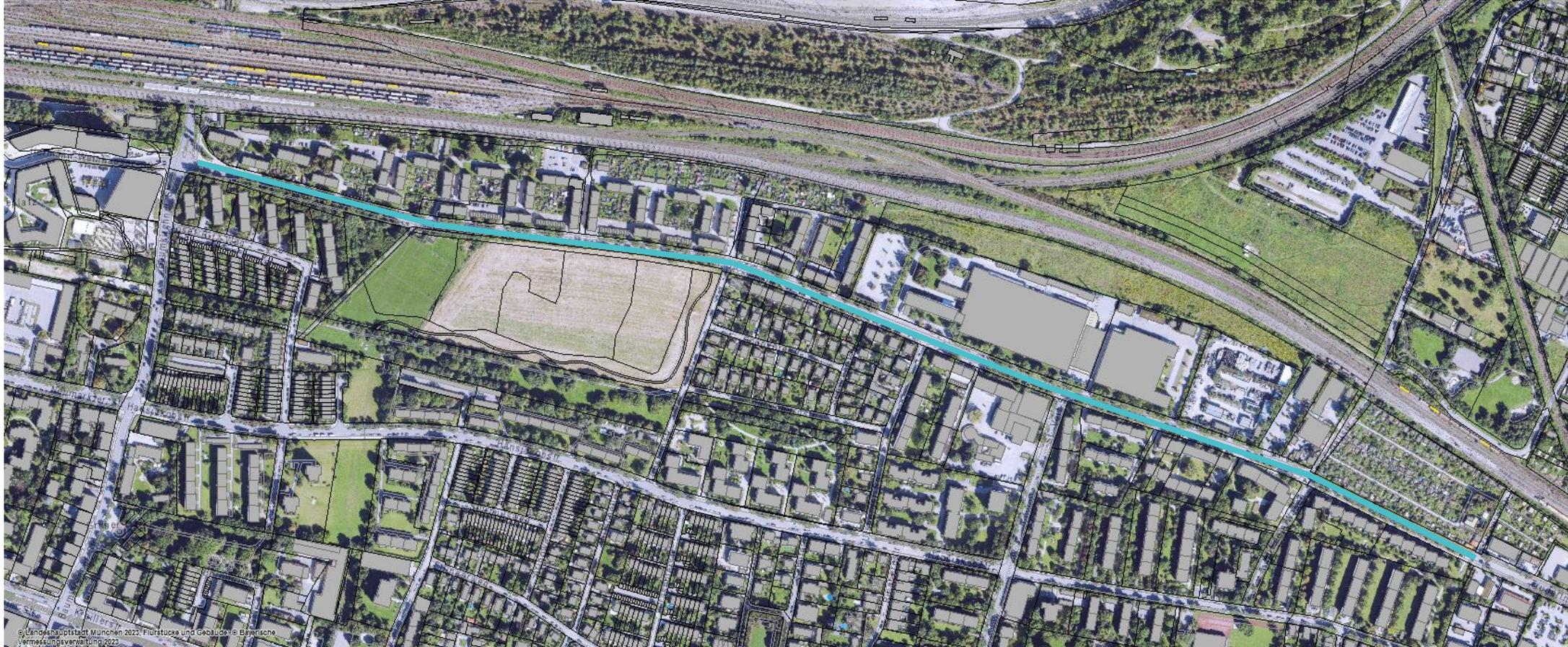
Agenda



- **Grundlagen und Bestand**
- **Vorstellung der einzelnen Abschnitte in Bestand und Planung**
- **Fazit und Ausblick**



Bestandssituation



Länge: 1.600m / Nutzungen: hauptsächlich Wohnen, Gewerbe und Kleingärten

Quelle: LHM

Bestandssituation



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Fotos: LHM

Fahrbahn:

Tempo 50

1 Fahrspur je Richtung

9.000 - 11.000 Kfz/24h

Spitzenstunde 650-900 Kfz

Nur zum Teil Radinfrastruktur
vorhanden

ca. 1.000 Rad/24h

Straße zum Großteil noch nicht
erstmalig hergestellt

Busverkehr:

Buslinie 185

im Bestand 3 Haltestellen

künftig 4 Haltestellen

Planungsziele – Vorgaben aus Stadtratsbeschluss



Vorgaben aus Steckbrief des Stadtratsbeschlusses vom 30.09.2020:

- Verbesserung der Radinfrastruktur im Vergleich zum Bestand
- Vorgaben des Radentscheids nur zum Teil aufgrund der vorhandenen Breiten umsetzbar
- Erhalt 2-Richtungs-Busverkehr
- Weitgehender Erhalt des schützenswerten Baumbestands

Weitere Vorgaben:

- Möglichst kein Eingriff in Baum- und Grünstreifen (Bestand > 180 Bäume)
- Erhalt des typischen Charakters der Straße (Stadtgestaltung und Stadtklima)

➔ Keine typische Planung nach Zielen des Radentscheids, stattdessen Sonderlösung

Aufteilung in 6 Abschnitte



Quelle: LHM

Straße sehr inhomogen
→ Aufteilung in 6
Abschnitte, die jeweils
getrennt betrachtet
werden

Pro Abschnitt mehrere
Varianten geplant
Hier nur Variante 1 =
Vorzugsvariante

Wieso genau dieser
Abschnitt?

Östl. davon bauliche
Radwege vorhanden

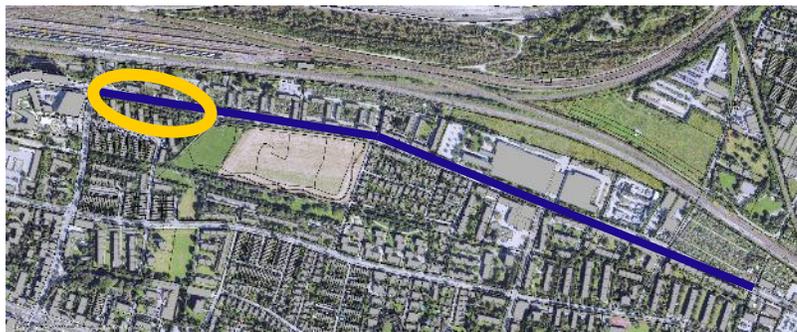
Westlich: ganz anderer
Straßencharakter

Abschnitt 1

Baumkirchner Straße bis Schwanhildenweg



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



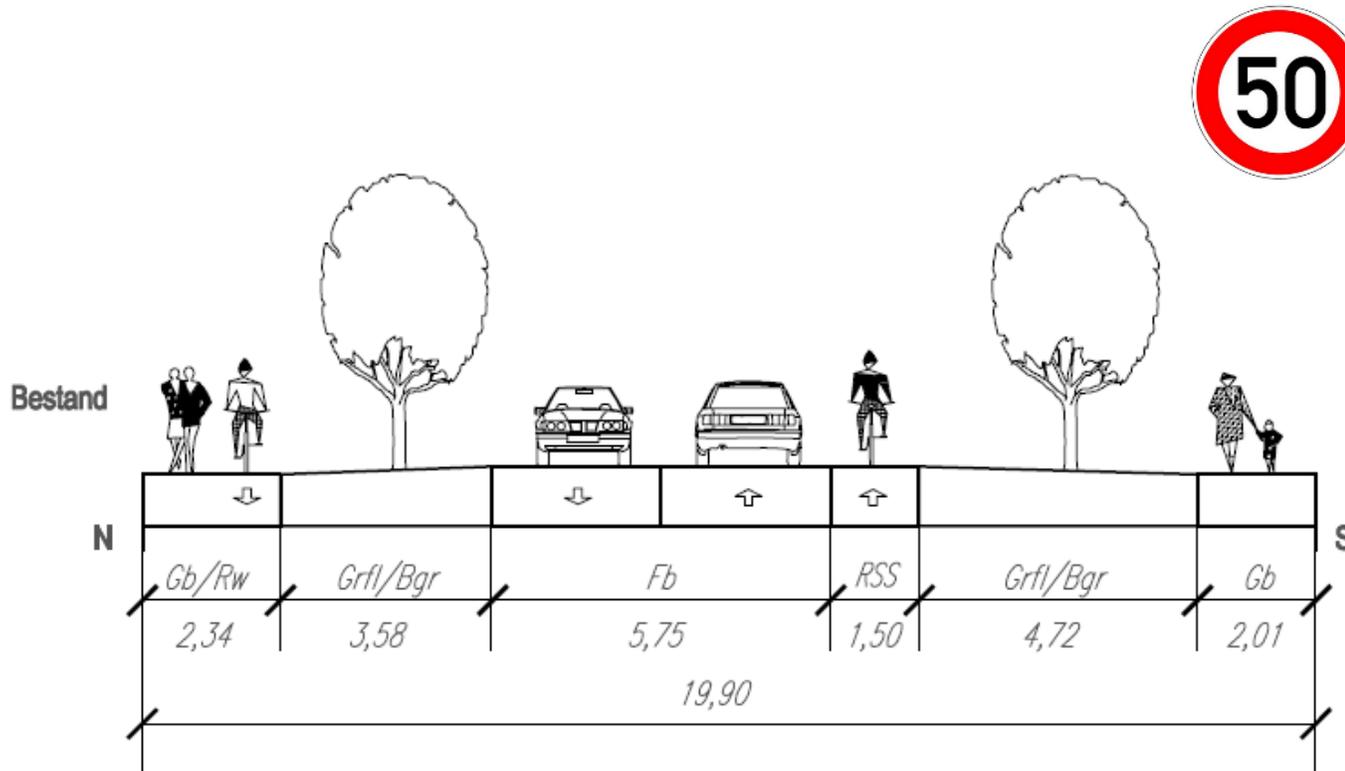
Quelle: LHM



Foto: LHM

Bestandssituation

Abschnitt 1

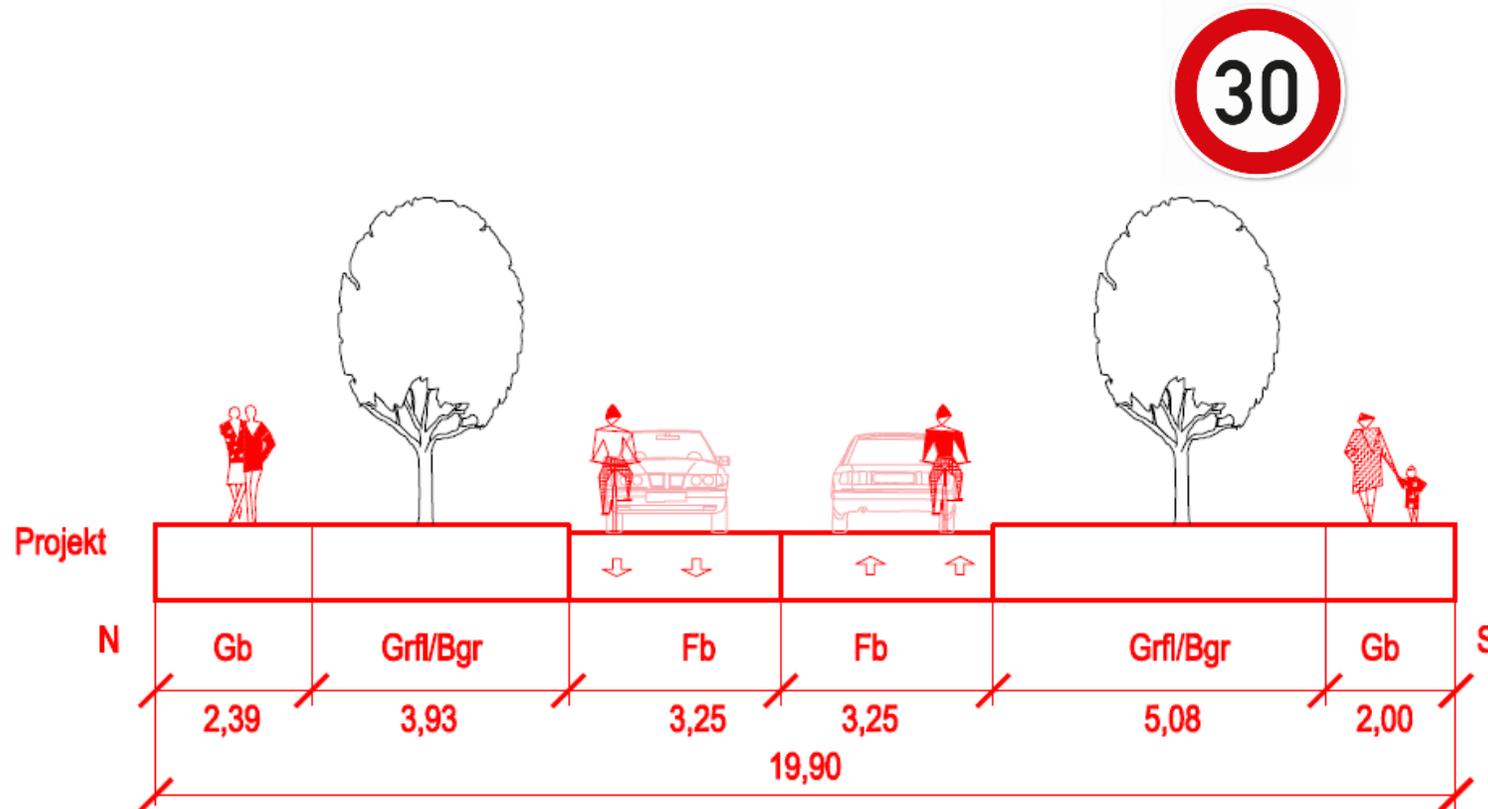


Quelle: LHM

- Alleecharakter mit großen Bäumen in breiten Grünstreifen
- Im Norden Gehweg mit Radverkehr frei
- Radschutzstreifen auf südl. Fahrbahn
- Schmalere Gehweg im Süden
- Am Knoten zur Baumkirchner Straße Bushaltestelle

Planung

Abschnitt 1 - Variante 1 im Querschnitt



Quelle: LHM

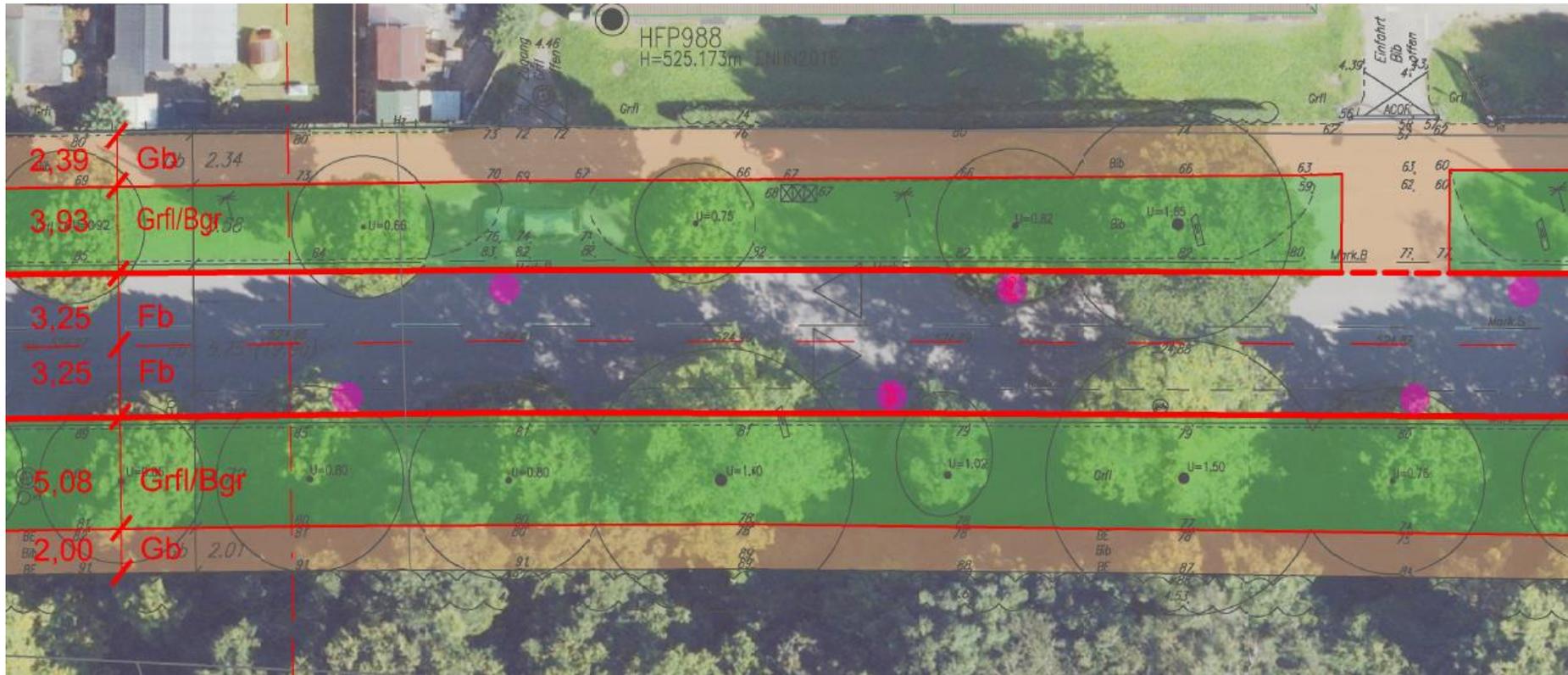
- Tempo 30 wird künftig im ganzen Straßenabschnitt möglich sein
- Erhalt des Baumbestands ohne Eingriff in Grünstreifen
- Im Norden reiner Gehweg ohne Radverkehr
- Fahrbahnbreite 3,25m pro Richtung
- Radverkehr auf Fahrbahn mit Darstellung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen
- Fahrbahn für Radschutzstreifen auf beiden Seiten zu schmal.

Planung

Abschnitt 1 - Variante 1 im Lageplan



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Quelle: LHM

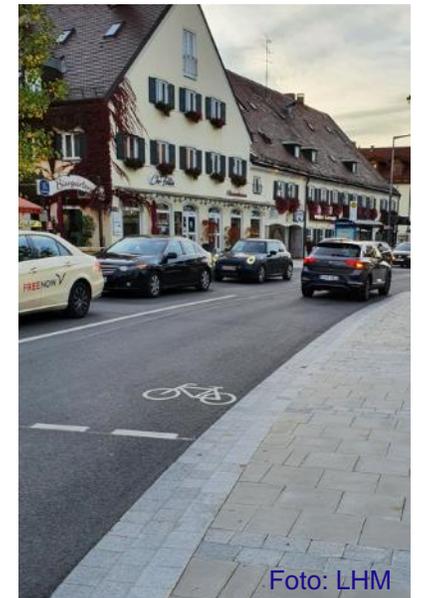
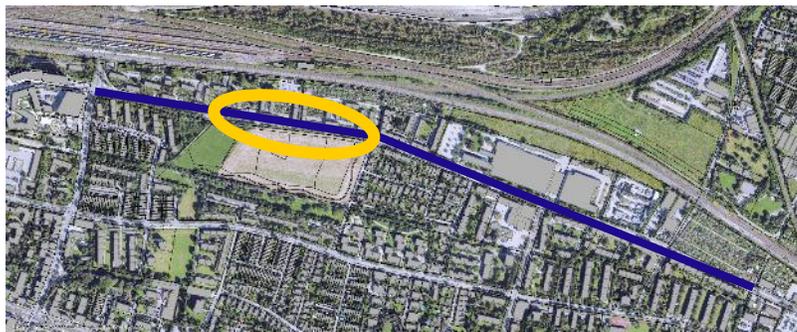


Foto: LHM

Beispiel für
Fahrradpiktogramm
aus dem Truderinger
Ortskern

Abschnitt 2

Schwanhildenweg bis Roßsteinstraße



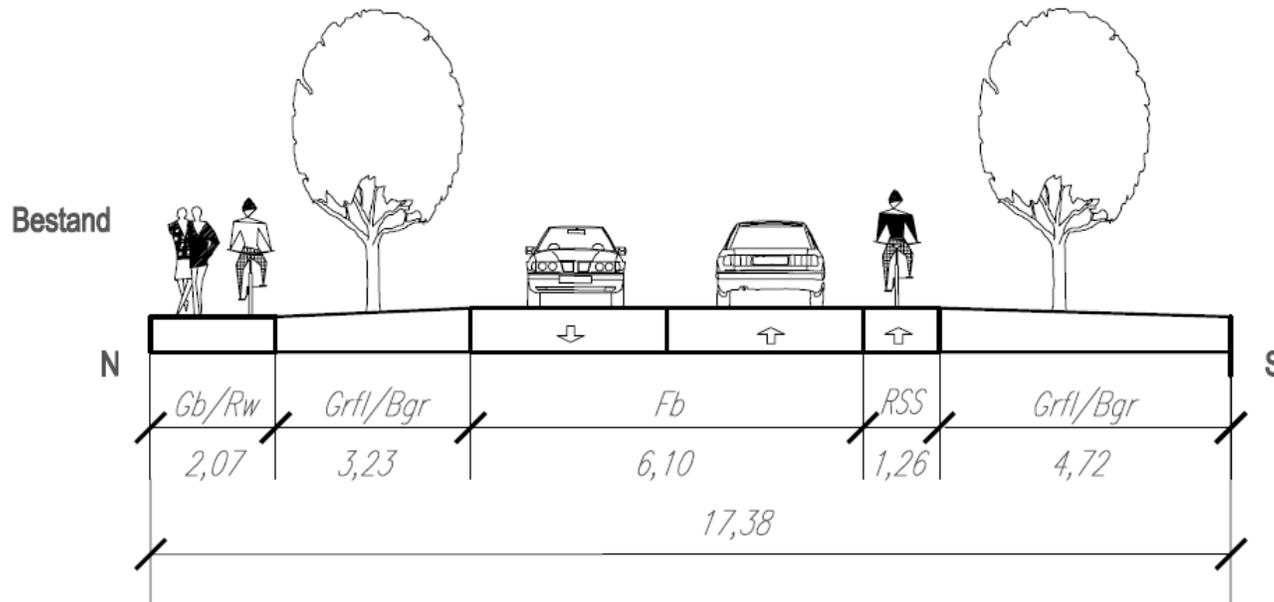
Quelle: LHM



Foto: LHM

Bestandssituation

Abschnitt 2

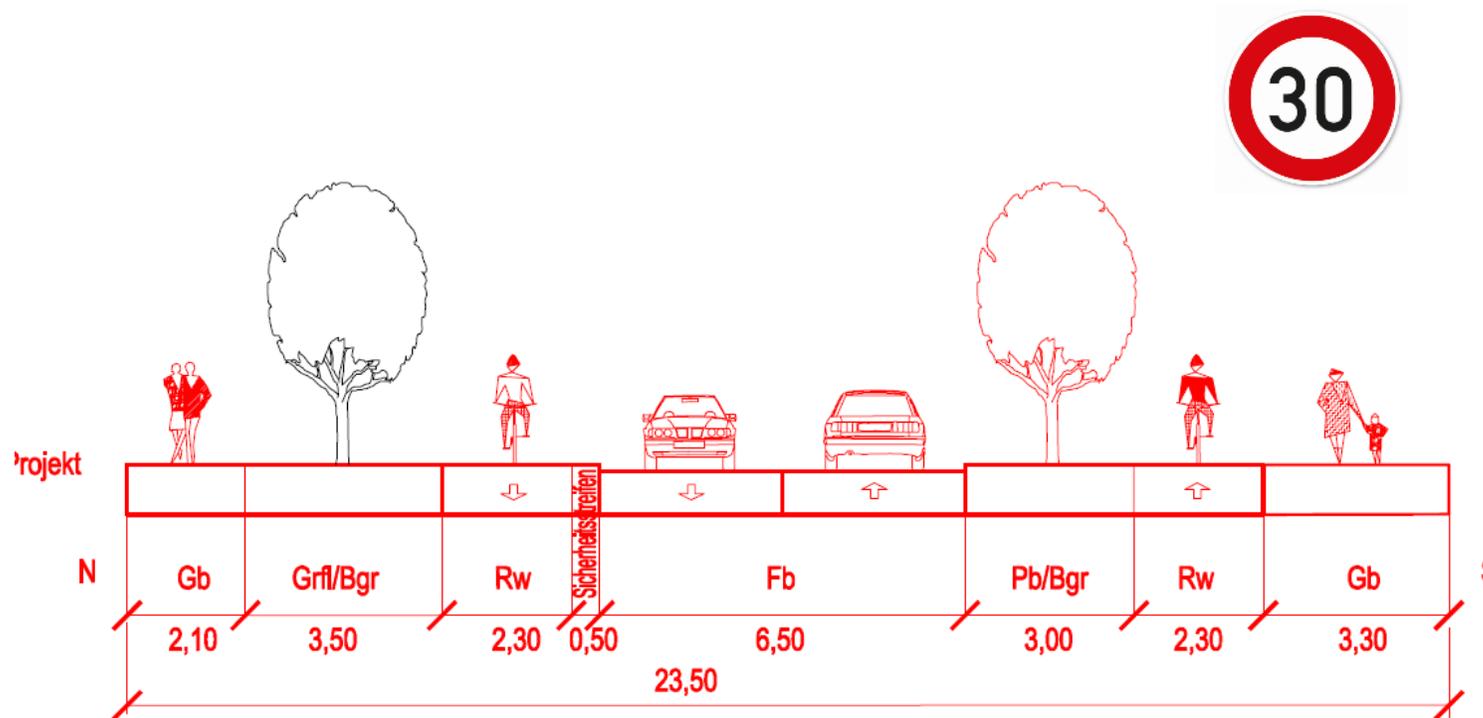


Quelle: LHM

- Abschnitt von Bebauungsplan Nr. 2127
- V.a. auf Nordseite wertvoller Baumbestand in breiten Grünstreifen
- Im Norden schmaler Gehweg mit Radverkehr frei
- Sehr schmaler Radschutzstreifen auf südl. Fahrbahn
- kein Gehweg im Süden
- Im Westen Fußgängerampel vorhanden

Planung

Abschnitt 2 - im Querschnitt



Quelle: LHM

- Erhalt des Gehwegs und Baumbestands auf der Nordseite
- Verbreiterung des Straßenraums im Zuge des Bebauungsplans um knapp 6m
- Bäume auf Südseite wurden wegen B-Plan gefällt
- Beidseitig bauliche Radwege mit 2,30m Breite plus Sicherheitsabstand
- Fahrbahnbreite 3,25m pro Richtung
- Auf Südseite Neupflanzung von 22 Bäumen mit Parkbuchten im Wechsel

Planung Abschnitt 2 - im Lageplan



Quelle: LHM

- Neue Bushaltestelle auf Höhe der ehemaligen Schlossergasse
- Mit Fahrradabstellanlage

Abschnitt 3

Roßsteinstraße bis Ursberger Straße



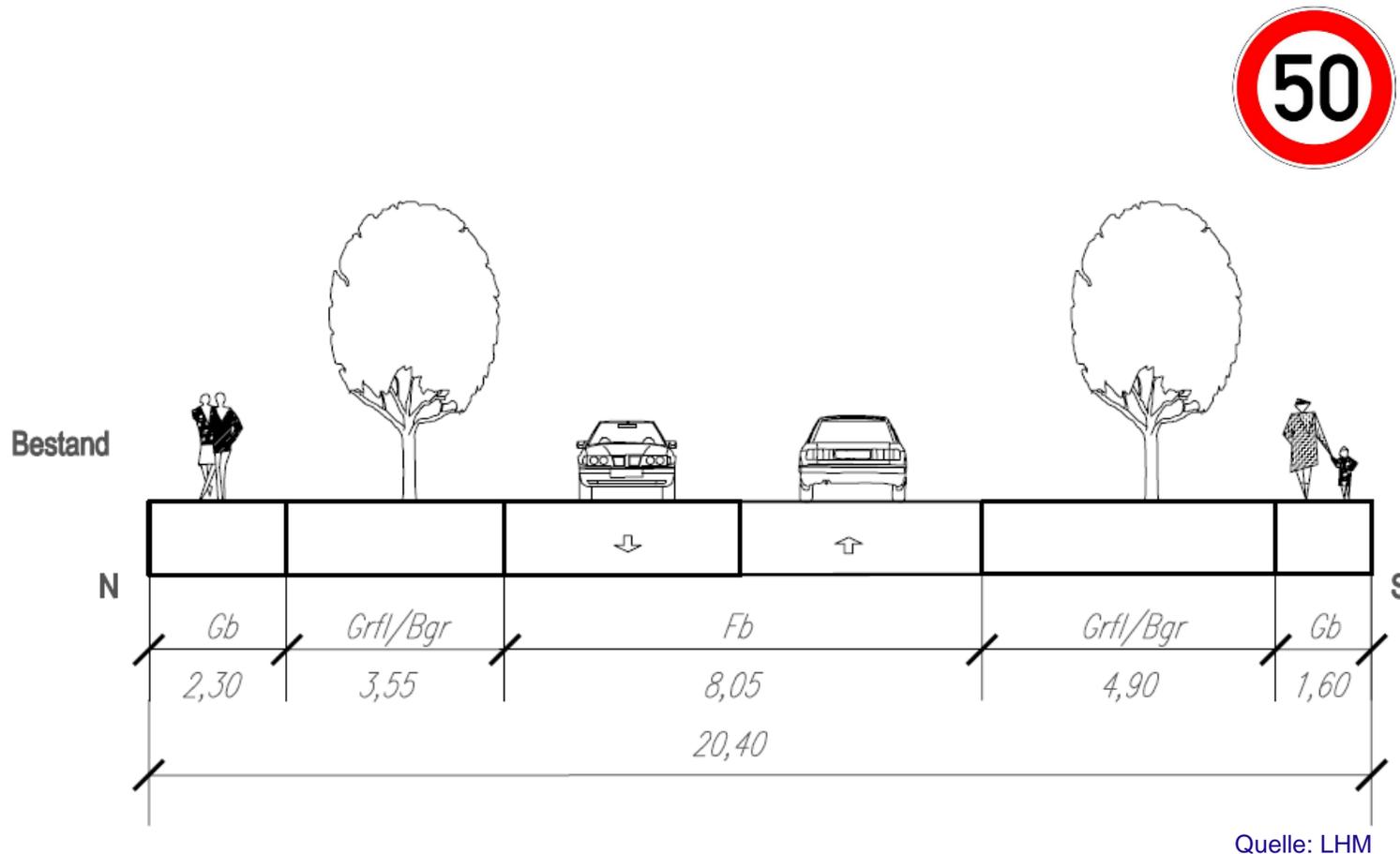
Quelle: LHM



Foto: LHM

Bestandssituation

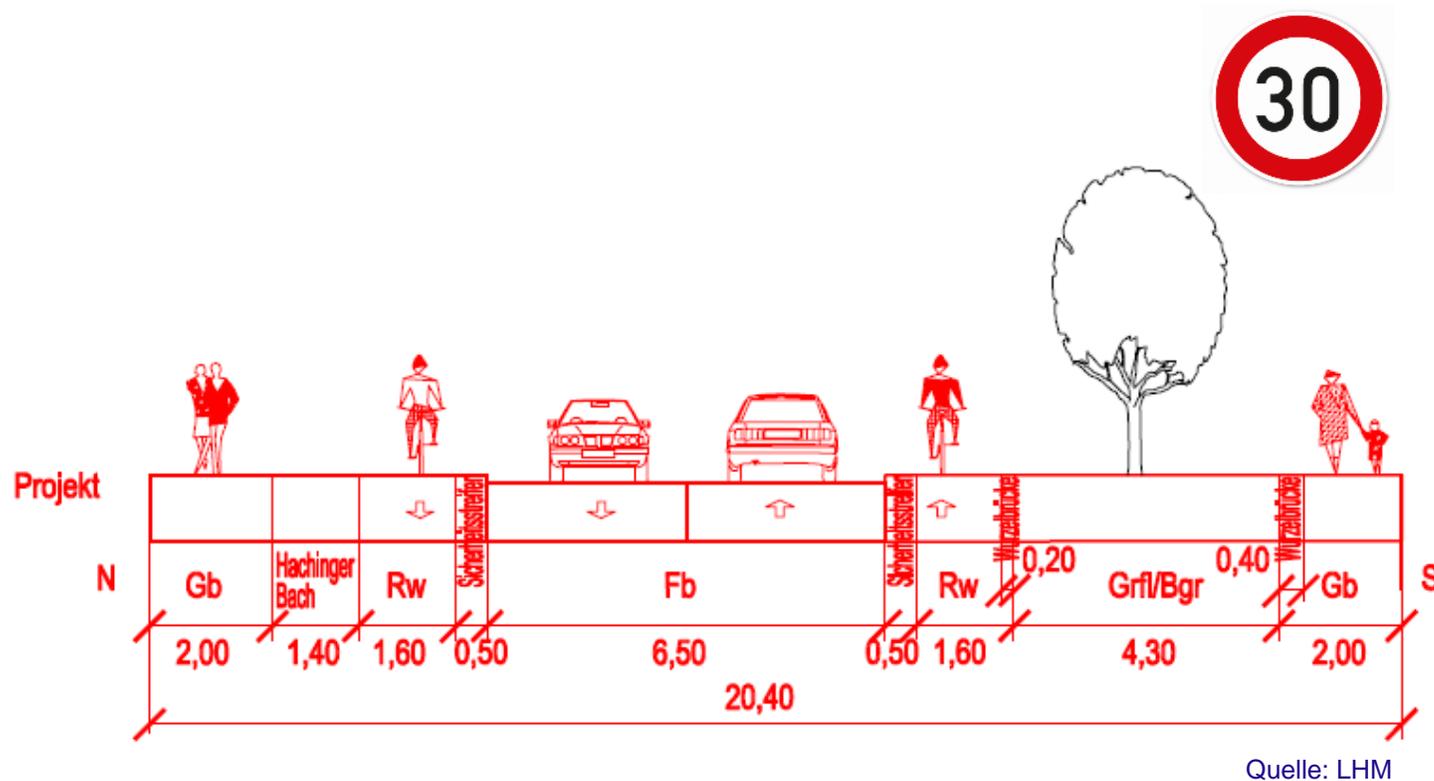
Abschnitt 3



- Gehweg auf beiden Straßenseiten
- Keine Rad-Infrastruktur
- Teilweise wertvoller Baumbestand in breiten Grünstreifen, jedoch mit Lücken
- V.a. auf Südseite Parken, teilweise ungeordnet

Planung

Abschnitt 3 – Variante 1 im Querschnitt



- Reiner Gehweg im Norden
- Offenlegung des Hachinger Bachs in einem Trog mit begehbaren Gitterrost
- Baumfällungen auf Nordseite wg. Hachinger Bach, nicht wegen Radweg
- Beidseitig bauliche Radwege mit 1,60m plus Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn
- Fahrbahnbreite 3,25m pro Richtung (Bedarf der MVG für Linienbus)
- Erhalt des Baumbestands im Süden
- Verbreiterung Gehweg im Süden, wo es der Baumbestand ermöglicht

Planung

Abschnitt 3 – Variante 1 im Lageplan



Quelle: LHM

- Südseite: im westl. Bereich Neupflanzung von Bäumen mit Parkbuchten im Wechsel
- Im östl. Bereich Verschwenk des Radwegs neben die Fahrbahn wegen den Bestandsbäumen
- Ergänzung der südlichen Baumreihe ab der Silberkopfstraße (im Plan nicht erkennbar). Wegen Entfall der Bäume auf der Nordseite Neupflanzung besonders wichtig.

Abschnitt 4

Ursberger Straße bis Truderinger Str. 148



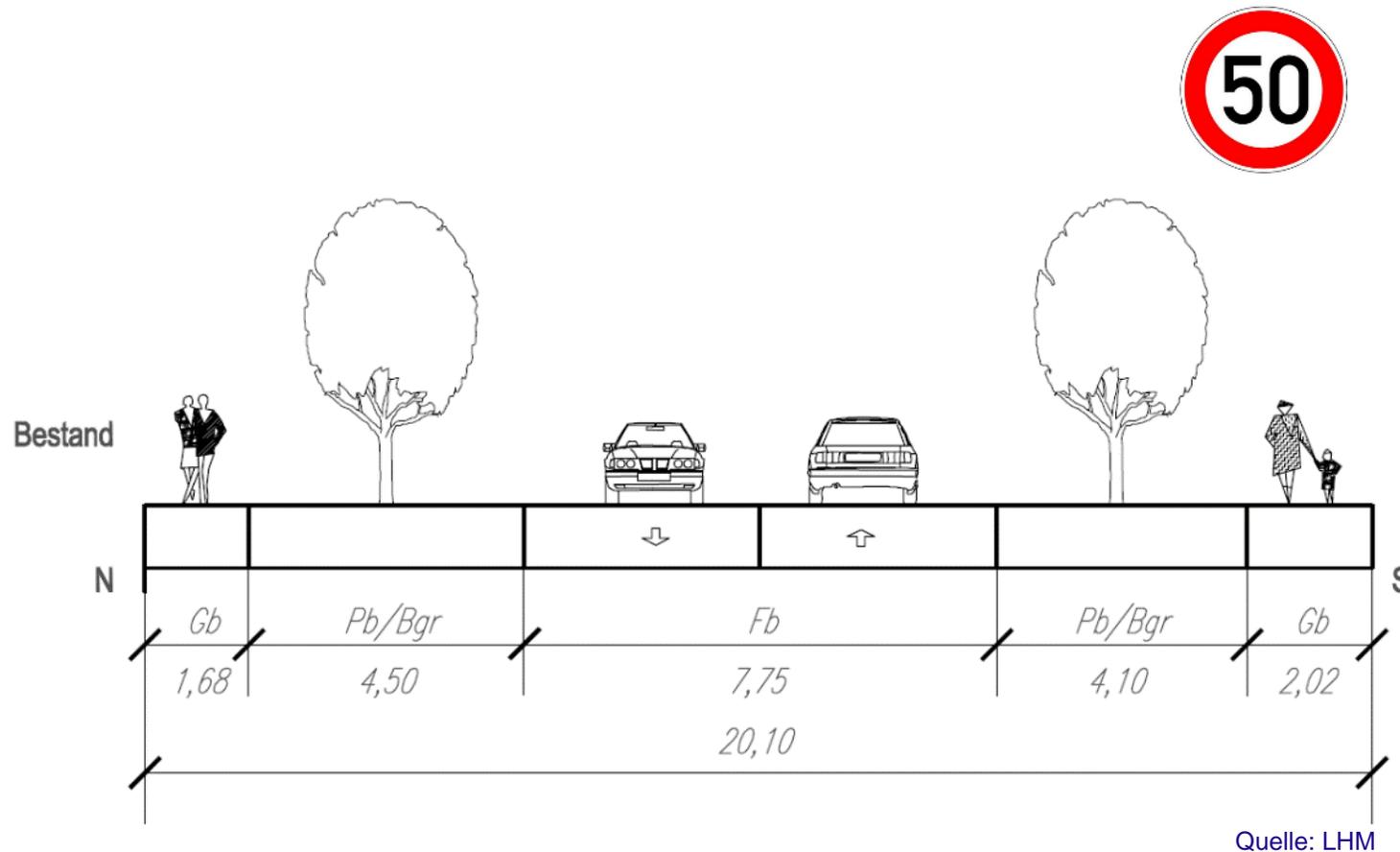
Quelle: LHM



Foto: LHM

Bestandssituation

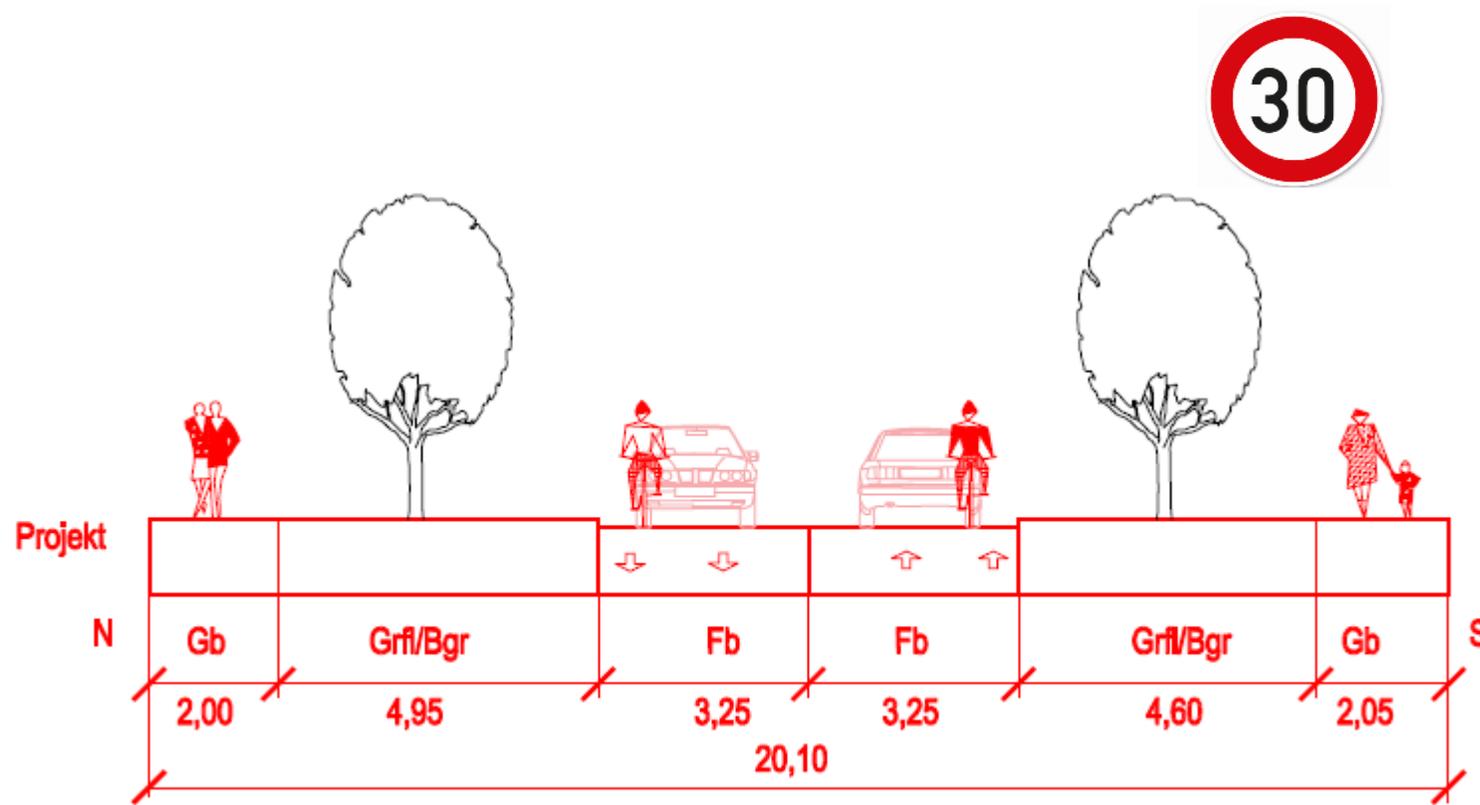
Abschnitt 4



- Im Norden schmalere Gehweg
- Keine Rad-Infrastruktur
- wertvoller Baumbestand in breiten Grünstreifen, Alleecharakter
- Überbreite Fahrbahn
- Gehweg im Süden
- Auf Höhe Ursberger Straße Fußgängerampel (bei Bushaltestelle)

Planung

Abschnitt 4 – Variante 1 im Querschnitt

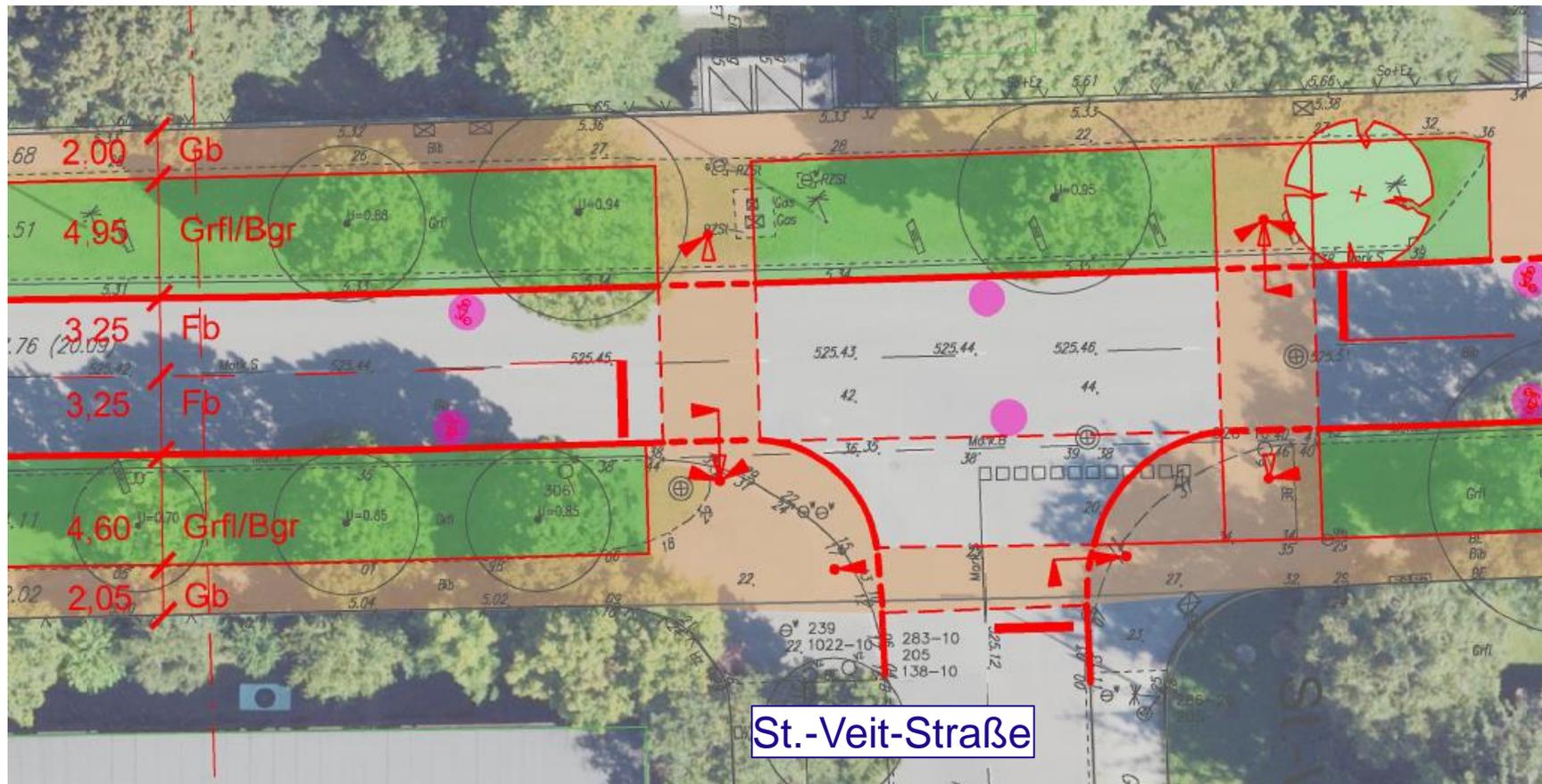


Quelle: LHM

- Fahrbahnbreite 3,25m pro Richtung
- Radverkehr auf Fahrbahn mit Darstellung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen
- Erhalt der Wertstoffinsel an selber Stelle (vor Bosch) wie bisher mit Kurzzeitparkplätzen
- Bushaltestellen künftig direkt gegenüber, auf Höhe Eingang Bosch mit Fahrradabstellmöglichkeiten

Planung

Abschnitt 4 – Variante 1 im Lageplan



Quelle: LHM

- Erhalt des Baumbestands ohne Eingriff in Grünstreifen, bzw. sogar leichte Verbreiterung
- An Kreuzung St.-Veit-Straße neue Ampelanlage mit integrierten Fußgängerampeln
- Gehweg auf Nordseite endet auch in der Planung, wegen Erhalt Baumbestand

Abschnitt 5

Truderinger Str. 148 bis Auf dem Wasen



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



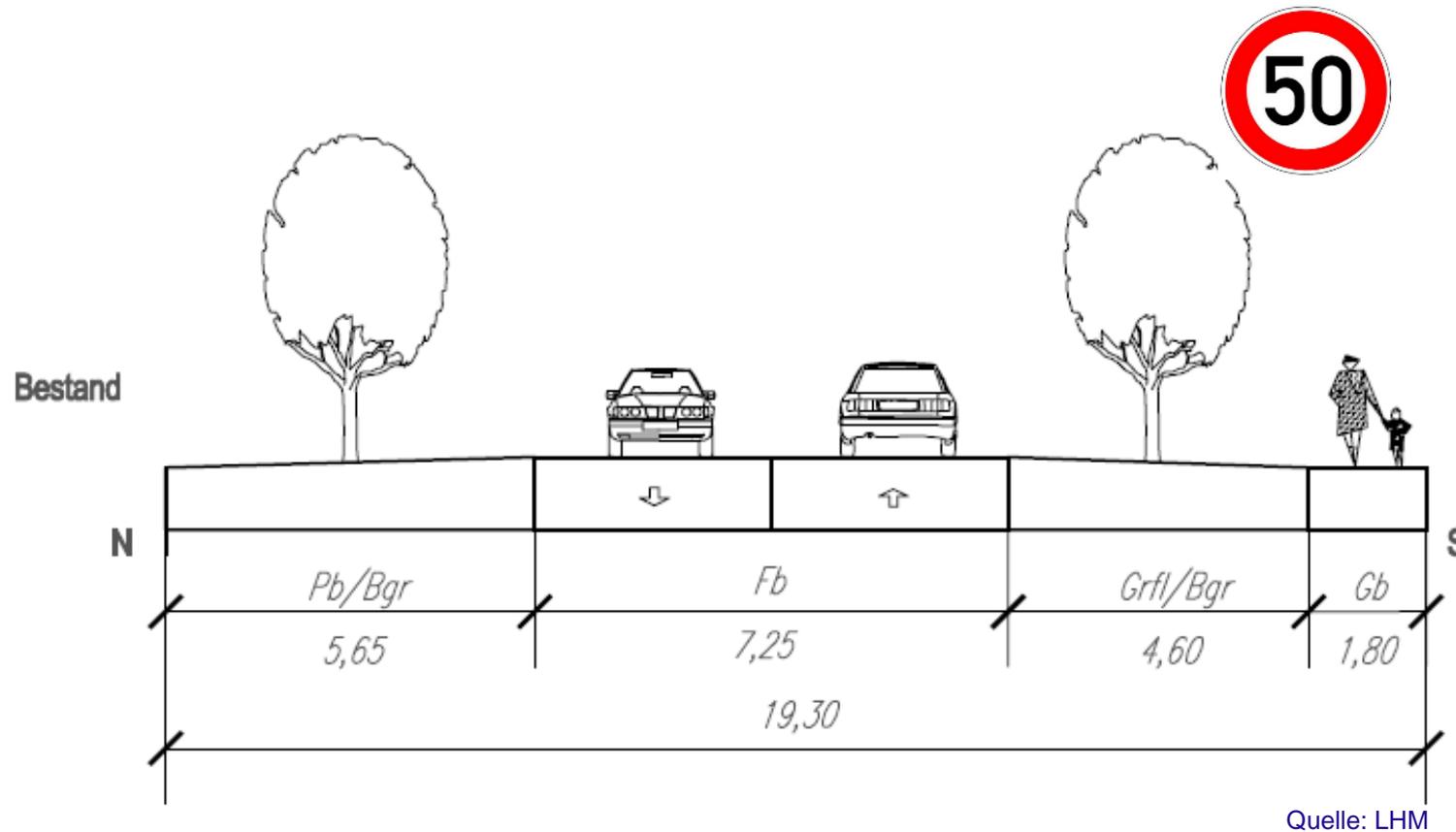
Quelle: LHM



Foto: LHM

Bestandssituation

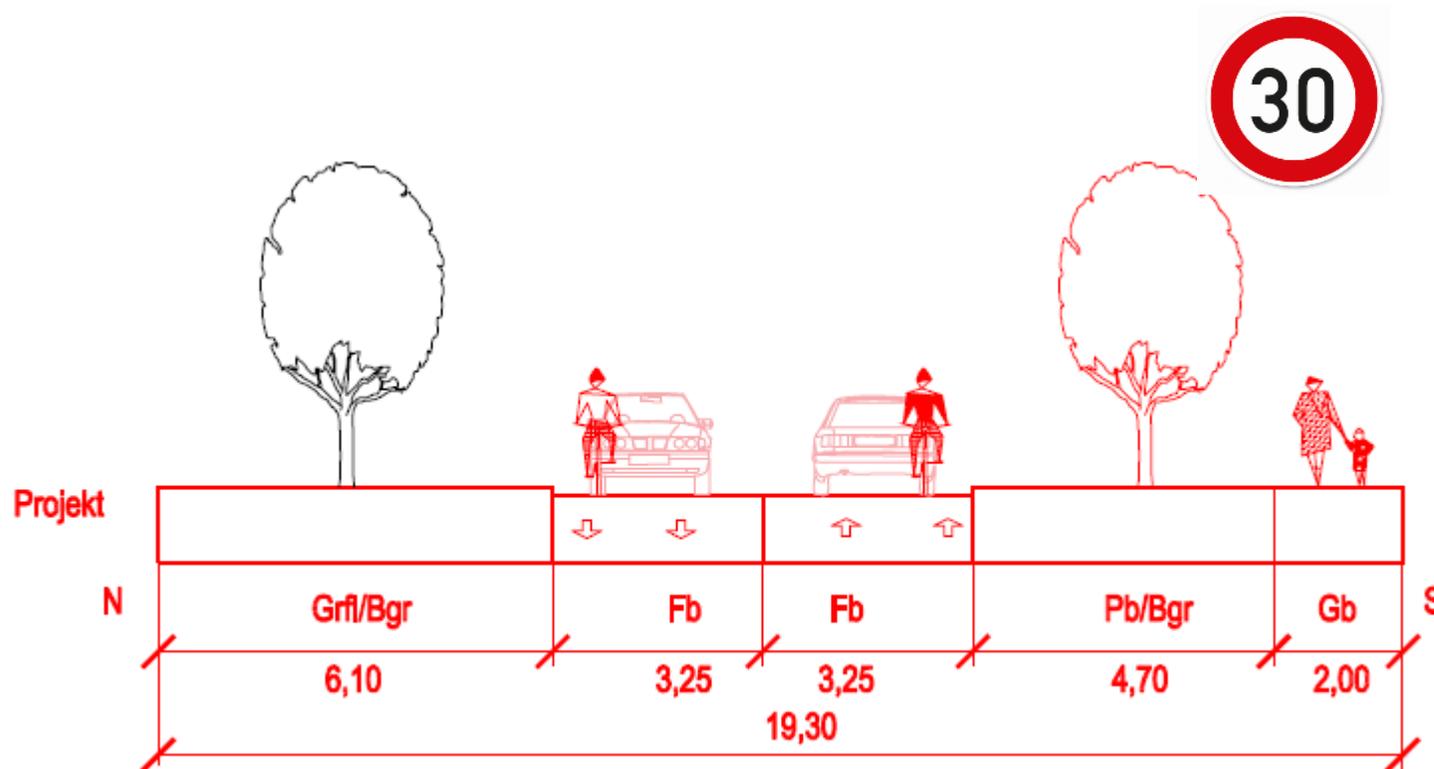
Abschnitt 5



- Kein Gehweg im Norden (wie im Abschnitt 6)
- Keine Rad-Infrastruktur
- breite Fahrbahn
- Im Norden sehr breiter Grünstreifen mit einigen großen Bäumen und mehreren Parkbuchten, teilweise nur gekiest
- Auf Südseite einzelne Bäume und Parken
- Schmalere Gehweg im Süden
- Beidseitige Bushaltestelle am östlichen Ende

Planung

Abschnitt 5 – Variante 1 im Querschnitt

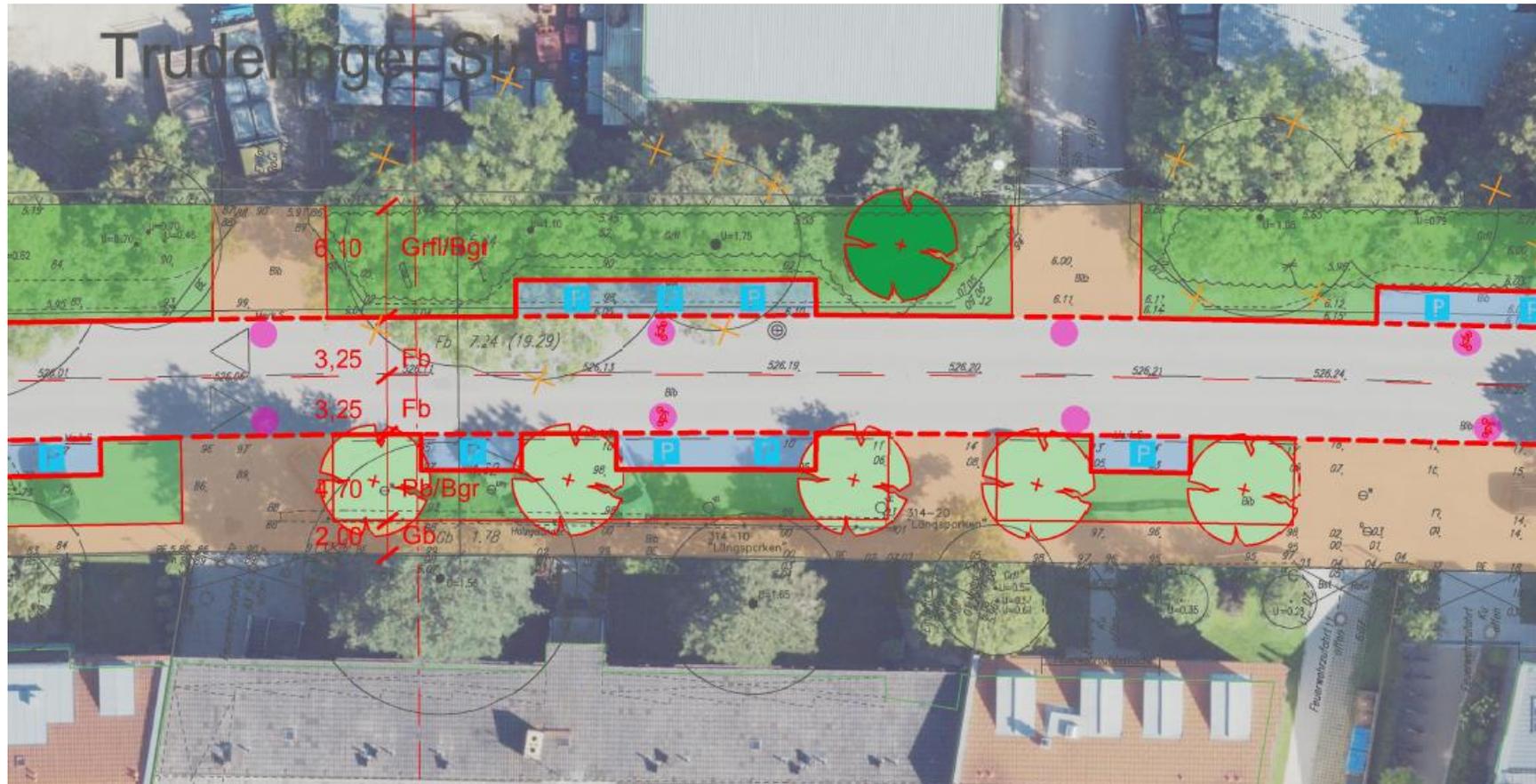


Quelle: LHM

- Auch künftig kein Gehweg im Norden
- Fahrbahnbreite 3,25m pro Richtung
- Radverkehr auf Fahrbahn mit Darstellung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen
- Verbreiterung Gehweg im Süden auf 2,00m
- Beidseitige Bushaltestelle am östlichen Ende mit Fahrradabstellmöglichkeiten
- Fußgängerrampe bei Bushaltestelle bleibt erhalten

Planung

Abschnitt 5 – Variante 1 im Lageplan

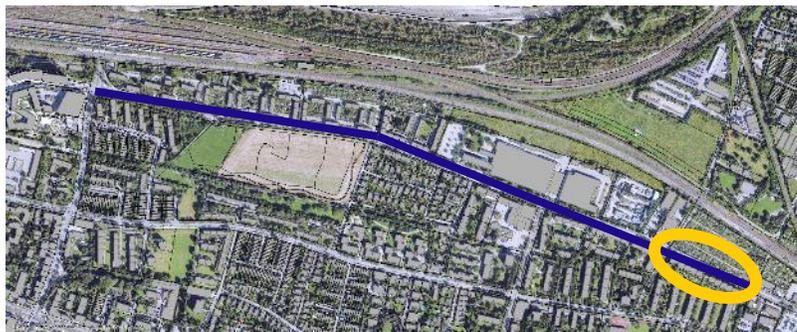


Quelle: LHM

- Auf Nordseite werden die asphaltierten Parkplätze übernommen
- Ergänzung der südlichen Baumreihe im Wechsel mit Parkplätzen

Abschnitt 6

Auf dem Wasen bis Haringerweg



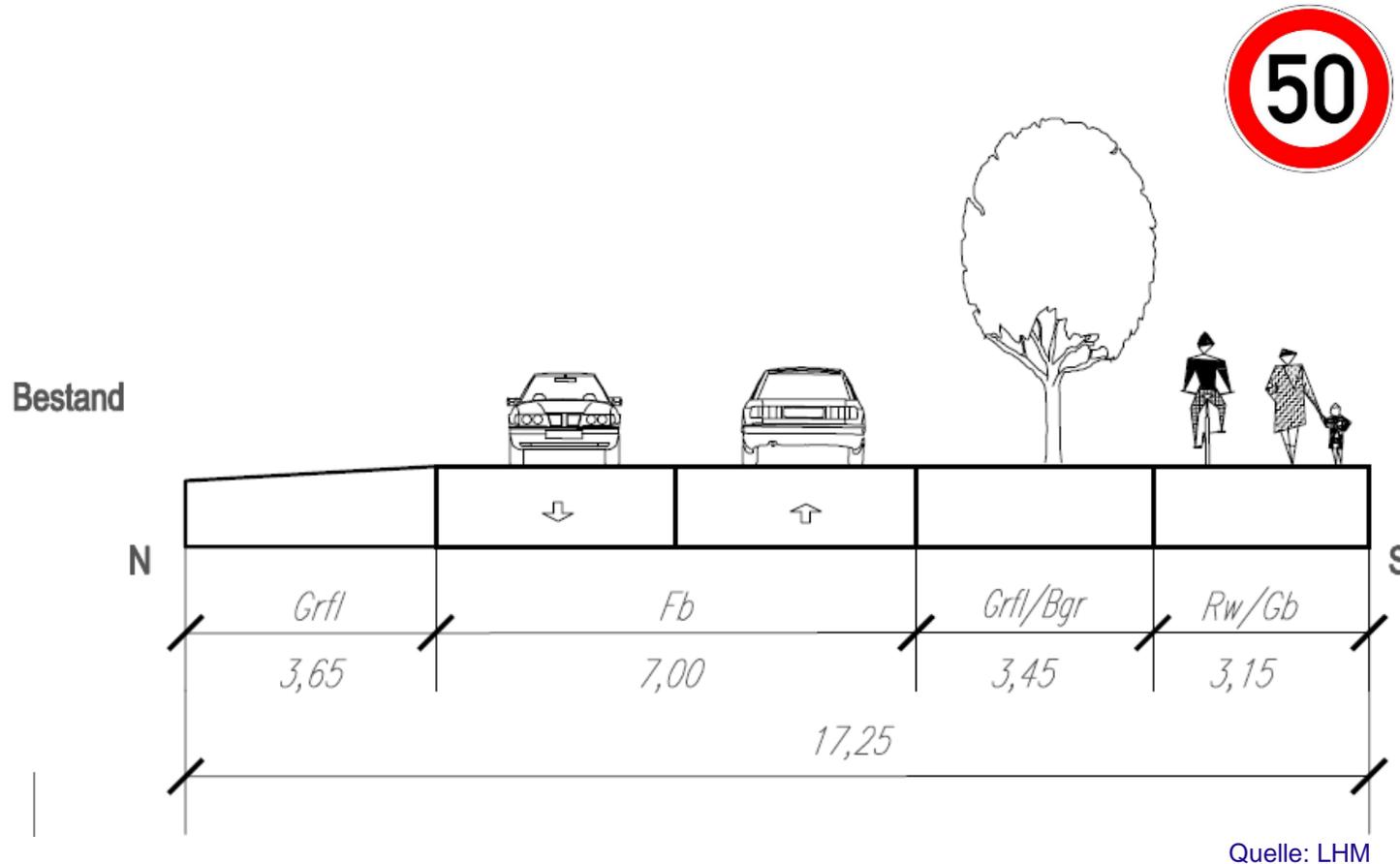
Quelle: LHM



Foto: LHM

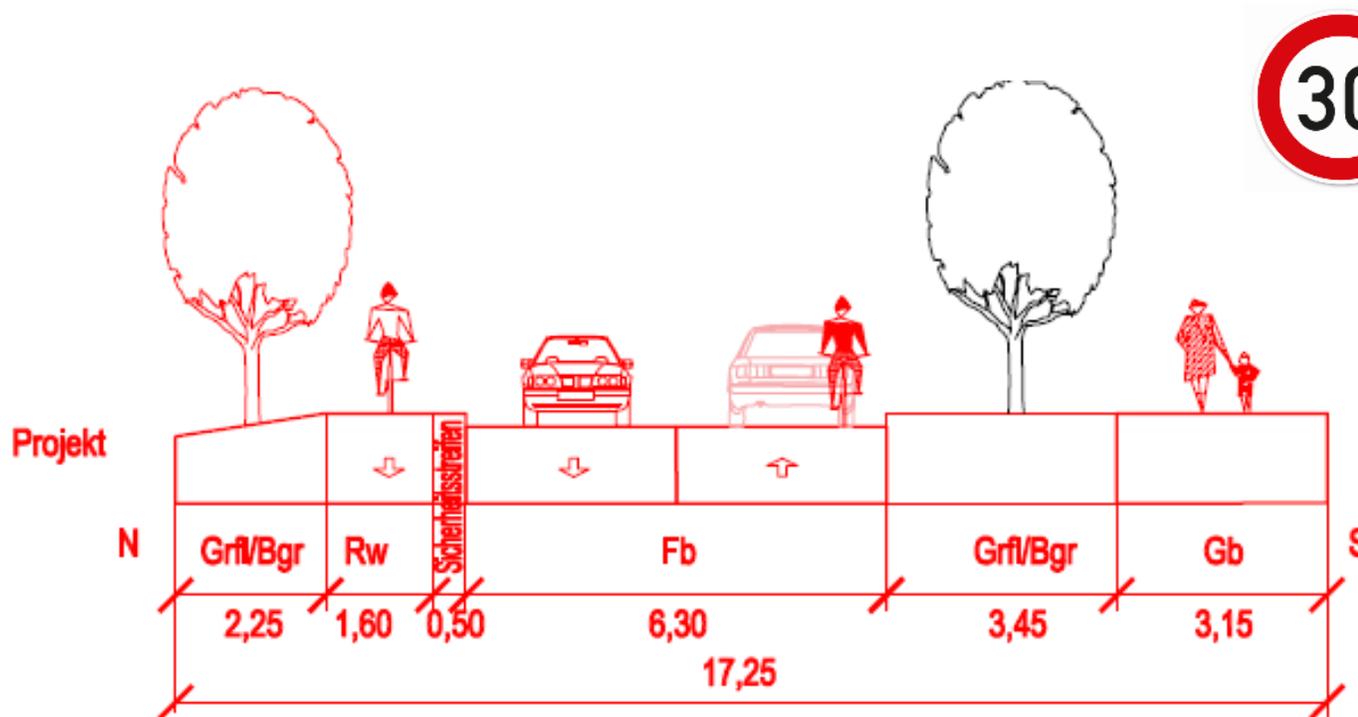
Bestandssituation

Abschnitt 6



- Kein Gehweg im Norden (wie im Abschnitt 5)
- breite Fahrbahn mit 7,00m
- Im Norden breiter Grünstreifen ohne Bäume und Böschung nach unten zur Kleingartensiedlung
- Auf Südseite durchgehende Baumreihe mittleren Alters
- Gemeinsamer Geh- und Radweg im Süden
- Auf Nordseite keine Radinfrastruktur

Planung Abschnitt 6 – im Querschnitt



Quelle: LHM

- baulicher Radweg mit 1,60m plus Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn
- Fahrbahnbreite 3,15m pro Richtung (mit MVG abgestimmt)
- Radverkehr auf südlicher Fahrbahn mit Darstellung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen
- Erhalt des Baumbestands auf Südseite ohne Eingriff in Grünstreifen
- Künftig reiner Gehweg auf der Südseite

Planung

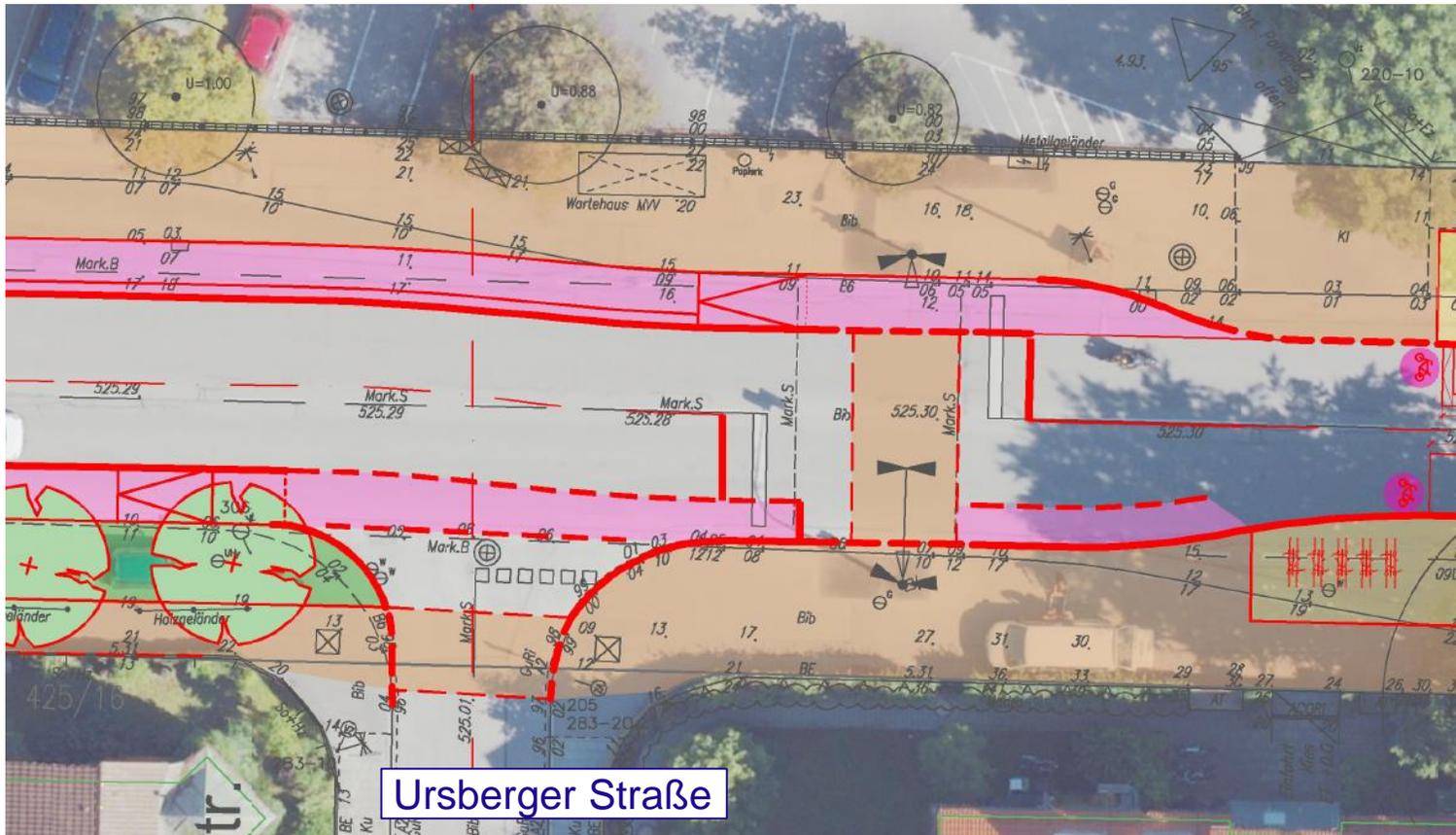
Abschnitt 6 – im Lageplan



Quelle: LHM

- Im Norden Verschmälerung der Böschung und Pflanzung einer durchgehenden Baumreihe -> dadurch Alleecharakter auch in diesem Straßenabschnitt
- Am östlichen Ende Anschluss an Bestandssituation

Planung allgemein: kritische Stellen Übergang von Fahrradpiktogramm zu baulichen Radweg



- Baulicher Radweg wird für 10m bis 20m als Radschutzstreifen (RSS) auf Fahrbahnniveau geführt
- Dann erst Beginn der Fahrradpiktogramme
- Durch Übergang mit RSS allmähliche Heranführung in den Mischverkehr
- Beidseitiger RSS aus Platzgründen in Abschnitt 1, 4, 5 und 6 nicht möglich. Nur Platz für Fahrradpiktogramme.

Quelle: LHM

Planung allgemein: kritische Stellen Bushaltestellen



Quelle: LHM

- Alle Bushaltestellen künftig mit Wartehaus
- „hinter“ Buswartehäuschen genügend Platz für Fußverkehr
- Falls Radweg zwischen Bushaltestelle und Fahrbahn geführt wird, dann extra Aufstellfläche für Ein- und Ausstieg direkt an der Fahrbahn
- Breiten entsprechen den Planungsleitlinien

Planung allgemein: Tempo 30 in allen Abschnitten



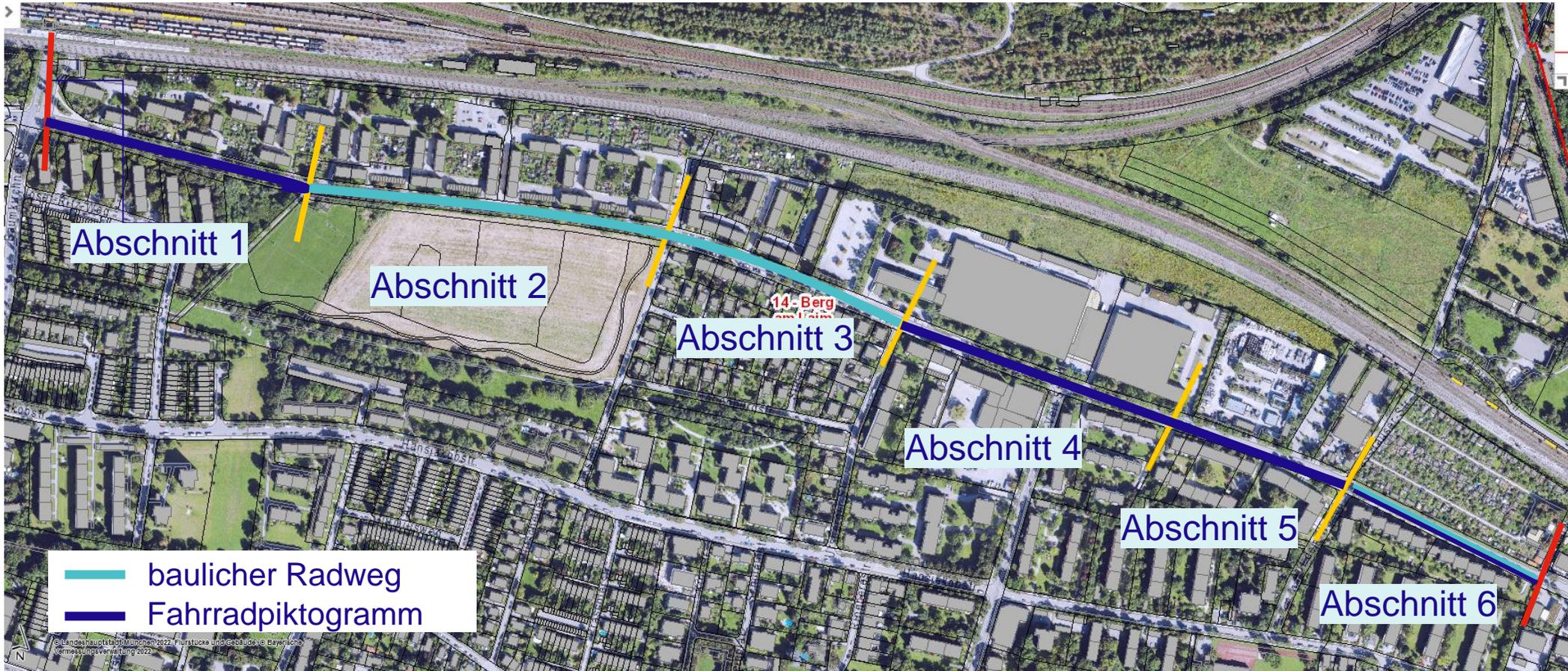
Darstellung nur beispielhaft, bildet
nicht eine genaue Situation ab.
Aktualisierte Visualisierung,
Stand 30.03.2023.

Wie wird die Straße umgestaltet, damit
Tempo 30 eingehalten wird?

- Straßenquerschnitt enger:
bisher > 7m → jetzt 6,50m
- Am Fahrbahnrand 0,50m breiter
Pflasterstreifen, befahrbar → optische
Verschmälerung der Straße
- Durch Stärkung des Alleecharakters
optische Verschmälerung der Straße
- Vorfahrtsstraße muss erhalten bleiben
wegen Linienbus

Quelle: H. Quick

Planung - Zusammenfassung



Quelle: LHM

Fazit – Was verändert sich?



Bilanz	Planung
Bäume	<ul style="list-style-type: none">• Pflanzung von bis zu 75 neuen Bäumen -> Stärkung Alleecharakter der Straße• Fällung von 1 Baum wegen Radwegplanung• Fällung von weiteren Bäumen wegen Hachinger Bach bzw. Bebauungsplangebiet
Parkplätze	<ul style="list-style-type: none">• Künftig 32 Parkplätze• Ausschließlich Längsparker, die für Verkehrsfluss und Unfallgeschehen sicherer sind als die bestehenden Quer- und Schrägparker
Fahrradstellplätze	<ul style="list-style-type: none">• Neue Fahrradabstellmöglichkeiten an allen Bushaltestellen
MVG-Linienbus 185	<ul style="list-style-type: none">• Befahrung im 2-Richtungsverkehr gegeben• Alle Bushaltestellen als Fahrbahnrandhaltestellen -> problemloses Einfädeln in den Verkehr
Tempo 30	<ul style="list-style-type: none">• Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 als Einzelanordnung
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none">• Verbreiterung der Gehwege auf Mindestmaß von 2,00m

Fazit



Tempo 30 als Einzelanordnung in Kombination mit der jetzigen Planung

- ➔ Verbesserung der Radinfrastruktur in allen Abschnitten; mit der Prämisse des Baumerhalts die optimale Lösung
- ➔ Höhere Sicherheit der Radfahrenden im Bereich der Fahrrad-Piktogrammketten (Abschnitt 1, 4, 5 und 6)
- ➔ Flächen in der Straße bisher teilweise unübersichtlich und dadurch konfliktreicher. Werden eindeutig zugeordnet, dadurch Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
- ➔ Einhaltung von Tempo 30 wird gefördert durch Verschmälerung der Straße und Stärkung des Alleecharakters.

Besonderheit der Planung:

An 1. Stelle = Klimaschutz (Baumerhalt und –ergänzung)

An 2. Stelle = Verbesserung der Radinfrastruktur

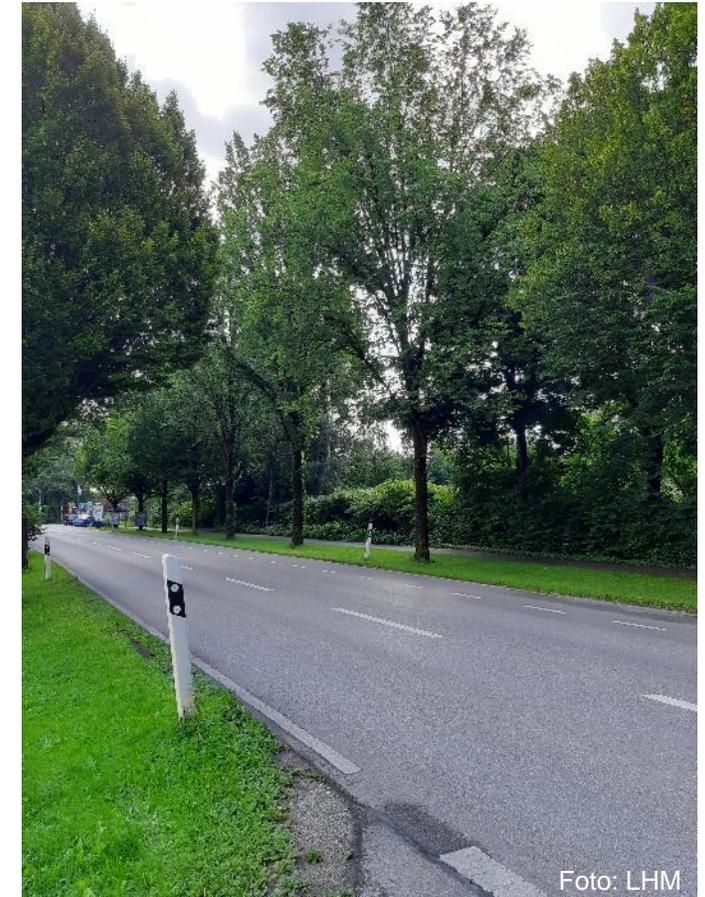


Foto: LHM



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Vielen Dank!

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich 2.13

muenchenunterwegs.de



Stellungnahme des Radentscheid München zur Truderinger Straße

Auf Grundlage der Pläne „Truderinger Straße zw. Baumkirchner Str. und Haringerweg“
Abschnitt 1-6 zum Stand Januar 2023

Verantwortliche Planer*innen: [REDACTED] (MOR)

Einordnung des Bauvorhabens:

Die Umgestaltung und Neuplanung der Truderinger Straße hat ihren Ursprung in der Um- und Offenlegung des Hachinger Baches und der anstehenden, notwendigen Erneuerung des Fahrbahnbelages. Das Projekt ist im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Straße im Truderinger Ortskern zu sehen und als Fortführung in westliche Richtung einzuordnen.

Im weiteren zeitlichen Verlauf wurde dieses Projekt zu einem Radentscheid Projekt deklariert und in das 3. Maßnahmenpaket aufgenommen. Zum Zeitpunkt der Planerstellung verlief auf der Truderinger-Straße keine Route des Radvorrangnetzes.

Im März 2023 wurde bei der Netzplanung die komplette Verlegung der bislang in der Hansjakobstraße vorgesehenen Radvorrangroute (IR III) in die Truderinger-Straße angedacht, obwohl die derzeitigen Planungen für die Truderinger-Straße nicht geeignet sind, eine Radvorrangroute aufzunehmen.

Die folgende Stellungnahme gilt deshalb unter der Voraussetzung, dass in der Truderinger-Straße auch in naher Zukunft nur maximal im Planungsabschnitt 6 eine Route des Radvorrangnetzes (IR II- IR IV) ausgewiesen wird.

Stellungnahme

Mehrere Planungsabschnitte betreffend

Fahrradfahren im Mischverkehr sicher gestalten

Der Straßenquerschnitt der Truderinger Straße bietet nicht auf allen Planungsabschnitten die Möglichkeit, bauliche Radwege einzurichten. Der Radentscheid teilt die Ansicht der Planer*innen, dass eine gut gestaltete Führung der Radfahrenden im Mischverkehr mit Kfz mehr Sicherheit bietet als Befahren eines Schutzstreifens.

Sicher gestalteter Mischverkehr muss aus Sicht des Radentscheid die folgenden Anforderungen erfüllen:

1. Es wird mit baulichen und gestalterischen Mitteln sichergestellt, dass Kfz die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit einhalten. Beschilderung allein wird zur Geschwindigkeitsbegrenzung als nicht ausreichend angesehen.
2. Radfahrende, auch unsichere, werden dabei unterstützt, selbstbewusst eine sichere Fahrlinie in der Nähe der Fahrbahnmitte zu wählen, um das Risiko gefährlicher Überholvorgänge von Kfz trotz Gegenverkehr mit zu geringem Überholabstand zu reduzieren.

Fahrbahnbreite durch bauliche und gestalterische Maßnahmen optisch verschmälern

Der Radentscheid nimmt erfreut zur Kenntnis, dass sich die Planer*innen für eine optische Reduzierung der Fahrbahnbreite durch seitliche Pflasterung einsetzen und die Zusage geben können, dass dieses oder ein gleichwertiges Mittel zur optischen Verschmälerung zum Einsatz kommen wird.

Lokale, ÖPNV-kompatible Fahrbahneinengungen zur Geschwindigkeitsdämpfung einbauen

Neben einer optisch verschmälerten Fahrbahn empfiehlt der Radentscheid als weiteres wichtiges Mittel zur Geschwindigkeitsreduzierung den Einbau von lokalen Einengungen um beidseitig 25cm auf eine effektive Fahrbahnbreite von 6 m in regelmäßigen Abständen (ca. 50 m). Diese mit Baken gekennzeichneten Engstellen erlauben MVG-Bussen eine problemlose Begegnung mit angemessener Geschwindigkeit, wirken aber auf alle Kfz-Fahrer*innen als geschwindigkeitsdämpfendes Element.

Vergleichbare Engstellen wurden vom Stadtrat in Übereinkunft mit der MVG bereits für die Hochäckerstraße beschlossen.

Der Radentscheid fordert, diese lokalen Einengungen in die Ausführungsplanung aufzunehmen und umzusetzen. Alle bislang gehörten Gegenargumente bleiben für den Radentscheid nicht nachvollziehbar.

Im Mischverkehr keine Leitlinie markieren

Da eine Leitlinie (Mittellinie) den Charakter einer außerörtlichen, schnellen Straße verstärkt, bittet der Radentscheid sehr darum, im Mischverkehr keine Leitlinie zu markieren.

Auch im Truderinger Ortskern wurden keine Leitlinien markiert.

Piktogrammketten gemäß Empfehlungen ausführen

Der Radentscheid begrüßt den Vorschlag der Planer, die Position der Radfahrenden im Mischverkehr durch die Verwendung von Piktogrammketten zu stärken.

Er nimmt die Zusage des MOR, diese Piktogramme gemäß den Empfehlungen der TU Wuppertal in deutlichem Abstand vom Rand der Kernfahrbahn in der Nähe der Mitte der Fahrstreifen zu markieren, erfreut zur Kenntnis.

Der Radentscheid bittet darum, im Zug der Neugestaltung der Truderinger-Straße, auch die im Truderinger Ortskern bereits angebrachten Piktogramme nach dem Prinzip der einheitlichen Gestaltung innerhalb eines Straßenzuges in einem funktionsgerechten Abstand und in empfohlener Größe neu zu markieren.

Höhengleiche Führung der Radwege an allen untergeordneten Einmündungen und an allen Einfahrten

Der Radentscheid nimmt die Zusage erfreut zur Kenntnis, dass alle untergeordneten Einmündungen und alle Grundstückszufahrten gemäß dem in den Leitlinien (LERA REM) beschriebenen Standard höhengleich ausgeführt werden.

Anmerkung: Es ist beabsichtigt, den Standard für die bauliche Ausführung der höhengleichen Führung an nicht-signalisierten Einmündungen künftig verbindlich in den Leitlinien zu beschreiben.

Abstand der Haltlinien an Fußgängerüberquerungen vergrößern und vereinheitlichen

Der Radentscheid begrüßt die Zusage, den Abstand der Haltlinien von den Fußgängerfurten einheitlich auf min. 2 m zu vergrößern.

Radwegende an der Ursberger Straße sicher gestalten

Der Radentscheid nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die Planer*innen eine Lösung entwickelt haben, die den Übergang von baulichem Radweg in den Mischverkehr an der Ursberger Straße vom Einmündungsbereich entfernt und die kritische Verflechtungsstelle in eine übersichtlichere Stelle legt.

Der Radentscheid geht davon aus, dass der Schutzstreifen im Übergangsbereich rot eingefärbt wird und das erste Radsymbol der folgenden Piktogrammreihe direkt am Ende der Einfädelstelle in der Nähe der Fahrbahnmitte angebracht wird.

Planungsabschnitt 6

Führung der geplanten IR III Radvorrangroute

Nach dem erst kürzlich aktualisierten Stand der Netzplanung soll im Planungsabschnitt 6 vom Haringer Weg bis zu Auf den Wasen eine Radvorrangroute IR III geführt werden.

Sollte sich dieser Verlauf der IR III bestätigen, weicht ein einseitiger Radweg mit einer Breite von 1,6m anstelle der geforderten Regelbreite von 2,5m deutlich von den Anforderungen an eine Radvorrangroute ab.

Zudem ist der links abbiegende Radverkehr vom Radweg in der Truderinger Straße in die An den Wasen in den Planungen bislang nicht ausreichend berücksichtigt worden und nur eingeschränkt möglich.

Sollte sich der Verlauf der IR III Radvorrangroute bestätigen, fordert der Radentscheid eine erneute Prüfung hinsichtlich der H RSV Anforderungen und die Durchführung ggf. notwendiger Anpassungen.

Radweg in Unterbreite im Norden, Radfahrende im Mischverkehr im Süden

Der Radentscheid sieht den einseitigen Radweg bei gleichzeitigem Mischverkehr in Gegenrichtung im Planungsabschnitt 6 weiterhin kritisch.

Aus Sicht des Radentscheid sprechen folgende Argumente gegen einen einseitigen Radweg und für Mischverkehr in beide Richtungen:

- Der einseitige Radweg bedeutet in dieser Straße einen vermeidbaren, zusätzlichen Wechsel in eine neue, nur hier verwendete Führungsform. Dies widerspricht dem Gestaltungsprinzip der Einheitlichkeit des Verkehrsraums. Im direkten Anschluss daran wird der Radverkehr wieder beiderseitig auf der Fahrbahn geführt.
- Das Abbiegen vom Radweg im rechten Seitenraum in die südliche An den Wasen links, die Hauptfahrbeziehung im Verlauf des IR III, ist deutlich schwerer für Radfahrende sicher zu gestalten als das Abbiegen direkt von der Fahrbahn.
- Der Radweg wird voraussichtlich nicht benutzungspflichtig. Radfahren auf der Fahrbahn ist damit wie auf der Südseite erlaubt. Um das Recht der Radfahrenden zur Nutzung der Fahrbahn neben einem neuen Radweg auch Kfz-Fahrer*innen zu

verdeutlichen, wäre eine Piktogrammreihe auf der nördlichen Fahrbahn unabdingbar. Sollte dies aus rechtlichen Gründen nicht möglich sein oder nicht vorgesehen werden, spräche das aus Sicht des Radentscheid zusätzlich gegen einen einseitigen, nicht benutzungspflichtigen Radweg.

- Die Sinnhaftigkeit des einseitigen Radverkehrs auf der Fahrbahn erscheint für Kfz-Lenker*innen und Radfahrende gleichermaßen schwerer nachvollziehbar und widerspricht damit dem Prinzip der *Verständlichkeit* des Verkehrsraums.
- Bei Entfall des Radweges im Norden könnte der freiwerdende Raum in eine nicht versiegelte Grünfläche überführt werden.

Für den Fall, dass der Radweg trotz der oben aufgeführten Argumente beibehalten werden sollte, weist der Radentscheid auf die Notwendigkeit hin, diesen über den Haringer Weg gemäß gültigen Standards höhengleich an den Bestandsradweg anzubinden.

Schlussbemerkung

Der Radentscheid begrüßt die Neugestaltung der Truderinger Straße und bescheinigt den Planungen das deutlich erkennbare Bestreben, im Zuge des Umbaus die subjektive und objektive Sicherheit der Fahrradfahrenden bestmöglich zu erhöhen. Unter Berücksichtigung der gegebenen Randbedingungen unterstützt der Radentscheid eine sicher gestaltete Führung der Radfahrenden im Mischverkehr in den Streckenabschnitten, in denen keine Radwege realisierbar sind.

Der Radentscheid bedankt sich bei den Planer*innen für den konstruktiven Austausch während des Entwicklungsprozesses und ist zuversichtlich, dass auch die wenigen, noch offenen Punkte im Weiteren geklärt werden können und in die Ausführungsplanung Eingang finden.

Der Radentscheid ist überzeugt, dass die geplante Neugestaltung der Truderinger Straße eine deutlich spürbare Verbesserung für die Anwohner, die Radfahrenden, das Stadtklima und die Stadtgestaltung bringen wird, ohne dass dabei die Befahrbarkeit für den ÖPNV oder den Kfz-Verkehr eingeschränkt wird und hofft auf einen baldigen Baubeginn.

Datum: 15.06.2023
Telefon: 0 233- [REDACTED]
Telefax: 0 233- [REDACTED]
[REDACTED]
uvo12.rku@muenchen.de

**Referat für Klima- und
Umweltschutz**
Umweltvorsorge in der
räumlichen Planung
RKU-I-2

Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Truderinger Straße zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg (Stadtbezirk 14)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung - Verkehrsführung und Raumaufteilung

Mitzeichnung der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09750

An das Mobilitätsreferat: MOR-GB2

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit E-Mail vom 06.06.2023 haben Sie das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) um Mitzeichnung der im Betreff genannten Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09750 gebeten. Das RKU begrüßt grundsätzlich alle Bestrebungen, im Sinne der Verkehrswende einen möglichst großen Teil der Bevölkerung auf den Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) zu bewegen. Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radentscheid wird daher unterstützt.

Mit den Inhalten der vorliegenden Beschlussvorlage besteht aus Sicht des RKU Einverständnis. Die Beschlussvorlage mit der Empfehlung für die Variante 1 wird daher mitgezeichnet. Darüber hinaus ist zu den das RKU betreffenden Belangen Folgendes anzumerken.

Stadtklima

Für die Maßnahme „Raumaufteilung Truderinger Straße“ im Rahmen des Radentscheids werden zwei Varianten vorgestellt. Bei Variante 1 wird die Fällung von 1 Baum wegen Radwegen erforderlich sowie evtl. die Fällung von weiteren 7 Bäumen (aufgrund baulicher Eingriffe in Wurzelbereich). Die Eingriffe in Grünstreifen werden lt. Beschreibung auf das absolute Minimum reduziert. Für Variante 2 werden zwar keine Baumfällungen wegen Radwegen erforderlich, evtl. müssen jedoch 30 Bäume gefällt werden und es werden zahlreiche Eingriffe in Grünstreifen und Wurzelbereiche erforderlich sowie Wurzelbrücken in vielen Wurzelbereichen.¹

Das Projektgebiet weist lt. Klimafunktionskarte eine Mischung aus Bereichen mit einer sehr hohen bioklimatischen Bedeutung und Bereichen mit günstiger bis weniger günstiger bioklimatischer Situation auf. Stellenweise befinden sich Wirkungsbereiche der lokal entstehenden Strömungssysteme innerhalb der Bebauung entlang der Truderinger Straße. Große, ausgewachsene Bäume tragen während Hitzeperioden dazu bei, für einen thermischen Ausgleich und eine bioklimatische gute Aufenthaltsqualität zu sorgen. Die Fällungen von Bestandsbäumen sollten daher grundsätzlich auf ein Minimum reduziert werden. Aufgrund der geringeren Eingriffe in den Baumbestand und Grünflächen wird Variante 1 aus Sicht des Stadtklimas bevorzugt. Erst nach einigen Jahrzehnten weisen neu gepflanzte Bäume eine vergleichbare thermische Wirkung wie Bestandsbäume auf. Es wird zudem empfohlen, soweit möglich wasserdurchlässige Beläge zu verwenden, sodass die Wasserretention und Verdunstung bei Niederschlagsereignissen erhöht werden.

¹ Ausgenommen Baumfällungen aufgrund des Hachinger Bachs, da dies eigenständige Maßnahmen außerhalb des Radentscheids sind.

Die Maßnahmen zu den zahlreichen Baumneupflanzungen und Verbreiterung von Grünstreifen wird von Seiten des RKU sehr begrüßt.

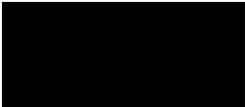
Lärmvorsorge

Von der Lärmvorsorge wird der Radwegbau bzw. -ausbau grundsätzlich begrüßt, da dadurch die Bürger*innen zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad motiviert werden und in der Folge die Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und damit einhergehend die Schallimmissionsbelastung an der benachbarten Bebauung verringert werden können. Ebenfalls begrüßt wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im gesamten Planungsbereich. Auch diese Maßnahme führt zu einer Verminderung der Lärmbelastung.

In den Planungsabschnitten 2, 3 und 6 werden bauliche Radwege errichtet. Die Lärmvorsorge weist vorsorglich darauf hin, dass diese baulichen Maßnahmen im weiteren Verfahren auf ihre Erheblichkeit im Sinne der 16. BImSchV – und damit verbunden dem Erfordernis von Maßnahmen der Lärmvorsorge – zu prüfen sind. Diese Prüfung kann im weiteren Verfahren erfolgen, in dem das Baureferat als Baulastträger für die durch bauliche Maßnahmen umzugestaltenden Abschnitte ohnehin eine Prüfung der Lärmbelange nach 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) durchführen muss.

Naturschutz

Zwar wird ein Biotop kartierter Baum (M-566-002) im Bebauungsplan Nr. 2127 Truderinger Str. u.a. (in Aufstellung) nicht zum Erhalt festgesetzt, jedoch durch eine Reihe zu pflanzender Bäume ersetzt. In Zusammenarbeit mit Grünplanung, Gartenbau und der Unteren Naturschutz Behörde wurde die Esche aufgrund des bereits über einen längeren Zeitraum laufenden Abbauprozesses als nicht erhaltenswürdig eingestuft. Seitens des Naturschutzes wird ebenfalls Variante Nr. 1 bevorzugt.



Christine Kugler

Berufsmäßige Stadträtin

Datum: 16.06.2023

Telefon: 0 2353 [REDACTED]

Telefax: 0 2353 [REDACTED]
[REDACTED]

Kreisverwaltungsreferat

Hauptabteilung IV

Branddirektion Sachgebiet GL

33 Geschäftsbetrieb

KVR-IV-BD GL 33

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09750 zum REM-Projekt Truderinger Straße

An das Mobilitätsreferat

Das Kreisverwaltungsreferat mit Branddirektion hat o.g. Entwurf einer Beschlussvorlage zur Mitzeichnung bzw. Stellungnahme zugeleitet bekommen.

Das Kreisverwaltungsreferat erhebt gegen die Beschlussvorlage keine Einwände.

[REDACTED]

Dr. Sammler-Gradi
[REDACTED]

Datum: 16.06.2023

Telefon: 0 2353-

Telefax: 0 2353-

Kreisverwaltungsreferat

Hauptabteilung IV

Branddirektion Sachgebiet GL

33 Geschäftsbetrieb

KVR-IV-BD GL 33

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09750 zum REM-Projekt Truderinger Straße

I. An das Mobilitätsreferat

Das Kreisverwaltungsreferat mit Branddirektion hat o.g. Entwurf einer Beschlussvorlage zur Mitzeichnung bzw. Stellungnahme zugeleitet bekommen.

Das Kreisverwaltungsreferat erhebt gegen die Beschlussvorlage keine Einwände.

Dr. Sammler-Gradi

II. Abdruck von I.
per E-Mail
an BD VB-Verkehrsinfrastruktur
zur Kenntnis.

III. Wv.-GL 33

BD-L: per E-Mail am: 07.06.23

VB/L: Kenntnis genommen am: 07.06.23

VB-Verkehrsinfrastruktur am: 07.06.23

Datum: 20.06.2023
Telefon: 0 233 [REDACTED]
Telefax:
[REDACTED]
plan.ha3-02@muenchen.de

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtsanierung und
Wohnungsbau
PLAN-HAIII-02

**Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Truderinger Straße zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg (Stadtbezirk 14 – Berg am Laim)
Bedarfs- und Konzeptgenehmigung, Verkehrsführung und Raumaufteilung**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09750 des Mobilitätsreferates

An das Mobilitätsreferat GB2 – Verkehrs- und Bezirksmanagement

(per E-Mail an [REDACTED] und cc an beschlusswesen.mor@muenchen.de)
zur Zuleitung vom 05.06.2023, [REDACTED]

Gegen den übermittelten Beschlussentwurf bestehen aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung **grundsätzlich keine Einwände**.

Der Beschlussentwurf wird bezüglich des Planungsabschnitts 2 seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung HA II – Stadtplanung mit folgenden **Anmerkungen** mitgezeichnet:

Im Abschnitt 2 unterscheiden sich, im übermittelten Beschlussentwurf und in der Planzeichnung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2127 (siehe Anlage), die Breitenangaben zu den Gehwegen und zu den Baumstreifen. Das Gesamtmaß der Straße mit 23,5 m stimmt jedoch überein.

Eine tabellarische Übersicht unter Punkt 3.3 teigt Vorteile hinsichtlich der Erhaltungsmöglichkeit des Baumbestands. Diese ist in Variante 1 deutlich vorteilhafter. Auch der Eingriff in Grünflächen fällt bei Variante 1 günstiger aus.

Der Variante 1 wird daher seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung der Vorzug gegeben.

Der **Planungsabschnitt 2** entspricht räumlich in etwa dem Umgriff des genannten Bebauungsplans (in Aufstellung) Nr. 2127. Die hier für den öffentlichen Raum getroffenen Festsetzungen der Grünplanung § 18 Abs. 1 sind unter folgenden Voraussetzungen eingehalten (mindestens 18 große Laubbäume zu entwickeln). Die Planunterlagen sowie der Beschlussentwurf enthalten keine Angaben der zu pflanzenden Bäume.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bittet deshalb in den Unterlagen die Angaben gemäß den Festsetzungen unter § 18 Grünordnung im öffentlichen Raum

(1) Die Straßenverkehrsfläche der Truderinger Straße ist alleearartig zu begrünen. Dabei ist auf der Südseite und der Nordseite eine Baumreihe mit je mindestens 18 standortgerechten, großen Laubbäumen zu entwickeln. Bestandsbäume können darauf angerechnet werden.
(2) Der in der Straßenverkehrsfläche als zu erhalten festgesetzter Baum kann entfernt werden, wenn die Verkehrssicherungspflicht dies in der weiteren Entwicklung erfordert und dafür die naturschutzrechtlichen Voraussetzungen vorliegen.

(3) Für Neupflanzungen in der Straßenverkehrsfläche gilt abweichend von § 16 Abs. 4 eine Mindestpflanzgröße von 30 - 35 cm Stammumfang. ergänzen zu lassen.

Inwieweit diese Festsetzungen auf die gesamten Neupflanzungen in den anderen Planungsabschnitten übertragen werden soll, steht im Ermessen der zuständigen Fachreferate.

gez.

■

Anlage

Planzeichnung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2127 (in Aufstellung)

Von: [REDACTED]
Gesendet: Donnerstag, 22. Juni 2023 18:05
An: [REDACTED]
Cc: [REDACTED] MI-PL-BV; [REDACTED] MI-PL-BV; [REDACTED] GM;
 [REDACTED] GM; Beschlusswesen MOR
Betreff: AW: REM-Projekt Truderinger Straße - Mitzeichnung Fremdreferate

anbei die **Mitzeichnung und Stellungnahme der SWM/MVG zum „REM-Projekt Truderinger Straße“**.

Die Planung ist mit uns abgestimmt und sieht in der Vorzugsvariante (Variante 1) abschnittsweise bauliche Radwege oder die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr vor. Die für einen stabilen Busbetrieb notwendigen Straßenbreiten sind vorhanden. In der Variante 2 gibt es abschnittsweise eine Führung des Radverkehrs auf Radschutzstreifen mit verschmälerter Kernfahrbahn, d.h. der Bus muss (und darf) bei Gegenverkehr auf den Radschutzstreifen ausweichen. Dieses Ausweichen birgt aber ein gewisses Risiko für Unfälle zwischen Bussen und Fahrrädern, weshalb aus unserer Sicht ebenfalls die Variante 1 klar zu bevorzugen ist und zu einer höheren Verkehrssicherheit und einem stabileren Busbetrieb beiträgt.

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Maßnahmenumfang von 50 km/h auf 30 km/h zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes wird – bezogen auf die theoretische Fahrtzeit – eine Mehrfahrtzeit von rund 55 Sekunden je Richtung für die Buslinie 185 zur Folge haben. Gegebenenfalls ist hier also eine Erhöhung der Fahrplanfahrtzeit nach Fertigstellung der Maßnahme notwendig. Deshalb können die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Sicht des ÖPNV definitiv nicht empfohlen, das sich die Fahrtzeit entsprechend erhöhen wird.

Mit den besten Grüßen

[REDACTED]
 SWM – Wir fahren für die MVG
 Ressort Mobilität
 Büro des Geschäftsführers
 Referent politische Kommunikation
 Telefon: [REDACTED]
 Mobil: + [REDACTED]

www.mvg.de

Stadtwerke München GmbH, Emmy-Noether-Straße 2, 80992 München; Geschäftsführer: Dr. Florian Bieberbach (Vorsitzender), Werner Albrecht, Ingo Wortmann, Helge-Uve Braun; Sitz München; Registergericht München HRB 121920; Aufsichtsratsvorsitzender Oberbürgermeister Dieter Reiter

Diese E-Mail samt Anlagen ist vertraulich und nur für den genannten Menschen bestimmt. Sollten Sie diese E-Mail-Nachricht versehentlich erhalten haben, informieren Sie uns bitte und löschen Sie diese E-Mail. Es ist nicht zulässig, unbeabsichtigt erhaltene Informationen Dritten zu offenbaren, sie zu kopieren, weiterzuleiten oder in sonstiger Weise zu verwenden.

SWM INTERN

SWM INTERN

Von: [REDACTED]
Gesendet: Mittwoch, 21. Juni 2023 14:59

An: [REDACTED]

Betreff: AW: REM-Projekt Truderinger Straße - Mitzeichnung Fremdreferate

Sehr geehrter [REDACTED],
ich möchte Sie darauf hinweisen, dass morgen die Mitzeichnungsfrist für die Truderinger Straße endet.
Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn ich diese fristgerecht erhalten könnte, damit ich vor der Sommerpause
noch den BA einbinden kann.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Verkehrs- und Bezirksmanagement (MOR-GB2)
Bezirksmanagement und Projektentwicklung
Bezirk Süd-Ost

Telefon: +49 89 233 [REDACTED]

Mobil: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

muenchen.de/mobilitaetsreferat



Mehr bewegen
als nur sich selbst.



muenchenunterwegs.de

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München siehe:
muenchen.de/ekomm

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen
Sie durchschnittlich 15g Holz, 260ml Wasser, 0,05kWh Strom und 5g CO2.

Von: [REDACTED]

Gesendet: Montag, 5. Juni 2023 15:39

An: 'bfm.beschlusskoordination.kvr@muenchen.de' <bfm.beschlusskoordination.kvr@muenchen.de>;

'gm@swm.de' <gm@swm.de>; mailbox-beschluss-und-berichtswesen.bau <beschluss-und-berichtswesen.bau@muenchen.de>; mailbox-plan.sg3 <plan.sg3@muenchen.de>;

'beschlusswesen.rku@muenchen.de' <beschlusswesen.rku@muenchen.de>; Stellungnahmen Stadtkämmerei

<stellungnahmen.ska@muenchen.de>

Cc: [REDACTED]

Betreff: REM-Projekt Truderinger Straße - Mitzeichnung Fremdreferate

Mail 1 von 2:

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie den Beschlussentwurf zum Radentscheidungsprojekt Truderinger Straße von der Baumkirchner Straße bis zum Haringerweg mit der Bitte um Stellungnahme und Mitzeichnung bis zum **22.06.2023**.

@ Stadtkämmerei: Für Sie ist der Beschlussentwurf zur Information. Da wir keine Budgetausweitung haben, benötigen wir von Ihnen keine Freigabe.

Bei Fragen können Sie sich gerne an mich wenden.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Verkehrs- und Bezirksmanagement (MOR-GB2)
Bezirksmanagement und Projektentwicklung
Bezirk Süd-Ost

Telefon: +49 89 233-[REDACTED]

Mobil: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

muenchen.de/mobilitaetsreferat



Mehr bewegen
als nur sich selbst.



muenchenunterwegs.de

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München siehe:
muenchen.de/ekom

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15g Holz, 260ml Wasser, 0,05kWh Strom und 5g CO2.

Datum: 22.06.2023

Telefon: 0 233- [REDACTED]

Telefax: 0 233- [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Baureferat

Tiefbau Verkehrsinfrastruktur

Ost

BAU-T1/VI-O

Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Truderinger Straße zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg (Stadtbezirk 14)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 09750

- Mitzeichnung -

An das Mobilitätsreferat

per E-Mail an gb2-1.mor@muenchen.de und [REDACTED]

Der o. g. Beschlussentwurf wird seitens des Baureferates mitgezeichnet, sofern die in der als Anlage beigefügten Beschlussvorlage ersichtlichen Änderungen und Kommentare sowie nachfolgende Hinweise berücksichtigt werden.

Beschlussentwurf, 3.2. Grobkonzept - Raumaufteilung, Abschnitt 2

Wir gehen davon aus, dass die Varianten und neue Lage der Bushaltestelle mit der MVG abgestimmt wurden und bitten dies im Beschlusstext zu ergänzen.

Die Breite der in Anlage 2 dargestellten nördlichen Ein-/Ausstiegsfläche (0,95 m) ist nach Auffassung des Städtischen Beraterkreises Barrierefreies Planen und Bauen nicht barrierefrei. Wir verweisen auf unser Schreiben vom 19.04.2023 zu diesem Thema im Rahmen der Mitzeichnung zur Pilgersheimer Straße und begrüßen explizit die zeitnahe Anberaumung des Runden Tisches zu dieser Angelegenheit.

Beschlussentwurf, Seite 11, Abschnitt 2

Die Art der Querung muss innerhalb des MOR abgestimmt und im Beschluss eindeutig dargestellt werden.

Beschlussentwurf, Seite 11, Abschnitt 3

Im Beschlusstext wird darauf hingewiesen, dass die Bestandsbäume in diesem Bereich wegen des Bebauungsplans Nr. 2127 und der Baumaßnahme Hachinger Bach nicht erhalten werden können. Unter Punkt 3.3 „Beurteilung der Varianten & Fazit“ wird auf Seite 18 ausgeführt, dass diese Bäume bei der Baumbilanz nicht mitgezählt wurden, da dies eigenständige Maßnahmen außerhalb des Radentscheidprojekts sind.

Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Die Umsetzung der Maßnahmen des Radentscheids gemeinsam mit dem Projekt Hachinger Bach eröffnet die Möglichkeit, dass der Radweg in diesem Abschnitt (vgl. Anlage 3) außerhalb der Fahrbahn auf einer separaten Radverkehrsanlage geführt werden kann. Aus diesem Grund sind die 9 Baumfällungen auch im Rahmen der Radentscheidmaßnahme zu berücksichtigen (vgl. Ergänzung in Tabelle 1).

Darüber hinaus möchten wir folgende Hintergrundinformationen zur Baumaßnahme Hachinger Bach weitergeben:

Generell ist die ökologische Durchgängigkeit eine der zentralen Voraussetzungen für einen gut funktionierenden Bach. Sie wird durch eine hindernisfreie Gewässersohle mit natürlichem Sohlsubstrat gewährleistet. Außerdem sind eine gute Durchlüftung und ausreichende Belichtung des Gewässerkörpers bei verrohrten oder überbauten Abschnitten sicherzustellen.

In der Anlage 3 Variante 1 zum Beschlussentwurf wurde für den Bach eine Breite von 1,40 m vorgesehen. Mit dieser Öffnungsbreite sind eine ausreichende Durchlüftung und Belichtung des Bachs gewährleistet und somit eine ökologische Durchgängigkeit gegeben.

Eine naturnahe Führung des Bachs ist in der Truderinger Straße prinzipiell möglich und hängt maßgeblich von der Verfügbarkeit des hierfür benötigten Raums ab. Hierfür müsste allerdings ein deutlich größerer Korridor als die o. g. 1,40 m bereitgestellt werden. Eine naturnahe Führung ist daher bei der im Beschluss empfohlenen Raumaufteilung nicht möglich.

Beschlussentwurf, Seite 12, Abschnitt 3

Wir regen an, zu überprüfen, ob die nördliche Gehbahn in Richtung Osten bereits früher an der neu signalisierten Querung bzw. an der Hauptzufahrt des östlich davon gelegenen Grundstücks für eine eindeutige, sichere Wegführung enden kann. Der Fußverkehr verläuft dann nicht bis zum Ende der heutigen Gehbahn, wo er aufgrund des gegenüberliegenden Baumgrabens nicht gut queren kann. Zudem würden Flächen entsiegelt werden können. Die sich am Ende der heutigen Gehbahn befindende Feuerwehrezufahrt muss natürlich erhalten bleiben.

gez.


Stadtdirektor

Anlage
Beschlussentwurf – Änderungen Baureferat

Datum: 22.06.2023
Telefon: 0 233-61193
Telefax: 0 233-989 61155

Baureferat
Tiefbau Verkehrsinfrastruktur
Ost
BAU-T1/VI-O

Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Truderinger Straße zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg (Stadtbezirk 14)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 09750

- Mitzeichnung -

An das Mobilitätsreferat

per E-Mail an gb2-1.mor@muenchen.de und [REDACTED]

Der o. g. Beschlussentwurf wird seitens des Baureferates mitgezeichnet, sofern die in der als Anlage beigefügten Beschlussvorlage ersichtlichen Änderungen und Kommentare sowie nachfolgende Hinweise berücksichtigt werden.

Beschlussentwurf, 3.2. Grobkonzept - Raumaufteilung, Abschnitt 2

Wir gehen davon aus, dass die Varianten und neue Lage der Bushaltestelle mit der MVG abgestimmt wurden und bitten dies im Beschlusstext zu ergänzen.

Die Breite der in Anlage 2 dargestellten nördlichen Ein-/Ausstiegsfläche (0,95 m) ist nach Auffassung des Städtischen Beraterkreises Barrierefreies Planen und Bauen nicht barrierefrei. Wir verweisen auf unser Schreiben vom 19.04.2023 zu diesem Thema im Rahmen der Mitzeichnung zur Pilgersheimer Straße und begrüßen explizit die zeitnahe Anberaumung des Runden Tisches zu dieser Angelegenheit.

Beschlussentwurf, Seite 11, Abschnitt 2

Die Art der Querung muss innerhalb des MOR abgestimmt und im Beschluss eindeutig dargestellt werden.

Beschlussentwurf, Seite 11, Abschnitt 3

Im Beschlusstext wird darauf hingewiesen, dass die Bestandsbäume in diesem Bereich wegen des Bebauungsplans Nr. 2127 und der Baumaßnahme Hachinger Bach nicht erhalten werden können. Unter Punkt 3.3 „Beurteilung der Varianten & Fazit“ wird auf Seite 18 ausgeführt, dass diese Bäume bei der Baumbilanz nicht mitgezählt wurden, da dies eigenständige Maßnahmen außerhalb des Radentscheidprojekts sind.

Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Die Umsetzung der Maßnahmen des Radentscheids gemeinsam mit dem Projekt Hachinger Bach eröffnet die Möglichkeit, dass der Radweg in diesem Abschnitt (vgl. Anlage 3) außerhalb der Fahrbahn auf einer separaten Radverkehrsanlage geführt werden kann. Aus diesem Grund sind die 9 Baumfällungen auch im Rahmen der Radentscheidmaßnahme zu berücksichtigen (vgl. Ergänzung in Tabelle 1).

Darüber hinaus möchten wir folgende Hintergrundinformationen zur Baumaßnahme Hachinger Bach weitergeben:

Generell ist die ökologische Durchgängigkeit eine der zentralen Voraussetzungen für einen gut funktionierenden Bach. Sie wird durch eine hindernisfreie Gewässersohle mit natürlichem Sohlsubstrat gewährleistet. Außerdem sind eine gute Durchlüftung und ausreichende Belichtung des Gewässerkörpers bei verrohrten oder überbauten Abschnitten sicherzustellen.

In der Anlage 3 Variante 1 zum Beschlussentwurf wurde für den Bach eine Breite von 1,40 m vorgesehen. Mit dieser Öffnungsbreite sind eine ausreichende Durchlüftung und Belichtung des Bachs gewährleistet und somit eine ökologische Durchgängigkeit gegeben.

Eine naturnahe Führung des Bachs ist in der Truderinger Straße prinzipiell möglich und hängt maßgeblich von der Verfügbarkeit des hierfür benötigten Raums ab. Hierfür müsste allerdings ein deutlich größerer Korridor als die o. g. 1,40 m bereitgestellt werden. Eine naturnahe Führung ist daher bei der im Beschluss empfohlenen Raumaufteilung nicht möglich.

Beschlussentwurf, Seite 12, Abschnitt 3

Wir regen an, zu überprüfen, ob die nördliche Gehbahn in Richtung Osten bereits früher an der neu signalisierten Querung bzw. an der Hauptzufahrt des östlich davon gelegenen Grundstücks für eine eindeutige, sichere Wegeführung enden kann. Der Fußverkehr verläuft dann nicht bis zum Ende der heutigen Gehbahn, wo er aufgrund des gegenüberliegenden Baumgrabens nicht gut queren kann. Zudem würden Flächen entsiegelt werden können. Die sich am Ende der heutigen Gehbahn befindende Feuerwehrezufahrt muss natürlich erhalten bleiben.

gez.



Stadtdirektor

Anlage
Beschlussentwurf – Änderungen Baureferat

Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes
Berg am Laim



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

Mobilitätsreferat
MOR-GB2.13

Vorsitzender
Alexander Friedrich

Privat:
[REDACTED]

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40
81660 München
Telefon: 233 – 6 14 86
Telefax: 233 – 6 14 85
bag-ost.dir@muenchen.de

München, 26.09.2023

Ihr Schreiben vom:

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:
3.2.1./09-2023

Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Truderinger Straße zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg; Anhörung des Mobilitätsreferats

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 14 Berg am Laim hat sich in seiner Sitzung am 26.09.2023 mit o.g. An-
gelegenheit befasst und spricht sich für Variante 1 aus.
Der BA 14 verweist auf den im Juni 2023 gestellten BA-Antrag zum Hachinger Bach entlang
der Truderinger Straße, der in der Vorlage bisher nicht behandelt wird.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Alexander Friedrich
Vorsitzender im Bezirksausschuss 14
Berg am Laim



**FW/ÖDP-Fraktion des Bezirksausschusses 14
für den Stadtbezirk Berg am Laim**

An den Bezirksausschuss 14
der Landeshauptstadt München
z.Hd. des Vorsitzenden Alexander Friedrich

München, 10.06.2023

Antrag zur BA 14 Sitzung am 23.05.2023

**Prüfung von alternativen Lagen des freigelegten Hachinger Baches entlang der
Truderinger Straße, damit die Bäume beidseitig der Straße erhalten werden können**

Mobilitätsreferat und Baureferat sollen die Planungen im Abschnitt 3 bei der Neugestaltung der Truderinger Straße dahingehend überarbeiten, dass es zu keinem Kahlschlag bei den Bäumen kommt und beide Baumreihen weiterhin existieren können. Hierbei soll insbesondere geprüft werden, ob der Bach

- stellenweise auch an anderer Stelle des Straßenquerschnitts freigelegt werden kann,
- nur immer wieder punktuell freigelegt werden kann bei einer ansonsten Verrohrung,
- die bisher geplante Freilegung in einem 1,40 m breiten und übergitterten Betontrog ansprechender gestaltet werden könnte.

Begründung:

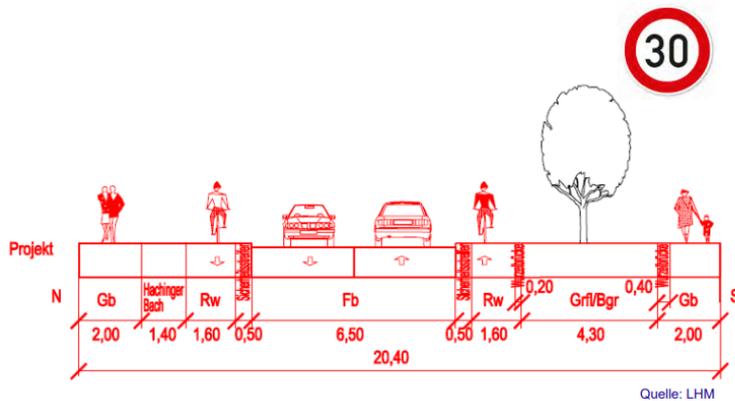
Unter einer Freilegung des bisher verrohrten Hachinger Baches verstehen die Bürgerinnen und Bürger ein offenes Flussbett und keine tiefgelegte Wasserrinne im Betontrog mit Gitter. Für die Anwohnerinnen und Anwohner sind die beiden Baumreihen unverzichtbar in einer sich weiter überhitzenden Stadt.

Initiative
Stefan Hofmeir

Kathrin Eva Schmid

Planung

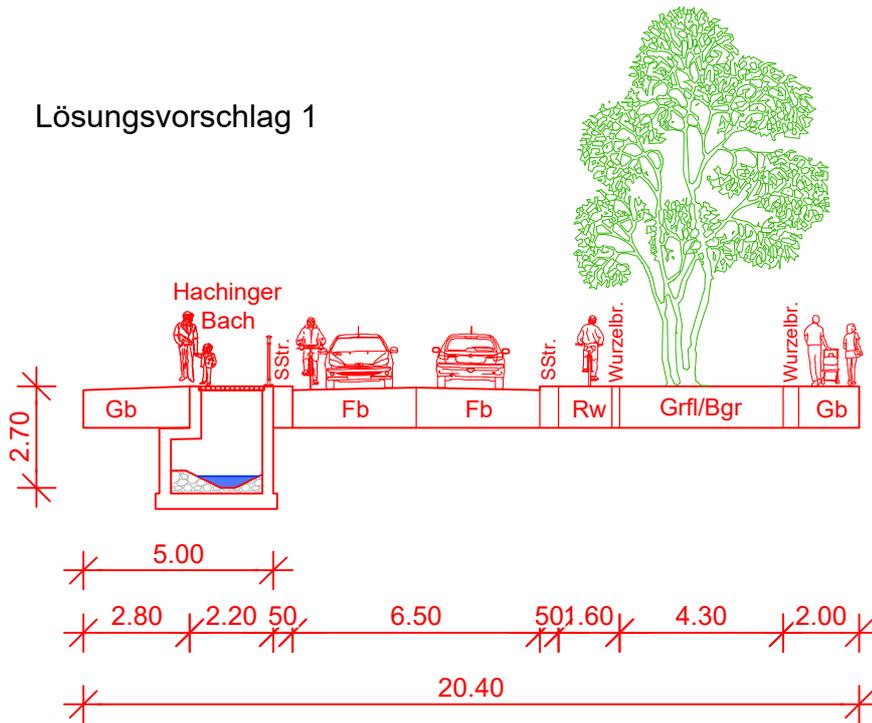
Abschnitt 3 – Variante 1 im Querschnitt



- Reiner Gehweg im Norden
- Offenlegung des Hachinger Bachs in einem Trog mit begehbaren Gitterrost
- Baumfällungen auf Nordseite wg. Hachinger Bach, nicht wegen Radweg
- Beidseitig bauliche Radwege mit 1,60m plus Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn
- Fahrbahnbreite 3,25m pro Richtung (Bedarf der MVG für Linienbus)
- Erhalt des Baumbestands im Süden
- Verbreiterung Gehweg im Süden, wo es der Baumbestand ermöglicht

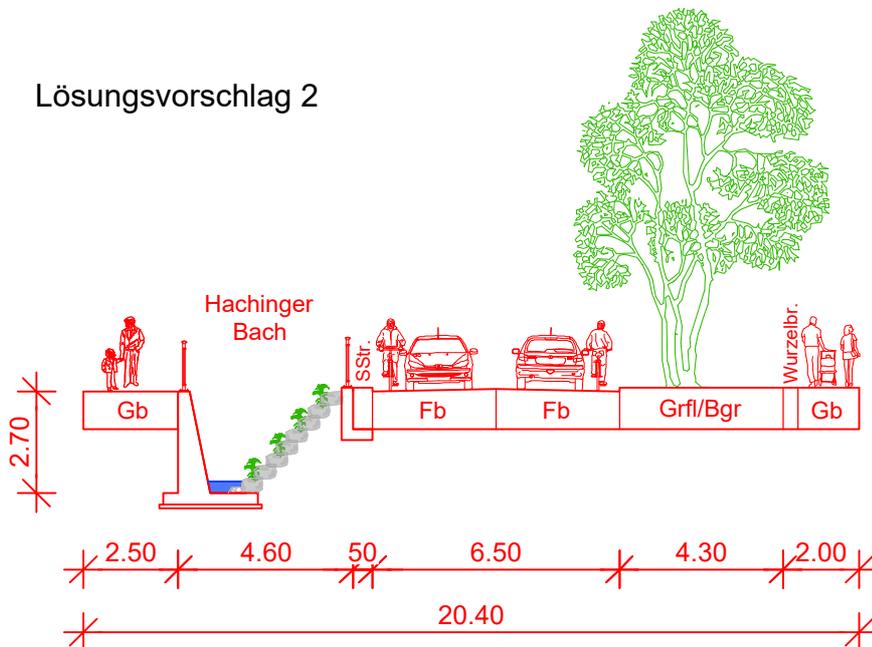
(Quelle: Mobilitätsreferat, öffentliche Vorstellung am 29.03.2023
<https://muenchenunterwegs.de/content/854/download/20230330-vorstellung-truderingerstrasse.pdf>)

Lösungsvorschlag 1



Schematische Darstellung Hachinger Bach im Trog

Lösungsvorschlag 2

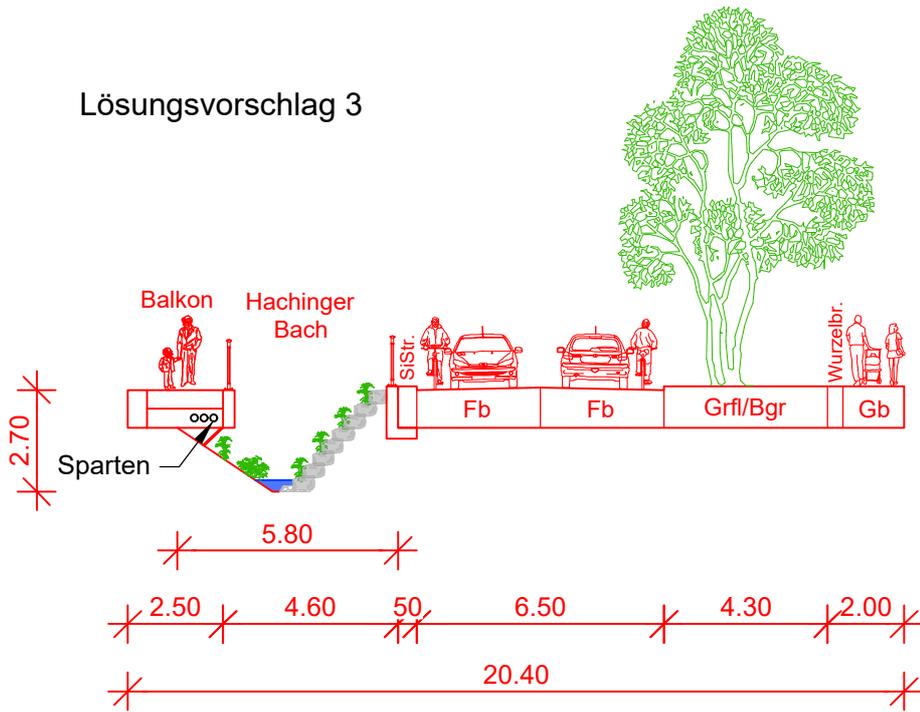


Schematische Darstellung offene Führung Hachinger Bach mit Stützmauer

M 1:200

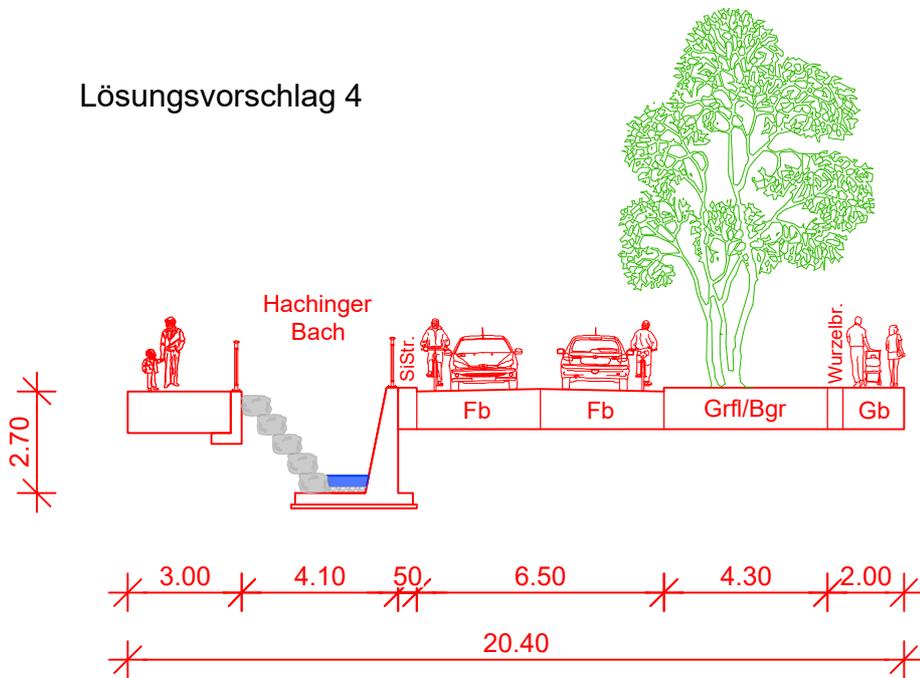


Lösungsvorschlag 3



Schematische Darstellung offene Führung Hachinger Bach mit Balkon

Lösungsvorschlag 4



Schematische Darstellung offene Führung Hachinger Bach mit Sitzstufen

M 1:200



Anlage 19

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum – Umsetzung des Radentscheidprojekts Truderinger Straße zwischen Baumkirchner Straße und Haringerweg (Stadtbezirk 14)

Vorblatt Klimaschutzprüfung zur Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09750

Beschluss des Mobilitätsausschusses

Die Klimaschutzprüfung¹ wurde durch den für die o.g. Sitzungsvorlage zuständigen Fachbereich durchgeführt.

Ist Klimarelevanz gegeben	
<input type="checkbox"/> NEIN	
<input checked="" type="checkbox"/> JA, positiv	- Verbesserung der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr - Stärkung des Umweltverbunds - Zahlreiche Neupflanzung von Straßenbäumen
<input type="checkbox"/> JA, negativ	

Falls eine Klimarelevanz gegeben ist: Sind durch das Vorhaben auch soziale Auswirkungen zu erwarten?
Nein

Einbindung des Referats für Klima- und Umweltschutz (RKU):
<input checked="" type="checkbox"/> Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde dem RKU vorab zur Kenntnis zugeleitet.
<input type="checkbox"/> Eine Stellungnahme des RKU liegt bei.
<input type="checkbox"/> Im Rahmen der stadtweiten Abstimmung war das RKU eingebunden.

¹ Hinweise und eine Hilfestellung zur Klimaschutzprüfung sind im Intranet unter <https://wilma.muenchen.de/workspaces/klimaschutzpruefung> verfügbar. Für Rückfragen steht Ihnen das Team Klimaprüfung (klimapruefung.rku@muenchen.de) des Sachgebiets Netzwerke und Steuerung, RKU-GBII-1, zur Verfügung.

