Telefon: 233 - 761100

Baureferat
Tiefbau

Leopoldstraße zwischen Siegestor und Franz-Joseph-Straße
Umgestaltung des Straßenraums mit Baumergänzung und Substanzerhalt
Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 2B
im 12. Stadtbezirk Schwabing - Freimann

Umsetzung des Eckdatenbeschlusses 2027 (BAU-010)

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 01510

Beschluss des Bauausschusses vom 11.11.2026 (SB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht
zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Der Radschnellweg Münchner Norden (RSMN) wurde vom Stadtrat als „Pilotprojekt ‚Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden' " am 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925) beschlossen. Hierin wurde die Verwaltung mit der Umsetzung der Radschnellverbindung Münchner Norden beauftragt.
Inhalt	Das Baureferat hat für das im Betreff bezeichnete Projekt die Projektgenehmigung erarbeitet.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Die Kosten dieser Maßnahme betragen 5.900.000 Euro.
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv.

Entscheidungs-vorschlag	1. Das Projekt Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 2B (RSMN2B) mit Projektkosten in Höhe von 5.900.000 Euro wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt. Die notwendigen zusätzlichen Ressourcenbedarfe hierfür wurden bereits im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2027 (BAU-010) anerkannt. 2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung des RSMN2B vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze in Höhe von 5.900.000 Euro eingehalten wird. 3. Das Baureferat wird beauftragt, die Maßnahme „Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 2B (Leopoldstraße zwischen Siegestor und Franz-Joseph-Straße)“ zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030, Investitionsliste 1, anzumelden. 4. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.2010.7 „Radsch. f. d. Münch. Nord., 2. Abschn.“ ab dem Jahr 2027 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2027 ff. anzumelden. .
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	• Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 2B • RSMN2B
Ortsangabe	• Stadtbezirk 12 Schwabing - Freimann • Leopoldstraße • Georgenstraße • Ohmstraße • Giselastraße • Franz-Joseph-Straße • Martiusstraße

Telefon: 233 - 761100

Baureferat
Tiefbau

Leopoldstraße zwischen Siegestor und Franz-Joseph-Straße
Umgestaltung des Straßenraums mit Baumergänzung und Substanzerhalt
Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 2B
im 12. Stadtbezirk Schwabing - Freimann

Umsetzung des Eckdatenbeschlusses 2027 (BAU-010)

1. Projektgenehmigung

2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung

3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 01510

Anlagen
- Übersichtslageplan (Anlage 1)
- Projekthandbuch 2 (PHB 2, Anlage 2)
- Stellungnahme des Bezirksausschusses 12 vom 31.07.2026 (Anlage 3)
- Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 05.10.2026 (Anlage 4)

Beschluss des Bauausschusses vom 11.11.2026 (SB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag der Referentin **2**
1. Sachstand 2
2. Projektbeschreibung 2
3. Bauablauf und Termine 5
4. Kosten 6
5. Finanzierung 7
6. Klimaprüfung 9
7. Abstimmungen 9
8. Anhörung des Bezirksausschusses des Stadbezirkes 12 Schwabing - Freimann 9

II. Antrag der Referentin **11**

III. Beschluss **13**

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Der Radschnellweg Münchner Norden (RSMN) wurde von der Vollversammlung des Stadtrates als „Pilotprojekt ‚Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden' " am 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925) beschlossen. Hierin wurde die Verwaltung mit der Umsetzung der Radschnellverbindung Münchner Norden beauftragt. Die Route verbindet die Münchner Innenstadt über die Ludwigstraße, Leopoldstraße und Ingolstädter Straße mit den Städten Garching und Unterschleißheim.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für den hier vorliegenden Abschnitt des Radweges die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet.
Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

2. Projektbeschreibung

Radschnellweg Münchner Norden, Allgemein

Der etwa 9 km lange RSMN wurde in sieben Abschnitte unterteilt (siehe Anlage 1). Vorgesehen sind grundsätzlich beidseitige 3,0 m breite Einrichtungsradwege mit Sicherheitstrennstreifen.

Planungsziele:
- Schaffung einer sicheren, leistungsfähigen und direkten Radschnellverbindung für den Alltags- und überörtlichen Pendelverkehr
- Baumerhalt, bei unvermeidbaren Fällungen projektnahe Ausgleichspflanzungen; wenn möglich, (punktuelle) ergänzende Baumpflanzungen zur Anpassung Münchens an die Auswirkungen des Klimawandels
- barrierefreie Gehwege in angemessener Breite und barrierefreier Ausbau aller Bushaltestellen mit richtlinienkonformer Ausgestaltung
- Sicherstellung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und Busverkehr
- räumliche Trennung der Nutzungsarten Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Mit diesen Planungszielen sollen auch die Inhalte der Forderungen des Radentscheids München (REM) berücksichtigt bzw. umgesetzt werden.

Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 2B
Siegestor, nördlich, Leopoldstraße zwischen Siegestor und Franz-Joseph-Straße
Der Abschnitt 2B (RSMN2B) mit einer Länge von 500 m verläuft über die Leopoldstraße ab dem Siegestor bis zur Franz-Joseph-Straße / Martiusstraße.

Radverkehr

Die Radwege werden von ca. 2,0 m (Bestand) auf 3,0 m (Planung) zuzüglich 0,75 m Sicherheitstrennstreifen verbreitert und rücken in ihrer Lage aufgrund der bestehenden Baumstandorte Richtung Fahrbahn. Dadurch muss die Straßenentwässerung mit den Abläufen am Straßenrand in verschobener Lage neu gebaut und die Anschlussleitungen an den Kanal angepasst werden.

Die Fahrbeziehungen für den Radverkehr werden aufrechterhalten und optimiert. Die Verkehrssicherheit wird durch die klare Trennung der Verkehrsarten mit Sicherheitsabständen zum Kfz-Verkehr, der signaltechnischen Sicherung der Wegebeziehungen an den Knotenpunkten sowie einer Verbesserung der Sichtbeziehungen erhöht.

Zudem werden 14 weitere Radabstellplätze ergänzt.

Bäume

Die Säulenpappelallee mit 201 Bäumen ist prägend für diesen Abschnitt und gliedert die Raumaufteilung. Der sensible Umgang und Erhalt der Bäume hat bei der vorliegenden Planung eine hohe Priorität.

Um den Raum optimal zu nutzen, sieht das Baureferat in Abstimmung mit einem Baumsachverständigen eine Sonderbauweise vor: Der Bestandsradweg grenzt unmittelbar an die Baumgräben an, ohne die Wurzeln zu schädigen. Die bestehenden Einfasssteine werden mit Asphalt überbaut, auf neue Randeinfassungen wird verzichtet. Somit entstehen keine baumschädigenden Eingriffe durch Abbruch und Grabung im Bereich des bestehenden Wurzelraumes.

Um die bestehenden Baumstandorte zu verbessern und die Entwässerung der Gehbahnen zu gewährleisten, wird seitens des Baumsachverständigen empfohlen, die verdichteten offenen Baumgräben fachgerecht und baumschonend zu lockern, in Teilen das alte Material zu entfernen und mittels eines neuen, geeigneten Baumsubstrates zu ersetzen.

Im Projektumgriff ist die Fällung eines Baumes im Einmündungsbereich der Ohmstraße erforderlich, um den differenzierten Ausbau an einer Fußgängerquerung zu ermöglichen. Eine mögliche Verpflanzung wurde geprüft, ist in Abstimmung mit dem Baumsachverständigen jedoch nicht umsetzbar, da beim Verpflanzungsvorgang die bestehenden Wurzeln von angrenzenden Bäumen nachhaltig geschädigt würden. Zusätzlich werden 14 neue Bäume ergänzend gepflanzt. Mit der erläuterten Fällung ergibt sich eine positive Baumbilanz von +13 Bäumen.

Zur Klärung der natur- und artenschutzrechtlichen Betroffenheiten wurden faunistische Erhebungen (Brutvögel, Fledermäuse, xylobionte Käfer) in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse werden in Fachbeiträgen dargestellt und in erforderliche Maßnahmen überführt, durch die Eingriffe in sensible Bereiche und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermieden werden können. Die Kartierungen konnten jahreszeitlich bedingt noch nicht vollständig abgeschlossen werden.

Sollte sich infolge noch ausstehender Ergebnisse die Notwendigkeit ergeben, die Planung punktuell anzupassen, wird dies im Lauf der weiteren Ausarbeitung erfolgen. Die Untere Naturschutzbehörde ist in den aktuellen Sachstand und in diese Vorgehensweise eingebunden.

Durch dieses Vorgehen können der wertvolle Baumbestand und die bestehenden Naturstrukturen bestmöglich erhalten und gleichzeitig die Vitalität der Bäume nachhaltig gestärkt werden.

Kraftfahrzeugverkehr mit Linienbusverkehr

Durch die Verbreiterung der Radwege zur Fahrbahn hin reduziert sich die Fahrbahnbreite inklusive der Parkbuchten um ca. 3,70 m von ca. 17,70 m auf ca. 14 m. Um Parkplätze zu erhalten und Buskaphaltestellen auszubilden, wird je Richtung eine überbreite Fahrspur (im Mittel 5,75 m breit) angeboten. Dies ermöglicht das Nebeneinanderfahren von Pkws und bietet gleichzeitig Linienbussen / Lkws genügend Raum, um sicher an den parkenden Pkws vorbeizufahren. Steht ein Bus an der Haltestelle am rechten Fahrbahnrand, ist genug Raum, dass Pkws vorsichtig vorbeifahren können.

Für Fahrspuren mit Linienverkehr neben Parkständen gilt das einzuhaltende Regelmaß von 3,25 m Breite. Aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse ist damit keine abmarkierte zweite Fahrspur möglich. Die Breite der verbleibenden, überbreiten Fahrspur beträgt im Mittel 5,75 m.

Bisher bestand eine eigenständige Linksabbiegespur auf der Leopoldstraße für das Abbiegen in die Georgenstraße. Diese Fahrbeziehung bleibt erhalten, jedoch zukünftig ohne separate Abbiegespur. Die Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunkts für den Kraftfahrzeugverkehr wurde durch das Mobilitätsreferat mit Hilfe einer extern durchgeführten, verkehrstechnischen Untersuchung nachgewiesen.

Die Bushaltestellen „Georgenstraße“ werden beidseitig barrierefrei in neuer Lage platziert und auf 23,0 m Länge ausgebaut. Damit die Haltestellen kantenrein angefahren werden können, sind die Parkstände jeweils *nach* den Haltestellen angeordnet.

Der ruhende Kfz-Verkehr ist zukünftig nur auf einer Straßenseite (wechselseitig) möglich. Von der Maßnahme sind zwei Parklizenzgebiete betroffen.
Der westliche Straßenabschnitt liegt im Parklizenzgebiet „Akademieviertel“ und der östliche Straßenabschnitt im Parklizenzgebiet „Giselastraße“.

Von den ursprünglich 105 vorhandenen Kfz-Stellplätzen im Streckenabschnitt bleiben 44 Stellplätze erhalten (rund 40 %). Die genaue Anzahl wird anhand des Bedarfs für beschilderte Lieferzonen und deren Standorte vom Mobilitätsreferat ausgearbeitet und festgelegt.

Im Fahrbahnbereich werden die vorhandene Deckschicht und die darunter liegende Binderschicht saniert bzw. erneuert. Somit kann der Straßenzustand für den Kraftfahrzeugverkehr mit Busverkehr in diesem Abschnitt signifikant verbessert werden.

Im Bereich der U-Bahn-Station Giselastraße besteht aufgrund der damaligen Bauweise mit einem Holzbohlenverbau das Risiko von punktuellen Einsenkungen des darüberliegenden Straßenraums. Die Holzbohlen verblieben nach Baufertigstellung im Erdreich und verwitterten über die Jahrzehnte. In diese Hohlräume rutscht das anstehende Erdreich langsam nach, bis das Setzverhalten schließlich bis zur Oberfläche reicht.

Vergleichbare Schäden sind bereits an anderen U-Bahn-Haltestellen mit einer ähnlichen Bauweise und aus derselben Bauzeit aufgetreten. Daher ist vorgesehen, im Rahmen dieses Projektes entsprechende Sanierungsarbeiten gezielt dort mit durchzuführen, wo im Zuge der geplanten Baumaßnahme tiefer in den bestehenden Untergrund eingegriffen wird.
Damit werden die Stabilität und Sicherheit des Straßenraums langfristig gewährleistet. Gleichzeitig können spätere umfangreichere Sanierungsarbeiten und damit verbundene Beeinträchtigungen vermieden bzw. reduziert werden.

Fußverkehr
Die Gehbahnen bleiben in ihrer großzügigen Bestandsbreite erhalten.
Die Barrierefreiheit wird verbessert.

Der Knoten an der Leopold- / Franz-Joseph-Straße wird im anschließenden Abschnitt 3 des Radschnellwegs gesamtheitlich überplant. Daher sollen der bauliche Anpassungsbedarf in diesem Anschlussbereich geringgehalten und die bestehende (untermaßige) Mittelinsel vorerst noch erhalten bleiben. Bei der zukünftigen Ausgestaltung der Kreuzung entfällt aufgrund der optimierten Geometrie der Kreuzung der Bedarf einer Mittelinsel.

Die weiteren bestehenden Fußgängerquerungen im Projektumgriff werden barrierefrei und entsprechend den geltenden Anforderungen an eine sichere und selbstständige Nutzung ausgebaut. Hierzu werden differenzierte Querungsstellen mit getrennten Bereichen für Personen mit und ohne Sehbehinderung sowie taktilen und kontrastreichen Leitelementen hergestellt. Die Querungsstellen werden zudem mit abgesenkten Borden und einer geeigneten Oberflächengestaltung ausgebildet, sodass sie insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Rollstuhlnutzende und Personen mit Sehbehinderung sicher und komfortabel nutzbar sind.

3. Bauablauf und Termine

Der Baubeginn der Straßenbaumaßnahmen ist für Frühjahr 2028 geplant.
Die Bauzeit wird etwa 1,5 Jahre andauern, die Fertigstellung der Maßnahme erfolgt im Sommer 2029.

Die detaillierte Bauablaufplanung mit den daraus resultierenden notwendigen Einschränkungen für den Verkehr wird mit der Ausführungsplanung erarbeitet und mit dem Mobilitätsreferat und der MVG abgestimmt.

Da im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen Änderungen mehr zu erwarten sind, 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. 5,9 Mio. €. Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 540.000 € enthalten.

Der Bauausschuss hat über die Genehmigung des Projektes mit der Kostenobergrenze von 5,9 Mio. € zu entscheiden.
Die Risikoreserve in Höhe von 0,54 Mio. € ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Kostenberechnung	5,36 Mio. €
Risikoreserve (ca. 10 % nach fachlicher Beurteilung erforderlich)	0,54 Mio. €
Kostenobergrenze	5,90 Mio. €

Die Gesamtkosten lassen sich wie folgt aufteilen:

Aufbruch Radweg inkl. Erdbau	900.000 €
Radweg Neubau	2.000.000 €
Neubau Entwässerung	1.100.000 €
Bäume	900.000 €
Fahrbahnbereiche inkl. Bushaltestellen	950.000 €
Fußverkehr	50.000 €
Gesamt	**5.900.000 €**

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 5,9 Mio. € werden als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Kostenreduzierung gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.04.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16159, „Ergebnisse Interfraktioneller Arbeitskreis (IFAK), Bauprojekte“:
Die Bautermine sind so terminiert, dass geringere Kosten durch günstige Ausschreibungsergebnisse zu erwarten sind, da die Ausschreibung Ende 2027 / Anfang 2028 erfolgen soll. In diesem Zeitraum werden erfahrungsgemäß die günstigsten Ausschreibungsergebnisse erzielt. Der Baubeginn ist im Frühjahr 2028 vorgesehen. Somit kann die gesamte Bausaison 2028 (von ca. März bis November) für die Bauarbeiten genutzt werden. Die Einsparungen sind in der Kostenberechnung bereits berücksichtigt.

Die laufenden Folgekosten erhöhen sich nicht, da sich die vorhandene Verkehrsfläche durch den Umbau nicht vergrößert.

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

Während in der bisherigen Planung lediglich eine Erneuerung der oberflächlichen Deckschicht der Fahrbahn vorgesehen war, ergaben die Schadensbilder die Notwendigkeit, eine umfassendere Sanierung durchzuführen. Insbesondere ist nun die Erneuerung der Binderschicht notwendig, um die dauerhafte Verkehrssicherheit und die Funktionalität der Fahrbahn sicherzustellen. Diese Maßnahme trägt dazu bei, die Lebensdauer der Verkehrsfläche signifikant zu verlängern und Folgeschäden zu vermeiden. Die Durchführung der Sanierung erfolgt im Rahmen des Projekts und wird über die Straßenunterhaltsmittel finanziert. Da die erforderlichen Arbeiten bereits im Zuge der vorgesehenen Baumaßnahme durchgeführt werden, lassen sich Bauabläufe bündeln, erneute Verkehrseinschränkungen reduzieren und langfristig Kosten für einen separaten Sanierungsbedarf vermeiden.

5. Finanzierung

Das Baureferat hat für das Projekt „Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 2B (Leopoldstraße zwischen Siegestor und Franz-Joseph-Straße)“ 4.000.000 € zum Eckdatenbeschluss 2027 angemeldet.
Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.07.2026, Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00539, wurden die investiven Mittel hierfür anerkannt.

Der zusätzliche Mittelbedarf von 1,9 Mio. € wird aus der „Pauschale, Allgemeiner Straßenbau“ (Maßnahme-Nr. 6300.1100, Rangfolge-Nr. 303) finanziert.

Die Maßnahme „Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 2B (Leopoldstraße zwischen Siegestor und Franz-Joseph-Straße)“ ist bisher mit Planungsmitteln in Höhe von 580.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030 enthalten.

Daher wird das Baureferat die Projektkosten i. H. v. 5.900.000 € (inklusive Risikoreserve) zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030, Investitionsliste 1, anmelden.

Die in 2026 erforderlichen Planungsmittel i. H. v. 150.000 € sind bereits bei der Finanzposition 6300.950.2010.7 „.Radsch. f. d. Münch. Nord., 2. Abschn.“ im Haushalt veranschlagt. Dadurch ergibt sich keine Ausweitung des Mehrjahresinvestitionsprogramms.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6300.950.2010.7 „.Radsch. f. d. Münch. Nord., 2. Abschn.“ die ab dem Jahr 2027 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2027 ff. anmelden.

Das Baureferat weist darauf hin, dass für Radschnellverbindungen gesonderte Fördermöglichkeiten bestehen. Die vorliegende Maßnahme ist nach Maßgabe der „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030“ voraussichtlich zuwendungsfähig. Die zu erwartenden Zuwendungen erfolgen aus Mitteln des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Gemäß § 5b FStrG umfasst die Förderung anteilig die Planungskosten sowie die von der Radschnellverbindung bzw. vom Radverkehr ausgelösten Baukosten. Auf der Grundlage der derzeitigen Kostenberechnung wird eine Förderung in Höhe von ca. 2,4 Mio. € erwartet.

Die Baumpflanzungen sind nach Maßgabe der KfW-Richtlinie „Natürlicher Klimaschutz in Kommunen“ (NKK) voraussichtlich zuwendungsfähig.

Ggf. besteht zusätzlich die Fördermöglichkeit im Rahmen der KommKlimaFöR (Förderrichtlinie Kommunaler Klimaschutz), sofern durch die Baumpflanzungen an den jeweiligen Standorten eine für die Menschen unmittelbar spürbare schattenspendende und abkühlende Wirkung und damit ein Beitrag zur Reduktion der Auswirkungen von Hitzeperioden geleistet wird.

Die Förderung wird bei Vorliegen der einschlägigen Fördervoraussetzungen in Abstimmung mit der Stadtkämmerei vor den Auftragsvergaben herbeigeführt.

Die Fahrradinfrastruktur ist nach Maßgabe der Bundesförderprogramme „Stadt & Land“ und „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld Kommunalrichtlinie (KRL)“ voraussichtlich zuwendungsfähig. Weiterhin besteht die Möglichkeit, die Fahrradabstellmöglichkeiten nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV)“ fördern zu lassen. Die zu erwartenden Zuwendungen erfolgen aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG).

Über die Höhe der Zuwendungen kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

6. Klimaprüfung

Der Bau des Radschnellwegs dient dazu, eine attraktive Radinfrastruktur zu schaffen und damit den klimafreundlichen Radverkehr zu fördern. Das Vorhaben erfolgt somit als ein Beitrag zur Verkehrswende mit der Zielsetzung einer positiven Klimaschutzrelevanz.
Die Planung sieht vorrangig eine Neuaufteilung der bestehenden Straßenflächen vor, so dass es zu keiner Neuversiegelung in relevantem Umfang kommt. Im Abschnitt 2B können außerdem zusätzliche Bäume gepflanzt werden, was dem Schutzgut Klima im innerstädtischen Bereich ebenfalls zugutekommt.

7. Abstimmungen

Die Entwurfsplanung wurde mit dem Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen sowie mit den Initiator*innen des Radentscheids München abgestimmt, beide Gremien sind mit der Planung einverstanden.

Die zuständigen planungsbeteiligten städtischen Dienststellen haben der Maßnahme zugestimmt.

8. Anhörung des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 Schwabing - Freimann

Dem Bezirksausschuss 12 Schwabing - Freimann wurde die Planung im Zuge der Anhörung der Bezirksausschüsse gemäß § 9 der Satzung für die Bezirksausschüsse vorgelegt. In seiner Sitzung am 28.07.2026 stimmte der Bezirksausschuss der Planung mehrheitlich mit der beigefügten Stellungnahme zu (siehe Anlage 3).
Nachfolgend werden die Punkte aus der Stellungnahme aufgeführt und Stellung dazu genommen:

> *„Der BA 12 fordert – entgegen der vorgelegten Planung – vier durchgängig abmarkierte vollwertige Pkw-Fahrspuren jeweils mit einer Breite von 3,0 m und 2,75 m, gegebenenfalls auf Kosten des Sicherheitstrennstreifens auf dem Teilstück der Leopoldstraße. Ansonsten sieht der BA 12 eine dauerhafte Verkehrsstauung durch Busse und Pkw und damit einhergehend eine unzumutbare Belastung der anwohnenden Schwabinger Bewohnerinnen und Bewohner.“*

Stellungnahme des Mobilitätsreferats:

Das Mobilitätsreferat nimmt die Stellungnahme des Bezirksausschusses des 12. Stadtbezirks Schwabing - Freimann zur Kenntnis und legt in der verkehrsfachlichen Überprüfung ein besonderes Augenmerk auf die durch den BA geäußerte Sorge um unzumutbare Verstauung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Bus-ÖPNV sowie den Wunsch nach einer Fahrspurmarkierung. Der BA 12 hat der Umsetzung des Radschnellwegs Münchner Norden im Abschnitt zwischen Siegestor und Franz-Joseph-Straße ansonsten zugestimmt und unterstreicht damit das Erfordernis der Stärkung des Radverkehrs in seiner örtlichen Zuständigkeit.
Dem im Vortrag der Referentin beschriebenen sowie im Projektplan (vgl. Anlage C) dargestellten Straßenquerschnitt liegt im Hinblick auf die künftige Verkehrsführung eine umfassende verkehrstechnische Untersuchung zugrunde.

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten sowie der Verkehrsführung in der Leopoldstraße im Kontext des umgebenden Straßennetzes wird darin sowohl für den MIV als auch für den ÖPNV nachgewiesen. Unzumutbare Staugeschehen sind daher nicht zu erwarten.

Die Leopoldstraße wird im Abschnitt zwischen Siegestor und Franz-Joseph-Straße von den Buslinien 58, 68, 154 (jeweils im 10-Min-Takt) sowie von den Nachtbuslinien N40, N41 und N45 befahren. Dadurch wird der Verkehrsraum über den gesamten Tag hinweg stark durch den Linienverkehr frequentiert. Der Bus-ÖPNV kann in der in Kapitel 2 des Vortrags der Referentin dargelegten überbreiten Fahrspur verkehrssicher und effizient (d. h. in der Regel staufrei) geführt werden. Die SWM/MVG haben dies im Rahmen des Planungsprozesses bestätigt.

In einer möglichen alternativen Abmarkierung von Fahrspuren kann eine Breite von 3,00 m für die rechte Fahrspur (wie seitens des BA 12 vorgeschlagen) angesichts der Bus-ÖV-Dichte aus verkehrsfachlicher Sicht nicht empfohlen werden. Die SWM/MVG fordern im Falle einer Abmarkierung sowie entsprechend den Maßgaben der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) eine Fahrspurbreite von 3,25 m.

Nach den geltenden Regelwerken setzt eine abmarkierte Fahrspur eine Mindestbreite von 2,75 m voraus. Zugleich beeinträchtigen mehrere „Mindestmaß-Markierungen“ nebeneinander gesetzt die Verkehrssicherheit in unzulässiger Weise, so dass im konkreten Fall der Leopoldstraße eine Fahrspur-Abmarkierung mindestens 2,80 m betragen müsste. Insofern kann den Belangen des ÖPNV und den vorgebrachten Wünschen des BA 12 auch im Falle von Kompromisslösungen nur durch eine Anpassung des Fahrbahnquerschnitts insgesamt nachgekommen werden. Das Mobilitätsreferat hat unter diesen Prämissen verschiedene Varianten für einen Fahrbahnquerschnitt mit Spurmarkierung geprüft. Diese sind der Anlage D zu entnehmen.

Keine der dargestellten Varianten konnte jedoch aus mobilitäts- und verkehrsfachlicher Sicht überzeugen. Die Abmarkierung von Fahrspuren würde in jedem Fall für untermaßige Abstriche – wahlweise beim ÖPNV/Wirtschaftsverkehr, beim Radverkehr oder bei den nach den technischen Regelwerken empfohlenen Sicherheitstrennstreifen sorgen. Die Fahrbahnbreite als solche wäre ebenfalls in allen Varianten untermaßig und daher nicht zu empfehlen.

Mit der Anlage einer überbreiten Fahrspur von ca. 5,75 m unterbreitet das Baureferat, wie in Kapitel 2 ausgeführt, hingegen einen verkehrssicheren und leistungsfähigen Vorschlag, der aus mobilitäts- und verkehrsfachlicher Sicht mitgetragen wird.
Eine Weiterverfolgung der seitens des BA 12 gewünschten Fahrbahnaufteilung wird demnach aufgrund der Belange des Bus-ÖPNV, der betrieblichen Empfehlungen der SWM/MVG für einen störungsfreien Buslinienverkehr sowie aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen.

Eine mögliche Reduzierung der Breite des Radschnellweges oder auch der flankierenden Sicherheitstrennstreifen zur Erhöhung der Fahrspurbreiten verfehlt die maßgebenden Projektziele der Einrichtung des Radschnellwegs und scheidet aus Gründen der verkehrssicheren Führung des Radverkehrs ebenfalls aus. Der Forderung des BA 12 nach abmarkierten Fahrspuren mit einer Fahrbahnbreite von 3,00 m und 2,75 m kann daher nicht entsprochen werden.

„Zusätzlich fordert der Bezirksausschuss einstimmig eine Anpassung der angrenzenden Parklizenzgebiete durch Umwandlung von Parkplätzen in sogenannten Mischgebieten in reine Anwohnerparkplätze ab 18.00 Uhr, um den Wegfall der 71 Parkplätze entlang der Leopoldstraße zumindest für die Anwohner zu kompensieren.“

Stellungnahme des Mobilitätsreferats:

Das Mobilitätsreferat wird eine Anpassung der angrenzenden Parklizenzgebiete prüfen und, soweit straßenverkehrsrechtlich möglich, dem Anliegen des BA 12 nachkommen.

Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten und Gremien

Die Stadtkämmerei erhebt gegen die Beschlussvorlage keine Einwendungen.
Die Stellungnahme der Stadtkämmerei ist als Anlage 4 beigefügt.

Das Mobilitätsreferat hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

Der Behindertenbeirat hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

Eine frühere Einbringung der Vorlage war aus Gründen der verwaltungsinternen Abstimmung nicht möglich. Die Einbringung in den Bauausschuss am 27.10.2026 ist erforderlich, da gemäß Vorgabe aus dem Eckdatenbeschluss die entsprechenden Fachbeschlüsse mit finanziellen und/oder personellen Auswirkungen auf den Haushalt 2027 ff. in den Monaten September bis November 2026 den zuständigen Fachausschüssen und der Vollversammlung des Stadtrates zur Entscheidung vorzulegen sind und im November 2026 kein Termin für eine Sitzung des Bauausschusses vorgesehen ist.

Die Korreferentin des Baureferates, Frau Stadträtin Lang, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Tiefbau, Herr Stadtrat Lang, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Das Projekt Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 2B (RSMN2B) mit Projektkosten in Höhe von 5.900.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
   Die notwendigen zusätzlichen Ressourcenbedarfe hierfür wurden bereits im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2027 (BAU-010) anerkannt.

2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung des RSMN2B vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze in Höhe von 5.900.000 € eingehalten wird.

3. Das Baureferat wird beauftragt, die Maßnahme „Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 2B (Leopoldstraße zwischen Siegestor und Franz-Joseph-Straße)“ zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030, Investitionsliste 1, wie folgt anzumelden:

MIP alt:
„Radschnellweg Münchner Norden 2. Abschnitt“
IL 1, Maßnahmen-Nr. 6300.2010 Rangfolge Nr. 603

	GRZ	Gesamt-kosten in 1.000 €	Bisher finan-ziert	Programm -zeitraum 2026 - 2030	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Restfinan-zierung 2032 ff.
	950	580	180	400	150	150	70	30	0	0	0
B	Summe	580	180	400	150	150	70	30	0	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.		**580**	**180**	**400**	**150**	**150**	**70**	**30**	**0**	**0**	**0**

MIP neu:
„Radschnellweg Münchner Norden 2. Abschnitt“
IL 1, Maßnahmen-Nr. 6300.2010 Rangfolge Nr. 603

	GRZ	Gesamt-kosten in 1.000 €	Bisher finan-ziert	Programm -zeitraum 2026 - 2030	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Restfinan-zierung 2032 ff.
	950	5.900	180	5.720	150	350	2.830	1.850	540	0	0
B	Summe	5.900	180	5.720	150	350	2.830	1.850	540	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.		**5.900**	**180**	**5.720**	**150**	**350**	**2.830**	**1.850**	**540**	**0**	**0**

MIP alt:
„Pauschale, Allgemeiner Straßenbau“
IL 1, Maßnahmen-Nr. 6300.1100 Rangfolge Nr. 303

	GRZ	Gesamt-kosten in 1.000 €	Bisher finan-ziert	Programm -zeitraum 2026 - 2030	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Restfinan-zierung 2032 ff.
	950	12.395	0	10.285	350	2.000	2.300	3.000	2.635	2.110	0
B	Summe	12.395	0	10.285	350	2.000	2.300	3.000	2.635	2.110	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.		**12.395**	**0**	**10.285**	**350**	**2.000**	**2.300**	**3.000**	**2.635**	**2.110**	**0**

MIP neu:
„Pauschale, Allgemeiner Straßenbau“
IL 1, Maßnahmen-Nr. 6300.1100 Rangfolge Nr. 303

	GRZ	Gesamt-kosten in 1.000 €	Bisher finan-ziert	Programm -zeitraum 2026 - 2030	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Restfinan-zierung 2032 ff.
	950	10.495	0	8.385	350	2.000	1.300	2.100	2.635	2.110	0
B	Summe	10.495	0	8.385	350	2.000	1.300	2.100	2.635	2.110	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.		**10.495**	**0**	**8.385**	**350**	**2.000**	**1.300**	**2.100**	**2.635**	**2.110**	**0**

4. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.2010.7 „Radsch. f. d. Münch. Nord., 2. Abschn.“ ab dem Jahr 2027 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2027 ff. anzumelden.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende — Die Referentin

Mona Fuchs
2. Bürgermeisterin

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

IV. Abdruck von I. - III.

über das Direktorium - HA II / V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
zur Kenntnis.

V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

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

An den Bezirksausschuss 12
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Mobilitätsreferat
An das Kommunalreferat
An das Referat für Klima- und Umweltschutz
An das Kreisverwaltungsreferat
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 - T0, T1, T1/VI-S, T1/VI-OBL, T2, T3, TZ, TZ3, TZ/K
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat – T1/VI-SP-GP
zum Vollzug des Beschlusses.

Am .....
Baureferat - RG 4