

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a „Ratoldstraße“

**Anpassung der Verkehrsflächen im Umgriff des Bebauungsplans
im Stadtbezirk 24 Feldmoching-Hasenberg**

Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17480

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 25.02.2026 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 07.12.2022 zur Satzung des Bebauungsplanes Nr. 2108a. Für die Erschließung des Planungsgebiets des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a ist es notwendig, verschiedene Straßenflächen anzupassen. Mit dieser Vorlage werden die notwendigen Umbaumaßnahmen zur Genehmigung vorgelegt.
Inhalt	Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die durch die Satzung des Bebauungsplanes Nr. 2108a notwendig gewordenen Straßenbaumaßnahmen. Projektbeschreibung der Umbaumaßnahmen inkl. Kosten und Finanzierung der Maßnahme.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Für die nichtursächlichen Anteile der Herstellungskosten der technischen Infrastruktur ist zum derzeitigen Planungsstand nur eine grobe Kostenschätzung möglich, es wird mit Kosten von ca. 4,0 bis 5,0 Mio € gerechnet.
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: nein
Entscheidungsvor- schlag	1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird erteilt. 2. Das Baureferat wird gebeten, die weiteren Planungen mit dem Vorhabensträger durchzuführen und die Umsetzung der Maßnahme zu begleiten. 3. Das Baureferat wird gebeten, die Kosten für die nicht-ursächlichen Maßnahmen sowie für die anteilige Kostenbeteiligung gemäß Verteilungsschlüssel zu gegebener Zeit im Rahmen des Eckdatenverfahrens anzumelden.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Ratoldstraße, Dülferstraße, Raheinstraße
Ortsangabe	24. Stadtbezirk, Feldmoching-Hasenberg

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a „Ratoldstraße“

**Anpassung der Verkehrsflächen im Umgriff des Bebauungsplans
im Stadtbezirk 24 Feldmoching-Hasenberg I**

Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17480

Anlagen:

1. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
3. Stellungnahme Stadtkämmerei

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 25.02.2026 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
1. Sachstand	2
2. Projektbeschreibung	2
3. Kosten und Finanzierung	6
4. Klimaprüfung	7
5. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten	7
6. Beteiligung der Bezirksausschüsse	7
II. Antrag des Referenten	7
III. Beschluss	8

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

1. Sachstand

Der Stadtrat hat am 07.12.2022 den Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a – Ratoldstraße – gesetzt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08100). Der Plan ist als Anlage 1 diesem Beschluss angefügt.

Zur Erschließung ist es notwendig, die angrenzenden Teilbereiche der bereits heute bestehenden Straßen den zukünftigen Anforderungen in der Ratoldstraße, Dülferstraße sowie der Raheinstraße anzupassen, was bereits ebenfalls Teil des oben erwähnten Satzungsbeschlusses war.

2. Projektbeschreibung

Das neue Stadtquartier wird auf der östlichen Seite der Bahnschienen entlang der Ratold- und Raheinstraße sowie in Teilen entlang der Dülferstraße entstehen und wird daher mit dem übergeordneten innerstädtischen Straßennetz verbunden. Innerhalb des Quartiers sind keine öffentlichen Verkehrsflächen vorgesehen.

Insgesamt soll die Planung einer maßvollen dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden folgenden Flächenversiegelung entsprechen. Zusätzlich zu den öffentlichen Verkehrsflächen entlang des Quartiersrands wird es Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr – sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung – innerhalb des neuen Planungsgebietes geben.

Ein Mobilitätskonzept zur Stellplatzreduzierung wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens nicht erstellt, kann aber im Rahmen der Baugenehmigung vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Lokalbaukommission verlangt werden.

Insgesamt ist aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme im Hinblick auf die im vorliegenden Bebauungsplan neu entstehenden ca. 900 Wohneinheiten eine Anpassung des Straßenprofils der Ratoldstraße, der Dülferstraße sowie der Raheinstraße an die zukünftigen Anforderungen erforderlich, wobei auch nicht ursächliche und somit von der Landeshauptstadt München zu tragende Kosten entstehen werden.

In der Grundvereinbarung vom 23.06.2021 zum Bebauungsplan mit Gründordnung Nr. 2108a hat sich die Planungsbegünstigte verpflichtet, alle notwendigen Straßenumbauten bis auf die Dülferstraße zu planen und umzusetzen. Der Umbau der Dülferstraße ist von der Landeshauptstadt München zu planen und umzusetzen.

Im Nachgang zum Abschluss der Grundvereinbarung hat sich die Planungsbegünstigte bereit erklärt zusätzlich die Dülferstraße im Auftrag und auf Kosten der Stadt nach den Maßgaben des B-Plans 2108a umzuplanen und -bauen.

Nachfolgend werden die einzelnen Straßenabschnitte von Norden nach Süden

beschrieben, die hier vorgestellten Straßenquerschnitte wurden bereits im Rahmen des Bauleitplanverfahrens mit allen betroffenen Dienststellen grundsätzlich abgestimmt. Die Verkehrsfläche und die Straßenbegrenzungslinien wurden auf dieser Basis im Rahmen des B-Plans festgesetzt und vom Stadtrat s.o. so beschlossen:

Raheinstraße

Die Raheinstraße im Norden des Bebauungsplangebietes wird zukünftig einen Straßenquerschnitt von 12,50 m aufweisen, der sich auf 5,50 m Fahrbahn, beidseitige 2,50 m breite Gehwege sowie einen auf der westlichen Seite liegenden 2,0 m breiten, wechselnden Parkstreifen bzw. Baumgraben (Multifunktionsstreifen) aufteilt.

Der Radverkehr wird im gesamten Verlauf auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Im nördlichen Verlauf verringert sich der Querschnitt auf 9,80 m, was eine Verschmälerung der westlichen Gehbahn auf 1,80 m sowie den Wegfall des Parkstreifens bzw. Baumgrabens zur Folge hat.

Am nördlichen Ende des Planungsumgriffes verschmälert sich der Querschnitt der Raheinstraße schließlich auf 5,50 m und endet nach einer Kurve Richtung Westen in einem Wendehammer nach Norden am Flurstück 2074/9.

Im Rahmen der weiteren vertiefenden Planung soll geprüft werden, inwieweit innerhalb der Verkehrsflächen weitere Baumpflanzungen untergebracht werden können, ohne die nutzbaren Breiten der Gehbahnen einzuschränken. Dabei wären bspw. Fahrbahneinengungen oder der Entfall von Flächen des ruhenden Verkehrs vorstellbar.



Abbildung 1: Nördliches Ende Raheinstraße (©LHM)

(vgl. Anlage 2, hellblauer Bereich)

Die Raheinstraße zwischen Hochlandstraße und der nördlichen Grundstücksgrenze von Flurstück 2087, Gemarkung Feldmoching, ist noch nicht erstmalig ordnungsgemäß hergestellt und unterliegt der Erschließungsbeitragspflicht. Die Planungsbegünstigte übernimmt im genannten Bereich den Anteil, der auf die auf der Ostseite liegenden Grundstücke entfällt.

Nicht ursächlich ist die Herstellung der Raheinstraße nördlich der nördlichen Grenze von Flurstück 2087, Gemarkung Feldmoching. Die Herstellung erfolgt durch die Planungsbegünstigte gegen Kostenerstattung der tatsächlichen entstandenen Kosten durch die Stadt. (vgl. Anlage 2, lila Abschnitt)

Dülferstraße

Für die geplanten Knotenpunkte Raheinstraße/Dülferstraße und Ratoldstraße/Dülferstraße ist im Ausbau Folgendes vorgesehen:

Die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen haben die erforderliche Breite für die Schaffung zusätzlicher Abbiegespuren und damit einer verbesserten Knotenpunktgestaltung.

Beim Umbau des Knotenpunktes Dülferstraße/Ratoldstraße ist eine Lichtsignalanlage vorgesehen. Der Kreuzungsbereich Raheinstraße/Dülferstraße/Zufahrt Dicounter (via Flurnr. 1767/41) ist von Westen kommend auf der Dülferstraße mit 14,75 m bemessen (jeweils beidseitig 2,50 m Gehweg und drei Fahrspuren mit je 3,25 m). Hierbei gibt es von Westen kommend einen Linksabbieger Richtung Raheinstraße sowie eine Geradeauspur inkl. Rechtsabbieger. Der östliche Arm des Kreuzungsbereiches weist eine Breite von 16 m auf.

Der Knoten Dülferstraße/Ratoldstraße weist von Westen kommend eine breitere Spur für den Verkehr aus. Grund für die breitere Spur ist die Berücksichtigung der Schleppkurve für den Busverkehr, der von der Dülferstraße nach rechts in die Ratoldstraße einbiegt. Hierfür wurde eine Spurbreite von 4,50 m angenommen, an die südlich davon eine 2,50 m breite Gehbahn anschließt. Von Osten kommend gibt es auf der Dülferstraße zwei Spuren (geradeaus und Linksabbieger in die Ratoldstraße). Im Norden ist ein 2,50 m breiter Gehweg, im Süden ein 2,0 m breiter Gehweg vorgesehen.

Die Straßenbaumaßnahmen der Dülferstraße sind nicht ursächlich und werden von der Planungsbegünstigten gegen Kostenerstattung der tatsächlichen entstandenen Kosten durch die Stadt ausgeführt (vgl. Anlage 2, orangener Abschnitt).

Ratoldstraße

Die Ratoldstraße soll im Kreuzungsbereich Dülferstraße mit zwei Abbiegespuren, einer Links- und einer Rechtsabbiegespur, ausgestattet werden. Zusätzlich wird vor der Linksabbiegespur eine Aufstellfläche für den Radverkehr geschaffen, um so der Förderung der Sicherheit des Radverkehrs Rechnung zu tragen. Um die Radverkehrsführung (damalige Nebenroute gemäß VEP-R) und Stadtbuslinienführung in der Ratoldstraße zu sichern, ist ebenfalls eine Neuordnung des Straßenprofils der Ratoldstraße vorgesehen.

Die Ratoldstraße verfügt künftig über die komplette Länge über eine Fahrbahnbreite von 5,50 m (siehe Abbildung 2). Durch die Anordnung von Radschutzstreifen stehen im Bedarfsfall für den Bus / Bus-Begegnungsfall mindestens 6,50 m zur Verfügung, da der Radschutzstreifen mitgenutzt werden kann. Die abschließende Prüfung der Voraussetzungen für die Anordnung dieses Schutzstreifens erfolgt zu gegebener Zeit mit vollständiger Realisierung der Baumaßnahme gemäß der dann geltenden Straßenverkehrsordnung.

Von der Kreuzung Dülferstraße bis zur Franz-Kötterl-Straße verfügt die Ratoldstraße über einen Querschnitt von 15 m. Dieses Maß wird benötigt, um beidseitige Gehwege mit jeweils 2,50 m Breite, beidseitige Fahrradschutzstreifen mit jeweils 1,50 m plus 0,75m Sicherheitsstreifen sowie zwei Fahrspuren unterbringen zu können.

Um in Nord-Süd-Beziehung beidseitig Längsparker (bereits im heutigen Bestand vorhanden), westseitig mit wechselnden Baumpflanzungen, mit einer Breite von jeweils mindestens 2,0 m und einen beidseitigen Fahrradschutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,75 m mit einem Sicherheitsstreifen mit einer Breite von jeweils 0,75 m entlang der Längsparkern mit wechselnden Baumpflanzungen (Multifunktionsstreifen) in der Ratoldstraße unterbringen zu können, wird die Ratoldstraße zwischen Franz-Kötterl-Straße und

Malvenweg am südlichen Ende des Planungsumgriffes von 15,0 m auf 19,50 m ausgebaut (vgl. Anlage 2, roter Bereich).

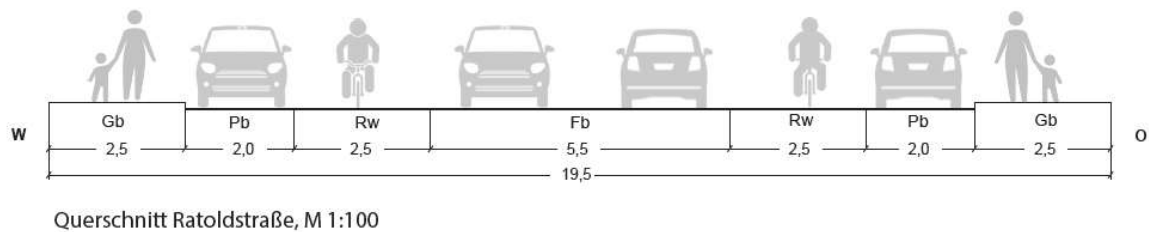


Abbildung 2: Querschnitt Ratoldstraße

Im Rahmen der weiteren vertiefenden Planung soll in diesen Bereich (zwischen Franz-Kötterl-Straße und Malvenweg) geprüft werden, inwieweit innerhalb der Verkehrsflächen weitere Baumpflanzungen untergebracht werden können, ohne die nutzbaren Breiten der Gehbahnen und Radverkehrsanlagen einzuschränken. Dabei wären bspw. Fahrbahneinengungen oder der Entfall von Flächen des ruhenden Verkehrs vorstellbar.

Im nördlichen Bereich können aufgrund der beengten Straßenraumverhältnisse und der dadurch bereits geplanten untermaßigen Querschnitte nur dann weitere Bäume untergebracht werden, wenn diese die Barrierefreiheit und der allgemeinen Verkehrssicherheit nicht im Wege stehen. Die Gehbahn müssen gerade in diesem Bereich des beengten Querschnittes mindestens, inkl. Sicherheitsraum, 2,50m breit sein. Hierbei wären übergehbbare, kleiner dimensionierte Baumscheiben denkbar.

Neben den öffentlichen Verkehrsflächen werden die Dienstbarkeitsflächen (inkl. G/R-Brücke Dülferstraße) gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a hergestellt.

Bernhardstraße

Die Bernhardstraße hat im entlang des Flurstücks Nr 1818 eine Breite von 10m. Um eine gute Erreichbarkeit des S- und U-Bahnhofs zu erreichen, werden auf beiden Seiten 2,5m breite Gehwege vorgesehen. Die Fahrbahnbreite beträgt 5m. Die Fahrbahn dient in erster Linie den ausfahrenden Fahrzeugen aus der P&R-Anlage im Einrichtungsverkehr (West nach Ost) zur Ratoldstraße. Zusätzlich muss die Zufahrt zum Anwesen auf der Flurstücksnummer 1818 gewährleistet werden. Im westlichen Bereich der Bernhardstraße, hinter dem Zugang zum S- und U-Bahnhof, befinden sich Wendeflächen für die Feuerwehr.

Im Rahmen der weiteren vertiefenden Planung soll in der Bernhardstr. geprüft werden, inwieweit innerhalb der Verkehrsflächen weitere Baumpflanzungen untergebracht werden können, ohne die nutzbaren Breiten der Gehbahnen einzuschränken. Dabei wäre bspw. eine punktuelle Fahrbahneinengungen vorstellbar.

Die Bernhardstraße wird im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans durch die Planungsbegünstigte erstmalig hergestellt. Die Landeshauptstadt München übernimmt die Erschließungskosten, die für die erstmalige Herstellung der Bernhardstraße im genannten Bereich entstehen, für die an die Bernhardstraße angrenzenden Grundstücke, die zum Zeitpunkt des Abschlusses der Grundvereinbarung vom 23.06.2021 nicht im Eigentum der Planungsbegünstigten stehen. Die Erschließungsbeiträge werden nach Abschluss der Umbaumaßnahme von der Stadt mit den Anlieger*innen abgerechnet (vgl. Anlage 2, gelber Bereich).

Herbergstraße

In westlicher Verlängerung der Herbergstraße wird ein Ausbau der bestehenden Geh- und Radwegeunterführung der Bahnanlagen in Form einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung geplant. Diese ist in an der schmalsten Stelle ca. 5m und an der weitesten Stelle im Bereich der Bahnunterführung 9m breit. Sowohl dem Radverkehr als auch dem Fußverkehr sind in diesem Bereich jeweils mindestens 2,5m zuzuordnen.

Die Herstellung der Herbergstraße zwischen Raheinstraße und S-Bahnlinie erfolgt durch die Planungsbegünstigte gegen Kostenerstattung der tatsächlich entstandenen Kosten durch die Stadt (vgl. Anlage 2, rosa Bereich).

Das Baureferat wird auf der Basis dieser verkehrskonzeptionellen Vorgaben des Mobilitätsreferates die verkehrliche Erschließung des Gebietes durch die Planungsbegünstigte begleiten. Hierzu wird als erster Schritt die Entwurfsplanung erstellt. Das Baureferat wird im Weiteren die erforderlichen Haushaltsmittel zur Umsetzung des nichtursächlichen Ausbaues im Bereich der Rahein-, Herberg- und Dülferstraße rechtzeitig im Rahmen des Eckdatenverfahrens zum Mehrjahresinvestitionsprogramm anmelden.

3. Kosten und Finanzierung

Das Baureferat ist derzeit befasst, für die Ratoldstraße, die Raheinstraße und die Herbergstraße einen Herstellungsvertrag sowie für die Bernhardstraße einen Erschließungsvertrag mit Vorfinanzierungsregelung mit der Planungsbegünstigten abzuschließen.

Die Kosten für die ursächlichen Herstellungsmaßnahmen der Ratoldstraße und der Raheinstraße bis zur nördlichen Grenze des Flurstücks 2087, Gemarkung Feldmoching, sowie anteilig der Bernhardstraße werden von der Planungsbegünstigten übernommen.

Die Kosten für die nicht-ursächlichen Herstellungsmaßnahmen in der Herbergstraße und der Dülferstraße sowie der Raheinstraße nördlich der Grenze des Flurstücks 2087 übernimmt die Landeshauptstadt München. Die Herstellung der Bernhardstraße wird im Nachgang vom Baureferat mit den Anwohnern in Form von Erschließungsbeiträgen abgerechnet.

Zum derzeitigen Planungsstand ist nur eine grobe Kostenschätzung möglich. Es wird mit Kosten in Höhe von ca. 4,0 bis 5,0 Mio € gerechnet. Belastbare Kostenangaben werden im Rahmen der weiteren Projektplanung ermittelt.

Nach genauer Berechnung der Kosten im weiteren Planungsprozess wird das Baureferat die nicht ursächlichen Kosten zum Eckdatenverfahren anmelden und nach Genehmigung einen Finanzierungsbeschluss einbringen.

Die Abrechnung der Anteile in der Herberg- und Raheinstraße erfolgt nach Fertigstellung.

Die Abrechnung der Dülferstraße erfolgt kontinuierlich, da für die Planungsbegünstigte gemäß Grundvereinbarung grundsätzlich keine Verpflichtung besteht, sondern die Durchführung für die Stadt freiwillig erfolgt. Planungskosten, die vor der Genehmigung im Eckdatenverfahren und dem Finanzierungsbeschluss anfallen, werden aus der vorlaufenden Planungskostenpauschale bezahlt.

Die Stadtkämmerei hat die Beschlussvorlage mit Schreiben vom 20.01.2026 zur Kenntnis genommen und bittet die Hinweise aus Anlage 3 dieses Beschlusses zu beachten.

4. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: nein

Die Anpassung der einzelnen Straßenabschnitte resultiert aus dem Bebauungsplan. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden bereits weiterführende Abwägungen und Ausgleichsmaßnahmen für die geplante Bebauung inklusive Verkehrsflächen durchgeführt.

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde mit dem RKU vorab auf Arbeitsebene abgestimmt.

5. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung haben der Sitzungsvorlage zugestimmt, die Stadtkämmerei hat die Sitzungsvorlage zur Kenntnis genommen und bittet um Beachtung der Hinweise aus Ihrer Stellungnahme (Anlage 3). Alle genannten Referate erhalten jeweils einen Abdruck.

Die Stadtwerke München / Münchner Verkehrsgesellschaft haben einen Abdruck erhalten.

6. Beteiligung der Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 24 Feldmoching-Hasenberg hat einen Abdruck der Vorlage zur Information erhalten.

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirks 24 - Feldmoching-Hasenberg wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gehört. Im Zuge der Ausbauplanungen wird der Bezirksausschuss durch das Baureferat satzungsgemäß beteiligt.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird erteilt.
2. Das Baureferat wird gebeten, die weiteren Planungen mit dem Vorhabensträger durchzuführen und die Umsetzung der Maßnahme zu begleiten.
3. Das Baureferat wird gebeten, die Kosten für die nicht-ursächlichen Maßnahmen sowie für die anteilige Kostenbeteiligung gemäß Verteilungsschlüssel zu gegebener Zeit im Rahmen des Eckdatenverfahrens anzumelden.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat / ea. Stadträtin

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

**an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt**
z. K.

V. Wv. Mobilitätsreferat MOR-GL5

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
 2. An das Direktorium HA II – BA
 3. An den Bezirksausschuss 24
 4. An das Baureferat – G, V, RG 4, MSE, T0, T1, T3
 4. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
 5. An das Kommunalreferat
 6. An die Stadtwerke München GmbH / MVG
 7. An das Mobilitätsreferat – GB2, GB2.12, GB2.2
 8. An die Stadtkämmerei
- mit der Bitte um Kenntnisnahme.

9. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.12
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen