

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum - Umsetzung des Radentscheidprojekts Gebattelstraße, Teilprojekt Gebattelberg (Stadtbezirk 5)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
 Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00555

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.06.2026 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Mit dem Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 24.01.2024 („Mehr Verkehrssicherheit und höhere Aufenthaltsqualität für alle. Aktueller Stand und weiteres Vorgehen bei der Umsetzung des Radentscheids, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12113) wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, für die Gebattelstraße eine temporäre Zwischenlösung zu erarbeiten und dem Stadtrat im Rahmen des entsprechenden Einzelbeschlusses einen Vorschlag vorzulegen. Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Stadtrat der Entscheidungsvorschlag für folgende Maßnahme vorgeschlagen: Gebattelstraße (vorgezogene kostengünstige Maßnahme).
Inhalt	Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Gebattelstraße zwischen Franziskanerstraße/Regerstraße und Am Herrgottseck (Stadtbezirk 5), um kurz- und mittelfristig die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für alle zu erhöhen.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	780.000€ [siehe „5. Kostenrahmen und Finanzierung“ auf Seite 12]
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv Die Beschlussvorlage wird als positiv klimaschutzrelevant eingestuft, da das Vorhaben zu einer Angebotsverbesserung für den Fuß- und Radverkehr führt und somit einen Baustein der Verkehrs- und Mobilitätswende darstellt.

Entscheidungsvorschlag	<p>1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für den Lösungsvorschlag gemäß der unter Ziff. 3 dargestellten Raumaufteilung / Vorhabensplanung für die Maßnahme Gebsattelstraße wird erteilt.</p> <p>2. Das Baureferat wird gebeten, den Lösungsvorschlag der oben genannten Maßnahme baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Gebsattelstraße, Gebsattelberg, Radentscheidprojekt
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none">• Stadtbezirk 5• Gebsattelstraße

Telefon: 0 233-526387

Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich Verkehrs-
und Bezirksmanagement
Bezirk Süd – Projekte
MOR-GB2.13

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum - Umsetzung des Radentscheidprojekts Gebtsattelstraße, Teilprojekt Gebtsattelberg (Stadtbezirk 5)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00555

7 Anlagen

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.06.2026 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag des Referenten	4
1	Anlass.....	4
2	Grundlagen der Planungsvorgaben	4
3	Darstellung der Planungen	5
3.1	Bestandssituation.....	5
3.2	Grobkonzept – Raumaufteilung.....	8
3.3	Weitere Rahmenbedingungen:.....	10
3.4	Beurteilung & Fazit.....	11
4	Rechtliche Bauvoraussetzungen.....	12
5	Kostenrahmen und Finanzierung	12
6	Klimaprüfung	12
7	Betroffenheit & Stellungnahmen	13
7.1	Städtische Dienststellen und Eigenbetriebe	13
7.2	Einbindung der Initiator*innen des Radentscheids München.....	14
7.3	Bezirksausschuss	14
II.	Antrag des Referenten	15
III.	Beschluss.....	16

I. Vortrag des Referenten

1 Anlass

Mit den Beschlüssen zum Radentscheid der Vollversammlung vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585), des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17708), dem Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid III. und IV. Maßnahmenbündel der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01458), sowie dem Beschluss zum Sachstandsbericht 2022 des Mobilitätsausschusses vom 14.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06921) wurde die Verwaltung beauftragt, für die ca. 55 Maßnahmen der Maßnahmenbündel I bis V Varianten zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen.

Mit dem Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 24.01.2024 („Mehr Verkehrssicherheit und höhere Aufenthaltsqualität für alle. Aktueller Stand und weiteres Vorgehen bei der Umsetzung des Radentscheids, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12113) hat der Münchner Stadtrat das Mobilitätsreferat beauftragt, für die Gabsattelstraße eine Zwischenlösung zu erarbeiten und dem Stadtrat im Rahmen des entsprechenden Einzelbeschlusses einen Vorschlag vorzulegen.

Damit einhergehend lag der Fokus der Planung auf Kostenoptimierung im Sinne einer bestandsorientierten Lösung, die Mehrwert und Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden bietet. Darüber hinaus wurden bei der Planung der Maßnahme Synergieeffekte mit Bauaktivitäten weiterer Maßnahmen- und Bauträger im Umfeld gesucht und abgestimmt.

Die Vollversammlung des Stadtrates hat mit Beschluss vom 02.02.2022 („Verfahrensbeschleunigung zur baulichen Umsetzung von Radentscheidsmaßnahmen durch das Baureferat“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04708) dem beschleunigten Verfahren zur baulichen Umsetzung von Radentscheidsmaßnahmen zugestimmt. Demzufolge wird mit Erteilung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung durch den Mobilitätsausschuss das Baureferat gebeten, die jeweilige Radentscheidsmaßnahme baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird dem Stadtrat der Entscheidungsvorschlag für folgende Maßnahme vorgeschlagen:

- Gabsattelstraße (vorgezogene kostengünstige Maßnahme).

2 Grundlagen der Planungsvorgaben

Gemäß den Vorgaben des Radentscheids sind für die Gabsattelstraße eine Regelbreite für Radwege von 2,50 m, sowie ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von mindestens 0,50 m beziehungsweise zu Längsparkbuchten von mindestens 0,75 m vorzusehen. Gleichzeitig sollen Fußverkehrsanlagen möglichst in ihrer Breite erhalten bleiben, mindestens jedoch 2,50 bis 3,00 m aufweisen. Überquerungsstellen sollen barrierefrei mit differenzierter Bordsteinhöhe realisiert werden. An Stellen, an denen insbesondere die Belange der Barrierefreiheit an Haltestellen, oder des Brandschutzes betroffen sind kann von diesen Maßen abgewichen werden. Die Gabsattelstraße ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan Rad von 2002 (VEP-R 2002) als Haupttroute gekennzeichnet und wird voraussichtlich bei der

sich noch in Abstimmung befindlichen Aktualisierung der Radnetzplanung als Teil des Inneren Radlirings (IRR) bzw. als Radverkehrsverbindung eingestuft (IR IV). Hier ist eine Regelbreite für Radwege von 2,30 (IR IV) bzw. 2,50 m (IRR) vorgesehen, dies wird nach Möglichkeit in der Planung berücksichtigt.

3 Darstellung der Planungen

3.1 Bestandssituation

Der betrachtete Abschnitt der Gepsattelstraße verläuft zwischen der Franziskanerstraße und der Regerstraße im Osten und der Straße Am Herrgottseck und dem Mariahilfplatz im Westen. Die Gepsattelstraße verbindet die Obere Au mit der Unteren Au und wird durch ihre Lage auch als Zubringer zur Isarquerung der Corneliusbrücke im weiteren Verlauf Richtung Innenstadt genutzt.

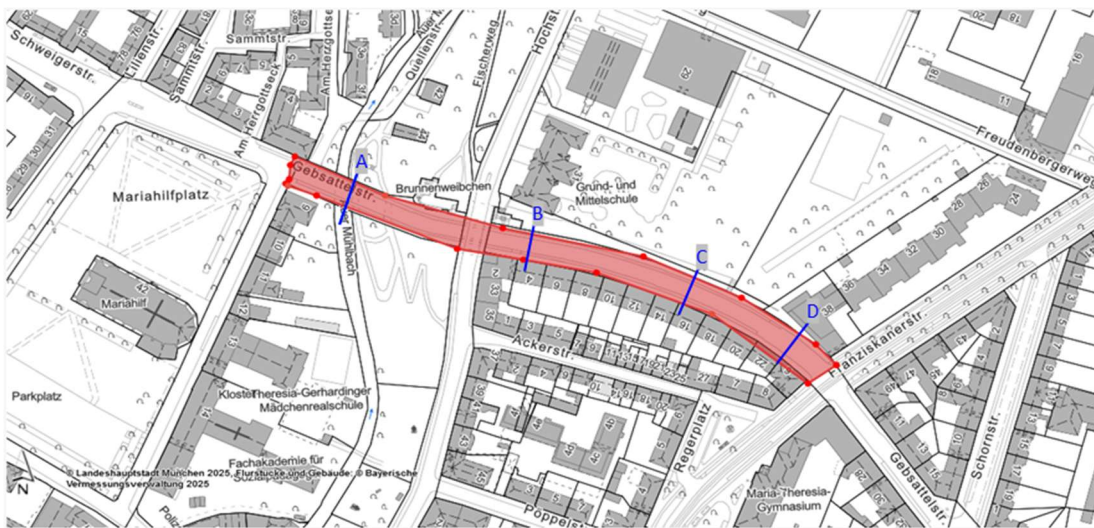


Abb. 1: Umgriff Gepsattelberg (Quelle: GeoInfo, LHM).

Zwischen Franziskanerstraße, Regerstraße und der Straße Am Herrgottseck erstreckt sich die Gepsattelstraße über eine Länge von ca. 350 m mit einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Beidseitig sind Parkplätze markiert, bergauf Richtung Osten führt ein Radschutzstreifen, bergab Richtung Westen wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. In dem untersuchten Abschnitt wird ein Höhenunterschied von 14 m (4% Steigung | Gefälle) überwunden. Aufgrund der Topografie wird im Folgenden der betrachtete Streckenabschnitt als Gepsattelberg bezeichnet. Seit dem 30.05.2023 gilt dort eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h, straßenverkehrsrechtlich angeordnet aus Gründen des Lärmschutzes.

Über den Gepsattelberg verläuft die Buslinie 62 (Ostbahnhof – Rotkreuzplatz), die dazugehörigen Bushaltestellen befinden sich außerhalb des Umgriffs.

Die Gehbahnen entlang der Gepsattelstraße haben beidseitig überwiegend eine Breite von ca. 3,00 m, mit Ausnahme einer Engstelle an der Brücke über den Auer Mühlbach im westlichen Bereich des Umgriffs. Hier reduziert sich die jeweilige Gehbahnbreite auf 2,60m bis 2,70 m. Es sind im Bestand beidseits Parkplätze mit zugelassenem Mischparken mit einer Breite von ca. 2,0 m ausgewiesen. Auf der südlichen Fahrbahnseite sind sie Teil des Parklizenzgebiets Regerplatz, die nördlich gelegenen Parkbuchten sind den Gebieten Nördliche Au und Franziskanerstraße zugeordnet.

Die Fahrstreifenbreite für den motorisierten Verkehr beträgt im Bestand jeweils ca. 3,00 m (südlich) bzw. 3,20 m (nördlich). Zum Verkehrsknoten Franziskanerstraße | Gebtsattelstraße | Regerstraße hin weitet sich in Fahrtrichtung Osten der südliche Fahrstreifen auf zwei Fahrstreifen (1 Linksabbiegestreifen | 1 Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen) auf. Auf der bergauf führenden südlichen Fahrbahnseite ist zwischen Fahrspur und den Parkplätzen ein Radschutzstreifen mit einer Breite von ca. 1,40 m abmarkiert, zuzüglich eines Sicherheitsabstands von 0,50 m zu den Parkern. Bergab wird der vorhandene Schutzstreifen nach ca. 15 Metern mit Beginn der Parkplätze in den Mischverkehr überführt.

In Abb. 2, Abb. 3 und Abb. 4 sind zur Veranschaulichung die Querschnitte des Bestandes des Gebtsattelbergs dargestellt (siehe Lage der Schnitte in Abb. 1).

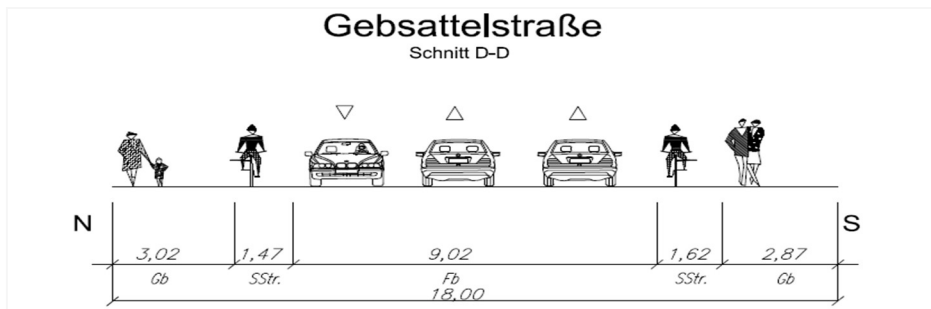


Abb. 2: Schematische Darstellung Querschnitt Bestand Knoten Gebtsattelstraße/Franziskanerstraße/Regerstraße Knoten (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker).

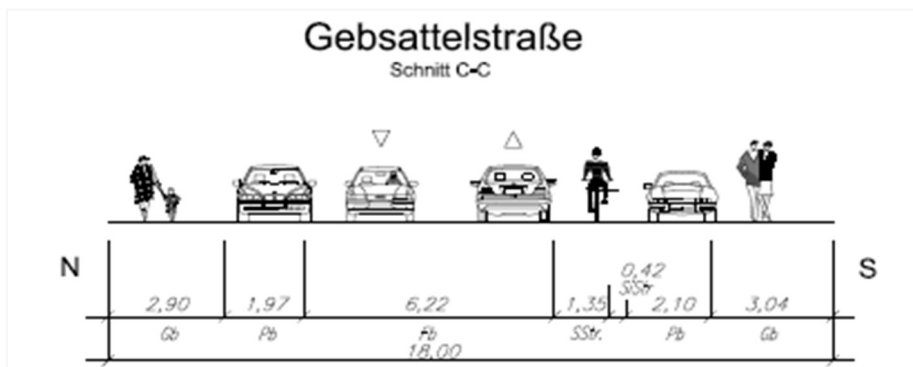


Abb. 3: Querschnitt Bestand Gebtsattelstraße auf Höhe Haus-Nr. 16 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker).

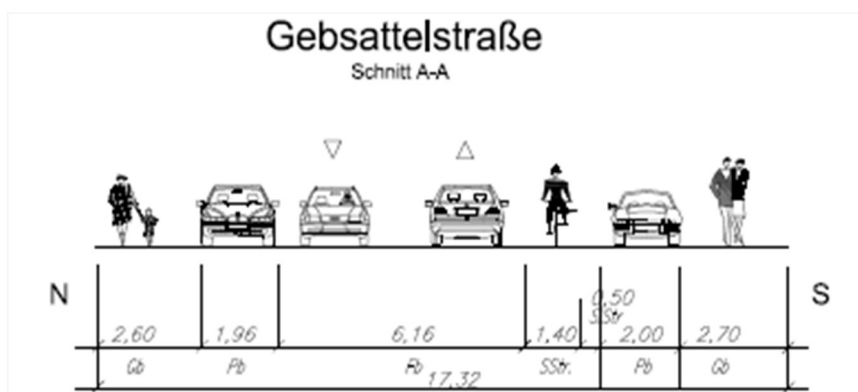


Abb. 4: Querschnitt Bestand Gebtsattelstraße Höhe Auer Mühlbach (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker).

Im projektgegenständlichen Abschnitt des Gebattelbergs liegt eine Verkehrsstärke von ca. 14.400 Kfz/24h bzw. 1.200 Kfz in der morgendlichen | abendlichen Spitzenstunde (Verkehrszählung von Mai 2022 am Knoten Franziskanerstraße | Gebattelstraße | Regerstraße) vor. Die Radverkehrsstärke betrug zu diesem Zeitpunkt 1.700 Radfahrten in 24 Stunden bzw. 200 Radfahrten in der Spitzenstunde. Die im November 2023 am Knoten Lilienstraße | Mariahilfplatz | Schweigerstraße erfassten Daten weisen auf eine Abnahme des Verkehrsaufkommens im MIV hin (10.900 Kfz/24h bzw. 900-1.000 Kfz/Spitzenstunde). Beim Radverkehr können im Gegenzug, entsprechend dem stadtweiten Trend, Zunahmen verzeichnet werden. Es wurden 3.000 Radfahrten in 24 Stunden bzw. 270 - 450 Radfahrten in der Spitzenstunde erfasst. Die aktuelle Zählung des Fuß- und Radverkehrs am Knoten Franziskanerstraße | Gebattelstraße | Regerstraße im Oktober 2025 bestätigt die hohe Nachfrage des Radverkehrs mit 2.600 Radfahrten in 24 Stunden bzw. 270 - 280 Radfahrten in der Spitzenstunde.

Am Gebattelberg ist kein spezifisches Unfallbild ersichtlich. In den Jahren 2022 bis 2024 wurden drei Unfälle mit Schwerverletzten erfasst, davon zwei Unfälle mit schwerverletzten Radfahrenden. Aus der Analyse der Einzelfälle lässt sich jedoch keine strukturelle Unfallhäufung ableiten. Insgesamt ergibt sich ein vergleichsweise sicheres Unfallbild ohne Auffälligkeiten in der Strecke und an den Knoten. Jedoch sollte auch die subjektive Sicherheit bei der Beurteilung der vorhandenen Radinfrastruktur berücksichtigt werden.

Grundsätzlich ist die in der Gebattelstraße in Fahrtrichtung Innenstadt im Bestand vorhandene Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn – und damit unmittelbar neben der Parkreihe – ungeeignet, Dooring-Unfälle (Kollisionen oder Stürze durch plötzlich geöffnete Fahrzeugtüren) zuverlässig zu verhindern (vgl. u. a. UDV, Unfallrisiko Parken für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, 2020). In München werden zwar im Durchschnitt nur etwa 57 Dooring-Unfälle pro Jahr polizeilich erfasst; zugleich ist von einer erheblichen Dunkelziffer und teils gravierenden Folgen auszugehen. In der Gebattelstraße steigt das Risiko schwerer Unfallfolgen zusätzlich, weil das vorhandene Gefälle (ca. 4 %) höhere Annäherungsgeschwindigkeiten, längere Anhaltewege und im Kollisionsfall eine höhere Aufprallenergie begünstigt. Auch bergauf sind Dooring-Unfälle trotz Schutzstreifens nicht auszuschließen, da der vorhandene Abstand zwischen Schutzstreifen und parkenden Fahrzeugen mit ca. 0,5 m das nach aktuellem Wissensstand empfohlene Mindestmaß von 0,75 m unterschreitet (siehe Ad-hoc-AP zur RAST 2006, Ausgabe 2024). Auch durch die zunehmende Nutzung von E-Bikes, die bergauf höhere und konstantere Geschwindigkeiten ermöglichen, ist die vormals grundsätzlich geringere Verletzungsgefahr bei Dooring-Unfällen für den Radverkehr bergauf zunehmend weniger gegeben. Hinzu kommt, dass konventionelle Schutzstreifen in der Praxis immer wieder verkehrswidrig zum Parken „in zweiter Reihe“ genutzt werden. Radfahrende müssen in diesen Fällen auf den Kfz-Fahrbahnen ausweichen – wo sie durch den fließenden Verkehr einem zusätzlichen Risiko ausgesetzt sind.

Zudem befindet sich der Gebattelberg im Einzugsgebiet des Schulsprengels der Grundschule Mariahilfplatz sowie in direkter Nähe der Grund- und Mittelschule an der Hochstraße. In unmittelbarer Umgebung des Knotenpunkts Franziskanerstraße | Regerstraße liegt zudem das Maria-Theresia-Gymnasium. Auf der Strecke herrscht somit starker Schulverkehr, sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad.

Der Gebattelberg ist auf der südlichen Seite hauptsächlich durch Wohnnutzung gekennzeichnet. Am westlichen Ende des Umgriffs befinden sich eine heilpädagogische

Tagesstätte sowie ein Hotel mit Gaststättenbetrieb. Auf der nördlichen Seite des Gebattelbergs befindet sich keine Wohnbebauung mit Ausnahme eines Wohnblocks am östlichen Umgriffsrand. Zudem befinden sich einige Aufgänge zur höher gelegenen, die Gebattelstraße querenden Hochstraße auf der Nordseite.

3.2 Grobkonzept – Raumaufteilung

Aufbauend auf dem oben genannten Stadtratsbeschluss wurde eine Planung mit dem Ziel erarbeitet, vor einer möglichen umfassenden baulichen Neugestaltung, eine möglichst kurzfristig und kostengünstig herzustellende Variante zu entwickeln. Dies ist vorrangig durch eine bestandsorientierte Planung möglich und impliziert die Beibehaltung der bereits ausreichend dimensionierten vorhandenen Gehwege sowie der Entwässerungsinfrastruktur. Die Konzeption würdigt damit explizit den Grundsatzbeschluss des Münchner Stadtrats zum IFAK Bauprojekte von April 2025 (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16159), wonach – jeweils projektbezogen – bestandsorientierte Lösungsvorschläge aus Gründen der Kostenoptimierung größere Bedeutung erlangen sollen.

Dem Fuß- und Radverkehr als schwächste Verkehrsteilnehmergruppen – und im Falle des Gebattelbergs vor allem mit Blick auf das starke Radverkehrsaufkommen – gilt die größte Aufmerksamkeit. In dem bestandsorientierten Lösungsansatz soll daher die Radverkehrsinfrastruktur gestärkt werden, ohne dabei den Fußverkehr zu schwächen oder die Bedingungen für den ÖPNV unangemessen zu verschlechtern. Der jetzige Eingriff wird darüber hinaus so gestaltet, dass eine unkomplizierte, bauliche Erweiterung bzw. Anpassung der Verkehrsinfrastruktur zu einem späteren Zeitpunkt möglich ist. Das Radvorrangroutennetz findet Berücksichtigung.

Um die o. g. Ziele zu erreichen, wurden verschiedene Varianten für eine neue räumliche Aufteilung des Straßenraums ohne massive bauliche Umbaumaßnahmen gemeinsam mit dem Baureferat untersucht und erörtert.

Aufgrund des hohen baulichen Aufwands wird eine vollumfassende Umgestaltung des Straßenraums mit Anpassung der gesamten Fahrbahn inklusive der Gehwege zurückgestellt. Für Markierungslösungen in Form von Radfahrstreifen fehlen im Bestand die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen, da die Verkehrszahlen im MIV hierfür keine Grundlage bieten. Möglich wären lediglich Radschutzstreifen, wie bereits im Bestand bergauf vorhanden, die allerdings keine wesentliche Erhöhung der Verkehrssicherheit bewirken und die Attraktivität dieser Hauptroute für den Radverkehr nicht steigern würden.

Im Ergebnis der Variantenuntersuchung favorisieren das Mobilitätsreferat und das Baureferat daher, eine bauliche Lösung mit minimalem Eingriff unter Einsatz von baulichen Schutzelementen umzusetzen.

Die Planung (vgl. Anlage 1) wird im Folgenden detailliert vorgestellt.

Die Bestandsgehbahnen bleiben – auch aus Kostengründen – beidseitig bestehen. Bestandsorientiert wird nördlich und somit bergab der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr geführt, da sich hier die Geschwindigkeiten von MIV und Rad aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h und des Gefälles angleichen. Die nördlichen

Parkbuchten werden mit Ausnahme von sechs Parkplätzen aufgelöst, um die Gefahr von Dooring-Unfällen bergab zu verringern und Platz für eine verbesserte Radinfrastruktur auf der gegenüberliegenden Seite zu schaffen.

Auf der südlichen Fahrbahnseite und somit bergauf wird neben dem Gehweg ein baulicher Radweg auf Fahrbahnniveau mit einer Breite von 2,30 m und ein Sicherheitstrennstreifen in einer Breite von 0,82 m eingerichtet. Von Westen kommend wird dabei der bestehende Radschutzstreifen auf den Radweg verschwenkt. Zum Knoten Franziskanerstraße | Gebattelstraße | Regerstraße hin wird der Radweg mit 2,00 m und 0,51 m Sicherheitstrennstreifen weitergeführt. Zwischen Radweg und Fahrbahn werden 28 Parkplätze markiert (2,00 m breit). Die meisten Parkmöglichkeiten werden damit auf der Seite mit Wohnbebauung vorgesehen, womit Querungen der Fahrbahn durch Fußgänger*innen abseits der Knotenpunkte nicht forciert werden.

Die Gestaltung der Sicherheitstrennstreifen erfolgt in Form von Betonklebeborde, die so erstmalig in München erprobt werden. Ein Überfahren oder widerrechtliches Parken auf dem Radweg wird damit unterbunden.

Hierbei werden jeweils zwei Betonborde mit einer Breite von 0,25 m doppelt eingesetzt, mit einem Abstich von 8 cm. Die Borde werden jeweils an den Rand des Sicherheitstrennstreifens gesetzt und dazwischen Platten eingesetzt, so dass ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Parkern mit einer Breite von 0,82 m entsteht. Gleichzeitig dient dieser Sicherheitstrennstreifen den Parkern als Ein- bzw. Ausstiegsfläche in einer Höhe von 8 cm neben den Parkbuchten.

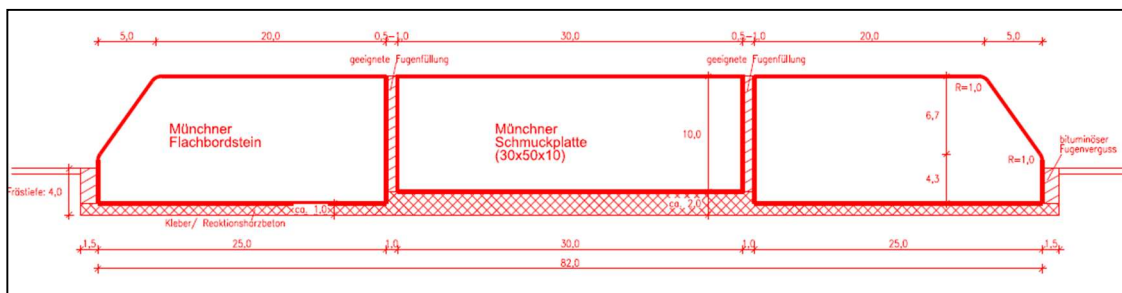


Abb. 5: Systemskizze Einbau Münchner Flachbordstein (Quelle: LHM, Baureferat)

Die Fahrbahnbreite beträgt je Fahrstreifen ca. 3,45 m und ermöglicht somit weiterhin reibungslosen Buslinienverkehr. In Fahrtrichtung Osten, im Verlauf zum Knotenpunkt Franziskanerstraße | Gebattelstraße | Regerstraße, wird der Fahrstreifen auf einer Länge von ca. 25 m auf 5,50 m Breite aufgeweitet, so dass sich geradeausfahrende Fahrzeuge und linksabbiegende Fahrzeuge nicht gegenseitig behindern.

Die Haltelinie des MIV wird etwas zurückversetzt. Die Betonklebeborde werden bis zur MIV-Haltelinie fortgeführt, damit auch hier ein Überfahren des Radweges verhindert wird. Im Rahmen des Umbaus werden am gesamten Knotenpunkt die Einrichtung von Aufstelltaschen für linksabbiegenden Radverkehr geprüft.

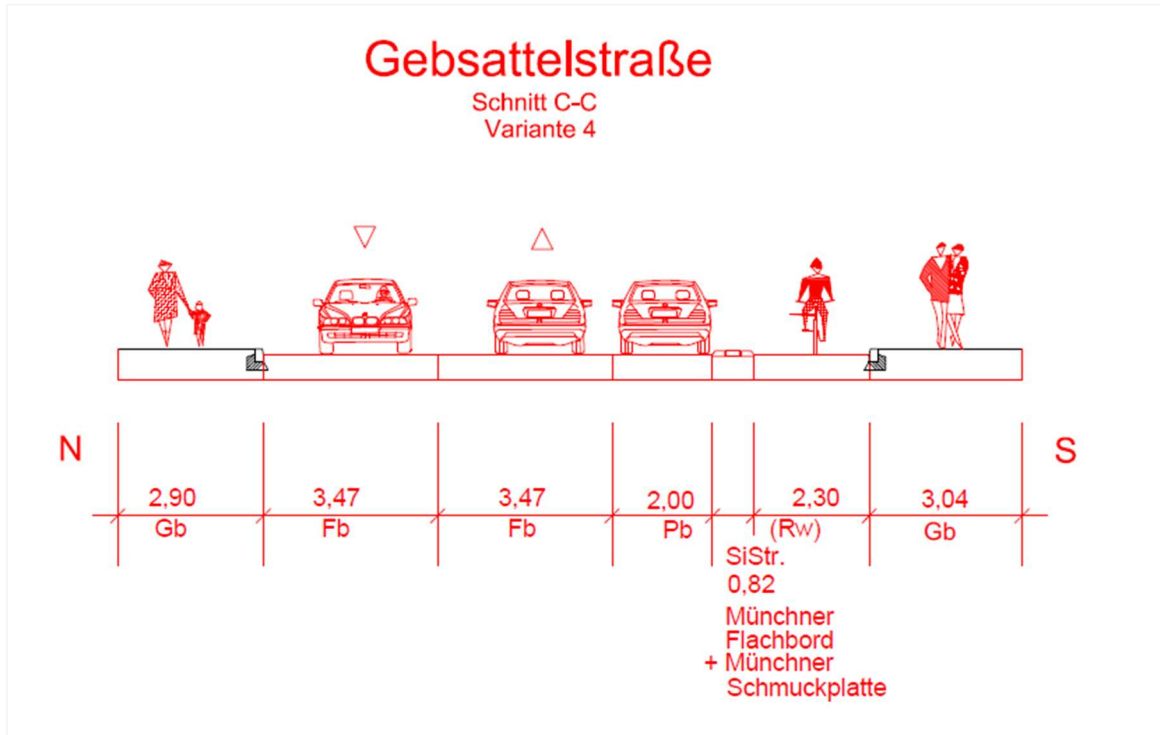


Abb. 6: Querschnitt Planung Gebattelstraße auf Höhe Haus-Nr. 16 (Quelle: Ing.-Büro Kaltenecker).

In Fahrtrichtung Westen wird im Bereich des Brückenbauwerks dem Verschwenk gefolgt.

Im weiteren Planungsverlauf wird an signalisierten Knoten die Anpassung der Signalisierung entsprechend geprüft.

Die vorgestellte Variante ermöglicht mittel- und langfristig weitere bauliche Anpassungen der Radinfrastruktur auf der Nordseite, voraussichtlich ohne weitere bauliche Anpassungen auf der Südseite (z.B. ein baulicher Radweg auf Fahrbahnniveau und ein Sicherheitstrennstreifen (Münchner Flachbord) mit einer Breite von 0,50 m). Des Weiteren erfüllt sie die Ansprüche eines sicheren Schulwegs hinsichtlich ausreichender Gehwegbreiten. Auf der Südseite wird die Radinfrastruktur aufgewertet, auf der Nordseite wird die Sicherheit für Radfahrende im Mischverkehr erhöht. Nach Umsetzung können bei Bedarf ergänzende weitere Maßnahmen geprüft werden, wie z.B. die Anordnung einer durchgezogenen Mittellinie oder eine erneute Prüfung der Anordnung von Zeichen 277.1 StVO (Überholverbot).

Da sich für den motorisierten Verkehr keine wesentlichen Veränderungen ergeben, ist eine Untersuchung zu Auswirkungen dieser Maßnahme auf den Kfz-Verkehr nicht notwendig.

3.3 Weitere Rahmenbedingungen:

Auswirkungen auf Lärm und Luft werden nach Einschätzung der Verwaltung mit Realisierungsbeginn der Maßnahme in gewissem Umfang, jedoch zeitbegrenzt, auftreten.

Es besteht die Möglichkeit, bei Bedarf am Knoten Mariahilfplatz | Gebattelstraße | Am Herrgottseck zusätzlich Fahrradabstellmöglichkeiten zu ergänzen.

Innerhalb des Planungsumgriffs bleiben 34 von 89 Parkplätzen erhalten. Dies betrifft die Parklizenzgebiete Nördliche Au (Erhalt von 99% der im Parklizenzgebiet vorhandenen Parkplätze), Franziskanerstraße (Erhalt von 97% der vorhandenen Parkplätze) und Regerplatz (Erhalt von 98% der vorhandenen Parkplätze). Der Entfall an Parkplätzen durch die Maßnahme ist in allen drei betroffenen Parklizenzgebieten als verträglich zu bewerten, auch wenn der Parkdruck in allen drei Gebieten als „hoch“ einzustufen ist.

Bei entsprechendem Bedarf kann auf der Südseite der Gebattelstraße zwischen Höhe Hochstraße und Regerstraße die Anordnung einer Lieferzone geprüft werden. Aktuell ist kein Bedarf bekannt.

Im Rahmen der Auer Dult wird wie bisher dreimal jährlich ein Teil des Mischparkbereichs in der Zeppelinstraße zu einem Anwohnerparkbereich umgewandelt, um den Parkdruck durch mit der Dult entfallende Parkplätze und Händler, die mit Ausnahmegenehmigung im Umfeld im Mischparkbereich parken dürfen, auszugleichen.

Das 82 cm breite Bord zwischen Parkern und Radweg dient hier als Sicherheitstrennstreifen und gleichzeitig Ein- und Ausstiegsfläche. Eine breitere Fläche ist aus Gründen einer möglichen langfristigen Anpassung der nördlichen Radinfrastruktur nicht möglich (Aufwärtskompatibilität), jedoch wird in diesem Bereich der Gebattelstraße das Querungsaufkommen über die Fahrbahn durch Fußgänger als sehr gering eingeschätzt, so dass die Auswirkungen hierauf nicht als relevant beurteilt werden.

Die Stadtwerke München planen derzeit in 2027 die Fernwärme in diesem Abschnitt auszubauen. Die Stadtverwaltung wird die unterschiedlichen Bauaktivitäten koordinieren und mögliche Synergieeffekte ausschöpfen, indem die Planungen zeitlich nahtlos aufeinanderfolgend und gemeinsam realisiert werden. Mit einer Umsetzung der vorgestellten Maßnahme ist also ab Mitte/Ende 2027 zu rechnen.

Abschließend ist Folgendes zur Raumaufteilung in der Gebattelstraße zu erwähnen:

- Die Belange des Brandschutzes wurden bei der Planung berücksichtigt.
- Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um das Stadium der Vorplanung. Die Funktionalität der Vorplanung ist stadtintern abgestimmt.
- Bezüglich der Dimensionierung der Verkehrsflächen können sich im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung durch das Baureferat Änderungen / Anpassungen einzelner Maße / Breiten notwendigerweise ergeben.
- Um die Wirkung dieser Radentscheidmaßnahme quantifizieren zu können, wird ein Einbau von Dauerzählstellen für den Radverkehr im Streckenverlauf vorgeschlagen. Die genaue Lage, Art und Anzahl der Zählstellen werden im weiteren Prozess in Absprache mit allen beteiligten Stellen im Bau- und Mobilitätsreferat vor dem Einbau bestimmt.

3.4 Beurteilung & Fazit

Baumfällungen und Baumpflanzungen finden nicht statt, da die Maßnahme als Zwischenlösung kostengünstig und bestandsnah durchgeführt werden soll. Zudem würden

Baumpflanzungen im Zuge der Zwischenlösung die Möglichkeit des zukünftigen Einbaus eines baulichen Radwegs auf der Nordseite verunmöglichen. Bei einem endgültigen Ausbau wird die Situierung von Baumstandorten geprüft. Dabei wird der Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Klimaresilientes München 2050“ vom 02.07.2025 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15584) berücksichtigt, wonach das Baureferat und das Mobilitätsreferat gebeten werden, im Rahmen ihrer jeweiligen Fachplanungen ab sofort eine Baumkronenüberschirmung von 30 % bei der Neu- und Umgestaltung von Straßen und öffentlichen Plätzen als Zielwert zugrunde zu legen und unter Berücksichtigung unbedingt erforderlicher Nutzungen (z. B. Feuerwehr) die notwendigen Rahmenbedingungen hierfür herzustellen.

Bezogen auf die Verkehrssicherheit lässt sich eine Verbesserung und Prävention durch Schaffung einer Radverkehrsanlage in angemessener Breite mit ausreichend Sicherheitsabstand bergauf sowie eine Optimierung der Radwegführung bergab mit Schaffung guter Sichtbeziehungen zwischen MIV und Radverkehr erreichen. Durch die Umgestaltung wird die Gefahr von Dooringunfällen reduziert. Die Sichtbarkeit querender Fußgänger*innen auf der Strecke wird für den MIV und den Radverkehr bergab wesentlich verbessert.

Es besteht die Möglichkeit, bei späterem Bedarf am Knoten Mariahilfplatz | Gebattelstraße zusätzlich Fahrradabstellmöglichkeiten zu ergänzen.

4 Rechtliche Bauvoraussetzungen

Sämtliche für diese Maßnahme erforderlichen Flächen befinden sich in städtischem Eigentum. Die Planungen finden innerhalb bestehender Straßenbegrenzungslinien statt.

5 Kostenrahmen und Finanzierung

Nach überschlägiger Kostenermittlung liegen die derzeitigen Gesamtkosten inklusive Risikoreserve für die vorgeschlagene Vorzugsvariante bei 780.000€. Die Gesamtkosten verteilen sich gemäß der Grobschätzung wie folgt auf die einzelnen Funktionsflächen:

- 49% Fahrbahn mit Parkplätzen inkl. Markierung
- 44% Radweg inkl. Bord
- 7% Gehbahn

Pauschale Annahmen (zwischen 3% und 20%) für Baustelleneinrichtung, Ingenieurleistungen, Baunebenkosten sowie Altlasten und Kampfmittel sind darin bereits enthalten.

Die weitere Projektplanung im Baureferat sowie die Projektkosten werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

6 Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Ja, positiv

Die Beschlussvorlage wird als positiv Klimaschutzrelevant eingestuft, da das Vorhaben zu einer Angebotsverbesserung für den Fuß- und Radverkehr führt und somit einen Baustein der Verkehrs- und Mobilitätswende darstellt.

Durch das Vorhaben sind keine sozialen Auswirkungen zu erwarten.

Einbindung des Referats für Klima- und Umweltschutz (RKU): Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde mit dem RKU vorab abgestimmt.

7 Betroffenheit & Stellungnahmen

7.1 Städtische Dienststellen und Eigenbetriebe

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kreisverwaltungsreferat, das Baureferat und die Stadtkämmerei haben der Beschlussvorlage zugestimmt, siehe Anlagen 2, 3 und 5. Änderungs- bzw. Ergänzungswünsche des Baureferats sind in den vorliegenden Beschluss eingearbeitet worden.

Die Stadtwerke München nehmen mit Schreiben vom 23.03.2026 die Beschlussvorlage zur Kenntnis und begrüßen grundsätzlich eine Trennung von Rad- und Linienverkehr zur Verbesserung der Betriebsstabilität.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) zeichnet die Beschlussvorlage nicht mit (vgl. Anlage 4). Als Begründung wird der Stellplatzentfall ohne Alternativangebot oder Kompensationsmaßnahmen für die Händler*innen genannt.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die genannten Punkte des RAW sind in die Abwägung durch das Mobilitätsreferat für die vorgeschlagene neue Raumaufteilung eingeflossen. Der Entfall der Stellplätze ist aus Sicht des Mobilitätsreferats als verträglich einzustufen und im Hinblick auf das Plus an Verkehrssicherheit für den Radverkehr vertretbar (vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 3.3).

Beschicker der Dult können weiterhin temporäre Parkausweise erhalten, um ihre Fahrzeuge in Lizenzgebieten abzustellen, wobei die damit genutzten Parkflächen wiederum Bewohner*innen fehlen. Das Mobilitätsreferat versucht, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen, der Anwohnerschaft und der Händler*innen zu berücksichtigen. Neben der Parkerlaubnis für die Händler*innen werden daher, wie beschrieben, als Ausgleich Mischparkplätze in Anwohnerparkplätze temporär umgewandelt.

Die Auer Dult hat mit ihrer Lage im innenstadtnahen Wohnviertel der "Au" einen einzigartigen, attraktiven Standort, der stets ein hohes Besucheraufkommen generiert. Gleichzeitig bestehen neben großstädtischen Angeboten wie der Dult auch Anforderungen an großstädtische Verkehrskonzepte, die die Attraktivität der Wohnquartiere auch außerhalb von Veranstaltungszeiten erhalten, Verkehrssicherheit verbessern und dem Bedarf der Bewohner gerecht werden sollen. Gerade im ruhenden Verkehr konkurrieren im Jahreslauf Bewohner*innen, Besucher*innen und Gewerbetreibende um ein begrenztes Angebot von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum. Dabei ist es für alle zumutbar, gerade in den innenstadtnahen Quartieren und im Rahmen der mannigfaltigen kulturellen

Angebote - zu denen traditionell auch die Auer Dult gehört - partiell Nachteile zu akzeptieren und ggf. weitere Wege zurückzulegen, um einen Zielort zu erreichen.

Parkplatzentfall durch Baustellen u.a. im Rahmen der Fernwärmearbeiten sind in diesem Umgriff leider nötig. Auch die vorliegende Planung zielt daher darauf ab, die durch Baustellen erzeugten Einschränkungen möglichst kurz zu halten

7.2 Einbindung der Initiator*innen des Radentscheids München

Am 08.04.2026 wurde den Initiator*innen des Radentscheids die Planung zur o.g. Maßnahme zugesandt. Die Vertreter*innen des Radentscheid befürworten den grundsätzlichen Planungsansatz.

Jedoch bestehen hinsichtlich einzelner Planungsdetails unterschiedliche Auffassungen. Dies betrifft die Ausgestaltung der Radverkehrsführung im Mischverkehr bergab sowie im Knotenpunktbereich Regerstraße, zusätzliche Anforderungen an die Barrierefreiheit zwischen Gehbahn und parkenden Kfz sowie die Breite des Radweges (vgl. Anlage 6).

In der Stellungnahme des Radentscheids wird der Planung daher in der vorliegenden Form nicht zugestimmt.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Aufgrund des möglichen späteren Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur auf der nördlichen Fahrbahnseite unter Beibehalt der südlich vorhandenen Geh- und Radwegaufteilung sowie der nördlichen Gehwegbreite empfiehlt das Mobilitätsreferat weiterhin die im Beschlussentwurf dargestellte Raumaufteilung.

Des Weiteren entspricht die vorliegende Planung den Anforderungen der geltenden Gesetze, Richtlinien und technischen Vorgaben. Für die verkehrsrechtliche Anordnung eines Radstreifens zuzüglich einer Protected Bike Lane – wie vom Radentscheid gefordert – fehlen demzufolge die rechtlichen Voraussetzungen. Die im Beschluss dargestellte Lösung ist LHM-weit abgestimmt. Sie wird, wie bei solchen Maßnahmen üblich, im weiteren Verlauf der Planungen mit weiteren Gremien, wie dem Beraterkreis barrierefreies Bauen, abgestimmt. Der Einbau des Münchner Flachbords hat von dort bei vergleichbaren Maßnahmen bislang Zustimmung erfahren.

Den Vorschlägen des Radentscheid wird somit nicht gefolgt. Anpassungen im Laufe der weiteren Entwurfsplanung sind möglich.

7.3 Bezirksausschuss

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 5 Au - Haidhausen wurde gemäß § 9 Abs.2 und 3 (Katalog des Mobilitätsreferates, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 7).

Der BA begrüßt das Konzept grundsätzlich und bittet zusätzlich um Berücksichtigung der

Vorschläge des REM, sowie der Durchführung weiterer Zählungen vor Umbau zur Evaluierung der Maßnahme.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung.

Die Veranlassung zusätzlicher Zählungen im Umgriff nach den bereits erfolgten Erhebungen der vergangenen Jahre wird unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit geprüft.

Zu den weiteren Hinweisen des BA siehe Ausführungen unter Kapitel 7.2.

Den Vorschlägen des Bezirksausschusses 5 wird somit nicht vollumfänglich gefolgt. Anpassungen im Laufe der weiteren Entwurfsplanung sind möglich.

Gemäß dem Beschluss des Stadtrats zur „Verfahrensbeschleunigung zur baulichen Umsetzung von Radentscheidmaßnahmen durch das Baureferat“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04708) wird nach Erlass des vorliegenden Beschlusses durch den Stadtrat die Planung verwaltungsintern abgewickelt. Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 5 Au - Haidhausen wird nicht erneut angehört.

Dem Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 5 Au - Haidhausen ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Die Korreferentin des Mobilitätsreferates, Frau Veronika Mirlach, hat ein Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für den Lösungsvorschlag gemäß der unter Ziff. 3 dargestellten Raumaufteilung / Vorhabensplanung für die Maßnahme Gebattelstraße wird erteilt.
2. Das Baureferat wird gebeten, den Lösungsvorschlag der oben genannten Maßnahme baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I., II. und III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium - Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

z.K.

V. WV. Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
 2. An das Direktorium HA II – BA
 3. An den Bezirksausschuss 5
 4. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
 5. An das Baureferat
 6. An die Stadtwerke München – GmbH
 7. An das Kommunalreferat
 8. An das Kreisverwaltungsreferat
 9. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
 10. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
 11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
 12. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
 13. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
 14. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
 15. An das Mobilitätsreferat – GB2
- z.K.

Am _____
MOR-Beschlusswesen