Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement
Bezirk Ost, MOR-GB 2.13

[LHM-Schutzbedarf: 2]

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

2. Hinweis/Ergänzung vom 16.07.2026

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00555

Anlage: 9. Änderungsantrag 26-32 / A 00038 vom 16.06.2026
10. Änderungsantrag 26-32 / A 00039 vom 16.06.2026

Hinweis/Ergänzung zum Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 22.07.2026 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Ergänzung zum Vortrag des Referenten

Die Beschlussfassung über die Vorlage inklusive des Hinweis-/Ergänzungsblattes vom 16.06.2026 wurde im Mobilitätsausschuss vom 17.06.2026 in die Sitzung vom 22.07.2026 vertagt. Die Änderungs-/Ergänzungsanträge der Stadtratsfraktion ÖDP/BK/ML (Anlage 9) und Volt Stadtratsfraktion (Anlage 10) gelten als eingebracht.

Zum eingebrachten Änderungsantrag der Stadtratsfraktion ÖDP/BK/ML (Anlage 9) nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In dem Änderungsantrag wird unter Ziffer 1 gefordert, den Zugang zur Kfz-Parkspur barrierefrei zu gestalten. Zudem soll eine Radwegbreite von mindestens 2,50m und eine Fahrbahnbreite von 6,50m realisiert werden.

Zur Abgrenzung des Radweges von der Parkspur wird ein Münchner Flachbord verwendet. Dieses Flachbord ist 8cm hoch und wird angeschrägt, um ein flacheres Betreten zu ermöglichen. Die Abflachung gibt es auf beiden Seiten (zum Radweg und zu den Straßenrandparkplätzen). Das Flachbord hat zudem eine Breite von etwa 70cm, sodass es zum Ein- und Aussteigen verwendet werden kann.
Bei Parkbuchten im Straßenraum liegen mit Baumgräben, Baumpflanzungen, Bordsteinen etc. diverse Hindernisse im Weg zwischen Gehbahn und Fahrzeug, sodass eine barrierefreie Erreichbarkeit zwischen Gehbahn und einem Großteil der Straßenrandparkplätz grundsätzlich nicht gegeben ist. Es werden daher i.d.R. abgesenkte Bordsteine bei einer Einfahrt oder Einmündung zur Erreichung eines Fahrzeugs genutzt.
Dieser Sachverhalt bleibt auch nach dem Einbau der Münchner Flachborde unverändert.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Um die bestehenden Entwässerungseinrichtungen weiternutzen und die Zufahrt zu den angrenzenden Grundstücken gewährleisten zu können, wird das Münchner Flachbord nicht als durchgehende, geschlossene Linie ausgeführt, sondern weist je nach Entwässerungs- und Zufahrtssituation unterschiedliche große Lücken auf, sodass die Erreichbarkeit der Fahrzeuge weiterhin gegeben ist. Die konkreten Abstände und die Lage der Lücken werden im Rahmen der weiteren Detailplanung festgelegt.

Die in der Planung des Mobilitätsreferats vorgesehene Breite des baulichen Radwegs auf Fahrbahnniveau von 2,30m basiert auf der Anforderung, auch künftig mit möglichst geringem Aufwand im Nachgang zur ersten Ausbaustufe auch eine zweite Ausbaustufe mit einem baulichen Radweg bergab zu ermöglichen, unter Entfall der südlichen Parkflächen und Beibehaltung der vorhandenen Gehwegbreiten. Der Gebsattelberg dient beidseitig als Schulweg, so dass die jetzige Breite der Gehbahnen möglichst nicht verschmälert werden sollten.
Die geplante 2,30m Radwegbreite ermöglicht auch bergauf und als gefangene Spur das Überholen von einem Standardfahrrad bzw. einem Lastenrad mit einem Standardfahrrad, lediglich das gegenseitige Überholen zweier Lastenräder ist nicht uneingeschränkt möglich. Bergab stünden als spätere Option für einen Radweg 2,00m aus Entfall der Parkfläche und ca.0,50m - 1,00m aufgrund der Verringerung der Fahrbahnbreite auf ca. 6,50m zur Verfügung.

Aufgrund dieser Anforderungen und da weiterhin Busverkehr auf der Strecke stattfindet, wird die geplante Radwegbreite von 2,30m weiterhin empfohlen.

Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt Kap. 6.1.7.2) gilt eine Fahrbahnbreite zwischen 6,00m und 7,00m als ungünstig für Radverkehr im Mischverkehr. Diese Ausführung lässt sich in der Stadt oft nicht vermeiden. Aus Sicht des Mobilitätsreferats ist in solchen Fällen der Randbereich dieser Spanne – also 6,00m oder 7,00m – nach Möglichkeit zu bevorzugen, nicht der Mittelwert des genannten Bereichs (6,50m). Mit der vorgelegten Planung wird eine Fahrbahnbreite von knapp 7,00m realisiert.

In dem Änderungsantrag wird unter Ziff. 2 das Mobilitätsreferat gebeten, mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft ein verbindliches Logistik- und Stellplatzkonzept für die Auer Dult vorzulegen. Der Wegfall von Stellplätzen soll abgefedert werden.

Grundsätzlich obliegt es dem Veranstalter, Logistikkonzepte zu entwerfen und mit den beteiligten Referaten bzgl. Umsetzbarkeit abzustimmen. Während den Dulten werden bereits Maßnahmen getroffen, um sowohl Belange der Beschicker als auch der Anwohner*innen zu berücksichtigen. Nach Bedarf werden entsprechende Anpassungen der Stellplatzaufteilung vorgenommen.
Es wird im Übrigen auf Kapitel 7.1 und die Ausführungen zur Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft verwiesen.

<u>Zum eingebrachten Änderungsantrag der Volt Stadtratsfraktion (Anlage 10) nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:</u>

In dem Änderungsantrag wird unter „Nr. 1 geändert“ gefordert, eine Radwegbreite von mindestens 2,50m und eine Fahrbahnbreite von 6,50m und asymmetrischer Fahrbahnaufteilung zu realisieren.
Es wird auf die Ausführungen zu Anlage 9 / Änderungsantrag ÖDP/BK/ML Ziffer 1 verwiesen. Eine asymmetrische Aufteilung der Fahrbahn ist hier nicht zielführend, da keine durchgezoge-

[LHM-Schutzbedarf: 2]

ne Mittelline angeordnet werden kann und gleichzeitig Busse verkehren. Ein Bus misst in der Breite 2,85m. Um eine sichere und funktionale Verkehrsführung ohne kontinuierliches Überfahren der Mittellinie für den Bus zu gewährleisten, sind daher mindestens 3,25m Fahrbahnbreite je Richtung anzusetzen.

In dem Änderungsantrag wird unter „Nr. 3 neu“ das Baureferat beauftragt, in der Entwurfsplanung die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Dem Stadtrat ist eine Stellungnahme des Behindertenbeirats vorzulegen.
Bedarfs- und Konzeptgenehmigungen für Raumaufteilungen, die durch das Mobilitätsreferat bzw. das Baureferat in den Stadtrat eingebracht werden, erhält der Behindertenbeirat in Form eines Abdruckes zur Kenntnis. Eine Stellungnahme zu konkreten Projekten wird in der Regel nicht eingeholt. Im Zuge der Detailplanung erfolgt durch das Baureferat anschließend die Beteiligung des Städtischen Beraterkreises für Barrierefreies Planen und Bauen. Dieser setzt sich aus Mitgliedern des Behindertenbeirats, des Seniorenbeirats sowie der Gesamtschwerbehindertenvertretung der Landeshauptstadt München zusammen und wird von Vertreter*innen der städtischen Fachreferate unterstützt. Im Zuge dieser Abstimmung werden dann gegebenenfalls notwendige Anpassungen vorgenommen.
Es ist nicht vorgesehen von diesem Vorgehen fallspezifisch abzuweichen. Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Anlage 9 / Änderungsantrag ÖDP Ziff.1 zur Barrierefreiheit verwiesen.

<u>Ergänzende Hinweise zum Beschluss, Kapitel 3.2:</u>

Es wird darauf hingewiesen, dass das Münchner Flachbord mittlerweile im Umgriff Tegernseer Landstraße zwischen Otkerstraße und Grünwalder Straße erstmalig umgesetzt wurde und seit Ende Juni 2026 freigegeben ist. Insofern wird hiermit die Aussage in Kapitel 3.2, Seite 9 wie folgt berichtigt:
„Die Gestaltung der Sicherheitstrennstreifen erfolgt in Form von Betonklebeborden *(~~, die so erstmalig in München erprobt werden)~~*.**“**

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag des Referenten **nicht.**

[LHM-Schutzbedarf: 2]

ödp Ökologisch-Demokratische Partei

BÜNDNISKULTUR Kunst, Bildung und Soziales

München-Liste

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Dominik Krause
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 16.06.26

Änderungsantrag für den Mobilitätsausschuss vom 17.06.2026 (SB)

TOP 1

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum - Umsetzung des Radentscheidprojekts Gebsattelstraße, Teilprojekt Gebsattelberg

Sitzungsvorlage 26-32 / V 00555

Der Antrag des Referenten wird wie folgt geändert:

Ziff. 1	Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für den Lösungsvorschlag gemäß der unter Ziff. 3 dargestellten Raumaufteilung / Vorhabensplanung für die Maßnahme Gebsattelstraße wird **unter folgenden Bedingungen** erteilt: - **Barrierefreier Zugang zu den KFZ-Parkspuren** - **Radwegbreite mind. 2,50 m** - **Fahrbahnbreite im Mischverkehr auf 6,50 m reduzieren**
Ziff. 2 neu	**Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft ein verbindliches Logistik- und Stellplatzkonzept für die Auer Dult, insbesondere für Beschickerinnen und Beschicker, vorzulegen.** **Der Wegfall von Stellplätzen ist durch konkrete Maßnahmen abzufedern, insbesondere durch Prüfung zusätzlicher Lieferzonen, Kurzzeitparkplätze, Behindertenstellplätze und temporärer Anwohnerregelungen während der Auer Dult.**
Ziff. 3 neu	Ziffer 2 alt

Dirk Höpner, Sprecher im Mobilitätsausschuss, Stadtrat
Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender, Stadtrat
Johann Sauerer, Stadtrat
Kathrin Schäfer, Stadträtin

Fraktion ÖDP/BK/ML
Rathaus, Marienplatz 8 ● Zimmer 116 -118 ● 80331 München
● E-Mail: fraktion-oedp-bk-ml-fraktion@muechen.de
● Telefon: 089 / 233 - 26922

Volt Stadtratsfraktion
Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dominik Krause
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 17.06.2026

Änderungsantrag

für den Mobilitätsausschuss vom 17.06.2026- Top 1:
Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum - Umsetzung des Radentscheidprojekts Gebsattelstraße, Teilprojekt Gebsattelberg (Stadtbezirk 5)
Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00555

Forderungen des Radentscheids berücksichtigen

Ziffer II. der Vorlage, Antrag des Referenten, wird wie folgt geändert:

Nr. 1 **geändert**	Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Raumaufteilung / Vorhabensplanung für die Maßnahme Gebsattelstraße wird erteilt. **Vom unter Ziff. 3 dargestellten Lösungsvorschlag wird wie folgt abgewichen:** a) **Der Radweg bergauf wird mit der für Radvorrangrouten der Kategorie IR III in den bundesweiten Normen vorgesehenen Regelbreite von 2,50 m realisiert.** b) **Die Fahrbahn wird auf eine Gesamtbreite von 6,50 m reduziert und asymmetrisch markiert, sodass bergab im Mischverkehr eine Breite von 3,00 m erreicht wird.**
Nr. 2	unverändert
Nr. 3 **neu**	**Das Baureferat wird beauftragt, in der Entwurfsplanung die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Dem Stadtrat ist eine Stellungnahme des Behindertenbeirats vorzulegen.**

Begründung:

Mündlich

Intitiatorin

Alexandra Lang, Stadträtin