



Truderinger Straße

zwischen Baumkirchner Str. + Haringerweg

Radentscheid – Maßnahmenbündel III+IV

Öffentlichkeitsveranstaltung

München 29.03.2023 | GB 2.13



Agenda



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



Bestandssituation



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

Quelle: LHM

Bestandssituation



Fotos: LHM

Fahrbahn:

Tempo 50

1 Fahrspur je Richtung

9.000 - 11.000 Kfz/24h

Spitzenstunde 650-900 Kfz

Nur zum Teil Radinfrastruktur
vorhanden

ca. 1.000 Rad/24h

Straße zum Großteil noch nicht
erstmalig hergestellt

Busverkehr:

Buslinie 185

im Bestand 3 Haltestellen

künftig 4 Haltestellen

Planungsziele – Vorgaben aus Stadtratsbeschluss



Vorgaben aus Steckbrief des Stadtratsbeschlusses vom 30.09.2020:

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

Weitere Vorgaben:

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

➔ Keine typische Planung nach Zielen des Radentscheids, stattdessen Sonderlösung

Aufteilung in 6 Abschnitte



Quelle: LHM

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

Pro Abschnitt mehrere
Varianten geplant
Hier nur Variante 1 =
Vorzugsvariante

Wieso genau dieser
Abschnitt?

Östl. davon bauliche
Radwege vorhanden

Westlich: ganz anderer
Straßencharakter

Abschnitt 1

Baumkirchner Straße bis Schwanhildenweg



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



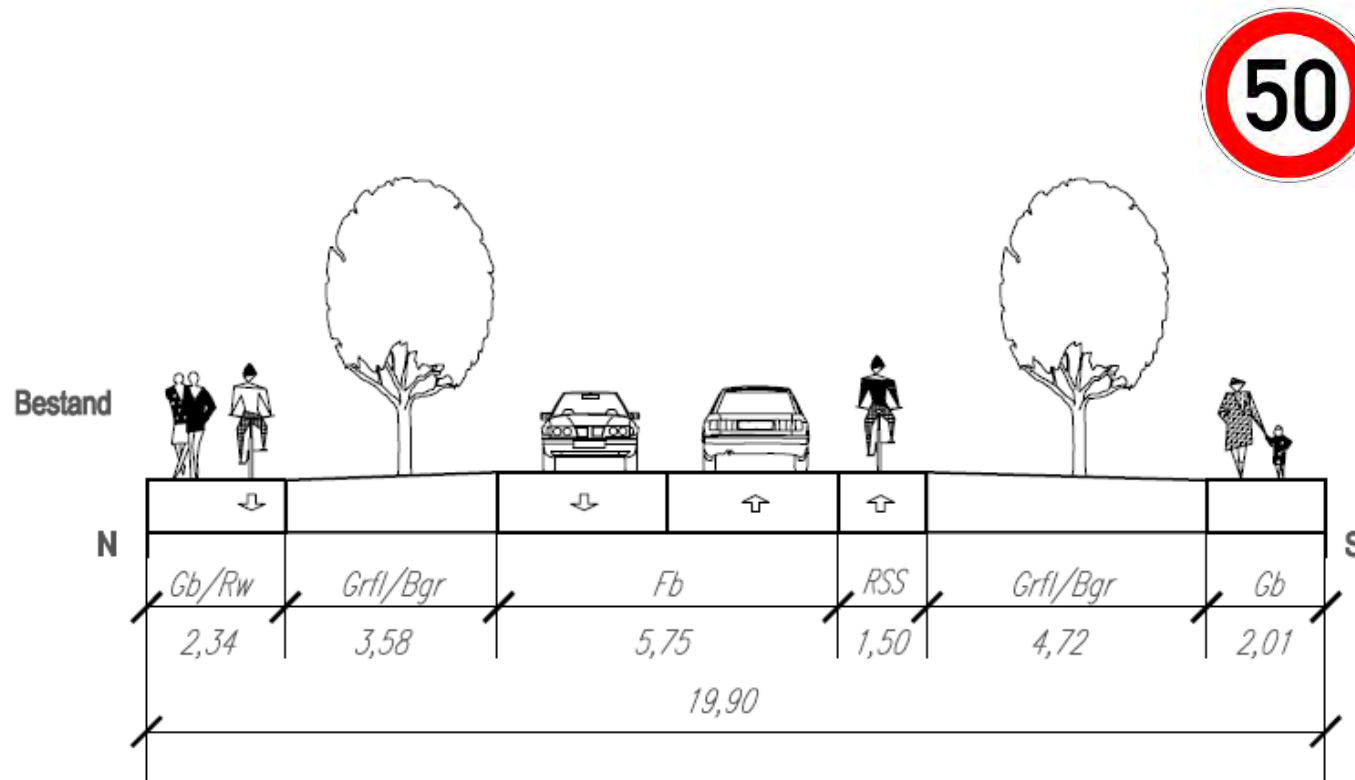
Quelle: LHM



Foto: LHM

Bestandssituation

Abschnitt 1

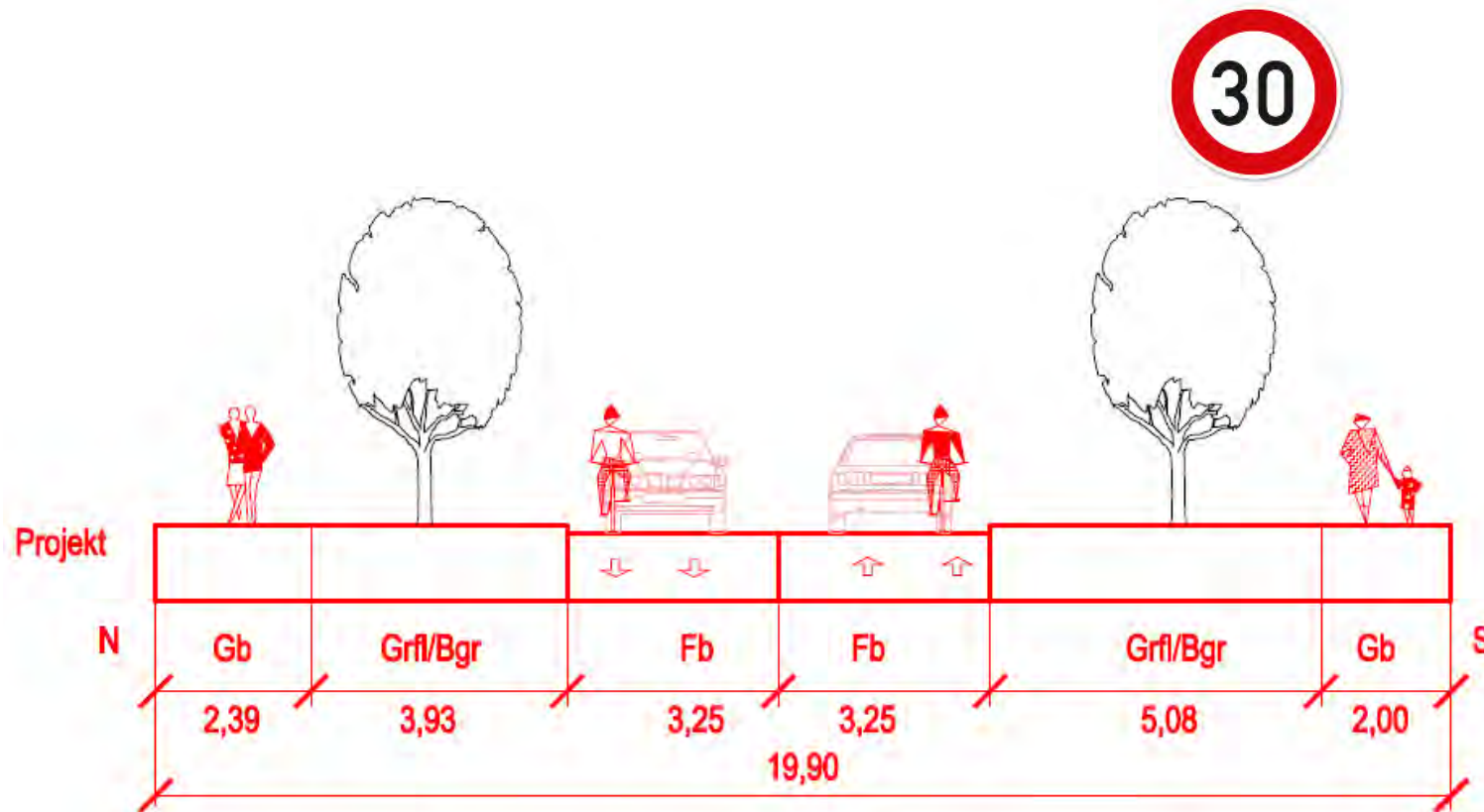


Quelle: LHM

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

Planung

Abschnitt 1 - Variante 1 im Querschnitt



Quelle: LHM

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

Planung

Abschnitt 1 - Variante 1 im Lageplan



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Quelle: LHM

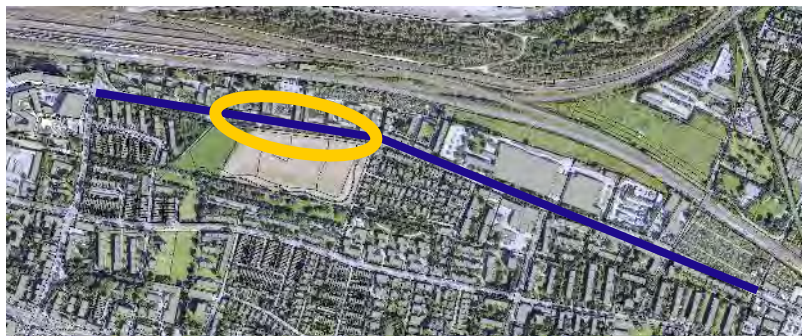


Foto: LHM

Beispiel für
Fahrradpiktogramm
aus dem Truderinger
Ortskern

Abschnitt 2

Schwanhildenweg bis Roßsteinstraße



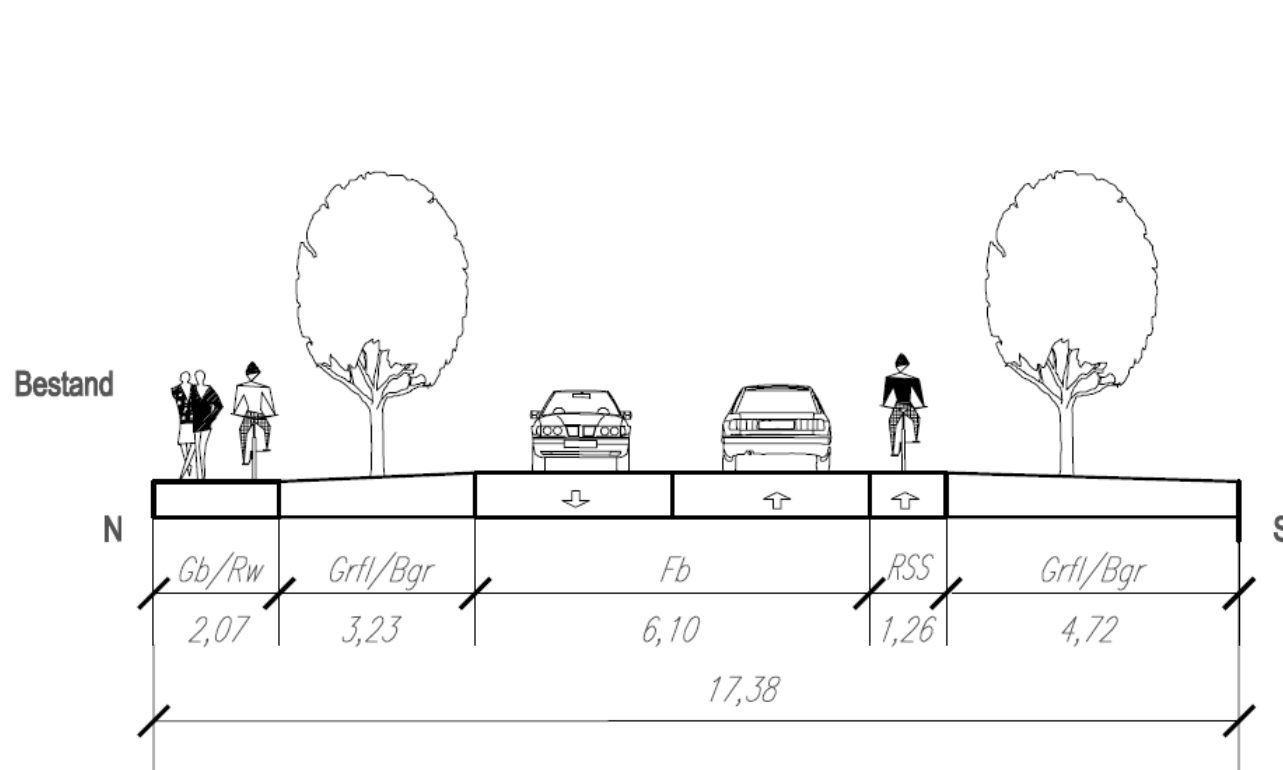
Quelle: LHM



Foto: LHM

Bestandssituation

Abschnitt 2

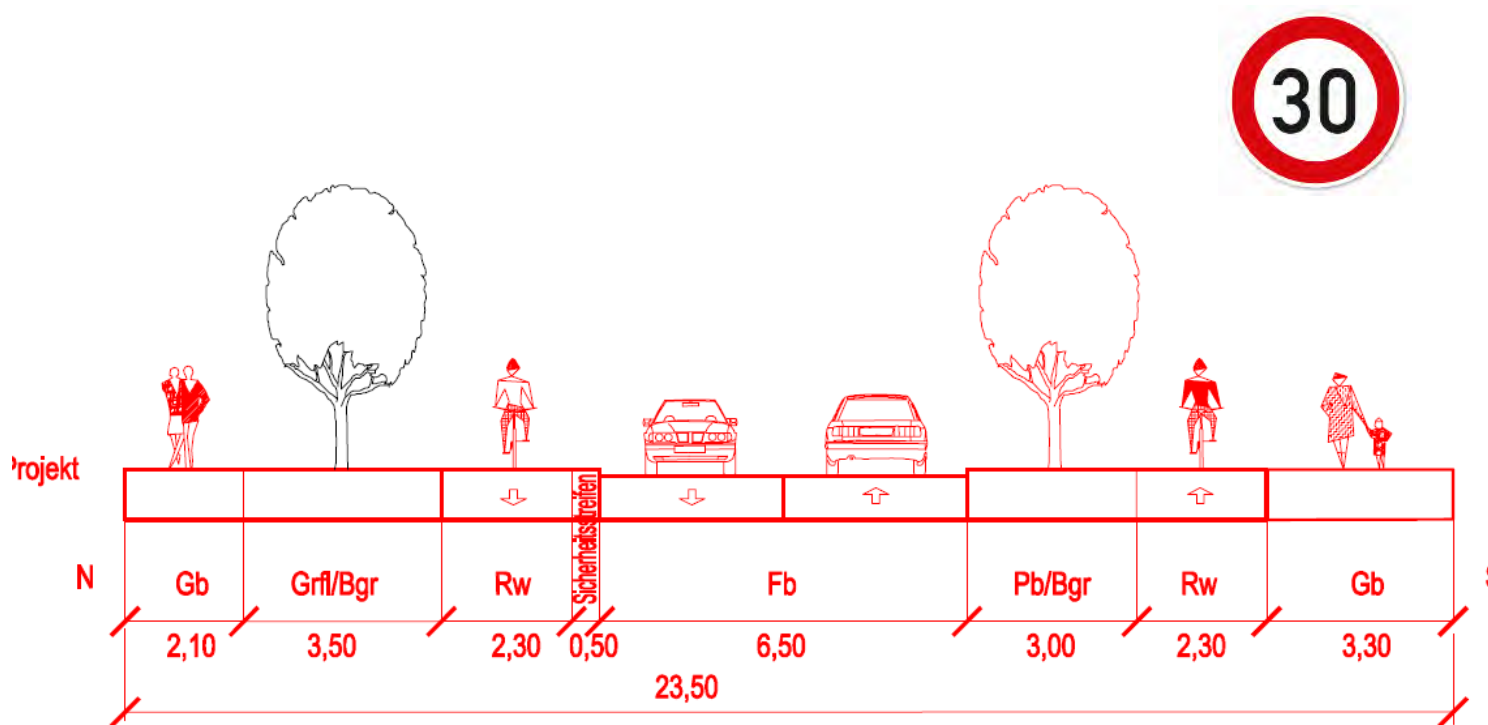


- Abschnitt von Bebauungsplan Nr. 2127
- V.a. auf Nordseite wertvoller Baumbestand in breiten Grünstreifen
- Im Norden schmaler Gehweg mit Radverkehr frei
- Sehr schmaler Radschutzstreifen auf südl. Fahrbahn
- kein Gehweg im Süden
- Im Westen Fußgängerampel vorhanden

Quelle: LHM

Planung

Abschnitt 2 - im Querschnitt



Quelle: LHM

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

Planung Abschnitt 2 - im Lageplan



- Neue Bushaltestelle auf Höhe der ehemaligen Schlossergasse
- Mit Fahrradabstellanlage

Quelle: LHM

Abschnitt 3

Roßsteinstraße bis Ursberger Straße



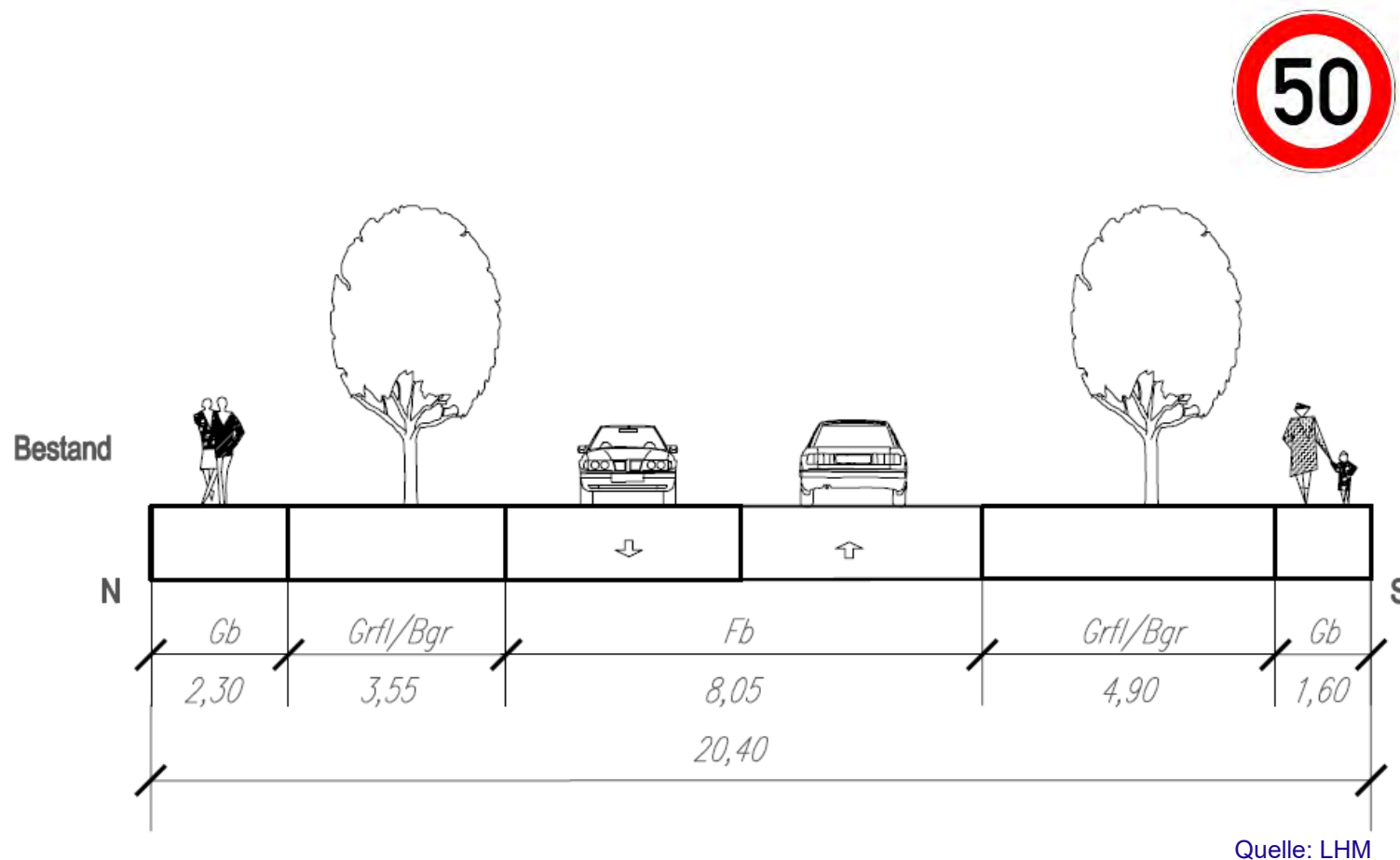
Quelle: LHM



Foto: LHM

Bestandssituation

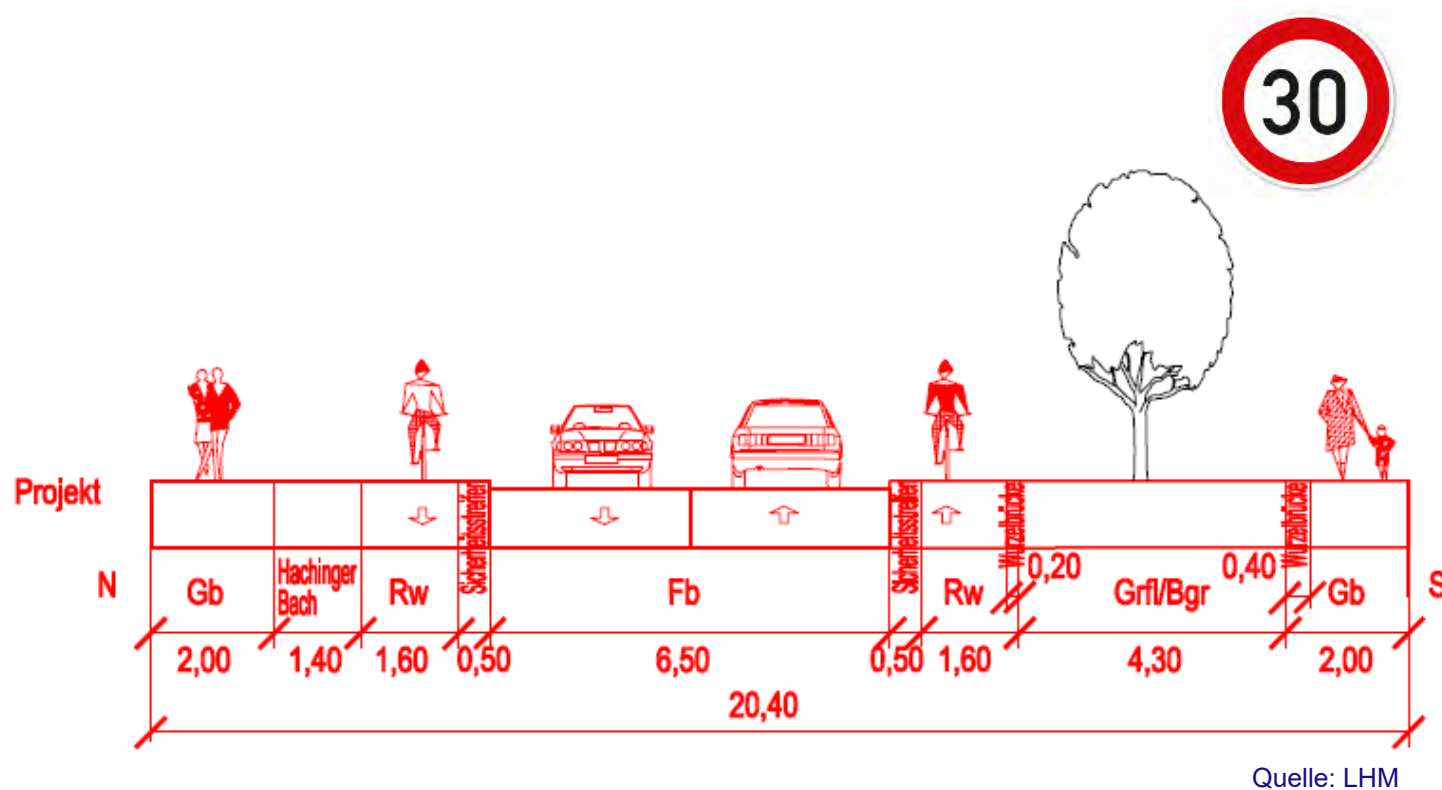
Abschnitt 3



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

Planung

Abschnitt 3 – Variante 1 im Querschnitt



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

Planung

Abschnitt 3 – Variante 1 im Lageplan



Quelle: LHM

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

Abschnitt 4

Ursberger Straße bis Truderinger Str. 148



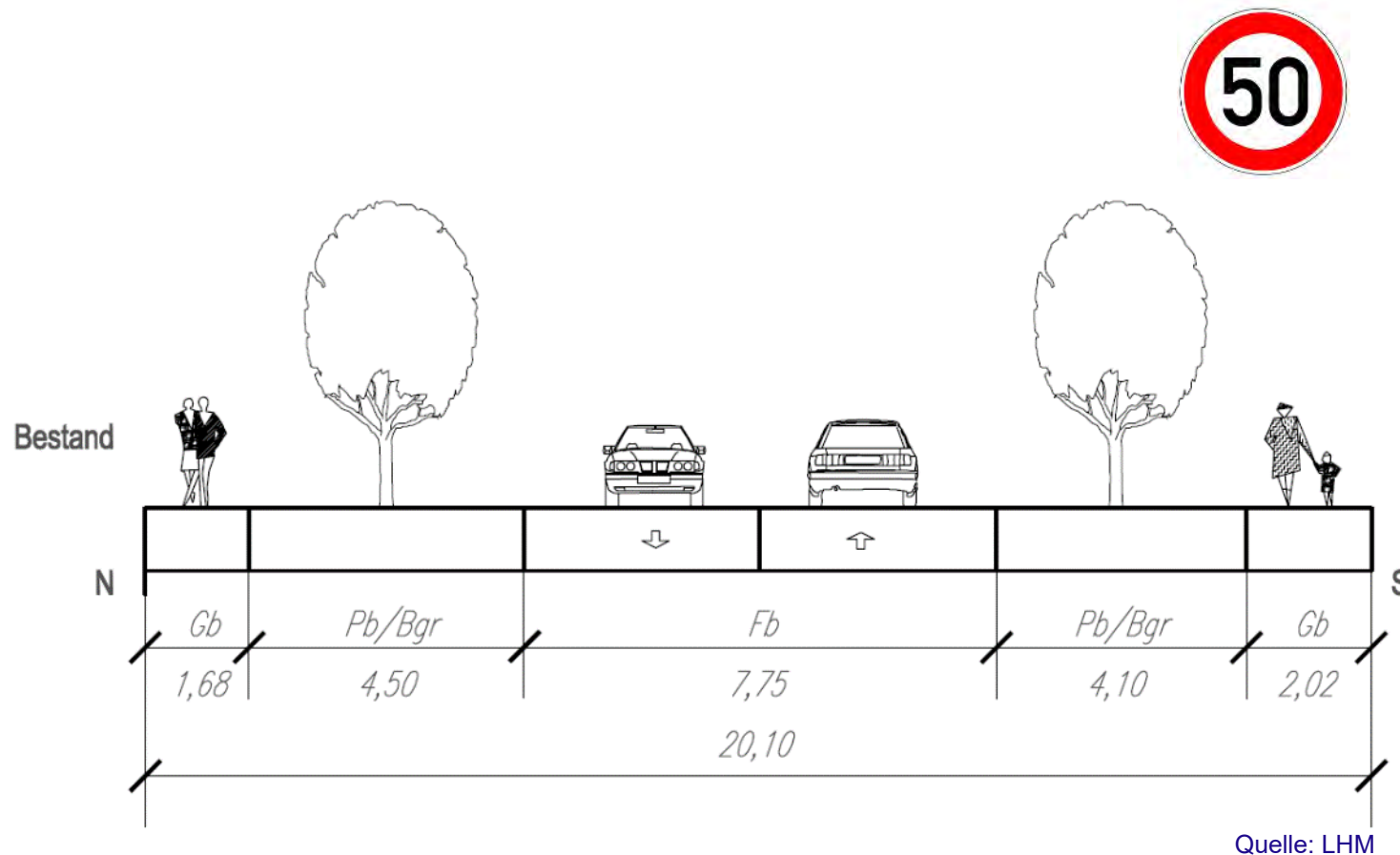
Quelle: LHM



Foto: LHM

Bestandssituation

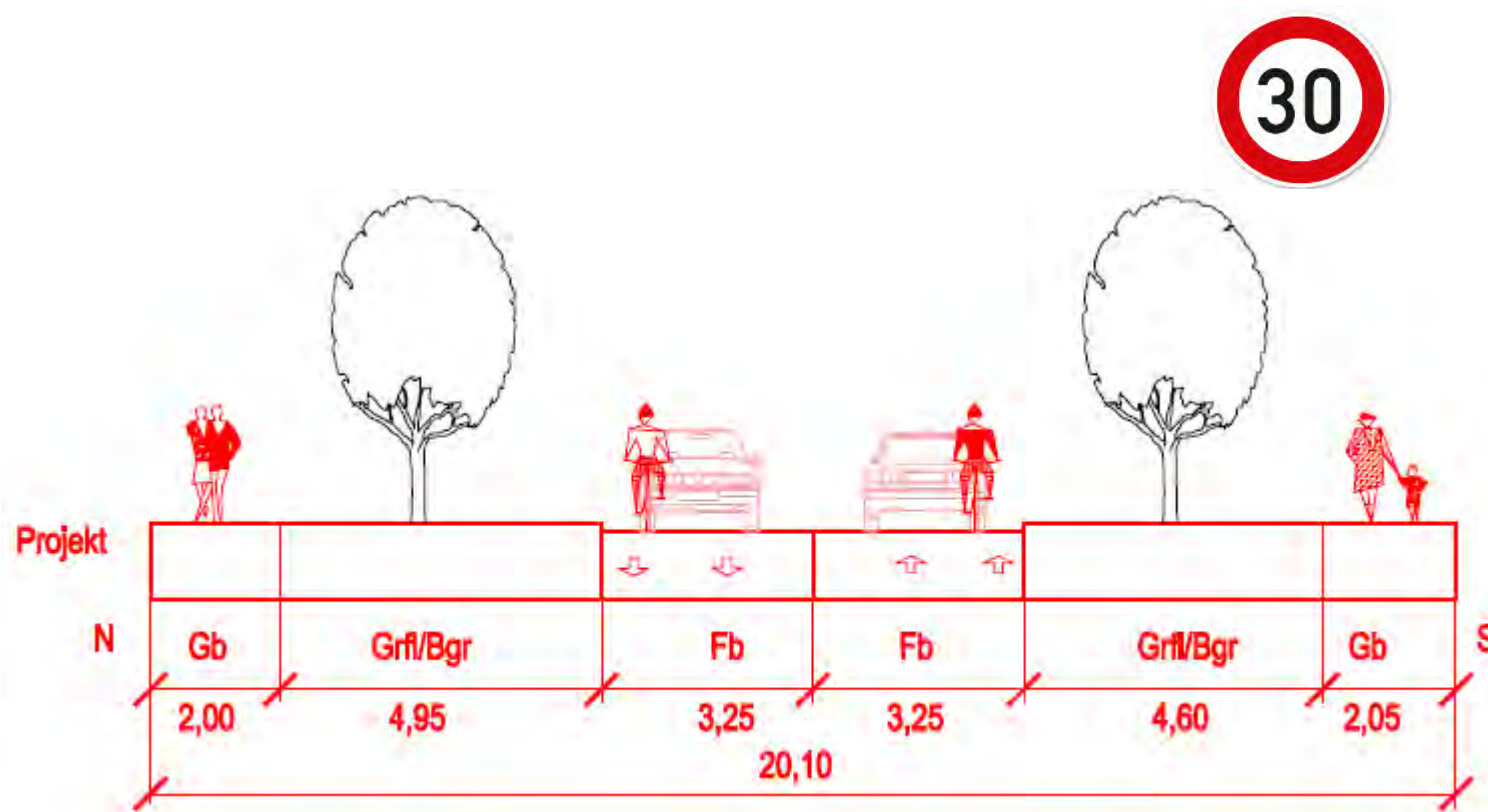
Abschnitt 4



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

Planung

Abschnitt 4 – Variante 1 im Querschnitt

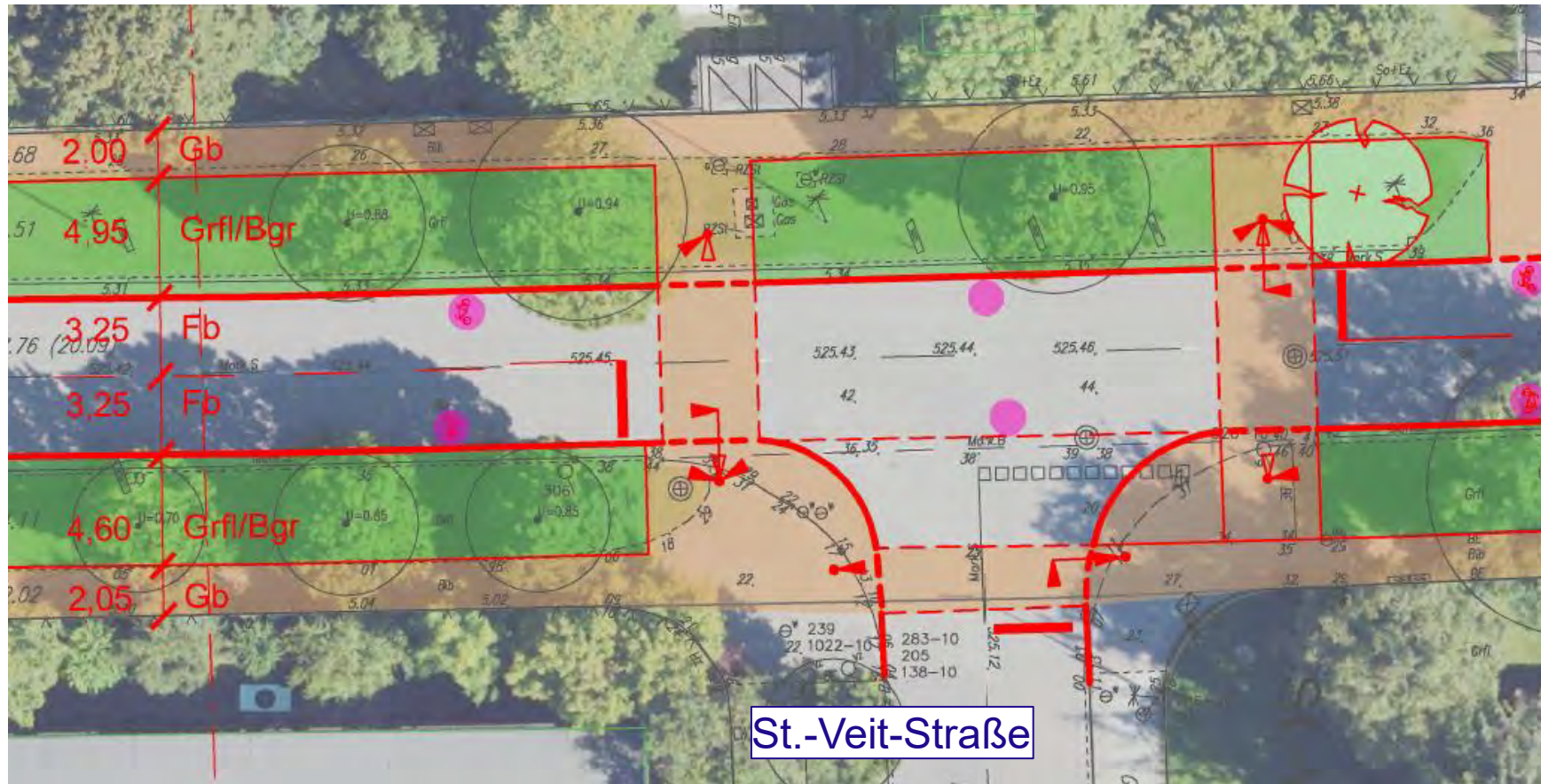


Quelle: LHM

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

Planung

Abschnitt 4 – Variante 1 im Lageplan



Quelle: LHM

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

Abschnitt 5

Truderinger Str. 148 bis Auf dem Wasen



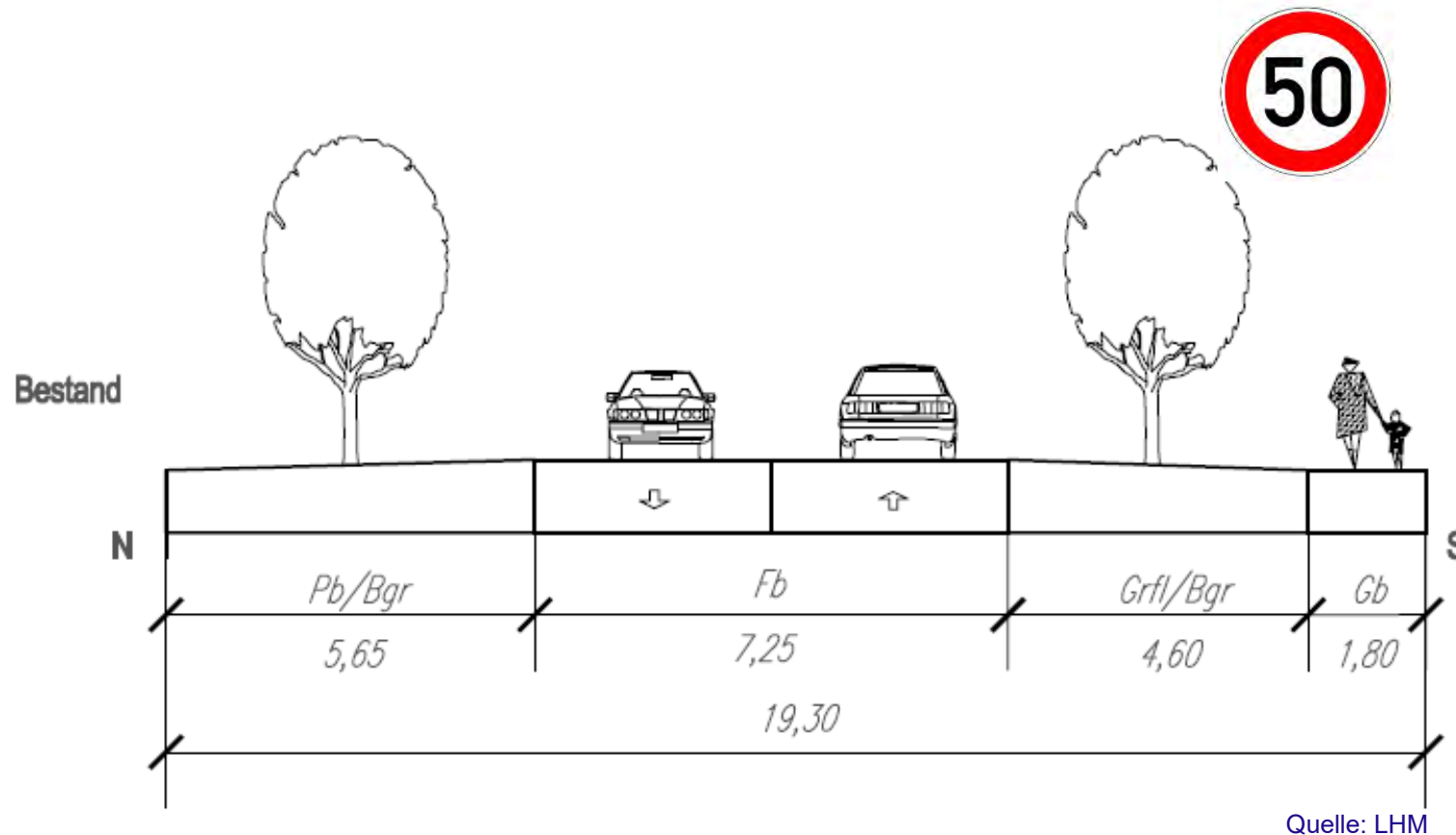
Quelle: LHM



Foto: LHM

Bestandssituation

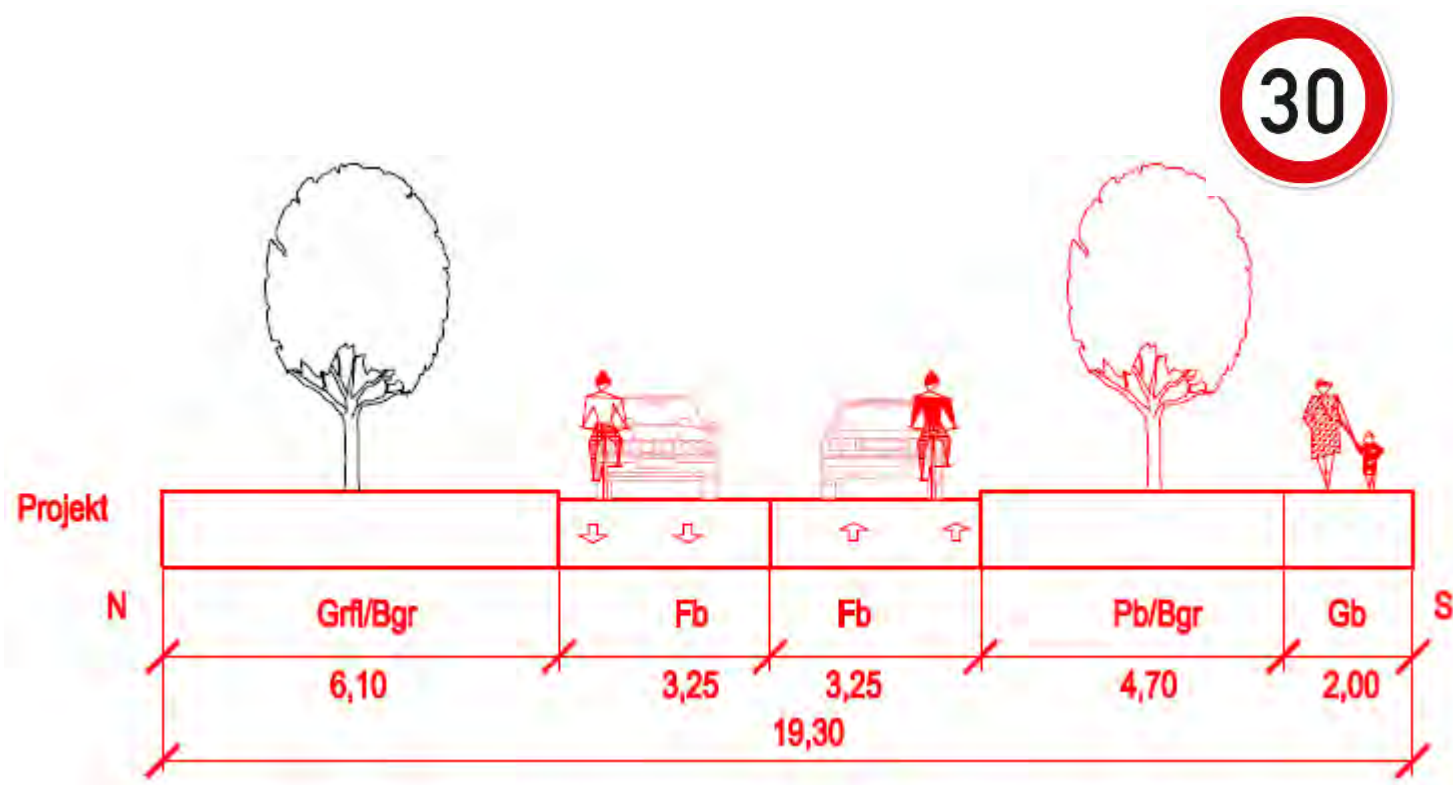
Abschnitt 5



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

Planung

Abschnitt 5 – Variante 1 im Querschnitt

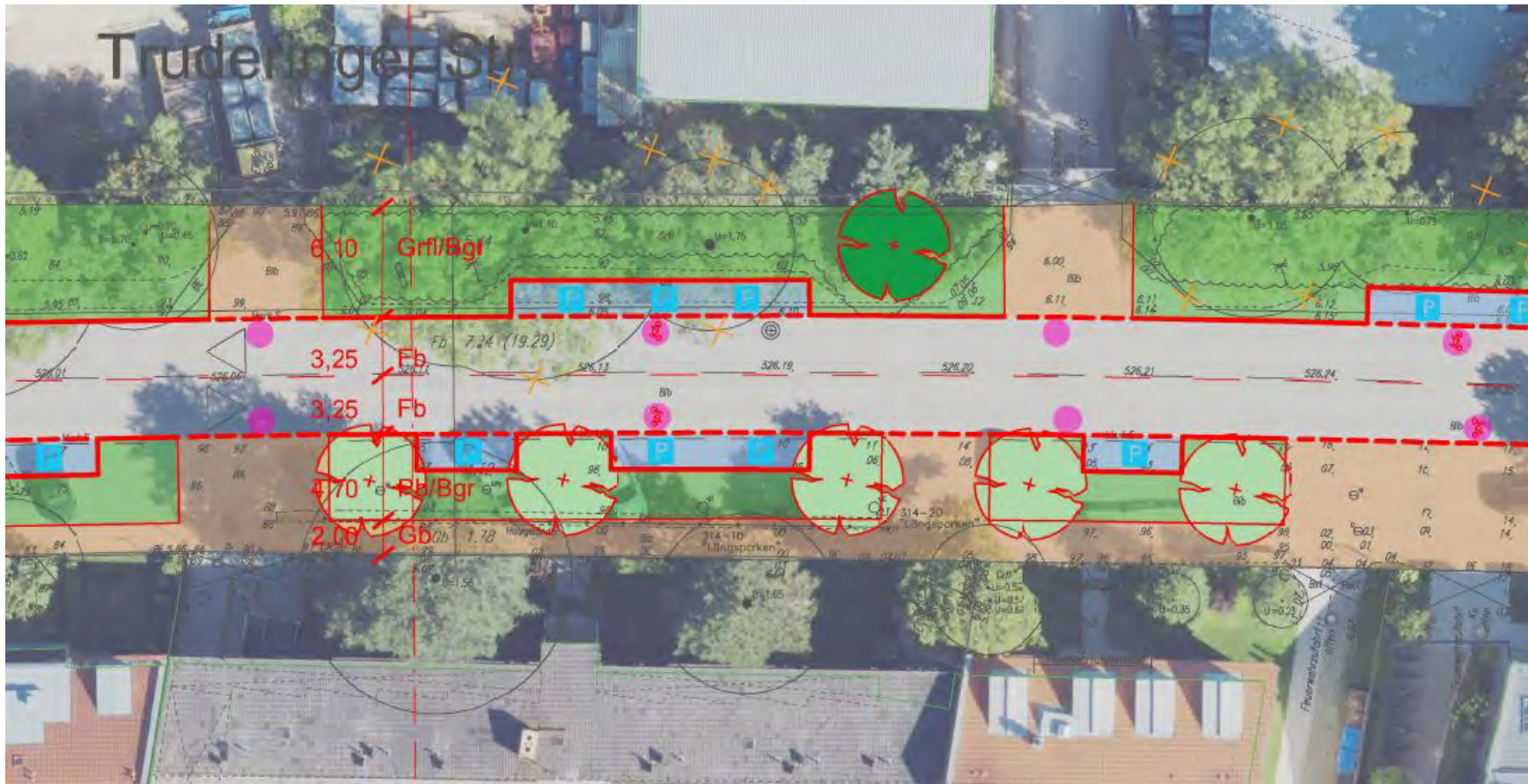


Quelle: LHM

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

Planung

Abschnitt 5 – Variante 1 im Lageplan



Quelle: LHM

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

Abschnitt 6

Auf dem Wasen bis Haringerweg



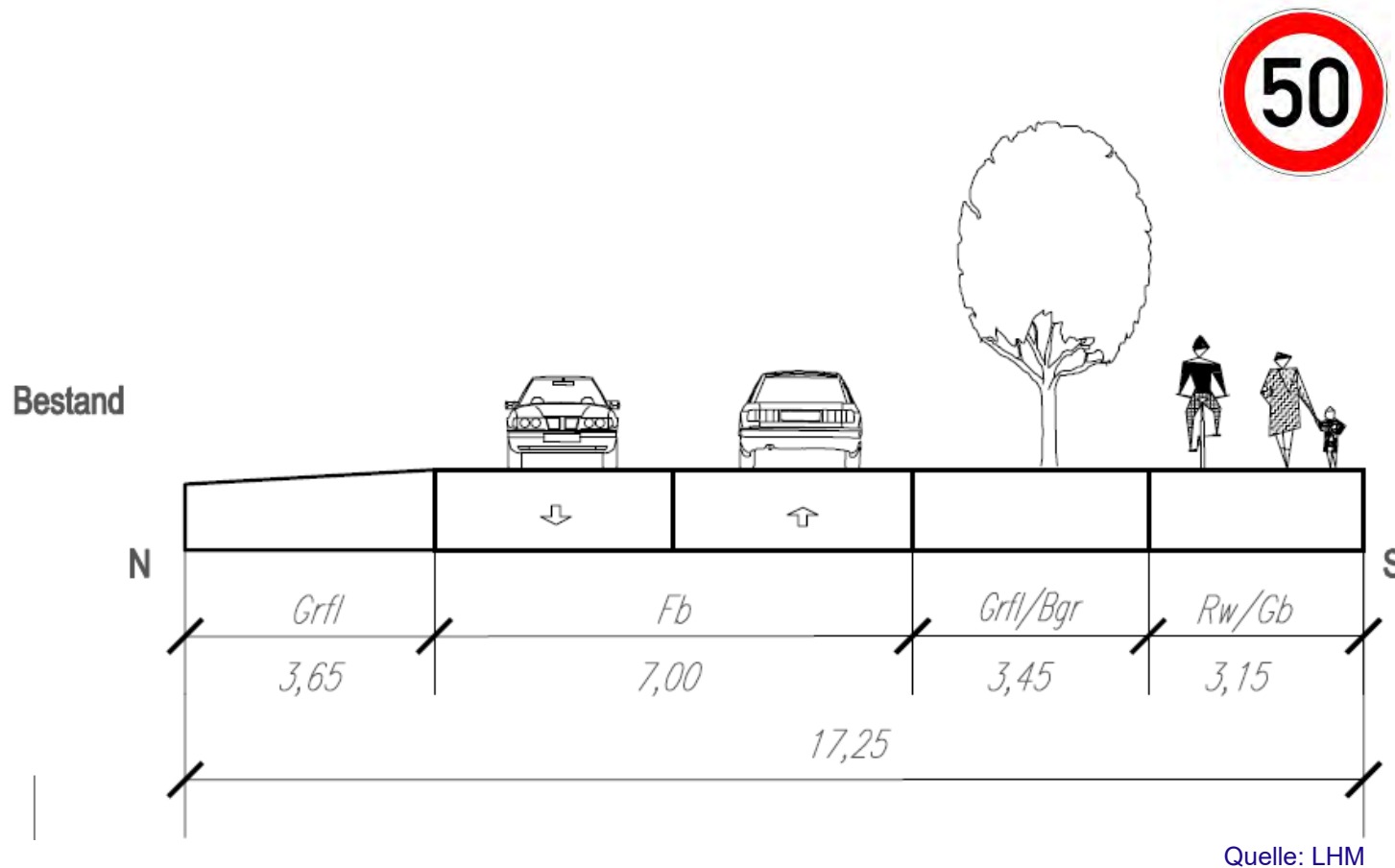
Quelle: LHM



Foto: LHM

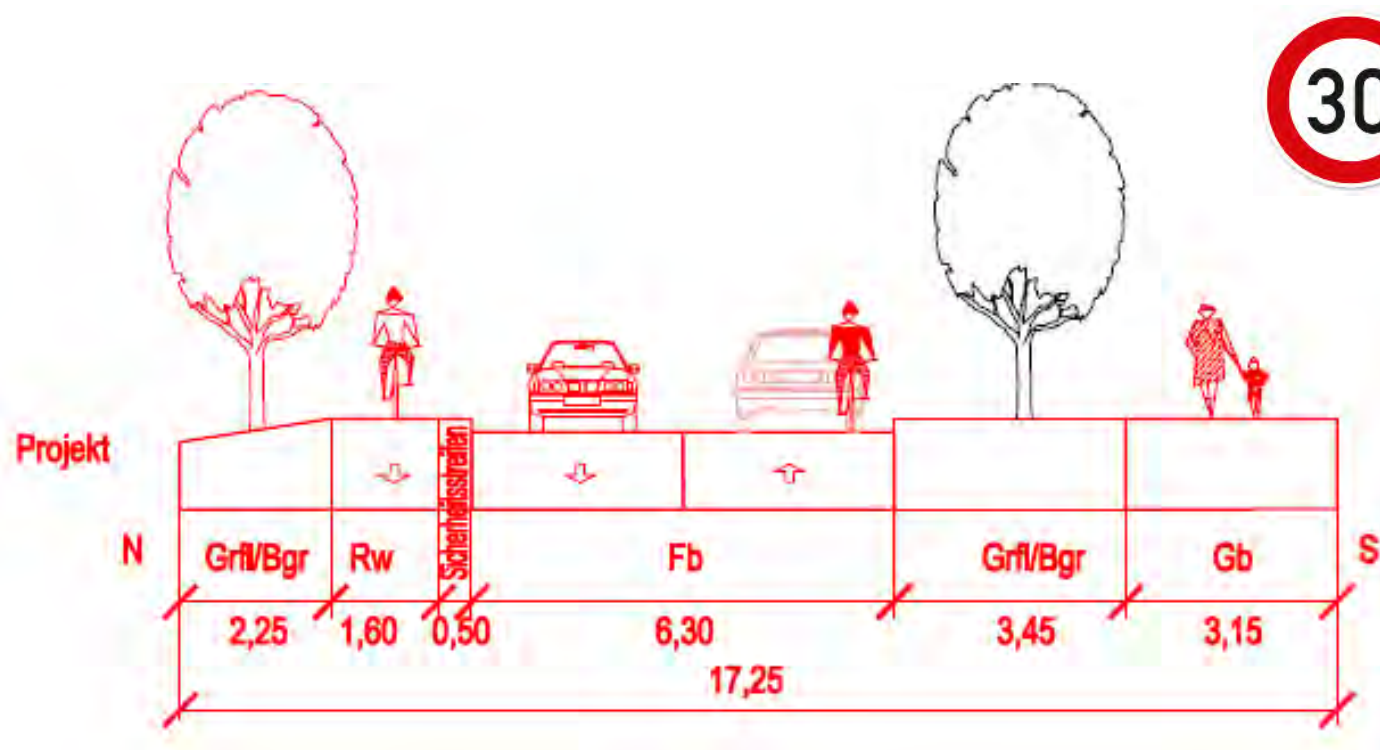
Bestandssituation

Abschnitt 6



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

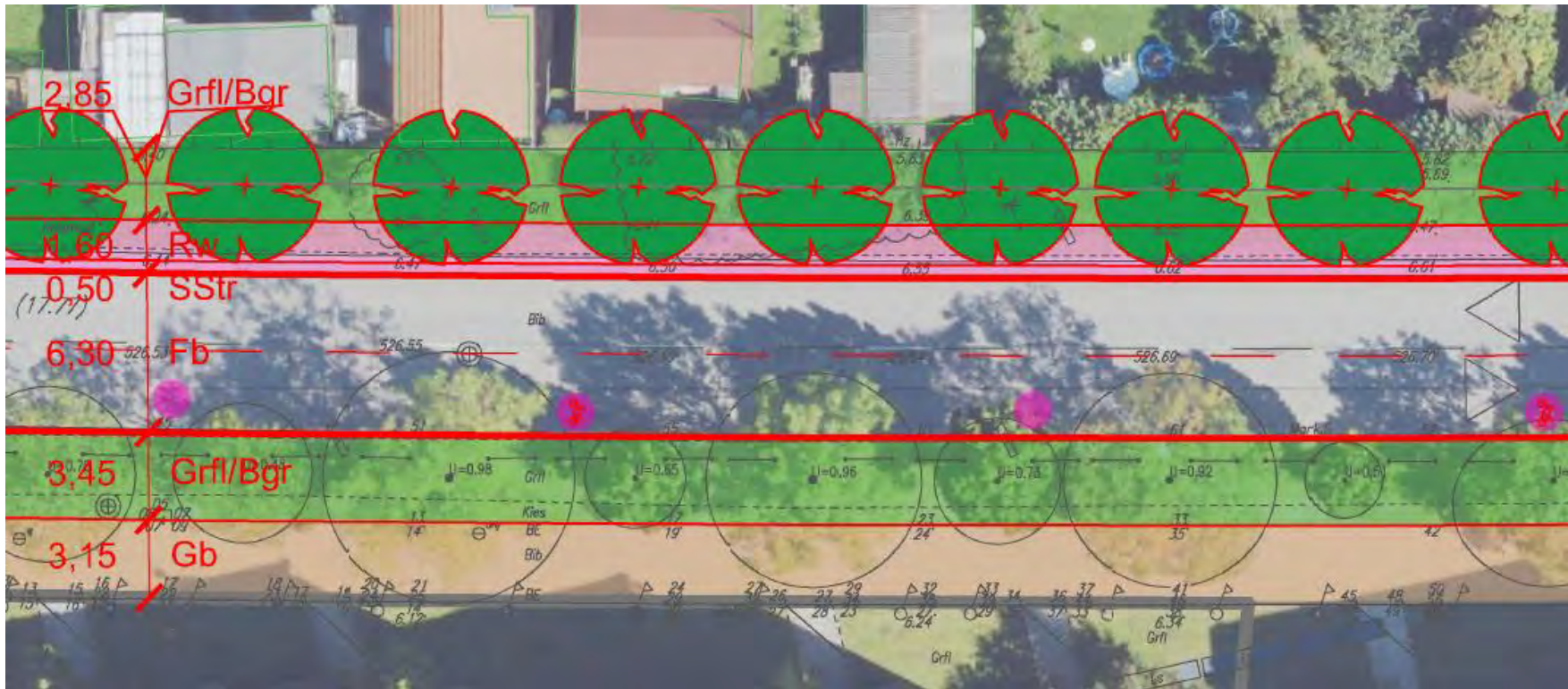
Planung Abschnitt 6 – im Querschnitt



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

Planung

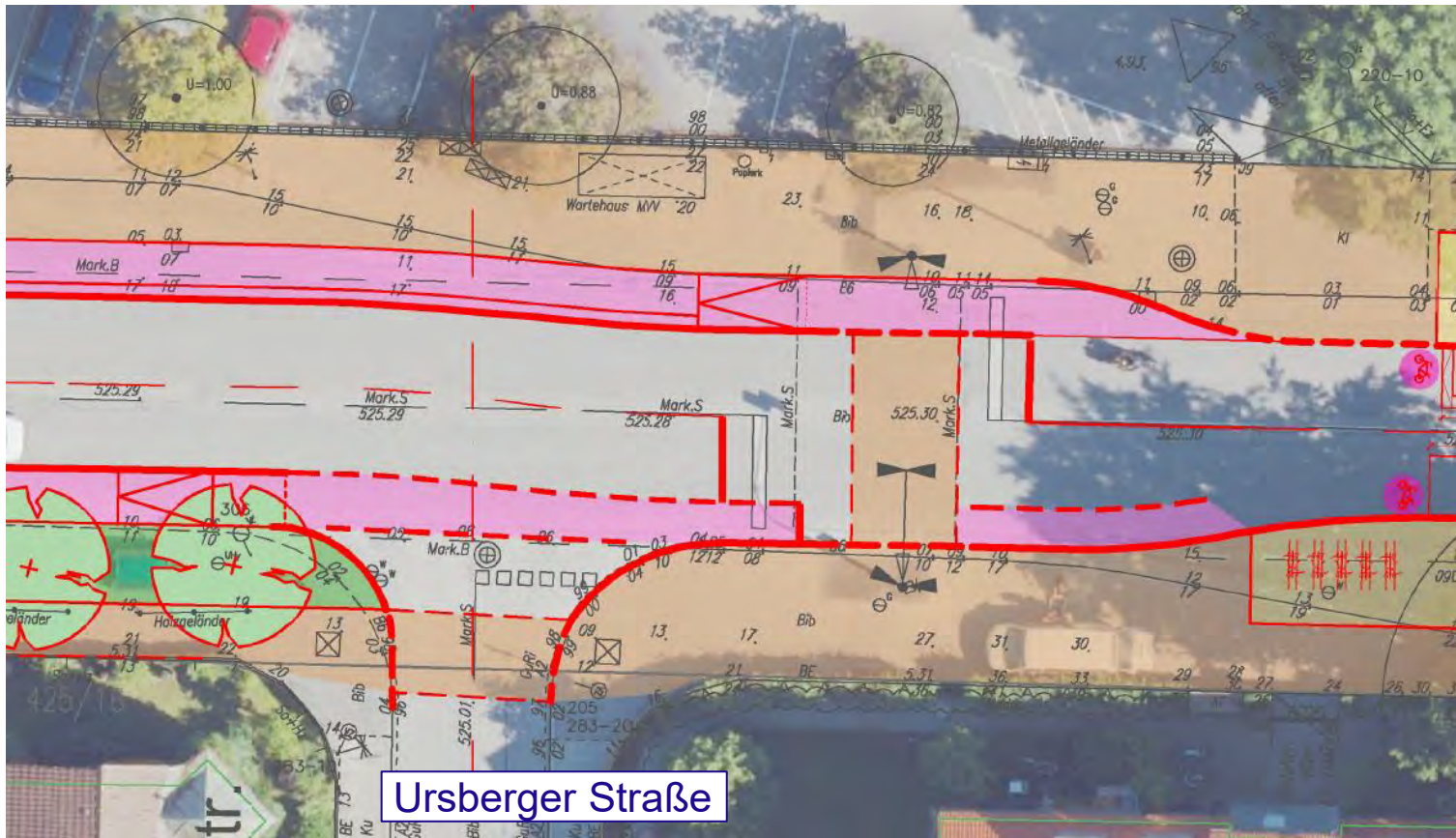
Abschnitt 6 – im Lageplan



Quelle: LHM

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

Planung allgemein: kritische Stellen Übergang von Fahrradpiktogramm zu baulichen Radweg



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

Quelle: LHM

Planung allgemein: kritische Stellen Bushaltestellen



Quelle: LHM

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

Planung allgemein: Tempo 30 in allen Abschnitten



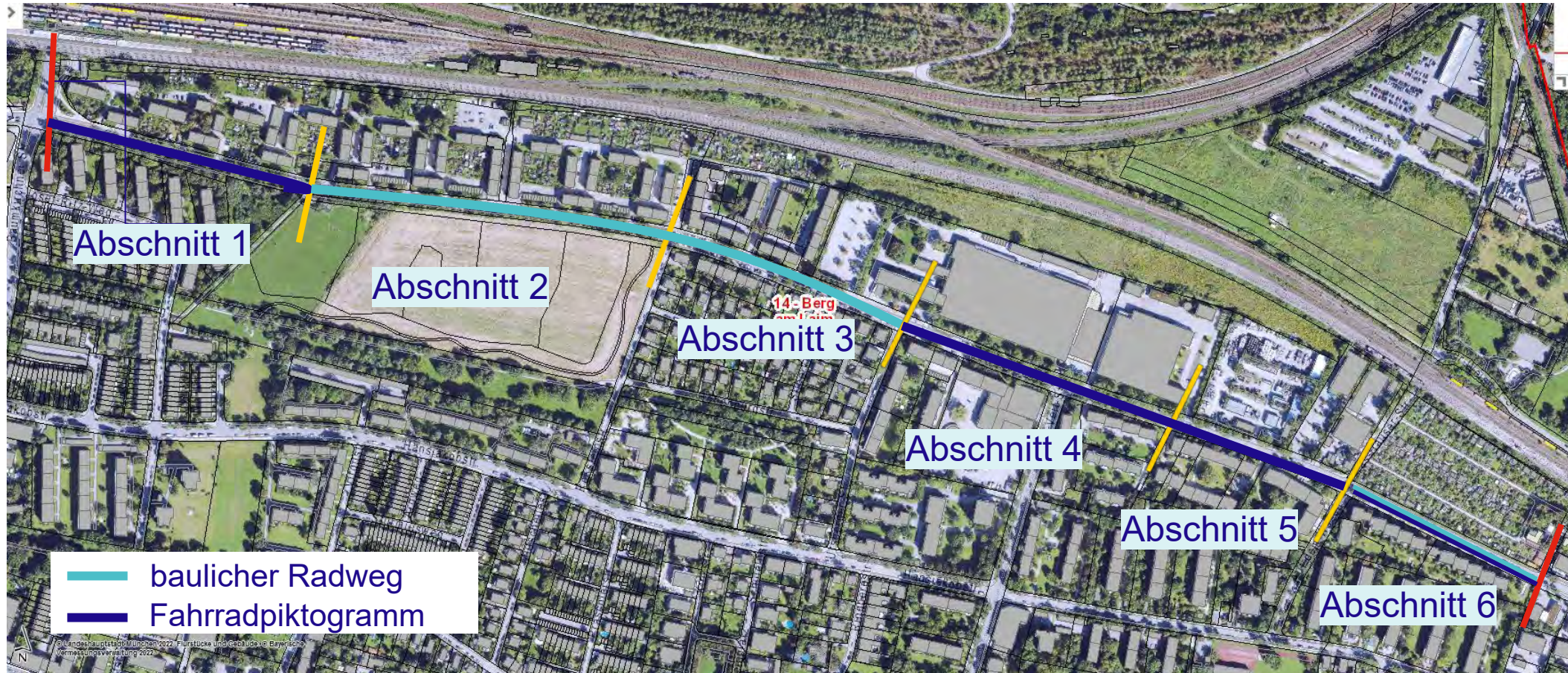
Darstellung nur beispielhaft, bildet
nicht eine genaue Situation ab.
Aktualisierte Visualisierung,
Stand 30.03.2023.

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

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

Quelle: H. Quick

Planung - Zusammenfassung



Quelle: LHM

Fazit – Was verändert sich?



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

Fazit



Tempo 30 als Einzelanordnung in Kombination mit der jetzigen Planung

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

Besonderheit der Planung:

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

An 2. Stelle = Verbesserung der Radinfrastruktur



Foto: LHM



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Vielen Dank!

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich 2.13

muenchenunterwegs.de

