

Telefon: 233 - 28053
233 - 26937
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Telefon: 233 - 61100
Telefax: 233 - 61105

Baureferat
Tiefbau

Telefon: 233 - 39990
Telefax: 233 - 39998

Kreisverwaltungsreferat
HA III - Straßenverkehr

Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017

Mehr Platz für Radler auf der Lindwurmstraße schaffen – Baustellenbedingten Feldversuch auswerten

Antrag Nr. 08-14 / A 03611 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.08.2012

Radlhauptstadt 2.0 – I. Neue Ziele, mehr Mittel und bessere Daten für den Münchner Radverkehr

Antrag Nr. 08-14 / A 04232 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013

Radlhauptstadt 2.0 - II. Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für mehr, schnelleres und sichereres Radfahren!

Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013

Variantenvergleich Radverkehrsanlage Rosenheimer Straße - Computersimulation zur Veranschaulichung - Sichere und komfortable Lösung für den Radverkehr realisieren

Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/GRÜNEN/RL vom 12.06.2014

Mehr Mittel und Personal für den Fuß- und Radverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 00142 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.07.2014

Masterplan für den Fahrradverkehr in der Radlhauptstadt München

Antrag Nr. 14-20 / A 00149 von Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Vorländer vom 30.07.2014

Masterplan Radverkehr mit Inhalt füllen

Antrag Nr. 14-20 / A 00154 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.07.2014

Radwege-Bauoffensive München

Antrag Nr. 14-20 / A 00205 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Michael Kuffer vom 26.08.2014

Qualität der Radwege zügig verbessern

Antrag Nr. 14-20 / A 00314 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 14.10.2014

Radverkehr in München I: Leopold- und Ludwigstraße für den Radverkehr optimieren

Antrag Nr. 14-20 / A 00579 der ÖDP vom 19.12.2014

Regionales Radverkehrskonzept mit Radschnellwegen für die Region 14

Antrag Nr. 14-20 / A 00779 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 17.03.2015

Nehmen wir die Bürgerinnen und Bürger ernst! Fahrspur für Radler auf der Lindwurmstraße!

Antrag Nr. 14-20 / A 01098 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 11.06.2015

Durchgängiger Radweg in der Paul-Heyse-Straße

Antrag Nr. 14-20 / A 01315 von Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Beatrix Zurek, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Kathrin Abele vom 13.08.2015

Radfahrstreifen für die Schwanthalerstraße überprüfen!

Antrag Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015

Bauliche Umrüstung der Münchner Fahrradinfrastruktur: Markierung von Radwegen

Antrag Nr. 14-20 / A 01679 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015

Verkehrsentwicklungsplan-Rad aktualisieren - Bekannte dringende Projekte vorab angehen

Antrag Nr. 14-20 / A 01681 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015

Verbesserung für Radfahrer am Friedensengel

Antrag Nr. 14-20 / A 01880 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, der StRin Frau Beatrix Zurek vom 04.03.2016

Radroute DB-Südumfahrung: Attraktiven Fuß- und Radweg von der Theresienhöhe zur Braunauer Eisenbahnbrücke jetzt voranbringen

Antrag Nr. 14-20 / A 02024 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 15.04.2016

Lückenschluss im Münchner Radlnetz: Durchgehende Radverbindung zwischen Südpark und Forstenrieder Park schaffen

Antrag Nr. 14-20 / A 02187 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Vorländer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Horst Lischka vom 06.06.2016

Innerstädtischer Fahrradschnellweg vom Frankfurter Ring bis zum Odeonsplatz

Antrag Nr. 14-20 / A 02204 der ALFA vom 10.06.2016

Radtourismus I: Infrastruktur in der Innenstadt verbessern

Antrag Nr. 14-20 / A 02300 der ÖDP vom 08.07.2016

Optimierung der Orientierung für Radreisende in München und dem Münchner Umland, Kooperationsprojekte mit den Umlandgemeinden sowie den umgebenen Landkreisen.

Antrag Nr. 14-20 / A 02397 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 11.08.2016

Radverkehrsbeauftragte für die städtischen Referate

Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016

Sicherheit für Radfahrer erhöhen!

Antrag Nr. 14-20 / A 02438 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Vorländer vom 09.09.2016

Radschnellwege beschleunigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02507 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 29.09.2016

Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer am Stachus

Antrag Nr. 14-20 / A 02621 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Richard Quaas, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 09.11.2016

Verbesserungen für Radfahrer am Stachus

Antrag Nr. 14-20 / A 02622 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 09.11.2016

Sicherstellen einer Option eines Fuß- und Radweges entlang der Bahnlinie zwischen Regerstraße und Ostbahnhof

Antrag Nr. 14-20 / A 02636 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Gerhard Mayer vom 14.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 I – Meilensteine zum Radverkehr 2025 benennen

Antrag Nr. 14-20 / A 02664 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 II – Bau von Radschnellwegen beschleunigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02663 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 III – Transparenz bei der Verwendung der Mittel aus der Nahmobilitätspauschale

Antrag Nr. 14-20 / A 02662 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 V – Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht

Antrag Nr. 14-20 / A 02661 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VI – Mehr Experimente wagen – mit Provisorien arbeiten

Antrag Nr. 14-20 / A 02660 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VII – Keine Bettelampeln mehr für den Radverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 02659 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VIII – Baustellen im öffentlichen Raum zuverlässig kontrollieren

Antrag Nr. 14-20 / A 02658 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 IX – Brienner Straße für den Radverkehr ertüchtigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02657 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 X – Durchgängige attraktive Nord-Süd-Radverbindung entlang des englischen Gartens zwischen Innenstadt und Nordschwabing/Studentenstadt

Antrag Nr. 14-20 / A 02656 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XI – Schnelle Radverbindung im Münchner Osten

Antrag Nr. 14-20 / A 02655 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XII – Sichere Radverbindung beidseits der Freisinger Landstraße südlich des Josef-Wirth-Weges – Antrag zum Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017

Antrag Nr. 14-20 / A 02654 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XIII – Von Giesing nach Haidhausen: autofreien Rad- und Fußweg nicht verbauen

Antrag Nr. 14-20 / A 02653 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Budget für den Radverkehr proportional an den angestrebten Modal Split anpassen

Antrag Nr. 14-20 / A 03118 von ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017

Ammerseeradweg neu führen und beschildern

Antrag Nr. 14-20 / A 03173 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 16.06.2017

Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering/Berg-am-Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 01982 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 26.01.2016

Stadtteilverknüpfende Radverbindung zwischen Trudering/Moosfeld - Berg am Laim -Bogenhausen/Daglfing

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02104 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 25.02.2016

Stadtteile besser verbinden: Radverbindungen schaffen zwischen Bogenhausen/Daglfing – Trudering/Moosfeld – Berg-am-Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02140 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 15.03.2016

Einrichtung einer Radschnellstrecke vom Ostbahnhof stadteinwärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02800 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 13.09.2016

Einrichtung eines schnellen, ampelfreien Radweg vom Haidenauplatz stadtauswärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02897 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016

Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger (Ziffer 2)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00210 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 06.11.2014

Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00693 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen am 22.10.2015

Fahrradschutzstreifen in der Schwanthalerstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 12.11.2015

Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015

Übergang Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015

Radwegverbindung vom Westend zur Innenstadt

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe am 19.04.2016

Beidseitiger Ausbau des Rad- und Fußgängerweges zwischen Josef-Wirth-Weg und Floriansmühlstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01546 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 06.07.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09964

Anlagen:

- 1. Beispiele für wesentliche Lückenschlüsse der letzten Jahre bzw. bereits laufende Maßnahmen**
- 2. Mehr Platz für Radler auf der Lindwurmstraße schaffen – Baustellenbedingten Feldversuch auswerten**
Antrag Nr. 08-14 / A 03611 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.08.2012
- 3. Radlhauptstadt 2.0 – I. Neue Ziele, mehr Mittel und bessere Daten für den Münchner Radverkehr**
Antrag Nr. 08-14 / A 04232 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013
- 4. Radlhauptstadt 2.0 - II. Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für mehr, schnelleres und sichereres Radfahren!**
Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013
- 5. Variantenvergleich Radverkehrsanlage Rosenheimer Straße - Computersimulation zur Veranschaulichung - Sichere und komfortable Lösung für den Radverkehr realisieren**
Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/GRÜNEN/RL vom 12.06.2014
- 6. Mehr Mittel und Personal für den Fuß- und Radverkehr**
Antrag Nr. 14-20 / A 00142 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.07.2014
- 7. Masterplan für den Fahrradverkehr in der Radlhauptstadt München**
Antrag Nr. 14-20 / A 00149 von Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Vorländer vom 30.07.2014
- 8. Masterplan Radverkehr mit Inhalt füllen**
Antrag Nr. 14-20 / A 00154 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.07.2014
- 9. Radwege-Bauoffensive München**
Antrag Nr. 14-20 / A 00205 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Michael Kuffer vom 26.08.2014
- 10. Qualität der Radwege zügig verbessern**
Antrag Nr. 14-20 / A 00314 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 14.10.2014
- 11. Radverkehr in München I: Leopold- und Ludwigstraße für den Radverkehr optimieren**
Antrag Nr. 14-20 / A 00579 der ÖDP vom 19.12.2014
- 12. Regionales Radverkehrskonzept mit Radschnellwegen für die Region 14**
Antrag Nr. 14-20 / A 00779 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 17.03.2015

- 13. Nehmen wir die Bürgerinnen und Bürger ernst! Fahrspur für Radler auf der Lindwurmstraße!**
Antrag Nr. 14-20 / A 01098 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 11.06.2015
- 14. Durchgängiger Radweg in der Paul-Heyse-Straße**
Antrag Nr. 14-20 / A 01315 von Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Beatrix Zurek, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Kathrin Abele vom 13.08.2015
- 15. Radfahrstreifen für die Schwanthalerstraße überprüfen!**
Antrag Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015
- 16. Bauliche Umrüstung der Münchner Fahrradinfrastruktur: Markierung von Radwegen**
Antrag Nr. 14-20 / A 01679 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015
- 17. Verkehrsentwicklungsplan-Rad aktualisieren - Bekannte dringende Projekte vorab angehen**
Antrag Nr. 14-20 / A 01681 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015
- 18. Verbesserung für Radfahrer am Friedensengel**
Antrag Nr. 14-20 / A 01880 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, der StRin Frau Beatrix Zurek vom 04.03.2016
- 19. Radroute DB-Südumfahrung: Attraktiven Fuß- und Radweg von der Theresienhöhe zur Braunauer Eisenbahnbrücke jetzt voranbringen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02024 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 15.04.2016
- 20. Lückenschluss im Münchner Radlnetz: Durchgehende Radverbindung zwischen Südpark und Forstenrieder Park schaffen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02187 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Vorländer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Horst Lischka vom 06.06.2016
- 21. Innerstädtischer Fahrradschnellweg vom Frankfurter Ring bis zum Odeonsplatz**
Antrag Nr. 14-20 / A 02204 der ALFA vom 10.06.2016

- 22. Radtourismus I: Infrastruktur in der Innenstadt verbessern**
Antrag Nr. 14-20 / A 02300 der ÖDP vom 08.07.2016
- 23. Optimierung der Orientierung für Radreisende in München und dem Münchner Umland, Kooperationsprojekte mit den Umlandgemeinden sowie den umgebenen Landkreisen.**
Antrag Nr. 14-20 / A 02397 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 11.08.2016
- 24. Radverkehrsbeauftragte für die städtischen Referate**
Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016
- 25. Sicherheit für Radfahrer erhöhen!**
Antrag Nr. 14-20 / A 02438 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Vorländer vom 09.09.2016
- 26. Radschnellwege beschleunigen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02507 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 29.09.2016
- 27. Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer am Stachus**
Antrag Nr. 14-20 / A 02621 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Richard Quaas, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 09.11.2016
- 28. Verbesserungen für Radfahrer am Stachus**
Antrag Nr. 14-20 / A 02622 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 09.11.2016
- 29. Sicherstellen einer Option eines Fuß- und Radweges entlang der Bahnlinie zwischen Regerstraße und Ostbahnhof**
Antrag Nr. 14-20 / A 02636 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Gerhard Mayer vom 14.11.2016
- 30. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 I – Meilensteine zum Radverkehr 2025 benennen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02664 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 31. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 II – Bau von Radschnellwegen beschleunigen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02663 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 32. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 III – Transparenz bei der Verwendung der Mittel aus der Nahmobilitätspauschale**
Antrag Nr. 14-20 / A 02662 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

- 33. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 V – Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht**
Antrag Nr. 14-20 / A 02661 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 34. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VI – Mehr Experimente wagen – mit Provisorien arbeiten**
Antrag Nr. 14-20 / A 02660 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 35. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VII – Keine Bettelampeln mehr für den Radverkehr**
Antrag Nr. 14-20 / A 02659 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 36. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VIII – Baustellen im öffentlichen Raum zuverlässig kontrollieren**
Antrag Nr. 14-20 / A 02658 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 37. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 IX – Brienner Straße für den Radverkehr ertüchtigen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02657 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 38. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 X – Durchgängige attraktive Nord-Süd-Radverbindung entlang des englischen Gartens zwischen Innenstadt und Nordschwabing/Studentenstadt**
Antrag Nr. 14-20 / A 02656 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 39. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XI – Schnelle Radverbindung im Münchner Osten**
Antrag Nr. 14-20 / A 02655 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 40. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XII – Sichere Radverbindung beidseits der Freisinger Landstraße südlich des Josef-Wirth-Weges – Antrag zum Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017**
Antrag Nr. 14-20 / A 02654 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 41. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XIII – Von Giesing nach Haidhausen: autofreien Rad- und Fußweg nicht verbauen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02653 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 42. Budget für den Radverkehr proportional an den angestrebten Modal Split anpassen**
Antrag Nr. 14-20 / A 03118 von ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017
- 43. Ammerseeradweg neu führen und beschildern**
Antrag Nr. 14-20 / A 03173 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 16.06.2017
- 44. Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering/Berg-am-Laim**
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 01982 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 26.01.2016
- 45. Stadtteilverknüpfende Radverbindung zwischen Trudering/Moosfeld - Berg am Laim -Bogenhausen/Daglfing**
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02104 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 –

Trudering-Riem vom 25.02.2016

- 46. Stadtteile besser verbinden: Radverbindungen schaffen zwischen Bogenhausen/Daglfing – Trudering/Moosfeld – Berg-am-Laim**
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02140 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 15.03.2016
- 47. Einrichtung einer Radschnellstrecke vom Ostbahnhof stadteinwärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim**
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02800 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 13.09.2016
- 48. Einrichtung eines schnellen, ampelfreien Radweg vom Haidenauplatz stadtauswärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim**
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02897 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016
- 49. Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00210 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 06.11.2014
- 50. Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00693 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen am 22.10.2015
- 51. Fahrradschutzstreifen in der Schwanthalerstraße**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 12.11.2015
- 52. Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015
- 53. Übergang Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015
- 54. Radwegverbindung vom Westend zur Innenstadt**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe am 19.04.2016
- 55. Beidseitiger Ausbau des Rad- und Fußgängerweges zwischen Josef-Wirth-Weg und Floriansmühlstraße**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01546 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 06.07.2017
- 56. Stellungnahme des Polizeipräsidiums München mit Schreiben vom 27.02.2015 zur Leopold-/Ludwigstraße im Abschnitt zwischen Münchner Freiheit und Odeonsplatz**
- 57. Mitzeichnung des Referats für Gesundheit und Umwelt**
- 58. Mitzeichnung des Personal- und Organisationsreferats**

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, des Bauausschusses und des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 06.12.2017 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentinnen und des Referenten

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Gesundheit und Umwelt legen die Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses zur Förderung des Radverkehrs in München vor. Im Grundsatzbeschluss des Stadtrats zur Förderung des Radverkehrs vom 20.05.2009 wurden Evaluierungsziele festgelegt, um die Umsetzung des Konzepts und der beschlossenen Maßnahmen durch die Verwaltung bewerten zu können. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, dem Stadtrat im dreijährigen Turnus einen Radverkehrsbericht vorzulegen. Den ersten Bericht erhielt der Stadtrat im Juni 2013. Der aktuelle, zweite Radverkehrsbericht wird in die vorliegende Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses integriert und ist somit ebenfalls Bestandteil dieser Vorlage.

Aus den letzten Jahren liegen Anträge und Empfehlungen zur abschließenden Entscheidung vor, die in dieser Vorlage behandelt werden.
Für die jeweils gewährten Terminverlängerungen bedanken wir uns.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b) der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im gemeinsamen Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung, des Kreisverwaltungs Ausschusses und des Bauausschusses.

1. Anlass

Das Fahrrad ist in der Stadt ein schnelles, kostengünstiges, platzsparendes, umweltverträgliches und von fast allen Bevölkerungsgruppen nutzbares Verkehrsmittel. Etwa 60 Prozent der in der Landeshauptstadt München zurückgelegten Wege sind unter fünf Kilometer lang (vgl. Mobilität in Deutschland (MiD) 2008) und damit im Entfernungsbereich der Nahmobilität, die vor allem die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad umfasst. Das Fahrrad ermöglicht nicht nur eine schnelle und bequeme Bewältigung von Strecken bis zu 5 Kilometern, sondern auch deutlich weitere Strecken, sofern gute Bedingungen vorherrschen. Von besonderer Bedeutung hierbei sind die Sicherheit und Komfort der Infrastruktur.

Gerade zur Lösung der aktuellen Probleme durch Belastungen mit Luftschadstoffen, Feinstaub, Lärm und Klimaveränderungen leistet das Fahrrad einen immer wichtiger werdenden Beitrag. Als stadtverträgliches Verkehrsmittel kommt dem Fahrrad somit ein hoher Stellenwert in der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung zu, gerade vor dem Hintergrund der rasant anwachsenden Bevölkerung in Stadt und Region. Mit dem permanenten Bevölkerungszuwachs steigt auch der Bedarf an Mobilität, während die Verkehrssysteme zum Teil bereits an der Kapazitätsgrenze angelangt sind. Dies betrifft nicht nur die Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sondern auch die Kapazitäten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Der ÖPNV ist und bleibt das

Rückgrat eines nachhaltigen Verkehrs, dennoch werden die Flächenkonkurrenzen im öffentlichen Raum durch Neuverkehr weiter zunehmen. Es gilt daher, zusätzliche Anreize zu schaffen, mit dem Rad zu fahren oder zu Fuß zu gehen und Potenziale für einen Verkehrsmittelumstieg auszuschöpfen, um den prognostizierten Neuverkehr zu bewältigen.

Wer Wege mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurücklegt, spart Ressourcen, schont die Umwelt vor schädlichen Emissionen und verringert zudem den Parkdruck. Aufgrund zahlreicher positiver Bedingungen in München (Trend und Imagewandel des Radfahrens, hohe Fahrradausstattung der Münchner Haushalte, kurze Strecken durch hohe Nutzungsmischung, größtenteils flache topografische Verhältnisse) ist weiterhin mit einem deutlichen Potenzial zur Erhöhung des Radverkehrsanteils zu rechnen. Entwicklungen der Fahrradbranche wie z.B. Elektrofahrräder und Lastenräder erhöhen die für den Radverkehr geeigneten Wegelängen und die generelle Attraktivität des Fahrrads für alle Bevölkerungsgruppen und Wegezwecke.

Dass der alltags- und freizeitbezogene Radverkehr stadtweit immer wichtiger und im Vergleich zu den vorherigen Jahren weiter ansteigen wird, ist spätestens seit dem Stadtratshearing zum Thema Radverkehr am 08.06.2016 eine über alle Fraktionen hinweg bekannte und anerkannte Entwicklung. Daher obliegt es der Stadtverwaltung und der Politik, ein attraktives, komfortables, dichtes und sicheres Radverkehrsnetz zu entwickeln. Dieses muss den unterschiedlichen Ansprüchen der Radlerinnen und Radler gerecht werden und gleichzeitig die Ansprüche der anderen Verkehrsmittel angemessen berücksichtigen. Hierfür sind klare Bekenntnisse zu einem Wandel in der Mobilitätskultur notwendig sowie die klare Durchsetzung der Zielsetzung des Verkehrsentwicklungsplans, den Umweltverbund konsequent zu stärken. Dabei sind auch die Auswirkungen auf die Luftqualität zu berücksichtigen.

Verlagerungspotenziale vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr liegen aktuell v.a. bei den Kurzstreckenfahrten. Hier ist durch eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils auch eine Entlastung im ÖPNV möglich. Für weitere Strecken wird das Fahrrad nur zum attraktiven Verkehrsmittel, wenn die Distanzen auf schnellem und direktem Wege zurückgelegt werden können, weshalb München und viele weitere Städte und Regionen Radschnellverbindungen planen und zum Teil sogar bereits realisiert haben.

Der erste Grundsatzbeschluss „Radverkehr in München“ aus dem Jahr 2009 (Sitzungsvorlagen-Nr. 08-20 / V 01793) untermauerte nach dem im Jahr 2002 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R) die Wichtigkeit des Radverkehrs für die Landeshauptstadt München. Er schuf die Strukturen für eine effiziente, zielorientierte und referatsübergreifende Radverkehrsförderung. Mit neuen Formaten der Zusammenarbeit, der Definition eines klaren Vorgehens zur Ertüchtigung der Infrastruktur für den Radverkehr und der Einführung von quantifizierbaren Zielen prägte er über sieben Jahre lang die Arbeit der städtischen Referate und die sichtbaren Ergebnisse auf den Münchner Straßen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen und neuer Herausforderungen gilt es nun, diese konzeptionelle Grundlage in Form dieser Fortschreibung zeitgemäß zu aktualisieren.

Diese Fortschreibung enthält auch den Bericht zu den erfolgten Maßnahmen der letzten Jahre und gibt einen Einblick in den aktuellen Status quo der unterschiedlichen Förderbereiche sowie einen Ausblick auf zukünftige Tätigkeitsschwerpunkte und bildet somit die Brücke zwischen Rückblick und Fortschreibung der im Grundsatzbeschluss

begründeten Ziele, Strategien und Maßnahmen.

2. Grundsätze der Radverkehrsförderung (Antragsziffer 4)

Entsprechend den Zielen des Grundsatzbeschlusses zur Förderung des Radverkehrs in München von 2009 werden die folgenden, aktualisierten Grundsätze formuliert:

„Die Landeshauptstadt München räumt der Verkehrssicherheit die oberste Priorität bei der Radverkehrsförderung ein“

Die Umsetzung von aktuellen, deutschlandweit geltenden Planungsvorgaben in Form von Richtlinien und Empfehlungen zur Verkehrssicherheit ist kein freiwilliger Beitrag der Kommune zur Radverkehrsförderung, sondern für alle Planungen verbindlich zu beachten. Nach der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) 2009 wurde in den Verwaltungsvorschriften zur StVO explizit mit aufgenommen, dass *„die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor“* geht.

„Die Landeshauptstadt München setzt stetig Maßnahmen zur weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split um.“

In der Vergangenheit hat die Landeshauptstadt München einen starken Anstieg des Radverkehrs im Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) erreicht: von 10,0 % im Jahr 2002 (vgl. Mobilität in Deutschland (MiD) 2002), über 13,6 % im Jahr 2008 (vgl. MiD 2008) auf 17,4 % im Jahr 2011 (vgl. Evaluation Radlhauptstadt München). Die weitere Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split ist daher das wesentliche Erfolgskriterium der Radverkehrsförderung (s. Kapitel 6).

„Die Landeshauptstadt München verbessert die Verträglichkeit des Radverkehrs im Sinne der Nahmobilität und des Umweltverbunds.“

Im Sinne einer flächensparenden, umweltschonenden und von allen Bevölkerungsgruppen nutzbaren Mobilität müssen alle Verkehrsmittel des Umweltverbunds gefördert werden. Angesichts der demographischen Entwicklung und der aktuellen Anforderungen an die Inklusion, beispielsweise über die UN-Behindertenrechtskonvention, kommt dem Fußverkehr und der Steigerung der Aufenthaltsqualität in den nächsten Jahren eine Schlüsselrolle zu. Die Landeshauptstadt München baut die Radverkehrsinfrastruktur daher nicht auf Kosten des Fußverkehrs aus, sondern fördert auf integrierte Weise den Umweltverbund. Alle Maßnahmen werden unter dem Aspekt verfolgt, Wechselwirkungen auf andere Verkehrsarten mit negativen Auswirkungen auf die Luftqualität weitestgehend zu verhindern. Um die hohe Flächenkonkurrenz in einzelnen Straßenzügen aufzulösen, sollen die einzelnen Verkehrsarten in weitestgehend unterschiedlichen Straßenzügen priorisiert werden und damit für den Radverkehr ein möglichst engmaschiges Netz an attraktiven Schnellwegen und prioritären Parallelrouten entstehen.

„Die Landeshauptstadt München stärkt das Fahrrad als Verkehrsmittel des Alltags für jede Tageszeit und Witterung.“

Radfahren in der Landeshauptstadt München soll zu jeder Tages- und Jahreszeit gut nutzbar sein. Hierzu tragen Maßnahmen zur Förderung der sozialen Sicherheit (wie z.B. ausreichende Beleuchtung), komfortable Radabstellmöglichkeiten und dicht getaktete Räumzeiten im Winter bei.

„Die Landeshauptstadt München berücksichtigt die unterschiedlichen Bedürfnisse der Radlerinnen und Radler und bezieht sie mit hoher Priorität frühzeitig in alle Planungsprozesse mit ein.“

Neben Cityrädern und sportlichen Rädern sind zunehmend auch Pedelecs, Lastenräder und Dreiräder unterwegs. Die Anforderungen an die Infrastruktur werden damit immer größer und vielfältiger. Für die unterschiedlichen Bedürfnisse sind gegebenenfalls unterschiedliche Routenführungen zu entwickeln. Auf gemeinsam genutzten Routen sollen, sofern es die Rahmenbedingungen erlauben, Breiten umgesetzt werden, die ein gefahrloses Miteinander ermöglichen.

„Die Landeshauptstadt München fördert Innovationen durch Verkehrsversuche und überführt zeitgemäße Planungsinstrumente und Technologien in ihr Planungshandeln.“

Innovationen in der Radverkehrsförderung entstehen dadurch, dass Maßnahmen und Projekte mit Vorreiterrolle ausprobiert und ihre Wirkungen evaluiert werden. Die Landeshauptstadt München nutzt im eigenen Kompetenzbereich die rechtssicheren Spielräume für Verkehrsversuche im verbindlichen Rahmen der StVO und setzt sich auf Landes- und Bundesebene für die Verbesserung der Rahmenbedingungen der Radverkehrsförderung und Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit im Radverkehr ein.

„Die Landeshauptstadt München fördert die Kooperation und Kommunikation innerhalb der Stadtverwaltung sowie zwischen Politik, Stadtverwaltung und Öffentlichkeit auf städtischer und regionaler Ebene.“

Radverkehrsprojekte erfordern komplexe referatsübergreifende Planungen. Daher wird auch künftig die Kommunikation zur Entwicklung gemeinsamer, fachlich fundierter und abgestimmter Lösungen fördern. Radverkehr endet zudem nicht an der Stadtgrenze und wird über den städtischen Radverkehrsbeauftragten der Landeshauptstadt München künftig noch intensiver koordiniert.

3. Handlungsfelder – Rückblick, Status quo und weiteres Vorgehen

Im Folgenden wird in den verschiedenen Handlungsfeldern integriert über die Aktivitäten und Tätigkeiten der Stadtverwaltung berichtet, auf den jeweils aktuellen Stand im Thema eingegangen und dargelegt, welche strategische Ausrichtung und welche Maßnahmen im jeweiligen Handlungsfeld angedacht werden.

3.1. Fließender Radverkehr

Im Stadtratshearing vom 08.06.2016 wurde mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen sowie mit externen Experten diskutiert, wie Radverkehrsförderung in München insbesondere unter dem Augenmerk der Radverkehrsführung und des Ausbaus von Radverkehrsinfrastruktur künftig aussehen sollte. Dabei ist fraktionsübergreifend erkannt worden, dass Radverkehrsförderung Fläche im Straßenraum benötigt, die häufig nur vom fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr gewonnen werden kann. Wenn diese Flächen dafür nicht zur Verfügung stehen, müssen Lösungen über Reduktionen der

Höchstgeschwindigkeiten an Hauptverkehrsstraßen gefunden werden. Fraktionsübergreifend wurde ebenso bestätigt, dass sowohl der freizeit- als auch der alltagsbezogene Radverkehr in München weiter ansteigen wird und soll. Daher sind entsprechende Fördermaßnahmen, insbesondere im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur, notwendig. Infolgedessen gilt es auch zukünftig, den Ausbau der Infrastruktur voranzutreiben.

3.1.1. Städtisches Radverkehrsnetz – Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr

Basis für infrastrukturelle Maßnahmen und somit Rückgrat der Radverkehrsförderung ist die Entwicklung eines engmaschigen, hierarchisch aufgebauten Radverkehrsnetzes, das wichtige Quell- und Zielbereiche, Stadtteilzentren und Wohngebiete möglichst direkt, sicher und attraktiv miteinander verknüpft.

Die Routenkonzeption für den Radverkehr in München mit Haupt- und Nebenrouten sowie Alternativrouten ist im Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R) aus dem Jahr 2002 festgelegt. Darauf aufbauend entwickelte das Baureferat das Realisierungsnetz für Radfahrverbindungen in München (2005), das neben den an die Rahmenbedingungen leicht angepassten Haupt- und Nebenrouten die Verbindungen auch in „Planung“ und, bei bisher fehlenden Rahmenbedingungen, in „Langfristmaßnahmen“ unterteilt.

Das Radverkehrsnetz umfasst folgende Kategorien:

Der flächenmäßig größte Anteil am Stadtgebiet und somit auch am Radverkehrsnetz ist das Nebenstraßennetz, das sich v.a. durch gemäßigte Geschwindigkeiten wie Tempo 30-Zonen (rund 80 bis 85 Prozent des Stadtgebietes) auszeichnet.

Hinzu kommen Verbindungen im Hauptstraßennetz, die wichtige Ziele und Quellen im Stadtgebiet direkt verbinden und daher v.a. im Alltagsverkehr von allen Verkehrsteilnehmenden bevorzugt genutzt werden.

Einen weiteren Bestandteil bilden jene Radverkehrsverbindungen, die abseits von gewidmeten Straßen oder nicht straßenbegleitend verlaufen. Dies sind insbesondere Wege in Grünzügen und Grünanlagen, entlang von Gleisanlagen oder forst- und landwirtschaftlich genutzte Wege mit stadt(-teil)verbindender Funktion.

Radverkehr im Nebenstraßennetz

Der Fokus in der Konzeption des Radverkehrsnetzes lag sowohl im VEP-R als auch im Realisierungsnetz Radverkehr auf einer weitestgehenden Führung im Nebenstraßennetz. Die Führung abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes und ein gutes Routennetz im Wohnumfeld sind vor allem für den Freizeitradverkehr sowie für Kinder und ältere Menschen wichtig. Zudem sind Radfahrende in diesen Bereichen geringeren Kfz-bedingten Umweltemissionen ausgesetzt. Durch die Rechts-vor-Links-Regelung in Tempo 30-Zonen ist das Nebenstraßennetz allerdings nur eingeschränkt für zügigen Alltagsradverkehr geeignet.

Im Erschließungsstraßennetz bei Tempo 30 und geringem Autoverkehrsaufkommen kann der Radverkehr richtlinienkonform im Mischverkehr ohne separate Radinfrastruktur geführt werden. Diese Führung ist verkehrssicher und spart Fläche im Straßenraum. Entsprechend den bisherigen positiven Erfahrungen soll der Radverkehr auch künftig nach Möglichkeit abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes verlaufen, sofern gute Bedingungen für den Radverkehr herrschen oder geschaffen werden können. Zudem

sollen Qualitätsverbesserungen für den Radverkehr im untergeordneten Straßennetz weiter sukzessive umgesetzt werden. Trotz der meist fehlenden Notwendigkeit, Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen im Nebenstraßennetz einzurichten, müssen dennoch bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt sein, um ein attraktives Radfahren im Nebenstraßennetz zu ermöglichen:

Radfahrende sind meist nicht bereit, zeitintensive Umwege in Kauf zu nehmen, und fahren deshalb bevorzugt den kürzesten bzw. schnellsten Weg. Daher spielt die Schnelligkeit der Befahrbarkeit, aber auch die Direktheit der Routenführung zwischen wichtigen Quell- und Zielorten eine entscheidende Rolle für die Akzeptanz einer Route im Nebenstraßennetz. Auch müssen diese Verbindungen gut erkennbar sein, damit die Route auch von Radfahrenden mit geringer Ortskenntnis wahrgenommen und benutzt wird. Ein Element kann hier beispielsweise die verstärkte Einrichtung der in München bereits bewährten Fahrradstraßen im Rahmen einer Netzkonzeption sein oder eine ergänzte Wegweisungsbeschilderung. Der Großteil der Bereiche im Nebenstraßennetz ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Hier sind Erkenntnisse aus Pilotprojekten und Verkehrsversuchen zu sammeln, wie der Radverkehr vor dem Hintergrund der Rechts-vor-Links-Regelung längere Routen zügig und ohne ständiges Anhalten nutzen kann. In verkehrsberuhigten Bereichen ist die Fahrtgeschwindigkeit aller Verkehrsmittel auf Schrittgeschwindigkeit eingeschränkt. Somit sind sie nicht für den schnellen Radverkehr bestimmt und eignen sich daher nicht als Fahrradhaupttroute. Zudem ist auf einen für den Radverkehr gut befahrbaren Straßenbelag zu achten.

Radverkehr im Hauptstraßennetz

Im Hauptstraßennetz bündeln sich eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungsansprüche. Als direkt geführte Verkehrsachsen mit stadt- oder stadtteilübergreifender Verbindungsfunktion sind sie nicht nur für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV von besonderer Bedeutung sondern auch für den Radverkehr, sofern keine attraktiven, direkt parallel geführten Radrouten im Nebenstraßennetz vorhanden sind.

Gleichzeitig existieren dort häufig infrastrukturelle Netzlücken und Engpässe für den Radverkehr. Vor dem Hintergrund dieser starken Nutzungskonkurrenzen, des stetigen Bevölkerungswachstums und des damit verbundenen, steigenden Verkehrsaufkommens bewegen sich die Verkehrssysteme auf ihre Kapazitätsgrenzen zu. Um einen funktionierenden Verkehr in München zukünftig gewährleisten zu können, muss mit dem knappen Straßenraum effizient umgegangen und auf eine stärkere Förderung platzsparender Verkehrsmittel gesetzt werden.

Die Neueinrichtung von Radinfrastruktur benötigt Fläche, die gerade im Hauptstraßennetz meist von anderen Nutzungen akquiriert werden muss. Wo Quellen und Ziele des Radverkehrs nur über das Hauptstraßennetz direkt und attraktiv zu erreichen sind, müssen daher im Sinne eines durchgängig attraktiven Routennetzes die verkehrsplanerischen Voraussetzungen geschaffen werden, um Lösungen, die eine Neuaufteilung des Straßenraums voraussetzen, für die entsprechenden Straßenabschnitte entwickeln und umsetzen zu können.

Auch wenn jede Verkehrsplanung ihre eigenen spezifischen Rahmenbedingungen vorweist, sind in Abwägungsprozessen zur Aufteilung des Straßenraums Entscheidungen zugunsten der platzsparenden und umweltverträglichen Verkehrsmittel im Sinne der Förderung des Umweltverbands zu treffen, der das Rückgrat einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung in München ist. Dabei sind die Wechselwirkungen auf die anderen

Verkehrsarten zu berücksichtigen und negative Auswirkungen auf die Luftqualität weitestgehend zu vermeiden. Der ÖPNV ist unbestrittenes Kernstück nachhaltiger Verkehrsplanung in München und der Region. Noch zugänglicher für alle gesellschaftlichen Gruppen ist der Fußverkehr. Jeder Weg startet und endet als Fußgängerin bzw. als Fußgänger. Die Planung des Fußverkehrs, des Radverkehrs und des ÖPNV muss daher integriert betrachtet werden. Entsprechend dem Grundsatzbeschluss Radverkehr soll zusätzliche Radverkehrsinfrastruktur nicht zu Einschränkungen für den Fußverkehr führen.

Obwohl auch der Kfz-Verkehr einen wichtigen Teil des Stadtverkehrs darstellt und einige Bereiche in Stadt und Umland wegen fehlender ÖPNV-Anbindungen oder Radverbindungen auf das eigene Kfz angewiesen sind, gilt es, diese Abhängigkeit durch eine konsequente ÖPNV- und Radverkehrsförderung auch im Umland abzubauen. Das wachsende Verkehrsaufkommen kann mit einer weiteren Priorisierung der Kfz-Leistungsfähigkeit nicht mehr bewältigt werden. Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen hilft dabei, den Kfz-Verkehrsfluss langfristig zu verbessern, indem ein Verkehrsmittelumstieg vom Kfz auf das Fahrrad durch attraktive Radverkehrsnetze gefördert wird, um somit die Verkehrszunahmen im Kfz-Verkehr zugunsten höherer Radverkehrsanteile begrenzen zu können. Nicht verlagerbarer Kfz-Verkehr und große Teile des Wirtschaftsverkehrs hat dadurch mehr Raum für einen leistungsfähigeren Verkehrsfluss.

Wo ein Ausbau der Infrastruktur nicht ohne Eingriffe in den Kfz-Verkehr möglich ist, müssen einzelfallbezogene Lösungen erarbeitet werden. Insbesondere die Bewertung, inwieweit eine Einschränkung für den fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr zugunsten einer Steigerung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit im fließenden Radverkehr tragbar ist, muss unter Berücksichtigung der spezifischen, lokalen Rahmenbedingungen untersucht werden. Entscheidend ist meist die Gestaltung der Knotenpunkte, so dass hier eine besonders detaillierte Betrachtung erforderlich ist.

Das Vorgehen für solche Einzeluntersuchungen wurde mit Beschluss des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 14.06.2016 (Stadtratsvorlage Nr. 14-20 /V 06221) vorgestellt. Dabei können im Allgemeinen Maßnahmen zulasten des ruhenden Kfz-Verkehrs meist eher hingenommen werden als Fahrspurreduzierungen. Besonders sensible Bereiche mit hohem Parkdruck sind jedoch entsprechend kritisch zu bewerten. Sind Flächen weder vom ruhenden noch vom fließenden Kfz-Verkehr zu gewinnen, sollten zugunsten der Sicherheit der Radfahrenden Maßnahmen im Bereich der Geschwindigkeitsanpassung vorgenommen werden. Die Einführung von „Tempo 30“ zur sicheren Führung des Radverkehrs im Mischverkehr, wenn der Einbau eigener Radverkehrsanlagen nicht möglich ist, wurde auch im Stadtratshearing als mögliche Maßnahme für Hauptverkehrsstraßen diskutiert.

Wechselwirkungen verschiedener politisch geforderter Strategien müssen aber in Einklang gebracht werden, so z.B. auch bzgl. der Einführung von grünen Wellen für den Radverkehr bei gleichzeitiger ÖPNV-Priorisierung.

Radverkehr in Grünanlagen sowie auf land- und forstwirtschaftlich genutzten Wegen

Alltags- und freizeitbezogener Radverkehr findet in bedeutsamem Maße auch unabhängig vom Straßennetz in den Grün- und Freiraumbereichen statt. Ziele oder Verbindungen in diesen Bereichen werden von zahlreichen Radfahrenden aufgesucht. Der derzeit geltende

Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R) ist in einer Zeit entwickelt worden, als die Bevölkerungszahl sowie der Radverkehrsanteil in München noch deutlich geringer waren und das Fahrrad noch stärker als heute im Freizeit- und Erholungsverkehr genutzt wurde. Daher liegen die Haupttrouten des Radverkehrs vorrangig in Grünanlagen.

Mit dem starken Bevölkerungswachstum, dem hohen Nutzungsdruck auf Grünflächen sowie der positiven Entwicklung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel entstehen auch Probleme im Zusammenhang mit dem Radverkehr in Grünanlagen. Es treten immer häufiger Konflikte auf, insbesondere zwischen erholungssuchendem Fußverkehr und sich rücksichtslos verhaltendem Radverkehr (z.B. Kronenpark, Westpark, Olympiapark, Stadtpark Pasing, nördlicher Isarradweg).

Parks und Grünanlagen sind jene Bereiche der Stadt, die in höchster Priorität sowohl für den Naturschutz als auch für die Zwecke der Naherholung bestimmt sind. Diese Funktionen gilt es zu schützen. Daher ist vor dem Hintergrund der dargestellten Bedingungen darauf zu achten, dass im fortzuschreibenden VEP-R möglichst wenige Haupttrouten des Radverkehrs durch Grünanlagen geführt werden, sofern attraktive und zumutbare Alternativen im Haupt- oder Nebenstraßennetz zur Verfügung stehen. Falls eine Haupttroute in Teilen durch eine Grünanlage geführt werden muss, sind individuelle Lösungen zu finden, die für alle Erholungssuchenden und Radfahrenden ein möglichst konfliktfreies Miteinander ermöglichen. Dabei wird betont, dass sich insbesondere die Radfahrenden in Grünanlagen stets an ein rücksichtsvolles Miteinander mit angepassten Geschwindigkeiten zu halten haben, um die Erholung und Sicherheit für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder und weitere schutzbedürftige Personengruppen zu gewährleisten.

Diese konzeptionelle Änderung zum bisherigen VEP-R heißt nicht, dass Radfahrende aus den Grünanlagen ausgesperrt werden sollen, denn Fahren mit angepasster Geschwindigkeit auf den dafür ausgeschilderten Wegen verursacht in der Regel keine Probleme und entspricht auch der geltenden Grünanlagensatzung der LHM § 2 (2) Nr. 4, die lediglich das Radfahren außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen untersagt. In der Präambel der Satzung heißt es dazu: "Öffentlichen Grünanlagen kommt in einer hochverdichteten Großstadt neben ihren ökologischen und klimatischen Funktionen eine vorrangige Erholungs- und Freizeitfunktion für unterschiedliche Nutzergruppen zu; damit ist ein außerordentlich hoher Nutzungsdruck verbunden. Die nachfolgende Satzung dient dazu, den Erholungs- und Freizeitcharakter von Grünanlagen zu sichern und unterschiedliche, teils widerstreitende Nutzerinteressen einem gemeinwohlverträglichen Gesamtausgleich zuzuführen. Dies erfordert allerdings die weitestgehende Herauslösung der Haupttrouten aus den Grünanlagen sowie infrastrukturelle und bewusstseinsbildende Maßnahmen im Einzelfall einer unumgänglichen Haupttroutenführung durch Grünanlagen.

Land- und forstwirtschaftlich genutzte Wege befinden sich in den äußeren Stadtteilen und stellen oft stadtteil- oder gemeindeübergreifende Verbindungen dar. Diese Verbindungen laufen meist über Grundstücke in privatem Eigentum und sind als Kies-, Schotter- oder Feldwege zumeist in einfachem Ausbaustandard. Sie werden häufig zum Spaziergehen und vom Freizeit- sowie Pendelradverkehr genutzt.

Langfristiges Ziel ist es weiterhin, diese Wege als zusätzliche Elemente des Radroutennetzes zu integrieren. Dazu muss eine bessere Befahrbarkeit und ein zumindest eingeschränkter Winterdienst möglich sein sowie Verkehrssicherungsmaßnahmen ergriffen werden.

Da es sich bei diesen Wegen meist um Grundstücke in privatem Eigentum mit

landwirtschaftlichem Hintergrund handelt und die Eigentumsperson oft kein Interesse am Verkauf oder an der Ertüchtigung des Weges hat, sind Lösungen für einen radverkehrsgerechten Unterhalt und eine Verkehrssicherung zu entwickeln, die das hohe Schutzgut des Eigentumsrechts berücksichtigen.

Im Rahmen des Freiraum2030-Konzepts wird derzeit ein landschaftsorientiertes Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel erarbeitet. Die Ergebnisse des Gutachtens liefern grundlegende Ansätze, wie diese Verbindungen in Zukunft für den Fuß- und Radverkehr qualifiziert werden können.

Radschnellverbindungen

Worum es sich bei „Radschnellverbindungen“ im engeren Sinne handelt, wird im Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definiert:

„Radschnellverbindungen (RSV) sind Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region, die wichtige Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.“

Bei Radschnellverbindungen handelt es sich somit um eine neuartige und zugleich höchste Angebotsqualität, die insbesondere für den Alltagsradverkehr einen massiven Zugewinn an Komfort, Sicherheit und Geschwindigkeit bedeutet und dadurch das Fahrrad auch für längere Wege als Alternative zum Kfz attraktiv macht.

Für München und sein Umland wird das Thema der Radschnellverbindungen aktuell im Rahmen eines vorgezogenen Pilotprojekts im Münchner Norden (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 19.10.2016; Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06451) untersucht. Dabei soll eine vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für einen zuvor in der Potenzialanalyse des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum (PV) München festgelegten Korridor von der Innenstadt durch den Münchner Norden aufzeigen, ob und wo genau eine Radschnellverbindung realisiert werden kann und welche Maßnahmen dafür notwendig sind.

Vor dem Hintergrund konkurrierender Flächenansprüche im hochverdichteten urbanen Raum ist die Planung solcher Radverbindungen sehr komplex und bedarf eines hohen personellen und finanziellen Aufwands. Auch wenn sich politische Forderungen nach „schnellen Radverbindungen“, „Radschnellwegen“ oder „Radschnellverbindungen“ seit dem Aufkommen des Themas immer mehr häufen, können Radschnellverbindungen nur in Bereichen realisiert werden, in denen die Nutzungspotenziale entsprechend hoch sind und die Bedeutung einer solchen hochqualitativen Verbindung außer Frage steht. Diese neue Angebotskategorie im Radverkehr ist meist nur mit einem massiven Aus- und Umbau der bestehenden Infrastrukturen und somit nur unter hohem Planungsaufwand und dem Bewusstsein, dass für Radschnellverbindungen Flächen von anderen Verkehrsmitteln oder Nutzungen gewonnen und Wechselwirkungen mit negativen Folgen für die Luftreinhaltung weitestgehend verhindert werden müssen, umsetzbar.

Aufgrund des Zusammenspiels der benötigten Ressourcen zur Priorisierung von Verbindungen sowie deren Potenzialbestimmung, vertiefte Untersuchung und eventuelle Realisierung muss für die Planung von Radschnellverbindungen in München eine Gesamtstrategie entwickelt werden. Die Grundzüge dieser Strategie, unterteilt in radiale Verbindungen zwischen Stadt und Region und tangentielle Verbindungen innerhalb der

Stadt München, wird im Folgenden dargestellt:

Radiale Radschnellverbindungen zwischen Landeshauptstadt München und Umland

Bisherige und zukünftige Arbeitsgrundlage für Radialverbindungen ist die Potenzialuntersuchung des PV München, die als Ergebnis 14 Korridore (mit Varianten) und sechs Vorschläge für Pilotkorridore hervorbrachte. Eine sofortige unpriorisierte Machbarkeitsuntersuchung für alle 14 Korridore zzgl. Varianten der Untersuchung des PV München ist aus fachlicher und finanzieller Sicht zum jetzigen Zeitpunkt nicht zielführend. Die anfängliche Bereitschaft zur Untersuchung aller Korridore ist seitens mancher Landkreise vor dem Hintergrund der hohen benötigten Finanzmittel stark geschwunden. In Abstimmung mit den umliegenden Landkreisen wird daher vorgeschlagen, gemeinsam mit den Nachbarlandkreisen die restlichen fünf vom PV München vorgeschlagenen Pilotkorridore zu untersuchen: Im Ergebnis der bisherigen Abstimmungen wird daher vorgeschlagen, für die in Rot markierten Abschnitte der Pilotkorridore in Kooperation mit den Landkreisen bzw. Kommunen in eine vertiefte Machbarkeitsuntersuchung durchzuführen.

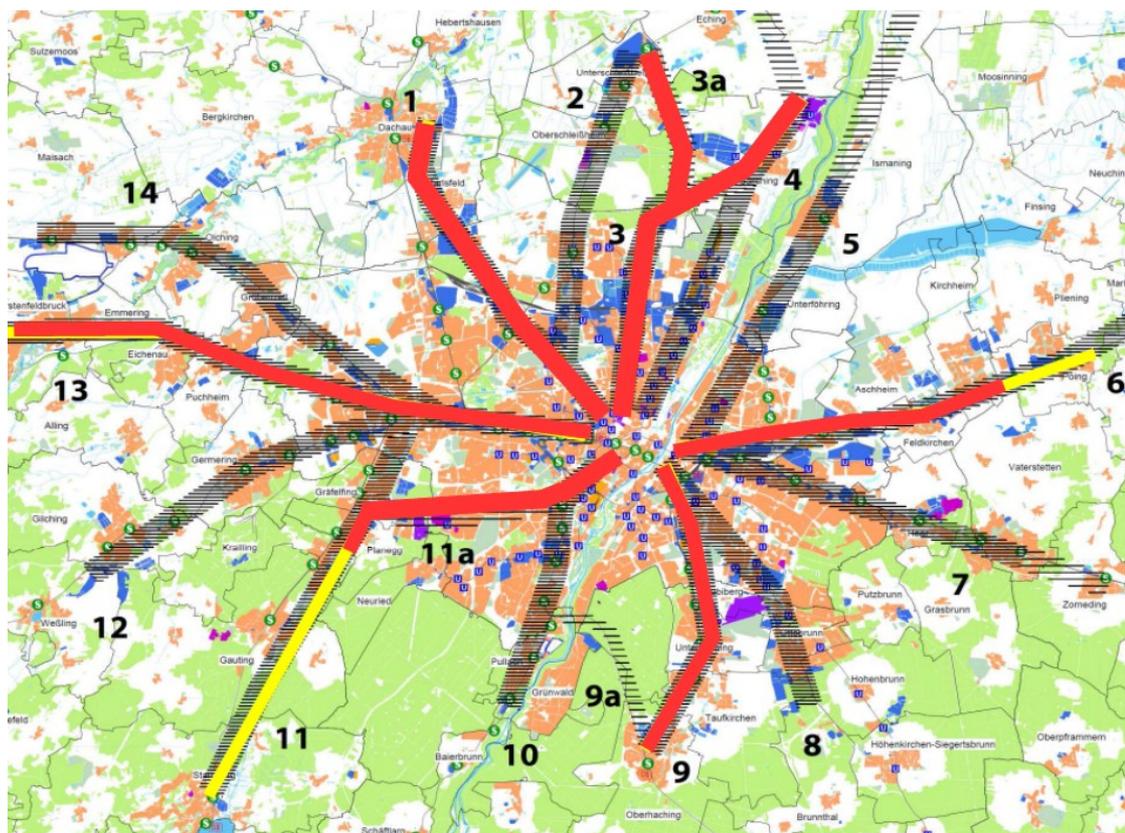


Abbildung 1: Der Pilotkorridor 3 mit 3a sowie die als nächstes zur Untersuchung vorgeschlagenen Radschnellverbindungskorridore (Korridore 1, 6, 9, 11a, 13 aus der Potenzialanalyse des PV Münchens)

Neue, nicht in der PV-Studie enthaltene Radialverbindungen werden vorerst nicht weiter untersucht. Falls sich der Landkreis München oder einzelne Gemeinden dazu entschließen, weitere Korridore in Richtung Landeshauptstadt genauer zu untersuchen,

wird in Abhängigkeit von der fachlichen Eignung des jeweiligen Vorschlags angestrebt, Lösungen für eine Weiterführung auf dem Stadtgebiet unter Einholung eines Stadtratbeschlusses zum jeweiligen Zeitpunkt sicherzustellen.

Tangentiale Radschnellverbindungen innerhalb der Landeshauptstadt München

Neben den radialen interkommunalen Verbindungen besteht des Weiteren die Möglichkeit, tangentielle Radschnellverbindungen genauer zu untersuchen, die ausschließlich in der Stadt München verlaufen und mehrere Münchner Stadtteile miteinander verbinden. Während radiale Radschnellverbindungen bestehende Einfallstraßen entlasten sollen, liegen die Potenziale bei einem tangentialen Verlauf besonders in der Schaffung neuer attraktiver Wegebeziehungen, die bisher vom radial angelegten S- und U-Bahnnetz eher untergeordnet erschlossen werden oder nur über mehrere Umsteigebeziehungen in Kombination mit Tram und Bus möglich sind. Aktuell gibt es bereits im Stadtgebiet bestehende Radverkehrsrouten, die tangential angelegt sind (z.B. Innerer Radring), die aber noch keinem festen Standard zur schnellen Befahrbarkeit unterliegen.

Tangentiale Verbindungen wurden im Rahmen der Potenzialuntersuchung des PV Münchens nicht untersucht, da der Fokus auf der Schaffung von Verbindungen zwischen Landeshauptstadt München und Umland lag. Auf diesen Relationen sind über die weiten Strecken die Quell-Zielverkehrsströme aufgrund der Datenlage klarer und einfacher zu ermitteln.

Weiteres Vorgehen

Die vertiefte Machbarkeitsuntersuchung der Pilotradschnellverbindung im Münchner Norden wird derzeit bearbeitet und voraussichtlich zum Jahresende 2017 abgeschlossen. Während des Erarbeitungsprozesses und letztlich im Ergebnis sollen übertragbare Empfehlungen zur möglichen konkreten Gestaltung von Radschnellverbindungen in München entwickelt werden, die neben den baulichen auch verkehrsrechtliche und verwaltungsbezogene Erkenntnisse für die Bearbeitung weiterer Projekte berücksichtigen. Um das Thema der Radschnellverbindungen in mehrere Himmelsrichtungen auszudehnen, wird vorgeschlagen, fünf weitere radiale Korridore aus der Untersuchung des PV München mit dem höchsten Entwicklungspotenzial vertieft auf Machbarkeit untersuchen zu lassen.

Zudem wird vorgeschlagen, eine Untersuchung für tangentielle innerstädtische Radschnellverbindungen in Auftrag zu geben, die sowohl eine Potenzialanalyse mit resultierenden Korridoren als auch deren vertiefte Machbarkeit darstellt.

Die weiteren Untersuchungsschritte dienen ebenfalls als Grundlage dazu, Radschnellverbindungen als neues Infrastrukturelement in die Fortschreibung des VEP-R mit aufzunehmen und in das Radverkehrsnetz entsprechend zu integrieren.

Bei allen Untersuchungen werden die Wechselwirkungen auf andere Verkehrsarten dahingehend berücksichtigt, dass weitestgehend keine negativen Auswirkungen auf die Luftqualität erfolgen.

Um diese Untersuchungen durchführen zu können, sind zwingend die in Kapitel 7.1. erläuterten zusätzlichen Personalkapazitäten erforderlich. Ohne die Zustimmung des Stadtrats zu den personellen Ressourcen kann aufgrund der Komplexität und des Planungs- sowie Abstimmungsaufwands den Inhalten dieses Kapitels nicht nachgekommen und somit die vorgeschlagenen Radschnellverbindungen nicht oder nur

mit deutlicher Verzögerung weiter untersucht werden. Für eine beschleunigte Umsetzung stehen aktuell keine Personalressourcen zur Verfügung.

Zwischenfazit Radroutennetz und VEP-R (Antragsziffern 5 bis 8)

Angelehnt an die Erkenntnisse o.g. Veröffentlichung „Sicherheit des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen“ der Bundesanstalt für Straßenwesen besteht im Zuge des Infrastrukturausbaus die Notwendigkeit einer Doppelstrategie zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs für Kommunen:

- Sicherstellung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen auf der Grundlage des heutigen Erkenntnisstandes gemäß den Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wie den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
- möglichst flächenhafte Verbesserung der Durchlässigkeit und Qualität des Erschließungsstraßennetzes

Wie in den vorangehenden Ausführungen zum Radverkehr in den unterschiedlichen Stadtbereichen und im Thema Radschnellverbindungen erkennbar ist, wird der im Jahr 2002 verabschiedete VEP-R in seinen Grundzügen zwar bestätigt, soll aber aufgrund der neuen Themen, Herausforderungen und Anpassungsbedarfe, die sich in den letzten 15 Jahren ergeben haben, fortgeschrieben werden. Daher schlägt die Stadtverwaltung vor, die Fortschreibung des VEP-R unter Berücksichtigung der im Beschluss enthaltenen Aussagen dieses und aller weiteren Handlungsfelder und Kapitel zu beauftragen. Dabei sollen auch Radschnellverbindungen als eigene Kategorie im VEP-R übernommen werden, sofern der zur Untersuchung notwendige Personalbedarf vom Stadtrat beschlossen wird.

3.1.2. Verkehrssicherheit, Verkehrsordnung, Verkehrssteuerung

Angemessene Radverkehrsanlagen sind das Rückgrat eines leistungsfähigen und sicheren Radverkehrs. Das Kreisverwaltungsreferat konzentrierte sich dabei in den vergangenen Jahren auf das Schließen von Lücken und Beseitigen von Engpässen im Radverkehrsnetz, um eine durchgängige sichere und attraktive Führung des Radverkehrs zu gewährleisten.

Die Maßnahmen umfassten im Wesentlichen:

- Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen
- Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten
- Anpassung von Lichtsignalanlagen an die aktuellen Regeln der Technik und die Erkenntnisse der Unfallforschung.
- Prüfung der Radwegbenutzungspflicht

Auslöser für diese Projekte waren in der Vergangenheit überwiegend gesetzliche Vorgaben und Anträge der Stadtratsfraktionen, Unfallhäufungsstellen oder die

Gelegenheit für Verbesserungen im Zuge des routinemäßigen Austauschs von Lichtsignalanlagen durch das Baureferat .

Die Prüfung der Radwegbenutzungspflicht stellt dabei eine besondere, weil grundlegende, systematische und flächendeckende Aufgabe dar, die immer wieder Gegenstand von Diskussionen ist. Hintergrund ist, dass in vielen Fällen von Radfahrenden die baulichen Radverkehrsanlagen im Seitenraum als sicherer empfunden werden, als es objektiv der Fall ist. Tatsächlich werden Radfahrende im Seitenraum bei Ein- und Ausfahrten, an Einmündungen oder beim Abbiegen häufig übersehen. Auf der Straße fühlen sie sich von Kfz, die nicht genügend Abstand halten oder keine angemessene Geschwindigkeit fahren, gefährdet. Sie werden aber besser gesehen und sind entsprechend weniger in Unfälle verwickelt als Radfahrende im Seitenraum auf baulichen Radwegen.

Aufgrund dieser Tatsache haben die deutschen Straßenverkehrsbehörden bereits seit der vorletzten StVO-Novellierung 1997 den gesetzlichen Auftrag, alle benutzungspflichtigen Radwege einer Prüfung zu unterziehen. Das Kreisverwaltungsreferat überprüft seit 2010 systematisch nach Stadtbezirken sämtliche Radwege, um dort, wo es die Verkehrsverhältnisse zulassen, die Benutzungspflicht aufzuheben und dem Radverkehr eine sichere und sichtbare Führung auf der Fahrbahn zu ermöglichen.

In München gibt es ca. 384 Straßen und Straßenabschnitte mit benutzungspflichtigen Radwegen. Dort wo der Radverkehr aus Sicherheitsgründen getrennt vom motorisierten Verkehr geführt werden muss, strebt das Kreisverwaltungsreferat die Neuanlage von baulichen Radwegen oder Radfahrstreifen oder den Ausbau bzw. den Rückbau der vorhandenen Radwege sowie den verkehrssicheren Umbau der Knotenpunkte nach den aktuellen Regeln der Technik an. Es ist beabsichtigt, Benutzungspflichten nur bei zwingenden Verkehrssicherheitsgründen anzuordnen. Die durch die Radfahrenden verursachten längeren Räumzeiten und die dadurch verringerte Leistungsfähigkeit des Knotens (Stau) sind in die Entscheidung mit einzubeziehen. Die rechtlich nicht zulässige Benutzungspflicht in Tempo-30-Zonen wurde bereits aufgehoben.

Es sind gerade die systematischen grundsätzlichen Aufgaben, wie die Prüfung der Radwegbenutzungspflicht, die gegenüber Aufgaben, die ein sofortiges Eingreifen notwendig machen, immer wieder zurückgestellt werden müssen. Dazu kommt, dass die Personalsituation aus verschiedensten Gründen dauerhaft angespannt ist. Auch hat sich herausgestellt, dass die Prüfung der Radwegbenutzungspflicht komplexer und in der Abstimmung aufwändiger ist, als ursprünglich 2009 angenommen. Bislang konnten daher lediglich folgende sieben Stadtbezirke bearbeitet werden:

- Laim
- Maxvorstadt
- Schwabing-Freimann
- Au-Haidhausen
- Bogenhausen
- Obergiesing
- Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt

Von den dabei insgesamt 138 überprüften Straßen mit benutzungspflichtigen Radwegen wurde in 91 Fällen die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben und in 47 Fällen

beibehalten. Seit August 2015 werden bei der Überprüfung aufgrund von Personalengpässen und vorrangigeren Aufgaben keine Fortschritte mehr verzeichnet.

Geplantes weiteres Vorgehen (Antragsziffer 9)

Mit Blick auf den gesetzlichen Auftrag und die grundsätzliche Bedeutung für die Verkehrssicherheit möchte das Kreisverwaltungsreferat die Prüfung der Radwegbenutzungspflicht intensivieren. Dabei ist geplant, dem bisherigen Prinzip der Überprüfung nach Stadtbezirken zu folgen und parallel auszuloten, ob ggf. ein anderes Konzept (z.B. eine Orientierung an Fahrradhaupttrouten und eine Priorisierung nach notwendigem Radwegrückbau sowie eine zusätzliche Einbeziehung der Bezirksausschüsse) zielführender ist.

Es ist davon auszugehen, dass die Überprüfung der restlichen 18 Stadtbezirke mindestens weitere 6 Jahre dauert. Dies liegt an folgenden Faktoren:

- Abstimmungsbedarf mit anderen Fachdienststellen und der Polizei
- notwendige, mit der Aufhebung oftmals einhergehende Erarbeitung von Alternativangeboten für die dann nicht mehr im Seitenraum verpflichtende Radverkehrsführungen (Rückbau von Radwegen, Anlage von Radfahr- oder Schutzstreifen, Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen)
- schwankende Fallzahlen in den Stadtbezirken
- Kommunikation und Vermittlung der Maßnahmen in den Gremien (z.B. Bezirksausschüsse, bzw. in der Bürgerschaft)

Um den gesetzlichen Auftrag in diesem Zeitraum auch abschließen zu können, wird ein zusätzliches Vollzeitäquivalent (VZÄ) benötigt. Auch hierbei sind die zu überprüfenden Bereiche zu priorisieren und sukzessive abzarbeiten.

3.1.3. Maßnahmenumsetzung bei Engpässen und Netzlücken in der Radverkehrsinfrastruktur

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen und Diskussionen bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz werden im Folgenden der Verfahrensablauf sowie die Voraussetzungen für eine Stadtratsbefassung beschrieben.

Im Beschluss „Radverkehr in München – Bericht zur Umsetzung und Aktualisierung von Zielen“ (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 12242) vom 26.06.2013 wurde per Änderungsantrag festgelegt, dass die Auswahl der Projekte für vertiefende Untersuchungen auf Basis der Vorschläge aus der Arbeitsgruppe „Engpässe und Netzlücken“ durch den Lenkungskreis Radverkehr erfolgt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Für die ausgewählten Projekte führt die Verwaltung in der Folge eine vertiefende Prüfung der Konsequenzen einer Einrichtung oder Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen durch. Anschließend erfolgt eine erneute Stadtratsbefassung mit einer entsprechenden Grundsatzentscheidung.

Für Maßnahmen, die aufgrund von Radverkehrsdefiziten im Hauptverkehrsstraßennetz ausgelöst werden, erfolgt in der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Engpässe und Netzlücken“ eine erste überschlägige Prüfung der Auswirkungen bspw. hinsichtlich

Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, baulichem Aufwand, Stellplatzreduktion oder erforderlichen Baumfällungen. Hier sind auch die Belange des Wirtschaftsverkehrs ausreichend zu berücksichtigen. Insbesondere die Auswirkungen auf die Luftqualität werden ebenfalls geprüft.

Zur Umsetzung von Maßnahmen mit Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr und ÖPNV wurden im Beschluss der Vollversammlung vom 25.06.2016 „Anordnung von Radverkehrsanlagen (Markierung im Fahrbahnbereich) durch das Kreisverwaltungsreferat“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06221) die Kriterien einer Stadtratsbefassung konkretisiert. Das Kreisverwaltungsreferat sollte gemäß diesem Beschluss Radverkehrsmarkierungen vor dem Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung dem Stadtrat zur Entscheidung vorlegen, wenn diese im Hauptverkehrsnetz liegen und zu einer Umverteilung des Straßenraumes durch Fahrspurreduktion führen. Dies betrifft auch Maßnahmen, für die trotz einer Fahrspurreduktion rechnerisch keine Verschlechterung der Verkehrsqualität für den MIV oder ÖPNV zu erwarten ist (= nachfrageorientierter Ansatz).

Bei Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz, die mit einer Fahrspurreduktion verbunden sind und die rechnerisch eine Verschlechterung der Verkehrsqualität für den MIV oder ÖPNV erwarten lassen (= angebotsorientierter Ansatz), erarbeitet das Referat für Stadtplanung und Bauordnung entsprechende Grundsatzbeschlüsse des Stadtrates. Es ist generell nicht zu erwarten, dass nach Vorliegen der jeweiligen Untersuchungsergebnisse für jede Hauptverkehrsstraße auch eine Empfehlung zur Einrichtung oder Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen ausgesprochen werden kann. Die Bündelfunktion des Primär- und Sekundärnetzes für den MIV gemäß dem gültigen Verkehrsentwicklungsplan bildet weiterhin die verkehrliche Grundlage für die Beurteilung einer verträglichen Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird deshalb dem Stadtrat auch im Rahmen der Beschlussvorlagen zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen weder eine Funktionsherabstufung noch eine maßgebende Reduktion der Leistungsfähigkeit der untersuchten Hauptverkehrsstraßen vorschlagen. Allerdings muss sich die Landeshauptstadt München heute und in Zukunft einzelfallspezifisch mit der Beibehaltung eines „100%-Anspruchs“ an die Verkehrsqualität für den MIV kritisch auseinandersetzen. Andernfalls ergeben sich in den meisten Fällen auch langfristig keine Möglichkeiten, den öffentlichen Straßenraum neu zu gestalten.

Eine Stadtratsbefassung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird auch erfolgen, wenn die Einrichtung oder Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen z.B. nur durch Stellplatzreduzierung mit größeren lokalen Auswirkungen realisierbar wäre. Da die Beurteilung dieser Auswirkungen immer von spezifischen örtlichen Gegebenheiten abhängt, kann kein fester Wert als Auslöser einer Stadtratsbefassung festgelegt werden.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass vor der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz, unabhängig von einer eventuellen Stadtratsbefassung, immer eine detaillierte referatsübergreifende Prüfung der Auswirkungen durchgeführt wird. Diese Prüfung erfolgt zukünftig auch unter dem Blickwinkel der Auswirkungen auf die Luftqualität. Sofern eine Umsetzung mit dem Entfall einer Fahrspur verbunden wäre, erfolgt eine Stadtratsbefassung entweder durch das Kreisverwaltungsreferat oder das

Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Im Falle einer Realisierung dieser Maßnahmen nur zu Lasten anderer Flächen wie bspw. Stellplätzen oder Straßenbegleitgrün, erfolgt eine Stadtratsbefassung einzelfallspezifisch je nach Ergebnis der ersten überschlägigen Prüfung der Auswirkungen durch die Verwaltung. Grenzfälle werden auch im Lenkungskreis Radverkehr vorgestellt. Eine Stadtratsbefassung durch die jeweils zuständigen Referate aufgrund der Kriterien der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München (GeschO) bleibt davon selbstverständlich unberührt. Abhängig von der Entscheidung des Stadtrates erarbeitet anschließend das Baureferat die weiteren Planungen, führt die Projektgenehmigungen herbei und setzt die Maßnahmen um.

Anordnung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Wie im Grundsatzbeschluss von 2009 unter der Ziffer 4.2 „Qualitätsoffensive im Radverkehrsnetz“ näher erläutert, kann eine Erweiterung von Radverkehrsanlagen auch Einschränkungen der Kfz-Verkehrsflächen zur Folge haben. In jedem Fall bedarf es dazu eingehender Untersuchungen der Leistungsfähigkeit und der Art der möglichen Maßnahmen durch das Kreisverwaltungsreferat. Mit Stadtratsbeschluss vom 15.06.2016 (Sitzungsvorlage 14-20 / V 06221) wurde vom Stadtrat ein abgestuftes Verfahren für die Anordnung von Radverkehrsanlagen durch das Kreisverwaltungsreferat beschlossen. Umsetzungsbeispiele seit 2013 werden in Anlage 1 dargestellt.

Öffnung von Einbahnstraßen

Bisher sind 370 Einbahnstraßen von rund 700 im Stadtgebiet für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet (Überprüfungsquote: rd. 70 %). Eine Liste mit den einzelnen Straßen ist im Internet unter www.muenchen.de oder www.radlhauptstadt.muenchen.de veröffentlicht. Rund 10 weitere Einbahnstraßenöffnungen sind angeordnet und liegen dem Baureferat zur Umsetzung vor. Dies führt neben einer besseren Durchlässigkeit der Stadtquartiere zu einer weiteren Geschwindigkeitsreduktion beim Kraftfahrzeugverkehr in Tempo-30-Zonen und verstärkt das Bewusstsein um die Präsenz des Radverkehrs bei den Autofahrerinnen und Autofahrern.

Im Handlungsfeld Einbahnstraßen wird das Kreisverwaltungsreferat weiterhin systematisch die verbleibenden, noch nicht geöffneten Einbahnstraßen auf die Möglichkeit der Zulassung des gegenläufigen Radverkehrs hin überprüfen und dies dort, wo möglich, anordnen. Konkrete Anträge politischer Gremien und von Bürgerinnen und Bürgern werden dabei priorisiert.

Einrichtung von Fahrradstraßen

Vor dem Hintergrund eines gut ausgebauten Radverkehrsnetzes soll u. a. durch die Einführung von Fahrradstraßen die Attraktivität und Qualität von Radverkehrsverbindungen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht werden. Das Kreisverwaltungsreferat hat in den Jahren 2013 und 2014 die Ausweisung von Fahrradstraßen deutlich forciert. Bis Oktober 2014 waren insgesamt 55 Fahrradstraßen eingerichtet. 2015 wurden zwei weitere und 2016 drei weitere Fahrradstraßen eingerichtet, so dass München aktuell 60 Fahrradstraßen hat.

Bei der Auswahl der Fahrradstraßen werden folgende Entscheidungskriterien zu Grunde gelegt: Die Bündelung des Radverkehrs im Netzzusammenhang (z.B. durch bereits bestehende Beschilderungen als Radverkehrsrouten), die Attraktivität für den Radverkehr durch ausreichende Fahrbahnbreiten im Begegnungsverkehr, eine bereits vorhandene oder zu erwartende starke Nutzung durch den Radverkehr, die Gestaltung der Anlagen und die Führung des Radverkehrs am Beginn und am Ende der jeweiligen vorgeschlagenen Fahrradstraße, ggf. bestehende Interessenskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und die bauliche Gestaltung der Straßen. Mit einer Evaluationsstudie (Bekanntgegeben im Stadtrat mit Sitzungsvorlage 14-20 / V 07432) sollte herausgefunden werden, wie sich dieses Instrument der Verkehrsregelung in der Praxis auf die Verkehrsteilnehmer auswirkt.

Die Berichte, sowie die einzelnen Fahrradstraßen sind im Internet unter www.muenchen.de oder www.radlhauptstadt.muenchen.de veröffentlicht.

Im Handlungsfeld Fahrradstraßen plant das Kreisverwaltungsreferat auf der Grundlage des Gutachtens weitere Umsetzungen. Gemäß Sitzungsvorlage 14-20 / V 07549 („Durchführung von Verkehrsversuchen durch das KVR“ vom 14..12.2016) soll zudem im Rahmen von drei Pilotprojekten die Weiterentwicklung des Fahrradstraßennetzes durch Bevorrechtigung von Fahrradstraßen entlang ausgewählter Fahrradrouten erprobt werden.

Umsetzungsstand der „Leuchtturmprojekte“ aus dem ersten Grundsatzbeschluss und weiterer Projekte im Lückenschluss

In erster Priorität wurden bisher die unter Antragspunkt 19 des Grundsatzbeschlusses Radverkehr vom 29.07.2009 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 01793) genannten „Leuchtturmprojekte“ Kapuzinerstraße zwischen Auenstraße und Lindwurmstraße, Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße, Lindwurmstraße zwischen Poccistraße und Sendlinger Tor und Brienner Straße zwischen Odeonsplatz und Platz der Opfer des Nationalsozialismus bearbeitet.

Kapuzinerstraße

Die Kapuzinerstraße ist das erste umgesetzte Leuchtturmprojekt und wurde 2013 vom Baureferat fertiggestellt. Im Zuge der Beantwortung der schriftlichen Anfrage gemäß § 68 GeschO Nr. 14-20 / F 00234 von Herrn StR Paul Bickelbacher, Frau StRin Sabine Nallinger, Herrn StR Herbert Danner, Frau StRin Anna Hanusch vom 24.02.2015 wurde bereits über die Auswirkungen der Umgestaltung berichtet. Darin wurde ausgeführt: *„Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird die Entwicklung der Verkehrssituation in der Kapuzinerstraße auch im Hinblick auf mögliche Veränderungen durch die Verkehrsfreigabe des Luise-Kiesselbach-Platz-Tunnels Mitte 2015 weiterhin beobachten.“* Nach Verkehrsfreigabe des Luise-Kiesselbach-Tunnels wird nun auch der Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.06.2014 (Ziffer 2) zum Thema Evaluation des Projektes Kapuzinerstraße abschließend behandelt.

Nach der Auswertung von Detektorwerten aus den Jahren 2014, 2015 und 2017 ist durch die umgesetzte Planungsvariante keine wesentliche Veränderung der Kfz-Verkehrsstärke in der Kapuzinerstraße erkennbar. Die Kapuzinerstraße bleibt auch weiterhin unverändert

eine Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr und erfüllt die Aufgabe zur Verbindung von Stadtteilen innerhalb Münchens und innerörtlicher Verkehre über längere Distanzen. Diese Funktionen übernimmt die Kapuzinerstraße nun allerdings auch in angemessener Form für den Radverkehr, was dem Ziel aus dem aktuell gültigen Verkehrsentwicklungsplan zur „Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Straßennetzes innerhalb des Mittleren Ringes“ entspricht. Als Beispiel für einen angebotsorientierten Planungsansatz für den Kfz-Verkehr hat sich im Zuge der Evaluation des Projektes gezeigt, dass bei einer maßvollen Reduktion der Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr keine nennenswerten Verlagerungen in das untergeordnete Straßennetz stattfinden.

Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße

Für die Rosenheimer Straße wurden mehrere Varianten zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen ausgearbeitet. Zur Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse wurde eine versuchsweise Temporeduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 eingerichtet (vgl. Beschluss des Kreisverwaltungs Ausschusses vom Juli 2017, Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 08788). Durch das Baureferat werden in diesem Zuge zudem bauliche Anpassungen an den Einfädelsbereichen des Radverkehrs Höhe Orleansstraße und Balanstraße/Metzstraße zur Optimierung der Verkehrssicherheit vorgenommen. Anschließend soll der Stadtrat über das weitere Vorgehen entscheiden.

Briener Straße zwischen Odeonsplatz und Oskar-von-Miller-Ring

Die Briener Straße ist im Planungsumgriff der anstehenden Sanierung des Altstadtringtunnels enthalten. Im Beschluss der Vollversammlung vom 22.01.2014 „Altstadtring Nordwest, Sicherheitsnachrüstung Altstadtringtunnel, Stadtreparatur um den Oskar-von-Miller-Ring im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt und im 1. Stadtbezirk Altstadt – Lehel“ wurde zur Briener Straße Folgendes ausgeführt: „Mit der Realisierung des Szenario „modifiziert“ reduziert sich die Verkehrsbelastung der inneren Briener Straße, so dass dort der Radverkehr verträglich mit dem Individualverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann. Falls am Wittelsbacherplatz später eine Einbahnregelung zum Zuge kommt, wäre eine Öffnung für den Radverkehr entgegen der Einbahnregelung möglich. An der Kreuzung der Briener Straße mit dem Altstadtring sieht dieses Projekt neue Querungsmöglichkeiten vor.“ Um bereits vor dem Abschluss der Sanierung des Altstadtringtunnels eine Verbesserung für den Radverkehr umzusetzen, prüft das KVR derzeit anlässlich der Stadtratsanträge A 01683, A 01928, A 02128, ob die Einführung einer Einbahnregelung in der Briener Straße in diesem Abschnitt unter Beibehaltung eines gegenläufigen Radverkehrs realisierbar ist.

Weitere Abschnitte der Briener Straße:

Briener Straße zwischen Oskar-von-Miller-Ring und Karolinenplatz

bzw. Briener Straße zwischen Türkenstraße und Karolinenplatz (Antragsziffer 11)

2011 wurden abschnittsweise Radfahrstreifen umgesetzt, soweit im Bestand möglich. Es besteht weiterhin eine Lücke in der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Türkenstraße und Karolinenplatz mit einer Länge von ca. 150 m. Die anliegende Bebauung wird überwiegend vom Dienstleistungssektor aus dem Rechts- und Finanzbereich genutzt. Bei einer Tagesbelastung von ca. 11.000 Kfz/24h und ca. 900 - 1.000 Kfz/h in der Spitzenstunde, in Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, ist die Schaffung von Radverkehrsanlagen geboten.

Um diese Lücke zu schließen, wird vorgeschlagen, Radverkehrsanlagen zu Lasten der 2 m breiten, abmarkierten beidseitigen Stellplätze am Fahrbahnrand (ca. 15 Stellplätze je Seite, Parkregelung Mischparken, Parkraummanagementgebiet Karolinenplatz) und eines kurzen Teilstücks der überbreiten Fahrbahn vor Hausnummer 22 zu realisieren. Dadurch entfallen ca. 30 Stellplätze. Im Gebiet „Karolinenplatz“ kann ein deutlicher Rückgang der Parkraumnachfrage festgestellt werden, der grundsätzlich einen Spielraum für eine Reduktion von Stellplätzen lässt.

Es wird vorgeschlagen, die Maßnahme zunächst probeweise für ein Jahr umzusetzen. Anschließend wird dem Stadtrat über die Erfahrungen berichtet und ein Vorschlag zur dauerhaften Beibehaltung der Radverkehrsinfrastruktur oder der Wiederherstellung der Stellplätze unterbreitet. Mit dem Beschluss der Vollversammlung vom 01.07.2015 „Kunstareal – modifizierte Alternative 5“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02480) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, nach Vorliegen der genehmigten Detailplanung für die Verkehrsflächen rund um das Kunstareal, Kompensationsmöglichkeiten (z. B. Änderung der Grenzen der Parkraummanagement-Gebiete) für die in diesem Zusammenhang entfallenden Stellplätze zu prüfen und das Parkraummanagement entsprechend anzupassen. Aufgrund des vergleichsweise geringen Aufwands der Markierung von Radverkehrsanlagen für den Verkehrsversuch in der Briener Straße könnten diese, je nach Ergebnis sowie unter Berücksichtigung der weiteren Entwicklung des Ruhenden Verkehrs im Zuge der Planungen zum Kunstareal, auch wieder zugunsten der Stellplätze aufgelöst werden.

Briener Straße zwischen Karolinenplatz und Arcisstraße

Seit 2016 gibt es dort beidseitige Radfahrstreifen.

Briener Straße zwischen Königsplatz und Stiglmaierplatz

Das Baureferat erstellt derzeit die Entwurfsplanung zur Einrichtung von beidseitigen Radfahrstreifen als Ersatz für die baulichen Radwege gemäß Beschluss des Kreisverwaltungs Ausschusses, Sitzungsvorlage 14-20 / V 06221.

Lindwurmstraße zwischen Sendlinger Tor und Poccistraße / Ruppertstraße

Für das Leuchtturmprojekt Lindwurmstraße wurden verschiedene Konzeptvarianten untersucht, die jedoch alle mit erheblichen stadtgestalterischen, verkehrlichen und/oder finanziellen Auswirkungen verknüpft sind. Anlässlich einer Baustellensituation wegen der beidseitigen Verlegung von Glasfaserleitungen zwischen Sendlinger-Tor-Platz und Kapuzinerstraße durch die Stadtwerke München waren die Gehwege so stark eingeschränkt, dass die gemeinsame sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs dort nicht mehr möglich war. Es wurde in jeder Fahrtrichtung ein Radfahrstreifen auf der rechten Fahrspur abmarkiert, deren Auswirkungen in mehreren Stadtratsanträgen thematisiert wurden. In dieser Zeit stand dem Kfz-Verkehr zwischen Kapuzinerstraße und Ziemssenstraße pro Fahrtrichtung nur eine statt zwei Fahrspuren zur Verfügung.

Der Ausweichverkehr in den Nebenstraßen überstieg nach Beobachtungen der Verwaltung nicht das baustellenbedingte übliche Maß. Beschwerden über eine Zunahme der Lärm- und Abgasbelastung oder eine Beeinträchtigung des Wirtschaftsverkehrs sind bei der Verwaltung nicht eingegangen. Für Rettungsfahrzeuge lag hier nach unseren Informationen keine Beeinträchtigung vor. Im Einsatzfall konnte unter Inanspruchnahme

von Sonderrechten (Blaulicht) der Radfahrstreifen befahren werden, sodass im Grunde ein schnelleres Vorankommen möglich war.

Für die Durchführung der Baumaßnahme wurde bewusst die Ferienzeit gewählt, um die Beeinträchtigungen für den motorisierten Individualverkehr und damit für den Berufsverkehr, den Wirtschaftsverkehr und die Anwohnerschaft möglichst gering zu halten. Die klare Trennung des Kfz-, Rad- und Fußverkehrs erwies sich aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates als besonders sicher.

Im Auftrag des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wurden am Montag, 20. August 2012 drei Querschnittszählungen in der Lindwurmstraße an mehreren Querschnitten im Baustellenbereich (nordöstlich Kapuzinerstraße, nordöstlich Goetheplatz) sowie außerhalb des Baustellenbereichs (nordöstlich Poccistraße) zu Standarderhebungszeiten durchgeführt (Wetter: sonnig-heiß wie am Vergleichstag im Mai 2011). Beim Vergleich ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Zählung während der Schulferien in der Hauptferienzeit stattfand.

Der errechnete Kfz-Tagesverkehr in der Lindwurmstraße ist im August 2012 ca. 20 - 25 % niedriger als der Verkehr im Mai 2011. Erfahrungsgemäß ist in der Ferienzeit der Verkehr auch ohne Baustelle ca. 15-20 % geringer als an einem „Normalwerktag“ außerhalb der Ferienzeit.

Der Blick auf die einzelnen Zählstellen zeigt am Vormittag eine stärkere Abnahme der MIV-Verkehrsmenge stadteinwärts im Baustellenbereich, während stadtauswärts die Abnahme geringer und gleichmäßiger innerhalb und außerhalb des Baustellenbereichs ist. Am Nachmittag verteilt sich die Verkehrsabnahme gleichmäßig auf beide Fahrtrichtungen und alle anderen Bereiche. Trotz des aufgrund der Ferienzeit fehlenden Schülerverkehrs hat der Radverkehr insgesamt zugenommen. Die stärkere Zunahme nordöstlich der Poccistraße kann auch mit der damaligen Sperrung der Theresienwiese (Aufbau Oktoberfest) zusammenhängen.

Die neben der Verkehrszählung zusätzlich durchgeführte Verkehrsbeobachtung brachte folgende Ergebnisse:

Vormittag:

- zähfließender Verkehr stadteinwärts ab Schmeller-/Zenettistraße in der Zeit von 08:20 Uhr bis 09.15 Uhr, Stau zwischen Goetheplatz und Sendlinger-Tor-Platz zwischen 08.20 Uhr und 10.00 Uhr,
- stadtauswärts in allen Bereichen fließender Verkehr.

Nachmittag:

- kurzzeitig zäher Verkehr stadtauswärts zwischen Sendlinger-Tor-Platz und Ziemssenstraße und zwischen Goetheplatz und Kapuzinerstraße
- stadteinwärts in allen Bereichen fließender Verkehr.

Aus Sicht der Verkehrsplanung besitzt die Beurteilung der Auswirkungen auf den fließenden Kfz-Verkehr während einer Baumaßnahme im Hinblick auf eine langfristige und stadtverträgliche Lösung allerdings nur eine bedingte Aussagekraft. Dies ist mit den folgenden Sachverhalten zu begründen:

- Die Verkehrsmenge ist während der Ferienzeit niedriger als am „Normalwerktag“.
- Erfahrungsgemäß brauchen geänderte Verkehrssituationen eine gewisse Eingewöhnungszeit, um einen repräsentativen Zustand zu erreichen. Neuaufteilungen des Straßenraums sind auch im Hinblick auf mittel- bis langfristige Ziele der Verkehrsentwicklung zu bewerten. Diese Effekte lassen sich kurzfristig teilweise gar nicht bzw. nur schwer erfassen.
- Die bisherigen Lösungsansätze der Verwaltung für die Leuchtturmprojekte versuchen generell die Fahrspuranzahl in den Hauptverkehrsknoten nach Möglichkeit zu erhalten. Dabei wird bei der Einrichtung von Radverkehrsanlagen im Bereich der Kreuzungen baulich in den Seitenraum eingriffen, um leistungsfähige Aufstell- und Verflechtungsbereiche für den Kfz-Verkehr zu ermöglichen. Da dies bei einer zeitlich befristeten Baustellensituation nicht angemessen wäre, wurde während der Baustelle in der Lindwurmstraße stattdessen durchgängig auch in den relevanten Knotenpunktbereichen auf eine Fahrspur verzichtet. Insofern sind die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr nicht repräsentativ.

Aufgrund der Komplexität der Planung und der Größe des Untersuchungsgebietes soll der Abschnitt der Lindwurmstraße von der Poccistraße bis zum Sendlinger Tor zugunsten der im Beschluss genannten Projekte mit einer größeren Umsetzungschance zunächst zurückgestellt werden. Sollten sich die (verkehrlichen) Rahmenbedingungen ändern und der Trend einer abnehmenden Verkehrsstärke im Kfz-Verkehr in der Lindwurmstraße anhalten, wird der Stadtrat erneut mit der Thematik befasst.

Das Baureferat hat Ende 2016 auf der gesamten Strecke Belagssanierungen an den Radwegen der Lindwurmstraße durchgeführt. Auf Antrag der SPD-Stadtratsfraktion hat das Baureferat Anfang 2017 weiterführende Sanierungsmaßnahmen für die Radwege in der Lindwurmstraße entwickelt. Diese Maßnahmen beinhalten unter anderem die Erneuerung und Roteinfärbung der Furtmarkierungen entlang der Lindwurmstraße sowie punktuelle Radwegverbreiterungen und wurden ab Sommer 2017 umgesetzt.

Beauftragung von vertiefenden Untersuchungen von Knoten und Strecken im Hauptverkehrsstraßennetz mit Defiziten der Radverkehrsinfrastruktur (Antragsziffer 12)

Um dem vom Stadtrat beschlossenen Vorgehen für vertiefende Untersuchungen zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen zu entsprechen, soll mit dem vorliegenden Beschluss das weitere Vorgehen für die nachstehenden Projekte festgelegt werden. Diese sind lediglich eine Teilmenge von Radverkehrsdefiziten, deren Auswahl hauptsächlich auf vorliegenden Stadtrats- und Bezirksausschussanträgen und -empfehlungen sowie bereits erfolgten Vorprüfungen beruht. Die bisherige Arbeit hat gezeigt, dass sich durch anstehende Baumaßnahmen, wie beispielsweise Fahrbahn- oder Radwegesanierungen, den Austausch von Lichtsignalanlagen oder Gleiserneuerungen der Stadtwerke München eine Änderung der Bearbeitungsreihenfolge von Projekten ergeben kann.

Knotenpunkte

Die Verwaltung hat bestandsorientierte Maßnahmen für den Stiglmaierplatz und den Europaplatz bereits untersucht, bisher ohne konsensfähige Lösung. Mit den Stadtratsanträgen Nr. 14-20 / A 02621 und Nr. 14-20 / A 02622 wurden Verbesserungen für den Radverkehr am Stachus und am Lenbachplatz gefordert. Für die vier Knotenpunkte **Stiglmaierplatz (einschließlich Dachauer Straße/ Seidlstraße), Lenbachplatz, Stachus** und **Europaplatz** sollen nun vertiefende Untersuchungen durchgeführt werden.

Strecken

Pfeufferstraße zwischen Lindwurmstraße und Herzog-Ernst-Platz

Es sind defizitäre Radwege im Seitenraum vorhanden. Es soll die Möglichkeit zur Einrichtung von richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen geprüft werden.

Lindwurmstraße zwischen Pfeuferstraße / Plinganserstraße und Implerstraße

Dieser Abschnitt weist im Vergleich zum Leuchtturmprojekt Lindwurmstraße eine ähnliche Problemlage auf, allerdings bei einer wesentlich geringeren Kfz-Verkehrsstärke.

Implerstraße / Thalkirchner Straße zwischen Lindwurmstraße und Brudermühlstraße

Es sind defizitäre Radwege im Seitenraum vorhanden. Eine fahrbahnseitige Führung könnte überwiegend zu Lasten der überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen realisiert werden. Eine vertiefende Untersuchung vor allem in den Knotenpunktsbereichen ist allerdings notwendig.

Paul-Heuse-Straße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße

In diesem Abschnitt sind bislang keine separaten Radverkehrsanlagen vorhanden. Aufgrund der hohen Verkehrsstärke wird gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen die Einrichtung von eigenständigen Radverkehrsanlagen empfohlen.

Ludwigstraße / Leopoldstraße

Aus Sicht der Verwaltung ist der Bedarf für Verbesserungen für den Radverkehr in diesem Abschnitt gegeben. Verkehrsbeobachtungen zeigen für den gesamten Abschnitt der Leopold- und Ludwigstraße regelmäßig Konflikte und Gefahrensituationen. Diese entstehen unter anderem durch schnelle Radfahrende, die zum Überholen die breiten Gehwege benutzen. Die Radwege können den starken Radverkehr nicht mehr aufnehmen. Insbesondere im Bereich der Universität und der Einengungen an den Unterführungsbauwerken und U-Bahnabgängen sind an den Signalanlagen Stauungen des Radverkehrs zu Spitzenzeiten an der Tagesordnung. Das Rechtsabbiegen von Kfz wird dadurch erschwert. Auch Rechtsabbiegeunfälle passieren regelmäßig. Bisher wurden an der Ludwigstraße zwischen Odeonsplatz und Siegestor folgende Verbesserungen für den Radverkehr durchgeführt:

- Kreuzung Ludwig-/ Von-der-Tann-Str. (Oskar-von-Miller-Ring):
stadtauswärts - eigenes Radverkehrssignal mit 2 Sek. Vorlauf
stadteinwärts - eigenes Radverkehrssignal mit 1 Sek. Vorlauf
- Geschwister-Scholl-Platz:
Radverkehr wird in beiden Fahrtrichtungen außerhalb des signalisierten Bereiches geführt.
- Kreuzung Akademie-/ Ludwigstr.:
stadtauswärts - Radverkehr fährt auf Fußgängersignal mit 2 Sek. Vorlauf
stadteinwärts - Radverkehr fährt auf Fußgängersignal mit 1 Sek. Vorlauf

Um die Einfahrtsituation für den Radverkehr in den Hofgarten zu verbessern und attraktiver zu gestalten, wurden der Taxistandplatz am Odeonsplatz neu geordnet und die Taxistellplätze im Kurvenradius des Odeonsplatzes teilweise Richtung Norden verschoben. Es konnten alle Taxistellplätze erhalten werden. Der aus der Briener Straße kommende Radverkehr kann damit auf der asphaltierten Fahrbahn direkt in den Hofgarten einfahren.

Für den Einbau von Aufstellflächen an den Signalanlagen in der Ludwigstraße gegenüber den Einmündungen der Theresien- und der Schellingstraße muss gemäß Änderungsantrag zum Stadtratsbeschluss vom 14.06.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06221) eine gesonderte Stadtratsvorlage erarbeitet werden, „in der die Maßnahme einzeln mit genauen Zahlen und Verkehrsdaten wie z.B. Auswirkungen auf den

Verkehrsfluss, Darstellung der Verkehrsführung etc. begründet wird“. Wegen einer umfangreichen Hochbaumaßnahme der Ludwig-Maximilians-Universität muss die Maßnahme noch zurückgestellt werden.

In der Leopoldstraße wurde an der Münchner Freiheit entlang der Mobilitätsstation 2014 ein Radfahrstreifen markiert.

Das Polizeipräsidium München bezieht mit Schreiben vom 27.02.2015 eine deutliche Stellung zur Situation im Abschnitt zwischen Münchner Freiheit und Odeonsplatz (s. Anlage 53).

In der Ludwigstraße wurden bereits einige Verbesserungen für den Radverkehr erarbeitet bzw. sind derzeit in Abstimmung. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Radverkehr und der zügigen Radfahrgeschwindigkeiten auf der Ludwigstraße zwischen Siegestor und Odeonsplatz wird aus Verkehrssicherheitsgründen langfristig empfohlen, die bestehenden baulichen Radwege aufzulösen und durch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu ersetzen. Die notwendige Fahrspuranzahl zwischen Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring) und Odeonsplatz kann erst beurteilt werden, wenn die Maßnahme „Sanierung Altstadtringtunnel“ abgeschlossen ist und der Verkehr sich an die geänderte Situation angepasst hat. Für den Abschnitt zwischen Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring) und Siegestor empfiehlt sich eine vertiefende Untersuchung.

Die Radwege in der Leopoldstraße wurden Anfang 2017 beidseitig im Abschnitt Georgenstraße bis Rheinstraße in großen Teilabschnitten saniert. Rund um das Siegestor sind im Rahmen einer städtebaulichen Platzgestaltungsmaßnahme Verbesserungen für den Radverkehr vorgesehen. Für den gesamten Abschnitt der Leopoldstraße zwischen Münchner Freiheit und Siegestor besteht trotz der geschilderten Konflikte derzeit keine Möglichkeit, im Bestand Verbesserungen herbeizuführen.

Weiterer Ablauf zu den genannten Projekten

Übersicht Strecken	Anzahl Fahrstreifen	Verkehrsbelastung Kfz/24h	Weiteres Vorgehen
Pfeufferstraße zwischen Lindwurmstraße und Herzog-Ernst-Platz	2x1	ca. 14.000	vertieft untersuchen
Lindwurmstraße zwischen Pfeufferstraße / Plinganserstraße und Imlerstraße	2x2	ca. 14.000	vertieft untersuchen
Imlerstraße / Thalkirchner Straße zwischen Lindwurmstraße und Brudermühlstraße	2x1 überbreit bzw. 2x2	ca. 12.000 - 16.000	vertieft untersuchen
Paul-Heuse-Straße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße	2x2	ca. 23.000	vertieft untersuchen
Ludwigstraße zwischen Odeonsplatz und Oskar-Von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring)	2x2	ca. 16.000	zurückstellen (wegen Maßnahme Altstadtring Nordwest)
Ludwigstraße zwischen Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring) und Siegestor	2x3	ca. 31.000 - 35.000	vertieft untersuchen
Leopoldstraße zwischen Siegestor und Münchner Freiheit	2x2	ca. 30.000 - 35.000	zurückstellen
Lindwurmstraße zwischen Poccistraße / Ruppertstraße und Sendlinger Tor	2x2	ca. 22.000 - 27.000	zurückstellen

Übersicht Knoten und angrenzende Strecken	Anzahl Fahrstreifen	Verkehrsbelastung Kfz/24h	Weiteres Vorgehen
Stiglmaierplatz			vertieft untersuchen
Querschnitt Nymphenburger Straße	2x1 überbreit	ca. 15.000	
Querschnitt Brienner Straße	2x1	ca. 18.000	
Querschnitt Dachauer Straße	2x2	ca. 25.000	
Querschnitt Seidlstraße	2x2	ca. 26.000	

Lenbachplatz			vertieft untersuchen
Elisenstraße	2x2*	ca. 24.000	
Sophienstraße/Ottostraße (Erschließungsstraßen)	1**	ca. 7.400	
Lenbachplatz	2x3	ca. 41.000	
Karlsplatz	2x3	ca. 40.000	
Stachus			vertieft untersuchen
Prielmayerstraße	1**	ca. 500	
Bayerstraße	2**	ca. 7.000	
Karlsplatz	2x3	ca. 40.000	
Sonnenstraße	2x3	ca. 43.000	

Europaplatz			vertieft untersuchen
Maria-Theresia-Straße Nord (Erschließungsstraße)	***	ca. 1.000	
Maria-Theresia-Straße Süd (Erschließungsstraße)	***	ca. 2.600	
Möhlstraße (Erschließungsstraße)	***	ca. 3.000	
Prinzregentenstraße West	2x2	ca. 38.000	
Prinzregentenstraße Ost	2x2	ca. 34.000	

* Möglichkeiten einer Fahrstreifenreduktion in Untersuchung

** Einbahnregelung

Mit positiver Entscheidung des Stadtrats wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat vertiefende Untersuchungen für die genannten Strecken und Knotenpunkte durchzuführen. Dabei werden sämtliche Elemente des Straßenraumes analysiert und verschiedene Varianten für eine mögliche Neugestaltung skizziert und bewertet. Die dafür ggf. erforderlichen Arbeiten (bspw. Bestandspläne, Verkehrserhebungen, verkehrstechnische Untersuchungen) werden je nach Aufwand vergeben und aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Nach Abschluss der Untersuchungen wird dem Stadtrat durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Vorschlag zur Entscheidung vorgelegt.

3.1.4. Instandhaltung und Nutzbarkeit bestehender Radverkehrsinfrastruktur

Das Münchner Straßennetz hat bei einer Länge von ca. 2.340 km eine Fahrbahnfläche von ca. 18 Mio. m². Die Fläche der 970 km baulichen Radwege beträgt mit 1,8 Mio. m² rund 10% der Fahrbahnflächen.

Zustand des Radwegenetzes

Die Kontrolle der Verkehrssicherheit bei baulichen Radwegen erfolgt durch das Baureferat im Zuge turnusmäßiger Begehungen und Befahrungen mit dem Rad. Zusätzlich dazu erfolgte im Jahr 2015 eine Zustandserfassung und -bewertung aller baulichen Radwege. Dies wurde ausgeführt durch ein externes Büro, nach definierten Zustandskriterien, angelehnt an das gültige Regelwerk „Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen“ (EEMI 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Die Zustandskriterien und das Bewertungsmodell wurden in einer vorgelagerten Konzeptionsphase entwickelt, da es für den kommunalen Bereich noch keine verbindlichen Standards gibt. Im Rahmen dieses Projektes wurde, erstmals für eine deutsche Kommune, der Zustand der gesamten baulichen Radwege nach den o. g. Kriterien bzw. Richtlinien erfasst.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass der Zustand

- bei ca. 70% aller Radwege sehr gut bis gut
- bei ca. 18% aller Radwege zufriedenstellend und
- bei ca. 12% aller Radwege ausreichend ist.

Im Unterschied zu anderen Bundesländern (z. B. Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg) sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ Ausgabe 2010 (ERA 2010) im Freistaat Bayern von der zuständigen Staatsregierung bisher nicht eingeführt worden. Für bestehende Straßen haben die ERA 2010 lediglich empfehlenden Charakter. Die dabei empfohlenen Breitenmaße für Radwege unterscheiden sich je nach Anlagentyp, Verkehrsstärke und notwendige Breite für den Sicherheitsraum und variieren je nach örtlicher Situation. Da sowohl die empfohlenen Radwegbreiten als auch die Bestandsbreiten örtlich sehr stark variieren, ist eine komplette Erfassung für die 970 km baulichen Radwege nicht vorhanden. Aus diesem Grund erfolgt im Rahmen von Sanierungs- oder Umbaumaßnahmen in Abstimmung mit den Planungsbeteiligten, vor allem mit dem Kreisverwaltungsreferat, jeweils eine Einzelfallprüfung. Auch wenn keine komfortable Radwegbreite vorhanden ist, ist die Verkehrssicherheit davon nicht beeinträchtigt.

Hinzu kommt, dass die Radverkehrsinfrastruktur ein integraler Bestandteil der Straßen- und Verkehrsplanung ist und damit bei allen neuen Infrastrukturprojekten entsprechend mit berücksichtigt wird. So sind sowohl bei den Tunnelprojekten am Mittleren Ring Radverkehrsführungen integriert, wie auch der Neu- und Umbau von Straßen in Tempo-30-Zonen einen wesentlichen Beitrag zu einer zeitgemäßen Radverkehrsführung leistet. Auch bei der zunehmenden Realisierung von Radfahr- und Schutzstreifen im Straßenneubau sind die Kosten für die Radverkehrsinfrastruktur untrennbar mit den Straßenbaukosten verbunden.

Winterdienst

Gemäß dem städtischen Aufgabengliederungsplan ist dem Baureferat die Aufgabe als Straßenbaulastträger übertragen. Es ist nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) bzw. dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) für die Reinigung und den Winterdienst auf öffentlichen Verkehrsflächen zuständig. Das Baureferat betreut alle baulichen Radverkehrsanlagen. Innerhalb des Vollanschlussgebietes werden die Leistungen durch die städtische Straßenreinigung in Eigenleistung erbracht. Außerhalb des Vollanschlussgebietes erfolgt der Winterdienst auf Radwegen durch beauftragte Fremdfirmen.

Die generellen Qualitätsstandards und die Durchführung der Reinigungs- und Winterdienstarbeiten auf Radverkehrsanlagen wurden vom Stadtrat in den vergangenen Jahren durch diverse Beschlüsse festgelegt:

- Beschluss „Winterdienst; Grundsatzbeschluss“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.10.1991
- Beschluss „Winterdienst“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.1991
- Beschluss „Kostengünstiges Reinigungs- und Winterdienstkonzept“ des gemeinsamen Verwaltungs-, Personal- und Bauausschusses vom 27.10.1994
- Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.04.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09711) zu den Standards des Baureferates
- Beschluss des Bauausschusses „Organisationsuntersuchung in der Abteilung Straßenunterhalt und -betrieb im Baureferat, Hauptabteilung Tiefbau“ vom 07.07.2009 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 02091)
- Beschluss des Bauausschusses „Konkrete Verbesserung der Schneeräumung im Winter 2009/2010“ vom 08.12.2009 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 03364)
- Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Intensivierung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen und Gehbahnen; Standarderhöhung und Finanzierung“ vom 27.11.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 12710).

Mit dem letztgenannten Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.11.2013 wurde das Baureferat beauftragt, eine Reihe von Maßnahmen umzusetzen und dadurch den Standard für den Winterdienst auf Radwegen weiter zu erhöhen.

Dieser neue Standard geht deutlich über die rechtlichen Anforderungen hinaus. So wird, ab einer Schneehöhe von 3 cm, auf allen Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen innerhalb von drei Stunden geräumt, Radfahrstreifen und Schutzstreifen dabei im Zuge der baulichen Radwege betreut. Außerdem ist nach Beendigung des Schneefalls,

unabhängig von der Schneehöhe, innerhalb von 24 Stunden eine Zusatzräumung vorgesehen. Bei beengten Verhältnissen wird der Schnee verstärkt abtransportiert. Zur Beseitigung des Schneematsches werden zusätzliche Räumvorgänge in den Tauphasen durchgeführt. Außerdem sind auf etwa 100 Kilometern Winter Routen eingerichtet, um alle großen Stadtbezirkszentren, stark frequentierten Radfahrverbindungen und somit grobmaschig das gesamte Stadtgebiet abzudecken. Auf diesen Winter Routen werden die Radwege innerhalb von zwei Stunden geräumt. Dieses Maßnahmenpaket garantiert eine intensive Betreuung der kritischen Stellen und bei entsprechender Witterung ein schnelleres Abtauen von Restschnee.

Bei Bedarf wird auf den Radverkehrsanlagen Splitt gestreut. Eine Ausbringung von Streusalz erfolgt gemäß den Vorgaben der städtischen Straßenreinigungs- und Sicherungsverordnung insbesondere aus ökologischen Gründen nicht.

Zur Prüfung der Wirksamkeit dieser Intensivierung führte das Baureferat eine Evaluation durch. Die Ergebnisse dieser Evaluation werden dem Stadtrat 2017 vorgestellt. Darin berücksichtigt sind auch die Ergebnisse der ADFC-Umfrage vom Januar 2017.

3.1.5. Barrierefreie Querungen

Das Baureferat hat die beiden Grundsatzbeschlüsse „Fuß- und Radwegbrücken in München“ vom 17.11.2009 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 02063) und „Barrierefreier Ausbau von Fußgängerunterführungen und -brücken sowie gestalterische Aufwertung von Unterführungsbauwerken“ vom 06.07.2010 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 01925) in den Bauausschuss eingebracht.

Gegenstand der beiden Grundsatzbeschlüsse des Baureferates war die Barrierefreiheit für eine außerordentlich umfangreiche Anzahl von bestehenden und neuen Querungsmöglichkeiten über das gesamte Stadtgebiet hinweg. Allein im Bestand der damals vorhandenen städtischen Unterführungsbauwerke für den Fuß- und Radverkehr mussten weit über 200 Einzelanlagen betrachtet werden; diese Bestandsanlagen waren lediglich mit Schieberampen und Treppen ausgestattet und damit nicht barrierefrei. Hinzu kam eine Vielzahl von möglichen neuen Querungsbauwerken, wobei hier ein Schwerpunkt auf dem Bereich der zentralen Bahnflächen lag.

Um diese komplexe Masse zu bewältigen, musste das Baureferat ein geeignetes und strukturiertes Verfahren entwickeln. Hierzu hat das Baureferat dem Stadtrat ein gestuftes Verfahren vorgeschlagen.

In einem ersten Schritt waren für alle vorhandenen Fußgängerunterführungen und -brücken, gemäß ihrer verkehrlichen Bedeutung, die Bedarfe für eine barrierefreie Nachrüstung festzustellen. Parallel hierzu wurde für neue Querungsbauwerke unter städtebaulichen und verkehrsplanerischen Gesichtspunkten ein aktueller Abwägungsvorschlag (Bedarfe, zeitliche Reihung) erarbeitet. Die verkehrsplanerischen Einschätzungen erfolgten durch den Grundsatzbeschluss „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr – Priorisierung bestehender und geplanter Querungsbauwerke“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V 01203 vom 20.07.2016).

Der Beschluss des Referates für Stadtplanung und Bauordnung enthält eine Liste, die für insgesamt 123 Querungen einen verkehrlichen Bedarf feststellt, wobei 46 Querungen als vorrangig definiert wurden. Diese Beschlusslage schafft die Basis für den zweiten Schritt durch das Baureferat, bei dem für die priorisierten Querungen vertiefte

Machbarkeitsuntersuchungen für jedes Einzelprojekt und darauf aufbauend ein Bauprogramm zu erarbeiten ist.

Gemäß der „Stellungnahme des Baureferates“ zum Beschluss vom 20.07.2016 (Anlage 17 der Sitzungsvorlage Nr.14-20 / V 01203) wird das Baureferat dem Stadtrat hierfür das weitere organisatorische Vorgehen sowie Inhalt und Umfang der einzelnen technischen Machbarkeitsstudien einschließlich der erforderlichen Ressourcen darstellen. Die Beschlussvorlage ist für 2017 geplant.

3.2. Ruhender Radverkehr

Fahrradabstellplätze auf Privatgrund

Grundsätzlich sind die jeweiligen Bauherrinnen und Bauherren sowie Eigentümerinnen und Eigentümer von Gebäuden dafür zuständig, ausreichende Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund zu schaffen. Aufgrund der aus dem Wachstum der Stadt resultierenden vermehrten Flächenkonkurrenzen ist in jedem Fall ein weiterer Ausbau nötig.

Die Fahrradabstellsatzung der Landeshauptstadt München (FabS) bietet die Rechtsgrundlage dafür, dass auch auf den privaten Baugrundstücken eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen hergestellt und bereitgestellt wird. Hierfür sieht die FabS in Anlage 1 Richtwerte für die Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze in Abhängigkeit von der jeweiligen Nutzung vor. Für Wohnnutzungen ist dabei grundsätzlich von einem Richtwert von 1 Fahrradabstellplatz pro 40 m² Gesamtwohnfläche auszugehen. Im Rahmen der aktuellen Evaluation der Fahrradabstellplatzsatzung werden auch die Richtwerte einer Überprüfung unterzogen.

Da die Fahrradabstellplatzsatzung nur bei Neubauten sowie für Änderungen (An- und Umbauten sowie Erweiterungen) und Nutzungsänderungen baulicher Anlagen zur Anwendung kommt, müssen ansonsten für bestehende Gebäude (Stichwort: Bestandsschutz) Anreize zur nachträglichen, freiwilligen Errichtung von Fahrradabstellplätzen auf Privatgrund geschaffen werden. Einen wichtigen Beitrag kann das geplante Förderprogramm leisten.

Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum

Grundlegend sollen Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum Folgendes bieten:

- Vorhaltung und Nutzung für die Allgemeinheit, nicht für spezielle Nutzungen und Personenkreise
- Einbeziehung von Parkierungsflächen bei jeder Planung analog zur Schaffung eines Angebotes für Kfz-Parken; hierbei liegt der Schwerpunkt auf kleinen dezentralen Anlagen
- wenn möglich Errichtung im Straßenseitenraum, aber ohne Beeinträchtigung für den Fußverkehr sowie ohne Versiegelung von Grünflächen
- Ausstattung mit rahmenanschließbaren Systemen. Im Einzelfall können insbesondere bei saisonalen oder tageszeitlichen Schwankungen auch reine Flächen ohne Abstellsysteme angeboten werden.
- Regelmäßige Überprüfung auf das Vorhandensein mutmaßlich aufgegebener Räder oder Schrotträder sowie Entfernung der betreffenden Räder

Im Bereich des Fahrradparkens muss weiter daran gearbeitet werden, ein bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen. Auch die Errichtung von Fahrradabstellanlagen in heute dem KFZ-Verkehr vorbehaltenen Garagen, der Bau von Fahrradstationen oder die

Einführung automatischer Systeme können Potentiale bieten.

Bike+Ride-Angebot

Weiterhin werden kontinuierlich B+R-Anlagen unterschiedlicher Größen und Bauweisen geplant und umgesetzt.

Hierbei wird nach folgenden Kategorien vorgegangen:

- kleine Standardanlagen an Tram- und Bushaltestellen (Neubau: immer 5 – 10 Ständer, Flächen für bedarfsgerechte Nachrüstung vorhalten)
- größere Standardanlagen an Tram- und Busendhaltestellen, wenn möglich insbesondere außerhalb des Mittleren Rings auch überdacht
- dezentrale Standardanlagen an U-Bahn-Stationen (Planung weiterhin nach Bedarf; Problem: meist stehen keine Flächen in geeigneter Entfernung mehr zur Verfügung)
- größere Anlagen an Umsteigehaltestellen Bus-/Tram zur U-Bahn und an U-Bahnhaltestationen mit großem Bedarf; v.a. außerhalb des Mittleren Rings wenn möglich überdachte Doppelstockanlagen (Planung weiterhin nach Bedarf; Problem: oft stehen keine Flächen in geeigneter Entfernung mehr zur Verfügung)
- größere Anlagen an Umsteigepunkten U-/S-Bahn, je nach Bedarf und Machbarkeit mehrere kleinere dezentrale Einzelanlagen verteilt auf die Zugänge und/oder v.a. außerhalb des Mittleren Rings überdachte Doppelstockanlagen (das Baureferat erarbeitet hierzu derzeit eine Beschlussvorlage)
- Anlagen an reinen S-Bahn-Stationen auf städtischem Grund und/oder auf Grund der DB AG unter Einbeziehung der DB AG bzw. des Freistaates (freiwillige Leistung der Stadt)
- Fahrradstationen/sehr große Anlagen an U-/S-Bahnknoten mit Verknüpfung zum Regional- und Fernverkehr und vollautomatische Systeme

Größere Anlagen, die kürzlich errichtet wurden bzw. bereits in Diskussion/Planung/Umsetzung sind:

- Pasing Bhf. Nord und Süd (BAU und PLAN)
- Allach (Oertelplatz, Investor)
- Lochhausen (P+R GmbH)
- Friedenheimer Brücke/Hirschgarten (BAU J)
- Memminger Platz (BAU)
- Trudering Süd (P+R GmbH)
- Feldmoching (BAU)
- Aidenbachstraße (SWM)
- Neuperlach Süd (BAU und SWM)
- Hauptbahnhof (Konzept durch PLAN)
- Ostbahnhof (verschiedene Projekte in der Diskussion, z.T. Abhängigkeit von der zweiten Stammstrecke)

Entfernung von Schrotträdern und aufgegebenen Rädern

Das Baureferat betreut derzeit stadtweit in ca. 1.800 Abstellanlagen insgesamt ca. 35.000 Fahrradabstellplätze. Weitere Radabstellanlagen im Stadtgebiet werden von der

Deutschen Bahn AG (DB) und der P+R Park & Ride GmbH für die öffentliche Nutzung bereitgestellt.

Das Baureferat hat zusammen mit der P+R Park & Ride GmbH im Frühjahr 2015 einen Kriterienkatalog erarbeitet, auf dessen Basis die Markierung und Entfernung von mutmaßlich aufgegebenen Rädern und Schrotträdern erfolgt. Dabei werden zunächst von der P+R Park & Ride GmbH Schrotträder und mutmaßlich aufgegebene Fahrräder mit Banderolen markiert. Die Banderole weist darauf hin, dass das Rad nach einer Frist von vier Wochen entfernt wird.

Als „aufgegeben“ gelten Räder, die mutmaßlich längere Zeit nicht mehr bewegt wurden bzw. die niemand mehr nutzt. In jedem Einzelfall wird anhand einer Reihe von Merkmalen überprüft, ob das Rad als aufgegeben eingestuft werden kann. Sollten die gekennzeichneten Räder nach vier Wochen noch immer unverändert an gleicher Stelle stehen, registriert und entfernt die P+R Park & Ride GmbH diese schließlich. Die entfernten Räder landen anschließend sechs Monate zur Einlagerung bei der P+R Park & Ride GmbH und bei nicht rechtzeitiger Abholung schließlich in der Verwertung.

Da der Bestand an Abstellanlagen sehr groß und der Nutzungsdruck unterschiedlich ausgeprägt ist, hat das Baureferat im Hinblick auf ein vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis Kategorien auf Basis der Nutzungsintensität der Abstellanlagen gebildet:

Kategorie I - Brennpunkte: Sie betreffen ca. 9 % aller Abstellplätze (3.000 Abstellplätze). Schrotträder und mutmaßlich aufgegebene Räder sollen in einem halbjährlichen Turnus entfernt werden.

Kategorie II - stark frequentierte Anlagen: Sie umfassen ca. 80 % aller Abstellplätze und damit die Mehrheit der Fahrradabstellanlagen (28.000 Abstellplätze). Die Pilotversuche haben gezeigt, dass ein jährlicher Turnus bei der Radentfernung ausreicht, um die Maßnahmen nachhaltig zu verankern.

Kategorie III - sonstige Abstellanlagen: Die verbleibenden 11 % der Rad-Abstellplätze, in der Regel ohne ÖPNV Bezug, sollen im jährlichen Turnus von der P+R Park & Ride GmbH in Augenschein genommen und bei Bedarf eine Entfernungsaktion durchgeführt werden.

Das Verfahren zur kontinuierlichen Entfernung von offensichtlich aufgegebenen Rädern und Schrotträdern hat sich bereits in einer 2015-2016 durchgeführten Pilotphase bewährt.

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 04.10.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 /V 06809) „Verbesserung der Abstell-situation für Fahrräder - Aufgegebene Fahrräder und Schrotträder flächendeckend in häufigerem Turnus entfernen“ wurden das Baureferat und die P+R Park & Ride GmbH beauftragt, ab Frühjahr 2017 im gesamten Stadtgebiet Räder zu entfernen. Nach einem Jahr soll der Stadtrat einen Bericht über die Erfahrungen und Ergebnisse erhalten.

Schaffung zusätzlicher Fahrradstellplätze

Im Rahmen der Umsetzung des Fahrradstellplatzkonzeptes, des weiteren Ausbaus von Bike & Ride-Stellplätzen an Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs und auf

Einzelanträge hin, wurde vom Baureferat das Angebot an komfortablen rahmenanschließbaren Fahrradstellplätzen weiter ausgebaut. Nachfolgend eine Auflistung der errichteten Fahrradabstellplätze seit dem letzten Radverkehrsbericht 2013:

Jahr	Anzahl Standorte	Stellplätze zusätzlich	Bemerkung
2014	16	695	Fahrradstellplatzkonzept 2. Realisierungsabschnitt
	21	466	Bike & Ride und ergänzende Standorte
2015	16	420	u. a. überdachte Anlagen mit Doppelstockparkern am Marienhof und an der Amalienburgstraße sowie eine überdachte Abstellanlage in Fröttmaning
2016	21	513	u.a. Fahrradstellplatzkonzept 3. Realisierungsabschnitt
	1	168	Memminger Platz (S- / U-Bahnhof Moosach) nun mit insg. 360 Stellplätzen

Kontinuierlich werden zudem in großer Zahl vorhandene alte Fahrradständer gegen zeitgemäße rahmenanschließbare Fahrradständer ausgetauscht.

Insgesamt sind die Evaluierungsziele von 2009 bezüglich der 2000 Fahrradabstellplätze laut Stellplatzkonzept und 2000 zusätzlicher B+R Stellplätze vollumfänglich erfüllt worden.

3.3. Service und Kommunikation

3.3.1. Mietradsystem

Als Baustein einer vernetzten, zukunftsfähigen Mobilität hat der Stadtrat am 04.02.2014 den Grundsatzbeschluss und am 20.11.2014 den Umsetzungsbeschluss zur Einführung eines mit dem ÖPNV kombinierten Fahrradvermietsystems „MVG Rad“ gefasst. Das Mietradsystem wurde als ganzjähriges Angebot mit zunächst 1.200 Rädern und 125 Stationen als teilstationäres System nach dem vorgelegten Ausbaukonzept etabliert und ist inzwischen integraler Bestandteil des städtischen ÖPNV-Angebots.

MVG Rad ist ein stadtweites, öffentlich zugängliches Mietradsystem mit festen Stationen, das von den Stadtwerken München/Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) betrieben wird. Bei MVG Rad handelt es sich um ein öffentlich finanziertes System mit dem Auftrag der Daseinsvorsorge, auch in Stadtrandgebieten und mittlerweile auch im Umland. Aufgrund der engen Zusammenarbeit zwischen Stadt und SWM/MVG kann die Stadt auf die weitere Entwicklung von MVG Rad gestalterisch Einfluss nehmen.

Zugang zum Fahrradvermietsystem (Information, Reservierung, Miete, Abrechnung) erhält man über die Vertriebssysteme der MVG. Die Radmiete erfolgt mit der von der MVG entwickelten Smart-Phone-App „MVG more“, über die das MVG Rad als Teil eines multimodalen Angebotes direkt und unkompliziert genutzt werden kann.

Kundinnen und Kunden registrieren sich hierfür einmalig und kostenlos. Für die Mietdauer

bezahlen sie derzeit grundsätzlich acht Cent pro Minute. Regelmäßige Nutzerinnen und Nutzer können auch ein Jahrespaket erwerben, mit dem pro Tag insgesamt 30 Minuten ohne weitere Kosten und jede weitere Minute zu einem reduzierten Minutenpreis (fünf Cent) gefahren werden kann. Abokunden des ÖPNV (MVG IsarCardAbo) können MVG Rad zu ermäßigten Minutenpreisen oder Jahrespaketen nutzen. Um eine längere Nutzung (z.B. für Touristen) attraktiv zu machen, wurden die maximalen Kosten pro Kalendertag auf den sogenannten Tagespreis von zwölf Euro gedeckelt. Dabei ist es unerheblich ob ein Rad über mehrere Stunden durchgehend gemietet wird oder mehrere Einzelmieten pro Kalendertag getätigt werden.

Um von Anfang an eine hohe Verfügbarkeit an Rädern, aber auch eine hohe Zuverlässigkeit für die Verknüpfung mit dem ÖPNV zu gewährleisten, handelt es sich hier um ein kombiniertes System, das sich aus festen Stationen und großzügigem freien Rückgabegebiet entwickelt, innerhalb dessen die Räder im öffentlichen Raum abgestellt und auch wieder angemietet werden können.

Die enge intermodale Verknüpfung zwischen MVG Rad und dem ÖPNV wird nicht nur physisch durch die Standorte von MVG Rad Stationen an ÖPNV-Haltestellen deutlich, sondern auch durch eine Beschilderung, die beispielsweise in U-Bahnhaltestellen den Weg zur nächsten MVG Rad Station weist. Auch in den Apps MVG more und MVG Fahrinfo werden ÖPNV-Haltestellen, MVG Rad Stationen und frei abgestellte MVG Räder gemeinsam dargestellt. Schließlich ist die enge Verbindung mit den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln auch im Design der Räder und Stationen erkennbar. Verfügbare MVG Räder lassen bis zu 15 Minuten über die App MVG more reservieren. ÖPNV-Fahrgäste können sich also, noch während sie in einem öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs sind, ihre Weiterfahrt per MVG Rad ab der gewünschten Ausstiegshaltestelle sichern.

Von den 125 in der ersten Ausbaustufe zu errichtenden MVG Rad-Stationen sind aktuell 96 in Betrieb (Stand: August 2017). Die restlichen Stationsstandorte befinden sich aktuell noch in Abstimmung mit den städtischen Referaten und Bezirksausschüssen bzw. Grundstückseigentümern und weiteren Projektpartnern. Sie sollen, sofern die vorgeschlagenen Standorte positiv beschieden werden, bis Frühjahr 2018 aufgebaut sein und in Betrieb gehen.

MVG Rad hat sich bereits im ersten Jahr seines Bestehens als voller Erfolg erwiesen und bis August 2017 mehr als 78.000 Kundinnen und Kunden gewonnen. Diese legten seit dem Start des Systems rund 670.000 Fahrten zurück und unterstützten damit maßgeblich die umweltfreundliche Mobilität in München. An Spitzentagen werden die MVG Räder derzeit mehr als 2.500 Mal ausgeliehen.

Die Erfahrungen aus dem Betrieb fließen fortlaufend in die Verbesserung des Angebots ein. Hierzu gehören u.a. laufende Optimierungen des Systems, Einbindung von alternativen Angeboten sowie der generelle Ausbau von MVG Rad. Regelmäßige App-Releases beheben kleinere Mängel und verbessern die Benutzerfreundlichkeit der App „MVG more“. Für Bordcomputer und Stationssoftware sind Releases zur Verbesserung der Radortung sowie der Funktionsoptimierung der Schlösser in Vorbereitung.

Ergänzungen und Einbindung von MVG Rad in städtische Innovationsprojekte

Im Rahmen des vom Bund geförderten Projektes „City2Share“ und im EU-Projekt „Smarter Together“ testet die MVG die Einbindung von Pedelecs in das Mietradsystem MVG Rad. Für das Projektgebiet von „Smarter Together“ im Münchner Westen (Freiham / Neuaubing-Westkreuz) ist außerdem der Einsatz eines Fahrrads avisiert, das einerseits als Lastenrad genutzt werden kann, zum anderen aber auch ein Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen darstellt.

Auch im Rahmen der Ausweitung von MVG Rad ins Umland sind Pedelecs angedacht. Mittel- bis langfristig bietet die Integration von Pedelecs in MVG Rad eine Perspektive, um Stadtrandquartiere und das Umland mit öffentlichen Mieträdern an die Kernstadt anzubinden. Alle Vorhaben beinhalten umfassende Evaluationen aus technischer sowie aus Kundensicht.

Ausweitung von MVG Rad

Die sehr positive Entwicklung der Kundennachfrage, umfangreiche Rückmeldungen von Nutzern sowie eine Vielzahl von Bezirksausschuss- und Stadtratsanträgen zeigen den großen Bedarf, das Fahrradvermietsystem weiter auszubauen.

Im Februar 2017 wurde daher vom Stadtrat die Ausweitung von MVG Rad beschlossen. Diese umfasst:

- Vergrößerung der Fahrradflotte um zunächst weitere 2.000 Räder im Stadtgebiet
- Aufbau weiterer Stationen, über das bisher geplante Netz hinaus – hierzu wird ein neues Stationskonzept erarbeitet und dem Stadtrat im Herbst 2017 vorgelegt
- Ausweitung von MVG Rad in die Umlandgemeinden mit bis zu 1.200 weiteren Rädern, die genau wie die Räder in der Stadt stadtgrenzenüberschreitend mit einem Account genutzt werden können

Desweiteren werden für die Nutzung von MVG Rad attraktive Großkundenangebote gemacht, bis hin zur Finanzierung einer vollständig in das Gesamtsystem eingebundene und öffentlich zugängliche MVG Rad Station auf Privatgrund (z.B. Firmengelände, Bauträger).

3.3.2. Wegweisung (Antragsziffer 13)

Das aktuelle Wegweisungssystem für den Radverkehr wurde vom Bauausschuss am 05.12.2006 beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09057) und die Wegweisung anschließend in den Jahren 2007-2010 vom Baureferat umgesetzt.

Das beschilderte Wegweisungsnetz mit einer Länge von ca. 350 km baut weitestgehend auf 16 Radialrouten mit dem Marienplatz als Zentrum und einem „Inneren“ sowie einem „Äußeren Radlring“ auf. Dieses Netz wird außerdem durch zusätzliche Tangentialverbindungen weiter verdichtet. Es besteht aus momentan rd. 800 Knoten mit ca. 2.400 Schilderstandorten und insgesamt ca. 4.000 Schildern.

Neben innerstädtischen Verbindungen werden auf den ausgeschilderten Routen auch die drei überregional bedeutsamen touristischen Routen des „Bayernnetzes für Radler“ und die Deutschland – Route 11 Ostsee-Oberbayern (D 11) durch entsprechende ergänzende Logos innerhalb des Stadtgebietes mitgeführt. Der von der Stadtwerke München GmbH

konzipierte M-Wasserweg und der Fernradweg München-Venedig sind in ihren Informationen autark und werden bisher nicht im Münchner Wegweisungssystem geführt.

Trotz der zunehmenden Verbreitung der digitalen Navigation per Smartphone etc. besteht weiterhin großes öffentliches Interesse an der Radverkehrswegweisung.

Herausforderungen für die Zukunft sind beispielsweise:

- Digitalisierung des Wegweiskatasters:
Die Möglichkeiten zur einfachen Einbindung der Wegweisung in Apps, Navigationssysteme und andere Webangebote durch Veröffentlichung des Routennetzes im Rahmen von OpenData, z.B. für die touristische Nutzung, sollten verbessert werden
- bessere Einbindung von qualitativ hochwertigen radtouristischen Routen
- Ausweisung neuer Routen; insbesondere durch kurze Netzergänzungen: Die sich derzeit in der Planung befindenden „Wasserradwege“ des Tourismusverbandes Oberbayern München e.V. und der „Fernradweg München Venedig“ sollen ins städtische Radroutennetz integriert werden.
- Wegweisung für Radschnellverbindungen
- kontinuierliches Sicherstellen des guten Zustands der Wegweisung

Das für die Wegweisung zuständige Baureferat arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung der Beschilderung in München. In referatsübergreifender Abstimmung, insbesondere mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, wird derzeit an den aktuellen Themen der Wegweisung gearbeitet, um die Belange der verschiedenen Beteiligten sachgerecht einbinden zu können. Seit 2011 wurden folgende bedarfsgerechte Erweiterungen und Anpassungen durchgeführt:

- Umfahrung Coubertinplatz im Olympiapark als Umleitungsstrecke bei Großveranstaltungen (2016)
- Anpassungen am südlichen Ende des Isartalbahnwegs (2016)
- Ausschilderung der Route Hauptbahnhof-Laim-Pasing (2017)
- Ausschilderung der neuen Radverkehrsführung durch die Innenstadt: Nord-Süd-Querung der Altstadt (geplant für 2017 in Abhängigkeit der anstehenden Baumaßnahmen im Umfeld des Marienplatzes)
- Nord-Süd Verbindung in Höhe des Pasinger Bahnhofs (2017).

Zum Jahresbeginn 2017 erfolgte eine Komplettbefahrung aller ausgeschilderten Routen. Die festgestellten Mängel werden nun sukzessive behoben.

3.3.3. Ideen- und Beschwerdemanagement

Im Rahmen des Beschlusses „Koordination und Service im Radverkehr“ der Vollversammlung vom 29.07.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 03026) hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zum 01. Juli 2016 einen „Beschwerdemanager“ eingestellt, der zunächst ein für die Landeshauptstadt München geeignetes Konzept zur Bearbeitung von Anliegen aus der Bürgerschaft entwickelt.

Der Stelleninhaber koordiniert und übernimmt bereits jetzt die Bearbeitung von Anliegen zum Radverkehr, welche von Bürgerinnen und Bürger an das Referat für Stadtplanung

und Bauordnung, das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat geschickt werden. Hierfür wurde das Gruppenkonto radverkehr@muenchen.de eingerichtet und auf der Internetseite der Radlhauptstadt-Kampagne veröffentlicht.

Für die Erstellung einer professionellen Datenbank und eines systematischen Verfahrens zum Umgang mit Anliegen zum Radverkehr fand im März 2017 ein Hearing mit Expertinnen und Experten aus deutschen Städten statt, welche bereits Erfahrungen mit der Bearbeitung von Anregungen und Beschwerden im Radverkehr anhand sogenannter Meldeplattformen gesammelt haben.

Das Expertenhearing hat ergeben, dass für die Landeshauptstadt München ein onlinebasiertes System sinnvoll wäre. Die Vorteile solch eines Systems werden in den günstigen Anschaffungskosten, der zeitnahen Umsetzung und den positiven Erfahrungen aus anderen Kommunen gesehen. Für die Beantwortung der Anliegen können über das System Textbausteine aus den betreffenden Sachgebieten angefordert werden. Bei kleinen Maßnahmen der laufenden Verwaltung kann das Beschwerdemanagement die Sachgebiete zudem bitten, Lösungen zu erarbeiten und diese umzusetzen. Der Umsetzungsstand kann mit Hilfe des Systems überprüft werden. Um das Beschwerdemanagement für den Radverkehr auch mit anderen Mängelmeldesystemen verknüpfen zu können, sollte das System über das Geoportal laufen.

In enger Abstimmung ist das System als IT-Vorhaben "PLAN_ITV_0061- Onlinemeldeplattform zu Radverkehr" im Referat für Stadtplanung und Bauordnungen in der Vorhabensplanung für 2018 gemeldet, um die spezifischen Anforderungen des Referates zu erfassen und umzusetzen.

Das Thema Anliegen- und Beschwerdemanagement ist als geplante Maßnahme auch im eOGov-Beschluss Stufe 3 aufgeführt. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die heterogenen referatsspezifischen Anforderungen in eine schlüssige, stadtweite Konzeption eingebettet werden.

3.3.4. Öffentlichkeitsarbeit

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 17.12.2014 hat der Stadtrat sowohl den bisherigen Erfolg, als auch die Bedeutung der „weichen“ Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit für die Radverkehrsförderung mit breiter Mehrheit anerkannt und die Initiative Radlhauptstadt München als dauerhaften Baustein der Radverkehrsförderung verankert. Der Stadtrat wurde durch o.g. Beschluss ausführlich über das gesamte Aufgaben-Portfolio der Radlhauptstadt München sowie die Bilanz der zwischen 2010 und 2014 umgesetzten Maßnahmen informiert. Daher soll hier nur auf die seit Dezember 2014 zusätzlich durchgeführten Bausteine und Erweiterungen bereits bewährter Aktionen eingegangen werden, die gemäß dem politischen Auftrag vornehmlich die Themen Sicherheit und allgemeine Rücksichtnahme in den Fokus nehmen. Das weitere Vorgehen wird exemplarisch an den folgenden Beispielen dargestellt:

Münchner Radlleuchten – Sensibilisierungsaktion zur Sichtbarkeit

Gerade in den Wintermonaten, wenn es bereits am Nachmittag dunkel wird, ist die Fahrradbeleuchtung essenziell für die eigene Sicherheit im Verkehr. Dennoch fehlt vielen

Radfahrenden das Bewusstsein dafür, wie schlecht andere Verkehrsteilnehmende sie tatsächlich sehen können, wenn sie auf dem Fahrrad unbeleuchtet unterwegs sind. Die Beleuchtungsaktion der Radlhauptstadt München soll daher das Bewusstsein für die Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer schärfen und ein Verantwortungsgefühl – für einen selbst sowie für die anderen Verkehrsteilnehmenden – wecken, gemäß dem Motto „Sicherheit durch Sichtbarkeit!“. Dazu weist die Radlhauptstadt München an drei Tagen im Winter an drei unterschiedlichen Plätzen gemeinsam mit der Polizei, dem ADFC, der AGFK Bayern und der Verkehrswacht in einer abendlichen Aktion vorbeifahrende Radfahrende und die Besucherinnen und Besucher an den Infoständen auf die potentiellen Gefahren beim Fahrradfahren in der Dämmerung und Dunkelheit hin. Flankiert werden diese Veranstaltungen durch

- den Radl-Sicherheitscheck,
- den sog. Dunkeltunnel sowie
- die Aktion „Siehst Du Dich?“.

Beim letzten Punkt wird in einem abgedunkelten Zelt ein Spiegel aufgestellt. Über eine offene Seite können Radler mit ihrem Fahrrad in das Zelt hineinschauen. Da das Zelt abgedunkelt ist, fällt nur ein minimales Restlicht in das Innere hinein. Nur Personen, die reflektierende Kleidung oder eine funktionierende Fahrradleuchte bei sich haben, erkennen sich selbst im Spiegel. Alle anderen stellen fest, wie schlecht sichtbar sie sind und wie wenig sie selber im Verkehr wahrgenommen werden. Fahrradfahrende mit guter Beleuchtung bekommen eine Belohnung in Form eines Giveaways.

Radeln in allen Lebenslagen - Zielgruppe: Seniorinnen und Senioren

Seit 2015 geht die Radlhauptstadt mit dem Kursangebot „Radeln in allen Lebenslagen“ aktiv auf die ‚erfahrenen‘ Radlerinnen und Radler in München ein. Radeln in der Stadt macht vor allem ältere Menschen in ihrer Mobilität unabhängig, erweitert ihren Aktionsradius und ist gut für die Gesundheit. Der Schwerpunkt des Kurses liegt dabei auf Sicherheit und Sichtbarkeit. Die Kurse dauern in der Regel drei Stunden und sind in drei Teile gegliedert:

- **Sicher auf der Straße:** Zunächst stellt die Verkehrspolizeiinspektion München verschiedene Aspekte der Verkehrsregeln und des sicheren Radfahrens anhand von Fallbeispielen vor und diskutiert diese.
- **Fit im Sattel:** Eine Ergotherapeutin gibt eine individuelle Einschätzung der körperlichen Fitness der Teilnehmerinnen und Teilnehmern für das Radfahren und gibt weitere nützliche Tipps zum sicheren Radeln. Dafür werden in einer Präsentation die verkehrs- und sicherheitsrelevanten Aspekte der Fahrräder erläutert und Hinweise gegeben, wie das eigene Fahrrad sicherer gemacht werden kann (z.B. feste Gepäckverwahrung statt wackliger „Lenkerhängetaschen“).
- **Das passende Rad:** Im praktischen zweiten Teil wird eine Flotte von Spezialrädern, angefangen von Rädern mit tiefem Einstieg über Drei- und Mehräder bis hin zu batteriebetriebenen Fahrrädern, vorgestellt. Diese stehen für Testfahrten bereit, damit alle Kursteilnehmer ausprobieren können, welches Fahrrad am besten zu ihnen passt. Die Kurse finden jährlich an 10 Terminen jeweils an einem Nachmittag in verschiedenen Münchner Alten- und Service-Zentren statt, um die Zugangshürde durch die gewohnte Umgebung so gering wie möglich zu halten.

Radl-Rallye - Zielgruppe: Kinder und Jugendliche

18 km Strecke, 35 Stationen, 200 ha Naturpark und hunderte Kinder, die alle ein Ziel

haben: Die „Münchner Radrallye“ ist ein Fahrradparcours für Kinder und Jugendliche zwischen 4 und 14 Jahren in der Messestadt Riem, der nicht nur physische, sondern auch geistige Fitness fordert und fördert. Die jungen Teilnehmerinnen und Teilnehmer müssen die verschiedenen Stationen mit dem Fahrrad abfahren und Bewegungsaufgaben oder spannende Rätsel lösen. Die Ergebnisse werden in ein „Logbuch“ eingetragen und am Ziel überprüft. Dabei ist die „Münchner Radrallye“ kein Wettbewerb, bei dem der Schnellste oder die Schlauste gewinnt – alle Teilnehmenden, die die Ausdauer haben, den Parcours bis zum Ende zu fahren, gewinnen und bekommen eine Urkunde der Radlhauptstadt München. Die Kinder und Jugendlichen sollen über diesen spielerisch-sportlichen Ansatz mit den Regelungen im Radverkehr und den Sicherheitsanforderungen vertraut gemacht werden. Die Aktion ist ursprünglich von vor Ort engagierten, ehrenamtlichen Akteuren aufgrund der vorhandenen Bedürfnisse im Viertel konzipiert worden. Seit 2016 wird die Veranstaltung unter der „Flagge“ der Radlhauptstadt München umgesetzt.

RadIKULT – das Münchner Radkulturfestival

Im August 2016 fand zum ersten Mal das „Münchner RadIKULT“ statt. Das Radkulturfestival bietet den verschiedenen lokalen Fahrradakteuren und -initiativen eine Veranstaltungsplattform, um sich nach Außen zu präsentieren. Die Veranstaltung dient außerdem der stärkeren Vernetzung der Radlhauptstadt-Initiative mit der in München aktiven Fahrradszene. An einem Sommerwochenende mit abwechslungsreichem Programm können Radlfans erleben, wie kreativ und vielfältig die Münchner Radlszene ist. Von Miniradrennbahn, Bikepolo-Turnier und Lastenrad-Parcours über Do-it-Yourself-Workshops und Rikscha-Kaffee-Lounge bis zu Radl-Disko oder dem International Cycling Film Festival ist für Jung und Alt etwas geboten.

Pressearbeit, Web 2.0 und weitere Kommunikationsmaßnahmen

Die Radlhauptstadt-Webseite wurde im Frühjahr 2016 inhaltlich grundlegend überarbeitet sowie technisch ganz neu aufgesetzt und präsentiert sich seither deutlich klarer und intuitiver in der Seitenführung. Zudem wurde eine technische Optimierung für mobile Endgeräte vorgenommen. Als zusätzliches Element der Öffentlichkeitsarbeit gibt es nun den sog. Radl-Reporter, der via Facebook, Twitter und Instagram die Stadtgesellschaft über die aktuellen Entwicklungen im Münchner Radverkehr und alle Radlhauptstadt-Großveranstaltungen informiert. Inhalte sind zum Beispiel: Video-Interviews mit Ausstellern oder Teilnehmerinnen und Teilnehmern diverser Veranstaltungen, Fotos von exklusiven Standorten (z.B. die Radlnacht von oben), Erfahrungsberichte (z.B. Test auf dem RadIKULT: Wie fährt sich ein Lastenrad? Wie geht Bike-Polo?) oder Blicke hinter die Kulissen (z.B. beim Radlcheck). Der „Radlreporter“ fungiert gleichzeitig als „Event-Fotograf“, der Fotos auf den Veranstaltungen macht und diese in den sozialen Medien verbreitet. So werden die Besucherinnen und Besucher der Radlhauptstadt-Veranstaltungen auch virtuell beteiligt und die Identifikation mit der Radlhauptstadt gestärkt. Gleichzeitig werden nicht Anwesende über die virtuelle Präsenz über Veranstaltungen live informiert und so motiviert, sich die nächste Veranstaltung nicht entgehen zu lassen.

Radlstadtplan und Radroutenplaner

Seit 1989 gibt das Referat für Gesundheit und Umwelt den Münchner Radlstadtplan heraus, im Jahr 2017 bereits in der 12. Auflage.

Aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen hat sich die Landeshauptstadt München zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil stetig zu steigern. Alle zwei Jahre wird der aktuelle Ausbaustand des Fahrradnetzes im Münchner RadlStadtplan für die Münchner Bürgerinnen und Bürger dargestellt. Indem der Münchner RadlStadtplan die Fahrmöglichkeiten für den Radfahrende aufzeigt, leistet er einen Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils.

Der seit 2003 vom Referat für Gesundheit und Umwelt im München-Portal bereitgestellte Radroutenplaner wurde mit der Aufnahme des Regelbetriebs am 30.06.2015 von dem integrierten Rad- und ÖPNV-Routenplaner des EU-Projekts PUMAS (offizieller Name: MVV-Radroutenplaner) abgelöst. Die Kartengrundlage des neuen Radroutenplaners ist die freie digitale Karte OpenStreetMap, die von engagierten freiwilligen Mitgliedern als Community-Projekt auf Open-Source-Basis gepflegt wird. Den Streckenplaner entwickelten die Partner der MVV und des Referats für Gesundheit und Umwelt gemeinsam im Rahmen des EU-Projekts PUMAS (Planning Sustainable regional-Urban Mobility in the Alpine Space), wobei 75% der Projekt- und Entwicklungskosten von der Europäischen Union getragen wurden.

Den Radroutenplaner schrieb der MVV nach gemeinsamer Arbeit der Partner am Lastenheft im Jahr 2013 aus, erste Tests erfolgten ab Herbst 2014. Mit dem Ende des Projekts PUMAS am 30.6.2015 ist der Radroutenplaner in den Regelbetrieb übergegangen. Er ist über die München-Portalseite, direkt über die Web-Adresse <http://radroutenplaner.muenchen.de> und über die Fahrplanauskunft des MVV aufrufbar. Aufgrund der engen technischen Integration des Fahrradrouters in die MVV-Fahrplanauskunft wird der technische Betrieb und die Wartung des Routers vom MVV übernommen.

3.4. Weitere Handlungsfelder

3.4.1. E-Mobilität

Die E-Mobilität auf zwei Rädern ist ein äußerst erfolgreicher Markt, der sich in wichtige Untergruppen teilt. Der Begriff Elektrofahrrad steht für alle Varianten. Elektrofahrrad, Pedelec, S-Pedelec, E-Bike – meist werden diese Begriffe nicht exakt differenziert: Pedelec-fahrende müssen mittreten, um eine elektrische Unterstützung zu erhalten, die sich ab einer Geschwindigkeit von 25 km/h automatisch abschaltet. Pedelecs unterscheiden sich straßenverkehrsrechtlich nicht von herkömmlichen Fahrrädern; es besteht also keine Führerschein-, Helm- oder Versicherungspflicht.

S-Pedelecs schalten ihre elektronische Unterstützung erst bei 45 km/h ab. Dadurch ist das S-Pedelec rechtlich gesehen kein herkömmliches Fahrrad, sondern ein Kraftfahrzeug. Es besteht eine Helm-, Führerschein- und Versicherungspflicht. Ähnlich verhält es sich mit den sogenannten E-Bikes. Sie sind ebenfalls Kleinkrafträder mit entsprechender Helm-, Führerschein- und Versicherungspflicht, die auch ohne Pedalieren elektrisch unterstützen, ähnlich einem Elektroroller. Häufig wird der Begriff E-Bike statt der Bezeichnung Pedelec verwendet, obwohl mit 95 % Marktanteil vor allem Pedelecs die zweirädrige E-Mobilität auf den Straßen prägen.

Im Jahr 2015 wurden bundesweit mehr als 530.000 Elektrofahrräder verkauft. Somit war jedes achte neu erworbene Fahrrad ein Elektrofahrrad.

Diese erfolgreiche Entwicklung schlägt sich im Radverkehr auf den Straßen Münchens

sowie in allen Bereichen der Radverkehrsförderung nieder und muss daher als Querschnittsthema in Zukunft in allen Handlungsfeldern mitgedacht werden. Mit der Zunahme an Elektrofahrrädern steigt auch der Anteil des schnellen Radverkehrs. Schnelle Radfahrende gab es auch schon in der Vergangenheit, ihr Anteil nimmt allerdings mit den Entwicklungen der E-Mobilitätsbranche deutlich zu. Auch immer mehr zwei- und dreirädrige Lastenräder, Rikschas und andere Transportfahrräder sind auf Münchens Straßen unterwegs, da der Transport von Gütern und Personen durch die Elektrounterstützung leichter fällt.

Diese Entwicklungen haben v.a. Auswirkungen auf die benötigten Breiten von Radinfrastrukturen. Sind die aktuell häufig vorzufindenden Mindestmaße bereits jetzt stellenweise zu schmal, um die Menge an Radverkehr sicher abzuwickeln und verkehrssichere Überholvorgänge zwischen Fahrradfahrenden zu ermöglichen, werden die Breitenbedarfe durch eine stärker werdende Differenz in den gefahrenen Geschwindigkeiten im Radverkehr und durch steigende Spurbreiten der Fahrräder stark zunehmen.

Dies gilt es, wie in Kapitel 2 und im Handlungsfeld „innerstädtisches Radverkehrsnetz“ bereits beschrieben, zukünftig in Abwägungsprozessen und Planungen zu beachten. Auch die Radschnellverbindungen bieten die Chance, ausreichend breite und komfortabel nutzbare Radverbindungen zu schaffen, die den Entwicklungen der E-Mobilität entsprechen. Ebenfalls steigt der Bedarf an diebstahrsicheren und wettergeschützten Radabstellanlagen (Ausführungen hierzu finden sich im Handlungsfeld ruhender Verkehr wieder) sowie der Wunsch nach finanzieller Unterstützung bei der Beschaffung von privaten E-Lastenrädern oder gewerblich genutzten Elektrofahrrädern (bereits über das Förderprogramm des IHFEM möglich).

Seit dem 01.04.16 fördert die LH München im Förderprogramm "München emobil" des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) die Anschaffung von Pedelecs sowohl für Unternehmen als auch für gemeinnützige Vereine und freiberuflich Tätige. Durch die elektrische Unterstützung sind Pedelecs in der Lage, kürzere Fahrten mit Verbrennern zu substituieren und so zum Klimaschutz, zur Luftreinhaltung und zur Lärmvermeidung beizutragen.

Die Förderhöhe beträgt 25 % der Nettokosten bis maximal 500 €. Seit Beginn des Förderprogramms wurden über 600 Pedelecs gefördert (Stand August 2017). Neben herkömmlichen Pedelecs werden auch Lastenpedelecs mit 25 % und maximal 1.000 € für Gewerbetreibende, Freiberufler und gemeinnützige Organisationen sowie seit 01.01.2017 auch für Privatpersonen durch das Programm gefördert. Aufgrund der größeren Zuladung bestehen hier noch weitere Substitutionsmöglichkeiten, z.B. im Bereich Lieferverkehr. Bisher wurden ebenfalls rund 600 solcher Fahrzeuge gefördert.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Querschnittsthema E-Mobilität in allen Bereichen der Radverkehrsförderung Berücksichtigung finden muss und damit auch in die Fortschreibung des VEP-R Eingang finden wird.

3.4.2. Stadt und Umland (Antragsziffer 15)

Die Landeshauptstadt München arbeitet in der Radverkehrsförderung mit dem Umland bereits seit vielen Jahren eng und erfolgreich zusammen. Gemeinsame aktuelle Projekte sind z.B. die Pilotradschnellverbindung im Münchner Norden, die Stärkung der gemeindeübergreifenden Verbindungen, z.B. entlang der Freisinger Landstraße, sowie das regionale Radverkehrskonzept.

Diese guten Abstimmungsstrukturen im Thema Radverkehr sollen in Zukunft weiter intensiviert werden, sodass Projektideen in Zukunft noch schneller initiiert und konkretisiert werden können.

Um diesen Austausch zu unterstützen, wird der Radverkehrsbeauftragte der Landeshauptstadt München in Absprache mit dem PV München nach Bedarf „Runde Tische“ mit Umlandgemeinden und -landkreisen einberufen, sobald eine Umlandgemeinde oder ein Landkreis Interesse an einem gemeinsamen Projekt äußert und um eine erste Abstimmung dazu bittet.

Zu diesen „Runden Tischen“ werden je nach Themenfokus die jeweiligen Interessenträger eingeladen, um daraufhin die Projektidee rasch zu konkretisieren, Rahmenbedingungen, Chancen und Grenzen des Projektvorschlags zu klären und nach Möglichkeit einen Projektablauf zu definieren.

Über dieses Format des Radverkehrsbeauftragten kann sichergestellt werden, dass sowohl die Landeshauptstadt München als auch die engagierten Landkreise, -städte und -gemeinden ein Format zur Diskussion und Initiierung gemeindeübergreifender Projekte erhalten und eine frühe Abstimmung gewährleistet ist.

3.4.3. Daten im Radverkehr (Antragsziffern 16 bis 18)

Für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen oder zur Überprüfung von Maßnahmen oder anderer übergeordneter Ziele sammelt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits seit vielen Jahren Daten. Diese Daten werden einerseits grundsätzlich im Rahmen der üblichen Querschnitts- und Knotenpunktzählungen für den Kfz-Verkehr mit erhoben. Da es sich hierbei hauptsächlich um Momentaufnahmen handelt, wird der Radverkehr seit 2008 zudem an derzeit sechs Raddauerzählstellen kontinuierlich gemessen. Diese sind auf verschiedene Infrastrukturformen und Stadtbereiche verteilt und geben Aufschluss über die generelle Entwicklung des Radverkehrs in München.

Im September 2016 wurde ein neuer Rahmenvertrag für die Erhebung von Rad- und Fußverkehrsdaten abgeschlossen. Dadurch sollen Zählungen für den Rad- und Fußverkehr, unabhängig von den Erhebungen für den Kfz-Verkehr, intensiviert werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt auch Zählungen und Befragungen im Auftrag anderer Referate durch.

Um auch die Wünsche und Meinungen der Bevölkerung stärker in die Radverkehrsplanung einzubinden, werden seit 2008 alle zwei bis drei Jahre Nutzerbefragungen durchgeführt. Die letzte Befragung fand im September 2016 statt. Dabei wurde festgestellt, dass die Münchnerinnen und Münchner grundsätzlich mit den Bedingungen im Radverkehr zufrieden sind, aber sich die Einschätzung seit 2008 nicht verbessert hat. Beim Radfahren werden in München sehr gerne Wege in Grünzügen und Fahrradstraßen benutzt. Verbessert werden muss nach Ansicht der Bürgerinnen und Bürger aber die Führung des Radverkehrs an Baustellen.

Die Bekanntgabe der Ergebnisse aus den internen Erhebungen und/oder Befragungen erfolgt im jährlichen Turnus im 1. Quartal des neuen Jahres. Die Ergebnisse aus der Befragung ermöglichen einen groben Abgleich mit den Daten aus der Befragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD).

Auch diese extern erhobene Datensammlung wird für die Radverkehrsplanung herangezogen. Die Stichprobe der aktuellen Befragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) im Jahr 2016/17 wurde erneut für München aufgestockt, um fundierte Ergebnisse mit den Werten aus 2002 (Anteil des Radverkehrs an allen Wegen der Münchner Bevölkerung: 10%) und 2008 (14%) vergleichen zu können. Die aktuellen Ergebnisse stehen voraussichtlich ab 2018 zur Verfügung. Mit der MiD werden „repräsentative und verlässliche Informationen zur Soziodemografie von Personen und Haushalten und ihrem Alltagsverkehr gesammelt“ (Bundesministerium für Verkehr).

Zur Nutzung von Synergieeffekten werden die bestehenden Raddauerzählstellen an die Verkehrsdatensammler des Baureferates im Rahmen des Projektes „Erweiterung der verkehrstechnischen Infrastruktur zur Messung des Verkehrs im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplanes“ angeschlossen (siehe Beschluss der Vollversammlung vom 29.04.2015, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02629). Auch die Sicherstellung der Betriebsbereitschaft wird in Zukunft durch das Baureferat betreut.

Es ist angedacht, die Daten aus den Raddauerzählstellen neben der Radverkehrsentwicklung stärker auch für die Berechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) heranzuziehen. Dadurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, DTV-Werte des Kfz-Verkehrs besser mit dem Radverkehr vergleichen zu können. Im Zuge dessen ist geplant, ein Hochrechnungsverfahren für München mit Daten aus den Raddauerzählstellen zusammen mit Expertinnen und Experten zu entwickeln, die bereits über Erfahrung mit der Berechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke für den Radverkehr verfügen. Zudem ist beabsichtigt, zusammen mit den Datenschutzbeauftragten der Landeshauptstadt München eine referatsübergreifende Lösung zur Verwendung mediengestützter Methoden zur Messung und Evaluierung des Radverkehrs zu entwickeln.

Bei der Planung von Fahrradrouten in Nebenstraßen aber auch anderen Radinfrastrukturprojekten soll auch der Reisezeitgewinn stärker berücksichtigt werden. Neben den Kfz- und Radverkehrsstärken kann dieser zusätzliche Faktor hilfreich sein, wirksame Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs noch vor der eigentlichen Umsetzung zu identifizieren. Wenn Fahrradstrecken insgesamt schneller zurückgelegt werden, steigt der Radius, der mit dem Rad erreichbar ist. So können künftig auch Strecken mit dem Rad bewältigt werden, für die bisher das Auto oder den ÖPNV genutzt wurden. Mit der Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr wurde in München bereits eine effektive Maßnahme umgesetzt, um einen Reisezeitgewinn zu erzielen. Zusätzlich könnten günstigere Umlaufzeiten an Lichtsignalanlagen oder kreuzungsfreie Radwege den Effekt verstärken.

Die genaue Untersuchung von Reisezeiteffekten von Maßnahmen sowie die Erfüllung der weiteren aufgeführten Aufgaben kann mit dem im Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorhandenen Personal nicht geleistet werden. Ein positiver Beschluss dieser neuen Personalkapazitäten entsprechend Kapitel 7.1. ist die Voraussetzung zur Umsetzung dieses Maßnahmenfeldes.

4. Umsetzung

4.1. Lenkungskreis Radverkehr

Der Lenkungskreis Radverkehr ist weiterhin das stadtweite Steuerungsgremium für strategische Fragen der Radverkehrsförderung. Zudem entscheidet er über Projekte, die aus der Nahmobilitätspauschale finanziert werden. Mitglieder sind entscheidungsbefugte Vertreterinnen und Vertreter der Referate, die sich mit dem Radverkehr befassen (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Gesundheit und Umwelt sowie Referat für Arbeit und Wirtschaft). Zudem nimmt das Büro des Oberbürgermeisters an den Sitzungen teil.

Im März 2015 hat die Stadtbaurätin die Leitung des Lenkungskreises Radverkehr übernommen. Da die MVG häufig an Radverkehrsprojekten beteiligt (z.B. MVG Rad und B+R-Anlagen) oder von diesen betroffen ist (Radverkehr in Straßen mit Tram- oder Buslinien), ist sie nunmehr festes Mitglied des Lenkungskreises. Die Sitzungen finden weiterhin zweimal jährlich statt. Ergänzt werden die verwaltungsinternen Sitzungen seit Herbst 2015 durch gemeinsame Sitzungen mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen und Ausschussgemeinschaften. Hier können grundlegende Fragen gemeinsam erörtert und die jeweilige Zielrichtung bereits im Vorfeld einer Stadtratsbefassung vorabgestimmt werden.

4.2. Arbeitsgruppen

Die Arbeitsgruppen zum Radverkehr ermöglichen eine schwellenarme, effiziente Zusammenarbeit unterschiedlicher Dienststellen und Referate auf Arbeitsebene und somit die rasche und konsensorientierte Entwicklung von Lösungen. Der Erfolg der Arbeitsgruppen spiegelt sich in den umgesetzten Maßnahmen wider. Auch künftig soll der Lenkungskreis bei Bedarf neue Arbeitsgruppen gründen können. Zusammenfassend wird festgehalten, dass sich die Einführung der Arbeitsgruppen zur dezidierten Diskussion und Lösungsfindung konkreter Problemlagen und Themen über die Jahre durchweg bewährt hat.

Aktuell sind neun Arbeitsgruppen (AG) in referatsübergreifender Zusammensetzung mit folgenden Schwerpunkten aktiv:

- **„Abstellplätze im Straßenraum“:**
 - Erarbeitung der Beschlussvorlage „Fahrradparken in München“ als Fortschreibung des Fahrradstellplatzkonzeptes
 - Planung konkreter Standorte und Abstimmung mit Bezirksausschüssen
 - Diskussion und Konzeption verschiedener Themenfelder wie Flex-Parken, Einführung eines Förderprogramms für Fahrradstände auf Privatgrund, weiche Maßnahmen im Bereich Bewusstseinsförderung für die Belange des Fußverkehrs und Möglichkeiten der Verbesserung des Fahrradparkens bei (Groß-)Veranstaltungen
- **„Öffnung von Einbahnstraßen und Einrichten von Fahrradstraßen“ (künftig: AG „Fahrradstraßen“):**
 - Umsetzung von Fahrradstraßen (s. www.muenchen.de oder

<https://radlhauptstadt.muenchen.de/radlnetz/fahrradstrassen-in-muenchen/>)

- Umsetzung von Pilotprojekten (gemäß Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07549)
- Weiterentwicklung des Fahrradstraßennetzes auf Grundlage der Erfahrungen in den (Pilot-)Projekten; Besondere Beachtung geplanter Radschnellverbindungen
- **„Optimierung von B+R-Anlagen“**
 - Diskussion verschiedener Standorte
 - Entwicklung neuer konzeptioneller Ansätze wie z.B. die Einführung von vollautomatischen Abstellsystemen
- **„Schwierige Knotenpunkte“ (künftig: „Radverkehr an Lichtsignalanlagen“**
 - Entwicklung von Lösungsvorschlägen für den Radverkehr an signalgeregelten Knotenpunkten
 - zukünftige Fokussierung auf folgende Knotenpunkte (Altfälle und ADFC-Vorschläge):
 - Bad-Schachener-Straße / Hofangerstraße
 - Bad-Schachener-Straße / Innsbrucker Ring
 - Innsbrucker Ring / Hechtseestraße
 - Innsbrucker Ring / Ottobrunner Straße
 - Kapuzinerstraße / Thalkirchner Straße
 - Karl-Preis-Platz
 - Riemer Straße / Schatzbogen
 - Thomasiusplatz
- **„Engpässe und Netzlücken“**
 - Entwicklung von Lösungen für Streckenabschnitte im Hauptverkehrsstraßennetz mit fehlender oder nicht ausreichender Radverkehrsinfrastruktur
 - Vorbesprechung zahlreicher kleinerer bis größerer Abschnitte mit den Beteiligten aus Planung und Umsetzung
 - Sonderschwerpunkt: Radschnellverbindungen; Begleitung des Pilotprojekts „schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“.
- **„Marketing“**
 - Diskussion und Abstimmung aktueller Themen, Termine und sonstiger Aktivitäten der „Radlhauptstadt München“-Öffentlichkeitsarbeit
 - Diskussion von Ideen und Themen für die referatsübergreifende Öffentlichkeits- und Pressearbeit, z.B. Vorbereitung von gemeinsamen Presseterminen oder stadtweiten Aktionen (u.a. Aktion Stadtradeln, Einweihung von Infrastrukturprojekten, Radljubiläum 2017).
- **„Winterrouten“**
 - Erarbeitung des Beschlusses vom 27.11.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 12710) mit den Ergebnissen des Winterroutenkonzepts
 - Umsetzung der Arbeitsergebnisse, wie im Kapitel Winterdienst erläutert, durch das Baureferat.

- **„Standortkonzept Mietradstationen“**
 - Vorklärung und Priorisierung der verschiedenen möglichen Standortvarianten an den durch den Stadtrat festgelegten Orten
 - Variantendiskussion und Abstimmung mit anderen Belangen und Anforderungen zusammen mit der MVG in Vorbereitung zu ihren eigenständigen weiteren Abstimmungen bis zum formalen Sparten- und Erinnerungsverfahren
 - Besprechungen zum weiteren Vorgehen im Zusammenhang mit der Umsetzung des MVG Rads

- **„Fahrradrouting“**
 - Koordinierung der Belange der Landeshauptstadt München bei der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Fahrradroutings
 - Koordination der städtischen Interessen untereinander und mit dem MVV
 - Formulierung der Ansprüche an den Betrieb und an die Weiterentwicklung
 - Pressearbeit
 - Klärung von Finanzierungsfragen

4.3. Arbeitskreis Radverkehr

Der Arbeitskreis Radverkehr ist ein Gremium, um wichtige Akteurinnen und Akteure im Radverkehr in die städtische Radverkehrsförderung einzubinden und sich zweimal jährlich über den aktuellen Stand in Projekten und Themenbereichen auszutauschen.

Vertreten sind neben mit dem Radverkehr befassten Personal der Sachbearbeitung aus den Referaten auch der MVV, die MVG, die Polizei, der ADFC, der Behindertenbeirat sowie weitere relevante Verbände. Teilnehmende können Projektideen anmelden, die gemeinsam im Rahmen des Arbeitskreises diskutiert werden. Sowohl die städtischen Vertreterinnen und Vertreter als auch die externen Teilnehmenden profitieren von einem direkten Austausch zu aktuellen Themen, Projektständen sowie Chancen und Hindernissen, sodass neben dem Informationsgewinn auch Vertrauen und Verständnis für gegenseitige Interessens- und Sachlagen erzeugt wird.

In Zukunft werden diese Arbeitskreise weitergeführt sowie vom Radverkehrsbeauftragten vorbereitet und geleitet.

4.4. Nahmobilitätspauschale

Mit Beschluss vom 17.12.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01817) hat die Vollversammlung des Stadtrats zum Haushaltsplan 2015 beschlossen, die „Nahmobilitätspauschale“ des Baureferates in 2015 auf 10 Mio. € zu erhöhen.

In dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Nahmobilitätspauschale“ vom 29.07.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02702) hat das Baureferat aufgezeigt, wie diese Mittel in den kommenden Jahren eingesetzt werden sollen.

Mit diesem Beschluss erhielt das Baureferat gleichzeitig den Auftrag, die Erhöhung der Ansätze im Mehrjahresinvestitionsprogramm ab 2016 ff. auf 10 Mio. € / Jahr zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2016 – 2020 anzumelden.

Neben Neu- und Umbaumaßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur wurde im Jahr 2015 eine Sanierungsoffensive für Radwege im Straßenraum und in Grünanlagen und Grünzügen gestartet. Allein in 2015 konnten damit rd. 28 km Radwege im Straßenraum saniert werden. Im Jahr 2016 wurden weitere rd. 22 km Radwege im Straßenraum und diverse Wege in Grünanlagen und Grünzügen saniert.

In den Jahren 2015 und 2016 wurden aus der Nahmobilitätspauschale Maßnahmen im Gesamtvolumen von ca. 19 Mio. € finanziert. Über die Jahre 2015 und 2016 ergab sich damit ein Mittelabfluss von rd. 95 %. Für das Jahr 2017 ist mit einem Mittelabfluss wie 2016 zu rechnen. Um weiterhin konsequent die Förderung des Rad- und Fußverkehrs betreiben zu können ist die derzeitige Dotierung der Nahmobilitätspauschale auch in Zukunft erforderlich.

Über die umgesetzten Maßnahmen (Neubau-, Umbau- und Sanierungsmaßnahmen) wird regelmäßig im Lenkungskreis Radverkehr und im Rahmen von Presseterminen berichtet. Die Anmeldung von Mittelbedarfen der Referate aus der Nahmobilitätspauschale werden jeweils im Lenkungskreis Radverkehr abgestimmt und an die Referate übertragen. Die Referate melden für eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen (z. B. Neuauflage des Radl Stadtplans 2017, Orientierungssystem im Rahmen des touristischen Marketings, Radroutenplaner RGU/MVG, Aktion Stadtradeln 2017, Datenerhebungen, diverse Studien, Gutachten und verkehrliche Untersuchungen, Broschüren, Kosten für Sonderaktionen der Öffentlichkeitsarbeit, Messestände, etc.) Mittel im unteren einstelligen Millionenbereich an.

Für das Jahr 2017 beträgt der geplante Gesamtansatz rd. 16 Mio. €. Wegen der Abhängigkeit von Dritten sind bei Pauschalen immer „Nachrückprojekte“ erforderlich um einen weitgehend vollständigen Mittelabfluss sicherstellen zu können.

Die vorhandenen Personalressourcen sind auf die derzeitige Dotierung in Höhe von 10 Mio. € ausgelegt.

5. Evaluierung (Antragsziffer 19)

Die festgelegten Evaluierungsziele wurden im ersten Radverkehrsbericht „Radverkehr in München – Bericht zur Umsetzung und Aktualisierung von Zielen“ (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 12242) 2013 auf ihren damaligen Stand überprüft. Durch die schnellen Erfolge der effizienten Arbeitsgruppen konnten bereits zum Stand 2012/2013 die meisten Ziele erreicht werden. Folgende Tabelle verdeutlicht den jeweiligen Fortschritt zum Stand 2013 sowie den Stand zum Zeitpunkt 2016/2017.

Neue bzw. aktualisierte Evaluierungsziele werden im nachfolgenden Kapitel 6 dargestellt.

Evaluierungsziel aus 2009	Umsetzungsst and Radverkehrsbericht 2013	Umsetzungsstand aktuell	Zielerreichungsgrad, Bemerkung
Modal Split			
17 % (20 %) der Wege der Münchnerinnen und	17 % in 2011 (Evaluierungsergebnisse zur	unbekannt, erste Ergebnisse der MiD 2016/2017:	unbekannt; Weil der im

Münchner werden im Jahr 2015 mit dem Rad zurückgelegt	Radlkampagne); daher wurde das Ziel im o.g. Radverkehrsbericht auf einen <i>Anteil von 20 % angepasst</i>	voraussichtlich 2018	Grundsatzbeschluss 2009 definierte Anteil von 17 % bereits im Jahr 2011 erreicht wurde, wurde im Radverkehrsbericht (2013) das genannte Ziel definiert (20 % in 2015)
<i>Evaluierungskriterium wird beibehalten und in Kapitel 6 aktualisiert</i>			
Fahrradabstellplätze			
2.000 Stellplätze (Fahrradstellplatzkonzept, inkl. Fahrradstellplätzen im Rahmen des Parkraummanagements)	1.304	3.930	ca. 200 %
<i>Evaluierungskriterium abgeschlossen</i>			
Fahrradabstellplätze: 400 wettergeschützte Stellplätze auf öffentlichen Flächen in Altbaugebieten	0	0	0 % weitere Bearbeitung in der Arbeitsgruppe.
<i>Evaluierungskriterium wird vorerst zurückgestellt aus Gründen der Flächenverfügbarkeit, der Spartenlagen (Überbauung), des Kosten-Nutzen-Faktors, des Denkmalschutzes, der Gestaltung und der Spartenlagen (Überbauung)</i>			
Bike & Ride			
2.000 zusätzliche Bike & Ride-Abstellplätze mit Wetterschutz	1.300 an 13 Standorten (exkl. Pasing)	8.300 insgesamt	>400 %
<i>Evaluierungskriterium wird beibehalten und in Kapitel 6 aktualisiert</i>			
Einbahnstraßen			
300 Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet	292	370	> 100 %
<i>Evaluierungskriterium wird beibehalten und in Kapitel 6 aktualisiert</i>			

Wegweisung			
Wegweisungs-system für den Radverkehr, Fertigstellung bis Ende 2010	fertiggestellt	fertiggestellt	100 %
<i>Evaluierungskriterium abgeschlossen</i>			
Fahrradgaragen und -stationen			
Fahrradgarage in Pasing bis 2014	fertiggestellt	fertiggestellt	
Fahrradstation am Hauptbahnhof bis 2020	Planung	Planung	Die Machbarkeit verschiedener Standorte wurde geprüft, die weiteren Planungen hierfür laufen.
<i>Evaluierungskriterium teils abgeschlossen, teils noch in Erarbeitung.</i>			

6. Fortschreibung der Evaluierungskriterien (Antragsziffer 19)

Im ersten Grundsatzbeschluss 2009 wurden messbare Evaluierungsziele festgelegt, mit denen der Fortschritt der Radverkehrsförderung überprüft werden soll. Die Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split ist ein Kernkriterium des Erfolges lokaler Radverkehrsförderung. Hierfür wurde für die Evaluierung das Jahr 2015 ausgewählt, in dem nach damaligen Einschätzungen die aktuelle Mobilitätserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) durchgeführt werden sollte. Die MiD startete 2016 und wird erst im Laufe dieses Jahres abgeschlossen und ausgewertet sein. Somit sind für diese Fortschreibung leider keine MiD-Ergebnisse als Evaluierungsreferenz möglich. Entsprechend der positiven Bilanz der Zielevaluierung sowie neuen Herausforderungen der Radverkehrsplanung ist eine Fortschreibung der Evaluierungskriterien in Bezug auf die Inhalte der Handlungsfelder nötig. Auf Grundlage der seit 2009 gesammelten Erfahrungen werden manche der nicht erreichten Evaluierungskriterien aufgegeben (s. Erläuterungen im vorherigen Kapitel); andere Kriterien werden fortgeführt und aktualisiert sowie mit bisher neuen, zeitgemäßen Evaluierungskriterien ergänzt.

Zukünftig ist die Radverkehrsförderung in München an den im Folgenden dargestellten Evaluierungskriterien zu messen. Dabei ist zu beachten, dass zahlreiche Evaluierungskriterien nur erfüllt werden können, sofern das in diesem Beschluss beantragte Personal vom Stadtrat bewilligt wird. Neues Evaluierungsjahr ist das Jahr 2025.

Modal Split:

Der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Wege der Münchnerinnen und Münchner ist im Jahr 2025 um weitere 3 % im Vergleich zu den Ergebnissen der MiD-Untersuchung von 2016/2017 gestiegen.

Aktuelle Zahlen zum Anteil des Fahrrads am gesamten Modal Split der Münchner Bevölkerung fehlen, werden aber derzeit über die MiD-Erhebung 2016/2017 erhoben bzw. ausgewertet und sind voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2018 verfügbar. Aufgrund des fehlenden Wissens über den aktuellen Modal Split-Anteil des Fahrradverkehrs lassen sich daher keine konkreten Zielzahlen nennen.

Radwegebenutzungspflicht:

Bis 2025 sind alle Radwege im Bestand auf ihre Benutzungspflicht hin überprüft. Die Aufhebung der Benutzungspflicht wird für alle dafür geeigneten Abschnitte durchgeführt.

Einbahnstraßen:

Alle Einbahnstraßen in München (rund 700) sind 2025 auf eine Freigabemöglichkeit des Radverkehrs in Gegenrichtung geprüft. Die Einbahnstraßenöffnung wird für alle dafür geeigneten Einbahnstraßen gewährt.

Fahrradstraßen:

Im Jahr 2025 gibt es in der Landeshauptstadt München mindestens 100 Fahrradstraßen.

Radschnellverbindungen:

Im Jahr 2025 sind zwei Radschnellverbindungsprojekte auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München umgesetzt.

Radverkehrsnetz (VEP-R):

Im Jahr 2025 ist das Radverkehrsnetz (VEP-R) fertig überprüft, überarbeitet, aktualisiert und fortgeschrieben.

Infrastrukturprojekte:

Die zentralen, im Kapitel „Maßnahmen im Lückenschluss“ präzisierten Infrastrukturprojekte Pfeuferstraße, Lindwurmstraße zwischen Implerstraße und Plinganserstraße, Implerstraße, Paul-Heyse-Straße, Stiglmaierplatz, Karlsplatz/Stachus, Lenbachplatz, Friedensengel/Europaplatz werden bis zum Jahr 2025 genauer untersucht, geplant und nach entsprechenden Stadtratsentscheidungen umgesetzt.

Daten im Radverkehr:

Bis zum Jahr 2025 ist ein münchenspezifischer Hochrechnungsfaktor für den Radverkehr sowie ein Konzept zur Messung von Auswirkungen infrastruktureller Maßnahmen auf die Reisezeitgewinne des Radverkehrs etabliert.

Rückgang der Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung an Unfallschwerpunkten:

Im Jahr 2025 sind die Unfallzahlen an den zehn unfallträchtigsten Knotenpunkten mit Radverkehrsbeteiligung deutlich zurückgegangen.

Überdachtes Fahrradabstellen an ÖPNV-Haltestellen:

Bis zum Jahr 2025 werden 15 neue überdachte Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen außerhalb des Mittleren Rings errichtet.

Vollautomatische Abstellanlagen:

Bis zum Jahr 2025 wird eine ober- oder unterirdische, vollautomatische Abstellanlage

errichtet.

7. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Die Bereitstellung der finanziellen Mittel für die in dieser Vorlage beantragten Projekte (u.a. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Radverkehr, die Machbarkeitsuntersuchung für weitere radiale Radschnellverbindungen sowie eine Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung für tangentielle Radschnellverbindungen, vertiefende verkehrliche Untersuchungen für ausgewählte Strecken und Knotenpunkte) erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale ab dem Haushaltsjahr 2018 beim Baureferat. Je nach Projektverlauf und Zeitpunkt der Personalzuschaltung und -besetzungen werden die finanziellen Mittel rechtzeitig zu den jeweiligen Haushaltsjahren für die Nahmobilitätspauschale angemeldet.

7.1. Personalbedarf im Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Antragsziffern 20 bis 22):

Bis zum ersten Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München (2009) existierte im Referat für Stadtplanung und Bauordnung für die Radverkehrsplanung ca. ½ Stelle zur Sachbearbeitung im höheren technischen Dienst. Aufgrund gleichzeitig zu erledigender übergeordneter Aufgaben war eine kontinuierliche Bearbeitung der Radverkehrsthematiken teilweise nicht möglich. Über den ersten Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München (2009) wurden 1½ Stellen für die Radverkehrsplanung beantragt und beschlossen, die sich seither ausschließlich mit der Radverkehrsplanung in München beschäftigen und folgende Aufgaben bearbeiten:

- Koordinierung und Evaluierung der Umsetzung des Grundsatzbeschlusses, inklusive Betreuung der Radverkehrsberichte
- Konzeption der Zählungen und Erhebungen
- Betreuung, Auswertung und Aufbereitung der Zählungen und Erhebungen
- Durchführung von Verkehrsuntersuchungen zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen
- Erarbeitung und Betreuung des Themas Fahrradabstellplatzsatzung
- Erarbeitung und Betreuung des Themas und des Beschlusses Fahrradabstellplatzkonzept
- Planung und Umsetzung des Fahrradstellplatzangebots auf öffentlichen Flächen
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans-Radverkehr

Seit 2009 hat sich die Anzahl der Planungsaufträge deutlich erhöht. Die Herausforderungen in der nachhaltigen Verkehrsplanung sind insbesondere im Hinblick auf die räumlichen Konkurrenzen und planerische Komplexität deutlich gestiegen. Lösungsansätze lassen sich schwieriger finden. Neue Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche wie z.B. MVG Rad und Radschnellverbindungen sind entstanden. Der Arbeitsaufwand in bestehenden und neuen Aufgaben ist somit stark gestiegen.

Um folgende Aufgaben erledigen zu können, sind zusätzliche Personalkapazitäten im Bereich Grundlagen (HA I/31) erforderlich:

- Vertiefte Datenaufbereitung, -zusammenführung und -auswertung
- Koordinierung und Zusammenführung von Daten, die in den unterschiedlichen Referaten und Dienststellen vorliegen und erhoben werden
- Konzeption zur Nutzbarkeit und Verwendbarkeit neuer Medien sowie neuer Technologien und der daraus entstehenden Daten
- Konzeption von Lösungen zur verbesserten Datenzugänglichkeit für die Stadtverwaltung (GeoInfoWeb) und für die Öffentlichkeit (z.B. München Maps)
- Vernetzung und Verschneidung von Untersuchungsergebnissen, die auf Grundlage der vorliegenden Daten in den unterschiedlichen Dienststellen und Referaten vorliegen.
- Konzeption einer fundierten, standardisierten Vorgehensweise zur Verwendung von Datengrundlagen und Datenauswertungen bei zukünftigen Abwägungen in Planungsprojekten.
- Ermittlung von münchenspezifischen Hochrechnungsfaktoren und -verfahren für den Radverkehr
- Vertiefte Evaluierung von Radverkehrsprojekten

Um folgende Aufgaben erledigen zu können, sind zusätzliche Personalkapazitäten im Bereich Planung (HA I/32) erforderlich:

- gesamtstädtische konzeptionelle Bearbeitung des Themas Radschnellverbindungen
- fachliche Koordinierung und Betreuung weiterer vertiefter Machbarkeitsuntersuchungen und Projekte zum Thema Radschnellverbindungen
- Begleitung der Umsetzung und Evaluierung von Radschnellverbindungen
- zusätzliche Unterstützung bei der Untersuchung von Radverkehrsplanungen im Hauptverkehrsstraßennetz auf Machbarkeit und Auswirkungen
- Mitwirkung bei der Fortschreibung des VEP-R

Diese Stellenforderung steht im unmittelbaren Zusammenhang mit den Inhalten der Teilkapitel „Radschnellverbindungen“ und „Maßnahmenumsetzung bei Engpässen und Netzlücken in der Radverkehrsinfrastruktur im Hauptverkehrsstraßennetz“. Die in diesen Teilkapiteln dargestellten Inhalte können ohne die hier gestellte Personalforderung nicht, nur verzögert oder zulasten anderer Aufgaben bearbeitet werden.

Konkret berechnet sich der aus den oben dargestellten Aufgaben der zusätzliche Personalbedarf bei PLAN I/3 wie folgt:

dargestellte Aufgabenbereiche bei PLAN I/31	0,5 VZÄ
dargestellte Aufgabenbereiche bei PLAN I/32	1,0 VZÄ

Personalbedarf gesamt 1,5 VZÄ

Zusammenfassend ergibt sich damit folgender Personalmehrbedarf bei PLAN I/3:

Funktion	VZÄ	Einwertung ¹	Befristung
Bereich Grundlagen	0.5	EGr. 13 TD	unbefristet

1 Die in dieser Vorlage dargestellten Stellenwerte stellen Planwerte zur Erhebung der Kosten dar. Die tatsächliche Stellenwertfeststellung erfolgt im Rahmen der Stelleneinrichtungen.

Bereich Planung	1.0	EGr. 13 TD	unbefristet
-----------------	-----	------------	-------------

Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-innen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 36.600 € (40% der JMB).

Sämtliche Aufgaben fallen nicht befristet sondern dauerhaft an und werden in Zukunft noch weiter an Relevanz und Dynamik zunehmen. Daher können die neu zu schaffenden Stellen nicht befristet eingerichtet werden.

Zusammengefasst ergibt sich folgender Personalbedarf:

Zeitraum	Stelleneinwertung	VZÄ	Mittelbedarf				Kostenstelle
Unbefristet (Bereich 31)	E13 TD	0.5	40.535 €				18130000
Unbefristet (Bereich 32)	E13 TD	1.0	81.070 €				18130000
Summe		1,5	121.605 €				

Die Sachkosten stellen sich wie folgt dar:

Art	Anzahl	Einzelkosten	Gesamtkosten (bis zu)	Kostenart
Arbeitsplatz Ersteinrichtung (einmalig, investiv)	2	2,370.00 €	4,740.00 €	Investive Sachkosten (2.370 € je Arbeitsplatz)
Arbeitsplatzkosten (dauerhaft)	1.5	800,00 €	1.200,00 €	Sachkosten laufender Aufwand jährlich ab 2018 (800 € je Arbeitsplatz)

Sachmittelbedarf in 2018		Produktteilleistung (PTL) Produktleistung (PL)
Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Radverkehr		PTL: 589100062 PL: 38512100400
Machbarkeitsuntersuchung für weitere radiale Radschnellverbindungen sowie eine Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung für tangentele Radschnellverbindungen		PTL: 589100062 PL: 38512100400
Vertiefende Untersuchungen für ausgewählte Strecken und Knotenpunkte		PTL: 589100062 PL: 38512100400

7.1.1. Büroflächenbedarf

Die beantragten Arbeitsplätze müssen in den Verwaltungsgebäuden des Referates für Stadtplanung und Bauordnung untergebracht werden. Da dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Laufe des Jahres 2019 neue Räume, die derzeit vom Kommunalreferat belegt sind, zugewiesen werden, kann das zusätzlich beantragte Personal aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung langfristig aufgrund der zusätzlich zugewiesenen Flächen untergebracht werden. Bis zur Freisetzung der Flächen des Kommunalreferates erfolgt die Unterbringung durch temporäre Nachverdichtungen.

7.1.2. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	122.805 € ab 2018		
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	121.605 €		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)			
Transferauszahlungen (Zeile 12)	,--		
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	1.200 €		
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)	,--		
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	1,5		

* Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie z. B. interne Leistungsverrechnung, Steuerumlage, kalkulatorische Kosten) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden.

7.1.3. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)		4.740 € in 2018	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)		4.740 € in 2018	
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			

	dauerhaft	einmalig	befristet
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

7.1.4. Nutzen

Der Nutzen, der nicht durch Kennzahlen beziffert werden kann, ergibt sich aus 3.1.1., 3.1.3. und 3.4.3. des Sachvortrags.

7.1.5. Erfahrungsbericht

Die Bearbeitung des erweiterten Arbeitsspektrums ist mit einem erheblichen zusätzlichen Arbeitsaufwand verbunden, kann nicht mit der vorhandenen Personaldecke kompensiert werden und erfolgt nach Besetzung der unter Ziffer 7.1 dargestellten zusätzlichen Positionen.

In der Folge wird dem Stadtrat im Rahmen des Stadtratsbeschlusses zum nächsten Radverkehrsbericht 2020, spätestens jedoch zwei Jahre nach Stellenbesetzung der unbefristeten Stellen, über die damit erzielten Erfolge und Effekte berichtet. Die erzielten Erfolge und Effekte werden anhand der Evaluierungskriterien „Radschnellverbindungen“, „Infrastrukturprojekte“ sowie „Daten im Radverkehr“ aus dem Kapitel 6 gemessen. Dieser Beschluss unterliegt somit der Beschlussvollzugskontrolle.

7.1.6. Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Die zusätzlich benötigten Zahlungsmittel sollen nach positiver Beschlussfassung in den Haushaltsplan 2018 aufgenommen und zum Schlussabgleich 2018 angemeldet werden.

Nichtplanbarkeit

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage bis zur Behandlung aller bisher gefassten Empfehlungs- und Finanzierungsbeschlüsse in der Vollversammlung vom 23.11.2017 konnte gemäß Ziffer 2.7.2 der AGAM nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, weil die personellen und finanziellen Ressourcen zum Schlussabgleich für den Haushalt 2018 angemeldet werden müssen, um den laufenden Dienst in den berührten Maßnahmenfeldern aufrecht zu erhalten. Aufgrund der herausgehobenen Wichtigkeit des Radverkehrs für die gesunden Lebensbedingungen in der Landeshauptstadt München ist kein Aufschub in das kommende Jahr möglich. Um den laufenden Dienst in den berührten Maßnahmenfeldern aufrecht zu erhalten, sind weitere Verzögerungen zu vermeiden.

7.2. Personalbedarf im Kreisverwaltungsreferat (Antragsziffern 23 bis 27)

Wie oben ausgeführt bedarf es für die Bearbeitung der Themen Verkehrsordnung, Verkehrssicherheit und Verkehrssteuerung außerordentlicher Qualifikation, aber auch entsprechender Personal- und Zeitressourcen sowie Spezialisierung der damit befassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, um im Spannungsfeld der Interessen und den komplexen Sachzusammenhängen die geeigneten Maßnahmen bei der Anordnung von Radverkehrsanlagen und Radverkehrsmaßnahmen an LSA treffen zu können.

Folgende Entwicklungen lösen erhöhten Arbeitsaufwand aus:

- Der Anteil des Radverkehrs wächst mit einer Zunahme von rund +70% in 10 Jahren mit Abstand am stärksten von allen Verkehrsarten. Die Fachdienststelle erwartet, dass der extreme Zuwachs anhält oder sich sogar noch verstärkt, weil zum einen die Bevölkerungsprognosen der LHM stets weiter nach oben korrigiert werden und zum anderen weder das Straßennetz noch das ÖPNV-System die Zuwachsraten kurzfristig aufnehmen können. Den Bürgern bleibt zum Teil gar nichts anderes übrig, als das Fahrrad als Verkehrsmittel noch stärker als bisher zu nutzen, um ihre Mobilität aufrecht zu erhalten.
- Entsprechend hat nach einer fachdienststelleninternen Schätzung die Zahl der an die Verwaltung gerichteten Arbeitsaufträge aus der Mitte des Stadtrats, der Bezirksausschüsse, der Bürgerversammlungen und der direkten Bürgerschreiben seit 2014 um etwa 30% zugenommen. Die aus Punkt 8 „Behandlung von Anträgen“ hervorgehenden Arbeitsaufträge (Pilotprojekte und Maßnahmen) bedürfen einer intensiven und aufwändigen Vorbereitung, Abstimmung und Auswertung.
- Die Komplexität, der Abstimmungsbedarf und die politische Dringlichkeit für Lösungen im Radverkehr nimmt aufgrund der o.g. Entwicklung stetig zu. Es bietet sich an, neue Lösungen zunächst experimentell in zeitlich und räumlich begrenzten Verkehrsversuchen zu testen und wissenschaftlich begleiten zu lassen, um Sachargumente für eine spätere fachliche und politische Diskussion und eine sachgerechte Umsetzung zu schaffen.

Um diesen Arbeitsaufwand in der gebotenen Schnelligkeit und Sorgfalt zu bewältigen, sind zusätzliche Ressourcen notwendig.

Personalbedarf im Kreisverwaltungsreferat für die Bearbeitung von Themen der Verkehrsordnung und Verkehrssicherheit im Radverkehr, KVR-III/111

Zur Bearbeitung von (Grundsatz-)Fragen der Verkehrsordnung und Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Radverkehr für das gesamte Stadtgebiet stehen im zuständigen Sachgebiet bisher Stellen im Umfang von 3,0 VZÄ zur Verfügung.

Seit 2011 waren diese drei Stellen nicht dauerhaft besetzt. Die Anordnung und Projektbegleitung von markierten und baulichen Radverkehrsanlagen im Vollzug der StVO, sowie die Gesamtkoordination aller damit einhergehender sonstiger Anordnungen (z.B. Lieferkonzepte, Parkordnung, Vorfahrtsregelungen u.ä.) erfordern in jedem Einzelfall eine detaillierte Untersuchung, Abstimmung mit beteiligten Abteilungen des

Kreisverwaltungsreferates und städtischen Referaten, der Polizei und insbesondere den örtlichen Bezirksausschüssen, bevor die verkehrsrechtliche Anordnung gefertigt und weitere Maßnahmen durchgeführt werden können.

Aufgrund personeller Engpässe waren in den vergangenen Jahren in der Unterabteilung III/11 Verkehrsanordnungen/ Strategische Konzepte und Grundsatzangelegenheiten (Bereich Radverkehr) zudem erhebliche zeitliche Verzögerungen in der Abwicklung von Stadtrats- und Bezirksausschussanträgen und bei Aufgaben der laufenden Verwaltung unvermeidlich.

Konkret handelt es sich um folgende bisher nicht erledigte Aufgaben:

- Analyse von Strecken und Knotenpunkten hinsichtlich unfallpräventiver Maßnahmen gemäß den Ausführungen im Kapitel "Verkehrssicherheit"
- Umsetzung **interfraktioneller Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 01679 „Bauliche Umrüstung der Münchner Fahrradinfrastruktur: Markierung von Radwegen“**
- Umsetzung **SPD-Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 02438 „Sicherheit für Radfahrer erhöhen“**
- Umsetzung **Antrag Nr. 14-20 / A 02661 „Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 V – Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht“** der Grünen/RL
- Umsetzung **Antrag Nr. 14-20 / A 02660 „Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VI – Mehr Experimente wagen – mit Provisorien arbeiten“** der Grünen/RL
- Umsetzung Verkehrssicherheitskonzept zum Thema Radverkehr (Beschlussvorlage bis Ende 2017 geplant)
- Entwickeln und Umsetzen von Verbesserungsvorschlägen auf Grund von außen an die Stadt herangetragenen Sicherheitsmängeln (Gefahrenatlas Süddeutsche Zeitung, Anregungen aus dem Beschwerdemanagement des Planungsreferates)
- Entwickeln und Anstoßen von Verbesserungsmaßnahmen an Kreuzungen (Unfallprävention)

Konkret berechnet sich der zusätzliche Personalbedarf bei KVR-III/111 wie folgt:

Konzeption „Roteinfärbung“	0,5 VZÄ
Begleitung von Sonderprojekten und Durchführung von Verkehrsversuchen (Straßenplanung, Verkehrskonzepte)	0,5 VZÄ
Sukzessive Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht und Radwegrückbau (über ca. 6 Jahre)	1,0 VZÄ

Personalbedarf gesamt	2,0 VZÄ

Zusammenfassend ergibt sich damit folgender Personalmehrbedarf bei KVR-III/111:

Funktion	VZÄ	Einwertung ²	Befristung
SB Grundsatzangelegenheiten	1.0	BesGr. A 10 / EGr. 9C mit Entwicklung nach BesGr. A11 / EGr. 10	3 Jahre ab Besetzung
SB Grundsatzangelegenheiten	1.0	BesGr. A12 / EGr. 11	3 Jahre ab Besetzung

Es ist davon auszugehen, dass die Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht mit dem zusätzlichen 1,0 VZÄ innerhalb des Zeitraumes von 6 Jahren ab Besetzung abgeschlossen ist.

Personalbedarf im Kreisverwaltungsreferat für wissenschaftliche Begleitung/Evaluation von Verkehrsversuchen und Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde, KVR III/112

Auch im Radverkehr entstehen – wie im KFZ-Verkehr oder dem Öffentlichen Verkehr – immer häufiger und schneller neue Technologien, Konzepte, Rechtsgrundlagen und Lösungsansätze. Zu nennen sind:

- Neue Fahrzeugtechnologien (Pedelecs, E-Bikes, E-Trikes, Rikschas, Conference-Bikes, Cargo-Bikes, Anhängertechnologien...)
- Neue Mobilitätsdienstleistungen (Sharing-Systeme, Leasing-Angebote, multimodale Konzepte)
- Neue Verkehrssteuerungsansätze (automatische Detektion, Zählung, Anmeldung von Fahrradfahrern, Grüne Welle für Radler, verschiedene Signalisierungskonzepte von Fahrradfahrern an Knotenpunkten)
- Neue Ansätze in der Verkehrsordnung (Grüner Rechtsabbiegepfeil, Weiterentwicklung von Fahrradstraßen, innovative Markierungskonzepte, Neue Formen der Führung des Radverkehrs im Straßenraum unter speziellen Bedingungen)
- Neue Formen der Kommunikation

Es bewährt sich zunehmend, diese neuen Ansätze in Form von Forschungsprojekten und begleiteten Verkehrsversuchen zunächst zu testen und dann aufgrund gesicherter wissenschaftlicher Grundlage Vorschläge für den künftigen regulären Einsatz im Straßenverkehr zu erarbeiten. Dabei ist in der Regel mit Universitäten und externen Gutachtern zusammenzuarbeiten.

In den vergangenen Jahren wurde versucht, mit bestehendem Personal begleitende Evaluationen in folgenden Handlungsfeldern zu erarbeiten:

- Evaluation der Radlhauptstadtinitiative
- Evaluation der Mobilitätsstation Münchner Freiheit mit dem MVG-Leihradsystem
- Evaluation der Münchner Fahrradstraßen
- Evaluation der Grünen Welle für Radfahrende

² Die in dieser Vorlage dargestellten Stellenwerte stellen Planwerte zur Erhebung der Kosten dar. Die tatsächliche Stellenwertfeststellung erfolgt im Rahmen der Stelleneinrichtungen.

Der StelleninhaberIn soll folgende Tätigkeiten durchführen:

- Entwurf von Ausschreibungen und fachliche Betreuung von Vergabeverfahren in Kooperation mit der Vergabestelle 1 des Direktoriums
- Bereitstellung von Datengrundlagen für wissenschaftliche Untersuchungen und Gutachter
- Betreuung der Durchführung wissenschaftlicher Arbeiten, Projektsteuerung und Controlling, Plan-, Zeit- und Kostenkontrolle
- Dokumentation der Ergebnisse und Entwurf von berichtenden und empfehlenden Beschlussvorlagen zur weiteren Umsetzung der wissenschaftlichen Ergebnisse
- Entwicklung von Standards für die Umsetzungen wissenschaftlicher Ergebnisse im normalen Verwaltungsvollzug
- Schulung von Kolleginnen und Kollegen sowie externen Auftragnehmern

Konkret berechnet sich der Personalbedarf bei KVR-III/112 nach den oben dargestellten Aufgaben wie folgt:

Wissenschaftliche Begleitung/Evaluation von Verkehrsversuchen und Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde	0,5 VZÄ
-----	-----
Personalbedarf gesamt	0,5 VZÄ

Zusammenfassend ergibt sich damit folgender Personalmehrbedarf bei KVR-III/112:

Funktionsbezeichnung	VZÄ	Einwertung (vgl. Ziffer 1)	Befristung
SB Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	0,5	EGr. 13 Technischer Dienst	3 Jahre ab Besetzung

Personalbedarf im Kreisverwaltungsreferat, Verkehrssteuerung, LSA-Planung, Betrieb und ÖPNV, KVR-III/122

Aktuell kann aus Kapazitätsgründen den Anforderungen des Radverkehrs auch an LSA nicht in erforderlichem Maße Genüge geleistet werden. Priorität bei der Bearbeitung und Planung von LSA haben auf Grund der Beschlusslage die Beschleunigung des ÖPNV und Optimierungen. Sachzwänge, die sich zur unbedingt erforderlichen Erhaltung der Verkehrssicherheit auf tun, vermindern den für Belange der Radfahrer verbleibenden Ressourcenanteil in der Regel erheblich. Hinzu kommen Aufgabenmehrungen durch die stets steigende Komplexität der Steuerung sowie von geforderten Überprüfungen. Dadurch bleiben im Bereich der LSA viele sinnvolle und grundsätzlich mögliche, jedoch nicht ausdrücklich sicherheitskritische Radfahrprojekte unbearbeitet oder werden zurückgestellt.

In den zurückliegenden Jahren mussten wegen fehlender Personalressourcen folgende Aufgaben zurückgestellt werden:

- Die Verkehrssicherheitsarbeit in der Arbeitsgruppe „Schwierige Knotenpunkte“

- Die stadtweite Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht (hier: die verkehrstechnische Begleitung)
- Die Analyse von Strecken und Knotenpunkten hinsichtlich unfallpräventiver Maßnahmen gemäß den Ausführungen im Kapitel "Verkehrssicherheit"

Zur Stärkung der Belange der Radfahrer an signalisierten Knotenpunkten werden daher die Personalressourcen in Form von weiteren Ingenieurstellen im Umfang von 1,5 VZÄ für den Radverkehr im Bereich der LSA-Planung dringend benötigt.

Die Arbeitsgruppe „Schwierige Knotenpunkte“ musste in den zurückliegenden Jahren wegen fehlender Personalressourcen ausgesetzt werden. Mitarbeit und angemessene Leitung dieser Arbeitsgruppe begründen alleine dauerhaft 0,4 VZÄ.

Für Planung und Änderungen von LSA für die Belange des Radverkehrs besteht weiterer dauerhafter Bedarf von etwa 0,6 VZÄ. Die Bearbeitung von Bürgeranfragen und Bürgerversammlungsempfehlungen, Bezirksausschussanträgen, Stadtratsanfragen und -anträgen nimmt im Zusammenhang mit Radverkehrsfragen, die in der Regel zur Überprüfung der LSA-Programme und Ortsterminen führt, 0,3 VZÄ in Anspruch.

Das aktive Begleiten von neuen Projekten zu Radverkehrsthemen mit LSA-Beteiligung konnte bisher nicht, bzw. kann bei den vorgesehenen Pilotprojekten „Grüne Welle für Radfahrer“ und „Rechtsabbiege-Grünpfeil für Radfahrer“ nur auf Kosten der allgemeinen LSA-Planung und des ÖPNV sowie unter Einschränkung von Führungsaufgaben begleitet werden. Sie nimmt etwa 0,2 VZÄ in Anspruch.

Zusammengefasst kann festgestellt werden:

- Die Arbeit einer/eines Ingenieurin/Ingenieurs für den Bereich Radverkehr bei der LSA-Planung muss zwingend als eigenständige Aufgabe erfolgen und darf bedingt durch mangelnde Personalressourcen nicht nur eine „Nebenaufgabe“ darstellen.
- Schon die aktuell zu erfüllenden Aufgaben im Zusammenhang mit Radverkehrsanlagen können mit den bestehenden Ressourcen bei weitem nicht ausreichend erledigt werden.
- Das Aufgabengebiet umfasst einen weiten Bereich, vom alltäglichen Bürgerkontakt, referatsübergreifenden Abstimmungs- und Koordinierungsaufgaben über die Planung von LSA auch im sehr komplexen ÖPNV-Bereich bis hin zur – auch verantwortlichen – Projektbegleitung von Forschungs- und Pilotprojekten.
- Durch die seit dem Grundsatzbeschluss Radverkehr erfolgten, bzw. noch beabsichtigten Personal- bzw. Sachmittelmehrungen bei benachbarten Unterabteilungen im KVR, beim PLAN und beim Baureferat stieg und steigt die Menge des Anpassungs- und Planungsbedarfs an LSA stark an.

Konkret berechnet sich der Personalbedarf im Sachgebiet KVR-III/122 wie folgt:

Leiten der Arbeitsgruppe „Schwierige Knotenpunkte“	0,4 VZÄ
Planung und Änderung von LSA	0,6 VZÄ
Verwaltungsaufgaben (Bürger, BA, Stadtrat)	0,3 VZÄ
Begleitung von Sonderprojekten (Forschung, Pilot, Test)	0,2 VZÄ

Personalbedarf gesamt

1,5 VZÄ

Zusammenfassend ergibt sich damit folgender dauerhafter Personalmehrbedarf bei KVR-III/12:

Funktionsbezeichnung	VZÄ	Einwertung (vgl. Ziffer 1)	Befristung
SB Verkehrssteuerung LSA-Planung Radverkehr (inkl. ÖPNV)	1.5	EGr. 12 Technischer Dienst	befristet für 3 Jahre ab Besetzung

7.2.1. Zusammenfassende Übersicht Personalbedarf im KVR

Dienststellenbereich	VZÄ	Funktion	Zeitraum Befristung
KVR-III/111 Strategische Konzepte und Grundsatzangelegenheiten			
Verkehrsordnung, Verkehrssicherheit	1,0	SB Grundsatzangelegenheiten BesGr. A12 / EGr. 11	3 Jahre ab Besetzung
	1,0	SB Grundsatzangelegenheiten, BesGr. A 11 / EGr. 10	3 Jahre ab Besetzung
KVR-III/112 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement			
wissenschaftliche Begleitung/Evaluation v. Verkehrsversuchen und Maßnahmen	0,5	SB Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, EGr. 13	3 Jahre ab Besetzung
KVR-III/12 Verkehrssteuerung			
LSA – Planung Radverkehr	1,5	SB Verkehrssteuerung, EGr. 12	3 Jahre ab Besetzung
Gesamt	4,0		

7.2.2. Kosten und Finanzierung

Zusammengefasst ergibt sich folgender Personalbedarf:

Besoldungs-/ Entgeltgruppe	Bedarf VZÄ	Jahresmittel- beträge bis zu	befristet 2018 – 2020	Gesamtkosten (bis zu)
A12/E11	1.0	77.050 €	77.050 €	77.050 €
A11/E10	1.0	64.560 €	64.560 €	64.560 €
E13 TD	0.5	81.070 €	40.535 €	40.535 €
E12 TD	1.5	84.180 €	126.270 €	126.270 €
Summe	4,0		308.415 €	308.415 €

- Die Personalkosten belaufen sich auf jährlich bis zu 308.415 €.
- Die in dieser Vorlage dargestellten Stellenwerte stellen Planwerte zur Erhebung der Kosten dar. Die tatsächliche Stellenwertfeststellung erfolgt im Rahmen der Stelleneinrichtungen.
- Neben den reinen Personalauszahlungen fallen einmalige investive Bedarfe für die Büroausstattung sowie befristet konsumtive Arbeitsplatzkosten an:
- Die in dieser Vorlage dargestellten Stellenwerte stellen Planwerte zur Erhebung der Kosten dar. Die tatsächliche Stellenwertfeststellung erfolgt im Rahmen der Stelleneinrichtungen.

Neben den reinen Personalauszahlungen fallen weitere Kosten an.

Art	Anzahl	Einzelkosten	Gesamtkosten (bis zu)	Kostenart
Büroausstattung	4	2,370.00 €	9,480.00 €	Investive Sachkosten (einmalig in 2018)
Arbeitsplatzkosten	4	800,00 €	3.200,00 €	Sachkosten laufender Aufwand 2018 bis 2020
Arbeitsplatzkosten	1	800,00 €	800,00 €	Sachkosten laufender Aufwand 2018 bis 2020

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	311.615,-- von 2018 bis 2020
davon:	
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	308.415,-- von 2018 bis 2020
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) * Arbeitsplatzkosten	3.200,-- von 2018 bis 2020
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	4 VZÄ

	befristet
	von 2018 bis 2020

* Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie zum Beispiel interne Leistungsverrechnung, Steuerungsumlage, kalkulatorische Kosten und Rückstellungen unter anderem für Pensionen) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden. Bei Besetzung von Stellen mit einem Beamten/einer Beamtin entstehen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von 50 Prozent des Jahresmittelbetrages

* ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten

Ab 2015 gelten für die Verrechnung der Leistungen mit it@M die vom Direktorium und der Stadtkämmerei genehmigten Preise. Die zur Zahlung an it@M erforderlichen Mittel für die Services „Arbeitsplatzdienste“ und „Telekommunikation“ werden im Rahmen der Aufstellung des Haushalts- bzw. Nachtragshaushaltsplanes in die Budgets der Referate eingestellt. Eine gesonderte Beschlussfassung über die Mittelbereitstellung ist daher nicht mehr erforderlich.

Nutzen

Der Nutzen der beantragten Personalzuschaltung besteht in der Untersuchung, Verbesserung und Schaffung von Radverkehrsanlagen und ergibt sich aus den beschriebenen Maßnahmen. Insbesondere die Maßnahmen im Radverkehrslückenschluss, im Bereich der Radwegbenutzungspflicht, der Verkehrsversuche und in der Prävention durch den Umbau von Strecken und Knotenpunkten hin zu rechtskonformen Anlagen, die den aktuellen technischen Anforderungen und den Erkenntnissen der Unfallforschung entsprechen, begleitet von darauf abgestimmter Öffentlichkeitsarbeit, entspricht der Zielsetzung, die Anzahl der verunglückten (leichtverletzten, getöteten und schwerverletzten) Radfahrenden in den kommenden Jahren spürbar zu senken, bzw. durch rechtzeitige aktive Präventionsarbeit gar nicht erst entstehen zu lassen.

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

	einmalig
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)	9.480,00 € in 2018
davon:	
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)	9.480,00 € in 2018

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2016 - 2020 ändert sich wie folgt:

Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020

In Tsd.€

Investitionsliste 1

Investitionsgruppe

Kenn-Nr. 1100.9330

		Gesamtkosten	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff
alt	B	2.526	570	1.356	200	200	200	200
	G	0						
	Z	0						
neu	B	2.535	570	1.356	209	200	200	200
	G	0						

7.2.3. Finanzierung und Produktbezug

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Finanzierungsbeschluss

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel werden zum Schlussabgleich für den Haushalt 2018 angemeldet und für die Folgejahre in die jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren aufgenommen.

Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam.

Die Maßnahme ist überwiegend dem Produkt „Verkehrsmanagement“ (Produktziffer 5537000) zugeordnet. Das Produktbudget erhöht sich zahlungswirksam um bis zu 388.665 €.

Ziel

Das Stadtratsziel 11 des Kreisverwaltungsreferates „Die Umsetzung des Grundsatzbeschluss Radverkehr ist planmäßig fortgeführt.“ wird durch die Beschlussvorlage erfüllt.

7.3. Personalbedarf des Baureferats (Antragsziffer 28)

Mit dem Beschluss „Nahmobilitätspauschale (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02702) der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.07.2015 wurde ein zusätzlicher Stellenbedarf beim Baureferat von insgesamt 5,4 VZÄ befristet auf drei Jahre genehmigt, der budgetneutral durch Umschichtung aus der „Nahmobilitätspauschale“ finanziert wird.

Die Stellen wurden für folgende Bereiche genehmigt:

Abteilung T1: 1,5 VZÄ für Planungsingenieurinnen/Planungsingenieure in EGr. 11

Abteilung T2: 1,6 VZÄ für Bauingenieurinnen/Bauingenieure in EGr. 11

Abteilung T3: 1,3 VZÄ für Fachingenieurinnen/Fachingenieure in EGr. 11

Abteilung G2 und G3: 1 VZÄ für eine Landschaftsbauingenieurin / einen Landschaftsbauingenieur in EGr. 11.

Die Stellenbemessungen wurden auf der Basis von Schätzungen vorab mit dem Personal- und Organisationsreferat abgestimmt. Das Baureferat ist beauftragt, in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat eine Stellenbemessung gemäß

dem „Leitfaden zur Stellenbemessung“ durchzuführen um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufigen Befristungen hinaus ein Stellenbedarf besteht. Auftragsgemäß wurde eine erneute Stellenbemessung auf der Basis der seit Einrichtung der Stellen tatsächlich durchgeführten Projekte erstellt und das Ergebnis der damaligen Bemessung überwiegend bestätigt. Lediglich bei der Abteilung T3 wurde der VZÄ-Wert von 1,3 auf 1,2 reduziert. Da die Dotierung der Nahmobilitätspauschale in der bisherigen Höhe beibehalten werden soll, ist der Stellenbedarf auch in Zukunft gegeben und die Stellen sind zu entfristen.

Im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planungen insbesondere für die Radschnellverbindungen wird auch das Baureferat den gegebenenfalls erforderlichen zusätzlichen Personalbedarf dem Stadtrat im Rahmen der weiteren Beschlüsse zu den Radschnellverbindungen in München zur Entscheidung vorlegen.

8. Behandlung von Anträgen (Antragsziffern 29 bis 82)

8.1. Mehr Platz für Radler auf der Lindwurmstraße schaffen – Baustellenbedingten Feldversuch auswerten

Antrag Nr. 08-14 / A 03611 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.08.2012 (Anlage 2)

Der Antrag fordert, den Feldversuch mit Radstreifen auf der Lindwurmstraße auszuwerten und Lösungen zu entwickeln, die eine möglichst weitgehende Verlagerung des Radverkehrs von den schmalen Radwegen auf Schutz- oder Radstreifen auf der Fahrbahn im gesamten Bereich der Lindwurmstraße vorsehen.

Die Auswirkungen der baustellenbedingten Markierung von Radfahrstreifen in der Lindwurmstraße sind in der Beschlussvorlage dargelegt. Aufgrund der Komplexität der Planung und der Größe des Untersuchungsgebietes soll der Abschnitt der Lindwurmstraße von der Poccistraße bis zum Sendlinger Tor zugunsten der im Beschluss genannten Projekte mit einer größeren Umsetzungschance zunächst zurückgestellt werden. Für die Lindwurmstraße zwischen Pfeuferstraße / Plinganserstraße und Implerstraße erhält der Stadtrat den Vorschlag der Durchführung einer vertiefenden Untersuchung.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03611 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.08.2012 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen (s. auch Kapitel 3.1.3.) entsprochen.

8.2. Radlhauptstadt 2.0 – I. Neue Ziele, mehr Mittel und bessere Daten für den Münchner Radverkehr

Antrag Nr. 08-14 / A 04232 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013 (Anlage 3)

Im Antrag Nr. 08-14 / A 04232 wird unter anderem gefordert, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr auf 25 % zu steigern und die Radverkehrsförderung mit Erhebungen zu überprüfen. Hierzu sind insbesondere die Ausführungen in Kapitel 6 zu beachten sowie im Bezug auf das Qualitätsmonitoring zusätzlich in Kapitel 3.4.3. des Vortrags. Aspekte bzgl. des Budgets zur Förderung des Radverkehrs (Nahmobilitätspauschale) wurden durch Stadtratsbeschluss vom 29.07.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 02702

„Nahmobilitätspauschale“) entschieden. Zu den im Antrag angesprochenen Konsequenzen für Personal wird auf Kapitel 7 verwiesen. Der Vorschlag, Bürgerinnen und Bürgern im Sinne eines „Beschwerdemanagement-Tools“ die Möglichkeit zu bieten, Anregungen zur Verbesserung der Radverkehrssituation zu geben, wurde mit der Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 03026 „Koordination und Service im Radverkehr“ vom 29.07.2015 behandelt.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04232 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen (s. auch Kapitel 3.4.3., 6.) entsprochen.

8.3. Radhauptstadt 2.0 - II. Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für mehr, schnelleres und sichereres Radfahren!

Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013 (Anlage 4)

Den Punkten 1 bis 8 im Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013, welche einen Ausbau und eine Verbesserung des Haupt- und Nebenroutennetzes, eine Ergänzung des Radverkehrsnetzes um die Kategorie „Radschnellverbindungen“, die Umsetzung von konkreten Projekten und wichtigen Lückenschlüssen, die Umverteilung von Straßenraum, die verstärkte Arbeit mit Verkehrsversuchen, eine fahrradfreundliche Regelung an Baustellen und ein Winterrouträumkonzept fordern, wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen der entsprechenden Kapitel des Vortrags (s. Kapitel 3) entsprochen.

Die Antragspunkte 9, 10 und 11 (Ausbau Radabstellanlagen, Förderprogramm für Abstellplätze auf privatem Grund, Bike&Ride-Stellplätze, Stellplatzangebot im öffentlichen Raum sowie Servicestationen) werden mit der Sitzungsvorlage „Gesamtkonzeption Fahrradparken in München – Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradabstellplatzkonzeptes (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20/V 08684) behandelt und bleiben somit aufgegriffen.

8.4. Variantenvergleich Radverkehrsanlage Rosenheimer Straße - Computersimulation zur Veranschaulichung - Sichere und komfortable Lösung für den Radverkehr realisieren

Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/GRÜNEN/RL vom 12.06.2014 (Anlage 5)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wurde beantragt, die Ergebnisse der Evaluation des ersten „Leuchtturmprojektes Kapuzinerstraße“ in den Entscheidungsvorschlag für die Rosenheimer Straße miteinzubeziehen.

Auch unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Evaluierung des Projektes Kapuzinerstraße ergibt sich für die Rosenheimer Straße kein anderer Entscheidungsvorschlag. In der Rosenheimer Straße wird ein Verkehrsversuch mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h

durchgeführt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/GRÜNEN/RL vom 12.06.2014 wird nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen (s. auch Kapitel 3.4.3.) entsprochen.

8.5. Mehr Mittel und Personal für den Fuß- und Radverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 00142 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.07.2014
(Anlage 6)

Mit Beschluss vom 17.12.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01817) hat die Vollversammlung des Stadtrats zum Haushaltsplan 2015 beschlossen, die „Nahmobilitätspauschale“ des Baureferates in 2015 auf 10,0 Mio. € zu erhöhen. Wie in Kapitel 7 dargestellt, werden zusätzliche Personalkapazitäten gefordert, um die Maßnahmenumsetzung zu gewährleisten. Darüber hinaus werden weitere Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs nicht nur aus den Mitteln der Nahmobilitätspauschale, sondern auch über eine Vielzahl anderer Haushaltsstellen und Maßnahmen Dritter (u.a. Bauträger) finanziert.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00142 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.07.2014 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.6. Masterplan für den Fahrradverkehr in der Radlhauptstadt München

Antrag Nr. 14-20 / A 00149 von Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Vorländer vom 30.07.2014
(Anlage 7)

Der Antrag Nr. 14-20 / A 00149 fordert einen Masterplan für die Radverkehrsförderung in München. Der vorliegende Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München bildet eine umfassende Gesamtstrategie im Sinne eines Masterplans ab und wird in zahlreichen Maßnahmenfeldern durch eigene Beschlüsse (z.B. Fahrradparken, Winterdienst, etc.) ergänzt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00149 der ehemaligen StRin Frau Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar und Herrn StR Christian Vorländer vom 30.07.2014 wird somit entsprochen.

8.7. Masterplan Radverkehr mit Inhalt füllen

Antrag Nr. 14-20 / A 00154 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.07.2014
(Anlage 8)

Der Antrag Nr. 14-20 / A 00154 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.07.2014 fordert einen Masterplan für den Radverkehr und u.a., dass der Grundsatzbeschluss Radverkehr fortgeschrieben wird.

Dem Antrag wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen. Die im Antrag angesprochenen Themen sind Gegenstand des gesamten vorliegenden Vortrags.

8.8. Radwege-Bauoffensive München

Antrag Nr. 14-20 / A 00205 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Michael Kuffer vom 26.08.2014
(Anlage 9)

Der Antrag Nr. 14-20 / A 00205 stellt diverse Forderungen an die Schaffung von Radwegen, z.B. eine fünfjährige Bauoffensive. Im Kapitel 3.1., den jeweiligen Unterkapiteln sowie der Anlage 1 sind zu entnehmen, welche infrastrukturellen Projekte umgesetzt wurden, bereits beschlossen sind oder mit dieser Beschlussvorlage zur Planung vorgeschlagen werden. Bzgl. des Themas Radschnellwege sowie Führung des Radverkehrs entlang „reizvoller Strecken“ (Grünzügen) ist auf das Kapitel 3.1.1. zu verweisen. Der Antrag fordert zudem, dass Radverkehrsplanung zur Auflösung von Flächenkonkurrenzen beitragen soll, statt Flächen umzuverteilen. Da Flächenpotenziale im bebauten städtischen Umfeld begrenzt sind und nicht vergrößert werden können, bleibt bei einer Förderung des Radverkehrs keine andere Option, als Flächen von anderen Nutzungen oder Verkehrsmitteln umzuverteilen. Eine Entkopplung der Fahrradrouten vom Hauptstraßennetz kann nur erfolgen, wenn attraktive, umwegfreie Verbindungen durch das Nebenstraßennetz ertüchtigt werden können. Für die weiteren Details wird auf den Vortrag verwiesen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00205 von Herrn StR Hans Podiuk und Herrn StR Michael Kuffer vom 26.08.2014 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen und gemäß der geltenden Richtlinien und Empfehlungen entsprochen.

8.9. Qualität der Radwege zügig verbessern

Antrag Nr. 14-20 / A 00314 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 14.10.2014
(Anlage 10)

Mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 00314 wird die Verwaltung gebeten, die Radwegstudie des Bund Naturschutz vom Oktober 2014 dem Stadtrat vorzustellen.

In dieser überprüft die Kreisgruppe München fünf Strecken anhand unterschiedlicher Kriterien auf ihre Qualität und Sicherheit. Es handelt sich dabei um folgende Streckenabschnitte:

- Route Nordost (Odeonsplatz – Leopoldstraße – Ungererstraße)
- Route Südwest (Sendlinger Tor – Lindwurmstraße – Luise-Kieselbach-Platz)
- Route Nordwest (Odeonsplatz – Nymphenburg)
- Route Südost (Isartor – Innsbrucker Ring)
- Route Westost (Romanplatz – Frankfurter Ring)

Auf verschiedenen Karten werden folgende Kriterien überprüft dargestellt:

- Radwegbreite
- Qualität der Radwege (anhand einer Bewertungsformel, welche die Art und den Zustand des Radwegs, die Radwegbreite und die Sicht/Kreuzungssituation

berücksichtigt)

Bezüglich der Radwegbreite ist an den Auswertungen zu erkennen, dass diese an zahlreichen Stellen das Mindestmaß laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) nicht erreicht. Die Empfehlungen von über 2m werden nur in Einzelfällen erreicht. Auch die Qualität der Radwege wird an mehreren Stellen mit einer „starken Gefährdung“ angegeben.

Außerdem stellt der Antrag eine Übersicht über die zu beseitigenden Mängel dar:

Route Nordost (Odeonsplatz – Leopoldstraße – Ungererstraße)

Einem Ausbau der Radwege, insbesondere entlang der Ungererstraße, konnte bisher nicht Folge geleistet werden.

Die Situation von der Innenstadt bis zur Ungererstraße ist im Kapitel 3.1.3 (Ludwigstraße – Leopoldstraße) dargestellt. Der Anschluss an die Ungererstraße kann nur im Zusammenhang mit einer möglichen städtebaulichen Aufwertung der Ungererstraße im Bereich zwischen Leopoldstraße und Potsdamer Straße betrachtet werden. Hierzu laufen derzeit Untersuchungen im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, deren Ergebnisse jedoch noch ausstehen.

Route Südwest (Sendlinger Tor – Lindwurmstraße – Luise-Kiesselbach-Platz)

Für die Lindwurmstraße zwischen Pfeuferstraße / Plinganserstraße und Implerstraße wird dem Stadtrat im Kapitel 3.1.3. eine vertiefende Untersuchung vorgeschlagen.

Einen Vorschlag für Radverkehrsanlagen in der Plinganserstraße erhält der Stadtrat in einem gesondert vorgestellten Beschluss.

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur entlang der Albert-Roßhaupter-Str. wurde vom Baureferat 2015 durchgeführt.

Route Nordwest (Odeonsplatz – Nymphenburg)

Der Abschnitt der Briener Straße zwischen Odeonsplatz und Platz der Opfer des Nationalsozialismus wird in Kapitel 3.1.3. angesprochen. Im weiteren Verlauf der Briener Straße wurde 2016 zwischen Arcisstraße und Karolinenplatz ein Radfahrstreifen markiert. Im Abschnitt zwischen Königsplatz und Stiglmaierplatz wird derzeit die Entwurfsplanung zur Einrichtung von Radfahrstreifen erstellt. Im Abschnitt der Nymphenburger Straße untersucht das Referat für Stadtplanung und Bauordnung derzeit, inwieweit der Straßenzug Blütenburgstraße und Karlstraße als Route im Nebenstraßennetz auszubauen und/oder anzupassen ist, um als Hauptroute und Alternative zur Nymphenburger Straße fungieren zu können. Ein weiterer Ausbau oder eine Sanierung weiterer Abschnitte entlang der Route war bisher nicht möglich.

Route Südost (Isartor – Innsbrucker Ring, bzw. Chiemgaustraße)

Eine durchgehende Verbesserung der bestehenden Radverkehrsanlagen bzw. der Radverkehrsführung erfolgte bislang noch nicht. Punktuelle Verbesserungsmaßnahmen erfolgten im Rahmen von Radwegsanierungen. Die Balanstraße ist gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr der Landeshauptstadt München (VEP-R) Bestandteil einer Hauptroute, eine ausreichende Qualität und Breite der Radwege ist demnach von wesentlicher Bedeutung. Eine komplette Umprofilierung des Straßenquerschnittes im Sinne einer Radwegverbreiterung würde voraussichtlich einen

Umbau des Straßenraumes erforderlich machen. Aus diesem Grund wird der Abschnitt im Rahmen der Fortschreibung des VEP-R oder eines separaten Beschlusses noch genauer untersucht.

Route Westost (Romanplatz – Frankfurter Ring)

Eine Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes wurde mit dem Beschluss „Durchführung von Verkehrsversuchen durch das KVR“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07549) vom 25.01.2016 beschlossen, welcher unter anderem vorsieht, die Route zwischen der Menzinger Straße und dem U-Bahnhof Petuelring für den Radverkehr weiter zu verbessern. Konkret gibt es an dieser Route erste Versuche, die Bevorrechtigung von Fahrradstraßen anhand eines Pilotprojektes in Tempo 30-Zonen zu testen. Diese bevorrechtigte Führung wird zudem an Kreuzungen durch eine bauliche Umgestaltung verdeutlicht. Erste Sanierungsarbeiten am Fahrbahnbelag werden 2017 durch das Baureferat durchgeführt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00314 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 14.10.2014 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.10. Radverkehr in München I: Leopold- und Ludwigstraße für den Radverkehr optimieren

Antrag Nr. 14-20 / A 00579 von ÖDP vom 19.12.2014
(Anlage 11)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wurde beantragt, die Möglichkeiten im Bereich Leopold- und Ludwigstraße zwischen Münchner Freiheit und Odeonsplatz darzustellen, um die Infrastruktur für den Fahrradverkehr bedarfs- und zukunftsgerecht auszubauen. Für die Herstellung einer geeigneten Diskussionsgrundlage etwaiger Planungen soll dargelegt werden, welchen Anteil am Verkehrsaufkommen, welchen Flächenbedarf und welche Bedeutung für Einzelhandel und Gastronomie die einzelnen Verkehrsträger (ÖPNV, PKW, Fahrrad und zu Fuß gehen) einschließlich des ruhenden Verkehrs in dem genannten Bereich haben.

In der Ludwigstraße wurden bereits einige Verbesserungen für den Radverkehr erarbeitet bzw. sind derzeit in Abstimmung. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Radverkehr und der zügigen Radfahrgeschwindigkeiten auf der Ludwigstraße zwischen Siegestor und Odeonsplatz wird aus Verkehrssicherheitsgründen langfristig empfohlen, die bestehenden baulichen Radwege aufzulösen und durch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu ersetzen. Die notwendige Fahrspuranzahl zwischen Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring) und Odeonsplatz kann erst nach Abschluss der Maßnahme „Altstadtringtunnel Nordwest“ und der davon abhängigen Verkehrsentwicklung auf diesem Abschnitt beurteilt werden. Für den Abschnitt zwischen Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring) und Siegestor empfiehlt sich eine vertiefende Untersuchung.

Für die Leopoldstraße zwischen Münchner Freiheit und Siegestor wird trotz der geschilderten Konflikte derzeit keine Möglichkeit gesehen, im Bestand Verbesserungen herbeizuführen.

Erkenntnisse, welchen Anteil am Verkehrsaufkommen, welchen Flächenbedarf und

welche Bedeutung für Einzelhandel und Gastronomie die einzelnen Verkehrsträger (ÖPNV, PKW, Fahrrad und zu Fuß gehen) einschließlich des ruhenden Verkehrs in dem genannten Bereich haben, liegen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht vor. Eine weitergehende Datenermittlung ist nicht notwendig, da der generelle Handlungsbedarf in der Beschlussvorlage bereits bewertet worden ist. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00579 der ÖDP vom 19.12.2014 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.11. Regionales Radverkehrskonzept mit Radschnellwegen für die Region 14

Antrag Nr. 14-20 / A 00779 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 17.03.2015
(Anlage 12)

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00779 zur Initiierung und Beteiligung an einem regionalen Radverkehrskonzept mit radial nach München verlaufenden und tangentialen Radschnellwegen, einem Vorzeigeprojekt und Verbesserung beim nachgeordneten Radverkehrsnetz wurde in Teilen bereits mit der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06451 „Vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für das Pilotprojekt schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“ vom 19.10.2016 entsprochen. Ein regionales Konzept zu Radschnellverbindungen liegt in Form der vom PV München angefertigten Potenzialanalyse Radschnellverbindungen in München und Umland vor. Der Forderung nach Untersuchung weiterer Radschnellverbindungen zwischen der Landeshauptstadt München und dem Umland wird entsprochen (vgl. Sachverhalt und Begründung 3.1.1.). Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00779 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 17.03.2015 wird somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.12. Nehmen wir die Bürgerinnen und Bürger ernst! Fahrspur für Radler auf der Lindwurmstraße!

Antrag Nr. 14-20 / A 01098 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 11.06.2015
(Anlage 13)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wurde beantragt, auf der Lindwurmstraße eine Fahrspur für den Radverkehr zu reservieren. Das Planungsreferat legt dem Stadtrat unverzüglich die Ergebnisse der bestehenden Planungen mit einer Umsetzungsempfehlung vor. Zudem werden systematisch alle Ein- und Ausfallstraßen zwischen Altstadttring und Mittlerem Ring daraufhin untersucht, wie durch die Umverteilung von Straßenraum die Sicherheit und der Komfort für den Radverkehr verbessert wird. Dabei soll parallel ein Verkehrssteuerungskonzept entwickelt werden, das die dann noch möglichen Verkehrsmengen für den KFZ-Verkehr via Zuflussdosierung kontrolliert. Die Radlhauptstadt München soll alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer über die vom Gesetzgeber gewollte Möglichkeit informieren, in Gruppen ab 16 Radfahrenden die Straße zu benutzen, die in Paragraph 27 der StVO geregelt ist und Hinweise für die sichere Abwicklung von Rad-Verbundfahrten geben.

Die Beschlussvorlage enthält einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen für die gesamte Lindwurmstraße. In der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe werden sukzessive Lösungsmöglichkeiten für Hauptverkehrsstraßen mit Defiziten in der Radverkehrsführung

erarbeitet. Im Zuge der Projektbearbeitung erfolgt dann auch eine Beurteilung der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr und Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die Verkehrssteuerung. Dem Wunsch nach Information der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich der sicheren Abwicklung von Rad-Verbundfahrten wird entsprochen, indem auf der Radlhauptstadt-Webseite über Verbundfahrten in der Rubrik FAQs (<https://radlhauptstadt.muenchen.de/ueber-uns/faqs/>) genauere Informationen zur Verfügung stehen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01098 der der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 11.06.2015 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.13. Durchgängiger Radweg in der Paul-Heyse-Straße

Antrag Nr. 14-20 / A 01315 von Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Beatrix Zurek, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Kathrin Abele vom 13.08.2015
(Anlage 14)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wurde eine Beschlussvorlage zum Lückenschluss des Radwegs in der Paul-Heyse-Straße beantragt.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird eine vertiefende Untersuchung zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Paul-Heyse-Straße vorgeschlagen (s. Kapitel 3.1.3.).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01315 von Frau StRin Simone Burger, der ehemaligen StRin Frau Beatrix Zurek, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Verena Dietl und Frau StRin Kathrin Abele vom 13.08.2015 wird somit entsprochen.

8.14. Fahrradschutzstreifen in der Schwanthalerstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 2 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 12.11.2015
(Anlage 51)

sowie

Radwegverbindung vom Westend zur Innenstadt

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe am 19.04.2016
(Anlage 54)

sowie

Radfahrstreifen für die Schwanthalerstraße überprüfen!

Antrag Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015
(Anlage 15)

Für die Bearbeitung der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02, Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, vom 12.11.2015 und Empfehlung Nr.

14-20 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe am 19.04.2016 sowie des Antrages Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015 sind detaillierte Verkehrsuntersuchungen erforderlich.

Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung (Planungshorizont 2025) für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs wurde unter anderem der Planfall „Sperrung des Bahnhofsplatzes und Reduzierung der Fahrspuren in der Schwanthalerstraße in Richtung Sonnenstraße auf nur noch eine Fahrspur zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen“ untersucht. Dieser Planfall ist gemäß Gutachter leistungsfähig im umliegenden Straßennetz abwickelbar. Eine Kurzfassung der Untersuchung lag dem Beschluss „Neubau Hauptbahnhof München; Sachstand und weiteres Vorgehen“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02553) als Anlage 24 bei. Zur Zeit wird die Untersuchung für den Planungshorizont 2030 fortgeschrieben. Mit dem vorgenannten Beschluss zum Neubau des Hauptbahnhofes wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die verkehrlichen Untersuchungen zu vertiefen und dem Stadtrat ein abgestimmtes Verkehrskonzept zur abschließenden Entscheidung vorzulegen. Inwieweit der oben genannte Planfall im Rahmen der Fortschreibung eine Reduzierung der Fahrspuren zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Schwanthalerstraße zulässt ist derzeit nicht absehbar. Eine Entscheidung zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Schwanthalerstraße wird im Rahmen des abgestimmten Verkehrskonzeptes vom Stadtrat getroffen werden.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, vom 12.11.2015 und der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe vom 19.04.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.15. Bauliche Umrüstung der Münchner Fahrradinfrastruktur: Markierung von Radwegen

Antrag Nr. 14-20 / A 01679 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015
(Anlage 16)

Der Antrag fordert, die Markierung von Radwegen in rot durchgefärbtem Asphalt zu erproben und auszuwerten. Für ein Pilotprojekt innerhalb der nächsten zwei Jahre sollen dazu sechs Straßen nach folgenden Kriterien ausgewählt und rot asphaltiert werden:

- 3 neue Radwege in Neubaugebieten nach entsprechendem Stadtratsbeschluss
- 3 existierende Radwege, deren Sanierung in der nächsten Zeit ansteht
- hohe Benutzungsdichte
- mit einer Länge von mindestens 1 km

- Rad- und Schutzstreifen bevorzugen vor baulichen Radwegen
Die Ergebnisse und Erfahrungswerte sollen dann in eine grundsätzliche Entscheidung zur farblichen Markierung von Radwegen einfließen.

Es stehen derzeit keine Markierungs-/Bauprojekte an, die alle aufgestellten Kriterien „Neubaugebiet“, „hohe Benutzungsichte“ und „mindestens 1 km“ exakt erfüllen. Trotzdem hält das Kreisverwaltungsreferat die Erprobung der beantragten Maßnahmen für sehr sinnvoll. Nach Meinung des Kreisverwaltungsreferates und des Baureferates können die notwendigen Erkenntnisse auch gewonnen werden, wenn die Versuche auf Strecken ausgeführt werden, welche die Kriterien nicht exakt oder nur teilweise erfüllen. Das Kriterium „Neubaugebiet“ ist für die Gewinnung von Erkenntnissen hinsichtlich der Verkehrssicherheit nach Auffassung der Fachdienststellen entbehrlich.

Das Kreisverwaltungsreferat hat in Abstimmung mit dem Baureferat daher versucht, Projekte auszuwählen, die die vorgegebenen Kriterien zumindest annähernd erfüllen. Die u.a. Pilotstrecken werden erstmalig angelegt, haben eine Länge von mindestens, bzw. annähernd einem Kilometer und verlaufen teilweise entlang von Arealen, die abschnittsweise demnächst auch neu bebaut werden.

Das Kreisverwaltungsreferat schlägt in Abstimmung mit dem Baureferat folgende Pilotstrecken vor:

Radfahrstreifen:

- Marsstraße (Abschnittslänge: ca. 590 m)
- Karl-Theodor-Straße zwischen Belgrad- und Schleißheimer Straße (Abschnittslänge: ca. 660 m)
- Carl-Wery-Straße (Abschnittslänge: ca. 720 m)
- Untermenzinger Straße zw. Memminger Platz und Allacher Straße (Abschnittslänge: ca. 760 m)
- Blumenstraße zw. Papa-Schmid-Str. und Sendlinger-Tor-Platz

Bauliche Radwege (Neuanlage):

- Carl-Wery-Straße (RW und RFS, s.o.; Radwege Abschnittslänge: ca. 200 m)

Weitere geeignete Neuanlagen von baulichen Radwegen sind derzeit nicht absehbar. Voraussetzung ist die rechtzeitige Beschlussfassung im Stadtrat.

Bauliche Radwege (Sanierung):

Das Baureferat ist zuständig für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit auf öffentlichen Flächen. In diesem Zusammenhang prüft das Baureferat im festgelegten Turnus den Zustand der Radwege und führt kontinuierlich Instandsetzungen und Sanierungen durch. Ein durchgehender Streckenzug von 1km-Länge mit durchgehendem, schlechtem Radwege-Belag liegt deshalb nicht vor.

Das Baureferat schlägt folgende drei Radwege zur Erprobung vor:

- Chiemgaustraße (zwischen Tegernseer Landstraße und Rosenheimer Straße, beidseitig)
- Wintrichring (zwischen Menzinger Straße und Dachauer Straße, beidseitig)

- Berg-am-Laim-Str./Kreillerstraße (zwischen Innsbrucker Ring und Bajuwarenstraße, beidseitig)

Für die Evaluation ist beabsichtigt, die Untersuchung analog zur Evaluation für Fahrradstraßen an einen externen Gutachter zu vergeben.

Die Ausschreibung und Betreuung der Evaluationsphase und die Auswertung der Ergebnisse inklusive Bekanntgabe und Entscheidungsvorschlag im Stadtrat mit einem aus den Erkenntnissen zu entwickelnden Konzept für das grundsätzliche weitere Vorgehen der Landeshauptstadt hinsichtlich Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen (Fortschreibung des Beschlusses des Bauausschusses vom 11.05.1999 „Roteinfärbung von Radwegen“ durch das Kreisverwaltungsreferat) ist mit dem derzeit zur Verfügung stehenden Personal beim Kreisverwaltungsreferat allerdings nicht leistbar.

Dem Antrag Nr. Nr. 14-20 / A 01679 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, der ehemaligen StRin Frau Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.16. Verkehrsentwicklungsplan-Rad aktualisieren - Bekannte dringende Projekte vorab angehen

Antrag Nr. 14-20 / A 01681 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015
(Anlage 17)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 01681 wird gefordert, den VEP-R fortzuschreiben, Radschnellverbindungen in der VEP-R Fortschreibung zu berücksichtigen, ein Programm zu Prioritäten und Maßnahmenumsetzungen zu verfolgen und mindestens zehn Maßnahmen vor der VEP-R Fortschreibung zu benennen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01681 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, der ehemaligen StRin Frau Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden (vgl. Sachverhalt und Begründung 3.1.1. und 3.1.3.).

8.17. Verbesserung für Radfahrer am Friedensengel

Antrag Nr. 14-20 / A 01880 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, der StRin Frau Beatrix Zurek vom 04.03.2016

(Anlage 18)

Der Antrag Nr. 14-20 / A 01880 schlägt vor, im Bereich Friedensengel/Europaplatz einen Radfahrstreifen abzumarkieren bzw. den vorhandenen gemeinsamen Rad-/Gehweg auf der stadtauswärtigen Fahrbahn zu verbreitern. Wie im Kapitel 3.1.3. dargelegt, wird von der Stadtverwaltung vorgeschlagen, diesen Bereich Friedensengel / Europaplatz auf Lösungsmöglichkeiten für den Radverkehr genauer zu untersuchen.

Entsprechend dieser Ausführung und den Inhalten im Vortrag der Referentinnen und des Referenten wird dem Antrag Nr. 14-20 / A 01880 14-20 / A 01880 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaarn und der ehemaligen StRin Frau Beatrix Zurek vom 04.03.2016 nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen (vgl. Sachverhalt und Begründung 3.1.3.).

8.18. Radroute DB-Südumfahrung: Attraktiven Fuß- und Radweg von der Theresienhöhe zur Braunauer Eisenbahnbrücke jetzt voranbringen

Antrag Nr. 14-20 / A 02024 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 15.04.2016

(Anlage 19)

sowie

Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger (Ziffer 2)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00210 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 06.11.2014

(Anlage 49)

sowie

Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015

(Anlage 52)

sowie

Übergang Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015

(Anlage 53)

Im vorliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 02024 wünscht die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE die Untersuchung einer Fuß- und Radwegeverbindung von der Theresienhöhe über die Braunauer Eisenbahnbrücke bis zur Ostseite der Isar. In den Empfehlungen Nr.14-20 / E 00210, Nr. 14-20 / E 00748 und Nr. 14-20 / E 00755 aus den Bürgerversammlungen des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt wird diese Forderung ebenfalls für den Teilabschnitt über die Braunauer Eisenbahnbrücke gestellt.

Die gewünschte Verbindung des Stadtratsantrags umfasst unterschiedliche Teilabschnitte, die im folgenden ausgeführt werden. Für die Beantwortung der Bürgerversammlungsempfehlungen wird auf die Ausführungen zu „Teilabschnitt über die Braunauer Eisenbahnbrücke“ verwiesen:

Teilabschnitt Theresienwiese bis einschließlich Reifenstuelstraße:

Mit der Entscheidung für den Regionalzughalt Poccistraße wurde dem Stadtrat bereits mitgeteilt, dass keine Flächen für die Realisierung einer Radwegeverbindung entlang der Gleise vorhanden sind. Der Anschluss von einer potenziellen Fuß- und Radwegeverbindung über die Braunauer Eisenbahnbrücke an das Straßenniveau ist an der Lindwurmstraße durch den Zugang zur U-Bahn sowie den Zugang zum Regionalzughalt Poccistraße ebenfalls aus Platzgründen nicht möglich. Auch das Gutachten zum Regionalzughalt Poccistraße berücksichtigt keine Fuß- und Radverbindung in den Untersuchungen. Das gleisbegleitende Teilstück zwischen Theresienwiese und Lindwurmstraße ist aus diesen Gründen nicht realisierbar.

Im Bereich zwischen Lindwurmstraße und Tumblingerstraße existiert ein rechtsgültiger Bebauungsplan (Nr. 1791). Darin ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg hinter dem Schulgebäude vorgesehen. Aufgrund von Flächenkonkurrenzen im Zuge einer Erweiterung der schulischen Nutzungen konnte in diesem Bereich zwar geringfügig Platz für eine Fuß- und Radverkehrsverbindung gesichert werden, allerdings nur in schmaler Breite, die keine Trennung ermöglicht und somit keine Haupttroutenstandards für eine derart wichtige Verbindung gewährleisten kann. Das gleisbegleitende Teilstück zwischen Lindwurmstraße und Isar ist deshalb nicht realisierbar.

Der Stadtrat hat in der Beschlussfassung zum Regionalzughalt Poccistraße die Verwaltung weiter beauftragt, eine alternative Verbindung für den Radverkehr zu prüfen, um eine Verbindung von der Theresienwiese zur Braunauer Eisenbahnbrücke zu ermöglichen. Derzeit werden die Alternativen geprüft.

Teilabschnitt über die Braunauer Eisenbahnbrücke:

Die verkehrliche Bedeutung der Braunauer Eisenbahnbrücke für den Fuß- und Radverkehr wurde vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits im Beschluss „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr“ (Sitzungsvorlage Nr.: 14-20 / V 01203) vom 20.07.2016 dargestellt und mit der höchsten Priorität für eine weitere Untersuchung und Realisierung bewertet. Somit ist die Prüfung der verkehrlichen Bedeutung der Brücke für den Fuß- und Radverkehr vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits abgeschlossen. Durch den Beschluss hat der Stadtrat das Baureferat bereits beauftragt, die Machbarkeit einer Fuß- und Radwegeverbindung auf der Braunauer Eisenbahnbrücke zu prüfen und ggf. Alternativen zu entwickeln, sofern eine Realisierung ausgeschlossen ist. Der Beschluss des Baureferats ist noch für 2017 geplant. (vgl. Kapitel 3.1.5.)

Entsprechend den Ausführungen wird die gesamte Verbindung derzeit geprüft. Je nach Prüfergebnis zur baulichen Machbarkeit im Bezug zur Braunauer Eisenbahnbrücke wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die gesamte Verbindung im Rahmen der Fortschreibung des VEP-R weiter prüfen und in die Fortschreibung einbringen. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02024 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom

15.04.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen. Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00210 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 06.11.2014, der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015 und der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.19. Lückenschluss im Münchner Radnetz: Durchgehende Radverbindung zwischen Südpark und Forstenrieder Park schaffen

Antrag Nr. 14-20 / A 02187 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Vorländer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Horst Lischka vom 06.06.2016 (Anlage 20)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 02187 bitten die Antragstellerinnen und Antragsteller um Prüfung, ob eine durchgehende Radverbindung zwischen Südpark und Forstenrieder Park geschaffen werden kann.

Durchgängige Radverbindungen zwischen Naherholungs- und Freiräumen sind ein wichtiges Element der Erreichbarkeit und Nutzbarkeit. In Bezug auf die Verbindung zwischen

Südpark und Forstenrieder Park existieren heute bereits mehrere lückenlose Routenalternativen für Radfahrende:

- Die ausgeschilderte Radroute quert an der südwestlichen Seite des Südparks die Boschetsrieder Straße und führt entlang der A95, anfangs ostseitig, später nach einer Unterführung westlich über die Maxhofstraße in den Forstenrieder Park.
- Bei der oben vorgestellten Route besteht eine alternative Fahrtmöglichkeit, die nach der Querung der A95 westlich entlang der Autobahn direkt bis in den Forstenrieder Park führt.
- Eine weitere wählbare Verbindung ist die Fahrt über den am südlichen Ende des Südparks gesicherten signalisierten Knoten Boschetsrieder Straße – Drygalski-Allee, weiter über die Drygalski-Allee und die Herterichstraße bis zum selbstständig geführten Geh- und Radweg östlich der Sportanlage (mit signalisierter Querungsmöglichkeit) und die Waterloostraße in den Forstenrieder Park.

Aufgrund der Vielzahl an Möglichkeiten, mit dem Fahrrad vom Südpark in den Forstenrieder Park zu gelangen, wird vorerst kein Bedarf einer neuen Route gesehen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02187 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Vorländer, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Horst Lischka vom 06.06.2016 wird nicht entsprochen.

8.20. Innerstädtischer Fahrradschnellweg vom Frankfurter Ring bis zum Odeonsplatz

Antrag Nr. 14-20 / A 02204 der ALFA vom 10.06.2016
(Anlage 21)

Im Antrag Nr. 14-20 / V 02204 wird ein Radschnellweg vom Frankfurter Ring bis zum Odeonsplatz gefordert. Die Korridore, die als nächstes für eine vertiefte Machbarkeitsuntersuchung zur Einrichtung einer Radschnellverbindung vorgeschlagen werden, werden im Vortrag der Referentinnen und des Referenten dargestellt (vgl. Sachverhalt und Begründung in Kapitel 3.1.1.). Da nicht alle Korridore zeitgleich untersucht werden können, ist eine Hierarchisierung des Vorgehens anhand fundierter Entscheidungsgrundlagen notwendig. Hierzu werden die Ergebnisse der zugrundeliegenden Potenzialanalyse des PV Münchens herangezogen. In Kapitel 3.1.3. ist dargelegt, dass dennoch durchaus weitere Untersuchungen zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Teilbereichen der im Antrag verlangten Route (s. Maßnahmen zur Ludwigstraße) beabsichtigt sind. Zudem liegen innerstädtische Teilabschnitte der geforderten Verbindung durchaus noch im Umgriff der Pilotuntersuchung zur Radschnellverbindung des Korridors 3: München Innenstadt – Garching / Unterschleißheim, sodass die Verwaltung zumindest den innerstädtischen Teilabschnitt der im Antrag verlangten Verbindung auch mit in den Untersuchungsablauf zur Pilotradschnellverbindung mit eingebracht hat.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02204 der ALFA vom 10.06.2016 wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

8.21. Radtourismus I: Infrastruktur in der Innenstadt verbessern

Antrag Nr. 14-20 / A 02300 der ÖDP vom 08.07.2016
(Anlage 22)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 02300 wird gefordert, das Fahrradrouthenetz und Ihre Beschilderung hinsichtlich der Zielgruppe der Touristen anzupassen. Wie im Kapitel 3.3.2. dargestellt, arbeitet die Stadtverwaltung kontinuierlich an der Verbesserung der Radroutenwegweisung in München, auch unter dem Aspekt des Fahrradtourismus. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02300 der ÖDP vom 08.07.2016 wird somit nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

8.22. Optimierung der Orientierung für Radreisende in München und dem Münchner Umland, Kooperationsprojekte mit den Umlandgemeinden sowie den umgebenden Landkreisen.

Antrag Nr. 14-20 / A 02397 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 11.08.2016
(Anlage 24)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 02397 wird gefordert, die Orientierung für Radreisende in München und dem Münchner Umland zu optimieren, die Routen und Beschilderung anzupassen und die Maßnahmen aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02397 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 11.08.2016 wird nach Maßgabe der im Vortrag der Referentinnen und des Referenten erläuterten Ausführungen entsprochen (vgl. Inhalte des Kapitels 3.3.2. bzw. Kapitel 2, Grundsatz 7 und Kapitel 8.41.).

8.23. Radverkehrsbeauftragte für die städtischen Referate

Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016
(Anlage 25)

Für den Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016 mit der Forderung von Radverkehrsbeauftragten für alle städtischen Referate wird auf den Beschluss „Koordination und Service im Radverkehr“ mit der Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 03026 vom 29.07.2015 verwiesen, die dem Radverkehrsbeauftragten die Gesamtkoordinierung und Steuerung der Umsetzung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr vom 20.05.2009 in Zusammenarbeit mit den (referatsübergreifenden) Radverkehrsarbeitsgruppen übertragen wurde und die Stelle „Beschwerdemanagement“ zum Aufbau und der Durchführung eines Anliegenmanagements für den Radverkehr geschaffen hat. Sollten für die Umsetzung dieser Aufgaben weitere Stellen in den betroffenen Referaten nötig werden, ist angedacht, diese in der Beschlussvorlage für das Konzept zur Bearbeitung von Anregungen und Beschwerden einzufordern. Die Stellen könnten neben dem Beschwerdemanagement auch Aufgaben als Radverkehrsbeauftragte für das jeweilige Referat übernehmen. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016 wird somit entsprochen.

8.24. Sicherheit für Radfahrer erhöhen!

Antrag Nr. 14-20 / A 02438 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Vorländer vom 09.09.2016
(Anlage 23)

Der Antrag fordert, bei baulichen Radwegen, die benutzungspflichtig sind, bei Überfahrungen der Nebenstraßen, an denen keine Lichtzeichenanlagen vorhanden sind, Fahrradfurten rot einzufärben. Die Umsetzung soll im Rahmen der turnusmäßigen Markierungsarbeiten erfolgen.

Den für die Planung und Anordnung von Radverkehrsanlagen neben der StVO einschlägigen Regelwerken ERA 2010 und RAS 2006 ist zur Roteinfärbung zu entnehmen, dass diese bei Vorliegen besonderer Gefahrenpunkte oder Problemstellen zum Einsatz kommen soll, um eine Signalwirkung für diese Stellen zu entfalten. Derartige Gefahrstellen (z.B. Einfahrten von Tankstellen, Zweirichtungsradwege über Einmündungen oder stark befahrene Grundstückszufahrten, weit abgesetzte bauliche Radwege, fehlende Sichtbeziehungen im Rechtsabbiegevorgang u.ä.) sind nicht abhängig vom Vorhandensein einer Radwegbenutzungspflicht oder einer Signalanlage, sondern rein von den baulichen Gegebenheiten und der Verkehrsfrequenz.

Um den „inflationären Gebrauchs“ solcher Roteinfärbungen zu vermeiden, ist deren Einsatz streng reglementiert im Beschluss des Bauausschusses vom 11.05.1999 („Roteinfärbung von Radwegen“). Die Entscheidung über den Einsatz liegt aktuell beim Baureferat. Die Verkehrsbehörde, insbesondere die städtische Unfallkommission, hat ein Empfehlungsrecht, dem in der Regel in der Vergangenheit immer gefolgt wurde. Eine solche Empfehlung der Verkehrsbehörde wurde in der Regel immer dann ausgesprochen, wenn die Gefahrstelle über die Polizei bekannt wurde, bzw. um bei Neuplanungen (z.B. bei Tiefgaragenausfahrten, Zweirichtungsradwegfurten, abgesetzter Radwegführung oder starker Verparkung der Seitenräume) aufgrund der ortsspezifischen (Verkehrs-)Verhältnisse Konflikte zu vermeiden. Eine aktive Analyse des Straßennetzes auf Gefahrstellen und die Weiterentwicklung der Handlungsempfehlungen im Beschluss des Bauausschusses aus 1999 war aus personellen Gründen bisher nicht möglich. Im Sinne des Antrags sollte die Roteinfärbung von Fahrradfurten weiterhin einem festgelegten Fahrplan folgen, um die Signalwirkung nicht zu verlieren und eine stadtweit einheitliche Umsetzungspraxis zu erreichen. Hierzu bedarf es der unter Ziffer 7 dargestellten personellen Ressourcenzuschaltung. Ob die Einfärbung vom Baureferat im Rahmen von turnusmäßigen Markierungsarbeiten durchgeführt wird, um Synergien nutzen zu können, müsste im Rahmen der Konzeptentwicklung geprüft werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02438 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Gerhard Mayer, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Vorländer vom 09.09.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.25. Radschnellwege beschleunigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02507 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 29.09.2016
(Anlage 26)

Der Antrag Nr. 14-20 / A 02507 fordert die Beschleunigung des Themas Radschnellverbindungen in München. Das Thema und die dafür benötigten Personalressourcen sind Gegenstand des Vortrags der Referentinnen und des Referenten (vgl. Kapitel 3.1.1. und 7.1.).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02507 von Frau StRin Bettina Messinger, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 29.09.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.26. Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer am Stachus

Antrag Nr. Nr. 14-20 / A 02621 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Richard Quaas, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 09.11.2016
(Anlage 27)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wurde beantragt, ein Konzept zu erstellen, wie die Situation für den Radverkehr am Karlsplatz/Stachus verbessert und somit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden kann, ohne die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts für den öffentlichen Personennahverkehr und den motorisierten Individualverkehr zu beeinträchtigen.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird eine vertiefende Untersuchung zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen am Stachus vorgeschlagen (s. Kapitel 3.1.3.). Dabei werden die Auswirkungen auf sämtliche Verkehrsarten berücksichtigt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02621 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Richard Quaas, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 09.11.2016 wird entsprochen.

8.27. Verbesserungen für Radfahrer am Stachus

Antrag Nr. 14-20 / A 02622 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 09.11.2016
(Anlage 28)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag werden geeignete Maßnahmen gefordert, um die Situation im Bereich des Stachus auch für den Radfahrerverkehr zu verbessern und dadurch für alle Verkehrsarten sicher zu gestalten.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird eine vertiefende Untersuchung zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen im Umfeld des Stachus vorgeschlagen. Dabei werden die Auswirkungen auf sämtliche Verkehrsarten berücksichtigt (s. Kapitel 3.1.3.). Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02622 von Nr. 14-20 / A 02622 von Frau StRin Bettina Messinger, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 09.11.2016 wird entsprochen.

8.28. Sicherstellen einer Option eines Fuß- und Radweges entlang der Bahnlinie zwischen Regerstraße und Ostbahnhof

Antrag Nr. 14-20 / A 02636 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Gerhard Mayer vom 14.11.2016
(Anlage 29)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 02636 wird gefordert, die Option eines Fuß- und Radwegs entlang der Bahnlinie zwischen Regerstraße und Ostbahnhof sicherzustellen.

Bereits vor einigen Jahren wurde hinter den Gebäuden Welfenstraße 22 – 118 (Welfenhöfe) entlang der Bahngleise eine Fuß- und Radwegeverbindung eingerichtet, die derzeit bis zum Tassiloplatz reicht.

Auf dem Grundstück Tassiloplatz 5 (ehemaliges Bernbachergelände) konnte im Rahmen der Neubebauung ebenfalls die Einrichtung einer Fuß- und Radwegeverbindung erreicht werden, die mittels einer Rampe an die Balanstraße anschließt.

Am Tassiloplatz selbst ist die Verbindung durch die Erweiterung des Spielplatzes (u.a. den Einbau einer Halfpipe) unterbrochen. Ein Lückenschluss könnte ggf. südlich der Lärmschutzwand im Bereich des inzwischen aufgelassenen Gleisanschlusses Paulaner erfolgen. Die dazu erforderlichen Grundstücke 15610/2 15611/17 sind allerdings nicht in städtischem Besitz, sondern müsste seitens der DB AG zur Verfügung gestellt werden.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2076 wurde die Fortsetzung dieser Fuß- und Radwegeverbindung auf den künftigen Grundstücken Welfenstraße 2 – 20 bis zur Regerstraße bereits vorgesehen. Sobald die dort projektierten Neubauten fertiggestellt sind, wird von der Regerstraße bis zur Balanstraße eine durchgängige Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr benutzbar sein.

Für die Weiterführung dieser Wegeverbindung bis zur Rosenheimer Straße hat das Kommunalreferat mit den Bauherren bereits die Einräumung einer Dienstbarkeit auf dem Grundstück Rosenheimer Straße 112-114 (ehem. Holzkontor Grombach, Flst. 15592/13 und 15593 Gkg. München Sekt. 8) verhandelt. Damit ist bislang aber nur auf einem von vier für die Geh- und Fahrradverbindung benötigten Grundstücken die Umsetzung der Verbindung rechtlich gesichert ist. Darüber hinaus ist aber noch die Einräumung von Dienstbarkeiten auch bei den Grundstücken Orleansstraße 2-4a/Balanstraße 49 (Bürocenter Balanstraße) und Orleansstraße 10-12 (IHK) sowie 15638/0 (Bahngelände) erforderlich. Zudem gibt es auf dem Grundstück Orleansstraße 10-12 eine Engstelle, welche eine Teilbeseitigung der dortigen Bauten erfordert, damit der Fuß- und Radweg Platz fände. Eine barrierefreie Durchbindung von der Regerstraße bis zur Rosenheimer Straße erfordert nach Aussage des Baureferates außerdem an den Eisenbahnüberführungsbauwerken (EÜ) an der Rosenheimer Straße und an der Balanstraße entsprechende Erweiterungen oder Zusatzbauwerke.

An der Eisenbahnüberführung (EÜ) Balanstraße, deren Erneuerung nach Aussage der DB zwischen 2021 und 2023 erfolgen soll, ist ein separater Steg erforderlich und möglich. Dieser kann erst im Nachgang zur Maßnahme, also ab 2024 errichtet werden. Ein Anschluss eines möglichen Fuß- und Radweges an die Rosenheimer Straße ist prinzipiell möglich. Jedoch gilt es zu beachten, dass auf der Westseite der Rosenheimer Straße aus Platzgründen kein 2-Richtungsradweg berücksichtigt werden kann. Von daher muss eine beidseitige Anbindung an die Rosenheimer Straße geplant werden. Eine gemeinsame Nutzung (Deutsche Bahn und Radverkehr) des vorhandenen und auch wieder geplanten Wartungsweges entlang der Gleise ist grundsätzlich nach noch erforderlichen Abstimmungen denkbar. Auch hier gilt, dass aufgrund der Komplexität des Bauablaufes hinsichtlich der Erneuerung der Eisenbahnüberführung ein Anschluss an die Rosenheimer Straße nur im Nachgang zu dieser Maßnahme eigenständig realisiert werden kann. Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung an der Rosenheimer Straße ist derzeit im Zeitraum 2023 bis 2025 geplant. Von daher kann ein Anschluss der Radwegeverbindung an die Rosenheimer Straße frühestens ab 2026 erfolgen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung tritt derzeit in Kontakt mit der Deutschen Bahn um zu klären, ob die für eine barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindung von der Regerstraße bis zur Rosenheimer Straße erforderlichen Grundstücke zur Verfügung gestellt werden können.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02636 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Gerhard Mayer vom 14.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.29. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 I – Meilensteine zum Radverkehr 2025 benennen

Antrag Nr. 14-20 / A 02664 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 30)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 02664 wird gefordert, Meilensteine für den Radverkehr mit dem Zieljahr 2025 zu benennen.

Die Maßnahmen und Projekte sind in den jeweiligen Handlungsfeldern als Gesamtkonzept dargestellt. Der Umsetzungszeitplan sowie weitere Details zu einzelnen Projekten orientieren sich an der Fortschreibung des VEP-R, die unmittelbar nach Beschlussfassung fortgeschrieben werden soll (s. Kapitel 3.1.1.).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02664 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird entsprochen.

8.30. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 II – Bau von Radschnellwegen beschleunigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02663 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 31)

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02663 zur Schaffung einer Fachstelle, die sich ausschließlich mit der Konzeption, Planung und Einrichtung von Radschnellverbindungen beschäftigt,

wird entsprochen. Dafür müssen die Personalforderungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen dieser Beschlussvorlage beschlossen werden. Falls der Personalbedarf vom Stadtrat nicht bewilligt wird, kann die Bearbeitung des Themas Radschnellverbindungen in vertiefter Form nicht weiter erfolgen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02663 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.31. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 III – Transparenz bei der Verwendung der Mittel aus der Nahmobilitätspauschale

Antrag Nr. 14-20 / A 02662 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 32)

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02662 zur Darlegung der Verwendung der Mittel aus der Nahmobilitätspauschale, zu den vorhandenen Personalressourcen und zur jährlichen Berichterstattung in den auch mit Stadträtinnen und Stadträten besetzten Sondersitzungen des städtischen Lenkungskreis Radverkehr wird entsprochen (vgl. Kapitel 4.1, 4.4, 7.).

8.32. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 V – Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht

Antrag Nr. 14-20 / A 02661 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 33)

Der Antrag fordert, die Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht deutlich zu beschleunigen und sobald wie möglich abzuschließen und die dazu erforderlichen Ressourcen im Rahmen der Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr darzustellen. Zur Erfüllung zusätzlicher Aufgaben, die aufgrund der inhaltlichen Zielsetzung der Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr und der o.a. Stadtratsanträge künftig auf das KVR zukommen, sowie zur Beschleunigung der Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht, ist eine dauerhafte Zuschaltung von 2,0 VZÄ im Bereich Verkehrsmanagement/Grundsatzangelegenheiten (KVR III/111) und von 1,5 VZÄ im Bereich Verkehrssteuerung (KVR III/122) notwendig.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02661 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.33. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VI – Mehr Experimente wagen – mit Provisorien arbeiten

Antrag Nr. 14-20 / A 02660 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 34)

Die Rechtsgrundlage zur Durchführung von Verkehrsversuchen durch die Straßenverkehrsbehörde des Kreisverwaltungsreferates ist § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO. Demnach können die Straßenverkehrsbehörden zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter

verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Als Voraussetzung bestimmter Maßnahmen ist aufgrund der rechtlichen oder beschlussmäßigen Vorgaben vorab ein Beschluss des Stadtrates herbeizuführen. Für die Dauer des Versuchs gibt die StVO eine zeitliche Beschränkung von 1 Jahr vor. In der Vergangenheit hat das Kreisverwaltungsreferat bereits einen Verkehrsversuch zur Erprobung der dualen Radverkehrsführung in der Elsenheimer Straße durchgeführt. Der von einem externen Gutachter erstellte Evaluationsbericht ist unter www.muenchen.de und unter www.radlhauptstadt-muenchen.de veröffentlicht. Folgende weitere Verkehrsversuche werden von der Verkehrsbehörde durchgeführt:

- vom Stadtrat beschlossene Verkehrsversuche zur Bevorrechtigung von Fahrradstraßen (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07549) – in Vorbereitung
- Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße (Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus stadtplanerischen Gründen) – in Vorbereitung
- Lindwurmunterführung (stadtauswärts, Anlage eines Radfahrstreifens aus Verkehrssicherheitsgründen) seit März 2017 angeordnet

Grundsätzlich hält die Verkehrsbehörde die Durchführung von Verkehrsversuchen für sehr sinnvoll und hilfreich, um das Verkehrsgeschehen erforschen zu können, bevor endgültige bauliche Tatsachen geschaffen werden, oder wenn die Auswirkungen nicht sicher abzusehen sind. Es hat sich aber bereits bei der Durchführung des Verkehrsversuchs in der Elsenheimer Straße herausgestellt, dass ein Verkehrsversuch, auch wenn ein externer Gutachter mit der Auswertung betraut ist, sehr zeit- und personalintensiver Begleitung und Betreuung bedarf. Damit einher gehen neben der ordnungsrechtlichen und verkehrstechnischen Vorbereitung zahlreiche Bürgeranfragen, Ortstermine mit den örtlichen Bezirksausschüssen, dem Gutachter, die Koordination der verschiedenen in der Stadt zu beteiligenden Stellen, die ständige Information der Presse usw. Das führte wegen der bereits oben dargestellten Personalknappheit im Fall der Elsenheimer Straße dazu, dass sich der Abschluss des Verkehrsversuchs um über 1 Jahr verzögert hat und die Umsetzung der mit dem Bezirksausschuss abgestimmten endgültigen Lösung weitere zwei Jahre in Anspruch nehmen wird. Mit den o.a. Verkehrsversuchen Fahrradstraßen, Rosenheimer Straße und Lindwurmunterführung sind die vorhandenen personellen Ressourcen bis 2021 gebunden, mehr Spielraum besteht nicht. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02660 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.34. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VII – Keine Bettelampeln mehr für den Radverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 02659 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 35)

Der Antrag fordert unter Ziffer 1, dass die Signalisierung im Radverkehr optimiert und ergänzt wird, so dass Anforderungsampeln (sogenannte Bettelampeln) für Radfahrende möglichst vermieden werden und unter Ziffer 2, dass Anforderungsampeln, sollten diese in begründeten Ausnahmefällen eingesetzt werden, mit Induktionsschleifen für den

Radverkehr zu versehen sind.

Zu Ziffer 1:

Solche Anforderungsanlagen werden in der Regel immer dann angeordnet, wenn entweder einzelne Verkehrsbeziehungen nur sporadisch auftreten, oder die zyklische Freigabe einer schwachen Verkehrsbeziehung zu erheblichen Beeinträchtigungen des verkehrstechnischen Ablaufs am Gesamtknoten führen würde. Für Radfahrende erfolgt eine solche aktive Anforderung in der Mehrheit der Fälle mittels eines Anforderungsdrückers. Diese Anforderungsdrücker sind ausnahmslos mit einem entsprechenden Hinweis versehen, welcher den sich nähernden Radverkehr/Fußverkehr zum Betätigen des Drückers auffordert. Nach erfolgter Betätigung des Drückers wird eine sogenannte Quittungslampe aktiviert, welche den wartenden Radfahrenden/Zufußgehenden eine entsprechende Rückmeldung liefert. Die sich daran anschließende Wartezeit bis zum Beginn der entsprechenden Freigabe ist abhängig vom Anforderungszeitpunkt und der Betriebsart der LSA. Diese Betriebsart wiederum ist auch ein Resultat der spezifischen verkehrstechnischen Notwendigkeiten des betrachteten Knotens. Das Kreisverwaltungsreferat ist bei der Projektierung einer LSA stets bemüht, die unterschiedlichen Interessenlagen der einzelnen Verkehrsgruppen ausreichend zu berücksichtigen, muss jedoch immer auch die Leistungsfähigkeit des gesamten städtischen Verkehrsnetzes im Auge behalten. Hierzu zählen z.B. neben der durch den Stadtrat beschlossenen Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auch die Berücksichtigung der sogenannten „Grünen Wellen“, welche jeweils spezifische Restriktionen bei der Projektierung einer LSA erforderlich machen. Ob letztlich eine Anforderungsanlage bzw. eine selektive Anforderung einzelner Verkehrsgruppen erforderlich ist, bedarf deshalb immer der Einzelfallprüfung.

Zu Ziffer 2:

Die zuverlässige Detektion von Radfahrenden mittels Induktionsschleifen weist im praktischen Betrieb leider häufig noch Probleme auf. So können Induktionsschleifen nur ferromagnetische Werkstoffe in ausreichender Flächenverteilung zuverlässig erkennen. Fahrräder, welche aus anderen Werkstoffen (Aluminium, Karbon, etc.) bestehen, können deshalb diese Anforderungseinrichtung nicht immer zuverlässig beeinflussen. Zudem macht es die relativ geringe Eisenmasse bei einem klassischen Fahrrad erforderlich, dass die Induktionsschleifen nach besonderen Spezifika gestaltet werden müssen. Da die Wirksamkeit einer Induktionsschleife an den Seitenkanten am größten ist, werden Induktionsschleifen für Radfahrende in einem Winkel von ca. 45 Grad geschnitten, um die Zuverlässigkeit zu erhöhen. Alternative Detektionsmöglichkeiten mittels Video-, Radar-, Magnetfeld- oder Infrarottechnik wurden durch das Baureferat in mehreren Feldversuchen eingehend erprobt, konnten jedoch hinsichtlich der von den Herstellern versprochenen Eigenschaften nicht wirklich überzeugen. Vor allem die ungenügende Detektionsgenauigkeit war dabei ernüchternd. Um letztlich eine zuverlässige Anforderung für Radfahrende sicher stellen zu können, werden deshalb derzeit noch überwiegend mechanische Anforderungseinrichtungen verbaut. An Radweghaupttrouten werden aktuell auch Kombinationen mit weiter entfernt liegenden Induktionsschleifen - als zusätzliche Fernanforderung – mit durchaus positiven Effekten für den dortigen Radverkehr erprobt. Aus den oben genannten Gründen wird jedoch der Anforderungsdrücker noch für einen längeren Zeitraum die zuverlässigste Detektionsmethode für Radfahrende bleiben. Neue Detektionstechniken, wie etwa druckempfindliche „Lichtschläuche“, müssen zunächst noch ihre Alltagstauglichkeit beweisen, bevor diese möglicherweise eine verlässliche

Alternative bieten können.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02659 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.35. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VIII – Baustellen im öffentlichen Raum zuverlässig kontrollieren

Antrag Nr. 14-20 / A 02658 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 36)

Das Kreisverwaltungsreferat bereitet einen gesonderten Beschluss zum Thema „Baustellenkontrolle“ vor, in dem der Antrag inhaltlich behandelt wird (geplant bis Mitte 2018).

Der Antrag Nr. 14-20 / A 02658 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 bleibt aufgegriffen.

8.36. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 IX – Briener Straße für den Radverkehr ertüchtigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02657 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 37)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird die Verwaltung aufgefordert, für die Briener Straße vom Odeonsplatz bis zum Stiglmaierplatz einen schnell umsetzbaren Lösungsvorschlag für eine attraktive Radverbindung zu unterbreiten. Die Maßnahme soll in den Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 mit aufgenommen werden.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage werden die geplanten bzw. umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse in der Briener Straße dargelegt (vgl. Kapitel 3.1.3.).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02657 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird entsprochen.

8.37. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 X – Durchgängige attraktive Nord-Süd-Radverbindung entlang des englischen Gartens zwischen Innenstadt und Nordschwabing/Studentenstadt

Antrag Nr. 14-20 / A 02656 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 38)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird die Stadtverwaltung aufgefordert, nördlich der Alfons-Goppel-Straße als neue (zusätzliche) Fahrradhaupttroute durch die Altstadt eine durchgängige attraktive Radverbindung bis zum Nordfriedhof zu schaffen, entsprechend zu beschildern und in den Radroutenplänen mit aufzunehmen. Diese Maßnahme soll in den Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 mit aufgenommen werden.

Die beschilderten Fahrradhaupttrouten von der Innenstadt in Richtung Münchner Nordosten verlaufen in der Leopold-/Ludwigstraße („Arena via Münchner Freiheit“) sowie

im Englischen Garten („Arena via Englischer Garten“). Die beantragte Radverkehrsverbindung Königinstraße - Biedersteiner Straße - Osterwaldstraße verläuft zwischen den beiden genannten Routen überwiegend im Erschließungsstraßennetz mit Tempo 30 und niedrigem Kfz-Verkehrsaufkommen richtlinienkonform im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Strecke ist wegen des geringen Abstandes zur benachbarten Hauptroute durch den Englischen Garten im Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr als Alternative Hauptroute enthalten.

Entgegen dem Anspruch an eine Fahrradhauptroute zur Trennung von Rad- und Fußverkehr teilen sich am Beginn der Route im Hof- und Finanzgarten sowie dem Englischen Garten Radfahrende die vorhandene Wegeführung mit dem Fußverkehr und müssen ihre Geschwindigkeit an den Fußverkehr anpassen. Radfahrerinnen und Radfahrer in Richtung Königinstraße können den Altstadtring östlich des Amerikanischen Generalkonsulats München wahlweise über die signalisierte Quermöglichkeit oder höhenfrei über die vorhandene F+R-Unterführung queren. Die Königinstraße ist Teil einer Tempo-30-Zone und in Kombination mit niedrigem Kfz-Aufkommen von ca. 2.000 Kfz/Tag und einer Fahrgassenbreite zwischen ca. 5 und 6 m für den Radverkehr gut geeignet. Im südlichen Zulauf zum Knoten Königinstraße / Veterinärstraße wird der benutzungspflichtige Radweg demnächst den Richtlinien entsprechend zurückgebaut und der Knotenpunkt übersichtlicher gestaltet.

Im weiteren Verlauf ist diese Route für Radfahrerinnen und Radfahrer in einem kurzen Abschnitt nicht durchgängig im Zweirichtungsverkehr befahrbar. Die Biedersteiner Straße ist zwischen Feilitzschstraße und Mandlstraße in Richtung Süden einbahn geregelt. Allerdings können Radfahrende von der Mandlstraße kommend den gemeinsamen Geh- und Radweg östlich der Biedersteiner Straße nutzen. Die Öffnung der Einbahnregelung für den gegenläufigen Radverkehr wurde bereits mit dem Ergebnis geprüft, dass nach den Kriterien der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) eine Freigabe nicht möglich ist (siehe Beschluss des Bezirksausschusses des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann vom 21.03.2017, BV-Empfehlungs-Nr. 14-20 / E 00566 und 14-20 / E 01091).

Gemäß den ERA eignen sich bereits Fahrgassen ab 3,00 m Breite bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr. Solche Ausweichmöglichkeiten sind in der Biedersteiner Straße im einbahn geregelten Teil allerdings nicht vorhanden. Hinzu kommt, dass die Straße einen Kurvenverlauf aufweist, der die Übersichtlichkeit und den Sichtkontakt der sich begegnenden Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer stark einschränken würde. Es bestünde die Gefahr, dass der gegenläufige Radverkehr von Kraftfahrzeugen geschnitten wird.

In Richtung Süden wird die vorgeschlagene Radroute durch die in Richtung Norden einbahn geregelte Mandlstraße unterbrochen. Die Freigabe der Mandlstraße für den gegenläufigen Radverkehr wurde seitens des Kreisverwaltungsreferates ebenfalls bereits geprüft (siehe Beschluss des Bezirksausschusses des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann vom 30.10.2012, BV-Empfehlungs-Nr. 08-14 / E 01417). Auch hier kam man zu dem Ergebnis, dass eine Öffnung aus den gleichen Gründen wie bei der Biedersteiner Straße nicht möglich ist. Die Straße weist auf Höhe des Standesamtes einen Kurvenverlauf auf, der keine ausreichenden Sichtverhältnisse zulässt. Außerdem beträgt die Fahrbahnbreite hier nur 5,0 m, welche durch parkende Fahrzeuge noch weiter

verringert wird. Ausweichmöglichkeiten, beispielsweise in Form von Grundstücksausfahrten, sind in diesem Stück der Mandlstraße nicht vorhanden.

Sowohl in der Mandlstraße als auch in der Biedersteiner Straße könnte zwar die Anordnung von Haltverboten ausreichende Sichtbeziehungen sowie Ausweichmöglichkeiten gewährleisten. Allerdings ist die Auflösung von Parkplätzen in einem Parkraummanagementgebiet wie Altschwabing mit einem hohen Stellplatzdefizit und hohem Parkdruck als äußerst kritisch anzusehen. Außerdem ist mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass in den Bereichen dennoch unerlaubt geparkt wird. Als Umfahrungsmöglichkeit können Radfahrerinnen und Radfahrer den Englischen Garten oder die westlich gelegene Feilitzschstraße und die Werneckstraße (für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraße) nutzen. Die Feilitzschstraße weist in diesem Abschnitt einen aus Denkmalschutzgründen auch weiterhin groben Großsteinbelag auf. Die Werneckstraße ist mit 5,5 m Breite inkl. Parkstreifen relativ eng. Die bestehende Fuß- und Radwegunterführung im Zuge der Osterwald- / Liebergesellstraße unterquert heute den Mittleren Ring. Nach Realisierung einer Untertunnelung des Englischen Gartens soll eine möglichst direkte Nord-Süd-Verbindung für Rad- und Fußgängerverkehr wiederhergestellt werden, die den an die Haupttrouten des Radverkehrs gestellten Standards entspricht. Dies sind eine ausreichende Dimensionierung der Breite, Trennung des Rad- und Fußweges, Beleuchtung sowie Winterdienst.

Die in der anschließenden Osterwaldstraße (Tempo 30) abschnittsweise vorhandenen Geh- und Radwege entsprechen nicht den gesetzlichen Mindestvorgaben. Die noch vorhandenen Radwege sollen deshalb im Rahmen künftiger Erneuerungsmaßnahmen zurückgebaut werden und die gewonnenen Flächen den Gehbahnen zugeschlagen werden. Im nördlichen Abschnitt der Osterwaldstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Vor dem Nordfriedhof besteht an der Amsterdamer Straße bzw. an der Schwedenstraße Anschluss an die beschilderte Fahrradhaupttroute „Nymphenburgradweg“, nach dem Nordfriedhof über die Crailsheimstraße bzw. den Englischen Garten an den „Äußeren Radlring Nord“.

Zusammenfassend ist die beschriebene Nord-Süd-Radverbindung zwischen Innenstadt und Nordfriedhof bereits heute eine attraktive Alternative für den Radverkehr zu den Haupttrouten entlang der Ludwig-/ Leopold-/Ungererstraße und im Englischen Garten. Punktuelle Defizite sind der Verwaltung bekannt und werden, wo dies möglich ist, im Zuge von laufenden Planungen beseitigt.

Der Routenverlauf ist angesichts der weiterhin bestehenden, den Qualitätskriterien für Fahrradhaupttrouten nicht entsprechenden Abschnitte im Bereich Mandlstraße – Biedersteiner Straße für eine ausgeschilderte Radroute nicht ideal. Da es sich jedoch bei den eingeschränkt geeigneten Abschnitten im Verhältnis zur Gesamtstrecke nur um einen kurzen Abschnitt handelt und die übrigen Abschnitte eine attraktive Alternative zu den stark frequentierten parallelen Radrouten darstellen, wird die Route durch das Baureferat beschildert.

Auf Anregung des ADFC wird das Kreisverwaltungsreferat die Öffnung der Einbahnstraße für den gegenläufigen Radverkehr nochmal hinsichtlich einer Neuordnung der

Parkregelungen überprüfen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02656 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird entsprochen.

8.38. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XI – Schnelle Radverbindung im Münchner Osten

Antrag Nr. 14-20 / A 02655 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 39)

sowie

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XIII – Von Giesing nach Haidhausen: autofreien Rad- und Fußweg nicht verbauen

Antrag Nr. 14-20 / A 02653 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 41)

sowie

Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering/Berg-am-Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 01982 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 26.01.2016
(Anlage 44)

sowie

Stadtteilverknüpfende Radverbindung zwischen Trudering/Moosfeld - Berg am Laim -Bogenhausen/Daglfing

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02104 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 25.02.2016
(Anlage 45)

sowie

Stadtteile besser verbinden: Radverbindungen schaffen zwischen Bogenhausen/Daglfing – Trudering/Moosfeld – Berg-am-Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02140 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 15.03.2016
(Anlage 46)

sowie

Einrichtung einer Radschnellstrecke vom Ostbahnhof stadteinwärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02800 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 21.09.2016

(Anlage 47)

sowie

Einrichtung eines schnellen, ampelfreien Radweg vom Haidenauplatz stadtauswärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02897 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 –

Au-Haidhausen vom 13.09.2016

(Anlage 48)

sowie

Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00693 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 –

Bogenhausen am 22.10.2015

(Anlage 50)

Im Antrag zur Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr 2017 XI wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aufgefordert, im Münchner Osten eine neue Fahrradroute zu planen. Verlaufen soll die neue Fahrradroute zum einen von Daglfing (ab der vorhandenen Rad- und Fußwegunterführung an der Kreuzung Burgauerstraße/ Riemer Straße) nach Trudering mit Anschluss an die Thomas-Hauser-Straße, zum anderen ist noch eine Weiterführung der Route Richtung Innenstadt über das westliche Gleisdreieck zum S-Bahnhof Berg am Laim und darüber hinaus bis zum Ostbahnhof gefordert. Die in den weiteren, oben genannten Anträgen des Stadtrats und der Bezirksausschüsse gestellten Forderungen sind in diesem umfassenden Verlauf enthalten.

Insgesamt befinden sich alle Abschnitte im Korridor 6 der Potenzialuntersuchung Radschnellverbindungen des PV München und sind gemäß den Ausführungen in Kapitel 3.1.1. weiter auf vertiefte Machbarkeit zu überprüfen. Neben den in den folgenden Teilkapiteln A), B) und C) erläuterten, kurzfristigen Untersuchungsschritten werden in dieser vertieften Machbarkeitsuntersuchung durchgängig für alle Teilstücke unter dem Fokus der Schaffung einer Radschnellverbindung Lösungen gesucht.

A) Teilstück von Bogenhausen (Burgauerstraße/ Riemer Straße) nach Trudering (Thomas-Hauser-Straße)

Bei der geforderten Verbindung handelt es sich nach VEP-R um eine Hauptroute für den Radverkehr. Das heißt, auch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat den Bedarf einer Verbindung für den Radverkehr in diesem Bereich erkannt und hält die Verbindung für wünschenswert. Die Autobahn A94 und die Fern- und S-Bahngleise bilden derzeit eine, besonders für den Rad- und Fußverkehr, schwer zu überwindende Barriere zwischen dem Stadtbezirk Bogenhausen im Norden und den Stadtbezirken Trudering und Berg am Laim im Süden, was bei Fahrten in Nord-Süd-Richtung zu sehr großen Umwegen und deutlichen Attraktivitätsverlusten für den Rad- und Fußverkehr führt.

Die nächste Möglichkeit zur Querung der Gleise und der Autobahn liegt von der

Burgauerstraße aus gesehen Richtung Westen bei der S-Bahnstation Berg am Laim über die Hultschiner Straße und Richtung Osten über den Schatzbogen. Mit der gewünschten Verbindung könnte eine komfortable und abseits des motorisierten Individualverkehrs geführte Verbindung entstehen, die einen deutlichen Zeit- und Komfortgewinn für den Radverkehr darstellen könnte.

Bereits am 17.05.2016 hat ein Ortstermin mit Teilnehmenden des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und der Bezirksausschüsse Bogenhausen, Trudering und Berg am Laim stattgefunden. Vor Ort wurde ein möglicher Verlauf der Verbindung abgegangen und die bestehenden Abhängigkeiten mit den Eigentumsverhältnissen und den Planungen der Deutschen Bahn dargestellt. Die benötigten Flächen innerhalb des Umgriffs des Bebauungsplans Nr. 1539 befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt München. Die weiteren notwendigen Flächen sind im Eigentum der Deutschen Bahn. Darüber hinaus ist im Bereich des Bebauungsplans Nr. 1539 die Planung der Deutschen Bahn für die Gleisachse Daglfinger Kurve zu berücksichtigen, die im Bebauungsplan auch dargestellt ist.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird daher baldmöglichst Gespräche mit der Deutschen Bahn aufnehmen um die Verfügbarkeit der Flächen und eine mögliche Umsetzung der Verbindung zu klären.

B) Teilstück zum S-Bahnhof Berg am Laim

Wie bereits im oben stehenden Abschnitt A) berichtet, wurde auch dieser Abschnitt (bis zum S-Bahnhof Berg am Laim) bei der Ortsbegehung mit den Bezirksausschüssen Bogenhausen, Berg am Laim und Trudering am 17.05.2016 abgegangen und die bestehenden Abhängigkeiten mit den Eigentumsverhältnissen - die gesamte Fläche ist im Eigentum der Deutschen Bahn - dargestellt.

Auch wenn der Abschnitt derzeit nicht vertieft auf Machbarkeit untersucht wird, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Gespräche mit der Deutschen Bahn aufnehmen, um eine grundsätzliche Verfügbarkeit der Flächen für weitere Planungen abzuklären.

C) Teilstück vom S-Bahnhof Berg am Laim zum Ostbahnhof

Im Rahmen der Aufstellung des „Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956 Haidenauplatz (nordöstlich und südwestlich), Bahnlinie München – Rosenheim (nordwestlich) zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof (Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 491)“ ist bereits vorgesehen, eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Ostbahnhof und dem Leuchtenbergring aufzunehmen.

Dabei ist zwischen dem Ostbahnhof und dem Haidenauplatz entlang der Orleansstraße bereits ein Zweirichtungsradweg geplant, der ggf. noch durch eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der künftigen Bebauung und dem Bahngelände ergänzt werden kann.

Am Haidenauplatz soll nach Möglichkeit zusätzlich zur lichtsignalgeregelten Kreuzung eine kreuzungsfreie Querungsmöglichkeit der Berg-am-Laim-Straße für Fußgänger und Radfahrer mittels eines Steges vorgesehen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02653 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02655 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.
Dem BA-Antrag Nr. 14-20 / B 01982 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.
Dem BA-Antrag Nr. 14-20 / B 02104 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.
Dem BA-Antrag Nr. 14-20 / B 02140 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.
Dem BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02800 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 13.09.2016 wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.
Dem BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02897 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 13.09.2016 wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.
Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00693 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

8.39. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XII – Sichere Radverbindung beidseits der Freisinger Landstraße südlich des Josef-Wirth-Weges – Antrag zum Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017

Antrag Nr. 14-20 / A 02654 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 40)

Derzeit besteht eine Radwegverbindung auf der Ostseite der Freisinger Landstraße zwischen Floriansmühlstraße und Josef-Wirth-Weg lediglich als gemeinsamer Fuß- und Radweg, der noch dazu sehr schmal ist. Im Zuge des B-Plans Nr. 2031a wurde für ein Teilstück bereits die Voraussetzung für einen Zweirichtungsradweg und einen getrennten Fußweg in richtlinienkonformer Breite geschaffen. Zwischen Emmerigweg und Floriansmühlstraße läuft derzeit das Verfahren zum B-Plan Nr. 2113 (Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss vom 20.07.2016, Vorlagen-Nr. 14-20 / V 06106). In diesem Zuge wird auch in diesem Bereich die Voraussetzung für einen getrennten Fuß- und Zweirichtungsradweg geschaffen. Im gleichen Beschluss wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, auch für den Bereich zwischen Emmerigweg und B-Plan Nr. 2031a stadt- und landschaftsräumliche Szenarien zu untersuchen. Aus Sicht der Verkehrsplanung könnte auch in diesem Teilstück die Radweglücke geschlossen werden, sodass auf der Ostseite der Freisinger Landstraße zwischen Floriansmühlstraße und Josef-Wirth-Weg durchgehend ein getrennter Fuß- und Zweirichtungsradweg zur Verfügung steht.

Sichere Querungsmöglichkeiten der Freisinger Landstraße bestehen bzw. werden geschaffen an den Knotenpunkten mit Josef-Wirth-Weg, Heidemannstraße und Floriansmühlstraße. Ein zusätzlicher Radweg auf der Westseite der Freisinger Landstraße mit entsprechendem Eingriff in die bestehende Baumkulisse wird daher nicht als erforderlich angesehen. Zudem bestehen innerhalb der Wohngebiete westlich der Freisinger Landstraße attraktive parallele Radverbindungen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02654 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.40. Budget für den Radverkehr proportional an den angestrebten Modal Split

anpassen

Antrag Nr. 14-20 / A 03118 der ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017
(Anlage 42)

Der Antrag Nr. 14-20 / A 03118 fordert eine proportionale Anpassung der Nahmobilitätspauschale an den Modal Split. Mit Beschluss vom 17.12.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01817) hat die Vollversammlung des Stadtrats zum Haushaltsplan 2015 beschlossen, die „Nahmobilitätspauschale“ des Baureferates in 2015 auf 10,0 Mio. € zu erhöhen. Darüber hinaus werden weitere Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs nicht nur aus den Mitteln der Nahmobilitätspauschale, sondern auch über eine Vielzahl anderer Haushaltsstellen und Maßnahmen Dritter (u.a. Bauträger) finanziert.

Dem Antrag 14-20 / A 03118 der ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017 wird nicht entsprochen.

8.41. Ammerseeradweg neu führen und beschildern

Antrag Nr. 14-20 / A 03173 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom
16.06.2017
(Anlage 43)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 03173 wird für den Ammerseeradweg eine durchgehende Beschilderung bis zum Ammersee sowie eine neue Routenführung auf Münchner Stadtgebiet gefordert. In Kapitel 3.3.2. werden die aktuellen Herausforderungen und Aufgaben im Handlungsfeld Wegweisung dargestellt. Die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt München steht im Kontakt mit der Regierung von Oberbayern, die in der Region federführend und koordinierend für das „Bayernnetz für Radler“ zuständig ist. Es ist geplant, zusammen mit der Regierung von Oberbayern und den Nachbargemeinden die Probleme, die zur Herauslösung des Ammerseeradwegs in den Abschnitten in und um München geführt haben, zu identifizieren und gegebenenfalls eine attraktivere Routenführung zu suchen. Auf eine durchgängige Beschilderung und bedarfsgerechte Qualität der Radverkehrsanlagen entlang der Route hat die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt München außerhalb ihres Hoheitsgebiets eingeschränkte Einflussmöglichkeiten, wird das Thema aber im Gespräch mit den Nachbargemeinden und der Regierung von Oberbayern platzieren.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03173 der der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 16.06.2017 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.42. Beidseitiger Ausbau des Rad- und Fußgängerweges zwischen Josef-Wirth-Weg und Floriansmühlstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01546 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 06.07.2017
(Anlage 55)

Die Empfehlung Nr. E 01546 fordert einen beidseitigen Ausbau des Rad- und Fußgängerweges entlang der Freisinger Landstraße zwischen Josef-Wirth-Weg und Floriansmühlstraße. Eine Verbesserung der Radwegsituation in der Freisinger Landstraße zwischen Josef-Wirth-Weg und Floriansmühlstraße ist aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wünschenswert und sieht es als sinnvoll an, die

Radwegverbindung wie im Bestand weiterhin durch die Oberjäger- und die Gondershauser Straße zu führen.

Auf der Ostseite wird der bestehende gemeinsame Fuß- und Radweg (Radverkehr in beide Richtungen) entlang der Freisinger Landstraße sukzessive im Zuge der verschiedenen Bebauungsplanverfahren in diesem Bereich verbreitert werden. So entstehen zu Lasten der überbreiten Fahrbahn ein regelkonformer Zweirichtungsradweg und eine separate Gehbahn. Der Kfz-Verkehr kann auch bei einer Verschmälerung der Fahrspuren weiterhin aufgenommen werden.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01546 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann vom 06.07.2017 wird somit nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Gesundheit und Umwelt, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Personal und Organisation sowie die Stadtkämmerei haben der Beschlussvorlage zugestimmt. Die Beschlussvorlage wurde zudem mit dem Kommunalreferat abgestimmt.

Die vorgeschlagenen Änderungen aus der Mitzeichnung des Referats für Gesundheit und Umwelt (s. Anlage 57) wurden übernommen und im gemeinsamen Einverständnis nachträglich angepasst. Die vorgeschlagenen Änderungen aus der Mitzeichnung des Personal- und Organisationsreferats (s. Anlage 58) wurden übernommen.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 01 - 25 wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2 und 2.) Bezirksausschuss-Satzung angehört. Nach Ablauf der nach Bezirksausschuss-Satzung definierten Frist von sechs Wochen lagen der Stadtverwaltung zur Drucklegung nicht alle Rückmeldungen vor. Die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse, die rechtzeitig vor der Sitzung vorliegen, werden gesammelt und als Ergänzungsblatt nachgereicht.

Neben der Beteiligung der Bezirksausschüsse für diese Vorlage, werden die betroffenen Bezirksausschüsse im Zuge der weiteren konkreten Planungsprozesse bzw. bei der Vorbereitung von Entscheidungen des Stadtrates nach den festgelegten Regelungen der Bezirksausschuss-Satzung über Planungen und Maßnahmen weiterhin beteiligt und können sich in den jeweiligen Verfahrensstadien äußern.

Der Korreferentin des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Dem Korreferenten des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und den Verwaltungsbeiräten der Hauptabteilungen Gartenbau und Tiefbau, Frau Stadträtin Krieger und Frau Stadträtin Dr. Menges, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Dem Korreferenten des Kreisverwaltungsreferates, Herr Stadtrat Michael Kuffer, und dem Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung III, Herrn Stadtrat Richard Progl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentinnen und des Referenten:

Wir beantragen Folgendes:

Grundaussagen:

1. Der Stadtrat nimmt vom Vortrag der Referentinnen und des Referenten zu den Erfordernissen und Maßnahmenfeldern der Radverkehrsförderung Kenntnis.
2. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der integrierten Berichterstattung zur Förderung des Radverkehrs in den einzelnen Kapiteln des Vortrags. Der nächste Bericht zur Förderung des Radverkehrs in München ist für das Jahr 2020 geplant.

Grundsätze der Radverkehrsförderung in München:

3. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, bei allen Planungen zur Radverkehrsförderung die Auswirkungen auf die Luftqualität zu berücksichtigen. Im Sinne der Luftreinhaltung ist es Ziel, attraktive Angebote zum Umstieg auf den Umweltverbund zu schaffen. Negative Folgen durch direkte oder indirekte Wechselwirkungen sind weitestgehend zu verhindern.
4. Der Stadtrat beschließt die folgenden Grundsätze einer integrierten Radverkehrsförderung in München und beauftragt die Verwaltung, diese dem künftigen Verwaltungshandeln zugrunde zu legen:
 - „Die Landeshauptstadt München räumt der Verkehrssicherheit die oberste Priorität bei der Radverkehrsförderung ein.“
 - „Die Landeshauptstadt München setzt stetig Maßnahmen zur weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split um.“
 - „Die Landeshauptstadt München verbessert die Verträglichkeit des Radverkehrs im Sinne der Nahmobilität und des Umweltverbunds.“
 - „Die Landeshauptstadt München stärkt das Fahrrad als Verkehrsmittel des Alltags für jede Tageszeit und Witterung.“
 - „Die Landeshauptstadt München berücksichtigt die unterschiedlichen Bedürfnisse der Radlerinnen und Radler und bezieht sie mit hoher Priorität frühzeitig in alle Planungsprozesse mit ein.“
 - „Die Landeshauptstadt München fördert Innovationen durch Verkehrsversuche und überführt zeitgemäße Planungsinstrumente und Technologien in ihr Planungshandeln.“
 - „Die Landeshauptstadt München fördert die Kooperation und Kommunikation innerhalb der Stadtverwaltung sowie zwischen Politik, Stadtverwaltung und Öffentlichkeit auf städtischer und regionaler Ebene.“

Radverkehrsnetz:

5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans-Radverkehr auf Grundlage der im Vortrag dargestellten Ziele und Handlungsfelder auszuschreiben, zu vergeben und fachlich zu begleiten. Die Kosten für die Untersuchungen werden über den Lenkungsreis Radverkehr für die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale angemeldet.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat im Rahmen der Fortschreibung des VEP-R Lösungsmöglichkeiten für den schnellen und langsamen Radverkehr in

bestehenden und zukünftigen Grünzügen sowie konkrete Lösungsvorschläge zu bestehenden Konfliktsituationen zu entwickeln.

7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird unter Voraussetzung einer Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazität (vgl. Ziffer 7.1. des Vortrags) beauftragt, in Abstimmung mit und dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat vertiefte Machbarkeitsuntersuchungen für die fünf im Vortrag unter Ziffer 3.1.1. dargestellten, radialen Radschnellverbindungen auszuschreiben, zu vergeben und in enger Abstimmung mit den beteiligten Landkreisen und Gemeinden zu begleiten. Die Kosten für die Untersuchungen werden über den Lenkungskreis Radverkehr für die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale angemeldet.
8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird unter Voraussetzung einer Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazität (vgl. Ziffer 7.1. des Vortrags) beauftragt, in Abstimmung mit dem Baureferat und Kreisverwaltungsreferat eine Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung für tangentielle Radschnellverbindungen in München auszuschreiben und zu vergeben. Die Kosten für die Untersuchungen werden über den Lenkungskreis Radverkehr für die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale angemeldet.
9. Das Kreisverwaltungsreferat bleibt beauftragt, die Radwegebenutzungspflicht gemäß der im Kapitel 3.1.2. des Vortrags erläuterten Systematik und vorbehaltlich der beantragten Stellenzuschaltungen weiter zu überprüfen und bis 2023 abzuschließen.
10. Das Baureferat wird beauftragt, die Roteinfärbungen auf Radwegen gemäß den Ausführungen des Abschnitt 8.15 auf Pilotstrecken umzusetzen. Die Finanzierung erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale.

Maßnahmen im Lückenschluss:

11. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, für die Briener Straße zwischen Karolinenplatz und Türkenstraße die verkehrsrechtliche Anordnung zur Markierung von Radfahrstreifen anstelle der vorhandenen Stellplätze zu erstellen. Das Baureferat wird beauftragt, auf Basis der verkehrsrechtlichen Anordnung des Kreisverwaltungsreferates für die Briener Straße zwischen Karolinenplatz und Türkenstraße die Markierung von Radfahrstreifen umzusetzen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, nach einem Jahr über die Erfahrungen mit Radfahrstreifen anstelle der vorhandenen Stellplätze in der Briener Straße zwischen Karolinenplatz und Türkenstraße dem Stadtrat zu berichten und einen Vorschlag zur dauerhaften Beibehaltung der Radverkehrsinfrastruktur oder zur Wiederherstellung der Stellplätze zu unterbreiten.
12. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, unter Voraussetzung einer Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazität (vgl. Ziffer 7.1. des Vortrags) in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat vertiefende verkehrliche Untersuchungen für die folgenden Strecken und Knotenpunkte durchzuführen, um Lösungen für den Radverkehr zu entwickeln:
 - Pfeuferstraße zwischen Lindwurmstraße und Herzog-Ernst-Platz
 - Lindwurmstraße zwischen Pfeuferstraße / Plinganserstraße und Implerstraße
 - Implerstraße / Thalkirchner Straße zwischen Lindwurmstraße und Brudermühlstraße

- Paul-Heyse-Straße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße
- Ludwigstraße zwischen Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring) und Siegestor
- Stiglmaierplatz
- Lenbachplatz
- Karlsplatz / Stachus
- Europaplatz / Friedensengel

Die dafür erforderlichen Arbeiten werden bedarfsweise vergeben. Die Kosten für die Untersuchungen werden über den Lenkungskreis Radverkehr für die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale angemeldet. Nach Abschluss der Untersuchungen wird dem Stadtrat ein Entscheidungsvorschlag nach erfolgter Anhörung der Bezirksausschüsse zum weiteren Vorgehen vorgelegt.

Wegweisung:

13. Das Baureferat wird beauftragt, weiterhin bedarfsgerechte Erweiterungen und Anpassungen der Wegweisung vorzunehmen und die zukünftigen Radschnellverbindungen in die Wegweisung zu integrieren.
14. Das Baureferat wird beauftragt, eine zusätzliche Radroute zwischen der Altstadt und Nordschwabing/Studentenstadt über die Königinstraße / Osterwaldstraße zu beschildern (vgl. Kapitel 8.37. des Vortrags).

Stadt und Umland:

15. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, über den Radverkehrsbeauftragten die frühzeitige Abstimmung zu Projektideen mit den Umlandgemeinden und Landkreisen zu forcieren und Projekte zur Stärkung der interkommunalen Radverkehrsverbindungen voranzubringen.

Daten im Radverkehr:

16. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird unter Voraussetzung einer Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazität (vgl. Ziffer 7.1. des Vortrags) beauftragt, ein münchenspezifisches Hochrechnungsverfahren für die Berechnung der durchschnittlichen täglichen Radverkehrsstärke aus Einzelzählungen in Kooperation mit einem beauftragten Gutachterbüro zu entwickeln. Die Kosten für die Untersuchungen werden über den Lenkungskreis Radverkehr für die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale angemeldet. Zur Erfüllung dieses Antragspunktes sind die entsprechenden Personalkapazitäten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zu beschließen.
17. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird unter Voraussetzung einer Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazität (vgl. Ziffer 7.1. des Vortrags) beauftragt, mit fachlicher Unterstützung eines Gutachterbüros ein Konzept zu entwickeln, wie die Faktoren Reisezeit und potenzielle Reisezeitgewinne bei der Planung von Radverkehrsmaßnahmen gemessen und stärker berücksichtigt werden können sowie dieses Konzept auf anschließende Planungen anzuwenden. Die Kosten für die Untersuchungen werden über den Lenkungskreis Radverkehr für die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale angemeldet.
18. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird unter Voraussetzung einer Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazität (vgl. Ziffer 7.1. des Vortrags) beauftragt, zusammen mit den Datenschutzbeauftragten der Landeshauptstadt

München eine referatsübergreifende Lösung zur Verwendung mediengestützter Methoden zur Messung und Evaluierung des Radverkehrs zu entwickeln.

Evaluierungsziele der Radverkehrsförderung

19. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der Evaluierung der letzten Radverkehrsziele und beschließt die neuen Evaluierungsziele für das Jahr 2025 (vgl. Ziffer 6 des Vortrags).

Personal und Finanzierung:

Referat für Stadtplanung und Bauordnung:

20. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Einrichtung der 1,5 dauerhaften VZÄ-Stellen bei der Hauptabteilung I, Abteilung 3, Verkehrsplanung sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel zum Schlussabgleich für den Haushalt 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-innen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 36.600 € (40% der JMB).
21. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die einmalig investiven Sachkosten zur Arbeitsplatzerausstattung in Höhe von 4.740, sowie die dauerhaften konsumtiven Sachkosten für die Arbeitsplätze in Höhe von 1.200 € zum Schlussabgleich für den Haushalt 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget für das Produkt „Stadtentwicklungsplanung“ (P 38512100) erhöht sich vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 um 122.805 €, davon sind 122.805 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

Kreisverwaltungsreferat:

22. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die befristete Einrichtung der im Beschlussvortrag unter Ziffer 7 genannten 4,0 VZÄ sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
23. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die hierzu befristet erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von bis zu 308.415 € entsprechend der Besetzung zum Schlussabgleich für den Haushalt 2018 und in den Folgejahren bis 2020 im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden. Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-innen durch die Einbeziehung der erforderlichen Pensions- und Beihilferückstellungen ggf. ein zusätzlicher Aufwand.
24. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat innerhalb von 3 Jahren nach Besetzung eine Stellenbemessung für die 4 gemäß Antrag befristet eingerichteten Stellen durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufige Befristung hinaus ein dauerhafter Stellenbedarf besteht. Nach Feststellung des Personalbedarfs ist eine erneute Stadtratsentscheidung herbeizuführen.
25. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die befristet erforderlichen Arbeitsplatzkosten in Höhe von 3.200 € p.a. für 2018 bis 2020 zum Schlussabgleich

für den Haushalt 2018 und für die Folgejahre im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.
Das Produktkostenbudget für das Produkt „Verkehrsmanagement“ (Produktziffer 5537000) erhöht sich entsprechend. Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

26. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die einmaligen investiven Sachkosten in Höhe von 9.480 € zum Schlussabgleich für den Haushalt 2018 anzumelden.
Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020 wird wie folgt angepasst:

Mehrwahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020

In Tsd.€

Investitionsliste 1

Investitionsgruppe

Kenn-Nr. 1100.9330

		Gesamtkosten	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff
alt	B	2.526	570	1.356	200	200	200	200
	G	0						
	Z	0						
neu	B	2.535	570	1.356	209	200	200	200
	G	0						

Baureferat:

27. Das Baureferat wird beauftragt, die Entfristung der Stellen (5,4 VZÄ) aus dem Beschluss „Nahmobilitätspauschale“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02702) gemäß Ziffer 7.3 des Vortrages beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.

Anträge und Empfehlungen:

28. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03611 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.08.2012 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
29. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04232 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
30. Die Ziffern 1. bis einschließlich 8. des Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013 sind damit geschäftsordnungsgemäß behandelt. Die Ziffern 9. bis einschließlich 11. des Antrags Nr. 08-14 / A 04233 bleiben aufgegriffen.
31. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/GRÜNEN/RL vom 12.06.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
32. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00142 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.07.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
33. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00149 von Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Vorländer vom 30.07.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
34. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00154 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.07.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
35. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00205 von Herrn StR Hans Podiuk und Herrn StR Michael Kuffer vom 26.08.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
36. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00314 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 14.10.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
37. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00579 der ÖDP vom 19.12.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
38. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00779 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL

- vom 17.03.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
39. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01098 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 11.06.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 40. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01315 von Frau StRin Simone Burger, der ehemaligen StRin Frau Beatrix Zurek, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Verena Dietl und Frau StRin Kathrin Abele vom 13.08.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 41. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 42. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01679 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 43. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01681 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 44. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01880 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, der StRin Frau Beatrix Zurek vom 04.03.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 45. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02024 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 15.04.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 46. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02187 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Vorländer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Horst Lischka vom 06.06.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 47. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02204 der ALFA vom 10.06.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 48. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02300 der ÖDP vom 08.07.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 49. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02397 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 11.08.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 50. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 51. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02438 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Vorländer vom 09.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 52. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02507 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 29.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 53. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02621 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Richard

- Quaas, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 09.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
54. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02622 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 09.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 55. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02636 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Gerhard Mayer vom 14.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 56. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02653 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 57. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02654 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 58. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02655 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 59. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02656 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 60. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02657 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 61. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02658 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 bleibt aufgegriffen.
 62. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02659 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 63. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02660 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 64. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02661 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 65. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02662 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 66. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02663 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist somit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 67. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02664 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 68. Der Antrag 14-20 / A 03118 der ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 69. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03173 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 16.06.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 70. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 01982 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 26.01.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 71. Dem BA-Antrag Nr. 14-20 / B 02104 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 25.02.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 72. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 02140 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 15.03.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 73. Der BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02800 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 13.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 74. Der BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02897 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 75. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00210 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 06.11.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß

behandelt.

76. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00693 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
77. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, vom 12.11.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
78. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
79. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
80. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe am 19.04.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
81. Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01546 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann vom 06.07.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
82. Die Ziffern 6, 7, 10, 14, 15, 16 und 17 des Antrags der Referentinnen und des Referenten unterliegen der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

Die Referentin

Der Referent

Hingerl
Berufsm. Stadträtin

Dr. Böhle
Berufsm. Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (13x)
3. An die Bezirksausschüsse 01 - 25
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Personal- und Organisationsreferat
9. An die Stadtkämmerei
10. An das Kommunalreferat
11. An die Stadtwerke München GmbH
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3, SG 2, SG 1
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, HA II, HA III, HA IV

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

14. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/31-1

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3