



Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher  
Herrn Stadtrat Herbert Danner  
Frau Stadträtin Anna Hanusch  
Frau Stadträtin Sabine Nallinger  
Frau Stadträtin Gülseren Demirel  
Herrn Stadtrat Dr. Florian Roth  
Rathaus

**Rosemarie Hingerl**  
Berufsmäßige Stadträtin  
Leiterin des Baureferates

Datum  
12.04.2016

Wird der Ausbau des Münchner Radverkehrsnetzes durch die GroKo  
im Rathaus systematisch ausgebremst? - Nachgefragt!

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO  
Anfrage Nr. 14-20 / F 00540 von Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner,  
Frau StRin Anna Hanusch, Frau StRin Sabine Nallinger, Frau StRin Gülseren Demirel,  
Herrn StR Dr. Florian Roth  
vom 04.03.2016, eingegangen am 04.03.2016

Az. D-HA II/V1 6316-1-0049

Sehr geehrter Herr Stadtrat Bickelbacher,  
sehr geehrter Herr Stadtrat Danner,  
sehr geehrte Frau Stadträtin Hanusch,  
sehr geehrte Frau Stadträtin Nallinger,  
sehr geehrte Frau Stadträtin Demirel,  
sehr geehrter Herr Stadtrat Dr. Roth,

in Ihrer Anfrage führen Sie aus:

„Die in der Rathausumschau vom 02.02.2016 veröffentlichte Antwort auf unsere  
Stadtratsanfrage vom 13.10.2015 macht deutlich, dass aufgrund des bis heute im Stadtrat  
nicht offiziell behandelten CSU-Antrags vom 05.08.2015 in der Tat die Umsetzung wichtiger  
Radverkehrsprojekte durch das Baureferat gestoppt worden ist. Darüber hinaus wird durch die  
in der Beantwortung dargelegte Argumentation klar, dass das Baureferat offenkundig eine

Rechtsauffassung vertritt, die im entscheidenden Punkt nicht nachvollziehbar ist. Unserem Verständnis nach wird mit der Markierung von Radfahrstreifen durch das Baureferat nicht eine verkehrsplanerische Entscheidung der Stadt München vollzogen, sondern eine durch das Kreisverwaltungsreferat (als kommunaler Straßenverkehrsbehörde) aus Gründen der Verkehrssicherheit erlassene verkehrsrechtliche Anordnung im Vollzug der StVO (im übertragenen Wirkungskreis) umgesetzt. Außerdem werden in der Beantwortung lediglich drei konkrete Projekte genannt, deren Umsetzung aufgrund des oben genannten CSU-Antrags gestoppt worden ist. Darüber hinaus steht aber, soweit es dem Ratsinformationssystem (RIS) zu entnehmen ist, die Umsetzung mindestens folgender weiterer Markierungslösungen für den Radverkehr bereits seit längerem aus:

- „Verlegung des Radwegs in der Implersstraße“:  
Die Verlegung des Radwegs in der Implersstraße durch die Abmarkierung eines abschnittswisen Radfahrstreifens auf der Fahrbahn hat der Bezirksausschuss des 6. Stadtbezirkes (Sendling) bereits in seiner Sitzung vom 01.12.2014 mehrheitlich beschlossen. Im Herbst 2015 haben in der Implersstraße mehrwöchige Bau- und Sanierungsmaßnahmen stattgefunden, im Zuge derer unter anderem abschnittsweise die Oberfläche der vorhandenen baulichen Radwege und die Fahrbahn saniert worden sind, anstatt die Abmarkierung der Radfahrstreifen durchzuführen. Hier ist also der gültige Beschluss des Bezirksausschusses und die verkehrsrechtliche Anordnung des KVR durch das Baureferat nicht umgesetzt, sondern der alte Bestand saniert und erhalten worden.
- „Radstreifen auf dem nördlichen Bavariaring in Richtung Osten von der Parkplatzzufahrt (Höhe Brausebad) an bis zur Rückertstraße“  
Die Abmarkierung eines Radfahrstreifens auf dem Bavariaring Nord wurde vom Bezirksausschuss 2 bereits am 20.11.2012 beantragt und am 30.10.2013 beschlossen. Die Projektplangenehmigung durch den Bezirksausschuss 2 erfolgte am 24.3.2015, die Umsetzung durch das Baureferat steht aber bis heute aus.“

Ihre Fragen beantworten wir wie folgt:

Frage 1:

Inwiefern kann (wie in der Beantwortung durch das Baureferat dargestellt) eine politische Entscheidung des genannten interfraktionellen Arbeitskreises (Beschluss vom 30.7.2015) eine rechtliche Wirkung entfalten, die die Umsetzung einer verkehrsrechtlichen Anordnung unterbindet, die im Vollzug der StVO aus Gründen der Verkehrssicherheit vom KVR erlassen wurde?

Frage 2:

In der Antwort auf Frage 6 heißt es: „Inwieweit das bisherige Verfahren beibehalten wird, obliegt der Entscheidung des Stadtrates“. Dies steht im klaren Widerspruch zur vorangegangenen Argumentation des Baureferates, denn: Wieso soll einerseits der Stadtrat über die Beibehaltung eines Verfahrens entscheiden, wenn andererseits für die vorangegangene Aufhebung dieses gültigen Verfahrens (und genau das stellt der Stopp der Maßnahmenumsetzung durch die Verwaltung faktisch ja dar) die Entscheidung des IAK vom 30.7.2015 ausreichend war?

Frage 3:

Sind dem Baureferat weitere Beispiele und Projekte bekannt, in denen allein die Entscheidung eines „politischen Arbeitskreises“ (wie ihn der IAK darstellt) eine übliche Verfahrensweise aushebelt, die auf einer gültigen Beschlusslage basiert?

Frage 4:

Welches Demokratieverständnis wird hier offenbar, wenn es für die Änderung einer gültigen Verfahrensweise der Verwaltung, die auf einem Stadtratsbeschluss basiert, keiner entsprechenden Stadtratsentscheidung mehr bedarf, sondern solche Entscheidungen in politischen Arbeitskreisen fernab der Öffentlichkeit getroffen werden?

Antwort zu den Fragen 1 bis 4:

Wie in der Beantwortung zur schriftlichen Anfrage Nr. 14-20 / F 00413 vom 13.10.2015 dargestellt, hat der Stadtrat mit Beschluss der Vollversammlung vom 29.07.2009 die Entscheidungskompetenz für die verkehrsplanerischen Entscheidungen betreffend Markierungslösungen für den Radverkehr, die keinen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit haben, auf das KVR übertragen. Wie ebenfalls in der Beantwortung zur schriftlichen Anfrage Nr. 14-20 / F 00413 vom 13.10.2015 dargestellt, wird die Umsetzung der darauf basierenden verkehrsplanerischen Entscheidungen des KVR nur solange zurückgestellt, bis der Stadtrat über die stadtinternen verkehrsplanerischen Entscheidungskompetenzen im Rahmen eines Stadtratsbeschlusses neu entschieden hat.

Frage 5:

Ist die Umsetzung der beiden oben aufgeführten Projekte (Implerstraße und Bavariaring) ebenfalls auf Grundlage der Entscheidung des IAK vom 30.7.2015 ausgesetzt worden?

a.) Falls ja, warum sind sie in der Beantwortung durch das Baureferat vom 2.2.2016 dann nicht erwähnt worden?

b.) Warum hat das Baureferat in der Implerstraße den vorhandenen Radweg an der Ostseite saniert, anstatt ihn in Form eines Radfahrstreifens auf die Fahrbahn zu verlegen, so wie im gültigen BA-Beschluss vom 1.12.2014 vorgesehen und vom KVR angeordnet?

Antwort:

Ausweislich der Beantwortung zur schriftlichen Anfrage Nr. 14-20 / F 00413 vom 13.10.2015 bezog sich diese auf reine Markierungslösungen im Bestand. Bei den oben aufgeführten Projekten Implerstraße und Bavariaring handelt es sich dagegen nicht um reine Markierungslösungen, sondern um Bauprojekte. Letztere waren ausdrücklich nicht Gegenstand der Beantwortung der Anfrage. Im Herbst 2015 wurde an der Ostseite der Implerstraße im Abschnitt südlich der Alramstraße der vorhandene Radweg vom Baureferat im Rahmen von Bauunterhaltsarbeiten saniert. Eine verkehrsrechtliche Anordnung des Kreisverwaltungsreferates für die Abmarkierung eines Radfahrstreifens liegt dem Baureferat für diesen Abschnitt der Implerstraße nicht vor.

## Frage 6:

Die Beantwortung vom 2.2.2016 gewährt auch einen interessanten Einblick in die momentan offensichtlich vorherrschende Verwaltungspraxis bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen. Denn wie der Antwort auf Frage 2 zu entnehmen ist, scheint zwischen der Anordnung des KVR und der Umsetzung durch das Baureferat teilweise eine Zeitspanne von mehreren Jahren zu liegen. Dies ist umso verwunderlicher, als dass Radfahrstreifen nur aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet werden (können) und die Umsetzung durch das Baureferat daher eigentlich möglichst rasch erfolgen sollte. Daraus ergeben sich folgende weitere Fragen:

- a.) Welche weiteren Radverkehrsmaßnahmen (Rückbau von baulichen Radwegen, Abmarkierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen) sind vom KVR seit dem Jahr 2009 angeordnet worden, deren Planungsabschluss und Umsetzung seitens des Baureferates bis heute noch aussteht?
- b.) Bis wann ist mit Planungsabschluss und der Umsetzung der offenen Projekte spätestens zu rechnen?
- c.) Wie ist der genaue Projektstand der beiden Radverkehrsprojekte Elisabethstraße (BA-Antrag 08-14 / B 03751 des BA 4) und Karl-Theodor-Straße (BA-Antrag 08-14 / B 004486 des BA 4)? Diese beiden Maßnahmen wurden gemäß dem Ratsinformationssystem jeweils 2013 erledigt – allerdings noch nicht umgesetzt.
- d.) Wieso hat die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen offensichtlich so einen geringen Stellenwert innerhalb der Projektpriorisierung durch das Baureferat?
- e.) Welche Möglichkeiten sieht das Baureferat, insbesondere vor dem Hintergrund der vor einem Jahr durch den Stadtrat erhöhten Nahmobilitätspauschale und der damit einhergehenden Personalzuschaltungen beim Baureferat, der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen eine deutlich höhere Priorität einzuräumen und die Realisierung deutlich zu beschleunigen?
- f.) Inwiefern hat das Baureferat als Straßenbaulastträger die Kompetenz darüber zu entscheiden, ob eine durch das Kreisverwaltungsreferat als kommunaler Straßenverkehrsbehörde aus Gründen der Verkehrssicherheit erlassene verkehrsrechtliche Anordnung umgesetzt wird oder nicht?

## Antwort:

Bauliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden nicht mittels verkehrsrechtlicher Regelung von der Straßenverkehrsbehörde „angeordnet“, sondern vom Baureferat als Straßenbaulastträger entsprechend den städtischen Projektierungsrichtlinien ingenieurmäßig geplant. Dies setzt einen entsprechenden Planungsauftrag in der Regel durch den Stadtrat voraus, der für die beiden Projekte Elisabethstraße und Karl-Theodor-Straße noch nicht vorliegt. Der Vorlauf von derartigen baulichen Maßnahmen hängt immer von den Randbedingungen des jeweiligen Einzelfalles ab. Für Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum können die Abstimmungsprozesse (z.B. mit anderen Maßnahmeträgern) sowie die jeweils erforderlichen kostenrelevanten Grundlagenermittlungen aufgrund der vielfältigen Betroffenheiten sehr zeitintensiv sein.

Das Baureferat hat seit 2009 zahlreiche Projekte zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt. So wurden seit 2009 durch vielfältige Infrastruktur-Einzelmaßnahmen bislang ca. 90 % des rd. 1.400 km umfassenden klassifizierten Radverkehrsnetzes in München hergestellt. Durch den Austausch von Lichtsignalanlagen wurden zahlreiche Querungsstellen für den Radverkehr verbessert. Im Rahmen des Fahrradabstellplatzkonzeptes wurden über 2.000 zusätzliche Fahrradstellplätze geschaffen. Darüber hinaus wurden stadtwweit weitere rd. 3.400 Fahrradstell-

plätze, davon 1.500 überdachte Bike&Ride-Stellplätze geschaffen und über 2.500 Stellplätze in der Qualität verbessert. Insgesamt hat die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs also auch für das Baureferat einen hohen Stellenwert. Die Verwendung der Mittel aus der erhöhten Nahmobilitätspauschale erfolgt entsprechend dem Beschluss der Vollversammlung vom 29.07.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02702).

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Rosemarie Hingerl  
Berufsmäßige Stadträtin  
Baureferentin der Landeshauptstadt München