

**Anordnung von Radverkehrsanlagen
(Markierung im Fahrbahnbereich) durch das
Kreisverwaltungsreferat**

Antrag Nr. 14-20 / A 01290 „Markierung von Radfahrstreifen: Entfall von Fahrspuren nur nach Stadtratsbefassung!“ von Herrn Stadtrat Dr. Alexander Dietrich, Frau Stadträtin Kristina Frank, Herrn Stadtrat Michael Kuffer, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, Herrn Stadtrat Thomas Schmid, Frau Stadträtin Dr. Manuela Olhausen, Herrn Stadtrat Walter Zöllner, Frau Stadträtin Sabine Pfeiler und Herrn Stadtrat Marian Offman vom 05.08.2015

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06221

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 01290 der Stadtratsfraktion der CSU vom 05.08.2015
2. – 8. Lagepläne zu den unter Punkt 3 aufgeführten Maßnahmen
9. - 16. Übersichtspläne zu den unter Punkt 5 und 6 aufgeführten Maßnahmen
17. Mitzeichnung des Baureferates vom 09.05.2016

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 14.06.2016 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass

Die CSU-Fraktion hat am 05.08.2015 den Antrag zur dringlichen Behandlung für den Feriensenat am 12.08.2015 „Markierung von Radfahrstreifen: Entfall von Fahrspuren nur nach Stadtratsbefassung!“ gestellt. Die Dringlichkeit zur Behandlung wurde seinerzeit vom Direktorium nicht bestätigt, es erfolgte aber in der Sitzung des Feriensenats am 12.08.2015 eine kurze inhaltliche Erklärung des 2. Bürgermeisters Schmid.

Der Antrag beinhaltet folgende Punkte:

„1. Sämtliche Maßnahmen der Verkehrsführung für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere Markierungslösungen wie Radfahrstreifen und Radschutzstreifen, werden ab sofort nur noch nach Vorliegen einer Verkehrsverträglichkeitsprüfung und darauf basierender Beschlussfassung des Stadtrats durchgeführt, wenn diese Maßnahmen (faktisch) mit dem Entfall einer oder mehrerer Fahrspuren verbunden sind. Ausgenommen hiervon sind reine Nebenstraßen. Die Umsetzung bereits angeordneter, aber noch nicht umgesetzter Maß-

nahmen wird bis zur einer Entscheidung des Stadtrats ausgesetzt.

2. Für die bereits durchgeführten Maßnahmen an der Landsberger Straße, der Gabelsbergerstraße und Grünwalder Straße wird unverzüglich eine nachträgliche Verkehrsverträglichkeitsprüfung durchgeführt und der Stadtrat im Kreisverwaltungsausschuss am 29.09.2015 damit befasst.“

Zur Ausgangs- und Beschlusslage und zu den Rahmenbedingungen bei der Entscheidungsfindung führt das Kreisverwaltungsreferat Folgendes aus:

Als untere Straßenverkehrsbehörde ist das Kreisverwaltungsreferat an die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) gebunden. In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens erfolgt daher bei jeder verkehrsrechtlichen Anordnung immer eine Abwägung sämtlicher Aspekte der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und der Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte.

Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht **die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor**. (Rd. 2 S. 1 und 2 der VwV zu § 39 StVO, neu eingeführt in der StVO-Novelle 2010).

Für alle Maßnahmen gilt dabei grundsätzlich, dass erfahrungsgemäß jede neue Verkehrsregelung einer Eingewöhnung bedarf und es eine gewisse Zeit dauert, bis sich die neue Situation bei allen Verkehrsteilnehmern eingespielt hat. Zusätzlich können baustellenbedingte Sperrungen, unerwartete Verkehrsverlagerungen auf Grund anderer Baustellen, Veranstaltungen oder temporäre und technische Unwägbarkeiten Auslöser für Behinderungen des Verkehrsflusses sein und für gewisse Anlaufschwierigkeiten sorgen. Sobald sich nach dieser Übergangsphase die Verkehrsverhältnisse eingespielt haben, konnte das Kreisverwaltungsreferat bisher immer feststellen, dass sich durch die Neuordnung auch der Verkehrsablauf insgesamt positiv entwickelt hat.

Vergleichbar mit anderen Grundsatzbeschlüssen beispielsweise zum Parkraummanagement oder zur Elektromobilität ist der Verwaltung mit dem vom Stadtrat im Jahr 2009 gefassten und im Jahr 2013 fortgeschriebenen „Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München“ die Grundlage für alle Aktivitäten und Prozesse im Bereich des Radverkehrs geschaffen worden. Auch die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Referaten und die Vorgehensweise bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen ist festgelegt.

Das Kreisverwaltungsreferat wurde u.a. (siehe Ziffer 19 des Antrags der Referentinnen und Referenten) beauftragt, „im Rahmen der in diesem Beschluss aufgeführten Aufgaben und Projekte Einzelentscheidungen für wichtige Vorhaben und Lückenschlüsse gemäß

Antrag Nr. 02-08 / A 04112 der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN/RL vom 11.12.2007 und entsprechend dem Beschluss zur Fortschreibung des Realisierungsnetzes Radverkehr (Bauausschuss vom 18.10.2005) herbei zu führen, die keine wesentliche Umverteilung des Straßenraums zur Folge haben.“

Unter die Bezeichnung „keine wesentliche Umverteilung“ subsumierte die Verwaltung bisher Maßnahmen, die trotz räumlicher Umverteilung, z.B. durch Entfall von Fahrspuren des Kfz-Verkehrs zur Schaffung von Radverkehrsanlagen, keine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV nach sich ziehen. Dies war insbesondere immer dann der Fall, wenn an den ausschlaggebenden Knotenpunkten für den motorisierten Individualverkehr (im Folgenden MIV genannt) und den ÖPNV die Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt wurde.

Gemäß Ziffer 7 des Referentenantrags des Grundsatzbeschlusses ist das Planungsreferat beauftragt, in Fällen, in denen Verbesserungen für den Radverkehr nur durch „Umverteilung von Straßenraum“ erreicht werden können, Verkehrsverträglichkeitsuntersuchungen durchzuführen und entsprechende Grundsatzbeschlüsse des Stadtrats mit der Darstellung der Auswirkungen und der einzelfallspezifischen verkehrskonzeptionellen Vorschläge für das weitere Vorgehen herbeizuführen. Beispiele für das Verfahren nach Ziffer 7 des Grundsatzbeschlusses sind die Kapuzinerstraße und die Rosenheimer Straße.

Mit Beschluss des Stadtrats vom 26.06.2013 wurde ausführlich über die Umsetzung des Grundsatzbeschlusses von 2009 berichtet, insbesondere auch über die Maßnahmen, die entsprechend den Vorgaben realisiert worden sind.

Anlass für die Anordnung von Radverkehrsmaßnahmen im Straßennetz können sein: Stadtratsanträge, Bezirksausschuss-Anträge, BÜV-Empfehlungen, Vorschläge der Polizei, Vorschläge der referatsübergreifenden Arbeitsgruppen, etc..

Bei der Prüfung und Bearbeitung entsprechender Projekte wird grundsätzlich folgender Ablauf zugrunde gelegt:

Das Kreisverwaltungsreferat befasst sich mit der Abwägung aller Belange der Verkehrssicherheit und den Auswirkungen auf die Verkehrsordnung und die Verkehrssteuerung. Die örtlichen Bezirksausschüsse und die Polizei werden dabei gemäß der Geschäftsordnung für Bezirksausschüsse und der StVO angehört.

Die Unterabteilung „Verkehrssteuerung“ des Kreisverwaltungsreferates (KVR III/12) prüft, ob bei einer Reduzierung der Anzahl an Fahrspuren oder einem Eingriff in signalgeregelter Knotenpunkte die Leistungsfähigkeit für den MIV tangiert ist. Dabei ist zu betonen, dass sich die Leistungsfähigkeit eines Streckenabschnittes im Allgemeinen über die Verkehrs-

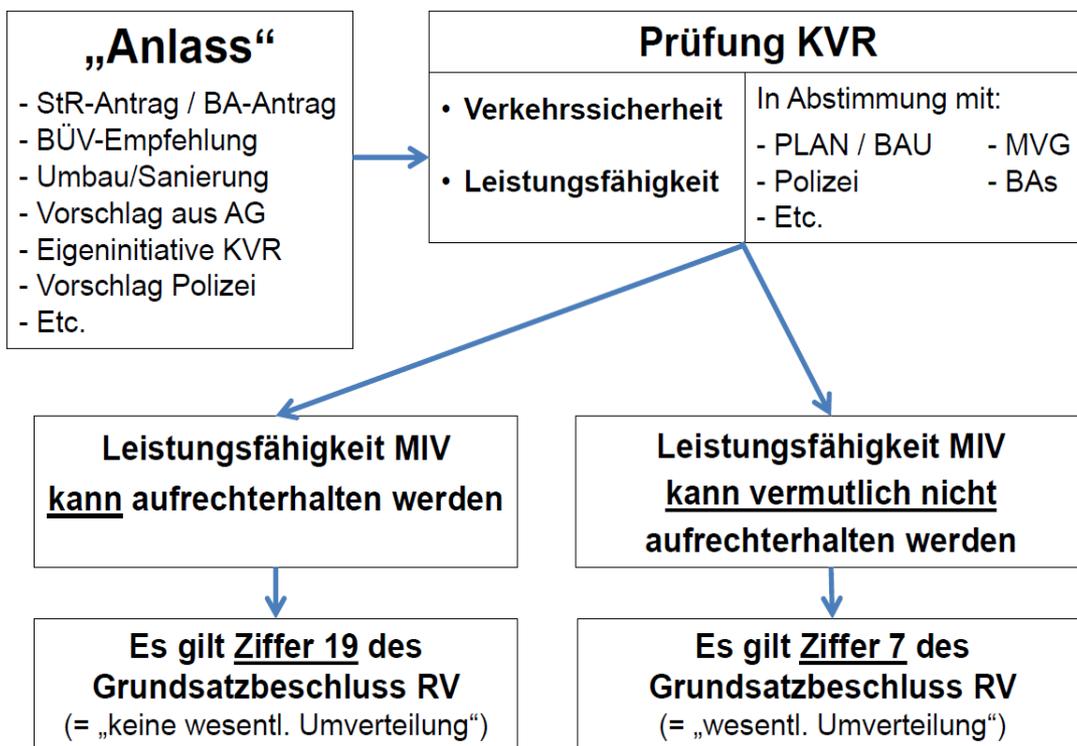
ordnung und die Verkehrssteuerung an den signalisierten Knoten mit der dazugehörigen Anzahl an Fahrspuren bzw. Abbiegefahrspuren und Länge dieser Fahrspuren definiert. Die Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs ist die wesentliche Einflussgröße für die Verkehrsqualität auf einer Strecke und in den signalisierten Knotenpunkten. Auf einer einspurigen Fahrbahn (ohne Knotenpunkte) ist ohne Behinderungen (wie z.B. Ein- und Ausparkvorgänge) eine Verkehrsstärke von ca. 2000 Kfz/h möglich. Begründet ist dies dadurch, dass der Zeitbedarfswert für die Vorbeifahrt an einer Stelle für ein Kfz 1,8 s beträgt. Bezogen auf eine Stunde können auf einer freien Strecke daher 2000 Kfz fahren ($3600 : 1,8$).

Das heißt, der Entfall einer Fahrspur auf der Strecke zwischen zwei Knotenpunkten muss nicht zwangsläufig zu Leistungsverlusten führen, wenn im Stauraum der Knotenpunkte die notwendigen Fahrspuren und die Länge der Aufstellflächen selbst erhalten bleiben. Es finden aber in jedem Fall detaillierte Einzeluntersuchungen zur Leistungsfähigkeit statt, bevor die Aufgabe einer Fahrspur empfohlen wird, ggfs. können Anpassungen an Lichtsignalanlagen (LSA) erfolgen, um den örtlichen Bedürfnissen gerecht zu werden. Grundsätzlich wird aber die Aufgabe von Fahrspuren des MIV nur dann empfohlen, wenn auf der Grundlage der Einzeluntersuchung durch die Verkehrssteuerung die Flüssigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt ist.

Wenn im Ergebnis eine Verbesserung für den Radverkehr nur durch Leistungseinbußen für den MIV möglich ist, greift o.a. Regelung des Grundsatzbeschlusses und das Planungsreferat führt einen Grundsatzbeschluss für das Projekt durch den Stadtrat herbei (wie z.B. in der Kapuzinerstraße und der Rosenheimer Straße). Ansonsten wird die Einzelfallentscheidung in Abstimmung mit den Referaten, den Bezirksausschüssen und der Polizei getroffen und dem Stadtrat turnusmäßig berichtet.

Zusammengefasst in einem Ablaufdiagramm lässt sich das bisherige Verfahren gemäß Grundsatzbeschluss im Hinblick auf die Auswirkungen für den fließenden Kfz-Verkehr wie folgt darstellen:

Verfahren gem. Grundsatzbeschluss



2. Bisherige Umsetzungspraxis

Nach der oben dargestellten Verfahrenspraxis nach Ziffer 19 des Referentenantrags des Grundsatzbeschlusses wurden bisher die im Folgenden beispielhaft dargestellten Maßnahmen umgesetzt:

Seidlstraße

2010 wurde zwischen Dachauer- und Arnulfstraße der unterdimensionierte, auf dem Gehwegen markierte Radweg an der Westseite insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit durch ausreichend breite Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ersetzt. Die dazu erforderliche abschnittsweise Reduktion von drei auf zwei Richtungsfahrs Spuren auf der Strecke sowie der zwei Linksabbiegespuren im Knoten auf eine hat zu keinen Einschränkungen der Leistungsfähigkeit für den MIV geführt.

Der für die Leistungsfähigkeit des Streckenzuges ausschlaggebende Knoten ist wegen der vorherrschenden Verkehrsstärke, der ÖPNV-Frequenz der Tramlinien und der hohen Frequenz von Fuß- und Radverkehr die Kreuzung Arnulfstraße / Seidlstraße. Dieser Knoten war eine Unfallhäufungsstelle u.a. in den jeweiligen Linksabbiegebeziehungen Kfz/Kfz und Rad/Kfz in der Nord-Süd-Achse. Beim Umbau des Knotens und Reduktion der zwei Linksabbiegespuren auf eine in Fahrtrichtung Südosten handelte es sich um eine Maßnahme der Unfallkommission, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Durch die gewonnene Fläche konnte quasi als „Nebenprodukt“ an der Westseite ein Radfahrstreifen angelegt werden.

Das Verkehrsaufkommen ist in der Abendspitze am höchsten. Mit einer Zahl von rund 1000 Fahrzeugen pro Stunde entlang der Seidlstraße wird in der Spitzenbelastung insgesamt genauso viel Kfz-Verkehr wie vor der Maßnahme leistungsfähig über den Knoten abgewickelt.

Orleansstraße zwischen Rosenheimer Straße und Balanstraße

Diese Netzlücke wurde 2010 durch Markierung von beidseitigen Schutzstreifen geschlossen. Die dazu erforderliche Reduktion von zwei auf eine Richtungsfahrs Spur auf der Strecke zwischen Rosenheimer- und Balanstraße hat zu keinen Einschränkungen der Leistungsfähigkeit für den MIV geführt.

Der für die Leistungsfähigkeit des Streckenzuges ausschlaggebende Knoten ist die Kreuzung Orleansstraße / Rosenheimer Straße. Dieser Knoten stellte sich als Unfallhäufungsstelle heraus. Durch Änderung der Fahrtrichtungszuordnung und neue Fahrspurzuordnungen in der Orleansstraße konnten beidseitig Schutzstreifen angelegt werden. Hauptargu-

ment für diese Änderung war also die Behebung der Unfallhäufungsstelle. Das Verkehrsaufkommen ist in der Abendspitze am höchsten. Im Geradeausverkehr ist mit einer Zahl von rund 600 Fahrzeugen in der abendlichen Spitzenstunde der Verkehr in etwa gleich geblieben. In der Linksabbiegebeziehung von der Orleans- in die südliche Rosenheimer Straße hat der Kfz-Verkehr mit rund 250 Fahrzeugen nach der Maßnahme im Vergleich zu rund 200 Fahrzeugen vor der Maßnahme leicht zugenommen. Durch die neue Spuraufteilung und der damit verbundenen Möglichkeit einer geänderten Signalsteuerung können alle Fahrbeziehungen leistungsfähig abgewickelt werden.

Potsdamer Straße

Zwischen Germania- und Ungererstraße wurden 2011 Schutz- bzw. Radfahrstreifen markiert. Die dazu erforderliche Reduktion von zwei auf eine Richtungsfahrspur je Richtung sowie die Spuranpassung im Knoten Potsdamer-/Dietlinden-/Ungererstraße hat zu keinen Einschränkungen der Leistungsfähigkeit für den MIV geführt. Der für die Leistungsfähigkeit des Streckenzuges ausschlaggebende Knoten ist die Kreuzung Potsdamer / Leopold / Rheinstraße. Der Knoten Ungerer- / Potsdamer- / Dietlindenstraße ist damit für die Leistungsfähigkeit nachrangig. Trotzdem wurde darauf geachtet, keine Leistungsdefizite zu schaffen. An dieser Kreuzung wurde in Fahrtrichtung Westen eine Geradeausspur herausgenommen, in der Gegenrichtung wurden zwei Fahrspuren auf eine Überbreite reduziert, welche zwei Pkw nebeneinander das Queren ermöglicht. Das Verkehrsaufkommen ist in der Abendspitze am höchsten. Mit einer Zahl von rund 600 Fahrzeugen in Fahrtrichtung Osten und einer Zahl von rund 500 Fahrzeugen in Fahrtrichtung Westen ist der Verkehr zu dieser Spitzenstunde im Vergleich nach und vor der Maßnahme aber gleichgeblieben. Die neue Spuraufteilung entspricht durch die Neuordnung und die eigene Signalisierung der Linksabbiegespur dem Bedarf, um die Fahrbeziehungen auch mit weniger Spuren leistungsfähig abzuwickeln.

Maximilianstraße

2010 wurden zwischen Sternstraße und Karl-Scharnagl-Ring / Thomas-Wimmer-Ring Radfahrstreifen markiert. Die dazu erforderliche Reduktion von zwei auf eine Rechtsabbiegespur im östlichen Zulauf zum Thomas-Wimmer-Ring hat zu keinen Einschränkungen der Leistungsfähigkeit für den MIV geführt. Der für die Leistungsfähigkeit des Streckenzuges ausschlaggebende Knoten ist die Kreuzung Karl-Scharnagl-Ring / Maximilianstraße / Thomas-Wimmer-Ring. An dieser Kreuzung wurden in der Maximilianstraße in Fahrtrichtung Osten zwei Geradeausspuren beibehalten und die früher vorhandenen zwei Rechtsabbiegespuren auf eine reduziert. Diese Reduktion wurde durch eine geänderte Verkehrssteuerung in der Signalisierung (Rechtsabbieger können auf Zusatzsignal und auf Vollscheibe abbiegen) kompensiert. Der gewonnene Raum wurde zur Anlage von Radfahrstreifen genutzt.

Das Verkehrsaufkommen ist in der Abendspitze am höchsten. Das Verkehrsaufkommen ist in den betroffenen Richtungsbeziehungen im Vorher-Nachher-Vergleich in etwa gleich geblieben (in Fahrtrichtung Westen sowie in der Rechtsabbiegebeziehung in den Karl-Scharnagl-Ring jeweils rd. 300 Fahrzeuge) und kann über die vorhandenen Fahrspuren leistungsfähig abgewickelt werden. Mit Verzicht auf die vorherige Nachtparkregelung in der rechten Fahrspur konnte auch stadtauswärts der Radfahrstreifen realisiert werden.

3. Aktueller Sachstand

Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen wurden vom Kreisverwaltungsreferat nach dem beschriebenen Verfahren gemäß Ziffer 19 des Referentenantrags des Grundsatzbeschlusses angeordnet. Die Umsetzung wurde allerdings aufgrund des Antrags Nr. 14-20 / A 01290 der CSU vom 05.08.2015 bis zur weiteren Entscheidung über das Verfahren zurückgestellt.

Briener Straße im Abschnitt zwischen Arcisstraße und Karolinenplatz (Anlage 2)

Maßnahme: Anordnung von beidseitigen Radfahrstreifen zwischen Arcisstraße und Karolinenplatz am 08.04.2011 aufgrund des BA-Antrags Nr.: 08-14 / B 02192 vom 08.06.2010.

Derzeit wird der Radverkehr in der Briener Straße zwischen Arcis - /Katharina-von-Bora-Straße und Oskar-von-Miller-Ring im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Bei der Briener Straße handelt es sich um eine z.T. mehrspurige Hauptverkehrsstraße mit einer Verkehrsbelastung von 15.000 Kfz/24 h und einer Schwerverkehrsbelastung von 600 Kfz/24 h.

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) empfiehlt sich bei entsprechendem Verkehrsaufkommen grundsätzlich die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, wobei jedoch aus Sicherheitserwägungen zusätzliche Angebote (wie z.B. Radfahrstreifen) eingesetzt werden sollen. Dem Radverkehr würden durch die Radfahrstreifen sichere Räume geschaffen, um nicht vom Autoverkehr an den Rand gedrängt und unnötig gefährdet zu werden. Dazu entfällt eine Fahrspur pro Richtung.

Als problematisch stellt sich insbesondere das derzeit abrupte Radwegende in Fahrtrichtung Osten an der Einmündung Briener - /Arcis- und Katharina-von-Bora-Straße dar. Es kommt immer wieder zu Konfliktsituationen zwischen dem auf die Fahrbahn kreuzenden Radverkehr und dem Kfz-Verkehr. Der Radfahrstreifen schafft hier klare Verhältnisse und kann trotz Fahrspurentfalls ohne Leistungsverlust für den MIV umgesetzt werden.

Der örtliche Bezirksausschuss hat die Maßnahme beantragt und der Anordnung zuge-

stimmt. Das Polizeipräsidium wurde angehört und hat der Maßnahme zugestimmt.

Implerstraße (Anlagen 3a und 3b)

Maßnahme: Anordnung eines Radfahrstreifens an der Ostseite zwischen Haus-Nr. 9 und 35 am 21.05.2013

Bei der Implerstraße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit einer täglichen Verkehrsbelastung von 12.250 Kfz und einer Schwerverkehrsbelastung von 400 Kfz (Grundlage: Zählung des Planungsreferates vom 17. Mai 2011). In den Spitzenstunden (morgens und abends) ist mit Verkehrsmengen von ca. 1.000 Fahrzeugen ein so hohes Verkehrsaufkommen in der Implerstraße zu verzeichnen, dass sich nach der ERA 2010 grundsätzlich die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn empfiehlt, wobei aus Sicherheitsgründen jedoch weitere Angebote (wie z.B. Radfahrstreifen) zu schaffen sind. Derzeit ergeben sich aufgrund der Ein- und Ausfahrtsituation zum Edeka, Aldi und der Tankstelle z.T. erhebliche Konflikte zwischen motorisiertem Individualverkehr und Radverkehr. Deshalb war die Führung auf einem Radfahrstreifen als deutlich verkehrssicherer zu bewerten als die Seitenraumführung auf einem baulichen Radweg. Im Hinblick auf die örtlichen Gegebenheiten und Platzverhältnisse ist die Anlage von Radfahrstreifen möglich, da die Belange der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte für den MIV sowie der Sicherheit für den Fußgängerverkehr nicht negativ tangiert würden. Für den Fußverkehr würden die Bedingungen sogar verbessert, da der Seitenraum von der Flächenkonkurrenz mit dem Radverkehr und den damit einhergehenden Konflikten befreit würde. Die überbreite Fahrspur wird verschmälert und die Rechtsabbiegespur wird verkürzt.

Der örtliche Bezirksausschuss und das Polizeipräsidium wurden angehört und haben der Maßnahme zugestimmt.

Herzog-Heinrich-Straße mit Kaiser-Ludwig-Platz und Georg-Hirth-Platz (Anlagen 4a bis 4d)

Maßnahme: Anordnung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen am 27.03.2013 (abschnittsweise und bestandsorientiert)

Das erhöhte Radverkehrsaufkommen auf dieser Nord-Süd-Verbindung macht es notwendig, für den Radverkehr in den Bereichen mit unzureichenden Radwegenden und hoher Flächenkonkurrenz durch bauliche Anpassungen und Markierungen mehr Sichtbarkeit auf der Fahrbahn zu bieten.

Das Fehlen von Radverkehrsanlagen wurde in der Vergangenheit auch regelmäßig von Bürgerschaft und Bezirksausschuss bemängelt. Erforderlich ist die abschnittsweise Ver-

schmälerung der überbreiten Fahrspuren, die Verkürzung der Rechtsabbiegespur im Zulauf auf die Lindwurmstraße und die Änderung einer Geradeausspur in eine Rechtsabbiegespur im nördlichen Zulauf auf den Georg-Hirth-Platz.

Die Maßnahme wirkt sich nicht negativ auf die Leistungsfähigkeit der signalgeregelten Knoten für den MIV aus und kommt bis auf wenige Stellplätze am Kaiser-Ludwig-Platz ohne Parkplatzentfall aus. Wesentliche Umverteilungen von Verkehrsraum zum Nachteil für den MIV entstehen nicht. Durch die teilweise neue Straßenraumaufteilung würde man durch die Fahrspurverengung zusätzlich eine Geschwindigkeitsdämpfung bewirken, welche wiederum der Verkehrssicherheit zu Gute käme.

Das derzeit ungesicherte Radwegende am Georg-Hirth-Platz wird in Fahrtrichtung Süden als Radfahrstreifen gemäß den Vorgaben der ERA 2010 gestaltet. Im Verflechtungsbereich würde ein Radfahrstreifen durch klare Trennung der Verkehrsarten die Verkehrssicherheit des Radverkehrs erhöhen.

Der örtliche Bezirksausschuss und das Polizeipräsidium wurden angehört. Der örtliche Bezirksausschuss hat der Maßnahme zugestimmt. Das Polizeipräsidium hat der Maßnahme nicht zugestimmt. Die von der Polizei vorgebrachte Kritik am mehrmaligen Wechsel der Art der Radverkehrsführung teilt das Kreisverwaltungsreferat nicht, da die Kombination von Schutzstreifen und Mischverkehr in den aktuellen technischen Regelwerken als Lösungsmöglichkeit vorgesehen und auch problemlos möglich ist. An anderen Orten in der Stadt, beispielsweise in der Pelkovenstraße, der Tierparkstraße oder der Winthirstraße sind solche Radverkehrsführungen auch bereits praxiserprobt.

Einmündungen Ludwigstraße / Theresienstraße und Ludwigstraße / Schellingstraße (Anlagen 5 und 6)

Maßnahme: Anordnung einer neuen Straßenraumaufteilung zugunsten vorgezogener Fußgängeraufstellflächen am 13.08.2013

Die Maßnahmen erfolgen aus Gründen der Verkehrssicherheit. Bisher war es notwendig, den Radverkehr auf dem baulichen Radweg vor der Konfliktfläche der Fußgängerquerung mangels separater Fußverkehrsaufstellflächen mittels Haltlinie anzuhalten, um FußgängerInnen nicht zu gefährden. Des Weiteren wird derzeit der gesamte und sehr hohe Fuß- und Radverkehr über jeweils eine Fußgängerfurt und jeweils nördlich der Einmündungen sowie jeweils auch gemeinsam abgewickelt. Diese Anordnung macht Querungen unkomfortabel und umwegig, Konflikte sind an der Tagesordnung. Daher ist zu beobachten, dass die derzeitige Verkehrssteuerung in der Praxis nur wenig Akzeptanz findet und oft zu Rotlichtverstößen führt, was zahlreiche Schwerpunktaktionen des Polizeipräsidiums in der Vergangenheit belegt haben. Zum Einbau von Fußverkehrsaufstellflächen muss eine

Fahrspur für den Kfz-Verkehr entfallen und bauliche Anpassungen müssen durchgeführt werden. Die Verwaltung hatte dies bisher zurückgestellt, bis eine Einschätzung des Planungsreferates zur Verkehrsverträglichkeit der Maßnahme im Zusammenhang mit der Sanierung des Altstadttringtunnels und der Planungen zur „mod. Alternative 5“ vorlag.

Das Planungsreferat nahm hierzu mit Schreiben vom 25.04.2013 wie folgt Stellung:

„Als Grundlage für die Realisierung der mod. Alternative 5 sowie der Realisierung der fehlenden Abbiegemöglichkeit für den Nord/Süd-Verkehr von der Ludwigstraße zur Briener Straße über den Oskar-von-Miller-Ring wurde im Auftrag des Planungsreferates durch das Büro TRANSVER GmbH eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Inhalt dieser Untersuchung waren u. a. eine Verkehrsanalyse 2010/2011 sowie eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025. Hierbei wurden verschiedene Planfälle angesetzt. Für die Ludwigstraße nördlich der Von-der-Tann-Straße ergab sich hierbei in Fahrtrichtung Norden in keinem Planfall eine signifikante Änderung der Verkehrsmengen. Tendenziell ergeben sich in der Ludwigstraße in Fahrtrichtung Norden für den Prognosefall eher geringere Verkehrsmengen.

Das Planungsreferat sieht hier keine wesentliche Umverteilung des Straßenraums, da die Ludwigstraße nördlich der Von-der-Tann-Straße Richtung Norden ohne wesentliche Einschränkungen der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr sowie Verkehrsverlagerungen angepasst werden kann. Die im Verkehrsentwicklungsplan 2005 festgelegte Verkehrsfunktion der Ludwigstraße als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion wird durch eine Fahrspurreduzierung Richtung Norden und Verbesserungen für den Radverkehr nicht beeinträchtigt. Damit ist keine Verkehrsverträglichkeitsuntersuchung durch das Planungsreferat veranlasst.“

Aus Sicht des Planungs- und des Kreisverwaltungsreferates steht daher einer Reduzierung von drei auf zwei Fahrspuren in der Ludwigstraße Richtung Norden nichts entgegen. Durch die Maßnahme werden auch zusätzliche Parkplätze geschaffen.

Wegen einer Hochbaumaßnahme in diesem Bereich ist die Umsetzung derzeit weiterhin zurückgestellt.

Der örtliche Bezirksausschuss und das Polizeipräsidium wurden angehört und haben der Maßnahme zugestimmt.

Seidlstraße Ostseite im Abschnitt zwischen Karlstraße und Dachauer Straße (Anlagen 7a und 7b)

Maßnahme: Anordnung eines Radfahrstreifens an der Ostseite zwischen Karlstraße und

Dachauer Straße vom 21.01.2015

Die Maßnahme dient der Komplettierung der unter Ziffer 2. aufgeführten Radfahrstreifen in der Seidlstraße als Anschluss an die Signalanlage Stiglmaierplatz. Wie unter Ziffer 2. dargestellt, wurde 2010 zwischen Dachauer- und Arnulfstraße ein Radfahrstreifen auf der westlichen Fahrbahn markiert. Bereits 2007 wurde an der Ostseite ein Radfahrstreifen zwischen Arnulfstraße und Karlstraße markiert, der bislang auf einem schmalen Gehweg bis zur Einmündung Dachauer Straße fortgesetzt wird. Dies führt immer wieder zu Konflikten und Beschwerden aus der Bürgerschaft. Die durch die Anlage des Radfahrstreifens erforderlich gewordene, abschnittsweise Reduktion von drei auf zwei Richtungsfahrspuren hat zu keinen Einschränkungen der Leistungsfähigkeit für den MIV geführt. Das gleiche gilt nach der Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Kreisverwaltungsreferates auch für diesen Restabschnitt.

Die baulichen Vormaßnahmen sind ausgeführt. Die Abstimmung mit dem örtlichen Bezirksausschuss erfolgt aktuell. Das Polizeipräsidium hat der Maßnahme zugestimmt.

Schleißheimer Straße Ostseite zwischen Hohenzollernstraße und Herzogstraße (Anlage 8)

Maßnahme: Anordnung eines Radfahrstreifens als Ersatz für den baulichen Bestandsradweg am 06.09.2012 aufgrund des BA-Antrags-Nr.: 08-14 / B 03750 vom 07.03.2012

Die Maßnahme dient einer verkehrssicheren, sichtbaren und gleichberechtigten Führung gemäß den aktuellen Regeln der Technik. Der bauliche Radweg in diesem Bereich entspricht in Führung und Breite nicht dem aktuellen technischen Standard. Besonders kritisch ist der Abschnitt zwischen dem neu ausgebauten Stück an der Trambahnhaltestelle und im weiteren Verlauf bis zur Herzogstraße. Der vorhandene Radweg und insbesondere der Gehweg wird dem tatsächlichen Radverkehrs- und Fußverkehrsaufkommen nicht gerecht. Für die Anlage des Radfahrstreifens entfällt abschnittsweise eine Fahrspur.

In der Schleißheimer Straße in Fahrtrichtung Norden wird der Kfz-Verkehr bereits heute nach der Herzogstraße einspurig geführt. Nördlich des Knotenpunkts Schleißheimer Straße/Hohenzollernstraße ist der Kfz-Verkehr ebenfalls einspurig und vom Kreisverwaltungsreferat im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit positiv geprüft worden. Der betrachtete Streckenabschnitt der Schleißheimer Straße zwischen Hohenzollernstraße und Herzogstraße ist also sowohl im Zu- als auch im Ablauf nur einspurig für den Kfz-Verkehr befahrbar. Die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr im betrachteten Abschnitt ist nach Prüfung des Kreisverwaltungsreferates auch nach Markierung des Radfahrstreifens weiterhin gegeben, Verkehrsverlagerungen sind somit nicht zu erwarten. Es sind keine wesentlichen Verschlechterungen für den Kfz-Verkehr bei gleichzeitigen Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr zu erwarten. Die Schleißheimer Straße kann weiterhin ihre Funktion gemäß

Verkehrsentwicklungsplan als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion erfüllen.

Der örtliche Bezirksausschuss hat die Maßnahme beantragt und der verkehrsrechtlichen Anordnung zugestimmt. Das Polizeipräsidium wurde angehört und hat der Maßnahme zugestimmt.

Vorschlag zur Entscheidung

Die referatsübergreifende Prüfung und Planung der vorstehenden Maßnahmen ist abgeschlossen, die Projekte sind umsetzungsreif, teilweise standen die Ausführungstermine schon fest und es wurden teilweise auch bauliche Vorarbeiten ausgeführt. Antworten auf Nachfragen aus der Bürgerschaft, dem Stadtrat und den Bezirksausschüssen, wann diese in der Öffentlichkeit durchaus bekannten und erwarteten Maßnahmen endlich umgesetzt würden, binden indessen die ohnehin im Kreisverwaltungsreferat knappen personellen Ressourcen. Wie oben ausführlich dargelegt, können sämtliche Maßnahmen den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessern, ohne eine Verkehrsart einseitig zu benachteiligen.

Um die weitere Verzögerung dieser Maßnahmen zu vermeiden, wird um Zustimmung zur Umsetzung dieser Projekte gebeten.

4. Künftiges Verfahren

Da einerseits aus dem Stadtrat der Wunsch kommt, dass Radverkehrsordnungen dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden, andererseits aus Gründen der Verwaltungsökonomie Projekte zur Stadtratsvorlage einen gewissen Bedeutungsrahmen nicht unterschreiten dürfen, wird für die Zukunft ein abgestuftes Verfahren vorgeschlagen. Für die Anordnung von Radverkehrsanlagen durch das Kreisverwaltungsreferat wird in Abänderung der bisherigen Ziffer 19 des Referentenantrags des Grundsatzbeschlusses künftig folgendes neues Verfahren vorgeschlagen:

4.1. Beschlussfassung

Dem Stadtrat werden die Maßnahmen zur Beschlussfassung vor der Anordnung vorgelegt, bei denen folgende 3 Kriterien **gleichzeitig** erfüllt sind

1. Der betroffene Straßenabschnitt ist nach dem Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München dem **Hauptverkehrsstraßennetz** zuzuordnen.
2. Die Maßnahme ist nur durch **Umverteilung**, d.h. nur durch **Entfall von Fahrspuren des MIV** zu erreichen.
3. Die Maßnahme ist **streckenbezogen**, d.h., die Maßnahme bedeutet einen **Lückenschluss im Radverkehrsnetz**.

Die Einzelmaßnahmen sind im Beschluss unter Punkt 5 aufgeführt.

4.2. Bekanntgabe

Nicht zur Entscheidung vorgelegt werden markierte Übergangsbereiche (Radfahr- oder Schutzstreifen) als Radwegenden oder -zuführungen im Sinne der aktuellen Regelwerke (ERA 2010, RASt 06), Radfahr- oder Schutzstreifen auf der freien Strecke, die durch Verschmälerung von überbreiten auf regelbreite Fahrspuren (nach den Kriterien der RASt 06) zu erreichen sind, sowie Radfahr- oder Schutzstreifen, die keinen Fahrspurentfall in Knotenpunkten auslösen. Diese Vorgehensweise ist notwendig, da die Vorlage der Anordnungen von **sämtlichen** Markierungsmaßnahmen zur Beschlussfassung im Stadtrat einen nicht zu rechtfertigenden Arbeits- und Abstimmungsaufwand bedeuten würde. Es erfolgt aber turnusmäßig mindestens einmal jährlich im Kreisverwaltungsausschuss eine Bekanntgabe der Maßnahmen

Die Einzelmaßnahmen sind im Beschluss unter Punkt 6 aufgeführt.

5. Geplante Maßnahmen (Entscheidung)

Eine Reihe von Maßnahmen befinden sich derzeit in der Planungs- und Abstimmungsphase. Da die unter Ziffer 4 genannten Kriterien gleichzeitig erfüllt sind, soll das neue Verfahren erstmalig angewendet werden. Es werden folgende Projekte dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt:

Briener Straße im Abschnitt zwischen Königsplatz und Stiglmaierplatz (Anlage 9)

Maßnahme: Radfahrstreifen als Ersatz für die baulichen Bestandsradwege

BA-Antrags-Nr.: 14-20 / B 01073 des BA 3 vom 14.04.2015

Bei der Briener Straße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit einer Kfz-Belastung von ca. 16.000 - 18.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 2% (Grundlage: Verkehrserhebungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.03.2010 und 25.11.2010).

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat mitgeteilt, dass sich diese Verkehrsmengen in der Briener Straße zwischen Stiglmaierplatz und Königsplatz durch die Planungen der Alternative 5 und des Altstadtrings nicht wesentlich verändern werden. In der Analyse 2011, dem Prognosefall 2025 des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und den von TransVer untersuchten Planfällen zur modifizierten Alternative 5 beträgt der Tagesverkehr in der Briener Straße zwischen Stiglmaierplatz und Augustenstraße ca. 18.000 Kfz/24h und in der Briener Straße zwischen Augustenstraße und Königsplatz ca. 16.000 - 17.000 Kfz/24h.

Nach den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind bei der Wahl der Radverkehrsführung u.a. Verkehrsbelastung und zulässige Höchstgeschwindigkeit Entscheidungskriterien. In den Spitzenstunden (morgens und abends) ist in der Briener Straße mit Verkehrsmengen von rund 1400 Fahrzeugen ein Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, das sich nach der ERA im sog. Belastungsbereich III befindet. Demnach wird grundsätzlich die Radverkehrsführung auf Sonderwegen, wie Radfahrstreifen oder Radwegen empfohlen.

Die baulichen und auf Grund von Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit als benutzungspflichtig beschilderten Radverkehrsanlagen im Bestand entsprechen insbesondere als Teil mehrerer beschilderter Fahrradhaupttrouten (Marienplatz- Aubing, Marienplatz – Allach, Marienplatz - Feldmoching) mit hoher Radverkehrsfrequenz in Qualität und Komfort beidseitig nicht mehr den aktuellen Regeln der Technik und den Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Die rechtlichen Vorgaben für benutzungspflichtige Anlagen sind daher

im Bestand überwiegend nicht erfüllt. Die Bestandsanlagen werden dem tatsächlichen Radverkehrs- und Fußverkehrsaufkommen in der Praxis auch nicht mehr gerecht. Die o.a. Maßnahme dient einer verkehrssicheren, sichtbaren und gleichberechtigten Führung des Radverkehrs. Eine bauliche Verbreiterung der Radwege ist im Straßenseitenraum nicht möglich. Die Gehbahnen entsprechen in der Breite auch nicht den Anforderungen der Regelwerke.

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte für den Kfz-Verkehr im betrachteten Abschnitt ist nach Prüfung durch das Kreisverwaltungsreferat bei der beabsichtigten bestandsorientierten Lösung mit Radfahrstreifen gegeben. Hierfür entfällt jeweils eine Fahrspur pro Richtung.

Gemäß den durch das Planungsreferat erhobenen Verkehrszahlen ist eine einspurige Führung des Kraftfahrzeugverkehrs auf der Strecke mit Aufweitungen in den signalisierten Kreuzungsbereichen ausreichend. Mehrere Baustellen mit einer Fahrspurreduzierung auf eine Richtungsfahrbahn pro Richtung führten in der Vergangenheit zu keinen feststellbaren Beeinträchtigungen des motorisierten Individualverkehrs. Die Anzahl der Fahrspuren im derzeitigen Standard ist überdimensioniert. Die Radverkehrsanlagen sind hingegen beidseitig unterdimensioniert und konfliktbehaftet.

Insbesondere auf der Südseite besteht akuter Handlungsbedarf. Zusammenfassend sind durch die Maßnahme keine wesentlichen Verschlechterungen für den Kfz-Verkehr bei gleichzeitiger Herstellung rechtskonformer und verkehrssicherer Zustände für den Fuß- und Radverkehr zu erwarten.

Das Kreisverwaltungsreferat sieht in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung hier keine wesentliche Umverteilung des Straßenraums im Sinne der Ziffer 19 des Grundsatzbeschlusses,

1. weil für das heutige und für den Prognosehorizont 2025 erwartete Verkehrsaufkommen in diesem Abschnitt der Briener Straße eine ausreichende Kapazität gegeben ist,
2. weil keine Leistungseinbußen an den Lichtsignalanlagen zu erwarten sind,
3. weil keine sonstigen negativen Auswirkungen (z.B. bedeutende Stellplatzverluste oder Verschlechterungen für andere Verkehrsteilnehmer) bei gleichzeitiger Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr entstehen.

Die im Verkehrsentwicklungsplan festgelegte Verkehrsfunktion der Briener Straße als Hauptverkehrsstraße sowie die Leistungsfähigkeit für den MIV werden durch die vorgesehene Maßnahmen nicht beeinträchtigt.

Der örtliche Bezirksausschuss und das Polizeipräsidium wurden angehört und haben der Maßnahme zugestimmt.

Elisabethstraße – Franz-Joseph-Straße (Anlagen 10a und 10b)

Maßnahme: Schutzstreifen zwischen Schleißheimer Straße und Wilhelmstraße (abschnittsweise und bestandsorientiert) als Ersatz für die Bestandsradwege

Die Anlage von durchgängigen Radverkehrsanlagen in der Form von Schutzstreifen entspricht der bei diesem Verkehrsaufkommen empfohlenen Einsatzkriterien der ERA 2010. Die nicht mehr regelkonformen alten, schmalen und in Teilen ohnehin sanierungsbedürftigen Radverkehrsanlagen auf und neben den Gehwegen sind im Gegenzug zu entfernen und der gewonnene Raum dem Gehweg zuzuschlagen, um die Konflikte im Seitenraum sowie in den Abbiegesituationen beseitigen zu können. Somit entsteht ein Gewinn für den Fußgängerverkehr sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit beim Rad- und Kfz-Verkehr. Östlich der Isabellastraße werden die überbreiten Fahrstreifen verschmälert. Die Linksabbiegespuren in die Kurfürstenstraße und den Habsburgerplatz/Friedrichstraße entfallen. Westlich der Isabellastraße werden die Fahrstreifen zu einer Kernfahrbahn ohne Mittelmarkierung verschmälert.

Die Schutzstreifen werden nur in den Abschnitten markiert, in denen sie einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radverkehr bieten und die verbleibende Kernfahrbahn so breit ist, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Lkw und Busse dürfen den Schutzstreifen im Bedarfsfall ohne Gefährdung des Radverkehrs überfahren.

Am Elisabethplatz bleibt der bauliche Radweg an der Südseite zwischen Isabellastraße und Nordendstraße als nichtbenutzungspflichtiger Radweg erhalten. In diesem Straßenabschnitt kann aus Platzgründen kein Schutzstreifen angelegt werden.

Die Maßnahme wirkt sich nicht negativ auf die Leistungsfähigkeit der signalgeregelten Knoten aus und kommt ohne Parkplatzentfall aus. Wesentliche Umverteilungen von Verkehrsraum zum Nachteil für den Kfz-Verkehr entstehen nicht. Durch die neue Straßenraumaufteilung erreicht man zusätzlich eine Geschwindigkeitsdämpfung, welche der Verkehrssicherheit zu Gute kommt.

Die örtlichen Bezirksausschüsse werden im Rahmen der Straßenplanung angehört. Das Polizeipräsidium wurde angehört und hat der Maßnahme zugestimmt.

Karl-Theodor-Straße (Anlage 11)

Maßnahme: Radfahrstreifen zwischen Belgradstraße und Schleißheimer Straße als Ersatz für die Bestandsradwege

Die markierten und als benutzungspflichtig beschilderten Radverkehrsanlagen im gesamten Bereich entsprechen insbesondere als Freizeitanbindung zum Luitpoldpark und Ost-West Verbindung für den Radverkehr in Qualität und Komfort beidseitig nicht den aktuellen Regeln der Technik und den Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Die rechtlichen Vorgaben für benutzungspflichtige Anlagen sind nicht erfüllt. Die Bestandsanlagen werden dem tatsächlichen Radverkehrs- und Fußverkehrsaufkommen in der Praxis auch nicht gerecht. Die Maßnahme dient einer verkehrssicheren, sichtbaren und gleichberechtigten Führung gemäß den aktuellen Regeln der Technik. Es entfällt jeweils eine Fahrspur pro Richtung.

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte für den Kfz-Verkehr im betrachteten Abschnitt ist nach Prüfung durch das Kreisverwaltungsreferat auch nach Anlage der Radfahrstreifen gegeben. Parkplätze entfallen nicht. Das Kreisverwaltungsreferat sieht in der Maßnahme daher keine wesentliche Umverteilung des Straßenraums. In der Karl-Theodor-Straße in Fahrtrichtung Osten wird der Kfz-Verkehr nach der Belgradstraße bereits heute einspurig geführt. Gemäß den durch das Planungsreferat erhobenen Verkehrszahlen ist eine einspurige Führung ausreichend und die Fahrbahn im derzeitigen Standard überdimensioniert. Die Radverkehrsanlagen sind hingegen beidseitig unterdimensioniert und konfliktbehaftet. Zusammenfassend sind durch die Maßnahme keine wesentlichen Verschlechterungen für den Kfz-Verkehr bei gleichzeitigen Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr zu erwarten. Die Planung und Umsetzung der Maßnahme ist zur Vermeidung verlorenen Bauaufwands zeitlich abhängig von einer derzeit noch fehlenden Aussage der SWM/MVG bzgl. einer neuen Buslinie in diesem Bereich. Hierfür wird die Einrichtung von neuen Bushaltestellen erforderlich die umfangreiche Eingriffe in die vorhandene Substanz erfordern werden.

Der örtliche Bezirksausschuss und das Polizeipräsidium werden im Rahmen der Straßenplanung angehört.

Marsstraße (Anlage 12)

Maßnahme: Anordnung von Radfahrstreifen zwischen Seidlstraße und Pappenheimstraße am 03.07.2013 als Ersatz für die Bestandsradwege.

Geplant ist die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen aus Gründen der Verkehrssicherheit als Ersatz für die bestehenden benutzungspflichtigen baulichen und markierten Be-

standsradwege, die nicht dem aktuellen Stand der Technik und den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Es entfällt jeweils eine Fahrspur pro Richtung. Die Rechtsabbiegespuren in die Pappenheimstraße und in die Seidlstraße entfallen. Westlich des Knotenpunktes Seidlstraße / Marsstraße (Aufstell- bzw. Verflechtungsbereich) entfallen zwischen Seidlstraße und Denisstraße die vorhandenen Pkw-Stellplätze.

Die Leistungsfähigkeit für den MIV ist trotz Entfalls einer Fahrspur pro Richtung nach Umsetzung der Maßnahme nicht beeinträchtigt. Die Maßnahme dient der Beseitigung eines Engpasses für den Radverkehr und der Herstellung rechtskonformer Verhältnisse nach der Straßenverkehrsordnung.

Der örtliche Bezirksausschuss und das Polizeipräsidium wurden angehört und haben der Maßnahme zugestimmt.

6. Geplante Maßnahmen (Bekanntgabe)

Folgende Maßnahmen sind bereits angeordnet aber noch nicht umgesetzt. Da die unter Ziffer 4 dieses Beschlusses genannten Kriterien nicht gleichzeitig zutreffen, werden diese dem Stadtrat bekannt gegeben.

Nördlicher Bavariaring zwischen Zufahrt Theresienwiese auf Höhe Brausebad und Rückertstraße (Anlage 13)

Maßnahme: Anordnung eines Radfahrstreifens am 30.10.2013. Der Straßenabschnitt befindet sich nicht im Hauptstraßennetz.

BA-Antrags-Nr.: 08-14 / B 04386 vom 20.11.2012

Der markierte und teilweise bauliche Radweg in diesem Bereich entspricht in Führung und Breite nicht (mehr) den aktuellen Regeln der Technik. Der vorhandene Radweg und insbesondere der Gehweg wird dem tatsächlichen Radverkehrs- und Fußverkehrsaufkommen nicht gerecht. Die Maßnahme dient einer verkehrssicheren, sichtbaren und gleichberechtigten Führung des Radverkehrs. Es entfällt eine Fahrspur auf der Südwestseite. Die Fahrbahnen sind für das tatsächliche Kfz-Verkehrsaufkommen überdimensioniert und können zu Gunsten von Radverkehrsanlagen ohne Leistungsverluste reduziert werden. Gleichzeitig kann durch die Fahrbahnverengung eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit erwartet werden.

Nach den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010) ist bei der Wahl der Führungsform des Radverkehrs neben verschiedenen

anderen Prüfkriterien die Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs zur Beurteilung der Verkehrssicherheit entscheidungsrelevant. Aktuell liegen Belastungen von insgesamt rund 6000 Kfz/24 h in beiden Fahrtrichtungen vor. Pro Fahrtrichtung zu den Spitzenstunden höchstens 300 Kfz.

Streng nach den Verkehrszahlen zu den Spitzenstunden und objektiver Einschätzung der Verkehrsverhältnisse könnte der Radverkehr in diesem Abschnitt des Bavariarings auch ohne Radverkehrsanlagen im Mischverkehr fahren. Da aber erfahrungsgemäß viele RadfahrerInnen ein höheres subjektives Sicherheitsgefühl auf einem Sonderweg haben, sollte der Radweg nicht ersatzlos entfernt werden, da sonst vermutlich viele gewohnheitsmäßig weiter auf dem Gehweg fahren. Dem Radverkehr werden durch Markierung einer Radverkehrsanlage sichere Räume geschaffen. Auch in der Zuführung zum Knotenpunkt Bavariaring / Rückertstraße ist dies für die Radverkehrsführung von Vorteil. Derzeit wird noch geprüft, ob die Anlage statt als Radfahrstreifen als Schutzstreifen ausgeführt wird.

Der örtliche Bezirksausschuss hat die Maßnahme beantragt. Das Polizeipräsidium wurde angehört und hat der Maßnahme zugestimmt.

Orleansstraße zwischen Orleansstraße 44 und Orleansplatz (Anlage 14)

Maßnahme: Anordnung eines Radfahrstreifens am 25.02.2013.

Die Maßnahme erfolgt auf Vorschlag der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Schwierige Knotenpunkte“. Es handelt sich um die Weiterführung eines baulichen Radweges als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn (Verkürzung einer überlangen Rechtsabbiegespur auf der Strecke) und kommt ohne Fahrspurentfall im Knotenpunkt aus.

Der bauliche Radweg verschwenkt im Bestand vor der Zuführung auf den Orleansplatz nach hinten und ist im weiteren Verlauf auf dem Gehweg abmarkiert. Diese Führung entspricht daher nicht den aktuellen Regeln der Technik. Insbesondere vor dem Bereich der dort befindlichen Schule ist der Verkehrsraum für den Fußverkehr zu schmal und wird weder den aktuellen Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen noch dem Radverkehrsaufkommen gerecht. Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern sind die Folge. Um die ungünstige Situation zu verbessern, soll der Radverkehr sichtbar auf einem ausreichend breiten Radfahrstreifen an den Kreuzungsbereich herangeführt werden, eine eigene Aufstellfläche erhalten und deutlich abgesetzt vom Fußgängerverkehr auf einer entsprechend abmarkierten und rot eingefärbten Radfahrerfurt parallel zum Kfz-Verkehr die Kreuzung überqueren und auf den Radweg zur Weiterfahrt in Richtung Osten einfließen. Dazu werden die Mittelinseln umgebaut und die Rechtsabbiegespur zum Busbahnhof verkürzt.

Obwohl sich der Radverkehr die Fahrbahn mit dem motorisierten Individualverkehr auf der Orleansstraße teilen soll, wird sich die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt nicht negativ

verändern. Die vorhandene Freigabezeit im Zuge der Orleansstraße, sowie aller anderer Fahrbeziehungen kann an der Lichtsignalanlage beibehalten werden. Der nicht mehr abmarkierte Geh-/ Radweg könnte dann ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Derzeit ist eine provisorische Baustellenführung in dieser Art markiert und hat sich in der Praxis bisher gut bewährt.

Der örtliche Bezirksausschuss und das Polizeipräsidium wurden angehört und haben der Maßnahme zugestimmt.

Oskar-von-Miller-Ring im Abschnitt zwischen Briener Straße und Jägerstraße (Anlage 15)

Maßnahme: Anordnung eines Radfahrstreifens an der Ostseite des Oskar-von-Miller-Rings zwischen Briener Straße und Jägerstraße am rechten Fahrbahnrand. Es handelt sich um eine Fahrspurreduzierung auf der Strecke. Die Fahrspur wurde während der Belegung durch eine mehrjährige Baustelleneinrichtungsfläche nicht benötigt. Die Maßnahme ist nur temporär.

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 01075 des BA 3 vom 14.04.2015

Die hohe Kraftfahrzeugverkehrsstärke auf dem Oskar-von-Miller-Ring mit 35.000 Kfz / 24 h rechtfertigt die Anlage eines Radfahrstreifens gemäß den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Aufgrund der Enge und des zu Stoßzeiten starken Fußgängeraufkommens am Knoten Briener Straße / Oskar-von-Miller-Ring sind es zudem Konflikte und mögliche Verkehrsgefährdungen zwischen Fußgängern und Radfahrern, welche eine Gefahrenlage begründen. Im Beschluss zum Projekt Altstadtring Nordwest (Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14 / V 13410) wurde im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung festgestellt, dass im Oskar-von-Miller-Ring zwischen Briener Straße und Gabelsbergerstraße eine Fahrspur aufgegeben werden kann, ohne dass sich dies auf den Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs auswirkt.

Derzeit ist der Radverkehr mangels Radverkehrsanlage auf dem Gehweg in Schrittgeschwindigkeit freigegeben. Die Maßnahme dient einer verkehrssicheren, sichtbaren und gleichberechtigten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.

Durch die Maßnahme kann mittels Markierung verhältnismäßig unaufwändig die Beseitigung eines Engpasses bei der Führung von Fußgängern und Radfahrern erreicht werden. Sie dient als **Übergangslösung** bis zur endgültigen Herstellung einer baulichen Radverkehrsanlage im Zuge der Oberflächenmaßnahme im Projekt Altstadtring Nordwest.

Die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsanlage kann ohne Leistungsverluste beim Kfz-Verkehr durchgeführt werden. Die Fahrspur ist ohnehin bereits seit mehreren Jahren durch eine Baustelleneinrichtungsfläche für den Neubau des Siemensareals belegt und für den fließenden Verkehr gesperrt. Es konnte damit bereits in der Praxis die Tatsache festgestellt werden, dass durch den Fahrspurverlust in diesem Teilabschnitt keine Einschränkungen beim fließenden Kfz-Verkehr entstanden sind.

Der örtliche Bezirksausschuss hat die Maßnahme beantragt. Das Polizeipräsidium wurde angehört und hat der Maßnahme zugestimmt.

Pilgersheimer Straße (Anlage 16)

Maßnahme: Anordnung eines Radfahrstreifens an der Ostseite zwischen Plattnerstraße und Humboldtstraße vom 13.08.2013. Es handelt sich nicht um eine Hauptverkehrsstraße und es entfallen keine Fahrspuren im Knotenpunkt.

Der bauliche und teilweise vom Gehweg durch Markierung abgetrennte und benutzungspflichtige Radweg in diesem Bereich entspricht in Führung und Breite nicht den aktuellen Regeln der Technik. Besonders kritisch ist der Abschnitt im Knotenpunktzulauf und in der weiteren Führung über die Kreuzung in Fahrtrichtung Norden. Der vorhandene Radweg und insbesondere der Gehweg wird den Ansprüchen an sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen nicht mehr gerecht.

Südlich der Plattnerstraße ist die Verkehrsführung aus Gründen der Verkehrssicherheit mittels baulicher Anpassung und Markierung entsprechend der geänderten Radverkehrsführung neu zu ordnen. Die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsanlagen kann ohne Leistungsverluste beim Kfz-Verkehr oder beim ÖPNV durchgeführt werden. Die Fahrspuren im Knotenpunktszu- und ablauf werden hierfür lediglich auf Regelbreite verschmälert.

Der örtliche Bezirksausschuss und das Polizeipräsidium wurden angehört und haben der Maßnahme zugestimmt.

7. Behandlung des Antrags Nr. 14-20 / A 01290 der Stadtratsfraktion der CSU vom 05.08.2015

Der Ziffer 1 des Antrags wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Zu Ziffer 2 des Antrags führen wir folgendes aus:

Landsberger Straße (zwischen Holzapfelstraße und Grasserstraße)

Aufgrund der begrenzten Verkehrsräume und des Umfangs des Bauprojektes kam es während der Baumaßnahme teilweise zu gravierenden Verkehrsbehinderungen. Dies ist jedoch bei solch weitreichenden Baumaßnahmen im Hauptverkehrsnetz leider nicht zu vermeiden. Nach Abschluss der Baumaßnahmen konnten keine nachteiligen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen mehr festgestellt werden. Die Maßnahme hat sich aus Sicht des Kreisverwaltungsreferats bewährt.

Gabelsbergerstraße

Durch ungünstige Umstände während der Markierung (Behinderung durch Markierungsarbeiten und erhöhtes Verkehrsaufkommen wegen gleichzeitiger Sperrung des Königsplatzes) kam es während der Baumaßnahme auch bei dieser Maßnahme teilweise zu erheblichen Verkehrsbehinderungen. Phasenweise zu Spitzenbelastungszeiten auch nach Inbetriebnahme der Radverkehrsanlage noch auftretende Störungen im Verkehrsfluss des MIV konnten durch signaltechnische Maßnahmen zwischenzeitlich zu einem Großteil kompensiert werden. Hinsichtlich des erzielten Gewinns an Verkehrssicherheit hat sich auch diese Maßnahme aus Sicht des Kreisverwaltungsreferats bewährt. Die Situation wird aber weiterhin beobachtet.

Grünwalder Straße

Der Radfahrstreifen auf der Fahrbahn war nur temporär als Baustellenmaßnahme angelegt. Der Ausgangszustand wurde nach Beendigung der Baumaßnahme wieder hergestellt. Der Antragsgegenstand hat sich damit erledigt.

Auf eine erneute Stadtratsbefassung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gemäß Ziffer 7 des Grundsatzbeschlusses (Verkehrsverträglichkeitsuntersuchung) für die Landsberger Straße und die Gabelsbergerstraße kann aufgrund der beschriebenen Ergebnisse verzichtet werden.

Der Ziffer 2 des Antrags kann damit nicht entsprochen werden.

8. Zusammenfassung und weiteres Verfahren

Die Vorlage stellt die Umsetzungspraxis dar, wie seit dem Grundsatzbeschluss Radverkehr im Juli 2009 die Infrastrukturprojekte, die in der Zuständigkeit des Kreisverwaltungsreferats liegen, vorbereitet und umgesetzt wurden. Dabei handelt es sich um Projekte, die in der Regel aus reinen Markierungsmaßnahmen bestehen und vor der Realisierung durch das Baureferat vom Kreisverwaltungsreferat angeordnet werden müssen. Die Entscheidungsbefugnis war so festgelegt, dass für diese Maßnahmen keine Stadtratsbeschlüsse vorgesehen bzw. erforderlich waren. Die Vorlage beinhaltet unter **Punkt 1 und 2** die Beschreibung des Verfahrens und stellt einige umgesetzte Maßnahmen vor.

Die Umsetzung weiterer bereits angeordneter und projektierter Maßnahmen wurde aufgrund des vorliegenden Antrags der CSU vom 05.08.2015 bis zu einer Entscheidung über die Änderung des Verfahrens zurückgestellt. Diese Projekte sind unter **Punkt 3** beschrieben. Es wird vorgeschlagen, für die genannten zurückgestellten Maßnahmen die Umsetzung zu beschließen.

In Anlehnung an den o.g. Antrag der CSU wurde ein Verfahren entwickelt, das künftig angewendet werden soll. Dieses wird unter **Punkt 4** beschrieben und vorgeschlagen. Danach erfolgt die verkehrsrechtliche Anordnung von Maßnahmen zukünftig erst nach Beschluss im Stadtrat. Dies soll allerdings nicht für sämtliche Maßnahmen in der Zuständigkeit des Kreisverwaltungsreferates gelten, sondern für solche im Hauptstraßennetz, mit einem Streckenbezug und wenn eine Umverteilung z.B. durch eine Reduzierung einer Fahrspur erfolgen muss.

Dieses neue Verfahren soll erstmals mit diesem Beschluss für einige vorbereitete Projekte erfolgen. Diese sind unter **Punkt 5** beschrieben. Nach der Entscheidung über diese Maßnahmen würde eine verkehrsrechtliche Anordnung erfolgen und das Baureferat um die Projektierung und die Umsetzung gebeten. Je nach Kostenhöhe würden diese Maßnahmen durch das Baureferat dem Stadtrat ggf. erneut zur Projektgenehmigung vorgelegt.

Unter **Punkt 6** der Vorlage werden die Maßnahmen beschrieben, die nach dem neuen vorgeschlagenen Verfahren dem Stadtrat bekannt gegeben werden, d.h. ohne Beschluss umgesetzt werden sollen. Es handelt sich um Maßnahmen, die bereits angeordnet sind und die nach der Zustimmung über das vorgeschlagene Verfahren zeitnah umgesetzt werden können.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet. Das Baureferat hat die Beschlussvorlage unter der Voraussetzung der mit Schreiben vom 09.05.2016 (Anlage 17) übermittelten Änderungen mitgezeichnet. Die vorgebrachten Änderungswünsche wurden nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen berücksichtigt. Dem Wunsch nach einer erneuten Mitzeichnung konnte aus Termingründen nicht entsprochen werden.

Die von den Maßnahmen unter Ziffern 3., 5. und 6. betroffenen Bezirksausschüsse wurden gemäß § 13 Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung angehört oder haben die anordnungsgegenständlichen Maßnahmen vollständig oder teilweise selbst beantragt. Soweit sich Projekte noch im Planungsstadium befinden, erfolgt die Unterrichtung über geplante Maßnahmen durch diese Beschlussvorlage und die Gelegenheit zur Stellungnahme wird im Projektfortschritt eingeräumt.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Dr. Dietrich, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Progl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von den Ausführungen über die bisherige Abstimmungs- und Umsetzungspraxis nach dem Grundsatzbeschluss Radverkehr vom Juli 2009 (Punkt 1 und 2) wird Kenntnis genommen.
2. Dem Vorschlag des Kreisverwaltungsreferats zum künftigen Verfahren (Punkt 4) wird zugestimmt. Danach wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, Radverkehrsmarkierungen vor dem Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen, wenn diese im Hauptverkehrsstraßennetz liegen, zu einer Umverteilung des Straßenraums durch Fahrspurentfall führen und einen Lückenschluss im Radverkehrsnetz bedeuten. Alle weiteren Maßnahmen, wie z.B. markierte Übergangsbereiche, Radfahr- oder Schutzstreifen auf der freien Strecke, die durch Versmälerung von überbreiten auf regelbreite Fahrspuren zu erreichen sind und keinen Fahrspurentfall in Knotenpunkten auslösen, werden wie bisher angeordnet, abgestimmt und umgesetzt. Diese Maßnahmen werden dem Stadtrat künftig turnusmäßig bekannt gegeben.
3. Das Baureferat wird gebeten, die bereits angeordneten und zurückgestellten Maßnahmen (Punkt 3) beginnend ab 2017 umzusetzen.
4. Der weiteren Planung und Vorbereitung der Maßnahmen (Punkt 5)

Briener Straße
Elisabethstraße – Franz-Joseph-Straße
Karl-Theodor-Straße
Marsstraße

wird zugestimmt. Das Baureferat wird gebeten, die Entwurfsplanungen zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.

5. Von den Maßnahmen, die nach dem neuen Verfahren nicht stadtratspflichtig sind, wird Kenntnis genommen (Punkt 6). Das Baureferat wird gebeten, die Entwurfsplanungen zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01290 der Stadtratsfraktion der CSU vom 05.08.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Blume-Beyerle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Kreisverwaltungsreferat - GL/12

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 1-25
3. An das Baureferat
4. An das Kommunalreferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Planungsreferat
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

9. Mit Vorgang zurück zum Kreisverwaltungsreferat HA III
zur weiteren Veranlassung.

Am

Kreisverwaltungsreferat GL/12