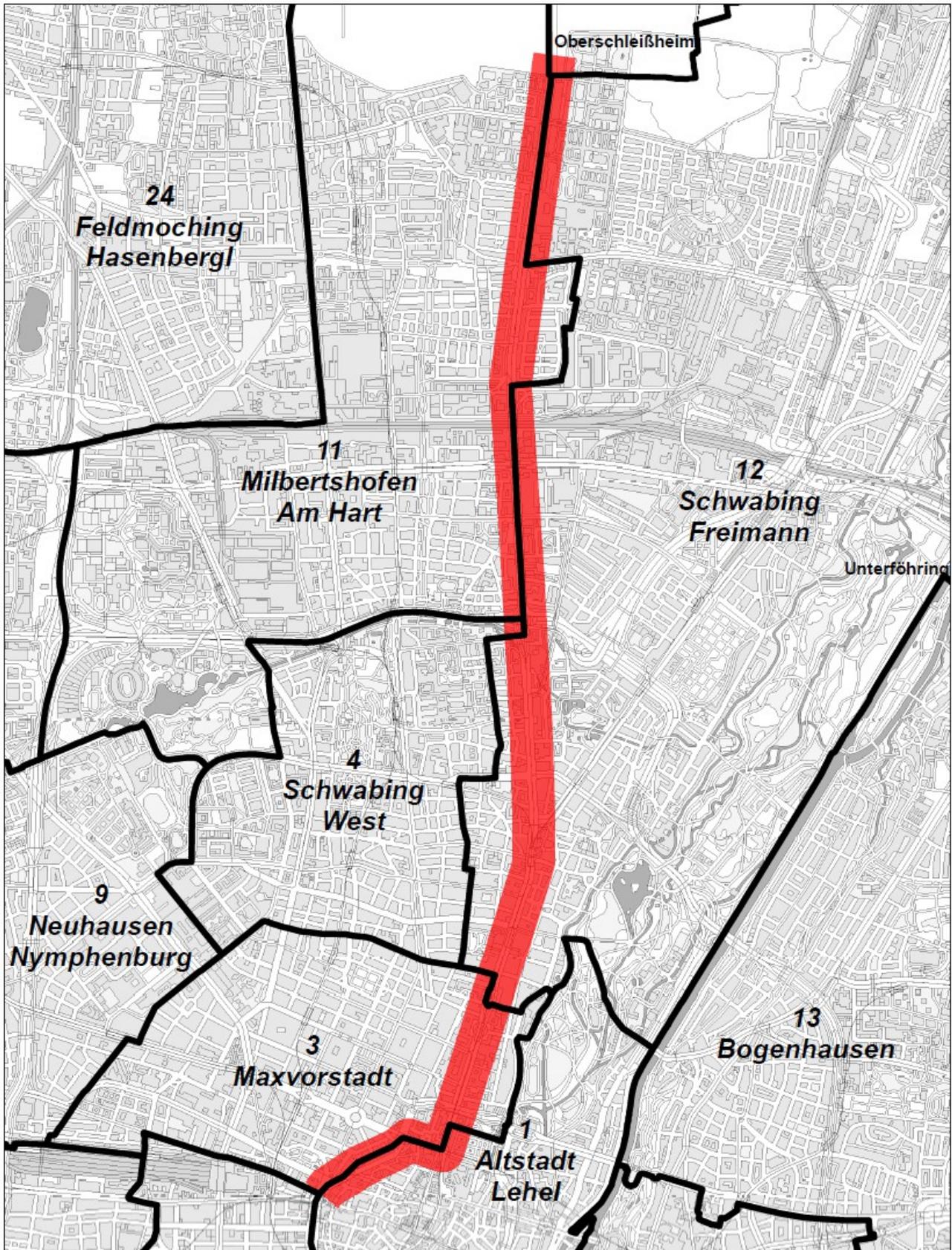
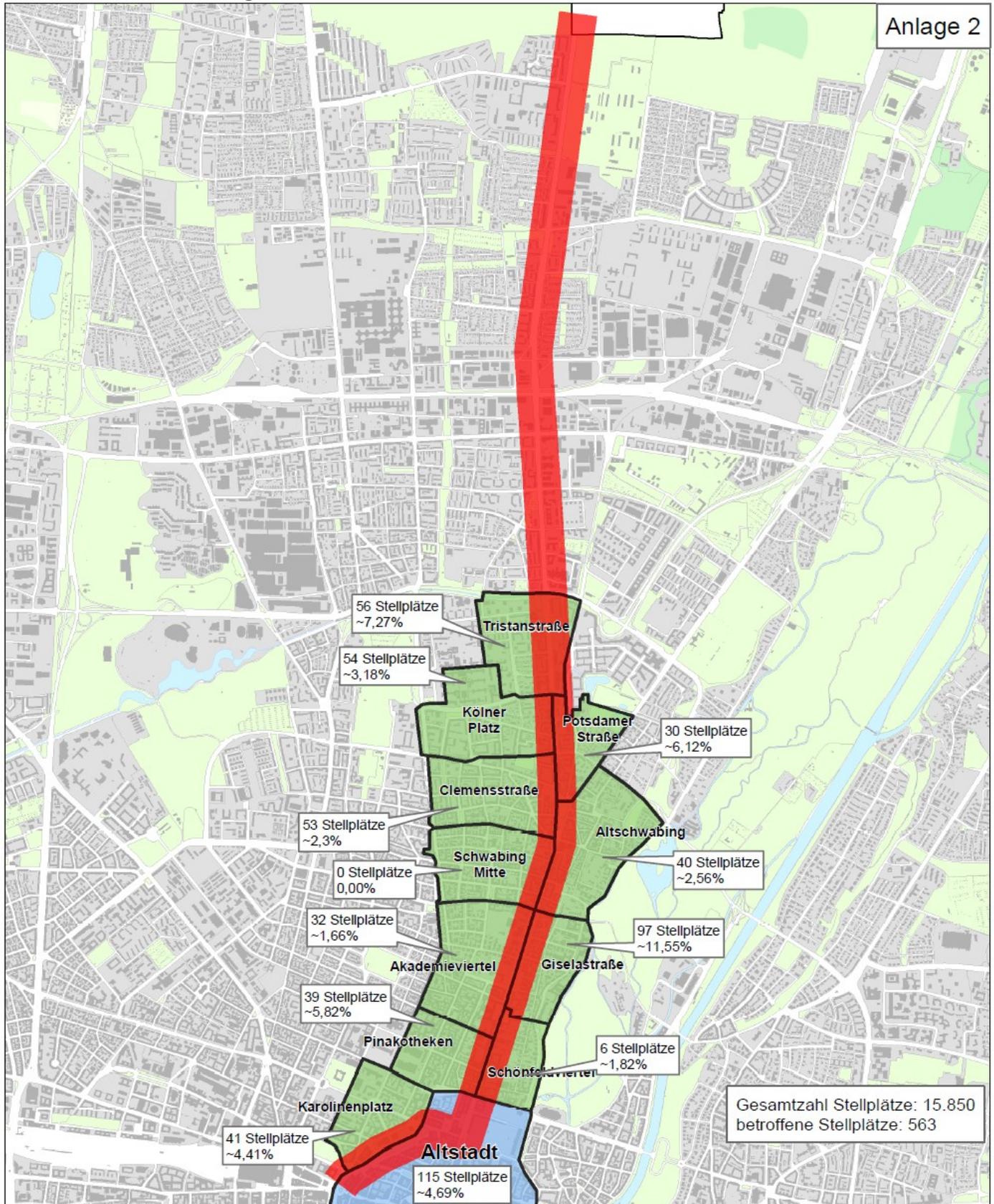


Anlage 1: Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung und Verlauf der Radschnellverbindung



Anlage 2: Parkraummanagementgebiete mit Entfall von Stellplätzen im Verlauf der Radschnellverbindung



Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Datengrundlagen:
Geodatenpool; Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung



Fachliche und graphische Bearbeitung:
Stadtentwicklungsplanung, HA I/3

München, April 2019



- Altstadt und Hauptbahnhof
- Lizenzgebiete in Betrieb
- Radschnellverbindung

Parkraummanagementgebiete mit Entfall von Stellplätzen im Verlauf der Radschnellverbindung

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl

ANTRAG

29.01.2019

**Auf den Straßen Münchens Platz schaffen III -
Tiefgaragen im Bereich der Leopoldstraße**

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Landeshauptstadt München errichtet im Bereich der Leopoldstraße eine oder mehrerer neue Tiefgaragen. Diese sollen 70% der an der Oberfläche wegfallenden Stellplätze kompensieren. Die Finanzierung erfolgt aus den Mitteln der Stellplatzablöse.

Begründung:

In der Leopoldstraße sollen fast 1000 Stellplätze im Rahmen der neuen Verkehrsraumgestaltung wegfallen. Diese Maßnahme bedeutet einen massiven Eingriff in die Parksituation, insbesondere auch in den anrainenden Gebieten. Hier muss unbedingt eine Lösung gefunden werden. Die neuen Tiefgaragen sollen den Bedarf auf der gesamten Länge der Leopoldstraße möglichst optimal abdecken.

Manuel Pretzl, Stadtrat
Bürgermeister
Fraktionsvorsitzender

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl

ANTRAG

29.01.2019

**Auf den Straßen Münchens Platz schaffen IV -
Ersatz für wegfallenden Parkraum**

Der Stadtrat möge beschließen:

Grundsätzlich werden in Bereichen, in denen eine große Anzahl an Parkplätzen wegfallen, 70% dieser Stellplätze unterirdisch neu errichtet.

Begründung:

Um an der Oberfläche Platz für andere Nutzungen zu schaffen, fallen immer wieder Parkplätze für KFZ weg. Dafür muss grundsätzlich auf Dauer ein Ersatz geschaffen werden. Es ist angebracht wenigstens 70% der wegfallenden Stellplätze in Tiefgaragen anzubieten.

Manuel Pretzl, Stadtrat
Bürgermeister
Fraktionsvorsitzender

Anlage 5: Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zur Förderung von Planungsleistungen für Radschnellverbindungen

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Postfach 22 12 53 • 80502 München

Landeshauptstadt München
Postfach
80313 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom: Unser Zeichen: München
67-3671-2-3 26.07.2018
Telefon / - Fax: 089 2192-3858 / -13858 Zimmer: LAZ67-1503 E-Mail: Martin.Singer@stmb.bayern.de

Radschnellverbindungen Förderung von Planungsleistungen Dritter aus Mitteln der Luftreinhaltung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Förderung des Radverkehrs ist der Staatsregierung ein besonderes Anliegen. Insbesondere kommt es dabei auf den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur an. Dort wo viele Radfahrer unterwegs sind, ist der Bau von Radschnellwegen ein vielversprechender Ansatz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Auch der Umstieg für Pendler vom motorisierten Individualverkehr aufs Fahrrad wird dann attraktiver.

Stadtentw
07
OT 82

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr fördert für Radschnellweg die Planungsleistungen Dritter, wenn abgeschlossene Machbarkeitsstudien mit entsprechender Potentialabschätzung vorliegen.

Die geplante Baumaßnahme muss dabei positive Auswirkungen auf die Messwerte der Luftschadstoffe (Stickoxide) in den Städten München, Regensburg, Nürn-

Telefon: 089 2192-02
Telefax: 089 2192-13350

poststelle@stmb.bayern.de
www.stmb.bayern.de

Franz-Josef-Strauß-Ring 4 • 80539 München
Dienstgebäude Lazarettstr. 67, München



Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Anlage 5: Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zur Förderung von Planungsleistungen für Radschnellverbindungen

- 2 -

berg, Würzburg oder Augsburg erwarten lassen. Der Fördersatz wird 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten betragen.

Die Landkreise werden gebeten, ihre kreisangehörigen Kommunen auf die Fördermöglichkeit hinzuweisen.

Einzelheiten zur Förderfähigkeit bitten wir mit der zuständigen Regierung abzustimmen.

Für Rückfragen steht Ihnen das Referat 67 „Radverkehr, Nahmobilität“ (Ansprechpartner: Herr [REDACTED] 089/2192-3858, E-Mail: Referat-67@stmb.bayern.de) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage 6: Stellungnahmen der Referate

Datum: 13.05.2019
Telefon: 0 233-47734
Telefax: 0 233-47705

uvo12.rgu@muenchen.de

**Referat für Gesundheit
und Umwelt**
SG Umweltplanung
RGU-UVO12

Beschleunigtes Planungsverfahren zum Pilotprojekt „Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“

- a. Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung
- b. Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
- c. Behandlung von Anträgen

„Auf den Straßen Münchens Platz schaffen III – Tiefgaragen im Bereich der Leopoldstraße“

Antrag Nr. 14-20 / A04911 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl vom 29.01.2019

„Auf den Straßen Münchens Platz schaffen IV – Ersatz für wegfallenden Parkraum“

Antrag Nr. 14-20 / A 4912 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl vom 29.01.2019

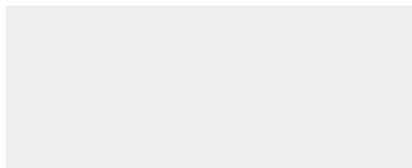
Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14925

Mitzeichnung der Beschlussvorlage

An das
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
PLAN-HAI-31-1

Radschnellverbindungen in München sind Bestandteil des Masterplans zur Luftreinhaltung.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt zeichnet die Beschlussvorlage **Beschleunigtes Planungsverfahren zum Pilotprojekt „Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“** im Hinblick auf seine Belange mit.



Anlage 6: Stellungnahmen der Referate

Telefon: 233-25506
Telefax: 233-27966

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Wirtschaftsförderung
Grundlagen der Wirtschafts-
politik

Mitzeichnung der Beschlussvorlage

Beschleunigtes Planungsverfahren
zum Pilotprojekt „Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“
Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14925

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Alexander Stark

Die Stadtwerke München / Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) sieht in ihrer Stellungnahme vom 24.05.2019 erhebliche Konflikte zwischen der geplanten schnellen Radverbindung und den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den betroffenen Straßenzügen.

Im Folgenden wird die Stellungnahme der SWM/MVG im Wortlaut wiedergegeben:

„Die Stadtwerke München GmbH können die vorliegende Beschlussvorlage nicht mitzeichnen, da durch die Formulierungen der Beschlussvorlage erhebliche Beeinträchtigungen für den Tram- und Busverkehr zu erwarten sind.

Maßgeblich hierfür sind insbesondere die Ausführungen zu den Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr in Kapitel 3.2.

Dort wird ein Zielkonflikt mit den Belangen der ÖPNV-Beschleunigung beschrieben und das Kreisverwaltungsreferat aufgefordert, die ÖPNV-Beschleunigung in die Radbeschleunigung zu integrieren, da für den Radverkehr eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 20 km/h und nur 30 Sekunden Verlustzeit an den Lichtsignalanlagen pro Kilometer Strecke angestrebt werden. Dieser Zielkonflikt soll zu Gunsten des Radverkehrs gelöst werden.

Die MVG befördert jedoch bereits heute alleine mit den Oberflächenverkehrsmitteln Bus und Tram im Schnitt insgesamt 1,1 Mio. Fahrgäste pro Tag (ohne U-Bahn) – an Tagen mit schlechter Witterung, bedingt durch die auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigenden Radfahrer, sogar nochmals mehr.

Trotz Tram- und Busbeschleunigung erreichen wir hierbei nur eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 18,1 km/h beim Bus sowie 18,9 km/h bei der Tram im Stadtgebiet. Durch die geplanten Maßnahmen zu Gunsten des Radverkehrs würden diese Reisegeschwindigkeiten weiter sinken, was einen Attraktivitätsverlust für den Nahverkehr bedeutet sowie ggf. auch durch verlängerte Fahrzeiten einen Mehreinsatz an Fahrzeugen.

Speziell entlang der Leopoldstraße verkehren nicht nur hoch ausgelastete Buslinien sowie die Tram 23, über die zukünftig nach der derzeit in Planung befindlichen Verlängerung auch die Anbindung der Bayernkaserne hergestellt werden soll, es soll auch eine zusätzliche Tram-Verbindung zwischen Münchner Freiheit und der zukünftigen Tram-Nordtangente über die Leopoldstraße entstehen. Auch diese neuen Verbindungen sind nur dann attraktiv, wenn hier im Vergleich zum Auto konkurrenzfähige Reisegeschwindigkeiten erzielt werden können.

Wir gehen davon aus, dass wir entlang der Achse des Radschnellwegs auch zukünftig deutlich mehr Fahrgäste in Tram und Bus transportieren werden, als Nutzer des Radschnellwegs gemäß Studie prognostiziert werden, erst recht wenn man auch die kalte Jahreszeit mit betrachtet.

Daher schlagen wir vor, dass die ÖV-Beschleunigung uneingeschränkt erfolgt, jedoch das so genannte „Grünband“ an den Lichtsignalanlagen, welches bislang auf den Autoverkehr als

„Grüne Welle“ ausgerichtet wird, für den Radverkehr optimiert wird.

Zudem lehnen wir die vom Gutachter vorgeschlagene Haltestellengestaltung als so genannte Busbuchten ab, zumal wir dann zweimal den Radschnellweg mit den Bussen kreuzen müssen – was negative Auswirkungen für die Verkehrssicherheit und Reisezeit mit sich bringt.

Tatsächlich ist die Bauform des Buskaps Stand der Technik, um Barrierefreiheit zu gewährleisten, Verlustzeiten zu minimieren und die Sicherheit vor Stürzen von Fahrgästen beim Anfahren und Abfahren von Haltestellen (Vermeiden von Seitwärtsbewegungen des Fahrzeugs) zu erhöhen.“

Die SWM/MVG haben zudem noch folgende Ergänzungs- und Änderungsvorschläge, die hier zur besseren Sichtbarkeit **fett** formatiert sind:

1. Die SWM/MVG bittet, dass im erklärenden Text zu Abbildung 1 auf beengte Querschnitte eingegangen wird (siehe S. 5):

Nach dem hier zitierten Abschnitt soll der folgende Text ergänzt werden:

„Hier wurde, wie in innerörtlichen Lagen empfohlen, eine Einrichtungsführung auf der jeweiligen Straßenseite skizziert. Bauliche Radwege und Radfahrstreifen sind hierbei die Entwurfs Elemente der ersten Wahl – beide Formen mit einer Breite von 3,00 Metern im Einrichtungsverkehr (4,00 Meter bei Zweirichtungswegen).“ **Abweichungen, in Form von punktuellen Einschränkungen, sind in Abhängigkeit der verschiedenen Nutzungsansprüche im öffentlichen Straßenraum mit ausgewogener Berücksichtigung der Umfeldnutzung zulässig.**

2. Der Beschlussentwurf berücksichtigt bereits die Verlängerung der Tram Nordtangente zur Münchner Freiheit durch die Leopoldstraße (siehe S. 15).

Die SWM/MVG bittet hier dennoch um eine Ergänzung und Änderung des Textes (siehe „6. Fazit und weiteres Vorgehen“, Absatz 3, S. 15):

Durch die aktuellen Überlegungen sowie den Beschluss **zur Wiederaufnahme der Planungen für die Tram Nordtangente, der die Prüfung einer Verlängerung der Tram durch den Englischen Garten bis zur Münchner Freiheit** (s. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10293, Beschluss der Vollversammlung vom 24.01.2018) **beinhaltet**, sollten die weiteren Planungen des Baureferats in enger Abstimmung mit der SWM/MVG erfolgen, um eine bestmögliche Integration beider Planungen zu erreichen.

3. In den Ausführungen zum ruhenden Verkehr, wird darauf hingewiesen, dass speziell in den innerstädtischen Bereichen derzeit keine Bewohnerparkflächen, sondern ausschließlich Kurzzeit- und Mischparkflächen ausgewiesen sind (siehe S. 11).

In der Beantwortung der Anträge Nr. 14-20 / A 04911 und Nr. 14-20 / A 04912 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl fehlt der Hinweis auf die innerstädtischen Bereiche. Es sollten daher folgende Ergänzungen aufgenommen werden (siehe Absatz 1 der Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, S. 17):

„Bei der Vorzugsvariante sind, im Unterschied zu den anderen Varianten, keine ausgewiesenen Bewohnerparkgebiete betroffen, sodass **in den innerstädtischen Bereichen** nur Kurzzeit- und Mischparkplätze entfallen. **Diese Bereiche sind zudem sehr gut vom ÖPNV erschlossen.**“

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet o.g. Beschlussvorlage vorbehaltlich folgender Änderungen mit:

Änderungen in I. Vortrag der Referentin:

Die in der Stellungnahme der SWM/MVG vorgeschlagenen textlichen Änderungen und Ergänzungen werden übernommen (siehe oben).

Änderungen in II. Antrag der Referentin:

Antragspunkt 3. wird wie folgt ergänzt:

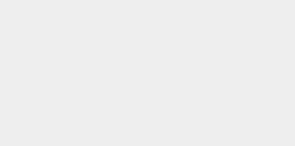
Das Baureferat wird gebeten, direkt nach Beschlussfassung und im Benehmen mit den fachlich betroffenen Referaten **und der SWM/MVG** die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung auf Basis des Untersuchungsergebnisses durchzuführen.

Der aktuelle Antragspunkt 4. wird gestrichen und durch 4. (neu) ersetzt (s.u.): ~~Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, eine möglichst durchgängige Grüne Welle für den Radverkehr auf dem Verlauf der Radschnellverbindung zu konzipieren. Dabei sind die Belange der ÖPNV-Priorisierung bestmöglich zu berücksichtigen.~~

4. (neu) Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, im Verlauf der Radschnellverbindung die bisher auf den Autoverkehr ausgerichtete Grüne Welle auf die Fahrgeschwindigkeit des Radverkehrs hin zu optimieren. Die ÖV-Beschleunigung soll dabei uneingeschränkt bestehen bleiben.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bittet, diese Stellungnahme der Beschlussvorlage als Anlage anzuhängen.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 6: Stellungnahmen der Referate

Datum: 23.05.2019
Telefon: 0 233-61139
Telefax: 0 233-61135

Baureferat
Tiefbau
Stabsstelle Konzeptarbeit
Radverkehr
BAU-T1-VI-S-R

Beschleunigtes Planungsverfahren zum Pilotprojekt „Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925

- Mitzeichnung -

I. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Das Baureferat zeichnet die Beschlussvorlage nur unter der Bedingung nachfolgender Änderungen mit:

Der Beschlusstitel „Beschleunigtes Planungsverfahren zum ...“ ist missverständlich, da in der Beschlussvorlage keine konkreten Schritte aufgezeigt werden, wie das Verfahren beschleunigt werden soll. Dieser Zusatz ist deshalb zu streichen.

Seite 13, zu Aufzählungspunkt „Verträglichkeit mit Grünflächen und Straßenbegrünung“, ganz oben:

Ist wie folgt zu ändern:

„... zumindest in Teilabschnitten Eingriffe in die Straßenrandbegrünung notwendig. Während in den sehr sensiblen und städtebaulich wertvollen Bereichen innerhalb des Mittleren Rings voraussichtlich keine Baumfällungen notwendig sein werden (die schöne Allee in der Leopoldstraße bleibt erhalten), ist ein Abschnitt der Ingolstädter Straße von Eingriffen in Grünbereiche betroffen. Eine verbindliche Aussage, in welchen Beispielen der Eingriff in den Grünstreifen so groß ist, dass ein Erhalt oder eine Ersatzpflanzung nicht mehr möglich sein wird, kann im derzeitigen Planungsstadium nicht getroffen werden und ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte des Baureferats. Das Baureferat sollte daher beauftragt werden, den Baumentfall abschließend zu untersuchen und die zu fallende Anzahl von Bäumen in den weiteren feineren Planungen nach Möglichkeit zu minimieren. Nicht ausgeschlossen werden können zum derzeitigen Planungsstadium aus Sicht des Baureferates Auswirkungen auf einzelne Baumstandorte am Lenbachplatz, auf die flachwurzelnde Pappelallee entlang der Leopoldstraße während der Bauzeit sowie ein umfangreicher Verlust von Bäumen an der Ingolstädter Straße.“

Der in der Beschlussvorlage genannte Kostenansatz des Gutachters kann vom Baureferat nicht bestätigt werden, da hierzu keine prüfbaren Unterlagen vorliegen, und ist daher zu streichen. Eine Bedarfs- und Konzeptgenehmigung ist in Ausnahmefällen auch ohne Nennung von Kosten möglich. Eine Kostenschätzung wird dem Stadtrat im nächsten Genehmigungsschritt vorgelegt.

Bei knapp der Hälfte der Strecke der Vorzugsvariante handelt es sich um eine Bundesstraße (Leopoldstraße und Ingolstädter Straße). Nach dem derzeitigen Planungsstand kann noch nicht beurteilt werden, ob die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich wird. Dies muss im Vortrag deutlich werden.

Nachdem nicht vorgesehen ist, dem Stadtrat mit der Beschlussvorlage auch die Machbarkeitsstudie vorzulegen, sind zumindest einige signifikante Musterquerschnitte (jeweils Bestand und Konzept) aus der Machbarkeitsuntersuchung mit aufzunehmen.

Seite 15, Punkt 5. Personalbedarf im Baureferat und Kreisverwaltungsreferat:

Hierzu liefert das Baureferat folgenden Textbaustein:

„Da die Maßnahmen sehr umfangreich und komplex sind, ist dafür beim Baureferat zusätzliche Personal erforderlich. Die zu projektierende Großmaßnahme führt beim Baureferat zu einer deutlichen quantitativen Aufgabenausweitung. Der daraus resultierende Personalbedarf muss noch ermittelt, mit dem Personal- und Organisationsreferat abgestimmt und zum Eckdatenbeschluss 2021 angemeldet werden.“

Seite 18, Antrag der Referentin, Ziffer 7:

Ist wie folgt zu ändern:

„7. Das Baureferat wird gebeten, den ~~erforderlichen Personalbedarf zeitnah mit einer Beschlussvorlage im Bauausschuss zu beantragen~~ **zusätzlichen Personalbedarf zum Eckdatenbeschluss 2021 anzumelden.**“

Zum Themenkomplex „Fördermöglichkeiten“ bitten wir Folgendes zu berücksichtigen:

Grundvoraussetzung für eine erfolgversprechende Antragstellung für Fördermittel für die Planungsleistungen ist eine abgeschlossene Machbarkeitsuntersuchung inklusive des noch ausstehenden Abschlussberichts, der als Fördergrundlage u. a. den Anforderungen der hierzu einschlägigen „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 (Anlage 1)“ des BMVI entsprechen muss.

Weder das Baureferat noch die Regierung von Oberbayern haben bisher Erfahrung mit der Beantragung von Fördermitteln für Radschnellverbindungen. Daher sind hierzu noch eingehendere Klärungen mit der Regierung von Oberbayern erforderlich. Da bisher noch keine Anträge für Radschnellwege gestellt und von der Regierung von Oberbayern beurteilt wurden, sollte keine Aussage zur Höhe der Förderung getroffen werden. So ist beispielsweise bei Beantragungen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) eine Förderung von bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Kosten zulässig. Diese Förderquote wurde aber bei Fördermaßnahmen des Tiefbaus noch nie erreicht. Der Fördersatz liegt hier aktuell, in Abhängigkeit von der Bedeutung der Baumaßnahme und den zur Verfügung stehenden Mitteln, bei ca. 40 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Seite 18, Antrag der Referentin, Ziffer 10:

Ist wie folgt zu ändern:

- „10. Das Baureferat wird gebeten, ~~die Planungskosten für die Maßnahme in der Nahmobilitätspauschale für 2019 nachzumelden und die Folgejahre anzumelden sowie~~ die im Vortrag angeführten Bundes- und Landesfördermittel für die Planung und den Bau von Radschnellverbindungen **im Benehmen mit der Stadtkämmerei** zu beantragen.

Seite 19, Antrag der Referentin, Ziffer 12:

Ist wie folgt zu ändern:

- „12. Das Baureferat wird gebeten, sich die ~~in~~ **für 2019 und die Folgejahre** erforderlichen Planungsmittel nach Erteilung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung aus der Nahmobilitätspauschale im Rahmen einer Mittelbereitstellung umzuschichten.“

II. Abdruck von I.

An das Baureferat V - zur Mitzeichnung vom 16.05.2019

An das Baureferat RZ - zur Mitzeichnung vom 17.05.2019

An das Baureferat RG 2

An das Baureferat TZ - zur Mitzeichnung vom 13.05.2019

An das Baureferat T0 - zur Mitzeichnung vom 20.05.2019

An das Baureferat T1-VI-SP-GP - zur Stellungnahme vom 16.05.2019 und 17.05.2019

An das Baureferat J - zur Stellungnahme vom 16.05.2019

An das Baureferat G - zur Stellungnahme vom 17.05.2019

An das Baureferat T1/VI-M - zur Stellungnahme vom 17.05.2019

An das Baureferat T1/VI-W - zur Stellungnahme vom 17.05.2019

An das Baureferat T1/VI-O - zur Stellungnahme vom 17.05.2019

An das Baureferat T3 - zur Mitzeichnung vom 17.05.2019

An das Baureferat T/VZ - zur T-Nr.: 19330

An das Baureferat RG 4 - zur Zuleitung vom 09.05.2019

z. K.

III. WV bei T1/VI-S

i. V.

gez.



Anlage 6: Stellungnahmen der Referate

Datum: 15.05.2019
Telefon: 0 233-39978
Telefax: 0 233-39977

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung I Sicherheit und
Ordnung
Verkehrssicherheit und Mobilität
Radverkehr und Öffentlicher
Raum
KVR-I/313

**Beschlussentwurf Beschleunigtes Planungsverfahren zum Pilotprojekt „Schnelle
Radverbindungen für den Münchner Norden“**

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 /V 14925

Mitzeichnung der Beschlussvorlage

I. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Der mit Schreiben vom 09.05.2019 übermittelte Entwurf der Beschlussvorlage wird vom Kreisverwaltungsreferat vorbehaltlich der folgenden Änderungen mitgezeichnet.

Seite 11 / 12:

Punkt "ruhender Kfz-Verkehr", letzter Absatz:

Bitte vor dem letzten Satz folgenden Satz einfügen:

„Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass auch auf den Radverkehrsanlagen rechtswidrige Haltevorgänge und Lieferverkehr stattfinden werden.“

Seite 12:

Punkt „ÖPNV/SPNV“, letzter Satz:

Statt „Das Kreisverwaltungsreferat wird daher gebeten zu prüfen, ... bestmöglich integriert werden kann.“

Neu: „Deshalb ist von den Fachdienststellen festzulegen, an welchen Knoten bzw. Streckenabschnitten den Radfahrern oder dem ÖPNV der Vorrang einzuräumen ist.“

(Begründung: vernünftige Kompromisse gibt es bei dem Thema nicht; entweder der Radverkehr oder der ÖPNV ist beschleunigt)

Seite 15, Ziffer 5:

neuer Beginn:

„Die neue Aufgabe Radschnellverbindungen kann derzeit im Bau- und Kreisverwaltungsreferat nicht ausreichend begleitet werden, da dafür bisher keine Ressourcen existieren.“

(ehem) Zeile 2: „...sind voraussichtlich...“: Bitte „voraussichtlich“ streichen

Antrag der Referentin:

Ziffer 4:

Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, **auf Grundlage der Entscheidung, an welchen Knoten bzw. Streckenabschnitten den Radfahrern oder dem ÖPNV der Vorrang einzuräumen ist**, eine möglichst durchgängige ..."

und den 2. Satz „Dabei sind die Belange ...“, zu streichen.

Ziffer 8:

Statt: „Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, den erforderlichen Personalbedarf zeitnah mit einer Beschlussvorlage im Kreisverwaltungsausschuss zu beantragen.“

Neu: „Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, für die zügige Umsetzung der neuen Aufgabe Radschnellverbindungen (Beschlüsse 14-20 / V 09964 Grundsatzbeschluss Radverkehr sowie 14-20 / V 11740 Radschnellwegverbindungen in München) den erforderlichen Personalbedarf zeitnah mit einer Beschlussvorlage in Kreisverwaltungsausschuss zu beantragen.“

II. WV KVR I/313

