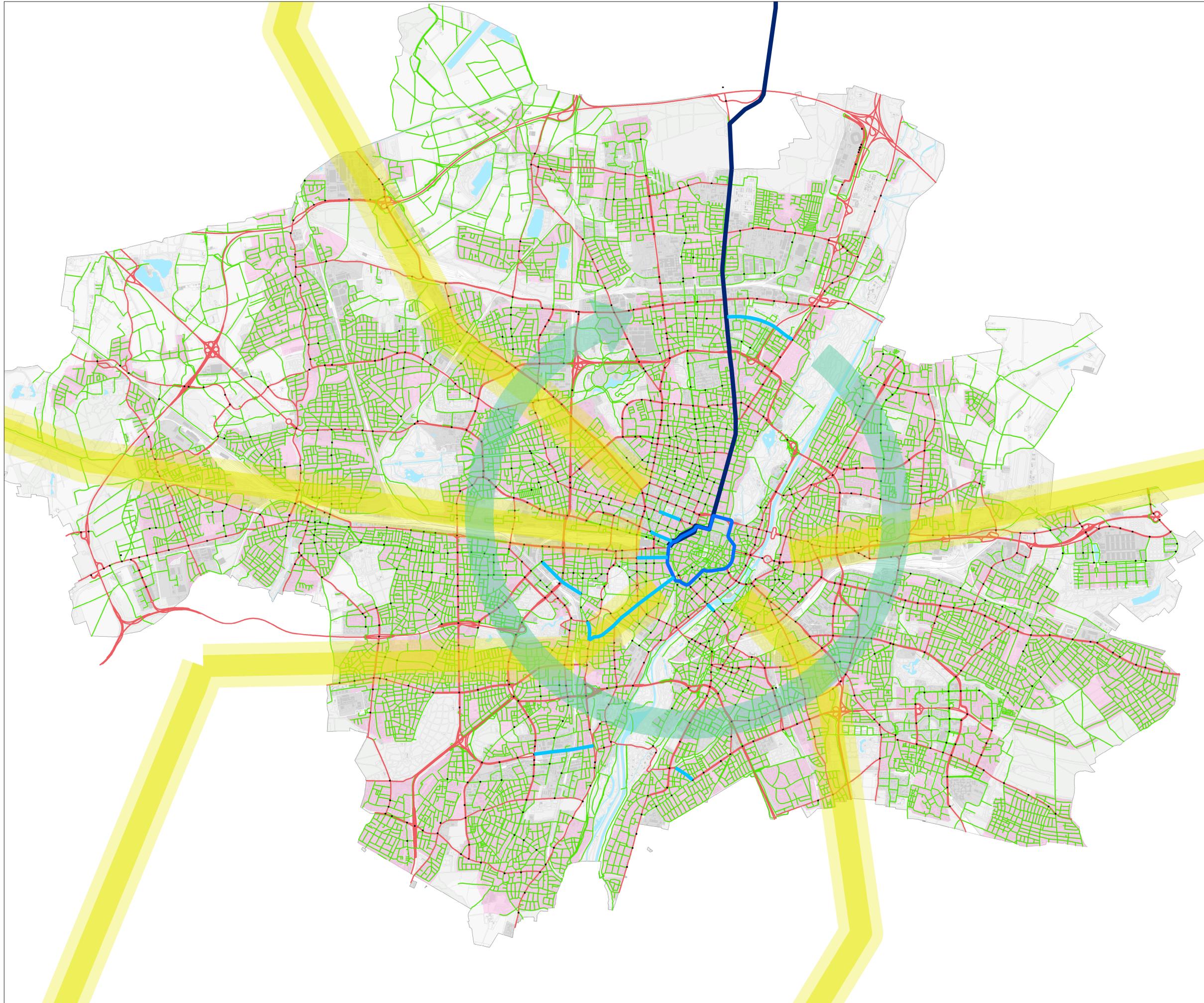


Übersichtsplan mit Maßnahmenvorschlägen zur Umsetzung der Bürgerbegehren "Radentscheid" und "Altstadt-Radring"



- Lichtsignalanlage
- TOP 10 Maßnahmen zur Planung und Umsetzung
- Altstadt Radring 2019
- Erschließungsstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Tempo 30 Zone 2017

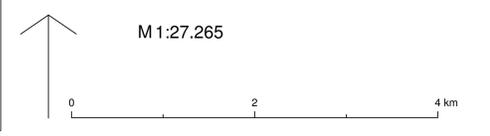
Radschnellverbindungen

- geplante konkrete Streckenführung (Pilotprojekt)
- Korridore in Untersuchung
- Untersuchung einer Ringradschnellverbindung

Stand: 27.11.2019



Datengrundlage: Geodatenpool, © Landeshauptstadt München
Fachliche und grafische Bearbeitung: Referat für Stadtplanung
und Bauordnung, Stadtentwicklungsplanung, HAI/3



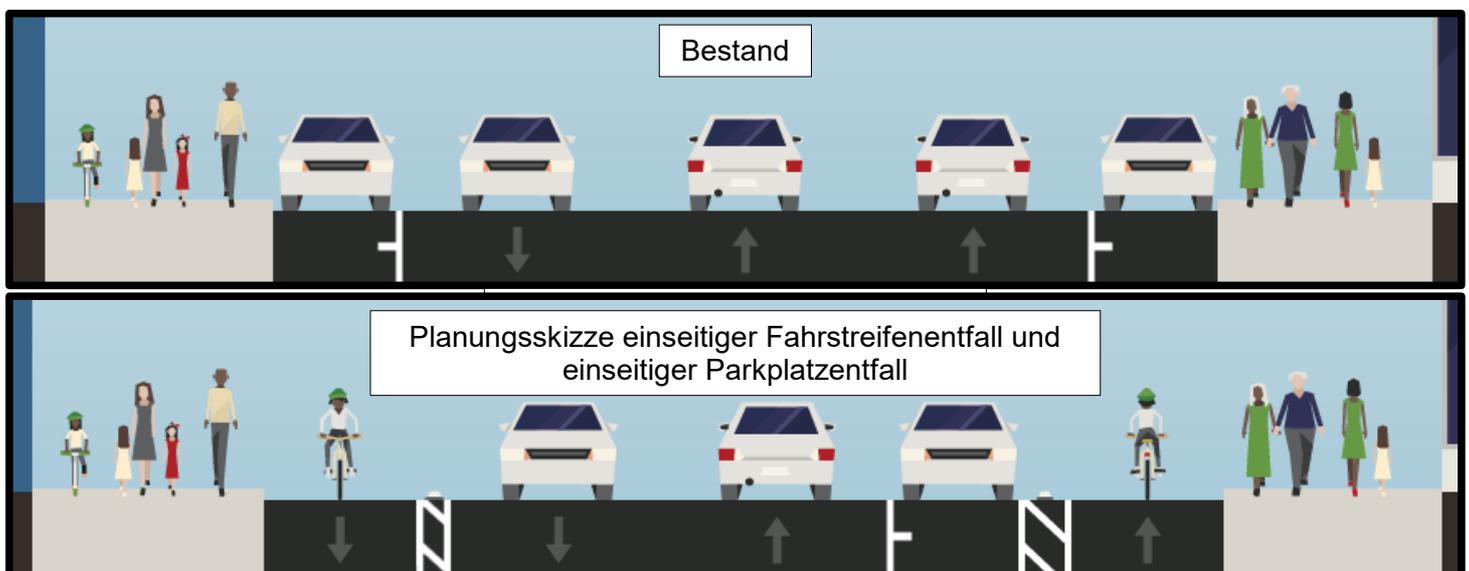
Steckbrief Schwanthalerstraße zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	richtungsabhängig 1x2 und 1x1 / ca. 16.000
Parkplatzangebot	beide Straßenseiten insgesamt ca. 150
Verkehrsstärke Rad/8h	ca. 1.200
Streckenlänge in km	0,6
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	keine Radverkehrsanlagen
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Radverkehrsverbindung vom Münchner Westen Richtung Innenstadt - aufgrund der derzeit ungesicherten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr hoher Handlungsdruck - Geschäftsstraße / Lieferverkehr



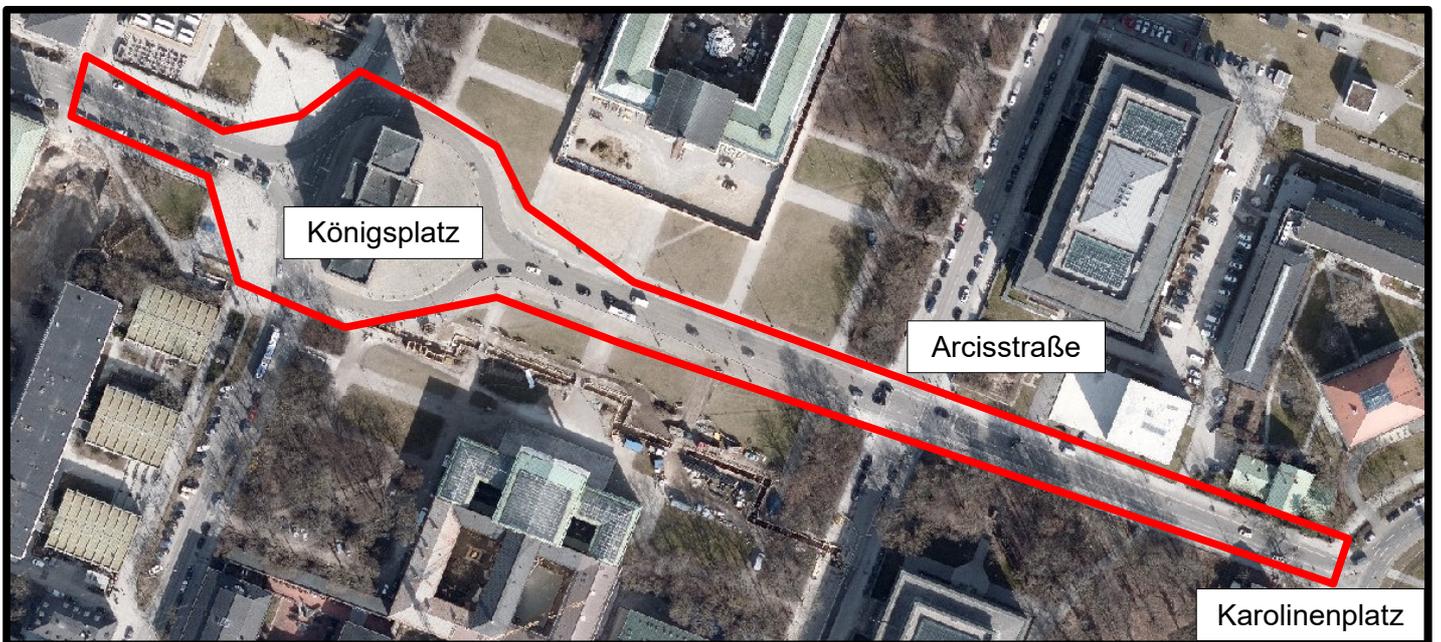
Grundzüge der weiteren Planung:

Eine Variante mit einem einseitigen Parkplatzenfall in Kombination mit einem Fahrstreifenentfall Richtung Innenstadt generiert voraussichtlich ausreichende Flächen zur Realisierung von beidseitigen Radverkehrsanlagen. Ein solcher Fahrstreifenentfall ist gemäß Verkehrsuntersuchung zum Umfeld des Hauptbahnhofs leistungsfähig im umliegenden Straßennetz abwickelbar. Für den ruhenden Verkehr sind Parkplätze mit der Parkregelung Kurzzeitparken, Lieferzonen, vier Hotelanfahrtszonen sowie zwei Taxistandplätze vorhanden. Es wird eine Untersuchung des ruhenden Verkehrs durchgeführt, um auf dessen Grundlage eine optimale Anordnung und Ausweisung der verbliebenen Kfz-Stellplätze im Straßenraum zu erarbeiten. Aufgrund der Funktion als Geschäftsstraße und der intensiven Erdgeschossnutzung wird die Beteiligung der Anliegerinnen und Anlieger ein wichtiger Aspekt der Planungen sein. Insbesondere die Sicherstellung der Freihaltung der Radverkehrsanlagen von rechtswidrigen Haltevorgängen wird eine der wichtigsten Planungsaufgaben darstellen.



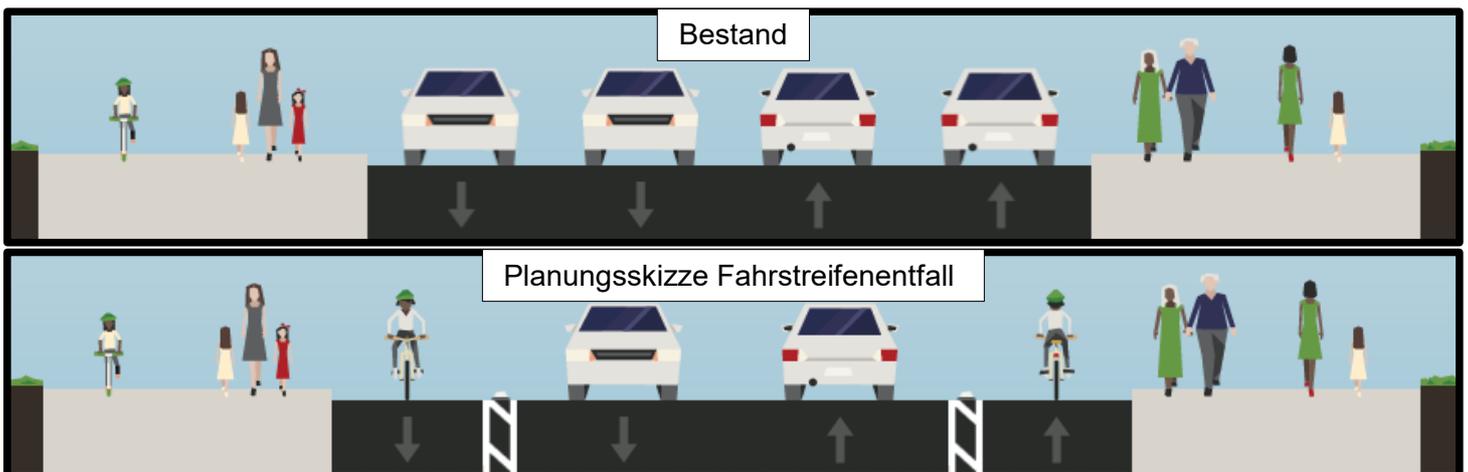
Steckbrief Brienner Straße zwischen Richard-Wagner-Straße und Karolinenplatz

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 / ca. 15.000
Parkplatzangebot	ca. 15
Verkehrsstärke Rad/8h	ca. 3.000
Streckenlänge in km	0,3
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	gemeinsamer F+R-Weg
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Radverkehrsverbindung (beschilderte Fahrradhaupttroute Marienplatz – Aubing) - derzeit Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr aufgrund der gemeinsamen Führung - Fortführung der neu eingerichteten Radfahrstreifen in der Brienner Straße zwischen Stiglmaierplatz und Königsplatz



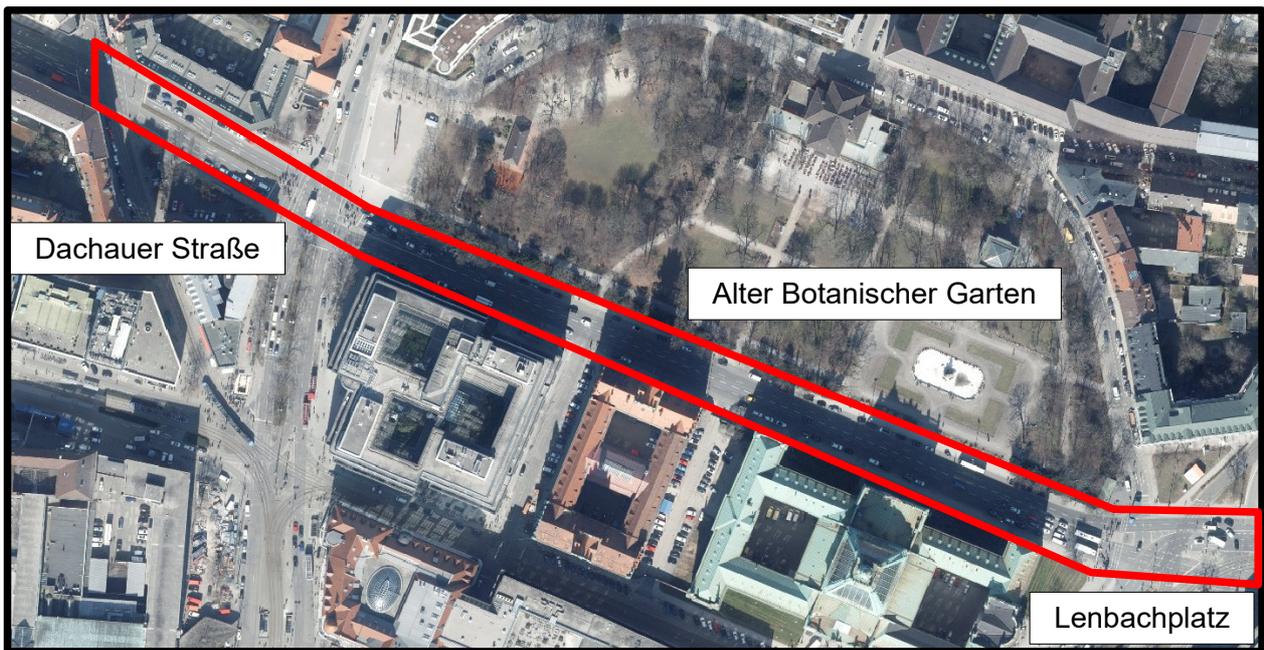
Grundzüge der weiteren Planung:

Es wird eine Variante mit einem Fahrstreifenentfall in beide Fahrrichtungen ausgearbeitet. In Kombination mit einer geringfügigen Verschmälerung der Gehbahn wird der gemeinsame Geh- und Radweg aufgelöst und damit dem Fuß- und Radverkehr eine jeweils eigene Fläche zur Verfügung gestellt. Aufgrund der städtebaulichen Bedeutung des Königsplatzes wird die Planung mit dem Denkmalschutz abgestimmt. Die Radverkehrsanlagen zwischen Arcisstraße und Karolinenplatz werden hinsichtlich der Breiten angepasst.



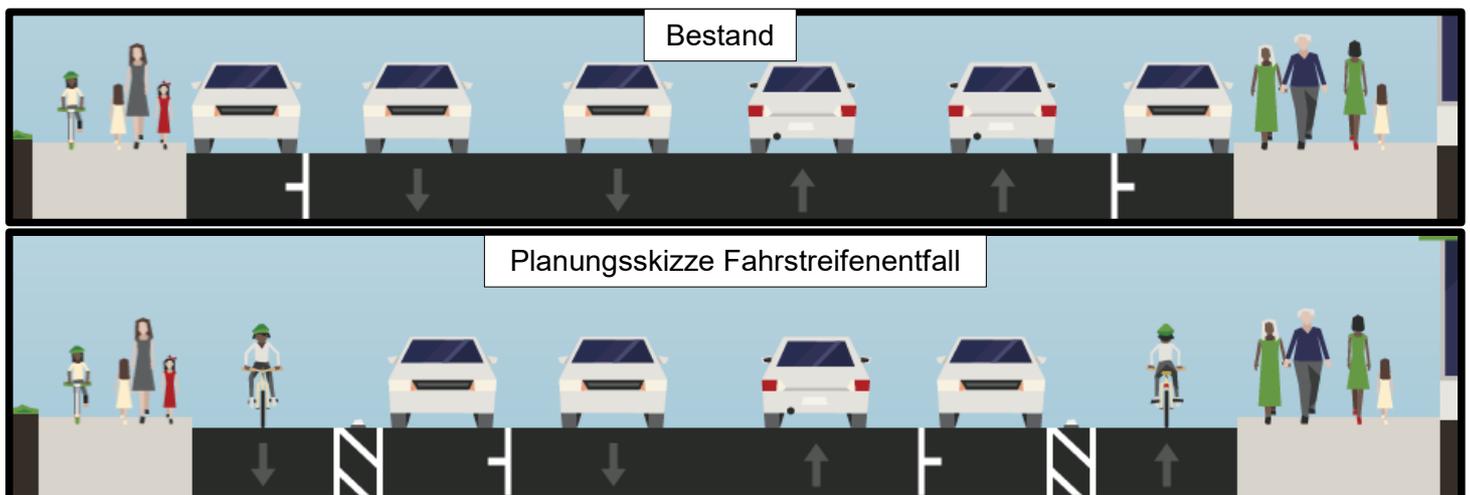
Steckbrief Elisenstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 / ca. 26.000
Parkplatzangebot	beide Straßenseiten insgesamt ca. 90
Verkehrsstärke Rad/8h	ca. 1.800
Streckenlänge in km	0,5
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	keine Radverkehrsanlagen
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtiger Lückenschluss für den Radverkehr - aufgrund der derzeit ungesicherten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr hoher Handlungsdruck



Grundzüge der weiteren Planung:

Es wird eine Variante mit einem Parkplatzentfall in Kombination mit einem Fahrstreifenentfall in den Knotenpunkten sowie eine Variante mit reinem Fahrstreifenentfall ausgearbeitet. Die teilweise überbreiten Fahrstreifen werden verschmälert. In den Knotenpunkten sind keine Parkplätze vorhanden, deshalb müssen dort Fahrstreifen entfallen und auch die zuführenden Fahrstreifen dementsprechend angepasst werden. Dies ist zumindest am Lenbachplatz bereits für die Planung des Altstadt-Radrings notwendig. Für den ruhenden Verkehr sind Parkplätze mit der Parkregelung Mischparken, ein Haltebereich für Krankenfahrzeuge, Behindertenstellplätze, eine Ladesäule sowie ein Taxistandplatz vorhanden. Bei der Variante mit einer Beibehaltung der Parkplätze werden die Radverkehrsanlagen zwischen Gehbahn und Parkplätzen situiert.



Steckbrief Pfeuferstraße zwischen Lindwurmstraße und Herzog-Ernst-Platz

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 / ca. 14.000
Parkplatzangebot	beide Straßenseiten insgesamt ca. 90
Verkehrsstärke Rad/8h	ca. 1.900
Streckenlänge in km	0,4
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Radverkehrsverbindung (beschilderte Fahrradhaupttroute Marienplatz – Aubing) - ungünstige Kombination aus schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie fehlendem Sicherheitsabstand für den Radverkehr zu sich öffnenden Pkw-Türen

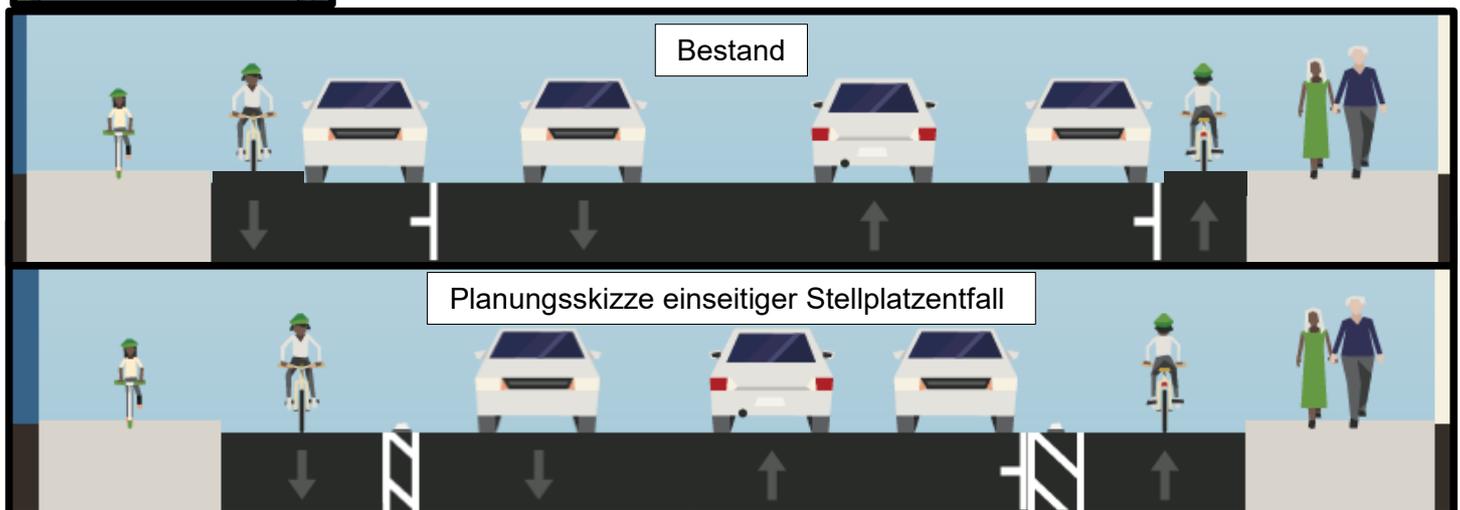


Grundzüge der weiteren Planung:

In Kombination einer Verschmälerung der Fahrbahn und eines einseitigen Parkplatzentfalls (Parkregelung Mischparken) werden breitere Radverkehrsanlagen vorgesehen.

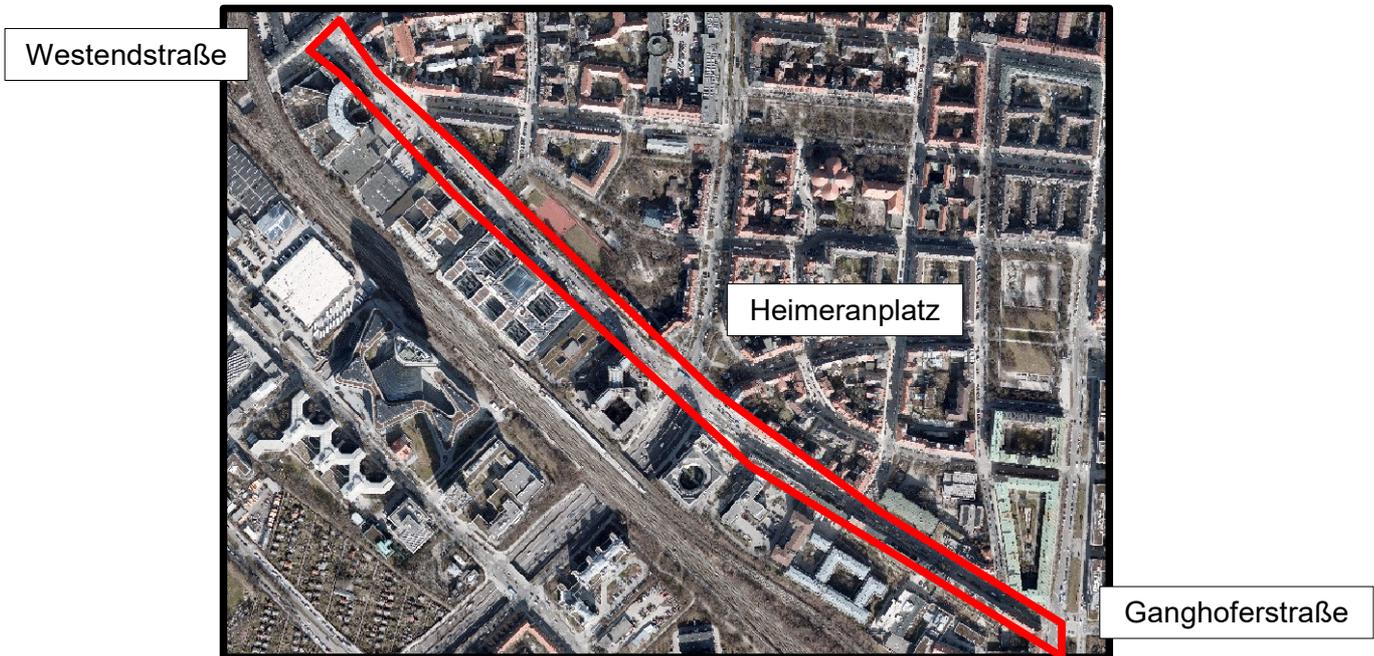
Dabei wird auch die Möglichkeit einer Verbreiterung der vorhandenen Gehwege betrachtet, da diese abschnittsweise in Anbetracht der Erdgeschossnutzung zu schmal sind.

Aufgrund der teilweise vorhandenen Geschäftsnutzung wird die Beteiligung der Anliegerinnen und Anlieger ein wichtiger Aspekt der Planungen sein. Das Projekt wäre die Fortführung der 2018 eingerichteten Radfahrstreifen in der Plinganserstraße zwischen Lindenschmitstraße und Lindwurmstraße.



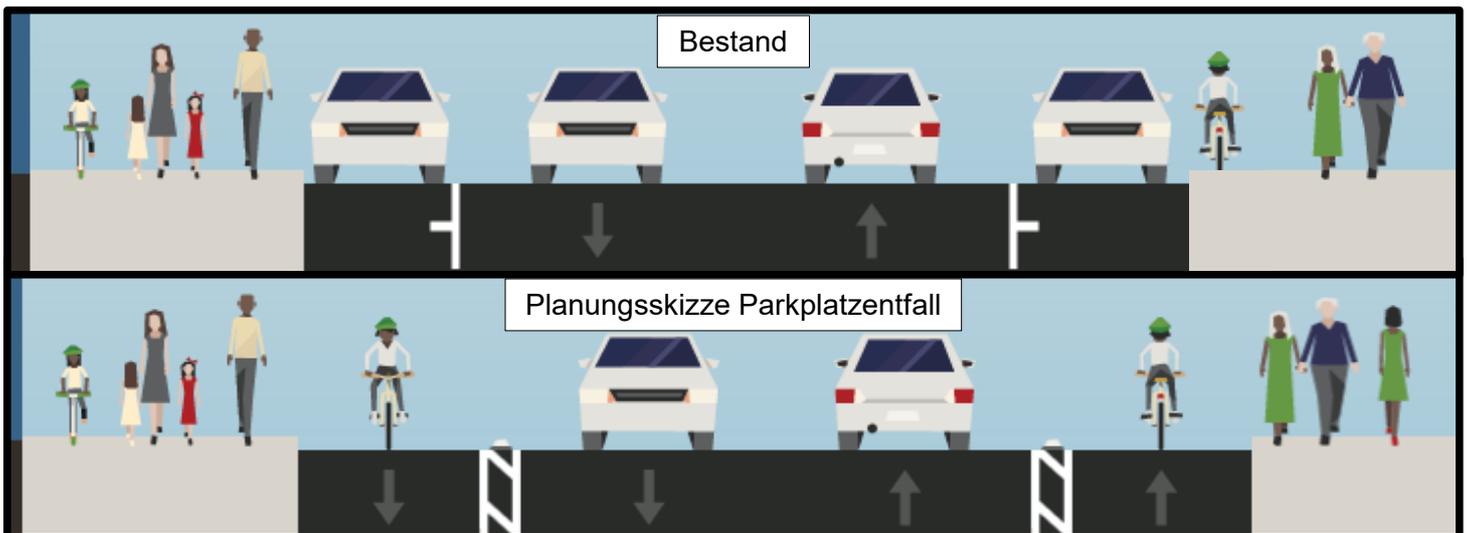
Steckbrief Ridlerstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 / ca. 8.000 – 11.000
Parkplatzangebot	beide Straßenseiten insgesamt ca. 250
Verkehrsstärke Rad/8h	ca. 1.200
Streckenlänge in km	1,1
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	bauliche Radwege, nicht richtlinienkonform Mischverkehr auf der Fahrbahn
Bemerkung	- wichtige Radverkehrsverbindung (beschilderte Fahrradhaupttroute Marienplatz – Pasing und Teil des Ammersee-Radwegs) - ungünstige Kombination aus schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie fehlendem Sicherheitsabstand für den Radverkehr zu sich öffnenden Pkw-Türen



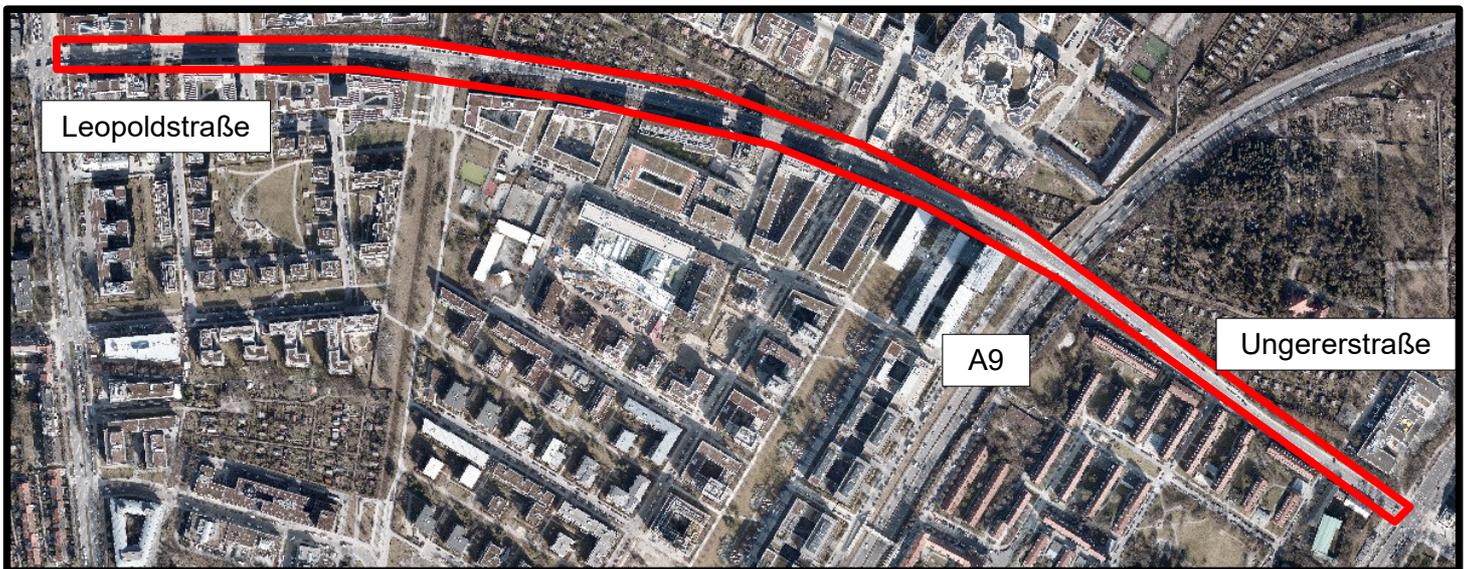
Grundzüge der weiteren Planung:

Grundsätzlich ermöglicht ein Parkplatzentfall die Einrichtung von breiteren Radverkehrsanlagen. Für den ruhenden Verkehr sind Parkplätze mit der Parkregelung Mischparken, ein Behindertenstellplatz, Ladeinfrastruktur sowie ein Taxistandplatz vorhanden. Aufgrund der hohen Stellplatzanzahl und der teilweise vorhandenen Geschäftsnutzung wird die Beteiligung der Anliegerinnen und Anlieger ein wichtiger Aspekt der Planungen sein.



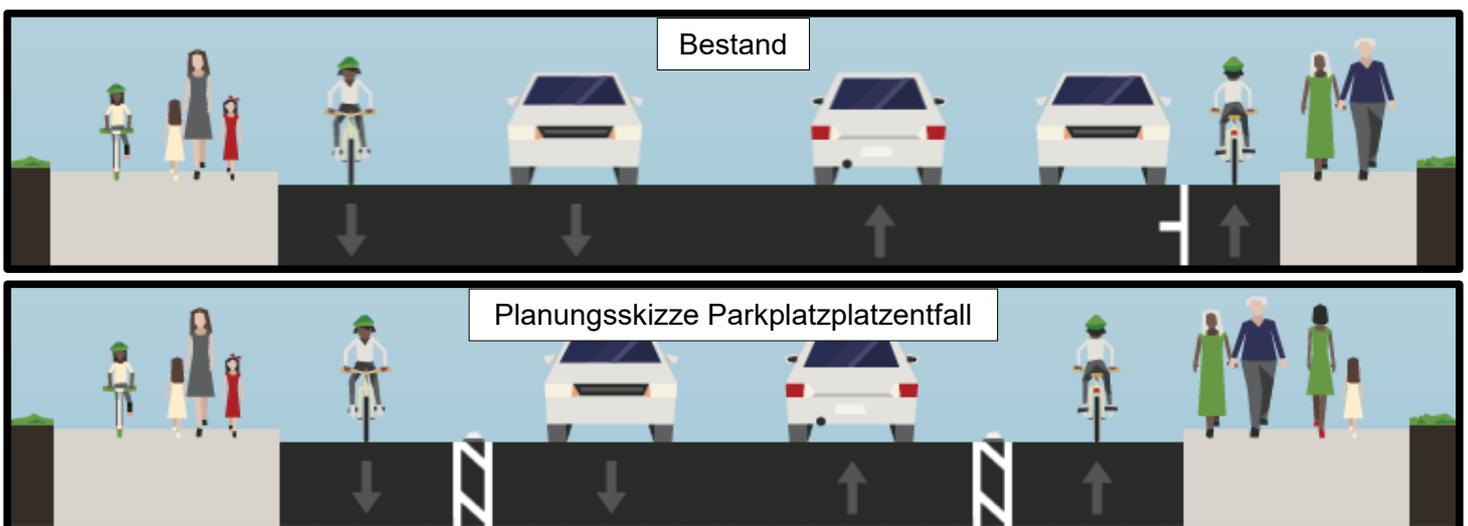
Steckbrief Domagkstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 / ca. 10.000 – 14.000
Parkplatzangebot	beide Straßenseiten insgesamt ca. 150
Verkehrsstärke Rad/8h	ca. 1.300
Streckenlänge in km	1,5
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	abschnittsweise Radfahrstreifen bzw. nicht richtlinienkonformer getrennter F+R-Weg
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Radverkehrsverbindung (beschilderte Fahrradhaupttroute Äußerer Radring) - abschnittsweise ungünstige Kombination aus schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie fehlendem Sicherheitsabstand für den Radverkehr zu sich öffnenden Pkw-Türen



Grundzüge der weiteren Planung:

Grundsätzlich ist ein Parkplatzentfall zur Einrichtung breiterer, beidseitiger Radverkehrsanlagen notwendig. Die Nordseite ist überwiegend anbaufrei, auf der Südseite ist mehrheitlich Gewerbe vorhanden. Das Parkangebot beinhaltet u.a. Mischparken, Parkscheibenregelung, einen Taxistandplatz und Ladeinfrastruktur. Nach Möglichkeit sollen die bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen verbreitert werden.



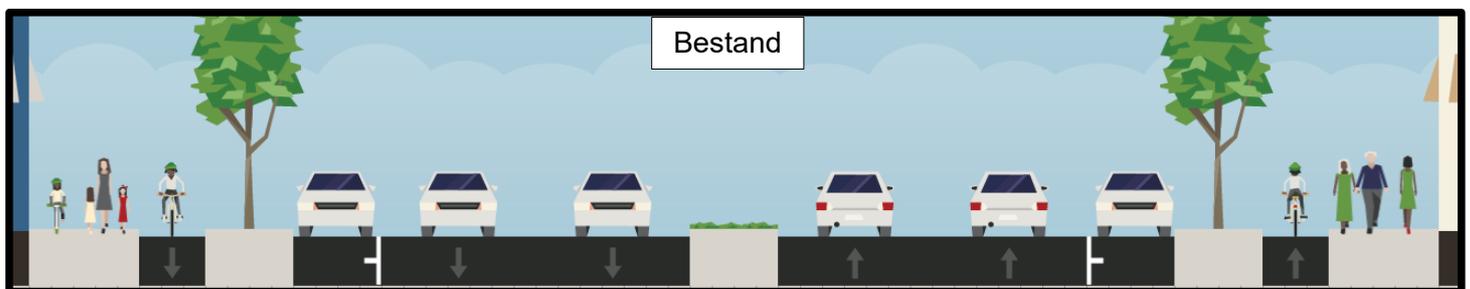
Steckbrief St.-Magnus-Straße zwischen Grünwalder Straße und Naupliastraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 / ca. 12.000
Parkplatzangebot	beide Straßenseiten insgesamt ca. 130
Verkehrsstärke Rad/8h	keine Daten vorhanden
Streckenlänge in km	0,5
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Radverkehrsverbindung (beschilderte Fahrradhaupttroute Marienplatz – Harlaching) - Schmale Radverkehrsanlagen neben dem Gehweg im Seitenraum



Grundzüge der weiteren Planung:

Aufgrund der vergleichsweise niedrigen Verkehrsstärke ist die Ausarbeitung einer Variante mit einem Fahrstreifenentfall sinnvoll. Die Radverkehrsanlagen im Seitenraum werden zurückgebaut und die Flächen dem Gehweg zugeschlagen. Die neuen Radverkehrsanlagen werden zwischen Baumgraben und Parkplätzen situiert. Der sog. „frei laufende Rechtsabbieger“ für den Kfz-Verkehr von der St.-Magnus-Straße in die Grünwalder Straße wird nach Möglichkeit zurückgebaut und der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr in die Signalisierung eingebunden.



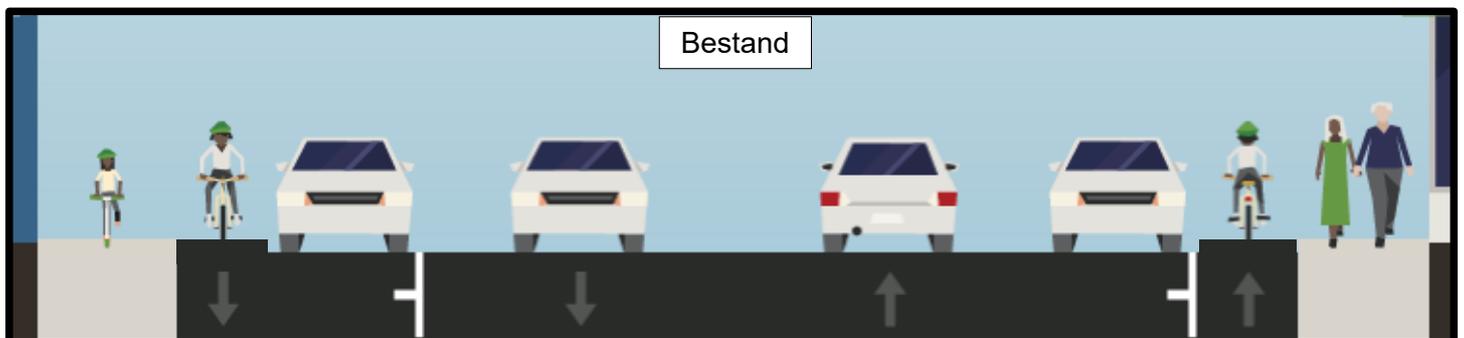
Steckbrief Boschetsrieder Straße zwischen Aidenbachstraße und Plinganserstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	abschnittsweise 2x2 oder 1x1 / 19.000 – 22.000
Parkplatzangebot	beide Straßenseiten insgesamt ca. 160
Verkehrsstärke Rad/8h	ca. 1.200
Streckenlänge in km	1,3
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	abschnittsweise nicht richtlinienkonforme, bauliche Radwege bzw. getrennte F+R-Wege
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Radverkehrsverbindung (beschilderte Fahrradhaupttroute Äußerer Radlring) - größere Grundschule ansässig - ungünstige Kombination aus schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie fehlendem Sicherheitsabstand für den Radverkehr zu sich öffnenden Pkw-Türen



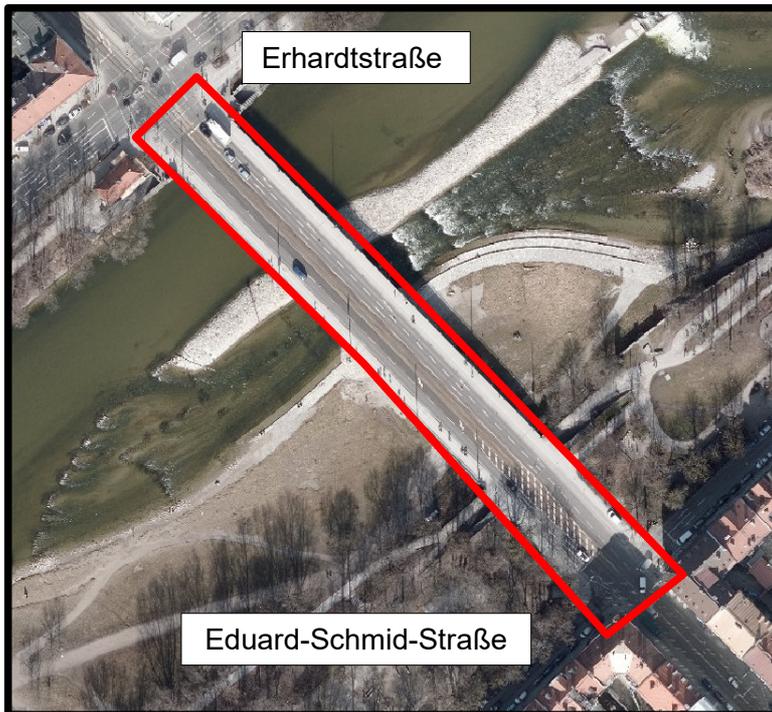
Grundzüge der weiteren Planung:

Aufgrund der heterogenen Straßenquerschnitte dieses Abschnitts werden sich auch die Lösungsansätze unterscheiden. Es müssen sowohl der Rückbau des Mittelteilers als auch ein Parkplatz- oder Fahrstreifenentfall geprüft werden. Dabei wird auch die Möglichkeit einer Verbreiterung der vorhandenen Gehwege betrachtet, da diese abschnittsweise in Anbetracht der Erdgeschossnutzung zu schmal sind. Aufgrund der teilweise vorhandenen Geschäftsnutzung wird die Beteiligung der Anliegerinnen und Anlieger ein wichtiger Aspekt der Planungen sein.



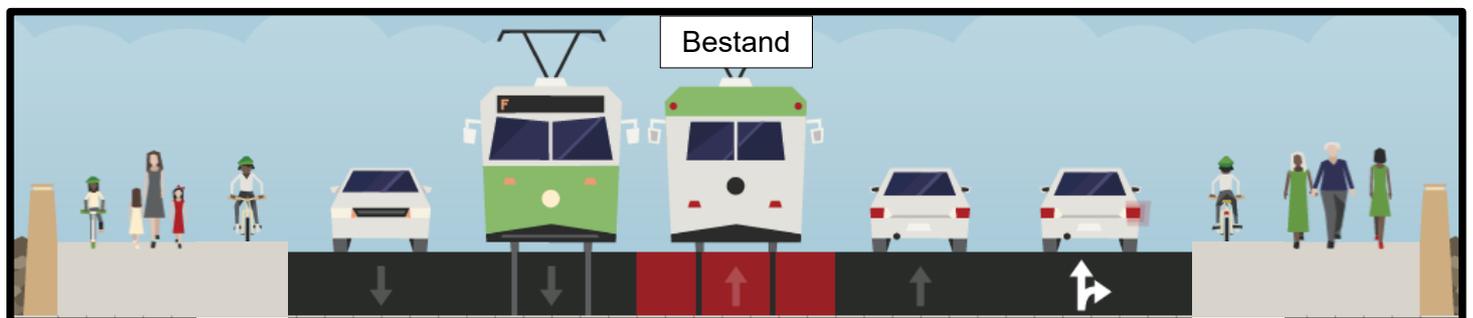
Steckbrief Reichenbachbrücke

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 (stadtauswärts Gleisbefahrung) / ca. 16.000
Parkplatzangebot	0
Verkehrsstärke Rad/8h	ca. 3.500
Streckenlänge in km	0,2
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonformer getrennter F+R-Weg
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - wichtige Radverkehrsverbindung und Anschluss an Fraunhoferstraße - hohe Bedeutung auch für den Fußverkehr - ungünstige Kombination aus schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen



Grundzüge der weiteren Planung:

Rad- und Fußverkehr erhalten mehr Fläche. Stadtauswärts fahren Kfz- und Tramverkehr gemeinsam auf der verbleibenden Fahrspur. Insbesondere die Sperrmarkierung für die Tram im Zulauf zur Eduard-Schmid-Straße und die dortige Haltestellensituation müssen in der Planung betrachtet werden.



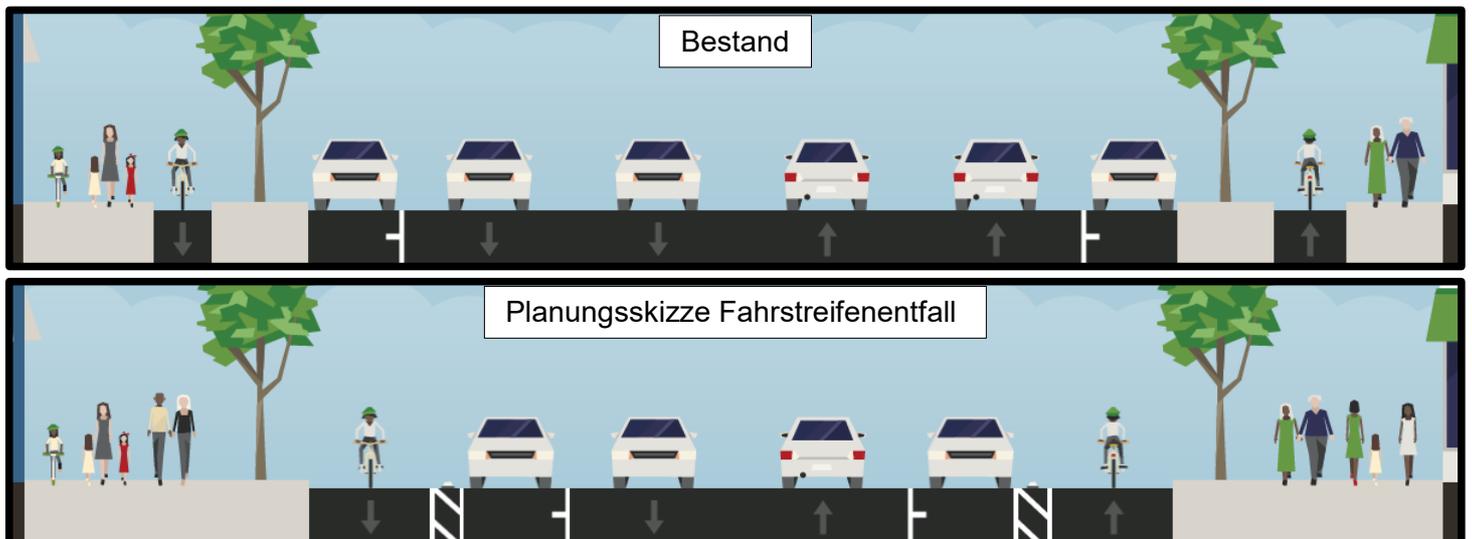
Steckbrief Lindwurmstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 / ca. 12.000 – 24.000
Parkplatzangebot	ca. 400
Verkehrsstärke Rad/15h	ca. 8.000
Streckenlänge in km	2,3
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	bauliche Radwege abschnittsweise nicht richtlinienkonform bzw. nicht StVO-konform
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - sehr hohe Fuß- und Radverkehrsmengen - ungünstige Kombination aus schmalen Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie intensiver Erdgeschossnutzung



Grundzüge der weiteren Planung:

Aufgrund der verhältnismäßig geringen Verkehrsbelastung wird ein Fahrstreifenentfall im Vergleich mit einem durchgängigen Parkplatzentfall im Hinblick auf die zu erwartenden Auswirkungen günstiger bewertet. Dies ist mit der sehr hohen Parkplatzanzahl mit unterschiedlichsten Parkregelungen und der intensiven Erdgeschossnutzung zu begründen. Durch den Rückbau der vorhandenen baulichen Radwege im Seitenraum wird eine wesentliche Verbesserung für den Fußverkehr und die Erdgeschossnutzung erwartet.





Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 24.03.2015

Attraktivere öffentliche Räume und Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr im Südlichen Bahnhofsviertel

Antrag

1. Die Schwanthalerstraße wird begrünt und erhält Radstreifen, um die Verknüpfung der Innenstadt mit der Schwanthalerhöhe zu verbessern.
2. Die Landwehrstraße erhält breitere Gehsteige und eine punktuelle Begrünung, der Kfz-Verkehr und das Kfz-Parken wird reduziert und der Radverkehr in Gegenrichtung zur Einbahnstraße ermöglicht.
3. Die Schillerstraße wird spätestens im Zusammenhang mit einem bereits von den Grünen – rosa liste beantragten autofreien Bahnhofsplatz auch im noch fehlenden Abschnitt zwischen Schwanthalerstraße und Bahnhofsplatz für den nach Norden fahrenden Radverkehr freigegeben.

Begründung:

Das südliche Bahnhofsviertel ist eines der urbansten und vielfältigsten Stadtviertel Münchens. Im Bezirksausschuss Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und im Verein „Südliches Bahnhofsviertel e.V.“ werden allerdings einige Defizite diskutiert, die den öffentlichen Raum und den Fuß- und Radverkehr betreffen.

Die Schwanthalerstraße ist eine der letzten Straßen dieser Breite in München, die keinerlei Begrünung aufweist. Diese steinerne Wüste heizt sich im Sommer über die Maßen auf und ist gestalterisch unbefriedigend. Angesichts der vielen Parkhäuser mit Kapazitätsreserven in Bahnhofsnähe sollte es machbar sein, die auf beiden Seiten durchgängigen vorhandenen Parkstände gelegentlich mit Bäumen zu unterbrechen. Seit vielen Jahren werden auf Bürgerversammlungen und vom benachbarten Bezirksausschuss Schwanthalerhöhe zudem Radverkehrsanlagen für die Schwanthalerstraße gefordert. Viele Baustellen in den letzten Jahren, die mit einer Reduzierung von Fahrspuren einhergingen, haben gezeigt, dass der Kfz-Verkehr auch so funktioniert hat, so dass die Anlage von Radstreifen somit auch auf Kosten von Fahrspuren möglich sein müsste, sofern an den Kreuzungen die nötigen Abbiegespuren erhalten bleiben.

Die Landwehrstraße weist tagsüber stehenden Kfz-Verkehr auf. Hier wären breitere Gehsteige ggf. auf Kosten einer Reihe von Parkern sinnvoll, so dass die Auslagen der Geschäfte oder Freischankflächen mehr Platz hätten. Radverkehr in Gegenrichtung ist für die Durchlässigkeit für den Radverkehr sinnvoll.

In der sehr schmalen und beengten Straße ist eine Begrünung eher punktuell an Kreuzungen und Einmündungen sinnvoll.

Der Radverkehr von der Luisenstraße über den Bahnhofplatz in Richtung Süden durch die Schillerstraße durch das Klinikviertel und ggf. weiter durch das Glockenbachviertel in Richtung Isar ist derzeit bereits möglich. In Gegenrichtung fehlen noch ca. 200 m in der Schillerstraße zwischen Schwanthalerstraße und Bahnhofplatz, für die bald möglichst eine Lösung gefunden werden sollte, evtl. bereits im Vorgriff auf den Umbau des Bahnhofplatzes.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Herbert Danner

Sabine Nallinger

Anna Hanusch

Dr. Florian Roth

Sabine Krieger

Mitglieder des Stadtrates

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 17.Mai 2018

Antrag

Radwegsicherheit XV: 2,50 Meter Mindestbreite für neue Radwege

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, die Mindestbreite von Radwegen in künftigen Verkehrsinfrastrukturprojekten mit 2,50 m einzuplanen.

Begründung

Die Landeshauptstadt München fördert den Kauf von Lastenrädern und Pedelecs. Desweiteren entwickelt die MVG im Rahmen einer EU-Fördermaßnahme eigene Dreiräder. Um diese überhaupt angemessen nutzen zu können, müssen neue Radwege an diese Räder angepasst werden. Ebenso gibt es eine deutliche Zunahme an Fahrradanhängern.

Auch ergeben sich durch die neuen Fahrräder unterschiedliche Geschwindigkeiten, dieser Tatsache muss ebenfalls Rechnung getragen werden muss.



MVG-Dreirad; Foto:privat

Sonja Haider (ÖDP) und Tobias Ruff (ÖDP)

ÖDP - Stadtratsgruppe

Rathaus, Marienplatz 8 • Zimmer 174 • 80331 München
Telefon: 089 / 233 – 269 22 • E-Mail: stadtrat@oedp-muenchen.de



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

10.09.2018

Antrag
Alter Botanischer Garten und Eisenstraße:
Ertüchtigung des Parks und Errichtung von Radwegen

Der Stadtrat möge beschließen:

1.
Ertüchtigung des Alten Botanischen Gartens zu einer bürgerfreundlichen und offenen Parkanlage.
2.
Errichtung von jeweils einem Radweg in der Eisenstraße stadtein- und auswärts zwischen Sophien- und Luisenstraße durch die Auflösung der Parkplätze stadtauswärts und Verlegung des nördlichen Fußweges der Eisenstraße in den Alten Botanischen Garten.

Begründung:

Der Alte Botanische Garten ist zu einem Ort der Verwahrlosung verkommen und wird von den Bürgern immer häufiger gemieden. Das ungepflegte und zum Teil sehr dichte Buschwerk ist aufzulösen und locker zu bepflanzen, damit der Park wieder als Ort der Ruhe und Erholung von den Bürgern angenommen wird.

Zwischen der Sophien- und Luisenstraße fehlen Radwege. Die Radfahrer müssen in diesem Bereich auf die Straße ausweichen. Bis zur Sophienstraße und ab der Luisenstraße sind jeweils wieder Radwege vorhanden.

Durch den Wegfall des Fußweges im nördlichen Bereich der Eisenstraße und dessen Verlagerung in den Park wird die Fußgängerfrequenz und Belebung im Park erhöht.

Die Parkplätze im nördlichen Bereich der Eisenstraße können aufgelöst werden, da sich in unmittelbarer Nähe in der Luitpoldstraße ein Parkhaus befindet.

Durch die Auflösung der Parkplätze stadtauswärts und Verlagerung des nördlichen Fußweges erhält man Platz für zwei attraktive Radwege, ohne dass der Straßenverkehr beeinträchtigt wird. Die Erhöhung der Sicherheit für die Radler/innen ist evident.

Gez.
Dr. Michael Mattar
Fraktionsvorsitzender

Gez.
Gabriele Neff
Stellv. Fraktionsvorsitzende

Gez.
Dr. Wolfgang Heubisch
Stadtrat

Gez.
Thomas Ranft
Stadtrat

Gez.
Wolfgang Zeilhofer
Stadtrat

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 23.11.2018

Sicherheit im innerstädtischen Radwegenetz erhöhen – Lücken dringend schließen

Antrag:

Die Münchner Stadtverwaltung nimmt schnellstmöglich Planungen auf, Sicherheit und Komfort im innerstädtischen Radwegenetz auf folgenden Strecken zu erhöhen durch die Schließung nachfolgender Lücken:

- 1.) Maximilianstraße zwischen Altstadtring und Residenzstraße
Vorzugsvariante a) beidseitige Radstreifen zu Lasten der Parkspuren auf gesamter Länge
Variante b) beidseitig markierte Radstreifen (Breite möglichst 2,50 m) zwischen Parkspur und Trambahnschienen
- 2.) Elisenstraße beidseitig zwischen Lenbachplatz und Luisenstraße zu Lasten der Parkstreifen und Abbiegespuren
- 3.) Zweibrückenstraße beidseitig zwischen Ludwigsbrücke und Isartorplatz – ggf. mit Ausnahme der Tram-Haltestelle – zu Lasten von Fahrspuren
- 4.) Sofortmaßnahme Färbergraben/Alzheimer Eck zwischen Oberanger und Damenstiftstraße in westlicher Richtung im Vorgriff auf die geplante neue Fußgängerzone Färbergraben/Georg-Kronawitter-Platz
5. Paul-Heyse-Straße zwischen der Bayer- und der Schwanthalerstraße

Begründung:

Der Stadtrat hat mit großer Mehrheit ein klares Bekenntnis abgelegt, den Radverkehr zu fördern und das Unfallrisiko im Sinne von „Vision Zero“ zu reduzieren. Obwohl das Fahrrad im innerstädtischen Verkehr längst das dominierende Verkehrsmittel ist, sind im Zentrum noch zahlreiche Straßen vorrangig dem Autoverkehr vorbehalten, bzw. werden Radfahrer*innen auf vielen Straßenabschnitten einem unnötig hohen Unfallrisiko ausgesetzt.

Zu 1.) Die Maximilianstraße ist Teil der stark frequentierten Radverbindung in Ost-West-Richtung durch die Innenstadt. Aus Richtung Osten kommend kann man bis zum Altstadtring auf getrennten Fahrradwegen oder markierten Fahrradspuren radeln, bevor es auf den letzten mehreren hundert Metern zum Zentrum nochmals gefährlich für Radlerinnen und Radler wird. Hier erhalten plötzlich der ruhende und fahrende Kfz-Verkehr eindeutigen Vorrang zu Lasten der Sicherheit des Radverkehrs. Neben der Möglichkeit, die Kfz-Stellplätze vollständig in die Tiefgaragen am Max-Joseph-Platz und die künftige TG am Thomas-Wimmer-Ring zu verweisen (Vorzugsvariante a), gibt es die Möglichkeit, dass die rechte Fahrspur vollständig für den Radverkehr reserviert wird (Variante b) und der Kfz-Verkehr sich auf der mittleren Spur bewegt und ggfs. hinter die Trambahn einreihen muss. Nachteile für die Trambeschleunigung sind auf diesem ampelfreien Abschnitt nicht zu erwarten. Für den Kfz-Parkverkehr stehen Tiefgaragen zur Verfügung, außerdem verkehren künftig 2

Trambahnlinien in der Maximilianstraße, zur Hauptverkehrszeit im 5 Minutentakt. In fußläufiger Entfernung sind Haltestellen der S-Bahn-Stammstrecke ebenso vorhanden wie Haltestellen der U-Bahn-Linien 3,4,5 und 6.

Zu 2.) Nach dem Beschluss des Bauausschusses vom 18.9.2018, dem Radverkehr in der Marsstraße zu Lasten des Kfz-Verkehrs eigene Radspuren einzurichten, ist es dringend erforderlich, diese wichtige Fahrradwestroute aus der/in die Innenstadt auch im zentralen Abschnitt sicher zu machen. Nachdem es in der Elisenstraße keine privaten Anlieger gibt und das einzige gewerbliche Objekt über ausreichend eigene Tiefgaragenstellplätze verfügt, und im unmittelbaren Umfeld weitere Kfz-Parkhäuser zur Verfügung stehen, gibt es keinen Anlass, den ruhenden Kfz-Verkehr gegenüber der Radverkehrs-Sicherheit zu bevorzugen. Es dringendst geboten, endlich eine der 4 zentralen Ost-West-Verbindungen (Elisenstraße, Bayerstraße, Schwanthaler Straße, Landwehrstraße), durchgängig für den Radverkehr zu ertüchtigen und sicherer zu machen. Bereits im April 2017 hat der Stadtrat beschlossen, eine vertiefende Untersuchungen für die Errichtung von Radverkehrsinfrastrukturen im Abschnitt der Elisenstraße zu beauftragen und dem Stadtrat anschließend einen Konzeptentwurf zur Entscheidung vorzulegen. Mit der eigentlichen Umsetzung der Radverkehrsanlagen in der Elisenstraße hätte bereits Ende 2017 begonnen werden können. Passiert ist bislang leider noch nichts.

Zu 3.) Die zentrale Zweibrückenstraße ist für die zig-tausenden täglichen RadlerInnen und FußgängerInnen unzumutbar beengt und gefährlich. Der Kfz-Verkehr ist dem Fuß- und Radverkehr längst zahlenmäßig unterlegen, nimmt aber die doppelte bis 3-fache Fläche in Anspruch. Dies ist nicht weiter zu akzeptieren. Der Kfz-Verkehr muss hier zur Erhöhung der Verkehrssicherheit endlich Flächen abgeben. Durch die Sanierung der Ludwigsbrücke in den Jahren 2020/2021 wird sich der Kfz-Verkehr in der Zweibrückenstraße zwangsläufig reduzieren. Diese Chance muss für eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen genutzt werden.

Zu 4.) Es gibt im Stadtrat einen breiten Konsens, dass der Färbergraben im Zuge der Neugestaltung des neuen Georg-Kronawitter-Platzes zur Fußgängerzone umgestaltet werden soll. Fester Bestandteil der Planungen ist, dass der Fahrradverkehr weiterhin durch den Färbergraben in östlicher Richtung fahren kann. Wenn, man die Stellplätze auf der Nordseite herausnimmt, ist schon jetzt ausreichend Platz für eine neue Radverbindung zwischen dem Viktualienmarkt und dem Stachus in westlicher Richtung . Gegebenenfalls bedarf es dafür einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 20 oder 10 beim Altheimer Eck. Ab der Damenstiftstraße ist der Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung bereits gestattet. Diese Verbesserung für den innerstädtischen Radverkehr bedarf keiner baulichen Maßnahmen und sollte schnellstmöglich umgesetzt werden.

Zu 5.) Der Abschnitt Paul-Heyse-Straße zwischen der Bayer- und der Schwanthalerstraße ist Teil der einzig durchgehenden Nord-Süd-Achse westlich des Hauptbahnhofs und für Radfahrer eine tägliche Herausforderung.

Fazit: Die ungerechte Bevorzugung des ruhenden und fahrenden Kfz-Verkehrs im Herzen unserer Stadt muss schnellstmöglich beendet werden, sonst bleibt das Ziel Vision Zero ein reines Lippenbekenntnis.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Paul Bickelbacher, Katrin Habenschaden, Anna Hanusch

Mitglieder des Stadtrates

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 06.02.2019

Altstadt-Radring

Antrag

Die Landeshauptstadt München richtet einen lückenlosen Altstadt-Radring ein, bestehend aus Radverkehrsanlagen mit Mindestbreite in beiden Richtungen von 2,30 Meter und einer Regelbreite von 2,80 Metern, zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände, entlang des Straßenzuges Karlsplatz (Stachus), Lenbachplatz, Maximiliansplatz, Brienner-Straße, Odeonsplatz, Ludwigstraße, Von-der-Tann-Straße, Franz-Joseph-Ring, Karl-Scharnagl-Ring, Thomas-Wimmer-Ring, (Tal/Isartorplatz), Frauenstraße, Blumenstraße, Sendlinger-Tor-Platz und Sonnenstraße. Dies geschieht durch Umwidmung von Flächen für Kfz-Fahrspuren oder Parkplätze, nicht jedoch auf Kosten von Flächen für den Fußverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr.

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Finanzmittel für Planung und Umsetzung im Eckdatenbeschluss und im Haushaltsplanentwurf 2020 anzumelden.

Begründung:

Radwege auf dem Altstadtring sind größtenteils viel zu schmal oder gar nicht vorhanden. Was nutzen Radschnellwege in die Innenstadt, wenn die Verbindungen von einer Seite zur anderen fehlen?

Deshalb braucht es einen Radring um die Altstadt herum, damit Konflikte zwischen Fuß-, Auto- und Radverkehr vermieden werden.

Nun gibt es einen überdimensionierten Altstadtring für Kraftfahrzeuge. Einst war der Stachus die meistbefahrene Straße Europas. Doch der Verkehr ist auf dem Altstadtring stetig zurückgegangen, obwohl der Kfz-Verkehr insgesamt in München zugenommen hat. Die Infrastruktur kann nun den geänderten Anforderungen angepasst werden. Metropolen wie Paris, London, Kopenhagen und New York machen vor, wie sich Verkehrspolitik modernisieren lässt und München sollte bei dieser Entwicklung mit voranschreiten.

- Der Altstadt-Radring bündelt den Radverkehr, nimmt die radialen Radwege auf und entlastet die Fußgängerzonen innerhalb der Altstadt.

- Der Altstadt-Radring verflüssigt den Verkehr, erhöht die Kapazität und ermöglicht mehr Bürgerinnen und Bürgern, sicher mit dem Rad zu fahren.
- Der Altstadt-Radring macht den Verkehr in München insgesamt entspannter für Fuß- und Radverkehr, aber auch für den motorisierten Verkehr.

Die Grünen – rosa liste:

Dr. Florian Roth, Katrin Habenschaden, Herbert Danner, Dominik Krause, Sabine Krieger, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher, Angelika Pilz-Strasser

ÖDP: Sonja Haider, Tobias Ruff

DIE LINKE: Brigitte Wolf, Cetin Oraner

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 22.03.2019

**Verkehrswende jetzt einleiten – autofreie Altstadt IV
Neuaufteilung der Verkehrsflächen auf der Ludwigsbrücke, in der Zweibrückenstraße, am
Isartor und am Thomas-Wimmer-Ring**

Antrag

1. Die Verkehrsflächen auf der Ludwigsbrücke, in der Zweibrückenstraße, am Isartor und am Thomas-Wimmer-Ring werden neu aufgeteilt. Folgende Zielsetzung soll der Neuaufteilung der Flächen künftig zugrunde gelegt werden: Mehr Platz und Sicherheit für Fuß- und Radverkehr, sowie staufreie Fahrt für die Tram mit komfortablen Haltestellen. Das bedeutet im einzelnen konkret:

- sowohl auf der Ludwigsbrücke als auch in der Zweibrückenstraße erhält der Kfz-Verkehr künftig nur mehr eine Fahrspur (ggfs. mit zusätzlichen Abbiegespuren im unmittelbaren Kreuzungsbereich).
 - Am Isartor werden die Fahrspuren in Verlängerung der Zweibrückenstraße zusammengezogen und der freilaufende Rechtsabbieger in den Thomas-Wimmer-Ring entfällt.
 - die Oberfläche am Thomas-Wimmer-Ring wird mit zwei Kfz-Fahrspuren pro Richtung wiederhergestellt. Die gewonnenen Flächen am Isartor und Thomas-Wimmer-Ring werden dem Radverkehr und dem Freiraum zugeschlagen.
 - Am Isartor gibt es zukünftig eine Querung in Verlängerung der Nordostseite der Zweibrückenstr. zum Tal hin und entlang des Altstadttringes von der Blumenstraße zum Thomas-Wimmer-Ring gegenüber dem Isartor.
2. Mit den weiteren Plänen zur Gestaltung des Isartorplatzes wird umgehend begonnen.
3. Der Beschluss wird dem Stadtrat noch vor der Sommerpause 2019 vorgelegt.

Begründung:

Am Thomas-Wimmer-Ring läuft noch bis 2020 eine Großbaustelle mit Reduzierung der Kfz-Fahrspuren. Die Ludwigsbrücke wird ab 2020 über ca. 18 Monate umfassend saniert mit deutlichen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr. Im Januar 2018 hat der Stadtrat nach kontroverser Debatte entgegen der Gutachterempfehlung eine 5-spurige Wiederherstellung des Thomas- Wimmer-Rings beschlossen, und eine Evaluierung nach 3 Jahren. Durch die Baustellen auf der Ludwigsbrücke und am Altstadttring-Tunnel werden aber die Verkehrsströme am Altstadttring langfristig verändert, eine sachgerechte Evaluierung kann also nach 3 Jahren gar nicht stattfinden.

Andererseits läuft der Verkehr am Thomas Wimmer-Ring auf vier Spuren anscheinend problemlos, Zitat von Wöhr und Bauer in einem Baustellen-Informationsblatt: „*Wir haben festgestellt, dass unser bisheriges Verkehrskonzept gut funktioniert hat, ebenso wie die vier Spuren und Tempo 30.*“

Im Hinblick auf die klare Zielsetzung einer breiten Stadtratsmehrheit inklusive OB, in München die Verkehrswende zu Lasten des Kfz-Verkehrs endlich mutig anzugehen, wäre es ein absoluter Schildbürgerstreich, an den genannten Straßen keine Neuaufteilung des Straßenraums im Zuge der Baustellen zu vollziehen und die Nachbarn und Anlieger des Isartorplatzes viele Jahre auf eine Umgestaltung warten zu lassen.

Die mutlose Stadtratsentscheidung vom Januar 2018 zum Thomas-Wimmer-Ring muss deshalb schnellstmöglich korrigiert werden.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner

Paul Bickelbacher

Anna Hanusch

Katrin Habenschaden

Dr. Florian Roth.

Mitglieder des Stadtrates

MünchenSPD Stadtratsfraktion ■ Rathaus ■ 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 29.03.2019

Inhalte des Bürgerbegehren Radentscheid auf Umsetzbarkeit überprüfen

Antrag

Die Verwaltung wird gebeten, dem Stadtrat darzustellen, welche der in dem Bürgerbegehren zum Radentscheid vorgeschlagenen Maßnahmen bis wann, mit welchem Aufwand und mit welchen Auswirkungen realisiert werden könnten.

Begründung

Die SPD-Stadtratsfraktion hat für viele Verbesserungen im Radverkehr gesorgt. Zum Beispiel die Grüne Welle für Radfahrer*innen, der Verkehrsversuch der Grünen Pfeile für Radfahrer*innen und die Beauftragung der Machbarkeitsstudien für Radschnellwege. Wir erhöhen die Nahmobilitätspauschale von derzeit 10 Millionen auf 25 Millionen Euro.

Da uns die stetige Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur am Herzen liegt, interessiert uns besonders eine Einschätzung zur Umsetzbarkeit und wenn möglich eine zügige Umsetzung der im Radentscheid vorgeschlagenen Maßnahmen.

gez.

Bettina Messinger
Alexander Reissl
Jens Röver

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 10.05.2019

**Verkehrswende jetzt einleiten – Vorfahrt fürs Rad 5 –
Endlich Radstreifen für die Lindwurmstraße**

Antrag

In der Lindwurmstraße werden Radstreifen auf Kosten von Fahrstreifen und ggf. notwendige Abbiegespuren auf Kosten von Kfz-Stellplätzen erstellt.

Begründung:

Die Lindwurmstraße ist seit Jahren in der Diskussion. Die Gehsteige und die Radwege sind für die heutigen Anforderungen viel zu schmal. Radstreifen auf der Fahrbahn ermöglichen breitere Gehsteige, die den Einzelhandel stärken und die Radstreifen bieten mehr Komfort und Sicherheit für den Radverkehr.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Herbert Danner, Anna Hanusch, Katrin Habenschaden

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 10.05.2019

**Verkehrswende jetzt einleiten – Vorfahrt fürs Rad 6 –
Provisorische Radstreifen für die Ludwigstraße**

Antrag

In der Ludwigstraße werden südlich des Siegestors bis zum Odeonsplatz als Provisorium mindestens 2,30m breite Radstreifen eingerichtet.

Begründung:

Derzeit wird der Fahrbahnbereich beim Siegestor mit ca. 3 m breiten Radwegen umgebaut. Eine Fortsetzung nach Süden mit – ggf. provisorischen – breiten Radspuren bedeutet mehr Komfort und Sicherheit für den Radverkehr ohne dass auf die Fertigstellung der Radschnellwegtrasse Leopold-/Ludwigstraße gewartet werden muss.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Herbert Danner, Anna Hanusch, Katrin Habenschaden
Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 14.05.2018

Radln auf der Schwanthalerstraße – keine halben Sachen machen!

Antrag

Das Kreisverwaltungsreferat erstellt für die Schwanthalerstraße zwischen Altstadttring und Paul-Heyse-Straße eine verkehrsrechtliche Anordnung zur Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen mit einer nutzbaren Mindestbreite von 2,30 Meter pro Fahrtrichtung, zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände.

Begründung:

Nach der Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen in der Schwanthalerstraße zwischen Martin-Greif-Straße und Paul-Heyse-Straße endet der Radfahrstreifen dort im Nichts. Spätestens bis zur Realisierung des Altstadt-Radlringes ist diese Netzlücke noch zu füllen.

Wir bitten, wie in der Geschäftsordnung des Stadtrates vorgesehen, um eine fristgemäße Bearbeitung unseres Antrages.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Herbert Danner

Katrin Habenschaden

Anna Hanusch

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 20.06.2018

Modellprojekt geschützte Fahrradstreifen (protected bike-lines)

Antrag

München startet noch 2018 ein erstes "Modellprojekt geschützte Fahrradstreifen" zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an abmarkierten Radstreifen, bevorzugt an Stellen ohne begleitende Straßenrandparkplätze und hohem Radverkehr. Hierfür eignet sich z. B. besonders die Maximilianstraße zwischen Isar und Altstadttring.

Begründung:

Weltweit werden in großen Städten sogenannte "protected bike-lines" zur erhöhten Sicherheit von RadfahrerInnen eingerichtet. Auch der ADFC empfiehlt "geschützte Fahrradstreifen" einzurichten. Nachdem die Verkehrssicherheit von RadfahrerInnen auch in München ein sehr wichtiges gesellschaftliches Thema ist („Vision zero“), sollten schnellstmöglich ein erstes Modellprojekt gestartet werden.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner
Paul Bickelbacher
Anna Hanusch
Sabine Nallinger
Katrin Habneschaden

Mitglieder des Stadtrates



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 16.07.2019

Übernahme der Forderungen der beiden Bürgerbegehren zum Altstadt-Radlring und zum Radentscheid sowie erste Schritte zu deren Umsetzung

Antrag zur dringlichen Behandlung in der Vollversammlung am 24.07.2019

- Der Stadtrat der Landeshauptstadt München übernimmt die Forderungen der beiden Bürgerbegehren zum Altstadt-Radlring und zum Radentscheid.
- Als erste Schritte zur Umsetzung der Forderungen fordert der Stadtrat den Oberbürgermeister und die zuständigen Referate auf folgende Sofortmaßnahmen zu ergreifen:

Zusammenarbeit im Münchner Radl-Dialog

- Im Rahmen eines Münchner Radl-Dialogs treffen sich monatlich der Oberbürgermeister bzw. seine Vertretung, der Radbeauftragte der LH München, die einzubindenden Referatsleiter*innen sowie Vertreter*innen des Radentscheids.
- Über den Fortschritt der einzelnen Projekte werden die Münchner*innen regelmäßig informiert und eingebunden, zum Beispiel über einen Radentscheid-Ticker oder eine Kartenansicht wie in Berlin (<https://fixmyberlin.de/planungen>).

Geld, Personal und Flächen: Jetzt vorsorgen!

- Im Haushaltsentwurf 2020 sowie in den Folgejahren werden ausreichend Gelder für die Umsetzung des Altstadt-Radlringes bereitgestellt.
- Die Nahmobilitätspauschale wird auf die vom ADFC als notwendig errechneten mindestens 30 Euro pro Einwohner*in pro Jahr aufgestockt.

- Für die Planung und Genehmigung von Radverkehrsprojekten, für verkehrsrechtliche Prüfungen und Anordnungen sowie bauliche Maßnahmen werden zum Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2020 zusätzliche Stellen im Umfang von mindestens 30 Vollzeitäquivalenten angemeldet.
- Damit das durch den Radentscheid geforderte Rad-Vorrangnetz realisiert werden kann, ist sicherzustellen, dass Flächen für mögliche Trassen, geplante Lückenschlüsse und notwendige Bauwerke (wie Über- oder Unterführungen) nicht verplant und/oder verbaut werden. Das gilt insbesondere für Radschnellwege, aber auch für die Radroute durch die Heistrae über das Kreativquartier in den Olympiapark, die grüne Radroute zwischen Denninger Anger, ÖBZ und Zamilapark sowie die grüne Radroute von Daglfing nach Trudering/Berg-am-Laim über die Bahnanlagen.
- Von nun an gilt der Radentscheid als Grundsatzbeschluss verbindlich für jede straßenbauliche Maßnahme. Das heißt: Wird in München eine Straße oder Kreuzung neu geplant, dann werden dort in Zukunft immer auch die Ziele des Radentscheids umgesetzt. Dabei werden die Kosten über das jeweilige Projekt gedeckt und die Nahmobilitspauschale bleibt unangetastet.

Sofortmaßnahmen Radinfrastruktur

Folgende Sofortmaßnahmen können ohne größeren Planungsvorlauf und ohne umfangreiche Baumaßnahmen umgehend realisiert werden:

- Lückenschluss in der **Blumenstraße** zwischen Papa-Schmid-Str. und Sendlinger Tor-Platz. Ein geschtzter, breiter Radweg auf diesem Abschnitt steht ganz oben in der Priorität für einen sicheren, eigenständigen und durchgängigen Altstadt-Radlring.
- Auf dem Abschnitt **Sonnenstraße** des Altstadt-Radlringes kann eine schnelle, pragmatische Lösung noch dieses Jahr eingerichtet werden, indem die Parkstreifen auf die rechte Fahrspur verlegt werden.
- Lückenschluss **Elisenstraße** sowie an der **Kreuzung Lenbachplatz / Stachus**
- Geschtzte breite Radwege am **Isarradweg** in der **Widenmayerstraße** zwischen der Praterwehrbrcke und Prinzregentenstraße zu Lasten des Parkstreifens oder einer Fahrspur.
- Geschtzte breite Radwege in der **Ludwigstraße** zwischen Odeonsplatz und Siegestor / Universität zu Lasten von Parkstreifen oder Fahrspuren.

Begründung:

Es ist sinnvoll, die angebotene Kooperation mit den Initiatoren der Bürgerbegehren auf eine feste Basis zu stellen und regelmäßig zu Konsultationen zusammenzukommen.

Die Verwirklichung der Ziele der beiden Bürgerbegehren erfordert zusätzliche finanzielle und planerische Kapazitäten. Angesichts des langen Vorlaufs bei Stellenbesetzungen und der Haushaltsverabschiedung ist es sinnvoll, bereits jetzt zu beschließen, dass diese zusätzlichen Stellen und Finanzmittel bereitgestellt werden. Um Verzögerungen zu vermeiden dürfen die heute noch vorhandenen Flächen für Radrouten nicht anderweitig verplant werden.

Um schnell erste Verbesserungen für die Münchner Radfahrer*innen zu erreichen, kann statt mit aufwändigen Baumaßnahmen zunächst auch mit provisorischen Mitteln gearbeitet werden

(Baustellengitter, Flexipoller etc.). Die im Abschnitt Sofortmaßnahmen Radinfrastruktur aufgeführten Maßnahmen sind wegen der hohen Radverkehrsdichte und den zum Teil seit langem bestehenden Planungen besonders vordringlich.

Die Grünen – rosa liste

Katrin Habenschaden
Dr. Florian Roth
Mitglieder des Stadtrates

ÖDP

Sonja Haider
Tobias Ruff
Mitglieder des Stadtrates

DIE LINKE.

Brigitte Wolf
Cetin Oraner
Mitglieder des Stadtrates

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, den 25. Juli 2019

Antrag

Mehr Transparenz zu Kosten und Nutzen von Verkehrssystemen

Die Stadtverwaltung wird gebeten, dem Bündnis Radentscheid Informationen und Daten zur Verfügung zu stellen, um mit dem Tool zur verursachergerechten Aufteilung der Erträge und Aufwendungen städtischer Verkehrssysteme (Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme, M.Sc. Assadollah Saighani, Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer) weitere Berechnungen anzustellen und der Öffentlichkeit vorzustellen.

Sollten die Daten nicht verfügbar sein oder beschafft werden können, sollten begründete Annahmen zur Verfügung gestellt werden.

Begründung

Das Bündnis Radentscheid hat bereits die Berechnung der externen Kosten der Münchner Verkehrssysteme anhand von öffentlich verfügbaren Daten durchgeführt. Die Ergebnisse wurden öffentlich vorgestellt und in der Presse berichtet.¹²³ Für den zweiten Teil der Berechnungsmethode werden Daten zu städtischen Einnahmen und Ausgaben der verschiedenen Verkehrssysteme, wie z.B. Baukosten, Straßendienst, Ampeln sowie Informationen zu Verkehrsflächen und Netzlängen benötigt.

Das Tool ist kostenlos verfügbar und dadurch qualifiziert, dass es vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert wird. Die Details zu den benötigten Daten können anhand des Anwenderleitfadens identifiziert werden, bzw. beim Bündnis Radentscheid angefordert werden. Das Bündnis Radentscheid bietet an, auch diese zweite Berechnung durchzuführen und vorzustellen.

Diese Kosten/Nutzen Analyse wird den Münchner*innen transparent aufzeigen, welche Kosten, aber auch welchen Gewinn für die Stadt München die verschiedenen Verkehrssysteme erzeugen.

Die Grünen – rosa liste
Katrin Habenschaden
Dr. Florian Roth
Mitglieder des Stadtrates

ÖDP
Sonja Haider
Tobias Ruff
Mitglieder des Stadtrates

DIE LINKE.
Brigitte Wolf
Cetin Oraner
Mitglieder des Stadtrates

¹ <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/buendnis-radentscheid-vergleich-kosten-verkehrsmittel-1.4484073>

² <https://www.muenchen.de/aktuell/2019-06/studie-buendnis-radentscheid-kosten-nutzen-verkehrsmittel.html>

³ <https://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.klimafolgen-eingerechnet-zahlen-fuer-muenchen-was-kosten-uns-auto-und-radverkehr-wirklich.e876c832-3f3a-4808-ac0f-8fa442d0f212.html>

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 09.08.2019

Sicherheit im innerstädtischen Radverkehrsnetz erhöhen – Lücke in der Ohlmüllerstraße dringend schließen

Antrag:

Die Münchner Stadtverwaltung wird gebeten, für die Ohlmüllerstraße bis Juni 2020 eine Planung für eine verkehrssichere und ausreichend breite Radverkehrsführung aufzusetzen. Dabei wird eine Beteiligung des Bezirksausschusses sowie der Bürger*innen in der unteren Au sowohl für AnwohnerInnen als auch für das ansässige Gewerbe durchgeführt um zu gewährleisten, dass alle Belange ausreichend berücksichtigt werden.

Begründung:

Mit Stadtratsbeschluss und baulicher Umsetzung von Fahrradstreifen in der Fraunhoferstraße ist eine deutlich verbesserte und sicherere Radverbindung aus der Innenstadt zur Isar geschaffen worden. Zwischen Isar und Obergiesing verbleibt jedoch für den Radverkehr ein gefährlicher bzw. unangenehmer Straßenabschnitt bis zur Falkenstraße. Dieser relativ kurze Streckenabschnitt an der Ohlmüllerstraße sollte nach der Evaluierung des Pilotprojektes an der Fraunhoferstraße im Sommer 2020 möglichst zügig umgestaltet werden können mit dem Ziel, dem Radverkehr aus Obergiesing bis zum Altstadttring eine sichere Radverbindung anzubieten.

Das Jahr des Pilotversuches in der Fraunhoferstraße sollte für die Planung und frühzeitige Bürgerbeteiligung genutzt werden. Die Erfahrungen aus diesem Pilotversuch sollen in das neue Projekt an der Ohlmüllerstraße einfließen.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner Paul Bickelbacher Katrin Habenschaden Anna Hanusch

Angelika Pilz-Strasser

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 01.10.2019

Neuaufteilung und Umplanung der Verkehrsflächen am Isartor und am Thomas-Wimmer-Ring - Antrag zur dringlichen Behandlung spätestens im Planungsausschuss am 04. Dezember 2019

Antrag

Die Verkehrsflächen am Isartor und am Thomas-Wimmer-Ring werden neu aufgeteilt. Die Entscheidung des Münchner Stadtrats vom 21.02.2018 entsprechend der Beschlussvorlage Nr. 14-20/V 07454 „Konzept zur verkehrlichen Abwicklung und zur Oberflächengestaltung des Thomas-Wimmer-Rings unter Einschluss des Isartorplatzes“ werden rückgängig gemacht, nachdem sich in den letzten Monaten die verkehrliche Geschäftsgrundlage grundlegend geändert hat und in den nächsten Wochen weitere verkehrspolitische Entscheidungen anstehen, die dem o. g. Beschluss vom 21.02.2018 eindeutig entgegenstehen. Der Planungsausschuss ist dazu spätestens am 04.12.2019 beschlussmäßig zu befassen, sinnvollerweise in einem gemeinsamen Bau- und Planungsausschuss.

Begründung:

Der Stadtrat hat am 21.02.2018 beschlossen, dass die Verkehrsflächen am Thomas-Wimmer-Ring und Isartorplatz nach Beendigung der Großbaustelle am Thomas-Wimmer-Ring im Jahr 2020 wiederhergestellt werden sollen. Ziel des Beschlusses war eine größtmögliche Beibehaltung der Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Dieser Beschluss wurde bereits damals von professionellen Verkehrsplanern und dem städtischen Planungsreferat als vollkommen falsche verkehrspolitische Zielsetzung mit unnötiger Flächenverschwendung kritisiert.

Zwischenzeitlich hat sich die verkehrspolitische Geschäftsgrundlage vollständig verändert. So hat der Stadtrat 2019 den Rückbau der Kfz-Fahrspuren auf den Ludwigsbrücken um 50 % beschlossen, ebenso die Einrichtung eines Radl-Altstadtringes, und das Ziel einer „autofreien Altstadt“ ausgerufen.

Derzeit läuft die BA-Beteiligung zum Rückbau der Zweibrückenstraße um ebenfalls 50 % auf je eine Kfz-Fahrspur pro Richtung. Die BAs 2 und 5 haben sich bereits eindeutig für diesen Straßenrückbau ausgesprochen.

Spätestens mit dem Umbau der Zweibrückenstraße und dem Neubau des Altstadt-Radlring im Jahr 2020/2021 muss die Planung am Isartor und am Thomas-Wimmer-Ring den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Ein Festhalten an dem anachronistischen Beschluss vom 21.02.2018 wäre eine unverantwortliche Geld-, Ressourcen- und Zeitverschwendung.

Begründung der Dringlichkeit:

Aufgrund des bevorstehenden Endes der TG-Baumaßnahmen und anschließenden Baumaßnahmen am Thomas-Wimmer-Ring im Jahr 2020/2021 bedarf es einer dringlichen Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner

Paul Bickelbacher

Anna Hanusch

Katrin Habenschaden

Dr. Florian Roth

Mitglieder des Stadtrates



Ökologisch-Demokratische Partei

A06088

Anlage 18
DIE LINKE.

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 22. Okt. 2019

Antrag

Radentscheid umsetzen:

Die beteiligten Referate berichten regelmäßig über geplante, eingeleitete und abgeschlossene Maßnahmen („Fahrrad-Ticker“)

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, in Form eines „Tickers“ - jeweils nach Beschlussfassung des Vorhabens - über Fortschritte bei der Umsetzung der Forderungen aus dem „Radentscheid München“ zu berichten. Dabei ist es ausreichend, wenn die beteiligten Referate – analog den beim neuen Mobilitätsreferat geplanten Abteilungen – stichwortartig (Auflistungen wie bei Vorlage der Beschlussvollzugskontrollen) ihre Maßnahmen, für die sie sich zuständig fühlen, benennen und die Fortschritte aufzeigen. Diese Informationen werden sowohl in schriftlicher wie auch in kartographischer Form – etwa wie in „fixmyberlin.de“ - auf muenchen.de auch allen Interessierten zugänglich gemacht.

Begründung:

Die Forderungen des „Radentscheid München“, die durch eine breite Beteiligung an dem eingeleiteten Bürgerbegehren unterstrichen wurden, hat der Stadtrat ohne Abstriche übernommen. Herr Oberbürgermeister Reiter hat persönlich bei der Entgegennahme der rund 160 000 Unterschriften zugesagt, sich für den Entscheid und seine Umsetzung einzusetzen und im Rahmen eines „runden Tisches“ mit den beteiligten Organisationen über die Fortschritte – natürlich auch über die Probleme – bei der Umsetzung dieses Bürgerentscheids zu berichten und zu diskutieren.

Diesem Stadtratsbeschluss und dieser Zusage des Oberbürgermeisters müssen nun reale Schritte folgen. Dabei ist klar, dass viele Umbaumaßnahmen nicht von Heute auf Morgen realisiert werden können und oftmals viele bau- und verkehrsrechtliche Fragen gelöst werden müssen. Gerade aber der Stand dieser eingeleiteten Maßnahmen ist von großem Interesse für die auf Fortschritte hoffenden Münchnerinnen und Münchner.

Cetin Oraner (DIE LINKE), Sonja Haider (ÖDP), Tobias Ruff (ÖDP), Brigitte Wolf (DIE LINKE)

Ausschussgemeinschaft: ÖDP Stadtratsgruppe & DIE LINKE Stadtratsgruppe

Rathaus, Marienplatz 8 • Stadtratsbüro: Zimmer 174 - 176 • 80331 München

ÖDP: Telefon: 089 / 233 – 259 22 • E-Mail: stadtrat@oedp-muenchen.de

DIE LINKE: Telefon: 089 / 233 – 252 35 • Fax: 089 / 233 - 2 81 08 • E-Mail: info@dielinke-muenchen-stadtrat.de

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Blumenstraße zwischen Sendlinger Tor und Papa-Schmid-Straße		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: 1. Stadtbezirk Altstadt-Lehel		
	Projekt-Nr.:	100631
	Maßnahmeart:	Radverkehrsplanung
Baureferat - HA Tiefbau T1 – Straßenplanung und -bau	MIP-Bezeichnung / Finanzposition Investitionsliste 1, Maßnahmennr. 6300.1195, Rangfolge-Nr. 70	
Datum/Tel. 13.11.2019 / 233-61100	Projektkosten (Kostenberechnung) 5.500.000 €	
<p style="text-align: center;">Gliederung des PHB 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sachstand 2. Genehmigtes Konzept 3. Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung 4. Rechtliche Bauvoraussetzungen 5. Dringlichkeit 6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen <p><u>Anlagen:</u></p> <p>A) Übersichtsplan B) Termin- und Mittelbedarfsplan C) Planungskonzept D) Stellungnahme BA 1 vom 16.10.2019</p>		

1. Sachstand

Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 20.11.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01669) wurde das Baureferat beauftragt, Planungen zur bestandsorientierten, funktionalen Neuaufteilung (Radverkehrsanlage, Abhängung Wallstraße) der Blumenstraße aufzunehmen und die Projektgenehmigung dem Stadtrat vorzulegen.

Wesentliche Teile des Projektes überlappen sich mit den seit 2017 laufenden Sanierungs- und Umbaumaßnahmen der Stadtwerke München GmbH am Sendlinger Tor und der Wallstraße. Die Planungen mussten daher in Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH mehrfach an deren Baumaßnahmen am Sendlinger Tor und der Wallstraße angepasst werden.

Durch Stadtratsbeschluss vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15560) wurde das Bürgerbegehren "Altstadt-Radring" inhaltlich vollständig übernommen und ist folglich für die weitere Radverkehrsplanung innerhalb des Projektes "Blumen-, Pestalozzi-, Müllerstraße" zu berücksichtigen. Konkret werden im Bürgerbegehren baulich gesicherte Radwege mit einer Mindestbreite von 2,30 m und einer Regelbreite von 2,80 m gefordert. Das Baureferat hat die verschiedenen Optionen geprüft und eine Planung mit beidseitigen Radwegen von 2,80 m plus 0,50 m Sicherheitstrennstreifen in der Blumenstraße zwischen Sendlinger Tor und Papa-Schmid-Straße erarbeitet.

2. Genehmigtes Konzept

In der Blumenstraße zwischen Sendlinger Tor und Papa-Schmid-Straße befindet sich im Bestand auf der Südseite in Fahrtrichtung stadtauswärts ein Radfahrstreifen mit etwa 2,00 m Breite. In Fahrtrichtung stadteinwärts sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

Die durch das Baureferat erarbeitete Planung sieht in beiden Fahrtrichtungen bauliche Radwege mit 2,80 m Breite und einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn vor.

Gleichzeitig kann die im Bestand relativ schmale Gehbahn auf der Südseite (ca. 2,00 m) auf etwa 2,50 m - 2,65 m verbreitert werden und auch in den Kreuzungsbereichen werden die Gehwegnasen vorgezogen, um die Querungslängen für den Fußgängerverkehr zu verkürzen.

Die Umsetzung der Maßnahme trägt zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssituation für den Rad- sowie für den Fußgängerverkehr bei.

An allen gesicherten Querungsstellen werden Leitsysteme für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen, die mit dem Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen im Detail abgestimmt wurden.

Durch die erhebliche Ausweitung der Flächen für den Rad- und Fußgängerverkehr kann eine Fahrspur in Richtung stadteinwärts nicht gehalten werden, sodass nach dem Umbau in diese Richtung eine Fahrspur verbleibt.

Auch die Längsparkbuchten auf der Südseite können nicht gehalten werden, wodurch künftig auf etwa 17 Parkplätze verzichtet werden muss.

Die Maßnahme wird mit der Modernisierung und Sanierung durch die SWM am Sendlinger Tor terminlich und inhaltlich abgestimmt.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen sowie der Bezirksausschuss 1, Altstadt-Lehel, haben der Maßnahme zugestimmt.

Der städtische Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen sowie Behindertenbeirat haben der Planung zugestimmt.

In einem gemeinsamen Termin mit Vertretern des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Baureferat, den Stadtwerke München GmbH sowie den Initiatoren des Radentscheids wurde die Planung für die Blumenstraße am 24.10.2019 vorgestellt und besprochen. Der Planung wurde grundsätzlich zugestimmt. Die geplanten kurzen Radfahrstreifen im Zulauf zu den Kreuzungen am Sendlinger-Tor-Platz und an der Papa-Schmid-Straße werden im Zuge der weiteren Planungen zum Altstadt-Radlring neu betrachtet.

3. Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung

Der Beginn der Bauarbeiten wird für Sommer 2020 angestrebt. Die Fertigstellung der Maßnahmen ist, vorbehaltlich der weiteren Abstimmungen mit den SWM zu den Sanierungsmaßnahmen am Sendlinger Tor, für Ende 2021 vorgesehen.

Um den Beginn der Bauarbeiten in 2020 zu realisieren, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze von 5.500.000 € nicht überschritten wird.

4. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die rechtlichen Bauvoraussetzungen sind gegeben. Der Ausbau der Straßen findet innerhalb der festgesetzten Straßenbegrenzungslinien statt. Die Verkehrsflächen befinden sich im Besitz der Landeshauptstadt München.

5. Dringlichkeit

Um eine zeitnahe Umsetzung des Bürgerbegehrens „Altstadt-Radlring“ zu gewährleisten, soll die Baumaßnahme in 2020 begonnen werden.

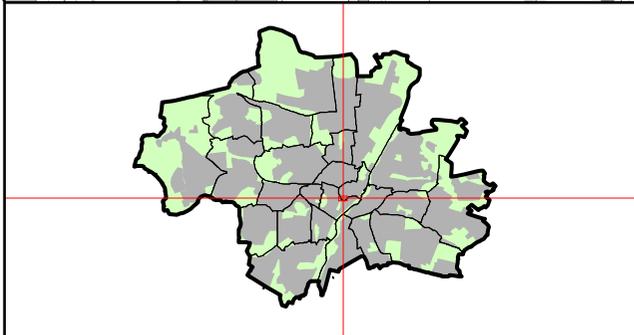
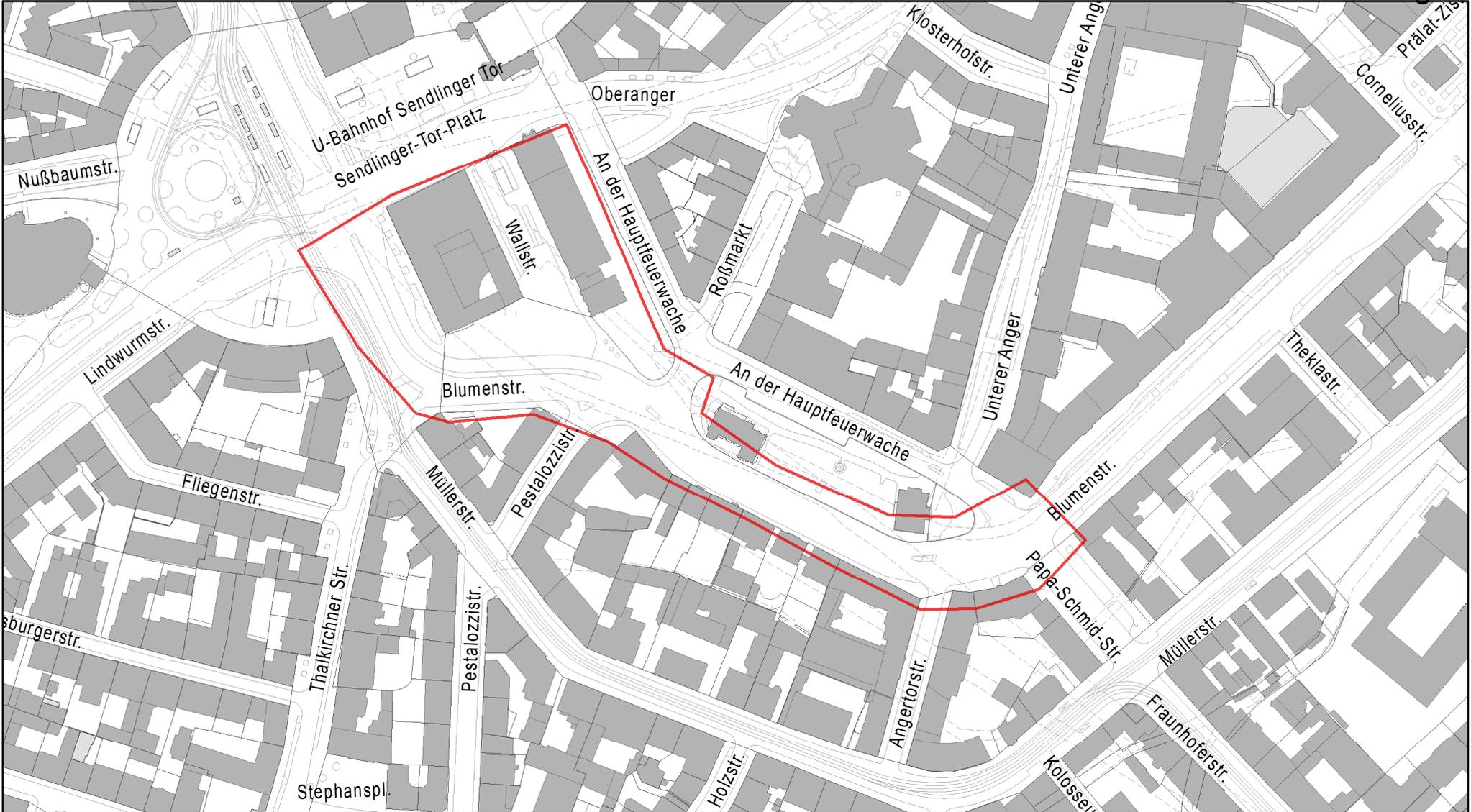
6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Die Projektkosten belaufen sich auf 5.500.000 €. Die Ratenaufteilung ist im beigefügten Termin- und Mittelbedarfsplan ersichtlich.

Die in den Projektkosten enthaltene Risikoreserve in Höhe von 500.000 € ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.



Datenauszug		 Landeshauptstadt München Baureferat
Erstellt für Maßstab 1:2.500 Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet		
Ersteller Erststellungsdatum 14.11.2019		

Termin- und Mittelbedarfsplan

Projektname: Blumenstraße zwischen Sendlinger Tor und Papa-Schmid-Straße
 zusätzliche örtliche Bezeichnung:

Entscheidungsstufe BP PHB 1 PHB 2

Terminplan:

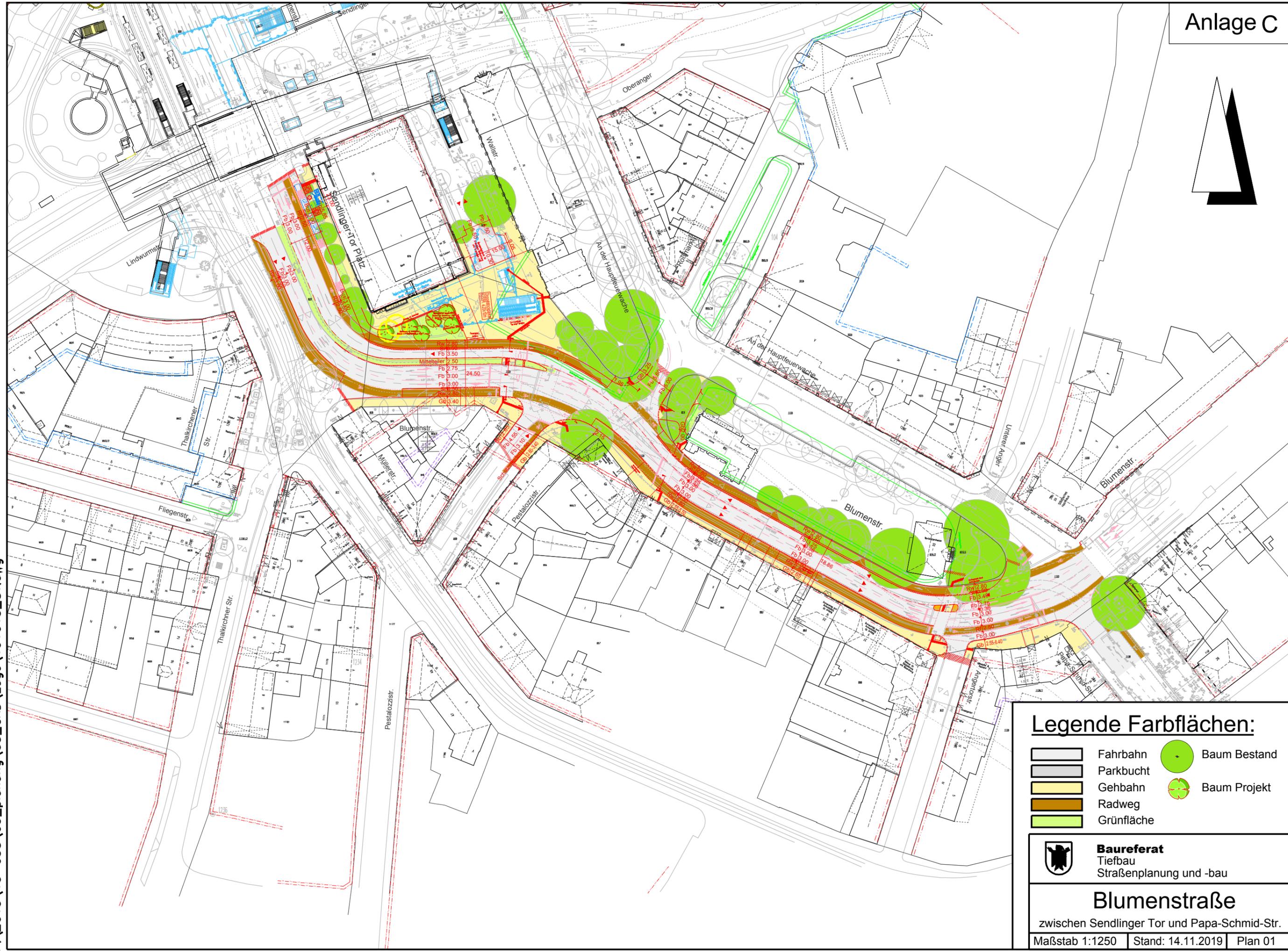
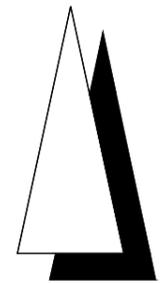
Projektphasen	Sollzeiten		Balkendiagramm																							
			* unterteilt in Quartale																							
			Jahr																							
Start Mon.Jahr	Ende Mon.Jahr	2017	2018	2019	2020	2021	2022 ff.																			
Bedarfsplanung	01/16	01/17	X																							
Vorplanung																										
Genehmigungs- verfahren																										
Entwurfsplanung	01/17	11/19	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X													
Vorb. d. Ausführung	12/19	06/20							X	X	X															
Baudurchführung	06/20	08/21								X	X	X	X	X												
Fertigstellung	09/2021	09/2021														X										
Abrechnung	01/2021	12/2022													X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

Mittelbedarfsplan (in 1000 EURO)

	Jahresraten						
Projektkosten (B)		*	25	1300	1500	1925	
Risikoreserve	500 (in 2024)						
Kostenbeteiligungen							
Zuschüsse							
Gesamt (Z)							
Nachrichtlich aktivierungsfähige Eigenleistungen des BauR	200						
nachrichtlich Gründerwerbskosten (G)							
Verpflichtungsermächtigungen **	im laufenden Haushaltsjahr zu veranschlagen						
zu Lasten Hh-Jahr 20							

** (sind erst ab der Stufe Entwurfsplanung anzugeben)

Erläuterungen: * Bereits bis einschließlich 2018 250.000 € finanziert.



Legende Farbflächen:

	Fahrbahn		Baum Bestand
	Parkbucht		Baum Projekt
	Gehbahn		
	Radweg		
	Grünfläche		

Baureferat
Tiefbau
Straßenplanung und -bau

Blumenstraße
zwischen Sendlinger Tor und Papa-Schmid-Str.

Maßstab 1:1250 | Stand: 14.11.2019 | Plan 01

Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes
Altstadt-Lehel



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium,
BA-Geschäftsstelle Mitte, Tal 13, 80331 München

An das
Baureferat-Tiefbau
Bau-T1/VI-M

T1	Abteilung Straßenplanung und -bau 25. Okt. 2019	VI/West
VI/NZ		VI/Ost
V/S		VI/Mitte
VI/OBL	Kopie:	VI/SP

Vorsitzender
Wolfgang Neumer

Privat:
Oettingenstr. 50
80538 München
Telefon: 0170/4834725
E-Mail: wolfgang-neumer@onlinehome.de

BA-Geschäftsstelle Mitte:
Tal 13, 80331 München
Telefon: 089/29165154
Telefax: 089/22802674
E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

München, den 16.10.2019

Projekt Radwege Blumenstraße zwischen Sendlinger Tor und Papa-Schmid-Straße
Projektnummer: 100631

Unser Zeichen: 2019.10 D 3.2

Sehr geehrter

der Bezirksausschuss 1 – Altstadt-Lehel befasste sich in seiner Sitzung am 15.10.2019 mit oben genannten Projekt und hat der Planung einstimmig zugestimmt.

Der BA 1 möchte zur Ausführungsplanung im Frühjahr 2020 nochmal explizit angehört werden.

Insbesondere erwartet der BA 1 dann in diesem Zusammenhang von der Verwaltung Vorschläge zur Ausführung des baulich getrennten Sicherheitsstreifens.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Wolfgang Neumer
Vorsitzender

Datum: 05.12.2019

**Referat für Gesundheit
und Umwelt**Projektteam Luftreinhaltung
RGU-RL-LRP**Mitzeichnung der Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 15585 „Bürgerbegehren „Altstadt-Radlring“ Bürgerbegehren „Radentscheid“ Umsetzung - Teil I“**

Das Referat für Gesundheit und Umwelt zeichnet die Beschlussvorlage unter der Voraussetzung mit, dass folgende Kapitel und Textstellen eingepflegt werden und dieses Schreiben der Beschlussvorlage als Anlage angefügt wird:

Kapitel 1.3:**Grundsätzliche Anmerkung zur Luftreinhaltung**

Grundsätzlich begrüßt das Referat für Gesundheit und Umwelt den Ausbau des Radverkehrs. Im Januar 2017 hat der Münchner Stadtrat in einem Grundsatzbeschluss zur Luftreinhaltung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383) das Ziel beschlossen, bis 2025 den Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) und des emissionsfreien Individualverkehrs auf 80 Prozent zu erhöhen. Dieses Ziel ist ebenfalls fest im 2018 beschlossenen Masterplan zur Luftreinhaltung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218) verankert. Entsprechend ist der konsequente Ausbau des Radverkehrs Grundvoraussetzung im Masterplan für saubere Luft.

Die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16397) sieht dementsprechend auch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs vor, z.B. LRP7-42 (Maßnahmenpaket Radverkehr [Fahrradstraßen, Lückenschluss und Verdichtung Radwegenetz, Umbau von Knotenpunkten]), LRP7-43 (Neubau von mind. 2 Radschnellwegverbindungen zwischen Stadt und Umland bis 2025, Planungsgrundlagenermittlung hierfür bis Ende 2020) oder LRP7-44 (Neubau von Fuß- und Radwegquerungen).

Es ist das prioritäre Ziel der Luftreinhaltung, die gesetzlichen Grenzwerte in München schnellstmöglich und dauerhaft einzuhalten. Maßnahmen, die aufgrund von Verkehrsverlagerungen neue Grenzwertüberschreitungen an anderen Stellen zur Folge haben, sind vor diesem Hintergrund zu vermeiden. Bei allen geplanten Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes sind daher die weitläufigen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz zu berücksichtigen. Insbesondere sind auch die ineinandergreifenden Wirkungen verschiedener Maßnahmen zu betrachten. Es ist auszuschließen, dass die gute Absicht einer Verbesserung der Radinfrastruktur in der gesamten Wirkungskette in letzter Konsequenz eine lufthygienische Verschlechterung und Grenzwertüberschreitung an anderer Stelle im Stadtgebiet München herbeiführen könnte.

Vor diesem Hintergrund hält das Referat für Gesundheit und Umwelt im Rahmen der weiteren Maßnahmenplanung für verkehrstechnisch und/oder lufthygienisch kritische Bereiche entsprechende Untersuchungen für zwingend notwendig. Dabei ist zu betrachten, wie sich die Verkehrskapazitäten durch die geplanten Maßnahmen im direkten und weiteren Umfeld verändern und ob dadurch durch Stausituationen ggf. lufthygienische Verschlechterungen und ggf. NO₂-Grenzwertüberschreitungen entstehen. Die Ergebnisse der Untersuchung sollen in die Entwicklung einer entsprechend gesamtheitlichen Maßnahme einfließen, die die verschiedenen

Wechselwirkungen im direkt und indirekt betroffenen Umfeld berücksichtigt und Immissionsbelastungen möglichst reduziert und in jedem Fall Überschreitungen der gesetzlichen Immissions-Grenzwerte ausschließt.

Für die Bewertung der lufthygienischen Auswirkung sind neben der Entwicklung der Messergebnisse des vom LfU betriebenen LÜB-Messnetzes sowie des freiwilligen Münchner NO₂-Messnetzes auch die aktuellen Angaben zur bestehenden lufthygienischen Situation aus der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern zu berücksichtigen. Die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde mit Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16397 dem Stadtrat vorgestellt.

Durch bauliche Verbreiterung bzw. Neubau des Fahrradwegs, teils auch mit Wegfall einer MIV-Fahrspur, wird der Emissionsort weg vom Straßenrand zur Fahrbahnmitte hin verlegt. Dadurch werden geringe Verbesserungen der Immissionssituation im Gehwegbereich und an der Gebäudekante erwartet.

Während der Wegfall von MIV-Fahrspuren zugunsten von Radwegen die Verkehrsmengen und damit Emissionen reduziert, ist mit einer höheren Auslastung des verbleibenden Straßenquerschnitts zu rechnen, die zu einer Verschlechterung des Verkehrsflusses führen kann, was zu einer Erhöhung der Emissionen führt. Insbesondere beim Übergang von gesättigtem Verkehr zu Stop & Go ist eine sprunghafte Zunahme der Emissionen zu verzeichnen (siehe folgende Tabelle, Angaben nach HBEFA 3.3).

Veränderung Verkehrsfluss	Zunahme NO _x -Emissionen
flüssig zu dicht	15%
dicht zu gesättigt	11%
gesättigt zu Stop & Go	70%

Neben den Verkehrszahlen sind dementsprechend auch die Verkehrszustände zu betrachten.

Aus Sicht der Luftreinhaltung ist eine möglichst breite Verlagerung des MIV auf den Radverkehr sowie auf den, hohe Kapazitäten aufnehmenden, ÖPNV anzustreben. Dazu ist der ÖPNV auszubauen und dessen Attraktivität zu steigern. Es ist planerisch sicherzustellen, dass der Ausbau des Radwegenetzes und der Infrastruktur für den ÖPNV ineinander abgestimmt erfolgen.

Kapitel 2.1.5. Lufthygienische Situation am Altstadt-Ring

Es ist zu erwarten, dass der geplante Altstadt-Radring Auswirkungen auf die lufthygienische Situation im lokalen sowie im weiträumigeren Umfeld haben wird. Dabei haben eine Vielzahl verschiedener Parameter wie z.B. Verkehrsmenge, Verkehrszustand, Emissionsort, Durchlüftung und Hintergrundbelastung Einfluss auf die lufthygienische Immissionssituation. Durch den Altstadt-Radring werden lokal Veränderungen der Verkehrsmengen, des Verkehrszustandes

und eine Verlagerung des Emissionsortes (weiter zur Straßenmitte hin) erwartet. Ebenso können sich Ausweichverkehre bilden. Ausweichverkehre können lufthygienisch positive wie negative Effekte direkt auf dem Altstadttring sowie auch auf benachbarte Straßen haben. Es sind nah- und weiträumige Effekte durch Verhaltensänderungen und damit Änderungen des Modal Split zu erwarten.

Lokale Auswirkungen des Altstadt-Radlirings auf die Lufthygiene

Durch bauliche Verbreiterung bzw. Neubau des Fahrradwegs, teils auch mit Wegfall einer MIV-Fahrspur, wird der Emissionsort weg vom Straßenrand zur Fahrbahnmitte hin verlegt. Dadurch werden geringe Verbesserungen der Immissionsituation im Gehwegbereich und an der Gebäudekante erwartet.

Nach aktuellen Angaben aus der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern sind an den meisten Abschnitten des Altstadttrings selbst zum Ist-Zustand keine Grenzwertüberschreitungen hinsichtlich Stickstoffdioxid zu erwarten. Es liegt dementsprechend keine besondere Vorbelastungssituation vor.

Es liegen jedoch gemessene Grenzwertüberschreitungen (Jahresmittelwert 2018) an der Frauenstraße und der Sonnenstraße (Stachus) vor.

Ab den Jahren 2022 (Frauenstraße) bzw. 2021 (Sonnenstraße/Stachus) geht das LfU von einer Einhaltung der Grenzwerte an diesen beiden Standorten aus, sodass bis zur baulichen Realisierung des Altstadt-Radlirings von keiner kritischen Vorbelastung mehr auszugehen ist. Vor diesem Hintergrund ist es besonders wichtig, dass jedwede Veränderung des Straßenraums in Hinblick auf seine Auswirkungen auf die Luftsituation bewertet und eine negative Veränderung ausgeschlossen wird.

1. Situation Frauenstraße

Zum derzeitigen Stand der Planung ist für den derzeit belasteten Bereich der Frauenstraße (Höhe Hausnummern 16/18) der Wegfall einer MIV-Fahrspur und die Umwandlung in eine Einbahnstraße vorgesehen, sodass in Summe von einer deutlichen Reduktion des MIV, und damit auch mit einer deutlichen Reduktion der Emissionen am Messstandort auszugehen ist. Es kann daher von positiven Auswirkungen auf die lokale Luftschadstoffsituation ausgegangen werden. Gleichzeitig liegt noch kein Verkehrskonzept für diesen Bereich sowie den betroffenen Umgriff vor, sodass die lufthygienischen Auswirkungen noch nicht bewertet werden können. Die Verbesserung der Ist-Situation an der Frauenstraße ist auch eine Maßnahme der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München (Maßnahme LRP7-115). Diese sieht eine Berücksichtigung und auch Einhaltung des NO_2 -Grenzwertes des umliegenden Bereichs vor, sodass eine verkehrliche und lufthygienische Untersuchung im von dieser Maßnahme betroffenen Umfeld unerlässlich ist. Es ist sicher zu stellen, dass die geplanten Maßnahmen im direkt betroffenen und erweiterten Immissionsumfeld keine Verschlechterung und ggf. Überschreitung der gesetzlichen NO_2 -Grenzwerte zur Folge haben.

2. Situation Stachus

Mit aktuellem Planungsstand ist für den derzeit belasteten Bereich der Sonnenstraße der Wegfall einer MIV-Fahrspur vorgesehen. Es ist zu erwarten, dass dies zu einer Reduktion der Verkehrsmengen führen wird, was sich positiv auf die Lufthygiene auswirkt. Gleichzeitig ist

eine Erhöhung der Stauhäufigkeit möglich, die sich negativ auf die lufthygienische Situation auswirkt. Positive und negative Effekte sind daher in einer verkehrstechnischen und lufthygienischen Untersuchung näher zu beleuchten. Ziel sollte es sein, ein für alle Verkehrsarten schlüssiges Verkehrskonzept für den direkt und indirekt betroffenen Bereich zu erstellen, das die Einhaltung der NO₂-Grenzwerte sicher stellt.

Weiträumige Auswirkungen des Altstadt-Radlring auf die Lufthygiene

Gemäß der aktuellen Angaben aus der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern ist im Bereich innerhalb des Altstadttrings mit Ausnahme der beiden oben genannten Abschnitte des Altstadttrings selbst (Frauenstraße, Stachus) von keinen Überschreitungen des NO₂-Grenzwerts auszugehen.

Im weiteren Umfeld des Altstadttrings liegen derzeit Grenzwertüberschreitungen an der Frauenhoferstraße und der Prinzregentenstraße vor (Jahresmittelwerte 2018). Für beide Straßen ist gemäß der aktuellen Angaben aus der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ab 2021 bzw. 2022, d.h. zur Fertigstellung des Altstadt-Radlring, mit einer Einhaltung der Grenzwerte zu rechnen, ab 2022 werden Grenzwertüberschreitungen nur noch am Mittleren Ring erwartet. Vor diesem Hintergrund ist es besonders wichtig, dass jedwede Veränderung im direkt oder indirekt betroffenen Straßenraum in Hinblick auf seine Auswirkungen auf die Luftsituation bewertet und eine negative Veränderung ausgeschlossen wird.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München berechnet wurde, dass eine Einhaltung der Grenzwerte im gesamten Stadtgebiet durch eine Verlagerung des Verkehrs auf emissionsreduzierte oder emissionslose Mobilitätsformen möglich ist. Entscheidend dabei ist jedoch, dass dies großflächig und ineinandergreifend geplant wird, so dass punktuell hohe NO₂-Konzentrationen und Grenzwertüberschreitungen ausgeschlossen werden.

Kapitel 2.2.8.

Lufthygienische Einschätzungen zu Maßnahmen außerhalb des Altstadtadring

Generelles Vorgehen

Es ist sicher zu stellen, dass die geplanten Maßnahmen im direkt betroffenen und erweiterten Immissionsumfeld keine Verschlechterung und ggf. Überschreitung der gesetzlichen NO₂-Grenzwerte zur Folge haben. Für das weitere Verfahren und die nächsten Maßnahmenpakete hält das Referat für Gesundheit und Umwelt daher in kritischen Bereichen eine frühzeitige Betrachtung der Auswirkungen auf die Verkehrssituation im direkten und erweiterten Umfeld und somit auf die lufthygienische Situation für erforderlich.

Da belastbare Verkehrsprognosen in den meisten Fällen nicht möglich sein werden, sind von einem Verkehrsgutachter geeignete Annahmen zu treffen, die als Basis für die lufthygienischen Modelle verwendet werden können.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt empfiehlt, analog zum Vorgehen beim Maßnahmenpaket zur Busbeschleunigung, einen Rahmenvertrag für verkehrstechnische und lufthygienische Untersuchungen an einen externen Gutachter zu vergeben, um einerseits die verschiedenen Aspekte der Planung und Planungsvarianten in einer Hand gebündelt bearbeiten zu

lassen und andererseits die Projektrealisierung damit deutlich zu beschleunigen. Aufgrund der erheblichen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz in München sollten ggf. begleitende Verkehrszählungen und NO₂-Messungen durchgeführt und dafür die entsprechenden Ressourcen angemeldet werden.

Situation Paul-Heyse-Straße

Aus lufthygienischem Blickwinkel betrachtet, ist auf die Sondersituation in der Paul-Heyse-Straße hinzuweisen. Bei der seit 1.1.2019 im Rahmen des freiwilligen städtischen NO₂-Messnetzes betriebenen Messstation in der Paul-Heyse-Straße auf Höhe der Hausnummer 8 wurde ein Mittelwert für die ersten drei Quartale des Jahres 2019 in Höhe von 57 µg/m³ gemessen. Sollte der erst nach Vorliegen des 4. Quartalswertes 2019 ermittelbare Jahresmittelwert für das Jahr 2019 diesen Wert bestätigen, wäre der nach 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) relevante Jahresgrenzwert (40 µg/m³) deutlich überschritten.

Vor diesem Hintergrund sind alle in der Paul-Heyse-Straße angestrebten Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes auch besonders unter dem Aspekt der Luftreinhaltung zu betrachten, insbesondere wenn mit ihnen eine Veränderung der Verkehrsführung (z.B. Reduzierung der Fahrspuren, Einbahnstraßenregelung, Busspuren etc.) und damit eine Veränderung des Verkehrsflusses mit erhöhten Emissionen einhergeht. Für eine Verbesserung der Situation in der Paul-Heyse-Straße ist insgesamt der Einzugsbereich zwischen Stachus, Hauptbahnhof vor dem Hintergrund der geplanten Sperrung der Durchfahrt des Bahnhofsvorplatzes, Paul-Heyse-Unterführung und Hackerbrücke sowie Arnulfstraße und Schwanthalerstraße zu betrachten und ein schlüssiges Verkehrskonzept zu entwickeln, das NO₂-Emissionen insgesamt maximal reduziert.

Kapitel II.

Antragspunkte

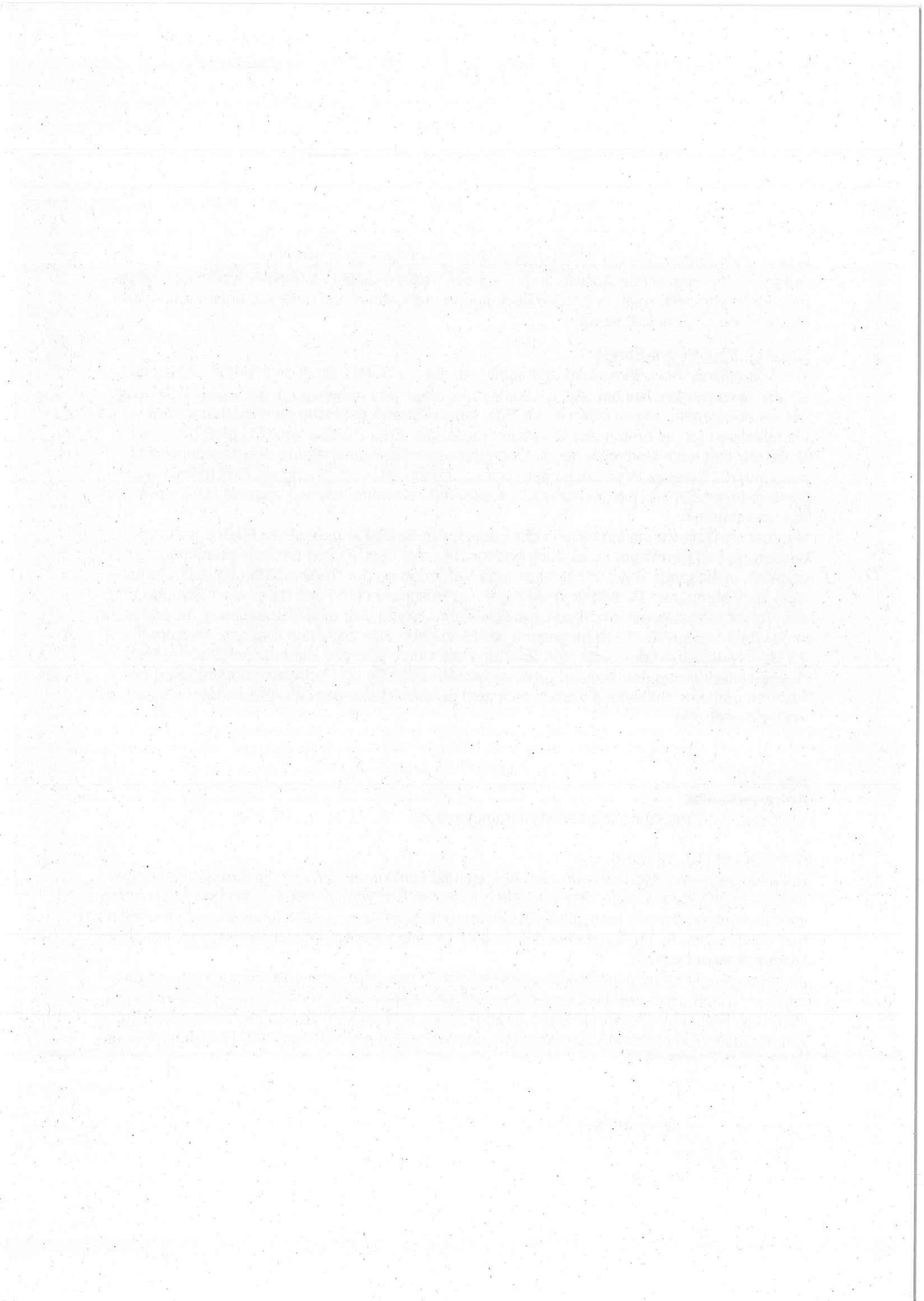
Wir bitten um Ergänzung folgenden Antragspunktes:

Antragspunkt Nr. 12 (neu)

Bei allen geplanten Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes ist die Einhaltung der gesetzlichen NO₂-Grenzwerte sicherzustellen. Dafür sind in lufthygienisch kritischen Abschnitten verkehrstechnische und lufthygienische Untersuchungen der Trassenvarianten vorzunehmen und entsprechende, im direkten und indirekten Umfeld verkehrsmittelübergreifende Verkehrskonzepte zu entwickeln.

Insbesondere in lufthygienisch kritischen Bereichen des geplanten Altstadtradrings und des darüber hinaus geplanten Radwegenetzes mit gemessenen NO₂-Grenzwertüberschreitungen (Stachus, Frauenstraße, Paul-Heyse Straße) ist ein schlüssiges Verkehrskonzept unter Einbeziehung aller Verkehrsarten zu erarbeiten, das klein- und großräumige NO₂-Emissionen insgesamt maximal reduziert.

Stephanie Jacobs
Berufsmäßige Stadträtin



Telefon: 233-25459
Telefax: 233-27966

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Wirtschaftsförderung
Grundlagen der
Wirtschaftspolitik

Mitzeichnung der Beschlussvorlage
Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“
Bürgerbegehren „Radentscheid“
Umsetzung – Teil I

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15585

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, HAI/3-R

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bedauert ausdrücklich, dass im Verfahren für die Erstellung auch dieser Sitzungsvorlage - entgegen der wiederholten Forderung des Wirtschaftsreferates und der betroffenen Unternehmen - im Vorfeld keine angemessene Einbindung der relevanten Wirtschaftsakteure stattgefunden hat, während hingegen eine Einbeziehung der Initiatoren des Bürgerentscheids offenbar möglich war. Bereits in seiner ersten Stellungnahme hatte des RAW zudem gefordert, eigene Kapitel zur Darstellung der Lösungen für die Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit der ansässigen Ladengeschäfte und Gewerbetreibenden als verbindlichen Bestandteil in die Beschlussfassung mit aufzunehmen.

Des Weiteren wurden für die Umsetzung der im Beschluss genannten Einzelprojekte weder deren Konsequenzen exakt dargestellt, wie z.B. Anzahl und Lage der wegfallenden Parkplätzen und ggf. von Fahrspuren, noch die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Gewerbetreibenden, deren Lieferverkehr, sowie die touristische Infrastruktur etwa im Bezug auf Reisebusse etc. untersucht. Zudem wurde auf mögliche Probleme einer Beeinträchtigung des ÖPNVs nicht ausreichend eingegangen bzw. wurden keine Verkehrsprognosen erarbeitet, die die Folgen der Maßnahmen abbilden würden.

Aus den genannten Gründen zeichnet das Referat für Arbeit und Wirtschaft die vorliegende Beschlussvorlage zu der Thematik erneut nicht mit.

Mit freundlichen Grüßen

Clemens Baumgärtner