

Stadtrat Manuel Pretzl

ANTRAG

21.01.2020

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Antrag zur dringlichen Behandlung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 05.02.2020

Umsetzung des Radbegehrens komplett vorstellen

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, dem Stadtrat die weiteren 30 Maßnahmen zur Umsetzung des Radbegehrens vorzulegen.

Begründung

Wie einer Münchner Tageszeitung unter der Überschrift „Die geheime Liste der Stadt“ zu entnehmen war, gibt es bereits konkrete Pläne zur weiteren Umsetzung des Radbegehrens: Bei Straßen, in denen Parkplätze oder Fahrstreifen gestrichen werden sollen, hat laut diesem Artikel die Verwaltung die Auswirkungen und Einschränkungen für den Autoverkehr bzw. den ÖPNV teilweise als „hoch“ eingeschätzt.

Über das vernünftige Maß der Verkehrswende muss noch vor der Wahl offen und ehrlich diskutiert werden.

Initiative:
Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Tabelle 1

Entwurf Maßnahmentabelle – Umsetzung Bürgerbegehren Radentscheid & Altstadt-Radring

Nr.:	Übersicht Strecken Radschnellverbindungen	Anzahl Fahrstreifen Verkehrsstärke Kfz/24h	Verkehrsstärke Rad/8h	Radverkehrs-Infrastruktur	Lösungsansatz	fließender Kfz-Verkehr Betroffenheit	Ruhender Kfz-Verkehr Betroffenheit	ÖPNV Betroffenheit	Strecken-Länge km	BA	Bemerkung	Planungsstand 02/2020
1	Radschnellverbindung Münchner Norden	v.a. 2x2, Unterschiedliche, meist hohe Verkehrsstärke	sehr hoch	v.a. Radfahrstreifen; bauliche Radwege auf rund 10 % der Strecke	v.a. Parkplatzentfall	gering	hoch	mittel	9,1	1, 3, 4, 11, 12	bereits beschlossen für Vor-, Entwurfsplanung	siehe Bemerkung
2	Radschnellverbindung Starnberg	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	8 km (Korridorlänge auf Stadtgebiet)	in Untersuchung	derzeit in Untersuchung, genaue Streckenführung erst im Laufe des Jahres 2020 klar.	siehe Bemerkung
3	Radschnellverbindung Fürstenfeldbruck	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	15 km (Korridorlänge auf Stadtgebiet)	in Untersuchung	derzeit in Untersuchung, genaue Streckenführung erst im Laufe des Jahres 2020 klar.	siehe Bemerkung
4	Radschnellverbindung Dachau	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	12 km (Korridorlänge auf Stadtgebiet)	in Untersuchung	derzeit in Untersuchung, genaue Streckenführung erst im Laufe des Jahres 2020 klar.	siehe Bemerkung
5	Radschnellverbindung Markt Schwaben	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	10 km (Korridorlänge auf Stadtgebiet)	in Untersuchung	derzeit in Untersuchung, genaue Streckenführung erst im Laufe des Jahres 2020 klar.	siehe Bemerkung
6	Radschnellverbindung Oberhaching	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	6 km (Korridorlänge auf Stadtgebiet)	in Untersuchung	derzeit in Untersuchung, genaue Streckenführung erst im Laufe des Jahres 2020 klar.	siehe Bemerkung
7	Radschnellverbindung Tangenten	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	in Untersuchung	Voraussichtlich 20-40 km (je nach Lage der Bestvariante)	in Untersuchung	derzeit in Untersuchung, genaue Streckenführung erst im Laufe des Jahres 2020 klar.	siehe Bemerkung

Nr.:	Altstadt-Radring	Anzahl Fahrstreifen Verkehrsstärke Kfz/24h	Verkehrsstärke Rad/8h	Aktuelle Bestandssituation Radverkehrs-Infrastruktur	Lösungsansatz	fließender Kfz-Verkehr Betroffenheit	Ruhender Kfz-Verkehr Betroffenheit	ÖPNV Betroffenheit	Strecken-Länge km	BA	Bemerkung	Planungsstand 02/2020
1	Abschnitt 1 – Lenbachplatz bis Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße	abschnittsweise 3x3, 1x0, 1x1, 2x3 ca. 15.000 (Maximiliansplatz 40.000)	hoch ca. 2.000 – 4.000	teilweise bauliche Radwege, teilweise Radstreifen	nach Abschnitt Fahrstreifenentfall, Parkraumentfall	hoch	mittel	mittel Nachtlinien	1,2	1,3	durch Radschnellverbindung Münchner Norden BAU bereits beauftragt	in Untersuchung
2	Abschnitt 2 – Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße bis Maximilianstraße	1x1 bzw. 2x2 (Tunnelausfahrt) ca. 25.000 – 30.000	mittel ca. 800 – 1.500	bauliche Radwege, teilweise Forderungen erfüllt	ein Fahrstreifen + Parker im Bereich Tunnelausfahrt	hoch	gering	gering	1,2	1,3	durch Übernahme Bürgerbegehren bereits grundsätzlich beschlossen	in Untersuchung
3	Abschnitt 3 – Maximilianstraße bis Isartor	2x3 (TG-Ausfahrt) ca. 20.000 – 25.000	gering ca. 500	bauliche Radwege teilweise nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenentfall	mittel	gering	gering	0,5	1	durch Übernahme Bürgerbegehren bereits grundsätzlich beschlossen	in Untersuchung Teilabschnitt Thomas-Wimmer-Ring-Garage Realisierung ab 2020
4	Abschnitt 4 – Frauenstraße, Blumenstraße bis Papa-Schmid-Straße	1x1 bzw. 1x2 ca. 15.000 – 20.000	gering ca. 500	teilweise keine Radverkehrsanlagen	Entfall Fahrstreifen, Fahrtrichtung	hoch	mittel	nach Variante mittel bis hoch Bus 132	1	1	durch Übernahme Bürgerbegehren bereits grundsätzlich beschlossen	Frauenstraße in Untersuchung, Blumenstraße Sendlinger Tor bis Papa-Schmid-Straße Realisierung vorgesehen 2020
5	Abschnitt 5 – Blumenstraße bis Lenbachplatz	4x2 bzw. 4x3 ca. 35.000 – 40.000	mittel ca. 1.500	baulicher Radwege	Fahrstreifenentfall, Entfall einzelner Parkplätze	hoch	gering	Hoch Tram 12, 16, 17, 18, 20, 23, 27	1,4	1, 2, 3	durch Übernahme Bürgerbegehren bereits grundsätzlich beschlossen	in Untersuchung

Tabelle1

Nr.:	Übersicht Strecken	Anzahl Fahrstreifen Verkehrsstärke Kfz/24h	Verkehrsstärke Rad/8h	Aktuelle Bestandssituation Radverkehrs- Infrastruktur	Lösungsansatz	fließender Kfz-Verkehr Betroffenheit	Ruhender Kfz-Verkehr Betroffenheit	ÖPNV Betroffenheit	Strecken- Länge km	BA	Bemerkung	Planungsstand 02/2020
1	Paul-Heyse-Straße zwischen Arnulfstraße und Pettenkoferstraße	2x2 ca. 18.000 - 20.000	sehr hoch ca. 5.000	abschnittsweise gemeinsamer F+R-Weg bzw. bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrestreifenfall	mittel	gering bei Fahr- streifenentfall bzw. mittel ca. 20 (siehe Be- merkung)	58, 68, X98 hoch	0,8	2	Entwicklung Correo (möglicher Flächengewinn durch Auflösung gemeinsamer F+R in Kombination mit Stellplatzentfall auf der Ostseite)	aufgrund parallel laufender Themen zurückgestellt
2	Schwanthalerstraße zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße	richtungsabhängig 1x2 und 1x1 ca. 16.000	mittel ca. 1.200	keine Radverkehrsanlagen	Fahrestreifenfall und einseitiger Parkplatzenfall auf der Südseite	mittel	mittel ca. 50 Hotelanfahrt Taxi 12 EHV bzw. MP	keine/gering	0,6	2	zukünftig ggf. alternierendes Parken	Teil 1. Maßnahmenbündel mit Beschluss vom 18.12.2019, derzeit Erarbeitung von Varianten anschließend Beteiligung Betroffene und Bezirksausschüsse sowie erneute Stadtratsbefassung
3	Reichenbachbrücke	2x2 (stadtauswärts mit Gleisbefahrung) ca. 16.000	sehr hoch ca. 3.500	getrennter F+R-Weg	Fahrestreifenfall Entfernung Sperrmarkierung Tram	gering	keine	18 mittel	0,2	2		Teil 1. Maßnahmenbündel mit Beschluss vom 18.12.2019, derzeit Erarbeitung von Varianten anschließend Beteiligung Betroffene und Bezirksausschüsse sowie erneute Stadtratsbefassung
4	Lindwurmstraße	2x2 ca. 12.000 - 24.000	sehr hoch 7.000 bis 8.000 /15 h	bauliche Radwege Abschnittsweise nicht richtlinienkonform bzw. nicht StVO-konform	Fahrestreifenfall, Bauliche Radwege zwischen Baumgraben und Stellplätzen	mittel	gering	62 gering	2,3	2,6	mögliche Radschnellverbindung	Teil 1. Maßnahmenbündel mit Beschluss vom 18.12.2019, derzeit Erarbeitung von Varianten anschließend Beteiligung Betroffene und Bezirksausschüsse sowie erneute Stadtratsbefassung
5	Theresienstraße zwischen Arcisstraße und Schleißheimerstraße	1x2 (Einbahnregelung) ca. 10.000	keine Daten vorhanden	keine Radverkehrsanlagen	Fahrestreifenentfall sowie Parkplatzenfall zwischen Augustenstraße und Schleißheimer Straße, Parkplätze in den Knotenpunkten, 1 Baum	gering	mittel ca. 40	68, 100 gering	0,7	3		zurückgestellt, zunächst Klärung, ob Ein- oder Zweirichtungsverkehr für Radverkehr und Umgang mit Buslinie
6	Briener Straße zwischen Luisenstrasse (Königsplatz) und Arcisstraße	2x2 ca. 15.000	hoch ca. 3.000	gemeinsamer F+R-Weg	Fahrestreifenentfall	mittel	keine	keine	0,3	3	Denkmalschutz Kopfsteinpflaster	Teil 1. Maßnahmenbündel mit Beschluss vom 18.12.2019, derzeit Erarbeitung von Varianten anschließend Beteiligung Betroffene und Bezirksausschüsse sowie erneute Stadtratsbefassung. Umgriff erweitert bis Richard-Wagner-Straße
7	Elisenstraße	2x2 ca. 26.000	mittel ca. 1.800	keine Radverkehrsanlagen	Fahrestreifenentfall	mittel	gering	gering	0,5	3		Teil 1. Maßnahmenbündel mit Beschluss vom 18.12.2019, derzeit Erarbeitung von Varianten anschließend Beteiligung Betroffene und Bezirksausschüsse sowie erneute Stadtratsbefassung
8	Nymphenburger Straße Mittlerer Ring bis Stiglmaierplatz	2x1 überbreit ca. 15.000 – 21.000	hoch ca. 3.000	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Einseitiger Parkplatzenfall überwiegend Südseite und Fahrbahnverengung	gering	sehr hoch ca. 200 MP 2 Hotelanfahrt	keine	1,7	3,9		Aufgrund Umsetzung Parallelrouten Blumenburgstraße/ Karistraße zurückgestellt. Vorschlag nur Stiglmaierplatz für 2. Maßnahmenbündel
9	Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Gasteig (stadteinwärts)	2x2 ca. 27.000 (wird sich durch Fahrestreifenreduktion Ludwigbrücken voraussichtlich verringern)	sehr hoch ca. 3.600	baulicher Radweg nicht richtlinienkonform	Fahrestreifenentfall	mittel	keine	keine	0,5	5		Vorschlag für 2. Maßnahmenbündel
10	Ohlmüllerstraße	2x1 ca. 16.000	keine Daten vorhanden	keine Radverkehrsanlagen	Beidseitiger Parkplatzenfall	gering	mittel ca. 50	gering	0,3	5		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
11	Humboldtstraße zwischen Claude-Lorrain-Straße und Pilgersheimer Straße	2x1 ca. 17.000	keine Daten vorhanden	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Beidseitiger Parkplatzenfall	gering	mittel ca. 65	gering	0,3	5,18		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt

Tabelle1

Nr.:	Übersicht Strecken	Anzahl Fahrstreifen Verkehrsstärke Kfz/24h	Verkehrsstärke Rad/8h	Aktuelle Bestandssituation Radverkehrs- Infrastruktur	Lösungsansatz	fließender Kfz-Verkehr Betroffenheit	Ruhender Kfz-Verkehr Betroffenheit	ÖPNV Betroffenheit	Strecken- Länge km	BA	Bemerkung	Planungsstand 02/2020
12	Pilgersheimer Straße zwischen Ohlmüllerstraße und Freibadstraße	2x1 12.000 – 16.000	keine Daten vorhanden	teilweise Radfahrstreifen/Schutzstreifen bauliche Radwege Nicht richtlinienkonform bzw. Keine Radverkehrsanlagen	Fahrstreifenentfall im Knotenpunkt Und teilweise Parkplatzentfall	mittel	gering im Detail noch nicht bekannt	mittel	0,9	5,18	Voraussichtlich nur ERA-konforme RV möglich	Vorschlag für 2. Maßnahmenbündel
13	Implerstraße / Thalkirchner Straße zwischen Lindwurmstraße und Brudermühlstraße	2x1 überbreit bzw. 2x2 ca. 11.000 – 15.000	mittel 1.200	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenentfall zwi- schen Valleystraße und Brudermühlstraße Einseitiger Stellplatzent- fall und Fahrbahnver- schmälerung zwischen Valleystraße und Lind- wurmstraße Punktuellder Baumentfall	gering	mittel ca. 60	gering	1,3	6		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
14	Pfeuferstraße zwischen Lindwurmstraße und Herzog-Ernst-Platz	2x1 ca. 14.000	mittel ca. 1.900	bauliche Radwege nicht StVO-konform	Parkplatzentfall Westsei- te und Fahrbahnver- schmälerung	gering	mittel ca. 45	53 gering	0,4	6		Teil 1. Maßnahmenbündel mit Beschluss vom 18.12.2019, derzeit Erarbeitung von Varianten anschließend Beteiligung Betroffene und Bezirksausschüsse sowie erneute Stadtratsbefassung
15	Albert-Roßhaupter-Straße zwischen Partnachplatz und Mittlerer Ring	2x2 ca. 16.000 – 17.000	gering ca. 1.000	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenentfall	gering	gering	54 gering	0,8	7		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
16	Waldfriedhofstraße	2x2 ca. 22.000 – 26.000	keine Daten Vorhanden	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenentfall	gering	gering	54 mittel	1	7	sehr breiter Mittelteiler	aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
17	Westendstraße von Elsenheimer Straße bis einschließlich Autobahnbrücke	Abschnittsweise 2x1 Überbreit bzw. 2x2 ca. 13.000 – 16.000	mittel ca. 1.300	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Parkplatzentfall bei über- breiten Fahrbahn / Fahr- streifenentfall bei zwei Fahrstreifen	gering	sehr hoch ca. 280	130 gering	1,8	7,25		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
18	Ridlerstraße	2x1 ca. 8.000 – 11.000	mittel ca. 1.200	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform Mischverkehr auf der Fahrbahn	Parkplatzentfall	gering	sehr hoch ca. 250 1 Beh.-parkplatz 6 Taxi 1 Ladesäule	62 gering	1,1	8		Teil 1. Maßnahmenbündel mit Beschluss vom 18.12.2019, derzeit Erarbeitung von Varianten anschließend Beteiligung Betroffene und Bezirksausschüsse sowie erneute Stadtratsbefassung
19	Schleißheimer Straße Zwischen Curt-Metzgerplatz und Milbertshofener Straße Stadteinwärts	2x1 ca. 21.000	mittel ca. 1.100	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrbahnverschmälerung Verbreiterung Radweg auf der Westseite	gering	gering	gering	0,3	11		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
20	Ungerer Straße zwischen Münchner Freiheit und Mittlerer Ring	2x2 ca. 19.000 – 20.000	hoch ca. 2.000	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenentfall	mittel	gering	gering	1,3	12		Vorschlag für 2. Maßnahmenbündel erweitert um gesamte Länge
21	Domagkstraße	2x1 ca. 10.000 – 14.000	mittel ca. 1.300	einseitig Radfahrstreifen bzw. getrennter F+R nicht richtlinien- konform	Parkplatzentfall	gering	hoch ca. 150	gering	1,5	12		Teil 1. Maßnahmenbündel mit Beschluss vom 18.12.2019, derzeit Erarbeitung von Varianten anschließend Beteiligung Betroffene und Bezirksausschüsse sowie erneute Stadtratsbefassung
22	Heinrich-Wieland-Straße Albert-Schweitzer-Straße / Corinthstraße und St.-Michael-Straße / Hofangerstraße	2x2 ca. 23.000 – 24.000	mittel ca. 1.200	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenentfall Mittelteiler	mittel	gering	195 mittel	1,6	14, 15, 16		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
23	Bad-Schachener-Straße zwischen St.-Michael-Straße / Hofangerstraße Und Innsbrucker Ring	2x2 ca. 25.000	mittel ca. 1.200	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenentfall Mittelteiler	mittel	gering	199 mittel	0,8	14,16		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
24	Bad-Schachener-Straße zwischen Innsbrucker Ring und Aschheimer Straße / Melusinenstraße	2x2 bzw. 2x3 ca. 18.000 – 19.000	gering ca. 1.000	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenentfall Umwandlung Schrägparker (ca. 45) 2 Beh-PP in Längsparker Mittelteiler	gering	gering /mittel	gering	0,5	14,16	Umgang Schrägparker / Bäume	aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
25	Anzinger Straße	2x2 ca. 15.000	gering ca. 1.000	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenentfall Mittelteiler	gering	mittel	gering	0,5	14,16	Umgang Schrägparker / Bäume	aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt

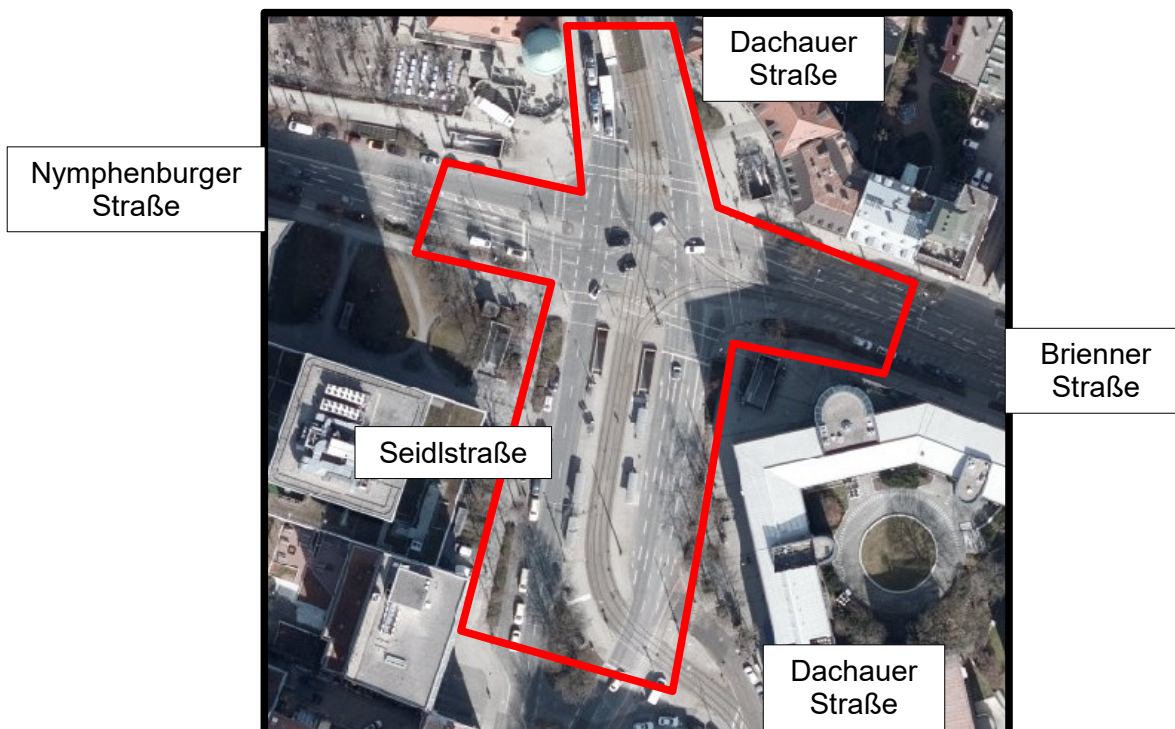
Tabelle 1

Nr.:	Übersicht Strecken	Anzahl Fahrstreifen Verkehrsstärke Kfz/24h	Verkehrsstärke Rad/8h	Aktuelle Bestandssituation Radverkehrs- Infrastruktur	Lösungsansatz	fließender Kfz-Verkehr Betroffenheit	Ruhender Kfz-Verkehr Betroffenheit	ÖPNV Betroffenheit	Strecken- Länge km	BA	Bemerkung	Planungsstand 02/2020
26	Berg-am-Laim-Straße	2x2 ca. 19.000 – 27.000	sehr hoch ca. 3.600	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenfall	mittel	gering	gering	1,4	14		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
27	Kreillerstraße	2x2 ca. 23.000 – 27.000	gering ca. 700	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenfall	mittel	gering	187 hoch	2,7	14,15		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
28	Wasserburger Landstraße	2x2 ca. 26.000 – 31.000	gering ca. 900	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenfall	hoch	gering	193 hoch	4	15		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
29	Heinrich-Wieland-Straße zwischen Quiddestraße und Albert-Schweitzer-Straße / Corinthstraße	1x1 überbreit bzw. 1x2 ca. 17.000 – 18.000	gering ca. 300	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Richtungsabhängig Fahrstreifenfall bzw. Parkplatzentfall Mittelteiler	gering	mittel ca. 35	gering	0,3	15,16		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
30	Balanstraße zwischen Orleansstraße und Fasangartenstraße	2x1 ca. 6.000 – 21.000	keine Daten vorhan- den	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Parkplatzentfall zwischen St.-Martin- Straße und Orleans- straße nur mit Einbahn- regelung oder Baument- fall	mittel	sehr hoch im Detail noch nicht bekannt	gering	3,5	5, 16, 17	mögliche Radschnellverbindung	aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
31	Ottobrunner Straße zwischen Adilostraße und Unterhachinger Straße	2x1 ca. 15.000 – 19.000	gering ca. 600	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Parkplatzentfall	gering	hoch ca. 140	gering	0,6	16	Auswirkung auf pot. Tramvariante Ramersdorf-Perlach	aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
32	Ottobrunner Straße zwischen Unterhachinger Straße und Hochäckerstraße (nur Nordseite)	2x1 ca. 15.000 – 19.000	gering ca. 600	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Parkplatzentfall auf der Nordseite	gering	gering ca. 25	gering	0,2	16		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
33	Kirchseeoner Straße zwischen MR und Füh- richstraße / Hechtseestraße	2x2 ca. 5.000 – 8.000	keine Daten vorhan- den	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Richtungsabhängig Fahr- streifenfall und Parkplatzentfall in der Kirchseeoner Straße zwischen MR und Füh- richstraße	gering	sehr hoch ca. 195	55 gering	1,4	16	Nordseite Kirchseeoner Straße nur ERA-konforme Radverkehrsanlagen Auswirkung auf pot. Tram Ramers- dorf	aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
34	Straßenzug Ichostraße Werinherstraße Clau- dius-Keller-Straße Melusinenstraße	2x2 ca. 10.000 – 25.000	mittel ca. 1.400	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenfall	mittel	gering	54, 58, 59, 68, 145, 213 mittel	3	16,17		aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
35	Martin-Luther-Straße	2x2 ca. 22.000 – 36.000	gering ca. 800	abschnittsweise Radfahrstreifen baulicher Radweg Keine Radverkehrsanlagen	Fahrstreifenfall Parkplatzentfall	hoch	gering ca. 20	gering	0,5	17		Vorschlag für 2. Maßnahmenbündel
36	Drygalski Allee	2x2 ca. 7.000 – 27.000		bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenfall	mittel	gering	63, 132, 134, 151 mittel	2,2	19	Abschnitt zwischen Züricher Straße/ Kistlerhofstraße und Boschetsrieder Straße streichen?	aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
37	Boschetsrieder Straße zwischen Aidenbachstraße und Plinganserstraße	Abschnittsweise 2x2 oder 1x1 19.000 – 22.000	mittel ca. 1.200	abschnittsweise bauliche Radwe- ge nicht richtlinienkonform bzw. getrennter F+R nicht richtlinien- konform	gemischt Überwiegend Parkplat- zentfall, Fahrstreifen, Mit- telteiler	gering	hoch ca. 160	136 gering	1,3	19	Auswirkung auf pot. Tram Westtan- gente	Teil 1. Maßnahmenbündel mit Beschluss vom 18.12.2019, derzeit Erarbeitung von Varianten anschließend Beteiligung Betroffene und Bezirksausschüsse sowie erneute Stadtratsbefassung
38	Würmtalstraße zwischen Waldwiesenstraße und Kornwegstraße	2x1 (überbreit) ca. 21.000	keine Daten Vorhanden	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Parkplatzentfall	gering	hoch	160, 268 gering	1,3	20	mögliche Radschnellverbindung Auswirkung auf pot. Tram- Südtangente	aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
39	Würmtalstraße zwischen Kornwegstraße und Fürstenrieder Straße	1x2 und 1x3 ca. 24.000	keine Daten Vorhanden	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenfall	gering	gering	54, 160, 167, 268 mittel	0,5	20	mögliche Radschnellverbindung Auswirkung auf pot. Tram-Südtan- gente	aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
40	Lochhausener Straße zwischen Piroldstraße und Am Langwieder Bach	2x1 ca. 21.000 – 24.000	gering ca. 600	gemeinsamer F+R-Weg nicht StVO-konform	Parkplatzentfall	gering	hoch ca. 160	gering	2,1	22	voraussichtlich nur ERA-konforme RV möglich	aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
41	Gothardstraße östlich Fürstenrieder Straße	2x2 ca. 8.000 – 9.000	mittel ca. 1.300	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenfall	gering	gering	gering	2,1	25	mögliche Radschnellverbindung	aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt
42	Zschokkestraße	2x2 11.000 – 12.000	keine Daten vorhan- den	bauliche Radwege nicht richtlinienkonform	Fahrstreifenfall	gering	gering	130 mittel	1,5	25	mögliche Radschnellverbindung	aufgrund der Kriterien im Beschluss vom 18.12.2019 zurückgestellt

Ruhender Verkehr
MP = Mischparken
EHV = Eingeschränktes Halteverbot = Lieferzone

Gering = < 30
Mittel = < 100
Hoch = > 100
Sehr hoch = > 200

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	ca. 14.000 – 26.000 je Knotenpunktarm
Parkplatzangebot	ca. 5 + Taxistandplatz
Verkehrsstärke Rad/8h	nur teilweise Daten vorhanden nördlicher Knotenpunktarm hoch ca. 2.500
Streckenlänge in km	-
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	- Teil mehrerer beschilderter Fahrradhaupttrouten (Marienplatz - Aubing, Marienplatz – Allach, Marienplatz – Feldmoching) - Knotenpunktarme teilweise Bestandteil der Untersuchungen zur Radschnellverbindung München-Dachau



Grundzüge der weiteren Planung:

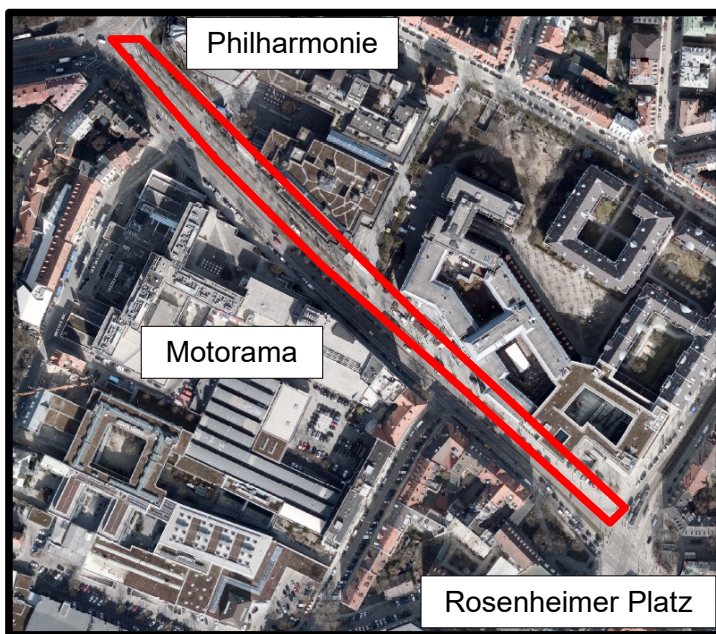
Es müssen Lösungen für alle zulaufenden Straßen erarbeitet sowie die Radverkehrsführungen über den Stiglmaierplatz überprüft werden. In der Seidlstraße wird der Radverkehr im Bestand ungünstig im Seitenraum hinter dem Baumgraben geführt.

In der Briener Straße wurden bereits Radfahrstreifen realisiert, allerdings im Zulauf zum Stiglmaierplatz wieder in den Seitenraum verschwenkt. Die Überprüfung der Anschlüsse an die bestehenden Radverkehrsanlagen ist, ebenso wie der Umgang mit dem Trambahnverkehr, Bestandteil der weiteren Planungen. Da nicht in allen Knotenpunktarmen Parkplätze vorhanden sind, werden Varianten mit einem Fahrstreifenentfall bzw. einer Neuordnung des Seitenraums untersucht.

Steckbrief Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Gasteig (stadteinwärts)

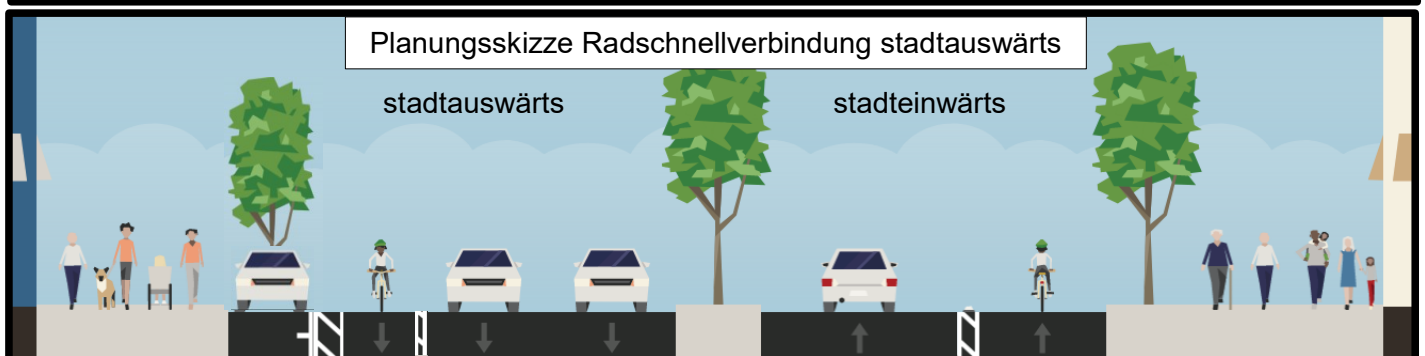
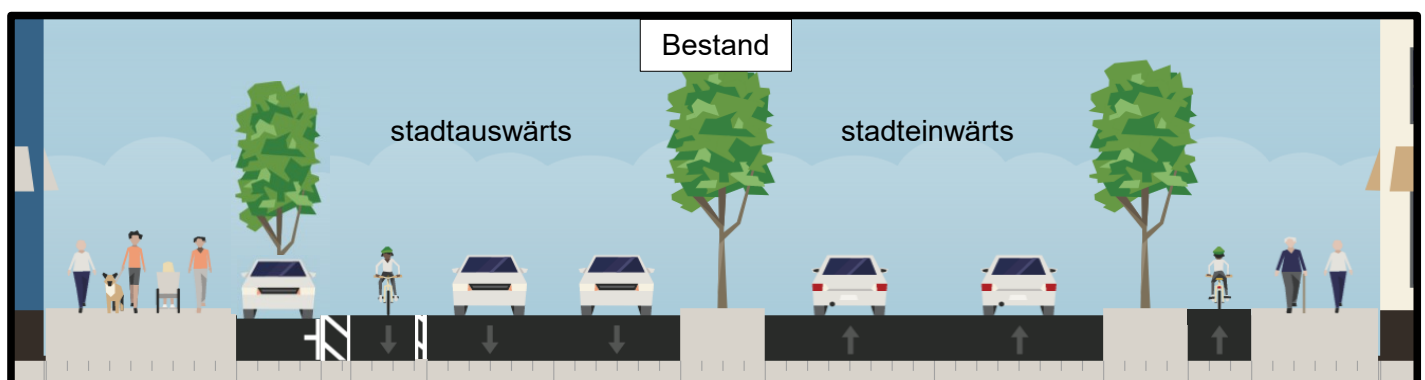
Anlage 3b

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 / ca. 27.000
Parkplatzangebot	ca. 8 + Hotelanfahrt (Bus) und Taxistreifen
Verkehrsstärke Rad/8h	sehr hoch ca. 3.600
Streckenlänge in km	0,5
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - beschilderte Fahrradhaupttroute (Marienplatz – Fasangarten) - Bestandteil der Untersuchungen zur Radschnellverbindung München-Oberhaching



Grundzüge der weiteren Planung:

Da für die stadtauswärtige Richtung bereits ein Radfahrstreifen vorhanden ist, wird zunächst lediglich die stadteinwärtige Richtung für eine vertiefende Planung vorgeschlagen. Aufgrund der vom Stadtrat beschlossenen Umgestaltung der Ludwigsbrücken werden sich die Verkehrsstärken des Kfz-Verkehrs auf dieser Achse voraussichtlich verringern. Für den angrenzenden Abschnitt der Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße (Verkehrsversuch Tempo 30) wird dem Stadtrat im Laufe des Jahres 2020 in einer gesonderten Beschlussvorlage ein Vorschlag unterbreitet.

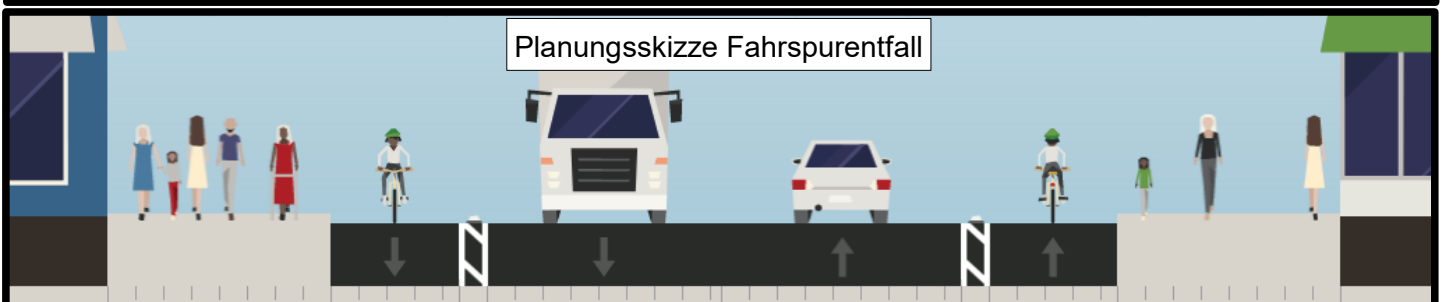
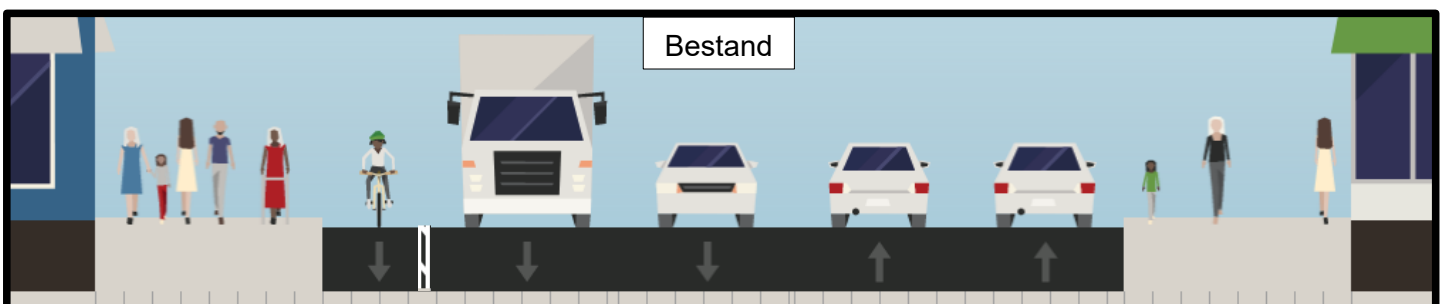


Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 / ca. 23.000
Parkplatzangebot	ca. 20 mit eingeschränktem bzw. absolutem Haltverbot zu den Spitzenstunden
Verkehrsstärke Rad/8h	gering ca. 500
Streckenlänge in km	0,5
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	Radfahrstreifen (westliche Straßenseite), gemeinsamer Geh- und Radweg bzw. keine Radverkehrsanlagen
Bemerkung	aufgrund fehlender Radinfrastruktur insbesondere auf der östlichen Straßenseite besonderer Handlungsbedarf



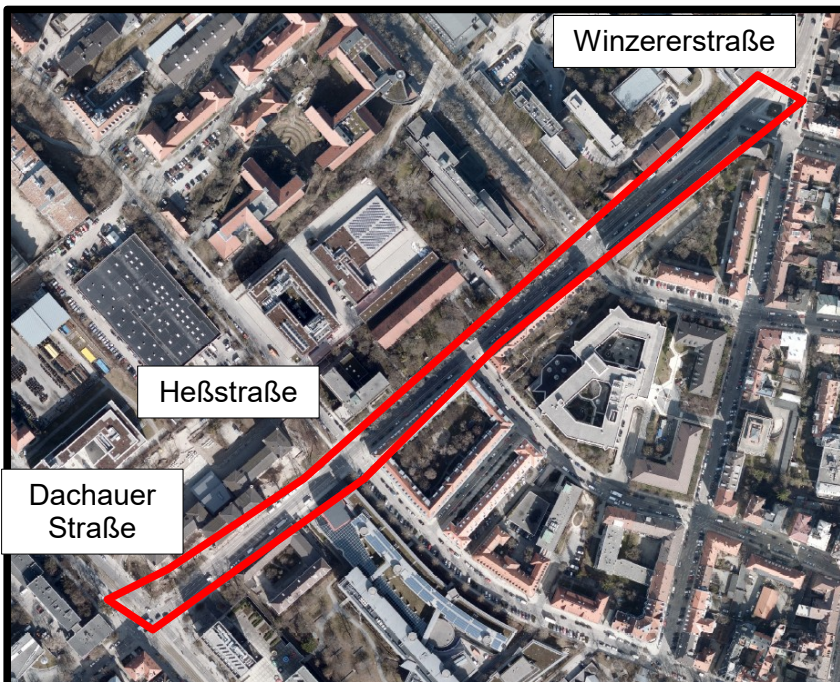
Grundzüge der weiteren Planung:

Nördlich und südlich der Martin-Luther-Straße sind Radverkehrsanlagen im Bestand vorhanden. Der Radweg/Radfahrstreifen an der westlichen Straßenseite mit einer Breite von derzeit etwa 1,8 m soll durch einen Fahrspurenfall verbreitert werden. An der östlichen Straßenseite ist für die Errichtung eines Radweges oder eines geschützten Radfahrstreifens der Entfall einer Fahrspur notwendig. Der Kreuzungsbereich an der Silberhornstraße muss mit einem Fahrstreifenentfall bzw. Neuordnung der Verkehrsflächen angepasst werden.

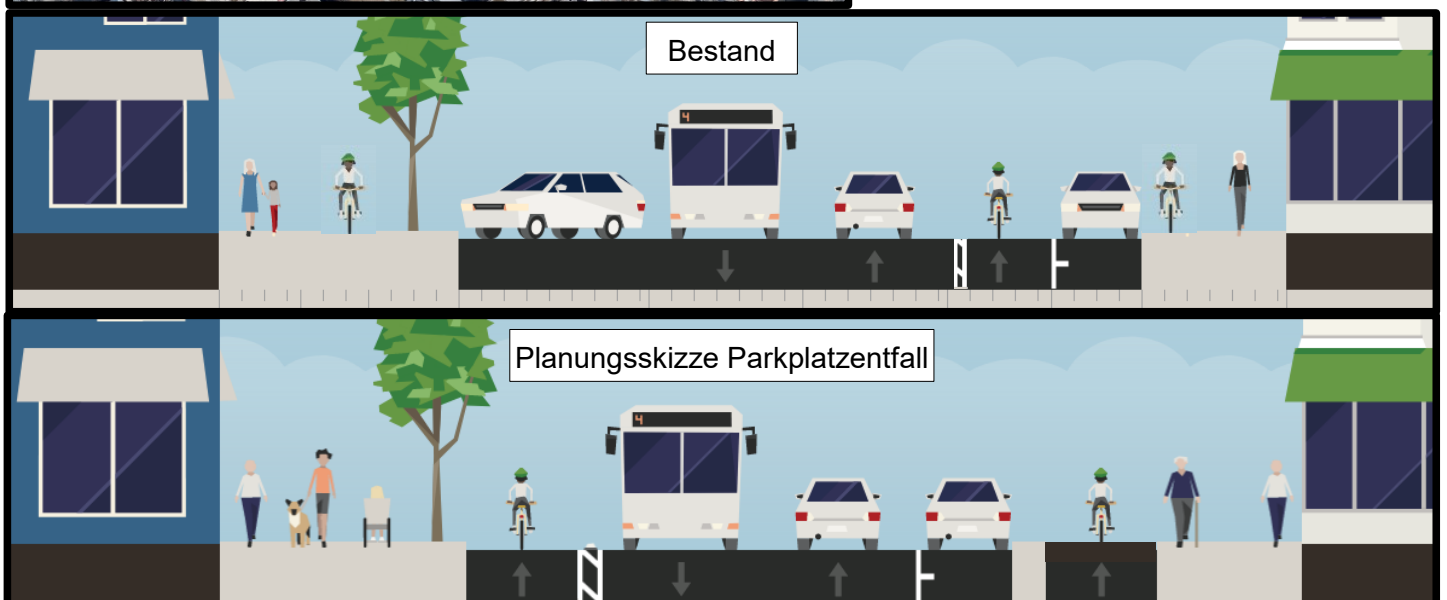


Steckbrief Lothstraße zwischen Dachauer Straße und Georgenstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 / ca. 8.000
Parkplatzangebot	ca. 170
Verkehrsstärke Rad/8h	hoch ca. 2.000
Streckenlänge in km	0,7
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme Radfahrstreifen bzw. auf Gehweg markierter Radweg ohne Benutzungspflicht (nördliche Straßenseite) sowie Radfahrstreifen (südliche Straßenseite)
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - beschilderte Fahrradhaupttroute (Innerer Radring) - Bestandteil der Untersuchungen zur tangentialen Radschnellverbindung - Buslinienverkehr - aus Sicht der Vertreterinnen und Vertreter des Radentscheids hohe Dringlichkeit aufgrund der Netzbedeutung

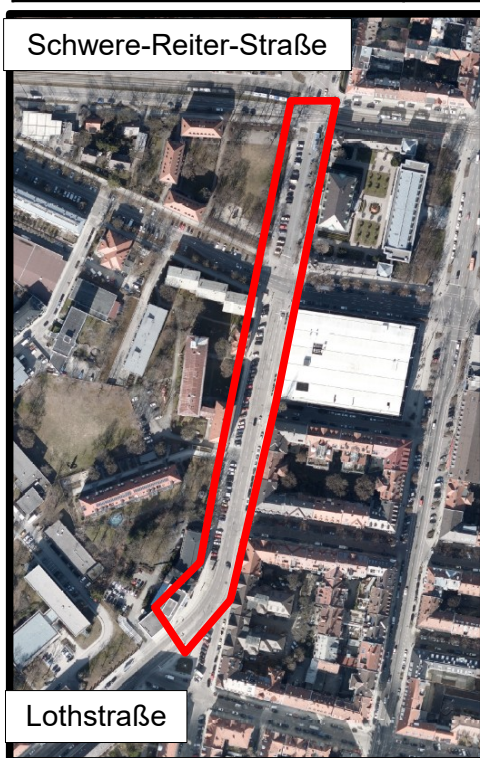


Grundzüge der weiteren Planung: Verbreiterung der bestehenden bzw. Einrichtung von neuen Radverkehrsanlagen anstelle der markierten Radwege im Gehwegbereich. Flächengewinn durch Parkplatzentfall und Anpassung der überbreiten Fahrbahnen. Die E-Ladesäulen können erhalten bleiben. Der Bereich schließt an den Maßnahmenvorschlag 3e Winzererstraße zwischen Lothstraße und Schwere-Reiter-Straße an.



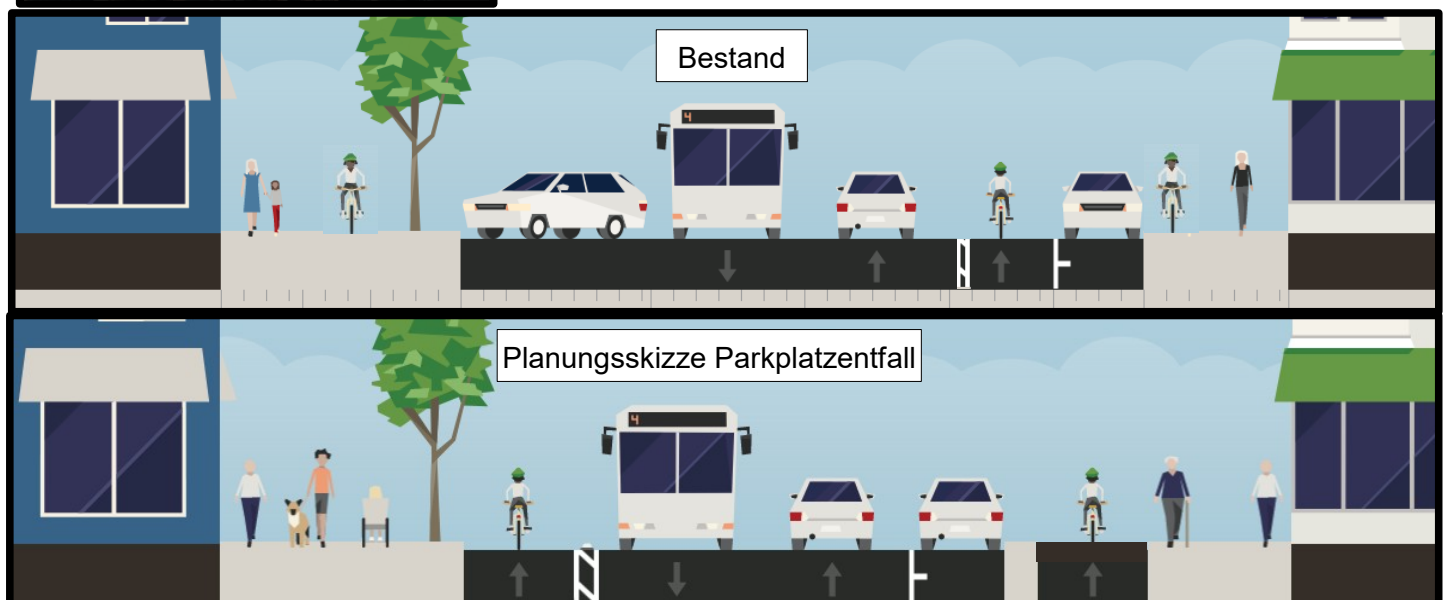
Steckbrief Winzenerstraße zwischen Lothstraße und Schwere-Reiter-Straße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 / ca. 4.200
Parkplatzangebot	ca. 100
Verkehrsstärke Rad/8h	gering ca. 400
Streckenlänge in km	0,4
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme Radfahrstreifen, markierte Radwege auf dem Gehweg, bauliche Radwege
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - abschnittsweise beschilderte Fahrradhaupttroute (Innerer Radring) - Bestandteil der Untersuchungen zur tangentialen Radschnellverbindung - Buslinienverkehr - hohe Dringlichkeit aus Sicht der Vertreterinnen und Vertreter des Radentscheids aufgrund der Netzbedeutung



Grundzüge der weiteren Planung:

Verbreiterung der bestehenden bzw. Einrichtung von neuen Radverkehrsanlagen anstelle der markierten Radwege im Gehwegbereich. Flächengewinn durch Parkplatzentfall bzw. Umwandlung von Senkrecht- in Längsparkplätze. Der Bereich schließt an den Maßnahmenvorschlag 3d Lothstraße zwischen Dachauer Straße und Georgenstraße an.



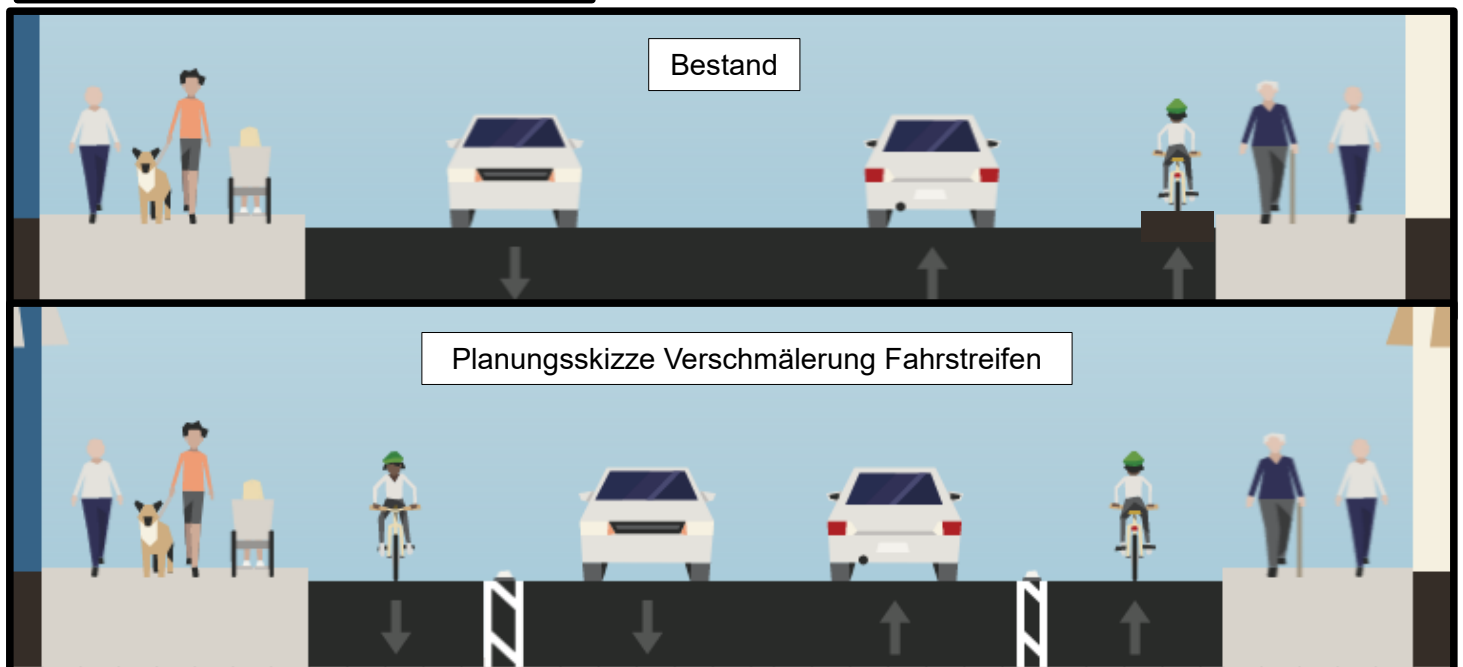
Steckbrief Pilgersheimer Straße zwischen Freibadstraße und Edlinger Platz

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 / ca. 15.000
Parkplatzangebot	ca. 15 am Edlinger Platz ca. 30 mit eingeschränktem bzw. absolutem Haltverbot zu den Spitzenstunden
Verkehrsstärke Rad/8h	gering ca. 400
Streckenlänge in km	0,3
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	abschnittsweise nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege, Radfahrstreifen bzw. keine Radverkehrsanlagen
Bemerkung	Buslinienverkehr



Grundzüge der weiteren Planung:

Aufgrund der vergleichsweise niedrigen Verkehrsstärke ist die Ausarbeitung einer Variante mit einer Verschmälerung der überbreiten Fahrspuren bzw. einem Fahrstreifenentfall sinnvoll. Die Radverkehrsanlagen im Seitenraum werden teilweise auf Kosten einer Fahrspur verbreitert. Der Kreuzungsbereich zur Humboldtstraße muss in Bezug auf Abbieger und Bushaltestellen überplant werden, um eine Behinderung des ÖPNV möglichst auszuschließen.



Steckbrief Gebattelstraße zwischen Mariahilfplatz und Regerstraße (Gebattelberg)

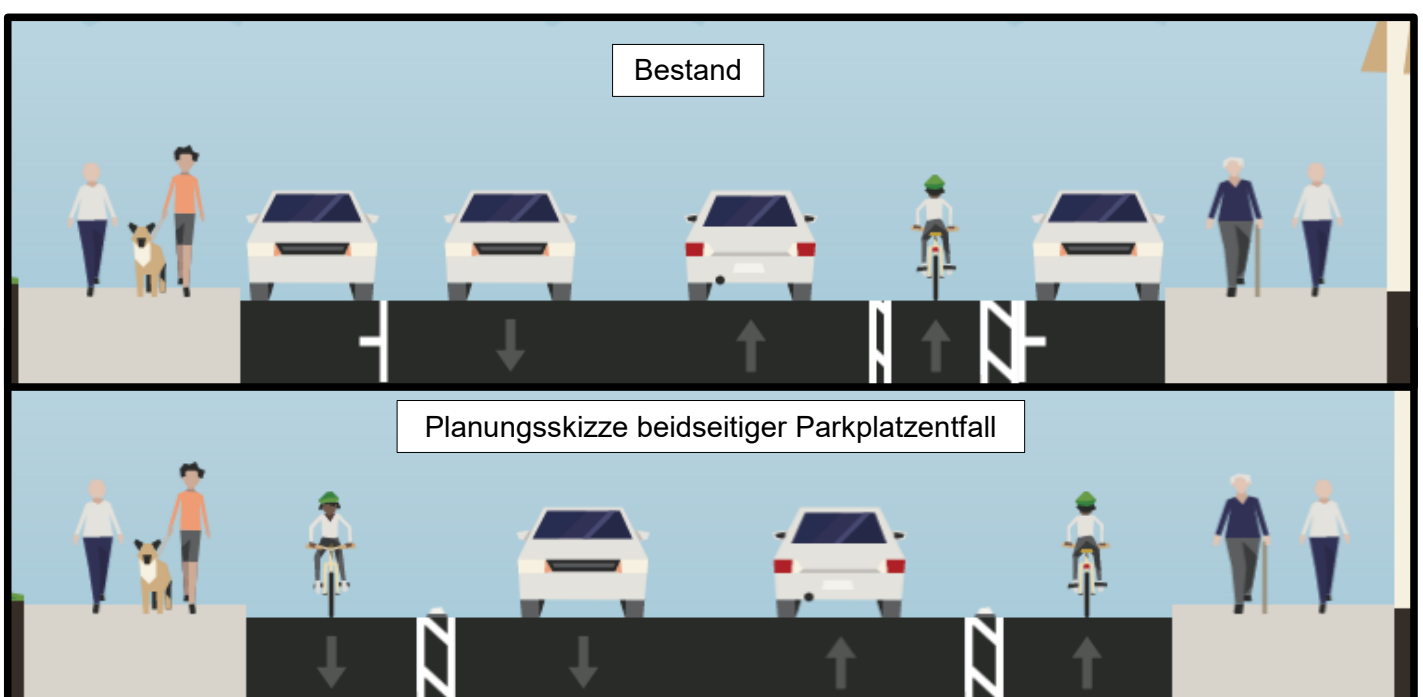
Anlage 3g

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x1 / ca. 11.000
Parkplatzangebot	beidseitig, insgesamt ca. 90
Verkehrsstärke Rad/8h	keine Daten vorhanden
Streckenlänge in km	0,3
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	stadtauswärts (bergauf) Schutzstreifen stadteinwärts (bergab) keine Radverkehrsanlagen
Bemerkung	- Buslinienverkehr - bei lediglich einseitigem Parkplatzentfall zumindest richtlinienkonforme Lösung möglich



Grundzüge der weiteren Planung:

Die Ausarbeitung von Varianten mit ein- bzw. beidseitigem Parkplatzentfall in Kombination mit einer Verschmälerung der überbreiten Fahrbahn sollen die Basis für die weiteren Untersuchungen bilden.



Steckbrief Ungererstraße zwischen Münchner Freiheit und Frankfurter Ring

Anlage 3h

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 / ca. 19.000 – 30.000
Parkplatzangebot	beidseitig, insgesamt ca. 450
Verkehrsstärke Rad/8h	hoch ca. 2000
Streckenlänge in km	3
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	nicht richtlinienkonforme bauliche Radwege
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - beschilderte Fahrradhaupttroute (Arena) - Teilabschnitt Bestandteil der Untersuchungen zur tangentialen Radschnellverbindung - Buslinienverkehr



Grundzüge der weiteren Planung:

An Engstellen ist ein Verbreiterung des Radwegs nur mit Fahrspurentfall möglich. Darum und aufgrund der Lage der Parkplätze im Baumgraben ist die Ausarbeitung von Varianten mit Fahrstreifenentfall und ggf. mit einem Rückbau des Fahrbahnteilers sinnvoll. Die Radverkehrsanlagen im Seitenraum werden zugunsten eines breiteren Gehwegs zurückgebaut. Die neuen Radverkehrsanlagen werden auf dem bestehenden rechten Fahrstreifen und in der Parkbucht situiert, um möglichst viele Parkplätze zu erhalten. Eine Umverteilung der Verkehrsflächen und des Seitenraums an den Kreuzungen ist in Bezug auf die Verkehrssicherheit durchzuführen.



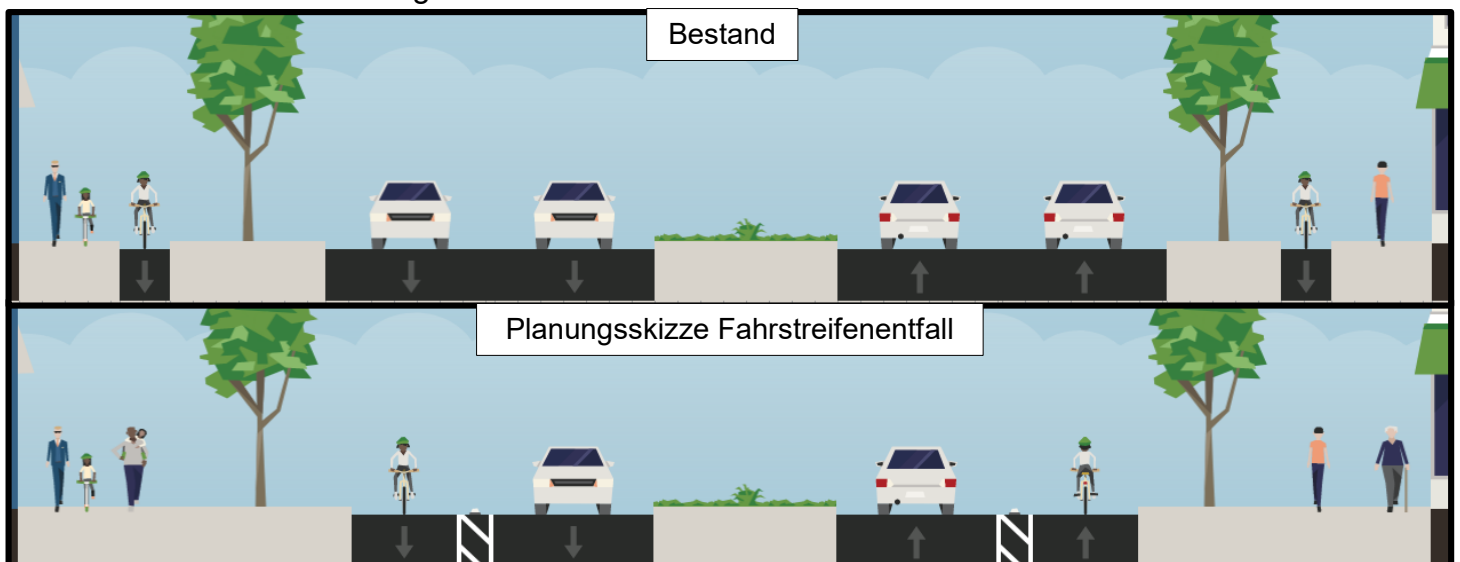
Steckbrief Marsstraße zwischen Pappenheimstraße und Arnulfstraße

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 / ca. 19.000
Parkplatzangebot	ca. 15
Verkehrsstärke Rad/8h	gering ca. 500
Streckenlänge in km	0,7
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	abschnittsweise bauliche Radwege nicht StVO-konform bzw. nicht richtlinienkonform bzw. auf Gehweg abmarkierter Radweg
Bemerkung	<ul style="list-style-type: none"> - letztes Teilstück der Marsstraße ohne angemessene Radverkehrsanlagen - Teilabschnitt Bestandteil der Untersuchungen zur tangentialen Radschnellverbindung



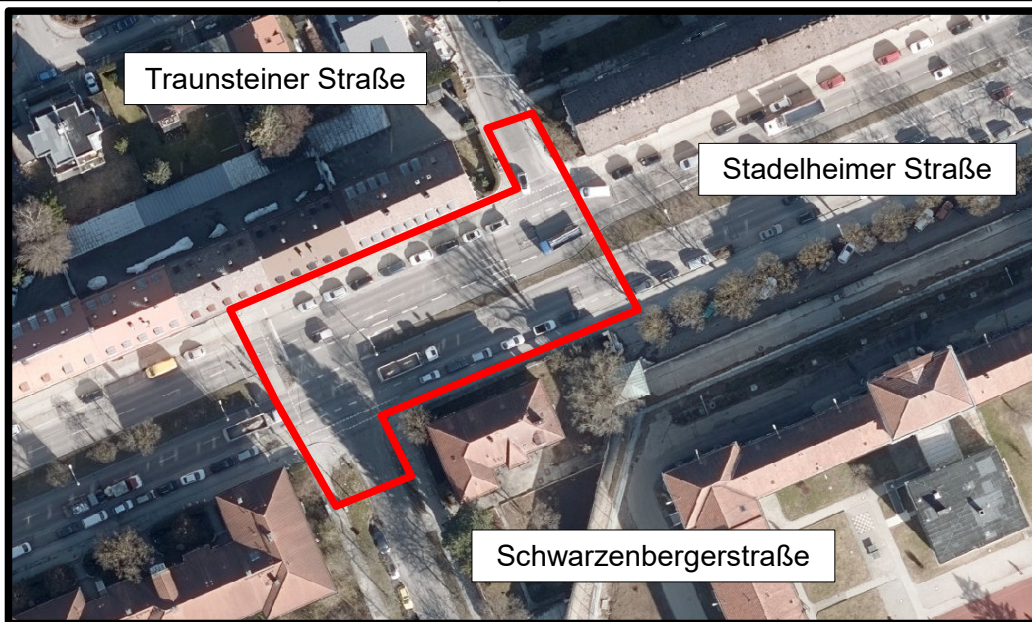
Grundzüge der weiteren Planung:

Aufgrund der vergleichsweise niedrigen Verkehrsstärke ist die Ausarbeitung einer Variante mit einem Fahrstreifenentfall sinnvoll. Die Radverkehrsanlagen im Seitenraum werden teilweise auf Kosten einer Fahrspur verbreitert und teilweise zurückgebaut und die Flächen dem Gehweg zugeschlagen. Die neuen Radverkehrsanlagen werden auf dem bestehenden rechten Fahrstreifen situiert. Der sog. „frei laufende Rechtsabbieger“ für den Kfz-Verkehr von der Marsstraße in die Arnulfstraße wird nach Möglichkeit zurückgebaut und der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr in die Signalisierung eingebunden. Die Prüfung einer angemessenen Querungsmöglichkeit der Marsstraße von und zur Maillingerstraße ist Teil der weiteren Planung.



Verbindung Schwarzenbergerstraße / Traunsteiner Straße

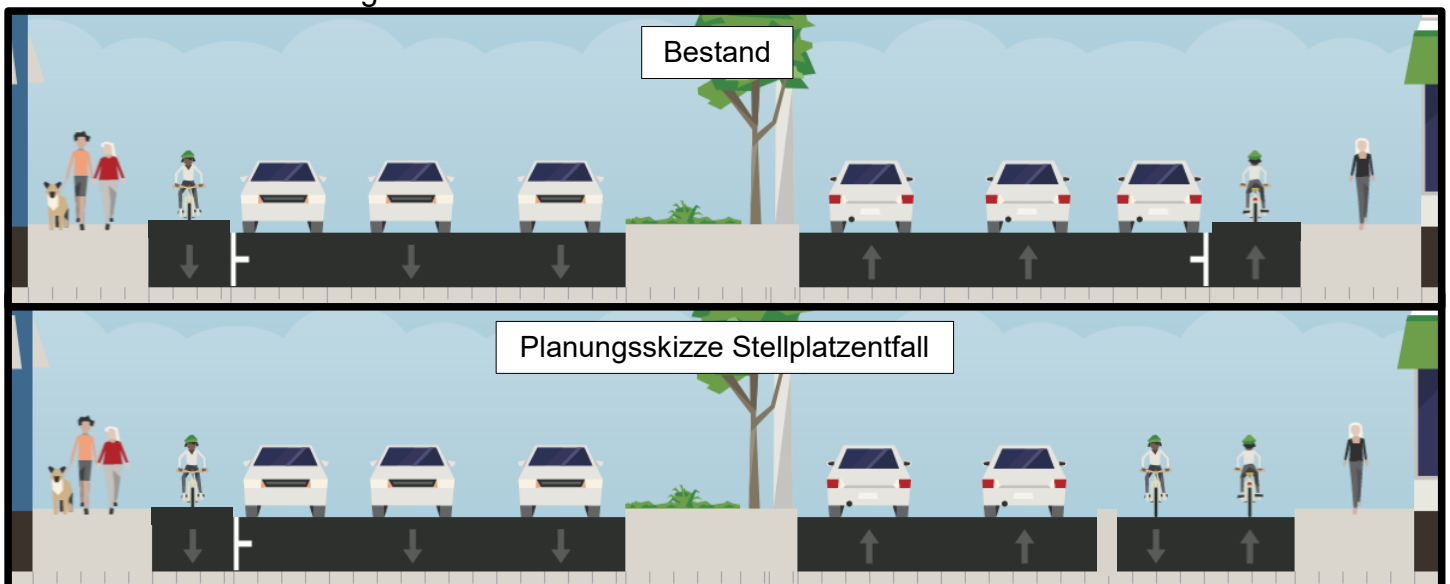
Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 / ca. 31.000
Parkplatzangebot	7 (nördliche Straßenseite)
Verkehrsstärke Rad/8h	keine Daten vorhanden
Streckenlänge in km	-
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	richtlinienkonformer baulicher Einrichtungsradweg
Bemerkung	derzeit keine durchgängige Radverbindung von Süd nach Nord wegen fehlendem Zweirichtungsradweg



Grundzüge der weiteren Planung:

Zur Anbindung der Wohngebiete südlich der Stadelheimer Straße mit der Giesinger Ortsmitte sieht der Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr eine Route über die Schwarzenbergerstraße und Traunsteiner Straße als Verbindung zur Hauptroute in der Traunsteiner Straße vor. Damit diese Verbindung nicht nur von Nord nach Süd sondern auch in umgekehrter Richtung durchgängig befahren werden kann, soll in der Stadelheimer Str. zwischen der signalisierten Querung und der Traunsteiner Str. ein Zweirichtungsradweg untersucht werden.

Durch einen Parkplatzenfall von 7 Stellplätzen und der Anpassung der signalisierten Querung könnte diese Verbindung realisiert werden.





Vollversammlung vom 19.02.2020
TOP C 2 -ö-: Umsetzung des Radbegehrens endlich veröffentlichen
Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 18014

Änderungsantrag

Der Antrag der Referentin wird wie folgt geändert:

Punkt 1 der Referentin wird wie folgt geändert:

Vom Vortrag der Referentin wird Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird aufgefordert, zur Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung am 4. März 2020 eine neue Vorlage zu erstellen, in der die vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs für ca. 30 Straßen vorgestellt werden.

Punkte 2 bis 3:

Wie Antrag der Referentin

Gez.
Dr. Michael Mattar (Fraktionsvorsitzender)

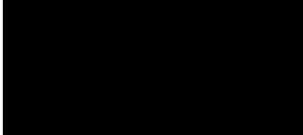
Gez.
Prof. Dr. Jörg Hoffmann

Gez.
Wolfgang Zeilhofer

Gez.
Gabriele Neff (stellv. Fraktionsvorsitzende)

Gez.
Thomas Ranft

Datum: 28.02.2020



Mitzeichnung der Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 17708

**Antrag zur dringlichen Behandlung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung
am 05.02.2020, „Umsetzung des Radbegehren komplett vorstellen“,
Antrag Nr. 14-20 / A 06575 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 21.01.2020**

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung PLAN-HAI-3

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat das Referat für Gesundheit und Umwelt mit Mail vom 27.02.2020 um Mitzeichnung der o.g. Beschlussvorlage bis 28.02.2020 gebeten.

Aufgrund der kurzfristigen Mitzeichnungsfrist konnte eine vertiefte Prüfung der Umweltbelange bei den 10 konkreten genannten Maßnahmen nicht erfolgen.

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.

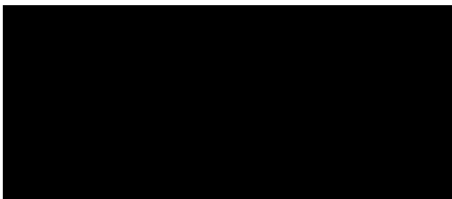
Aus Sicht der Luftreinhaltung ist eine möglichst breite Verlagerung des MIV auf den Radverkehr sowie auf den, hohe Kapazitäten aufnehmenden, ÖPNV anzustreben. Dazu ist der ÖPNV auszubauen und dessen Attraktivität zu steigern. Es ist planerisch sicherzustellen, dass der Ausbau des Radwegenetzes und der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

Antrag der Referentin:

Der Antrag der Referentin ist vor dem Hintergrund der grundsätzlichen Ausführungen zur Luftreinhaltung folgendermaßen zu ergänzen (fett):

*„2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, auf Grundlage des Bürgerbegehrens „Radentscheid“, in Abstimmung mit den beteiligten Referaten und den SWM / MVG, die Auswirkungen und Chancen der Umsetzung des Radentscheids für das zweite Maßnahmenbündel mit 10 Maßnahmen (siehe Anlage 3) zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen. Bei der Erarbeitung eines Entscheidungsvorschlags werden die ggf. betroffenen Anliegerinnen und Anlieger sowie die Bezirksausschüsse beteiligt. Das Baureferat wird gebeten, dazu durchgängige Darstellungen der Raumaufteilung für den jeweiligen Straßenzug, basierend auf den Zielsetzungen des Bürgerbegehrens Radentscheid und unter Berücksichtigung der notwendigen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, zu erarbeiten. Insbesondere darf es durch diese Maßnahmen zu keiner Verschlechterung des ÖPNV, **zu keinen Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte des Bundesimmissionschutzgesetzes im direkten und indirekt betroffenen Umgriff** und möglichst keinen Baumfällungen kommen, eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf Wohngebiete soll vermieden und flankierende Maßnahmen zur Reduzierung des MIV in der Altstadt sollen geprüft werden. Dies sind folgende Örtlichkeiten:...“*

Das Referat für Gesundheit und Umwelt zeichnet die Beschlussvorlage unter der Voraussetzung mit, dass die vorgenannten Ausführungen bei der weiteren Maßnahmenplanung sowie die Ergänzung des Antrags der Referentin berücksichtigt werden und dieses Schreiben der Beschlussvorlage als Anlage angefügt wird.



Mitzeichnung der Beschlussvorlage
Umsetzung des Radbegehren komplett vorstellen
Nr. 14-20 / V 17708

An das PLAN. 

Das Referat für Arbeit konnte sich aufgrund der knappen Fristsetzung nicht eingehend mit der Vorlage befassen und nimmt sie daher lediglich zur Kenntnis. Aus Sicht des Referates für Arbeit und Wirtschaft ist jedoch grundsätzlich auf die Belange der Wirtschaft, des Wirtschafts- und Lieferverkehrs hinzuweisen.

Das RAW weist auf Seite 3 der Vorlage hin. Dort wird im Zusammenhang mit der Maßnahmenliste ausgeführt, dass zur Beurteilung des Wegfalls von Stellplätzen „zu diesem Stand“ die angrenzenden Erdgeschossnutzungen nicht in die Einschätzung der Betroffenheit des ruhenden Verkehrs einfließen. Dies ist aus Sicht der vom Referat für Arbeit und Wirtschaft zu vertretenden Belange kritisch zu beurteilen.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bittet, in die weitere Prüfung des neu vorgelegten Maßnahmenbündels einbezogen zu werden


Clemens Baumgärtner