

## **Evaluation der temporären Radverkehrsanlagen**

### **Pop-up-Bike-Lanes verlängern**

Antrag Nr. 20-26 / A 00550 der Stadtratsfraktion DIE LINKE./ Die PARTEI, Fraktion ÖDP / FW vom 20.10.2020

### **Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01840**

Anlage:

1. Antrag Nr. 20-26 / A 00550
2. Stellungnahmen der Bezirksausschüsse

### **Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 28.10.2020 (SB)**

Öffentliche Sitzung

## **I. Vortrag der Referentin**

### **1. Anlass**

Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 27.05.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00491) wurden neue Radfahrstreifen in Gelbmarkierung an sechs Straßenabschnitten als zeitlich begrenzter Verkehrsversuch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende bis Ende Oktober 2020 beschlossen.

Inhalt der vorliegenden Beschlussvorlage sind die Ergebnisse der Evaluation der temporären Radverkehrsanlagen und Vorschläge zum weiteren Vorgehen an den einzelnen Streckenabschnitten. Als Grundlage für die Entscheidung dienen Verkehrszählungen, die bei der Verwaltung eingegangenen Rückmeldungen aus den betroffenen Bezirksausschüssen (siehe Anlage 2), der Polizei, der MVG (Münchner Verkehrsgesellschaft) und der Bürgerschaft sowie Ergebnisse einer wissenschaftlichen Begleituntersuchung mit über 7.100 ausgewerteten Rückmeldungen.

Die Stadtratsfraktion DIE LINKE./ Die PARTEI, Fraktion ÖDP / FW hat am 20.10.2020 beantragt, dass die temporären Radverkehrsanlagen bis zur baulichen Veränderung, gemäß den Forderungen des Radentscheids, als temporäre Maßnahme im Modellversuch bestehen bleiben.

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss mit dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 und 11.

### **2. Evaluationsergebnisse und Rückmeldungen zu den temporären Radverkehrsanlagen**

#### **Allgemeine Anmerkungen zur Evaluation**

Die Verkehrszählungen wurden für alle Strecken an jeweils zwei Werktagen Anfang Juni 2020 (Ferienzeit) vor Einrichtung der temporären Radfahrstreifen und Mitte September 2020 nach Einrichtung der temporären Radfahrstreifen durchgeführt und um Detektordaten (in Abhängigkeit der technischen Ausstattung der Ampelanlagen sind diese nicht für alle Strecken vorhanden) ergänzt. Generell sind die Erhebungen aufgrund der äußeren

Rahmenbedingungen (Ferienzeit bei den Vorher-Erhebungen, verändertes Arbeits-/Homeoffice-, Reise-/Urlaubs- und Verkehrsverhalten durch Corona) nur bedingt repräsentativ. Angegeben wird für den Kfz-Verkehr der Tagesverkehr sowie die Morgen- (MS) und Abendspitzenstunde (AS). Rad- und Fußverkehr wurden zwischen 06:00 und 19:00 Uhr über einen Zeitraum von 13 Stunden erhoben. Die Werte wurden generell auf 100er-Werte gerundet.

Die Aussagen der Polizei decken für alle Streckenabschnitte den Zeitraum seit der Einrichtung Ende Juni bis zum 30.09.2020 ab und werden in den Textpassagen zu den jeweiligen Streckenabschnitten immer im Original wiedergegeben.

## **2.1. Radfahrstreifen in der Rosenheimer Straße zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz (in beiden Fahrtrichtungen)**

### **Ergebnisse der Verkehrszählungen mit Vorher-Nachher-Vergleich**

	Vorher (Ferienzeit)	Nachher	Detektordaten Oktober
Kfz-Tag	14.400	11.900	14.200
Kfz-MS	1.000	900	500
Kfz-AS	1.200	900	500
Fußg.	1.700	2.100	
Radf.	2.500	2.600	

### **Rückmeldung der Polizei zum Unfallgeschehen und zur Verkehrssituation**

Im Streckenabschnitt zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße befinden sich diverse Geschäfte und Gaststätten. Mangels geeigneten Parkraums wird der Lieferverkehr nicht selten über die Pop-up-Bike-Lanes abgewickelt. Gefährliche Situationen sind zwar nicht bekannt geworden, es gingen aber mehrere Anzeigen wegen auf den Pop-up-Bike-Lanes abgestellter Fahrzeuge ein.

Im Betrachtungszeitraum registrierten wir lediglich einen einzigen Verkehrsunfall mit Radfahrerbeteiligung. Dabei missachtete ein Pkw-Fahrer an der Metzstraße das für ihn geltende Rotlicht der Lichtsignalanlage und kollidierte mit einem Radfahrer im Querverkehr. Bei dem Verkehrsunfall verletzte sich der Radfahrer leicht.

Vor Einrichtung der Pop-up-Bike-Lanes erreichten uns Bürgerbeschwerden bezüglich des Einfahrens von Kraftfahrzeugen trotz stockendem Verkehr in den Kreuzungsbereich mit der Pariser Straße, insbesondere weil es dadurch zu Gefährdungen von Schulkindern kam, welche die Grundschule an der Bazeillesstraße besuchen. Die Schulkinder mussten bei der Fahrbahnquerung zwischen den in der Kreuzung stehenden Fahrzeugen durchgehen. Eine Änderung des Schaltprogramms der Lichtsignalanlage konnte hier Abhilfe bringen.

Nach Einrichtung der Pop-up-Bike-Lanes musste festgestellt werden, dass der Kreuzungsbereich in der ebenso schulwegrelevanten Zeit zwischen 15.30 Uhr und 16.00 Uhr von wartenden Fahrzeugen wieder permanent „zugestellt“ wird. Wegen der Fahrstreifenreduzierung im Streckenabschnitt zwischen Pariser Straße und Orleansstraße können einfach nicht genügend Fahrzeuge abfließen. Aus unserer Sicht müsste die Schaltung der Lichtsignalanlage erneut überprüft und optimiert werden, um hier Abhilfe zu schaffen und Gefährdungssituationen für die Schüler zu vermeiden. Diesbezüglich wurde bereits ein

Ortstermin mit Ihren Kolleginnen und Kollegen von der Schulwegsicherheit vereinbart. Durch die Fahrstreifenreduzierung zugunsten der Pop-up-Bike-Lanes kommt es vor allem zu den Berufsverkehrszeiten zu größeren Staus. Zu beobachten ist dies insbesondere nachmittags ab ca. 15.30 Uhr in stadtauswärtiger Fahrtrichtung.

### **Rückmeldung der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)**

Die Buslinien 55, 145, 155 und 213 sind im Zulauf zwischen Friedenstraße und Orleansstraße betroffen; dort staut sich der Kfz-Verkehr aufgrund des Fahrstreifenentfalls, zudem wurde die Busbeschleunigung an der Lichtsignalanlage (LSA) Orleans-/Rosenheimer Str. deaktiviert. Mit ursächlich ist hierfür jedoch eine Hochbaustelle an einem Gebäude an der Ecke Rosenheimer Straße / Orleansstraße, weshalb die Fahrstreifenanzahl im Abfluss reduziert ist und somit auch die Fahrstreifenanzahl im Zufluss reduziert wurde – anders als ursprünglich vorgesehen. Es kommt zu Mehrfahrzeiten von durchschnittlich 2,5 Minuten (bzw. 1,5 Minuten in der Ferienzeit).

Vorschlag SWM/MVG: Zwischen Friedenstraße und Orleansstraße wird bei Beibehaltung des Pop-up-Radwegs ein Fahrstreifen in eine Busspur umgewandelt, damit die Busse wieder behinderungsfrei durchfahren können. Alternativ wird die Rosenheimer Straße an der Einmündung Friedenstraße so stark gedrosselt, dass der folgende Abschnitt nicht überstaut. Außerdem wird die Busbeschleunigung wieder aktiviert.

### **Rückmeldungen der Bürger\*innen**

Es sind neun Rückmeldungen eingegangen. Sechs davon loben die temporären Radverkehrsanlagen. Zwei Bürgerschriften regen eine Mischspur für Rad- und Kfz-Verkehr an bzw. regen eine bessere Radverkehrsführung im Bereich der Baustelle an. In einem Bürgerschriften werden fehlende Lieferzonen kritisiert.

### **Rückmeldungen der Bezirksausschüsse**

Der Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen begrüßt die Einrichtung der Pop-up-Radwege in der Rosenheimer Straße, da hierdurch die Verkehrssicherheit für den Radverkehr und auch den Fußverkehr erhöht wird. Der Stau scheint sich durch die Pop-up-Radwege von der Ludwigsbrücke stadtauswärts zur Orleansstraße verlagert zu haben. Der BA fordert:

- Vorläufigen Erhalt, wie derzeit umgesetzt
- Längerfristig Umbau der Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße (z.B. im Sinne der "Kaulen-Variante") [Anmerkung: Variante Radfahrstreifen mit baulichen Optimierungen]
- Erweiterung auf den vom BA beschlossenen Umfang (Rosenheimer Platz bis Ludwigsbrücke)
- Außerdem: Darstellung des Ergebnisses des seit 2017 laufenden Tempo 30-Verkehrsversuchs

Der Bezirksausschusses 14 Berg am Laim hat sich in seiner Sitzung am 29.09.2020 mit der geplanten temporären Einrichtung von Radverkehrsanlagen befasst und erhebt hierzu keine Anregungen oder Bedenken.

Der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach hat in seiner Sitzung am 10.09.2020 nach Vorberatung im zuständigen Unterausschuss für Mobilität folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen: Der Bezirksausschuss verweist zu Ihrer Anhörung auf den in der Sitzung am

25.06.2020 einstimmig beschlossenen BA-Antrag Nr. 20-26 / B 00167 „Auswirkungen des Radwegs Rosenheimer Straße auf den 16. Stadtbezirk“. Darin wird sinngemäß eine Darstellung der Auswirkungen der temporären Radverkehrsanlagen gefordert, die in dieser Beschlussvorlage enthalten ist. Die Rückstauerscheinungen am Knotenpunkt Rosenheimer Straße / Orleansstraße werden im Folgenden erläutert.

### **Anmerkungen der Verwaltung**

Die Rückstauerscheinungen am Knotenpunkt Rosenheimer Straße / Orleansstraße sind für die Beurteilung der Auswirkungen der temporären Radverkehrsanlagen möglicherweise nur bedingt aussagekräftig, da zur gleichen Zeit eine Hochbaustelle (Kran in der Fahrbahn) eingerichtet war, die die Staubildung mit beeinflusst hat. Diese Hochbaustelle läuft nach derzeitigem Stand bis 31.12.2020. Die Busbeschleunigung an der Kreuzung Rosenheimer-/ Orleansstraße wurde nur für die stadteinwärtsfahrenden Busse in der Rosenheimer Straße deaktiviert (vorgesehen für die Dauer der Hochbaustelle), da diese Buslinien an der Orleansstraße rechts Richtung Ostbahnhof abbiegen und dadurch teilweise die Grünphase des stadteinwärtigen Verkehrs reduziert wird. Ab der Friedenstraße fahren diese Busse im Mischverkehr, sodass durch die Beschleunigung gewissermaßen eine Behinderung der Durchfahrt bis östlich der DB-Unterführung entsteht.

Bei einer eventuellen dauerhaften Einrichtung von Radverkehrsanlagen ohne die Baustelle wäre eine Verbesserung des Verkehrsablaufs insgesamt zu erwarten, wenngleich aus heutiger Sicht dadurch nicht alle jetzigen und künftig möglichen Konfliktsituationen gelöst werden können. Bezüglich der Schulwegsicherheit werden in dem bereits vereinbarten Ortstermin Lösungsmöglichkeiten erarbeitet, bspw. könnten die Grünphasen der zurückliegenden Kreuzungen so minimiert werden, dass Überstauungen nicht mehr auftreten können. Rückstauerscheinungen sind dann in weniger kritische Streckenabschnitte wie z.B. zwischen Gasteig und Rosenheimer Platz zu verlegen.

Bei einer dauerhaften Einrichtung von Radverkehrsanlagen in dieser Form wäre die Ausweisung von Lieferzonen sinnvoll.

Es wird vorgeschlagen, analog zum Vorgehen der Maßnahmenbeschlüsse zur Umsetzung des Radentscheids, die Verwaltung mit der Erarbeitung von Planungsvarianten und einer Einbindung der Öffentlichkeit zu beauftragen. Dabei werden die Ergebnisse der Evaluation der temporären Radverkehrsanlagen sowie der derzeitigen Tempo-30-Regelung berücksichtigt. Bis zum Vorliegen einer abschließenden Stadtratsentscheidung über die künftige Aufteilung des Straßenraums wird vorgeschlagen, die geltende Tempo-30-Regelung und die vorhandenen Dialogdisplays beizubehalten. Da die Dialogdisplays derzeit nur übergangsweise bis Ende des Jahres 2020 gemietet sind, wird die Verwaltung vor diesem Hintergrund zu prüfen, ob eine weitere Mietung mit Komplettdienstleistungsvertrag für ca. 15.000 € jährlich weiterhin wirtschaftlicher ist als der Kauf von vier Dialogdisplays. Die Kosten werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert.

## **2.2 Radfahrstreifen in der Rosenheimer Straße zwischen Lilienstraße und Am Lilienberg (stadtauswärts)**

### **Ergebnisse der Verkehrszählungen mit Vorher-Nachher-Vergleich**

Vorher (Ferienzeit)

Nachher

Kfz-Tag	22.900 (11.300 stadtauswärts)	21.700 (10.400 stadtauswärts)
Kfz-MS	1.500 (700 stadtauswärts)	1.500 (800 stadtauswärts)
Kfz-AS	1.900 (1.000 stadtauswärts)	1.800 (900 stadtauswärts)
Fußg.	3.500	3.900
Radf.	9.500	11.000

### **Rückmeldung der Polizei zum Unfallgeschehen und zur Verkehrssituation**

Keine expliziten Anmerkungen.

### **Rückmeldung der MVG**

Keine Betroffenheit.

### **Rückmeldungen der Bürger\*innen**

Es sind zwei positive Rückmeldungen und kritischer Beitrag zur Liefersituation eingegangen.

### **Rückmeldungen der Bezirksausschüsse**

Keine expliziten Anmerkungen.

### **Anmerkungen der Verwaltung**

Der Radfahrstreifen ist eine Übergangslösung bis die Planungen für die Ludwigsbrücken und die Anschlussbereiche, inklusive baulicher Radwege, realisiert werden (vgl. Beschluss der Vollversammlung vom 18.12.2019, Anschlussbereiche westlich / östlich der Ludwigsbrücken zwischen Rumford-/Thierschstraße und Am Gasteig im 1. Stadtbezirk Altstadt - Lehel, im 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt und im 5. Stadtbezirk Au – Haidhausen, Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 17109). Zur Baustellensituation zwischen Isartor und Max-Weber-Platz ist aktuell folgender Ablauf vorgesehen:

- Bis 13.12.2020 bleibt die Situation im Wesentlichen so wie jetzt; [Anmerkung: dies bezieht sich nicht auf die temporären Radverkehrsanlagen, sondern auf die grundlegende Bauphase]
- Ab 13.12.2020 wird der Tram-Verkehr zwischen Isartor und Max-Weber-Platz unterbrochen, der Kfz-Verkehr wird stellenweise über den Gleisbereich geleitet; die Radverkehrsanlagen könnten dann zwar grundsätzlich bestehen bleiben, es wären jedoch Anpassungen erforderlich, insbesondere bei den Ein- und Ausleitungen
- Ab voraussichtlich Februar 2021 bis voraussichtlich Frühjahr 2022 finden im gesamten Abschnitt zwischen Isartor und Max-Weber-Platz zahlreiche Sparten-Bauarbeiten im Vorgriff auf die Straßenumbauten statt, der Kfz-Verkehr kann nur jeweils einspurig gewährleistet werden; Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn wären dann vermutlich nicht mehr möglich;

Der Stadtrat hat bereits bauliche Radwege für den Endausbau des Abschnitts der Rosenheimer Straße zwischen Lilienstraße und Am Lilienberg beschlossen. Die Radverkehrsführung während der Bauzeit wird an die jeweiligen Bauphasen angepasst.

### **2.3 Radfahrstreifen in der Zweibrückenstraße zwischen Erhardt-/Steinsdorfstraße und**

## **Rumford-/Thierschstraße (in beiden Fahrtrichtungen)**

### **Ergebnisse der Verkehrszählungen mit Vorher-Nachher-Vergleich**

	Vorher (Ferienzeit)	Nachher
Kfz-Tag	18.500	16.300
Kfz-MS	1.300	1.100
Kfz-AS	1.500	1.300
Fußg.	8.200	9.100
Radf.	7.300	7.300

### **Rückmeldung der Polizei zum Unfallgeschehen und zur Verkehrssituation**

Im Betrachtungszeitraum wurden drei Verkehrsunfälle mit Radfahrer\*innenbeteiligung registriert:

- Eine Radfahrer\*in touchierte eigenverschuldet eine Bordsteinkante, stürzte und verletzte sich dabei leicht.
- Eine Radfahrer\*in fuhr auf eine an einer Rotlicht zeigenden Lichtsignalanlage wartende andere Radfahrer\*in auf. Dabei verletzen sich beide Unfallbeteiligte leicht.
- Der Fahrer eines Lieferwagens übersah beim Ausfahren aus einem Parkstreifen eine links neben ihm fahrende Radfahrer\*in. Beim nachfolgenden Unfall verletzte sich niemand.

Der Lieferverkehr wird in Ermangelung von geeignetem Parkraum nicht selten über die Pop-up-Bike-Lanes abgewickelt. Gefährliche Situationen oder Beschwerden diesbezüglich sind nicht bekannt geworden. Stauungen gibt es insbesondere zu den Berufsverkehrszeiten auf den Zufahrten zum Isartor von der Frauenstraße und dem Thomas-Wimmer-Ring aus. Durch Baustellen am Thomas-Wimmer-Ring verschärft sich die Stausituation zusätzlich noch.

### **Rückmeldung der MVG**

Die Buslinie 132 ist in stadtauswärtiger Fahrtrichtung vom Fahrstreifenentfall betroffen. Es kommt zu Mehrfahrtszeiten von durchschnittlich 1,2 Minuten (bzw. 1,0 Minuten in der Ferienzeit). Allerdings ist die Auswertung unvollständig, da wegen einer baustellenbedingten Umleitung die Buslinie 132 nur bis Isartor verkehrt und der Abschnitt Isartor – Marienplatz nicht bedient wird. Für den kompletten Linienvorlauf sind höhere Mehrfahrtszeiten zu erwarten, weil dann die Buslinie 132 auch im Zulauf im Stau steht.

Die querenden Tramlinien 16 und 17 weisen keine Mehrfahrtszeiten auf.

### **Rückmeldungen der Bürger\*innen**

Es sind vier Rückmeldungen eingegangen, eine positive Rückmeldung sowie drei kritische Beiträge, die sich nicht grundlegend gegen die temporären Radverkehrsanlagen, sondern auf die baustellenbedingte Radverkehrsführung im Umgriff der Ludwigsbrücken beziehen.

### **Rückmeldungen der Bezirksausschüsse**

Der Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt befasste sich in seiner Sitzung am 25.08.2020 mit o.g. Angelegenheit und gibt folgende Stellungnahme ab:

„Die Situation hat sich verbessert, weil Konflikte mit Fußgänger\*innen vermieden werden. Wir sind auf den endgültigen Umbau gespannt, da der Zustand noch nicht optimal gelöst ist.“

### **Anmerkungen der Verwaltung**

Der Radfahrstreifen ist eine Übergangslösung bis die baulichen Planungen für die Ludwigsbrücken und die Anschlussbereiche, inklusive baulicher Radwege, realisiert werden (vgl. Beschluss der Vollversammlung vom 18.12.2019, „Anschlussbereiche westlich / östlich der Ludwigsbrücken zwischen Rumford-/Thierschstraße und Am Gasteig im 1. Stadtbezirk Altstadt - Lehel, im 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt und im 5. Stadtbezirk Au – Haidhausen“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17109).

Zur Baustellensituation zwischen Isartor und Max-Weber-Platz im kommenden Jahr im Bezug auf die temporären Radverkehrsanlagen können wir Folgendes mitteilen:

- Bis 13.12.2020 bleibt die Situation im Wesentlichen so wie jetzt; [Anmerkung: dies bezieht sich nicht auf die temporären Radverkehrsanlagen, sondern auf die grundlegende Bauphase]
- Ab 13.12.2020 wird der Tram-Verkehr zwischen Isartor und Max-Weber-Platz unterbrochen, der Kfz-Verkehr wird stellenweise über den Gleisbereich geleitet; die Radverkehrsanlagen könnten dann zwar grundsätzlich bestehen bleiben, es wären jedoch Anpassungen erforderlich, insbesondere bei den Ein- und Ausleitungen
- Ab voraussichtlich Februar 2021 bis voraussichtlich Frühjahr 2022 finden im gesamten Abschnitt zwischen Isartor und Max-Weber-Platz zahlreiche Sparten-Bauarbeiten im Vorgriff auf die Straßenumbauten statt, der Kfz-Verkehr kann nur jeweils einspurig gewährleistet werden; Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn wären dann vermutlich nicht mehr möglich;

In dem Abschnitt konnte aufgrund der Verlegung des Radverkehrs mittels der temporären Radverkehrsanlagen auf die Fahrbahn eine bereits vorhandene kleine Freischankfläche von einem Betrieb erweitert werden. Bei einer Rücknahme der Radverkehrsanlage ist die Erweiterung nicht mehr genehmigungsfähig (keine ausreichende Restgehwegbreite, wenn der Radverkehr wieder im Seitenraum geführt wird).

In der Liebherrstraße / Ecke Zweibrückenstraße wurde bereits eine Lieferzone eingerichtet. Eine weitere Lieferzone in der Morassistraße / Ecke Zweibrückenstraße wurde bereits geprüft und dieser auch seitens des Bezirksausschusses zugestimmt. Diese wird noch verkehrsrechtlich angeordnet und eingerichtet.

Der Stadtrat hat bereits bauliche Radwege für den Endausbau des Abschnitts der Zweibrückenstraße zwischen Erhardt-/Steinsdorfstraße und Rumford-/Thierschstraße beschlossen. Die Radverkehrsführung während der Bauzeit wird an die jeweiligen Bauphasen angepasst.

### **2.4 Radfahrstreifen in der Elisenstraße zwischen Dachauer Straße und Lenbachplatz (in beiden Fahrtrichtungen)**

#### **Ergebnisse der Verkehrszählungen mit Vorher-Nachher-Vergleich**

	Vorher (Ferienzeit)	Nachher
Kfz-Tag	18.600	18.900
Kfz-MS	1.300	1.400

Kfz-AS	1.600	1.600
Fußg.	1.100	1.500
Radf.	1.800	3.500

### **Rückmeldung der Polizei zum Unfallgeschehen und zur Verkehrssituation**

Im Betrachtungszeitraum registrierten wir zwei Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung in der Elisenstraße:

- Ein Verkehrsteilnehmer öffnete die Fahrertüre seines Pkw, um auszusteigen. Dabei übersah er einen von hinten nahenden Radfahrer, der mit der geöffneten Fahrertüre kollidierte und dadurch leicht verletzt worden ist.
- Ein Pkw-Fahrer übersah beim Linksabbiegen einen ihm entgegenkommenden Radfahrer. Beim nachfolgenden Unfall verletzte sich der Radfahrer leicht.

In der Elisenstraße stadtauswärts benötigt man teilweise sieben und mehr Umlaufphasen der Lichtsignalanlage, ehe man die Kreuzung mit der Luisenstraße erreicht.

### **Rückmeldung der MVG**

Keine Betroffenheit.

### **Rückmeldungen der Bürger\*innen**

Es sind fünf positive Rückmeldungen eingegangen.

### **Rückmeldungen der Bezirksausschüsse**

Der Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt befasste sich in seiner Sitzung am 18.08.2020 mit der o.g. Angelegenheit. Der Bezirksausschuss nimmt wie folgt Stellung:

- „- Die Radwege in der Theresien-, Gabelsberger- und Elisenstraße sollen permanent abmarkiert werden.
- Der Missbrauch durch Roller und Motorräder ist zu unterbinden.“

Begründung: Durch die zusätzlichen Spuren wird das Radfahren deutlich sicherer und der MIV wird entschleunigt. Leider werden die Pop-up-Radwege zunehmend in der Gegenrichtung oder von anderen Fahrzeugen genutzt, was der erhöhten Sicherheit zuwiderläuft.“

### **Anmerkungen der Verwaltung**

Die Elisenstraße ist Teil des 1. Maßnahmenbündels zur Umsetzung des Radentscheids (vgl. Beschluss der Vollversammlung vom 18.12.2019; Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“ Bürgerbegehren „Radentscheid“ Umsetzung - Teil I, Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 15585). Die Verwaltung wurde beauftragt, Varianten (u.a. mit baulichen Radwegen) zu erarbeiten, mit der Öffentlichkeit zu diskutieren und anschließend dem Stadtrat vorzulegen. Dabei werden die Ergebnisse der Evaluation berücksichtigt.

## **2.5 Radfahrstreifen in der Theresienstraße zwischen Türkenstraße und Schleißheimer Straße (stadtauswärts)**

### **Ergebnisse der Verkehrszählungen mit Vorher-Nachher-Vergleich**

Vorher (Ferienzeit)	Nachher	Detektordaten Oktober
---------------------	---------	-----------------------

Kfz-Tag	7.700	8.700	11.500
Kfz-MS	400	600	700
Kfz-AS	700	700	850
Fußg.	1.800	3.200	
Radf.	900	2.000	

### **Rückmeldung der Polizei zum Unfallgeschehen und zur Verkehrssituation**

Mangels geeigneten Parkraums wird der Lieferverkehr nicht selten über die Pop-up-Bike-Lanes abgewickelt. Gefährliche Situationen sind aber nicht bekannt geworden. Auch gab es diesbezüglich keine Beschwerden. Ebenso sind uns keine gefährlichen Situationen oder Beschwerden in der Theresienstraße mit Freigabe für den Linienbusverkehr bekannt geworden. Insgesamt haben wir keine Gefährdungssituationen zwischen Radfahrern auf den Pop-up-Bike-Lanes und anderen Verkehrsteilnehmern registriert.

Zu teilweise erheblichen Stauungen kommt es während der Berufsverkehrszeiten überall dort, wo zugunsten der Pop-up-Bike-Lanes das Fahrstreifenangebot reduziert worden ist.

### **Rückmeldung der MVG**

Die Buslinien 68 und 100 sind im Zulauf auf die Rad-Bus-Kombispur vom Fahrstreifenentfall betroffen, dort staut sich der Kfz-Verkehr östlich der Türkenstraße. Parallel fand auch eine Straßenbaumaßnahme in der Schellingstr. statt, so dass ggf. zusätzlich auch noch Umleitungsverkehr (inkl. der Buslinien 153 und 154) durch die Theresienstraße gefahren ist. Es kam zu Mehrfahrzeiten von 3,0 Minuten (bzw. 0 Minuten in der Ferienzeit). Aktuell in der ersten Woche nach den Sommerferien sind keine signifikanten Mehrfahrzeiten mehr zu erkennen; allerdings gibt es zeitweise deutliche Behinderungen durch Lieferverkehr auf der Radspur, der wegen des Staus auf der MIV-Fahrs pur nur verzögert überholt werden kann. Allerdings besteht die Tiefbaustelle der Stadtwerke in der Theresienstraße zwischen Ludwigstraße und Türkenstraße nach wie vor, so dass eine abschließende Bewertung nicht möglich ist.

Vorschlag SWM/MVG: Zwischen Türkenstraße und Barer Straße wird bei Beibehaltung des Pop-up-Radwegs zulasten der Stellplätze am rechten Fahrbahnrand ein eingeschränktes Halteverbot verhängt und nur noch Liefern zugelassen. Dies reduziert auch die Blockade der Rad-/Busspur durch Lieferfahrzeuge sowie durch Parksuchverkehr.

Bei den in der Barer Str. verkehrenden Tramlinien 27 und 28 kam es zunächst zwischen Karolinenplatz und Pinakotheken zu Mehrfahrzeiten zwischen 0,8 Minuten (stadteinwärts) und 1,0 Minuten (stadtauswärts) bzw. 0 Minuten in der Ferienzeit. Aktuell nach Ende der Sommerferien sind keine Behinderungen mehr zu erkennen. Möglicherweise entstanden die Verlustzeiten im Zusammenhang mit den Bauarbeiten des Altstadtrings und dem dort entstehenden Rückstau.

### **Rückmeldungen der Bürger\*innen**

Es sind acht Rückmeldungen eingegangen. Sechs davon loben die derzeitige Lösung, eine davon sieht wider Erwarten keine Stauerscheinungen für den Kfz-Verkehr. Als weitere Optimierungsmöglichkeit wird eine deutlichere Markierung als Radverkehrsanlage gewünscht. Eine Zusendung thematisiert einen Rückstau des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Theresienstraße / Maßmannstraße / Schleißheimer Straße.

### **Rückmeldungen aus den Bezirksausschüssen**

Der Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt befasste sich in seiner Sitzung am 18.08.2020 mit der o.g. Angelegenheit. Der Bezirksausschuss nimmt wie folgt Stellung:

„- Die Radwege in Theresien-, Gabelsberger- und Elisenstraße sollen permanent abmarkiert werden.

- Auf der Theresienstraße sollte der Bus zwischen Barer- und Luisenstraße die Radspur mitbenutzen dürfen, bisher fehlt eine dementsprechende Markierung.

- Die linke Fahrspur in der Türkenstraße zwischen Theresien- und Gabelsbergerstraße schlagen wir vor, als Radspur stadteinwärts zu markieren.

- Radfahren in der Gegenrichtung auf den Spuren und Radfahren auf den Gehwegen der Theresien- und Gabelsbergerstraße sollten zukünftig mit maximaler Härte verfolgt werden.

- Der Missbrauch durch Roller und Motorräder ist zu unterbinden.

Begründung:

Durch die zusätzlichen Spuren wird das Radfahren deutlich sicherer und der MIV wird entschleunigt. Leider werden die Pop-up-Radwege zunehmend in der Gegenrichtung oder von anderen Fahrzeugen genutzt, was der erhöhten Sicherheit zuwiderläuft. Die linke Fahrspur in der Türkenstraße wird bis zu ihrer bisherigen Sperrung auf Höhe der Sammlung Brandhorst als Überholspur des MIV missbraucht.“

### **Anmerkungen der Verwaltung**

In der Anfangszeit wurde die Sperrfläche auf der zweiten Linksabbiegefahrspur von der Türkenstraße in die Theresienstraße größtenteils ignoriert und weiterhin zweispurig abgebogen. Daraufhin kam es zu größeren Stauungen in der Theresienstraße östlich der Türkenstraße (siehe Stellungnahme der MVG). Die Verwaltung hat deshalb kurzfristige Anpassungen am Knotenpunkt Theresienstraße / Türkenstraße vorgenommen: Die Befahrung der zweiten Linksabbiegefahrspur wurde baulich verhindert, wodurch sich die Stausituation verbessert hat. Zwei Baumaßnahmen (im Bereich der TU München westlich des Knotenpunkts Arcisstraße / Theresienstraße sowie in der Theresienstraße zwischen Ludwigstraße und Türkenstraße) führten zu zusätzlichen Veränderungen der Verkehrssituation (siehe Stellungnahme der MVG).

In dem Abschnitt sind Freischankflächen von fünf Betrieben vorhanden, die bei einer Rücknahme der Radverkehrsanlagen nicht mehr genehmigungsfähig sind (kein ausreichender Abstand zur Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50).

Der Abschnitt der Theresienstraße zwischen der Türkenstraße und der Luisenstraße ist Teil des Umgriffs der Alternative 5 (vgl. Beschluss der Vollversammlung vom 02.10.2019, „Kunstareal - modifizierte Alternative 5 im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16217). Für den vom Stadtrat bereits beschlossenen Auftrag, Planungsvarianten zu erarbeiten, werden die Ergebnisse der Evaluation berücksichtigt und um eine Einbindung der Öffentlichkeit ergänzt.

Für den Abschnitt der Theresienstraße zwischen der Luisenstraße und Schleißheimer Straße / Maßmannstraße wird vorgeschlagen, analog zum Vorgehen der Maßnahmenbeschlüsse zur Umsetzung des Radentscheids, die Verwaltung mit der Erarbeitung eines Vorschlags zur Umsetzung des Radentscheids und einer Einbindung der Öffentlichkeit zu beauftragen.

## 2.6 Radfahrstreifen in der Gabelsbergerstraße zwischen Arcisstraße und Türkenstraße (stadteinwärts)

### Ergebnisse der Verkehrszählungen mit Vorher-Nachher-Vergleich

	Vorher (Ferienzeit)	Nachher
Kfz-Tag	10.200	11.800
Kfz-MS	900	900
Kfz-AS	800	900
Fußg.	900	1.000
Radf.	900	2.200

### Rückmeldung der Polizei zum Unfallgeschehen und zur Verkehrssituation

Im Betrachtungszeitraum wurde kein Verkehrsunfall registriert, bei dem ein Radfahrer beteiligt gewesen wäre. Ebenso sind uns keine gefährlichen Situationen oder Beschwerden an den Streckenabschnitten [...] der Gabelsbergerstraße mit Freigabe für den Linienbusverkehr bekannt geworden.

Auf der Gabelsbergerstraße bildet sich Rückstau im Zusammenhang mit der Baumaßnahme am Altstadtringtunnel. Besonders stark bei ungeplanten Tunnelsperrungen während des Berufsverkehrs.

### Rückmeldung der MVG

Die Buslinien 58 und 100 verkehren im Zulauf auf die Rad-Bus-Kombispur, es sind aber keine Mehrfahrzeiten messbar.

Bei den in der Barer Str. verkehrenden Tramlinien 27 und 28 kam es zwischen Karolinenplatz und Pinakotheken zu Mehrfahrzeiten zwischen 0,8 Minuten (stadteinwärts) und 1,0 Minuten (stadtauswärts) bzw. 0 Minuten in der Sommerferienzeit. Aktuell nach Ende der Ferien sind keine Behinderungen mehr zu erkennen.

### Rückmeldungen der Bürger\*innen

Es sind vier positive Rückmeldungen eingegangen.

### Rückmeldungen des Bezirksausschusses 03 Maxvorstadt

Der Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt befasste sich in seiner Sitzung am 18.08.2020 mit der o.g. Angelegenheit. Der Bezirksausschuss nimmt wie folgt Stellung:

- „- Die Radwege in Theresien-, Gabelsberger- und Elisenstraße sollen permanent abmarkiert werden.
- Die linke Fahrspur in der Türkenstraße zwischen Theresien- und Gabelsbergerstraße schlagen wir vor, als Radspur stadteinwärts zu markieren.
- Radfahren in der Gegenrichtung auf den Spuren und Radfahren auf den Gehwegen der Theresien- und Gabelsbergerstraße sollten zukünftig mit maximaler Härte verfolgt werden.
- Der Missbrauch durch Roller und Motorräder ist zu unterbinden.

Begründung:

Durch die zusätzlichen Spuren wird das Radfahren deutlich sicherer und der MIV wird entschleunigt. Leider werden die Pop-up-Radwege zunehmend in der Gegenrichtung oder von anderen Fahrzeugen genutzt, was der erhöhten Sicherheit zuwiderläuft.“

### **Anmerkungen der Verwaltung**

Stauerscheinungen und Fahrzeitverluste der MVG während des Verkehrsversuchs sind aufgrund der Bauarbeiten am Altstadtringtunnel aufgetreten. Der Abschnitt der Gabelsbergerstraße zwischen Arcisstraße und Türkenstraße ist Teil des Umgriffs der Alternative 5 (vgl. Beschluss der Vollversammlung vom 02.10.2019, „Kunstareal - modifizierte Alternative 5 im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16217). Für den vom Stadtrat bereits beschlossenen Auftrag, Planungsvarianten zu erarbeiten, werden die Ergebnisse der Evaluation berücksichtigt und um eine Einbindung der Öffentlichkeit ergänzt.

### **3. Evaluationsergebnisse der wissenschaftlichen Begleituntersuchung mit Befragung und Videobeobachtung**

Im Rahmen der Masterarbeit eines Studenten der Hochschule Bochum wurde eine wissenschaftliche Begleituntersuchung der Pop-up-Radwege in München mit Befragungen und Videobeobachtungen durchgeführt.

Die Befragung erfolgte über den Dienst Lime-Survey im Zeitraum vom 22.07.2020 bis zum 05.08.2020 als Online-Befragung. Die Bekanntmachung erfolgte hauptsächlich über Medien der Stadt, Lokalzeitungen und Newsletter von Parteien und lokalen Organisationen (bspw. ADAC, ADFC). Zusätzlich wurden 1.400 Einwurfzettel in Briefkästen im Bereich der Pop-up-Radwege an die Anwohner verteilt. Bis zum Stichtag hatten 8.593 Personen an der Befragung teilgenommen, berücksichtigt wurden 7.117 Fragebögen, die vollständig ausgefüllt wurden.

Die Befragung ergab ein allgemein positives Ergebnis zu Gunsten der Pop-up-Radwege. Insbesondere Radfahrende empfanden deutliche Komfortgewinne durch die Pop-up-Radwege. Die Maßnahmen wurden aus Sicht der Kfz-Fahrenden negativer bewertet. Dies ist in gewissem Umfang aufgrund der Einschränkung des Verkehrsraumes durch eine Umwidmung von Fahrspuren erwartbar gewesen. Teilnehmende die sowohl das Fahrrad als auch das Auto auf den Strecken nutzen, bewerten den Kfz-Verkehr im Bereich der Pop-up-Radwege positiver als Personen, die dort ausschließlich Kraftfahrzeuge nutzen. Es besteht insgesamt ein sehr großes Bedürfnis nach weiterer Radverkehrsförderung in München. Auch der Bau neuer Pop-up-Radwege (Befürwortung von 68% der Befragten) und die Etablierung von dauerhaften Lösungen an geeigneten Stellen wird von einem Großteil der Befragten (69%) befürwortet.

Die Videobeobachtung erfolgte an allen Pop-up-Radwegen mithilfe von Scout-Systemen der Firma Mio Visio an den Messtagen Dienstag, 21.07.2020 und Donnerstag, 23.07.2020. Eine Auswertung der Daten erfolgte an den Standorten Zweibrückenstraße und Theresienstraße. Im Bereich der Zweibrückenstraße konnten leichte Zunahmen des Radverkehrsaufkommens verzeichnet werden. Die Zunahme des Radverkehrsaufkommens im Bereich der Theresienstraße war sehr hoch. Anhaltspunkte für größere Probleme bei der Verkehrssicherheit gab es zumindest im Rahmen der Videobeobachtung nicht.

Handlungsempfehlungen:

Folgende Handlungsempfehlungen werden aus der Begleituntersuchung abgeleitet:

Aufgrund der Ergebnisse der Befragung kann eine Empfehlung für die weitere Förderung des Radverkehrs in München durch Verkehrsversuche ausgesprochen werden. Dies schließt die Erprobung weiterer Pop-up-Radwege an geeigneten Orten ein.

Ebenfalls ist bei weiteren positiven Ergebnissen über bauliche Dauerlösungen nachzudenken. Zur Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit könnte auch geprüft werden, ob einzelne Pop-up-Radwege als Protected-Bike-Lanes angelegt werden können, um ein Halten auf dem Radweg oder Überholmanövern mit entsprechendem Konfliktpotential zu unterbinden. Um bessere Aussagen zu Veränderungen des Verkehrsaufkommen treffen zu können und dabei auch den Einfluss von Umweltfaktoren besser abschätzen zu können, wäre für zukünftige Maßnahmen die Einrichtung von Dauerzählstellen zur Datenerfassung für den Radverkehr sehr hilfreich.

Die Online-Befragung als Methode, kombiniert mit Posteinwürfen erreichte eine sehr gute Resonanz bei den Bürgern und wäre für weitere Evaluationen als Baustein empfehlenswert.

#### **4. Allgemeine Feststellungen der Polizei**

„Eine verbotswidrige Nutzung der Pop-up-Bike-Lanes durch Pkw oder Lkw ist mit Ausnahme des Lieferverkehrs kaum zu beobachten. Allerdings werden die Pop-up-Bike-Lanes immer wieder von Fahrern motorisierter Zweiräder für das Rechts-Überholen von Kfz genutzt. Lieferverkehr auf den Pop-up-Bike-Lanes wird je nach Einzelfallprüfung geduldet, unterbunden und/oder beanstandet. Für den Fall, dass die Pop-up-Bike-Lanes dauerhaft eingerichtet werden sollten, ist es aus Sicht des Polizeipräsidiums München unbedingt erforderlich, für den Lieferverkehr ausreichend Ladezonen einzurichten.

Aus unserer Sicht müssten zur besseren Erkennbarkeit deutlich mehr und größere Fahrrad-Piktogramme auf den Pop-up-Bike-Lanes, insbesondere nach den Kreuzungen oder Einmündungen aufgebracht werden. Zudem zeigen sich bereits jetzt merklich Abnutzungserscheinungen an den gelben Markierungen, weshalb auf eine häufige Erneuerung bzw. Ausbesserung der Markierungen geachtet werden sollte.

Abschließend möchten wir auf folgende Problematik im Zusammenhang mit dem Linksabbiegen von Radfahrern von den Pop-up-Bike-Lanes aus hinweisen:

Für Radfahrer gelten beim Abbiegen im fließenden Verkehr im Grundsatz keine anderen verkehrsrechtlichen Verhaltensregeln als für andere Fahrzeugführer. Auch Radfahrern ist es nach § 9 Abs. 1 Satz 2 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) grundsätzlich gestattet, aus dem fließenden Verkehr heraus von der Fahrbahn wie ein Kraftfahrzeugführer nach links abzubiegen. Hierzu darf unter den Voraussetzungen des § 10 StVO, wonach eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen sein muss, grundsätzlich auch von einem Radweg oder Seitenstreifen auf die Fahrbahn eingefahren werden (vgl. auch OLG Saarbrücken, Urteil vom 13. Februar 2014 - 4 U 59/13).

Etwas anderes gilt jedoch dann, wenn sich ein Radfahrer auf einem mit Zeichen 237 StVO beschilderten benutzungspflichtigen Radweg befindet, da mit der Benutzungspflicht ein umfassendes Verbot der Fahrbahnbenutzung einhergeht. Bei einer Pop-up-Bike-Lane handelt es sich um einen solchen benutzungspflichtigen Radweg. Entsprechend ist dort ein Linksabbiegen als Radfahrer nicht direkt, sondern nur indirekt nach einer Kreuzung bzw. Einmündung möglich, wenn dort eine Radverkehrsführung für den Linksabbiegenden vorhanden ist.

An vielen Stellen an den Pop-up-Bike-Lanes fehlt es an einer solchen Radverkehrsführung.

Der Radfahrer wird im Verlauf der Pop-up-Bike-Lane geradeaus über den Kreuzungs-/ Einmündungsbereich geführt und bleibt sich als Linksabbieger dann selbst überlassen. Es gibt keine geeigneten Aufstellflächen als „Schutzraum“, von denen aus sich der Radfahrer neu orientieren, den Verkehr beobachten und die Fahrbahn queren kann. Auch sind die Lichtsignalanlagen an den Furten nur mit Streuscheiben für Fußgänger ausgestattet.“

## **5. Allgemeine Anmerkungen der Verwaltung zu den eingegangenen Rückmeldungen und zu den Auswirkungen der temporären Radverkehrsanlagen**

### **5.1 Rückmeldungen von Bürger\*innen**

Bei der Verwaltung sind vor Durchführung der Verkehrsversuche ca. 200 E-Mails eingegangen, in denen die Einrichtung von temporären Radverkehrsanlagen gewünscht wurde.

Während der Evaluation sind ca. 35 Rückmeldungen von Bürger\*innen eingegangen, mehrheitlich mit positivem Feedback (24) oder Anregungen für Optimierungsmöglichkeiten (6) bspw. Verparkungsproblematik, Wunsch nach zusätzlichem baulichen Schutz oder weiterer temporärer Radverkehrsanlagen an anderen Strecken, die von der Verwaltung für zukünftige Planungen aufgegriffen werden. Drei Rückmeldungen sprechen sich für eine Entfernung der temporären Radverkehrsanlagen aus.

Im Oktober sind zusätzlich mehr als 50 E-Mails von Bürgern mit der Aufforderung zum Erhalt der temporären Radverkehrsanlagen bei der Verwaltung eingegangen.

Im Rahmen der Masterarbeit wurden ca. 1.400 Einwurfzettel im Umgriff der verschiedenen Strecken eingeworfen und mehr als 7.100 Online-Fragebögen vollständig ausgefüllt und ausgewertet.

Aus Sicht der Verwaltung ist der Umfang des Feedbacks aus der Öffentlichkeit insgesamt als sehr hoch einzustufen und dient als wertvoller Baustein der Evaluation.

### **5.2 Rückmeldungen aus den Bezirksausschüssen**

Die Rückmeldungen aus den Bezirksausschüssen sind generell positiv. Dem Wunsch des BA 16, dass die Ergebnisse des Verkehrsversuchs vorgelegt werden, wird mit der vorliegenden Beschlussvorlage nachgekommen.

### **5.3 Auswirkungen auf die Luft- und Lärmsituation**

Zu den Auswirkungen auf die Luft- und Lärmsituation hat uns das Referat für Gesundheit und Umwelt Folgendes mitgeteilt:

#### **Lufthygiene:**

Aufgrund der kurzfristigen Vorlaufzeit und schnellen Umsetzung war es nicht möglich speziell für die Pop-up-Radwege begleitende NO<sub>2</sub>-Messungen durchzuführen. Außerdem besitzt der kurze Betrachtungszeitraum der NO<sub>2</sub>-Immissionen nur während der Sommermonate, aufgrund von kurzzeitigen und saisonalen meteorologischen Einflüssen keine belastbare Aussagekraft. Der gesetzlich relevante Grenzwert ist der Jahresmittelwert.

Trotz alledem möchten wir Sie darauf hinweisen, dass in westlicher Verlängerung des Pop-up-Radwegs in der Gabelsbergerstraße zwischen der Arcisstraße und Türkenstraße ein NO<sub>2</sub>-Passivsammler des ergänzenden städtischen NO<sub>2</sub>-Passivsammler-Messnetzes, auf Höhe der Gabelsbergerstraße 81 steht. Im ersten Quartal 2020 wurde an der Messstelle ein NO<sub>2</sub>-Wert von 19 µg/m<sup>3</sup> und im 2. Quartal von 26 µg/m<sup>3</sup> gemessen. Die Zunahme vom 1. zum 2. Quartal ist, wie in der Beschlussvorlage 20-26 / V 00614 erläutert, auf vorherrschende

meteorologische Effekte zurückzuführen. Die Quartalswerte für das 3. Quartal 2020 und somit für die Dauer der Pop-up-Radwege liegen noch nicht vor. Die Messwerte des 3. Quartals werden Anfang November erwartet. Die Messwerte werden Quartalsweise auf der Homepage [www.muenchen.de/messergebnisse](http://www.muenchen.de/messergebnisse) veröffentlicht.

#### **Lärm:**

Verkehrslärmmessungen im Bereich der Pop-up-Radwege wurden vom Referat für Gesundheit und Umwelt nicht durchgeführt, da sie nicht zu reproduzierbaren und repräsentativen Ergebnissen führen (Witterungsbedingungen, Verhalten der Autofahrer, Störgeräusche usw.), die aus rechtlicher Sicht geeignet sind, nachvollziehbare Vergleiche zu erstellen und Ansprüche gegenüber Dritten geltend zu machen.

Zur Beurteilung der Lärmbelastung des Straßenverkehrs müssten Berechnungen gemäß den gesetzlich eingeführten Richtlinien auf der Basis von Verkehrsmengen (für die Belastungsfälle „ohne Pop-up-Radweg“ und „mit Pop-up-Radweg“) durchgeführt werden. Die für die Berechnung erforderlichen Verkehrsdaten liegen dem Referat für Gesundheit und Umwelt nicht vor.

#### **5.4 Verkehrliche Auswirkungen**

Beim Kfz-Verkehr sind überwiegend keine größeren Veränderungen im Tagesverkehr feststellbar. Neben den Verkehrszählungen vor Ort wurden auch die Detektordaten betrachtet. Es ist dabei streckenbezogen teilweise eine Tendenz zu Verkehrsabnahmen in den Spitzenstunden festzustellen, die durch die geringere Leistungsfähigkeit erklärt werden kann. Dementsprechend sind auf manchen Strecken je nach Verkehrsstärke und Anzahl der Fahrstreifen Stauerscheinungen vor allem in den Spitzenstunden erkennbar, die in ihren Ausmaßen spürbar, aber lokal und zeitlich begrenzt sind. Jahreszeitlich bedingt fanden auf beinahe alle Streckenabschnitten Baumaßnahmen im Fahrbahnbereich statt, die die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen erschweren. Welche Auswirkungen insbesondere die Ferienzeit und die Situation durch Corona haben, kann hier nicht mit Sicherheit festgestellt werden. Es ist wahrscheinlich, dass etwa eine verstärkte Tendenz zu Homeoffice das Mobilitätsverhalten beeinflusst – dies gilt in diesem Bereich jedoch grundsätzlich für alle Verkehrsträger, während etwa eine Meidung öffentlicher Verkehrsmittel im Zusammenhang mit Corona eine (temporäre) Verlagerung sowohl auf den Kfz- wie auch den Radverkehrsanteil nach sich ziehen könnte.

Beim Radverkehr reicht die Schwankungsbreite bei den hier ausgewerteten Daten von gleichbleibenden Werten bis hin zu starken Zunahmen teilweise deutlich größer als 100 %, die wahrscheinlich nicht allein durch die temporären Radverkehrsanlagen zu begründen sind. Es ist aufgrund der derzeitigen Corona-Situation schwierig, die erhobenen Daten eindeutig zu interpretieren und die weitere Entwicklung der Verkehrszusammensetzung zu prognostizieren. Die Auswirkungen auf den ÖPNV sind auf den Strecken vornehmlich dort spürbar, in denen zu den temporären Radverkehrsanlagen gleichzeitig Baustellenmaßnahmen im Fahrbahnbereich stattfinden. Teilweise wurde den Fahrzeitverlusten bereits während des Verkehrsversuchs begegnet (siehe Ausführungen zur Theresienstraße). Die Anregungen der MVG werden für die weiteren Planungen berücksichtigt.

Als Ergebnis der eingegangenen Rückmeldungen wird bei einer eventuellen dauerhaften Einrichtung, eine deutliche Markierung der Radverkehrsanlagen (bspw. über eine häufigere Wiederholung und größere Ausführung der Piktogramme) sowie die Einrichtung von Lieferzonen vorgeschlagen.

## **5.5 Gesamtbetrachtung des Kreisverwaltungsreferats zum Unfallgeschehen**

Ergänzend zu den Unfallangaben der Polizei, wurde vom KVR für die betroffenen Streckenabschnitte zusätzlich eine Vergleichsanalyse des Unfallgeschehens mit Radverkehrsbeteiligung seit 2010 im Zeitraum Ende Juni – Ende August durchgeführt. Bewertet wurde dabei die quantitative und qualitative (z.B. Unfalltypen) Veränderung des Unfallgeschehens seit Einrichtung der temporären Radfahrstreifen.

Insgesamt ist das Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung im Referenzzeitraum 2010-2020 (jew. von Ende Juni – Ende August) an allen betrachteten Streckenabschnitten als niedrig anzusehen. Seit Einrichtung der temporären Radfahrstreifen kommt es bislang (bis 31.08.2020) auch zu keinen signifikanten quantitativen und qualitativen Veränderungen im Unfallgeschehen.

Positiv zu bewerten sind jedoch die bislang auf niedrigem Niveau stabilen Unfallzahlen an Streckenabschnitten mit deutlich erhöhtem Radverkehrsaufkommen (und folglich mit einer statistisch erwartbaren Erhöhung des Unfallgeschehens) seit Einrichtung der temporären Fahrstreifen (z.B. Elisenstraße, Theresienstraße, Gabelsbergerstraße).

Aufgrund des kurzen Betrachtungszeitraum seit Einrichtung der temporären Radfahrstreifen, sind diese Erkenntnisse jedoch nur bedingt repräsentativ und derzeit noch als Momentaufnahme mit positiver Tendenz anzusehen.

## **6. Weiteres Vorgehen**

Gemäß des vom Stadtrat beschlossenen Zeitraums zur Einrichtung der temporären Radverkehrsanlagen endet der Versuch Ende Oktober 2020.

Das Instrument der temporären Radverkehrsanlagen und die durchgeführte Evaluation sind grundsätzlich geeignete Mittel, um eine große Bandbreite der Auswirkungen zu ermitteln und ein Feedback der Bevölkerung zu erhalten. Eine gewisse Beeinflussung durch mögliche Baustellen ist dabei allerdings generell nicht zu vermeiden.

Die Ergebnisse der Evaluation und die Erfahrungen, die die Verwaltung im Prozessablauf gesammelt hat, werden in die weiteren Planungen für die jeweiligen Streckenabschnitte und auch in die weitere Diskussion mit der Öffentlichkeit hinsichtlich einer eventuellen dauerhaften Lösung einfließen.

Für die einzelnen Strecken gibt es unterschiedliche Rahmenbedingungen und Vorschläge zum weiteren Vorgehen:

### **Rosenheimer Straße zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz**

Analog dem Vorgehen zu den Maßnahmenbeschlüssen zur Umsetzung des Radentscheids, beauftragt der Stadtrat die Verwaltung Varianten auszuarbeiten, die Öffentlichkeit einzubinden und die Ergebnisse dem Stadtrat als Basis für eine Entscheidung bezüglich einer dauerhaften Umgestaltung vorzulegen. Dabei werden die Ergebnisse der Evaluation der temporären Radverkehrsanlagen sowie der Tempo-30-Regelung berücksichtigt. Bis zum Vorliegen eines abschließenden Stadtratsentscheidung für eine Umgestaltung wird vorgeschlagen, die geltende Tempo-30-Regelung und die vorhandenen Dialogdisplays beibehalten.

### **Rosenheimer Straße zwischen Lilienstraße und Am Lilienberg sowie Zweibrückenstraße zwischen Erhardt-/Steinsdorfstraße und Rumford-/Thierschstraße**

Der Stadtrat hat bereits bauliche Radwege in beiden Streckenabschnitten beschlossen. Die

Radverkehrsführung während der Bauzeit im Umfeld der Ludwigsbrücken sowie der Anschlussbereiche wird an die jeweiligen Bauphasen angepasst.

#### **Elisenstraße zwischen Dachauer Straße und Lenbachplatz**

Die Elisenstraße ist Teil des 1. Maßnahmenbündels zur Umsetzung des Radentscheids (vgl. Beschluss der Vollversammlung vom 18.12.2019; Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“ Bürgerbegehren „Radentscheid“ Umsetzung - Teil I, Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 15585). Die Verwaltung wurde beauftragt, Varianten zu erarbeiten, mit der Öffentlichkeit zu diskutieren und anschließend dem Stadtrat vorzulegen. Dabei werden die Ergebnisse der Evaluation berücksichtigt.

#### **Theresienstraße zwischen Türkenstraße und Luisenstraße sowie Gabelsbergerstraße zwischen Arcisstraße und Türkenstraße**

Die beiden Strecken sind Teil des Umgriffs der sog. Alternative 5. Für den vom Stadtrat bereits beschlossenen Auftrag, Planungsvarianten zu erarbeiten, werden die Ergebnisse der Evaluation berücksichtigt und eine Einbindung der Öffentlichkeit ergänzt.

#### **Theresienstraße zwischen Luisenstraße und Schleißheimer Straße**

Analog dem Vorgehen zu den Maßnahmenbeschlüssen zur Umsetzung des Radentscheids, beauftragt der Stadtrat die Verwaltung Varianten auszuarbeiten, die Öffentlichkeit einzubinden und die Ergebnisse dem Stadtrat als Basis für eine Entscheidung bezüglich einer dauerhaften Umgestaltung vorzulegen. Dabei werden die Ergebnisse der Evaluation berücksichtigt.

Für die beide Streckenabschnitte Rosenheimer Straße zwischen Lilienstraße und Am Lilienberg sowie Zweibrückenstraße zwischen Erhardt-/Steinsdorfstraße und Rumford-/Thierschstraße hat der Stadtrat bereits bauliche Radwege beschlossen. Die Radverkehrsführung während der Bauzeit im Umfeld der Ludwigsbrücken sowie der Anschlussbereiche wird an die jeweiligen Bauphasen angepasst.

Die restlichen Maßnahmen zu den vorstehend beschriebenen Streckenabschnitten sollen prioritär bearbeitet werden und dem Stadtrat bis April 2021 Planungsvarianten sowie die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgelegt werden. In Abhängigkeit von den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit, der entsprechenden Stadtratsentscheidung und bis zu einer ggf. baulichen Realisierung der finalen Variante, können ggf. Radverkehrsanlagen in weiß, ähnlich den temporären Radverkehrsanlagen, als Übergangslösung markiert werden. Die Erfahrungen mit den temporären Radverkehrsanlagen und die Ergebnisse der Evaluation können hierfür die Basis darstellen.

### **7. Antrag Nr. 00550**

#### **Pop-up-Bike-Lanes verlängern**

Antrag Nr. 20-26 / A 00550 der Stadtratsfraktion DIE LINKE./ Die PARTEI, Fraktion ÖDP / FW vom 20.10.2020 (Anlage 1)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird beantragt, dass die temporären Radverkehrsanlagen bis zur baulichen Veränderung, gemäß den Forderungen des Radentscheids, als temporäre

Maßnahme im Modellversuch bestehen bleiben.

Die vorliegende Beschlussvorlage enthält einen Vorschlag, wie mit den temporären Radverkehrsanlagen weiter verfahren werden soll.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00550 der Stadtratsfraktion DIE LINKE./ Die PARTEI, Fraktion ÖDP / FW vom 20.10.2020 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

### **8. Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die betroffenen Bezirksausschüsse 01 Altstadt-Lehel, 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, 03 Maxvorstadt, 05 Au-Haidhausen, 14 Berg am Laim und 16 Ramersdorf-Perlach haben die in der Beschlussvorlage wiedergegebenen Stellungnahmen abgegeben und einen Abdruck der Vorlage erhalten.

### **Begründung gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM**

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die Arbeiten an der Beschlussvorlage noch nicht abgeschlossen waren. Die Vorlage muss in der heutigen Sitzung behandelt werden, da der Stadtrat den temporären Radverkehrsanlagen nur bis Ende Oktober zugestimmt hat.

Das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat haben den Beschluss mitgezeichnet. Soweit betroffenen werden weitere Referate sowie die SWM/MVG in die weiteren Planungen eingebunden.

Das Kreisverwaltungsreferat, das Baureferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Gesundheit und Umwelt sowie die SWM / MVG haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat Bereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Dem Korreferenten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Bickelbacher, der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Kainz, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Verkehrsversuch zu den temporären Radverkehrsanlagen endet am 31.10.2020. Das Baureferat wird gebeten, die vorhandenen Pop-up-Radwege sowie die damit verbundene Beschilderung in Abhängigkeit der Witterung und der Leistungsfähigkeit der Markierungsfirma zügig zu entfernen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung / das Mobilitätsreferat wird beauftragt,

analog dem Vorgehen zu den Maßnahmenbeschlüssen zur Umsetzung des Radentscheids (Variantenerarbeitung, Einbindung Öffentlichkeit), die folgenden Strecken zu überplanen:

- Rosenheimer Straße zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz
- Theresienstraße zwischen Luisenstraße und Schleißheimer Straße

Das Baureferat / Mobilitätsreferat wird gebeten, dazu durchgängige Darstellungen der Raumaufteilung zu erarbeiten. Dabei werden die Ergebnisse der Evaluation der temporären Radverkehrsanlagen sowie der derzeitigen Tempo-30-Regelung in der Rosenheimer Straße zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz berücksichtigt.

3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung / das Mobilitätsreferat wird beauftragt, für die Planungen der Streckenabschnitte Theresienstraße zwischen Türkenstraße und Luisenstraße sowie Gabelsbergerstraße zwischen Arcisstraße und Türkenstraße im Umgriff der Alternative 5, die Ergebnisse der Evaluation zu berücksichtigen und eine Einbindung der Öffentlichkeit zu den möglichen Varianten durchzuführen.
4. Die Planungen für die 5 Streckenabschnitte:
  - a) Rosenheimer Straße zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz
  - b) Elisenstraße zwischen Dachauer Straße und Lenbachplatz
  - c) Theresienstraße zwischen Luisenstraße und Schleißheimer Straße
  - d) Theresienstraße zwischen Türkenstraße und Luisenstraße („Alternative 5“)
  - e) Gabelsbergerstraße zwischen Arcisstraße und Türkenstraße („Alternative 5“)

sollen prioritär bearbeitet werden und dem Stadtrat bis April 2021 die Planungsvarianten sowie die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgelegt werden. Bis zu einer baulichen Realisierung können im Anschluss ggf. Radverkehrsanlagen in weiß, ähnlich den temporären Radverkehrsanlagen, als Übergangslösung markiert werden.

5. Für die beide Streckenabschnitte Rosenheimer Straße zwischen Lilienstraße und Am Lilienberg sowie Zweibrückenstraße zwischen Erhardt-/Steinsdorfstraße und Rumford-/Thierschstraße hat der Stadtrat bereits bauliche Radwege beschlossen. Die Radverkehrsführung während der Bauzeit im Umfeld der Ludwigsbrücken sowie der Anschlussbereiche wird an die jeweiligen Bauphasen angepasst.
6. Die Verwaltung wird gebeten, für den Abschnitt der Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße weiterhin vier Dialogdisplays zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ohne Unterbrechung beizubehalten, bis der Stadtrat über eine dauerhafte Gestaltung entschieden hat. Die Kosten werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert.
7. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00550 der Stadtratsfraktion DIE LINKE./ Die PARTEI, Fraktion ÖDP / FW vom 20.10.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle

**III. Beschluss**  
nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München  
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)  
Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.** mit der Bitte um Kenntnisnahme.  
Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3** zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 1 bis 25
3. An das Baureferat
4. An das Kreisverwaltungsreferat
5. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An die Münchner Verkehrsgesellschaft
9. An das Kommunalreferat
10. An die Stadtkämmerei
11. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
12. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat

13. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3, SG 1, SG 2
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I, HA I/3, HA I/01-BVK
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA III
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA IV
19. An den Behindertenbeirat der LHM  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
20. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I/3-R  
zum Vollzug des Beschlusses

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3