

Weißmarkierungen auf den Strecken mit ehemaligen Pop-up-Radwegen

Verkehrswende jetzt einleiten – Vorfahrt fürs Rad 4

Ein neuer Anlauf für Radfahrstreifen in der Rosenheimer Straße

Antrag Nr. 14-20 / A 05345 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/
RL vom 10.05.2019

Kein Fahrspurentfall in der Elisenstraße

Antrag Nr. 20-26 / A 00694 von Herrn StR Hans Hammer und Herrn StR
Prof. Dr. Hans Theiss vom 18.11.2020

Pop-Up Bike Lanes auch 2021

Antrag Nr. 20-26 / A 00938 der Stadtratsfraktion DIE LINKE./ Die PARTEI
vom 19.01.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02826

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 05345
2. Antrag Nr. 20-26 / A 00694
3. Antrag Nr. 20-26 / A 00938
4. Markierungspläne Rosenheimer Straße zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz
5. Übersicht Baustellensituation Theresienstraße zwischen Türkenstraße und Schleißheimer Straße
6. Markierungspläne Theresienstraße zwischen Arcisstraße und Schleißheimer Straße
7. Markierungspläne Gabelsbergerstraße zwischen Arcisstraße und Türkenstraße
8. Markierungspläne Elisenstraße zwischen Dachauer Straße und Lenbachplatz

Beschluss des Mobilitätsausschusses am 17.03.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
1. Anlass	2
2. Allgemeine Informationen zu den Weißmarkierungen	3
3. Berücksichtigung der Rückmeldungen aus der Evaluation des Verkehrsversuchs und der Öffentlichkeitsveranstaltungen vom 17./18.02.2021	4
4. Streckenabschnitte	5

5. Weiteres Vorgehen	14
6. Anträge	14
7. Beteiligung der Bezirksausschüsse	15
II. Antrag des Referenten	16
III. Beschluss	17

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

Eine rechtzeitige Zuleitung der Sitzungsvorlage 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 Beschlussvorlage muss in der heutigen Sitzung behandelt werden, da ansonsten die Markierung von Radverkehrsanlagen ab April 2021 nicht gewährleistet werden kann.

1. Anlass

Mit Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 28.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01840) wurde Folgendes beschlossen:

„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 für eine Neuaufteilung des Straßenraums 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.“

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird dem Stadtrat ein Vorschlag für die Markierung von Radfahrstreifen auf den genannten Strecken unterbreitet und ein Ausblick auf die weiteren Planungen gegeben. Die Verwaltung empfiehlt aufgrund des baldigen Startes der Radlsaison und des weiterhin hohen Radverkehrsaufkommens eine Umsetzung der Weißmarkierungen, wo möglich, bereits im April 2021. Daher wird die vorliegende Beschlussvorlage dem Stadtrat bereits im März 2021 vorgelegt. Für den dauerhaften Umbau der o.g. Strecken befinden sich die Planungsvarianten derzeit in Entwicklung. Diese werden dem Stadtrat in gesonderten Beschlussvorlagen vorgestellt (vgl. Ausführungen in Kapitel 4).

2. Allgemeine Informationen zu den Weißmarkierungen

Die in dieser Vorlage vorgeschlagenen Weißmarkierungen sind ein weiterer Baustein zur Umsetzung der Verkehrswende, zu der sich der Stadtrat mit Beschluss vom 13.02.2019 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 13893) bekannt hat. Mit der Übernahme des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ am 24.07.2019 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 15572), der diesbezüglichen Folgebeschlüsse sowie des Verkehrssicherheitskonzepts „Vision Zero“ (Beschlüsse vom 25.04.2018, 14-20 / V 10837 und weitere) wurden wegweisende Entscheidungen des Stadtrats für die künftige städtebauliche Entwicklung in München getroffen.

Mit den Gelbmarkierungen im letzten Jahr als Verkehrsversuch zum Sammeln von Erkenntnissen und der nun beabsichtigten Weißmarkierungen bis zu einer ggf. umsetzbaren baulichen Umgestaltung, wurden Prozesse zur Umsetzung der Verkehrswende beschleunigt bzw. neue Wege gewählt.

Die Weißmarkierungen orientieren sich hinsichtlich der Gestaltung und des Verlaufs grundsätzlich an den Gelbmarkierungen aus dem letzten Jahr und berücksichtigen die durchgeführte Evaluation. Die Ergebnisse der Evaluation wurden dem Stadtrat in der Beschlussvorlage vom 28.10.2020 „Evaluation der temporären Radverkehrsanlagen“, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01840 bereits bekannt gegeben.

Zusätzlich wurden die Rückmeldungen der Öffentlichkeitsveranstaltungen am 17. und 18.02.2021 zur Rosenheimer Straße, Theresienstraße und Gabelsbergerstraße für die Ausarbeitung der Weißmarkierungen berücksichtigt.

Auf den meisten der Streckenabschnitte waren letztes Jahr verschiedene Baustellen, die zwischenzeitlich beendet sind. Dafür bestehen teilweise bereits neue Baustellen bzw. ist deren Beginn im Laufe des Jahres 2021 angekündigt.

An Weißmarkierungen werden aufgrund des längeren Einsatzes höhere Anforderungen als an Gelbmarkierungen gestellt. Sofern der Stadtrat sich entsprechend entscheidet, werden sich die Weißmarkierungen daher im Detail von den Gelbmarkierungen unterscheiden. Auf die jeweiligen Unterschiede wird in den Abschnitten zu den einzelnen Strecken eingegangen.

Für die Weißmarkierungen gelten aus den vorstehend aufgeführten Gründen folgende grundlegende Rahmenbedingungen:

- die Weißmarkierungen sind Übergangslösungen bis der Stadtrat über eine dauerhafte Gestaltung entschieden hat und diese umgesetzt wird.
- aufgrund des kurzen zeitlichen Vorlaufs sind keine größeren baulichen Anpassungen möglich.
- die Ergebnisse der Evaluation der Verkehrsversuche und der Öffentlichkeitsveranstaltungen vom 17./18.02.2021 wurden für die vorgeschlagenen Weißmarkierungen berücksichtigt. Beim Kfz-Verkehr waren während des Verkehrsversuchs keine größeren Veränderungen im Tagesverkehr feststellbar. Es ist streckenbezogen teilweise eine Tendenz zu Verkehrsabnahmen in den Spitzenstunden festzustellen, die durch die geringere Leistungsfähigkeit erklärt werden kann. Dementsprechend waren 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 waren. Wo dies ohne größere bauliche Eingriffe möglich war, wurden Optimierungsmöglichkeiten des Verkehrsablaufs erarbeitet. Nennenswerte Verlagerungseffekte werden auch für die Weißmarkierungen nicht erwartet.

Das Ergebnis der Planungen ist ein Kompromiss bei dem eine Abwägung hinsichtlich einer leistungsfähigen und verkehrssicheren Abwicklung des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs (fließend und ruhend) sowie den Ansprüchen des Linienverkehrs der Münchner Verkehrsgesellschaft erfolgt ist.

- teilweise ergeben sich aufgrund von Baustellen und höheren technischen und rechtlichen Anforderungen an Weißmarkierungen Änderungen der Verkehrsführung gegenüber den Gelbmarkierungen aus dem Verkehrsversuch.
- da die Erarbeitung von Planungsdetails der Weißmarkierungen und die Abstimmung von notwendigen Baumaßnahmen parallel zur Erstellung der vorliegenden Beschlussvorlage erfolgen, können sich bis zum Zeitpunkt der Markierung noch punktuelle Änderungen ergeben, die jedoch die grundsätzliche Planung nicht in Frage stellen.

3. Berücksichtigung der Rückmeldungen aus der Evaluation des Verkehrsversuchs und der Öffentlichkeitsveranstaltungen vom 17./18.02.2021

Für die Evaluation des Verkehrsversuchs und die Planungen für die Weißmarkierung wurde ein sehr breites und umfassendes Spektrum an Bausteinen verwendet. Dazu gehörten Verkehrszählungen, Ortsbesichtigungen, Stellungnahmen der Bezirksausschüsse, der Polizei, der MVG (Münchner Verkehrsgesellschaft) und Rückmeldungen der Bürgerschaft. Außerdem wurden die Ergebnisse einer wissenschaftlichen Begleituntersuchung mit über 7.100 ausgewerteten Rückmeldungen im Rahmen einer Online-Befragung ausgewertet. Zusätzlich wurden zwei Öffentlichkeitsveranstaltungen durchgeführt, um in einer Rückschau die Erfahrungen des Verkehrsversuchs aus Sicht der Verwaltung mit den Eindrücken aus der Bürgerschaft zu spiegeln und die Planungen der Weißmarkierungen vorzustellen.

Grundlegende Ergebnisse der Evaluation:

- Für die Weißmarkierung der Radfahrstreifen ist, in Abhängigkeit der Erdgeschossnutzung/Geschäftsbesatz, die Ausweisung von Lieferzonen sinnvoll (dies wird abschnittsweise vorgeschlagen)
- Gegenüber den Gelbmarkierungen ist eine deutlichere Erkennbarkeit der Radfahrstreifen notwendig (aufgrund höherer Standards bei Weißmarkierungen ist dies gegeben)
- Es wird die Markierung von Aufstellflächen für den Radverkehr zum Linksabbiegen empfohlen (wurden in die Planungen integriert)
- Durch den Verkehrsversuch in gelb konnten Defizite hinsichtlich des Verkehrsablaufs identifiziert werden, die für die Planungen der Weißmarkierung aufgegriffen und optimiert wurden. Eine gewisse Beeinflussung durch mögliche Baustellen ist dabei allerdings generell nicht zu vermeiden

Öffentlichkeitsveranstaltungen

Am 17.02.2021 wurden die geplanten Radwege für den Abschnitt Rosenheimer Straße, am 18.02.2021 für die Streckenabschnitte an der Theresien- und Gabelsbergerstraße Anwohner*innen, Gewerbetreibenden, Verbänden, Bezirksausschüssen und interessierten

Bürger*innen vorgestellt.

Zunächst wurden die Ergebnisse der Evaluation der Gelbmarkierungen präsentiert, anschließend die aktuellen Pläne für Weißmarkierung erläutert. Ziel war es, ein Meinungsbild der Bürger*innen zu den Planungen zu erhalten. Über die Chatfunktion konnten alle Interessierten im weiteren Verlauf Fragen stellen, an Online-Umfragen teilnehmen und mitdiskutieren. Dabei waren bei der Veranstaltung zur Rosenheimer Straße mehr als 300 Personen anwesend, bei der Online-Debatte zur Theresien-/Gabelsbergerstraße mehr als 200.

Bei der Verwaltung ist viel positives Feedback eingegangen, sowohl für die transparente Information als auch für das coronabedingte Online-Format. Gleichzeitig wurden eine Reihe von Anregungen für den weiteren Prozess mitgenommen.

Die Präsentationsfolien der beiden Beteiligungsveranstaltungen und eine Zusammenfassung der Fragen und Antworten sind auf <https://muenchenunterwegs.de> abrufbar.

Integration der Ergebnisse in die Planung

Die Verkehrsversuche, die durchgeführte Evaluation sowie die umfangreichen Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit über Bürgerschreiben, Onlinebefragungen und Veranstaltungen sind grundsätzlich geeignete Mittel, um eine große Bandbreite der Auswirkungen zu ermitteln sowie ein Feedback der Bevölkerung zu erhalten. Bei den Öffentlichkeitsveranstaltungen wurde eine große Bandbreite an Themen wie Details zur Verkehrsführung, Planungen im unmittelbaren Umfeld, Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs oder Anregungen für eine bauliche Lösung, diskutiert. Für die vorgeschlagene Weißmarkierungen waren dabei insbesondere die Einrichtung von Lieferzonen, indirektes Linksabbiegen für den Radverkehr sowie die Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich wichtige Punkte. Auf diese Themen wird deshalb im Folgenden in der Beschlussvorlage vertiefter eingegangen.

Die Ergebnisse der Evaluation, die Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit 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 hinsichtlich einer eventuellen dauerhaften Lösung einfließen.

4. Streckenabschnitte

4.1 Rosenheimer Straße zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz (Anlage 4)

Für diese Strecke werden Radfahrstreifen mit einer dem Radentscheid entsprechenden Breite von 2,3 m zuzüglich 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen vorgeschlagen.

Im Vergleich zur Situation während der temporären Radverkehrsanlagen im Jahr 2020 ist die Hochbaustelle vor dem Knoten Rosenheimer Straße / Orleansstraße in Fahrtrichtung stadtauswärts inzwischen beendet.

Die nun vorgeschlagene Gestaltung des Knotenpunkts bei einer Weißmarkierung ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen des Buslinienverkehrs, des Radentscheids sowie einer Abwicklung des Kfz-Verkehrs. Es wird seitens des Mobilitätsreferats davon ausgegangen, dass durch die vorgeschlagene Knotenpunktgestaltung der Verkehrsablauf im Vergleich zur

Gelbmarkierung im letzten Jahr insgesamt verbessert wird. Es gab für den Knotenpunkt im Vorfeld mehrere Variantenüberlegungen bspw. mit Fahrstreifenreduzierungen in Fahrtrichtung stadteinwärts oder dem Unterbinden einzelner Fahrbeziehungen. Als Ergebnis wird die Weißmarkierung in der in der Beschlussvorlage dargelegten Form vorgeschlagen.

Aus Sicht der Münchner Verkehrsgesellschaft muss beim Knoten Orleans-/Rosenheimer Straße sichergestellt sein, dass durch die Verflechtung von zwei auf eine Fahrspur in der Rosenheimer Straße im Abfluss des Knotens Richtung Innenstadt kein Rückstau auftritt und zudem auch der Bereich zwischen Orleansstraße und Friedenstraße nicht überstaut wird. Die MVG hat deshalb ergänzend eine Dosierung an der LZA Rosenheimer-/Friedenstraße für den einwärts fahrenden Kfz-Verkehr auf die Menge vor, die am Knoten mit der Orleansstraße auch in der Spitzenstunde problemlos abfließen kann. Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist aufgrund der vorgeschlagenen zwei Fahrstreifen in Fahrtrichtung stadteinwärts eine leistungsfähige Führung, ähnlich vor dem Verkehrsversuch im letzten Jahr, gegeben. Sollten sich dennoch Verschlechterungen gegenüber der Vorher-Situation ergeben, wird die Verwaltung Änderungsmöglichkeiten der Signalisierung prüfen.

Im Bereich des Rosenheimer Platzes sind seitens der Deutschen Bahn Bauarbeiten an den S-Bahn-Zugängen geplant, die zeitweise im Jahr 2021 Änderungen der Verkehrsführung und ggf. weitere Fahrstreifenreduktionen im Knoten erfordern.

Als Ergebnis der Evaluation der Gelbmarkierung und der Öffentlichkeitsveranstaltung am 18.02.2021 wird, vorbehaltlich der Zustimmung des Bezirksausschusses, die Einrichtung von zunächst jeweils einer Lieferzone je Seite angeordnet (Änderung der Parkregelung von ca. 3 Parkplätzen je Seite), um dem rechtswidrigen Verparken der Radfahrstreifen entgegenzuwirken. Dies sind folgende Örtlichkeiten:

1. Rosenheimer Straße Westseite auf Höhe der Hausnummer 74/76 in der Parkbucht (15 m Länge). Werktags zwischen 9 und 18 h werden Lieferzonen beschildert, ab 18 ist dann die Nutzung mit Parkschein oder Parkausweis „Franziskanerstraße“ möglich.
2. Rosenheimer Straße Ostseite auf Höhe der Hausnummer 111 ab Beginn der Parkbucht (15 m.Länge). Werktags zwischen 9 und 18 h werden Lieferzonen beschildert, ab 18 ist dann die Nutzung mit Parkschein oder Parkausweis „Franzosenviertel“ möglich.

Die Entfernung der Bestandsmarkierung, die Markierung der Radfahrstreifen und die baulichen Anpassungen können bei entsprechender Witterung ab Anfang April 2021 begonnen und im Mai abgeschlossen werden.

Für die Erarbeitung eines Vorschlags für die dauerhafte Gestaltung laufen derzeit mehrere Planungen von Bezugsprojekten, die berücksichtigt werden müssen:

- Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Rosenheimer Straße. Dies ist besonders für die finale Gestaltung des Knotenpunkts Rosenheimer Straße / Orleansstraße relevant.
- Zielnetz Neubaustrecke Tram Kategorie A Ramersdorf – Neuperlach (-Putzbrunn)
- Machbarkeitsuntersuchung Radschnellverbindung

Dazu wird die Verwaltung im Laufe des Jahres eine erneute Öffentlichkeitsveranstaltung durchführen und anschließend dem Stadtrat einen Vorschlag für die dauerhafte Gestaltung vorlegen.

4.2 Theresienstraße zwischen Türkenstraße und Schleißheimer Straße (Anlagen 5 + 6)

4.2.1 Abschnitt zwischen Türkenstraße und Arcisstraße

Im Bereich des Museums „Neue Pinakothek“ sind umfangreiche und mehrjährige Baumaßnahmen geplant. Die dafür notwendigen Baustelleneinrichtungsflächen werden auch die Verkehrsflächen der Theresienstraße zwischen der Barer Straße und der Arcisstraße beanspruchen. Bei den Planungen für die Weißmarkierung des Radfahrstreifens ist die Verwaltung davon ausgegangen, dass die Bauarbeiten, die mit Einschränkungen der Verkehrsflächen in der Theresienstraße verbunden sind, ab April 2021 beginnen. Deshalb wurden die laufenden Planungen für die Markierung von Radverkehrsanlagen auf den Bereich zwischen der Arcisstraße und der Schleißheimer Straße begrenzt und auch in dieser Form in der Öffentlichkeitsveranstaltung am 18.02.2021 kommuniziert.

Ende Februar ist die Verwaltung informiert worden, dass der Beginn der Baumaßnahmen, die mit Auswirkungen auf die Verkehrsführung in der Theresienstraße verbunden sind, voraussichtlich mindestens bis in den Herbst 2021 verschoben wird. Um eine Lücke in der Radverkehrsinfrastruktur zu vermeiden, wird deshalb vorgeschlagen zwischen der Türkenstraße und Arcisstraße bis zum Beginn dieser Bauarbeiten einen Radfahrstreifen in Gelb zu markieren. Dazu lagen allerdings zum Zeitpunkt der Beschlusserstellung noch keine ausgearbeiteten Planungsunterlagen vor.

Es sind jedoch bereits einige grundsätzlichen Rahmenbedingungen bekannt, die sich aufgrund der Erweiterung des Planungsumgriffs und der Kombination aus Gelb- und Weißmarkierung ergeben.

- der Knotenpunkt Theresienstraße / Arcisstraße muss ohnehin für die Weißmarkierung angepasst werden, damit ein sinnvoller Anschluss der Verkehrsführung an den vorgeschlagenen Radfahrstreifen westlich der Arcisstraße gegeben ist.

- da noch keine ausgearbeiteten Planungen für die komplette Gelbmarkierung zwischen Türkenstraße und Arcisstraße vorliegen, wird die Gelbmarkierung voraussichtlich erst nach der Weißmarkierung zwischen Arcisstraße und Schleißheimer Straße erfolgen können. Die Verwaltung wird sich selbstverständlich um eine zeitnahe Umsetzung bemühen.

- wie bei dem Verkehrsversuch muss der Linksabbiegeverkehr von der Türkenstraße in die Theresienstraße wieder von zwei auf eine Fahrspur reduziert werden.

- im Abschnitt zwischen der Türkenstraße und der Arcisstraße wird im Unterschied zum Verkehrsversuch ein Radfahrstreifen ohne Zulassung des Busverkehrs markiert. Dies ist damit zu begründen, dass ansonsten kein verkehrssicherer Anschluss an den vorgeschlagenen Radfahrstreifen westlich der Arcisstraße (siehe Ausführungen unter 4.2.2) möglich ist. Bei einer

Kombispur Bus/Rad wäre eine separate Signalisierung notwendig, die kurzfristig nicht realisiert werden kann.

- ggf. wird in den Knotenpunktbereichen aus Verkehrssicherheitsgründen vereinzelt ein Parkplatzentfall notwendig

- da zwischen der Türkenstraße und der Barer Straße auf der Nordseite Gewerbe ansässig ist, wird die Verwaltung bei der Markierung einer Radverkehrsanlage auch in diesem Abschnitt, in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss, eine Lieferzone einrichten:

Theresienstraße Nordseite ab westlich der Zufahrt zu Hausnummer 56 auf eine Länge von 15m Richtung Westen. Werktags zwischen 9 und 18 h werden Lieferzonen beschildert, ab 18 ist dann die Nutzung mit Parkschein oder Parkausweis „Pinakotheken“ möglich.

- aus Sicht der MVG muss der Zufluss der aus der Türkenstraße nach links abbiegenden Fahrzeuge noch stärker gedrosselt werden, als dies während des Verkehrsversuchs der Fall war. Alternativ soll stattdessen eine Lösung mit kombinierter Rad-Busspur geprüft werden. Die Verwaltung wird bei der vorgeschlagenen Gelbmarkierung den Linksabbiegeverkehr von der Türkenstraße in die Theresienstraße wieder von zwei auf eine Fahrspur reduzieren. Sofern sich die Notwendigkeit ergibt, wird das Mobilitätsreferat Änderungsmöglichkeiten der Signalisierung prüfen. Wie bereits oben ausgeführt, ist eine kombinierte Rad-Busspur aufgrund des Anschlusses an den vorgeschlagenen Radfahrstreifen westlich der Arcisstraße nicht möglich.

Im Fall einer Beauftragung durch den Stadtrat mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird die Verwaltung die Gelbmarkierung für den Abschnitt zwischen der Arcisstraße und der Türkenstraße ausarbeiten und möglichst zeitnah umsetzen.

Sobald die Bauarbeiten „Neue Pinakothek“ beginnen und die Baustelleneinrichtungsflächen eine Änderung der Verkehrsführung erfordern, werden die Gelb markierten Radfahrstreifen zwischen der Türkenstraße und der Arcisstraße angepasst. Die Verwaltung wird sich dafür einsetzen, dass während der verschiedenen Bauphasen eine Radverkehrsanlage vorgesehen wird. Es ist aktuell allerdings noch nicht bekannt, in welcher Form der Radverkehr durch den Baustellenbereich geführt werden kann. Da auch die Verkehrsführung im Zulauf zur Baustelle (Abschnitt zwischen Türkenstraße und Barer Straße) mit der Verkehrsführung im Bereich der eigentlichen Baustelle abgestimmt werden muss, kann hier noch kein abschließender Vorschlag hinsichtlich der Radverkehrsführung während der Baustelle für den Abschnitt zwischen Türkenstraße und Arcisstraße erfolgen.

4.2.2 Abschnitt zwischen Arcisstraße und Schleißheimer Straße

Gegenüber der abschnittswisen gemeinsamen Führung des Bus- und Radverkehrs während der Gelbmarkierung wird für die Weißmarkierung vorgeschlagen, Bus- und Radverkehr getrennt zu führen. Für den Verkehrsversuch war die gemeinsame Bus- und Radspur mit insgesamt 3,0 m (2,5 m nutzbare Breite + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen) markiert. Diese Breite war für die Dauer eines Verkehrsversuchs vertretbar. Für eine Weißmarkierung, die über einen längeren Zeitraum Bestand haben wird, ist diese Breite jedoch unter Berücksichtigung der technischen Regelwerke zu gering. Aus Platzgründen ist unter Wahrung der erforderlichen

Breiten und Sicherheitsabstände daher ein Radfahrstreifen ohne Zulassung des Busverkehrs vorgesehen und der Busverkehr wieder im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt.

Als Ergebnis der Evaluation des Verkehrsversuchs und der Öffentlichkeitsveranstaltung am 18.02.2021 wird vorbehaltlich der Zustimmung des Bezirksausschusses die Einrichtung von zunächst zwei Lieferzonen angeordnet (Änderung der Parkregelung von jeweils ca. 3 Parkplätzen), um dem rechtswidrigen Verparken der Radfahrstreifen entgegenzuwirken. Dies sind folgende Örtlichkeiten:

- Theresienstraße Nordseite vor Hausnummer 112 südlich Steinickeweg auf eine Länge von 15 m ab Beginn der markierten Parkplätze. Werktags zwischen 9 und 18 h werden Lieferzonen beschildert, ab 18 ist dann die Nutzung mit Parkschein oder Parkausweis „TU-Viertel“ möglich.
- Theresienstraße Nordseite vor dem Gebäude Schwindstraße 1 auf eine Länge von 15 m ab Beginn der Parkbucht in westliche Richtung. Werktags zwischen 9 und 18 h werden Lieferzonen beschildert, ab 18 ist dann die Nutzung mit Parkschein oder Parkausweis „Schleißheimer Straße“ möglich.

Im Rahmen der Veranstaltung wurde seitens der Teilnehmenden der Wunsch geäußert, insbesondere an den Kreuzungen Theresienstraße / Augustenstraße sowie Theresienstraße / Luisenstraße den geradeausfahrenden Radverkehr vom rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr signaltechnisch zu trennen. Es wird deshalb im Folgenden auf dieses Thema eingegangen:

Rechtsabbiegeunfälle zwischen Kfz- und parallel geführtem Radverkehr sind an signalisierten Kreuzungen die Unfallursache Nr. 1. Eine Entschärfung dieses Konfliktes ist eines der größten Ziele der Vision Zero. Dazu stehen der Verwaltung neben Einzelmaßnahmen wie bspw. rot eingefärbte Furtmarkierungen, vorgezogene Haltlinien oder aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) zwei grundlegende Lösungsmöglichkeiten zur Verfügung:

1. Radfahrstreifen in Mittellage (RIM) zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen des Kfz-Verkehrs

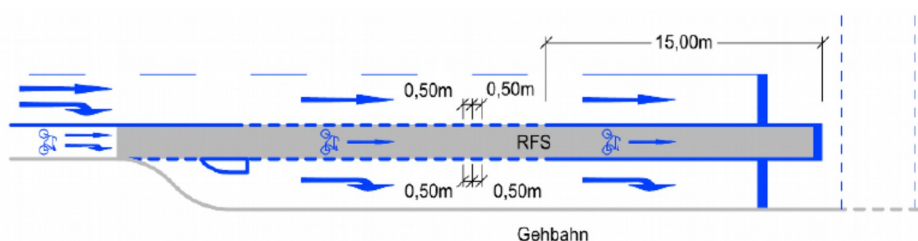


Abbildung: Radfahrstreifen in Mittellage. Leitfaden für die LSA-Planung und Markierung von Radverkehrsanlagen. Kreisverwaltungsreferat München 2016.

Bei richtlinienkonformer Ausgestaltung und Einfärbung, insbesondere auch mit einer Führung des rechtsabbiegenden Radverkehrs am Beginn eines RIM, ist diese Lösung ein probates Mittel, um Unsicherheiten der Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich zu begegnen. Sie wurde entwickelt, um durch eine Entzerrung des Aufmerksamkeitsbereiches, Abbiegeunfälle zwischen Kfz- und Radverkehr zu verhindern und ist in den bundesweit geltenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen enthalten. Für den Kfz-Verkehr erfordert ein Spurwechsel über einen

RIM hin zum Rechtsabbiegestreifen eine ähnliche Aufmerksamkeit wie an einer Kreuzung, wobei Rechtsabbiegevorgänge im Kreuzungsbereich eine wesentlich höhere Komplexität darstellen und sich hier ganz auf den Radverkehr konzentriert werden kann.

Bei geringem Kfz-Rechtsabbiegeanteil und höherem Radverkehrsaufkommen ist aus Sicht der Verwaltung ein RIM ein adäquates Mittel, um Rechtsabbiegeunfällen mit Radfahrenden größtmöglich vorzubeugen.

2. Separate Signalisierung des Kfz-Rechtsabbiegeverkehrs

Ein weiteres Mittel um Rechtsabbiegeunfällen mit Radfahrenden vorzubeugen, ist die separate Signalisierung des Kfz-Rechtsabbiegers. Diese Regelung sollte vor allem bei starkem oder zügigem Kfz-Abbiegeverkehr, hohem Schwerverkehrsanteil, Gefällestrrecken mit hohen Geschwindigkeiten des Radverkehrs und ungünstigen Sichtverhältnissen zum Einsatz kommen.

Die Führung des Kfz-Rechtsabbiegers erfolgt hier links der Radverkehrsanlage. Für Kfz-Rechtsabbieger wird eine separate Grünphase vorgesehen, während der der rechtsliegende, parallele Rad- und Fußverkehr Rot hat. Aus dem Grundprinzip der StVO, dass Radverkehr die Signale des Fahrverkehrs zu beachten hat, muss auch rechtsabbiegender Radverkehr bei Rot des Kfz-Rechtsabbiegers stehen bleiben. Dafür sollte idealerweise neben dem für den geradeaus führenden Radfahrstreifen eine zusätzliche Fläche für rechtsabbiegenden Radverkehr zur Verfügung gestellt werden, damit ein ungehindertes Passieren der Kreuzung möglich ist.

Neben dem Vorteil einer signalgesicherten Führung des Kfz-Rechtsabbiegers sind jedoch auch mehrere Nachteile gegeben, die jeweils abzuwägen sind:

- Die zusätzliche Grünphase der Rechtsabbieger und die benötigte Zwischenzeit gehen zu Lasten des geradeaus fahrenden Radverkehrs und der querenden Fußgänger, diese haben dann (wesentlich) kürzer Grün als der Geradeausverkehr. Eine solche Verkehrsführung kann zu Akzeptanzproblemen (Rotlichtverstöße) sowohl beim Fuß- als auch beim Radverkehr führen, da die gegenüber dem Geradeausverkehr kürzere Grünphase und die separate Rechtsabbiegesignalisierung (auch für rechtsabbiegenden Radverkehr) zu insgesamt längeren Wartezeiten führen können. Inwieweit dann nicht regelkonformes Verhalten zu mehr Unfällen führt, ist nur schwer abzuschätzen.
- Für den Kfz-Rechtsabbiegeverkehr ist ggf. eine längere Fahrspur (in der Regel zu Lasten des Parkplatzangebotes) vorzusehen, damit der Durchgangsverkehr nicht behindert wird.
- Es ist nach Möglichkeit ein zusätzlicher Verkehrsraum für rechtsabbiegenden Radverkehr vorzusehen.
- Ggf. können sich Fahrzeitverluste auch auf den ÖPNV übertragen.

In der Öffentlichkeitsveranstaltung am 18.02.2021 wurde bezüglich der Radfahrstreifen in Mittellage unter anderem auf das Forschungsprojekt „Einsatzbereiche von Radfahrstreifen in Mittellage“ der Technischen Universität Berlin verwiesen. Das Projekt ist der Verwaltung bekannt, allerdings ändern sich aufgrund der Ergebnisse eines Forschungsprojekts nicht unmittelbar die bundesweit geltenden technischen Standards und Regelwerke, zumal die geringe Anzahl der untersuchten Kreuzungen und Gestaltungsformen noch keine abschließende Beurteilung ermöglichen.

Das grundsätzliche Potential von Radfahrstreifen in Mittellage, die Verkehrssicherheit zu verbessern, wird jedoch in dem Forschungsprojekt bestätigt. Die darin genannten maßgebenden Einsatzkriterien von einem Radverkehrsaufkommen > 70 Radfahrenden pro Stunde und Abbiegeverkehrsstärken von bis zu 1.000 Kfz pro Tag sind für die von der Verwaltung vorgeschlagenen Knotenpunkte erfüllt.

Es ist der Verwaltung bewusst, dass die getrennte Signalisierung von rechtsabbiegender Kfz-Verkehr und geradeausfahrendem Radverkehr ein wichtiges Thema bei der Gestaltung von Kreuzungen und bei der Umsetzung des Radentscheids darstellt. In der Praxis kann dieses Instrument allerdings nicht generell als Universallösung für alle Kreuzungen zum Einsatz kommen, sondern muss angepasst an die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und verkehrlichen Rahmenbedingungen einzelfallbezogen geprüft werden. Es gibt in München auch bereits mehrere Kreuzungen, bei denen eine solche getrennte Signalisierung realisiert wurde, bspw. bei zweistreifigem Kfz-Rechtsabbiegen.

Für den Zeithorizont der Umsetzung der Weißmarkierung ab April ist eine signalgesicherte Trennung des Kfz-Rechtsabbiegers und des Radverkehrs nicht umsetzbar, da die Steuerungen der Signalanlagen umgeplant werden müssten und dafür zusätzliche Signalgeber für Kfz- und Radverkehr notwendig wären.

Für die im Projektumgriff liegenden Knotenpunkte sind aus Sicht der Verwaltung nach Abwägung aller Belange und unter Berücksichtigung der Knotenpunktgestaltungen sowie der Verkehrsstärken, die vorgeschlagenen Radfahrstreifen in Mittellage für die Übergangslösung ein geeignetes Mittel, um eine sichere Verkehrsführung gewährleisten zu können.

Nach der Öffentlichkeitsveranstaltung am 18.02.2021 hat sich im Rahmen der Abstimmung der Pläne für die Weißmarkierung die Notwendigkeit einer Anpassung der Planungen am Knoten Theresienstraße / Luisenstraße ergeben. Aufgrund des Abbiegeradius für einen Gelenkbus linksabbiegend von der Theresienstraße in die Luisenstraße muss die Haltlinie der Linksabbieger um 3 m zurückversetzt werden. Dazu müssen zwei Parkplätze auf der Westseite der Luisenstraße entfallen. Gegebenenfalls muss zur Realisierung des vorgeschlagenen Querschnitts auch ein Parkplatz auf der Ostseite der Luisenstraße entfallen, dies wird sich erst nach Vorliegen des genauen Markierungsplans zeigen.

Die Technische Universität München führt derzeit Sanierungsarbeiten an ihrem Gebäude durch und hat ihre Baustelleneinrichtungsfläche bis Mitte April im öffentlichen Straßenraum. Im Anschluss daran erfolgt in der Theresienstraße eine Sanierung der Fahrbahndecke und die Markierung des Radfahrstreifens. Die Arbeiten sind, sofern die Spartenarbeiten termingerecht abgeschlossen werden, voraussichtlich Anfang Juni 2021 beendet.

4.3 Gabelsbergerstraße zwischen Arcisstraße und Türkenstraße (Anlage 7)

Gegenüber der gemeinsamen Führung des Bus- und Radverkehrs während des Verkehrsversuchs wird es für die Weißmarkierung notwendig, Bus- und Radverkehr getrennt zu führen. Für den Verkehrsversuch war die gemeinsame Bus- und Radspur mit insgesamt 3,0 m (2,5 m nutzbare Breite + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen) markiert. Diese Breite wird für eine Weißmarkierung als zu gering angesehen, weshalb ein Radfahrstreifen ohne Zulassung des Bus-

verkehrs vorzusehen war. Der Busverkehr wird dann im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt. Es wird davon ausgegangen, dass sich bei der vorgeschlagenen Lösung aufgrund der Knotenpunktgestaltung von mindestens 2 Fahrstreifen keine Nachteile für den Busverkehr ergeben.

Dazu ist entlang der Gabelsbergerstraße der Entfall von insgesamt ca. 15 Parkplätzen notwendig (sieben Parkplätze auf der Nordseite der Gabelsbergerstraße westlich der Arcisstraße, acht Parkplätze auf der Nordseite der Gabelsbergerstraße östlich der Barer Straße).

Die MVG hat im Rahmen der Beschlussabstimmung Ende Februar mitgeteilt, dass die Anfahrbarkeit der Bushaltestelle Pinakotheken, bei der zu diesem Zeitpunkt erarbeiteten Planung mit einem kurzen Verflechtungsbereich nach der Barer Straße, kritisch gesehen wird. Dabei müsste bei der Anfahrt der nach dem Knoten mit der Barer Straße liegenden Haltestelle bereits im Knotenpunktsbereich der Radverkehr gekreuzt werden. Bei der Ausfahrt aus der Haltestelle wird dann sowohl der von hinten kommende Radverkehr erneut gequert, während der Busfahrer gleichzeitig auf den neben der Radspur verkehrenden Kfz-Verkehr achten muss, der sich zudem kurz nach der Haltestelle von zwei auf eine Fahrspur verengt. Der Kfz-Verkehr seinerseits ist ebenfalls damit beschäftigt, sich einzufädeln.

Dieses Problem könnte aus Sicht der MVG minimiert werden, wenn bis zur Türkenstraße zwei Kfz-Fahrspuren beibehalten werden und dafür die Parkplätze auf der Nordseite der Gabelsberger Straße zwischen Barer Straße und Türkenstraße nicht nur zur Einrichtung eines Verflechtungsbereichs, sondern komplett aufgelöst werden. Damit würden im Vergleich zur ursprünglichen Planungsvariante 15 Parkplätze entfallen.

Dies ist aus Sicht der MVG zwingend, erforderlich, um die Verkehrssicherheit nicht zu gefährden und um durch den Verflechtungsbereich und die Engstelle keine den Busverkehr behindernden Stauungen zu verursachen. Gegenüber diesen Aspekten - Sicherheit und Vermeidung der Behinderungen des Linienverkehrs - ist aus Sicht der MVG der Erhalt der Stellplätze nachrangig und unterzuordnen.

Die Verwaltung stimmt diesem Einwand zu und hat dies entsprechend in die Planungen eingearbeitet.

Die MVG beabsichtigen den heutigen Buslinienverkehr in der Gabelsberger- und Theresienstraße in beiden Richtungen in der Theresienstraße zu bündeln und betrachten deshalb die vorgelegten Maßnahmen für den Radverkehr dort nur als Übergangslösung. Diese Zielsetzung ist der Verwaltung bekannt und wird bei der Erarbeitung der Varianten beim Projekt „Umsetzung des Radentscheids in der Alternative 5“ bereits berücksichtigt.

In der Gabelsbergerstraße werden vor der Markierung der Radfahrstreifen Spartenarbeiten durch die Stadtwerke München GmbH (Gas/Wasser) durchgeführt. Diese sollen bis Ende April abgeschlossen sein. Im Anschluss daran erfolgt eine Sanierung der Fahrbahndecke und die Markierung des Radfahrstreifens. Die Arbeiten sind, sofern die Spartenarbeiten termingerecht abgeschlossen werden, voraussichtlich Anfang Juni 2021 beendet.

4.4 Elisenstraße zwischen Dachauer Straße und Lenbachplatz (Anlage 8)

Der Vorschlag für die Weißmarkierung entspricht im Wesentlichen der Gelbmarkierung vom letzten Jahr. Auf der Strecke werden Radfahrstreifen mit einer dem Radentscheid entspre-

chenden Breite von 2,3 m zuzüglich 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen vorgeschlagen. Aufgrund der geringen Anzahl von direkten Anlieger*Innen wurde für die Weißmarkierung von einer Öffentlichkeitsveranstaltung für diesen Abschnitt abgesehen. Bezüglich der Ergebnisse der Evaluation der Gelbmarkierungen wird auf die o.g. Beschlussvorlage vom 28.10.2020 verwiesen. Das Ergebnis der Planungen ist ein Kompromiss bei dem eine Abwägung hinsichtlich einer leistungsfähigen und verkehrssicheren Abwicklung des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs (fließend und ruhend) sowie den Ansprüchen des Linienverkehrs der Münchner Verkehrsgesellschaft erfolgt ist.

Während des Verkehrsversuchs war in der Fahrtrichtung stadteinwärts zwischen der Dachauer Straße und der Luisenstraße eine Baustelle mit wechselnder Verkehrsführung vorhanden, so dass in diesem Streckenabschnitt 2020 keine Radverkehrsanlagen realisiert wurden. Da mittlerweile die Baustelle beendet ist, kann nun auch in diesem Bereich ein Radfahrstreifen angelegt werden. Im Stauraum zur Luisenstraße werden neben dem separat signalisierten Linksabbieger zwei Fahrspuren für den Individualverkehr vorgesehen, damit der Gleisbereich an der Dachauer Straße und die Fußgängerüberwege frei gehalten werden können. Um dies zu realisieren, müssen in diesem Bereich ca. fünf Parkplätze auf der Südseite entfallen.

Die Münchner Verkehrsgesellschaft hat zu der vorgeschlagenen Planung mitgeteilt, dass es auch bei auftretenden Leistungsdefiziten für den motorisierten Individualverkehr an den Knoten mit Linienverkehr die Bus- und Trambeschleunigung nicht reduziert werden darf. Aus Sicht der Verwaltung sind keine Einschränkungen auf die Bus- und Trambeschleunigung zu erwarten.

Die Entfernung der Bestandsmarkierung, die bauliche Anpassung der vorhandenen Verkehrsinseln und die Markierung der Radfahrstreifen können bei entsprechender Witterung voraussichtlich ab Anfang April 2021 begonnen und bis Ende Mai abgeschlossen werden.

Derzeit erfolgt für die dauerhafte Gestaltung der Elisenstraße die fachliche Ausarbeitung von Varianten inklusive baulicher Radwege. Anschließend wird eine Öffentlichkeitsveranstaltung durchgeführt. Ein entsprechender Beschluss für die dauerhafte Gestaltung der Elisenstraße ist im Laufe des Jahres vorgesehen.

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

Da auch auf diesen Strecken im Jahr 2020 temporäre Radverkehrsanlagen markiert wurden, wird im Folgenden nochmals auf die geplante Radverkehrsführung auf den beiden Streckenabschnitten eingegangen. 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. Die Verwaltung wird selbstverständlich auch während der Bauphasen Radverkehrsanlagen vorsehen, sofern die verschiedenen Bauphasen dies zulassen.

5. Weiteres Vorgehen

Bis der Stadtrat über die dauerhafte Gestaltung der einzelnen Abschnitte entschieden hat und diese ggf. auch umgesetzt sind, wird empfohlen, Radfahrstreifen auf den folgenden Strecken umzusetzen:

- Rosenheimer Straße zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz (Weißmarkierung)
- Theresienstraße zwischen Arcisstraße und Schleißheimer Straße (Weißmarkierung)
- Theresienstraße zwischen Türkenstraße und Arcisstraße (Gelbmarkierung)
- Gabelsbergerstraße zwischen Arcisstraße und Türkenstraße (Weißmarkierung)
- Eisenstraße zwischen Lenbachplatz und Dachauer Straße (Weißmarkierung)

Die Radfahrstreifen berücksichtigen die Ergebnisse der Evaluation sowie die Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit und entsprechen den aktuellen bundesweit geltenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen bzw. gehen hinsichtlich der nutzbaren Breite von überwiegend 2,3 m aufgrund des Bürgerbegehrens Radentscheid teilweise darüber hinaus.

Die Varianten für eine dauerhafte Gestaltung werden im Laufe des Jahres mit der Öffentlichkeit diskutiert und die Rückmeldungen dem Stadtrat als Basis für eine Entscheidung für eine dauerhafte Gestaltung vorgelegt. Die Erfahrungen aus der Gelb- und Weißmarkierung werden in die Planungen für eine dauerhafte Gestaltung einfließen.

6. Anträge

Verkehrswende jetzt einleiten – Vorfahrt fürs Rad 4

Ein neuer Anlauf für Radfahrstreifen in der Rosenheimer Straße

Antrag Nr. 14-20 / A 05345 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/ RL vom 10.05.2019 (Anlage 1)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird beantragt, dass in der Rosenheimer Straße im Abschnitt zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße gemäß den Planungen des Ingenieurbüros Kaulen die 2014 von der Groko verworfenen Radstreifen realisiert werden.

Die vorliegende Beschlussvorlage enthält den Vorschlag, Radfahrstreifen in Weiß umzusetzen bis der Stadtrat über die dauerhafte Gestaltung der einzelnen Abschnitte entschieden hat und diese ggf. auch umgesetzt sind. Die Erfahrungen aus der Gelb- und Weißmarkierung werden in die Planungen für eine dauerhafte Gestaltung einfließen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 054345 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/ RL vom 10.05.2019 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Kein Fahrspurentfall in der Eisenstraße

Antrag Nr. 20-26 / A 00694 von Herrn StR Hans Hammer und Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 18.11.2020 (Anlage 2)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird beantragt, dass bei den Planungen eines Radwegs in der

Elisenstraße dieser so zu situieren ist, dass dieser zu Lasten des bisherigen Parkstreifens eingerichtet werden kann. Die Fahrspuren der Elisenstraße sind in jedem Falle zu erhalten.

Die vorliegende Beschlussvorlage enthält den Vorschlag, Radfahrstreifen in Weiß umzusetzen bis der Stadtrat über die dauerhafte Gestaltung der einzelnen Abschnitte entschieden hat und diese ggf. auch umgesetzt sind. Da in den Knotenpunktbereichen keine Parkplätze vorhanden sind, muss die Fahrstreifenanzahl zur Einrichtung der Radfahrstreifen bei der vorgeschlagenen Lösung ohne größere bauliche Eingriffe ohnehin reduziert. Da die Kreuzungsbereiche für die Leistungsfähigkeit maßgebend sind, wurde deshalb zumindest für die vorgeschlagene Übergangslösung der in der Beschlussvorlage dargestellte Planungsansatz gewählt. Die Erfahrungen aus der Gelb- und Weißmarkierung werden in die Planungen für eine dauerhafte Gestaltung einfließen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00694 von Herrn StR Hans Hammer und Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 18.11.2020 wird nicht entsprochen.

Pop-Up Bike Lanes auch 2021

Antrag Nr. 20-26 / A 00938 der Stadtratsfraktion DIE LINKE./ Die PARTEI vom 19.01.2021 (Anlage 3)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird beantragt, dass die Gelbmarkierungen aus dem Jahr 2020 auch für 2021 umgesetzt werden, solange bis die finale bauliche Umsetzung fertig gestellt ist. Dies soll als erweitertes Testprojekt dienen, um neue Erfahrungswerte für die endgültige bauliche Umsetzung zu erhalten.

Die vorliegende Beschlussvorlage enthält den Vorschlag, Radfahrstreifen in Weiß umzusetzen bis der Stadtrat über die dauerhafte Gestaltung der einzelnen Abschnitte entschieden hat und diese ggf. auch umgesetzt sind. Die Erfahrungen aus der Gelb- und Weißmarkierung werden in die Planungen für eine dauerhafte Gestaltung einfließen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00938 der Stadtratsfraktion DIE LINKE./ Die PARTEI vom 19.01.2021 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Baureferat und die SWM/MVG haben den Beschluss mitgezeichnet. Die inhaltlichen Rückmeldungen der SWM wurde in die Beschlussvorlage eingearbeitet. Soweit betroffenen werden weitere Referate sowie die SWM/MVG in die weiteren Planungen eingebunden.

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

7. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Bezirksausschüsse 03 Maxvorstadt, 05 Au-Haidhausen, 14 Berg am Laim und 16 Ramersdorf-Perlach wurden zu den Öffentlichkeitsveranstaltungen eingeladen. In diesem Rahmen wurden die Planungen für die Weißmarkierungen vorgestellt und auch den Bezirksausschüssen die Möglichkeit gegeben, Rückmeldungen zu den vorgeschlagenen Rückmeldungen

abzugeben. Die Präsentationsfolien der beiden Beteiligungsveranstaltungen und eine Zusammenfassung der Fragen und Antworten sind auf <http://muenchenunterwegs.de> abrufbar. Die Bezirksausschüsse werden auch in die weiteren Planungen bezüglich einer dauerhaften Gestaltung eingebunden.

Die Bezirksausschüsse 03 Maxvorstadt, 05 Au-Haidhausen, 14 Berg am Laim und 16 Ramersdorf-Perlach haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, und den Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferats GB1 - Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, und des Mobilitätsreferats GB2 - Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Einrichtung von Radfahrstreifen (Weißmarkierung) auf den folgenden Streckenabschnitten
 - Rosenheimer Straße zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz
 - Theresienstraße zwischen Arcisstraße und Schleißheimer Straße
 - Gabelsbergerstraße zwischen Arcisstraße und Türkenstraße
 - Elisenstraße zwischen Lenbachplatz und Dachauer Straßewird zugestimmt.
2. Der Einrichtung von Radfahrstreifen (Gelbmarkierung) in der Theresienstraße zwischen Türkenstraße und Arcisstraße wird, in Abhängigkeit der Baumaßnahme „Neue Pinakothek“, zugestimmt.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Maßnahmen verkehrsrechtlich anzuordnen.
4. Das Baureferat wird gebeten, die verkehrsrechtlichen Anordnungen umzusetzen.
5. Grundsätzlich sollen Beeinträchtigungen für den Linienverkehr der MVG vermieden werden. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, nach Umsetzung der Maßnahmen und in Abstimmung mit der MVG zu prüfen, ob hierdurch Störungen im Linienverkehr neu auftreten und ob Anpassungen zur Beseitigung von erkannten Störungen kurzfristig erforderlich sind.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05345 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/ RL

vom 10.05.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

7. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00938 der Stadtratsfraktion DIE LINKE./ Die PARTEI vom 19.01.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00694 von Herrn StR Hans Hammer und Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 18.11.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlusskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

z.K.

V. WV Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 03 Maxvorstadt
4. An den Bezirksausschuss 05 Au-Haidhausen
5. An den Bezirksausschuss 14 Berg am Laim
6. An den Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach
7. An das Baureferat
8. An die Stadtwerke München GmbH
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
11. An die Stadtkämmerei
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG3
13. An das Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen
14. An das Mobilitätsreferat – GL1
15. An das Mobilitätsreferat – GL2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
16. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB1-1.3
zum Vollzug des Beschlusses

Am

Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen