

Telefon: 233 - 23716
Telefax: 233 - 21797

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB2

**Projekt „Bürgerinnen und Bürger gestalten ihre Stadt“
Zukunft Partnachplatz, hier: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 07050
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark
vom 29.10.2019

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 02938

Anlagen:

1. BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 07050
2. Verkehrskonzept Bestandssituation Verkehrsregelung
3. Verkehrskonzept Maßnahmenvorschläge
4. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
5. Stellungnahme des Bezirksausschusses 7 Sendling-Westpark

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.07.2021 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten.....	2
1. Anlass.....	2
2. Ausgangssituation.....	3
3. Verkehrskonzept.....	5
3.1. MIV-Verkehr fließend und ruhend.....	5
3.2. Radverkehr.....	6
3.3. Fußverkehr.....	7
3.4. Straßenquerschnitte vorher und nachher.....	7
3.4.1. Querschnitt A Zillertalstraße.....	7
3.4.2. Querschnitt B Treffauerstraße.....	9
3.4.3. Querschnitt C Partnachplatz.....	11
4. Bewertung und weiteres Vorgehen.....	12
II. Antrag des Referenten.....	13
III. Beschluss.....	14

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß §7 Abs. 1 Nr. 16 GeschO, da die Angelegenheit zwar stadtbezirksbegrenzt ist, aber kein Entscheidungsfall gemäß dem Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse für den Bereich des künftigen Mobilitätsreferates vorliegt.

Der Bezirksausschuss des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark hat am 29.10.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / B 07050 (Anlage 1) gestellt.

Einer mit Schreiben vom 03.02.2020 beantragten Fristverlängerung zur Erledigung des Antrages Nr. 14-20 / B 07050 wurde nicht widersprochen.

Das Mobilitätsreferat nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / B 7050 wie folgt Stellung:

1. Anlass

In dem Antrag des Bezirksausschusses vom 29.10.2019 werden für den Partnachplatz zunächst die Erstellung eines Verkehrskonzeptes für einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich sowie Vorschläge für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität erbeten. (Umgriff s. Anlage 2) In einem weiteren Schritt werden die zuständigen Referate um Vorschläge zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität gebeten. Dem Antrag ging eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Einbeziehung der betroffenen Referate voran.

In der Bürgerbeteiligung hatten sich im Detail folgende Wünsche herauskristallisiert:

- Abbau von Barrieren und Verkehrsberuhigung zwischen U-Bahn-Gebäude, Grünfläche und Ladenzeile im Norden
- Abbau von Barrieren und Verkehrsberuhigung Richtung Westen (Richtung Einzelhandel)
- Schaffung von Verbindungen für den Fußverkehr
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Verkehrssicherheit nach Westen

Nach Wunsch des Bezirksausschusses sollen daher in dem Verkehrskonzept folgende Punkte Eingang finden, wobei bei baulichen Maßnahmen die Beschränkung auf das absolut notwendige Maß Prämisse sei:

- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit Tempo 20 für den Bereich zwischen dem westlichen Ende der Zillertalstraße, der Einmündung der Leutascher Straße sowie dem Straßenstück zwischen Albert-Roßhaupter-Straße und Partnachstraße
- Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung Zillertalstraße
- Rückbau des baulichen Radwegs auf der Nordseite der Zillertalstraße bei gleichzeitiger Verlegung des Radverkehrs in westlicher Richtung auf die Fahrbahn
- Rückbau des baulichen Radwegs auf der Südseite der Zillertalstraße bei gleichzeitiger Freigabe des Radverkehrs in östlicher Richtung entgegen der Einbahnstraße und Markierung des Radstreifens
- Auflösung des Parkstreifens auf der Nordseite der Zillertalstraße, teilweise Errichtung von Fahrradabstellanlagen
- Umwandlung der Schrägparkstände auf der Südseite der Zillertalstraße in Längsparkstände, hierbei Berücksichtigung eines Behindertenparkstands

- großzügige Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen in der Zillertalstraße

Hinweis: Zur Verdeutlichung wird im Folgenden die westlich verlängerte Zillertalstraße als Zillertalstraße bezeichnet; Partnachplatz bezeichnet nur den Straßenabschnitt westlich des U-Bahn-Gebäudes zwischen der Partnachstraße und der Albert-Roßhaupter-Straße.

2. Ausgangssituation

Laut Flächennutzungsplan liegt das Untersuchungsgebiet in einem Allgemeinen Wohngebiet. Östlich hiervon schließt sich ein Mischgebiet an. Die angrenzende Bebauung ist von Geschosswohnungsbauten, einem kleineren Supermarkt (Rewe City), kleinen Einzelhandelsgeschäften, einer Bank sowie einem Altenheim geprägt. Auf der Ostseite des Platzes erstreckt sich eine größere Grünfläche. Dreh- und Angelpunkt des Partnachplatzes ist jedoch die U-Bahnstation mit Halt der Linie U6 (Garching-Forschungszentrum / Marienplatz / Klinikum Großhadern), deren Umfeld von diversen Einrichtungen wie zum Beispiel öffentliche Bushaltestelle, Taxiständen, MVG-Fahrradstation, Radabstellanlagen, aber auch zahlreichen regelwidrig abgestellten Fahrrädern geprägt ist.

Das Zentrenkonzept der Landeshauptstadt München weist den Partnachplatz als Nahbereichszentrum aus. Nahbereichszentren und die ergänzenden in Siedlungen integrierten Nahverkehrsstandorte bilden die Basis für eine wohnortnahe Grundversorgung.

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2006) der Landeshauptstadt München sowie den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) haben die Straßen im Untersuchungsraum die Funktion von Erschließungsstraßen. Sie sind im Süden über die Albert-Roßhaupter-Straße an das Hauptstraßennetz angebunden. In den entsprechenden Straßenabschnitten der Treffauerstraße, des Partnachplatzes sowie der Zillertalstraße gilt derzeit Tempo 30, während der südliche Abschnitt der Partnachstraße als Parkraumbewirtschaftungszone ausgewiesen ist. Ferner ist die Zillertalstraße zwischen Zillertalstraße 69/70 und Partnachstraße Einbahnstraße in Ost-West-Richtung (siehe Übersichtskarte zur Bestandssituation in Anlage 2).

Der Radverkehr wird jeweils beidseitig auf beschilderten Radwegen geführt. Haupttrouten des Radverkehrs führen über die Treffauerstraße bzw. den Partnachplatz und weiter über die Zillertalstraße.

Basierend auf dem BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07049 des Bezirksausschusses 7 Sendling-Westpark vom 29.10.2019 gibt es im Bereich Partnachplatz aktuell mehrere zum Teil bereits ausgeführte und zum Teil erteilte Aufträge zur Einrichtung von insgesamt 175 zusätzlichen Fahrradstellplätzen. Die Umsetzung der noch offenen Aufträge ist für das erste Halbjahr 2021 vorgesehen. Hierfür entfallen 6 Kfz-Stellplätze am Partnachplatz und 5 Kfz-Stellplätze in der Partnachstraße.

Für Fußgänger*innen finden sich gesicherte Querungsmöglichkeiten an der Lichtsignalanlage Kreuzungsbereich Partnachplatz / Albert-Roßhaupter-Straße sowie in Form von zwei Zebrastreifen nördlich und westlich des U-Bahngebäudes über die Zillertalstraße und den Partnachplatz.

Der Platz wird von zahlreichen Fußgänger*innen sowie Radfahrenden frequentiert. Es findet ein reges Queren der Fahrbahnen rund um den Partnachplatz statt – insbesondere in der Zillertalstraße auch abseits der gesicherten Querungsmöglichkeiten und ohne gute Sichtbeziehungen zwischen den parkenden Autos.

Buslinien verkehren in den Straßen des Untersuchungsraumes nicht.

Das Gebiet liegt im künftigen Parkraummanagementgebiet „Harras / Partnachplatz“.

Verkehrszählungen im betrachteten Bereich stehen nur für den Knoten Albert-Roßhaupter-Straße / Partnachplatz aus dem Jahr 2017 zur Verfügung. Die Verkehrsbelastung am Partnachplatz beträgt demnach rund 4600 Kfz/Werktag. In den Spitzenstunden verkehren hier 330 bis 400 Kraftfahrzeuge (7.45 – 8.45 Uhr bzw. 17.00 - 18.00 Uhr) sowie rund 180 Fahrräder (7.30 – 8.30 Uhr bzw. 17.15 - 18.15 Uhr).

3. Verkehrskonzept

Grundsätzliches Ziel des neuen Verkehrskonzeptes ist die Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Verkehrssituation rund um den Partnachplatz. Im Einzelnen werden vom Mobilitätsreferat die nachfolgenden Maßnahmen vorgeschlagen (s. Anlage 3).

3.1. MIV-Verkehr fließend und ruhend

- Ausweisung der betreffenden Straßenzüge der Treffauerstraße, der Zillertalstraße und des Partnachplatzes als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h (Zeichen 274)
- Beibehaltung der Partnachstraße als Parkraumbewirtschaftungszone (Zeichen 314.1)
- Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung in der Zillertalstraße (zwischen Zillertalstraße 69/70 und Partnachstraße)
- Öffnung der Zillertalstraße für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung
- Neuordnung des Straßenquerschnitts der Zillertalstraße durch Rückbau der Fahrgassenbreite, Auflösung der Diagonalstellplätze, Verbreiterung der Grünflächen und Schaffung von Fahrradabstellanlagen

Erläuterung:

In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen sind Fußgänger*innen und Fahrzeugführer*innen baulich und verkehrsrechtlich getrennt, Radfahrer*innen und Kraftfahrzeuge werden im Mischverkehr gemeinsam auf der Fahrbahn und Fußgänger*innen auf dem Gehweg geführt. Fußgänger*innen haben keinen Vorrang.



Zeichen 274.1-20 und 274.2-20 (StVO)
Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs

Durch die Auflösung der Diagonalparkbuchte auf der Südseite der Zillertalstraße entfallen 20 Kfz-Stellplätze. Die Länge der Parkbuchte auf der nördlichen Straßenseite mit derzeit etwa 8 Längsstellplätzen würde bei der Berücksichtigung von neuen Gehwegnasen (vgl. Punkt 3.3.) geringfügig reduziert werden. Hier sollte die Ausweisung von Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Menschen, Kurzzeitparkplätzen etc., welche auch bereits heute eingerichtet sind, berücksichtigt werden.

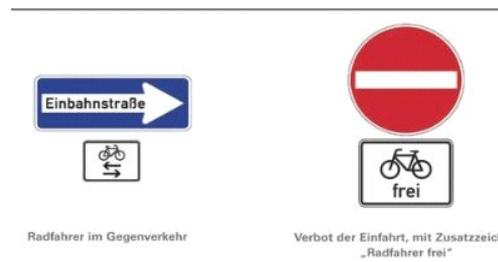
3.2. Radverkehr

- Aufhebung der baulichen Radwege im gesamten verkehrsberuhigten Geschäftsbereich
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr
- Öffnung der Zillertalstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Entfernung der Radständer an der Nordseite des U-Bahn-Gebäudes und als Ersatz hierfür Errichtung von Radabstellanlagen auf der Südeite der Zillertalstraße im Bereich der aufzulösenden Diagonalparkbuch

Erläuterung:

Seitens des Mobilitätsreferates wird empfohlen, nicht nur in der Zillertalstraße, sondern auch in der Treffauer- und Partnachstraße die Radwege im Seitenraum konsequenterweise aufzuheben und den Radverkehr im Mischverkehr zu führen. Dies entspricht der Straßenverkehrsordnung und ist im Hinblick auf ein einheitliches Erscheinungsbild des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, der Entstehung eines Zonenbewusstseins und damit einer besseren Durchsetzbarkeit der neuen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h unabdingbar.

Die Markierung eines Radstreifens entgegen der Einbahnstraße in der Zillertalstraße – wie im BA-Antrag gefordert – kann nicht erfolgen. Aufgrund der geringen Geschwindigkeitsunterschiede verbietet § 45 StVO die Markierung von Leitlinien (Schutzstreifen, Radfahrstreifen) oder den Bau benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen in Tempo 30-Zonen. Dies ist auch auf Tempo-20-Zonen anzuwenden und entspricht auch den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), wonach eine Beschilderung ausreichend ist.



Beginn und Ende einer für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraße

Durch die Neuordnung des Straßenquerschnitts der Zillertalstraße können die Fahrradabstellanlagen, welche derzeit an der nördlichen Fassade des U-Bahn-Gebäudes angebracht sind, verlegt (und bei Bedarf vergrößert) und somit die Engstelle im Bereich des Gehweges entschärft werden.

3.3. Fußverkehr

- Beibehaltung der vorhandenen Fußgängerüberwege („Zebrastrreifen“) im Kreuzungsbe-
reich Treffauerstraße / Partnachplatz
- Vorziehen der Gehwege in die Parkstreifen an zwei stark frequentierten Querungsstellen
in der Zillertalstraße
- Erweiterung der Gehwege und Seitenbereiche durch Auflassung der Radwege
- Entschärfung der Engstelle auf der Nordseite des U-Bahn-Gebäudes durch Entfernung
der Radabstellanlagen

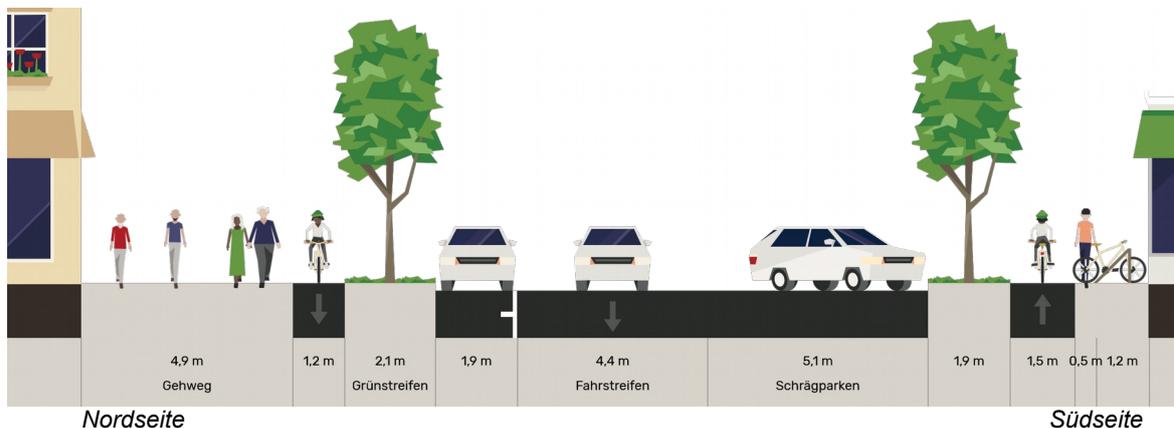
3.4. Straßenquerschnitte vorher und nachher

An drei typischen Querschnitten ist die derzeitige sowie die mögliche künftige Straßenraum-
aufteilung in den relevanten Straßenzügen im Untersuchungsgebiet dargestellt. (Hinweis:
Alle Angaben verstehen sich als Circa-Werte.)

3.4.1. Querschnitt A Zillertalstraße

Bestandssituation

Wurde erstellt mit <https://streetmix.net/> (lizensiert gemäß CC BY-SA 4.0)



Die Zillertalstraße besitzt im Bereich des Untersuchungsgebietes einen Fahrgassenquer-
schnitt von ca. 4,40 m. Auf der Nordseite der Straße wird im Bereich der Ladenzeile in
Längsrichtung geparkt (ca. 1,90 m breiter Parkstreifen). Daran schließt sich ein ca. 2,10 m
breiter Baumgraben, ein beschilter Radweg von ca. 1,20 m Breite sowie ein Gehweg mit
ca. 4,90 m an. Auf der Straßensüdseite wird im Wesentlichen in Schrägaufstellung mit einer
Markierungstiefe von ca. 5,10 m geparkt. Der daran anschließende Radweg von ca. 1,50 m
Breite wird durch einen etwa 1,90 m breiten Grünstreifen mit Baumbestand von den parkie-
renden Fahrzeugen getrennt. Der folgende Gehweg ist ca. 1,70 m breit, wird jedoch stellen-
weise von Radabstellanlagen stark eingengt.

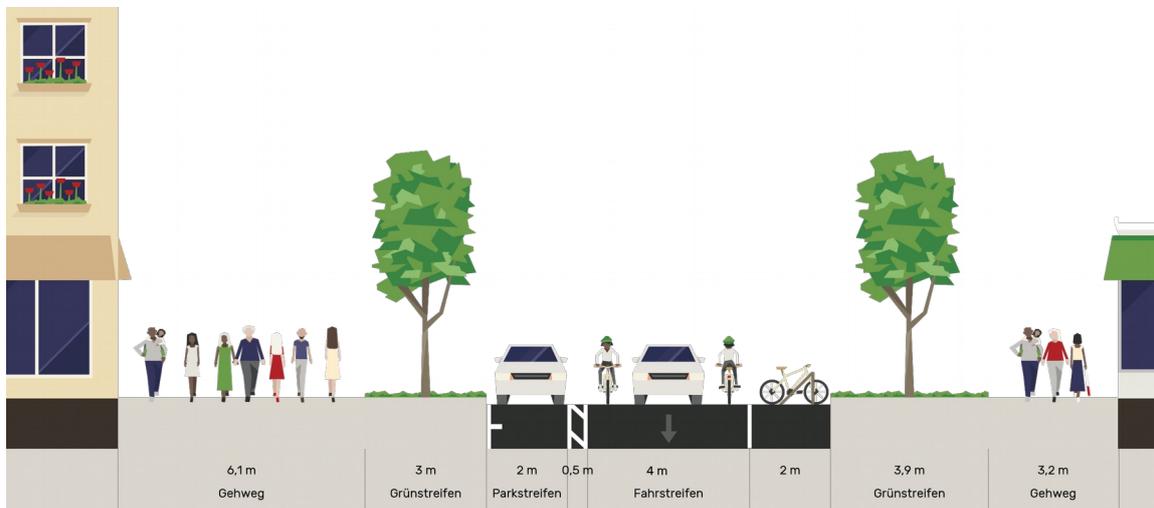
Umgestaltungsempfehlung

Kfz und Rad werden im Mischverkehr geführt. Die baulichen Radwege werden aufgehoben; die dadurch frei werdenden Seitenräume können anderweitig genutzt werden (z. B. für die Verbreiterung der Gehwege oder des Grünstreifens, Schaffung von Aufenthaltsflächen, Einrichtung von Freischankflächen etc.).

Der Grünstreifen auf der Nordseite wird baulich verbreitert, um den bestehenden Bäumen mehr Entwicklungsraum zu bieten. An diesen schließt sich eine Längsparkbucht an. Die Schrägaufstellung der Kfz-Stellplätze auf der Südseite wird aufgegeben und anstelle dessen der Grünstreifen verbreitert und Fahrradständer errichtet. Die bestehende Fahrradabstellanlage an der Gebäudenordseite des U-Bahn-Abgangs wird entfernt, um die Gehbahn nicht zu sehr einzuengen.

Für die Fahrgasse wird eine lichte Breite von 4,0 m vorgesehen. Die derzeit durch den fahrenden und parkenden Kfz-Verkehr genutzte Fläche kann somit in einer Breite von etwa 4,90 m rückgebaut und einer anderen Nutzung zugeführt werden (z. B. für die Vorverlegung des Bordsteins und damit die Verbesserung der Querungssituation für den Fußverkehr, für Radabstellanlagen, für Begrünung etc.). Nur bei einer Verminderung der Straßenbreite kann der Charakter einer Langsamfahrstraße entstehen.

Zur Verbesserung für den querenden Fußverkehr werden an zwei stark frequentierten Querungsstellen großzügige Übergänge in Form von vorgezogenen Aufstellbereichen errichtet.



Zukünftiger Querschnitt

Nordseite

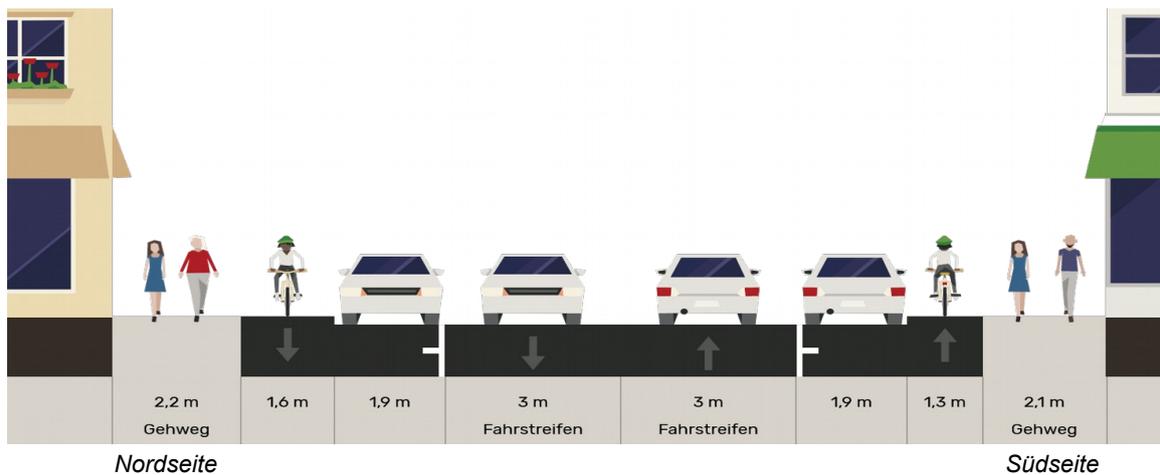
Wurde erstellt mit <https://streetmix.net/> (lizenziert gemäß CC BY-SA 4.0)

Südseite

3.4.2. Querschnitt B Treffauerstraße

Bestandssituation

Wurde erstellt mit <https://streetmix.net/> (lizenziiert gemäß CC BY-SA 4.0)



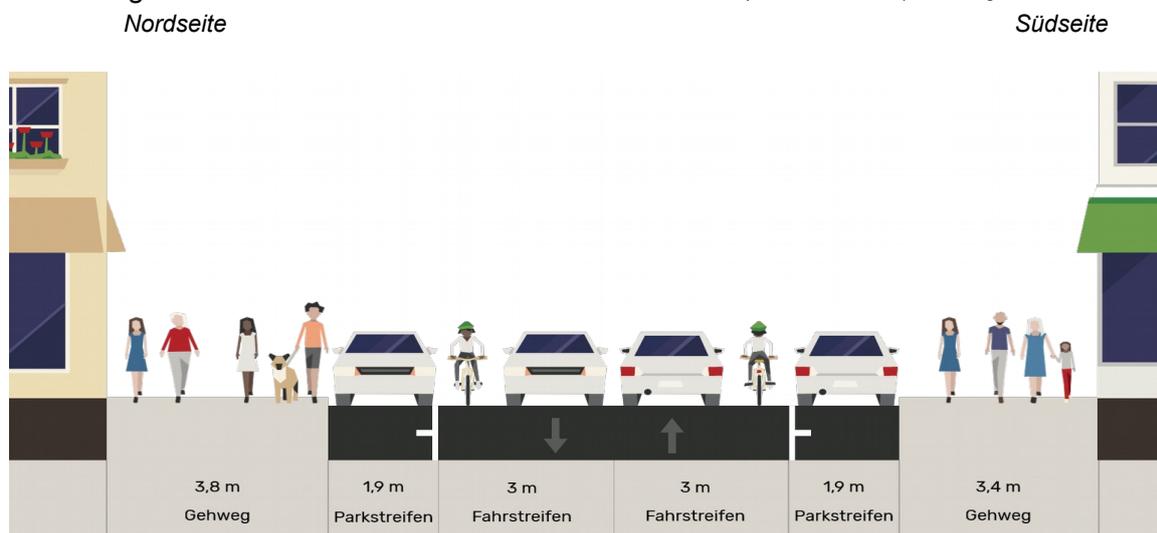
Die Treffauerstraße besitzt im Abschnitt zwischen Leutascher Straße und Partnachstraße eine Fahrbahnbreite von ca. 6,00 m. Auf beiden Straßenseiten befindet sich ein ca. 1,90 m breiter Parkstreifen, welcher teilweise durch Baumpflanzungen und größere Ausfahrten unterbrochen ist. Beidseitig bestehen beschilderte Radwege, auf der Nordseite mit ca. 1,60 m und auf der Südseite mit ca. 1,30 m Breite sowie Gehwege von ca. 2,10 m bis 2,20 m Breite.

Umgestaltungsempfehlung

Kfz und Rad werden im Mischverkehr geführt. Die baulichen Radwege werden aufgehoben; die dadurch frei werdenden Seitenräume können anderweitig genutzt werden (z. B. für die Verbreiterung der Gehwege, Begrünung etc.).

Zukünftiger Querschnitt

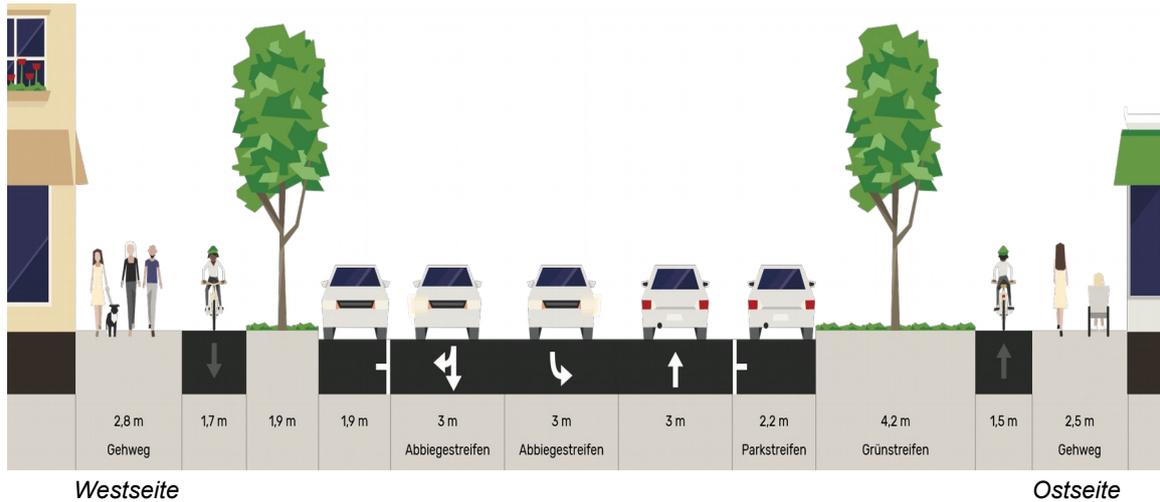
Wurde erstellt mit <https://streetmix.net/> (lizenziiert gemäß CC BY-SA 4.0)



Querschnitt C Partnachplatz

Bestandssituation

Wurde erstellt mit <https://streetmix.net/> (lizensiert gemäß CC BY-SA 4.0)



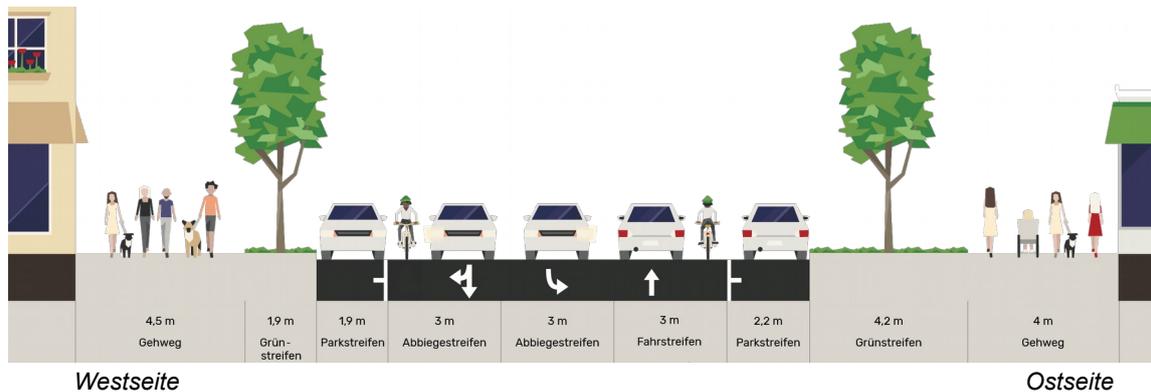
Der Fahrbahnbereich im Straßenzug Partnachplatz zwischen Treffauer Straße und Albert-Roßhaupter-Straße ist etwa 9,00 m breit und verfügt über zwei Fahrspuren Richtung Süden und eine nach Norden. Im Westen schließen sich ein Parkstreifen (ca. 1,90 m), ein Baumgraben (ca. 1,90 m), ein Radweg (ca. 1,70 m) und ein Gehweg (ca. 2,80 m) an. Auf der Ostseite befinden sich ebenfalls ein Parkstreifen (ca. 2,20 m), ein Baumgraben (ca. 4,20 m), ein Radweg (ca. 1,50 m) und ein Gehweg (ca. 2,50 m).

Umgestaltungsempfehlung

Kfz und Rad werden im Mischverkehr geführt. Die baulichen Radwege werden aufgehoben; die dadurch frei werdenden Seitenräume können anderweitig genutzt werden (z. B. für die Verbreiterung der Gehwege, Erweiterung der Begrünung, Schaffung von Aufenthaltsflächen etc.).

Zukünftiger Querschnitt

Wurde erstellt mit <https://streetmix.net/> (lizensiert gemäß CC BY-SA 4.0)



4. Bewertung und weiteres Vorgehen

In der Fortschreibung des Zentrenkonzepts der Landeshauptstadt München wurde mit Beschluss des Stadtrats vom 20.03.2019 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 12932) festgehalten, dass Nahbereichszentren durch die Förderung einer attraktiven Nutzungsvielfalt gestärkt werden sollen. In diesem Sinne können durch das neue Verkehrskonzept die öffentlichen Straßenräume verkehrlich bzw. städtebaulich aufgewertet und somit die Funktion und Bedeutung des Partnachplatzes als Nahbereichszentrum gestärkt und die vorhandenen Raumpotentiale genutzt werden.

Im Untersuchungsgebiet konzentrieren sich die verkehrlichen Probleme und folglich die Änderungswünsche der Bürger*innen bzw. des Bezirksausschusses auf die Bereiche nördlich und westlich des U-Bahn-Gebäudes. Der übrige Straßenraum ist weniger intensiv genutzt und weist keine größeren Defizite auf, weshalb hier weniger Handlungsbedarf gesehen wird. Durch die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h findet eine Verlangsamung des fließenden Verkehrs statt. Dies verstärkt bei den Autofahrer*innen das Bewusstsein um die Präsenz des Fuß- und Radverkehrs. Durch die bessere Wahrnehmung wird insgesamt eine sicherere Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer*innen befördert. Zwar haben Fußgänger*innen keinen Vorrang auf der Fahrbahn, es wird ihnen aber erleichtert, frei zu queren. In besonders stark frequentierten Abschnitten wie der Zillertalstraße wird durch flankierende Maßnahmen, z.B. großzügig gestaltete Fußgänger-Querungsanlagen in Form von vorgezogenen Seitenräumen und Beseitigung der Diagonalstellplätze, die Sichtbarkeit von und die Einsehbarkeit für querende Fußgänger*innen zusätzlich signifikant verbessert. Zugleich bleibt aber die Erreichbarkeit von Geschäften und U-Bahn-Station erhalten.

Durch den Rückbau der baulichen Radwege ist eine deutliche Verbreiterung der bereits heute intensiv genutzten Seitenbereiche zugunsten von Gehwegen, Aufenthaltsflächen, Freischankflächen etc. möglich. Mit der Umgestaltung der Seitenräume bietet sich somit die Chance für eine enorme Aufwertung der Aufenthaltsqualität am Partnachplatz.

Während derzeit in allen drei Straßenzügen die baulichen Radwege signifikant unter dem Regelmaß von 2,00 m liegen, wird der Radverkehr in Zukunft bei niedriger Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Straße geführt. Die Öffnung der Einbahnstraße für den gegengerichteten Radverkehr trägt der Bedeutung der Zillertalstraße als Radhaupttroute Rechnung. Im Falle des Entfalls der Diagonalparker in der Zillertalstraße würde dies die Sicherheit für die Radfahrer*innen erhöhen. Der durch die Auflassung der Diagonalparkstände auf der Südseite der Zillertalstraße gewonnene Platz kann teilweise für Radabstellanlagen genutzt werden, welche im direkten Umfeld der U-Bahn-Haltestelle dringend benötigt werden.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind allerdings auch mit dem Verzicht auf Stellplätze verbunden. Trotz des hohen Parkdrucks am Partnachplatz und angesichts der geplanten Einführung eines Parkraummanagements im Gebiet ist es aus Sicht des Mobilitätsreferates in der Abwägung der Interessen der Stellplatznutzer*innen und der anderen Nutzungen gerechtfertigt.

tigt, einzelne Stellplätze dort entfallen zu lassen, wo ein großer Mehrwert für das Nahbereichszentrum entsteht.

Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen sind die grundsätzlichen Ziele des Verkehrskonzeptes – wie vom Antragsteller gefordert – erfüllt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 07050 des Bezirksausschusses des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark vom 29.10.2010 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Das Baureferat hat der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München, Facharbeitskreis Mobilität, hat der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Dem Baureferat und dem Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 07 - Sendling-Westpark wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 21) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat der Vorlage einstimmig zugestimmt (Anlage 5). Die Anmerkungen des Bezirksausschusses bezüglich der ausgewiesenen Verkehrsflächen wurden in der vorliegenden Beschlussvorlage berücksichtigt. Der Hinweis zur Begradigung der Grundfläche der Bügel-Radständern in der Straße „Partnachplatz“ vor Rewe wird an die zuständige Fachstelle weitergeleitet.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 07 - Sendling-Westpark hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich - Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, und dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich - Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten **siehe Hinweis/Ergänzung vom 14.07.2021**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der im Vortrag des Referenten beschriebenen Vorgehensweise, Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit Tempo 20 sowie Verlagerung des Radverkehrs in den Straßenraum zur Gewinnung von Flächen für Fußgänger*innen und zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität des Nahbereichszentrums wird zugestimmt.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, entsprechend des Vortrages im Rahmen seiner Zuständigkeit einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20, die Öffnung der einbahngeregelten Zillertalstraße für den gegenläufigen Radverkehr anzuordnen, sowie Maßnahmen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs zu treffen.
3. Das Baureferat wird gebeten, in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.
4. Der Antrag Nr. 14-20 / B 07050 des Bezirksausschusses des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark vom 29.10.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

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. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

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 07 - Sendling-Westpark
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG3
6. An den Behindertenbeirat
7. An das Mobilitätsreferat - GL5
8. An das Mobilitätsreferat - GB1
9. An das Mobilitätsreferat - GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
10. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2-1.1
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen