

Sachstandsbericht 2021 zum Radentscheid und Altstadt-Radlring

Umsteigeangebote für Pendler massiv ausbauen (10): Fahrradparken massiv ausbauen und neues Modell P+B einführen

Antrag Nr. 14-20 / A 06372 von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Dorothea Wiepcke, Frau StRin Anja Burkhardt vom 10.12.2019

Umsteigeangebote für Pendler massiv ausbauen (11): Attraktive Ausstattung der Fahrradparkanlagen!

Antrag Nr. 14-20 / A 06373 von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Dorothea Wiepcke vom 10.12.2019

Fahrradabstellanlage am Laimer S-Bahnhof realisieren!

Antrag Nr. 14-20 / A 06424 von der SPD-Fraktion vom 13.12.2019

Lastenräder: Sichere Abstellflächen in der Innenstadt schaffen

Antrag Nr. 20-26 / A 00604 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion vom 02.11.2020

Maßnahmen gegen die Verschandelung des Stadtbildes – Schluss mit dem wilden Radparken in der Fußgängerzone

Antrag Nr. 20-26 / A 00622 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 06.11.2020

Wie breit sollen Radwege sein? – Wissenschaftliche Erkenntnis statt Bauchgefühl

Antrag Nr. 20-26 / A 00732 von Herrn StR Hans Hammer vom 24.11.2020

Richtige statistische Entscheidungsgrundlagen statt Meinungsbilder

Antrag Nr. 20-26 / A 01217 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 19.03.2021

Rasch mehr Sicherheit für Radfahrer*innen: Protected Bike Lanes erproben

Antrag Nr. 20-26 / A 01500 von von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt vom 26.05.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03509

Anlagen:

1. StR-Antrag A 06372
2. StR-Antrag A 06373
3. StR-Antrag A 06424
4. StR-Antrag A 00604
5. StR-Antrag A 00622

6. StR-Antrag A 00732
7. StR-Antrag A 01217
8. StR-Antrag A 01500
9. Standardmeilensteinterminplan

Beschluss des Mobilitätsausschusses am 21.07.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

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.

1. Anlass

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01458) wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, dem Stadtrat halbjährlich, beginnend im Juni 2021 Sachstandsberichte zum Radentscheid¹ vorzulegen.

Laut oben genanntem Beschluss soll die Wirkung und Umsetzung des Radentscheids regelmäßig evaluiert werden. Der turnusmäßige Sachstandsbericht ist hierbei ein zentraler Baustein. Der Sachstandsbericht soll laut oben genanntem Beschluss folgende Sachstände beinhalten:

- Ziel 1: „Qualität von Radwegen“
- Ziel 2: „Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz“
- Ziel 3 „Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen“
- Ziel 4 „Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten“

Eine Evaluation basiert grundsätzlich auf der Gegenüberstellung eines Sachstands mit den gesetzten Zielvorstellungen. Ziel eines Controllings ist es Entscheider*Innen mit Wissen zu versorgen, das sie benötigen, um gut informierte Entscheidungen zu treffen und Hilfestellung zu leisten, diese Entscheidungen in die Tat umzusetzen.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird der Stadtrat über den aktuellen Sachstand des Radentscheids informiert und das weitere Vorgehen zu Controlling und Evaluation skizziert. Dies ermöglicht eine Vorausschau, welche Maßnahmen bis zum Zeithorizont 2025 betrieben werden.

¹ Im Weiteren ist meist bei Verwendung des Begriffs Radentscheid sowohl das Bürgerbegehren Radentscheid als auch das Bürgerbegehren Altstadtadring gemeint.

2. Controllingkonzept zur Evaluation der Umsetzung des Radentscheids

Der Begriff Controlling stammt aus der Wirtschaftswissenschaft und dem Projektmanagement. Kernaufgabe des Controllings ist die Planung, Koordination und Steuerung.

Bezogen auf die Umsetzung des Radentscheids bedeutet dies:

- **Planung:**
Es werden möglichst alle Aufträge des Stadtrats an die Verwaltung bezüglich des Radentscheids in einer strategischen Planung zusammengeführt. Dies geschieht unter Einbeziehung aller betroffenen Referate, Dienststellen sowie der SWM/MVG.
- **Koordination:**
 - **innerhalb der Verwaltung**
Das Mobilitätsreferat etabliert einen funktionsfähigen und strukturierten (Informations-)Austausch zwischen allen Beteiligten der Stadtverwaltung. Hierfür wurde beispielsweise die in Abbildung 1 gezeigte Organisationsstruktur in der Verwaltung für die Umsetzung des Radentscheids aufgebaut.

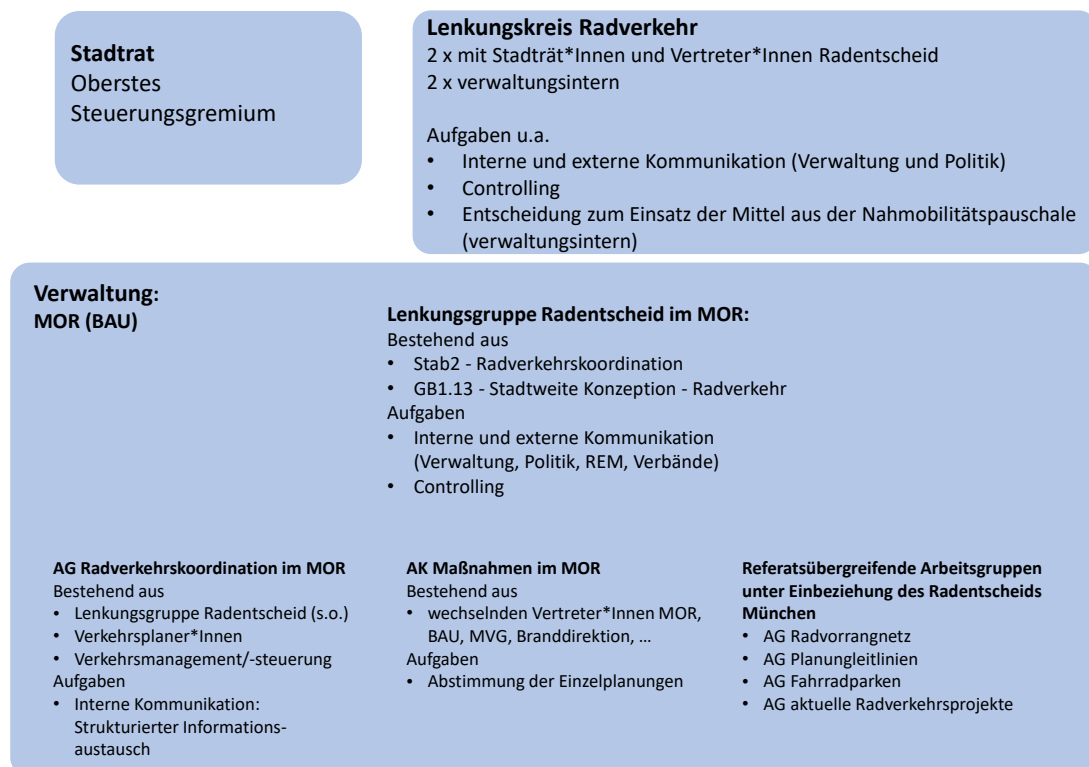


Abbildung 1: Organigramm Radentscheid

- Stadtrat
Mit dem turnusmäßigen Sachstandsbericht wird auf Ebene des Stadtrats des Weiteren ein System zur Deckung des Informationsbedarfs gestellt.
- Steuerung:
Oft wird „Controlling“ direkt ins deutsch mit „Kontrolle“ übersetzt. Vielmehr geht es jedoch um Steuerung: Aufbauend auf den oben genannten Instrumenten der Planung und Koordination geht es bei der Steuerung darum den Fortschritt kontinuierlich zu beobachten und notwendige Anpassungsaufgaben abzuleiten.

Durch den oben dargestellten strukturierten Austausch (s. Abbildung 1) können auf Verwaltungsebene Gestaltungs-, Anpassungs- und Abstimmungsaufgaben in den einzelnen Bereichen frühzeitig erkannt und angegangen werden. Der turnusmäßige Sachstandsbericht beschreibt den heutigen und den aktuell geplanten Umsetzungsstand für die kommenden Jahre. Damit stellt er das integrale Steuerungsinstrument auf höchster Ebene (Stadtrat) dar.

3. Bürgerbegehren Altstadt-Radring

Mit dem Bürgerbegehren wurde die Einrichtung eines

- sicheren, eigenständigen und durchgängigen Altstadt-Radlring
- mit einer nutzbaren Mindestbreite von 2,30 Meter und einer Regelbreite von 2,80 Meter pro Fahrtrichtung zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände
- die baulich so gestaltet sind, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt und
- von Menschen allen Alters mit wenig Zeitverlust befahren werden können, gefordert.

Controlling

In der vorliegenden Beschlussvorlage wird der aktuelle Sachstand sowie das weitere Vorgehen inklusive Zeitplan für die Umsetzung des Bürgerbegehren Altstadt-Radring beschrieben. Darauf aufbauend wird bis zum nächsten turnusmäßigen Sachstandsbericht ein Projektstrukturplan (Arbeitspakete bis zur Umsetzung) und ein Meilensteinterminplan für die Umsetzung des Altstadt-Radlring erstellt.

Sachstand

Der Sachstand orientiert sich an den im ersten Umsetzungsbeschluss (Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“ Bürgerbegehren „Radentscheid“ Umsetzung - Teil I, Nr. 14-20 / V 15585) dargestellten Schema der Abschnitte.

Abschnitt 1 – Lenbachplatz bis Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße

Dieser Abschnitt ist gleichzeitig Teil der Radschnellverbindung für den Münchner Norden. Das Baureferat erarbeitet aktuell in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat und weiteren Stellen der Stadtverwaltung die Entwurfsplanung und legt sie dem Stadtrat gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat in einer eigenen Beschlussvorlage ebenfalls in der heutigen Ausschusssitzung zur Projektgenehmigung vor.

Der Abschnitt der Briener Straße zwischen Oskar-von-Miller-Ring und Odeonsplatz befindet sich dabei noch in Abstimmung der verkehrlichen Auswirkungen. Deshalb wird dieser Ab-

schnitt in einer weiteren, gesonderten Beschlussvorlage dem Stadtrat vorgestellt.

Abschnitt 2 – Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße bis Maximilianstraße

Die Von-der-Tann-Straße ist Teil der Oberflächenwiederherstellung des Altstadttringtunnels, der aktuell durch das Baureferat saniert wird. In der Maßnahme werden die Anforderungen des Altstadt-Radlring berücksichtigt. Der Knotenpunkt mit der Ludwigstraße wird in der genannten Beschlussvorlage zur Radschnellverbindung / Altstadt-Radring (siehe Abschnitt 1) dem Stadtrat dargelegt.

Aufgrund des vergleichsweise besseren Ausbauszustands wurde der restliche Abschnitt zugunsten der Bearbeitung der anderen Teile bislang zurückgestellt.

Abschnitt 3 – Maximilianstraße bis Isartorplatz

Der Abschnitt des Thomas-Wimmer-Rings wurde dem Stadtrat in einer Beschlussvorlage Anfang 2020 zur Entscheidung über die zukünftige Aufteilung des Straßenraums vorgelegt. Aktuell läuft die Wiederherstellung der Oberfläche der Tiefgarage unter dem Thomas-Wimmer-Ring, die auf diesen Vorgaben beruht.

Der Isartorplatz wird in Zusammenhang mit den Untersuchungen der Frauen-/Blumenstraße / Abschnitt 4) betrachtet.

Abschnitt 4 – Frauenstraße, Blumenstraße bis Papa-Schmid-Straße

Der Abschnitt der Blumenstraße von der Papa-Schmid-Straße bis zur Pestalozzistraße ist bereits im Bau und wird bis Mitte Juni 2021 fertiggestellt. Für den weiteren Verlauf der Blumenstraße bis zum Sendlinger Tor ist die bauliche Umsetzung bis Dezember 2021 vorgesehen. Für die restlichen Abschnitte ist bei Umsetzung des Altstadt-Radlring eine verkehrliche Untersuchung notwendig, da der Straßenraum auf Höhe des Viktualienmarkts zu schmal ist. In 2020 wurde dafür eine Projektgruppe gegründet und die Rahmenbedingungen für die Untersuchung abgestimmt. Die Ausschreibung für die Untersuchungen und Auftakt erfolgt voraussichtlich noch 2021. Die Untersuchungsergebnisse werden anschließend dem Stadtrat vorgestellt.

Abschnitt 5 – Blumenstraße bis Lenbachplatz

Das Mobilitätsreferat hat eine kurzfristige Umsetzung des Altstadt-Radlring an der Sonnenstraße auf der rechten Fahrspur bzw. der Parkbucht geprüft. Eine kurzfristige Einrichtung des Altstadt-Radlring ist aus folgenden Gründen ähnlich aufwendig wie eine Prüfung einer Gesamt-Umgestaltung.

- Bei Führung im Bereich der jetzigen Parkbuchten müssten die zwischenstehenden Bäume gefällt werden.
- Bei Führung auf der jetzigen rechten Fahrbahn wären die Parkbuchten (v.a. Lieferzonen, Taxistandplätze und Behindertenstellplätze) durch baulich geschützte Radwege (Protektion gemäß Forderung Radentscheid) nicht mehr erreichbar. Mit Sicherheitsstreifen zu den Parkbuchten und der Fahrbahn wäre für den Radweg eine Breite von 3,8 m und somit der Entfall von zwei Fahrspuren notwendig.
- Der Radweg muss in die bestehende Signalisierung eingebunden werden. Dazu wäre eine Neuanlage der Lichtsignalmasten und eine Umprogrammierung der Signalisierung notwendig. Die Auswirkungen des Fahrspurentfalls an den Knotenpunkten (v.a. Sendlinger Tor und Stachus) müssten vorab mittels verkehrstechnischer Untersuchung ermittelt werden, was genauso aufwändig ist wie für eine Gesamt-Umgestaltung.

- Eine Sperrung der bestehenden Radwege ohne Rückbau ist rechtlich nicht möglich. Ein Rückbau wäre mit hohen Kosten verbunden, aber zumindest an Knotenpunkten notwendig.

Da im gesamten Bereich der Sonnenstraße bereits eine Radinfrastruktur (in weiten Teilen ERA-konform) vorhanden ist, ist aus Sicht der Verwaltung von einer Zwischenlösung, die mit hohem Personal- und Kostenaufwand, insbesondere wegen der doppelten Radführung und der ohne teilweisen Umbau schwer zu lösenden Probleme abzuraten.

Für die langfristige Umsetzung des Altstadt-Radlirings ist eine verkehrliche Untersuchung notwendig, um die vielfältigen Ansprüche an den Straßenraum und die großräumigen Auswirkungen darzustellen. In 2020 wurde dafür eine Projektgruppe gegründet und die Rahmenbedingungen für die Untersuchung abgestimmt. Die Ausschreibung für die Untersuchungen und Auftakt erfolgt voraussichtlich noch 2021. Die Untersuchungsergebnisse werden dem Stadtrat vorgestellt.

4. Bürgerbegehren Radentscheid

4.1 Ziel 1 „Qualität von Radwegen“

„An für den Radverkehr gewidmeten Gemeindestraßen mit hohem Kfz-Aufkommen oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h gibt es baulich geschützte Radwege. Diese haben eine nutzbare Mindestbreite von 2,30 Meter pro Fahrtrichtung, zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände, sowie eine durchgehend ebene und eingefärbte Oberfläche ohne Bordsteinkanten und sind baulich so gestaltet, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt. Radverkehrsanlagen sind möglichst ganzjährig nutzbar.“

Controlling

Mit dieser Beschlussvorlage wird eine Liste von Maßnahmen dem Stadtrat vorgelegt. Diese Liste beinhaltet Maßnahmen aus den Beschlüssen zum Radentscheid aus den Jahren 2019 und 2020, die aktuell vom Mobilitätsreferat bearbeitet werden und die dieses Jahr in den Stadtrat zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung und zur Weiterbearbeitung durch das Baureferat eingebracht werden sollen.

Weiterhin wird eine Zielvorgabe für Maßnahmen definiert, die durch das Mobilitätsreferat 2022 in den Stadtrat eingebracht werden.

Als dritte Säule des Controllings für Ziel 1 wird ein Standardmeilensteinterminplan vorgelegt und in Abstimmung mit dem Baureferat maßnahmenbezogen fortgeschrieben, sobald feststeht, welche Maßnahmen in welcher Form vom Stadtrat zur Umsetzung beauftragt werden.

Die drei oben genannten Elemente des Controllings für die Evaluation und Umsetzung des Ziel 1 des Radentscheids „Qualität von Radwegen“ (Maßnahmenliste, Zielvorgabe, Standardmeilensteinterminplan) sind im Folgenden dargestellt:

4.1.1 „Gemeindestraßen mit hohem Kfz-Aufkommen oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h“

Maßnahmenliste 2021

Aufgrund der neuen Konstellation im noch im Aufbau befindlichen Mobilitätsreferat kann zum jetzigen Zeitpunkt der Zeitbedarf für die notwendigen Verwaltungs- und Abstimmungsprozesse bis zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung im Stadtrat noch nicht abschließend eingeschätzt werden.

Deshalb werden in dem vorliegenden Sachstandsbericht noch keine expliziten Meilensteinterminpläne pro Maßnahme dargestellt. Mit fortschreitender Konsolidierung des Mobilitätsreferats werden für die kommenden Maßnahmenlisten wie oben beschrieben auch jeweils Meilensteinterminpläne für einzelne Maßnahmen vorgelegt. Bereits in diesem Jahr sollen die ersten Projekte aus den bereits beauftragten Maßnahmenbündeln in den Stadtrat zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung eingebracht werden.

Folgende Maßnahmen sind mit einer Beschlussvorlage zur Behandlung im Stadtrat noch im Jahr 2021 vorgesehen:

- St.-Magnus-Straße: 3. Quartal 2021
- Querung Stadelheimer Straße: 3. Quartal 2021
- Elisenstraße: 3. Quartal 2021
- Stiglmaierplatz: 3. Quartal 2021
- Boschetsrieder Straße: 4. Quartal 2021
- Pilgersheimer Straße: 4. Quartal 2021
- Marsstraße: 4. Quartal 2021
- Rosenheimer Straße: 4. Quartal 2021
- Zeppelinstraße: 4. Quartal 2021

Zielvorgabe 2022

Basierend auf den in diesem Jahr verfügbaren Personalressourcen (siehe Kapitel Personalressourcen) und dem laufenden Strukturaufbau zur effizienten Projektbearbeitung im Mobilitätsreferat, gehen wir aktuell davon aus, dass im Jahr 2022 durch das Mobilitätsreferat circa 15 Projekte aus den Maßnahmenbündeln I - IV in den Stadtrat zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung und zur Weiterbearbeitung durch das Baureferat eingebracht werden können.

Die folgende Auswahl von Projekten soll u.a. im Jahr 2022 dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden:

- Ungererstraße
- Domagkstraße
- Knoten Dachauer Straße / Wintrichring / Georg-Brauchle-Ring
- Rheinstraße
- Lindwurmstraße
- Martin-Luther-Straße
- Engelschalkinger Straße
- Vollmannstraße

- Werinherstraße
- Hofmannstraße
- Truderinger Straße
- Schwanthalerstraße

Die Erreichbarkeit dieser Zielvorgabe setzt unter Anderem eine erfolgreiche, rechtzeitige Stellenbesetzung, der für die Bearbeitung des Radentscheids freigegebenen Stellen voraus, sowie die Verfügbarkeit von Finanzmitteln für die zu vergebenden Planungs- und gegebenenfalls Gutachterleistungen.

Standardmeilensteinterminplan

Der Meilensteinterminplan enthält alle wichtigen Meilensteine von der Beauftragung des Mobilitätsreferats bis zur Erarbeitung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung. Die Prozesse zwischen den Meilensteinen haben durchschnittlich eine Dauer von 2-6 Monaten, so dass mit dem halbjährlichen, turnusmäßigen Sachstandsbericht der Fortschritt der Einzelmaßnahmen anhand der Meilensteinterminpläne beobachtet werden kann.

Der Standardmeilensteinterminplan ist in Anlage 9 dargestellt. Die dort aktuell angesetzten Zeiträume basieren auf verallgemeinerten Standardabläufen. Sie können von Projekt zu Projekt variieren. Die Meilensteinterminpläne werden im Rahmen der jeweiligen maßnahmenbezogenen Projektbeschlüsse durch das Baureferat in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat bis zum Abschluss der jeweiligen Straßenbaumaßnahmen fortgeschrieben.

Sachstand

Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Stadtrat eine Liste von Maßnahmen vorgelegt, die dieses Jahr 2021 in den Stadtrat zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung und zur Weiterbearbeitung durch das Baureferat eingebracht werden (siehe auch oben unter Controlling). Auf eine weitere Beschreibung des Sachstands der einzelnen Maßnahmen wird daher verzichtet.

Für die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Radentscheid wurde Anfang des Jahres ein Rahmenvertrag mit einer auf Bürgerbeteiligungsverfahren spezialisierten Agentur geschlossen. Voraussichtlich kommendes Jahr wird ein Anschlussrahmenvertrag für weitere Projekte aus dem Radentscheid neu ausgeschrieben werden.

Die Erfahrungen mit dem Format kombinierter Informations- und Diskussionsveranstaltungen zu den Pop-Up-Radwegen oder auch zur Umgestaltung des Tals im ersten Halbjahr diesen Jahres waren sehr zufriedenstellend. Die neuen digitalen Formate bieten teilweise bessere Möglichkeiten zur Informationsvermittlung und zu Rückkopplungsmöglichkeiten mit den Teilnehmer*Innen (z.B. Echtzeitumfragen). Das Mobilitätsreferat passt seine Werkzeuge für diese neuen digitalen Beteiligungsverfahren im laufenden Prozess immer wieder an, um die Beteiligung möglichst umfassend zu gestalten und in die rasche Umsetzung des Radentscheids zu integrieren. Sobald es die Corona-Situation wieder zulässt, werden auch wieder analoge bzw. cross-mediale Beteiligungsprozesse durchgeführt.

Die Beteiligung der Bürger*Innen hat das Ziel, das Warum zu erklären, gemeinsam über das Wie zu diskutieren und dadurch die Legitimation der Maßnahmen sicherzustellen (Planungen erklären, zuhören, auf Augenhöhe miteinander reden). Auf Seiten der Bürger*Innen soll so Vertrauen in die politische Entscheidung und die Verwaltung geschaffen werden. Für die Ver-

waltung und Politik bietet sich die Möglichkeit aktuelle Meinungsbilder aus der Stadtgesellschaft einzuholen.

Ausblick

Für die Weiterentwicklung des Controlling wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

- Konkretisierung der hier dargestellten Zielvorgabe 2022 zu einer Maßnahmenliste 2022 mit Meilensteinterminplänen für jede Einzelmaßnahme bis zum Sachstandsbericht Ende 2021.
- dieses Vorgehen wird jedes Jahr analog so für das kommende Jahr durchgeführt.
- Ausdehnung des Controllings auf Ziele 2-4 (s.u.)
- Beauftragung eines externen Projektsteuerungsbüros

Basierend auf dem aktuell angenommenen Fortschritt der Maßnahmen aus Ziel 1 ist es für die nahtlose weitere Umsetzung der Ziele des Radentscheids zweckmäßig, spätestens 2022 den nächsten Maßnahmenbeschluss des Mobilitätsreferats mit Maßnahmen zu Ziel 1 (weitere Maßnahmenbündel) in den Stadtrat einzubringen, mit der das Mobilitätsreferat zur weiteren Bearbeitung bis zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung beauftragt wird.

4.1.2 Eingefärbte Oberfläche von Radverkehrsanlagen

Roteinfärbung; Evaluationsergebnis und Konzeptvorschlag

Das Baureferat hat nach verkehrsrechtlicher Anordnung des Kreisverwaltungsreferats (seit 01.01.2021 Zuständigkeit im Mobilitätsreferat) gemäß Beschluss in der Vollversammlung des Stadtrats am 21.02.2018 (Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 09964) an zwei Pilotstrecken Radverkehrsanlagen angelegt, die streckenhaft flächig rot gestaltet und wissenschaftlich untersucht wurden.

Dabei handelt es sich um:

- die Marsstraße zwischen Seidl- und Pappenheimstraße. Hier wurde ein neuer Radfahrstreifen durchgehend mit rotem Asphalt auf einer Länge von ca. 600 Meter erstellt. Im Vorher-Zustand bestanden beidseitige untermaßige bauliche Radwege. Die Umsetzung erfolgte Ende 2019.

- die Chiemgaustraße zwischen Rosenheimer und Balanstraße, im Folgenden Chiemgaustraße Ost genannt. Der baulich abgetrennte Radweg hinter einem Grünstreifen mit Bäumen wurde durchgehend auf ca. 820 Meter mit rotem Asphalt saniert. Im Vorher-Zustand bestand der Radweg bei gleicher Breite aus nicht eingefärbtem, relativ hellem Asphalt hinter Grünstreifen. Die Umsetzung erfolgte im Sommer 2019.

Diese Maßnahmen wurden durch eine wissenschaftliche Evaluation von einem unabhängigen Gutachter begleitet. Dabei wurde betrachtet, ob durch derartige Maßnahmen die Verkehrssicherheit erhöht wird und welche weiteren Wirkungen entstehen. Anhand der Evaluationsergebnisse wurde u.a. ein Entscheidungsvorschlag für den Münchner Stadtrat abgeleitet, wo

und in welchem Umfang Roteinfärbungen von Radverkehrsanlagen in München zukünftig eingesetzt werden sollen. Methodisch wurde vom Kreisverwaltungsreferat eine Evaluationsstudie für die beiden o.g. Streckenabschnitte mit Vergleich zu jeweils ähnlichen Kontrollstrecken ohne Einfärbung vorgegeben.

Für den Fall Marsstraße war die Kontrollstrecke die Brienner Straße im westlichsten Abschnitt zwischen Dachauer Straße und Königsplatz. Hier wurden auf 400 Metern im Herbst 2019 Radfahrstreifen eingerichtet. An wenigen möglichen Konfliktpunkten sind kurze Roteinfärbungen vorgenommen worden, die Radfahrstreifen selbst sind nicht streckenhaft eingefärbt. Im Vorher-Zustand bestanden hier beidseitige Radwege, ähnlich wie in der Marsstraße.

Als Kontrollstrecke für die Chiemgaustraße Ost diente der weitere Verlauf der Chiemgaustraße westlich der Balanstraße bis zur Tegernseer Landstraße, im Folgenden Chiemgaustraße West genannt.

Im Rahmen der Studie wurde eine Evaluierung der Wirkung der beiden Baumaßnahmen im Vergleich zu den Kontrollstrecken durchgeführt. Schwerpunkt der Evaluierung sind Sicherheits- und Akzeptanzaspekte.

Der Bericht ist veröffentlicht unter: www.münchenunterwegs.de

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass gemäß dem Gutachten Roteinfärbungen nur zurückhaltend eingesetzt werden sollten und die Farbe Rot für Konflikt- bzw. Gefahrstellen vorbehalten bleiben sollte. Nur an diesen Stellen und auf kurzen Abschnitten sollte durch die Einfärbung der besondere Signalcharakter der Farbe Rot genutzt werden.

Begründung: Die teilweise angeführte Zuordnung, dass Rot mit Radverkehr assoziiert wird, trifft zwar für Städte in den Niederlanden und in Nordwestdeutschland oder auch Städte wie Erlangen zu, wo Radwege mit roten Pflaster- oder Ziegelsteinen gebaut wurden und werden. Für München mit seinen bisherigen Radwegen in grauem bis schwarzem Asphalt ist die Zuordnung Rot = Radverkehr in dieser Absolutheit nicht zutreffend, da bisher überwiegend Konfliktstellen mit einer gänzlich anderen Begründung rot gefärbt wurden. Auf die Möglichkeit, derartige besondere Konfliktstellen durch Roteinfärbung besonders hervorzuheben, sollte nicht verzichtet werden. Das bedeutet, dass streckenhaft nicht rot eingefärbt werden soll.

Aus gutachterlicher Sicht wird auch empfohlen, nicht alle potenziellen Konfliktflächen pauschal rot einzufärben, sondern nur die besonderen Konfliktflächen entsprechend der u.a. Vorgaben. Damit bleibt eine eher seltene Verwendung der Einfärbung in Rot gewährleistet. Für die Praxis kann dies bedeuten, dass z.B. Grundstückszufahrten oder kleinere Einmündungen wie die benachbarte Strecke gestaltet werden und erst bei einer Auffälligkeit eine Roteinfärbung geprüft wird.

Das Mobilitätsreferat empfiehlt als Ergebnis des Gutachtens und unter Berücksichtigung der bundesweit einheitlichen Vorgaben in den aktuellen technischen Regelwerken dem Stadtrat für einen stadtweit einheitlichen Einsatz der Roteinfärbungen von Radverkehrsanlagen in München folgendes Verfahren:

Radverkehrsanlagen werden rot eingefärbt:

- 1) an Stellen mit Unfallhäufungen oder anderen Auffälligkeiten (wie Unfällen mit schweren Unfallfolgen), bei denen die Unfallkommission sich nach Abwägung gegenüber anderen möglichen konfliktmindernden oder -vermeidenden Maßnahmen (z.B. Verbesserung Sichtbeziehungen durch Grünrückschnitt, Verhindern von sichtbehinderndem Liefern oder Parken) oder zusätzlich zu diesen für eine Roteinfärbung entscheidet. Dies wird im Wesentlichen Radverkehrsfurten an Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen oder bei gemeinsamen Führungen mit dem Fußverkehr betreffen, kann sich aber auch auf andere Besonderheiten wie Engstellen o.ä. beziehen.
- 2) an allen Radverkehrsfurten mit legalem Zweirichtungsradverkehr
- 3) an allen Verflechtungsstrecken in der Zufahrt zu Radfahrstreifen in Mittellage
- 4) an Stellen, die keine signifikante Unfallhäufung aufweisen, an denen aber bei der Neuplanung oder im Bestand Gefahr- oder potentielle Unfallstellen erkannt werden (z.B. weit abgesetzte Furten, Stellen mit zu erwartender oder erkannter starker Verparkung, Engstellen, Verflechtungsbereiche in den fließenden Verkehr, Radwegenden u.ä.) und bei denen sich die Verkehrsbehörde nach Abwägung gegenüber anderen möglichen konfliktmindernden oder -vermeidenden Maßnahmen oder zusätzlich zu diesen zur Unfallprävention für eine Roteinfärbung entscheidet.

Die Roteinfärbungen erfolgen durch das Baureferat auf Anordnung des Mobilitätsreferates.

Einfärbung von Radverkehrsanlagen generell und Grün im Besonderen

Das Ziel 1 des Radentscheids enthält u.a. die Forderung nach einer „**eingefärbten Oberfläche**“. Die Art, die Technik und die Farbe hinsichtlich einer Einfärbung von Radwegen wurde zwischen Vertreter*innen des REM und Vertreter*innen der Verwaltung in der Arbeitsgruppe Planungsleitlinien und technische Standards zur Umsetzung des Radentscheids diskutiert. Vom REM wurde dabei explizit klargestellt, dass die Formulierung „**und eingefärbte Oberfläche**“ aus dem Ziel 1 des Radentscheids aus Sicht des REM als eine Ausführung baulicher Radwege oder baulich geschützter Radfahrstreifen mit **durchgehend und flächig grün eingefärbtem oder grün beschichtetem Asphalt** zu verstehen ist. Gefahrstellen sollen allerdings auch dabei in rot markiert werden

Anmerkung der Verwaltung: Vergleichend kann der „Berliner Weg“, also Radverkehrsanlagen flächig grün und Gefahrstellen rot einzufärben, herangezogen werden. Der „Berliner Weg“, Radverkehrsanlagen streckenhaft flächig grün und nur Konfliktstellen rot einzufärben, ist unter Sicherheitsgesichtspunkten im Vergleich zur Linie, alle Radverkehrsanlagen komplett rot einzufärben, eher vorstellbar, da die Signalfarbe rot weiter den besonderen, kritischen Punkten vorbehalten bleibt. Objektive Verkehrssicherheitseffekte zu streckenhaften Einfärbungen können allerdings bisher nicht durch Untersuchungen belegt werden.

Ein erster Zwischenbericht der Untersuchung der Grüneinfärbung von Radverkehrsanlagen in Berlin befasst sich mit der Wahl der Farbmaterialien. Der Bericht stellt fest, dass sich durch die flächige Grüneinfärbung die Regelakzeptanz beim Radverkehr erhöht hat und damit auch po-

sitive Auswirkungen auf das subjektive Verkehrssicherheitsempfinden festgestellt wurden. Noch nicht abschließend untersucht wurde die Auswirkung auf die objektive Verkehrssicherheit und die Umweltverträglichkeit der verwendeten Beschichtungsmaterialien (Abrieb, CO2-Bilanz usw.). Der Bericht ist unter folgendem Link veröffentlicht: <https://www.infravelo.de/gruenbeschichtungen/begleituntersuchung/>

Der Abschluss dieser Untersuchung wird im o.a. Zwischenbericht für 2023 angekündigt.

Die Flächigkeit der Einfärbung sowie die Herleitung der Farbe **Grün** (Farbton Gelbgrün) wurde durch Vertreter*innen des REM in einer Präsentation zusammengefasst auf der Homepage des REM veröffentlicht (<https://www.radentscheidmuenchen.de/auf-gruenen-bahnen-durch-die-stadt/>) und sowohl in der AG Planungsleitlinien und technische Standards gezeigt als auch in der 37. Sitzung des Lenkungskreis (LK) Radverkehr am 15.10.2020 der Verwaltung und den Vertreter*innen des Stadtrats vorgestellt.

Der REM empfiehlt dem Stadtrat die flächige Einfärbung von Radfahrstreifen und Radwegen in München in der Farbe Grün.

Das Mobilitätsreferat bedankt sich an dieser Stelle ausdrücklich für das ehrenamtliche Engagement der Vertreter*innen des Radentscheids München und auch für die fachliche Auseinandersetzung mit den schwierigen Fragestellungen zur Radverkehrsinfrastruktur und die hohe Qualität der eingebrachten Beiträge, wie z.B. die Studie zur Einfärbung.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet derzeit ein Hinweisblatt zu Gestaltung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H-RSV). Diese Hinweise ergänzen die bisher in der ERA 2010 vorgegebenen Gestaltungsvorlagen und Standards von Radverkehrsanlagen hinsichtlich der zwei Netzkategorien II und III. Die ERA 2010 ist im Übrigen ein auch gerichtlich anerkanntes Regelwerk, das zur Verwendung der darin vorgegebenen Standards als Auslegung der Vorgaben der VwV-StVO als verbindlich anzusehen ist. Die VwV-StVO verweist zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen auf die ERA.

Aus der Diskussion in Fachkreisen heraus ist abzusehen, dass die kommenden bundeseinheitlichen Vorgaben im Hinweisblatt aller Voraussicht nach eine farbliche Hervorhebung von hochwertigen Radverkehrsanlagen wie Radschnellwegen und Radhauptverbindungen (Netzkategorien II und III) mittels grüner und weißer Linien in Kombination mit der Markierung von Fahrrad-Symbolik empfehlen werden.

Es wird zusammenfassend empfohlen, erst dann final über die Einfärbung von Radverkehrsanlagen zu entscheiden, wenn zum Einen das H-RSV offiziell herausgegeben ist und zum Anderen gesicherte Erkenntnisse zur Auswirkung einer Grüneinfärbung auf die objektive Verkehrssicherheit (z.B. aus der Untersuchung zu den Berliner Radwegen) vorliegen. Nach Erscheinen des bundeseinheitlichen Regelwerkes und dem Vorliegen tieferer Erkenntnisse zur flächigen Einfärbung werden die beiden Varianten vergleichend gegenübergestellt und im Rahmen eines Sachstandsberichtes zum Radentscheid dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

4.2 Ziel 2 „Durchgängiges und leistungsfähiges Radvorrangnetz“

„Ein Lückenloses Netz aus optisch hervorgehobenen Rad-Vorrangrouten verbindet alle Stadtbezirke, etwaige Radschnellwege und wichtige Orte des öffentlichen Lebens (z. B. Hochschulen, Fernbahnhöfe, Kultureinrichtungen). Unter Rad-Vorrangrouten sind zusammenhängende Radverkehrsanlagen mit ebenen Oberflächen zu verstehen. Rad-Vorrangrouten ermöglichen kurze Reisezeiten mit geringem Zeitverlust und wenigen Stopps sowie ein hohes Radverkehrsaufkommen.“

Controlling

In der vorliegenden Beschlussvorlage wird der aktuelle Sachstand zur Erarbeitung einer neuen Netzkonzeption für den Radverkehr in München dargestellt. Auf Basis von vier Netzkategorien von Radverkehrsverbindungen soll zukünftig die Auswahl und Priorisierung von Radverkehrsmaßnahmen abgeleitet werden. Das Controllingkonzept, wie für Ziel 1 beschrieben, wird dann für die Realisierung von Einzelmaßnahmen (Öffnung von Einbahnstraßen, Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, Umbau von Kreuzungen, Fahrradabstellanlagen etc.) oder ggf. kompletter Routen des Radverkehrsnetzes angewendet.

Sachstand

Da die bisherigen Netzkonzeptionen für den Radverkehr (Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr, Realisierungsnetz Radfahrverbindungen in München) sowie die beschilderten Radrouten in München, allesamt vor der aktualisierten Fassung der ERA erarbeitet wurden, wird eine neue Netzkonzeption für den Radverkehr mit den oben genannten vier Netzkategorien IR II-V gemäß dem aktuellen Stand der Regelwerke erarbeitet.

Für die Netzkategorie IR II als Stadt-Umland-Verbindungen werden die bereits in Planung befindliche Radschnellverbindung (RSV) München – Garching sowie die Bestvarianten aus der Machbarkeitsuntersuchung der Radschnellverbindungen (bis zur diesbezüglichen Stadtratsentscheidung) zu Grunde gelegt.

Für die IR III werden die Altstadt sowie in erster Linie die Stadtteilzentren miteinander verbunden (bspw. Rotkreuzplatz – Altstadt oder Arabellapark – Münchner Freiheit).

Für die IR IV werden alle weiteren wichtigen Ziele wie bspw. Tierpark, Universitäten, Grünanlagen usw. angebunden.

Für die IR V werden die verbleibenden Radverkehrsverbindungen abgebildet.

Für die Netzkategorien IR II und IR III sieht die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) eigene Qualitätsstandards vor, die über den Standardmaßen der ERA 2010 liegen und voraussichtlich im Laufe des Jahre 2021 veröffentlicht werden. Die Qualitätsstandards der einzelnen Netzkategorien werden dann mit den Vertreter*Innen des REM abgestimmt und dem Stadtrat vorgelegt.

Derzeit wird gemeinsam mit Vertreter*Innen des REM ein erster Entwurf, insbesondere für die Netzkategorien bis IR II-IV, erarbeitet. Ein erster Netzentwurf für 2/3 der Münchner Stadtbezirke wurden gemeinsam mit Vertreter*Innen des REM bereits erstellt. Nach Abstimmung mit

den betroffenen Dienststellen wird der Netzentwurf mit den Bezirksausschüssen und Umlandgemeinden diskutiert und dem Stadtrat 2022 vorgelegt.

4.3 Ziel 3 „Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen“

„Gemeindestraßen sind an Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten baulich so gestaltet, dass freie Sichtbeziehungen für und auf den Radverkehr gegeben sind und Kraftfahrzeuge möglichst nur langsam abbiegen können. Radwege sind dort an Ampeln baulich so gestaltet, dass eine Fahrradampel mit Gelbphase möglich ist und ausreichend große Radaufstellflächen vorhanden sind. Bei der Querung von nicht-bevorrechtigten Straße oder Ein- und Ausfahrten werden sie ohne Höhenveränderung weitergeführt.“

Controlling

Die durch den Radentscheid vorgegebenen Ziele zu sicheren Kreuzungen und Einmündungen sind eine Querschnittsaufgabe, die dem Begriff Qualitätsmanagement zugeordnet werden können. Die definierten Qualitätskriterien sind für alle Planungsbeteiligten der Stadtverwaltung in die planerischen Abwägungen einzubeziehen. Durch die unten genannten referatsübergreifenden Arbeitsgruppen, aber auch über die Einbindung der Planungsbeteiligten in den Abstimmungsprozessen der Verkehrsanlagenplanung (bspw. Spartenverfahren des Baureferats und analoge Prozesse beim Mobilitätsreferat) soll weiterhin das Qualitätsmanagement hinsichtlich der Verkehrssicherheit für den Radverkehr sichergestellt werden.

Das Thema Sichere Kreuzungen für den Radverkehr wurde vertieft in der Beschlussvorlage „Vision Zero – Sachstandsbericht“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 03254) behandelt. Darin wurde auch für den Spezialfall „Freilaufende Rechtsabbieger“ ein Priorisierungskonzept vorgeschlagen.

Aufbau einer Arbeitsgruppe ‚Sichere Kreuzungen‘

Die Sicherheitsarbeit (alle Aufgaben mit Zielrichtung der Verbesserung der Verkehrssicherheit) muss in bestehende Organisationsstrukturen und Prozesse integriert werden. Erst dann ist eine Ausschöpfung des gesamten Potenzials zur Erhöhung der Verkehrssicherheit möglich.

Mit dem Aufbau einer referatsübergreifenden Arbeitsgruppe sollen noch in diesem Jahr Strukturen geschaffen werden, um künftig ganzheitlich, präventiv, systematisch und dauerhaft die Verkehrssicherheit an Kreuzungen zu verbessern. Zentrale Ansatzpunkte sind hierbei:

- systematische Überprüfung aller Knotenpunkte auf das aktuelle Unfallgeschehen
- frühzeitige Identifizierung von aufkommenden Unfallschwerpunkten
- kontinuierliche Abstimmung zu aktuellen u. geplanten Umbaumaßnahmen an Knotenpunkten

4.4 Ziel 4 „Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten“

„Im gesamten Stadtgebiet sind gut zugängliche Abstellmöglichkeiten vorhanden, an denen Fahrräder stabil angeschlossen werden können. Diese bieten auch Platz für Lastenräder und

Kinderanhänger. Wichtige Orte des öffentlichen Lebens (siehe Ziel 2) und Knotenpunkte des öffentlichen Personennahverkehrs haben Abstellanlagen, die möglichst vor Diebstahl, Vandalismus und Witterung schützen. Angebote wie Reparatur- und Lademöglichkeiten sowie Gepäckaufbewahrung sind dort vorhanden.“

Controlling

Aufbauend auf den Ergebnissen der Arbeitsgruppe Fahrradparken (s. Ausführungen zum Sachstand unten) wird das bestehende (Details s.u. bei Sachstand) Handlungsprogramm „Gesamtkonzeption Fahrradparken“ bei Bedarf durch das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit den beteiligten Referaten weiterentwickelt. Der Fortschritt bei der Umsetzung des Handlungsprogramms kann analog wie bei dem Controllingkonzept wie für Ziel 1 beschrieben, inklusive externer Projektsteuerung beobachtet und gesteuert werden.

Sachstand

Die Arbeitsgruppe Fahrradparken setzt sich zusammen aus Teilnehmenden aus dem Mobilitätsreferat (Strategie Radverkehr, Strategie Mobilität und Stadtplanung, Verkehrsordnung), aus dem Baureferat (Straßenplanung) und Initiator*innen des REM. In Abhängigkeit der Tagesordnung werden weitere betroffene Fachabteilungen bzw. Akteure eingeladen. Bspw. Ist beim Ausbau/Neuplanungen von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen die SWM/MVG zur Abstimmung von Sicherheitsaspekten, Fluchtwegen und -flächen etc. miteinzubeziehen. Aufgabe und Ziel sind die fachliche Diskussion des Ziel 4 und bei Bedarf darauf aufbauend die Weiterentwicklung der Gesamtkonzeption Fahrradparken. Zusätzlich zum generellen Ziel haben die Vertreter*innen REM am 18.03.2021 die folgenden Forderungen übermittelt, die als Ausgangspunkt für die Arbeit der AG Fahrradparken dienen. Die aufgeführten Mengenerwartungen für neue dezentrale Radabstellanlagen konnten aus der ursprünglichen Formulierung des Ziels nicht abgeleitet werden. (Präsentationen des REM zum Ziel 4 unter: <https://drive.google.com/file/d/10loZM4xVSHj8ZR4Q37kDMS5BUoAIJ-V5/view?usp=sharing>; <https://drive.google.com/file/d/1C9ZUho7NIs2Dp9KMXEbDhtViMtQeNUur/view?usp=sharing>).

„Zusammenfassung

*Die für das gewollte und zu erwartende, steigende Radverkehrsaufkommen dringend notwendigen Radabstellplätze dürfen in der Regel nicht auf Kosten des Platzes für Fußgänger*innen oder auf Kosten von Stadtgrünflächen gehen.*

Dezentrale Radabstellanlagen

*Im gesamten Stadtgebiet sind 10.000 dezentrale Radabstellplätze pro Jahr, also 40.000 dezentrale Abstellplätze bis 2025 zusätzlich zu den bestehenden zu realisieren. Um dieses Ziel bestmöglich im Interesse der Bürger*innen zu erreichen,*

- *ist eine Meldeplattform, wie z.B. die Meldefuchs-App von Fixmycity, zu installieren und gut zu bewerben, auf der Bürger*innen ihre Standortwünsche für Radabstellanlagen an die Verwaltung und die Bezirksausschüsse eingeben können. Dies könnte auch in einem sechsmonatigen Pilotversuch erprobt werden.*
- *ist die gelebte Praxis zu intensivieren, dass Bezirksausschüsse (BAs) aktiv Orte mit erhöhtem Radparkdruck identifizieren, der Verwaltung benennen und gemeinsam Lösungen zur Verbesserung erarbeiten. Hierfür können sich auch Infoveranstaltungen der Verwaltung mit den BAs anbieten, um die Vorgänge bekannter zu machen, zu optimie-*

ren und zu straffen.

Verbesserung der Sichtbeziehung in Kreuzungen durch Radabstellanlagen

Der Radentscheid München fordert zur Verbesserung der Sichtbeziehung in Kreuzungen, wie im Koalitionsvertrag (S.14) festgehalten, eine konsequente Durchführung des Konzepts „Straßenkreuzungsausstattung mit Radabstellanlagen“. Um dieses Ziel zu erreichen,

- sind bis Ende 2021 zehn Modellstraßen innerhalb des Mittleren Rings als Pilotprojekte zu identifizieren und schnellstmöglich derart umzubauen, dass an jeder Kreuzung die jeweils kreuzungsnächsten Pkw-Parkplätze (5 bis 8 Meter, je nach Kreuzungssituation) umgeformt sind.
- sind diese Pilotprojekte zu evaluieren und eine Strategie für die schnelle und stadtweite Anwendbarkeit und Umsetzbarkeit zu entwickeln.

Abstellplätze für Lastenräder und Gespanne

Zur Entlastung der Gehwege, Verbesserung der Gehwegsituation für Sehbehinderte und Mobilitätseingeschränkte und um Räder und Lastenräder diebstahlsicher abstellen zu können, sind im gesamten Stadtgebiet wie in der "Gesamtkonzeption Fahrradparken in München – Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradstellplatzkonzeptes" festgehalten, zwei Lastenradparkplätze bei Abstellanlagen über 50 Radparkplätzen zu errichten.

Nimmt man dies als Zielzahl, zwei Lastenradabstellplätze auf 50 Radparkplätze, so ergibt sich bei derzeit 40.000 Radabstellplätzen (Stand Ende 2020) und weiteren 40.000 zu errichtenden bis 2025: Es sollten mindestens 3.000 Abstellplätze für Lastenräder geschaffen oder in Planung sein.

ÖPNV-Haltestellen

Im Sinne der von der Stadt in der neuen Mobilitätstrategie 2035 propagierten Inter- und Multimodalität, kommen ÖPNV-Haltestellen eine wichtige Funktion zu. Um an diesen ein auch für die Zukunft ausreichendes Angebot an Radabstellplätzen zu schaffen,

- ist in Zusammenarbeit der Verwaltung mit der Münchner Verkehrsgesellschaft und dem Münchner Verkehrsverbund der Bestand sowie davon abgeleitet der notwendige Ausbau der Radabstellanlagen zu identifizieren.
- sind für eine schnelle Entlastung der Radparksituation an ÖPNV-Haltestellen Kfz-Stellplätze in Radabstellplätze umzuwandeln, die sicheres Absperren der Fahrräder, auch Lastenräder und Räder mit Anhängern, ermöglicht.
- sind geeigneten Standorten zu identifizieren, um dort moderne, sichere Radparkgaragen mit Servicestationen einzurichten.
- Die oben genannten Punkte sind in der halbjährlichen Fortschreibung des Sachstandsberichts zur Umsetzung des Radentscheids im Sommer 2022 dem Stadtrat mit einem Konzept zur schnellstmöglichen Umsetzung vorzulegen.

Leuchtturmprojekt

Leuchtturmprojekte wie das Fahrradparkhaus in Utrecht oder Münster sind dazu geeignet, die Begeisterung der Stadtbevölkerung für inter- und multimodale Mobilität sowie den Radverkehr allgemein zu steigern. Daher ist bis Sommer 2022 ein Leuchtturmprojekt einer modernen Ra-

dabstellanlage als werbewirksame Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs zu entwickeln und dem Stadtrat mit einem Konzept zur schnellstmöglichen Umsetzung vorzulegen.“

Die Verwaltung kommt den konkretisierten Forderungen des REM zum Ziel 4 bereits in Teilen nach. Der eingeforderte monatliche Austausch zwischen REM und Mobilitätsreferat erfolgt in der AG Fahrradparken. Weiterhin wurden die dem Mobilitätsreferat vorliegenden GIS-Daten zu öffentlichen Fahrradabstellanlagen auf dem Münchner Stadtgebiet dem REM zur Verfügung gestellt.

Die fachliche Diskussion der weiterhin aufgeführten konkretisierten Forderungen des REM zum Ziel 4 steht überwiegend noch aus. Es lässt sich eine bedeutsame Schnittmenge zwischen den im Regelbetrieb und in laufenden Projekten umgesetzten Stadtratsbeschlüssen zum Fahrradparken, wie z.B. der "Gesamtkonzeption Fahrradparken in München - Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradstellplatzkonzeptes" (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08684) vom 23.01.2019, und den o.g. Forderungen des REM zum Ziel 4 feststellen.

Gleichzeitig zeichnet sich jedoch ab, dass die vom REM geforderten Umsetzungsmengen und -fristen nicht eingehalten werden können. Wie bereits im o.g. Stadtratsbeschluss beschrieben, errichtet die Landeshauptstadt München entsprechend den städtebaulichen, gestalterischen, rechtlichen, den Denkmalschutz betreffenden, technischen und finanziellen Möglichkeiten sowie den personellen Ressourcen bedarfsgerecht qualitative hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Einer Ausweitung des dezentralen Fahrradabstellangebots um 40.000 Abstellplätze bis zum Jahr 2025 kann absehbar nicht realisiert werden, nicht zuletzt da die hierfür erforderlichen personellen Ressourcen in den beteiligten Dienststellen nicht zur Verfügung stehen. Im o.g. Stadtratsbeschluss wurde die Verwaltung damit beauftragt, jährlich 1.000 zusätzliche Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum herzustellen, und die Prognose formuliert, bis zum Jahr 2025 eine Zielzahl von ca. 4.000 neuen Fahrradabstellplätzen zu erreichen. Infolge einer erhöhten Ausbaugeschwindigkeit von bis zu 1.500 neu zu errichtenden Fahrradabstellplätzen pro Jahr wird diese Zielzahl voraussichtlich bereits Ende des Jahres 2021 übertroffen werden. Es wird weiterhin als realistisch angesehen, im Zeitraum 2022-2025 etwa 6.000 zusätzliche neue Fahrradabstellplätze zu errichten.

Neue Standorte für öffentliche Fahrradabstellanlagen werden gemäß dem o.g. Stadtratsbeschluss im Auftrag und in Abstimmung mit dem jeweils zuständigen Bezirksausschuss geprüft. Auch Bürger*innen haben die Möglichkeit, im Rahmen von Bürgerversammlungen oder über ihren Bezirksausschuss neue Standorte für Fahrradabstellanlagen anzuregen und prüfen zu lassen. Bürger*innen können beispielsweise neue Standortvorschläge mit der Bitte um Beschluss per E-Mail an den zuständigen Bezirksausschuss richten. Das etablierte, niederschwellige Verfahren wird gut angenommen: Seit 2019 bis Mai 2021 wurden etwa 170 Stadtrats-/BA-Anträge bzw. Bürgerversammlungsempfehlungen zum Thema „öffentliche Fahrradabstellanlagen“ bearbeitet. Seit Juni 2021 haben Bürger*innen in Ergänzung zum bestehenden Anliegenmanagement über das neue Meldeportal Radverkehr die Möglichkeit, der Stadtverwaltung Hinweise, Anfragen und Mängelmeldungen zu übermitteln. Die vom REM geforderte Standortsammlung per App wird angesichts des gut angenommenen, etablierten Beantragungsverfahrens, der hohen Anzahl an vorliegenden und zu erwartenden Anträgen zu neuen Standorten für öffentliche Fahrradabstellanlagen und der begrenzten personellen und materiellen Ressourcen auf Seiten der Stadtverwaltung für nicht zielführend erachtet.

Gemäß des o.g. Stadtratsbeschlusses hat das Mobilitätsreferat ein Gutachten zur Optimierung der Fahrradabstellsituation im Umfeld der innerstädtischen Fußgängerzonen beauftragt.

Das Gutachten wurde im Dezember 2020 fertiggestellt. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2030 zugrunde gelegt. Der zukünftige Bedarf an Fahrradstellplätzen wurde aus der Anzahl abgestellter Fahrräder im öffentlichen Raum abgeleitet. Für das Gebiet der Altstadt und das Bahnhofsviertel wurde ein Bedarf von ca. 16.000 Stellplätzen ermittelt. Somit ergeben sich für das Untersuchungsgebiet nach Abzug der vorhandenen Fahrradstellplätze ca. 11.000 Fahrradstellplätze, die neu zu installieren sind. Gemäß den Empfehlungen im Gutachten sollen zur Abdeckung der Bedarfe des Tages- und Langzeitparkens zentrale Fahrradabstellanlagen eingerichtet werden. Gleichzeitig sollen flächendeckend, dezentrale Fahrradabstellanlagen zum Kurzzeitparken installiert werden. Empfohlen wird die Einrichtung von Stellplätzen in den Stichstraßen der Fußgängerzone. In den belebten Kernbereichen der Fußgängerzone wurde kein Fahrradparken vorgesehen. Im Ergebnis kann so die Erreichbarkeit wichtiger Ziele der Fußgängerzone und damit der direkte Vorteil gegenüber dem Kfz-Verkehr gewährleistet werden, ohne, dass der Fußverkehr sowie weitere Nutzungsansprüche in der Fußgängerzone eingeschränkt werden.

Das Mobilitätsreferat wird die im Gutachten empfohlenen Maßnahmen zu neuen dezentralen Fahrradabstellplätzen sukzessive fachlich prüfen und priorisieren. Weiterhin wird das Mobilitätsreferat die empfohlenen Maßnahmen bei laufenden und zukünftigen Vorhaben, insbesondere im Projekt „autofreie Altstadt“, in die fachliche Abwägung miteinbeziehen. Auf dieser Grundlage werden die Ergebnisse des Gutachtens in Abstimmung mit dem Baureferat und den betroffenen Bezirksausschüssen umgesetzt. Das Mobilitätsreferat wird ein erstes Bündel aus etwa zehn ausgewählten dringlichen Maßnahmen zu neuen dezentralen Fahrradabstellanlagen bis Ende 2021 prüfen und dem Baureferat zur Umsetzung übergeben. Die im Gutachten empfohlenen Maßnahmen zur Sanierung bestehender Fahrradabstellanlagen wird das Mobilitätsreferat dem Baureferat zur Umsetzung ebenfalls gebündelt zuleiten. Die Empfehlungen zur Umnutzung vorhandener Kfz-Parkgaragen sollen zunächst einer fachlichen Diskussion und Abwägung im Mobilitätsreferat unterzogen werden. Zur Umnutzung von Kfz-Parkgaragen liegen bereits aus anderen Projekten Vorschläge vor. Das Mobilitätsreferat strebt ein Pilot-Projekt zur Umnutzung von Stellplätzen in Kfz-Parkgaragen zugunsten diverser Mobilitätsangebote an. Dazu sollen Gespräche mit ausgewählten Eigentümer*innen der in Frage kommenden Kfz-Parkgaragen geführt und die Ergebnisse dem Stadtrat berichtet werden.

5. Weitere Bausteine zur Umsetzung des Radentscheids

Erarbeitung eines Leitfadens

Die Arbeitsgruppe Planungsleitlinien und technische Standards setzt sich zusammen aus Teilnehmer*innen aus dem Mobilitätsreferat (Verkehrsordnung, Verkehrssteuerung und Verkehrsplanung), aus dem Baureferat (z.B. Straßenplanung und Straßenunterhalt), der MVG, dem Kreisverwaltungsreferat (Branddirektion) und Initiator*innen des REM. Aufgabe und Ziel ist die Entwicklung eines Planungsleitfadens und die Definition technischer Standards für die Verkehrs- und Straßenplanung, der basierend auf dem gesetzlichen Rahmen und den aktuellen technischen Regelwerken die Inhalte der Ziele 1 und 3 des REM für die praktische Umsetzung „radentscheidskonformer Radverkehrsanlagen“ konkretisiert.

Aktuell wird am Ziel 1 gearbeitet. Das Ziel 3 folgt im Anschluss. Es ist angestrebt, soweit Überschneidungen mit anderen Beschlusslagen oder Arbeitsgruppen bestehen (AG Netzplanung, AG Radverkehr an Lichtsignalanlagen, Vision Zero, Konzeption Verkehrssicherheit und sichere Kreuzungen), die verschiedenen Inhalte und Protagonisten zu verbinden und zu vernetzen.

Der Leitfaden ist bewusst „technisch-knapp“ gehalten und orientiert sich zur optimalen Handhabung für die Anwender*innen (Fachplaner*innen und Verkehrsexpert*innen) dabei am inhaltlichen und systematischen Aufbau der ERA 2010. Soweit Regelungen nicht von dem offiziellen Regelwerk abweichen wird deren Kenntnis vorausgesetzt und sind daher auch nicht explizit aufgeführt.

Bisher wurden unter dem Kapitel A „Qualität von Radverkehrsanlagen“ die Abschnitte 2.2.1 (Verkehrsräume des Radverkehrs) bis 3.5 (Zweirichtungsradwege), sowie 3.11 (Bushaltestellen), 11.1 (Bautechnische Aspekte) und 11.1.5 (Abgrenzung zwischen Rad- und Gehweg) der ERA 2010 dahingehend konkretisiert und ergänzt. Das Kapitel regelt die bauliche und markierungstechnische Ausführung von Radverkehrsanlagen, Schutzelementen, die Führung an ÖPNV-Haltestellen und bautechnische Aspekte, soweit der Radentscheid München im Einzelnen über die geltenden Vorgaben des Regelwerkes hinausgeht.

Eine offizielle „Inkraftsetzung und Verbindlichkeitserklärung“ durch den Stadtrat ist abschließend nach Fertigstellung des Gesamtwerkes angestrebt. Soweit der Planungsleitfaden gemäß o.a. Ausführungen von der ERA oder anderen anerkannten technischen Regelwerken abweichende Vorgaben macht, werden diese im aktuellen Planungsstand von den Verantwortlichen in der Verwaltung in der laufenden Planung bereits verbindlich geprüft und wenn möglich umgesetzt.

Muss von den Vorgaben aus technischen, rechtlichen oder ortsspezifischen Zwangspunkten und Bedürfnissen (z.B. Lieferverkehr) oder aufgrund der Belange des ÖPNV oder der Feuerwehr nach unten abgewichen werden, kommen automatisch die Vorgaben der aktuellen technischen Regelwerke und der StVO zur Anwendung. Es handelt sich in diesen Fällen dann allerdings nicht mehr um „radentscheidkonforme Radverkehrsanlagen“. Sämtliche Planungen zum Radverkehr werden in der AG Aktuelle Radverkehrsprojekte mit dem REM abgestimmt. Abweichungen von den o.a. Planungsleitlinien werden darin seitens der Verwaltung und der MVG gegenüber dem REM begründet und erläutert.

Protected Bike Lanes

Zum Schutz gegen Befahren durch Kraftfahrzeuge im Längsverkehr oder unrechtmäßiges Parken sind geschützte Radfahrstreifen zusätzlich durch Schutzelemente, die das Überfahren durch Kraftfahrzeuge erschweren, von der Fahrbahn getrennt. Die Schutzeinrichtung wird je nach Art auf entweder auf dem Breitstrich oder im Bereich des Sicherheitstrennstreifens auf dem Fahrbahnbelag angebracht. An Einmündungen und Grundstückszufahrten sowie an Haltestellen wird die Schutzeinrichtung unterbrochen. Die Schutzelemente kommen nur dort zum Einsatz, wo sich rechts daneben keine Parkplätze oder Ladezonen befinden.

Im Regelfall finden derartige Trennelemente nur in provisorischen, temporären Verkehrsführungen in Zusammenhang mit Baumaßnahmen Anwendung. Diese von der Verkehrsbehörde angeordneten Leitschwellen und -borde werden gemäß § 43 Abs 1 Satz 1 StVO eingesetzt, die rechtliche Zulässigkeit und die technischen Einsatzmöglichkeiten bzw. Anforderungen sind eindeutig definiert und werden gemäß den Vorgaben der Richtlinien für Arbeitsstellen (RSA) täglich kontrolliert. Da für keines der bisher in den anderen Städten eingebauten Schutzelemente eine offiziell zertifizierte Zulassung für den Einsatz im Dauerbetrieb vorliegt gibt es ge-

mäß der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Deutschen Studiengesellschaft für Straßenmarkierungen e.V. keinen Stand der Technik, wie z.B. technische Liefer- und Prüfbedingungen die als Grundlage für einen Einsatz dienen können. Sollten derartige Leitelemente im öffentlichen Verkehrsraum zum dauerhaften Einsatz kommen, ist die Anwendung im Einzelfall unter technischen und Verkehrssicherheitsaspekten im Rahmen eines Verkehrsversuchs zu bewerten. Auch wenn es sich dabei nicht um anordnungsfähige Verkehrseinrichtungen handelt, so greifen sie doch lenkend in den Verkehr ein und bedürfen einer intensiven Überprüfung hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Auch die Wechselwirkung mit der angeordneten Beschilderung und Markierung ist zu betrachten. Es soll daher zunächst vom Münchner Stadtrat auf Vorschlag der Verwaltung zum einen beschlossen werden, welche Elemente versuchsweise zum Einsatz kommen sollen und zum Anderen der Verwaltung der Auftrag erteilt werden, einen Verkehrsversuch auf noch zu wählenden Strecken durchzuführen, um Erkenntnisse zu gewinnen, ob diese Elemente in der Praxis für den Dauerbetrieb geeignet sind. Vor dem Hintergrund eines möglichen dauerhaften Einsatzes und den vorstehenden verkehrsrechtlichen Aspekten wird die Verwaltung vor der Durchführung des Verkehrsversuchs diesen mit der Regierung von Oberbayern abstimmen.

Zur Ermittlung der Einsatztauglichkeit für den dauerhaften Betrieb sollen zunächst alle fünf Elemente zeitgleich in einem Verkehrsversuch aufgebracht und untersucht werden. Die Strecken werden von der Verwaltung ohne weitere Stadtratsbefassung ausgewählt, um eine Umsetzung möglichst zeitnah zu ermöglichen. Der Versuch ist mindestens auf eine Dauer anzulegen, die es erlaubt, die Elemente im Sommer- wie im Winterbetrieb sowie bei allen Wetterlagen auf einen mehrjährigen (z.B. für Übergangslösungen bis zu einem späteren Umbau) und auch dauerhaften Einsatz hin zu testen. Die MVG weist darauf hin, dass so genannte „Protected Bike Lanes“ auf Straßen mit Buslinienverkehr oder potenziellem Schienenersatzverkehr sowie Tramlinien im Mischverkehr möglicherweise aus technischen Gründen nicht eingesetzt werden können, wenn auf diesem Abschnitt Haltestellen zu bedienen sind, da hier der Bus oder ggf. Fahrgäste aus der Tram den Fahrbahnrand mit den Haltestellen ansonsten nicht erreichen könnten. Hierzu ist eine Abstimmung mit der MVG auch bei der Auswahl der in Frage kommenden Straßenabschnitte sowie der baulichen Einrichtungen für den technischen Pilotversuch dringend erforderlich. Die Finanzierung erfolgt über die Nahmobilitätspauschale beim Baureferat. Über den endgültigen Einsatz entscheidet der Stadtrat dann im Anschluss auf der Basis des Evaluationsergebnisses.

Da es sich um die Erprobung rein technischer Aspekte handelt, wird der Versuch ohne Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt dann im Rahmen der Varianten für die dauerhafte Gestaltung. Es werden nach Möglichkeit Strecken ausgewählt, auf denen keine Parkplätze oder Anlieferzonen entfallen, so dass die Auswirkungen auf Anlieger*innen möglichst gering gehalten werden. Die jeweils betroffenen Bezirksausschüsse, Bürger*innen, Anwohner*innen und Gewerbetreibende werden vorab über die Erprobung informiert.

Die Arbeitsgruppe Planungsleitlinien und technische Standards schlägt folgende Elemente für den Verkehrsversuch vor:

a) WandORCA CycleLane-Separator



b) BordsteinORCA CycleLane-Separator



c) Leitschwellen, weiß



d) Leitbord



e) Klebebordstein



6. Allgemeines zur Umsetzung der Radentscheide

Seitens der Öffentlichkeit besteht speziell seit der Übernahme der Radentscheide eine hohe Erwartungshaltung hinsichtlich kurzfristiger und sichtbarer Maßnahmen, vor allem im Infrastrukturbereich. Die hohe Diskrepanz zwischen Erwartungshaltung und der Realisierbarkeit der Forderungen von Radentscheiden ist in vielen deutschen Städten in denen Bürgerbegehren zum Radverkehr übernommen wurden, zu beobachten. Dafür gibt es aus Sicht der Verwaltung mehrere Gründe:

Umgesetzte Maßnahmen seit Übernahme der Radentscheide

Auch wenn dies nicht immer in der Öffentlichkeit wahrgenommen wird, wurden seit Übernahme des Radentscheids eine Vielzahl von Projekten im Radverkehr umgesetzt. Diese Projekte entsprechen nicht immer zu 100 % den Forderungen des Radentscheids, erfüllen oder überschreiten allerdings sogar die bundesweiten Standards der ERA 2010 und sind teilweise erhebliche Verbesserungen für den Radverkehr. Im Folgenden werden einige der wesentlichen vom Baureferat umgesetzten Projekte und Maßnahmen benannt:

- Siegestor (Neugestaltung der Platzfläche und Verbreiterung der Radwege)
- Brienner Straße zwischen Türkenstraße und Karolinenplatz (Anlage von Radfahrstreifen)
- Herzog-Heinrich-Straße (Neuanlage von Radfahrstreifen)
- Horst-Salzman-Weg (Ausbau Fuß- und Radweg)
- Blütenburgstraße (Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr)
- Landshuter Allee (Radwegeverbindung zwischen Nymphenburger Straße und Blütenburgstraße)
- Chiemgaustraße zwischen Balanstraße und Rosenheimer Straße (Pilotversuch roteingefärbter Asphalt im Zuge Radwegsanieuerung)
- Dachauer Straße zwischen Loristraße und Sandstraße (Verbreiteter Radweg Westseite)
- Dachauer Straße zwischen Franz-Fihl-Straße und Hugo-Troendle-Straße (Zweirichtungsradweg)
- Dietmar-Keese-Bogen (Umbau Kreisverkehr)
- EÜ Sportlerweg (Aufweitung des gem. Geh- und Radweges im Zuge der Brückenerneuerung der DB)
- Marsstraße zwischen Pappenheim- und Seidlstraße (Anlage von Radfahrstreifen als Ersatz für zu schmale Radwege)
- Naupliastraße / St.-Magnus-Straße (Umgestaltung Knotenpunkt)
- Schwanthalerstraße zwischen Martin-Greif-Straße und Paul-Heyse-Straße (Anlage von Radfahrstreifen)
- Tengstraße zwischen Zieblandstraße und Hohenzollernstraße (Radwegrückbau in Tempo-30-Zone/ Einrichtung Fahrradstraße)
- Altstadt-Radlring Teilabschnitt Blumenstraße zwischen Sendlinger Tor und Papa-Schmid-Straße (bauliche Radwege)
- Pilotroute 1 Nymphenburg – Petuelring (u.a. bevorrechtigte Querungen, Umbau Hohenlohestraße)
- Aktive Zentren Trudering – Rothuberweg und Lehrer-Götz-Weg (Ausbau Fahrradstraßen)
- Görresstraße / Winzererstraße (Kreuzungsumbau)
- Oberbiberger Straße / Säbener Straße (Kreuzungsumbau)
- Schelling- / Winzererstraße (Kreuzungsumbau)

- Theresienstraße, Gabelsbergerstraße, Elisenstraße, Rosenheimer Straße (Anlage von Radfahrstreifen)

Im Jahr 2019 wurde an rund 40 Standorten ca. 1400 Fahrradabstellplätzen (davon ca. 1100 zusätzliche Stellplätze) geschaffen. Zudem wurde mit der Umsetzung des Gutachtens zur Überdachung von B+R-Anlagen außerhalb des Mittleren Rings begonnen (Planungsbeginn).

Im Jahr 2020 wurden ca. 1800 neue Fahrradabstellplätze geschaffen. Davon wurden für 1.712 Fahrradstellplätze 177 Kfz-Stellplätze umgewandelt.

Zudem Beginn der Umsetzung des Gutachtens Überdachung von B+R-Anlagen außerhalb des Mittleren Rings, darunter:

- U-Bahnstation Oberwiesenfeld Moosacher Straße:
Überdachung bestehender B+R-Anlagen
- U-Bahnstation Fürstenried West Neurieder Straße / Maxhofstraße:
Überdachung bestehender B+R-Anlagen, Baubeginn
- U-Bahnstation Messestadt West:
Überdachung bestehender B+R-Anlagen, Baubeginn
- U-Bahnstation Friedenheimer Straße:
Überdachung bestehender B+R-Anlagen, Baubeginn
- S-Bahnhof-Pasing – Gottfried-Keller-Straße:
Provisorische Fahrradabstellanlage

Außerdem wurden folgende Maßnahmen und Projekte umgesetzt bzw. ausgeführt:

- Freigabe des Radverkehrs entgegen der Einbahnrichtung auf der Fahrbahn in ca. 20 Straßen
- Einrichtung von ca. 10 Fahrradstraßen
- Umsetzung der Pilotversuche zum Fahrradparken:
 - Flexparken: Luisenstraße (TU München)
 - Saisonales Fahrradparken: Schulstraße (vor Eisdielen Sarcletti)

Bilder ausgewählter vorstehender Projekte:



Abbildung 2: Umgesetzte Projekte Siegestor und Blumenstraße, Briener Straße und Tengstraße, Quelle: LHM

Weitere Maßnahmen:

Des weiteren wurden in der Arbeitsgruppe Aktuelle Radverkehrsprojekte seit der Übernahme der Radentscheide folgende Projekte, die in Zusammenhang mit dem Radverkehr stehen, mit Vertreter*innen des REM abgestimmt und angepasst.

Bis Juni 2020:

- Radverkehrsanlagen entlang der Zweibrückenstraße (SWM/BAU)
- Blumenstraße (Teilabschnitt Altstadt-Radring zwischen Papa-Schmid-Str. und Sendlinger-Tor-Platz) (BAU)
- Radverkehrsanlagen an der Heidemannstraße (BAU)
- Machbarkeitsstudie Höhenfreimachung BÜ Lerchenauer Straße (BAU)
- Busbahnhof Studentenstadt (SWM/MVG)
- Wolfratshauer Straße zwischen Josephinenstraße und Siemensallee (BAU)

- "Junkersgelände" - Anschluss an die Ludwigsfelder Straße (BAU)
- Lilienthalallee (BAU)
- Bebauungsplan Lerchenauer Straße (PLAN)
- Bebauungsplan Eggenfeldener Straße (PLAN)
- Agnes-Bernauer-Straße, Radweglückenschluss (BAU)
- Balanstraße zw. St.-Martin-Straße und Thomasiusplatz (BAU)
- Bushaltestelle Diakon-Kerolt-Weg in der Ottobrunner Str. (BAU)
- Verlängerung Tram 23 (SWM)
- Schnellbustrasse zw. Am Hart und Kiefern Garten (SWM)
- Eisenbahnüberführung Tumblingerstraße (BAU)
- Eisenbahnüberführung Werinherstraße (BAU)
- Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße (BAU)
- Herzog-Heinrich-Straße (KVR)
- Neubau 2. U-Bahnbetriebshof Neuperlach Süd (SWM)
- Freiham Nord, 1. Realisierungsabschnitt Stadtteilzentrum Nord, Platzprovisorium (BAU)
- Freiham Nord, Fahrradstraße Freihamer Anger (BAU)

Januar - Mai 2021:

- Gotthardstraße (Entwurfsplanung) (BAU)
- Am Knie (Vorplanung) (BAU)
- Josef-Felder-Straße (Vorplanung) (BAU)
- Eisenbahnüberführung Tumblingerstraße (Nachbesprechung) (BAU)
- Maximiliansbrücke Haltezone Besucherbusse (Staatl. Bauamt)
- Bildungscampus Messestadt Riem (BAU)
- Carl-Wery-Straße (BAU)
- Heidemannstraße / Lützelsteiner Straße (BAU)

Hohe fachliche Anforderungen der REM und Konflikte mit anderen Zielen der LHM in der konkreten Planung

Die Forderungen der Radentscheide nach baulichen oder baulich geschützten Radverkehrsanlagen sind aufgrund der vergleichsweise langen Planungszeiten, funktionalen Einsatzmöglichkeiten und Konflikten mit anderen Verkehrsarten und Straßenelementen aufwändiger als beispielsweise ungeschützte Markierungslösungen, die zwar den bundesweiten Standards, aber nicht den Forderungen des Radentscheids entsprechen. Neben den in den Radentscheiden konkret formulierten Zielen bspw. hinsichtlich der Breiten von Einrichtungsradwegen sind viele Teilaspekte der Planung noch nicht ausreichend definiert. Die bestehenden bundesweiten Richtlinien und Empfehlungen werden durch die Radentscheide teilweise grundsätzlich in Frage gestellt und werden derzeit in zeitintensiven Abstimmungen mit Vertreter*innen des Radentscheids im Sinne eines neuen Münchner Standards überarbeitet. Des Weiteren sind die Anforderungen hinsichtlich der Qualität und Quantität einer Einbindung der Öffentlichkeit sehr gestiegen. Mit zunehmender Erfahrung bei der Planung von Projekten gemäß den Forderungen des Radentscheids und den entsprechenden Stadtratsentscheidungen bei Konflikten mit konkurrierenden Zielsetzungen der LHM werden sich die Planungen der Verwaltung erwartungsgemäß beschleunigen.

7. Stellenbesetzung

Mit Beschluss vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 15585) hat der Stadtrat die Einrichtung von insgesamt 30 Stellen zur Umsetzung der Ziele des Radentscheids beschlossen. Die Stellen und das beantragte Personal waren ursprünglich drei verschiedenen Referaten zugeordnet (Referat für Stadtplanung und Bauordnung: 9 Stellen, Kreisverwaltungsreferat: 13 Stellen, Baureferat: 8 Stellen). Alle Stellen wurden in die neue Struktur des Mobilitätsreferats übertragen und werden dort in den verschiedenen Geschäftsbereichen und Abteilungen eingerichtet bzw. waren zum Start des Referates bereits besetzt.

Die erste Stelle konnte über eine interne Bewerbung im Oktober 2020 besetzt werden. Mit Stand Mai 2021 sind inzwischen rund 15 Stellen zur Umsetzung des Radentscheids besetzt. Bei weiteren 5 Stellen ist die Ausschreibung beendet, die Stellenbesetzungsverfahren werden im Laufe des Jahres 2021 abgeschlossen. Insbesondere in den Bereichen Verkehrssteuerung und Bauingenieurwesen konnten bislang keine geeigneten Bewerber*Innen gewonnen werden. Dies ist durch den allgemeinen Fachkräftemangel in diesen Fachdisziplinen und die Eingruppierung im öffentlichen Dienst bei der LHM zu erklären. Diese restlichen 10 Stellen müssen, in Abhängigkeit der Haushaltslage, zum Teil erneut ausgeschrieben werden.

Aufgrund der langen Zeiträumen der Verfahren, der benötigten Einarbeitungszeit sowie mangelnder Bewerbungen in einzelnen Fachdisziplinen konnten mit den bestehenden Planungskapazitäten die Zusatzaufgaben durch die Radentscheide nur bedingt aufgefangen werden.

Wie im o.g. Beschluss von 2019 dargestellt, kann der Stellenbedarf beim Baureferat für die Realisierung der Bauprojekte erst qualifiziert abgeschätzt werden, wenn feststeht, welche Straßenabschnitte in welcher Form und mit welchem Zeithorizont umgesetzt werden sollen. Deshalb sind hierzu zunächst die entsprechenden Beschlüsse mit den Entscheidungsvorschlägen des Mobilitätsreferates abzuwarten. Diese Stellenbedarfe werden in den entsprechenden Stadtratsbeschlüssen dargestellt.

8. Anträge

Umsteigeangebote für Pendler massiv ausbauen (10): Fahrradparken massiv ausbauen und neues Modell P+B einführen

Antrag Nr. 14-20 / A 06372 von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Dorothea Wiepcke, Frau StRin Anja Burkhardt vom 10.12.2019 (Anlage 1)

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept zu neuen Fahrradparkhäusern am Stadtrand vorzulegen, das Pendlern bereits an der Stadtgrenze den Umstieg vom Auto auf das Rad ermöglicht. Dazu sollen insbesondere an Autobahnausfahrten, großen Einfallstraßen und den neuen Radschnellwegenden solche P+B Anlagen geplant werden. Diese Anlagen können entweder (bestehende oder neue) P+R-Anlagen ergänzen oder auch solitär gebaut werden.

Der Antrag wird wie folgt begründet:

„Um den Pendelverkehr nach München effektiv zu reduzieren, ist es nötig, Pendlern bereits am Stadtrand attraktive Angebote für den Umstieg zu machen. Die aktuellen Debatten beschränken sich derzeit jedoch weitgehend auf eine Entlastung der Innen- bzw. Altstadt und

verkennen, dass auch die Stadtrandviertel massiv belastet sind.

Eine Verkehrsreduzierung muss daher am Stadtrand beginnen. Dort müssen vielfältige Umsteigeangebote realisiert werden, um auch die Bevölkerung in den Stadtrandvierteln zu entlasten.

Dazu bedarf es einerseits eines massiven Ausbaus der P+R-Angebote an den Stadtgrenzen bei gleichzeitigem Ausbau des ÖPNV.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, Pendlern den Umstieg auf das Rad, E-Bike, E-Roller und andere moderne Mobilitätsformen zu erleichtern. Dazu müssen

- *vorhandene Parkangebote um neue Mobilitätsangebote ergänzt werden. Kein P+R mehr ohne P+B*
- *neue Angebote geschaffen werden. Hier kommen insbesondere Autobahnausfahrten, Schnellstraßen und die neuen Radschnellwege in Frage. Es ist zu prüfen, ob hier neue Parkterminals errichtet werden können, in denen man entweder*
 - *Räder, Roller etc. leihen/leasen kann*
 - *oder in denen es sichere Abstellplätze für eigene Fahrräder gibt.*

Diese Planungen müssen sofort in Angriff genommen werden, damit

- man den Pendelverkehr durch attraktive Angebote reduziert. Insbesondere in der Innenstadt kann dann der Verkehrsraum neu aufgeteilt werden.

- die Anlagen baldmöglichst in Betrieb genommen werden können

- auch die Stadtrandgebiete entlastet werden.

Als erstes Projekt bietet sich eine Anlage an der Autobahnausfahrt Neuherberg im Zusammenhang mit dem ersten geplanten Radschnellweg an.“

Umsteigeangebote für Pendler massiv ausbauen (11) Attraktive Ausstattung der Fahrradparkanlagen!

Antrag Nr. 14-20 / A 06373 von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Dorothea Wiepcke vom 10.12.2019 (Anlage 2)

In einem weiteren Antrag wird die Stadtverwaltung darüber hinaus aufgefordert, an P+R- sowie P+B-Anlagen Angebote hinsichtlich Fahrzeugangeboten, Aufbewahrungs- sowie Reparaturmöglichkeiten zu schaffen.

Der Antrag wird wie folgt begründet:

„Um den Pendlerverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr nach München effektiv zu reduzieren, ist es nötig, Pendlern schon am Stadtrand attraktive Umstiegsangebote auch auf das Fahrrad o.ä. zu machen. Dazu bedarf es attraktiver Abstellmöglichkeiten.

Daher soll an diesen Anlagen mindestens verfügbar sein:

- *Möglichkeit der Ausleihe von Rädern, Rollern etc.*
- *sichere Abstellplätze für eigene Fahrräder und Wertsachen (am Besten in abschließbaren Boxen)*

- *Auflademöglichkeit für E-Bikes/E-Scooter*
- *Reparaturmöglichkeit*
- *Luftpumpe“*

Zu den beiden Anträgen Nr. 14-20 / A 06372 und 14-20 / A 06373 vom 10.12.2019 nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Das beantragte Park+Bike-Angebot ist als zusätzliche Möglichkeit der intermodalen Mobilität zu begrüßen. Es kann dazu beitragen, insbesondere Pendler*innen zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen.

Seit 2020 führt die städtische P+R Park & Ride GmbH ein Park+Bike-Pilotprojekt durch. Ein Park+Bike-Angebot besteht auf den Park+Ride-Anlagen Michaelibad, Westfriedhof, Studentenstadt, Lochhausen Nord sowie Sauerlach. Von insgesamt 7.468 Autostellplätzen auf Park+Ride-Anlagen im Stadtgebiet profitieren etwa 1.150 Stellplätze vom Park+Bike-Angebot. Bei der Auswahl der Pilotstandorte wurden insbesondere folgende Kriterien zugrunde gelegt: ein gutes Stellplatzangebot für Autos und Fahrräder, eine gute Anbindung an ein Leihrad-System und das Radverkehrsnetz und eine Diversität in der Entfernung zum Stadtzentrum. An den ausgewählten Standorten wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern versuchsweise so geändert, dass Parken nicht nur bei anschließender Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, sondern auch bei Nutzung eines Fahrrads erlaubt ist.

Die Pilotphase im Jahr 2020 hat gezeigt, dass es für Park+Bike ein Potenzial gibt. Das Pilotprojekt wird fortgesetzt: Wer ein Auto auf einer der o.g. Park+Ride-Anlage abstellt, kann auch in Zukunft mit dem Fahrrad weiter zu den Zielen im Stadtzentrum fahren. Für die Weiterfahrt per Fahrrad kann entweder das eigene Fahrrad dienen, alternativ bietet die P+R Park&Ride GmbH Leihräder an, die gegen eine Kaution für mehrere Monate genutzt werden können. Die einst an Bahnhöfen zurückgelassenen aufgegebenen Fahrräder wurden von der P+R Park&Ride GmbH aufgesammelt und von einer gemeinnützigen Organisation repariert und wieder verkehrstüchtig gemacht. An den Standorten Michaelibad und Westfriedhof ist als weitere Option eine Weiterfahrt mit einem Leihrad der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) von den dort vorhandenen MVG-Radstationen aus möglich. Die B+R Anlage in Lochhausen verfügt zudem über Service-Ruf-Sprechstellen zur Kontaktaufnahme rund um die Uhr mit der P+R Leitstelle, ein Videokontrollsystem, das auch den Bereich der Fahrräder erfasst und eine Ladestation für Pedelecs und E-Bikes.

Bei entsprechender Nachfrage strebt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der P+R Park & Ride GmbH eine Ausweitung auf weitere Standorte an. Eine fachliche Abstimmung zwischen Mobilitätsreferat und P+R Park & Ride GmbH zu weiteren potenziellen Park+Bike-Standorten, z.B. auch solitären Anlagen an Radschnellwegen, und deren Ausstattung ist in diesem Rahmen vorgesehen.

Den Anträgen Nr. 14-20 / A 06372 und 14-20 / A 06373 vom 10.12.2019 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Fahrradabstellanlage am Laimer S-Bahnhof realisieren!

Antrag Nr. 14-20 / A 06424 von der SPD-Fraktion vom 13.12.2019 (Anlage 3)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, im Rahmen der Neugestaltung des Laimer S-Bahnhofs und des Baus der Umweltverbundröhre, ausreichend überdachte

Fahrradstellplätze oder gar ein Garagenbauwerk zu schaffen. Als Vorbild können die doppelstöckigen Fahrradgaragen an Standorten wie Pasing dienen. Außerdem soll geprüft werden, inwieweit Mittel des Bundes und Landes zur Förderung des Vorhabens in Anspruch genommen werden können.

Der Antrag wird wie folgt begründet:

„Bereits vor Beginn der Umbauarbeiten am Laimer S-Bahnhof waren Radabstellplätze oft Mangelware und die Situation der abgestellten Räder nicht zufriedenstellend. Der Radverkehr im Stadtgebiet wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen und nach Angaben der Deutschen Bahn werden nach Beendigung der Umbaumaßnahmen etwa 80.000 Fahrgäste täglich den S-Bahnhof Laim nutzen. Auch bei der Beteiligung der Bürgerschaft zeigt sich ein großer Bedarf an sicheren, überdachten und zuverlässigen Radparkplätzen. Insbesondere an den großen Nahverkehrsbahnhöfen sind diese wichtig, um ein naht- und sorgloses Umsteigen vom Rad in den ÖPNV zu ermöglichen. Die bereits laufende Bausituation gilt es zu nutzen, um dem weiter steigenden Bedarf an Radabstellplätzen langfristig und nutzerfreundlich gerecht zu werden. Denkbar wäre hier wie am Pasinger Bahnhof eine Fahrradtiefgarage in der neu zu bauenden Umweltverbundröhre. Ziel sollten in jedem Fall ausreichende Radabstellplätze mit kurzer und überdachter Wegebeziehung sein. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert innovative Projekte zur Stärkung der kommunalen Radinfrastruktur mit Millionenbeträgen, von denen regelmäßig ein nicht unerheblicher Teil unbeansprucht bleibt. Zusätzlich gibt es Zuschussmodelle des Bundesumweltministeriums und des Freistaates Bayern. Diese Möglichkeiten der finanziellen Unterstützung gilt es auszuschöpfen.“

Zum Antrag nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Am Bahnhof Laim ist laut einem aktuellen Gutachten mittelfristig von einem Bedarf von insgesamt etwa 1.150 Fahrradabstellplätzen auszugehen. Dieser prognostizierte Bedarf steht einer aufgrund von laufenden Bauarbeiten reduzierten Fahrradabstellangebot von rund 350 Abstellplätzen gegenüber. Demnach sollten mittelfristig rund 800 zusätzliche Fahrradabstellplätze geschaffen werden.

Die Schaffung einer weiteren Fahrradabstellanlage wurde im Rahmen der Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 1894a) für den damals zu erwartenden Abstellbedarf vorgesehen. Um weitere Ausbauoptionen zu ermitteln, hat das Mobilitätsreferat potenziell für Bike+Ride in Frage kommende Flächen des Deutsche Bahn Konzerns bei der Bike+Ride-Offensive in Prüfung gegeben. Im Rahmen dieser Prüfung wurden keine geeigneten Flächen für zusätzliche Fahrradabstellanlagen gefunden.

Das Mobilitätsreferat plant, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, um alle eingegangenen Standortvorschläge und ggf. weitere geeignete Standorte für zusätzliche Bike+Ride-Anlagen am Bahnhof Laim zu prüfen. Die Finanzierung und Durchführung der Machbarkeitsstudie erfolgt über die Nahmobilitätspauschale. Im Lenkungskreis Radverkehr im Dezember 2020 wurden hierfür bereits 60.000 EUR beantragt und genehmigt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06424 vom 13.12.2019 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Lastenräder: Sichere Abstellflächen in der Innenstadt schaffen

Antrag Nr. 20-26 / A 00604 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt vom

02.11.2020 (Anlage 4)

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, ein Konzept für sichere Abstellmöglichkeiten für Lastenräder auf öffentlichem Grund auszuarbeiten. Die Lastenräder müssen dabei an festen Haltebügeln angeschlossen, in abschließbaren Boxen eingeschlossen oder anderweitig diebstahlsicher abgestellt werden können.
2. Die LH München schafft auf öffentlichem Grund kurzfristig und unbürokratisch wohnortnah und einkaufsnah Abstellflächen für Lastenräder, ohne den Fußverkehr dabei zu beeinträchtigen.

Der Antrag wird wie folgt begründet:

„Abstellmöglichkeiten für Lastenräder sollten besondere Beachtung bekommen. Gerade in den Innenstadtbezirken kann die Anschaffung eines Lastenrads an fehlendem privatem und öffentlichem Parkraum scheitern. Dies betrifft auch Gewerbetreibende, die Lastenräder für ihre Logistik nutzen möchten. Für das Abstellen von Lastenrädern müssen einheitliche Vorgaben gewährleistet sein (vgl. Konzept der Senatsverwaltung Berlin¹). Lastenräder sollen nicht auf den Bürgersteigen abgestellt werden müssen. Denn es ist wichtig, dass Fußwege stets in ausreichender Breite für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Kinderwägen passierbar sind. Stattdessen könnte z.B. die Umwandlung von Pkw-Parkplätzen Abhilfe für die Abstellmöglichkeiten für Lastenräder schaffen.“

Zum Antrag nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Gemäß Stadtratsbeschluss "Gesamtkonzeption Fahrradparken in München - Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradstellplatzkonzeptes" (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08684) vom 23.01.2019 plant das Mobilitätsreferat gemeinsam mit dem Baureferat bei von der Landeshauptstadt München neu zu errichtenden Fahrradabstellanlagen für mehr als 50 Räder mindestens 2 Abstellplätze für Sonderfahrzeuge bzw. Gespanne mit Anhänger mit einer Gesamtlänge von 4 m und einer Breite von 1 m je Abstellplatz ein. Darüber hinaus liegt dem Mobilitätsreferat mit dem o.g. Stadtratsbeschluss bereits der Auftrag vor, die offenen Fragen zur Errichtung von Abstellanlagen für Lastenräder gemeinsam mit den betroffenen Referaten und anhand eines ersten Pilotstandortes zu klären und einen oder mehrere Abstellplätze umzusetzen. Das beauftragte Pilotprojekt befindet sich in der Durchführung. Im Jahr 2020 wurden die ersten Lastenradabstellanlagen in einer Ausführung mit festen Anlehnern an fünf Pilotstandorten umgesetzt. Weitere Pilotstandorte in gleicher Ausführung werden im Jahr 2021 an weiteren Standorten folgen. Eine Evaluation ist ebenfalls für das Jahr 2021 vorgesehen. Gemäß dem o.g. Stadtratsbeschluss werden die Ergebnisse des Pilotprojekts dem Stadtrat nach Abschluss der Evaluation berichtet, bevor weitere Maßnahmen ergriffen werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00604 vom 02.11.2020 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Maßnahmen gegen die Verschandelung des Stadtbildes – Schluss mit dem wilden Radl-parken in der Fußgängerzone

Antrag Nr. 20-26 / A00622 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Manuel Pretzl und Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 06.11.2020, eingegangen am 06.11.2020 (Anlage 5)

- (1) Es wird beantragt, dass die Landeshauptstadt München prüft, ob ein Bebauungsplan-

verfahren für die Fußgängerzone rund um den Marienplatz durchgeführt werden kann, durch welches das wilde Abstellen von Fahrrädern untersagt wird und setzt diesen bei positivem Ergebnis in Kraft.

- (2) Die Stadtverwaltung soll weiterhin durch den Aufstellungsbeschluss die Berechtigung erhalten, wild bzw. widerrechtlich abgestellte Fahrräder nach eigenem Ermessen einzusammeln und abhängig vom Zustand einer sozialen Verwertung (Schenkung oder Versteigerung) zuzuführen oder zu entsorgen.
- (3) Die Stadtverwaltung soll zeitgleich neue Standorte für Fahrradständer in der Altstadt ausweisen und selbige errichten.

Der Antrag wird wie folgt begründet:

„In der Fußgängerzone und gerade auf dem Marienplatz werden regelmäßig Fahrräder wild abgestellt oder an Laternenmasten und Straßenschilder angekettet. Einige der abgestellten Fahrräder beeinträchtigen Fußgängerwege und verschandeln auch aufgrund ihres Zustandes das Straßenbild. Insbesondere schrottreife Räder, die aufgrund ihrer Abstelldauer bereits als herrenlos anzusehen sind, dürfen bisher nicht die durch die Stadtverwaltung eingesammelt werden.“

Im Rahmen der Vollversammlung am 21.10.2020 wurde ein ähnlicher Beschluss für das Areal rund um den Hauptbahnhof gefasst, weshalb eine Verwirklichung im Bereich des Marienplatzes kein größeres Hindernis darstellen sollte. Den Radlerinnen und Radlern soll darüber hinaus in der Altstadt weitere attraktive Abstellangebote gemacht werden.“

In eigener Zuständigkeit nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Teilforderung (1) des Antrags folgendermaßen Stellung:

„Ein Bebauungsplan zur Regelung widerrechtlich abgestelltem Fahrradparkens kann nicht aufgestellt werden. Das Planungsrecht bietet hierfür keine Regelungsmöglichkeiten.

Ein Verbot des Abstellens von Fahrrädern kann punktuell aus Sicherheitsgründen geboten sein. Ein entsprechender Sicherheitstatbestand zeigt sich aber erst im Zuge einer realen Nutzung und kann nicht von vornherein unterstellt werden. Als alleiniges Bebauungsplanziel läuft man Gefahr, eine nichtige Negativplanung zu erzeugen.

Eine flächenhafte Planung ist nur im Rahmen des Art. 81 Abs.1.Nr.4 BayBO denkbar, hier ist zu bedenken, dass keine bodenrechtlichen Regelungen auf der Ebene des Baugesetzbuches getroffen werden können, mit der Fahrradabstellsatzung hat die LHM von dieser Rechtsgrundlage bereits Gebrauch gemacht. Hiernach kann auch kein widerrechtlich abgestelltes Fahrradparken geregelt werden.“

Zu den Teilforderungen (2) und (3) des Antrags nimmt das Baureferat in eigener Zuständigkeit folgendermaßen Stellung:

„Die städtische Tochtergesellschaft Park & Ride GmbH führt im Auftrag der Landeshauptstadt München, Baureferat, seit mehreren Jahren an allen städtischen Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet und seit Januar 2020 auch im öffentlichen Straßenraum, auf Gehwegen einschließlich Straßenbegleitgrün, innerhalb des Mittleren Rings, Entfernungsaktionen durch. Hierzu gehören auch die öffentlichen Verkehrsflächen der Fußgängerzone und rund um den Marienplatz.

Fahrradabstellanlagen an besonderen Brennpunkten, wie z. B. in den Abschnitten vom Isartor über den Marienplatz zum Stachus oder auch am Hauptbahnhof, Odeonsplatz, Sendlinger Tor werden halbjährlich, alle übrigen Radständer und die Gehwege samt Fußgängerzone werden

jährlich betreut. In diesem Turnus markiert die Park & Ride GmbH alle Schrotträder und ihrem äußeren Erscheinungsbild nach mutmaßlich aufgegebene Fahrräder mit einer Banderole. Nach einer vierwöchigen Frist werden die Fahrräder - die noch immer mit einer intakten Banderole versehen sind – entfernt und für zwei Monate eingelagert. Danach werden die Fahrräder verwertet, in dem sie von der P+R GmbH an mit der Auftraggeberin abgestimmte soziale Einrichtungen zur Weiterverwendung kostenfrei überlassen werden. Eine entgeltliche Verwertung durch die „entfernende Einrichtung“ scheidet aus, da sonst der Verdacht entstehen könnte, die Entfernung erfolge aus wirtschaftlichen Interessen. Folgende Internetseiten enthalten alle Informationen zum Ablauf der Fahrradaktionen:

Website der Landeshauptstadt München: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/baureferat/strassenreinigung/schrottraeder.html>

Website der städtischen Tochtergesellschaft Park & Ride GmbH:
<http://www.radramadama.de/de/startseite.html>

Bezüglich der in 2020 aufgestellten und der aktuell in Planung befindlichen Fahrradabstellanlagen können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Es wurden im Jahr 2020 und bis Mai 2021 in der Altstadt an den Standorten: Angertorstraße 4, Burgstraße 3, Odeonsplatz 3, Rosenstraße 6, Jungfernturmstraße 20, Salvatorplatz 5 und Platz der Opfer des Nationalsozialismus (Parkplatz) 16 neue städtische Fahrradabstellanlagen errichtet:

Insgesamt wurden von 2020 bis Mai 2021 in der Altstadt 89 neue städtische Fahrradstellplätze geschaffen, davon vier Lastenradstellplätze.

Aktuell sind weitere Fahrradabstellanlagen an den Standorten: Sparkassenstraße,, Amiraplatz, Maximilianstraße, Alfons-Goppel-Straße, Herzog-Rudolf-Straße und Blumenstraße zwischen Sendlinger Tor und Papa-Schmid-Straße vorgesehen.

Dadurch werden 218 neue städtische Fahrradstellplätze geschaffen.“

Das Mobilitätsreferat nimmt abschließend zur Teilforderung (3) folgendermaßen Stellung:

Die Errichtung weiterer Fahrradabstellanlagen in der Altstadt erfolgt sukzessive gemäß des in Kap. 4.4 beschriebenen Vorgehens.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A00622 vom 06.11.2020 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Wie breit sollen Radwege sein? – Wissenschaftliche Erkenntnis statt Bauchgefühl

Antrag Nr. 20-26 / A 00732 von Herrn StR Hans Hammer vom 24.11.2020 (Anlage 6)

Es wird beantragt, dass die Stadtverwaltung die Technische Universität München mit der Erhebung einer Studie zur optimalen Breite von Radwegen in verschiedenen verkehrlichen Situationen beauftragt. Insbesondere soll die optimale Radwegbreite in folgenden Szenarien untersucht werden:

- Einrichtungsfahrradwege bei einspuriger Verkehrsführung;
- Einrichtungsfahrradwege in Grünanlagen, welche durch Grünstreifen oder Bäume geschützt werden;

- Zweirichtungsfahrradwege bei Verkehrsführung mit Gegenverkehr;
- Zweirichtungsfahrradwege in Grünanlagen, welche durch Grünstreifen oder Bäume geschützt werden

Weiterhin soll die notwendige Radwegbreite bei einer Geschwindigkeitsreduzierung des PKW-Verkehrs auf 30 km/h untersucht werden.

Der Antrag wird wie folgt begründet:

„Im Rahmen der Debatte um die fahrradfreundliche Umgestaltung der Stadt und die Evaluation der Pop-Up-Radwege wurde mehrfach die notwendige Spurbreite für Fahrradwege diskutiert. Da diese unfraglich an die jeweilige verkehrliche Situation angepasst werden muss, braucht es zwingend eine wissenschaftliche Untersuchung zur Optimierung der Sicherheit und des Verbrauchs knapper Verkehrsflächen.“

Zum Antrag nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die Planung und Anordnung von Radverkehrsanlagen folgt grundsätzlich den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO), der Verwaltungsvorschrift zur StVO und den aktuellen anerkannten technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (RASt 06 und ERA 2010). Im Speziellen wurden Breitenvorgaben zu Radverkehrsanlagen durch die Bürgerbegehren „Radentscheid“ und „Altstadt-Radlring“ münchenspezifisch modifiziert und mit der Übernahme durch den Münchener Stadtrat der Verwaltung als Planungsgrundlage vorgegeben.

In jedem Einzelprojekt spielen bei der Planung natürlich örtliche Besonderheiten im Verkehrsgeschehen, der Verkehrszusammensetzung sowie bauliche, technische oder rechtliche Zwangspunkte eine Rolle. Grundsätzlich jedoch leiten sich Radwegbreiten in den technischen Regelwerken aus den vorherrschenden Verkehrsstärken, der Netzkategorie, den notwendigen Lichtraumprofilen und den Belangen der Verkehrssicherheit her. Die gesetzlichen Regelungen stellen dabei einen unteren Rahmen von Regel- und Mindestmaßen dar, die z.B. hinsichtlich von Zweirichtungsrädern oder der Frage der Benutzungspflicht nicht unterschritten werden dürfen. Bereits in der StVO ist insbesondere im Hinblick auf die Anordnung von Radfahrstreifen bereits dafür Sorge getragen, dass die Aufteilung der Verkehrsräume auf die verschiedenen Verkehrsarten in einem verhältnismäßigen Umfang und unter Würdigung besonderer örtlicher Umstände geschieht. Der Radentscheid München geht zusätzlich vor dem Hintergrund einer beabsichtigten Verkehrswende vom motorisierten Individualverkehr hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Radverkehr über die gesetzlichen und technischen Vorgaben hinaus, um auch Verkehrsteilnehmer*innen, die die Radnutzung von ihrem subjektiven Sicherheitsempfinden abhängig machen, zur Radnutzung zu animieren. Neben der Einhaltung der rechtlichen und technischen Standards ist dies eine besondere Konstellation zur Förderung des Radverkehrs in München, mit der die Verwaltung durch den Münchner Stadtrat beauftragt ist.

Es liegen damit ausreichend rechtliche Rahmenbedingungen und wissenschaftlich hergeleitete sowie anerkannte technische Regelwerke und ein im Gesetz verankerter Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vor, wie der Straßenraum aufzuteilen ist. Die Planung erfolgt durch Expert*innen in der Verkehrs- und Straßenplanung sowie in der Anwendung der StVO und in der Verkehrssteuerung. Die Datenbasis wird mit Unterstützung durch externe Gutachter ermittelt und mit der Planung sind routinierte und kundige Ingenieurbüros beauftragt. Konkurrierende Inter-

essen oder Beschlusslagen sowie die Endlichkeit des zur Verfügung stehenden Straßenraums sind stets im Bewusstsein der Planer*innen. Von „Bauchgefühl“ kann also nicht die Rede sein. Weiterhin ist durch den Münchner Stadtrat beschlossen, dass die Breitenvorgaben des Radscheids München die Basis der Verkehrs- und Straßenplanung bilden. Dies gilt für alle im Antrag geschilderten Szenarien, insbesondere für Einrichtungs- und Zweirichtungsradwege als auch für Radverkehrsanlagen in Straßen, in denen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gilt. Kann dies nicht in einem verhältnismäßigen Rahmen umgesetzt werden, werden stets auch Varianten mit den Standardmaßen ausgearbeitet. Damit ist der Fragestellung des Antragstellers ausreichend Rechnung getragen. Die geforderte Untersuchung ist nach Auffassung der Verwaltung nicht notwendig. Bahnbrechende neue Erkenntnisse sind davon nicht zu erwarten. Mit Blick auf einen verantwortungsvollen Umgang mit personellen und finanziellen Ressourcen ist es daher nicht angezeigt eine solche Untersuchung durch die TU München zu beauftragen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00732 vom 24.11.2020 wird nicht entsprochen.

Richtige statistische Entscheidungsgrundlagen statt Meinungsbilder

Antrag Nr. 20-26 / A 01217 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 19.03.2021 (Anlage 7)

Es wird beantragt, dass die Landeshauptstadt München zukünftig statistische Evaluationen und Umfragen, insbesondere wenn sie als Entscheidungsgrundlage für städtische Projekte dienen, vom statistischen Amt der LH München oder von unabhängigen Instituten und Statistikbüros nach wissenschaftlichen Standards (ISO 20252) erstellen lässt.

Der Antrag wird wie folgt begründet:

„Gerade im Zusammenhang mit Vorhaben der Stadt- oder Verkehrsplanung werden von den zuständigen Referaten immer wieder „Meinungsbilder“ aus Bürgerveranstaltungen oder Umfragen veröffentlicht, zuletzt im Falle der Evaluation der Radverkehrsmaßnahmen in der Rosenheimer Straße mit der „Zusammenfassung der digitalen Informations- und Diskussionsveranstaltungen vom 17. und 18. Februar 2021 „Wie geht’s weiter mit den Pop-Up-Radwegen in der Rosenheimer und der Theresien- und Gabelsbergerstraße?““ des Mobilitätsreferates vom 24. Februar 2021.

Diese „Meinungsbilder“ werden oft als Grundlage oder als Begründung für Entscheidungen beigezogen. Leider entsprechen diese „Meinungsbilder“ nicht den wissenschaftlichen Standards hinsichtlich statistisch relevanter Erhebungen. Am Beispiel der o.g. Veröffentlichung des Mobilitätsreferates zeigt sich, dass hier mit einer sogenannten Mentimeter Umfrage ein Bild der öffentlichen Meinung oder Akzeptanz suggeriert wird, das statistisch nicht sauber ermittelt ist:

- die Auswahl der Befragten ist nicht statistisch zufällig (Einwurf von Einladungen und Einladung über Interessensgruppen) und damit nicht relevant*
- die Gruppe der Befragten entspricht nicht unbedingt der Gruppe der Betroffenen: es ist nicht sichergestellt, dass es sich um Anwohner oder / und Nutzer (ob beide oder eine der Gruppen berücksichtigt werden ist eine politische Vorentscheidung) handelt*

- *die Befragung ist nicht vollständig: es werden wichtige Fragen wie die Verlagerung des Verkehrs nicht ermittelt*
- *es werden Verzerrungen durch die ermittelten Merkmale der Gruppe der Befragten nicht korrigiert (z.B.: 95 der Befragten durchqueren die Rosenheimer Straße mit dem Rad, 14 mit dem Auto - es ist offensichtlich, dass es hier eine Verzerrung geben muss)*
- *möglichen Quellen der Verzerrung werden erst gar nicht ermittelt, wie z.B. eine Parteipräferenz*

Um für meist wichtige und weitreichende Entscheidungen aussagekräftige Grundlagen zu schaffen müssen solche Erhebungen zukünftig repräsentativ sein und entweder vom statistischen Amt der LH München oder im Rahmen einer Ausschreibung von unabhängigen Instituten und Statistikbüros qualifiziert erstellt werden. Hierbei ist sich am Qualitätsstandard der ISO 20252 zu orientieren. Im Zweifel kann die „Deutsche statistische Gesellschaft“ zur Beratung eingeschaltet werden.“

Zum Antrag nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Mit der Übernahme der beiden Bürgerbegehren „Radentscheid“ und „Altstadt-Radring“ existiert ein klarer politischer Auftrag an die Verwaltung, der einen klaren Zeithorizont für die Umsetzung formuliert. Repräsentative Umfragen bieten im Gegensatz zu interaktiven (digitalen, hybriden und analogen) Beteiligungsformaten nur die Möglichkeit eines Meinungsbildes, aber nicht das Forum einer argumentativen Auseinandersetzung mit Rahmenbedingungen, Handlungsspielräumen und Varianten von Planungen. Dem unbestreitbaren Nachteil informeller Beteiligungsverfahren, nicht repräsentativ zu sein, steht ein großer Vorteil gegenüber: Durch die Einbindung möglichst vielfältiger Meinungen und die Möglichkeiten, komplexe Zusammenhänge im Verkehrsbereich zu erklären und sie auf dieser Basis zu diskutieren, entsteht die Chance für abgewogene, durchdachte und tragfähigen Planungs- und Umsetzungsempfehlungen. Die Rahmenbedingungen und Folgen unterschiedlicher Planungsvarianten können somit verständlich vermittelt werden, Planungsvarianten werden argumentativ durchdrungen und Fehlentwicklungen können vermieden werden.

Das Ziel informeller Beteiligungsverfahren ist es, ein möglichst vielfältiges Akteurspektrum zu erreichen und die Einbindung aller relevanten Stakeholder/Interessengruppen sicherzustellen. Gleichzeitig sollen möglichst niedrigschwellige Zugangsmöglichkeiten die Einbindung von Anwohner*innen und relevanter Zielgruppen erleichtern. Dieser Entwicklung trägt das Mobilitätsreferat bereits Rechnung und wertet die laufenden Beteiligungsverfahren kontinuierlich aus, um sie stetig weiter zu entwickeln.

Öffentlichkeitsveranstaltungen sind für die Verwaltung ein wichtiges Instrument, um einen Einblick in das herrschende Stimmungsbild unter den Münchner Bürger*innen in Bezug auf relevante Themen zu erhalten. Die Rückmeldungen aus dem Kreis der interessierten Teilnehmer*innen können relevante Hinweise geben. Der Verwaltung ist aber selbstverständlich bewusst, dass es sich hierbei nicht um eine repräsentative Erhebung im Sinne einer bevölkerungsrepräsentativen Befragung handelt. Die aus derartigen Terminen gewonnenen Erkenntnisse sind nur EIN Element im internen Entwicklungs- und Entscheidungsprozess. Weitere wichtige Bausteine sind Evaluationen, Verkehrsuntersuchungen und Verkehrszählungen. Erst die Gesamtheit aller möglichen Daten, Fakten und Stimmungsbilder ermöglicht es der Verwaltung, fundierte Entscheidungen zu fällen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01217 vom 19.03.2021 wird nicht entsprochen.

Rasch mehr Sicherheit für Radfahrer*innen: Protected Bike Lanes erproben

Antrag Nr. 20-26 / A 01500 von von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt vom 26.05.2021 (Anlage 8)

Es wird beantragt, baldmöglichst im Rahmen von Verkehrsversuchen sog. „Protected Bike Lanes“ (geschützte Radfahrstreifen) mit mehreren verschiedenen Protektionselementen. Möglichst gleichzeitig sollen unterschiedliche Trennungselemente in mehreren Straßen zu allen Jahreszeiten eingesetzt und erprobt werden, um anschließend Aufwand und Wirkung evaluieren zu können. Bezirksausschüsse, Bürger*innen, Anwohner*innen und Gewerbetreibende werden vorab über die Erprobung informiert. Nach der Erprobung werden dem Stadtrat eine Evaluation sowie ein Entscheidungsvorschlag zu den Einsatzmöglichkeiten und den verschiedenen Protektionselementen vorgelegt.

Der Antrag wird wie folgt begründet:

*„Protected Bike Lanes (PBLs) sind geschützte Radfahrstreifen, mit denen verhältnismäßig schnell und preiswert die Sicherheit für Radfahrer*innen erhöht und die Komfortabilität des Radfahrens verbessert werden können. Dafür wird eine Fahrspur als Radfahrstreifen ausgewiesen und mit baulichen Barrieren verhindert, dass Autofahrer*innen den Radfahrstreifen überfahren oder zuparken. Die Umsetzung von Baumaßnahmen ist langwierig. Deshalb soll der Einsatz von PBLs erprobt werden. Diese könnten als Einzelmaßnahme, aber auch als Übergangslösung bis zum Umbau von Straßenzügen einen enormen Zugewinn an Sicherheit und Komfortabilität ermöglichen und somit die Attraktivität des Radverkehrs weiter steigern, was den Zielen der Landeshauptstadt entspricht: Wir wollen die Verkehrswende umsetzen, keine Verkehrstoten mehr (Vision Zero), saubere Luft, platzsparendere Mobilität und eine klimaneutrale Stadt. Die Erprobung von PBLs soll prüfen, inwieweit PBLs einen Beitrag leisten können und zwar rasch und – angesichts der wegen der Pandemie aktuell sehr angespannten Haushaltsslage für eine Übergangslösung auch relevant – kostengünstig. Zudem kann geprüft werden, ob es Stellen gibt, an denen PBLs dauerhaft verkehrlich sinnvoll sind.“*

Zum Antrag nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Unter **Ziffer 5. - Weitere Bausteine zur Umsetzung des Radentscheids / Protected Bikelanes** - auf den Seiten 22 ff. dieser Beschlussvorlage ist ausführlich dargelegt, dass beabsichtigt ist, einen derartigen Verkehrsversuch unter den beantragten Rahmenbedingungen durchzuführen. Zur Vermeidung von Wiederholungen erlauben wir uns daher, an dieser Stelle zur Beantwortung des Stadtratsantrags auf die o.a. Ausführungen in dieser Beschlussvorlage zu verweisen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01500 vom 26.05.2021 wird entsprochen.

9. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Satzung der Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse vor. Die Bezirksausschüsse 1 bis 25 haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, der SWM / MVG und der P+R Park & Ride GmbH München abgestimmt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat darüber hinaus gebeten, folgende Stellungnahme in die Beschlussvorlage aufzunehmen:

„Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt insbesondere die Betonung des Erfordernisses einer den jeweiligen ortsspezifischen Rahmenbedingungen angepassten bzw. im Hinblick auf diese optimierten Planung der künftigen Radverkehrsinfrastrukturen. Insbesondere in Situationen, in denen nur geringe Flächen für eine Vielzahl verschiedener verkehrlicher und nicht-verkehrlicher Nutzungen und Funktionen des Ortes zur Verfügung stehen, ist auf eine Planung zu achten, die die verschiedenen Belange berücksichtigt. Es wird insofern um verstärkte Berücksichtigung bei den weiteren Entwicklungen gebeten.

Dies betrifft somit die künftigen Entwicklungen in diesem Bereich, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt werden, in grundsätzlicher Weise; im Rahmen der vorliegenden Beschlussvorlage bezieht sich dies beispielsweise sowohl auf Abschnitt 4 des Altstadt-Radings (aufgrund der räumlichen Enge, Nutzungsdichte und Verflechtungsfunktionen im Stadtkörper) wie auch etwa auf Abschnitt 5 (im Hinblick auf künftig evtl. zu berücksichtigende Qualitäten für Fußgänger*innen, wie auch der Freiraumentwicklung, öffentlichen Räume und Aufenthaltsqualität). Hier zeigt sich bereits eine erhebliche Bandbreite unterschiedlicher stadträumlicher Bedingungen. Dementsprechend sind aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung differenzierende, jeweils für die konkrete räumliche Situation adäquate Lösungen zu entwickeln, die u.U. von bestimmten Standards auch abweichen können, um insgesamt eine Verbesserung der vielfältigen Nutzungen des Stadtraums zu ermöglichen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bittet hierzu um enge Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat.

Bezüglich des Abschnitts 4.4 (Ziel 4 „Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten“) bittet das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hinsichtlich angedachter Entwicklungsmöglichkeiten von Standorten in Bestand und Neubau um Beteiligung.“

Das Baureferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Klima und Umweltschutz, die SWM / MVG sowie die P+R Park & Ride GmbH München haben einen Abdruck der Beschlussvorlage 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 15.07.2021**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Der vorgeschlagenen Konzeption zur Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen:

Radverkehrsanlagen werden stellenweise rot eingefärbt:

1) an Stellen mit Unfalhäufungen oder anderen Auffälligkeiten (wie Unfällen mit schweren Unfallfolgen), bei denen die Unfallkommission sich nach Abwägung gegenüber anderen möglichen konfliktmindernden oder -vermeidenden Maßnahmen (z.B. Verbesserung Sichtbeziehungen durch Grünrückschnitt, Verhindern von sich behinderndem Liefern oder Parken) oder zusätzlich zu diesen für eine Roteinfärbung entscheidet. Dies wird im Wesentlichen Radverkehrsfurten an Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen oder bei gemeinsamen Führungen mit dem Fußverkehr betreffen, kann sich aber auch auf andere Besonderheiten wie Engstellen o.ä. beziehen.

2) an allen Radverkehrsfurten mit legalem Zweirichtungsradverkehr

3) an allen Verflechtungsstrecken in der Zufahrt zu Radfahrstreifen in Mittellage

4) an Stellen, die keine signifikante Unfalhäufung aufweisen, an denen aber bei der Neuplanung oder im Bestand Gefahr- oder potentielle Unfallstellen erkannt werden (z.B. weit abgesetzte Furten, Stellen mit zu erwartender oder erkannter starker Verparkung, Engstellen, Verflechtungsbereiche in den fließenden Verkehr, Radwegenden u.ä.) und bei denen sich die Verkehrsbehörde nach Abwägung gegenüber anderen möglichen konfliktmindernden oder -vermeidenden Maßnahmen oder zusätzlich zu diesen zur Unfallprävention für eine Roteinfärbung entscheidet.

wird zugestimmt.

3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt,
 - die Rahmenbedingungen zur Durchführung eines Verkehrsversuchs zur Anlage von Protected Bikelanes (vgl. Kapitel 5) mit der Regierung von Oberbayern abzustimmen und
 - über die Arbeitsgruppe Planungsleitlinien und technische Standards geeignete Teststrecken auszuwählen, den Verkehrsversuch anzuordnen, durchzuführen und die Ergebnisse nach Abschluss dem Stadtrat vorzulegen.
4. Das Baureferat wird gebeten, die in der Beschlussvorlage unter Kapitel 5 aufgeführ-

ten Schutzelemente für den Verkehrsversuch zu Protected Bikelanes zu beschaffen, die Versuchsanordnungen einzurichten und während der Versuchsdauer verkehrssicher zu unterhalten. Die Finanzierung erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale.

5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Baureferat und den Bezirksausschüssen die in Kap. 4.4 beschriebene Strategie zum Fahrradparken in der Altstadt weiterzuverfolgen. Dabei gilt, dass auch weiterhin in den belebten Kernbereichen der Fußgängerzone keine Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden. In den Randbereichen und Nebenstraßen der Fußgängerzone können wie bisher Fahrradabstellanlagen errichtet werden, sofern der dafür erforderliche Raum zur Verfügung steht.
6. Das Baureferat wird gebeten, im Rahmen ihres bestehenden Instandhaltungsauftrags die im Gutachten zur Optimierung der Fahrradabstellsituation im Umfeld der innerstädtischen Fußgängerzonen als sanierungsbedürftig befundenen Anlagen bei Bedarf zu erneuern (vgl. Kap. 4.4).
7. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, mit ausgewählten Eigentümer*innen der in Frage kommenden Kfz-Parkgaragen Kontakt aufzunehmen, die Möglichkeit eines Pilotprojekts zur Umnutzung von Stellplätzen in Kfz-Parkgaragen zugunsten diverser Mobilitätsangebote, wie in Kap. 4.4 beschrieben, zu eruieren und die Ergebnisse dem Stadtrat zu berichten.
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, mit Mitteln aus der Nahmobilitätspauschale eine städtebaulich-verkehrliche Machbarkeitsstudie zur Bedarfs- und Konzeptplanung im Umfeld des Laimer S-Bahnhofs zu vergeben und dem Stadtrat die Ergebnisse der Untersuchung darzustellen (vgl. Kap. 4.4).
9. Der StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06372 von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Dorothea Wiepcke, Frau StRin Anja Burkhardt vom 10.12.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06373 von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Dorothea Wiepcke vom 10.12.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06424 von der SPD-Fraktion vom 13.12.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 00604 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion vom 02.11.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
13. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 00622 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 06.11.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 00732 von Herrn StR Hans Hammer vom 24.11.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
15. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 01217 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Prof.

Dr. Hans Theiss vom 19.03.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

16. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 01500 von von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt vom 26.05.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

17. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel

Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (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 die Bezirksausschüsse 1 bis 25
3. An das Direktorium HA II – BA (4x)
4. An das Baureferat
5. An die Stadtwerke München GmbH
6. An die P+R Park & Ride GmbH München
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Referat für Klima und Umweltschutz
9. An die Stadtkämmerei
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
11. An das Mobilitätsreferat – GL-5
12. An das Mobilitätsreferat – GL1
13. An das Mobilitätsreferat – GL2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
14. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB1-1.3

Am

Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen