

Telefon: 233 - 39978
Telefax: 233 - 39977

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1

Radwegrückbau in Tempo-30-Zonen

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03312

**Hinweis/Ergänzung
Vom 15.10.2021**

Anlage:

3. Änderungsantrag CSU-Fraktion Nr. 20-26 / A 02014

**Hinweis / Ergänzung zum
Beschluss der Vollversammlung vom 20.10.2021**
Öffentliche Sitzung

I. Ergänzung zum Vortrag des Referenten

Der Mobilitätsausschuss hat in seiner Sitzung am 13.10.2021 der Annahme des in der Anlage 3 enthaltenen Antrages mit Änderungen vorberatend zugestimmt.

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 13.10.2021 wurde der Änderungsantrag der CSU-Fraktion hinsichtlich der Forderung von Kostenabwägungen vom Referenten übernommen. Dies betrifft Änderungen bzw. Ergänzungen bei Ziffer 1 (3.1, 3.3, 3.4), Ziffer 3 und Ziffer 4. Diese wurden mit dem Vorblatt zu dieser Sitzung berichtigt.

Da im Sinne des Grundsatzes des sparsamen Verwaltungshandelns ohnehin bei jedem Projekt eine Kostenabwägung im Zusammenhang mit der Umsetzung verschiedener planerischer Varianten, Baumaterialien oder Anbieter erfolgt, war der Aspekt der Kostenabwägung seitens des Referates zustimmungsfähig. Der Aspekt der Kostenabwägung wurde daher vom Referenten in der Ausschusssitzung direkt übernommen.

Im Verlauf des Mobilitätsausschusses wurde jedoch festgestellt, dass das Referat dem Aspekt der im Änderungsantrag der CSU-Fraktion geforderten Kostenentscheidung in Ziffer 1, Punkt 3.1 nicht zustimmen kann. Auf Nachfrage der Ausschussleitung wurde die vorgeschlagene Klarstellung des Mobilitätsreferates von den Stadtratsfraktionen zur Kenntnis genommen und die daraus resultierende notwendige Neuabstimmung über diesen Punkt in die Vollversammlung am 20.10.21 vertagt.

Betroffen ist der im Folgenden unterstrichen gekennzeichnete Ausschnitt des Änderungsantrages mit dem Wortlaut „(...) wenn dies günstiger ist als eine Bestandssanierung. Dieser Grundsatz gilt auch für (...)“:

Änderungsantrag der CSU-Fraktion vom 13.10.21:

„3.1 Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen werden, sobald dort vom Baureferat Sanierungsbedarf festgestellt wird, **unter Abwägung der Kosten grundsätzlich** zu Gunsten von mehr Platz für den Fußverkehr zurückgebaut und die gewonnene Fläche baulich zu einem Gehweg umgestaltet, wenn dies günstiger ist als eine Bestandssanierung. Dieser Grundsatz gilt auch für Fahrbahnseitig neben Baumgräben vorhandene Radwege, **diese** werden entsiegelt und dem angrenzenden Baumgraben zugeschlagen. Die Prüfung erfolgt sukzessiv und orientiert sich am Sanierungsplan des Straßenunterhalts.“

Klarstellung des Mobilitätsreferenten:

Die Intention dieser Beschlussvorlage ist nicht die Sanierung unzureichender Radwege im Bestand, sondern die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch deren Rückbau oder deren Ausbau in einen regelkonformen Zustand bzw. die komplette Neuplanung betroffener Straßen, wenn dies notwendig ist.

Da in der Regel eine reine Bestandssanierung eines Radwegbereichs günstiger sein wird als ein kompletter Straßenumbau mit Rückbau der regelwidrigen Radwege, kann diese Vorgabe aus fachlichen Gründen nicht übernommen werden. Zudem würde damit eine heutzutage regelwidrige Variante bevorzugt werden.

Im Antrag des Referenten ist dieser Passus daher im folgenden durchgestrichen dargestellt und wird vom Mobilitätsreferat nicht übernommen.

II. Antrag des Referenten

1. Den Empfehlungen unter **Punkt 3:**

3.1. Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen werden, sobald dort vom Baureferat Sanierungsbedarf festgestellt wird und keine Kriterien aus Abschnitt 3.2 gegen einen Rückbau sprechen, unter Abwägung der Kosten, zu Gunsten von mehr Platz für den Fußverkehr zurückgebaut und die gewonnene Fläche baulich zu einem Gehweg umgestaltet. ~~„wenn dies günstiger ist als eine Bestandssanierung. Dieser Grundsatz gilt auch für~~ Fahrbahnseitig neben Baumgräben vorhandene Radwege, ~~diese~~ werden entsiegelt und dem angrenzenden Baumgraben zugeschlagen. Die Gestaltung nach dem Rückbau berücksichtigt hierbei die Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero. Die Prüfung erfolgt sukzessiv und orientiert sich am Sanierungsplan des Straßenunter-

halts.

3.2. Für die Fälle, dass

- in einer Einbahnstraße der gegenläufige Radverkehr aus Sicherheitsgründen zwingend über einen Radweg in Gegenrichtung abgewickelt werden muss,
- in einer Straße für eine Tempo-30-Zone ungewöhnlich hohes Verkehrsaufkommen (Der Kfz-Verkehr auf der Straße überschreitet die ERA Grenze für den Mischbetrieb von 800 Kfz/h bei 30km/h in Stoßzeiten. Dafür sind aktuelle Messungen vor dem Rückbau durchzuführen.) oder ein hoher Anteil an Schwerverkehr oder Linienverkehr herrscht, der nicht dem Charakter einer Wohnstraße entspricht,
- die Straße vom Ausbauzustand her grundsätzlich nicht einer Tempo-30-Zone entspricht,
- es aus Gründen der Schulwegsicherheit empfehlenswert ist,
- Straßen mit für Radfahrende ungünstigen Pflasterbelägen insbesondere aus Gründen des Denkmal- und Ensembleschutzes nicht asphaltiert werden können,
- die Verhältnisse auf der Straße unter objektiven Gesichtspunkten eine höhere Gefährdung darstellen, als der vorhandene Radweg,
- die Straße als bevorrechtigte Straße in der Tempo-30-Zone ausgewiesen ist,

erfolgt eine Prüfung der Beibehaltung der Radwege im Einzelfall durch das Mobilitätsreferat. Diese Radwege sind dann jedoch möglichst regelkonform, ggf. unter Umprofilierung des Straßenquerschnitts auszubauen und mit Sicherheitsräumen zu versehen und es sind gute Sichtbeziehungen herzustellen. Wenn in den vorgenannten Fällen der Ziffer 3.2. Radwege dennoch zurückgebaut werden, müssen gestalterische und verkehrsordnende Maßnahmen ergriffen werden, um die Sicherheit der Radfahrer auf der Straße zu gewährleisten. Alternativ ist die Straße so umzugestalten, dass sie Zonencharakter erhält und der Mischverkehr auf der Fahrbahn ermöglicht wird. Der Ausbau darf jedoch analog zum Radentscheid München nicht zu Lasten des Fußverkehrs, des Öffentlichen Personennahverkehrs oder des Stadtgrüns erfolgen. Bis zu einem möglichen späteren Umbau oder falls dieser verhältnismäßig nicht oder nur teilweise durchführbar ist, werden diese Bestandsradwege in einem verkehrssicheren Zustand erhalten.

Sperrung oder „Verfallenlassen“ scheiden aus.

3.3. Es wird für jeden der unter den Ziffern 3.1. und 3.2. geschilderten Fälle durch die Verkehrsbehörde vorab geprüft, ob eine Fahrradstraße eingerichtet oder sonstige gestalterische oder verkehrsordnende Maßnahmen ergriffen werden können und ob diese angemessen sind, um die verkehrliche Situation für Radfahrende in den Straßen, in denen noch bauliche Radwege in Tempo-30-Zonen verlaufen, nach deren Rückbau zu verbessern oder ob die Voraussetzungen für einen Beibehalt dieser Radwegen vorliegen. Hier ist wie unter 3.1 eine Kostenabwägung zu treffen.

3.4. Die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation mit der Bevölkerung zum hier geschilderten Vorgehen und der Sachlage wird verbessert, intensiviert und in der Mobilitätsmarke der Landeshauptstadt „München Unterwegs“ verankert.

wird zugestimmt.

2. Das Baureferat wird gebeten, in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat einen Katalog von möglichen Baumaßnahmen für die Gestaltung der Straßen zu erstellen.
3. Ein Jahr nach einem Rückbau wird vom Mobilitätsreferat (oder einem Auftragnehmer) geprüft, ob die gestalterischen und verkehrsordnenden Maßnahmen erfolgreich waren. Dazu könnte die Polizei nach Einschätzung der Gefahrenlage befragt, die Unfallstatistik herangezogen und die nutzenden Radfahrenden stichprobenartig nach ihrer subjektiven Einschätzung ihrer Sicherheit befragt werden. Dies bringt auch Erkenntnisse über künftige Umgestaltung von Tempo-30-Zonen.
4. Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1 bis 25 werden zu jedem Einzelfall der Punkte 3.1 und 3.2 projektbezogen angehört. Sollte der betroffene Bezirksausschuss den von der Verwaltung vorgeschlagenen Rückbau ablehnen, wird der Stadtrat mit der Entscheidung befasst.
5. Das Baureferat wird gebeten, nach den Vorgaben des Mobilitätsreferats Radwege in Tempo-30-Zonen, die im Rahmen des turnusmäßigen Straßenunterhaltes saniert werden müssen, in den Fällen des Punktes 3, Ziffer 3.1 zurückzubauen und die Oberfläche der gewonnenen Fläche als Gehweg zu gestalten oder einem vorhandenen Baumgraben zuzuschlagen. Hier ist wie unter 3.1 eine Kostenabwägung zu treffen.
6. Das Baureferat wird gebeten, Radwege in Tempo-30-Zonen, die im Rahmen des turnusmäßigen Straßenunterhaltes saniert werden müssen, in den Fällen des Punktes 3, Ziffer 3.2 nach den Vorgaben des Mobilitätsreferats baulich in einen regelkonformen Zustand zu versetzen oder nach den vom Mobilitätsreferat entwickelten Planungsgrundzügen die Straße umzubauen, so dass sie einer regelkonformen Tem-

po-30-Zone entspricht. Bis zum Umbau oder für den Fall, dass ein Umbau nicht oder nur teilweise durchführbar ist, sind die Radwege in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten. Hier ist wie unter 3.1 eine Kostenabwägung zu treffen.

7. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemäß Punkt 3, Ziffer 3.4 die Öffentlichkeitsarbeit und die Kommunikation mit der Bevölkerung zum hier geschilderten Vorgehen und der Sachlage zu intensivieren und in der Mobilitätsmarke der Landeshauptstadt „München Unterwegs“ zu verankern.
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.