

Beschluss (gegen die Stimmen der AfD):

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 Straßenunterhalts.

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 30 km/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“ scheidet 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 Radwege 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 die 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, sodass sie einer regelkonformen Tempo-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.