



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 25.05.2022

Sicher, komfortabel und vernetzt radeln in München 1: Höhere Verkehrssicherheit und Erkennbarkeit für Münchens Fahrradstraßen

Antrag

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, ein Konzept zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und klaren Erkennbarkeit der Besonderheiten für im Bestand und in Planung befindliche Fahrradstraßen zu entwickeln und dieses stufenweise umzusetzen.

Parallel wird ein Konzept zur Kommunikation der Zielsetzung und zu geltenden Regeln in Fahrradstraßen erarbeitet. Die geltenden Regeln für Fahrradstraßen sollen auch direkt vor Ort, in der Straße, temporär für alle Verkehrsteilnehmer*innen sichtbar und damit deutlich gemacht werden. Gegebenenfalls wird dafür die Sondernutzungsvereinbarung der Stadt angepasst, die bisher nur politischen Parteien erlaubt Plakate zu Wahlkampfzwecken in der Straße aufzustellen.

Begründung

Ziel bleibt es, dass bis 2025 mindestens 80 Prozent der Wege (sog. Modal Split) durch den Umweltverbund und Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben zurückgelegt werden. Die Umsetzung wird regelmäßig evaluiert und im Lenkungskreis Radverkehr präsentiert.

Die Rathauskoalition hat sich deshalb auch ein Fahrradstraßenprogramm mit hohem Qualitätsstandard zum Ziel gesetzt. Denn Fahrradstraßen sind ein wichtiges Element im Baukasten der Radverkehrsplanung. In München sind sie zudem Bestandteil des Radvorrangnetzes im Rahmen des Beschlusses zur Umsetzung des Radentscheid München sowie der Radschnellverbindungen. Sie können den Radverkehr bündeln, beschleunigen und komfortabel machen - bei einer sehr hohen Verkehrssicherheit. Auch in den Niederlanden werden Fahrradstraßen so geplant, dass die Besonderheiten der Straße für alle Verkehrsteilnehmenden auf den ersten Blick

erkennbar sind und das erwünschte Verkehrsverhalten von der Infrastruktur herbeigeführt wird.

Aktuelle Gerichtsurteile (zum Beispiel in Hannover) unterstützen den Handlungsbedarf in Fahrradstraßen und fordern bei der Ausweisung tatsächliche Verbesserungen für den Radverkehr, beispielsweise durch verkehrslenkende Regelungen für den Autoverkehr wie Einbahnstraßen, Abbiegegebote oder die Freigabe für den Autoverkehr maximal für Anlieger und damit explizit nicht oder nur eingeschränkt für Durchgangsverkehr. Auch kann die verfügbare Fahrbahn ggf. durch Entfall von Parkplätzen verbreitert werden.

Der 2021 veröffentlichte „Leitfaden für die Praxis von Fahrradstraßen“ des Deutschen Institut für Urbanistik und der Bergischen Universität Wuppertal¹, gefördert durch das Bundesverkehrsministerium, führt aus, dass ein Schild am Anfang der Straße nicht ausreichend sei, um das in der Straßenverkehrsordnung erwünschte Verhalten in Fahrradstraßen zu bewirken. Außerdem würden Fahrradstraßen häufig nicht als solche wahrgenommen werden und große Teile der Verkehrsteilnehmenden die Regeln dort nicht kennen. Zusätzlich zu einer Öffentlichkeitsarbeit sind also weitere Gestaltungsmaßnahmen notwendig. Hier nennt der Leitfaden neben Markierung und Beschilderung eine vollflächige Einfärbung, die Anpassung der Querschnitte, die Erhöhung der Sicherheit an den Knotenpunkten, die Einbindung in ein Radinfrastrukturnetz, Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr, Vermeidung des Haltens von Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn sowie Elemente zur Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs. Diese Kriterien sollen auch in München für Fahrradstraßen zur Anwendung kommen, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich zu erhöhen.

Fraktion Die Grünen – Rosa Liste

Initiative:

Christian Smolka

Gudrun Lux

Paul Bickelbacher

Mona Fuchs

Sofie Langmeier

Florian Schönemann

Sibylle Stöhr

Mitglieder des Stadtrates

SPD/Volt-Fraktion

Andreas Schuster

Nikolaus Gradl

Christian Müller

Simone Burger

Roland Hefter

Felix Sproll

Dr. Julia Schmitt-Thiel

Mitglieder des Stadtrates

¹ <https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 25.05.2022

Sicher, komfortabel und vernetzt radeln in München 3: Vorfahrt auf der Fuß- und Fahrradroute in Milbertshofen

Antrag

Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die Fuß- und Fahrradroute vom Petuelpark entlang der alten Trambahnstrecke durch Milbertshofen (ca. 2,5 km) mit einer Vorfahrtsregelung aufzuwerten. Als Vorbild soll die 5 km lange Pilotstrecke von Nymphenburg bis zum Petuelpark dienen, wo bei Querungen Zebrastreifen, rot markierte Radstreifen und Beschilderung die Vorfahrtsregelung ggü. dem Autoverkehr klar kommunizieren¹. Derzeit ist die Fuß- und Fahrradroute in Milbertshofen von fünf Straßen unterbrochen. An den kleinen Straßen Keferlohener Straße, Sudetendeutschestraße, und Permanederstraße soll dem Fuß- und Radweg zukünftig die Vorfahrt gegeben werden. An der Milbertshofener Straße und der Hufelandstraße sollen die bestehenden Induktionsschleifen für den Radverkehr evaluiert und bei Bedarf – auch zugunsten des Fußverkehrs – angepasst werden.

Begründung

Die Vorfahrtsroute zwischen Nymphenburg und dem Petuelpark ist eine äußerst beliebte Radroute in München und ein erfolgreicher Pilot für bequemen, sicheren Radverkehr jenseits großer Verkehrsachsen. Auch der Fußverkehr profitiert von der Bevorrechtigung an den Knoten.

Die Fuß- und Radroute entlang der ehemaligen Trambahnstrecke durch Milbertshofen ist bereits heute beliebt beim Freizeitverkehr für Spiel und Sport, aber auch bei radelnden Pendler*innen. Durch die bestehenden Unterführungen unter dem Frankfurter Ring und des DB Nordrings hat sie eine qualitätsvolle Verbindungsfunktion inmitten von altem Baumbestand. Zusätzlich ist diese Achse an die Pilotstrecke Nymphenburg-Petuelpark angebunden.

Derzeit ist die ca. 2,5 km lange Route von fünf Straßen unterbrochen. An den kleinen Straßen Keferlohener Straße, Permanederstraße (jeweils ohne Ampel) und

¹ <https://muenchenunterwegs.de/news/vorfahrt-fuer-radverkehr-von-nymphenburg-bis-petuelpark>

Sudetendeutschestraße (mit gemeinsamer Fuß-/Radampel) soll dem Fuß- und Radweg zukünftig die Vorfahrt gegeben werden. Wenn hierfür - ähnlich der Kreuzung Weißenhausstr./Hohenlohestr. im Pilotprojekt - ein Zebrastreifen und ein rot eingefärbter Radstreifen eingerichtet werden, führt die Vorfahrtsberechtigung zugleich zu erhöhter Flüssigkeit und Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr. Bei notwendiger Lichtsignalanlage könnte ein Dauergrün für Fuß- und Radverkehr eingestellt werden, welches auf Anforderung (Induktion) von Autoverkehr umschaltet.

An der Milbertshofener Straße und Hufelandstraße sind bereits Induktionsschleifen für den Radverkehr verbaut, sodass dieser 30 Meter vor Erreichen der Kreuzung eine Anforderung für die Bedarfsampel absendet. So werden Wartezeiten für den Radverkehr reduziert. Dies soll mit Blick auf die zukünftige Vorfahrtsroute ausgewertet werden und bei Bedarf auch zugunsten des Fußverkehrs angepasst werden.

Fraktion Die Grünen – Rosa Liste

Initiative:

Gudrun Lux

Paul Bickelbacher

Mona Fuchs

Sofie Langmeier

Florian Schönemann

Christian Smolka

Sibylle Stöhr

Mitglieder des Stadtrates

SPD/Volt-Fraktion

Andreas Schuster

Nikolaus Gradl

Christian Müller

Simone Burger

Roland Hefter

Felix Sproll

Dr. Julia Schmitt-Thiel

Mitglieder des Stadtrates

Bürgerversammlung des Stadtbezirkes am

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

VERKEHR

1.1

1. Elektroscooter Einschränkungsnotwendigkeit!
 Durch vermehrte Veranstaltungen im Olympiapark (der Erfolg der European Championships) verstellen achtlos abgestellte E-Scooter öffentliche Wege.
Eine deutliche Einschränkung der Anbietervielfalt muss her!

1.2

abgelehnt

2. Zugewiesene Parkplätze für E-Scooter!
 Als Lösung für achtlos abgestellte E-Scooter werden nun ausgewiesene Flächen zur Verfügung gestellt.
 Warum werden für dieses Geschäftsmodell E-Scooter Verleih Flächen zur Verfügung gestellt die dem öffentlichen Raum nun genommen werden? Für das Abstellen eines PKW's zahlen Bürger für einen Parkausweis, was zahlen E-Scooter Anbieter nun für die ihnen zugewiesenen Flächen?

1.3

3. Fahrradstraßen und deren Ausweitung!
 Die Stadt München treibt den Ausbaufreigabe von Fahrradstraßen stark voran. Leider sind

→ siehe

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen Punkt 1+3

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt Punkt 2+4

Betreff (Wiederholung von Seite 1 - bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

- Seite 2 z. Auftrag von

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) oder Anfrage:

nicht allen Verkehrsteilnehmern (PKW + Radfahrer)
alle Rechte und Pflichten bekannt. Ich bitte um
bessere Information an die Bürger durch
unterschiedliche Hinweise (z.B. Wurfsendungen etc.)

4. Parkraumüberwachung

Bei Einteilung des Parkraumüberwachungs personals
bitte darauf achten, dass bei Veranstaltungen
(um den Olympiapark) genug informiertes Personal
und in ausreichender Anzahl zur Überwachung
zur Verfügung steht. (Anwohnerparken)
Bei welchen Möglichkeiten stehen zusätzlich
außer der Strafzettelvergabe zur Verfügung?
Strafzettelkosten vs. "Hauptsache ich habe einen
Parkplatz" - Anwohnerschutz!

abgelehnt

DANKÉ ;)

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen 1+3

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt 2+6



Landeshauptstadt München, Direktorium
D-HA II / BA Geschäftsstelle Ost

Mobilitätsreferat

**Vorsitzender
Jörg Spengler**

E-Mail:
joerg.spengler@muenchen.de

Geschäftsstelle Ost:
Friedenstraße 40
81660 München
Telefon: (089) 233 - 61484
Telefax: (089) 233 – 989 61484
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 01.07.2022

Ihr Schreiben

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
BVI 4.2 / 06/22

Antrag zur Ertüchtigung vorhandener Fahrradstraßen in München Bürgeranliegen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 5 hat in seiner Sitzung am 29.06.2022 beiliegendes Bürgeranliegen behandelt und folgendes einstimmig beschlossen:

Der Bezirksausschuss 5 unterstützt den Bürger in seinen Forderungen zur Änderung an der derzeitigen Praxis bei Fahrradstraßen.

Das Mobilitätsreferat soll Maßnahmen aus der unten genannte Maßnahmenliste zur Ertüchtigung vorhandener Fahrradstraßen (FS) in München prüfen und die jeweils möglichen Maßnahmen umsetzen. Maßnahmenliste:

- Einrichtung von Modalfiltern auf FS
- Einschränkung durch Zusatzzeichen 1020.30 auf FS (nur für Anlieger)
- Überholverbot durch Zeichen 277.1 (Überholverbot bei nicht ausreichender Straßenbreite) auf FS
- Zeichen 721 an Kreuzungen mit LZA am Anfang/Ende von FS („Rechtsabbiegepfeil“)
- Winterdienst (Schwarzräumung) bei FS im Nebenstraßennetz
- Entfall von Kfz-Stellplätzen auf der Fahrbahn von FS

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Jörg Spengler
Vorsitzender im BA 5
Au-Haidhausen

München, den 11.08.2023

FAHRRADZONE NYMPHENBURG SÜD UMSETZEN

Der BA9 möge beschließen

Das Mobilitätsreferat wird aufgefordert auf Basis des vorliegenden Antrages sowie dem BA-Antrag 20-26 / B 00156 dieses Bezirksausschusses vom 16.06.2020 eine Umsetzung einer Fahrradzone im Bereich Nymphenburg Süd zeitnah umzusetzen.

Begründung / Hintergründe / Konzept

Seit dem 28.04.2020 steht die Fahrradzone als neues Element der StVO zur Verfügung. Für den o.g. räumlichen Bereich ergeben sich einerseits deutliche Erleichterungen hinsichtlich der Komplexität der verkehrsrechtlichen Anordnungen durch den Wegfall der Fahrradstraßen sowie der Tempo-30-Zone zugunsten einer, alle die Vorgaben beider Elemente aufnehmenden Fahrradzone.

Andererseits ergibt sich die Gelegenheit ein „Münchner Modell“ für Fahrradzone zu pilotieren. Dabei sollten v.a. Gestaltungsstandards definiert werden, die mindestens

- a) die Erkennbarkeit der Fahrradzone unterstreichen sowie
- b) den Aufenthaltscharakter betonen und Fahrgeschwindigkeiten anpassen.

Beispielhaft werden auf der Folgeseite zwei Maßnahmen vorgestellt, die dazu dienen alle Verkehrsteilnehmende klar zu signalisieren, wo sie sich befinden. Daneben werden bei sehr geraden Streckenabschnitten, die KfZ zu höheren Geschwindigkeiten und Radfahrende gefährdende Überholvorgänge verleiten, minimal invasive Maßnahmen eingesetzt, welche zur Verkehrssicherheit aller Menschen beitragen.

Damit wird ein weiteres klares Zeichen für die Verkehrswende gesetzt und die Sicherheit für den Radverkehr verbessert, ohne dabei den Platz für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zu reduzieren. In diesem Fall hat die Stadt München als kommunaler Aufgabenträger den entsprechenden Handlungsspielraum. Lassen Sie uns ihn gemeinsam nutzen!



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN · Sendlinger Straße 47 · 80331 München

An die Geschäftsstelle des BA 15

Friedenstr. 40

81660 München

**GRÜNE Fraktion im
Bezirksausschuss 15
Trudering / Riem / Messestadt**

**Herbert Danner
Dr. Susanne Weiß**
Sprecher und Sprecherin der Fraktion

**Eva Döring, Claudia Grefen, Christoph
Heidenhain, Elise Pouvreau, Dr. Ruth
Pouvreau, Cemre Sağlam, Regina
Schreiner, Dr. Sven Thorspecken**
Fraktionsmitglieder

**ba15@gruene-bergamlaim-
trudering-riem.de**

München, den 16.7..2020

Truderinger-Riemer Fahrradoffensive Teil 3 – Umsetzung von Fahrradzonen als neuer Bestandteil der StVO als Truderinger-Riemer-Messestädter Pilotprojekte zur Unterstützung eines sicheren und dichten Rad-Vorrang-Netzes für Alltags-, Schul- und Freizeitverkehr im 15. Stadtbezirk

Antrag:

Der BA15 fordert die Stadtverwaltung auf, in folgenden Bereichen neue Fahrradzonen auf Grundlage der novellierten StVO im 15. Stadtbezirk pilothaft umzusetzen. Mit einer Zusatzbeschilderung sollen diese Zonen auch für den motorisierten Verkehr befahrbar sein. Folgende Bereiche sollen gemäß der Aufzählung priorisiert werden:

Bereich 1: Waldtrudering östlich der Friedenspromenade, südwestlich der Markgrafenstraße, nördlich der Straße Am Hochacker. Die bereits bestehende Fahrradstraße an der östlichen Friedenspromenade soll Bestandteil dieser neuen Fahrradzone sein, ebenso die anderen beiden Straßen Markgrafenstraße und Am Hochacker.

Bereich 2: Riem Ortskern zwischen den Straßen Am Mitterfeld und An der Point, südlich der Riemer Straße.

Bereich 3: Straßtrudering östlich vom Schmuckerweg, nördlich der Truderinger Straße bis zur Bahntrasse.

Zusätzlich wünscht der BA eine Bürgerbeteiligung zu den einzelnen Pilotprojekten vor einer Umsetzung.

Begründung:

Die aktuelle StVO ermöglicht seit der letzten Novellierung die Möglichkeit Fahrradzonen auszuweisen. Der BA15 wünscht sich in 3 verschiedenen **kleinen Teilbereichen** mit wenigen Straßenverbindungen an das übrige Straßennetz die Einrichtung solcher Fahrradzonen als Pilotprojekte.

Beschlossen in der BA-Sitzung am 16.7.2020

Ja

Nein

Initiative: **Herbert Danner (Fahrradbeauftragter BA15)**
Christoph Heidenhain (Sprecher UA Bau und Mobilität)
Susanne Weiß

Datum: 01.02.2024

Baureferat

Tiefbau Verkehrsinfrastruktur

West

Bau-T1-VI-W

Fahrradstraßen – Pilotrouten

Ergebnisse der Evaluation der Pilotrouten und Empfehlung zum weiteren Vorgehen bezüglich Fahrradstraßen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10735

- Mitzeichnung Baureferat -

An das Mobilitätsreferat

Das Baureferat zeichnet die Beschlussvorlage mit, nimmt aber wie folgt Stellung:

Im Umgriff des Knotenpunktes (KP) Kuglmüllerstraße der Pilotroute 1 ist das Projekt Ludwig-Ferdinand-Brücke aus dem 2. ÖPNV-Bauprogramm (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07916) lokalisiert. Das Projekt erstreckt sich vom Romanplatz bis zur Tram-Haltestelle Dall'Armstraße und beinhaltet u. a. die Generalinstandsetzung der Ludwig-Ferdinand-Brücke sowie die Instandsetzung der Straßenbrücke Menzinger Straße über den Nymphenburg-Biedersteiner-Kanal (am KP Kuglmüllerstraße).

In diesem Projekt wurde bereits eine mögliche Querung der Menzinger Straße diskutiert. Die erforderliche Umgestaltung der Verkehrsraumaufteilung sollte im Gesamtkontext betrachtet werden. Wir empfehlen eine frühzeitige Abstimmung zwischen BAU, SWM GmbH und MOR.

Diese Festlegung ist zwingend erforderlich, um auch mögliche Varianten der Brückensanierung „Ludwig-Ferdinand-Brücke“ zu untersuchen.

Auf der Strecke der Pilotroute 1 befindet sich das Bauwerk 30/42/4 Straßenbrücke Waisenhausstraße, das gequert wird.



Die Brüstungshöhe des Brückenbauwerks weist, laut Bestandsunterlagen, eine Höhe von 90 cm auf. Sie unterschreitet somit die Vorgaben des bauaufsichtlich eingeführten Regelwerks und des Stadtrats. Es ist zu prüfen, inwieweit hier ggf. straßenbauliche Veränderungen zu berücksichtigen sind.

Am östlichen Ende der Pilotroute 1 besteht eine Schnittstelle zum Tramprojekt Y-Nord verbunden mit der notwendigen Sanierung der Brücke an der Kreuzung Schleißheimer Straße mit dem Nymphenburg-Biedersteiner-Kanal. Planungsdetails liegen hierzu noch nicht vor. Es gelten dieselben Anmerkungen wie bei der Ludwig-Ferdinand-Brücke.

gez.

Florian Schnabel
Stadtdirektor

Telefon: 0 233-24638

Verkehrssicherheit und
Straßenverkehr
MOR-GB1.13

Fahrradstraßen - Pilotrouten Ergebnisse der Evaluation der Pilotrouten und Empfehlung zum weiteren Vorgehen bezüglich Fahrradstraßen

**Vorblatt Klimaschutzprüfung zur
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 20-26 / V 10735**

Beschluss des Mobilitätsausschusses am 17.04.2024 (SB)

Die Klimaschutzprüfung¹ wurde durch den für die o.g. Sitzungsvorlage zuständigen Fachbereich durchgeführt.

Ist Klimarelevanz gegeben

NEIN

JA, positiv

- Setzt mit der Verfestigung und Verbesserung von bisher pilothaft eingerichteten bevorrechtigten Fahrradstraßen einen Anreiz für klimafreundliche Mobilität
- Führt zu einer Verbesserung des klimafreundlichen Verkehrsangebotes durch Vorlage eines Konzeptes zur Verbesserung der Standards bei der Einrichtung von Fahrradstraßen

JA, negativ

Falls eine Klimarelevanz gegeben ist: Sind durch das Vorhaben auch soziale Auswirkungen zu erwarten?

Nein.

Einbindung des Referats für Klima- und Umweltschutz (RKU):

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde dem RKU vorab zur Kenntnis zugeleitet.

Eine Stellungnahme des RKU liegt bei.

Im Rahmen der stadtweiten Abstimmung war das RKU eingebunden.

¹ Hinweise und eine Hilfestellung zur Klimaschutzprüfung sind im Intranet unter <https://wilma.muenchen.de/workspaces/klimaschutzpruefung> verfügbar. Für Rückfragen steht Ihnen das Team Klimaprüfung (klimapruefung.rku@muenchen.de) des Sachgebiets Netzwerke und Steuerung, RKU-GBII-1, zur Verfügung.

