

Datum: 26.09.2017
Telefon: 0 233-21112
Telefax: 0 233-21559
Frau Hornauer
plan.step-pfv@muenchen.de

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

PLAN-HAI-11-1

ABDRUCK

versandt am:

**Beschlussentwurf
Grundsatzbeschluss zur Förderung des
Radverkehrs in München
Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017**

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09501

Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse zum Entwurf einer Beschlussvorlage des
Referats für Stadtplanung und Bauordnung

- I. Über die BA-Geschäftsstelle Nord
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 09 Neuhausen-Nymphenburg, 7-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 10 Moosach, 5-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 11 Milbertshofen-Am Hart, 5-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 24 Feldmoching-Hasenberg, 4-fach
- Über die BA-Geschäftsstelle Süd
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 06 Sendling, 4-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 07 Sendling-Westpark, 4-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 08 Schwanthalerhöhe, 4-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 19 Thalkirchen- Obersendling-Forstenried-
Fürstenried-Solln, 4-fach
- Über die BA-Geschäftsstelle West
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 20 Hadern, 5-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing, 6-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 22 Aubing-Lochhausen-Langwied, 4-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 23 Allach-Untermenzing, 4-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 25 Laim, 4-fach
- Über die BA-Geschäftsstelle Ost
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 05 Au-Haidhausen, 4-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 13 Bogenhausen, 5-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 14 Berg am Laim, 4-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 15 Trudering- Riem, 5-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 16 Ramersdorf-Perlach, 6-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 17 Obergiesing-Fasangarten, 5-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 18 Untergiesing-Harlaching, 4-fach
- Über die BA-Geschäftsstelle Mitte
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 01 Altstadt-Lehel, 5-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, 5-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 03 Maxvorstadt, 4-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 04 Schwabing-West, 5-fach
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 12 Schwabing-Freimann, 5-fach

Sehr geehrte Damen und Herren,

für das gesamtstädtische Gebiet (Stadtbezirke 01-25) hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beigefügte Vorlage für den gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, des Bauausschusses und des Kreisverwaltungs Ausschusses am 25.10.2017 erarbeitet. Die beiliegende Vorlage soll am 23.11.2017 in die Vollversammlung eingebracht werden.

Den betroffenen Bezirksausschüssen steht gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) der Bezirksausschuss-Satzung ein Anhörungsrecht zu.

Aufgrund der dringlichen Problematik „Fahrradverkehr“ ist eine Behandlung in der o.g. Ausschusssitzung am 25.10.2017 sowie in der Vollversammlung am 23.11.2017 erforderlich. Da es sich um einen unaufschiebbaren Fall handelt, kann die übliche Anhörungsfrist von sechs Wochen in diesem Fall nicht eingehalten werden. Wir bitten Sie hierfür um Verständnis.

Liegt eine Stellungnahme des Bezirksausschusses rechtzeitig vor der Sitzung vor (E-Mail an plan.step-pfv@muenchen.de), wird sie dem Stadtrat mittels Hinweis-/Ergänzungsblatt nachgereicht. Daneben haben Sie die Möglichkeit, gemäß § 58 der Geschäftsordnung des Stadtrates beim Direktorium der Landeshauptstadt München ein Rederecht in der Vollversammlung zu beantragen.

Für allgemeine Rückfragen steht Ihnen
Frau Hornauer Tel. 233 – 21112, E-Mail doreen.hornauer@muenchen.de,
bei fachlichen Themen
Herr Stark, Tel. 233 – 2 80 53, E-Mail alexander.stark@muenchen.de
gerne zur Verfügung.

Die Korreferentin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Rieke,
der zuständige Verwaltungsbeirat der HA I des Referats für Stadtplanung und Bauordnung,
Herr Stadtrat Bickelbacher,
der Korreferent des Baureferats, Herr Stadtrat Danner,
die Verwaltungsbeirätin der HA Tiefbau des Baureferats, Frau Stadträtin Menges,
der Korreferent des Kreisverwaltungsreferats, Herr Stadtrat Kuffer,
der Verwaltungsbeirat der HA III des Kreisverwaltungsreferats, Herr Stadtrat Progl,

sowie die im Stadtrat vertretenen Fraktionen, Gruppierungen, Einzelstadträte sowie die Geschäftsstellen Nord, Süd, West, Ost und Mitte für die Bezirksausschüsse erhalten Abdruck dieses Schreibens jeweils mit einem Entwurf der Vorlage zur vorläufigen Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

II. Abdruck von I. (per E-Mail)

an die Korreferentin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung,
Frau Stadträtin Rieke, Rathaus

an den Verwaltungsbeirat der HA I des Referates für Stadtplanung und Bauordnung,
Herrn Stadtrat Bickelbacher, Rathaus

an den Korreferenten des Baureferats,
Herrn Stadtrat Danner, Rathaus

an die Verwaltungsbeirätin der HA Tiefbau des Baureferats,
Frau Stadträtin Menges

an den Korreferenten des Kreisverwaltungsreferats,
Herrn Stadtrat Kuffer

an den Verwaltungsbeirat der HA III des Kreisverwaltungsreferats,
Herrn Stadtrat Progl

an die Stadtratsfraktion der CSU, Rathaus

an die Stadtratsfraktion der SPD, Rathaus

an die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL, Rathaus

an die Stadtratsfraktion Bayernpartei, Rathaus

an die FDP-HUT Stadtratsfraktion, Rathaus

an die LKR, Rathaus

an die BIA, Rathaus

an die LINKE, Rathaus

an die ÖDP, Rathaus

Frau Stadträtin Sabathil

jeweils mit der Bitte um Kenntnisnahme.

III. Abdruck von I. und II. (per E-Mail)

an die BA-Geschäftsstelle Nord

an die BA-Geschäftsstelle Süd

an die BA-Geschäftsstelle West

an die BA-Geschäftsstelle Ost

an die BA-Geschäftsstelle Mitte

z.K. und mit der Bitte um Unterstützung hinsichtlich Behandlung und Rückäußerung.

Hornauer

Anlage:

Beschlussentwurf Stand 22.09.2017

<ul style="list-style-type: none"> ◦ Berücksichtigung neuer Entwicklungen bei der Fortschreibung (z.B. Radschnellverbindungen, Routenalternativen auf Grundlage unterschiedlicher Nutzergruppen des Radverkehrs) 	7
<ul style="list-style-type: none"> • konkrete Projekte zur vertieften verkehrlichen Untersuchung: 	
<ul style="list-style-type: none"> ◦ vertiefte Machbarkeitsuntersuchungen fünf weiterer Radschnellverbindungen (in Richtung Dachau, Kirchheim, Oberhaching, Planegg und Fürstenfeldbruck) sowie Untersuchung von tangential verlaufenden Radschnellverbindungen auf Münchner Stadtgebiet 	7 - 8
<ul style="list-style-type: none"> ◦ einjähriger Verkehrsversuch zum Radweglückenschluss in der Briener Straße 	11
<ul style="list-style-type: none"> ◦ vertiefte verkehrliche Untersuchungen an folgenden Strecken und Knotenpunkten zur Schaffung von Lösungen für den Radverkehr: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pfeuferstraße zwischen Lindwurmstraße und Herzog-Ernst-Platz ▪ Lindwurmstraße zwischen Pfeuferstraße / Plinganserstraße und Implerstraße ▪ Implerstraße / Thalkirchner Straße zwischen Lindwurmstraße und Bruderlmühlstraße ▪ Ludwigstraße zwischen Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße und Siegestor ▪ Paul-Heyse-Straße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße ▪ Stiglmaierplatz (einschließlich Dachauer Straße/ Seidlstraße) ▪ Lenbachplatz ▪ Karlsplatz / Stachus ▪ Europaplatz / Friedensengel ◦ Zurückstellung folgender Projekte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Leopoldstraße zwischen Siegestor und Münchner Freiheit ▪ Lindwurmstraße zwischen Poccistraße / Ruppertstraße und Sendlinger Tor ▪ Ludwigstraße zwischen Odeonsplatz und Oskar-Von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring) 	12
<ul style="list-style-type: none"> • weitere Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in allen Stadtbezirken der Landeshauptstadt München durch das KVR (Personalzuschaltung) 	9
<ul style="list-style-type: none"> • Winterdienst: 	
<ul style="list-style-type: none"> ◦ Standard im Winterdienst wurde mit dem Beschluss vom 27.11.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 12710) stark verbessert 	
<ul style="list-style-type: none"> ◦ Standards werden evaluiert und dem Stadtrat zeitnah vorgestellt 	
<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Querungen: 	
<p>Das Baureferat wird dem Stadtrat zeitnah das weitere organisatorische Vorgehen sowie Inhalt und Umfang der einzelnen technischen Machbarkeitsstudien einschließlich der erforderlichen Ressourcen in einem separaten Beschluss darstellen</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Ruhender Radverkehr: 	
<ul style="list-style-type: none"> ◦ eigener Grundsatzbeschluss zum Fahrradparken in München als Vorlage geplant (2017) 	
<ul style="list-style-type: none"> ◦ Definition von grundlegenden Anforderungen von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Raum und Darstellung der Notwendigkeit eines bedarfsgerechten Angebots, z.B. in Fahrradstationen und in Garagen, in denen bisher nur Kfz untergebracht werden 	
<ul style="list-style-type: none"> ◦ weiterer kontinuierlicher Ausbau von B+R-Stellplätzen; größere Anlagen in Diskussion/Planung/Umsetzung: Pasing Bhf. Nord und Süd, Allach, 	

<p>Lochhausen, Friedenheimer Brücke/Hirschgarten, Memminger Platz, Trudering Süd, Feldmoching, Aidenbachstraße, Neuperlach Süd, Hauptbahnhof, Ostbahnhof</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ bewährte Pilotphase zur Schrottridentfernung seit Frühjahr 2017 • Mietradsystem: <ul style="list-style-type: none"> ◦ 96 von 125 in der ersten Ausbaustufe zu errichtenden MVG Rad-Stationen in Betrieb, über 78.000 Kundinnen und Kunden, 670.000 Fahrten seit Beginn, 2.500 Ausleihvorgänge an Spitzentagen (Stand: August 2017) ◦ Nächste Schritte: u.a. laufende Optimierungen des Systems, Einbindung von alternativen Angeboten, Vergrößerung der Fahrradflotte, Aufbau weiterer Stationen, Ausweitung des Geschäftsgebietes über das bisher geplante Netz hinaus, Kooperation mit privaten Partnern, Ausdehnung des Mietradangebotes ins Umland • Wegweisung: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Beschildertes Routennetz: aktuell rd. 800 Knoten mit ca. 2.400 Schilderstandorten und insgesamt ca. 4.000 Schildern ◦ Aufgaben: Digitalisierung der Daten, Einbindung der Wegweisung in Apps sowie Navigationssysteme und andere Webangebote durch OpenData, bessere Einbindung von qualitativ hochwertigen radtouristischen Routen, Ausweisung neuer Routen und Netzergänzungen, Qualitätssicherung, Wegweisung für Radschnellverbindungen • Ideen- und Beschwerdemanagement: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Konzeption eines onlinebasierten Systems nach Erkenntnissen aus dem Expertenhearing (März 2017) • Öffentlichkeitsarbeit: <ul style="list-style-type: none"> ◦ seit Dezember 2014 wurden und werden zusätzlich folgende Aktionen geplant: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Münchner Radlleuchten – Sensibilisierungsaktion zur Sichtbarkeit ▪ Radeln in allen Lebenslagen - Zielgruppe: Seniorinnen und Senioren ▪ Radl-Rallye - Zielgruppe: Kinder und Jugendliche ▪ RadIKULT – das Münchner Radkulturfestival ▪ Pressearbeit, Web 2.0 und weitere Kommunikationsmaßnahmen • E-Mobilität: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Erfolgreiche Förderung im Rahmen des „Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München“ (IHFEM) ◦ Berücksichtigung des Themas in der Fortschreibung des VEP-R und bei der Anpassung von Routennetzen • Stadt-Umland-Projekte: <ul style="list-style-type: none"> ◦ weitere Intensivierung der Kommunikation zwischen der Landeshauptstadt München und den Umlandgemeinden und -kreisen durch projektbezogene „Runde Tische“, die vom Radverkehrsbeauftragten der Landeshauptstadt München initiiert und koordiniert werden • Daten im Radverkehr: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Entwicklung eines Hochrechnungsverfahrens für Radverkehrszählungen ◦ Entwicklung eines Konzepts zur Messung des Einflusses von Projekten auf die Reisezeit im Radverkehr ◦ Erarbeitung einer Handhabung zur Verwendung multimedialer Möglichkeiten zur Datenerhebung und -verwendung in enger Abstimmung mit dem 	<p>13 - 14</p> <p>15</p> <p>16 - 18</p>
---	---

Datenschutz	
<p>Zu 4. Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lenkungskreis, Arbeitskreis und Arbeitsgruppen bleiben als erfolgreiche Formate bestehen • Verwendung der Nahmobilitätspauschale von 10 Mio €/Jahr mit jährlichen Mittelabfluss von 95 % (in 2016 sowie voraussichtlich in 2017) 	
<p>Zu 5. Evaluierung und 6. Fortschreibung der Evaluierungskriterien</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bisherige Evaluierungskriterien: Folgende Evaluierungskriterien aus 2009 wurden vollständig erreicht bzw. übertroffen: <ul style="list-style-type: none"> ◦ 3930 realisierte Stellplätze aus dem Fahrradstellplatzkonzept, inkl. Fahrradstellplätzen im Rahmen des Parkraummanagements (Zielmarke: 2000) ◦ 8300 Bike & Ride-Abstellplätze mit Wetterschutz (Zielmarke: 2000) ◦ 370 Einbahnstraßen mit Öffnung für den gegenläufigen Radverkehr (Zielmarke: 300) ◦ Fertigstellung des Wegweisungssystems für den Radverkehr (fertiggestellt) ◦ Fahrradgarage in Pasing bis 2014 (fertiggestellt) • Folgendes Evaluierungskriterium ist in Erarbeitung/Planung: Fahrradstation am Hauptbahnhof bis 2020 • Folgendes Evaluierungskriterium wird im Rahmen der Ergebnisse zur MiD (Mobilität in Deutschland) bewertet: Modal Split Anteil des Radverkehrs unter den Münchnerinnen und Münchnern von 20 % • Fortschreibung der Evaluierungskriterien bis Evaluierungsjahr 2025: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Modal Split: Anteil steigt um weitere 3 % im Vergleich zu den Zahlen der aktuellen MiD-Erhebung (wird im ersten Halbjahr 2018 veröffentlicht) ◦ Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in allen restlichen Stadtbezirken abgeschlossen ◦ Prüfung aller Einbahnstraßen auf Freigabemöglichkeit des Radverkehrs in Gegenrichtung abgeschlossen ◦ Eröffnung weiterer Fahrradstraßen auf eine Gesamtzahl von insgesamt 200 ◦ Fortschreibung des VEP-R abgeschlossen ◦ Umsetzung der im Kapitel „Maßnahmen im Lückenschluss“ präzisierten Infrastrukturprojekte ◦ Entwicklung und Anwendung eines münchenspezifischen Hochrechnungsfaktors für Radverkehrszählungen sowie eines Konzepts zur Prognose von Reisezeitgewinnen bei der Planung von Projekten ◦ Rückgang der Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung an den zehn unfallträchtigsten Knotenpunkten ◦ Fertigstellung von 15 neuen, überdachten Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen außerhalb des Mittleren Rings ◦ Fertigstellung einer ober- oder unterirdischen vollautomatischen 	19

Abstellanlage	
Zu 7. Darstellung der Kosten und der Finanzierung <ul style="list-style-type: none"> • Investitionskosten weiterhin aus der Nahmobilitätspauschale • zusätzliches Personal: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Referat für Stadtplanung und Bauordnung <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0,5 Stelle E13 dauerhaft Daten im Radverkehr, Erhebungen, Hochrechnungsverfahren ▪ 1,0 Stelle E13 dauerhaft Radschnellverbindungen, vertiefte verkehrliche Untersuchungen ◦ Kreisverwaltungsreferat: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1,0 Stelle E11 befristet Verkehrsordnung, Verkehrssicherheit ▪ 1,0 Stelle E10 befristet Verkehrsordnung, Verkehrssicherheit ▪ 0,5 Stelle E13 befristet wissenschaftliche Begleitung, Verkehrsversuche ▪ 1,5 Stellen E12 befristet Lichtsignalsteuerung Radverkehr ◦ Baureferat: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entfristung 5,4 bestehender Stellen E11 Verwendung Nahmobilitätspauschale 	 20 - 22 23 - 27 28
Zu 8. Behandlung von Anträgen Es werden insgesamt 54 Bürgerversammlungsempfehlungen, Bezirksausschuss- und Stadtratsanträge zu Themen der Radverkehrsförderung aus den Jahren 2012-2017 behandelt.	29 - 82
Beschlussvollzugskontrolle zu inhaltlichen Kapiteln des zusätzlichen Personals im Referat für Stadtplanung und Bauordnung	83

Beispiele für wesentliche Lückenschlüsse der letzten Jahre bzw. bereits laufende Maßnahmen (alphabetisch sortiert)

- Ackermannbogen von der Brücke an der Ackermannstraße bis zum vorhandenen Teilstück zur Saarstraße (2016)
- Albert-Roßhaupter-Straße zwischen Am Harras und Partnachplatz (2015)
- Baumkirchner Straße (letzter Abschnitt in 2015)
- Brienner Straße zwischen Arcisstraße und Karolinenplatz
- Eschenrieder Straße zwischen BAB und Scharinenbachstraße und zwischen Scharinenbachstraße und Lochhausener Straße (2016)
- Freiham Nord – Bodenseestraße, Anton-Böckstraße bis Freihamer Allee (2016 - 2017)
- Freihamer Allee (Geh- und Radwegunterführung) (2015)
- Gabelsbergerstraße
- Hauptbahnhof - Laim – Pasing (2016)
- Isartalbahnweg (Bereich Solln) (2016)
- Kapuzinerstraße (2013)
- Landsberger Straße zwischen Grasser- und Holzapfelstraße (2015)
- Langwieder Seen entlang der Lochhausener Straße zwischen Mühlangerstraße und Goteboldstraße (Route 1) (2016)
- Nymphenburg Süd zwischen Margarethe-Danzi-Straße und Unterführung Bärmannstraße (2014)
- Pasing-Zentrum zwischen Am Knie und der Lortzingstraße (2015)
- Schleißheimer Straße zwischen Elisabethstraße und Maßmannstraße (2016)
- Seidlstraße Dachauer Straße (Anschluss)
- Südliche Tegernseer Landstraße zwischen Wirtstraße und Tegernseer Platz (2015)
- Tegernseer Landstraße / St.-Bonifatius-Straße (2015)
- Thalkirchner Platz bis Maria-Einsiedel-Straße (2015)
- Welfenstraße zwischen Regerstraße und Auerfeldstraße (2016)
- Wolftratshauer Straße, mehrere Teilabschnitte (u.a. 2015 zwischen Siemensallee und Schmiedberg)

Knotenpunktumbauten sowie punktuelle Verbesserungen in der Fuß- und Radverkehrsführung erfolgten insbesondere an den folgenden Kreuzungen und Stellen (alphabetisch sortiert):

- Clemensstraße / Hiltenspergerstraße und Clemensstraße / Mittermayrstraße
- Dachauer Straße/Stiglmaierplatz
- Drygalski-Allee / Stäblistraße (2016)
- Heinrich-Wieland-Straße / St.-Veit-Straße (2015)
- Kreillerstraße / Damaschkestraße (2015)
- Kreillerstraße / Schatzbogen (2016)
- Ohlmüllerstraße / Zulauf Franziskanerstraße
- Orleansstraße, westliche Zufahrt zum Orleansplatz (2016)
- Plinganserstraße zwischen Jägerwirthstraße und Plinganserstraße 14a
- Prof.-Eichmann-Straße / Von-Kahr-Straße (2015)
- Radolfzeller Straße / Aubinger Straße / Hellensteinstraße (2016)
- Saarstraße / Winzererstraße (2015)
- Ungererstraße / Fröttmaninger Straße (2015)
- Ungererstraße / Soxhletstraße / Luxemburger Straße (2015)
- Waldfriedhofstraße / Werdenfelsstraße (2015)

Verbesserungen für den Radverkehr an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten wurden durch die Arbeit der AG Schwierige Knotenpunkte an folgenden Kreuzungen und Stellen erreicht bzw. sind in Planung:

2014/2015:

- Drygalski-Allee / Stäblistraße (Optimierung der Signalisierung des Radverkehr in der Drygalski-Allee); umgesetzt
- Fertigstraße / Lochhamer Straße (Roteinfärbung Fahrradfurten); umgesetzt
- Marsstraße / Seidlstraße (Ersatz der Bordsteinradwege in der Marsstraße durch Radfahrstreifen); in Planung
- Nymphenburger Straße / Alfonsstraße (Abbau des Fahrradsignalgebers für den Radweg); umgesetzt
- Stiglmaierplatz (rot eingefärbte barrierefreie Radwegfurt über die Dachauer Straße); umgesetzt

2015/2016:

- Dachauer- / Maßmannstraße (Verbreiterung der baulichen Radwege, regelkonforme Knotenpunktgestaltung); in Planung
- Damaschke- / Kreillerstraße (Schaffung von Fußgängeraufstellflächen); umgesetzt
- Domagk- / Ungererstraße (Ersatz des Bordsteinradweges durch Radfahrstreifen); in Planung
- Fröttmaninger- /Ungererstraße (Schaffung einer signalisierten Querung für den Radverkehr); umgesetzt
- Heinrich-Wieland-/ St.-Veit-Straße (Schaffung von Fußgängeraufstellflächen); umgesetzt
- Karl-Marx-Ring / Ständlerstraße (Verbesserung der Radverkehrsführung hinsichtlich Verkehrssicherheit); in Planung
- Plett- / Quiddestraße (Schaffung von Fußgängeraufstellflächen); in Planung

2016/2017:

- Dachauer Straße / Hugo-Troendle-Straße (Verbesserung der Radverkehrsführung hinsichtlich Verkehrssicherheit); in Planung
- Dachauer Straße / Leipziger Straße (zusätzliche Radquerung; Verringerung der Wartezeit bei Anforderung); umgesetzt
- Dachauer-Straße / Gabelsberger Straße (Verbreiterung der baulichen Radwege, regelkonforme Knotenpunktgestaltung); in Planung
- Gotthardstraße / Von-der-Pfordten-Straße (Schaffung von Fußgängeraufstellflächen); in Planung
- Heinrich-Wieland-Straße / Karl-Marx-Ring (Verbesserung der Radverkehrsführung hinsichtlich Verkehrssicherheit); in Planung

Telefon: 233 - 28053
233 - 26937
Telefax: 233 - 21797

Entwurf
Stand: 22.09.2017

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Telefon: 233 - 61100
Telefax: 233 - 61105

Baureferat
Tiefbau

Telefon: 233 - 39990
Telefax: 233 - 39998

Kreisverwaltungsreferat
HA III - Straßenverkehr

Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017

Mehr Platz für Radler auf der Lindwurmstraße schaffen – Baustellenbedingten Feldversuch auswerten

Antrag Nr. 08-14 / A 03611 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.08.2012

Radlhauptstadt 2.0 – I. Neue Ziele, mehr Mittel und bessere Daten für den Münchner Radverkehr

Antrag Nr. 08-14 / A 04232 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013

Radlhauptstadt 2.0 - II. Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für mehr, schnelleres und sichereres Radfahren!

Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013

Variantenvergleich Radverkehrsanlage Rosenheimer Straße - Computersimulation zur Veranschaulichung - Sichere und komfortable Lösung für den Radverkehr realisieren

Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/GRÜNEN/RL vom 12.06.2014

Mehr Mittel und Personal für den Fuß- und Radverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 00142 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.07.2014

Masterplan für den Fahrradverkehr in der Radlhauptstadt München

Antrag Nr. 14-20 / A 00149 von Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Vorländer vom 30.07.2014

Masterplan Radverkehr mit Inhalt füllen

Antrag Nr. 14-20 / A 00154 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.07.2014

Radwege-Bauoffensive München

Antrag Nr. 14-20 / A 00205 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Michael Kuffer vom 26.08.2014

Qualität der Radwege zügig verbessern

Antrag Nr. 14-20 / A 00314 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 14.10.2014

Radverkehr in München I: Leopold- und Ludwigstraße für den Radverkehr optimieren

Antrag Nr. 14-20 / A 00579 der ÖDP vom 19.12.2014

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Regionales Radverkehrskonzept mit Radschnellwegen für die Region 14

Antrag Nr. 14-20 / A 00779 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 17.03.2015

Nehmen wir die Bürgerinnen und Bürger ernst! Fahrspur für Radler auf der Lindwurmstraße!

Antrag Nr. 14-20 / A 01098 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 11.06.2015

Durchgängiger Radweg in der Paul-Heyse-Straße

Antrag Nr. 14-20 / A 01315 von Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Beatrix Zurek, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Kathrin Abele vom 13.08.2015

Radfahrstreifen für die Schwanthalerstraße überprüfen!

Antrag Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015

Bauliche Umrüstung der Münchner Fahrradinfrastruktur: Markierung von Radwegen

Antrag Nr. 14-20 / A 01679 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015

Verkehrsentwicklungsplan-Rad aktualisieren - Bekannte dringende Projekte vorab angehen

Antrag Nr. 14-20 / A 01681 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015

Verbesserung für Radfahrer am Friedensengel

Antrag Nr. 14-20 / A 01880 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, der StRin Frau Beatrix Zurek vom 04.03.2016

Radroute DB-Südumfahrung: Attraktiven Fuß- und Radweg von der Theresienhöhe zur Braunauer Eisenbahnbrücke jetzt voranbringen

Antrag Nr. 14-20 / A 02024 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 15.04.2016

Lückenschluss im Münchner Radnetz: Durchgehende Radverbindung zwischen Südpark und Forstenrieder Park schaffen

Antrag Nr. 14-20 / A 02187 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Vorländer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Horst Lischka vom 06.06.2016

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Innerstädtischer Fahrradschnellweg vom Frankfurter Ring bis zum Odeonsplatz

Antrag Nr. 14-20 / A 02204 der ALFA vom 10.06.2016

Radtourismus I: Infrastruktur in der Innenstadt verbessern

Antrag Nr. 14-20 / A 02300 der ÖDP vom 08.07.2016

Optimierung der Orientierung für Radreisende in München und dem Münchner Umland, Kooperationsprojekte mit den Umlandgemeinden sowie den umgebenen Landkreisen.

Antrag Nr. 14-20 / A 02397 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 11.08.2016

Radverkehrsbeauftragte für die städtischen Referate

Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016

Sicherheit für Radfahrer erhöhen!

Antrag Nr. 14-20 / A 02438 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Vorländer vom 09.09.2016

Radschnellwege beschleunigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02507 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 29.09.2016

Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer am Stachus

Antrag Nr. 14-20 / A 02621 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Richard Quaas, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 09.11.2016

Verbesserungen für Radfahrer am Stachus

Antrag Nr. 14-20 / A 02622 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 09.11.2016

Sicherstellen einer Option eines Fuß- und Radweges entlang der Bahnlinie zwischen Regerstraße und Ostbahnhof

Antrag Nr. 14-20 / A 02636 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Gerhard Mayer vom 14.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 I – Meilensteine zum Radverkehr 2025 benennen

Antrag Nr. 14-20 / A 02664 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 II – Bau von Radschnellwegen beschleunigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02663 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 III – Transparenz bei der Verwendung der Mittel aus der Nahmobilitätspauschale

Antrag Nr. 14-20 / A 02662 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 V – Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht

Antrag Nr. 14-20 / A 02661 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VI – Mehr Experimente wagen – mit Provisorien arbeiten

Antrag Nr. 14-20 / A 02660 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VII – Keine Bettelampeln mehr für den Radverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 02659 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VIII – Baustellen im öffentlichen Raum zuverlässig kontrollieren

Antrag Nr. 14-20 / A 02658 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 IX – Brienner Straße für den Radverkehr ertüchtigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02657 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 X – Durchgängige attraktive Nord-Süd-Radverbindung entlang des englischen Gartens zwischen Innenstadt und Nordschwabing/Studentenstadt

Antrag Nr. 14-20 / A 02656 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XI – Schnelle Radverbindung im Münchner Osten

Antrag Nr. 14-20 / A 02655 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XII – Sichere Radverbindung beidseits der Freisinger Landstraße südlich des Josef-Wirth-Weges – Antrag zum Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017

Antrag Nr. 14-20 / A 02654 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XIII – Von Giesing nach Haidhausen: autofreien Rad- und Fußweg nicht verbauen

Antrag Nr. 14-20 / A 02653 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Budget für den Radverkehr proportional an den angestrebten Modal Split anpassen

Antrag Nr. 14-20 / A 03118 von ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017

Ammerseeradweg neu führen und beschildern

Antrag Nr. 14-20 / A 03173 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 16.06.2017

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering/Berg-am-Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 01982 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 –
Berg am Laim vom 26.01.2016

**Stadtteilverknüpfende Radverbindung zwischen Trudering/Moosfeld – Berg am Laim –
Bogenhausen/Daglfing**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02104 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-
Riem vom 25.02.2016

**Stadtteile besser verbinden: Radverbindungen schaffen zwischen
Bogenhausen/Daglfing – Trudering/Moosfeld – Berg-am-Laim**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02140 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 –
Bogenhausen vom 15.03.2016

**Einrichtung einer Radschnellstrecke vom Ostbahnhof stadteinwärts bis zum
S-Bahnhof Berg am Laim**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02800 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 –
Bogenhausen vom 13.09.2016

**Einrichtung eines schnellen, ampelfreien Radweg vom Haidenauplatz stadtauswärts bis
zum S-Bahnhof Berg am Laim**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02897 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 –
Au-Haidhausen vom 21.09.2016

Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger (Ziffer 2)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00210 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 –
Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 06.11.2014

Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00693 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 –
Bogenhausen am 22.10.2015

Fahrradschutzstreifen in der Schwanthalerstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 –
Ludwigvorstadt-Isarvorstadt vom 12.11.2015

Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 –
Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015

Übergang Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02
Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015

Radwegverbindung vom Westend zur Innenstadt

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 –
Schwanthalerhöhe am 19.04.2016

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Beidseitiger Ausbau des Rad- und Fußgängerweges zwischen Josef-Wirth-Weg und Floriansmühlstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01546 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 06.07.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09501

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, des Bauausschusses und Kreisverwaltungs Ausschusses vom 25.10.2017 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses zur Förderung des Radverkehrs in München und Berichterstattung zur Radverkehrsförderung seit 2013.
Inhalt	Definition von Grundsätzen, Rückblick, aktueller Stand und Ausblick in Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung, Rückschau, Sachstand von Planungen, Definition von Evaluierungsmaßstäben
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	Die Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt über die Nahmobilitätspauschale. Die Anmeldung erfolgt wie üblich über den Lenkungskreis Radverkehr. Die entstehenden Kosten durch das beantragte Personal der beteiligten Referate sind über den Finanzhaushalt ab 2018 auszugleichen (Summe zahlungswirksame Kosten: Referat für Stadtplanung und Bauordnung: 122.805 € jährlich (unbefristet), Kreisverwaltungsreferat: 311.615 € jährlich (bis 2020) bzw. 77.850 € jährlich (zwischen 2021 und 2023)).
Entscheidungsvorschlag	Es ergehen insbesondere folgende Aufträge: <ul style="list-style-type: none"> • Kenntnisnahme über den Sachstand in zahlreichen Radverkehrsprojekten und Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung • Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans-Radverkehr • Vertiefte Machbarkeitsuntersuchung weiterer radialer und tangentialer Radschnellverbindungen • Vertiefte Untersuchungen an mehreren Netzlücken in München zur Verbesserung der Radverkehrssituation an Strecken und Knotenpunkten • Entwicklung eines münchenspezifischen Hochrechnungsverfahrens für die Berechnung der durchschnittlichen täglichen Radverkehrsstärke sowie neuer Methoden zur Evaluierung des Radverkehrs • Entwicklung von Lösungen zur Wegweisung im Radverkehr, insbesondere zur Integration touristischer Routen • Intensivierung der Stadt-Umland-Themen durch Radverkehrsbeauftragten
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Verkehr, Radverkehrsförderung, Stadtentwicklung, Radverkehrsnetz, nachhaltige Mobilität, Radschnellverbindungen, Stadt-Umland, Infrastruktur
Ortsangabe	Gesamtstädtischer Bezug

Telefon: 233 - 28053

233 - 26937

Telefax: 233 - 21797

Telefon: 233 - 61100

Telefax: 233 - 61105

Telefon: 233 - 39990

Telefax: 233 - 39998

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtentwicklungsplanung
HA I/31-1

Baureferat

Tiefbau

Kreisverwaltungsreferat

HA III - Straßenverkehr

Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017

Mehr Platz für Radler auf der Lindwurmstraße schaffen – Baustellenbedingten Feldversuch auswerten

Antrag Nr. 08-14 / A 03611 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.08.2012

Radlhauptstadt 2.0 – I. Neue Ziele, mehr Mittel und bessere Daten für den Münchner Radverkehr

Antrag Nr. 08-14 / A 04232 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013

Radlhauptstadt 2.0 - II. Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für mehr, schnelleres und sicheres Radfahren!

Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013

Variantenvergleich Radverkehrsanlage Rosenheimer Straße - Computersimulation zur Veranschaulichung - Sichere und komfortable Lösung für den Radverkehr realisieren

Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/GRÜNEN/RL vom 12.06.2014

Mehr Mittel und Personal für den Fuß- und Radverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 00142 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.07.2014

Masterplan für den Fahrradverkehr in der Radlhauptstadt München

Antrag Nr. 14-20 / A 00149 von Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Vorländer vom 30.07.2014

Masterplan Radverkehr mit Inhalt füllen

Antrag Nr. 14-20 / A 00154 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.07.2014

Radwege-Bauoffensive München

Antrag Nr. 14-20 / A 00205 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Michael Kuffer vom 26.08.2014

Qualität der Radwege zügig verbessern

Antrag Nr. 14-20 / A 00314 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 14.10.2014

Radverkehr in München I: Leopold- und Ludwigstraße für den Radverkehr optimieren

Antrag Nr. 14-20 / A 00579 der ÖDP vom 19.12.2014

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Regionales Radverkehrskonzept mit Radschnellwegen für die Region 14

Antrag Nr. 14-20 / A 00779 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 17.03.2015

Nehmen wir die Bürgerinnen und Bürger ernst! Fahrspur für Radler auf der Lindwurmstraße!

Antrag Nr. 14-20 / A 01098 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 11.06.2015

Durchgängiger Radweg in der Paul-Heyse-Straße

Antrag Nr. 14-20 / A 01315 von Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Beatrix Zurek, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Kathrin Abele vom 13.08.2015

Radfahrstreifen für die Schwanthalerstraße überprüfen!

Antrag Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015

Bauliche Umrüstung der Münchner Fahrradinfrastruktur: Markierung von Radwegen

Antrag Nr. 14-20 / A 01679 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015

Verkehrsentwicklungsplan-Rad aktualisieren - Bekannte dringende Projekte vorab angehen

Antrag Nr. 14-20 / A 01681 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015

Verbesserung für Radfahrer am Friedensengel

Antrag Nr. 14-20 / A 01880 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, der StRin Frau Beatrix Zurek vom 04.03.2016

Radroute DB-Südumfahrung: Attraktiven Fuß- und Radweg von der Theresienhöhe zur Braunauer Eisenbahnbrücke jetzt voranbringen

Antrag Nr. 14-20 / A 02024 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 15.04.2016

Lückenschluss im Münchner Radnetz: Durchgehende Radverbindung zwischen Südpark und Forstenrieder Park schaffen

Antrag Nr. 14-20 / A 02187 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Vorländer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Horst Lischka vom 06.06.2016

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Innerstädtischer Fahrradschnellweg vom Frankfurter Ring bis zum Odeonsplatz

Antrag Nr. 14-20 / A 02204 der ALFA vom 10.06.2016

Radtourismus I: Infrastruktur in der Innenstadt verbessern

Antrag Nr. 14-20 / A 02300 der ÖDP vom 08.07.2016

Optimierung der Orientierung für Radreisende in München und dem Münchner Umland, Kooperationsprojekte mit den Umlandgemeinden sowie den umgebenen Landkreisen.

Antrag Nr. 14-20 / A 02397 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 11.08.2016

Radverkehrsbeauftragte für die städtischen Referate

Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016

Sicherheit für Radfahrer erhöhen!

Antrag Nr. 14-20 / A 02438 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Vorländer vom 09.09.2016

Radschnellwege beschleunigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02507 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 29.09.2016

Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer am Stachus

Antrag Nr. 14-20 / A 02621 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Richard Quaas, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 09.11.2016

Verbesserungen für Radfahrer am Stachus

Antrag Nr. 14-20 / A 02622 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 09.11.2016

Sicherstellen einer Option eines Fuß- und Radweges entlang der Bahnlinie zwischen Regerstraße und Ostbahnhof

Antrag Nr. 14-20 / A 02636 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Gerhard Mayer vom 14.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 I – Meilensteine zum Radverkehr 2025 benennen

Antrag Nr. 14-20 / A 02664 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 II – Bau von Radschnellwegen beschleunigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02663 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 III – Transparenz bei der Verwendung der Mittel aus der Nahmobilitätspauschale

Antrag Nr. 14-20 / A 02662 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 V – Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht

Antrag Nr. 14-20 / A 02661 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VI – Mehr Experimente wagen – mit Provisorien arbeiten

Antrag Nr. 14-20 / A 02660 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VII – Keine Bettelampeln mehr für den Radverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 02659 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VIII – Baustellen im öffentlichen Raum zuverlässig kontrollieren

Antrag Nr. 14-20 / A 02658 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 IX – Briener Straße für den Radverkehr ertüchtigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02657 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 X – Durchgängige attraktive Nord-Süd-Radverbindung entlang des englischen Gartens zwischen Innenstadt und Nordschwabing/Studentenstadt

Antrag Nr. 14-20 / A 02656 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XI – Schnelle Radverbindung im Münchner Osten

Antrag Nr. 14-20 / A 02655 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XII – Sichere Radverbindung beidseits der Freisinger Landstraße südlich des Josef-Wirth-Weges – Antrag zum Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017

Antrag Nr. 14-20 / A 02654 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XIII – Von Giesing nach Haidhausen: autofreien Rad- und Fußweg nicht verbauen

Antrag Nr. 14-20 / A 02653 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Budget für den Radverkehr proportional an den angestrebten Modal Split anpassen

Antrag Nr. 14-20 / A 03118 von ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017

Ammerseeradweg neu führen und beschildern

Antrag Nr. 14-20 / A 03173 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 16.06.2017

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering/Berg-am-Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 01982 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 –
Berg am Laim vom 26.01.2016

**Stadtteilverknüpfende Radverbindung zwischen Trudering/Moosfeld – Berg am Laim –
Bogenhausen/Daglfing**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02104 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-
Riem vom 25.02.2016

**Stadtteile besser verbinden: Radverbindungen schaffen zwischen
Bogenhausen/Daglfing – Trudering/Moosfeld – Berg-am-Laim**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02140 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 –
Bogenhausen vom 15.03.2016

**Einrichtung einer Radschnellstrecke vom Ostbahnhof stadteinwärts bis zum
S-Bahnhof Berg am Laim**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02800 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 –
Bogenhausen vom 13.09.2016

**Einrichtung eines schnellen, ampelfreien Radweg vom Haidenauplatz stadtauswärts bis
zum S-Bahnhof Berg am Laim**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02897 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 –
Au-Haidhausen vom 21.09.2016

Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger (Ziffer 2)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00210 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 –
Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 06.11.2014

Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00693 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 –
Bogenhausen am 22.10.2015

Fahrradschutzstreifen in der Schwanthalerstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 –
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 12.11.2015

Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 –
Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015

Übergang Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02
Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015

Radwegverbindung vom Westend zur Innenstadt

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 –
Schwanthalerhöhe am 19.04.2016

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Beidseitiger Ausbau des Rad- und Fußgängerweges zwischen Josef-Wirth-Weg und Floriansmühlstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01546 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 06.07.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09501

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, des Bauausschusses und Kreisverwaltungs Ausschusses vom 25.10.2017 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag der Referentinnen und des Referenten.....	10
1. Anlass.....	11
2. Grundsätze der Radverkehrsförderung.....	13
3. Handlungsfelder - Rückblick, Status Quo und weiteres Vorgehen....	14
3.1. Fließender Radverkehr.....	14
3.1.1. Städtisches Radverkehrsnetz – Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr.....	15
3.1.2. Verkehrssicherheit, Verkehrsordnung, Verkehrssteuerung.....	22
3.1.3. Maßnahmenumsetzung bei Engpässen und Netzlücken in der Radverkehrsinfrastruktur.....	24
3.1.4. Instandhaltung und Nutzbarkeit bestehender Radverkehrs- infrastruktur.....	35
3.1.5. Barrierefreie Querungen.....	37
3.2. Ruhender Radverkehr.....	38
3.3. Service und Kommunikation.....	41
3.3.1. Mietradsystem.....	41
3.3.2. Wegweisung.....	43
3.3.3. Ideen- und Beschwerdemanagement.....	44
3.3.4. Öffentlichkeitsarbeit.....	45
3.4. Weitere Handlungsfelder.....	48
3.4.1. E-Mobilität.....	48
3.4.2. Stadt und Umland.....	49
3.4.3. Daten im Radverkehr.....	50

Entwurf
Stand: 22.09.2017

4. Umsetzung.....	51
4.1. Lenkungskreis Radverkehr.....	51
4.2. Arbeitsgruppen.....	52
4.3. Arbeitskreis Radverkehr.....	54
4.4. Nahmobilitätspauschale.....	54
5. Evaluierung.....	55
6. Fortschreibung der Evaluierungskriterien.....	57
7. Darstellung der Kosten und der Finanzierung.....	58
7.1 Personalbedarf im Referat für Stadtplanung und Bauordnung.....	59
7.2 Personalbedarf im Kreisverwaltungsreferat.....	63
7.3 Personalbedarf im Baureferat.....	72
8. Behandlung von Anträgen.....	73
II. Antrag der Referentinnen und des Referenten.....	104
III. Beschluss.....	112

Telefon: 233 - 28053
233 - 26937
Telefax: 233 - 21797

Entwurf
Stand: 22.09.2017

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Telefon: 233 - 61100
Telefax: 233 - 61105

Baureferat
Tiefbau

Telefon: 233 - 39990
Telefax: 233 - 39998

Kreisverwaltungsreferat
HA III - Straßenverkehr

Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017

Mehr Platz für Radler auf der Lindwurmstraße schaffen – Baustellenbedingten Feldversuch auswerten

Antrag Nr. 08-14 / A 03611 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.08.2012

Radlhauptstadt 2.0 – I. Neue Ziele, mehr Mittel und bessere Daten für den Münchner Radverkehr

Antrag Nr. 08-14 / A 04232 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013

Radlhauptstadt 2.0 - II. Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für mehr, schnelleres und sichereres Radfahren!

Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013

Variantenvergleich Radverkehrsanlage Rosenheimer Straße - Computersimulation zur Veranschaulichung - Sichere und komfortable Lösung für den Radverkehr realisieren

Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/GRÜNEN/RL vom 12.06.2014

Mehr Mittel und Personal für den Fuß- und Radverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 00142 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.07.2014

Masterplan für den Fahrradverkehr in der Radlhauptstadt München

Antrag Nr. 14-20 / A 00149 von Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Vorländer vom 30.07.2014

Masterplan Radverkehr mit Inhalt füllen

Antrag Nr. 14-20 / A 00154 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.07.2014

Radwege-Bauoffensive München

Antrag Nr. 14-20 / A 00205 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Michael Kuffer vom 26.08.2014

Qualität der Radwege zügig verbessern

Antrag Nr. 14-20 / A 00314 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 14.10.2014

Radverkehr in München I: Leopold- und Ludwigstraße für den Radverkehr optimieren

Antrag Nr. 14-20 / A 00579 der ÖDP vom 19.12.2014

Regionales Radverkehrskonzept mit Radschnellwegen für die Region 14

Antrag Nr. 14-20 / A 00779 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 17.03.2015

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Nehmen wir die Bürgerinnen und Bürger ernst! Fahrspur für Radler auf der Lindwurmstraße!

Antrag Nr. 14-20 / A 01098 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 11.06.2015

Durchgängiger Radweg in der Paul-Heyse-Straße

Antrag Nr. 14-20 / A 01315 von Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Beatrix Zurek, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Kathrin Abele vom 13.08.2015

Radfahrstreifen für die Schwanthalerstraße überprüfen!

Antrag Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015

Bauliche Umrüstung der Münchner Fahrradinfrastruktur: Markierung von Radwegen

Antrag Nr. 14-20 / A 01679 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015

Verkehrsentwicklungsplan-Rad aktualisieren - Bekannte dringende Projekte vorab angehen

Antrag Nr. 14-20 / A 01681 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015

Verbesserung für Radfahrer am Friedensengel

Antrag Nr. 14-20 / A 01880 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, der StRin Frau Beatrix Zurek vom 04.03.2016

Radroute DB-Südumfahrung: Attraktiven Fuß- und Radweg von der Theresienhöhe zur Braunauer Eisenbahnbrücke jetzt voranbringen

Antrag Nr. 14-20 / A 02024 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 15.04.2016

Lückenschluss im Münchner Radnetz: Durchgehende Radverbindung zwischen Südpark und Forstenrieder Park schaffen

Antrag Nr. 14-20 / A 02187 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Vorländer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Horst Lischka vom 06.06.2016

Innerstädtischer Fahrradschnellweg vom Frankfurter Ring bis zum Odeonsplatz

Antrag Nr. 14-20 / A 02204 der ALFA vom 10.06.2016

Radtourismus I: Infrastruktur in der Innenstadt verbessern

Antrag Nr. 14-20 / A 02300 der ÖDP vom 08.07.2016

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Optimierung der Orientierung für Radreisende in München und dem Münchner Umland, Kooperationsprojekte mit den Umlandgemeinden sowie den umgebenen Landkreisen.

Antrag Nr. 14-20 / A 02397 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 11.08.2016

Radverkehrsbeauftragte für die städtischen Referate

Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016

Sicherheit für Radfahrer erhöhen!

Antrag Nr. 14-20 / A 02438 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Vorländer vom 09.09.2016

Radschnellwege beschleunigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02507 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 29.09.2016

Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer am Stachus

Antrag Nr. 14-20 / A 02621 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Richard Quaas, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 09.11.2016

Verbesserungen für Radfahrer am Stachus

Antrag Nr. 14-20 / A 02622 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 09.11.2016

Sicherstellen einer Option eines Fuß- und Radweges entlang der Bahnlinie zwischen Regerstraße und Ostbahnhof

Antrag Nr. 14-20 / A 02636 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Gerhard Mayer vom 14.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 I – Meilensteine zum Radverkehr 2025 benennen

Antrag Nr. 14-20 / A 02664 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 II – Bau von Radschnellwegen beschleunigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02663 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 III – Transparenz bei der Verwendung der Mittel aus der Nahmobilitätspauschale

Antrag Nr. 14-20 / A 02662 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 V – Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht

Antrag Nr. 14-20 / A 02661 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VI – Mehr Experimente wagen – mit Provisorien arbeiten

Antrag Nr. 14-20 / A 02660 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VII – Keine Bettelampeln mehr für den Radverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 02659 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VIII – Baustellen im öffentlichen Raum zuverlässig kontrollieren

Antrag Nr. 14-20 / A 02658 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 IX – Brienner Straße für den Radverkehr ertüchtigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02657 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 X – Durchgängige attraktive Nord-Süd-Radverbindung entlang des englischen Gartens zwischen Innenstadt und Nordschwabing/Studentenstadt

Antrag Nr. 14-20 / A 02656 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XI – Schnelle Radverbindung im Münchner Osten

Antrag Nr. 14-20 / A 02655 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XII – Sichere Radverbindung beidseits der Freisinger Landstraße südlich des Josef-Wirth-Weges – Antrag zum Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017

Antrag Nr. 14-20 / A 02654 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XIII – Von Giesing nach Haidhausen: autofreien Rad- und Fußweg nicht verbauen

Antrag Nr. 14-20 / A 02653 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Budget für den Radverkehr proportional an den angestrebten Modal Split anpassen

Antrag Nr. 14-20 / A 03118 von ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017

Ammerseeradweg neu führen und beschildern

Antrag Nr. 14-20 / A 03173 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 16.06.2017

Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering/Berg-am-Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 01982 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 26.01.2016

Stadtteilverknüpfende Radverbindung zwischen Trudering/Moosfeld – Berg am Laim – Bogenhausen/Daglfing

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02104 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 25.02.2016

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Stadtteile besser verbinden: Radverbindungen schaffen zwischen Bogenhausen/Daglfing – Trudering/Moosfeld – Berg-am-Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02140 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 15.03.2016

Einrichtung einer Radschnellstrecke vom Ostbahnhof stadteinwärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02800 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 13.09.2016

Einrichtung eines schnellen, ampelfreien Radweg vom Haidenauplatz stadtauswärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02897 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016

Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger (Ziffer 2)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00210 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 06.11.2014

Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00693 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen am 22.10.2015

Fahrradschutzstreifen in der Schwanthalerstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt vom 12.11.2015

Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015

Übergang Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015

Radwegverbindung vom Westend zur Innenstadt

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe am 19.04.2016

Beidseitiger Ausbau des Rad- und Fußgängerweges zwischen Josef-Wirth-Weg und Floriansmühlstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01546 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 06.07.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09501

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Anlagen:

- 1. Beispiele für wesentliche Lückenschlüsse der letzten Jahre bzw. bereits laufende Maßnahmen**
- 2. Mehr Platz für Radler auf der Lindwurmstraße schaffen – Baustellenbedingten Feldversuch auswerten**
Antrag Nr. 08-14 / A 03611 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.08.2012
- 3. Radlhauptstadt 2.0 – I. Neue Ziele, mehr Mittel und bessere Daten für den Münchner Radverkehr**
Antrag Nr. 08-14 / A 04232 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013
- 4. Radlhauptstadt 2.0 - II. Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für mehr, schnelleres und sichereres Radfahren!**
Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013
- 5. Variantenvergleich Radverkehrsanlage Rosenheimer Straße - Computersimulation zur Veranschaulichung - Sichere und komfortable Lösung für den Radverkehr realisieren**
Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/GRÜNEN/RL vom 12.06.2014
- 6. Mehr Mittel und Personal für den Fuß- und Radverkehr**
Antrag Nr. 14-20 / A 00142 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.07.2014
- 7. Masterplan für den Fahrradverkehr in der Radlhauptstadt München**
Antrag Nr. 14-20 / A 00149 von Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Vorländer vom 30.07.2014
- 8. Masterplan Radverkehr mit Inhalt füllen**
Antrag Nr. 14-20 / A 00154 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.07.2014
- 9. Radwege-Bauoffensive München**
Antrag Nr. 14-20 / A 00205 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Michael Kuffer vom 26.08.2014
- 10. Qualität der Radwege zügig verbessern**
Antrag Nr. 14-20 / A 00314 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 14.10.2014
- 11. Radverkehr in München I: Leopold- und Ludwigstraße für den Radverkehr optimieren**
Antrag Nr. 14-20 / A 00579 der ÖDP vom 19.12.2014
- 12. Regionales Radverkehrskonzept mit Radschnellwegen für die Region 14**
Antrag Nr. 14-20 / A 00779 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 17.03.2015

Entwurf
Stand: 22.09.2017

- 13. Nehmen wir die Bürgerinnen und Bürger ernst! Fahrspur für Radler auf der Lindwurmstraße!**
Antrag Nr. 14-20 / A 01098 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 11.06.2015
- 14. Durchgängiger Radweg in der Paul-Heyse-Straße**
Antrag Nr. 14-20 / A 01315 von Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Beatrix Zurek, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Kathrin Abele vom 13.08.2015
- 15. Radfahrstreifen für die Schwanthalerstraße überprüfen!**
Antrag Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015
- 16. Bauliche Umrüstung der Münchner Fahrradinfrastruktur: Markierung von Radwegen**
Antrag Nr. 14-20 / A 01679 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015
- 17. Verkehrsentwicklungsplan-Rad aktualisieren - Bekannte dringende Projekte vorab angehen**
Antrag Nr. 14-20 / A 01681 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015
- 18. Verbesserung für Radfahrer am Friedensengel**
Antrag Nr. 14-20 / A 01880 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, der StRin Frau Beatrix Zurek vom 04.03.2016
- 19. Radroute DB-Südumfahrung: Attraktiven Fuß- und Radweg von der Theresienhöhe zur Braunauer Eisenbahnbrücke jetzt voranbringen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02024 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 15.04.2016
- 20. Lückenschluss im Münchner Radlnetz: Durchgehende Radverbindung zwischen Südpark und Forstenrieder Park schaffen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02187 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Vorländer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Horst Lischka vom 06.06.2016
- 21. Innerstädtischer Fahrradschnellweg vom Frankfurter Ring bis zum Odeonsplatz**
Antrag Nr. 14-20 / A 02204 der ALFA vom 10.06.2016

Entwurf
Stand: 22.09.2017

- 22. Radtourismus I: Infrastruktur in der Innenstadt verbessern**
Antrag Nr. 14-20 / A 02300 der ÖDP vom 08.07.2016
- 23. Optimierung der Orientierung für Radreisende in München und dem Münchner Umland, Kooperationsprojekte mit den Umlandgemeinden sowie den umgebenen Landkreisen.**
Antrag Nr. 14-20 / A 02397 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 11.08.2016
- 24. Radverkehrsbeauftragte für die städtischen Referate**
Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016
- 25. Sicherheit für Radfahrer erhöhen!**
Antrag Nr. 14-20 / A 02438 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Vorländer vom 09.09.2016
- 26. Radschnellwege beschleunigen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02507 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 29.09.2016
- 27. Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer am Stachus**
Antrag Nr. 14-20 / A 02621 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Richard Quaas, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 09.11.2016
- 28. Verbesserungen für Radfahrer am Stachus**
Antrag Nr. 14-20 / A 02622 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 09.11.2016
- 29. Sicherstellen einer Option eines Fuß- und Radweges entlang der Bahnlinie zwischen Regerstraße und Ostbahnhof**
Antrag Nr. 14-20 / A 02636 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Gerhard Mayer vom 14.11.2016
- 30. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 I – Meilensteine zum Radverkehr 2025 benennen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02664 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 31. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 II – Bau von Radschnellwegen beschleunigen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02663 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 32. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 III – Transparenz bei der Verwendung der Mittel aus der Nahmobilitätspauschale**
Antrag Nr. 14-20 / A 02662 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016

Entwurf
Stand: 22.09.2017

- 33. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 V – Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht**
Antrag Nr. 14-20 / A 02661 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 34. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VI – Mehr Experimente wagen – mit Provisorien arbeiten**
Antrag Nr. 14-20 / A 02660 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 35. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VII – Keine Bettelampeln mehr für den Radverkehr**
Antrag Nr. 14-20 / A 02659 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 36. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VIII – Baustellen im öffentlichen Raum zuverlässig kontrollieren**
Antrag Nr. 14-20 / A 02658 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 37. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 IX – Brienner Straße für den Radverkehr ertüchtigen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02657 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 38. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 X – Durchgängige attraktive Nord-Süd-Radverbindung entlang des englischen Gartens zwischen Innenstadt und Nordschwabing/Studentenstadt**
Antrag Nr. 14-20 / A 02656 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 39. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XI – Schnelle Radverbindung im Münchner Osten**
Antrag Nr. 14-20 / A 02655 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 40. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XII – Sichere Radverbindung beidseits der Freisinger Landstraße südlich des Josef-Wirth-Weges – Antrag zum Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017**
Antrag Nr. 14-20 / A 02654 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 41. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XIII – Von Giesing nach Haidhausen: autofreien Rad- und Fußweg nicht verbauen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02653 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
- 42. Budget für den Radverkehr proportional an den angestrebten Modal Split anpassen**
Antrag Nr. 14-20 / A 03118 von ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017
- 43. Ammerseeradweg neu führen und beschildern**
Antrag Nr. 14-20 / A 03173 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 16.06.2017
- 44. Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trundering/Berg-am-Laim**
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 01982 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 26.01.2016

Entwurf
Stand: 22.09.2017

- 45. Stadtteilverknüpfende Radverbindung zwischen Trudering/Moosfeld – Berg am Laim –Bogenhausen/Daglfing**
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02104 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 25.02.2016
- 46. Stadtteile besser verbinden: Radverbindungen schaffen zwischen Bogenhausen/Daglfing – Trudering/Moosfeld – Berg-am-Laim**
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02140 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 15.03.2016
- 47. Einrichtung einer Radschnellstrecke vom Ostbahnhof stadteinwärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim**
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02800 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 13.09.2016
- 48. Einrichtung eines schnellen, ampelfreien Radweg vom Haidenauplatz stadtauswärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim**
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02897 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016
- 49. Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00210 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 06.11.2014
- 50. Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00693 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen am 22.10.2015
- 51. Fahrradschutzstreifen in der Schwanthalerstraße**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt vom 12.11.2015
- 52. Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015
- 53. Übergang Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015
- 54. Radwegverbindung vom Westend zur Innenstadt**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe am 19.04.2016
- 55. Beidseitiger Ausbau des Rad- und Fußgängerweges zwischen Josef-Wirth-Weg und Floriansmühlstraße**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01546 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 06.07.2017
- 56. Stellungnahme des Polizeipräsidiums München mit Schreiben vom 27.02.2015 zur Leopold-/Ludwigstraße im Abschnitt zwischen Münchner Freiheit und Odeonsplatz**

Entwurf
Stand: 22.09.2017

57. Mitzeichnung des Referats für Gesundheit und Umwelt

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, des Bauausschusses und des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 25.10.2017 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentinnen und des Referenten

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Gesundheit und Umwelt legen die Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses zur Förderung des Radverkehrs in München vor. Im Grundsatzbeschluss des Stadtrats zur Förderung des Radverkehrs vom 20.05.2009 wurden Evaluierungsziele festgelegt, um die Umsetzung des Konzepts und der beschlossenen Maßnahmen durch die Verwaltung bewerten zu können. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, dem Stadtrat im dreijährigen Turnus einen Radverkehrsbericht vorzulegen. Den ersten Bericht erhielt der Stadtrat im Juni 2013. Der aktuelle, zweite Radverkehrsbericht wird in die vorliegende Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses integriert und ist somit ebenfalls Bestandteil dieser Vorlage.

Aus den letzten Jahren liegen Anträge und Empfehlungen zur abschließenden Entscheidung vor, die in dieser Vorlage behandelt werden.
Für die jeweils gewährten Terminverlängerungen bedanken wir uns.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b) der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im gemeinsamen Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung, des Kreisverwaltungs Ausschusses und des Bauausschusses.

1. Anlass

Das Fahrrad ist in der Stadt ein schnelles, kostengünstiges, platzsparendes, umweltverträgliches und von fast allen Bevölkerungsgruppen nutzbares Verkehrsmittel. Etwa 60 Prozent der in der Landeshauptstadt München zurückgelegten Wege sind unter fünf Kilometer lang (vgl. Mobilität in Deutschland (MiD) 2008) und damit im Entfernungsbereich der Nahmobilität, die vor allem die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad umfasst. Das Fahrrad ermöglicht nicht nur eine schnelle und bequeme Bewältigung von Strecken bis zu 5 Kilometern, sondern auch deutlich weitere Strecken, sofern gute Bedingungen vorherrschen. Von besonderer Bedeutung hierbei sind die Sicherheit und Komfort der Infrastruktur.

Gerade zur Lösung der aktuellen Probleme durch Belastungen mit Luftschadstoffen, Feinstaub, Lärm und Klimaveränderungen leistet das Fahrrad einen immer wichtiger werdenden Beitrag. Als stadtverträgliches Verkehrsmittel kommt dem Fahrrad somit ein hoher Stellenwert in der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung zu, gerade vor dem Hintergrund der rasant anwachsenden Bevölkerung in Stadt und Region. Mit dem permanenten Bevölkerungszuwachs steigt auch der Bedarf an Mobilität, während die Verkehrs-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

systeme zum Teil bereits an der Kapazitätsgrenze angelangt sind. Dies betrifft nicht nur die Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sondern auch die Kapazitäten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Der ÖPNV ist und bleibt das Rückgrat eines nachhaltigen Verkehrs, dennoch werden die Flächenkonkurrenzen im öffentlichen Raum durch Neuverkehr weiter zunehmen. Es gilt daher, zusätzliche Anreize zu schaffen, mit dem Rad zu fahren oder zu Fuß zu gehen und Potenziale für einen Verkehrsmittelumstieg auszuschöpfen, um den prognostizierten Neuverkehr zu bewältigen.

Wer Wege mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurücklegt, spart Ressourcen, schont die Umwelt vor schädlichen Emissionen und verringert zudem den Parkdruck. Aufgrund zahlreicher positiver Bedingungen in München (Trend und Imagewandel des Radfahrens, hohe Fahrradausstattung der Münchner Haushalte, kurze Strecken durch hohe Nutzungsmischung, größtenteils flache topografische Verhältnisse) ist weiterhin mit einem deutlichen Potenzial zur Erhöhung des Radverkehrsanteils zu rechnen. Entwicklungen der Fahrradbranche wie z.B. Elektrofahrräder und Lastenräder erhöhen die für den Radverkehr geeigneten Wegelängen und die generelle Attraktivität des Fahrrads für alle Bevölkerungsgruppen und Wegezwecke.

Dass der alltags- und freizeitbezogene Radverkehr stadtweit immer wichtiger und im Vergleich zu den vorherigen Jahren weiter ansteigen wird, ist spätestens seit dem Stadtratshearing zum Thema Radverkehr am 08.06.2016 eine über alle Fraktionen hinweg bekannte und anerkannte Entwicklung. Daher obliegt es der Stadtverwaltung und der Politik, ein attraktives, komfortables, dichtes und sicheres Radverkehrsnetz zu entwickeln. Dieses muss den unterschiedlichen Ansprüchen der Radlerinnen und Radler gerecht werden und gleichzeitig die Ansprüche der anderen Verkehrsmittel angemessen berücksichtigen. Hierfür sind klare Bekenntnisse zu einem Wandel in der Mobilitätskultur notwendig sowie die klare Durchsetzung der Zielsetzung des Verkehrsentwicklungsplans, den Umweltverbund konsequent zu stärken. Dabei sind auch die Auswirkungen auf die Luftqualität zu berücksichtigen.

Verlagerungspotenziale vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr liegen aktuell v.a. bei den Kurzstreckenfahrten. Hier ist durch eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils auch eine Entlastung im ÖPNV möglich. Für weitere Strecken wird das Fahrrad nur zum attraktiven Verkehrsmittel, wenn die Distanzen auf schnellem und direktem Wege zurückgelegt werden können, weshalb München und viele weitere Städte und Regionen Radschnellverbindungen planen und zum Teil sogar bereits realisiert haben.

Der erste Grundsatzbeschluss „Radverkehr in München“ aus dem Jahr 2009 (Sitzungsvorlagen-Nr. 08-20 / V 01793) untermauerte nach dem im Jahr 2002 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R) die Wichtigkeit des Radverkehrs für die Landeshauptstadt München. Er schuf die Strukturen für eine effiziente, zielorientierte und referatsübergreifende Radverkehrsförderung. Mit neuen Formaten der Zusammenarbeit, der Definition eines klaren Vorgehens zur Ertüchtigung der Infrastruktur für den Radverkehr und der Einführung von quantifizierbaren Zielen prägte er über sieben Jahre lang die Arbeit der städtischen Referate und die sichtbaren Ergebnisse auf den Münchner Straßen. Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen und neuer Herausforderungen gilt es nun, diese konzeptionelle Grundlage in Form dieser Fortschreibung zeitgemäß zu aktualisieren.

Diese Fortschreibung enthält auch den Bericht zu den erfolgten Maßnahmen der letzten Jahre und gibt einen Einblick in den aktuellen Status quo der unterschiedlichen Förderbe-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

reiche sowie einen Ausblick auf zukünftige Tätigkeitsschwerpunkte und bildet somit die Brücke zwischen Rückblick und Fortschreibung der im Grundsatzbeschluss begründeten Ziele, Strategien und Maßnahmen.

2. Grundsätze der Radverkehrsförderung (Antragsziffer 4)

Entsprechend den Zielen des Grundsatzbeschlusses zur Förderung des Radverkehrs in München von 2009 werden die folgenden, aktualisierten Grundsätze formuliert:

„Die Landeshauptstadt München räumt der Verkehrssicherheit die oberste Priorität bei der Radverkehrsförderung ein“

Die Umsetzung von aktuellen, deutschlandweit geltenden Planungsvorgaben in Form von Richtlinien und Empfehlungen zur Verkehrssicherheit ist kein freiwilliger Beitrag der Kommune zur Radverkehrsförderung, sondern für alle Planungen verbindlich zu beachten. Nach der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) 2009 wurde in den Verwaltungsvorschriften zur StVO explizit mit aufgenommen, dass *„die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor“* geht.

„Die Landeshauptstadt München setzt stetig Maßnahmen zur weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split um.“

In der Vergangenheit hat die Landeshauptstadt München einen starken Anstieg des Radverkehrs im Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) erreicht: von 10,0 % im Jahr 2002 (vgl. Mobilität in Deutschland (MiD) 2002), über 13,6 % im Jahr 2008 (vgl. MiD 2008) auf 17,4 % im Jahr 2011 (vgl. Evaluation Radlhauptstadt München). Die weitere Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split ist daher das wesentliche Erfolgskriterium der Radverkehrsförderung (s. Kapitel 6).

„Die Landeshauptstadt München verbessert die Verträglichkeit des Radverkehrs im Sinne der Nahmobilität und des Umweltverbunds.“

Im Sinne einer flächensparenden, umweltschonenden und von allen Bevölkerungsgruppen nutzbaren Mobilität müssen alle Verkehrsmittel des Umweltverbunds gefördert werden. Angesichts der demographischen Entwicklung und der aktuellen Anforderungen an die Inklusion, beispielsweise über die UN-Behindertenrechtskonvention, kommt dem Fußverkehr und der Steigerung der Aufenthaltsqualität in den nächsten Jahren eine Schlüsselrolle zu. Die Landeshauptstadt München baut die Radverkehrsinfrastruktur daher nicht auf Kosten des Fußverkehrs aus, sondern fördert auf integrierte Weise den Umweltverbund. Alle Maßnahmen werden unter dem Aspekt verfolgt, Wechselwirkungen auf andere Verkehrsarten mit negativen Auswirkungen auf die Luftqualität weitestgehend zu verhindern. Um die hohe Flächenkonkurrenz in einzelnen Straßenzügen aufzulösen, sollen die einzelnen Verkehrsarten in weitestgehend unterschiedlichen Straßenzügen priorisiert werden und damit für den Radverkehr ein möglichst engmaschiges Netz an attraktiven Schnellwegen und prioritären Parallelrouten entstehen.

„Die Landeshauptstadt München stärkt das Fahrrad als Verkehrsmittel des Alltags für jede Tageszeit und Witterung.“

Radfahren in der Landeshauptstadt München soll zu jeder Tages- und Jahreszeit gut nutzbar sein soll. Hierzu tragen Maßnahmen zur Förderung der sozialen Sicherheit (wie z.B. ausreichende Beleuchtung), komfortable Radabstellmöglichkeiten und dicht getaktete

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Räumzeiten im Winter bei.

„Die Landeshauptstadt München berücksichtigt die unterschiedlichen Bedürfnisse der Radlerinnen und Radler und bezieht sie mit hoher Priorität frühzeitig in alle Planungsprozesse mit ein.“

Neben Cityrädern und sportlichen Rädern sind zunehmend auch Pedelecs, Lastenräder und Dreiräder unterwegs. Die Anforderungen an die Infrastruktur werden damit immer größer und vielfältiger. Für die unterschiedlichen Bedürfnisse sind gegebenenfalls unterschiedliche Routenführungen zu entwickeln. Auf gemeinsam genutzten Routen sollen, sofern es die Rahmenbedingungen erlauben, Breiten umgesetzt werden, die ein gefahrloses Miteinander ermöglichen.

„Die Landeshauptstadt München fördert Innovationen durch Verkehrsversuche und überführt zeitgemäße Planungsinstrumente und Technologien in ihr Planungshandeln.“

Innovationen in der Radverkehrsförderung entstehen dadurch, dass Maßnahmen und Projekte mit Vorreiterrolle ausprobiert und ihre Wirkungen evaluiert werden. Die Landeshauptstadt München nutzt im eigenen Kompetenzbereich die rechtssicheren Spielräume für Verkehrsversuche im verbindlichen Rahmen der StVO und setzt sich auf Landes- und Bundesebene für die Verbesserung der Rahmenbedingungen der Radverkehrsförderung und Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit im Radverkehr ein.

„Die Landeshauptstadt München fördert die Kooperation und Kommunikation innerhalb der Stadtverwaltung sowie zwischen Politik, Stadtverwaltung und Öffentlichkeit auf städtischer und regionaler Ebene.“

Radverkehrsprojekte erfordern komplexe referatsübergreifende Planungen. Daher wird auch künftig die Kommunikation zur Entwicklung gemeinsamer, fachlich fundierter und abgestimmter Lösungen fördern. Radverkehr endet zudem nicht an der Stadtgrenze und wird über den städtischen Radverkehrsbeauftragten der Landeshauptstadt München künftig noch intensiver koordiniert.

3. Handlungsfelder – Rückblick, Status quo und weiteres Vorgehen

Im Folgenden wird in den verschiedenen Handlungsfeldern integriert über die Aktivitäten und Tätigkeiten der Stadtverwaltung berichtet, auf den jeweils aktuellen Stand im Thema eingegangen und dargelegt, welche strategische Ausrichtung und welche Maßnahmen im jeweiligen Handlungsfeld angedacht werden.

3.1. Fließender Radverkehr

Im Stadtratshearing vom 08.06.2016 wurde mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen sowie mit externen Experten diskutiert, wie Radverkehrsförderung in München insbesondere unter dem Augenmerk der Radverkehrsführung und des Ausbaus von Radverkehrsinfrastruktur künftig aussehen sollte. Dabei ist fraktionsübergreifend erkannt worden, dass Radverkehrsförderung Fläche im Straßenraum benötigt, die häufig nur vom fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr gewonnen werden kann. Wenn diese Flächen dafür nicht zur Verfügung stehen, müssen Lösungen über Reduktionen der

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Höchstgeschwindigkeiten an Hauptverkehrsstraßen gefunden werden. Fraktionsübergreifend wurde ebenso bestätigt, dass sowohl der freizeit- als auch der alltagsbezogene Radverkehr in München weiter ansteigen wird und soll. Daher sind entsprechende Fördermaßnahmen, insbesondere im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur, notwendig. Infolgedessen gilt es auch zukünftig, den Ausbau der Infrastruktur voranzutreiben.

3.1.1. Städtisches Radverkehrsnetz – Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr

Basis für infrastrukturelle Maßnahmen und somit Rückgrat der Radverkehrsförderung ist die Entwicklung eines engmaschigen, hierarchisch aufgebauten Radverkehrsnetzes, das wichtige Quell- und Zielbereiche, Stadtteilzentren und Wohngebiete möglichst direkt, sicher und attraktiv miteinander verknüpft.

Die Routenkonzeption für den Radverkehr in München mit Haupt- und Nebenrouten sowie Alternativrouten ist im Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R) aus dem Jahr 2002 festgelegt. Darauf aufbauend entwickelte das Baureferat das Realisierungsnetz für Radfahrverbindungen in München (2005), das neben den an die Rahmenbedingungen leicht angepassten Haupt- und Nebenrouten die Verbindungen auch in „Planung“ und, bei bisher fehlenden Rahmenbedingungen, in „Langfristmaßnahmen“ unterteilt.

Das Radverkehrsnetz umfasst folgende Kategorien:

Der flächenmäßig größte Anteil am Stadtgebiet und somit auch am Radverkehrsnetz ist das Nebenstraßennetz, das sich v.a. durch gemäßigte Geschwindigkeiten wie Tempo 30-Zonen (rund 80 bis 85 Prozent des Stadtgebietes) auszeichnet.

Hinzu kommen Verbindungen im Hauptstraßennetz, die wichtige Ziele und Quellen im Stadtgebiet direkt verbinden und daher v.a. im Alltagsverkehr von allen Verkehrsteilnehmenden bevorzugt genutzt werden.

Einen weiteren Bestandteil bilden jene Radverkehrsverbindungen, die abseits von gewidmeten Straßen oder nicht straßenbegleitend verlaufen. Dies sind insbesondere Wege in Grünzügen und Grünanlagen, entlang von Gleisanlagen oder forst- und landwirtschaftlich genutzte Wege mit stadt(-teil)verbindender Funktion.

Radverkehr im Nebenstraßennetz

Der Fokus in der Konzeption des Radverkehrsnetzes lag sowohl im VEP-R als auch im Realisierungsnetz Radverkehr auf einer weitestgehenden Führung im Nebenstraßennetz. Die Führung abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes und ein gutes Routennetz im Wohnumfeld sind vor allem für den Freizeitradverkehr sowie für Kinder und ältere Menschen wichtig. Zudem sind Radfahrende in diesen Bereichen geringeren Kfz-bedingten Umweltemissionen ausgesetzt. Durch die Rechts-vor-Links-Regelung in Tempo 30-Zonen ist das Nebenstraßennetz allerdings nur eingeschränkt für zügigen Alltagsradverkehr geeignet.

Im Erschließungsstraßennetz bei Tempo 30 und geringem Autoverkehrsaufkommen kann der Radverkehr richtlinienkonform im Mischverkehr ohne separate Radinfrastruktur geführt werden. Diese Führung ist verkehrssicher und spart Fläche im Straßenraum. Entsprechend den bisherigen positiven Erfahrungen soll der Radverkehr auch künftig nach Möglichkeit abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes verlaufen, sofern gute Bedingungen für den Radverkehr herrschen oder geschaffen werden können. Zudem sollen

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Qualitätsverbesserungen für den Radverkehr im untergeordneten Straßennetz weiter sukzessive umgesetzt werden. Trotz der meist fehlenden Notwendigkeit, Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen im Nebenstraßennetz einzurichten, müssen dennoch bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt sein, um ein attraktives Radfahren im Nebenstraßennetz zu ermöglichen:

Radfahrende sind meist nicht bereit, zeitintensive Umwege in Kauf zu nehmen, und fahren deshalb bevorzugt den kürzesten bzw. schnellsten Weg. Daher spielt die Schnelligkeit der Befahrbarkeit, aber auch die Direktheit der Routenführung zwischen wichtigen Quell- und Zielorten eine entscheidende Rolle für die Akzeptanz einer Route im Nebenstraßennetz. Auch müssen diese Verbindungen gut erkennbar sein, damit die Route auch von Radfahrenden mit geringer Ortskenntnis wahrgenommen und benutzt wird. Ein Element kann hier beispielsweise die verstärkte Einrichtung der in München bereits bewährten Fahrradstraßen im Rahmen einer Netzkonzeption sein oder eine ergänzte Wegweisungsbeschilderung. Der Großteil der Bereiche im Nebenstraßennetz ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Hier sind Erkenntnisse aus Pilotprojekten und Verkehrsversuchen zu sammeln, wie der Radverkehr vor dem Hintergrund der Rechts-vor-Links-Regelung längere Routen zügig und ohne ständiges Anhalten nutzen kann. In verkehrsberuhigten Bereichen ist die Fahrtgeschwindigkeit aller Verkehrsmittel auf Schrittgeschwindigkeit eingeschränkt. Somit sind sie nicht für den schnellen Radverkehr bestimmt und eignen sich daher nicht als Fahrradhauptroute. Zudem ist auf einen für den Radverkehr gut befahrbaren Straßenbelag zu achten.

Radverkehr im Hauptstraßennetz

Im Hauptstraßennetz bündeln sich eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungsansprüche. Als direkt geführte Verkehrsachsen mit stadt- oder stadtteilübergreifender Verbindungsfunktion sind sie nicht nur für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV von besonderer Bedeutung sondern auch für den Radverkehr, sofern keine attraktiven, direkt parallel geführten Radrouten im Nebenstraßennetz vorhanden sind.

Gleichzeitig existieren dort häufig infrastrukturelle Netzlücken und Engpässe für den Radverkehr. Vor dem Hintergrund dieser starken Nutzungskonkurrenzen, des stetigen Bevölkerungswachstums und des damit verbundenen, steigenden Verkehrsaufkommens bewegen sich die Verkehrssysteme auf ihre Kapazitätsgrenzen zu. Um einen funktionierenden Verkehr in München zukünftig gewährleisten zu können, muss mit dem knappen Straßenraum effizient umgegangen und auf eine stärkere Förderung platzsparender Verkehrsmittel gesetzt werden.

Die Neueinrichtung von Radinfrastruktur benötigt Fläche, die gerade im Hauptstraßennetz meist von anderen Nutzungen akquiriert werden muss. Wo Quellen und Ziele des Radverkehrs nur über das Hauptstraßennetz direkt und attraktiv zu erreichen sind, müssen daher im Sinne eines durchgängig attraktiven Routennetzes die verkehrsplanerischen Voraussetzungen geschaffen werden, um Lösungen, die eine Neuaufteilung des Straßenraums voraussetzen, für die entsprechenden Straßenabschnitte entwickeln und umsetzen zu können.

Auch wenn jede Verkehrsplanung ihre eigenen spezifischen Rahmenbedingungen vorweist, sind in Abwägungsprozessen zur Aufteilung des Straßenraums Entscheidungen zugunsten der platzsparenden und umweltverträglichen Verkehrsmittel im Sinne der Förderung des Umweltverbunds zu treffen, der das Rückgrat einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung in München ist. Dabei sind die Wechselwirkungen auf die anderen

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Verkehrsarten zu berücksichtigen und negative Auswirkungen auf die Luftqualität weitestgehend zu vermeiden. Der ÖPNV ist unbestrittenes Kernstück nachhaltiger Verkehrsplanung in München und der Region. Noch zugänglicher für alle gesellschaftlichen Gruppen ist der Fußverkehr. Jeder Weg startet und endet als Fußgängerin bzw. als Fußgänger. Die Planung des Fußverkehrs, des Radverkehrs und des ÖPNV muss daher integriert betrachtet werden. Entsprechend dem Grundsatzbeschluss Radverkehr soll zusätzliche Radverkehrsinfrastruktur nicht zu Einschränkungen für den Fußverkehr führen.

Obwohl auch der Kfz-Verkehr einen wichtigen Teil des Stadtverkehrs darstellt und einige Bereiche in Stadt und Umland wegen fehlender ÖPNV-Anbindungen oder Radverbindungen auf das eigene Kfz angewiesen sind, gilt es, diese Abhängigkeit durch eine konsequente ÖPNV- und Radverkehrsförderung auch im Umland abzubauen. Das wachsende Verkehrsaufkommen kann mit einer weiteren Priorisierung der Kfz-Leistungsfähigkeit nicht mehr bewältigt werden. Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen hilft dabei, den Kfz-Verkehrsfluss langfristig zu verbessern, indem ein Verkehrsmittelumstieg vom Kfz auf das Fahrrad durch attraktive Radverkehrsnetze gefördert wird, um somit die Verkehrszunahmen im Kfz-Verkehr zugunsten höherer Radverkehrsanteile begrenzen zu können. Nicht verlagerbarer Kfz-Verkehr und große Teile des Wirtschaftsverkehrs hat dadurch mehr Raum für einen leistungsfähigeren Verkehrsfluss.

Wo ein Ausbau der Infrastruktur nicht ohne Eingriffe in den Kfz-Verkehr möglich ist, müssen einzelfallbezogene Lösungen erarbeitet werden. Insbesondere die Bewertung, inwieweit eine Einschränkung für den fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr zugunsten einer Steigerung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit im fließenden Radverkehr tragbar ist, muss unter Berücksichtigung der spezifischen, lokalen Rahmenbedingungen untersucht werden. Entscheidend ist meist die Gestaltung der Knotenpunkte, so dass hier eine besonders detaillierte Betrachtung erforderlich ist.

Das Vorgehen für solche Einzeluntersuchungen wurde mit Beschluss des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 14.06.2016 (Stadtratsvorlage Nr. 14-20 /V 06221) vorgestellt. Dabei können im Allgemeinen Maßnahmen zulasten des ruhenden Kfz-Verkehrs meist eher hingenommen werden als Fahrspurreduzierungen. Besonders sensible Bereiche mit hohem Parkdruck sind jedoch entsprechend kritisch zu bewerten.

Sind Flächen weder vom ruhenden noch vom fließenden Kfz-Verkehr zu gewinnen, sollten zugunsten der Sicherheit der Radfahrenden Maßnahmen im Bereich der Geschwindigkeitsanpassung vorgenommen werden. Die Einführung von „Tempo 30“ zur sicheren Führung des Radverkehrs im Mischverkehr, wenn der Einbau eigener Radverkehrsanlagen nicht möglich ist, wurde auch im Stadtratshearing als mögliche Maßnahme für Hauptverkehrsstraßen diskutiert.

Wechselwirkungen verschiedener politisch geforderter Strategien müssen aber in Einklang gebracht werden, so z.B. auch bzgl. der Einführung von grünen Wellen für den Radverkehr bei gleichzeitiger ÖPNV-Priorisierung.

Radverkehr in Grünanlagen sowie auf land- und forstwirtschaftlich genutzten Wegen

Alltags- und freizeitbezogener Radverkehr findet in bedeutsamem Maße auch unabhängig vom Straßennetz in den Grün- und Freiraumbereichen statt. Ziele oder Verbindungen in diesen Bereichen werden von zahlreichen Radfahrenden aufgesucht. Der derzeit geltende Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R) ist in einer Zeit entwickelt worden, als die

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Bevölkerungszahl sowie der Radverkehrsanteil in München noch deutlich geringer waren und das Fahrrad noch stärker als heute im Freizeit- und Erholungsverkehr genutzt wurde. Daher liegen die Haupttrouten des Radverkehrs vorrangig in Grünanlagen.

Mit dem starken Bevölkerungswachstum, dem hohen Nutzungsdruck auf Grünflächen sowie der positiven Entwicklung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel entstehen auch Probleme im Zusammenhang mit dem Radverkehr in Grünanlagen. Es treten immer häufiger Konflikte auf, insbesondere zwischen erholungssuchendem Fußverkehr und sich rücksichtslos verhaltendem Radverkehr (z.B. Kronepark, Westpark, Olympiapark, Stadtpark Pasing, nördlicher Isarradweg).

Parks und Grünanlagen sind jene Bereiche der Stadt, die in höchster Priorität sowohl für den Naturschutz als auch für die Zwecke der Naherholung bestimmt sind. Diese Funktionen gilt es zu schützen. Daher ist vor dem Hintergrund der dargestellten Bedingungen darauf zu achten, dass im fortzuschreibenden VEP-R möglichst wenige Haupttrouten des Radverkehrs durch Grünanlagen geführt werden, sofern attraktive und zumutbare Alternativen im Haupt- oder Nebenstraßennetz zur Verfügung stehen. Falls eine Haupttroute in Teilen durch eine Grünanlage geführt werden muss, sind individuelle Lösungen zu finden, die für alle Erholungssuchenden und Radfahrenden ein möglichst konfliktfreies Miteinander ermöglichen. Dabei wird betont, dass sich insbesondere die Radfahrenden in Grünanlagen stets an ein rücksichtsvolles Miteinander mit angepassten Geschwindigkeiten zu halten haben, um die Erholung und Sicherheit für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder und weitere schutzbedürftige Personengruppen zu gewährleisten.

Diese konzeptionelle Änderung zum bisherigen VEP-R heißt nicht, dass Radfahrende aus den Grünanlagen ausgesperrt werden sollen, denn Fahren mit angepasster Geschwindigkeit auf den dafür ausgeschilderten Wegen verursacht in der Regel keine Probleme und entspricht auch der geltenden Grünanlagensatzung der LHM § 2 (2) Nr. 4, die lediglich das Radfahren außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen untersagt.

In der Präambel der Satzung heißt es dazu: "Öffentlichen Grünanlagen kommt in einer hochverdichteten Großstadt neben ihren ökologischen und klimatischen Funktionen eine vorrangige Erholungs- und Freizeitfunktion für unterschiedliche Nutzergruppen zu; damit ist ein außerordentlich hoher Nutzungsdruck verbunden. Die nachfolgende Satzung dient dazu, den Erholungs- und Freizeitcharakter von Grünanlagen zu sichern und unterschiedliche, teils widerstreitende Nutzerinteressen einem gemeinwohlverträglichen Gesamtausgleich zuzuführen. Dies erfordert allerdings die weitestgehende Herauslösung der Haupttrouten aus den Grünanlagen sowie infrastrukturelle und bewusstseinsbildende Maßnahmen im Einzelfall einer unumgänglichen Haupttroutenführung durch Grünanlagen.

Land- und forstwirtschaftlich genutzte Wege befinden sich in den äußeren Stadtteilen und stellen oft stadtteil- oder gemeindeübergreifende Verbindungen dar. Diese Verbindungen laufen meist über Grundstücke in privatem Eigentum und sind als Kies-, Schotter- oder Feldwege zumeist in einfachem Ausbaustandard. Sie werden häufig zum Spaziergehen und vom Freizeit- sowie Pendelradverkehr genutzt.

Langfristiges Ziel ist es weiterhin, diese Wege als zusätzliche Elemente des Radroutennetzes zu integrieren. Dazu muss eine bessere Befahrbarkeit und ein zumindest eingeschränkter Winterdienst möglich sein sowie Verkehrssicherungsmaßnahmen ergriffen werden.

Da es sich bei diesen Wegen meist um Grundstücke in privatem Eigentum mit landwirtschaftlichem Hintergrund handelt und die Eigentumsperson oft kein Interesse am Verkauf oder an der Ertüchtigung des Weges hat, sind Lösungen für einen radverkehrsgerechten

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Unterhalt und eine Verkehrssicherung zu entwickeln, die das hohe Schutzgut des Eigentumsrechts berücksichtigen.

Im Rahmen des Freiraum2030-Konzepts wird derzeit ein landschaftsorientiertes Wegekonzept für den Münchner Grüngürtel erarbeitet. Die Ergebnisse des Gutachtens liefern grundlegende Ansätze, wie diese Verbindungen in Zukunft für den Fuß- und Radverkehr qualifiziert werden können.

Radschnellverbindungen

Worum es sich bei „Radschnellverbindungen“ im engeren Sinne handelt, wird im Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definiert:

„Radschnellverbindungen (RSV) sind Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region, die wichtige Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.“

Bei Radschnellverbindungen handelt es sich somit um eine neuartige und zugleich höchste Angebotsqualität, die insbesondere für den Alltagsradverkehr einen massiven Zugewinn an Komfort, Sicherheit und Geschwindigkeit bedeutet und dadurch das Fahrrad auch für längere Wege als Alternative zum Kfz attraktiv macht.

Für München und sein Umland wird das Thema der Radschnellverbindungen aktuell im Rahmen eines vorgezogenen Pilotprojekts im Münchner Norden (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 19.10.2016; Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06451) untersucht. Dabei soll eine vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für einen zuvor in der Potenzialanalyse des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum (PV) München festgelegten Korridor von der Innenstadt durch den Münchner Norden aufzeigen, ob und wo genau eine Radschnellverbindung realisiert werden kann und welche Maßnahmen dafür notwendig sind.

Vor dem Hintergrund konkurrierender Flächenansprüche im hochverdichteten urbanen Raum ist die Planung solcher Radverbindungen sehr komplex und bedarf eines hohen personellen und finanziellen Aufwands. Auch wenn sich politische Forderungen nach „schnellen Radverbindungen“, „Radschnellwegen“ oder „Radschnellverbindungen“ seit dem Aufkommen des Themas immer mehr häufen, können Radschnellverbindungen nur in Bereichen realisiert werden, in denen die Nutzungspotenziale entsprechend hoch sind und die Bedeutung einer solchen hochqualitativen Verbindung außer Frage steht. Diese neue Angebotskategorie im Radverkehr ist meist nur mit einem massiven Aus- und Umbau der bestehenden Infrastrukturen und somit nur unter hohem Planungsaufwand und dem Bewusstsein, dass für Radschnellverbindungen Flächen von anderen Verkehrsmitteln oder Nutzungen gewonnen und Wechselwirkungen mit negativen Folgen für die Luftreinhaltung weitestgehend verhindert werden müssen, umsetzbar.

Aufgrund des Zusammenspiels der benötigten Ressourcen zur Priorisierung von Verbindungen sowie deren Potenzialbestimmung, vertiefte Untersuchung und eventuelle Realisierung muss für die Planung von Radschnellverbindungen in München eine Gesamtstrategie entwickelt werden. Die Grundzüge dieser Strategie, unterteilt in radiale Verbindungen zwischen Stadt und Region und tangentielle Verbindungen innerhalb der Stadt München, wird im Folgenden dargestellt:

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Radiale Radschnellverbindungen zwischen Landeshauptstadt München und Umland

Bisherige und zukünftige Arbeitsgrundlage für Radialverbindungen ist die Potenzialuntersuchung des PV München, die als Ergebnis 14 Korridore (mit Varianten) und sechs Vorschläge für Pilotkorridore hervorbrachte. Eine sofortige unpriorisierte Machbarkeitsuntersuchung für alle 14 Korridore zzgl. Varianten der Untersuchung des PV München ist aus fachlicher und finanzieller Sicht zum jetzigen Zeitpunkt nicht zielführend. Die anfängliche Bereitschaft zur Untersuchung aller Korridore ist seitens mancher Landkreise vor dem Hintergrund der hohen benötigten Finanzmittel stark geschwunden. In Abstimmung mit den umliegenden Landkreisen wird daher vorgeschlagen, gemeinsam mit den Nachbarlandkreisen die restlichen fünf vom PV München vorgeschlagenen Pilotkorridore zu untersuchen: Im Ergebnis der bisherigen Abstimmungen wird daher vorgeschlagen, für die in Rot markierten Abschnitte der Pilotkorridore in Kooperation mit den Landkreisen bzw. Kommunen in eine vertiefte Machbarkeitsuntersuchung durchzuführen.

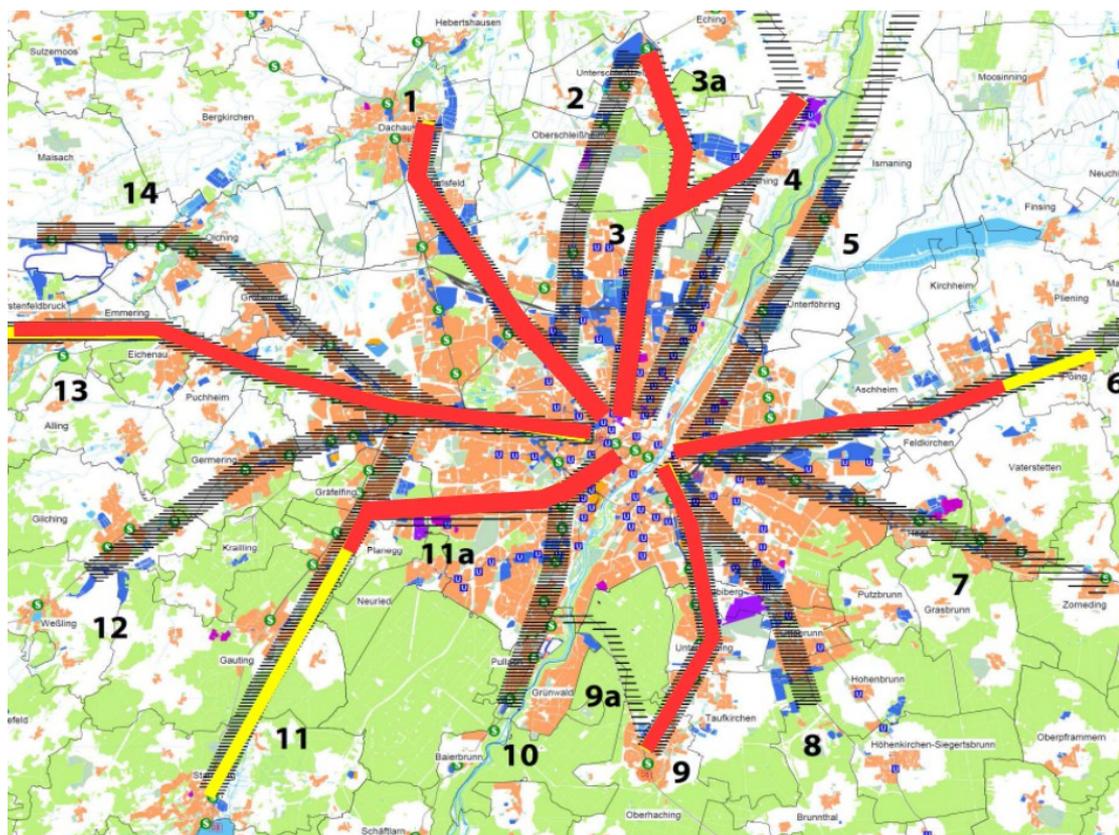


Abbildung 1: Der Pilotkorridor 3 mit 3a sowie die als nächstes zur Untersuchung vorgeschlagenen Radschnellverbindungskorridore (Korridore 1, 6, 9, 11a, 13 aus der Potenzialanalyse des PV Münchens)

Neue, nicht in der PV-Studie enthaltene Radialverbindungen werden vorerst nicht weiter untersucht. Falls sich der Landkreis München oder einzelne Gemeinden dazu entschließen, weitere Korridore in Richtung Landeshauptstadt genauer zu untersuchen, wird in Abhängigkeit von der fachlichen Eignung des jeweiligen Vorschlags angestrebt,

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Lösungen für eine Weiterführung auf dem Stadtgebiet unter Einholung eines Stadtratbeschlusses zum jeweiligen Zeitpunkt sicherzustellen.

Tangentiale Radschnellverbindungen innerhalb der Landeshauptstadt München

Neben den radialen interkommunalen Verbindungen besteht des Weiteren die Möglichkeit, tangentielle Radschnellverbindungen genauer zu untersuchen, die ausschließlich in der Stadt München verlaufen und mehrere Münchner Stadtteile miteinander verbinden. Während radiale Radschnellverbindungen bestehende Einfallstraßen entlasten sollen, liegen die Potenziale bei einem tangentialen Verlauf besonders in der Schaffung neuer attraktiver Wegebeziehungen, die bisher vom radial angelegten S- und U-Bahnnetz eher untergeordnet erschlossen werden oder nur über mehrere Umsteigebeziehungen in Kombination mit Tram und Bus möglich sind. Aktuell gibt es bereits im Stadtgebiet bestehende Radverkehrsrouten, die tangential angelegt sind (z.B. Innerer Radring), die aber noch keinem festen Standard zur schnellen Befahrbarkeit unterliegen.

Tangentiale Verbindungen wurden im Rahmen der Potenzialuntersuchung des PV Münchens nicht untersucht, da der Fokus auf der Schaffung von Verbindungen zwischen Landeshauptstadt München und Umland lag. Auf diesen Relationen sind über die weiten Strecken die Quell-Zielverkehrsströme aufgrund der Datenlage klarer und einfacher zu ermitteln.

Weiteres Vorgehen

Die vertiefte Machbarkeitsuntersuchung der Pilotradschnellverbindung im Münchner Norden wird derzeit bearbeitet und voraussichtlich zum Jahresende 2017 abgeschlossen. Während des Erarbeitungsprozesses und letztlich im Ergebnis sollen übertragbare Empfehlungen zur möglichen konkreten Gestaltung von Radschnellverbindungen in München entwickelt werden, die neben den baulichen auch verkehrsrechtliche und verwaltungsbezogene Erkenntnisse für die Bearbeitung weiterer Projekte berücksichtigen. Um das Thema der Radschnellverbindungen in mehrere Himmelsrichtungen auszuweiten, wird vorgeschlagen, fünf weitere radiale Korridore aus der Untersuchung des PV München mit dem höchsten Entwicklungspotenzial vertieft auf Machbarkeit untersuchen zu lassen.

Zudem wird vorgeschlagen, eine Untersuchung für tangentielle innerstädtische Radschnellverbindungen in Auftrag zu geben, die sowohl eine Potenzialanalyse mit resultierenden Korridoren als auch deren vertiefte Machbarkeit darstellt.

Die weiteren Untersuchungsschritte dienen ebenfalls als Grundlage dazu, Radschnellverbindungen als neues Infrastrukturelement in die Fortschreibung des VEP-R mit aufzunehmen und in das Radverkehrsnetz entsprechend zu integrieren.

Bei allen Untersuchungen werden die Wechselwirkungen auf andere Verkehrsarten dahingehend berücksichtigt, dass weitestgehend keine negativen Auswirkungen auf die Luftqualität erfolgen.

Um diese Untersuchungen durchführen zu können, sind zwingend die in Kapitel 7.1. erläuterten zusätzlichen Personalkapazitäten erforderlich. Ohne die Zustimmung des Stadtrats zu den personellen Ressourcen kann aufgrund der Komplexität und des Planungs- sowie Abstimmungsaufwands den Inhalten dieses Kapitels nicht nachgekommen und somit die vorgeschlagenen Radschnellverbindungen nicht oder nur mit deutlicher Verzögerung weiter untersucht werden. Für eine beschleunigte Umsetzung stehen aktuell keine Personalressourcen zur Verfügung.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Zwischenfazit Radroutennetz und VEP-R (Antragsziffern 5 bis 8)

Angelehnt an die Erkenntnisse o.g. Veröffentlichung „Sicherheit des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen“ der Bundesanstalt für Straßenwesen besteht im Zuge des Infrastrukturausbaus die Notwendigkeit einer Doppelstrategie zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs für Kommunen:

- Sicherstellung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen auf der Grundlage des heutigen Erkenntnisstandes gemäß den Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wie den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
- möglichst flächenhafte Verbesserung der Durchlässigkeit und Qualität des Erschließungsstraßennetzes

Wie in den vorangehenden Ausführungen zum Radverkehr in den unterschiedlichen Stadtbereichen und im Thema Radschnellverbindungen erkennbar ist, wird der im Jahr 2002 verabschiedete VEP-R in seinen Grundzügen zwar bestätigt, soll aber aufgrund der neuen Themen, Herausforderungen und Anpassungsbedarfe, die sich in den letzten 15 Jahren ergeben haben, fortgeschrieben werden. Daher schlägt die Stadtverwaltung vor, die Fortschreibung des VEP-R unter Berücksichtigung der im Beschluss enthaltenen Aussagen dieses und aller weiteren Handlungsfelder und Kapitel zu beauftragen. Dabei sollen auch Radschnellverbindungen als eigene Kategorie im VEP-R übernommen werden, sofern der zur Untersuchung notwendige Personalbedarf vom Stadtrat beschlossen wird.

3.1.2. Verkehrssicherheit, Verkehrsordnung, Verkehrssteuerung

Angemessene Radverkehrsanlagen sind das Rückgrat eines leistungsfähigen und sicheren Radverkehrs. Das Kreisverwaltungsreferat konzentrierte sich dabei in den vergangenen Jahren auf das Schließen von Lücken und Beseitigen von Engpässen im Radverkehrsnetz, um eine durchgängige sichere und attraktive Führung des Radverkehrs zu gewährleisten.

Die Maßnahmen umfassten im Wesentlichen:

- Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen
- Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten
- Anpassung von Lichtsignalanlagen an die aktuellen Regeln der Technik und die Erkenntnisse der Unfallforschung.
- Prüfung der Radwegbenutzungspflicht

Auslöser für diese Projekte waren in der Vergangenheit überwiegend gesetzliche Vorgaben und Anträge der Stadtratsfraktionen, Unfallhäufungsstellen oder die Gelegenheit für Verbesserungen im Zuge des routinemäßigen Austauschs von Lichtsignalanlagen durch das Baureferat .

Die Prüfung der Radwegbenutzungspflicht stellt dabei eine besondere, weil grundlegende,

Entwurf
Stand: 22.09.2017

systematische und flächendeckende Aufgabe dar, die immer wieder Gegenstand von Diskussionen ist. Hintergrund ist, dass in vielen Fällen von Radfahrenden die baulichen Radverkehrsanlagen im Seitenraum als sicherer empfunden werden, als es objektiv der Fall ist. Tatsächlich werden Radfahrende im Seitenraum bei Ein- und Ausfahrten, an Einmündungen oder beim Abbiegen häufig übersehen. Auf der Straße fühlen sie sich von Kfz, die nicht genügend Abstand halten oder keine angemessene Geschwindigkeit fahren, gefährdet. Sie werden aber besser gesehen und sind entsprechend weniger in Unfälle verwickelt als Radfahrende im Seitenraum auf baulichen Radwegen.

Aufgrund dieser Tatsache haben die deutschen Straßenverkehrsbehörden bereits seit der vorletzten StVO-Novellierung 1997 den gesetzlichen Auftrag, alle benutzungspflichtigen Radwege einer Prüfung zu unterziehen. Das Kreisverwaltungsreferat überprüft seit 2010 systematisch nach Stadtbezirken sämtliche Radwege, um dort, wo es die Verkehrsverhältnisse zulassen, die Benutzungspflicht aufzuheben und dem Radverkehr eine sichere und sichtbare Führung auf der Fahrbahn zu ermöglichen.

In München gibt es ca. 384 Straßen und Straßenabschnitte mit benutzungspflichtigen Radwegen. Dort wo der Radverkehr aus Sicherheitsgründen getrennt vom motorisierten Verkehr geführt werden muss, strebt das Kreisverwaltungsreferat die Neuanlage von baulichen Radwegen oder Radfahrstreifen oder den Ausbau bzw. den Rückbau der vorhandenen Radwege sowie den verkehrssicheren Umbau der Knotenpunkte nach den aktuellen Regeln der Technik an. Es ist beabsichtigt, Benutzungspflichten nur bei zwingenden Verkehrssicherheitsgründen anzuordnen. Die durch die Radfahrenden verursachten längeren Räumzeiten und die dadurch verringerte Leistungsfähigkeit des Knotens (Stau) sind in die Entscheidung mit einzubeziehen. Die rechtlich nicht zulässige Benutzungspflicht in Tempo-30-Zonen wurde bereits aufgehoben.

Es sind gerade die systematischen grundsätzlichen Aufgaben, wie die Prüfung der Radwegbenutzungspflicht, die gegenüber Aufgaben, die ein sofortiges Eingreifen notwendig machen, immer wieder zurückgestellt werden müssen. Dazu kommt, dass die Personalsituation aus verschiedensten Gründen dauerhaft angespannt ist. Auch hat sich herausgestellt, dass die Prüfung der Radwegbenutzungspflicht komplexer und in der Abstimmung aufwändiger ist, als ursprünglich 2009 angenommen. Bislang konnten daher lediglich folgende sieben Stadtbezirke bearbeitet werden:

- Laim
- Maxvorstadt
- Schwabing-Freimann
- Au-Haidhausen
- Bogenhausen
- Obergiesing
- Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt

Von den dabei insgesamt 138 überprüften Straßen mit benutzungspflichtigen Radwegen wurde in 91 Fällen die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben und in 47 Fällen beibehalten. Seit August 2015 werden bei der Überprüfung aufgrund von Personalengpässen und vorrangigeren Aufgaben keine Fortschritte mehr verzeichnet.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Geplantes weiteres Vorgehen (Antragsziffer 9)

Mit Blick auf den gesetzlichen Auftrag und die grundsätzliche Bedeutung für die Verkehrssicherheit möchte das Kreisverwaltungsreferat die Prüfung der Radwegbenutzungspflicht intensivieren. Dabei ist geplant, dem bisherigen Prinzip der Überprüfung nach Stadtbezirken zu folgen und parallel auszuloten, ob ggf. ein anderes Konzept (z.B. eine Orientierung an Fahrradhaupttrouten und eine Priorisierung nach notwendigem Radwegrückbau sowie eine zusätzliche Einbeziehung der Bezirksausschüsse) zielführender ist.

Es ist davon auszugehen, dass die Überprüfung der restlichen 18 Stadtbezirke mindestens weitere 6 Jahre dauert. Dies liegt an folgenden Faktoren:

- Abstimmungsbedarf mit anderen Fachdienststellen und der Polizei
- notwendige, mit der Aufhebung oftmals einhergehende Erarbeitung von Alternativangeboten für die dann nicht mehr im Seitenraum verpflichtende Radverkehrsführungen (Rückbau von Radwegen, Anlage von Radfahr- oder Schutzstreifen, Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen)
- schwankende Fallzahlen in den Stadtbezirken
- Kommunikation und Vermittlung der Maßnahmen in den Gremien (z.B. Bezirksausschüsse, bzw. in der Bürgerschaft)

Um den gesetzlichen Auftrag in diesem Zeitraum auch abschließen zu können, wird ein zusätzliches Vollzeitäquivalent (VZÄ) benötigt. Auch hierbei sind die zu überprüfenden Bereiche zu priorisieren und sukzessive abzarbeiten.

3.1.3. Maßnahmenumsetzung bei Engpässen und Netzlücken in der Radverkehrsinfrastruktur

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen und Diskussionen bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz werden im Folgenden der Verfahrensablauf sowie die Voraussetzungen für eine Stadtratsbefassung beschrieben.

Im Beschluss „Radverkehr in München – Bericht zur Umsetzung und Aktualisierung von Zielen“ (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 12242) vom 26.06.2013 wurde per Änderungsantrag festgelegt, dass die Auswahl der Projekte für vertiefende Untersuchungen auf Basis der Vorschläge aus der Arbeitsgruppe „Engpässe und Netzlücken“ durch den Lenkungs-kreis Radverkehr erfolgt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Für die ausgewählten Projekte führt die Verwaltung in der Folge eine vertiefende Prüfung der Konsequenzen einer Einrichtung oder Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen durch. Anschließend erfolgt eine erneute Stadtratsbefassung mit einer entsprechenden Grund-satzentscheidung.

Für Maßnahmen, die aufgrund von Radverkehrsdefiziten im Hauptverkehrsstraßennetz ausgelöst werden, erfolgt in der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Engpässe und Netzlücken“ eine erste überschlägige Prüfung der Auswirkungen bspw. hinsichtlich Ver-kehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, baulichem Aufwand, Stellplatzreduktion oder erforderlichen Baumfällungen. Hier sind auch die Belange des Wirtschaftsverkehrs ausreichend zu berücksichtigen. Insbesondere die Auswirkungen auf die Luftqualität werden ebenfalls geprüft.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Zur Umsetzung von Maßnahmen mit Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr und ÖPNV wurden im Beschluss der Vollversammlung vom 25.06.2016 „Anordnung von Radverkehrsanlagen (Markierung im Fahrbahnbereich) durch das Kreisverwaltungsreferat“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06221) die Kriterien einer Stadtratsbefassung konkretisiert. Das Kreisverwaltungsreferat sollte gemäß diesem Beschluss Radverkehrsmarkierungen vor dem Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung dem Stadtrat zur Entscheidung vorlegen, wenn diese im Hauptverkehrsnetz liegen und zu einer Umverteilung des Straßenraumes durch Fahrspurreduktion führen. Dies betrifft auch Maßnahmen, für die trotz einer Fahrspurreduktion rechnerisch keine Verschlechterung der Verkehrsqualität für den MIV oder ÖPNV zu erwarten ist (= nachfrageorientierter Ansatz).

Bei Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz, die mit einer Fahrspurreduktion verbunden sind und die rechnerisch eine Verschlechterung der Verkehrsqualität für den MIV oder ÖPNV erwarten lassen (= angebotsorientierter Ansatz), erarbeitet das Referat für Stadtplanung und Bauordnung entsprechende Grundsatzbeschlüsse des Stadtrates. Es ist generell nicht zu erwarten, dass nach Vorliegen der jeweiligen Untersuchungsergebnisse für jede Hauptverkehrsstraße auch eine Empfehlung zur Einrichtung oder Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen ausgesprochen werden kann. Die Bündelungsfunktion des Primär- und Sekundärnetzes für den MIV gemäß dem gültigen Verkehrsentwicklungsplan bildet weiterhin die verkehrliche Grundlage für die Beurteilung einer verträglichen Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird deshalb dem Stadtrat auch im Rahmen der Beschlussvorlagen zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen weder eine Funktionsherabstufung noch eine maßgebende Reduktion der Leistungsfähigkeit der untersuchten Hauptverkehrsstraßen vorschlagen. Allerdings muss sich die Landeshauptstadt München heute und in Zukunft einzelfallspezifisch mit der Beibehaltung eines „100%-Anspruchs“ an die Verkehrsqualität für den MIV kritisch auseinandersetzen. Andernfalls ergeben sich in den meisten Fällen auch langfristig keine Möglichkeiten, den öffentlichen Straßenraum neu zu gestalten.

Eine Stadtratsbefassung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird auch erfolgen, wenn die Einrichtung oder Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen z.B. nur durch Stellplatzreduzierung mit größeren lokalen Auswirkungen realisierbar wäre. Da die Beurteilung dieser Auswirkungen immer von spezifischen örtlichen Gegebenheiten abhängt, kann kein fester Wert als Auslöser einer Stadtratsbefassung festgelegt werden.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass vor der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz, unabhängig von einer eventuellen Stadtratsbefassung, immer eine detaillierte referatsübergreifende Prüfung der Auswirkungen durchgeführt wird. Diese Prüfung erfolgt zukünftig auch unter dem Blickwinkel der Auswirkungen auf die Luftqualität. Sofern eine Umsetzung mit dem Entfall einer Fahrspur verbunden wäre, erfolgt eine Stadtratsbefassung entweder durch das Kreisverwaltungsreferat oder das Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Im Falle einer Realisierung dieser Maßnahmen nur zu Lasten anderer Flächen wie bspw. Stellplätzen oder Straßenbegleitgrün, erfolgt eine Stadtratsbefassung einzelfallspezifisch je nach Ergebnis der ersten überschlägigen Prüfung der Auswirkungen durch die Verwaltung. Grenzfälle werden auch im Lenkungsreis Radverkehr vorgestellt. Eine Stadtratsbefassung durch die jeweils zuständigen Referate aufgrund der Kriterien der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt Mün-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

chen (GeschO) bleibt davon selbstverständlich unberührt. Abhängig von der Entscheidung des Stadtrates erarbeitet anschließend das Baureferat die weiteren Planungen, führt die Projektgenehmigungen herbei und setzt die Maßnahmen um.

Anordnung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Wie im Grundsatzbeschluss von 2009 unter der Ziffer 4.2 „Qualitätsoffensive im Radverkehrsnetz“ näher erläutert, kann eine Erweiterung von Radverkehrsanlagen auch Einschränkungen der Kfz-Verkehrsflächen zur Folge haben. In jedem Fall bedarf es dazu eingehender Untersuchungen der Leistungsfähigkeit und der Art der möglichen Maßnahmen durch das Kreisverwaltungsreferat. Mit Stadtratsbeschluss vom 15.06.2016 (Sitzungsvorlage 14-20 / V 06221) wurde vom Stadtrat ein abgestuftes Verfahren für die Anordnung von Radverkehrsanlagen durch das Kreisverwaltungsreferat beschlossen. Umsetzungsbeispiele seit 2013 werden in Anlage 1 dargestellt.

Öffnung von Einbahnstraßen

Bisher sind 370 Einbahnstraßen von rund 700 im Stadtgebiet für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet (Überprüfungsquote: rd. 70 %). Eine Liste mit den einzelnen Straßen ist im Internet unter www.muenchen.de oder www.radlhauptstadt.muenchen.de veröffentlicht. Rund 10 weitere Einbahnstraßenöffnungen sind angeordnet und liegen dem Baureferat zur Umsetzung vor. Dies führt neben einer besseren Durchlässigkeit der Stadtquartiere zu einer weiteren Geschwindigkeitsreduktion beim Kraftfahrzeugverkehr in Tempo-30-Zonen und verstärkt das Bewusstsein um die Präsenz des Radverkehrs bei den Autofahrerinnen und Autofahrern.

Im Handlungsfeld Einbahnstraßen wird das Kreisverwaltungsreferat weiterhin systematisch die verbleibenden, noch nicht geöffneten Einbahnstraßen auf die Möglichkeit der Zulassung des gegenläufigen Radverkehrs hin überprüfen und dies dort, wo möglich, anordnen. Konkrete Anträge politischer Gremien und von Bürgerinnen und Bürgern werden dabei priorisiert.

Einrichtung von Fahrradstraßen

Vor dem Hintergrund eines gut ausgebauten Radverkehrsnetzes soll u. a. durch die Einführung von Fahrradstraßen die Attraktivität und Qualität von Radverkehrsverbindungen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht werden. Das Kreisverwaltungsreferat hat in den Jahren 2013 und 2014 die Ausweisung von Fahrradstraßen deutlich forciert. Bis Oktober 2014 waren insgesamt 55 Fahrradstraßen eingerichtet. 2015 wurden zwei weitere und 2016 drei weitere Fahrradstraßen eingerichtet, so dass München aktuell 60 Fahrradstraßen hat.

Bei der Auswahl der Fahrradstraßen werden folgende Entscheidungskriterien zu Grunde gelegt: Die Bündelung des Radverkehrs im Netzzusammenhang (z.B. durch bereits bestehende Beschilderungen als Radverkehrsrouten), die Attraktivität für den Radverkehr durch ausreichende Fahrbahnbreiten im Begegnungsverkehr, eine bereits vorhandene oder zu erwartende starke Nutzung durch den Radverkehr, die Gestaltung der Anlagen und die Führung des Radverkehrs am Beginn und am Ende der jeweiligen vorgeschlagenen Fahrradstraße, ggf. bestehende Interessenskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und die bauliche Gestaltung der Straßen. Mit einer Evaluationsstudie (Bekanntgegeben im Stadtrat mit Sitzungsvorlage 14-20 / V 07432) sollte herausgefunden werden, wie sich dieses Instrument der Verkehrsregelung in der Praxis auf die Verkehrsteilnehmer auswirkt.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Die Berichte, sowie die einzelnen Fahrradstraßen sind im Internet unter www.muenchen.de oder www.radlhauptstadt.muenchen.de veröffentlicht.

Im Handlungsfeld Fahrradstraßen plant das Kreisverwaltungsreferat auf der Grundlage des Gutachtens weitere Umsetzungen. Gemäß Sitzungsvorlage 14-20 / V 07549 („Durchführung von Verkehrsversuchen durch das KVR“ vom 14..12.2016) soll zudem im Rahmen von drei Pilotprojekten die Weiterentwicklung des Fahrradstraßennetzes durch Bevorrechtigung von Fahrradstraßen entlang ausgewählter Fahrradrouten erprobt werden.

Umsetzungsstand der „Leuchtturmprojekte“ aus dem ersten Grundsatzbeschluss und weiterer Projekte im Lückenschluss

In erster Priorität wurden bisher die unter Antragspunkt 19 des Grundsatzbeschlusses Radverkehr vom 29.07.2009 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 01793) genannten „Leuchtturmprojekte“ Kapuzinerstraße zwischen Auenstraße und Lindwurmstraße, Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße, Lindwurmstraße zwischen Poccistraße und Sendlinger Tor und Brienner Straße zwischen Odeonsplatz und Platz der Opfer des Nationalsozialismus bearbeitet.

Kapuzinerstraße

Die Kapuzinerstraße ist das erste umgesetzte Leuchtturmprojekt und wurde 2013 vom Baureferat fertiggestellt. Im Zuge der Beantwortung der schriftlichen Anfrage gemäß § 68 GeschO Nr. 14-20 / F 00234 von Herrn StR Paul Bickelbacher, Frau StRin Sabine Nallinger, Herrn StR Herbert Danner, Frau StRin Anna Hanusch vom 24.02.2015 wurde bereits über die Auswirkungen der Umgestaltung berichtet. Darin wurde ausgeführt: *„Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird die Entwicklung der Verkehrssituation in der Kapuzinerstraße auch im Hinblick auf mögliche Veränderungen durch die Verkehrsfreigabe des Luise-Kiesselbach-Platz-Tunnels Mitte 2015 weiterhin beobachten.“* Nach Verkehrsfreigabe des Luise-Kiesselbach-Tunnels wird nun auch der Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.06.2014 (Ziffer 2) zum Thema Evaluation des Projektes Kapuzinerstraße abschließend behandelt.

Nach der Auswertung von Detektorwerten aus den Jahren 2014, 2015 und 2017 ist durch die umgesetzte Planungsvariante keine wesentliche Veränderung der Kfz-Verkehrsstärke in der Kapuzinerstraße erkennbar. Die Kapuzinerstraße bleibt auch weiterhin unverändert eine Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr und erfüllt die Aufgabe zur Verbindung von Stadtteilen innerhalb Münchens und innerörtlicher Verkehre über längere Distanzen. Diese Funktionen übernimmt die Kapuzinerstraße nun allerdings auch in angemessener Form für den Radverkehr, was dem Ziel aus dem aktuell gültigen Verkehrsentwicklungsplan zur „Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Straßennetzes innerhalb des Mittleren Ringes“ entspricht. Als Beispiel für einen angebotsorientierten Planungsansatz für den Kfz-Verkehr hat sich im Zuge der Evaluation des Projektes gezeigt, dass bei einer maßvollen Reduktion der Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr keine nennenswerten Verlagerungen in das untergeordnete Straßennetz stattfinden.

Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße

Für die Rosenheimer Straße wurden mehrere Varianten zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen ausgearbeitet. Zur Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse wurde eine versuchsweise Temporeduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 eingerichtet (vgl. Beschluss

Entwurf
Stand: 22.09.2017

des Kreisverwaltungsausschusses vom Juli 2017, Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 08788). Durch das Baureferat werden in diesem Zuge zudem bauliche Anpassungen an den Einfädelungsbereichen des Radverkehrs Höhe Orleansstraße und Balanstraße/Metzstraße zur Optimierung der Verkehrssicherheit vorgenommen. Anschließend soll der Stadtrat über das weitere Vorgehen entscheiden.

Briener Straße zwischen Odeonsplatz und Oskar-von-Miller-Ring

Die Briener Straße ist im Planungsumgriff der anstehenden Sanierung des Altstadtringtunnels enthalten. Im Beschluss der Vollversammlung vom 22.01.2014 „Altstadtring Nordwest, Sicherheitsnachrüstung Altstadtringtunnel, Stadtreparatur um den Oskar-von-Miller-Ring im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt und im 1. Stadtbezirk Altstadt – Lehel“ wurde zur Briener Straße Folgendes ausgeführt: „Mit der Realisierung des Szenario „modifiziert“ reduziert sich die Verkehrsbelastung der inneren Briener Straße, so dass dort der Radverkehr verträglich mit dem Individualverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann. Falls am Wittelsbacherplatz später eine Einbahnregelung zum Zuge kommt, wäre eine Öffnung für den Radverkehr entgegen der Einbahnregelung möglich. An der Kreuzung der Briener Straße mit dem Altstadtring sieht dieses Projekt neue Querungsmöglichkeiten vor.“ Um bereits vor dem Abschluss der Sanierung des Altstadtringtunnels eine Verbesserung für den Radverkehr umzusetzen, prüft das KVR derzeit anlässlich der Stadtratsanträge A 01683, A 01928, A 02128, ob die Einführung einer Einbahnregelung in der Briener Straße in diesem Abschnitt unter Beibehaltung eines gegenläufigen Radverkehrs realisierbar ist.

Weitere Abschnitte der Briener Straße:

Briener Straße zwischen Oskar-von-Miller-Ring und Karolinenplatz

bzw. Briener Straße zwischen Türkenstraße und Karolinenplatz (Antragsziffer 11)

2011 wurden abschnittsweise Radfahrstreifen umgesetzt, soweit im Bestand möglich. Es besteht weiterhin eine Lücke in der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Türkenstraße und Karolinenplatz mit einer Länge von ca. 150 m. Die anliegende Bebauung wird überwiegend vom Dienstleistungssektor aus dem Rechts- und Finanzbereich genutzt. Bei einer Tagesbelastung von ca. 11.000 Kfz/24h und ca. 900 - 1.000 Kfz/h in der Spitzenstunde, in Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, ist die Schaffung von Radverkehrsanlagen geboten.

Um diese Lücke zu schließen, wird vorgeschlagen, Radverkehrsanlagen zu Lasten der 2 m breiten, abmarkierten beidseitigen Stellplätze am Fahrbahnrand (ca. 15 Stellplätze je Seite, Parkregelung Mischparken, Parkraummanagementgebiet Karolinenplatz) und eines kurzen Teilstücks der überbreiten Fahrbahn vor Hausnummer 22 zu realisieren. Dadurch entfallen ca. 30 Stellplätze. Im Gebiet „Karolinenplatz“ kann ein deutlicher Rückgang der Parkraumnachfrage festgestellt werden, der grundsätzlich einen Spielraum für eine Reduktion von Stellplätzen lässt.

Es wird vorgeschlagen, die Maßnahme zunächst probeweise für ein Jahr umzusetzen. Anschließend wird dem Stadtrat über die Erfahrungen berichtet und ein Vorschlag zur dauerhaften Beibehaltung der Radverkehrsinfrastruktur oder der Wiederherstellung der Stellplätze unterbreitet. Mit dem Beschluss der Vollversammlung vom 01.07.2015 „Kunstareal – modifizierte Alternative 5“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02480) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, nach Vorliegen der genehmigten Detailplanung

Entwurf
Stand: 22.09.2017

für die Verkehrsflächen rund um das Kunstareal, Kompensationsmöglichkeiten (z. B. Änderung der Grenzen der Parkraummanagement-Gebiete) für die in diesem Zusammenhang entfallenden Stellplätze zu prüfen und das Parkraummanagement entsprechend anzupassen. Aufgrund des vergleichsweise geringen Aufwands der Markierung von Radverkehrsanlagen für den Verkehrsversuch in der Briener Straße könnten diese, je nach Ergebnis sowie unter Berücksichtigung der weiteren Entwicklung des Ruhenden Verkehrs im Zuge der Planungen zum Kunstareal, auch wieder zugunsten der Stellplätze aufgelöst werden.

Briener Straße zwischen Karolinenplatz und Arcisstraße

Seit 2016 gibt es dort beidseitige Radfahrstreifen.

Briener Straße zwischen Königsplatz und Stiglmaierplatz

Das Baureferat erstellt derzeit die Entwurfsplanung zur Einrichtung von beidseitigen Radfahrstreifen als Ersatz für die baulichen Radwege gemäß Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses, Sitzungsvorlage 14-20 / V 06221.

Lindwurmstraße zwischen Sendlinger Tor und Poccistraße / Ruppertstraße

Für das Leuchtturmprojekt Lindwurmstraße wurden verschiedene Konzeptvarianten untersucht, die jedoch alle mit erheblichen stadtgestalterischen, verkehrlichen und/oder finanziellen Auswirkungen verknüpft sind. Anlässlich einer Baustellensituation wegen der beidseitigen Verlegung von Glasfaserleitungen zwischen Sendlinger-Tor-Platz und Kapuzinerstraße durch die Stadtwerke München waren die Gehwege so stark eingeschränkt, dass die gemeinsame sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs dort nicht mehr möglich war. Es wurde in jeder Fahrtrichtung ein Radfahrstreifen auf der rechten Fahrspur abmarkiert, deren Auswirkungen in mehreren Stadtratsanträgen thematisiert wurden. In dieser Zeit stand dem Kfz-Verkehr zwischen Kapuzinerstraße und Ziemssenstraße pro Fahrtrichtung nur eine statt zwei Fahrspuren zur Verfügung.

Der Ausweichverkehr in den Nebenstraßen überstieg nach Beobachtungen der Verwaltung nicht das baustellenbedingte übliche Maß. Beschwerden über eine Zunahme der Lärm- und Abgasbelastung oder eine Beeinträchtigung des Wirtschaftsverkehrs sind bei der Verwaltung nicht eingegangen. Für Rettungsfahrzeuge lag hier nach unseren Informationen keine Beeinträchtigung vor. Im Einsatzfall konnte unter Inanspruchnahme von Sonderrechten (Blaulicht) der Radfahrstreifen befahren werden, sodass im Grunde ein schnelleres Vorankommen möglich war.

Für die Durchführung der Baumaßnahme wurde bewusst die Ferienzeit gewählt, um die Beeinträchtigungen für den motorisierten Individualverkehr und damit für den Berufsverkehr, den Wirtschaftsverkehr und die Anwohnerschaft möglichst gering zu halten. Die klare Trennung des Kfz-, Rad- und Fußverkehrs erwies sich aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates als besonders sicher.

Im Auftrag des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wurden am Montag, 20. August 2012 drei Querschnittszählungen in der Lindwurmstraße an mehreren Querschnitten im Baustellenbereich (nordöstlich Kapuzinerstraße, nordöstlich Goetheplatz) sowie außerhalb des Baustellenbereichs (nordöstlich Poccistraße) zu Standarderhebungszeiten durchgeführt (Wetter: sonnig-heiß wie am Vergleichstag im Mai 2011). Beim Vergleich ist aller-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

dings zu berücksichtigen, dass die Zählung während der Schulferien in der Hauptferienzeit stattfand.

Der errechnete Kfz-Tagesverkehr in der Lindwurmstraße ist im August 2012 ca. 20 - 25 % niedriger als der Verkehr im Mai 2011. Erfahrungsgemäß ist in der Ferienzeit der Verkehr auch ohne Baustelle ca. 15-20 % geringer als an einem „Normalwerktag“ außerhalb der Ferienzeit.

Der Blick auf die einzelnen Zählstellen zeigt am Vormittag eine stärkere Abnahme der MIV-Verkehrsmenge stadteinwärts im Baustellenbereich, während stadtauswärts die Abnahme geringer und gleichmäßiger innerhalb und außerhalb des Baustellenbereichs ist. Am Nachmittag verteilt sich die Verkehrsabnahme gleichmäßig auf beide Fahrtrichtungen und alle anderen Bereiche. Trotz des aufgrund der Ferienzeit fehlenden Schülerverkehrs hat der Radverkehr insgesamt zugenommen. Die stärkere Zunahme nordöstlich der Poccistraße kann auch mit der damaligen Sperrung der Theresienwiese (Aufbau Oktoberfest) zusammenhängen.

Die neben der Verkehrszählung zusätzlich durchgeführte Verkehrsbeobachtung brachte folgende Ergebnisse:

Vormittag:

- zähfließender Verkehr stadteinwärts ab Schmeller-/Zenettistraße in der Zeit von 08:20 Uhr bis 09.15 Uhr, Stau zwischen Goetheplatz und Sendlinger-Tor-Platz zwischen 08.20 Uhr und 10.00 Uhr,
- stadtauswärts in allen Bereichen fließender Verkehr.

Nachmittag:

- kurzzeitig zäher Verkehr stadtauswärts zwischen Sendlinger-Tor-Platz und Ziemsenstraße und zwischen Goetheplatz und Kapuzinerstraße
- stadteinwärts in allen Bereichen fließender Verkehr.

Aus Sicht der Verkehrsplanung besitzt die Beurteilung der Auswirkungen auf den fließenden Kfz-Verkehr während einer Baumaßnahme im Hinblick auf eine langfristige und stadtverträgliche Lösung allerdings nur eine bedingte Aussagekraft. Dies ist mit den folgenden Sachverhalten zu begründen:

- Die Verkehrsmenge ist während der Ferienzeit niedriger als am „Normalwerktag“.
- Erfahrungsgemäß brauchen geänderte Verkehrssituationen eine gewisse Eingewöhnungszeit, um einen repräsentativen Zustand zu erreichen. Neuaufteilungen des Straßenraums sind auch im Hinblick auf mittel- bis langfristige Ziele der Verkehrsentwicklung zu bewerten. Diese Effekte lassen sich kurzfristig teilweise gar nicht bzw. nur schwer erfassen.
- Die bisherigen Lösungsansätze der Verwaltung für die Leuchtturmprojekte versuchen generell die Fahrspuranzahl in den Hauptverkehrsknoten nach Möglichkeit zu erhalten. Dabei wird bei der Einrichtung von Radverkehrsanlagen im Bereich der Kreuzungen baulich in den Seitenraum eingriffen, um leistungsfähige Aufstell- und Verflechtungsbereiche für den Kfz-Verkehr zu ermöglichen. Da dies bei einer zeit-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

lich befristeten Baustellensituation nicht angemessen wäre, wurde während der Baustelle in der Lindwurmstraße stattdessen durchgängig auch in den relevanten Knotenpunktbereichen auf eine Fahrspur verzichtet. Insofern sind die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr nicht repräsentativ.

Aufgrund der Komplexität der Planung und der Größe des Untersuchungsgebietes soll der Abschnitt der Lindwurmstraße von der Poccistraße bis zum Sendlinger Tor zugunsten der im Beschluss genannten Projekte mit einer größeren Umsetzungschance zunächst zurückgestellt werden. Sollten sich die (verkehrlichen) Rahmenbedingungen ändern und der Trend einer abnehmenden Verkehrsstärke im Kfz-Verkehr in der Lindwurmstraße anhalten, wird der Stadtrat erneut mit der Thematik befasst.

Das Baureferat hat Ende 2016 auf der gesamten Strecke Belagssanierungen an den Radwegen der Lindwurmstraße durchgeführt. Auf Antrag der SPD-Stadtratsfraktion hat das Baureferat Anfang 2017 weiterführende Sanierungsmaßnahmen für die Radwege in der Lindwurmstraße entwickelt. Diese Maßnahmen beinhalten unter anderem die Erneuerung und Roteinfärbung der Furtmarkierungen entlang der Lindwurmstraße sowie punktuelle Radwegverbreiterungen und wurden ab Sommer 2017 umgesetzt.

Beauftragung von vertiefenden Untersuchungen von Knoten und Strecken im Hauptverkehrsstraßennetz mit Defiziten der Radverkehrsinfrastruktur (Antragsziffer 12)

Um dem vom Stadtrat beschlossenen Vorgehen für vertiefende Untersuchungen zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen zu entsprechen, soll mit dem vorliegenden Beschluss das weitere Vorgehen für die nachstehenden Projekte festgelegt werden. Diese sind lediglich eine Teilmenge von Radverkehrsdefiziten, deren Auswahl hauptsächlich auf vorliegenden Stadtrats- und Bezirksausschussanträgen und -empfehlungen sowie bereits erfolgten Vorprüfungen beruht. Die bisherige Arbeit hat gezeigt, dass sich durch anstehende Baumaßnahmen, wie beispielsweise Fahrbahn- oder Radwegesanierungen, den Austausch von Lichtsignalanlagen oder Gleiserneuerungen der Stadtwerke München eine Änderung der Bearbeitungsreihenfolge von Projekten ergeben kann.

Knotenpunkte

Die Verwaltung hat bestandsorientierte Maßnahmen für den Stiglmaierplatz und den Europaplatz bereits untersucht, bisher ohne konsensfähige Lösung. Mit den Stadtratsanträgen Nr. 14-20 / A 02621 und Nr. 14-20 / A 02622 wurden Verbesserungen für den Radverkehr am Stachus und am Lenbachplatz gefordert. Für die vier Knotenpunkte **Stiglmaierplatz (einschließlich Dachauer Straße/ Seidlstraße)**, **Lenbachplatz**, **Stachus** und **Europaplatz** sollen nun vertiefende Untersuchungen durchgeführt werden.

Strecken

Pfeufferstraße zwischen Lindwurmstraße und Herzog-Ernst-Platz

Es sind defizitäre Radwege im Seitenraum vorhanden. Es soll die Möglichkeit zur Einrichtung von richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen geprüft werden.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Lindwurmstraße zwischen Pfeuferstraße / Plinganserstraße und Implerstraße

Dieser Abschnitt weist im Vergleich zum Leuchtturmprojekt Lindwurmstraße eine ähnliche Problemlage auf, allerdings bei einer wesentlich geringeren Kfz-Verkehrsstärke.

Implerstraße / Thalkirchner Straße zwischen Lindwurmstraße und Brudermühlstraße

Es sind defizitäre Radwege im Seitenraum vorhanden. Eine fahrbahnseitige Führung könnte überwiegend zu Lasten der überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen realisiert werden. Eine vertiefende Untersuchung vor allem in den Knotenpunktsbereichen ist allerdings notwendig.

Paul-Heuse-Straße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße

In diesem Abschnitt sind bislang keine separaten Radverkehrsanlagen vorhanden. Aufgrund der hohen Verkehrsstärke wird gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen die Einrichtung von eigenständigen Radverkehrsanlagen empfohlen.

Ludwigstraße / Leopoldstraße

Aus Sicht der Verwaltung ist der Bedarf für Verbesserungen für den Radverkehr in diesem Abschnitt gegeben. Verkehrsbeobachtungen zeigen für den gesamten Abschnitt der Leopold- und Ludwigstraße regelmäßig Konflikte und Gefahrensituationen. Diese entstehen unter anderem durch schnelle Radfahrende, die zum Überholen die breiten Gehwege benutzen. Die Radwege können den starken Radverkehr nicht mehr aufnehmen. Insbesondere im Bereich der Universität und der Einengungen an den Unterführungsbauwerken und U-Bahnabgängen sind an den Signalanlagen Stauungen des Radverkehrs zu Spitzenzeiten an der Tagesordnung. Das Rechtsabbiegen von Kfz wird dadurch erschwert. Auch Rechtsabbiegeunfälle passieren regelmäßig. Bisher wurden an der Ludwigstraße zwischen Odeonsplatz und Siegestor folgende Verbesserungen für den Radverkehr durchgeführt:

- Kreuzung Ludwig-/ Von-der-Tann-Str. (Oskar-von-Miller-Ring):
 - stadtauswärts - eigenes Radverkehrssignal mit 2 Sek. Vorlauf
 - stadteinwärts - eigenes Radverkehrssignal mit 1 Sek. Vorlauf
- Geschwister-Scholl-Platz:
 - Radverkehr wird in beiden Fahrtrichtungen außerhalb des signalisierten Bereiches geführt.
- Kreuzung Akademie-/ Ludwigstr.:
 - stadtauswärts - Radverkehr fährt auf Fußgängersignal mit 2 Sek. Vorlauf
 - stadteinwärts - Radverkehr fährt auf Fußgängersignal mit 1 Sek. Vorlauf

Um die Einfahrsituation für den Radverkehr in den Hofgarten zu verbessern und attraktiver zu gestalten, wurden der Taxistandplatz am Odeonsplatz neu geordnet und die Taxistellplätze im Kurvenradius des Odeonsplatzes teilweise Richtung Norden verschoben. Es konnten alle Taxistellplätze erhalten werden. Der aus der Briener Straße kommende Radverkehr kann damit auf der asphaltierten Fahrbahn direkt in den Hofgarten einfahren. Für den Einbau von Aufstellflächen an den Signalanlagen in der Ludwigstraße gegenüber den Einmündungen der Theresien- und der Schellingstraße muss gemäß Änderungsantrag zum Stadtratsbeschluss vom 14.06.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06221) eine gesonderte Stadtratsvorlage erarbeitet werden, „in der die Maßnahme einzeln mit genauen Zahlen und Verkehrsdaten wie z.B. Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, Darstellung der Verkehrsführung etc. begründet wird“. Wegen einer umfangreichen Hoch-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

baumaßnahme der Ludwig-Maximilians-Universität muss die Maßnahme noch zurückgestellt werden.

In der Leopoldstraße wurde an der Münchner Freiheit entlang der Mobilitätsstation 2014 ein Radfahrstreifen markiert.

Das Polizeipräsidium München bezieht mit Schreiben vom 27.02.2015 eine deutliche Stellung zur Situation im Abschnitt zwischen Münchner Freiheit und Odeonsplatz (s. Anlage 53).

In der Ludwigstraße wurden bereits einige Verbesserungen für den Radverkehr erarbeitet bzw. sind derzeit in Abstimmung. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Radverkehr und der zügigen Radfahrgeschwindigkeiten auf der Ludwigstraße zwischen Siegestor und Odeonsplatz wird aus Verkehrssicherheitsgründen langfristig empfohlen, die bestehenden baulichen Radwege aufzulösen und durch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu ersetzen. Die notwendige Fahrspuranzahl zwischen Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring) und Odeonsplatz kann erst beurteilt werden, wenn die Maßnahme „Sanierung Altstadtringtunnel“ abgeschlossen ist und der Verkehr sich an die geänderte Situation angepasst hat. Für den Abschnitt zwischen Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring) und Siegestor empfiehlt sich eine vertiefende Untersuchung.

Die Radwege in der Leopoldstraße wurden Anfang 2017 beidseitig im Abschnitt Georgenstraße bis Rheinstraße in großen Teilabschnitten saniert. Rund um das Siegestor sind im Rahmen einer städtebaulichen Platzgestaltungsmaßnahme Verbesserungen für den Radverkehr vorgesehen. Für den gesamten Abschnitt der Leopoldstraße zwischen Münchner Freiheit und Siegestor besteht trotz der geschilderten Konflikte derzeit keine Möglichkeit, im Bestand Verbesserungen herbeizuführen.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Weiterer Ablauf zu den genannten Projekten

Übersicht Strecken	Anzahl Fahrstreifen	Verkehrsbelastung Kfz/24h	Weiteres Vorgehen
Pfeufferstraße zwischen Lindwurmstraße und Herzog-Ernst-Platz	2x1	ca. 14.000	vertieft untersuchen
Lindwurmstraße zwischen Pfeufferstraße / Plinganserstraße und Imlerstraße	2x2	ca. 14.000	vertieft untersuchen
Imlerstraße / Thalkirchner Straße zwischen Lindwurmstraße und Brudermühlstraße	2x1 überbreit bzw. 2x2	ca. 12.000 - 16.000	vertieft untersuchen
Paul-Heyse-Straße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße	2x2	ca. 23.000	vertieft untersuchen
Ludwigstraße zwischen Odeonsplatz und Oskar-Von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring)	2x2	ca. 16.000	zurückstellen (wegen Maßnahme Altstadtring Nordwest)
Ludwigstraße zwischen Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring) und Siegestor	2x3	ca. 31.000 - 35.000	vertieft untersuchen
Leopoldstraße zwischen Siegestor und Münchner Freiheit	2x2	ca. 30.000 - 35.000	zurückstellen
Lindwurmstraße zwischen Poccistraße / Ruppertstraße und Sendlinger Tor	2x2	ca. 22.000 - 27.000	zurückstellen

Übersicht Knoten und angrenzende Strecken	Anzahl Fahrstreifen	Verkehrsbelastung Kfz/24h	Weiteres Vorgehen
Stiglmaierplatz			vertieft untersuchen
Querschnitt Nymphenburger Straße	2x1 überbreit	ca. 15.000	
Querschnitt Brienner Straße	2x1	ca. 18.000	
Querschnitt Dachauer Straße	2x2	ca. 25.000	
Querschnitt Seidlstraße	2x2	ca. 26.000	

Lenbachplatz			vertieft untersuchen
Elisenstraße	2x2*	ca. 24.000	
Sophienstraße/Ottostraße (Erschließungsstraßen)	1**	ca. 7.400	
Lenbachplatz	2x3	ca. 41.000	
Karlsplatz	2x3	ca. 40.000	
Stachus			vertieft untersuchen
Prielmayerstraße	1**	ca. 500	
Bayerstraße	2**	ca. 7.000	
Karlsplatz	2x3	ca. 40.000	
Sonnenstraße	2x3	ca. 43.000	

Europaplatz			vertieft untersuchen
Maria-Theresia-Straße Nord (Erschließungsstraße)	***	ca. 1.000	
Maria-Theresia-Straße Süd (Erschließungsstraße)	***	ca. 2.600	
Möhlstraße (Erschließungsstraße)	***	ca. 3.000	
Prinzregentenstraße West	2x2	ca. 38.000	
Prinzregentenstraße Ost	2x2	ca. 34.000	

* Möglichkeiten einer Fahrstreifenreduktion in Untersuchung

** Einbahnregelung

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Mit positiver Entscheidung des Stadtrats wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat vertiefende Untersuchungen für die genannten Strecken und Knotenpunkte durchzuführen. Dabei werden sämtliche Elemente des Straßenraumes analysiert und verschiedene Varianten für eine mögliche Neugestaltung skizziert und bewertet. Die dafür ggf. erforderlichen Arbeiten (bspw. Bestandspläne, Verkehrserhebungen, verkehrstechnische Untersuchungen) werden je nach Aufwand vergeben und aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Nach Abschluss der Untersuchungen wird dem Stadtrat durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Vorschlag zur Entscheidung vorgelegt.

3.1.4. Instandhaltung und Nutzbarkeit bestehender Radverkehrsinfrastruktur

Das Münchner Straßennetz hat bei einer Länge von ca. 2.340 km eine Fahrbahnfläche von ca. 18 Mio. m². Die Fläche der 970 km baulichen Radwege beträgt mit 1,8 Mio. m² rund 10% der Fahrbahnflächen.

Zustand des Radwegenetzes

Die Kontrolle der Verkehrssicherheit bei baulichen Radwegen erfolgt durch das Baureferat im Zuge turnusmäßiger Begehungen und Befahrungen mit dem Rad. Zusätzlich dazu erfolgte im Jahr 2015 eine Zustandserfassung und -bewertung aller baulichen Radwege. Dies wurde ausgeführt durch ein externes Büro, nach definierten Zustandskriterien, angelehnt an das gültige Regelwerk „Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen“ (EEMI 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Die Zustandskriterien und das Bewertungsmodell wurden in einer vorgelagerten Konzeptionsphase entwickelt, da es für den kommunalen Bereich noch keine verbindlichen Standards gibt. Im Rahmen dieses Projektes wurde, erstmals für eine deutsche Kommune, der Zustand der gesamten baulichen Radwege nach den o. g. Kriterien bzw. Richtlinien erfasst.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass der Zustand

- bei ca. 70% aller Radwege sehr gut bis gut
- bei ca. 18% aller Radwege zufriedenstellend und
- bei ca. 12% aller Radwege ausreichend ist.

Im Unterschied zu anderen Bundesländern (z. B. Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg) sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ Ausgabe 2010 (ERA 2010) im Freistaat Bayern von der zuständigen Staatsregierung bisher nicht eingeführt worden. Für bestehende Straßen haben die ERA 2010 lediglich empfehlenden Charakter. Die dabei empfohlenen Breitenmaße für Radwege unterscheiden sich je nach Anlagentyp, Verkehrsstärke und notwendige Breite für den Sicherheitsraum und variieren je nach örtlicher Situation. Da sowohl die empfohlenen Radwegbreiten als auch die Bestandsbreiten örtlich sehr stark variieren, ist eine komplette Erfassung für die 970 km baulichen Radwege nicht vorhanden. Aus diesem Grund erfolgt im Rahmen von Sanierungs- oder Umbaumaßnahmen in Abstimmung mit den Planungsbeteiligten, vor allem mit dem Kreisverwaltungsreferat, jeweils eine Einzelfallprüfung.

Auch wenn keine komfortable Radwegbreite vorhanden ist, ist die Verkehrssicherheit davon nicht beeinträchtigt.

Hinzu kommt, dass die Radverkehrsinfrastruktur ein integraler Bestandteil der Straßen-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

und Verkehrsplanung ist und damit bei allen neuen Infrastrukturprojekten entsprechend mitberücksichtigt wird. So sind sowohl bei den Tunnelprojekten am Mittleren Ring Radverkehrsführungen integriert, wie auch der Neu- und Umbau von Straßen in Tempo-30-Zonen einen wesentlichen Beitrag zu einer zeitgemäßen Radverkehrsführung leistet. Auch bei der zunehmenden Realisierung von Radfahr- und Schutzstreifen im Straßenneubau sind die Kosten für die Radverkehrsinfrastruktur untrennbar mit den Straßenbaukosten verbunden.

Winterdienst

Gemäß dem städtischen Aufgabengliederungsplan ist dem Baureferat die Aufgabe als Straßenbaulastträger übertragen. Es ist nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) bzw. dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) für die Reinigung und den Winterdienst auf öffentlichen Verkehrsflächen zuständig. Das Baureferat betreut alle baulichen Radverkehrsanlagen. Innerhalb des Vollanschlussgebietes werden die Leistungen durch die städtische Straßenreinigung in Eigenleistung erbracht. Außerhalb des Vollanschlussgebietes erfolgt der Winterdienst auf Radwegen durch beauftragte Fremdfirmen.

Die generellen Qualitätsstandards und die Durchführung der Reinigungs- und Winterdienstarbeiten auf Radverkehrsanlagen wurden vom Stadtrat in den vergangenen Jahren durch diverse Beschlüsse festgelegt:

- Beschluss „Winterdienst; Grundsatzbeschluss“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.10.1991
- Beschluss „Winterdienst“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.1991
- Beschluss „Kostengünstiges Reinigungs- und Winterdienstkonzept“ des gemeinsamen Verwaltungs-, Personal- und Bauausschusses vom 27.10.1994
- Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.04.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09711) zu den Standards des Baureferates
- Beschluss des Bauausschusses „Organisationsuntersuchung in der Abteilung Straßenunterhalt und -betrieb im Baureferat, Hauptabteilung Tiefbau“ vom 07.07.2009 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 02091)
- Beschluss des Bauausschusses „Konkrete Verbesserung der Schneeräumung im Winter 2009/2010“ vom 08.12.2009 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 03364)
- Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Intensivierung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen und Gehbahnen; Standarderhöhung und Finanzierung“ vom 27.11.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 12710).

Mit dem letztgenannten Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.11.2013 wurde das Baureferat beauftragt, eine Reihe von Maßnahmen umzusetzen und dadurch den Standard für den Winterdienst auf Radwegen weiter zu erhöhen.

Dieser neue Standard geht deutlich über die rechtlichen Anforderungen hinaus. So wird, ab einer Schneehöhe von 3 cm, auf allen Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen innerhalb von drei Stunden geräumt, Radfahrstreifen und Schutzstreifen dabei im Zuge der baulichen Radwege betreut. Außerdem ist nach Beendigung des Schneefalls, unabhängig von der Schneehöhe, innerhalb von 24 Stunden eine Zusatzräumung vorgesehen. Bei beengten Verhältnissen wird der Schnee verstärkt abtransportiert. Zur Beseitigung des Schneematsches werden zusätzliche Räumvorgänge in den Tauphasen durchgeführt. Außerdem sind auf etwa 100 Kilometern Winterwegen eingerichtet, um alle großen Stadt-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

bezirkszentren, stark frequentierten Radfahrverbindungen und somit grobmaschig das gesamte Stadtgebiet abzudecken. Auf diesen Winterrotten werden die Radwege innerhalb von zwei Stunden geräumt. Dieses Maßnahmenpaket garantiert eine intensive Betreuung der kritischen Stellen und bei entsprechender Witterung ein schnelleres Abtauen von Restschnee.

Bei Bedarf wird auf den Radverkehrsanlagen Splitt gestreut. Eine Ausbringung von Streusalz erfolgt gemäß den Vorgaben der städtischen Straßenreinigungs- und Sicherungsverordnung insbesondere aus ökologischen Gründen nicht.

Zur Prüfung der Wirksamkeit dieser Intensivierung führte das Baureferat eine Evaluation durch. Die Ergebnisse dieser Evaluation werden dem Stadtrat 2017 vorgestellt. Darin berücksichtigt sind auch die Ergebnisse der ADFC-Umfrage vom Januar 2017.

3.1.5. Barrierefreie Querungen

Das Baureferat hat die beiden Grundsatzbeschlüsse „Fuß- und Radwegbrücken in München“ vom 17.11.2009 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 02063) und „Barrierefreier Ausbau von Fußgängerunterführungen und -brücken sowie gestalterische Aufwertung von Unterführungsbauwerken“ vom 06.07.2010 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 01925) in den Bauausschuss eingebracht.

Gegenstand der beiden Grundsatzbeschlüsse des Baureferates war die Barrierefreiheit für eine außerordentlich umfangreiche Anzahl von bestehenden und neuen Querungsmöglichkeiten über das gesamte Stadtgebiet hinweg. Allein im Bestand der damals vorhandenen städtischen Unterführungsbauwerke für den Fuß- und Radverkehr mussten weit über 200 Einzelanlagen betrachtet werden; diese Bestandsanlagen waren lediglich mit Schieberampen und Treppen ausgestattet und damit nicht barrierefrei. Hinzu kam eine Vielzahl von möglichen neuen Querungsbauwerken, wobei hier ein Schwerpunkt auf dem Bereich der zentralen Bahnflächen lag.

Um diese komplexe Masse zu bewältigen, musste das Baureferat ein geeignetes und strukturiertes Verfahren entwickeln. Hierzu hat das Baureferat dem Stadtrat ein gestuftes Verfahren vorgeschlagen.

In einem ersten Schritt waren für alle vorhandenen Fußgängerunterführungen und -brücken, gemäß ihrer verkehrlichen Bedeutung, die Bedarfe für eine barrierefreie Nachrüstung festzustellen. Parallel hierzu wurde für neue Querungsbauwerke unter städtebaulichen und verkehrsplanerischen Gesichtspunkten ein aktueller Abwägungsvorschlag (Bedarfe, zeitliche Reihung) erarbeitet. Die verkehrsplanerischen Einschätzungen erfolgten durch den Grundsatzbeschluss „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr – Priorisierung bestehender und geplanter Querungsbauwerke“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20-/ V 01203 vom 20.07.2016).

Der Beschluss des Referates für Stadtplanung und Bauordnung enthält eine Liste, die für insgesamt 123 Querungen einen verkehrlichen Bedarf feststellt, wobei 46 Querungen als vorrangig definiert wurden. Diese Beschlusslage schafft die Basis für den zweiten Schritt durch das Baureferat, bei dem für die priorisierten Querungen vertiefte Machbarkeitsuntersuchungen für jedes Einzelprojekt und darauf aufbauend ein Bauprogramm zu erarbeiten ist.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Gemäß der „Stellungnahme des Baureferates“ zum Beschluss vom 20.07.2016 (Anlage 17 der Sitzungsvorlage Nr.14-20 / V 01203) wird das Baureferat dem Stadtrat hierfür das weitere organisatorische Vorgehen sowie Inhalt und Umfang der einzelnen technischen Machbarkeitsstudien einschließlich der erforderlichen Ressourcen darstellen. Die Beschlussvorlage ist für 2017 geplant.

3.2. Ruhender Radverkehr

Fahrradabstellplätze auf Privatgrund

Grundsätzlich sind die jeweiligen Bauherrinnen und Bauherren sowie Eigentümerinnen und Eigentümer von Gebäuden dafür zuständig, ausreichende Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund zu schaffen. Aufgrund der aus dem Wachstum der Stadt resultierenden vermehrten Flächenkonkurrenzen ist in jedem Fall ein weiterer Ausbau nötig.

Die Fahrradabstellsatzung der Landeshauptstadt München (FabS) bietet die Rechtsgrundlage dafür, dass auch auf den privaten Baugrundstücken eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen hergestellt und bereitgestellt wird. Hierfür sieht die FabS in Anlage 1 Richtwerte für die Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze in Abhängigkeit von der jeweiligen Nutzung vor. Für Wohnnutzungen ist dabei grundsätzlich von einem Richtwert von 1 Fahrradabstellplatz pro 40 m² Gesamtwohnfläche auszugehen. Im Rahmen der aktuellen Evaluation der Fahrradabstellplatzsatzung werden auch die Richtwerte einer Überprüfung unterzogen.

Da die Fahrradabstellplatzsatzung nur bei Neubauten sowie für Änderungen (An- und Umbauten sowie Erweiterungen) und Nutzungsänderungen baulicher Anlagen zur Anwendung kommt, müssen ansonsten für bestehende Gebäude (Stichwort: Bestandsschutz) Anreize zur nachträglichen, freiwilligen Errichtung von Fahrradabstellplätzen auf Privatgrund geschaffen werden. Einen wichtigen Beitrag kann das geplante Förderprogramm leisten.

Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum

Grundlegend sollen Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum Folgendes bieten:

- Vorhaltung und Nutzung für die Allgemeinheit, nicht für spezielle Nutzungen und Personenkreise
- Einbeziehung von Parkierungsflächen bei jeder Planung analog zur Schaffung eines Angebotes für Kfz-Parken; hierbei liegt der Schwerpunkt auf kleinen dezentralen Anlagen
- wenn möglich Errichtung im Straßenseitenraum, aber ohne Beeinträchtigung für den Fußverkehr sowie ohne Versiegelung von Grünflächen
- Ausstattung mit rahmenanschließbaren Systemen. Im Einzelfall können insbesondere bei saisonalen oder tageszeitlichen Schwankungen auch reine Flächen ohne Abstellsysteme angeboten werden.
- Regelmäßige Überprüfung auf das Vorhandensein mutmaßlich aufgegebener Räder oder Schrotträder sowie Entfernung der betreffenden Räder

Im Bereich des Fahrradparkens muss weiter daran gearbeitet werden, ein bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen. Auch die Errichtung von Fahrradabstellanlagen in heute dem KFZ-Verkehr vorbehaltenen Garagen, der Bau von Fahrradstationen oder die Einführung automatischer Systeme können Potentiale bieten.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Bike+Ride-Angebot

Weiterhin werden kontinuierlich B+R-Anlagen unterschiedlicher Größen und Bauweisen geplant und umgesetzt.

Hierbei wird nach folgenden Kategorien vorgegangen:

- kleine Standardanlagen an Tram- und Bushaltestellen (Neubau: immer 5 – 10 Ständer, Flächen für bedarfsgerechte Nachrüstung vorhalten)
- größere Standardanlagen an Tram- und Busendhaltestellen, wenn möglich insbesondere außerhalb des Mittleren Rings auch überdacht
- dezentrale Standardanlagen an U-Bahn-Stationen (Planung weiterhin nach Bedarf; Problem: meist stehen keine Flächen in geeigneter Entfernung mehr zur Verfügung)
- größere Anlagen an Umsteigehaltestellen Bus-/Tram zur U-Bahn und an U-Bahnhaltestationen mit großem Bedarf; v.a. außerhalb des Mittleren Rings wenn möglich überdachte Doppelstockanlagen (Planung weiterhin nach Bedarf; Problem: oft stehen keine Flächen in geeigneter Entfernung mehr zur Verfügung)
- größere Anlagen an Umsteigepunkten U-/S-Bahn, je nach Bedarf und Machbarkeit mehrere kleinere dezentrale Einzelanlagen verteilt auf die Zugänge und/oder v.a. außerhalb des Mittleren Rings überdachte Doppelstockanlagen (das Baureferat erarbeitet hierzu derzeit eine Beschlussvorlage)
- Anlagen an reinen S-Bahn-Stationen auf städtischem Grund und/oder auf Grund der DB AG unter Einbeziehung der DB AG bzw. des Freistaates (freiwillige Leistung der Stadt)
- Fahrradstationen/sehr große Anlagen an U-/S-Bahnknoten mit Verknüpfung zum Regional- und Fernverkehr und vollautomatische Systeme

Größere Anlagen, die kürzlich errichtet wurden bzw. bereits in Diskussion/Planung/Umsetzung sind:

- Pasing Bhf. Nord und Süd (BAU und PLAN)
- Allach (Oertelplatz, Investor)
- Lochhausen (P+R GmbH)
- Friedenheimer Brücke/Hirschgarten (BAU J)
- Memminger Platz (BAU)
- Trudering Süd (P+R GmbH)
- Feldmoching (BAU)
- Aidenbachstraße (SWM)
- Neuperlach Süd (BAU und SWM)
- Hauptbahnhof (Konzept durch PLAN)
- Ostbahnhof (verschiedene Projekte in der Diskussion, z.T. Abhängigkeit von der zweiten Stammstrecke)

Entfernung von Schrotträdern und aufgegebenen Rädern

Das Baureferat betreut derzeit stadtweit in ca. 1.800 Abstellanlagen insgesamt ca. 35.000 Fahrradabstellplätze. Weitere Radabstellanlagen im Stadtgebiet werden von der Deutschen Bahn AG (DB) und der P+R Park & Ride GmbH für die öffentliche Nutzung bereitgestellt.

Das Baureferat hat zusammen mit der P+R Park & Ride GmbH im Frühjahr 2015 einen

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Kriterienkatalog erarbeitet, auf dessen Basis die Markierung und Entfernung von mutmaßlich aufgegebenen Rädern und Schrotträdern erfolgt. Dabei werden zunächst von der P+R Park & Ride GmbH Schrotträder und mutmaßlich aufgegebene Fahrräder mit Banderolen markiert. Die Banderole weist darauf hin, dass das Rad nach einer Frist von vier Wochen entfernt wird.

Als „aufgegeben“ gelten Räder, die mutmaßlich längere Zeit nicht mehr bewegt wurden bzw. die niemand mehr nutzt. In jedem Einzelfall wird anhand einer Reihe von Merkmalen überprüft, ob das Rad als aufgegeben eingestuft werden kann. Sollten die gekennzeichneten Räder nach vier Wochen noch immer unverändert an gleicher Stelle stehen, registriert und entfernt die P+R Park & Ride GmbH diese schließlich. Die entfernten Räder landen anschließend sechs Monate zur Einlagerung bei der P+R Park & Ride GmbH und bei nicht rechtzeitiger Abholung schließlich in der Verwertung.

Da der Bestand an Abstellanlagen sehr groß und der Nutzungsdruck unterschiedlich ausgeprägt ist, hat das Baureferat im Hinblick auf ein vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis Kategorien auf Basis der Nutzungsintensität der Abstellanlagen gebildet:

Kategorie I - Brennpunkte: Sie betreffen ca. 9 % aller Abstellplätze (3.000 Abstellplätze). Schrotträder und mutmaßlich aufgegebene Räder sollen in einem halbjährlichen Turnus entfernt werden.

Kategorie II - stark frequentierte Anlagen: Sie umfassen ca. 80 % aller Abstellplätze und damit die Mehrheit der Fahrradabstellanlagen (28.000 Abstellplätze). Die Pilotversuche haben gezeigt, dass ein jährlicher Turnus bei der Radentfernung ausreicht, um die Maßnahmen nachhaltig zu verankern.

Kategorie III - sonstige Abstellanlagen: Die verbleibenden 11 % der Rad-Abstellplätze, in der Regel ohne ÖPNV Bezug, sollen im jährlichen Turnus von der P+R Park & Ride GmbH in Augenschein genommen und bei Bedarf eine Entfernungsaktion durchgeführt werden.

Das Verfahren zur kontinuierlichen Entfernung von offensichtlich aufgegebenen Rädern und Schrotträdern hat sich bereits in einer 2015-2016 durchgeführten Pilotphase bewährt.

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 04.10.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 /V 06809) „Verbesserung der Abstell-situation für Fahrräder - Aufgegebene Fahrräder und Schrotträder flächendeckend in häufigerem Turnus entfernen“ wurden das Baureferat und die P+R Park & Ride GmbH beauftragt, ab Frühjahr 2017 im gesamten Stadtgebiet Räder zu entfernen. Nach einem Jahr soll der Stadtrat einen Bericht über die Erfahrungen und Ergebnisse erhalten.

Schaffung zusätzlicher Fahrradstellplätze

Im Rahmen der Umsetzung des Fahrradstellplatzkonzeptes, des weiteren Ausbaus von Bike & Ride-Stellplätzen an Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs und auf Einzelanträge hin, wurde vom Baureferat das Angebot an komfortablen rahmenanschließbaren Fahrradstellplätzen weiter ausgebaut. Nachfolgend eine Auflistung der errichteten Fahrradabstellplätze seit dem letzten Radverkehrsbericht 2013:

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Jahr	Anzahl Standorte	Stellplätze zusätzlich	Bemerkung
2014	16	695	Fahrradstellplatzkonzept 2. Realisierungsabschnitt
	21	466	Bike & Ride und ergänzende Standorte
2015	16	420	u. a. überdachte Anlagen mit Doppelstockparkern am Marienhof und an der Amalienburgstraße sowie eine überdachte Abstellanlage in Fröttmaning
2016	21	513	u.a. Fahrradstellplatzkonzept 3. Realisierungsabschnitt
	1	168	Memminger Platz (S- / U-Bahnhof Moosach) nun mit insg. 360 Stellplätzen

Kontinuierlich werden zudem in großer Zahl vorhandene alte Fahrradständer gegen zeitgemäße rahmenanschließbare Fahrradständer ausgetauscht.

Insgesamt sind die Evaluierungsziele von 2009 bezüglich der 2000 Fahrradabstellplätze laut Stellplatzkonzept und 2000 zusätzlicher B+R Stellplätze vollumfänglich erfüllt worden.

3.3. Service und Kommunikation

3.3.1. Mietradsystem

Als Baustein einer vernetzten, zukunftsfähigen Mobilität hat der Stadtrat am 04.02.2014 den Grundsatzbeschluss und am 20.11.2014 den Umsetzungsbeschluss zur Einführung eines mit dem ÖPNV kombinierten Fahrradvermietensystems „MVG Rad“ gefasst. Das Mietradsystem wurde als ganzjähriges Angebot mit zunächst 1.200 Rädern und 125 Stationen als teilstationäres System nach dem vorgelegten Ausbaukonzept etabliert und ist inzwischen integraler Bestandteil des städtischen ÖPNV-Angebots.

MVG Rad ist ein stadtweites, öffentlich zugängliches Mietradsystem mit festen Stationen, das von den Stadtwerken München/Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) betrieben wird. Bei MVG Rad handelt es sich um ein öffentlich finanziertes System mit dem Auftrag der Daseinsvorsorge, auch in Stadtrandgebieten und mittlerweile auch im Umland. Aufgrund der engen Zusammenarbeit zwischen Stadt und SWM/MVG kann die Stadt auf die weitere Entwicklung von MVG Rad gestalterisch Einfluss nehmen.

Zugang zum Fahrradvermietensystem (Information, Reservierung, Miete, Abrechnung) erhält man über die Vertriebssysteme der MVG. Die Radmiete erfolgt mit der von der MVG entwickelten Smart-Phone-App „MVG more“, über die das MVG Rad als Teil eines multimodalen Angebotes direkt und unkompliziert genutzt werden kann.

Kundinnen und Kunden registrieren sich hierfür einmalig und kostenlos. Für die Mietdauer bezahlen sie derzeit grundsätzlich acht Cent pro Minute. Regelmäßige Nutzerinnen und Nutzer können auch ein Jahrespaket erwerben, mit dem pro Tag insgesamt 30 Minuten ohne weitere Kosten und jede weitere Minute zu einem reduzierten Minutenpreis (fünf Cent) gefahren werden kann. Abokunden des ÖPNV (MVG IsarCardAbo) können MVG

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Rad zu ermäßigten Minutenpreisen oder Jahrespaketen nutzen. Um eine längere Nutzung (z.B. für Touristen) attraktiv zu machen, wurden die maximalen Kosten pro Kalendertag auf den sogenannten Tagespreis von zwölf Euro gedeckelt. Dabei ist es unerheblich ob ein Rad über mehrere Stunden durchgehend gemietet wird oder mehrere Einzelmieten pro Kalendertag getätigt werden.

Um von Anfang an eine hohe Verfügbarkeit an Rädern, aber auch eine hohe Zuverlässigkeit für die Verknüpfung mit dem ÖPNV zu gewährleisten, handelt es sich hier um ein kombiniertes System, das sich aus festen Stationen und großzügigem freien Rückgabegebiet entwickelt, innerhalb dessen die Räder im öffentlichen Raum abgestellt und auch wieder angemietet werden können.

Die enge intermodale Verknüpfung zwischen MVG Rad und dem ÖPNV wird nicht nur physisch durch die Standorte von MVG Rad Stationen an ÖPNV-Haltestellen deutlich, sondern auch durch eine Beschilderung, die beispielsweise in U-Bahnhaltestellen den Weg zur nächsten MVG Rad Station weist. Auch in den Apps MVG more und MVG Fahrinfo werden ÖPNV-Haltestellen, MVG Rad Stationen und frei abgestellte MVG Räder gemeinsam dargestellt. Schließlich ist die enge Verbindung mit den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln auch im Design der Räder und Stationen erkennbar. Verfügbare MVG Räder lassen sich bis zu 15 Minuten über die App MVG more reservieren. ÖPNV-Fahrgäste können sich also, noch während sie in einem öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs sind, ihre Weiterfahrt per MVG Rad ab der gewünschten Ausstiegshaltestelle sichern.

Von den 125 in der ersten Ausbaustufe zu errichtenden MVG Rad-Stationen sind aktuell 96 in Betrieb (Stand: August 2017). Die restlichen Stationsstandorte befinden sich aktuell noch in Abstimmung mit den städtischen Referaten und Bezirksausschüssen bzw. Grundstückseigentümern und weiteren Projektpartnern. Sie sollen, sofern die vorgeschlagenen Standorte positiv beschieden werden, bis Frühjahr 2018 aufgebaut sein und in Betrieb gehen.

MVG Rad hat sich bereits im ersten Jahr seines Bestehens als voller Erfolg erwiesen und bis August 2017 mehr als 78.000 Kundinnen und Kunden gewonnen. Diese legten seit dem Start des Systems rund 670.000 Fahrten zurück und unterstützten damit maßgeblich die umweltfreundliche Mobilität in München. An Spitzentagen werden die MVG Räder derzeit mehr als 2.500 Mal ausgeliehen.

Die Erfahrungen aus dem Betrieb fließen fortlaufend in die Verbesserung des Angebots ein. Hierzu gehören u.a. laufende Optimierungen des Systems, Einbindung von alternativen Angeboten sowie der generelle Ausbau von MVG Rad. Regelmäßige App-Releases beheben kleinere Mängel und verbessern die Benutzerfreundlichkeit der App „MVG more“. Für Bordcomputer und Stationssoftware sind Releases zur Verbesserung der Radortung sowie der Funktionsoptimierung der Schlösser in Vorbereitung.

Ergänzungen und Einbindung von MVG Rad in städtische Innovationsprojekte

Im Rahmen des vom Bund geförderten Projektes „City2Share“ und im EU-Projekt „Smarter Together“ testet die MVG die Einbindung von Pedelecs in das Mietradsystem MVG Rad. Für das Projektgebiet von „Smarter Together“ im Münchner Westen (Freiham / Neuaubing-Westkreuz) ist außerdem der Einsatz eines Fahrrads avisiert, das einerseits

Entwurf
Stand: 22.09.2017

als Lastenrad genutzt werden kann, zum anderen aber auch ein Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen darstellt.

Auch im Rahmen der Ausweitung von MVG Rad ins Umland sind Pedelecs angedacht. Mittel- bis langfristig bietet die Integration von Pedelecs in MVG Rad eine Perspektive, um Stadtrandquartiere und das Umland mit öffentlichen Mieträdern an die Kernstadt anzubinden. Alle Vorhaben beinhalten umfassende Evaluationen aus technischer sowie aus Kundensicht.

Ausweitung von MVG Rad

Die sehr positive Entwicklung der Kundennachfrage, umfangreiche Rückmeldungen von Nutzern sowie eine Vielzahl von Bezirksausschuss- und Stadtratsanträgen zeigen den großen Bedarf, das Fahrradvermietsystem weiter auszubauen.

Im Februar 2017 wurde daher vom Stadtrat die Ausweitung von MVG Rad beschlossen. Diese umfasst:

- Vergrößerung der Fahrradflotte um zunächst weitere 2.000 Räder im Stadtgebiet
- Aufbau weiterer Stationen, über das bisher geplante Netz hinaus – hierzu wird ein neues Stationskonzept erarbeitet und dem Stadtrat im Herbst 2017 vorgelegt
- Ausweitung von MVG Rad in die Umlandgemeinden mit bis zu 1.200 weiteren Rädern, die genau wie die Räder in der Stadt stadtgrenzenüberschreitend mit einem Account genutzt werden können

Desweiteren werden für die Nutzung von MVG Rad attraktive Großkundenangebote gemacht, bis hin zur Finanzierung einer vollständig in das Gesamtsystem eingebundene und öffentlich zugängliche MVG Rad Station auf Privatgrund (z.B. Firmengelände, Bauträger).

3.3.2. Wegweisung (Antragsziffer 13)

Das aktuelle Wegweisungssystem für den Radverkehr wurde vom Bauausschuss am 05.12.2006 beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09057) und die Wegweisung anschließend in den Jahren 2007-2010 vom Baureferat umgesetzt.

Das beschilderte Wegweisungsnetz mit einer Länge von ca. 350 km baut weitestgehend auf 16 Radialrouten mit dem Marienplatz als Zentrum und einem „Inneren“ sowie einem „Äußeren Radlring“ auf. Dieses Netz wird außerdem durch zusätzliche Tangentialverbindungen weiter verdichtet. Es besteht aus momentan rd. 800 Knoten mit ca. 2.400 Schilderstandorten und insgesamt ca. 4.000 Schildern.

Neben innerstädtischen Verbindungen werden auf den ausgeschilderten Routen auch die drei überregional bedeutsamen touristischen Routen des „Bayernnetzes für Radler“ und die Deutschland – Route 11 Ostsee-Oberbayern (D 11) durch entsprechende ergänzende Logos innerhalb des Stadtgebietes mitgeführt. Der von der Stadtwerke München GmbH konzipierte M-Wasserweg und der Fernradweg München-Venedig sind in ihren Informationen autark und werden bisher nicht im Münchner Wegweisungssystem geführt.

Trotz der zunehmenden Verbreitung der digitalen Navigation per Smartphone etc. besteht weiterhin großes öffentliches Interesse an der Radverkehrswegweisung. Herausforde-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

rungen für die Zukunft sind beispielsweise:

- Digitalisierung des Wegweiskatasters:
Die Möglichkeiten zur einfachen Einbindung der Wegweisung in Apps, Navigationssysteme und andere Webangebote durch Veröffentlichung des Routennetzes im Rahmen von OpenData, z.B. für die touristische Nutzung, sollten verbessert werden
- bessere Einbindung von qualitativ hochwertigen radtouristischen Routen
- Ausweisung neuer Routen; insbesondere durch kurze Netzergänzungen: Die sich derzeit in der Planung befindenden „Wasserradwege“ des Tourismusverbandes Oberbayern München e.V. und der „Fernradweg München Venedig“ sollen ins städtische Radroutennetz integriert werden.
- Wegweisung für Radschnellverbindungen
- kontinuierliches Sicherstellen des guten Zustands der Wegweisung

Das für die Wegweisung zuständige Baureferat arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung der Beschilderung in München. In referatsübergreifender Abstimmung, insbesondere mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, wird derzeit an den aktuellen Themen der Wegweisung gearbeitet, um die Belange der verschiedenen Beteiligten sachgerecht einbinden zu können. Seit 2011 wurden folgende bedarfsgerechte Erweiterungen und Anpassungen durchgeführt:

- Umfahrung Coubertinplatz im Olympiapark als Umleitungsstrecke bei Großveranstaltungen (2016)
- Anpassungen am südlichen Ende des Isartalbahnwegs (2016)
- Ausschilderung der Route Hauptbahnhof-Laim-Pasing (2017)
- Ausschilderung der neuen Radverkehrsführung durch die Innenstadt: Nord-Süd-Querung der Altstadt (geplant für 2017 in Abhängigkeit der anstehenden Baumaßnahmen im Umfeld des Marienplatzes)
- Nord-Süd Verbindung in Höhe des Pasinger Bahnhofs (2017).

Zum Jahresbeginn 2017 erfolgte eine Komplettbefahrung aller ausgeschilderten Routen. Die festgestellten Mängel werden nun sukzessive behoben.

3.3.3. Ideen- und Beschwerdemanagement

Im Rahmen des Beschlusses „Koordination und Service im Radverkehr“ der Vollversammlung vom 29.07.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 03026) hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zum 01. Juli 2016 einen „Beschwerdemanager“ eingestellt, der zunächst ein für die Landeshauptstadt München geeignetes Konzept zur Bearbeitung von Anliegen aus der Bürgerschaft entwickelt.

Der Stelleninhaber koordiniert und übernimmt bereits jetzt die Bearbeitung von Anliegen zum Radverkehr, welche von Bürgerinnen und Bürger an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat geschickt werden. Hierfür wurde das Gruppenkonto radverkehr@muenchen.de eingerichtet und auf der Internetseite der Radlhauptstadt-Kampagne veröffentlicht.

Für die Erstellung einer professionellen Datenbank und eines systematischen Verfahrens

Entwurf
Stand: 22.09.2017

zum Umgang mit Anliegen zum Radverkehr fand im März 2017 ein Hearing mit Expertinnen und Experten aus deutschen Städten statt, welche bereits Erfahrungen mit der Bearbeitung von Anregungen und Beschwerden im Radverkehr anhand sogenannter Meldeplattformen gesammelt haben.

Das Expertenhearing hat ergeben, dass für die Landeshauptstadt München ein onlinebasiertes System sinnvoll wäre. Die Vorteile solch eines Systems werden in den günstigen Anschaffungskosten, der zeitnahen Umsetzung und den positiven Erfahrungen aus anderen Kommunen gesehen. Für die Beantwortung der Anliegen können über das System Textbausteine aus den betreffenden Sachgebieten angefordert werden. Bei kleinen Maßnahmen der laufenden Verwaltung kann das Beschwerdemanagement die Sachgebiete zudem bitten, Lösungen zu erarbeiten und diese umzusetzen. Der Umsetzungsstand kann mit Hilfe des Systems überprüft werden. Um das Beschwerdemanagement für den Radverkehr auch mit anderen Mängelmeldesystemen verknüpfen zu können, sollte das System über das Geoportal laufen.

In enger Abstimmung ist das System als IT-Vorhaben "PLAN_ITV_0061- Onlinemeldeplattform zu Radverkehr" im Referat für Stadtplanung und Bauordnungen in der Vorhabensplanung für 2018 gemeldet, um die spezifischen Anforderungen des Referates zu erfassen und umzusetzen.

Das Thema Anliegen- und Beschwerdemanagement ist als geplante Maßnahme auch im eOGov-Beschluss Stufe 3 aufgeführt. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die heterogenen referatsspezifischen Anforderungen in eine schlüssige, stadtweite Konzeption eingebettet werden.

3.3.4. Öffentlichkeitsarbeit

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 17.12.2014 hat der Stadtrat sowohl den bisherigen Erfolg, als auch die Bedeutung der „weichen“ Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit für die Radverkehrsförderung mit breiter Mehrheit anerkannt und die Initiative Radlhauptstadt München als dauerhaften Baustein der Radverkehrsförderung verankert. Der Stadtrat wurde durch o.g. Beschluss ausführlich über das gesamte Aufgaben-Portfolio der Radlhauptstadt München sowie die Bilanz der zwischen 2010 und 2014 umgesetzten Maßnahmen informiert. Daher soll hier nur auf die seit Dezember 2014 zusätzlich durchgeführten Bausteine und Erweiterungen bereits bewährter Aktionen eingegangen werden, die gemäß dem politischen Auftrag vornehmlich die Themen Sicherheit und allgemeine Rücksichtnahme in den Fokus nehmen.

Das weitere Vorgehen wird exemplarisch an den folgenden Beispielen dargestellt:

Münchner Radlleuchten – Sensibilisierungsaktion zur Sichtbarkeit

Gerade in den Wintermonaten, wenn es bereits am Nachmittag dunkel wird, ist die Fahrradbeleuchtung essenziell für die eigene Sicherheit im Verkehr. Dennoch fehlt vielen Radfahrenden das Bewusstsein dafür, wie schlecht andere Verkehrsteilnehmende sie tatsächlich sehen können, wenn sie auf dem Fahrrad unbeleuchtet unterwegs sind. Die Beleuchtungsaktion der Radlhauptstadt München soll daher das Bewusstsein für die Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmer schärfen und ein Verantwortungsgefühl – für einen selbst sowie für die anderen Verkehrsteilnehmenden – wecken, gemäß dem Motto

Entwurf
Stand: 22.09.2017

„Sicherheit durch Sichtbarkeit!“. Dazu weist die Radlhauptstadt München an drei Tagen im Winter an drei unterschiedlichen Plätzen gemeinsam mit der Polizei, dem ADFC, der AGFK Bayern und der Verkehrswacht in einer abendlichen Aktion vorbeifahrende Radfahrerinnen und die Besucherinnen und Besucher an den Infoständen auf die potentiellen Gefahren beim Fahrradfahren in der Dämmerung und Dunkelheit hin. Flankiert werden diese Veranstaltungen durch

- den Radl-Sicherheitscheck,
- den sog. Dunkeltunnel sowie
- die Aktion „Siehst Du Dich?“.

Beim letzten Punkt wird in einem abgedunkelten Zelt ein Spiegel aufgestellt. Über eine offene Seite können Radler mit ihrem Fahrrad in das Zelt hineinschauen. Da das Zelt abgedunkelt ist, fällt nur ein minimales Restlicht in das Innere hinein. Nur Personen, die reflektierende Kleidung oder eine funktionierende Fahrradleuchte bei sich haben, erkennen sich selbst im Spiegel. Alle anderen stellen fest, wie schlecht sichtbar sie sind und wie wenig sie selber im Verkehr wahrgenommen werden. Fahrradfahrende mit guter Beleuchtung bekommen eine Belohnung in Form eines Giveaways.

Radeln in allen Lebenslagen - Zielgruppe: Seniorinnen und Senioren

Seit 2015 geht die Radlhauptstadt mit dem Kursangebot „Radeln in allen Lebenslagen“ aktiv auf die ‚erfahrenen‘ Radlerinnen und Radler in München ein. Radeln in der Stadt macht vor allem ältere Menschen in ihrer Mobilität unabhängig, erweitert ihren Aktionsradius und ist gut für die Gesundheit. Der Schwerpunkt des Kurses liegt dabei auf Sicherheit und Sichtbarkeit. Die Kurse dauern in der Regel drei Stunden und sind in drei Teile gegliedert:

- **Sicher auf der Straße:** Zunächst stellt die Verkehrspolizeiinspektion München verschiedene Aspekte der Verkehrsregeln und des sicheren Radfahrens anhand von Fallbeispielen vor und diskutiert diese.
- **Fit im Sattel:** Eine Ergotherapeutin gibt eine individuelle Einschätzung der körperlichen Fitness der Teilnehmerinnen und Teilnehmern für das Radfahren und gibt weitere nützliche Tipps zum sicheren Radeln. Dafür werden in einer Präsentation die verkehrs- und sicherheitsrelevanten Aspekte der Fahrräder erläutert und Hinweise gegeben, wie das eigene Fahrrad sicherer gemacht werden kann (z.B. feste Gepäckverwahrung statt wackliger „Lenkerhängetaschen“).
- **Das passende Rad:** Im praktischen zweiten Teil wird eine Flotte von Spezialrädern, angefangen von Rädern mit tiefem Einstieg über Drei- und Mehräder bis hin zu batteriebetriebenen Fahrrädern, vorgestellt. Diese stehen für Testfahrten bereit, damit alle Kursteilnehmer ausprobieren können, welches Fahrrad am besten zu ihnen passt.

Die Kurse finden jährlich an 10 Terminen jeweils an einem Nachmittag in verschiedenen Münchner Alten- und Service-Zentren statt, um die Zugangshürde durch die gewohnte Umgebung so gering wie möglich zu halten.

Radl-Rallye - Zielgruppe: Kinder und Jugendliche

18 km Strecke, 35 Stationen, 200 ha Naturpark und hunderte Kinder, die alle ein Ziel haben: Die „Münchner Radlallye“ ist ein Fahrradparcours für Kinder und Jugendliche zwischen 4 und 14 Jahren in der Messestadt Riem, der nicht nur physische, sondern auch geistige Fitness fordert und fördert. Die jungen Teilnehmerinnen und Teilnehmer müssen die verschiedenen Stationen mit dem Fahrrad abfahren und Bewegungsaufgaben oder

Entwurf
Stand: 22.09.2017

spannende Rätsel lösen. Die Ergebnisse werden in ein „Logbuch“ eingetragen und am Ziel überprüft. Dabei ist die „Münchner Radlrallye“ kein Wettbewerb, bei dem der Schnellste oder die Schlauste gewinnt – alle Teilnehmenden, die die Ausdauer haben, den Parcours bis zum Ende zu fahren, gewinnen und bekommen eine Urkunde der Radlhauptstadt München. Die Kinder und Jugendlichen sollen über diesen spielerisch-sportlichen Ansatz mit den Regelungen im Radverkehr und den Sicherheitsanforderungen vertraut gemacht werden. Die Aktion ist ursprünglich von vor Ort engagierten, ehrenamtlichen Akteuren aufgrund der vorhandenen Bedürfnisse im Viertel konzipiert worden. Seit 2016 wird die Veranstaltung unter der „Flagge“ der Radlhauptstadt München umgesetzt.

RadIKULT – das Münchner Radkulturfestival

Im August 2016 fand zum ersten Mal das „Münchner RadIKULT“ statt. Das Radkulturfestival bietet den verschiedenen lokalen Fahrradakteuren und -initiativen eine Veranstaltungsplattform, um sich nach Außen zu präsentieren. Die Veranstaltung dient außerdem der stärkeren Vernetzung der Radlhauptstadt-Initiative mit der in München aktiven Fahrradszene. An einem Sommerwochenende mit abwechslungsreichem Programm können Radlfans erleben, wie kreativ und vielfältig die Münchner Radlszene ist. Von Miniradrennbahn, Bikepolo-Turnier und Lastenrad-Parcours über Do-it-Yourself- Workshops und Rikscha-Kaffee-Lounge bis zu Radl-Disko oder dem International Cycling Film Festival ist für Jung und Alt etwas geboten.

Pressearbeit, Web 2.0 und weitere Kommunikationsmaßnahmen

Die Radlhauptstadt-Webseite wurde im Frühjahr 2016 inhaltlich grundlegend überarbeitet sowie technisch ganz neu aufgesetzt und präsentiert sich seither deutlich klarer und intuitiver in der Seitenführung. Zudem wurde eine technische Optimierung für mobile Endgeräte vorgenommen. Als zusätzliches Element der Öffentlichkeitsarbeit gibt es nun den sog. Radl-Reporter, der via Facebook, Twitter und Instagram die Stadtgesellschaft über die aktuellen Entwicklungen im Münchner Radverkehr und alle Radlhauptstadt-Großveranstaltungen informiert. Inhalte sind zum Beispiel: Video-Interviews mit Ausstellern oder Teilnehmerinnen und Teilnehmern diverser Veranstaltungen, Fotos von exklusiven Standorten (z.B. die Radlnacht von oben), Erfahrungsberichte (z.B. Test auf dem RadIKULT: Wie fährt sich ein Lastenrad? Wie geht Bike-Polo?) oder Blicke hinter die Kulissen (z.B. beim Radlcheck). Der „Radlreporter“ fungiert gleichzeitig als „Event-Fotograf“, der Fotos auf den Veranstaltungen macht und diese in den sozialen Medien verbreitet. So werden die Besucherinnen und Besucher der Radlhauptstadt-Veranstaltungen auch virtuell beteiligt und die Identifikation mit der Radlhauptstadt gestärkt. Gleichzeitig werden nicht Anwesende über die virtuelle Präsenz über Veranstaltungen live informiert und so motiviert, sich die nächste Veranstaltung nicht entgehen zu lassen.

Radlstadtplan und Radroutenplaner

Seit 1989 gibt das Referat für Gesundheit und Umwelt den Münchner Radlstadtplan heraus, im Jahr 2017 bereits in der 12. Auflage.

Aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen hat sich die Landeshauptstadt München zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil stetig zu steigern.

Alle zwei Jahre wird der aktuelle Ausbaustand des Fahrradnetzes im Münchner Radlstadtplan für die Münchner Bürgerinnen und Bürger dargestellt.

Indem der Münchner Radlstadtplan die Fahrmöglichkeiten für den Radfahrende aufzeigt,

Entwurf
Stand: 22.09.2017

leistet er einen Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils.

Der seit 2003 vom Referat für Gesundheit und Umwelt im München-Portal bereitgestellte Radroutenplaner wurde mit der Aufnahme des Regelbetriebs am 30.06.2015 von dem integrierten Rad- und ÖPNV-Routenplaner des EU-Projekts PUMAS (offizieller Name: MVV-Radroutenplaner) abgelöst. Die Kartengrundlage des neuen Radroutenplaners ist die freie digitale Karte OpenStreetMap, die von engagierten freiwilligen Mitgliedern als Community-Projekt auf Open-Source-Basis gepflegt wird. Den Streckenplaner entwickelten die Partner der MVV und des Referats für Gesundheit und Umwelt gemeinsam im Rahmen des EU-Projekts PUMAS (Planning Sustainable regional-Urban Mobility in the Alpine Space), wobei 75% der Projekt- und Entwicklungskosten von der Europäischen Union getragen wurden.

Den Radroutenplaner schrieb der MVV nach gemeinsamer Arbeit der Partner am Lastenheft im Jahr 2013 aus, erste Tests erfolgten ab Herbst 2014. Mit dem Ende des Projekts PUMAS am 30.6.2015 ist der Radroutenplaner in den Regelbetrieb übergegangen. Er ist über die München-Portalseite, direkt über die Web-Adresse <http://radroutenplaner.muenchen.de> und über die Fahrplanauskunft des MVV aufrufbar. Aufgrund der engen technischen Integration des Fahrradrouters in die MVV-Fahrplanauskunft wird der technische Betrieb und die Wartung des Routers vom MVV übernommen.

3.4. Weitere Handlungsfelder

3.4.1. E-Mobilität

Die E-Mobilität auf zwei Rädern ist ein äußerst erfolgreicher Markt, der sich in wichtige Untergruppen teilt. Der Begriff Elektrofahrrad steht für alle Varianten. Elektrofahrrad, Pedelec, S-Pedelec, E-Bike – meist werden diese Begriffe nicht exakt differenziert: Pedelec-fahrende müssen mittreten, um eine elektrische Unterstützung zu erhalten, die sich ab einer Geschwindigkeit von 25 km/h automatisch abschaltet. Pedelecs unterscheiden sich straßenverkehrsrechtlich nicht von herkömmlichen Fahrrädern; es besteht also keine Führerschein-, Helm- oder Versicherungspflicht.

S-Pedelecs schalten ihre elektronische Unterstützung erst bei 45 km/h ab. Dadurch ist das S-Pedelec rechtlich gesehen kein herkömmliches Fahrrad, sondern ein Kraftfahrzeug. Es besteht eine Helm-, Führerschein- und Versicherungspflicht. Ähnlich verhält es sich mit den sogenannten E-Bikes. Sie sind ebenfalls Kleinkraftträder mit entsprechender Helm-, Führerschein- und Versicherungspflicht, die auch ohne Pedalieren elektrisch unterstützen, ähnlich einem Elektroroller. Häufig wird der Begriff E-Bike statt der Bezeichnung Pedelec verwendet, obwohl mit 95 % Marktanteil vor allem Pedelecs die zweirädrige E-Mobilität auf den Straßen prägen.

Im Jahr 2015 wurden bundesweit mehr als 530.000 Elektrofahrräder verkauft. Somit war jedes achte neu erworbene Fahrrad ein Elektrofahrrad.

Diese erfolgreiche Entwicklung schlägt sich im Radverkehr auf den Straßen Münchens sowie in allen Bereichen der Radverkehrsförderung nieder und muss daher als Querschnittsthema in Zukunft in allen Handlungsfeldern mitgedacht werden.

Mit der Zunahme an Elektrofahrrädern steigt auch der Anteil des schnellen Radverkehrs. Schnelle Radfahrende gab es auch schon in der Vergangenheit, ihr Anteil nimmt allerdings mit den Entwicklungen der E-Mobilitätsbranche deutlich zu. Auch immer mehr zwei- und dreirädrige Lastenräder, Rikschas und andere Transportfahrräder sind auf Münchens

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Straßen unterwegs, da der Transport von Gütern und Personen durch die Elektrounterstützung leichter fällt.

Diese Entwicklungen haben v.a. Auswirkungen auf die benötigten Breiten von Radinfrastrukturen. Sind die aktuell häufig vorzufindenden Mindestmaße bereits jetzt stellenweise zu schmal, um die Menge an Radverkehr sicher abzuwickeln und verkehrssichere Überholvorgänge zwischen Fahrradfahrenden zu ermöglichen, werden die Breitenbedarfe durch eine stärker werdende Differenz in den gefahrenen Geschwindigkeiten im Radverkehr und durch steigende Spurbreiten der Fahrräder stark zunehmen.

Dies gilt es, wie in Kapitel 2 und im Handlungsfeld „innerstädtisches Radverkehrsnetz“ bereits beschrieben, zukünftig in Abwägungsprozessen und Planungen zu beachten. Auch die Radschnellverbindungen bieten die Chance, ausreichend breite und komfortabel nutzbare Radverbindungen zu schaffen, die den Entwicklungen der E-Mobilität entsprechen. Ebenfalls steigt der Bedarf an diebstahrsicheren und wettergeschützten Radabstellanlagen (Ausführungen hierzu finden sich im Handlungsfeld ruhender Verkehr wieder) sowie der Wunsch nach finanzieller Unterstützung bei der Beschaffung von privaten E-Lastenrädern oder gewerblich genutzten Elektrofahrrädern (bereits über das Förderprogramm des IHFEM möglich).

Seit dem 01.04.16 fördert die LH München im Förderprogramm "München emobil" des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM) die Anschaffung von Pedelecs sowohl für Unternehmen als auch für gemeinnützige Vereine und freiberuflich Tätige. Durch die elektrische Unterstützung sind Pedelecs in der Lage, kürzere Fahrten mit Verbrennern zu substituieren und so zum Klimaschutz, zur Luftreinhaltung und zur Lärmvermeidung beizutragen.

Die Förderhöhe beträgt 25 % der Nettokosten bis maximal 500 €. Seit Beginn des Förderprogramms wurden über 600 Pedelecs gefördert (Stand August 2017). Neben herkömmlichen Pedelecs werden auch Lastenpedelecs mit 25 % und maximal 1.000 € für Gewerbetreibende, Freiberufler und gemeinnützige Organisationen sowie seit 01.01.2017 auch für Privatpersonen durch das Programm gefördert. Aufgrund der größeren Zuladung bestehen hier noch weitere Substitutionsmöglichkeiten, z.B. im Bereich Lieferverkehr. Bisher wurden ebenfalls rund 600 solcher Fahrzeuge gefördert.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Querschnittsthema E-Mobilität in allen Bereichen der Radverkehrsförderung Berücksichtigung finden muss und damit auch in die Fortschreibung des VEP-R Eingang finden wird.

3.4.2. Stadt und Umland (Antragsziffer 15)

Die Landeshauptstadt München arbeitet in der Radverkehrsförderung mit dem Umland bereits seit vielen Jahren eng und erfolgreich zusammen. Gemeinsame aktuelle Projekte sind z.B. die Pilotradschnellverbindung im Münchner Norden, die Stärkung der gemeindeübergreifenden Verbindungen, z.B. entlang der Freisinger Landstraße, sowie das regionale Radverkehrskonzept.

Diese guten Abstimmungsstrukturen im Thema Radverkehr sollen in Zukunft weiter intensiviert werden, sodass Projektideen in Zukunft noch schneller initiiert und konkretisiert werden können.

Um diesen Austausch zu unterstützen, wird der Radverkehrsbeauftragte der Landeshauptstadt München in Absprache mit dem PV München nach Bedarf „Runde Tische“ mit Umlandgemeinden und -landkreisen einberufen, sobald eine Umlandgemeinde oder ein Landkreis Interesse an einem gemeinsamen Projekt äußert und um eine erste Abstim-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

mung dazu bittet.

Zu diesen „Runden Tischen“ werden je nach Themenfokus die jeweiligen Interessenträger eingeladen, um daraufhin die Projektidee rasch zu konkretisieren, Rahmenbedingungen, Chancen und Grenzen des Projektvorschlags zu klären und nach Möglichkeit einen Projektablauf zu definieren.

Über dieses Format des Radverkehrsbeauftragten kann sichergestellt werden, dass sowohl die Landeshauptstadt München als auch die engagierten Landkreise, -städte und -gemeinden ein Format zur Diskussion und Initiierung gemeindeübergreifender Projekte erhalten und eine frühe Abstimmung gewährleistet ist.

3.4.3. Daten im Radverkehr (Antragsziffern 16 bis 18)

Für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen oder zur Überprüfung von Maßnahmen oder anderer übergeordneter Ziele sammelt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits seit vielen Jahren Daten. Diese Daten werden einerseits grundsätzlich im Rahmen der üblichen Querschnitts- und Knotenpunktzählungen für den Kfz-Verkehr mit erhoben. Da es sich hierbei hauptsächlich um Momentaufnahmen handelt, wird der Radverkehr seit 2008 zudem an derzeit sechs Raddauerzählstellen kontinuierlich gemessen. Diese sind auf verschiedene Infrastrukturformen und Stadtbereiche verteilt und geben Aufschluss über die generelle Entwicklung des Radverkehrs in München.

Im September 2016 wurde ein neuer Rahmenvertrag für die Erhebung von Rad- und Fußverkehrsdaten abgeschlossen. Dadurch sollen Zählungen für den Rad- und Fußverkehr, unabhängig von den Erhebungen für den Kfz-Verkehr, intensiviert werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt auch Zählungen und Befragungen im Auftrag anderer Referate durch.

Um auch die Wünsche und Meinungen der Bevölkerung stärker in die Radverkehrsplanung einzubinden, werden seit 2008 alle zwei bis drei Jahre Nutzerbefragungen durchgeführt. Die letzte Befragung fand im September 2016 statt. Dabei wurde festgestellt, dass die Münchnerinnen und Münchner grundsätzlich mit den Bedingungen im Radverkehr zufrieden sind, aber sich die Einschätzung seit 2008 nicht verbessert hat. Beim Radfahren werden in München sehr gerne Wege in Grünzügen und Fahrradstraßen benutzt. Verbessert werden muss nach Ansicht der Bürgerinnen und Bürger aber die Führung des Radverkehrs an Baustellen.

Die Bekanntgabe der Ergebnisse aus den internen Erhebungen und/oder Befragungen erfolgt im jährlichen Turnus im 1. Quartal des neuen Jahres. Die Ergebnisse aus der Befragung ermöglichen einen groben Abgleich mit den Daten aus der Befragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD).

Auch diese extern erhobene Datensammlung wird für die Radverkehrsplanung herangezogen. Die Stichprobe der aktuellen Befragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) im Jahr 2016/17 wurde erneut für München aufgestockt, um fundierte Ergebnisse mit den Werten aus 2002 (Anteil des Radverkehrs an allen Wegen der Münchner Bevölkerung: 10%) und 2008 (14%) vergleichen zu können. Die aktuellen Ergebnisse stehen voraussichtlich ab 2018 zur Verfügung. Mit der MiD werden „repräsentative und verlässliche Informationen zur Soziodemografie von Personen und Haushalten und ihrem Alltagsverkehr gesammelt“ (Bundesministerium für Verkehr).

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Zur Nutzung von Synergieeffekten werden die bestehenden Raddauerzählstellen an die Verkehrsdatensammler des Baureferates im Rahmen des Projektes „Erweiterung der verkehrstechnischen Infrastruktur zur Messung des Verkehrs im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplanes“ angeschlossen (siehe Beschluss der Vollversammlung vom 29.04.2015, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02629). Auch die Sicherstellung der Betriebsbereitschaft wird in Zukunft durch das Baureferat betreut.

Es ist angedacht, die Daten aus den Raddauerzählstellen neben der Radverkehrsentwicklung stärker auch für die Berechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) heranzuziehen. Dadurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, DTV-Werte des Kfz-Verkehrs besser mit dem Radverkehr vergleichen zu können. Im Zuge dessen ist geplant, ein Hochrechnungsverfahren für München mit Daten aus den Raddauerzählstellen zusammen mit Expertinnen und Experten zu entwickeln, die bereits über Erfahrung mit der Berechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke für den Radverkehr verfügen. Zudem ist beabsichtigt, zusammen mit den Datenschutzbeauftragten der Landeshauptstadt München eine referatsübergreifende Lösung zur Verwendung medien-gestützter Methoden zur Messung und Evaluierung des Radverkehrs zu entwickeln.

Bei der Planung von Fahrradrouten in Nebenstraßen aber auch anderen Radinfrastrukturprojekten soll auch der Reisezeitgewinn stärker berücksichtigt werden. Neben den Kfz- und Radverkehrsstärken kann dieser zusätzliche Faktor hilfreich sein, wirksame Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs noch vor der eigentlichen Umsetzung zu identifizieren. Wenn Fahrradstrecken insgesamt schneller zurückgelegt werden, steigt der Radius, der mit dem Rad erreichbar ist. So können künftig auch Strecken mit dem Rad bewältigt werden, für die bisher das Auto oder den ÖPNV genutzt wurden. Mit der Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr wurde in München bereits eine effektive Maßnahme umgesetzt, um einen Reisezeitgewinn zu erzielen. Zusätzlich könnten günstigere Umlaufzeiten an Lichtsignalanlagen oder kreuzungsfreie Radwege den Effekt verstärken.

Die genaue Untersuchung von Reisezeiteffekten von Maßnahmen sowie die Erfüllung der weiteren aufgeführten Aufgaben kann mit dem im Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorhandenen Personal nicht geleistet werden. Ein positiver Beschluss dieser neuen Personalkapazitäten entsprechend Kapitel 7.1. ist die Voraussetzung zur Umsetzung dieses Maßnahmenfeldes.

4. Umsetzung

4.1. Lenkungskreis Radverkehr

Der Lenkungskreis Radverkehr ist weiterhin das stadtweite Steuerungsgremium für strategische Fragen der Radverkehrsförderung. Zudem entscheidet er über Projekte, die aus der Nahmobilitätspauschale finanziert werden. Mitglieder sind entscheidungsbefugte Vertreterinnen und Vertreter der Referate, die sich mit dem Radverkehr befassen (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Gesundheit und Umwelt sowie Referat für Arbeit und Wirtschaft). Zudem nimmt das Büro des Oberbürgermeisters an den Sitzungen teil.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Im März 2015 hat die Stadtbaurätin die Leitung des Lenkungskreises Radverkehr übernommen. Da die MVG häufig an Radverkehrsprojekten beteiligt (z.B. MVG Rad und B+R-Anlagen) oder von diesen betroffen ist (Radverkehr in Straßen mit Tram- oder Buslinien), ist sie nunmehr festes Mitglied des Lenkungskreises. Die Sitzungen finden weiterhin zweimal jährlich statt. Ergänzt werden die verwaltungsinternen Sitzungen seit Herbst 2015 durch gemeinsame Sitzungen mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen und Ausschussgemeinschaften. Hier können grundlegende Fragen gemeinsam erörtert und die jeweilige Zielrichtung bereits im Vorfeld einer Stadtratsbefassung vorabgestimmt werden.

4.2. Arbeitsgruppen

Die Arbeitsgruppen zum Radverkehr ermöglichen eine schwellenarme, effiziente Zusammenarbeit unterschiedlicher Dienststellen und Referate auf Arbeitsebene und somit die rasche und konsensorientierte Entwicklung von Lösungen. Der Erfolg der Arbeitsgruppen spiegelt sich in den umgesetzten Maßnahmen wider. Auch künftig soll der Lenkungskreis bei Bedarf neue Arbeitsgruppen gründen können. Zusammenfassend wird festgehalten, dass sich die Einführung der Arbeitsgruppen zur dezidierten Diskussion und Lösungsfindung konkreter Problemlagen und Themen über die Jahre durchweg bewährt hat.

Aktuell sind neun Arbeitsgruppen (AG) in referatsübergreifender Zusammensetzung mit folgenden Schwerpunkten aktiv:

- **„Abstellplätze im Straßenraum“:**
 - Erarbeitung der Beschlussvorlage „Fahrradparken in München“ als Fortschreibung des Fahrradstellplatzkonzeptes
 - Planung konkreter Standorte und Abstimmung mit Bezirksausschüssen
 - Diskussion und Konzeption verschiedener Themenfelder wie Flex-Parken, Einführung eines Förderprogramms für Fahrradständer auf Privatgrund, weiche Maßnahmen im Bereich Bewusstseins-schärfung für die Belange des Fußverkehrs und Möglichkeiten der Verbesserung des Fahrradparkens bei (Groß-)Veranstaltungen
- **„Öffnung von Einbahnstraßen und Einrichten von Fahrradstraßen“ (künftig: AG „Fahrradstraßen“):**
 - Umsetzung von Fahrradstraßen ([s. www.muenchen.de](http://www.muenchen.de) oder <https://radlhauptstadt.muenchen.de/radlnetz/fahrradstrassen-in-muenchen/>)
 - Umsetzung von Pilotprojekten (gemäß Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07549)
 - Weiterentwicklung des Fahrradstraßennetzes auf Grundlage der Erfahrungen in den (Pilot-)Projekten; Besondere Beachtung geplanter Radschnellverbindungen
- **„Optimierung von B+R-Anlagen“**
 - Diskussion verschiedener Standorte
 - Entwicklung neuer konzeptioneller Ansätze wie z.B. die Einführung von vollautomatischen Abstellsystemen

Entwurf
Stand: 22.09.2017

- **„Schwierige Knotenpunkte“ (künftig: „Radverkehr an Lichtsignalanlagen“**
 - Entwicklung von Lösungsvorschlägen für den Radverkehr an signalgeregelten Knotenpunkten
 - zukünftige Fokussierung auf folgende Knotenpunkte (Altfälle und ADFC-Vorschläge):
 - Bad-Schachener-Straße / Hofangerstraße
 - Bad-Schachener-Straße / Innsbrucker Ring
 - Innsbrucker Ring / Hechtseestraße
 - Innsbrucker Ring / Ottobrunner Straße
 - Kapuzinerstraße / Thalkirchner Straße
 - Karl-Preis-Platz
 - Riemer Straße / Schatzbogen
 - Thomasiusplatz

- **„Engpässe und Netzlücken“**
 - Entwicklung von Lösungen für Streckenabschnitte im Hauptverkehrsstraßennetz mit fehlender oder nicht ausreichender Radverkehrsinfrastruktur
 - Vorbesprechung zahlreicher kleinerer bis größerer Abschnitte mit den Beteiligten aus Planung und Umsetzung
 - Sonderschwerpunkt: Radschnellverbindungen; Begleitung des Pilotprojekts „schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“.

- **„Marketing“**
 - Diskussion und Abstimmung aktueller Themen, Termine und sonstiger Aktivitäten der „Radhauptstadt München“-Öffentlichkeitsarbeit
 - Diskussion von Ideen und Themen für die referatsübergreifende Öffentlichkeits- und Pressearbeit, z.B. Vorbereitung von gemeinsamen Presseterminen oder stadtweiten Aktionen (u.a. Aktion Stadtradeln, Einweihung von Infrastrukturprojekten, Radlubiläum 2017).

- **„Winterrouten“**
 - Erarbeitung des Beschlusses vom 27.11.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 12710) mit den Ergebnissen des Winterroutenkonzepts
 - Umsetzung der Arbeitsergebnisse, wie im Kapitel Winterdienst erläutert, durch das Baureferat.

- **„Standortkonzept Mietradstationen“**
 - Vorklärung und Priorisierung der verschiedenen möglichen Standortvarianten an den durch den Stadtrat festgelegten Orten
 - Variantendiskussion und Abstimmung mit anderen Belangen und Anforderungen zusammen mit der MVG in Vorbereitung zu ihren eigenständigen weiteren Abstimmungen bis zum formalen Sparten- und Erinnerungsverfahren
 - Besprechungen zum weiteren Vorgehen im Zusammenhang mit der Umsetzung des MVG Rads

- **„Fahrradrouting“**
 - Koordinierung der Belange der Landeshauptstadt München bei der kontinu-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

- ierlichen Weiterentwicklung des Fahrrad routings
- o Koordination der städtischen Interessen untereinander und mit dem MVV
- o Formulierung der Ansprüche an den Betrieb und an die Weiterentwicklung
- o Pressearbeit
- o Klärung von Finanzierungsfragen

4.3. Arbeitskreis Radverkehr

Der Arbeitskreis Radverkehr ist ein Gremium, um wichtige Akteurinnen und Akteure im Radverkehr in die städtische Radverkehrsförderung einzubinden und sich zweimal jährlich über den aktuellen Stand in Projekten und Themenbereichen auszutauschen.

Vertreten sind neben mit dem Radverkehr befassten Personal der Sachbearbeitung aus den Referaten auch der MVV, die MVG, die Polizei, der ADFC, der Behindertenbeirat sowie weitere relevante Verbände. Teilnehmende können Projektideen anmelden, die gemeinsam im Rahmen des Arbeitskreises diskutiert werden. Sowohl die städtischen Vertreterinnen und Vertreter als auch die externen Teilnehmenden profitieren von einem direkten Austausch zu aktuellen Themen, Projektständen sowie Chancen und Hindernissen, sodass neben dem Informationsgewinn auch Vertrauen und Verständnis für gegenseitige Interessens- und Sachlagen erzeugt wird.

In Zukunft werden diese Arbeitskreise weitergeführt sowie vom Radverkehrsbeauftragten vorbereitet und geleitet.

4.4. Nahmobilitätspauschale

Mit Beschluss vom 17.12.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01817) hat die Vollversammlung des Stadtrats zum Haushaltsplan 2015 beschlossen, die „Nahmobilitätspauschale“ des Baureferates in 2015 auf 10 Mio. € zu erhöhen.

In dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Nahmobilitätspauschale“ vom 29.07.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02702) hat das Baureferat aufgezeigt, wie diese Mittel in den kommenden Jahren eingesetzt werden sollen.

Mit diesem Beschluss erhielt das Baureferat gleichzeitig den Auftrag, die Erhöhung der Ansätze im Mehrjahresinvestitionsprogramm ab 2016 ff. auf 10 Mio. € / Jahr zur Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2016 – 2020 anzumelden.

Neben Neu- und Umbaumaßnahmen der Radverkehrsinfrastruktur wurde im Jahr 2015 eine Sanierungsoffensive für Radwege im Straßenraum und in Grünanlagen und Grünzügen gestartet. Allein in 2015 konnten damit rd. 28 km Radwege im Straßenraum saniert werden. Im Jahr 2016 wurden weitere rd. 22 km Radwege im Straßenraum und diverse Wege in Grünanlagen und Grünzügen saniert.

In den Jahren 2015 und 2016 wurden aus der Nahmobilitätspauschale Maßnahmen im Gesamtvolumen von ca. 19 Mio. € finanziert. Über die Jahre 2015 und 2016 ergab sich damit ein Mittelabfluss von rd. 95 %. Für das Jahr 2017 ist mit einem Mittelabfluss wie 2016 zu rechnen. Um weiterhin konsequent die Förderung des Rad- und Fußverkehrs betreiben zu können ist die derzeitige Dotierung der Nahmobilitätspauschale auch in Zukunft erforderlich.

Über die umgesetzten Maßnahmen (Neubau-, Umbau- und Sanierungsmaßnahmen) wird regelmäßig im Lenkungskreis Radverkehr und im Rahmen von Presseterminen berichtet.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Die Anmeldung von Mittelbedarfen der Referate aus der Nahmobilitätspauschale werden jeweils im Lenkungskreis Radverkehr abgestimmt und an die Referate übertragen. Die Referate melden für eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen (z. B. Neuauflage des Radstadtplans 2017, Orientierungssystem im Rahmen des touristischen Marketings, Radroutenplaner RGU/MVG, Aktion Stadtradeln 2017, Datenerhebungen, diverse Studien, Gutachten und verkehrliche Untersuchungen, Broschüren, Kosten für Sonderaktionen der Öffentlichkeitsarbeit, Messestände, etc.) Mittel im unteren einstelligen Millionenbereich an. Für das Jahr 2017 beträgt der geplante Gesamtansatz rd. 16 Mio. €. Wegen der Abhängigkeit von Dritten sind bei Pauschalen immer „Nachrückprojekte“ erforderlich um einen weitgehend vollständigen Mittelabfluss sicherstellen zu können. Die vorhandenen Personalressourcen sind auf die derzeitige Dotierung in Höhe von 10 Mio. € ausgelegt.

5. Evaluierung (Antragsziffer 19)

Die festgelegten Evaluierungsziele wurden im ersten Radverkehrsbericht „Radverkehr in München – Bericht zur Umsetzung und Aktualisierung von Zielen“ (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 12242) 2013 auf ihren damaligen Stand überprüft. Durch die schnellen Erfolge der effizienten Arbeitsgruppen konnten bereits zum Stand 2012/2013 die meisten Ziele erreicht werden. Folgende Tabelle verdeutlicht den jeweiligen Fortschritt zum Stand 2013 sowie den Stand zum Zeitpunkt 2016/2017.

Neue bzw. aktualisierte Evaluierungsziele werden im nachfolgenden Kapitel 6 dargestellt.

Evaluierungsziel aus 2009	Umsetzungsstand Radverkehrsbericht 2013	Umsetzungsstand aktuell	Zielerreichungsgrad, Bemerkung
Modal Split			
17 % (20 %) der Wege der Münchnerinnen und Münchner werden im Jahr 2015 mit dem Rad zurückgelegt	17 % in 2011 (Evaluierungsergebnisse zur Radlkampagne); daher wurde das Ziel im o.g. Radverkehrsbericht auf einen <i>Anteil von 20 % angepasst</i>	unbekannt, erste Ergebnisse der MiD 2016/2017: voraussichtlich 2018	unbekannt; Weil der im Grundsatzbeschluss 2009 definierte Anteil von 17 % bereits im Jahr 2011 erreicht wurde, wurde im Radverkehrsbericht (2013) das genannte Ziel definiert (20 % in 2015)
<i>Evaluierungskriterium wird beibehalten und in Kapitel 6 aktualisiert</i>			
Fahrradabstellplätze			
2.000 Stellplätze (Fahrradstellplatzkonzept, inkl.	1.304	3.930	ca. 200 %

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Fahrradstellplätzen im Rahmen des Parkraum-managements)			
<i>Evaluierungskriterium abgeschlossen</i>			
Fahrradabstellplätze: 400 wettergeschützte Stellplätze auf öffentlichen Flächen in Altbaugebieten	0	0	0 % weitere Bearbeitung in der Arbeitsgruppe.
<i>Evaluierungskriterium wird vorerst zurückgestellt aus Gründen der Flächenverfügbarkeit, der Spartenlagen (Überbauung), des Kosten-Nutzen-Faktors, des Denkmalschutzes, der Gestaltung und der Spartenlagen (Überbauung)</i>			
Bike & Ride			
2.000 zusätzliche Bike & Ride- Abstellplätze mit Wetterschutz	1.300 an 13 Standorten (exkl. Pasing)	8.300 insgesamt	>400 %
<i>Evaluierungskriterium wird beibehalten und in Kapitel 6 aktualisiert</i>			
Einbahnstraßen			
300 Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet	292	370	> 100 %
<i>Evaluierungskriterium wird beibehalten und in Kapitel 6 aktualisiert</i>			
Wegweisung			
Wegweisungs- system für den Radverkehr, Fertigstellung bis Ende 2010	fertiggestellt	fertiggestellt	100 %
<i>Evaluierungskriterium abgeschlossen</i>			
Fahrradgaragen und -stationen			
Fahrradgarage in Pasing bis 2014	fertiggestellt	fertiggestellt	
Fahrradstation am Hauptbahnhof bis	Planung	Planung	Die Machbarkeit

Entwurf
Stand: 22.09.2017

2020			verschiedener Standorte wurde geprüft, die weiteren Planungen hierfür laufen.
<i>Evaluierungskriterium teils abgeschlossen, teils noch in Erarbeitung.</i>			

6. Fortschreibung der Evaluierungskriterien (Antragsziffer 19)

Im ersten Grundsatzbeschluss 2009 wurden messbare Evaluierungsziele festgelegt, mit denen der Fortschritt der Radverkehrsförderung überprüft werden soll. Die Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split ist ein Kernkriterium des Erfolges lokaler Radverkehrsförderung. Hierfür wurde für die Evaluierung das Jahr 2015 ausgewählt, in dem nach damaligen Einschätzungen die aktuelle Mobilitätserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) durchgeführt werden sollte. Die MiD startete 2016 und wird erst im Laufe dieses Jahres abgeschlossen und ausgewertet sein. Somit sind für diese Fortschreibung leider keine MiD-Ergebnisse als Evaluierungsreferenz möglich.

Entsprechend der positiven Bilanz der Zielevaluierung sowie neuen Herausforderungen der Radverkehrsplanung ist eine Fortschreibung der Evaluierungskriterien in Bezug auf die Inhalte der Handlungsfelder nötig. Auf Grundlage der seit 2009 gesammelten Erfahrungen werden manche der nicht erreichten Evaluierungskriterien aufgegeben (s. Erläuterungen im vorherigen Kapitel); andere Kriterien werden fortgeführt und aktualisiert sowie mit bisher neuen, zeitgemäßen Evaluierungskriterien ergänzt.

Zukünftig ist die Radverkehrsförderung in München an den im Folgenden dargestellten Evaluierungskriterien zu messen. Dabei ist zu beachten, dass zahlreiche Evaluierungskriterien nur erfüllt werden können, sofern das in diesem Beschluss beantragte Personal vom Stadtrat bewilligt wird. Neues Evaluierungsjahr ist das Jahr 2025.

Modal Split:

Der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Wege der Münchnerinnen und Münchner ist im Jahr 2025 um weitere 3 % im Vergleich zu den Ergebnissen der MiD-Untersuchung von 2016/2017 gestiegen.

Aktuelle Zahlen zum Anteil des Fahrrads am gesamten Modal Split der Münchner Bevölkerung fehlen, werden aber derzeit über die MiD-Erhebung 2016/2017 erhoben bzw. ausgewertet und sind voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2018 verfügbar. Aufgrund des fehlenden Wissens über den aktuellen Modal Split-Anteil des Fahrradverkehrs lassen sich daher keine konkreten Zielzahlen nennen.

Radwegebenutzungspflicht:

Bis 2025 sind alle Radwege im Bestand auf ihre Benutzungspflicht hin überprüft. Die Aufhebung der Benutzungspflicht wird für alle dafür geeigneten Abschnitte durchgeführt.

Einbahnstraßen:

Alle Einbahnstraßen in München (rund 700) sind 2025 auf eine Freigabemöglichkeit des Radverkehrs in Gegenrichtung geprüft. Die Einbahnstraßenöffnung wird für alle dafür geeigneten Einbahnstraßen gewährt.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Fahrradstraßen:

Im Jahr 2025 gibt es in der Landeshauptstadt München mindestens 100 Fahrradstraßen.

Radschnellverbindungen:

Im Jahr 2025 sind zwei Radschnellverbindungsprojekte auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München umgesetzt.

Radverkehrsnetz (VEP-R):

Im Jahr 2025 ist das Radverkehrsnetz (VEP-R) fertig überprüft, überarbeitet, aktualisiert und fortgeschrieben.

Infrastrukturprojekte:

Die zentralen, im Kapitel „Maßnahmen im Lückenschluss“ präzisierten Infrastrukturprojekte Pfeuferstraße, Lindwurmstraße zwischen Implerstraße und Plinganserstraße, Implerstraße, Paul-Heyse-Straße, Stiglmairplatz, Karlsplatz/Stachus, Lenbachplatz, Friedensengel/Europaplatz werden bis zum Jahr 2025 genauer untersucht, geplant und nach entsprechenden Stadtratsentscheidungen umgesetzt.

Daten im Radverkehr:

Bis zum Jahr 2025 ist ein münchenspezifischer Hochrechnungsfaktor für den Radverkehr sowie ein Konzept zur Messung von Auswirkungen infrastruktureller Maßnahmen auf die Reisezeitgewinne des Radverkehrs etabliert.

Rückgang der Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung an Unfallschwerpunkten:

Im Jahr 2025 sind die Unfallzahlen an den zehn unfallträchtigsten Knotenpunkten mit Radverkehrsbeteiligung deutlich zurückgegangen.

Überdachtes Fahrradabstellen an ÖPNV-Haltestellen:

Bis zum Jahr 2025 werden 15 neue überdachte Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen außerhalb des Mittleren Rings errichtet.

Vollautomatische Abstellanlagen:

Bis zum Jahr 2025 wird eine ober- oder unterirdische, vollautomatische Abstellanlage errichtet.

7. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Die Bereitstellung der finanziellen Mittel für die in dieser Vorlage beantragten Projekte (u.a. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Radverkehr, die Machbarkeitsuntersuchung für weitere radiale Radschnellverbindungen sowie eine Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung für tangentielle Radschnellverbindungen, vertiefende verkehrliche Untersuchungen für ausgewählte Strecken und Knotenpunkte) erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale ab dem Haushaltsjahr 2018 beim Baureferat. Je nach Projektverlauf und Zeitpunkt der Personalzuschaltung und -besetzungen werden die finanziellen Mittel rechtzeitig zu den jeweiligen Haushaltsjahren für die Nahmobilitätspauschale angemeldet.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

7.1. Personalbedarf im Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Antragsziffern 20 bis 22):

Bis zum ersten Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München (2009) existierte im Referat für Stadtplanung und Bauordnung für die Radverkehrsplanung ca. ½ Stelle zur Sachbearbeitung im höheren technischen Dienst. Aufgrund gleichzeitig zu erledigender übergeordneter Aufgaben war eine kontinuierliche Bearbeitung der Radverkehrsthematiken teilweise nicht möglich. Über den ersten Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München (2009) wurden 1½ Stellen für die Radverkehrsplanung beantragt und beschlossen, die sich seither ausschließlich mit der Radverkehrsplanung in München beschäftigen und folgende Aufgaben bearbeiten:

- Koordinierung und Evaluierung der Umsetzung des Grundsatzbeschlusses, inklusive Betreuung der Radverkehrsberichte
- Konzeption der Zählungen und Erhebungen
- Betreuung, Auswertung und Aufbereitung der Zählungen und Erhebungen
- Durchführung von Verkehrsuntersuchungen zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen
- Erarbeitung und Betreuung des Themas Fahrradabstellplatzsatzung
- Erarbeitung und Betreuung des Themas und des Beschlusses Fahrradabstellplatzkonzept
- Planung und Umsetzung des Fahrradstellplatzangebots auf öffentlichen Flächen
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans-Radverkehr

Seit 2009 hat sich die Anzahl der Planungsaufträge deutlich erhöht. Die Herausforderungen in der nachhaltigen Verkehrsplanung sind insbesondere im Hinblick auf die räumlichen Konkurrenzen und planerische Komplexität deutlich gestiegen. Lösungsansätze lassen sich schwieriger finden. Neue Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche wie z.B. MVG Rad und Radschnellverbindungen sind entstanden. Der Arbeitsaufwand in bestehenden und neuen Aufgaben ist somit stark gestiegen.

Um folgende Aufgaben erledigen zu können, sind zusätzliche Personalkapazitäten im Bereich Grundlagen (HA I/31) erforderlich:

- Vertiefte Datenaufbereitung, -zusammenführung und -auswertung
- Koordinierung und Zusammenführung von Daten, die in den unterschiedlichen Referaten und Dienststellen vorliegen und erhoben werden
- Konzeption zur Nutzbarkeit und Verwendbarkeit neuer Medien sowie neuer Technologien und der daraus entstehenden Daten
- Konzeption von Lösungen zur verbesserten Datenzugänglichkeit für die Stadtverwaltung (GeoInfoWeb) und für die Öffentlichkeit (z.B. München Maps)
- Vernetzung und Verschneidung von Untersuchungsergebnissen, die auf Grundlage der vorliegenden Daten in den unterschiedlichen Dienststellen und Referaten vorliegen.
- Konzeption einer fundierten, standardisierten Vorgehensweise zur Verwendung von Datengrundlagen und Datenauswertungen bei zukünftigen Abwägungen in Planungsprojekten.
- Ermittlung von münchenspezifischen Hochrechnungsfaktoren und -verfahren für den Radverkehr

Entwurf
Stand: 22.09.2017

- Vertiefte Evaluierung von Radverkehrsprojekten

Um folgende Aufgaben erledigen zu können, sind zusätzliche Personalkapazitäten im Bereich Planung (HA I/32) erforderlich:

- gesamtstädtische konzeptionelle Bearbeitung des Themas Radschnellverbindungen
- fachliche Koordinierung und Betreuung weiterer vertiefter Machbarkeitsuntersuchungen und Projekte zum Thema Radschnellverbindungen
- Begleitung der Umsetzung und Evaluierung von Radschnellverbindungen
- zusätzliche Unterstützung bei der Untersuchung von Radverkehrsplanungen im Hauptverkehrsstraßennetz auf Machbarkeit und Auswirkungen
- Mitwirkung bei der Fortschreibung des VEP-R

Diese Stellenforderung steht im unmittelbaren Zusammenhang mit den Inhalten der Teilkapitel „Radschnellverbindungen“ und „Maßnahmenumsetzung bei Engpässen und Netzlücken in der Radverkehrsinfrastruktur im Hauptverkehrsstraßennetz“. Die in diesen Teilkapiteln dargestellten Inhalte können ohne die hier gestellte Personalforderung nicht, nur verzögert oder zulasten anderer Aufgaben bearbeitet werden.

Konkret berechnet sich der aus den oben dargestellten Aufgaben der zusätzliche Personalbedarf bei PLAN I/3 wie folgt:

dargestellte Aufgabenbereiche bei PLAN I/31	0,5 VZÄ
dargestellte Aufgabenbereiche bei PLAN I/32	1,0 VZÄ

Personalbedarf gesamt **1,5 VZÄ**

Zusammenfassend ergibt sich damit folgender Personalmehrbedarf bei PLAN I/3:

Funktion	VZÄ	Einwertung ¹	Befristung
Bereich Grundlagen	0,5	EGr. 13 TD	unbefristet
Bereich Planung	1,0	EGr. 13 TD	unbefristet

Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-innen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 36.600 € (40% der JMB).

Sämtliche Aufgaben fallen nicht befristet sondern dauerhaft an und werden in Zukunft noch weiter an Relevanz und Dynamik zunehmen. Daher können die neu zu schaffenden Stellen nicht befristet eingerichtet werden.

¹ Die in dieser Vorlage dargestellten Stellenwerte stellen Planwerte zur Erhebung der Kosten dar. Die tatsächliche Stellenwertfeststellung erfolgt im Rahmen der Stelleneinrichtungen.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Zusammengefasst ergibt sich folgender Personalbedarf:

Zeitraum	Stelleneinwertung	VZÄ	Mittelbedarf				Kostenstelle
Unbefristet (Bereich 31)	E13 TD	0,5	40.535 €				18130000
Unbefristet (Bereich 32)	E13 TD	1,0	81.070 €				18130000
Summe		1,5	121.605 €				

Die Sachkosten stellen sich wie folgt dar:

Art	Anzahl	Einzelkosten	Gesamtkosten (bis zu)	Kostenart
Arbeitsplatz Ersteinrichtung (einmalig, investiv)	2	2.370,00 €	4.740,00 €	Investive Sachkosten (2.370 € je Arbeitsplatz)
Arbeitsplatzkosten (dauerhaft)	1,5	800,00 €	1.200,00 €	Sachkosten laufender Aufwand jährlich ab 2018 (800 € je Arbeitsplatz)

Sachmittelbedarf in 2018		Produkteilleistung (PTL) Produkteleistung (PL)
Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Radverkehr		PTL: 589100062 PL: 38512100400
Machbarkeitsuntersuchung für weitere radiale Radschnellverbindungen sowie eine Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung für tangentele Radschnellverbindungen		PTL: 589100062 PL: 38512100400
Vertiefende Untersuchungen für ausgewählte Strecken und Knotenpunkte		PTL: 589100062 PL: 38512100400

Entwurf
Stand: 22.09.2017

7.1.1. Büroflächenbedarf

Das zusätzlich beantragte Personal kann aus Sicht des Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht mehr in den bereits zugewiesenen Büroflächen untergebracht werden. Es werden daher zusätzliche Büroflächen für 2 Arbeitsplätze benötigt.

7.1.2. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	122.805 € ab 2018		
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	121.605 €		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)			
Transferauszahlungen (Zeile 12)	,--		
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	1.200 €		
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)	,--		
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	1,5		

* Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie z. B. interne Leistungsverrechnung, Steuerungsumlage, kalkulatorische Kosten) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden.

7.1.3. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)		4.740 € in 2018	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)		4.740 € in 2018	
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

Entwurf
Stand: 22.09.2017

7.1.4. Nutzen

Der Nutzen, der nicht durch Kennzahlen beziffert werden kann, ergibt sich aus 3.1.1., 3.1.3. und 3.4.3. des Sachvortrags.

7.1.5. Erfahrungsbericht

Die Bearbeitung des erweiterten Arbeitsspektrums ist mit einem erheblichen zusätzlichen Arbeitsaufwand verbunden, kann nicht mit der vorhandenen Personaldecke kompensiert werden und erfolgt nach Besetzung der unter Ziffer 7.1 dargestellten zusätzlichen Positionen.

In der Folge wird dem Stadtrat im Rahmen des Stadtratsbeschlusses zum nächsten Radverkehrsbericht 2020, spätestens jedoch zwei Jahre nach Stellenbesetzung der unbesetzten Stellen, über die damit erzielten Erfolge und Effekte berichtet. Die erzielten Erfolge und Effekte werden anhand der Evaluierungskriterien „Radschnellverbindungen“, „Infrastrukturprojekte“ sowie „Daten im Radverkehr“ aus dem Kapitel 6 gemessen. Dieser Beschluss unterliegt somit der Beschlussvollzugskontrolle.

7.1.6. Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Eine endgültige Entscheidung über die Finanzierung soll in der Vollversammlung des Stadtrats im November 2017 im Rahmen der Gesamtaufstellung aller bisher gefassten Empfehlungs- und Finanzierungsbeschlüsse erfolgen.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel sollen nach positiver Beschlussfassung in den Haushaltsplan 2018 aufgenommen werden.

7.2. Personalbedarf im Kreisverwaltungsreferat (Antragsziffern 23 bis 27)

Wie oben ausgeführt bedarf es für die Bearbeitung der Themen Verkehrsordnung, Verkehrssicherheit und Verkehrssteuerung außerordentlicher Qualifikation, aber auch entsprechender Personal- und Zeitressourcen sowie Spezialisierung der damit befassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, um im Spannungsfeld der Interessen und den komplexen Sachzusammenhängen die geeigneten Maßnahmen bei der Anordnung von Radverkehrsanlagen und Radverkehrsmaßnahmen an LSA treffen zu können.

Folgende Entwicklungen lösen erhöhten Arbeitsaufwand aus:

- Der Anteil des Radverkehrs wächst mit einer Zunahme von rund +70% in 10 Jahren mit Abstand am stärksten von allen Verkehrsarten. Die Fachdienststelle erwartet, dass der extreme Zuwachs anhält oder sich sogar noch verstärkt, weil zum einen die Bevölkerungsprognosen der LHM stets weiter nach oben korrigiert werden und zum anderen weder das Straßennetz noch das ÖPNV-System die Zuwachsraten kurzfristig aufnehmen können. Den Bürgern bleibt zum Teil gar nichts anderes übrig, als das Fahrrad als Verkehrsmittel noch stärker als bisher zu nutzen, um ihre Mobilität aufrecht

Entwurf
Stand: 22.09.2017

- zu erhalten.
- Entsprechend hat nach einer fachdienststelleninternen Schätzung die Zahl der an die Verwaltung gerichteten Arbeitsaufträge aus der Mitte des Stadtrats, der Bezirksausschüsse, der Bürgerversammlungen und der direkten Bürgerschreiben seit 2014 um etwa 30% zugenommen. Die aus Punkt 8 „Behandlung von Anträgen“ hervorgehenden Arbeitsaufträge (Pilotprojekte und Maßnahmen) bedürfen einer intensiven und aufwändigen Vorbereitung, Abstimmung und Auswertung.
 - Die Komplexität, der Abstimmungsbedarf und die politische Dringlichkeit für Lösungen im Radverkehr nimmt aufgrund der o.g. Entwicklung stetig zu. Es bietet sich an, neue Lösungen zunächst experimentell in zeitlich und räumlich begrenzten Verkehrsversuchen zu testen und wissenschaftlich begleiten zu lassen, um Sachargumente für eine spätere fachliche und politische Diskussion und eine sachgerechte Umsetzung zu schaffen.

Um diesen Arbeitsaufwand in der gebotenen Schnelligkeit und Sorgfalt zu bewältigen, sind zusätzliche Ressourcen notwendig.

Personalbedarf im Kreisverwaltungsreferat für die Bearbeitung von Themen der Verkehrsordnung und Verkehrssicherheit im Radverkehr, KVR-III/111

Zur Bearbeitung von (Grundsatz-)Fragen der Verkehrsordnung und Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Radverkehr für das gesamte Stadtgebiet stehen im zuständigen Sachgebiet bisher Stellen im Umfang von 3,0 VZÄ zur Verfügung.

Seit 2011 waren diese drei Stellen nicht dauerhaft besetzt. Die Anordnung und Projektbegleitung von markierten und baulichen Radverkehrsanlagen im Vollzug der StVO, sowie die Gesamtkoordination aller damit einhergehender sonstiger Anordnungen (z.B. Lieferkonzepte, Parkordnung, Vorfahrtsregelungen u.ä.) erfordern in jedem Einzelfall eine detaillierte Untersuchung, Abstimmung mit beteiligten Abteilungen des Kreisverwaltungsreferates und städtischen Referaten, der Polizei und insbesondere den örtlichen Bezirksausschüssen, bevor die verkehrsrechtliche Anordnung gefertigt und weitere Maßnahmen durchgeführt werden können.

Aufgrund personeller Engpässe waren in den vergangenen Jahren in der Unterabteilung III/11 Verkehrsanordnungen/ Strategische Konzepte und Grundsatzangelegenheiten (Bereich Radverkehr) zudem erhebliche zeitliche Verzögerungen in der Abwicklung von Stadtrats- und Bezirksausschussanträgen und bei Aufgaben der laufenden Verwaltung unvermeidlich.

Konkret handelt es sich um folgende bisher nicht erledigte Aufgaben:

- Analyse von Strecken und Knotenpunkten hinsichtlich unfallpräventiver Maßnahmen gemäß den Ausführungen im Kapitel „Verkehrssicherheit“
- Umsetzung **interfraktioneller Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 01679 „Bauliche Umrüstung der Münchner Fahrradinfrastruktur: Markierung von Radwegen“**
- Umsetzung **SPD-Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 02438 „Sicherheit für Radfahrer erhöhen“**
- Umsetzung **Antrag Nr. 14-20 / A 02661 „Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 V – Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht“** der Grünen/RL

Entwurf
Stand: 22.09.2017

- Umsetzung **Antrag Nr. 14-20 / A 02660 „Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VI – Mehr Experimente wagen – mit Provisorien arbeiten“** der Grünen/RL
- Umsetzung Verkehrssicherheitskonzept zum Thema Radverkehr (Beschlussvorlage bis Ende 2017 geplant)
- Entwickeln und Umsetzen von Verbesserungsvorschlägen auf Grund von außen an die Stadt herangetragenen Sicherheitsmängeln (Gefahrenatlas Süddeutsche Zeitung, Anregungen aus dem Beschwerdemanagement des Planungsreferates)
- Entwickeln und Anstoßen von Verbesserungsmaßnahmen an Kreuzungen (Unfallprävention)

Konkret berechnet sich der zusätzliche Personalbedarf bei KVR-III/111 wie folgt:

Konzeption „Roteinfärbung“	0,5 VZÄ
Begleitung von Sonderprojekten und Durchführung von Verkehrsversuchen (Straßenplanung, Verkehrskonzepte)	0,5 VZÄ
Sukzessive Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht und Radwegrückbau (über ca. 6 Jahre)	1,0 VZÄ
Personalbedarf gesamt	2,0 VZÄ

Zusammenfassend ergibt sich damit folgender Personalmehrbedarf bei KVR-III/111:

Funktion	VZÄ	Einwertung ²	Befristung
SB Grundsatzangelegenheiten	1,0	BesGr. A 10 / EGr. 9C mit Entwicklung nach BesGr. A11 / EGr. 10	3 Jahre ab Besetzung
SB Grundsatzangelegenheiten	1,0	BesGr. A12 / EGr. 11	6 Jahre ab Besetzung

Es ist davon auszugehen, dass die Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht mit dem zusätzlichen 1,0 VZÄ innerhalb des Zeitraumes von 6 Jahren ab Besetzung abgeschlossen ist.

Personalbedarf im Kreisverwaltungsreferat für wissenschaftliche Begleitung/Evaluation von Verkehrsversuchen und Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde, KVR III/112

Auch im Radverkehr entstehen – wie im KFZ-Verkehr oder dem Öffentlichen Verkehr – immer häufiger und schneller neue Technologien, Konzepte, Rechtsgrundlagen und Lösungsansätze. Zu nennen sind:

- Neue Fahrzeugtechnologien (Pedelecs, E-Bikes, E-Trikes, Rikschas, Conference-Bikes, Cargo-Bikes, Anhängertechnologien...)

² Die in dieser Vorlage dargestellten Stellenwerte stellen Planwerte zur Erhebung der Kosten dar. Die tatsächliche Stellenwertfeststellung erfolgt im Rahmen der Stelleneinrichtungen.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

- Neue Mobilitätsdienstleistungen (Sharing-Systeme, Leasing-Angebote, multimodale Konzepte)
- Neue Verkehrssteuerungsansätze (automatische Detektion, Zählung, Anmeldung von Fahrradfahrern, Grüne Welle für Radler, verschiedene Signalisierungskonzepte von Fahrradfahrern an Knotenpunkten)
- Neue Ansätze in der Verkehrsordnung (Grüner Rechtsabbiegepfeil, Weiterentwicklung von Fahrradstraßen, innovative Markierungskonzepte, Neue Formen der Führung des Radverkehrs im Straßenraum unter speziellen Bedingungen)
- Neue Formen der Kommunikation

Es bewährt sich zunehmend, diese neuen Ansätze in Form von Forschungsprojekten und begleiteten Verkehrsversuchen zunächst zu testen und dann aufgrund gesicherter wissenschaftlicher Grundlage Vorschläge für den künftigen regulären Einsatz im Straßenverkehr zu erarbeiten. Dabei ist in der Regel mit Universitäten und externen Gutachtern zusammenzuarbeiten.

In den vergangenen Jahren wurde versucht, mit bestehendem Personal begleitende Evaluationen in folgenden Handlungsfeldern zu erarbeiten:

- Evaluation der Radlhauptstadtinitiative
- Evaluation der Mobilitätsstation Münchner Freiheit mit dem MVG-Leihradsystem
- Evaluation der Münchner Fahrradstraßen
- Evaluation der Grünen Welle für Radfahrende

Der StelleninhaberIn soll folgende Tätigkeiten durchführen:

- Entwurf von Ausschreibungen und fachliche Betreuung von Vergabeverfahren in Kooperation mit der Vergabestelle 1 des Direktoriums
- Bereitstellung von Datengrundlagen für wissenschaftliche Untersuchungen und Gutachter
- Betreuung der Durchführung wissenschaftlicher Arbeiten, Projektsteuerung und Controlling, Plan-, Zeit- und Kostenkontrolle
- Dokumentation der Ergebnisse und Entwurf von berichtenden und empfehlenden Beschlussvorlagen zur weiteren Umsetzung der wissenschaftlichen Ergebnisse
- Entwicklung von Standards für die Umsetzungen wissenschaftlicher Ergebnisse im normalen Verwaltungsvollzug
- Schulung von Kolleginnen und Kollegen sowie externen Auftragnehmern

Konkret berechnet sich der Personalbedarf bei KVR-III/112 nach den oben dargestellten Aufgaben wie folgt:

Wissenschaftliche Begleitung/Evaluation von Verkehrsversuchen und Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde	0,5 VZÄ
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>	
Personalbedarf gesamt	0,5 VZÄ

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Zusammenfassend ergibt sich damit folgender Personalmehrbedarf bei KVR-III/112:

Funktionsbezeichnung	VZÄ	Einwertung (vgl. Ziffer 1)	Befristung
SB Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	0,5	EGr. 13 Technischer Dienst	3 Jahre ab Besetzung

Personalbedarf im Kreisverwaltungsreferat, Verkehrssteuerung, LSA-Planung, Betrieb und ÖPNV, KVR-III/122

Aktuell kann aus Kapazitätsgründen den Anforderungen des Radverkehrs auch an LSA nicht in erforderlichem Maße Genüge geleistet werden. Priorität bei der Bearbeitung und Planung von LSA haben auf Grund der Beschlusslage die Beschleunigung des ÖPNV und Optimierungen. Sachzwänge, die sich zur unbedingt erforderlichen Erhaltung der Verkehrssicherheit auf tun, vermindern den für Belange der Radfahrer verbleibenden Ressourcenanteil in der Regel erheblich. Hinzu kommen Aufgabenmehrungen durch die stets steigende Komplexität der Steuerung sowie von geforderten Überprüfungen. Dadurch bleiben im Bereich der LSA viele sinnvolle und grundsätzlich mögliche, jedoch nicht ausdrücklich sicherheitskritische Radfahrprojekte unbearbeitet oder werden zurückgestellt.

In den zurückliegenden Jahren mussten wegen fehlender Personalressourcen folgende Aufgaben zurückgestellt werden:

- Die Verkehrssicherheitsarbeit in der Arbeitsgruppe „Schwierige Knotenpunkte“
- Die stadtweite Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht (hier: die verkehrstechnische Begleitung)
- Die Analyse von Strecken und Knotenpunkten hinsichtlich unfallpräventiver Maßnahmen gemäß den Ausführungen im Kapitel „Verkehrssicherheit“

Zur Stärkung der Belange der Radfahrer an signalisierten Knotenpunkten werden daher die Personalressourcen in Form von weiteren Ingenieurstellen im Umfang von 1,5 VZÄ für den Radverkehr im Bereich der LSA-Planung dringend benötigt.

Die Arbeitsgruppe „Schwierige Knotenpunkte“ musste in den zurückliegenden Jahren wegen fehlender Personalressourcen ausgesetzt werden. Mitarbeit und angemessene Leitung dieser Arbeitsgruppe begründen alleine dauerhaft 0,4 VZÄ.

Für Planung und Änderungen von LSA für die Belange des Radverkehrs besteht weiterer dauerhafter Bedarf von etwa 0,6 VZÄ. Die Bearbeitung von Bürgeranfragen und Bürgerversammlungsempfehlungen, Bezirksausschussanträgen, Stadtratsanfragen und -anträgen nimmt im Zusammenhang mit Radverkehrsfragen, die in der Regel zur Überprüfung der LSA-Programme und Ortsterminen führt, 0,3 VZÄ in Anspruch.

Das aktive Begleiten von neuen Projekten zu Radverkehrsthemen mit LSA-Beteiligung konnte bisher nicht, bzw. kann bei den vorgesehenen Pilotprojekten „Grüne Welle für

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Radfahrer“ und „Rechtsabbiege-Grünpfeil für Radfahrer“ nur auf Kosten der allgemeinen LSA-Planung und des ÖPNV sowie unter Einschränkung von Führungsaufgaben begleitet werden.

Sie nimmt etwa 0,2 VZÄ in Anspruch.

Zusammengefasst kann festgestellt werden:

- Die Arbeit einer/eines Ingenieurin/Ingenieurs für den Bereich Radverkehr bei der LSA-Planung muss zwingend als eigenständige Aufgabe erfolgen und darf bedingt durch mangelnde Personalressourcen nicht nur eine „Nebenaufgabe“ darstellen.
- Schon die aktuell zu erfüllenden Aufgaben im Zusammenhang mit Radverkehrsanlagen können mit den bestehenden Ressourcen bei weitem nicht ausreichend erledigt werden.
- Das Aufgabengebiet umfasst einen weiten Bereich, vom alltäglichen Bürgerkontakt, referatsübergreifenden Abstimmungs- und Koordinierungsaufgaben über die Planung von LSA auch im sehr komplexen ÖPNV-Bereich bis hin zur – auch verantwortlichen – Projektbegleitung von Forschungs- und Pilotprojekten.
- Durch die seit dem Grundsatzbeschluss Radverkehr erfolgten, bzw. noch beabsichtigten Personal- bzw. Sachmittelmehrungen bei benachbarten Unterabteilungen im KVR, beim PLAN und beim Baureferat stieg und steigt die Menge des Anpassungs- und Planungsbedarfs an LSA stark an.

Konkret berechnet sich der Personalbedarf im Sachgebiet KVR-III/122 wie folgt:

Leiten der Arbeitsgruppe „Schwierige Knotenpunkten“	0,4 VZÄ
Planung und Änderung von LSA	0,6 VZÄ
Verwaltungsaufgaben (Bürger, BA, Stadtrat)	0,3 VZÄ
Begleitung von Sonderprojekten (Forschung, Pilot, Test)	0,2 VZÄ
Personalbedarf gesamt	1,5 VZÄ

Zusammenfassend ergibt sich damit folgender dauerhafter Personalmehrbedarf bei KVR-III/12:

Funktionsbezeichnung	VZÄ	Einwertung (vgl. Ziffer 1)	Befristung
SB Verkehrssteuerung LSA-Planung Radverkehr (inkl. ÖPNV)	1,5	EGr. 12 Technischer Dienst	befristet für 3 Jahre ab Besetzung

Entwurf
Stand: 22.09.2017

7.2.1. Zusammenfassende Übersicht Personalbedarf im KVR

Dienststellenbereich	VZÄ	Funktion	Zeitraum Befristung
KVR-III/111 Strategische Konzepte und Grundsatzangelegenheiten			
Verkehrsordnung, Verkehrssicherheit	1,0	SB Grundsatzangelegenheiten BesGr. A12 / EGr. 11	6 Jahre ab Besetzung
	1,0	SB Grundsatzangelegenheiten, BesGr. A 11 / EGr. 10	3 Jahre ab Besetzung
KVR-III/112 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement			
wissenschaftliche Begleitung/Evaluation v. Verkehrsversuchen und Maßnahmen	0,5	SB Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, EGr. 13	3 Jahre ab Besetzung
KVR-III/12 Verkehrssteuerung			
LSA – Planung Radverkehr	1,5	SB Verkehrssteuerung, EGr. 12	3 Jahre ab Besetzung
Gesamt	4,0		

7.2.2. Kosten und Finanzierung

Zusammengefasst ergibt sich folgender Personalbedarf:

Besoldungs-/ Entgeltgruppe	Bedarf VZÄ	Jahres- mittel- beträge bis zu	befristet 2018 – 2020	befristet 2021 – 2023	Gesamtkosten (bis zu)
A12/E11	1,0	77.050 €	77.050 €	77.050 €	154.100 €
A11/E10	1,0	64.560 €	64.560 €		64.560 €
E13 TD	0,5	81.070 €	40.535 €		40.535 €
E12 TD	1,5	84.180 €	126.270 €		126.270 €
Summe	4,0		308.415 €	77.050 €	385.465 €

- Die Personalkosten belaufen sich auf jährlich bis zu 385.465 €.
- Die in dieser Vorlage dargestellten Stellenwerte stellen Planwerte zur Erhebung der Kosten dar. Die tatsächliche Stellenwertfeststellung erfolgt im Rahmen der Stelleneinrichtungen.
- Neben den reinen Personalauszahlungen fallen einmalige investive Bedarfe für die Büroausstattung sowie befristet konsumtive Arbeitsplatzkosten an:
- Die in dieser Vorlage dargestellten Stellenwerte stellen Planwerte zur Erhebung der Kosten dar. Die tatsächliche Stellenwertfeststellung erfolgt im Rahmen der Stelleneinrichtungen.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Neben den reinen Personalauszahlungen fallen weitere Kosten an.

Art	Anzahl	Einzelkosten	Gesamtkosten (bis zu)	Kostenart
Büroausstattung	4	2.370,00 €	9.480,00 €	Investive Sachkosten (einmalig in 2018)
Arbeitsplatzkosten	4	800,00 €	3.200,00 €	Sachkosten laufender Aufwand 2018 bis 2020
Arbeitsplatzkosten	1	800,00 €	800,00 €	Sachkosten laufender Aufwand 2018 bis 2023

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	311.615,-- von 2018 bis 2020 77.850,-- von 2021 bis 2023
davon:	
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	308.415,-- von 2018 bis 2020 77.050,-- von 2021 bis 2023
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) * Arbeitsplatzkosten	3.200,-- von 2018 bis 2020 800,-- von 2021 bis 2023
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	4 VZÄ von 2018 bis 2020 1 VZÄ von 2021 bis 2023

* Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie zum Beispiel interne Leistungsverrechnung, Steuerungsumlage, kalkulatorische Kosten und Rückstellungen unter anderem für Pensionen) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden. Bei Besetzung von Stellen mit einem Beamten/einer Beamtin entstehen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von 50 Prozent des Jahresmittelbetrages

Entwurf
Stand: 22.09.2017

* ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten

Ab 2015 gelten für die Verrechnung der Leistungen mit it@M die vom Direktorium und der Stadtkämmerei genehmigten Preise. Die zur Zahlung an it@M erforderlichen Mittel für die Services „Arbeitsplatzdienste“ und „Telekommunikation“ werden im Rahmen der Aufstellung des Haushalts- bzw. Nachtragshaushaltsplanes in die Budgets der Referate eingestellt. Eine gesonderte Beschlussfassung über die Mittelbereitstellung ist daher nicht mehr erforderlich.

Nutzen

Der Nutzen der beantragten Personalzuschaltung besteht in der Untersuchung, Verbesserung und Schaffung von Radverkehrsanlagen und ergibt sich aus den beschriebenen Maßnahmen. Insbesondere die Maßnahmen im Radverkehrslückenschluss, im Bereich der Radwegbenutzungspflicht, der Verkehrsversuche und in der Prävention durch den Umbau von Strecken und Knotenpunkten hin zu rechtskonformen Anlagen, die den aktuellen technischen Anforderungen und den Erkenntnissen der Unfallforschung entsprechen, begleitet von darauf abgestimmter Öffentlichkeitsarbeit, entspricht der Zielsetzung, die Anzahl der verunglückten (leichtverletzten, getöteten und schwerverletzten) Radfahrenden in den kommenden Jahren spürbar zu senken, bzw. durch rechtzeitige aktive Präventionsarbeit gar nicht erst entstehen zu lassen.

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

	einmalig
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)	9.480,00 € in 2018
davon:	
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)	9.480,00 € in 2018

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2016 - 2020 ändert sich wie folgt:

Mehrfjahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020

In Tsd.€

Investitionsliste 1

Investitionsgruppe

Kenn-Nr. 1100.9330

		Gesamtkosten	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff
alt	B	2.526	570	1.356	200	200	200	200
	G	0						
	Z	0						
neu	B	2.535	570	1.356	209	200	200	200
	G	0						

Entwurf
Stand: 22.09.2017

7.2.3. Finanzierung und Produktbezug

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Empfehlungsbeschluss

Die endgültige Entscheidung trifft die Vollversammlung im November 2017.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel werden in den Haushaltsplan 2018 und für die Folgejahre in die jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren aufgenommen.

Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam.

Die Maßnahme ist überwiegend dem Produkt „Verkehrsmanagement“ (Produktziffer 5537000) zugeordnet. Das Produktbudget erhöht sich zahlungswirksam um bis zu 388.665 €.

Ziel

Das Stadtratsziel 11 des Kreisverwaltungsreferates „Die Umsetzung des Grundsatzbeschluss Radverkehr ist planmäßig fortgeführt.“ wird durch die Beschlussvorlage erfüllt.

7.3. Personalbedarf des Baureferats (Antragsziffer 28)

Mit dem Beschluss „Nahmobilitätspauschale (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02702) der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.07.2015 wurde ein zusätzlicher Stellenbedarf beim Baureferat von insgesamt 5,4 VZÄ befristet auf drei Jahre genehmigt, der budgetneutral durch Umschichtung aus der „Nahmobilitätspauschale“ finanziert wird.

Die Stellen wurden für folgende Bereiche genehmigt:

Abteilung T1: 1,5 VZÄ für Planungsingenieurinnen/Planungsingenieure in EGr. 11

Abteilung T2: 1,6 VZÄ für Bauingenieurinnen/Bauingenieure in EGr. 11

Abteilung T3: 1,3 VZÄ für Fachingenieurinnen/Fachingenieure in EGr. 11

Abteilung G2 und G3: 1 VZÄ für eine Landschaftsbauingenieurin / einen Landschaftsbauingenieur in EGr. 11.

Die Stellenbemessungen wurden auf der Basis von Schätzungen vorab mit dem Personal- und Organisationsreferat abgestimmt. Das Baureferat ist beauftragt, in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat eine Stellenbemessung gemäß dem „Leitfaden zur Stellenbemessung“ durchzuführen um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufigen Befristungen hinaus ein Stellenbedarf besteht.

Auftragsgemäß wurde eine erneute Stellenbemessung auf der Basis der seit Einrichtung der Stellen tatsächlich durchgeführten Projekte erstellt und das Ergebnis der damaligen Bemessung überwiegend bestätigt. Lediglich bei der Abteilung T3 wurde der VZÄ-Wert von 1,3 auf 1,2 reduziert. Da die Dotierung der Nahmobilitätspauschale in der bisherigen Höhe beibehalten werden soll, ist der Stellenbedarf auch in Zukunft gegeben und die Stellen sind zu entfristen.

Im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planungen insbesondere für die Radschnellverbindungen wird auch das Baureferat den gegebenenfalls erforderlichen zusätzlichen Personalbedarf dem Stadtrat im Rahmen der weiteren Beschlüsse zu den Radschnellverbindungen in München zur Entscheidung vorlegen.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

8. Behandlung von Anträgen (Antragsziffern 29 bis 82)

8.1. Mehr Platz für Radler auf der Lindwurmstraße schaffen – Baustellenbedingten Feldversuch auswerten

Antrag Nr. 08-14 / A 03611 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.08.2012 (Anlage 2)

Der Antrag fordert, den Feldversuch mit Radstreifen auf der Lindwurmstraße auszuwerten und Lösungen zu entwickeln, die eine möglichst weitgehende Verlagerung des Radverkehrs von den schmalen Radwegen auf Schutz- oder Radstreifen auf der Fahrbahn im gesamten Bereich der Lindwurmstraße vorsehen.

Die Auswirkungen der baustellenbedingten Markierung von Radfahrstreifen in der Lindwurmstraße sind in der Beschlussvorlage dargelegt. Aufgrund der Komplexität der Planung und der Größe des Untersuchungsgebietes soll der Abschnitt der Lindwurmstraße von der Poccistraße bis zum Sendlinger Tor zugunsten der im Beschluss genannten Projekte mit einer größeren Umsetzungschance zunächst zurückgestellt werden. Für die Lindwurmstraße zwischen Pfeuferstraße / Plinganserstraße und Implersstraße erhält der Stadtrat den Vorschlag der Durchführung einer vertiefenden Untersuchung.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03611 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.08.2012 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen (s. auch Kapitel 3.1.3.) entsprochen.

8.2. Radlhauptstadt 2.0 – I. Neue Ziele, mehr Mittel und bessere Daten für den Münchner Radverkehr

Antrag Nr. 08-14 / A 04232 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013 (Anlage 3)

Im Antrag Nr. 08-14 / A 04232 wird unter anderem gefordert, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr auf 25 % zu steigern und die Radverkehrsförderung mit Erhebungen zu überprüfen. Hierzu sind insbesondere die Ausführungen in Kapitel 6 zu beachten sowie im Bezug auf das Qualitätsmonitoring zusätzlich in Kapitel 3.4.3. des Vortrags.

Aspekte bzgl. des Budgets zur Förderung des Radverkehrs (Nahmobilitätspauschale) wurden durch Stadtratsbeschluss vom 29.07.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 02702 „Nahmobilitätspauschale“) entschieden. Zu den im Antrag angesprochenen Konsequenzen für Personal wird auf Kapitel 7 verwiesen. Der Vorschlag, Bürgerinnen und Bürgern im Sinne eines „Beschwerdemanagement-Tools“ die Möglichkeit zu bieten, Anregungen zur Verbesserung der Radverkehrssituation zu geben, wurde mit der Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 03026 „Koordination und Service im Radverkehr“ vom 29.07.2015 behandelt.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04232 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen (s. auch Kapitel 3.4.3., 6.) entsprochen.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

8.3. Radhauptstadt 2.0 - II. Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für mehr, schnelleres und sichereres Radfahren!

Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013
(Anlage 4)

Den Punkten 1 bis 8 im Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013, welche einen Ausbau und eine Verbesserung des Haupt- und Nebenroutennetzes, eine Ergänzung des Radverkehrsnetzes um die Kategorie „Radschnellverbindungen“, die Umsetzung von konkreten Projekten und wichtigen Lückenschlüssen, die Umverteilung von Straßenraum, die verstärkte Arbeit mit Verkehrsversuchen, eine fahrradfreundliche Regelung an Baustellen und ein Winterrouträumkonzept fordern, wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen der entsprechenden Kapitel des Vortrags (s. Kapitel 3) entsprochen.

Die Antragspunkte 9, 10 und 11 (Ausbau Radabstellanlagen, Förderprogramm für Abstellplätze auf privatem Grund, Bike&Ride-Stellplätze, Stellplatzangebot im öffentlichen Raum sowie Servicestationen) werden mit der Sitzungsvorlage „Gesamtkonzeption Fahrradparken in München – Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradabstellplatzkonzeptes (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20/V 08684) behandelt und bleiben somit aufgegriffen.

8.4. Variantenvergleich Radverkehrsanlage Rosenheimer Straße - Computersimulation zur Veranschaulichung - Sichere und komfortable Lösung für den Radverkehr realisieren

Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/GRÜNEN/RL vom 12.06.2014
(Anlage 5)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wurde beantragt, die Ergebnisse der Evaluation des ersten „Leuchtturmprojektes Kapuzinerstraße“ in den Entscheidungsvorschlag für die Rosenheimer Straße miteinzubeziehen.

Auch unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Evaluierung des Projektes Kapuzinerstraße ergibt sich für die Rosenheimer Straße kein anderer Entscheidungsvorschlag. In der Rosenheimer Straße wird ein Verkehrsversuch mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h durchgeführt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/GRÜNEN/RL vom 12.06.2014 wird nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen (s. auch Kapitel 3.4.3.) entsprochen.

8.5. Mehr Mittel und Personal für den Fuß- und Radverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 00142 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.07.2014
(Anlage 6)

Mit Beschluss vom 17.12.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01817) hat die Vollversammlung des Stadtrats zum Haushaltsplan 2015 beschlossen, die „Nahmobilitätspauschale“ des Baureferates in 2015 auf 10,0 Mio. € zu erhöhen. Wie in Kapitel 7 dargestellt, werden zusätzliche Personalkapazitäten gefordert, um die Maßnahmenumsetzung zu gewährleisten. Darüber hinaus werden weitere Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Radverkehrs nicht nur aus den Mitteln der Nahmobilitätspauschale, sondern auch über eine Vielzahl anderer Haushaltsstellen und Maßnahmen Dritter (u.a. Bauträger) finanziert. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00142 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.07.2014 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.6. Masterplan für den Fahrradverkehr in der Radhauptstadt München

Antrag Nr. 14-20 / A 00149 von Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Vorländer vom 30.07.2014
(Anlage 7)

Der Antrag Nr. 14-20 / A 00149 fordert einen Masterplan für die Radverkehrsförderung in München. Der vorliegende Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München bildet eine umfassende Gesamtstrategie im Sinne eines Masterplans ab und wird in zahlreichen Maßnahmenfeldern durch eigene Beschlüsse (z.B. Fahrradparken, Winterdienst, etc.) ergänzt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00149 der ehemaligen StRin Frau Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar und Herrn StR Christian Vorländer vom 30.07.2014 wird somit entsprochen.

8.7. Masterplan Radverkehr mit Inhalt füllen

Antrag Nr. 14-20 / A 00154 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.07.2014
(Anlage 8)

Der Antrag Nr. 14-20 / A 00154 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.07.2014 fordert einen Masterplan für den Radverkehr und u.a., dass der Grundsatzbeschluss Radverkehr fortgeschrieben wird.

Dem Antrag wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen. Die im Antrag angesprochenen Themen sind Gegenstand des gesamten vorliegenden Vortrags.

8.8. Radwege-Bauoffensive München

Antrag Nr. 14-20 / A 00205 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Michael Kuffer vom 26.08.2014
(Anlage 9)

Der Antrag Nr. 14-20 / A 00205 stellt diverse Forderungen an die Schaffung von Radwegen, z.B. eine fünfjährige Bauoffensive. Im Kapitel 3.1., den jeweiligen Unterkapiteln sowie der Anlage 1 sind zu entnehmen, welche infrastrukturellen Projekte umgesetzt wurden, bereits beschlossen sind oder mit dieser Beschlussvorlage zur Planung vorgeschlagen werden. Bzgl. des Themas Radschnellwege sowie Führung des Radverkehrs entlang „reizvoller Strecken“ (Grünzügen) ist auf das Kapitel 3.1.1. zu verweisen. Der Antrag fordert zudem, dass Radverkehrsplanung zur Auflösung von Flächenkonkurrenzen beitragen soll, statt Flächen umzuverteilen. Da Flächenpotenziale im bebauten städti-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

schen Umfeld begrenzt sind und nicht vergrößert werden können, bleibt bei einer Förderung des Radverkehrs keine andere Option, als Flächen von anderen Nutzungen oder Verkehrsmitteln umzuverteilen. Eine Entkopplung der Fahrradrouten vom Hauptstraßennetz kann nur erfolgen, wenn attraktive, umwegfreie Verbindungen durch das Nebenstraßennetz ertüchtigt werden können. Für die weiteren Details wird auf den Vortrag verwiesen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00205 von Herrn StR Hans Podiuk und Herrn StR Michael Kuffer vom 26.08.2014 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen und gemäß der geltenden Richtlinien und Empfehlungen entsprochen.

8.9. Qualität der Radwege zügig verbessern

Antrag Nr. 14-20 / A 00314 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 14.10.2014
(Anlage 10)

Mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 00314 wird die Verwaltung gebeten, die Radwegstudie des Bund Naturschutz vom Oktober 2014 dem Stadtrat vorzustellen.

In dieser überprüft die Kreisgruppe München fünf Strecken anhand unterschiedlicher Kriterien auf ihre Qualität und Sicherheit. Es handelt sich dabei um folgende Streckenabschnitte:

- Route Nordost (Odeonsplatz – Leopoldstraße – Ungererstraße)
- Route Südwest (Sendlinger Tor – Lindwurmstraße – Luise-Kieselbach-Platz)
- Route Nordwest (Odeonsplatz – Nymphenburg)
- Route Südost (Isartor – Innsbrucker Ring)
- Route Westost (Romanplatz – Frankfurter Ring)

Auf verschiedenen Karten werden folgende Kriterien überprüft dargestellt:

- Radwegbreite
- Qualität der Radwege (anhand einer Bewertungsformel, welche die Art und den Zustand des Radwegs, die Radwegbreite und die Sicht/Kreuzungssituation berücksichtigt)

Bezüglich der Radwegbreite ist an den Auswertungen zu erkennen, dass diese an zahlreichen Stellen das Mindestmaß laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) nicht erreicht. Die Empfehlungen von über 2m werden nur in Einzelfällen erreicht. Auch die Qualität der Radwege wird an mehreren Stellen mit einer „starken Gefährdung“ angegeben.

Außerdem stellt der Antrag eine Übersicht über die zu beseitigenden Mängel dar:

Route Nordost (Odeonsplatz – Leopoldstraße – Ungererstraße)

Einem Ausbau der Radwege, insbesondere entlang der Ungererstraße, konnte bisher nicht Folge geleistet werden.

Die Situation von der Innenstadt bis zur Ungererstraße ist im Kapitel 3.1.3 (Ludwigstraße – Leopoldstraße) dargestellt. Der Anschluss an die Ungererstraße kann nur im Zusammenhang mit einer möglichen städtebaulichen Aufwertung der Ungererstraße im Bereich zwischen Leopoldstraße und Potsdamer Straße betrachtet werden. Hierzu laufen derzeit Untersuchungen im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, deren Ergebnisse jedoch

Entwurf
Stand: 22.09.2017

noch ausstehen.

Route Südwest (Sendlinger Tor – Lindwurmstraße – Luise-Kiesselbach-Platz)

Für die Lindwurmstraße zwischen Pfeuferstraße / Plinganserstraße und Implerstraße wird dem Stadtrat im Kapitel 3.1.3. eine vertiefende Untersuchung vorgeschlagen.

Einen Vorschlag für Radverkehrsanlagen in der Plinganserstraße erhält der Stadtrat in einem gesondert vorgestellten Beschluss.

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur entlang der Albert-Roßhaupter-Str. wurde vom Baureferat 2015 durchgeführt.

Route Nordwest (Odeonsplatz – Nymphenburg)

Der Abschnitt der Briener Straße zwischen Odeonsplatz und Platz der Opfer des Nationalsozialismus wird in Kapitel 3.1.3. angesprochen. Im weiteren Verlauf der Briener Straße wurde 2016 zwischen Arcisstraße und Karolinenplatz ein Radfahrstreifen markiert. Im Abschnitt zwischen Königsplatz und Stiglmaierplatz wird derzeit die Entwurfsplanung zur Einrichtung von Radfahrstreifen erstellt. Im Abschnitt der Nymphenburger Straße untersucht das Referat für Stadtplanung und Bauordnung derzeit, inwieweit der Straßenzug Blütenburgstraße und Karlstraße als Route im Nebenstraßennetz auszubauen und/oder anzupassen ist, um als Hauptroute und Alternative zur Nymphenburger Straße fungieren zu können. Ein weiterer Ausbau oder eine Sanierung weiterer Abschnitte entlang der Route war bisher nicht möglich.

Route Südost (Isartor – Innsbrucker Ring, bzw. Chiemgaustraße)

Eine durchgehende Verbesserung der bestehenden Radverkehrsanlagen bzw. der Radverkehrsführung erfolgte bislang noch nicht. Punktuelle Verbesserungsmaßnahmen erfolgten im Rahmen von Radwegsanierungen. Die Balanstraße ist gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr der Landeshauptstadt München (VEP-R) Bestandteil einer Hauptroute, eine ausreichende Qualität und Breite der Radwege ist demnach von wesentlicher Bedeutung. Eine komplette Umprofilierung des Straßenquerschnittes im Sinne einer Radwegverbreiterung würde voraussichtlich einen Umbau des Straßenraumes erforderlich machen. Aus diesem Grund wird der Abschnitt im Rahmen der Fortschreibung des VEP-R oder eines separaten Beschlusses noch genauer untersucht.

Route Westost (Romanplatz – Frankfurter Ring)

Eine Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes wurde mit dem Beschluss „Durchführung von Verkehrsversuchen durch das KVR“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07549) vom 25.01.2016 beschlossen, welcher unter anderem vorsieht, die Route zwischen der Menzinger Straße und dem U-Bahnhof Petuelring für den Radverkehr weiter zu verbessern. Konkret gibt es an dieser Route erste Versuche, die Bevorrechtigung von Fahrradstraßen anhand eines Pilotprojektes in Tempo 30-Zonen zu testen. Diese bevorrechtigte Führung wird zudem an Kreuzungen durch eine bauliche Umgestaltung verdeutlicht. Erste Sanierungsarbeiten am Fahrbahnbelag werden 2017 durch das Baureferat durchgeführt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00314 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 14.10.2014 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.10. Radverkehr in München I: Leopold- und Ludwigstraße für den Radverkehr

Entwurf
Stand: 22.09.2017

optimieren

Antrag Nr. 14-20 / A 00579 von ÖDP vom 19.12.2014
(Anlage 11)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wurde beantragt, die Möglichkeiten im Bereich Leopold- und Ludwigstraße zwischen Münchner Freiheit und Odeonsplatz darzustellen, um die Infrastruktur für den Fahrradverkehr bedarfs- und zukunftsgerecht auszubauen. Für die Herstellung einer geeigneten Diskussionsgrundlage etwaiger Planungen soll dargelegt werden, welchen Anteil am Verkehrsaufkommen, welchen Flächenbedarf und welche Bedeutung für Einzelhandel und Gastronomie die einzelnen Verkehrsträger (ÖPNV, PKW, Fahrrad und zu Fuß gehen) einschließlich des ruhenden Verkehrs in dem genannten Bereich haben.

In der Ludwigstraße wurden bereits einige Verbesserungen für den Radverkehr erarbeitet bzw. sind derzeit in Abstimmung. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Radverkehr und der zügigen Radfahrgeschwindigkeiten auf der Ludwigstraße zwischen Siegestor und Odeonsplatz wird aus Verkehrssicherheitsgründen langfristig empfohlen, die bestehenden baulichen Radwege aufzulösen und durch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu ersetzen. Die notwendige Fahrspuranzahl zwischen Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring) und Odeonsplatz kann erst nach Abschluss der Maßnahme „Altstadtringtunnel Nordwest“ und der davon abhängigen Verkehrsentwicklung auf diesem Abschnitt beurteilt werden. Für den Abschnitt zwischen Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring) und Siegestor empfiehlt sich eine vertiefende Untersuchung.

Für die Leopoldstraße zwischen Münchner Freiheit und Siegestor wird trotz der geschilderten Konflikte derzeit keine Möglichkeit gesehen, im Bestand Verbesserungen herbeizuführen.

Erkenntnisse, welchen Anteil am Verkehrsaufkommen, welchen Flächenbedarf und welche Bedeutung für Einzelhandel und Gastronomie die einzelnen Verkehrsträger (ÖPNV, PKW, Fahrrad und zu Fuß gehen) einschließlich des ruhenden Verkehrs in dem genannten Bereich haben, liegen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht vor. Eine weitergehende Datenermittlung ist nicht notwendig, da der generelle Handlungsbedarf in der Beschlussvorlage bereits bewertet worden ist.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00579 der ÖDP vom 19.12.2014 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.11. Regionales Radverkehrskonzept mit Radschnellwegen für die Region 14

Antrag Nr. 14-20 / A 00779 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 17.03.2015
(Anlage 12)

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00779 zur Initiierung und Beteiligung an einem regionalen Radverkehrskonzept mit radial nach München verlaufenden und tangentialen Radschnellwegen, einem Vorzeigeprojekt und Verbesserung beim nachgeordneten Radverkehrsnetz wurde in Teilen bereits mit der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06451 „Vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für das Pilotprojekt schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“ vom 19.10.2016 entsprochen. Ein regionales Konzept zu Radschnellverbindungen liegt in Form der vom PV München angefertigten Potenzialanalyse Radschnellverbindungen in

Entwurf
Stand: 22.09.2017

München und Umland vor. Der Forderung nach Untersuchung weiterer Radschnellverbindungen zwischen der Landeshauptstadt München und dem Umland wird entsprochen (vgl. Sachverhalt und Begründung 3.1.1.).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00779 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 17.03.2015 wird somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.12. Nehmen wir die Bürgerinnen und Bürger ernst! Fahrspur für Radler auf der Lindwurmstraße!

Antrag Nr. 14-20 / A 01098 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 11.06.2015
(Anlage 13)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wurde beantragt, auf der Lindwurmstraße eine Fahrspur für den Radverkehr zu reservieren. Das Planungsreferat legt dem Stadtrat unverzüglich die Ergebnisse der bestehenden Planungen mit einer Umsetzungsempfehlung vor. Zudem werden systematisch alle Ein- und Ausfallstraßen zwischen Altstadtring und Mittlerem Ring daraufhin untersucht, wie durch die Umverteilung von Straßenraum die Sicherheit und der Komfort für den Radverkehr verbessert wird. Dabei soll parallel ein Verkehrssteuerungskonzept entwickelt werden, das die dann noch möglichen Verkehrsmengen für den KFZ-Verkehr via Zuflussdosierung kontrolliert. Die Radlhauptstadt München soll alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer über die vom Gesetzgeber gewollte Möglichkeit informieren, in Gruppen ab 16 Radfahrenden die Straße zu benutzen, die in Paragraph 27 der StVO geregelt ist und Hinweise für die sichere Abwicklung von Rad-Verbundfahrten geben.

Die Beschlussvorlage enthält einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen für die gesamte Lindwurmstraße. In der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe werden sukzessive Lösungsmöglichkeiten für Hauptverkehrsstraßen mit Defiziten in der Radverkehrsführung erarbeitet. Im Zuge der Projektbearbeitung erfolgt dann auch eine Beurteilung der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr und Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die Verkehrssteuerung. Dem Wunsch nach Information der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich der sicheren Abwicklung von Rad-Verbundfahrten wird entsprochen, indem auf der Radlhauptstadt-Webseite über Verbundfahrten in der Rubrik FAQs (<https://radlhauptstadt.muenchen.de/ueber-uns/faqs/>) genauere Informationen zur Verfügung stehen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01098 der der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 11.06.2015 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.13. Durchgängiger Radweg in der Paul-Heyse-Straße

Antrag Nr. 14-20 / A 01315 von Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Beatrix Zurek, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Kathrin Abele vom 13.08.2015
(Anlage 14)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wurde eine Beschlussvorlage zum Lückenschluss des Radwegs in der Paul-Heyse-Straße beantragt.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird eine vertiefende Untersuchung zur Einrich-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

tung von Radverkehrsanlagen in der Paul-Heyse-Straße vorgeschlagen (s. Kapitel 3.1.3.). Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01315 von Frau StRin Simone Burger, der ehemaligen StRin Frau Beatrix Zurek, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Verena Dietl und Frau StRin Kathrin Abele vom 13.08.2015 wird somit entsprochen.

8.14. Fahrradschutzstreifen in der Schwanthalerstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 2 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 12.11.2015
(Anlage 51)

sowie

Radwegverbindung vom Westend zur Innenstadt

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe am 19.04.2016
(Anlage 54)

sowie

Radfahrstreifen für die Schwanthalerstraße überprüfen!

Antrag Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015
(Anlage 15)

Für die Bearbeitung der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02, Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, vom 12.11.2015 und Empfehlung Nr. 14-20 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe am 19.04.2016 sowie des Antrages Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015 sind detaillierte Verkehrsuntersuchungen erforderlich.

Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung (Planungshorizont 2025) für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs wurde unter anderem der Planfall „Sperrung des Bahnhofsplatzes und Reduzierung der Fahrspuren in der Schwanthalerstraße in Richtung Sonnenstraße auf nur noch eine Fahrspur zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen“ untersucht. Dieser Planfall ist gemäß Gutachter leistungsfähig im umliegenden Straßennetz abwickelbar. Eine Kurzfassung der Untersuchung lag dem Beschluss „Neubau Hauptbahnhof München; Sachstand und weiteres Vorgehen“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02553) als Anlage 24 bei. Zur Zeit wird die Untersuchung für den Planungshorizont 2030 fortgeschrieben. Mit dem vorgenannten Beschluss zum Neubau des Hauptbahnhofes wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die verkehrlichen Untersuchungen zu vertiefen und dem Stadtrat ein abgestimmtes Verkehrskonzept zur abschließenden Entscheidung vorzulegen. Inwieweit der oben genannte Planfall im Rahmen der Fortschreibung eine Reduzierung der Fahrspuren zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Schwanthalerstraße zulässt ist derzeit nicht absehbar. Eine Entscheidung zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Schwanthalerstraße wird im Rahmen des abgestimmten Verkehrskonzeptes

Entwurf
Stand: 22.09.2017

vom Stadtrat getroffen werden.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, vom 12.11.2015 und der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe vom 19.04.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.15. Bauliche Umrüstung der Münchner Fahrradinfrastruktur: Markierung von Radwegen

Antrag Nr. 14-20 / A 01679 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015
(Anlage 16)

Der Antrag fordert, die Markierung von Radwegen in rot durchgefärbtem Asphalt zu erproben und auszuwerten. Für ein Pilotprojekt innerhalb der nächsten zwei Jahre sollen dazu sechs Straßen nach folgenden Kriterien ausgewählt und rot asphaltiert werden:

- 3 neue Radwege in Neubaugebieten nach entsprechendem Stadtratsbeschluss
- 3 existierende Radwege, deren Sanierung in der nächsten Zeit ansteht
- hohe Benutzungsdichte
- mit einer Länge von mindestens 1 km
- Rad- und Schutzstreifen bevorzugen vor baulichen Radwegen

Die Ergebnisse und Erfahrungswerte sollen dann in eine grundsätzliche Entscheidung zur farblichen Markierung von Radwegen einfließen.

Es stehen derzeit keine Markierungs-/Bauprojekte an, die alle aufgestellten Kriterien „Neubaugebiet“, „hohe Benutzungsdichte“ und „mindestens 1 km“ exakt erfüllen. Trotzdem hält das Kreisverwaltungsreferat die Erprobung der beantragten Maßnahmen für sehr sinnvoll. Nach Meinung des Kreisverwaltungsreferates und des Baureferates können die notwendigen Erkenntnisse auch gewonnen werden, wenn die Versuche auf Strecken ausgeführt werden, welche die Kriterien nicht exakt oder nur teilweise erfüllen. Das Kriterium „Neubaugebiet“ ist für die Gewinnung von Erkenntnissen hinsichtlich der Verkehrssicherheit nach Auffassung der Fachdienststellen entbehrlich.

Das Kreisverwaltungsreferat hat in Abstimmung mit dem Baureferat daher versucht, Projekte auszuwählen, die die vorgegebenen Kriterien zumindest annähernd erfüllen. Die u.a. Pilotstrecken werden erstmalig angelegt, haben eine Länge von mindestens, bzw. annähernd einem Kilometer und verlaufen teilweise entlang von Arealen, die abschnittsweise demnächst auch neu bebaut werden.

Das Kreisverwaltungsreferat schlägt in Abstimmung mit dem Baureferat folgende Pilotstrecken vor:

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Radfahrstreifen:

- Marsstraße (Abschnittslänge: ca. 590 m)
- Karl-Theodor-Straße zwischen Belgrad- und Schleißheimer Straße (Abschnittslänge: ca. 660 m)
- Carl-Wery-Straße (Abschnittslänge: ca. 720 m)
- Untermenzinger Straße zw. Memminger Platz und Allacher Straße (Abschnittslänge: ca. 760 m)
- Blumenstraße zw. Papa-Schmid-Str. und Sendlinger-Tor-Platz

Bauliche Radwege (Neuanlage):

- Carl-Wery-Straße (RW und RFS, s.o.; Radwege Abschnittslänge: ca. 200 m)

Weitere geeignete Neuanlagen von baulichen Radwegen sind derzeit nicht absehbar. Voraussetzung ist die rechtzeitige Beschlussfassung im Stadtrat.

Bauliche Radwege (Sanierung):

Das Baureferat ist zuständig für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit auf öffentlichen Flächen. In diesem Zusammenhang prüft das Baureferat im festgelegten Turnus den Zustand der Radwege und führt kontinuierlich Instandsetzungen und Sanierungen durch. Ein durchgehender Streckenzug von 1km-Länge mit durchgehendem, schlechtem Radwege-Belag liegt deshalb nicht vor.

Das Baureferat schlägt folgende drei Radwege zur Erprobung vor:

- Chiemgaustraße (zwischen Tegernseer Landstraße und Rosenheimer Straße, beidseitig)
- Wintrichring (zwischen Menzinger Straße und Dachauer Straße, beidseitig)
- Berg-am-Laim-Str./Kreillerstraße (zwischen Innsbrucker Ring und Bajuwarenstraße, beidseitig)

Für die Evaluation ist beabsichtigt, die Untersuchung analog zur Evaluation für Fahrradstraßen an einen externen Gutachter zu vergeben.

Die Ausschreibung und Betreuung der Evaluationsphase und die Auswertung der Ergebnisse inklusive Bekanntgabe und Entscheidungsvorschlag im Stadtrat mit einem aus den Erkenntnissen zu entwickelnden Konzept für das grundsätzliche weitere Vorgehen der Landeshauptstadt hinsichtlich Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen (Fortschreibung des Beschlusses des Bauausschusses vom 11.05.1999 „Roteinfärbung von Radwegen“ durch das Kreisverwaltungsreferat) ist mit dem derzeit zur Verfügung stehenden Personal beim Kreisverwaltungsreferat allerdings nicht leistbar.

Dem Antrag Nr. Nr. 14-20 / A 01679 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, der ehemaligen StRin Frau Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

8.16. Verkehrsentwicklungsplan-Rad aktualisieren - Bekannte dringende Projekte vorab angehen

Antrag Nr. 14-20 / A 01681 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015
(Anlage 17)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 01681 wird gefordert, den VEP-R fortzuschreiben, Radschnellverbindungen in der VEP-R Fortschreibung zu berücksichtigen, ein Programm zu Prioritäten und Maßnahmenumsetzungen zu verfolgen und mindestens zehn Maßnahmen vor der VEP-R Fortschreibung zu benennen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01681 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, der ehemaligen StRin Frau Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden (vgl. Sachverhalt und Begründung 3.1.1. und 3.1.3.).

8.17. Verbesserung für Radfahrer am Friedensengel

Antrag Nr. 14-20 / A 01880 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, der StRin Frau Beatrix Zurek vom 04.03.2016
(Anlage 18)

Der Antrag Nr. 14-20 / A 01880 schlägt vor, im Bereich Friedensengel/Europaplatz einen Radfahrstreifen abzumarkieren bzw. den vorhandenen gemeinsamen Rad-/Gehweg auf der stadtauswärtigen Fahrbahn zu verbreitern. Wie im Kapitel 3.1.3. dargelegt, wird von der Stadtverwaltung vorgeschlagen, diesen Bereich Friedensengel / Europaplatz auf Lösungsmöglichkeiten für den Radverkehr genauer zu untersuchen.

Entsprechend dieser Ausführung und den Inhalten im Vortrag der Referentinnen und des Referenten wird dem Antrag Nr. 14-20 / A 01880 14-20 / A 01880 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar und der ehemaligen StRin Frau Beatrix Zurek vom 04.03.2016 nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen (vgl. Sachverhalt und Begründung 3.1.3.).

8.18. Radroute DB-Südumfahrung: Attraktiven Fuß- und Radweg von der Theresienhöhe zur Braunauer Eisenbahnbrücke jetzt voranbringen

Antrag Nr. 14-20 / A 02024 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 15.04.2016
(Anlage 19)

Entwurf
Stand: 22.09.2017

sowie

Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger (Ziffer 2)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00210 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 06.11.2014
(Anlage 49)

sowie

Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015
(Anlage 52)

sowie

Übergang Braunauer Eisenbahnbrücke für Fußgänger

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015
(Anlage 53)

Im vorliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 02024 wünscht die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE die Untersuchung einer Fuß- und Radwegeverbindung von der Theresienwiese über die Braunauer Eisenbahnbrücke bis zur Ostseite der Isar. In den Empfehlungen Nr.14-20 / E 00210, Nr. 14-20 / E 00748 und Nr. 14-20 / E 00755 aus den Bürgerversammlungen des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt wird diese Forderung ebenfalls für den Teilabschnitt über die Braunauer Eisenbahnbrücke gestellt. Die gewünschte Verbindung des Stadtratsantrags umfasst unterschiedliche Teilabschnitte, die im folgenden ausgeführt werden. Für die Beantwortung der Bürgerversammlungsempfehlungen wird auf die Ausführungen zu „Teilabschnitt über die Braunauer Eisenbahnbrücke“ verwiesen:

Teilabschnitt Theresienwiese bis einschließlich Reifenstuelstraße:

Mit der Entscheidung für den Regionalzughalt Poccistraße wurde dem Stadtrat bereits mitgeteilt, dass keine Flächen für die Realisierung einer Radwegeverbindung entlang der Gleise vorhanden sind. Der Anschluss von einer potenziellen Fuß- und Radwegeverbindung über die Braunauer Eisenbahnbrücke an das Straßenniveau ist an der Lindwurmstraße durch den Zugang zur U-Bahn sowie den Zugang zum Regionalzughalt Poccistraße ebenfalls aus Platzgründen nicht möglich. Auch das Gutachten zum Regionalzughalt Poccistraße berücksichtigt keine Fuß- und Radverbindung in den Untersuchungen. Das gleisbegleitende Teilstück zwischen Theresienwiese und Lindwurmstraße ist aus diesen Gründen nicht realisierbar.

Im Bereich zwischen Lindwurmstraße und Tumblingerstraße existiert ein rechtsgültiger Bebauungsplan (Nr. 1791). Darin ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg hinter dem Schulgebäude vorgesehen. Aufgrund von Flächenkonkurrenzen im Zuge einer Erweiterung der schulischen Nutzungen konnte in diesem Bereich zwar geringfügig Platz für eine Fuß- und Radverkehrsverbindung gesichert werden, allerdings nur in schmaler Breite, die keine Trennung ermöglicht und somit keine Haupttroutenstandards für eine derart wichtige

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Verbindung gewährleisten kann. Das gleisbegleitende Teilstück zwischen Lindwurmstraße und Isar ist deshalb nicht realisierbar.

Der Stadtrat hat in der Beschlussfassung zum Regionalzughalt Poccistraße die Verwaltung weiter beauftragt, eine alternative Verbindung für den Radverkehr zu prüfen, um eine Verbindung von der Theresienwiese zur Braunauer Eisenbahnbrücke zu ermöglichen. Derzeit werden die Alternativen geprüft.

Teilabschnitt über die Braunauer Eisenbahnbrücke:

Die verkehrliche Bedeutung der Braunauer Eisenbahnbrücke für den Fuß- und Radverkehr wurde vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits im Beschluss „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr“ (Sitzungsvorlage Nr.: 14-20 / V 01203) vom 20.07.2016 dargestellt und mit der höchsten Priorität für eine weitere Untersuchung und Realisierung bewertet. Somit ist die Prüfung der verkehrlichen Bedeutung der Brücke für den Fuß- und Radverkehr vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits abgeschlossen. Durch den Beschluss hat der Stadtrat das Baureferat bereits beauftragt, die Machbarkeit einer Fuß- und Radwegeverbindung auf der Braunauer Eisenbahnbrücke zu prüfen und ggf. Alternativen zu entwickeln, sofern eine Realisierung ausgeschlossen ist. Der Beschluss des Baureferats ist noch für 2017 geplant. (vgl. Kapitel 3.1.5.)

Entsprechend den Ausführungen wird die gesamte Verbindung derzeit geprüft. Je nach Prüfergebnis zur baulichen Machbarkeit im Bezug zur Braunauer Eisenbahnbrücke wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die gesamte Verbindung im Rahmen der Fortschreibung des VEP-R weiter prüfen und in die Fortschreibung einbringen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02024 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 15.04.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00210 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 06.11.2014, der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015 und der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.19. Lückenschluss im Münchner Radnetz: Durchgehende Radverbindung zwischen Südpark und Forstenrieder Park schaffen

Antrag Nr. 14-20 / A 02187 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Vorländer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Horst Lischka vom 06.06.2016
(Anlage 20)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 02187 bitten die Antragstellerinnen und Antragsteller um Prüfung, ob eine durchgehende Radverbindung zwischen Südpark und Forstenrieder Park geschaffen werden kann.

Durchgängige Radverbindungen zwischen Naherholungs- und Freiräumen sind ein wichtiges Element der Erreichbarkeit und Nutzbarkeit. In Bezug auf die Verbindung zwischen

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Südpark und Forstenrieder Park existieren heute bereits mehrere lückenlose Routenalternativen für Radfahrende:

- Die ausgeschilderte Radroute quert an der südwestlichen Seite des Südparks die Boschetsrieder Straße und führt entlang der A95, anfangs ostseitig, später nach einer Unterführung westlich über die Maxhofstraße in den Forstenrieder Park.
- Bei der oben vorgestellten Route besteht eine alternative Fahrtmöglichkeit, die nach der Querung der A95 westlich entlang der Autobahn direkt bis in den Forstenrieder Park führt.
- Eine weitere wählbare Verbindung ist die Fahrt über den am südlichen Ende des Südparks gesicherten signalisierten Knoten Boschetsrieder Straße – Drygalski-Allee, weiter über die Drygalski-Allee und die Herterichstraße bis zum selbstständig geführten Geh- und Radweg östlich der Sportanlage (mit signalisierter Quermöglichkeit) und die Waterloostraße in den Forstenrieder Park.

Aufgrund der Vielzahl an Möglichkeiten, mit dem Fahrrad vom Südpark in den Forstenrieder Park zu gelangen, wird vorerst kein Bedarf einer neuen Route gesehen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02187 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Vorländer, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Horst Lischka vom 06.06.2016 wird nicht entsprochen.

8.20. Innerstädtischer Fahrradschnellweg vom Frankfurter Ring bis zum Odeonsplatz

Antrag Nr. 14-20 / A 02204 der ALFA vom 10.06.2016
(Anlage 21)

Im Antrag Nr. 14-20 / V 02204 wird ein Radschnellweg vom Frankfurter Ring bis zum Odeonsplatz gefordert. Die Korridore, die als nächstes für eine vertiefte Machbarkeitsuntersuchung zur Einrichtung einer Radschnellverbindung vorgeschlagen werden, werden im Vortrag der Referentinnen und des Referenten dargestellt (vgl. Sachverhalt und Begründung in Kapitel 3.1.1.). Da nicht alle Korridore zeitgleich untersucht werden können, ist eine Hierarchisierung des Vorgehens anhand fundierter Entscheidungsgrundlagen notwendig. Hierzu werden die Ergebnisse der zugrundeliegenden Potenzialanalyse des PV Münchens herangezogen. In Kapitel 3.1.3. ist dargelegt, dass dennoch durchaus weitere Untersuchungen zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Teilbereichen der im Antrag verlangten Route (s. Maßnahmen zur Ludwigstraße) beabsichtigt sind. Zudem liegen innerstädtische Teilabschnitte der geforderten Verbindung durchaus noch im Umgriff der Pilotuntersuchung zur Radschnellverbindung des Korridors 3: München Innenstadt – Garching / Unterschleißheim, sodass die Verwaltung zumindest den innerstädtischen Teilabschnitt der im Antrag verlangten Verbindung auch mit in den Untersuchungsablauf zur Pilotradschnellverbindung mit eingebracht hat.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02204 der ALFA vom 10.06.2016 wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

8.21. Radtourismus I: Infrastruktur in der Innenstadt verbessern

Antrag Nr. 14-20 / A 02300 der ÖDP vom 08.07.2016

Entwurf
Stand: 22.09.2017

(Anlage 22)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 02300 wird gefordert, das Fahrradrouthenetz und Ihre Beschilderung hinsichtlich der Zielgruppe der Touristen anzupassen. Wie im Kapitel 3.3.2. dargestellt, arbeitet die Stadtverwaltung kontinuierlich an der Verbesserung der Radroutenwegweisung in München, auch unter dem Aspekt des Fahrradtourismus. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02300 der ÖDP vom 08.07.2016 wird somit nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

8.22. Optimierung der Orientierung für Radreisende in München und dem Münchner Umland, Kooperationsprojekte mit den Umlandgemeinden sowie den umgebenden Landkreisen.

Antrag Nr. 14-20 / A 02397 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 11.08.2016

(Anlage 24)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 02397 wird gefordert, die Orientierung für Radreisende in München und dem Münchner Umland zu optimieren, die Routen und Beschilderung anzupassen und die Maßnahmen aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02397 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 11.08.2016 wird nach Maßgabe der im Vortrag der Referentinnen und des Referenten erläuterten Ausführungen entsprochen (vgl. Inhalte des Kapitels 3.3.2. bzw. Kapitel 2, Grundsatz 7 und Kapitel 8.41.).

8.23. Radverkehrsbeauftragte für die städtischen Referate

Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016

(Anlage 25)

Für den Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016 mit der Forderung von Radverkehrsbeauftragten für alle städtischen Referate wird auf den Beschluss „Koordination und Service im Radverkehr“ mit der Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 03026 vom 29.07.2015 verwiesen, die dem Radverkehrsbeauftragten die Gesamtkoordinierung und Steuerung der Umsetzung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr vom 20.05.2009 in Zusammenarbeit mit den (referatsübergreifenden) Radverkehrsarbeitsgruppen übertragen wurde und die Stelle „Beschwerdemanagement“ zum Aufbau und der Durchführung eines Anliegenmanagements für den Radverkehr geschaffen hat. Sollten für die Umsetzung dieser Aufgaben weitere Stellen in den betroffenen Referaten nötig werden, ist angedacht, diese in der Beschlussvorlage für das Konzept zur Bearbeitung von Anregungen und Beschwerden einzufordern. Die Stellen könnten neben dem Beschwerdemanagement auch Aufgaben als Radverkehrsbeauftragte für das jeweilige Referat übernehmen. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016 wird somit entsprochen.

8.24. Sicherheit für Radfahrer erhöhen!

Antrag Nr. 14-20 / A 02438 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Gerhard

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Mayer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Vorländer vom 09.09.2016
(Anlage 23)

Der Antrag fordert, bei baulichen Radwegen, die benutzungspflichtig sind, bei Überfahrungen der Nebenstraßen, an denen keine Lichtzeichenanlagen vorhanden sind, Fahrradfurten rot einzufärben. Die Umsetzung soll im Rahmen der turnusmäßigen Markierungsarbeiten erfolgen.

Den für die Planung und Anordnung von Radverkehrsanlagen neben der StVO einschlägigen Regelwerken ERA 2010 und RAST 2006 ist zur Roteinfärbung zu entnehmen, dass diese bei Vorliegen besonderer Gefahrenpunkte oder Problemstellen zum Einsatz kommen soll, um eine Signalwirkung für diese Stellen zu entfalten. Derartige Gefahrenstellen (z.B. Einfahrten von Tankstellen, Zweirichtungsradswege über Einmündungen oder stark befahrene Grundstückszufahrten, weit abgesetzte bauliche Radwege, fehlende Sichtbeziehungen im Rechtsabbiegevorgang u.ä.) sind nicht abhängig vom Vorhandensein einer Radwegbenutzungspflicht oder einer Signalanlage, sondern rein von den baulichen Gegebenheiten und der Verkehrsfrequenz.

Um den „inflationären Gebrauchs“ solcher Roteinfärbungen zu vermeiden, ist deren Einsatz streng reglementiert im Beschluss des Bauausschusses vom 11.05.1999 („Roteinfärbung von Radwegen“). Die Entscheidung über den Einsatz liegt aktuell beim Baureferat. Die Verkehrsbehörde, insbesondere die städtische Unfallkommission, hat ein Empfehlungsrecht, dem in der Regel in der Vergangenheit immer gefolgt wurde. Eine solche Empfehlung der Verkehrsbehörde wurde in der Regel immer dann ausgesprochen, wenn die Gefahrstelle über die Polizei bekannt wurde, bzw. um bei Neuplanungen (z.B. bei Tiefgaragenausfahrten, Zweirichtungsradswegfurten, abgesetzter Radwegführung oder starker Verparkung der Seitenräume) aufgrund der ortsspezifischen (Verkehrs-)Verhältnisse Konflikte zu vermeiden. Eine aktive Analyse des Straßennetzes auf Gefahrenstellen und die Weiterentwicklung der Handlungsempfehlungen im Beschluss des Bauausschusses aus 1999 war aus personellen Gründen bisher nicht möglich. Im Sinne des Antrags sollte die Roteinfärbung von Fahrradfurten weiterhin einem festgelegten Fahrplan folgen, um die Signalwirkung nicht zu verlieren und eine stadtweit einheitliche Umsetzungspraxis zu erreichen. Hierzu bedarf es der unter Ziffer 7 dargestellten personellen Ressourcenzuschaltung. Ob die Einfärbung vom Baureferat im Rahmen von turnusmäßigen Markierungsarbeiten durchgeführt wird, um Synergien nutzen zu können, müsste im Rahmen der Konzeptentwicklung geprüft werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02438 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Gerhard Mayer, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Vorländer vom 09.09.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.25. Radschnellwege beschleunigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02507 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Frau StRin Dr.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Constanze Söllner-Schaar vom 29.09.2016
(Anlage 26)

Der Antrag Nr. 14-20 / A 02507 fordert die Beschleunigung des Themas Radschnellverbindungen in München. Das Thema und die dafür benötigten Personalressourcen sind Gegenstand des Vortrags der Referentinnen und des Referenten (vgl. Kapitel 3.1.1. und 7.1.).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02507 von Frau StRin Bettina Messinger, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 29.09.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.26. Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer am Stachus

Antrag Nr. Nr. 14-20 / A 02621 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Richard Quaas, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 09.11.2016
(Anlage 27)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wurde beantragt, ein Konzept zu erstellen, wie die Situation für den Radverkehr am Karlsplatz/Stachus verbessert und somit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden kann, ohne die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts für den öffentlichen Personennahverkehr und den motorisierten Individualverkehr zu beeinträchtigen.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird eine vertiefende Untersuchung zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen am Stachus vorgeschlagen (s. Kapitel 3.1.3.). Dabei werden die Auswirkungen auf sämtliche Verkehrsarten berücksichtigt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02621 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Richard Quaas, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 09.11.2016 wird entsprochen.

8.27. Verbesserungen für Radfahrer am Stachus

Antrag Nr. 14-20 / A 02622 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 09.11.2016
(Anlage 28)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag werden geeignete Maßnahmen gefordert, um die Situation im Bereich des Stachus auch für den Radfahrverkehr zu verbessern und dadurch für alle Verkehrsarten sicher zu gestalten.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird eine vertiefende Untersuchung zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen im Umfeld des Stachus vorgeschlagen. Dabei werden die Auswirkungen auf sämtliche Verkehrsarten berücksichtigt (s. Kapitel 3.1.3.).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02622 von Nr. 14-20 / A 02622 von Frau StRin Bettina

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Messinger, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 09.11.2016 wird entsprochen.

8.28. Sicherstellen einer Option eines Fuß- und Radweges entlang der Bahnlinie zwischen Regerstraße und Ostbahnhof

Antrag Nr. 14-20 / A 02636 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Gerhard Mayer vom 14.11.2016
(Anlage 29)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 02636 wird gefordert, die Option eines Fuß- und Radweges entlang der Bahnlinie zwischen Regerstraße und Ostbahnhof sicherzustellen.

Bereits vor einigen Jahren wurde hinter den Gebäuden Welfenstraße 22 – 118 (Welfenhöfe) entlang der Bahngleise eine Fuß- und Radwegeverbindung eingerichtet, die derzeit bis zum Tassiloplatz reicht.

Auf dem Grundstück Tassiloplatz 5 (ehemaliges Bernbachergelände) konnte im Rahmen der Neubebauung ebenfalls die Einrichtung einer Fuß- und Radwegeverbindung erreicht werden, die mittels einer Rampe an die Balanstraße anschließt.

Am Tassiloplatz selbst ist die Verbindung durch die Erweiterung des Spielplatzes (u.a. den Einbau einer Halfpipe) unterbrochen. Ein Lückenschluss könnte ggf. südlich der Lärmschutzwand im Bereich des inzwischen aufgelassenen Gleisanschlusses Paulaner erfolgen. Die dazu erforderlichen Grundstücke 15610/2 15611/17 sind allerdings nicht in städtischem Besitz, sondern müsste seitens der DB AG zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2076 wurde die Fortsetzung dieser Fuß- und Radwegeverbindung auf den künftigen Grundstücken Welfenstraße 2 – 20 bis zur Regerstraße bereits vorgesehen. Sobald die dort projektierten Neubauten fertiggestellt sind, wird von der Regerstraße bis zur Balanstraße eine durchgängige Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr benutzbar sein.

Für die Weiterführung dieser Wegeverbindung bis zur Rosenheimer Straße hat das Kommunalreferat mit den Bauherren bereits die Einräumung einer Dienstbarkeit auf dem Grundstück Rosenheimer Straße 112-114 (ehem. Holzkontor Grombach, Flst. 15592/13 und 15593 Gkg. München Sekt. 8) verhandelt. Damit ist bislang aber nur auf einem von vier für die Geh- und Fahrradverbindung benötigten Grundstücken die Umsetzung der Verbindung rechtlich gesichert ist. Darüber hinaus ist aber noch die Einräumung von Dienstbarkeiten auch bei den Grundstücken Orleansstraße 2-4a/Balanstraße 49 (Bürocenter Balanstraße) und Orleansstraße 10-12 (IHK) sowie 15638/0 (Bahngelände) erforderlich. Zudem gibt es auf dem Grundstück Orleansstraße 10-12 eine Engstelle, welche eine Teilbeseitigung der dortigen Bauten erfordert, damit der Fuß- und Radweg Platz fände. Eine barrierefreie Durchbindung von der Regerstraße bis zur Rosenheimer Straße erfordert nach Aussage des Baureferates außerdem an den Eisenbahnüberführungsbauwerken (EÜ) an der Rosenheimer Straße und an der Balanstraße entsprechende Erweiterungen oder Zusatzbauwerke.

An der Eisenbahnüberführung (EÜ) Balanstraße, deren Erneuerung nach Aussage der DB zwischen 2021 und 2023 erfolgen soll, ist ein separater Steg erforderlich und möglich. Dieser kann erst im Nachgang zur Maßnahme, also ab 2024 errichtet werden.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Ein Anschluss eines möglichen Fuß- und Radweges an die Rosenheimer Straße ist prinzipiell möglich. Jedoch gilt es zu beachten, dass auf der Westseite der Rosenheimer Straße aus Platzgründen kein 2-Richtungsradweg berücksichtigt werden kann. Von daher muss eine beidseitige Anbindung an die Rosenheimer Straße geplant werden. Eine gemeinsame Nutzung (Deutsche Bahn und Radverkehr) des vorhandenen und auch wieder geplanten Wartungsweges entlang der Gleise ist grundsätzlich nach noch erforderlichen Abstimmungen denkbar. Auch hier gilt, dass aufgrund der Komplexität des Bauablaufes hinsichtlich der Erneuerung der Eisenbahnüberführung ein Anschluss an die Rosenheimer Straße nur im Nachgang zu dieser Maßnahme eigenständig realisiert werden kann. Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung an der Rosenheimer Straße ist derzeit im Zeitraum 2023 bis 2025 geplant. Von daher kann ein Anschluss der Radwegeverbindung an die Rosenheimer Straße frühestens ab 2026 erfolgen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung tritt derzeit in Kontakt mit der Deutschen Bahn um zu klären, ob die für eine barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindung von der Regerstraße bis zur Rosenheimer Straße erforderlichen Grundstücke zur Verfügung gestellt werden können.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02636 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, dem ehemaligen StR Herrn Christian Amlong, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Gerhard Mayer vom 14.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.29. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 I – Meilensteine zum Radverkehr 2025 benennen

Antrag Nr. 14-20 / A 02664 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 30)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 02664 wird gefordert, Meilensteine für den Radverkehr mit dem Zieljahr 2025 zu benennen.

Die Maßnahmen und Projekte sind in den jeweiligen Handlungsfeldern als Gesamtkonzept dargestellt. Der Umsetzungszeitplan sowie weitere Details zu einzelnen Projekten orientieren sich an der Fortschreibung des VEP-R, die unmittelbar nach Beschlussfassung fortgeschrieben werden soll (s. Kapitel 3.1.1.).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02664 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird entsprochen.

8.30. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 II – Bau von Radschnellwegen beschleunigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02663 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 31)

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02663 zur Schaffung einer Fachstelle, die sich ausschließlich mit der Konzeption, Planung und Einrichtung von Radschnellverbindungen beschäftigt, wird entsprochen. Dafür müssen die Personalforderungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen dieser Beschlussvorlage beschlossen werden. Falls der Personalbedarf vom Stadtrat nicht bewilligt wird, kann die Bearbeitung des Themas

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Radschnellverbindungen in vertiefter Form nicht weiter erfolgen.
Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02663 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.31. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 III – Transparenz bei der Verwendung der Mittel aus der Nahmobilitätspauschale

Antrag Nr. 14-20 / A 02662 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 32)

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02662 zur Darlegung der Verwendung der Mittel aus der Nahmobilitätspauschale, zu den vorhandenen Personalressourcen und zur jährlichen Berichterstattung in den auch mit Stadträtinnen und Stadträten besetzten Sondersitzungen des städtischen Lenkungsreis Radverkehr wird entsprochen (vgl. Kapitel 4.1, 4.4, 7.).

8.32. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 V – Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht

Antrag Nr. 14-20 / A 02661 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 33)

Der Antrag fordert, die Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht deutlich zu beschleunigen und sobald wie möglich abzuschließen und die dazu erforderlichen Ressourcen im Rahmen der Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr darzustellen. Zur Erfüllung zusätzlicher Aufgaben, die aufgrund der inhaltlichen Zielsetzung der Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr und der o.a. Stadtratsanträge künftig auf das KVR zukommen, sowie zur Beschleunigung der Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht, ist eine dauerhafte Zuschaltung von 2,0 VZÄ im Bereich Verkehrsmanagement/Grundsatzangelegenheiten (KVR III/111) und von 1,5 VZÄ im Bereich Verkehrssteuerung (KVR III/122) notwendig.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02661 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.33. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VI – Mehr Experimente wagen – mit Provisorien arbeiten

Antrag Nr. 14-20 / A 02660 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 34)

Die Rechtsgrundlage zur Durchführung von Verkehrsversuchen durch die Straßenverkehrsbehörde des Kreisverwaltungsreferates ist § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO. Demnach können die Straßenverkehrsbehörden zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Als Voraussetzung bestimmter Maßnahmen ist aufgrund der rechtlichen oder beschlussmäßigen Vorgaben vorab ein

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Beschluss des Stadtrates herbeizuführen. Für die Dauer des Versuchs gibt die StVO eine zeitliche Beschränkung von 1 Jahr vor. In der Vergangenheit hat das Kreisverwaltungsreferat bereits einen Verkehrsversuch zur Erprobung der dualen Radverkehrsführung in der Eisenheimer Straße durchgeführt. Der von einem externen Gutachter erstellte Evaluationsbericht ist unter www.muenchen.de und unter www.radlhauptstadt-muenchen.de veröffentlicht. Folgende weitere Verkehrsversuche werden von der Verkehrsbehörde durchgeführt:

- vom Stadtrat beschlossene Verkehrsversuche zur Bevorrechtigung von Fahrradstraßen (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07549) – in Vorbereitung
- Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße (Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus stadtplanerischen Gründen) – in Vorbereitung
- Lindwurmunterführung (stadtauswärts, Anlage eines Radfahrstreifens aus Verkehrssicherheitsgründen) seit März 2017 angeordnet

Grundsätzlich hält die Verkehrsbehörde die Durchführung von Verkehrsversuchen für sehr sinnvoll und hilfreich, um das Verkehrsgeschehen erforschen zu können, bevor endgültige bauliche Tatsachen geschaffen werden, oder wenn die Auswirkungen nicht sicher abzusehen sind. Es hat sich aber bereits bei der Durchführung des Verkehrsversuchs in der Eisenheimer Straße herausgestellt, dass ein Verkehrsversuch, auch wenn ein externer Gutachter mit der Auswertung betraut ist, sehr zeit- und personalintensiver Begleitung und Betreuung bedarf. Damit einher gehen neben der ordnungsrechtlichen und verkehrstechnischen Vorbereitung zahlreiche Bürgeranfragen, Ortstermine mit den örtlichen Bezirksausschüssen, dem Gutachter, die Koordination der verschiedenen in der Stadt zu beteiligenden Stellen, die ständige Information der Presse usw. Das führte wegen der bereits oben dargestellten Personalknappheit im Fall der Eisenheimer Straße dazu, dass sich der Abschluss des Verkehrsversuchs um über 1 Jahr verzögert hat und die Umsetzung der mit dem Bezirksausschuss abgestimmten endgültigen Lösung weitere zwei Jahre in Anspruch nehmen wird. Mit den o.a. Verkehrsversuchen Fahrradstraßen, Rosenheimer Straße und Lindwurmunterführung sind die vorhandenen personellen Ressourcen bis 2021 gebunden, mehr Spielraum besteht nicht.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02660 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.34. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VII – Keine Bettelampeln mehr für den Radverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 02659 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 35)

Der Antrag fordert unter Ziffer 1, dass die Signalisierung im Radverkehr optimiert und ergänzt wird, so dass Anforderungsampeln (sogenannte Bettelampeln) für Radfahrende möglichst vermieden werden und unter Ziffer 2, dass Anforderungsampeln, sollten diese in begründeten Ausnahmefällen eingesetzt werden, mit Induktionsschleifen für den Radverkehr zu versehen sind.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Zu Ziffer 1:

Solche Anforderungsanlagen werden in der Regel immer dann angeordnet, wenn entweder einzelne Verkehrsbeziehungen nur sporadisch auftreten, oder die zyklische Freigabe einer schwachen Verkehrsbeziehung zu erheblichen Beeinträchtigungen des verkehrstechnischen Ablaufs am Gesamtknoten führen würde. Für Radfahrende erfolgt eine solche aktive Anforderung in der Mehrheit der Fälle mittels eines Anforderungsdrückers. Diese Anforderungsdrücker sind ausnahmslos mit einem entsprechenden Hinweis versehen, welcher den sich nähernden Radverkehr/Fußverkehr zum Betätigen des Drückers auffordert. Nach erfolgter Betätigung des Drückers wird eine sogenannte Quittungslampe aktiviert, welche den wartenden Radfahrenden/Zufußgehenden eine entsprechende Rückmeldung liefert. Die sich daran anschließende Wartezeit bis zum Beginn der entsprechenden Freigabe ist abhängig vom Anforderungszeitpunkt und der Betriebsart der LSA. Diese Betriebsart wiederum ist auch ein Resultat der spezifischen verkehrstechnischen Notwendigkeiten des betrachteten Knotens. Das Kreisverwaltungsreferat ist bei der Projektierung einer LSA stets bemüht, die unterschiedlichen Interessenlagen der einzelnen Verkehrsgruppen ausreichend zu berücksichtigen, muss jedoch immer auch die Leistungsfähigkeit des gesamten städtischen Verkehrsnetzes im Auge behalten. Hierzu zählen z.B. neben der durch den Stadtrat beschlossenen Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auch die Berücksichtigung der sogenannten „Grünen Wellen“, welche jeweils spezifische Restriktionen bei der Projektierung einer LSA erforderlich machen. Ob letztlich eine Anforderungsanlage bzw. eine selektive Anforderung einzelner Verkehrsgruppen erforderlich ist, bedarf deshalb immer der Einzelfallprüfung.

Zu Ziffer 2:

Die zuverlässige Detektion von Radfahrenden mittels Induktionsschleifen weist im praktischen Betrieb leider häufig noch Probleme auf. So können Induktionsschleifen nur ferromagnetische Werkstoffe in ausreichender Flächenverteilung zuverlässig erkennen. Fahrräder, welche aus anderen Werkstoffen (Aluminium, Karbon, etc.) bestehen, können deshalb diese Anforderungseinrichtung nicht immer zuverlässig beeinflussen. Zudem macht es die relativ geringe Eisenmasse bei einem klassischen Fahrrad erforderlich, dass die Induktionsschleifen nach besonderen Spezifika gestaltet werden müssen. Da die Wirksamkeit einer Induktionsschleife an den Seitenkanten am größten ist, werden Induktionsschleifen für Radfahrende in einem Winkel von ca. 45 Grad geschnitten, um die Zuverlässigkeit zu erhöhen. Alternative Detektionsmöglichkeiten mittels Video-, Radar-, Magnetfeld- oder Infrarottechnik wurden durch das Baureferat in mehreren Feldversuchen eingehend erprobt, konnten jedoch hinsichtlich der von den Herstellern versprochenen Eigenschaften nicht wirklich überzeugen. Vor allem die ungenügende Detektionsgenauigkeit war dabei ernüchternd. Um letztlich eine zuverlässige Anforderung für Radfahrende sicher stellen zu können, werden deshalb derzeit noch überwiegend mechanische Anforderungseinrichtungen verbaut. An Radweghaupttrouten werden aktuell auch Kombinationen mit weiter entfernt liegenden Induktionsschleifen - als zusätzliche Fernanforderung - mit durchaus positiven Effekten für den dortigen Radverkehr erprobt. Aus den oben genannten Gründen wird jedoch der Anforderungsdrücker noch für einen längeren Zeitraum die zuverlässigste Detektionsmethode für Radfahrende bleiben. Neue Detektionstechniken, wie etwa druckempfindliche „Lichtschläuche“, müssen zunächst noch ihre Alltagstauglichkeit beweisen, bevor diese möglicherweise eine verlässliche Alternative bieten können.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02659 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.35. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VIII – Baustellen im öffentlichen Raum zuverlässig kontrollieren

Antrag Nr. 14-20 / A 02658 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 36)

Das Kreisverwaltungsreferat bereitet einen gesonderten Beschluss zum Thema „Baustellenkontrolle“ vor, in dem der Antrag inhaltlich behandelt wird (geplant bis Mitte 2018). Der Antrag Nr. 14-20 / A 02658 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 bleibt aufgegriffen.

8.36. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 IX – Briener Straße für den Radverkehr ertüchtigen

Antrag Nr. 14-20 / A 02657 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 37)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird die Verwaltung aufgefordert, für die Briener Straße vom Odeonsplatz bis zum Stiglmaierplatz einen schnell umsetzbaren Lösungsvorschlag für eine attraktive Radverbindung zu unterbreiten. Die Maßnahme soll in den Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 mit aufgenommen werden.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage werden die geplanten bzw. umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse in der Briener Straße dargelegt (vgl. Kapitel 3.1.3.).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02657 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird entsprochen.

8.37. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 X – Durchgängige attraktive Nord-Süd-Radverbindung entlang des englischen Gartens zwischen Innenstadt und Nordschwabing/Studentenstadt

Antrag Nr. 14-20 / A 02656 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 38)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird die Stadtverwaltung aufgefordert, nördlich der Alfons-Goppel-Straße als neue (zusätzliche) Fahrradhaupttroute durch die Altstadt eine durchgängige attraktive Radverbindung bis zum Nordfriedhof zu schaffen, entsprechend zu beschildern und in den Radroutenplänen mit aufzunehmen. Diese Maßnahme soll in den Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 mit aufgenommen werden.

Die beschilderten Fahrradhaupttrouten von der Innenstadt in Richtung Münchner Nordosten verlaufen in der Leopold-/Ludwigstraße („Arena via Münchner Freiheit“) sowie im Eng-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

lischen Garten („Arena via Englischer Garten“). Die beantragte Radverkehrsverbindung Königinstraße - Biedersteiner Straße - Osterwaldstraße verläuft zwischen den beiden genannten Routen überwiegend im Erschließungsstraßennetz mit Tempo 30 und niedrigem Kfz-Verkehrsaufkommen richtlinienkonform im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Strecke ist wegen des geringen Abstandes zur benachbarten Hauptroute durch den Englischen Garten im Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr als Alternative Hauptroute enthalten.

Entgegen dem Anspruch an eine Fahrradhauptroute zur Trennung von Rad- und Fußverkehr teilen sich am Beginn der Route im Hof- und Finanzgarten sowie dem Englischen Garten Radfahrende die vorhandene Wegeführung mit dem Fußverkehr und müssen ihre Geschwindigkeit an den Fußverkehr anpassen. Radfahrerinnen und Radfahrer in Richtung Königinstraße können den Altstadtring östlich des Amerikanischen Generalkonsulats München wahlweise über die signalisierte Querungsmöglichkeit oder höhenfrei über die vorhandene F+R-Unterführung queren. Die Königinstraße ist Teil einer Tempo-30-Zone und in Kombination mit niedrigem Kfz-Aufkommen von ca. 2.000 Kfz/Tag und einer Fahrgassenbreite zwischen ca. 5 und 6 m für den Radverkehr gut geeignet. Im südlichen Zulauf zum Knoten Königinstraße / Veterinärstraße wird der benutzungspflichtige Radweg demnächst den Richtlinien entsprechend zurückgebaut und der Knotenpunkt übersichtlicher gestaltet.

Im weiteren Verlauf ist diese Route für Radfahrerinnen und Radfahrer in einem kurzen Abschnitt nicht durchgängig im Zweirichtungsverkehr befahrbar. Die Biedersteiner Straße ist zwischen Feilitzschstraße und Mandlstraße in Richtung Süden einbahngeregelt. Allerdings können Radfahrende von der Mandlstraße kommend den gemeinsamen Geh- und Radweg östlich der Biedersteiner Straße nutzen. Die Öffnung der Einbahnregelung für den gegenläufigen Radverkehr wurde bereits mit dem Ergebnis geprüft, dass nach den Kriterien der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) eine Freigabe nicht möglich ist (siehe Beschluss des Bezirksausschusses des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann vom 21.03.2017, BV-Empfehlungs-Nr. 14-20 / E 00566 und 14-20 / E 01091).

Gemäß den ERA eignen sich bereits Fahrgassen ab 3,00 m Breite bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr. Solche Ausweichmöglichkeiten sind in der Biedersteiner Straße im einbahngeregelten Teil allerdings nicht vorhanden. Hinzu kommt, dass die Straße einen Kurvenverlauf aufweist, der die Übersichtlichkeit und den Sichtkontakt der sich begegnenden Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer stark einschränken würde. Es bestünde die Gefahr, dass der gegenläufige Radverkehr von Kraftfahrzeugen geschnitten wird.

In Richtung Süden wird die vorgeschlagene Radroute durch die in Richtung Norden einbahngeregelte Mandlstraße unterbrochen. Die Freigabe der Mandlstraße für den gegenläufigen Radverkehr wurde seitens des Kreisverwaltungsreferates ebenfalls bereits geprüft (siehe Beschluss des Bezirksausschusses des 12. Stadtbezirks Schwabing-Freimann vom 30.10.2012, BV-Empfehlungs-Nr. 08-14 / E 01417). Auch hier kam man zu dem Ergebnis, dass eine Öffnung aus den gleichen Gründen wie bei der Biedersteiner Straße nicht möglich ist. Die Straße weist auf Höhe des Standesamtes einen Kurvenverlauf auf, der keine ausreichenden Sichtverhältnisse zulässt. Außerdem beträgt die Fahrbahnbreite hier nur 5,0 m, welche durch parkende Fahrzeuge noch weiter verringert wird. Ausweichmöglichkeiten, beispielsweise in Form von Grundstücksausfahrten, sind in die-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

sem Stück der Mandlstraße nicht vorhanden.

Sowohl in der Mandlstraße als auch in der Biedersteiner Straße könnte zwar die Anordnung von Haltverboten ausreichende Sichtbeziehungen sowie Ausweichmöglichkeiten gewährleisten. Allerdings ist die Auflösung von Parkplätzen in einem Parkraummanagementgebiet wie Altschwabing mit einem hohen Stellplatzdefizit und hohem Parkdruck als äußerst kritisch anzusehen. Außerdem ist mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass in den Bereichen dennoch unerlaubt geparkt wird. Als Umfahrungsmöglichkeit können Radfahrerinnen und Radfahrer den Englischen Garten oder die westlich gelegene Feilitzschstraße und die Werneckstraße (für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraße) nutzen. Die Feilitzschstraße weist in diesem Abschnitt einen aus Denkmalschutzgründen auch weiterhin groben Großsteinbelag auf. Die Werneckstraße ist mit 5,5 m Breite inkl. Parkstreifen relativ eng.

Die bestehende Fuß- und Radwegunterführung im Zuge der Osterwald- / Liebergesellstraße unterquert heute den Mittleren Ring. Nach Realisierung einer Untertunnelung des Englischen Gartens soll eine möglichst direkte Nord-Süd-Verbindung für Rad- und Fußgängerverkehr wiederhergestellt werden, die den an die Haupttrouten des Radverkehrs gestellten Standards entspricht. Dies sind eine ausreichende Dimensionierung der Breite, Trennung des Rad- und Fußweges, Beleuchtung sowie Winterdienst.

Die in der anschließenden Osterwaldstraße (Tempo 30) abschnittsweise vorhandenen Geh- und Radwege entsprechen nicht den gesetzlichen Mindestvorgaben. Die noch vorhandenen Radwege sollen deshalb im Rahmen künftiger Erneuerungsmaßnahmen zurückgebaut werden und die gewonnenen Flächen den Gehbahnen zugeschlagen werden. Im nördlichen Abschnitt der Osterwaldstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Vor dem Nordfriedhof besteht an der Amsterdamer Straße bzw. an der Schwedenstraße Anschluss an die beschilderte Fahrradhauptroute „Nymphenburg-radweg“, nach dem Nordfriedhof über die Crailsheimstraße bzw. den Englischen Garten an den „Äußeren Radlring Nord“.

Zusammenfassend ist die beschriebene Nord-Süd-Radverbindung zwischen Innenstadt und Nordfriedhof bereits heute eine attraktive Alternative für den Radverkehr zu den Haupttrouten entlang der Ludwig-/ Leopold-/Ungererstraße und im Englischen Garten. Punktuelle Defizite sind der Verwaltung bekannt und werden, wo dies möglich ist, im Zuge von laufenden Planungen beseitigt.

Der Routenverlauf ist angesichts der weiterhin bestehenden, den Qualitätskriterien für Fahrradhaupttrouten nicht entsprechenden Abschnitte im Bereich Mandlstraße – Biedersteiner Straße für eine ausgeschilderte Radroute nicht ideal. Da es sich jedoch bei den eingeschränkt geeigneten Abschnitten im Verhältnis zur Gesamtstrecke nur um einen kurzen Abschnitt handelt und die übrigen Abschnitte eine attraktive Alternative zu den stark frequentierten parallelen Radrouten darstellen, wird die Route durch das Baureferat beschildert.

Auf Anregung des ADFC wird das Kreisverwaltungsreferat die Öffnung der Einbahnstraße für den gegenläufigen Radverkehr nochmal hinsichtlich einer Neuordnung der Parkregelungen überprüfen.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02656 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird entsprochen.

8.38. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XI – Schnelle Radverbindung im Münchner Osten

Antrag Nr. 14-20 / A 02655 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 39)

sowie

Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XIII – Von Giesing nach Haidhausen: autofreien Rad- und Fußweg nicht verbauen

Antrag Nr. 14-20 / A 02653 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 41)

sowie

Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering/Berg-am-Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 01982 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 26.01.2016
(Anlage 44)

sowie

Stadtteilverknüpfende Radverbindung zwischen Trudering/Moosfeld – Berg am Laim –Bogenhausen/Daglfing

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02104 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 25.02.2016
(Anlage 45)

sowie

Stadtteile besser verbinden: Radverbindungen schaffen zwischen Bogenhausen/Daglfing – Trudering/Moosfeld – Berg-am-Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02140 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 15.03.2016
(Anlage 46)

sowie

Einrichtung einer Radschnellstrecke vom Ostbahnhof stadteinwärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02800 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 21.09.2016
(Anlage 47)

Entwurf
Stand: 22.09.2017

sowie

Einrichtung eines schnellen, ampelfreien Radweg vom Haidenauplatz stadtauswärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02897 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 –
Au-Haidhausen vom 13.09.2016
(Anlage 48)

sowie

Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00693 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 –
Bogenhausen am 22.10.2015
(Anlage 50)

Im Antrag zur Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr 2017 XI wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aufgefordert, im Münchner Osten eine neue Fahrradroute zu planen. Verlaufen soll die neue Fahrradroute zum einen von Daglfing (ab der vorhandenen Rad- und Fußwegunterführung an der Kreuzung Burgauerstraße/ Riemer Straße) nach Trudering mit Anschluss an die Thomas-Hauser-Straße, zum anderen ist noch eine Weiterführung der Route Richtung Innenstadt über das westliche Gleisdreieck zum S-Bahnhof Berg am Laim und darüber hinaus bis zum Ostbahnhof gefordert. Die in den weiteren, oben genannten Anträgen des Stadtrats und der Bezirksausschüsse gestellten Forderungen sind in diesem umfassenden Verlauf enthalten.

Insgesamt befinden sich alle Abschnitte im Korridor 6 der Potenzialuntersuchung Radschnellverbindungen des PV München und sind gemäß den Ausführungen in Kapitel 3.1.1. weiter auf vertiefte Machbarkeit zu überprüfen. Neben den in den folgenden Teilkapiteln A), B) und C) erläuterten, kurzfristigen Untersuchungsschritten werden in dieser vertieften Machbarkeitsuntersuchung durchgängig für alle Teilstücke unter dem Fokus der Schaffung einer Radschnellverbindung Lösungen gesucht.

A) Teilstück von Bogenhausen (Burgauerstraße/ Riemer Straße) nach Trudering (Thomas-Hauser-Straße)

Bei der geforderten Verbindung handelt es sich nach VEP-R um eine Hauptroute für den Radverkehr. Das heißt, auch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat den Bedarf einer Verbindung für den Radverkehr in diesem Bereich erkannt und hält die Verbindung für wünschenswert. Die Autobahn A94 und die Fern- und S-Bahngleise bilden derzeit eine, besonders für den Rad- und Fußverkehr, schwer zu überwindende Barriere zwischen dem Stadtbezirk Bogenhausen im Norden und den Stadtbezirken Trudering und Berg am Laim im Süden, was bei Fahrten in Nord-Süd-Richtung zu sehr großen Umwegen und deutlichen Attraktivitätsverlusten für den Rad- und Fußverkehr führt.

Die nächste Möglichkeit zur Querung der Gleise und der Autobahn liegt von der Burgauerstraße aus gesehen Richtung Westen bei der S-Bahnstation Berg am Laim über die Hultschiner Straße und Richtung Osten über den Schatzbogen. Mit der gewünschten Verbindung könnte eine komfortable und abseits des motorisierten Individualverkehrs geführte Verbindung entstehen, die einen deutlichen Zeit- und Komfortgewinn für den

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Radverkehr darstellen könnte.

Bereits am 17.05.2016 hat ein Ortstermin mit Teilnehmenden des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und der Bezirksausschüsse Bogenhausen, Trudering und Berg am Laim stattgefunden. Vor Ort wurde ein möglicher Verlauf der Verbindung abgegangen und die bestehenden Abhängigkeiten mit den Eigentumsverhältnissen und den Planungen der Deutschen Bahn dargestellt. Die benötigten Flächen innerhalb des Umgriffs des Bebauungsplans Nr. 1539 befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt München. Die weiteren notwendigen Flächen sind im Eigentum der Deutschen Bahn. Darüber hinaus ist im Bereich des Bebauungsplans Nr. 1539 die Planung der Deutschen Bahn für die Gleisachse Daglfinger Kurve zu berücksichtigen, die im Bebauungsplan auch dargestellt ist.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird daher baldmöglichst Gespräche mit der Deutschen Bahn aufnehmen um die Verfügbarkeit der Flächen und eine mögliche Umsetzung der Verbindung zu klären.

B) Teilstück zum S-Bahnhof Berg am Laim

Wie bereits im oben stehenden Abschnitt A) berichtet, wurde auch dieser Abschnitt (bis zum S-Bahnhof Berg am Laim) bei der Ortsbegehung mit den Bezirksausschüssen Bogenhausen, Berg am Laim und Trudering am 17.05.2016 abgegangen und die bestehenden Abhängigkeiten mit den Eigentumsverhältnissen - die gesamte Fläche ist im Eigentum der Deutschen Bahn - dargestellt.

Auch wenn der Abschnitt derzeit nicht vertieft auf Machbarkeit untersucht wird, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Gespräche mit der Deutschen Bahn aufnehmen, um eine grundsätzliche Verfügbarkeit der Flächen für weitere Planungen abzuklären.

C) Teilstück vom S-Bahnhof Berg am Laim zum Ostbahnhof

Im Rahmen der Aufstellung des „Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956 Haidenauplatz (nordöstlich und südwestlich), Bahnlinie München – Rosenheim (nordwestlich) zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof (Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 491)“ ist bereits vorgesehen, eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Ostbahnhof und dem Leuchtenbergring aufzunehmen.

Dabei ist zwischen dem Ostbahnhof und dem Haidenauplatz entlang der Orleansstraße bereits ein Zweirichtungsradweg geplant, der ggf. noch durch eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der künftigen Bebauung und dem Bahngelände ergänzt werden kann. Am Haidenauplatz soll nach Möglichkeit zusätzlich zur lichtsignalgeregelten Kreuzung eine kreuzungsfreie Quermöglichkeit der Berg-am-Laim-Straße für Fußgänger und Radfahrer mittels eines Steges vorgesehen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02653 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02655 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Dem BA-Antrag Nr. 14-20 / B 01982 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

Dem BA-Antrag Nr. 14-20 / B 02104 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 –

Entwurf
Stand: 22.09.2017

Bogenhausen wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.
Dem BA-Antrag Nr. 14-20 / B 02140 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.
Dem BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02800 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 13.09.2016 wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.
Dem BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02897 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 13.09.2016 wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.
Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00693 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

8.39. Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XII – Sichere Radverbindung beidseits der Freisinger Landstraße südlich des Josef-Wirth-Weges – Antrag zum Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017

Antrag Nr. 14-20 / A 02654 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016
(Anlage 40)

Derzeit besteht eine Radwegverbindung auf der Ostseite der Freisinger Landstraße zwischen Floriansmühlstraße und Josef-Wirth-Weg lediglich als gemeinsamer Fuß- und Radweg, der noch dazu sehr schmal ist. Im Zuge des B-Plans Nr. 2031a wurde für ein Teilstück bereits die Voraussetzung für einen Zweirichtungsradweg und einen getrennten Fußweg in richtlinienkonformer Breite geschaffen. Zwischen Emmerigweg und Floriansmühlstraße läuft derzeit das Verfahren zum B-Plan Nr. 2113 (Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss vom 20.07.2016, Vorlagen-Nr. 14-20 / V 06106). In diesem Zuge wird auch in diesem Bereich die Voraussetzung für einen getrennten Fuß- und Zweirichtungsradweg geschaffen. Im gleichen Beschluss wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, auch für den Bereich zwischen Emmerigweg und B-Plan Nr. 2031a stadt- und landschaftsräumliche Szenarien zu untersuchen. Aus Sicht der Verkehrsplanung könnte auch in diesem Teilstück die Radweglücke geschlossen werden, sodass auf der Ostseite der Freisinger Landstraße zwischen Floriansmühlstraße und Josef-Wirth-Weg durchgehend ein getrennter Fuß- und Zweirichtungsradweg zur Verfügung steht.

Sichere Querungsmöglichkeiten der Freisinger Landstraße bestehen bzw. werden geschaffen an den Knotenpunkten mit Josef-Wirth-Weg, Heidemannstraße und Floriansmühlstraße. Ein zusätzlicher Radweg auf der Westseite der Freisinger Landstraße mit entsprechendem Eingriff in die bestehende Baumkulisse wird daher nicht als erforderlich angesehen. Zudem bestehen innerhalb der Wohngebiete westlich der Freisinger Landstraße attraktive parallele Radverbindungen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02654 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.40. Budget für den Radverkehr proportional an den angestrebten Modal Split anpassen

Antrag Nr. 14-20 / A 03118 der ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017
(Anlage 42)

Der Antrag Nr. 14-20 / A 03118 fordert eine proportionale Anpassung der Nahmobilitäts-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

pauschale an den Modal Split. Mit Beschluss vom 17.12.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01817) hat die Vollversammlung des Stadtrats zum Haushaltsplan 2015 beschlossen, die „Nahmobilitätspauschale“ des Baureferates in 2015 auf 10,0 Mio. € zu erhöhen. Darüber hinaus werden weitere Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs nicht nur aus den Mitteln der Nahmobilitätspauschale, sondern auch über eine Vielzahl anderer Haushaltsstellen und Maßnahmen Dritter (u.a. Bauträger) finanziert.

Dem Antrag 14-20 / A 03118 der ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017 wird nicht entsprochen.

8.41. Ammerseeradweg neu führen und beschildern

Antrag Nr. 14-20 / A 03173 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 16.06.2017
(Anlage 43)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 03173 wird für den Ammerseeradweg eine durchgehende Beschilderung bis zum Ammersee sowie eine neue Routenführung auf Münchner Stadtgebiet gefordert. In Kapitel 3.3.2. werden die aktuellen Herausforderungen und Aufgaben im Handlungsfeld Wegweisung dargestellt. Die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt München steht im Kontakt mit der Regierung von Oberbayern, die in der Region federführend und koordinierend für das „Bayernnetz für Radler“ zuständig ist. Es ist geplant, zusammen mit der Regierung von Oberbayern und den Nachbargemeinden die Probleme, die zur Herauslösung des Ammerseeradwegs in den Abschnitten in und um München geführt haben, zu identifizieren und gegebenenfalls eine attraktivere Routenführung zu suchen. Auf eine durchgängige Beschilderung und bedarfsgerechte Qualität der Radverkehrsanlagen entlang der Route hat die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt München außerhalb ihres Hoheitsgebiets eingeschränkte Einflussmöglichkeiten, wird das Thema aber im Gespräch mit den Nachbargemeinden und der Regierung von Oberbayern platzieren.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03173 der der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 16.06.2017 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.42. Beidseitiger Ausbau des Rad- und Fußgängerweges zwischen Josef-Wirth-Weg und Floriansmühlstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01546 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 06.07.2017
(Anlage 55)

Die Empfehlung Nr. E 01546 fordert einen beidseitigen Ausbau des Rad- und Fußgängerweges entlang der Freisinger Landstraße zwischen Josef-Wirth-Weg und Floriansmühlstraße. Eine Verbesserung der Radwegsituation in der Freisinger Landstraße zwischen Josef-Wirth-Weg und Floriansmühlstraße ist aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wünschenswert und sieht es als sinnvoll an, die Radwegverbindung wie im Bestand weiterhin durch die Oberjäger- und die Gondershauser Straße zu führen. Auf der Ostseite wird der bestehende gemeinsame Fuß- und Radweg (Radverkehr in beide Richtungen) entlang der Freisinger Landstraße sukzessive im Zuge der verschiedenen Bebauungsplanverfahren in diesem Bereich verbreitert werden. So entstehen zu Lasten der überbreiten Fahrbahn ein regelkonformer Zweirichtungsradweg und eine sepa-

Entwurf
Stand: 22.09.2017

rate Gehbahn. Der Kfz-Verkehr kann auch bei einer Verschmälerung der Fahrspuren weiterhin aufgenommen werden.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01546 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann vom 06.07.2017 wird somit nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Gesundheit und Umwelt, das Referat für Arbeit und Wirtschaft und die Stadtkämmerei haben der Beschlussvorlage zugestimmt. *(Das Mitzeichnungsverfahren des Referats für Personal und Organisation läuft derzeit noch.)* Das Kommunalreferat hat die Beschlussvorlage zur Kenntnis erhalten. Die vorgeschlagenen Änderungen aus der Mitzeichnung des Referats für Gesundheit und Umwelt (s. Anlage 57) wurden übernommen und im gemeinsamen Einverständnis nachträglich angepasst.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 01 - 25 wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Die Behandlung der rechtzeitig vor Drucklegung eingegangenen Stellungnahmen der Bezirksausschüsse ist in Anlage 54 zusammengestellt.

Der Korreferentin des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Dem Korreferenten des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und den Verwaltungsbeiräten der Hauptabteilungen Gartenbau und Tiefbau, Frau Stadträtin Krieger und Frau Stadträtin Dr. Menges, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Dem Korreferenten des Kreisverwaltungsreferates, Herr Stadtrat Michael Kuffer, und dem Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung III, Herrn Stadtrat Richard Progl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

II. Antrag der Referentinnen und des Referenten:

Wir beantragen Folgendes:

Grundaussagen:

1. Der Stadtrat nimmt vom Vortrag der Referentinnen und des Referenten zu den Erfordernissen und Maßnahmenfeldern der Radverkehrsförderung Kenntnis.
2. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der integrierten Berichterstattung zur Förderung des Radverkehrs in den einzelnen Kapiteln des Vortrags. Der nächste Bericht zur Förderung des Radverkehrs in München ist für das Jahr 2020 geplant.

Grundsätze der Radverkehrsförderung in München:

3. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, bei allen Planungen zur Radverkehrsförderung die Auswirkungen auf die Luftqualität zu berücksichtigen. Im Sinne der Luftreinhaltung ist es Ziel, attraktive Angebote zum Umstieg auf den Umweltverbund zu schaffen. Negative Folgen durch direkte oder indirekte Wechselwirkungen sind weitestgehend zu verhindern.
4. Der Stadtrat beschließt die folgenden Grundsätze einer integrierten Radverkehrsförderung in München und beauftragt die Verwaltung, diese dem künftigen Verwaltungshandeln zugrunde zu legen:
 - „Die Landeshauptstadt München räumt der Verkehrssicherheit die oberste Priorität bei der Radverkehrsförderung ein.“
 - „Die Landeshauptstadt München setzt stetig Maßnahmen zur weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split um.“
 - „Die Landeshauptstadt München verbessert die Verträglichkeit des Radverkehrs im Sinne der Nahmobilität und des Umweltverbunds.“
 - „Die Landeshauptstadt München stärkt das Fahrrad als Verkehrsmittel des Alltags für jede Tageszeit und Witterung.“
 - „Die Landeshauptstadt München berücksichtigt die unterschiedlichen Bedürfnisse der Radlerinnen und Radler und bezieht sie mit hoher Priorität frühzeitig in alle Planungsprozesse mit ein.“
 - „Die Landeshauptstadt München fördert Innovationen durch Verkehrsversuche und überführt zeitgemäße Planungsinstrumente und Technologien in ihr Planungshandeln.“
 - „Die Landeshauptstadt München fördert die Kooperation und Kommunikation innerhalb der Stadtverwaltung sowie zwischen Politik, Stadtverwaltung und Öffentlichkeit auf städtischer und regionaler Ebene.“

Radverkehrsnetz:

5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans-Radverkehr auf Grundlage der im Vortrag dargestellten Ziele und Handlungsfelder auszuschreiben, zu vergeben und fachlich zu begleiten. Die Kosten für die Untersuchungen werden über den Lenkungskreis Radverkehr für die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale angemeldet.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat im Rahmen der Fortschreibung des VEP-R Lösungsmöglichkeiten für den schnellen und langsamen Radverkehr in

Entwurf
Stand: 22.09.2017

bestehenden und zukünftigen Grünzügen sowie konkrete Lösungsvorschläge zu bestehenden Konfliktsituationen zu entwickeln.

7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird unter Voraussetzung einer Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazität (vgl. Ziffer 7.1. des Vortrags) beauftragt, in Abstimmung mit und dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat vertiefte Machbarkeitsuntersuchungen für die fünf im Vortrag unter Ziffer 3.1.1. dargestellten, radialen Radschnellverbindungen auszuschreiben, zu vergeben und in enger Abstimmung mit den beteiligten Landkreisen und Gemeinden zu begleiten. Die Kosten für die Untersuchungen werden über den Lenkungskreis Radverkehr für die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale angemeldet.
8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird unter Voraussetzung einer Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazität (vgl. Ziffer 7.1. des Vortrags) beauftragt, in Abstimmung mit dem Baureferat und Kreisverwaltungsreferat eine Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung für tangentielle Radschnellverbindungen in München auszuschreiben und zu vergeben. Die Kosten für die Untersuchungen werden über den Lenkungskreis Radverkehr für die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale angemeldet.
9. Das Kreisverwaltungsreferat bleibt beauftragt, die Radwegebenutzungspflicht gemäß der im Kapitel 3.1.2. des Vortrags erläuterten Systematik und vorbehaltlich der beantragten Stellenzuschaltungen weiter zu überprüfen und bis 2023 abzuschließen.
10. Das Baureferat wird beauftragt, die Roteinfärbungen auf Radwegen gemäß den Ausführungen des Abschnitt 8.15 auf Pilotstrecken umzusetzen. Die Finanzierung erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale.

Maßnahmen im Lückenschluss:

11. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, für die Briener Straße zwischen Karolinenplatz und Türkenstraße die verkehrsrechtliche Anordnung zur Markierung von Radfahrstreifen anstelle der vorhandenen Stellplätze zu erstellen. Das Baureferat wird beauftragt, auf Basis der verkehrsrechtlichen Anordnung des Kreisverwaltungsreferates für die Briener Straße zwischen Karolinenplatz und Türkenstraße die Markierung von Radfahrstreifen umzusetzen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, nach einem Jahr über die Erfahrungen mit Radfahrstreifen anstelle der vorhandenen Stellplätze in der Briener Straße zwischen Karolinenplatz und Türkenstraße dem Stadtrat zu berichten und einen Vorschlag zur dauerhaften Beibehaltung der Radverkehrsinfrastruktur oder zur Wiederherstellung der Stellplätze zu unterbreiten.
12. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, unter Voraussetzung einer Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazität (vgl. Ziffer 7.1. des Vortrags) in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat vertiefende verkehrliche Untersuchungen für die folgenden Strecken und Knotenpunkte durchzuführen, um Lösungen für den Radverkehr zu entwickeln:
 - Pfeuferstraße zwischen Lindwurmstraße und Herzog-Ernst-Platz
 - Lindwurmstraße zwischen Pfeuferstraße / Plinganserstraße und Implerstraße
 - Implerstraße / Thalkirchner Straße zwischen Lindwurmstraße und Brudermühlstraße

Entwurf
Stand: 22.09.2017

- Paul-Heyse-Straße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße
- Ludwigstraße zwischen Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße (Altstadtring) und Siegestor
- Stiglmaierplatz
- Lenbachplatz
- Karlsplatz / Stachus
- Europaplatz / Friedensengel

Die dafür erforderlichen Arbeiten werden bedarfsweise vergeben. Die Kosten für die Untersuchungen werden über den Lenkungskreis Radverkehr für die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale angemeldet. Nach Abschluss der Untersuchungen wird dem Stadtrat ein Entscheidungsvorschlag nach erfolgter Anhörung der Bezirksausschüsse zum weiteren Vorgehen vorgelegt.

Wegweisung:

13. Das Baureferat wird beauftragt, weiterhin bedarfsgerechte Erweiterungen und Anpassungen der Wegweisung vorzunehmen und die zukünftigen Radschnellverbindungen in die Wegweisung zu integrieren.
14. Das Baureferat wird beauftragt, eine zusätzliche Radroute zwischen der Altstadt und Nordschwabing/Studentenstadt über die Königinstraße / Osterwaldstraße zu beschildern (vgl. Kapitel 8.37. des Vortrags).

Stadt und Umland:

15. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, über den Radverkehrsbeauftragten die frühzeitige Abstimmung zu Projektideen mit den Umlandgemeinden und Landkreisen zu forcieren und Projekte zur Stärkung der interkommunalen Radverkehrsverbindungen voranzubringen.

Daten im Radverkehr:

16. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird unter Voraussetzung einer Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazität (vgl. Ziffer 7.1. des Vortrags) beauftragt, ein münchenspezifisches Hochrechnungsverfahren für die Berechnung der durchschnittlichen täglichen Radverkehrsstärke aus Einzelzählungen in Kooperation mit einem beauftragten Gutachterbüro zu entwickeln. Die Kosten für die Untersuchungen werden über den Lenkungskreis Radverkehr für die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale angemeldet. Zur Erfüllung dieses Antragspunktes sind die entsprechenden Personalkapazitäten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zu beschließen.
17. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird unter Voraussetzung einer Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazität (vgl. Ziffer 7.1. des Vortrags) beauftragt, mit fachlicher Unterstützung eines Gutachterbüros ein Konzept zu entwickeln, wie die Faktoren Reisezeit und potenzielle Reisezeitgewinne bei der Planung von Radverkehrsmaßnahmen gemessen und stärker berücksichtigt werden können sowie dieses Konzept auf anschließende Planungen anzuwenden. Die Kosten für die Untersuchungen werden über den Lenkungskreis Radverkehr für die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale angemeldet.
18. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird unter Voraussetzung einer Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazität (vgl. Ziffer 7.1. des Vortrags) beauftragt, zusammen mit den Datenschutzbeauftragten der Landeshauptstadt

Entwurf
Stand: 22.09.2017

München eine referatsübergreifende Lösung zur Verwendung mediengestützter Methoden zur Messung und Evaluierung des Radverkehrs zu entwickeln.

Evaluierungsziele der Radverkehrsförderung

19. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der Evaluierung der letzten Radverkehrsziele und beschließt die neuen Evaluierungsziele für das Jahr 2025 (vgl. Ziffer 6 des Vortrags).

Personal und Finanzierung:

Referat für Stadtplanung und Bauordnung:

20. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 empfiehlt der gemeinsame Ausschuss, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu beauftragen, die Einrichtung der 1,5 dauerhaften VZÄ-Stellen bei der Hauptabteilung I, Abteilung 3, Verkehrsplanung sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.

Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017, empfiehlt der gemeinsame Ausschuss, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu beauftragen, die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel im Rahmen des Schlussabgleichs 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden.

Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-innen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 36.600 € (40% der JMB).

21. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 empfiehlt der gemeinsame Ausschuss, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu beauftragen, die einmalig investiven Sachkosten zur Arbeitsplatzerausstattung in Höhe von 4.740, sowie die dauerhaften konsumtiven Sachkosten für die Arbeitsplätze in Höhe von 1.200 € im Rahmen des Schlussabgleichs 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Produktkostenbudget für das Produkt „Stadtentwicklungsplanung“ (P 38512100) erhöht sich vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 um 122.805 €, davon sind 122.805 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
22. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die aus seiner Sicht unter Ziffer 7.1. dargestellten zusätzlichen Büroflächenbedarfe rechtzeitig gegenüber dem Kommunalreferat anzumelden.

Kreisverwaltungsreferat:

23. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 empfiehlt der gemeinsame Ausschuss, das Kreisverwaltungsreferat zu beauftragen, die befristete Einrichtung der im Beschlussvortrag unter Ziffer 7 genannten 4,0 VZÄ sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
24. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 empfiehlt der gemeinsame Ausschuss, das Kreisverwaltungsreferat zu beauftragen, die hierzu befristet erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von bis zu 385.465 € entsprechend der Besetzung für das Haushaltsjahr 2018 im Schlussabgleich und in den Folgejahren bis 2023 im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden. Im Ergebnishaushalt

Entwurf
Stand: 22.09.2017

halt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/innen durch die Einbeziehung der erforderlichen Pensions- und Beihilferückstellungen ggf. ein zusätzlicher Aufwand.

25. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat innerhalb von 3 Jahren nach Besetzung eine Stellenbemessung für die 4 gemäß Antrag befristet eingerichteten Stellen durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufige Befristung hinaus ein dauerhafter Stellenbedarf besteht. Nach Feststellung des Personalbedarfs ist eine erneute Stadtratsentscheidung herbeizuführen.
26. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 empfiehlt der gemeinsame Ausschuss, das Kreisverwaltungsreferat zu beauftragen, die befristet erforderlichen Arbeitsplatzkosten in Höhe von 3.200 € p.a. für 2018 bis 2020 und 800 € p.a. für 2021 bis 2023 für 2018 im Schlussabgleich und für die Folgejahre im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.
Das Produktkostenbudget für das Produkt „Verkehrsmanagement“ (Produktziffer 5537000) erhöht sich vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung in der Vollversammlung im November 2017 entsprechend. Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
27. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 empfiehlt der gemeinsame Ausschuss, das Kreisverwaltungsreferat zu beauftragen, die einmaligen investiven Sachkosten in Höhe von 9.480 € für 2018 im Schlussabgleich anzumelden.
Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020 wird wie folgt angepasst:

Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020

In Tsd.€

Investitionsliste 1

Investitionsgruppe

Kenn-Nr. 1100.9330

		Gesamtkosten	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff
alt	B	2.526	570	1.356	200	200	200	200
	G	0						
	Z	0						
neu	B	2.535	570	1.356	209	200	200	200
	G	0						

Baureferat:

28. Das Baureferat wird beauftragt, die Entfristung der Stellen (5,4 VZÄ) aus dem Beschluss „Nahmobilitätspauschale“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02702) gemäß Ziffer 7.3 des Vortrages beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.

Anträge und Empfehlungen:

29. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03611 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.08.2012 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
30. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04232 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
31. Die Ziffern 1. bis einschließlich 8. des Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013 sind damit geschäftsordnungsgemäß behandelt. Die Ziffern 9. bis einschließlich 11. des Antrags Nr. 08-14 / A 04233 bleiben aufgefunden.
32. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00052 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/GRÜNEN/RL vom

Entwurf
Stand: 22.09.2017

- 12.06.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
33. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00142 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.07.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 34. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00149 von Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Christian Vorländer vom 30.07.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 35. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00154 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.07.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 36. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00205 von Herrn StR Hans Podiuk und Herrn StR Michael Kuffer vom 26.08.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 37. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00314 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 14.10.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 38. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00579 der ÖDP vom 19.12.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 39. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00779 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 17.03.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 40. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01098 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 11.06.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 41. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01315 von Frau StRin Simone Burger, der ehemaligen StRin Frau Beatrix Zurek, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Verena Dietl und Frau StRin Kathrin Abele vom 13.08.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 42. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01324 von Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Horst Lischka, Frau StRin Beatrix Zurek vom 18.08.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 43. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01679 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 44. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01681 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 45. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01880 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, der StRin Frau Beatrix Zurek vom 04.03.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 46. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02024 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 15.04.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 47. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02187 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Vorländer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Horst Lischka vom 06.06.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 48. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02204 der ALFA vom 10.06.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

49. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02300 der ÖDP vom 08.07.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
50. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02397 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 11.08.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
51. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02401 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 12.08.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
52. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02438 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Christian Vorländer vom 09.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
53. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02507 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar vom 29.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
54. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02621 von Herrn StR Hans Podiuk, Herrn StR Richard Quaas, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 09.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
55. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02622 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 09.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
56. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02636 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Anne Hübner, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Gerhard Mayer vom 14.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
57. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02653 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
58. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02654 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
59. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02655 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
60. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02656 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
61. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02657 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
62. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02658 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 bleibt aufgegriffen.
63. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02659 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
64. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02660 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
65. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02661 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
66. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02662 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
67. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02663 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 18.11.2016 ist somit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
68. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02664 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom

Entwurf
Stand: 22.09.2017

- 18.11.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
69. Der Antrag 14-20 / A 03118 der ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 70. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03173 der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 16.06.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 71. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 01982 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 26.01.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 72. Dem BA-Antrag Nr. 14-20 / B 02104 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 25.02.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 73. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 02140 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 15.03.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 74. Der BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02800 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 13.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 75. Der BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 02897 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 76. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00210 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 06.11.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 77. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00693 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 78. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00743 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt, vom 12.11.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 79. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00748 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 80. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00755 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt am 12.11.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 81. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00928 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe am 19.04.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 82. Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01546 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann vom 06.07.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 83. Die Ziffern 6, 7, 10, 14, 15, 16 und 17 des Antrags der Referentinnen und des Referenten unterliegen der Beschlussvollzugskontrolle.

Entwurf
Stand: 22.09.2017

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

Die Referentin

Der Referent

Hingerl
Berufsm. Stadträtin

Dr. Böhle
Berufsm. Stadtrat

Entwurf
Stand: 22.09.2017

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle <NUR BEI SATZUNGS- / FINANZIERUNGSBESCHLÜSSEN>
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
 mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3 <ODER FEDERFÜHRENDE ABTEILUNG>
 zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (13x)
3. An die Bezirksausschüsse 01 - 25
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Personal- und Organisationsreferat
9. An die Stadtkämmerei
10. An das Kommunalreferat
11. An die Stadtwerke München GmbH
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3, SG 2, SG 1
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, HA II, HA III, HA IV

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

14. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/31-1

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3 <ODER FEDERFÜHRENDE ABTEILUNG>

Beispiele für wesentliche Lückenschlüsse der letzten Jahre bzw. bereits laufende Maßnahmen (alphabetisch sortiert)

- Ackermannbogen von der Brücke an der Ackermannstraße bis zum vorhandenen Teilstück zur Saarstraße (2016)
- Albert-Roßhaupter-Straße zwischen Am Harras und Partnachplatz (2015)
- Baumkirchner Straße (letzter Abschnitt in 2015)
- Briener Straße zwischen Arcisstraße und Karolinenplatz
- Eschenrieder Straße zwischen BAB und Scharinenbachstraße und zwischen Scharinenbachstraße und Lochhausener Straße (2016)
- Freiham Nord – Bodenseestraße, Anton-Böckstraße bis Freihamer Allee (2016 - 2017)
- Freihamer Allee (Geh- und Radwegunterführung) (2015)
- Gabelsbergerstraße
- Hauptbahnhof - Laim – Pasing (2016)
- Isartalbahnweg (Bereich Solln) (2016)
- Kapuzinerstraße (2013)
- Landsberger Straße zwischen Grasser- und Holzapfelstraße (2015)
- Langwieder Seen entlang der Lochhausener Straße zwischen Mühlangerstraße und Gotteboldstraße (Route 1) (2016)
- Nymphenburg Süd zwischen Margarethe-Danzi-Straße und Unterführung Bärmannstraße (2014)
- Pasing-Zentrum zwischen Am Knie und der Lortzingstraße (2015)
- Schleißheimer Straße zwischen Elisabethstraße und Maßmannstraße (2016)
- Seidlstraße - Dachauer Straße (Radfahrstreifen und rot eingefärbte Radwegfurt über die Dachauer Straße) (2015)
- Südliche Tegernseer Landstraße zwischen Wirtstraße und Tegernseer Platz (2015)
- Tegernseer Landstraße / St.-Bonifatius-Straße (2015)
- Thalkirchner Platz bis Maria-Einsiedel-Straße (2015)
- Welfenstraße zwischen Regerstraße und Auerfeldstraße (2016)
- Wolfratshauser Straße, mehrere Teilabschnitte (u.a. 2015 zwischen Siemensallee und Schmiedberg)

Knotenpunktumbauten sowie punktuelle Verbesserungen in der Fuß- und Radverkehrsführung erfolgten insbesondere an den folgenden Kreuzungen und Stellen (alphabetisch sortiert):

- Clemensstraße / Hiltenspergerstraße und Clemensstraße / Mittermayrstraße
- Drygalski-Allee / Stäblistraße (2016)
- Heinrich-Wieland-Straße / St.-Veit-Straße (2015)
- Kreillerstraße / Damaschkestraße (2015)
- Kreillerstraße / Schatzbogen (2016)
- Ohlmüllerstraße / Zulauf Franziskanerstraße
- Orleansstraße, westliche Zufahrt zum Orleansplatz (2016)
- Plinganserstraße zwischen Jägerwirthstraße und Plinganserstraße 14a
- Prof.-Eichmann-Straße / Von-Kahr-Straße (2015)
- Radolfzeller Straße / Aubinger Straße / Hellensteinstraße (2016)
- Saarstraße / Winzererstraße (2015)
- Ungererstraße / Fröttmaninger Straße (2015)
- Ungererstraße / Soxhletstraße / Luxemburger Straße (2015)
- Waldfriedhofstraße / Werdenfelsstraße (2015)

Verbesserungen für den Radverkehr an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten wurden durch die Arbeit der AG Schwierige Knotenpunkte an folgenden Kreuzungen und Stellen erreicht bzw. sind in Planung:

2014/2015:

- Drygalski-Allee / Stäblistraße (Optimierung der Signalisierung des Radverkehr in der Drygalski-Allee); umgesetzt (s. a. vorheriger Punkt Knotenpunktumbauten)
- Fertigstraße / Lochhamer Straße (Roteinfärbung Fahrradfurten); umgesetzt
- R
- Nymphenburger Straße / Alfonsstraße (Abbau des Fahrradsignalgebers für den Radweg); umgesetzt
- Seidlstraße – Dachauer Straße (rot eingefärbte barrierefreie Radwegfurt über die Dachauer Straße); umgesetzt (s. a. vorheriger Punkt Lückenschlüsse)

2015/2016:

- Dachauer- / Maßmannstraße (Verbreiterung der baulichen Radwege, regelkonforme Knotenpunktgestaltung); in Planung
- Damaschke- / Kreillerstraße (Schaffung von Fußgängeraufstellflächen); umgesetzt (s. a. vorheriger Punkt Knotenpunktumbauten)
- Domagk- / Ungererstraße (Ersatz des Bordsteinradweges durch Radfahrstreifen); in Planung
- Fröttmaninger- /Ungererstraße (Schaffung einer signalisierten Querung für den Radverkehr); umgesetzt (s. a. vorheriger Punkt Knotenpunktumbauten)
- Heinrich-Wieland-/ St.-Veit-Straße (Schaffung von Fußgängeraufstellflächen); umgesetzt (s. a. vorheriger Punkt Knotenpunktumbauten)
- Karl-Marx-Ring / Ständlerstraße (Verbesserung der Radverkehrsführung hinsichtlich Verkehrssicherheit); in Planung
- Plett- / Quiddestraße (Schaffung von Fußgängeraufstellflächen); in Planung

2016/2017:

- Dachauer Straße / Hugo-Troendle-Straße (Verbesserung der Radverkehrsführung hinsichtlich Verkehrssicherheit); in Planung
- Dachauer Straße / Leipziger Straße (zusätzliche Radquerung; Verringerung der Wartezeit bei Anforderung); umgesetzt
- Dachauer-Straße / Gabelsberger Straße (Verbreiterung der baulichen Radwege, regelkonforme Knotenpunktgestaltung); in Planung
- Gotthardstraße / Von-der-Pfordten-Straße (Schaffung von Fußgängeraufstellflächen); in Planung
- Heinrich-Wieland-Straße / Karl-Marx-Ring (Verbesserung der Radverkehrsführung hinsichtlich Verkehrssicherheit); in Planung

Vom Stadtrat bereits beschlossene Planungsaufträge für wichtige Radverkehrsmaßnahmen (alphabetisch sortiert):

Die folgenden wesentlichen Maßnahmen sind aktuell in Planung, in der Bauvorbereitung oder bereits im Bau:

- Briener Straße zw. Luisenstraße und Stiglmaierplatz
- Carl-Wery-Straße
- Dachauer Straße zwischen Loristraße und Gabelsbergerstraße
- Elisabethstraße – Franz-Joseph-Straße zw. Winzererstraße und Leopoldstraße
- Herzog-Heinrich-Straße mit Kaiser-Ludwig-Platz und Georg-Hirth-Platz
- Implersstraße zwischen HausNr. 9 und 35
- Isar Ost- und Westseite : Isarplan II mit Verbesserungen für den Radverkehr
- Karl-Theodor-Straße zw. Belgradstraße und Schleißheimer Straße
- Ludwigstraße an den Einmündungen Theresienstraße und Schellingstraße
- Marsstraße zw. Seidlstraße und Pappenheimstraße
- Mittlerer Ring Südwest (Bereich an der Oberfläche: Garmischer Straße – Luise-Kiesselbach-Platz – Heckenstallerstraße)
- Nördlicher Bavariaring zwischen Zufahrt Theresienwiese und Rückertstraße
- Orleansstraße zwischen Orleansstraße 44 und Orleansplatz
- Oskar-von Miller-Ring zwischen Briener Straße und Jägerstraße
- Pilgersheimer Straße zwischen Plattnerstraße und Humboldtstraße
- Quiddestraße / Albert-Schweitzer-Straße
- Schleißheimer Straße Ostseite zwischen Hohenzollernstraße und Herzogstraße
- Wilhem-Hale-Straße zwischen Friedenheimer Brücke und Arnulfstraße

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus



München, den 22.08.2012

Antrag

Mehr Platz für Radler auf der Lindwurmstraße schaffen - Baustellenbedingten Feldversuch auswerten

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wertet zusammen mit dem Kreisverwaltungsreferat den Feldversuch mit Radstreifen auf der Lindwurmstraße aus und entwickelt Lösungen, die eine möglichst weitgehende Verlagerung des Radverkehrs von den schmalen Radwegen auf Schutz- oder Radstreifen auf der Fahrbahn im gesamten Bereich der Lindwurmstraße vorsehen.

Begründung:

Der baustellenbedingte Feldversuch mit Radstreifen in der Lindwurmstraße hat aufgezeigt, wie zügig, sicher und bequem der Radverkehr in der Lindwurmstraße sein kann und wie auch die Fußgängerinnen und Fußgänger davon profitieren. Entsprechend viele positive Rückmeldungen aus der Sicht des Fuß- und Radverkehrs haben die Grüne Stadtratsfraktion erreicht und wurden auch durch Berichterstattung in den Medien öffentlich.

Die für den Radverkehr grundsätzlich sehr komfortable Lösung wurde mit Hilfe der Wegnahme einer Fahrspur für den Kfz-Verkehr erzielt. Angesichts des provisorischen Charakters der Maßnahme erfolgten keine weiteren Anpassungen für die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs, die einen größeren Aufwand bedeutet hätten. So wurde z.B. an der Kreuzung Lindwurm-/Kapuziner-/Herzog-Heinrichstraße vom Goetheplatz kommend keine zusätzliche Abbiegespur für den Kfz-Verkehr vorgesehen, die bei einer längerfristigen Umplanung auf Kosten einer Mittelinsel in der Ampelfurt oder auf Kosten von Stellplätzen leicht möglich gewesen wäre. Die Verwaltung sollte für den Radverkehr möglichst weitgehende Lösungen entwickeln, die gleichzeitig mittels geeigneter Anpassungen den Rückstau beim Kfz-Verkehr in den Spitzenstunden nicht wesentlich erhöhen.

Rad- und Schutzstreifen auf der Fahrbahn anstelle von Bordsteinradwegen neben dem Gehweg tragen der Tatsache Rechnung dass

der Radverkehr in München stark zunimmt
der Radverkehr angesichts ausgeklügelter Gangschaltungen und der

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-muenchen-stadtrat.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

zunehmenden Verbreitung von Pedelecs immer schneller wird und die Geschwindigkeitsdifferenzen beim Radverkehr größer werden.

Um den Radverkehr auch für größere Distanzen attraktiver zu machen, sollte ein zügiges Vorankommen ermöglicht werden, u.a durch die Schaffung von Überholmöglichkeiten für Radfahrerinnen und Radfahrer.

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates



Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus

München, den

07.05.2013

Antrag

Radhauptstadt 2.0

I. Neue Ziele, mehr Mittel und bessere Daten für den Münchner Radverkehr

1. Als neuer Zielwert für den Radverkehr in München wird ein Anteil von mindestens 25% am Gesamtverkehr (Anteil an allen Wegen) bis zum Jahr 2020 festgesetzt. Dieser Wert soll als Ziel in allen Programmen und Planungen zum Radverkehr zugrunde gelegt werden. Im Rahmen eines Masterplans Radverkehr, der von der Verwaltung entwickelt werden soll, sind sämtliche Aktivitäten und Maßnahmen darzustellen, die zur Erreichung des Zielwerts notwendig sind. Der Masterplan Radverkehr ist dem Stadtrat erstmals im Jahr 2014 vorzulegen und alle zwei Jahre fortzuschreiben.
2. Um das Ziel von 25% Radverkehrsanteil zu erreichen, werden die Mittel für die Radverkehrsförderung gemäß den Empfehlungen von Bundesverkehrsminister Ramsauer im neuen Nationalen Radverkehrsplan auf mind. 15 Euro pro Einwohner und Jahr erhöht. Dies entspricht einem jährlichen Gesamtbudget zur Förderung des Radverkehrs in München von 20 Mio. Euro.
3. Dieses Budget wird zur Vereinfachung des Verwaltungsablaufs auf die wichtigsten mit Radverkehrsthemen betrauten Referate (Planungsreferat, Baureferat und Kreisverwaltungsreferat) gemäß ihren Aufgaben verteilt und von diesen in Eigenregie verwaltet.
4. Zur Finanzierung des Budgets ist zu prüfen, inwieweit Mittel aus dem Stellplatzablösetopf, Einnahmen aus dem Parkraummanagement oder andere fachlich verbundene Einnahmen verwendet werden können.
5. Neben der Erhöhung der finanziellen Ressourcen wird auch die Zahl der Stellen in der Verwaltung für die Bearbeitung von Aufgaben des Radverkehrs verdoppelt, was in etwa 10 neue Stellen für den Themenbereich Radverkehr bedeutet.
6. Um die Radverkehrsförderung zu überprüfen und die Umsetzung von Maßnahmen anpassen und optimieren zu können, wird bis zum Jahr 2015 ein umfassendes Qualitätssicherungssystem im Radverkehr aufgebaut und eingeführt. Dazu gehören regelmäßige und systematische Erhebungen des Radverkehrs mit dem Ergebnis aussagekräftiger, repräsentativer und räumlich differenzierter Aussagen über Aufkommen, Verhalten und Qualität im Radverkehr, sowie ein systematischer Vergleich mit Best-Practise-Städten.
7. Periodische Erhebungen sind im zweijährigen Rhythmus zu wiederholen und

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-muenchen-stadtrat.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



Mobilität
in München

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

fortzuschreiben. Die wissenschaftlich abgesicherten Daten sind durch Erfahrungen im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern zu ergänzen. Hierzu wird ein internetgestütztes „Münchner Radbüro“ eingerichtet, das im Sinne eines „Beschwerdemanagements-Tools“ eine moderne, IT-gestützte Möglichkeit bietet, Anregungen zur Verbesserung der Radverkehrssituation zu geben und sich über die laufende Bearbeitung des Anliegens zu informieren. Über die Ergebnisse des Monitorings, daraus abgeleitete Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen ist dem Stadtrat im zweijährigen Rhythmus zu berichten

Begründung:

Aktuell legen die Münchnerinnen und Münchner über 17% aller Wege mit dem Fahrrad zurück. Das entspricht einer Steigerung von rund 70% in den letzten 10 Jahren. Allein die Fortschreibung dieses Trends ergäbe nahezu 25% Radverkehrsanteil bis 2020. Andere europäische Großstädte haben dieses Ziel längst übertroffen. Die Erreichbarkeit dieses Ziels steht somit außer Frage.

Allerdings muss für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des Radverkehrs auch die Infrastruktur entsprechend angepasst werden, sonst schwächt sich der Trend ab oder es entstehen massive Probleme bei der Verkehrssicherheit, wenn die zunehmenden Mengen an Radlerinnen und Radlern sich auf zu kleinen und schlecht unterhaltenen Radverkehrsanlagen fortbewegen müssen.

Das Ziel „25% Radverkehr“ ist zum einen ein deutliches Zeichen nach Außen, dass die Radlhauptstadt München sich als solche bekennt und gewillt ist, den Titel unter den größten deutschen Städten zu verteidigen und in Europa den Rückstand auf Städte wie Kopenhagen oder Amsterdam aufzuholen. Vor allem aber ist ein konkretes, ambitioniertes Ziel als verbindliche Vorgabe und Legitimation für die Verwaltung nötig, damit sie entsprechende Maßnahmen entwickeln und umzusetzen kann.

Gegenwärtig investiert die LH München etwa 7 - 10 Mio. Euro pro Jahr in den Radverkehr. Diese jährlichen Mittel setzen sich zusammen aus

- α) knapp 4 Mio. Euro aus der mittlerweile in „Nahmobilitätspauschale“ umbenannten ehemaligen „Radverkehrspauschale“ (insgesamt 4,5 Mio. Euro) sowie
- β) geschätzten rund 3-6 Mio. Euro aus dem Bereich des Straßenbaus und des Straßenunterhalts (Finanzmittel-Anteil des Radverkehrs bei der Umsetzung von Großprojekten, die ein eigenes Finanzbudget haben).

Angesichts der massiv gestiegenen Bedeutung des Radverkehrs, der Zielsetzung von 25% Modal-Split-Anteil sowie der fachlich begründeten Anforderung aus dem Nationalen Radverkehrsplan erscheint eine Verdoppelung der aktuell eingesetzten Mittel nicht nur angemessen, sondern dringend notwendig.

Um die Aufteilung der Mittel auf die verschiedenen Projekte und Themenbereiche effektiver und transparenter zu gestalten, sollen die Mittel künftig in eigener Budgetverantwortung der Referate und nicht mehr zentral durch das Baureferat

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-muenchen-stadtrat.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de

verwaltet werden.

Die Fachreferate bzw. die Kämmerei verfügen über erhebliche Einnahmen aus Sondertöpfen, wie z.B. der Stellplatzablöse, dem Parkraummanagement oder auch der Verkehrsüberwachung, die weit über dem geforderten Budget liegen und bei ausreichendem politischen Willen auch haushaltstechnisch sauber zweckgebunden verwendet werden könnten, ohne dass frisches Geld von der Kämmerei aufgebracht werden müsste.

Auch bei einer Verdopplung der Finanzmittel bleibt das Fahrrad im Hinblick auf seine steigende Bedeutung, seine Leistungsfähigkeit und seine Stadtverträglichkeit neben dem Fußverkehr das mit Abstand kostengünstigste Verkehrsmittel. Andere Fahrradstädte haben dies bereits erkannt und investieren seit Jahren deutlich höhere Summen in die Förderung des Radverkehrs (Bsp.: Kopenhagen: etwa 30 Mio. Euro pro Jahr).

Momentan existieren über den Münchner Radverkehr nur unzureichende Daten. Nur alle 6-7 Jahre wird das Mobilitätsverhalten der Münchnerinnen und Münchner im Rahmen der MiDMUC-Erhebung umfassend untersucht. Automatische Dauerzählstellen gibt es im gesamten Stadtgebiet bisher erst sieben. Dazu kommen Teilerhebungen im Zuge von Einzelvorhaben mit jeweils unterschiedlichem Erkenntnisinteresse und methodischen Ansätzen, was die Vergleichbarkeit der Daten schwierig macht. Um aber zu wissen, wo genau München im Radverkehr steht, wo Schwachstellen sind und Verbesserungsbedarf herrscht, ist ein belastbares Monitoring auf der Grundlage aussagekräftiger Daten unerlässlich.

Überfällig ist auch ein Beschwerdemanagementsystem, bei dem Radfahrer beispielsweise per Smartphone Schlaglöcher in Radwegen oder gefährliche Führungen an Baustellen fotografieren, an die Stadt schicken und sich in der Folge über die Behebung informieren können.

Fraktion Die Grünen-rosa liste
Initiative:
Paul Bickelbacher
Sabine Nallinger
Herbert Danner





Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus

München, den

07.05.2013

Antrag

Radlhauptstadt 2.0

II. Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für mehr, schnelleres und sichereres Radfahren !

1. Das Haupt- und Nebenroutennetz für den Radverkehr in München wird soweit ausgebaut und verbessert, dass es
 - deutlich größere Radverkehrsmengen (25% Modal Split) bewältigen kann,
 - eine zügige und sichere Befahrbarkeit gewährleistet wird und
 - eine gleichzeitige Benutzung von Radfahrern mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten (10-30 km/h) möglich wird (Überholmöglichkeiten).
2. Dabei wird das Radverkehrsnetz um die Kategorie „Radschnellwege“ ergänzt, die zukünftig wichtige Tangentialverbindungen herstellen und die Innenstadtbezirke mit dem Stadtrand und den Umlandgemeinden verknüpfen. Für die Verknüpfung mit dem Umland wird die Kooperation mit den Nachbargemeinden intensiviert. Richtung Innenstadt werden die Radschnellwege als hochwertige Radtrassen fortgesetzt. Hierfür werden in möglichst vielen Straßen die derzeit vorhandenen vier Fahrspuren für den motorisierten Verkehr in zwei überbreite Fahrspuren plus zwei Radfahrstreifen umgewandelt.
3. Das gesamte Münchner Radverkehrsnetz mit einer derzeitigen Länge von ca. 1.200 km wird weiter flächenhaft ausgebaut. Hierzu gehören unter anderem die Öffnung von weiteren Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr (Ziel: mind. 500 von 700), die Aufhebung der Benutzungspflicht aller Radwege, in welchen es rechtlich zulässig ist, die Einrichtung von mind. 200 Fahrradstraßen und die Schaffung von abkürzenden Durchlässen.
4. Konkrete Projekte und wichtige Lückenschlüsse mit besonders dringendem Handlungsbedarf sind Lindwurm-, Rosenheimer, Ludwig-, Leopold-. Dachauer, Schwanthaler-, Elisabeth-, Schleißheimerstraße und das Museumsviertel (Theresien-, Gabelsberger- und Luisenstraße)
5. Umverteilung von Straßenraum: Die Führung des Radverkehrs berücksichtigt ab sofort die Tatsache, dass aufgrund der aktuellen Entwicklungen (Pedelegs, technischer Fortschritt) die Fahrgeschwindigkeiten im Radverkehr zunehmen. Der höhere Platzbedarf des Radverkehrs wird in der Regel dem vorhandenen Verkehrsraum des motorisierten Verkehrs abgezogen. Der schnelle Radverkehr soll zukünftig entsprechend auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen und Schutzstreifen) abgewickelt werden und wo notwendig die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert werden, um dessen Fahrspuren verschmälern zu können und die

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-muenchen-stadtrat.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



Mobilität
in München

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der langsamere Radverkehr soll auf den vorhandenen baulichen Radwegen im Seitenraum geführt werden.

6. Bei der Umsetzung von Umbaumaßnahmen soll verstärkt mit Verkehrsversuchen gearbeitet werden, um die Auswirkungen und die Verträglichkeit verschiedener Lösungen testen zu können (Bsp.: Verkehrsversuch am Rotkreuzplatz in 2011).

7. Beim Betrieb des Radverkehrsnetzes wird stärker auf eine fahrradfreundliche Regelung an Baustellen geachtet. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist die Regel. Das Schild „Radfahrer absteigen“ oder das „Zusammendrängen“ von Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden auf engstem Raum werden vermieden. Die Einhaltung entsprechender verkehrsrechtlicher Anordnungen wird von der Verwaltung konsequent überwacht.

8. Im Winter werden die wichtigsten Bestandteile des Fahrradnetzes in gleicher Qualität geräumt wie das Hauptstraßennetz. Hierfür erstellt das Baureferat ein Winterrouträum-konzept.

9. Zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes gehört auch der massive Ausbau von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet. Neben der Schaffung von möglichst vielen überdachten und diebstahlsicheren Abstellplätzen im öffentlichen Raum und an den Schnittstellen zum Öffentlichen Verkehr sollen in Erweiterung der städtischen Fahrradabstellsatzung durch die Auflage eines Förderprogramms Anreize gesetzt werden, damit Hausbesitzer, Wohnungseigentümer, Wohnungsbaugesellschaften und Hausverwaltungen die Abstellmöglichkeiten in und an Wohngebäuden quantitativ und qualitativ verbessern.

10. Bis zum Jahr 2020 soll auch die Anzahl der Bike&Ride-Stellplätze an den Übergängen zum Öffentlichen Verkehr von derzeit rund 28.000 auf mindestens 50.000 erhöht werden. An den drei großen Fernbahnhöfen (Hauptbahnhof, Pasinger Bahnhof und Ostbahnhof) ist die Kapazität mindestens zu verdreifachen und die Einrichtung von Fahrradservicestationen sowie automatischen Hoch- oder Tiefgaragen für Fahrräder zu planen und umzusetzen.

11. Für Stellplätze im öffentlichen Raum, z.B. vor Supermärkten oder anderen Stellen und Einrichtungen mit erhöhtem Bedarf wird die Umwandlung von KFZ-Stellplätzen in Fahrradstellplätze die Regel. Ziel ist bis 2020 stadtweit mindestens 3.000 neue Fahrradstellplätze durch die Umwandlung von Pkw-Parkplätzen einzurichten und damit das bisherige Angebot zu verdoppeln. An den größten Abstellanlagen sollen ergänzend öffentliche Fahrradservicestationen eingerichtet werden, die den Radlerinnen und Radlern Fahrradpumpen und Werkzeuge kostenlos zur Verfügung stellen.

Begründung:

Das gegenwärtige Fahrradnetz ist schon den aktuellen Ansprüchen und schon gar nicht dem Ziel eines auf 25% erhöhten Radverkehrsanteils gewachsen. Daher muss es in allen seinen Bestandteilen erweitert und verbessert werden. Besondere Bedeutung kommt der Trennung von schnellen und langsamen Radlern zu. So ist im Radverkehr die Geschwindigkeitsspanne (10 – 30 km/h = Faktor 3) höher als bei allen anderen Verkehrsmitteln im Stadtverkehr und führt zu unterschiedlichen Bedürfnissen von schnell und langsam fahrenden Radlerinnen und Radlern.

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-muenchen-stadtrat.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



Dabei ist zur Vermeidung von ewig langen Planungszeiträumen, zur Kosteneinsparung und im Sinne einer besseren Bürgerbeteiligung vermehrt mit Verkehrsversuchen zu arbeiten, die konkrete Planungen im Rahmen von Provisorien zeitnah und befristet für die Verkehrsteilnehmer und die Bürger visualisiert und erfahrbar macht. Die Erfahrungen werden dann abgefragt und fließen in die spätere endgültige Realisierung ein.

Nur durch eine konsequente Ausdehnung auch des Angebots an hochwertigen Fahrradabstellmöglichkeiten, sowohl im privaten als auch im öffentlichen Raum, lässt sich das Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel und attraktive Alternative zum Pkw komfortabel und sicher in Quell- und Zielnähe abstellen. Die Umwidmung eines einzigen Autoparkplatzes schafft dabei Platz für 8 bis 10 Fahrräder, so dass der wertvolle öffentliche Raum durch Radstellplätze deutlich effektiver genutzt wird.

Besondere Bedeutung hat dabei eine attraktive Schnittstelle zum Öffentlichen Verkehr. Oft liegt das Hemmnis zur Fahrradnutzung aber schon an der Quelle zu Hause, weil viele Mieter oder Wohnungseigentümer nicht auf kürzestem Wege an ihre in schwer zugänglichen Fahrradkellern mit schweren Feuerschutztüren, verwinkelten Gängen und steilen Rampen versteckten Fahrräder herankommen. Hier sollen die aktuelle Fahrradabstellplatzsatzung der LHM und der Leitfaden zum Fahrradabstellen für Hauseigentümer und Hausverwaltungen durch die Verknüpfung mit finanziellen Anreizen z.B. in Form eines städtischen Förderprogramms stärker als bisher auch im Bestand in Wert gesetzt werden.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Sabine Nallinger

Herbert Danner

Mitglieder des Stadtrates





Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den

12.06.2014

**Variantevergleich Radverkehrsanlage Rosenheimer Straße –
Computersimulation zur Veranschaulichung – Sichere und komfortable
Lösung für den Radverkehr realisieren**

Antrag

1. Dem Stadtrat wird für die Schaffung von Radverkehrsanlagen in der Rosenheimer Straße bezüglich Verkehrssicherheit und Komfort für den Radverkehr, direkte Wegebeziehung, Stellplatzangebot, Erhalt von Straßenbäumen und Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr ein Vergleich der bisher vorgelegten und politisch geforderten Varianten vorgestellt. Dabei wird die von der Verwaltung vorgelegte Radstreifenvariante mit den in der Diskussion befindlichen Alternativen verglichen.

2. Sofern mit vertretbarem finanziellen und zeitlichen Aufwand machbar, erfolgt bezüglich der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr ein Vergleich mit Hilfe einer Computersimulation. Ggf. werden zwei auszuwählende Varianten in natura mit einem Testlauf ausprobiert (z.B. Radstreifen- und Schutzstreifenvariante mit überbreiter Fahrspur). Die Entscheidung wird zusätzlich mit den Evaluierungsergebnissen der Kapuzinerstraße unterstützt, insbesondere hinsichtlich der Zunahme des Radverkehrs.

3. Die für den Radverkehr sichere und komfortable Lösung wird zügig umgesetzt.

Begründung:

In der Beschlussvorlage zur Planungsausschusssitzung vom 15.01.2014 wurde vom Planungs-, Kreisverwaltungs- und Baureferat die Radstreifenvariante in der Rosenheimerstraße als geeignete Variante erachtet den Radverkehr sicher und komfortabel zu führen, ohne die Belange des parkenden und fließenden Verkehrs über die Gebühr zu beeinträchtigen und unter weitgehender Schonung der Straßenbäume.

Diese Lösung wurde vom renommierten Ingenieurbüro Kaulen erarbeitet, das auch

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

für das Innenministerium bzw. für die Oberste Baubehörde das „Radverkehrshandbuch Bayern“ erarbeitet hat. Diese Lösung sieht für den Radverkehr durchgängig Radstreifen vor und erhält alle Abbiegespuren mit der einzigen Abweichung, dass an der Kreuzung Rosenheimer /Orleansstraße aus zwei getrennten eine überbreite Spur wird, an der sich noch zwei PKW nebeneinander aufstellen können. Diese Lösung wurde einstimmig vom Bezirksausschuss Au-Haidhausen beschlossen, vom Interessenverband der Nutzer (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) als geeignete Lösung anerkannt und von den Fraktionen Die Grünen – rosa liste und der Linke im Stadtrat unterstützt.

Im Planungsausschuss und im gemeinsamen Papier von CSU, SPD und FDP wurden dennoch mehrere Varianten vorgeschlagen, die eines systematischen Vergleichs bedürfen, um eine transparente Entscheidungsgrundlage zu schaffen. Die vorgeschlagenen Nachbarstraßen dürften kaum geeignet sein bzw. führen zu neuen Problemen an anderen Stelle. So erfordert die Zuführung des Radverkehrs zur Lothringer Straße einen Zweirichtungsradweg von der Rosenheimer Straße zur Lothringer Straße, der auf Kosten der Breite der Knotenpunktzufahrt der Orleansstraße gehen würde und damit das Problem von der Rosenheimer in die Orleanstraße verlagert. Davon wären auch noch mehrere Buslinien betroffen.

Die im gemeinsamen Papier von CSU und SPD geforderte Aufrechterhaltung von zwei Fahrstreifen je Richtung, ist bei der Radstreifenvariante dort, wo es darauf ankommt, nämlich an den Knotenpunkten bereits erfüllt. Hier wurde die nutzbare Fahrbahn für die Fahrspuren und Rad-/bzw. Schutzstreifen bereits auf Kosten der Stellplätze und Straßenbäume verbreitert. Eine Verbreiterung auf der gesamten Strecke auf Kosten der Stellplätze und Straßenbäume bringt hingegen viele Nachteile und kaum Vorteile. Ein systematischer Vergleich und die Veranschaulichung der von der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte abhängige Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs durch eine Computersimulation, die die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse widerspiegelt, könnte die Kritiker überzeugen. Ein Testlauf für die baulich und hinsichtlich der Signalprogramme nahezu identischen zwei sinnvollsten Varianten (Radstreifenvariante und Schutzstreifenvariante) ist aufwändig, könnte aber letztlich für Klarheit sorgen. Die Evaluierung der Maßnahme in der Kapuzinerstraße ist u.a. bezüglich der Zunahme im Radverkehr eine zusätzliche Entscheidungshilfe.

Die Beschlussvorlagen vom 15.01.2014 stellt fest, dass in den letzten zehn Jahren in der Rosenheimer Straße ein Rückgang des Kfz-Verkehrs von 8 % und des Schwerverkehrs um 30 % beobachtet werden konnte. Auch die Rosenheimer Straße verzeichnet wie alle Einfallstraßen innerhalb des Mittleren Rings deutliche Verkehrsabnahmen im Kfz-Verkehr, obwohl im gleichen Zeitraum die Zahl der Einwohner in München um ca. 10 % gewachsen ist. Ursache dürfte die Verlagerung des Kfz-Verkehrs insbesondere auf den Radverkehr sein, dessen Anteil in München in den letzten zehn Jahren von 10 auf 17 % aller Wege der Münchnerinnen und Münchner zugenommen hat.

Für die Rosenheimer Straße kommt die Stadtverwaltung zum Ergebnis: „Für beide Konzeptvarianten (Radstreifen und Schutzstreifenvariante mit überbreiter

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de

Fahrspur) ergab sich die Möglichkeit einer ausreichend leistungsfähigen Führung des Kfz-Verkehrs“ und angesichts prognostizierter Verkehrszunahmen in der Zukunft (wenn es denn so kommt ...) würde sich bei der Umsetzung der Radstreifenvarianten eine verträgliche Verkehrsverlagerung von der Rosenheimer Straße auf das benachbarte Hauptverkehrsstraßennetz sowie geringfügig auf die Balanstraße ergeben. Verlagerungen weg von der Rosenheimer Straße hin zur Einstein-/Maximilianstraße wären nach Ansicht der Antragsteller eher vorteilhaft, weil sich in der Rosenheimer Straße deutlich mehr sensible Straßenrandnutzungen befinden (mehr Wohnen, mehr Läden) als in der Einstein-/Maximilianstraße. Außerdem wird es im Anschluss in der Zweibrückenstraße sowieso besonders eng. Es spricht alles für die ursprüngliche Variante. Ein systematischer Vergleich wird das zeigen.

Die Radfahrerinnen und Radfahrer warten schon zu lange auf eine Lösung der Probleme in der Rosenheimer Straße. Eile ist geboten. Eine rückwärts gewandte Verkehrspolitik stellt allein die Belange des fließenden Kfz-Verkehrs in den Vordergrund, eine zukunftsfähige Verkehrspolitik lädt die Münchnerinnen und Münchner ein, das Auto immer öfter stehen zu lassen und immer häufiger die eigenen Füße, das Rad und den Öffentlichen Verkehr zu nutzen.

Fraktion Die Grünen-rosa liste
Initiative:

Paul Bickelbacher
Sabine Nallinger
Herbert Danner
Anna Hanusch
Lydia Dietrich
Dr. Florian Roth
Mitglieder des Stadtrates



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 28.07.2014

Mehr Mittel und Personal für den Fuß- und Radverkehr

Antrag

1. Die LH München erhöht die Nahmobilitätspauschale auf 12,5 Mio.€ pro Jahr und stellt damit in Summe – ergänzt über gesonderte Einzelbeschlüsse (z.B. für einzelne Brücken und Stege, Unterführungen und einzelne Radschnellwege) – ein Budget von 25 Mio.€ für Maßnahmen zum Fuß- und Radverkehr zur Verfügung.
2. Im Rahmen dieses Budgets werden die, im Antragspaket „Radlhauptstadt 2.0“ vom 07.05.2013 bereits beantragten, zehn neuen Stellen geschaffen, um die wachsenden Aufgaben für den Radverkehr bewältigen zu können. Zusätzlich sollen fünf neue Stellen geschaffen werden, die sich vorwiegend mit Verbesserungen für das Zufußgehen in der Stadt befassen.

Begründung:

In dem, von der Verwaltung noch nicht bearbeiteten, Antragspaket der GRÜNEN / rosa-liste „Radlhauptstadt 2.0“ vom 07.05.2013 wurden bereits Mittel in einer Höhe von ca. 20 Mio.€ (die auf Empfehlungen des deutschen Verkehrsministeriums von 15 € pro Einwohner beruhen) beantragt. Nachdem auf Antrag der GRÜNEN / rosa-liste der Beschluss erfolgte, die Radverkehrspauschale in eine Nahmobilitätspauschale umzuwandeln, sollten zusätzlich ca. 5 Mio.€ pro Jahr für den Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden, so dass sich eine Gesamtsumme von 25 Mio.€ jährlich ergibt. Bei vielen Maßnahmen wird Fuß- und Radverkehr gemeinsam gefördert, so dass im einzelnen nicht immer eine Zurechnung erfolgen kann. Dies spiegelt sich in der Bezeichnung Nahmobilitätspauschale für den Haushaltstitel wider. Rückblickend wurde der Fuß- und Radverkehr bisher jährlich mit ca. 7– 10 Mio.€ gefördert (4,5 Mio.€ Nahmobilitätspauschale, Einzelprojekte ca. 3- 6 Mio.€ pro Jahr).

Die Anforderungen an die Infrastruktur für den Radverkehr sind in den letzten Jahren erheblich gestiegen weil:

Mehr Radlerinnen und Radler unterwegs sind.

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Die Geschwindigkeit der Radlerinnen und Radler infolge besserer technischer Ausrüstung und seit neuestem auch durch Pedelecs gestiegen ist.

Die Geschwindigkeitsdifferenzen sich vergrößert haben, so dass die Möglichkeit des Überholens auf entsprechend breiten Radverkehrsanlagen immer wichtiger wird.

Viele der in München vorhanden älteren Bordsteinradwege erfüllen diese Voraussetzungen nicht.

In der nationalen und internationalen Diskussion wird zusätzlich die Bedeutung des Zufußgehens anerkannt. München hat dem mit der Veranstaltung der internationalen Fußgängerkonferenz Walk 21 Rechnung getragen. Im September 2014 findet – veranstaltet von der Bergischen Universität Wuppertal mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums – die erste nationale Fußgängerkonferenz statt. Auch für den Fußverkehr gilt es die Infrastruktur zu verbessern, d.h. Gehsteige zu verbreitern, Querungen zu verbessern, Lichtsignalanlagen anzupassen und ein Orientierungssystem umzusetzen.

Fraktion Die Grünen - rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Herbert Danner

Sabine Nallinger

Anna Hanusch

Mitglieder des Stadtrates

ANTRAG



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

Beatrix Zurek
Hans Dieter Kaplan
Bettina Messinger
Cumali Naz

Alexander Reissl
Klaus Peter Rupp
Helmut Schmid
Dr. Constanze Söllner-Schaar
Christian Vorländer

Stadtratsmitglieder

München, den 30.07.2014

Masterplan für den Fahrradverkehr in der Radhauptstadt München

Antrag

Die Stadtverwaltung entwickelt einen Masterplan für den Fahrradverkehr in München. Für ein koordiniertes Vorgehen werden alle Aspekte des Fahrradverkehrs integriert:

- Die Abstimmungen aller baulichen Maßnahmen und Festlegung der Prioritäten
- Die Beschleunigung von Planungszeiten neuer Radwege und Routen sowie die Ertüchtigung von bestehenden Radwegeverbindungen
- Die Planung und der Bau von Radschnellwegen
- Die Ergänzung der Radlkampagne mit weiteren Angeboten wie zum Beispiel eine „Münchner Radl App“.

Begründung

Die bisherige Radlkampagne erreichte mit ihren umfangreichen Angeboten viele Radlerinnen und Radler und der Anteil des Fahrradverkehrs steigt kontinuierlich an. Um dieses umweltfreundliche, urbane, sehr kostengünstige und allen Bevölkerungsschichten zugängliche Verkehrsmittel weiter auszubauen, bedarf es eines Masterplans.

Auch angesichts der beteiligten Referate vom Kreisverwaltungsreferat über das Planungsreferat, Baureferat und Kulturreferat bis hin zum Referat für Bildung und Sport ist eine Zusammenfassung und Koordinierung sinnvoll.

Ein umfassender Plan ist notwendig, um die Vorgehensweisen zu verzahnen und Planungszeiten zu verkürzen. Die Radhauptstadt München sollte gut gerüstet sein, um die neueren Anforderungen durch steigenden Radverkehr zu bewältigen und neue Zielgruppen zu erschließen.

gez.

Beatrix Zurek
Hans Dieter Kaplan
Bettina Messinger

Cumali Naz
Alexander Reissl
Klaus Peter Rupp
Helmut Schmid

Dr. Constanze Söllner-Schaar
Christian Vorländer

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion
Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de



Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 30.07.2014

Masterplan Radverkehr mit Inhalt füllen

Antrag

Die Anträge Radlhauptstadt 2.0 (I-IV) werden inhaltlich in einem "Masterplan für den Fahrradverkehr in der Radlhauptstadt München" eingearbeitet.

Begründung:

Der Antrag vom 30. Juli 2014, einen "Masterplan für den Fahrradverkehr in der Radlhauptstadt München" zu entwickeln, zeigt, dass die Bedeutung des Radverkehrs mittlerweile parteiübergreifend erkannt wurde. Es macht Sinn den Grundsatzbeschluss zum Radverkehr vom Juli 2009 fortzuschreiben. Wesentliche Inhalte einer Fortschreibung sind spätestens seit dem GRÜNEN Antragspaket zur Radlhauptstadt 2.0 vom 7. Mai 2013 bekannt. Diese gehen weit über die im SPD-Antrag zum Masterplan Radverkehr genannten Punkte hinaus und fordern:

- Orientierung an der Zielmarke 25% aller Wege mit dem Rad
- Vereinfachung des Verwaltungsablaufs auf die wichtigsten mit Radverkehrsthemen betrauten Referate
- erheblich bessere finanzielle personelle Ausstattung für den Bereich Radverkehr
- Einführung eines Beschwerdemanagementsystems
- mehr Engagement bei der Entfernung von Schrotträdern
- Erstellung eines Verkehrssicherheitskonzepts
- umfassendes Qualitätssicherungssystem im Radverkehr
- regelmäßige und systematische Erhebungen des Radverkehrs
- Ausbau des Haupt- und Nebenroutennetzes für den Radverkehr
- Radschnellwege
- Umverteilung von Straßenraum
- konkrete (bekannte) Projekte und wichtige Lückenschlüsse mit besonders dringendem Handlungsbedarf umgehend anpacken (Lindwurm-, Rosenheimer, Ludwig-, Leopold-, Dachauer, Schwanthaler-, Elisabeth-, Schleißheimerstraße und das Museumsviertel mit Theresien-, Gabelsberger- und Luisenstraße)
- mehr Mut und Flexibilität bei der Umsetzung von Umbaumaßnahmen,

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Anlage 8: Antrag Nr. 14-20 / A 00154

beispielsweise durch provisorische Lösungen als Verkehrsversuche
fahrradfreundliche Regelung an Baustellen
massiver Ausbau von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellmöglichkeiten
im gesamten Stadtgebiet auch mittels einer Umwandlung von KFZ-
Stellplätzen
öffentliche Fahrradservicestationen
Anzahl der Bike&Ride-Stellplätze verdoppeln

Ein Masterplan, der sich um die kritischen Fragen, wie beispielsweise der
Umverteilung von Verkehrsraum für Radverkehrsanlagen und Radabstellplätzen
herum mogelt, wäre eine zeitaufwändige Luftnummer.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Sabine Nallinger

Herbert Danner

Anna Hanusch

Gülseren Demirel

Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Antragsteller:
Stadtrat Hans Podiuk
Stadtrat Michael Kuffer

ANTRAG

26.08.2014

Radwege-Bauoffensive München

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Die Landeshauptstadt München startet eine Radwege-Bauoffensive, die im Rahmen eines 5-Jahres-Plans ein attraktives und verkehrspolitisch ambitioniertes Radwegenetz schafft und für welches künftig deutlich mehr investive Mittel als bisher bereitgestellt werden.
2. Die Radwegeplanung wird künftig stärker darauf ausgerichtet, Flächenkonkurrenzen aufzulösen, anstatt Verkehrsraum lediglich umzuverteilen. Auf diese Weise können künftig stärker als bisher attraktive und sichere Fortbewegungsräume für den Radverkehr geschaffen werden. Dazu werden folgende Planungsgrundsätze festgeschrieben:
 - a) Steigerung der Sicherheit und der Fortbewegungsqualität auf den Radwegen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der unterschiedlichen Fahrrad-Nutzergruppen, insbesondere durch
 - i. eine verstärkte Trennung des Radverkehrs von motorisiertem Verkehr und von Fußgängerverkehr, d.h. Fahrradroutes, die entsprechend den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans möglichst vom Hauptstraßennetz entkoppelt werden. Dazu werden primär solche Fahrradroutes definiert, die von anderen Verkehrsarten weniger stark frequentiert werden und dadurch eine Akzentsetzung zu Gunsten des Fahrradverkehrs erlauben. Ziel ist, den vorhandenen Raum für die unterschiedlichen Verkehre und deren Bedürfnisse zu optimieren. Eine Wegnahme von Kfz-Fahrstreifen wird vermieden.
 - ii. die vorrangige Führung des Radverkehrs entlang reizvoller Strecken;
 - b) Stärkung des überörtlichen Radverkehrs auf kreuzungsfreien und breiter ausgebauten Radschnellwegen auf eigens für den Radverkehr geschaffenen Trassen;

- c) Geeignetheit der Radwege für die verschiedenen Altersgruppen von Nutzern;
 - d) Der Radwegeplanung wird ein zwischen den beteiligten Referaten und der Polizei abgestimmtes Verkehrssicherheitskonzept zu Grunde gelegt.
3. Auf der Grundlage der Planungsgrundsätze (Ziff. 2) wird der Verkehrsentwicklungsplan Rad aus dem Jahre 2002 aktualisiert und für die einzelnen Netzkategorien fortgeschrieben.
4. In die Radwege-Bauoffensive wird die Schaffung einer zeitgemäßen Fahrrad-Infrastruktur wie beispielsweise (überdachte) Abstellmöglichkeiten, Schutzhütten, Rastgelegenheiten, Fahrradstationen, Lademöglichkeiten für Akkus von Pedelects, u.ä. integriert. Stellplätze im Öffentlichen Raum sollen dabei nicht vernichtet werden.
5. Die notwendigen investiven Mittel werden im Finanzhaushalt 2015 sowie in der Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2016 bis 2019 eingeplant.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Baureferat legen dem Stadtrat ihren zur Umsetzung der Offensive notwendigen Stellenbedarf zu den Haushaltsberatungen 2015 vor.

Begründung:

Die Radwegesituation in München hinkt den Ansprüchen der Radlhauptstadt München hinterher.

Es bedarf daher nun einer Konzentration der Anstrengungen auf den zügigen und umfassenden Ausbau des Radwegenetzes.

Das kann nur gelingen, wenn sich die Stadt nun auf ambitionierte Ziele verpflichtet und diese in einem mehrjährigen, aber zeitlich überschaubaren Programm umsetzt und dafür im Rahmen eines Investitionsschwerpunktes umfangreiche Haushaltsmittel zur Verfügung stellt.

Dabei muss die Radwegeplanung die Schaffung attraktiver und sicherer Radwegeverbindungen im Blick haben – und nicht das gezielte Provozieren einer Flächenkonkurrenz. Wichtiges Planungsziel muss die bestmögliche Trennung der verschiedenen Verkehrsarten sein.

Das Baureferat soll dazu in seinen Ansätzen für die Teilhaushalte 2015 und Folgejahre ein Investitionsvolumen ausgerichtet an den planerischen und baulichen Erfordernissen, nach unseren überschlägigen Schätzungen von mindestens EUR 35 Mio p. a. einplanen und dem Stadtrat zur Haushaltsbeschlussfassung vorlegen.

Hans Podiuk
Stadtrat

Michael Kuffer
Stadtrat

CSU-Fraktion, Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München
Tel. 233-92650, Fax: 291 37 65, csu-fraktion@muenchen.de, www.csu-rathaus-muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

14.10.

2014

Qualität der Radwege zügig verbessern

Antrag

Die Verwaltung stellt die Radwegstudie des Bund Naturschutzes vom Oktober 2014 dem Stadtrat vor und unterbreite bis Ende Mai 2015 im Rahmen einer Beschlussvorlage, dem Stadtrat Vorschläge zur Beseitigung der Mängel.

Begründung:

Der BUND Naturschutz hat sich in seiner Radwegstudie fachgerecht und detailliert mit einigen wichtigen Radverkehrsverbindungen in München auseinandergesetzt. Hier geht es ganz wesentlich nicht nur um den Komfort für Radfahrerinnen und Radfahrern, sondern auch um mögliche Sicherheitsmängel, die eine zügige Bearbeitung erfordern.

Die Förderung des Radverkehrs in München ist im Stadtrat parteiübergreifend Konsens. Die Finanzierung einer zeitnahen Behebung der festgestellten Mängel sollte nach den Anträgen zur Erhöhung der Nahmobilitätszuschale und einer Radwege-Ausbauoffensive sichergestellt sein.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:
Paul Bickelbacher
Sabine Nallinger
Herbert Danner
Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-muenchen-stadtrat.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 19.12.2014

Antrag

Radverkehr in München I: Leopold- und Ludwigstraße für den Radverkehr optimieren

Dem Stadtrat wird dargestellt, welche Möglichkeiten es im Bereich Leopold- und Ludwigstraße zwischen Münchner Freiheit und Odeonsplatz gibt, die Infrastruktur für den Fahrradverkehr bedarfs- und zukunftsgerecht auszubauen.

Um eine geeignete Diskussionsgrundlage für etwaige Planungen zu schaffen, soll dargelegt werden welchen Anteil am Verkehrsaufkommen, welchen Flächenbedarf und welche Bedeutung für Einzelhandel und Gastronomie die einzelnen Verkehrsträger (ÖPNV, PKW, Fahrrad und zu Fuß gehen) einschließlich des ruhenden Verkehrs in dem genannten Bereich haben.

Begründung

Im Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München wurde beschlossen, den Radverkehr in der Landeshauptstadt München zu fördern und auszubauen.¹

Eine der wichtigsten Hauptverkehrsrouten des Münchner Fahrradnetzes führt beidseitig entlang der Leopold- und der Ludwigstraße. Diese Route wird von Gelegenheitsradlern ebenso gerne wie von Berufspendler und Studenten befahren, so dass auf den vielfrequentierten Wegen trotz der räumlichen Enge sehr unterschiedliche Geschwindigkeiten gefahren werden. Die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern wird dies noch verstärken.

Für eine sichere Abwicklung des Fahrradverkehrs in Zukunft ist der Ausbau der genannten Strecke unabdingbar. Dabei ist eine deutliche Verbreiterung der bestehenden Radwege oder eine zusätzliche Schaffung von markierten Fahrstreifen denkbar. Da dies aber unweigerlich auf Kosten anderer Verkehrsträger geht, wäre zu klären, wie groß deren Anteil an der Verkehrsleistung ist.

Sonja Haider (ÖDP), Tobias Ruff (ÖDP)

¹ Vorlagen-Nr.: 08-14 / V 01793, unter:
http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=1662447

ÖDP - Stadtratsgruppe
Rathaus, Marienplatz 8 • Geschäftsstelle: Zimmer 174 • 80331 München
Telefon: 089 / 233 - 26922 • E-Mail: stadtrat@oedp-muenchen.de



**Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus**

München, den 17.03.2015

Regionales Radverkehrskonzept mit Radschnellwegen für die Region 14

Antrag

1. Die Landeshauptstadt München initiiert und beteiligt sich an einem Regionalem Radverkehrskonzept und fordert vom Regionalen Planungsverband eine entsprechende Planung ein, ggf. unter Einbindung eines Fachplanungsbüros.
2. Das Regionale Radverkehrskonzept sieht radial nach München ausgerichtete und tangentielle Radschnellwege in der Region als schnelle Radverkehrsverbindungen für den Alltagsverkehr vor.
3. In der Region München soll vorab möglichst schnell ein Vorzeigeprojekt für einen Radschnellweg realisiert werden, das die Qualitäten aufzeigt.
4. Das Regionale Radverkehrskonzept beinhaltet auch Verbesserungen beim nachgeordneten Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr.

Begründung:

Die Nutzung des Fahrrades erfreut sich wachsender Beliebtheit: Nicht nur für Freizeitfahrten oder Besorgungsgänge im nahen Wohnumfeld, sondern mit schnell wachsender Tendenz auch für den täglichen Weg zur Arbeit. Die zunehmende Verbreitung der Fahrräder mit elektrischer Unterstützung (Pedelecs, eBikes) befördert diesen Trend zusätzlich. Damit werden nicht nur Distanzen bis 5 oder 10 Kilometern problemlos überwunden sondern durchaus bis zu 20 Kilometer und mehr. Auch weniger sportlichen Menschen und allen, die nicht verschwitzt zur Arbeit kommen wollen, bietet die neue Technik eine Perspektive.

Im wachsenden Ballungsraum München ist es sinnvoll den Anteil des Fahrradverkehrs am Verkehrsaufkommen (modal split) zu erhöhen, da das Fahrrad nicht nur ein gesundes sondern auch für Nutzer und Betreiber ein außerordentlich kostengünstiges und flächensparendes Verkehrsmittel ist. Während die öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere die S-Bahn längst an der Kapazitätsgrenze fährt und Staus auf Straßen zum Alltag im Ballungsraum München gehören, weist der Fahrradverkehr noch große Potenziale auf, die nur durch ein verbessertes Radwege-Angebot gehoben werden können. Die Bereitschaft der Menschen, gelegentlich oder regelmäßig das Verkehrsmittel Fahrrad zu wählen ist sehr hoch. Es mangelt aber an geeigneter Infrastruktur.

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Mobilität
in München**

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Der Zustand der interkommunalen Radverbindungen ist trotz vielfacher Bemühungen und Absichtserklärungen noch deutlich verbesserungswürdig. Radfahrerinnen und Radfahrer sind vielfach gezwungen, sich im Zickzack auf unbefestigten Wegen ohne Winterdienst durch schlammige Feld- und Waldwege oder sich auf ungepflügten schmalen Fahrstreifen entlang lauter Hauptverkehrsstraßen fortzubewegen und müssen sich oftmals den geringen Platz mit Fußgängerinnen und Fußgängern teilen. Darüber hinaus werden sie von Pollern, Stufen und Schranken behindert und an Kreuzungen und Ampeln meist durch lange Warteintervalle gegenüber dem Autoverkehr benachteiligt. Das Angebot an Radwegen verharrt bislang vielfach auf dem Status als Angebot für landschaftsorientierte Erholungssuchende an sommerlichen Sonntagnachmittagen. Ein alltagstaugliches, attraktives und geradliniges Radwegenetz für den Weg zur Arbeit, das Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer respektiert, ist jedoch die Ausnahme.

Um die Potenziale des Fahrradverkehrs in der verkehrsreichen Region München besser auszuschöpfen, sind bessere und teilweise neue Radwege erforderlich. Dabei handelt es sich naturgemäß um eine regionale, gemeindeübergreifende Aufgabe, die einzelne Kommunen alleine nicht lösen können. Deshalb ist es sinnvoll, dass die Region 14, mindestens aber zunächst die LH München und der Landkreis München ein stimmiges Konzept für ein übergeordnetes Radschnellwegenetz erarbeiten und dies anschließend umsetzen.

Das Konzept für ein verbessertes regionales Radverkehrsnetz soll drei Ebenen enthalten:

- **Ertüchtigung des bestehenden Radverkehrsnetzes** mit Beseitigung von Gefahrstellen und Lücken, Steigerung der Fahrbahnqualität, ggf. Asphaltierung, Winterdienst, Beleuchtung etc.
- **Schaffung von Radschnellwegen**
 - a) **radial** von/nach München sowie
 - b) **tangential** zwischen den Siedlungs- und Gewerbeschwerpunkten des Landkreises München und darüber hinaus zu den benachbarten Landkreisen.
- **Ausrüstung aller Radrouten** mit der wegweisenden Beschilderung, die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) eingeführt wurde und vom bayerischen Innenministerium empfohlen wird (Radverkehrshandbuch der Obersten Baubehörde)

In der LH München werden bereits Überlegungen angestellt, das vorhandene Radverkehrsnetz durch sogenannte Radschnellwege zu ergänzen. Das sind breite Fahrradwege auf Haupttrouten, auf denen der Radverkehr beschleunigt, weitgehend kreuzungsarm erfolgen kann. Nutzerinnen und Nutzer kommen hier – ähnlich wie im Auto auf Autobahnen – schnell und geradlinig voran, um dann im Zielgebiet das letzte Stück auf herkömmlichen Wegen an ihr Ziel zu fahren.

Aktuell eruiert nicht nur die LH München sondern auch der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum, der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) und der Bund Naturschutz mögliche Trassen von der Innenstadt bis an den Stadtrand. Der Freistaat erwägt sogar, einen ersten Radschnellweg auf dem Gebiet der LH und des Landkreises München (vom Norden der Dülferstraße zum Forschungsgelände Garching) zu fördern.

In anderen Städten existieren bereits sehr positive Erfahrungen mit Radschnellwegen, beispielsweise in Braunschweig, Göttingen und auch im Ruhrgebiet. Seit Langem bekannt sind Erfolge im Ausland z.B. in Kopenhagen oder Amsterdam aber auch zukunftsfähige Planungen wie in London und Wien. Der Zweckverband Braunschweig hat bereits vor zehn Jahren mit der Erarbeitung eines regionalen Radverkehrskonzeptes begonnen.

Zwar haben die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) und der ADFC ambitionierte Mindeststandards für Radschnellwege erarbeitet z.B. eine Breite von vier Metern bei Begegnungsverkehr. Diese Standards werden nicht immer sofort möglich sein. Wichtiger als die Fixierung auf Mindeststandards erscheint ein Konzept, in dem man sich abschnittsweise an das gewünschte Zielnetz annähert und – zumindest zeitweise – auch bereit ist, Kompromisse einzugehen. Die Schaffung erster Pilot-Maßnahmen ist wünschenswert, um durch schnelle erste Erfolge die Akzeptanz des Projekts zu erhöhen. Vorzugsweise sollte die Erarbeitung unter Zuhilfenahme eines geeigneten Fachplanungsbüros erfolgen.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Herbert Danner

Anna Hanusch

Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 11.06.2015

**Nehmen wir die BürgerInnen ernst!
Fahrspur für Radler auf der Lindwurmstraße!**

Antrag

Auf der Lindwurmstraße wird eine Fahrspur für den Radverkehr reserviert. Das Planungsreferat legt dem Stadtrat unverzüglich die Ergebnisse der bestehenden Planungen mit einer Umsetzungsempfehlung vor. Zudem werden systematisch alle Ein- und Ausfallstraßen zwischen Altstadtring und Mittlerem Ring daraufhin untersucht, wie durch die Umverteilung von Straßenraum die Sicherheit und der Komfort für den Radverkehr verbessert wird. Dabei ist parallel ein Verkehrssteuerungskonzept zu entwickeln, das die dann noch möglichen Verkehrsmengen für den KFZ-Verkehr via Zuflussdosierung kontrolliert. Die Radlhauptstadt München informiert alle Verkehrsteilnehmer über die vom Gesetzgeber gewollte Möglichkeit, in Gruppen ab 16 RadfahrerInnen die Straße zu benutzen, die in Paragraph 27 der StVO geregelt ist und gibt Hinweise für die sichere Abwicklung von Rad-Verbundfahrten.

Begründung

Mit dem Rad-Verbund, der seit Donnerstag, 11.06.2015 morgens auf der Lindwurmstraße stadteinwärts unterwegs ist, nehmen BürgerInnen ihr Recht auf Sicherheit im Straßenverkehr wahr. - Ein positives Beispiel für „zivilen Gehorsam“, da sie sich in völliger Übereinstimmung mit der Straßenverkehrsordnung bewegen, indem sie sich zu Gruppen von mindestens 16 Personen zusammenschließen, um dann endlich auf der Fahrbahn sicher, zügig und komfortabel in Richtung Innenstadt fahren zu können. Dies ist auf dem skandalös engen und in schlechten Zustand befindlichen Radweg entlang der Lindwurmstraße schlicht nicht möglich und eine geradezu gefährliche Zumutung für Fahrradfahrer und Fußgänger. Der Ansatz der BürgerInnen, selbst und auf legalem Wege zu Ihrer eigenen Verkehrssicherheit beizutragen ist in höchstem Maße konstruktiv und zugleich ein zwar freundlicher aber deutlicher Auftrag an die Politik den Bürgerwillen aufzunehmen und hier eine Lösung anzubieten, die allen Verkehrsteilnehmern gerecht wird.

Die Grünen – rosa liste hatten bereits 2009 im Zuge des Grundsatzbeschlusses Radverkehr durchgesetzt, dass neben der Kapuziner-, auch die Rosenheimer- und die Lindwurmstraße dahingehend überplant werden, dass eine Fahrspur für den Radverkehr reserviert wird.

Angesichts der weiter starken Entwicklung des Radverkehrs müssen die Planungen aber darüber hinausgehen und systematisch alle Ein- und Ausfallstraßen zwischen dem Mittleren Ring und dem Altstadtring auf Engpässe hin untersuchen und Vorschläge für eine deutliche Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr – notfalls durch die Umverteilung von Straßenraum vom KFZ-Verkehr zugunsten des Radverkehrs – zu

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



Mobilität
in München

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

entwickeln. Begleitend ist ein Verkehrssteuerungskonzept zu entwickeln, das sicherstellt, dass nicht mehr Verkehr in das entsprechende Straßennetz einfließen kann, als dieses aufnehmen kann.

Die gerne theatralisch herausgestellte Vervielfachung der Mittel für den Radverkehr durch die große Koalition ist so lange Augenwischerei, solange damit nicht die wirklichen Probleme angegangen werden, sondern nur Geld für Kosmetik verbrannt wird.

Solange die Infrastruktur nicht merklich verbessert wird, wird es immer häufiger und vielleicht bald als flächenhaftes Phänomen Zusammenschlüsse von Radlern geben, die in großen Pulks das Straßennetz für das platzsparendste Verkehrsmittel zurückerobern, das von platzverschwendenden KFZ besetzt ist. Die Radlhauptstadt München ist dabei gut beraten, die Radler und die übrigen Verkehrsteilnehmer über ihre Rechte entsprechend zu informieren.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Sabine Nallinger

Sabine Krieger

Dr. Florian Roth

Herbert Danner

Paul Bickelbacher

Mitglieder des Stadtrates

ANTRAG



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister Dieter Reiter
Rathaus

Simone Burger
Beatrix Zurek
Bettina Messinger
Verena Dietl
Kathrin Abele

Stadtratsmitglieder

München, 13.08.2015

Durchgängiger Radweg in der Paul-Heyse-Straße

Antrag:

Dem Stadtrat wird eine Beschlussvorlage zum Lückenschluss des Radwegs in der Paul-Heyse-Straße vorgelegt.

Begründung:

In der Paul-Heyse-Straße gibt es auf beiden Seiten einen von vielen Fahrradfahrern genutzten Radweg. Nur zwischen der Bayerstraße und der Schwanthalerstraße (Richtung Schwanthalerstraße) gibt es keinen Fahrradweg. Die Verengung der Fahrspuren auf Grund einer Baustelle hat die Sicherheit von Fahrradfahrern gefährdet, aber auch Autofahrer in schwierige Situationen gebracht. Diese Situation muss dringend beendet werden. Genauso soll ein lückenloser Fahrradweg in der Paul-Heyse-Straße entstehen.

gez.

Simone Burger
Beatrix Zurek
Bettina Messinger
Verena Dietl
Kathrin Abele
Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion
Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de



Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

ANTRAG



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister Dieter Reiter
Rathaus

Simone Burger
Christian Amlong
Bettina Messinger
Alexander Reissl
Horst Lischka
Beatrix Zurek
Stadtratsmitglieder

München, 18.08.2015

Radfahrstreifen für die Schwanthalerstraße überprüfen!

Antrag:

Es ist zu untersuchen, ob und wie in der Schwanthalerstraße Radfahrstreifen realisiert werden können.

Begründung:

Die Schwanthalerstraße ist eine wichtige Verbindung für alle Radfahrerinnen und Radfahrer, die vom Westen in die Innenstadt möchten, oder umgekehrt. Dennoch gibt es dort bislang keinen Radweg. Wer mit dem Rad unterwegs ist, muss sich die Fahrbahn mit Autos und Lkw teilen. Dies ist für die Fahrradfahrer oft gefährlich. Deshalb soll dem Stadtrat dargestellt werden, ob und wie die Situation mit Radfahrstreifen entschärft werden kann. Gleichzeitig muss stärker kontrolliert werden, dass die Straße nicht als Parkplatz benutzt wird.

gez.

Simone Burger
Christian Amlong
Bettina Messinger
Alexander Reissl
Horst Lischka
Beatrix Zurek
Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion
Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de



Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Der Routenkonzeption sollte ein priorisiertes Umsetzungsprogramm folgen. Um nicht drei Jahre warten zu müssen, sollen besonders dringliche Strecken vorab realisiert werden.

gez.

Michael Kuffer
Dr. A. Dietrich
Dr. E. Menges
Kristina Frank

Bettina Messinger
Christian Amlong
Verena Dietl
Beatrix Zurek

Paul Bickelbacher
Herbert Danner

Dr. M. Mattar
Thomas Ranft

Sonja Haider
Brigitte Wolf

Stadtratsmitglieder Stadtratsmitglieder Stadtratsmitglieder Stadtratsmitglieder Stadtratsmitglieder

ANTRAG



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

Bettina Messinger
Kathrin Abele
Simone Burger
Verena Dietl
Haimo Liebich
Jens Röver
Dr. Constanze Söllner-Schaar
Beatrix Zurek
Stadtratsmitglieder

München, den 4.3.2016

Verbesserung für Radfahrer am Friedensengel

Antrag

Die Stadtverwaltung wird gebeten zu prüfen, ob am Friedensengel auf der stadtauswärtigen Fahrbahn ein Radfahrstreifen abmarkiert bzw. der vorhandene gemeinsame Rad-/Gehweg verbreitert werden kann.

Begründung:

Die Prinzregentenstraße ist eine Hauptverbindungsstraße aus dem Münchner Osten in die Stadtmitte; Radwege sind beidseitig vorhanden. Am Friedensengel teilt sich die Fahrbahn: In der stadteinwärtigen Richtung wird der Radverkehr auf einem abmarkierten Radstreifen auf der Fahrbahn geführt, in stadtauswärtiger Richtung ist dagegen ein geteilter Rad-/Gehweg vorhanden, wobei sowohl der Rad- als auch der Gehstreifen sehr schmal sind.

Um zukünftig Konflikte zwischen Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden zu vermeiden, soll auch der stadtauswärts fahrende Radverkehr auf einem Radstreifen auf der Fahrbahn geführt bzw. eine bauliche Verbreiterung des vorhandenen Radweges vorgenommen werden.

gez.

Bettina Messinger
Kathrin Abele
Simone Burger
Verena Dietl
Haimo Liebich
Jens Röver
Dr. Constanze Söllner-Schaar
Beatrix Zurek

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 15.04.2016

Radroute DB-Südumfahrung: Attraktiven Fuß- und Radweg von der Theresienhöhe zur Braunauer Eisenbahnbrücke jetzt voranbringen

Antrag

Entlang der Bahnlinie München – Rosenheim wird von der Theresienhöhe bis zur Braunauer Eisenbahnbrücke nordöstlich entlang der Bahngleise ein attraktiver Spazierweg und eine zügige befahrbare Radroute geschaffen.

Begründung:

Erste Überlegungen für einen solchen Fuß- und Radweg entlang der Bahngleise gibt es mindestens seit 1990. Eine solche Verbindung bietet die einzigartige Gelegenheit, den Westpark mit der Isar zu verbinden, ohne mit dem Autoverkehr in Berührung zu kommen. Sie ist damit zugleich eine verkehrssichere Verbindung für Kinder und Familien und eine zügige Trasse für Alltagsradlerinnen und -radler. Die Strecke schafft eine Verbindung von der dicht bewohnten Schwanthalerhöhe zur Isar und verknüpft den weitläufigen Bereich des Westparks (und die anknüpfenden Radverbindungen bis an die westliche Stadtgrenze) mit der Isar und den sie begleitenden attraktiven Wegebeziehungen bis zur südlichen und zur nördlichen Stadtgrenze.

Aktuell sind die folgenden an dieser Strecke liegenden Projekte in den Fokus gerückt:

- der Regionalzughalt (und mögliche S-Bahn-Halt) Poccistraße als neuer Südbahnhof
- die Berufsschule für Erzieherinnen und Erzieher, die an der Ecke Ruppert-/ Tumblinger Straße entsteht
- die zukünftige Nutzung des Viehhofgeländes unter anderem mit dem Bau des Volkstheaters.

Der Bahnhof und diese Institutionen bekämen mit diesem Weg eine höchst attraktive Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz.

Sämtliche Planungsüberlegungen für einen S-Bahn-Südring würden einer solchen Verbindung nicht im Wege stehen. Denn westlich des geplanten Bahnhofs Poccistraße liegen ohnehin vier bis sechs Gleise, und die Überlegungen für einen viergleisigen Ausbau Richtung Ostbahnhof würden südlich der bestehenden Brücke eine neue Eisenbahnbrücke vorsehen. Dies ist schon deswegen notwendig, damit die Gleise weit von den Wohnungen in der Reifenstuelstraße entfernt liegen. Im Bereich des Bahnhofs Poccistraße ist allerdings darauf zu achten, dass genügend Platz bleibt.

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de

2017/2018



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Im Zuge der Brücken über die Lindwurm-, Tumblinger und Thalkirchner Straße ist genügend Platz für die geforderte Verbindung vorhanden. Über die Dreimühlenstraße müsste eine neue Brücke gebaut werden, die Widerlager sind dort jedoch schon vorhanden. Über die Isartalstraße und den Stadtbach müsste ebenfalls eine neue Brücke gebaut werden. Krönender Abschluss ist die Öffnung der Braunauer Eisenbahnbrücke für den Fuß- und Radverkehr (hierfür liegen bereits zahlreiche Anträge vor). Die LH München müsste die Brücke von der Bahn erwerben und sie entsprechend umrüsten. Statisch sollte dies kein Problem sein, weil Zufußgehende und Radfahrende doch um einiges leichter sind als Güterzüge.

Wir bitten, wie in der Geschäftsordnung des Stadtrates vorgesehen, um eine fristgemäße Bearbeitung unseres Antrages

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Sabine Nallinger

Herbert Danner

Anna Hanausch

Thomas Niederbühl

Mitglieder des Stadtrates

ANTRAG



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

Bettina Messinger
Christian Vorländer
Christian Amlong
Kathrin Abele
Verena Dietl
Jens Röver
Horst Lischka
Stadtratsmitglieder

München, den 06.06.2016

Lückenschluss im Münchner Radnetz: Durchgehende Radverbindung zwischen Südpark und Forstenrieder Park schaffen

Antrag

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten zu prüfen, ob mit einer durchgehenden Radverbindung zwischen Südpark und Forstenrieder Park ein weiterer Lückenschluss im Münchner Radnetz geschaffen werden kann.

Begründung:

Derzeit ist im Münchner Radnetz keine Route vom Südpark zum Forstenrieder Park ausgewiesen, ein durchgängiger Radweg ist auch nicht vorhanden. Die neue Radroute könnte entlang der Drygalskiallee (bzw. westlich davon), der Filchnerstraße, westlich des Bades Forstenried, entlang des freien Feldes und der Waterloostraße bis zur Stadtgrenze geführt werden.

Mit dieser Verbindung würden nicht nur zwei wichtige Naherholungsgebiete mit einander verbunden werden. Darüber hinaus bietet sich dann auch die Möglichkeit, die beiden U-Bahnhöfe Forstenrieder Allee (Radführung südlich bzw. westlich des Schulareals) und Basler Straße (via Hatzelweg und Fritz-Baer-Straße) für Radler zu erschließen sowie später den Ratzinger Platz (via geplantem Radweg auf dem ehemaligen Industriegleis).

gez.

Bettina Messinger
Christian Vorländer
Christian Amlong
Kathrin Abele

Stadtratsmitglieder

Verena Dietl
Jens Röver
Horst Lischka

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 089-23392627, Fax: 089-23324599
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

MITGLIEDER IM STADTRAT MÜNCHEN

Andre Wächter – Fritz Schmude

ALFA im Münchner Stadtrat · Marienplatz 8 · 80331 München

Allianz für
Fortschritt
und Aufbruch

ALFA

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

Antrag

München, den 10.06.2016

Innerstädtischer Fahrradschnellweg vom Frankfurter Ring bis zum Odeonsplatz

Das Stadtratshearing vom 08.06.2016 zum Thema Radverkehr hat gezeigt, dass sich alle Parteien darin einig sind, dass der Radverkehr zunehmend an Bedeutung gewinnen wird und entsprechend von der Politik unterstützt werden muss. Da der öffentliche Raum endlich ist, besteht „lediglich“ Diskussionsbedarf, wie dieser Raum zukünftig verteilt werden kann. Wenn der fließende Verkehr nicht beeinträchtigt werden darf, dann bleibt nur den Parkraum oder den Fußgängerbereich zu verkleinern.

Irgendwann muss aber auch an einem konkreten größeren Projekt bewiesen werden, dass die Münchner Politik in diesem Bereich handlungsfähig ist.

Antrag:

Der Stadtrat möge beschließen, die Verwaltung zu beauftragen einen Fahrradschnellweg vom Frankfurt Ring bis zum Odeonsplatz zu planen.

1. Die Fahrradspuren sollen eine durchgehende Markierung und eigene Ampelanlagen erhalten.
2. Die PKW Rechtsabbieger sollen in diesem Bereich ebenfalls durchgehende eigene Rechtsabbieger-Signale erhalten.
3. Ab der Schenkendorfstraße sollen die Fahrradspuren deutlich verbreitert werden. Im Streckenabschnitt Münchner Freiheit – Siegestor wird die Verbreiterung zu Lasten des PKW Parkraums erfolgen, im Streckenabschnitt Siegestor – Odeonsplatz soll zuerst die Verkleinerung des Fußgängerweges geprüft werden. Sollte dies nicht möglich sein, darf eine Verkleinerung des Parkraums erfolgen.
4. Ab der Münchner Freiheit soll eine „Grüne Welle“ für Fahrradfahrer eingerichtet werden. Insbesondere die Ampelschaltung an der Ecke Ludwigstrasse/Von-der-Tann-Straße muss geändert werden.

Sollte dieses Pilotprojekt erfolgreich sein, können weitere Ausbaumaßnahmen im angrenzenden Bereich der Ungerer Straße und dem Frankfurter Ring erfolgen.

ALFA-Gruppierung im Münchner Stadtrat

Fritz Schmude
Andre Wächter

ALFA im Stadtrat München
Marienplatz 8 – 80331 München

Seite 1 von 1



Ökologisch-Demokratische Partei

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 08.07.2016

Antrag

Radtourismus I: Infrastruktur in der Innenstadt verbessern

Die Stadtverwaltung ergreift geeignete Maßnahmen, um die Radinfrastruktur an den gestiegenen Radtourismus und die veränderten Anforderungen an diesen anzupassen. Wichtig erscheinen hierbei

- Erweiterung und Ausbau des Fahrradrouen-Netzes hinsichtlich der für Radtouristen interessanten Routen entlang der wichtigsten Sehenswürdigkeiten
- Anpassung der Beschilderung

Begründung

Bayern liegt im Bereich Radtourismus auf Platz 1¹ und die Anzahl der Fahrradtouristen steigt stetig an – im Jahr 2016 um 11% im Vergleich zum Jahr 2014. Der gestiegenen Anzahl der Radtouristen muss auch hinsichtlich der Radwege Rechnung getragen werden. Wichtige Routen müssen erweitert und die bestehenden an die gestiegene Anzahl der Radfahrer angepasst werden. Radtourismus stellt die umweltverträglichste Reiseform dar, besonders, wenn die Touristen mit dem Rad anreisen, was bereits 15% aller Radtouristen tun.

Fahrradtourismus stärkt den Deutschlandtourismus: 80 % der Radreisenden planen auch 2015 eine oder mehrere Radreisen. Davon sollen 78 % der Reisen innerhalb Deutschlands stattfinden. Diese Gruppe der Reisenden leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und stellt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar – bereits 2009 betrug die Gesamtumsätze in Deutschland, die dem Radtourismus direkt oder indirekt zugeordnet werden konnten, mindestens 9,15 Mrd. Euro².

Initiative: Sonja Haider (ÖDP), Unterstützer: Tobias Ruff (ÖDP)

¹Radreiseanalyse des ADFC 2016, S.35; abgerufen unter www.adfc.de/14798

² Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland BMWi, S. 34; abgerufen unter <http://www.bmw.de/BMWi/Redaktion/PDF/Publikationen/Studien/grundlagenuntersuchung-fahrradtourismus-in-deutschland,property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=de,rwb=true.pdf>

ÖDP - Stadtratsgruppe
Rathaus, Marienplatz 8 • Zimmer 174 • 80331 München
Telefon: 089 / 233 - 25922 • E-Mail: stadtrat@oedp-muenchen.de

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 11.08.2016

Optimierung der Orientierung für Radreisende in München und dem Münchner Umland, Kooperationsprojekt mit den Umlandgemeinden sowie den umgebenden Landkreisen.

Antrag:

1. Die Landeshauptstadt München optimiert ihr vorhandenes Orientierungssystem für Radreisende und baut dieses in den nächsten 3 Jahren professionell aus. Vorrangig sind stark befahrene Routen des Bayernnetzes für Radler*innen (z. B. Isarradweg, Ammerseeradweg, Mangfallradweg und Panoramaweg Isar-Inn zu berücksichtigen, aber auch weitere Stadt-Umland-Routen sollen überprüft und optimiert werden.
2. Dabei wird neben einer verbesserten Beschilderung innerhalb der Münchner Stadtgrenzen auf eine gemeindeübergreifende Optimierung großer Wert gelegt. Hierzu wird die Kooperation mit benachbarten Kommunen und Landkreisen angestrebt. Auf die Kompatibilität der Beschilderungssysteme ist zu achten.
3. Die Routen sollten möglichst komfortabel auf ampelfreien Strecken abseits von verkehrsreichen Autostraßen verlaufen und sind entsprechend zu optimieren. Dies betrifft insbesondere den Ammerseeradweg, der derzeit über die Bodenseestraße durch den Münchner Westen führt.
4. Parallel zu der Optimierung dieses klassischen Orientierungssystems ist ein elektronisches Orientierungssystem für mobile Telekommunikations- und Navigationssysteme zu entwickeln. Beide Systeme sollen kontinuierlich gepflegt und betreut werden.
5. Für Entwicklung und Pflege der Systeme ist eine Ausschreibung auszuloben. Die Vergabe soll nach einem Punktesystem erfolgen. Dabei sind neben dem Preis auch die Qualität des Angebots sowie die umfassende Kenntnis der örtlichen Radwegesituation in der Punktebewertung maßgeblich zu berücksichtigen.
6. Die Finanzierung erfolgt über die städtische Nahmobilitätspauschale, aus dem Budget für Tourismusförderung und, wenn möglich, durch eine Kofinanzierung der benachbarten Kommunen und/oder Landkreise.

Begründung:

Das derzeitige Schildersystem für Radrouten in München und Umland bedarf einer Fortschreibung und kontinuierlichen Pflege. Die Beschilderung ist häufig lückenhaft, von Grünbewuchs überwuchert oder die Schilder sind verdreht und zeigen in die falsche Richtung. Alles zusammen führt häufig dazu, dass die Orientierung erschwert wird und falsche Wege eingeschlagen werden. Besonders ärgerlich ist dies bei Familienausflügen. Durch die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs in München wie auch gemeindeübergreifend, im Alltag, in der Freizeit und beim Tourismus, müssen zeitgemäße Orientierungssysteme entwickelt und betreut werden. Dies gilt für klassische Schildersysteme wie auch für Systeme der modernen elektronischen Medien. Um einen möglichst guten Erfolg zu gewährleisten sind die örtlichen Radverkehrsakteure (ADFC, Green

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Anlage 23: Antrag Nr. 14-20 / A 02397

City, BN) nach Möglichkeit als Auftragnehmer oder Berater in die Entwicklung und Betreuung mit einzubinden.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Paul Bickelbacher, Sabine Krieger, Sabine Nallinger, Anna Hanusch.

Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de

m



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 12.08.2016

Radverkehrsbeauftragte für die städtischen Referate

Antrag

Für jedes städtische Referat wird ein(e) Radverkehrsbeauftragte(r) benannt. Die Aufgabe der/des Radverkehrsbeauftragten ist es, die organisatorischen Bedingungen und Anreize zur Nutzung des Fahrrades für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kontinuierlich zu verbessern. Konkret gehören hierzu beispielsweise:

- Erfassung der Bedarfe und Wünsche der radelnden Kolleginnen und Kollegen im jeweiligen Referat
- Planung, Anschaffung und Unterhaltung notwendiger Einrichtungen wie leicht zugänglicher Abstellanlagen, Umkleidemöglichkeiten, Spinde, Duschköglichkeiten, etc.
- Anschaffung und Unterhalt eines Pools an Dienstfahrrädern (inkl. Pedelects und Lastenrädern) im Referat
- Begleitende Kommunikationsmaßnahmen im Intranet des jeweiligen Referates

Begründung:

Die gezielte Förderung des Radfahrens ist ein besonders wirksames und zugleich kostengünstiges Instrument des betrieblichen Gesundheitsmanagements. Denn die Nutzung des Fahrrades ist gut für die Gesundheit der Beschäftigten und damit auch für die Stadt München als Arbeitgeberin. Durch die Nutzung des Fahrrades ergeben sich nicht nur Zeitersparnisse im Berufsverkehr und auf dienstlichen Wegen, sondern erwiesenermaßen auch Kosteneinsparungen durch weniger Personalausfälle/Krankheitstage. Hinzu kommen die Vorteile für die Umwelt, die städtische Lebensqualität und den Verkehr durch Entlastung der Straßen.

Häufig scheitert die Nutzung des Fahrrades aber an organisatorischen Details und der notwendigen Infrastruktur wie fehlenden oder gut erreichbaren Fahrradabstellanlagen, Duschköglichkeiten oder Spinden für Regenbekleidung etc. oder es fehlen entsprechende, referatseigene Leihfahrräder für die dienstliche Nutzung.

Die besondere Kenntnis der örtlichen Situation und der jeweiligen Belange der Kolleginnen und Kollegen ist Voraussetzung für die Verbesserung der organisatorischen Bedingungen und eröffnet die Möglichkeit, geeignete Anreize und funktionierende Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung zu schaffen.

Wir bitten, wie in der Geschäftsordnung des Stadtrates vorgesehen, um eine fristgemäße Bearbeitung unseres Antrages

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher Herbert Danner Anna Hanusch

Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

ANTRAG



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

Bettina Messinger
Gerhard Mayer
Christian Amlong
Simone Burger
Hans Dieter Kaplan
Christian Vorländer

Stadtratsmitglieder

München, den 09.09.2016

Sicherheit für Radfahrer erhöhen!

Antrag:

Bei baulichen Radwegen, die benutzungspflichtig sind, werden die Überfahrungen der Nebenstraßen, an denen keine Lichtzeichenanlagen vorhanden sind, nicht nur mit einer weißen gestrichelten Linie, sondern in rot markiert. Die Umsetzung soll im Rahmen der turnusmäßigen Markierungsarbeiten erfolgen.

Begründung:

Auf baulichen Radwegen fühlen sich viele Radler sicher, auch wenn man dort von der Straße aus nicht so gut gesehen und als Teil des Verkehrsgeschehens wahrgenommen wird. An jeder Kreuzung und Einmündung kommt es daher zu Konflikten zwischen ein- oder abbiegenden Autos und weiter geradeaus fahrenden Radfahrern. Umso wichtiger ist es, dass bei Kreuzungen der Radweg schnell und deutlich von Autofahrern erkannt wird. Eine gestrichelte Linie ist nicht so gut zu sehen und schneller abgefahren als eine durchgängige rote Markierung.

Gez.

Bettina Messinger
Gerhard Mayer
Christian Amlong
Simone Burger
Hans Dieter Kaplan
Christian Vorländer

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89 - 23 39 26 27, Fax: 0 89 - 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

ANTRAG



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

Bettina Messinger
Christian Amlong
Heide Rieke
Kathrin Abele
Hans Dieter Kaplan
Haimo Liebich

Stadtratsmitglieder

Horst Lischka
Gerhard Mayer
Jens Röver
Klaus Peter Rupp
Dr. Constanze Söllner-Schaar

Stadtratsmitglieder

München, den 29.09.2016

Radschnellwege beschleunigen

Antrag

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Untersuchungen für die Machbarkeit und die Realisierung von weiteren Radschnellwegen in alle Himmelsrichtungen zu beschleunigen. Dazu soll zeitnah ein Konzept vorgelegt werden, in dem umfassend die weiteren Untersuchungen sowie die voraussichtlich benötigten Ressourcen dargestellt werden.

Begründung:

Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern, aber auch im Vergleich zu anderen Bundesländern, sind Radschnellwege in Bayern und München eine relativ neue verkehrsplanerische Aufgabe. Der Münchner Stadtrat hat bereits beschlossen, eine Radschnellverbindung vom Hauptbahnhof bis in den Münchner Norden einrichten zu wollen. Aber auch weitere Verbindungen Richtung Süden, Osten und Westen sind notwendig.

Gleichzeitig plant auch der Landkreis München die Erstellung schneller Radverbindungen vom Umland bis in die Landeshauptstadt.

Diese wichtigen und notwendigen Bestrebungen sollen nun umfassend dargestellt werden. Darüber hinaus sollen die Untersuchungen weiterer Trassen für alle Himmelsrichtungen deutlich beschleunigt werden.

gez.

Bettina Messinger
Christian Amlong
Heide Rieke
Kathrin Abele
Hans Dieter Kaplan
Haimo Liebich

Stadtratsmitglieder

Horst Lischka
Gerhard Mayer
Jens Röver
Klaus Peter Rupp
Dr. Constanze Söllner-Schaar

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München

Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München

Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99

E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de

www.spd-rathaus-muenchen.de



Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Hans Podiuk
Stadtrat Richard Quaas
Stadträtin Sabine Pfeiler
Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss

ANTRAG

09.11.2016

Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer am Stachus

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, ein Konzept zu erstellen, wie die Situation für den Radverkehr am Stachus verbessert und somit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden kann, ohne die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts für den öffentlichen Personennahverkehr und den motorisierten Individualverkehr zu beeinträchtigen. Das Konzept ist dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Begründung:

Die derzeitige Situation für den Radverkehr am Stachus hat mannigfache Schwachstellen die dringend überprüft und gelöst werden müssen. Es stellt sich dabei die wichtige Aufgabe die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern ohne die Leistungsfähigkeit des bekannt neuralgischen Knotenpunkts zu beeinträchtigen. Intelligente und ganzheitliche Lösungen sind gefragt und erforderlich.

Hans Podiuk, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender

Richard Quaas
Stadtrat

Sabine Pfeiler
Stadträtin

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat

CSU-Fraktion, Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München
Tel. 233-92650, Fax: 291 37 85, csu-fraktion@muenchen.de, www.csu-rathaus-muenchen.com



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

SPD

Stadtratsfraktion

Fraktion

Die Grünen – rosa liste

FTB

Stadtratsfraktion

ÖDP

Die Linke

München, 09.11.2016

Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

Verbesserungen für Radfahrer am Stachus

Antrag

Die Stadtverwaltung ergreift geeignete Maßnahmen, um die Situation im Bereich des Stachus auch für Radfahrer zu verbessern und dadurch für alle Verkehrsteilnehmer sicher zu gestalten.

Begründung

Bislang ist die oberirdische Querung des von allen Verkehrsteilnehmergruppen hochfrequentierten Stachus von Ost nach West für die Radfahrer nur unter erheblichen Umständen möglich. Folgende Maßnahmen würden die Sicherheit für die Radfahrer deutlich erhöhen und die Querung auch deutlich erleichtern. Zudem würden Zusammenstöße zwischen Radfahrern und Fußgängern reduziert.

- Große Aufstellflächen für Radler auf der Ostseite der Ampelanlage am Karlsplatz (in der Verlängerung der Prielmayerstraße).
- Dem Verkehrsaufkommen angepasste breitere Furten. Abmarkierung so gestalten, dass auch für Fußgänger ersichtlich ist, wo sich der Radfahrer- und wo sich der Fußgängerbereich befindet.
- Breitere, dem Radverkehrsaufkommen angepassten Radwege entlang des gesamten Stachus.

Weitere sinnvolle Maßnahmen im Bereich Karlsplatz/Sonnenstraße/Elisenstraße/Ottostraße/Sophienstraße:

- Abmarkierung eines Fahrradstreifens und entsprechende Querung der Abbiegespur Richtung Lenbachplatz zur Querung von der Sonnenstraße Richtung Norden in die Ottostraße für Radfahrer schaffen (Nachrüstung von Signalgebern, Aufbringen von Furtmarkierungen, ist baulich bereits vorgesehen und wurde nicht realisiert).
- Breiter Radweg vor dem Justizpalast (Radweg in zwei Richtungen mit extrem hohem Radverkehrsaufkommen, daher Mindestbreite 3m).
- Aufstellflächen an der Elisenstraße an zwei Stellen (von Westen kommend Ecke Sonnenstr. und von Osten und Norden kommend im Bereich Sophienstr. Richtung Sonnenstr.) dem Radverkehrsaufkommen anpassen
- Eine bessere Verbindung von der Westseite der Sonnenstraße in die Sophienstraße (u.a. bezüglich der Ampelphasen und Aufstellflächen).

gez.

Bettina Messinger

Christian Amlong

Verena Dietl

Gerhard Mayer

Stadtratsmitglieder

Paul Bickelbacher

Herbert Danner

Stadtratsmitglieder

Dr. Michael Mattar

Thomas Ranft

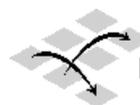
Stadtratsmitglieder

Sonja Haider

Stadtratsmitglied

Brigitte Wolf

Stadtratsmitglied



Mobilität
in München

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

ANTRAG



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

Bettina Messinger
Kathrin Abele
Christian Amlong

Anne Hübner
Haimo Liebich
Gerhard Mayer

Stadtratsmitglieder

Stadtratsmitglieder

München, 14.11.2016

Sicherstellen einer Option eines Fuß- und Radweges entlang der Bahnlinie zwischen Regerstraße und Ostbahnhof

Antrag

Von der Regerstraße bis zur Balanstraße wird ein Fuß- und Radweg realisiert, der parallel zur Welfenstraße und Auerfeldstraße entlang der Bahnlinie und dadurch abseits vom Verkehr liegt. Es ist sinnvoll, diese Fuß- und Radwegeführung fortzusetzen. Deshalb muss es Ziel der Stadt sein, bei jeder neu geplanten Bebauung zwischen Balanstraße und Ostbahnhof eine Dienstbarkeit für die Stadt München für einen Rad- und Fußweg entlang der Bahnlinie zu sichern.

Begründung:

In einer immer dichter werdenden Stadt sind Rad- und Fußwege abseits vom motorisierten Individualverkehr äußerst wichtig. Deshalb muss gerade bei Neubebauungen entlang von Bahnlinien darauf geachtet werden, dass dafür Dienstbarkeiten zugunsten der Landeshauptstadt München eingetragen werden. Dies kann manchmal nur stückchenweise, also jeweils bei einer Neubebauung erfolgen. Umso wichtiger ist es, dass dies dann aber bei jeder Grundstücksbebauung beachtet wird.

Auch wenn derzeit noch nicht durchgängig ein Geh- und Radweg zwischen der Rosenheimer Straße und der Balanstraße realisiert werden kann, darf diese Möglichkeit nicht verbaut werden. Die neue Bebauung auf dem Gelände des ehemaligen Holzkontors Grombach ermöglicht es, einen weiteren Puzzlestein für einen Fuß- und Radweg entlang der Bahnlinie zu sichern. Diese Verbindung, die z.B. auch über die Friedenstraße weitergeführt werden könnte, wäre eine äußerst attraktive Zukunftsverbindung auch zum neuen Werksviertel hin.

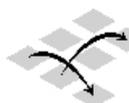
gez.

Bettina Messinger
Kathrin Abele
Christian Amlong
Stadtratsmitglieder

Anne Hübner
Haimo Liebich
Gerhard Mayer
Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89 - 23 39 26 27, Fax: 0 89 - 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de



Mobilität
in München

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 18.11.2016

**Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 I
Meilensteine zum Radverkehr 2025 benennen**

Antrag:

Die Stadtverwaltung entwickelt ein Gesamtkonzept für den Radverkehr für das Jahr 2025. Dabei sind folgende Bausteine zu berücksichtigen:

- Entwurf eines Zeitplans mit konkreten Maßnahmen und Projekten, die bis 2025 anstehen bzw. sinnvollerweise auf die Agenda gehören.
- Hierzu gehören vor allem die noch vorhandenen Lücken im Münchner Radwegenetz sowie die vielen Engstellen, die dem ständig zunehmenden Radverkehr nicht mehr gerecht werden und stets auf Kosten der Verkehrssicherheit gehen.
- Dieses Maßnahmenpaket sollte dann im VEP-R konkretisiert werden.
- Durch ein solches Gesamtkonzept können sich sowohl BürgerInnen als auch politische Entscheidungsträger einen Überblick darüber verschaffen, welche Meilensteine anstehen, wo es noch "Hausaufgaben" zu erledigen gibt bzw. welche Potentiale im Radverkehr noch schlummern und umgesetzt werden müssen, und sich in den weiteren Planungsprozess einbringen.

Dieser Antrag ist im Rahmen des Grundsatzbeschlusses Radverkehr 2017 zu behandeln.

Begründung:

Der umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Radverkehr hat im wachsenden München eine zunehmend wichtige Aufgabe zu übernehmen. Soll die Mobilität in dieser Stadt auch in den nächsten Jahren noch gewährleistet werden, und nicht vielerorts zum Stillstand kommen, **muss** das Radwegenetz weiter zügig und attraktiv ausgebaut werden, um vielen Münchnerinnen und Münchnern zusätzliche Anreize zum Radfahren zu bieten. Dazu ist ein Gesamtkonzept 2025 mit klaren Maßnahmen zu entwickeln.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher, Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 18.11.2016

**Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 II
Bau von Radschnellwegen beschleunigen**

Antrag

Im Planungsreferat wird eine Fachstelle geschaffen, die sich ausschließlich mit der Konzeption, Planung und Einrichtung von Radschnellverbindungen beschäftigt.

Begründung:

Radschnellwege sind ein aktuelles Thema mit großem Potential, bei dem die Radlhauptstadt gerade den Trend der Zeit verschläft. Andere Städte und Regionen sind da schon viel weiter (Bsp. Münster, Göttingen, Nürnberg, und zahlreiche Städte in Dänemark und den Niederlanden, London oder New York, etc.). Aus diesem Grund beschäftigen sich mehrere Fraktionen im Rathaus mit diesem Thema und haben auch schon einschlägige und sinnvolle Anträge dazu gestellt.

Selbst wenn wir heute anfangen Radschnellwege in alle Himmelsrichtungen (also mindestens 4 Stück, besser gleich 8-10) zu planen, dauert es einige Jahre, bis sie realisiert sind. Daher dürfen wir hier keine Zeit mehr verlieren und müssen hier einen Schwerpunkt in der künftigen Radverkehrspolitik der LHM setzen!

Die Planungen von außen/vom Umland bis hin zum Mittleren Ring sollten kein größeres Problem darstellen und vorrangig geplant und realisiert werden. Der Anschluss ins Zentrum ist dann erst der zweite Schritt. Die sicher auftretenden Schwierigkeiten bei der Detailplanung innerhalb des Mittleren Rings sollten aber kein Argument sein, die Grundkonzeption noch weiter aufzuschieben!

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher, Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



Mobilität
in München

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 18.11.2016

**Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 III
Transparenz bei der Verwendung der Mittel aus der Nahmobilitätspauschale**

Antrag

- 1) Die Verwaltung legt dem Münchner Stadtrat dar:
 - a) für welche Maßnahmen die Mittel der Nahmobilitätspauschale verwendet wurden und werden und inwieweit die personellen Ressourcen und die konzeptionellen Grundlagen vorhanden sind, um die Mittel sinnvoll auszugeben?
 - b) inwiefern die vorhandenen Mittel für die in den nächsten Jahren anstehenden Projekte ggf. ausreichen werden oder nicht?
- 2) In den regelmäßig auch mit Stadträtinnen und Stadträten besetzten Sondersitzungen des städtischen Lenkungsreis Radverkehr wird zukünftig einmal im Jahr über die erfolgte und die beabsichtigte Mittelverwendung aus der Nahmobilitätspauschale berichtet.

Begründung:

Die Nahmobilitätspauschale wurden ab dem Jahr 2015 erfreulicherweise auf 10 Mio. EUR pro Jahr erhöht. Aber nur bei Transparenz bei der Mittelverwendung kann der Stadtrat seine Steuerungsaufgaben umfassend wahrnehmen und frühzeitig reagieren, wenn sich entsprechende Mehrbedarfe abzeichnen.

Angesichts der zunehmenden Herausforderungen wie

- stetig wachsenden Radverkehrsmengen,
- der aus modernen Gangschaltungen und Pedelecs/E-Bikes resultierenden höheren gefahrenen Geschwindigkeiten,
- der zunehmenden Geschwindigkeitsdifferenzen im Radverkehr,
- der zunehmenden Verbreitung mehrspuriger Räder (z.B. Lastenräder) und Fahrradanhänger sowie
- neuer Infrastrukturelemente wie Radschnellwegen,
- des erforderlichen Baus von zahlreichen Brücken und Stegen,
- des zunehmenden Bedarfs an attraktiven und sicheren Abstellanlagen,
- neuer Serviceangebote im Radverkehr (Mobilitätsstationen, Ladestationen, Servicestationen, etc.),
- der aus den Mitteln der Pauschale auch zu finanzierenden Förderung der Zufußgehens

ist ein möglichst effizienter Mitteleinsatz aber dringender erforderlich denn je.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Herbert Danner, Anna Hanusch, Sabine Nallinger
Mitglieder des Stadtrates



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 18.11.2016

**Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 V
Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht**

Antrag

Die Überprüfung der Benutzungspflicht von Radwegen durch das Kreisverwaltungsreferat wird deutlich beschleunigt. Die dazu erforderlichen Ressourcen werden im Rahmen der Fortschreibung des Grundsatzbeschluss Radverkehr dargestellt.

Begründung:

Nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom Herbst 2010 dürfen Radfahrer nur dort zur Benutzung der Radwege gezwungen werden, wo das Fahren auf der Straße eine "konkrete Gefahr" bedeutet. Vielmehr sollen Radfahrer überall dort, wo es möglich ist, auf der Straße im fließenden Verkehr mitfahren dürfen. Denn laut Unfallstatistik und Aussagen vieler Experten fahren Radfahrer auf der Straße häufig am sichersten, weil sie dort vom Kraftfahrzeugverkehr besser gesehen werden und es daher deutlich seltener zu Konflikten mit abbiegenden Fahrzeugen kommt. Seither überprüft das Kreisverwaltungsreferat alle Radwege in München und hat bereits in mehr als 90 Straßen die Benutzungspflicht durch Abbau der blauen Radwegschilder aufgehoben.

Bis zum Frühjahr 2016 wurden laut einer Pressemitteilung des KVR vom 13.4.2016 "von den rund 384 Straßen- und Straßenabschnitten mit benutzungspflichtigen Radwegen im Stadtgebiet die Radwegbenutzungspflicht an 91 Stellen aufgehoben und an 47 Stellen beibehalten."

Es ist in den vergangenen Jahren also erst weniger als die Hälfte der zu prüfenden Straßen und Straßenabschnitte abgearbeitet worden. Diese Prüfung sollte beschleunigt und sobald wie möglich abgeschlossen werden.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher, Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 18.11.2016

**Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VI
Mehr Experimente wagen – mit Provisorien arbeiten**

Antrag

1. Die Stadtverwaltung setzt zukünftig Verkehrsversuche als Planungsinstrument ein.
2. Die Stadtverwaltung lässt sich hierfür vom Vorgehen Kopenhagens inspirieren und holt entsprechende Erfahrungswerte (z.B. im Rahmen eines Workshops) ein.

Begründung:

Verkehrsversuche sind eine Möglichkeit, den Radverkehr schnell und „unbürokratisch“ zu fördern. Die LH München hat hierzu bereits am Rotkreuzplatz erste positive Erfahrungen sammeln können und sollte dies daher deutlich häufiger tun. Am Rotkreuzplatz hat man versuchsweise eine Autospur in Radspuren für beide Fahrrichtungen umgewandelt. Die Radfahrerinnen und Radfahrer fühlen sich nun auf der Fahrbahn wohler, kommen an den stehende Autos vorbei, radeln seltener über den Platzbereich und der Kfz –Verkehr fließt nahezu genauso gut wie vorher.

Die international anerkannte Fahrradstadt Kopenhagen probiert neue Radverkehrsführungen häufig erst provisorisch für einige Wochen oder Monate aus, bevor teuer umgebaut wird. Somit wird erst anhand eines schnell und günstig einzurichtenden Provisoriums beobachtet und evaluiert, ob sich ein geplanter Umbau tatsächlich lohnt und so funktioniert und angenommen wird, wie geplant, oder ob entsprechende Modifikationen notwendig sind.

Bei Verkehrsversuchen können die Verkehrsteilnehmer*innen durch ihr Verhalten selber entscheiden, was funktioniert und was nicht („Abstimmung mit den Füßen“). Auch Planer und verkehrspolitische Entscheidungsträger wissen nicht immer, was in der Praxis tatsächlich funktioniert, weil Verkehrsabläufe ein komplexes Gebilde mit vielen unterschiedlichen Einflussfaktoren sind. Beim Ausprobieren innovativer Lösungen kann auch mutiger vorgegangen werden, weil es im Falle eines „Misserfolgs“ einer Maßnahme keine großen finanziellen Verluste gibt und die ursprünglichen Planungen entsprechend angepasst oder sogar wieder verworfen werden können.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Herbert Danner, Anna Hanusch, Sabine Nallinger
Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 18.11.2016

**Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VII
Keine Bettelampeln mehr für den Radverkehr**

Antrag

1. Die Signalisierung im Radverkehr wird entsprechend optimiert und ergänzt, so dass Anforderungsampeln (sogenannte Bettelampeln) für Radfahrende möglichst vermieden werden.
2. Sollten dennoch in begründeten Ausnahmefällen Anforderungsampeln eingesetzt werden, sind diese mit Induktionsschleifen für den Radverkehr zu versehen.

Begründung:

Anforderungsampeln sind ein großes und unnötiges Ärgernis für Radfahrende. Ortsunkundige bemerken häufig erst nach einem gesamten Umlauf, dass sie keine Grünphase bekommen, wenn sie nicht das Signal per Knopfdruck anfordern oder sie kommen knapp zu spät und bemerken, dass die benachbarten Autos grün haben, sie aber nun einen Umlauf warten müssen – beides führt zu unnötig langen Wartezeiten. Mit dem in München kontinuierlich zunehmenden Radverkehr wird bei jedem Umlauf ein Grünsignal für den Radverkehr erforderlich, so dass es gleich beim Signalprogramm eingeplant und entsprechend automatisch immer geschaltet werden kann. Hierdurch kann die Signalisierung im Radverkehr deutlich verbessert und das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel attraktiver werden.

In Bereichen, in denen tatsächlich kaum Radverkehr zu verzeichnen sein sollte, vermeiden in die Radverkehrsanlagen eingelassene Induktionsschleifen unnötige Wartezeiten für die Radlerinnen und Radler. Diese im Bereich des motorisierten Verkehrs schon lange vorhandene und bewährte Technik zur Optimierung des Verkehrsflusses sollte auch für den Radverkehr zum Standard werden.

Ist die Grünphase nicht in das Signalprogramm einer Kreuzung integriert und dient nur als Querungshilfe, sollte die Wartezeit auf ein Minimum reduziert werden und die Ampel nach der „Anforderung“ entsprechend schnell umschalten.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Herbert Danner, Anna Hanusch, Sabine Nallinger
Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 18.11.2016

**Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 VIII
Baustellen im öffentlichen Raum zuverlässig kontrollieren**

Antrag

Das KVR richtet ein (radelndes) Kontrollteam ein, das die Radverkehrsführung an Baustellen gezielt kontrolliert. Die dazu erforderlichen Ressourcen werden im Rahmen der Fortschreibung des Grundsatzbeschluss Radverkehr dargestellt.

Begründung:

Sehr häufig wird die Führung des Radverkehrs von den Baufirmen falsch eingerichtet. Dies geht zu Lasten der Verkehrssicherheit und führt zu vermeidbarem Fehlverhalten der RadlerInnen. Daher sollte das KVR gezielt kontrollieren, ob die Führung des Radverkehrs inklusive der damit verbundenen Beschilderung vor Ort so umgesetzt wird, wie sie angeordnet worden ist. Festgestelltes Fehlverhalten sollte entsprechend sanktioniert werden.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher, Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



18.11.2016

**Fortschreibung Grundsatzbeschlusses Radverkehr 2017 IX
Briennerstraße für den Radverkehr ertüchtigen**

Antrag

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, für die Briennerstraße vom Odeonsplatz bis zum Stiglmeierplatz einen schnell umsetzbaren Lösungsvorschlag für eine attraktive Radverbindung zu unterbreiten. Diese Maßnahme soll in den Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 mit aufgenommen werden.

Begründung:

Die Briennerstraße ist für den Radverkehr eine wichtige Ost-West-Verbindung zwischen Stiglmeierplatz und Odeonsplatz. Allerdings ist sie in einigen Abschnitten vollkommen unzureichend für den Radverkehr ausgestaltet, insbesondere zwischen Odeonsplatz und Altstadttring sowie zwischen Stiglmeierplatz und Königsplatz. Diese Schwachstellen sind bereits Gegenstand verschiedener Stadtratsanträge unterschiedlicher Fraktionen. Die Stadtverwaltung soll nun im Rahmen des Grundsatzbeschlusses Radverkehr 2017 Lösungsvorschläge für eine zügige Realisierung ausarbeiten.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher, Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 18.11.2016

**Fortschreibung Grundsatzbeschlusses Radverkehr 2017 X
Durchgängige attraktive Nord-Süd-Radverbindung entlang des englischen Gartens
zwischen Innenstadt und Nordschwabing/Studentenstadt**

Antrag

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, nördlich der Alfons-Goppel-Straße als neue (zusätzliche) Fahrradhauptroute durch die Altstadt, eine **durchgängige** attraktive Radverbindung bis zum Nordfriedhof zu schaffen, entsprechend zu beschildern und in den Radroutenplänen mit aufzunehmen.

Diese Maßnahme soll in den Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 mit aufgenommen werden.

Begründung:

In Zukunft soll eine neue Fahrradhauptroute durch die Altstadt über die dann asphaltierte Alfons-Goppel-Straße geführt werden. Diese neue Radverbindung ist vor allem attraktiv für alle RadfahrerInnen aus der Altstadt kommen, die Ziel und Quelle im Englischen Garten haben, im nördlichen Schwabing oder der Alten Heide/Freimann.

Dafür gibt es bereits eine grundsätzlich geeignete Straßenführung über den Hofgarten - die Königinstraße – Biedersteinstraße – Osterwaldstraße bis in die Studentenstadt. Diese Verbindung ist jedoch nicht durchgängig in beide Richtungen ohne Umwege befahrbar. Die Stadtverwaltung soll nun im Rahmen des Grundsatzbeschlusses Radverkehr 2017 die Schwachstellen benennen, Lösungsvorschläge und Routenpläne ausarbeiten. Durch diese dann neue attraktive Radverbindung könnte der stark überlastete Radweg entlang von Leopold-/Ludwigstraße entlastet werden.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher, Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 18.11.2016

**Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XI
Schnelle Radverbindung im Münchner Osten**

Antrag:

Das Planungsreferat wird beauftragt, eine neue Fahrradroute im Münchner Osten zu planen, von Daglfing (Burgauerstraße/Riemer Straße) über das östliche Gleisdreieck (Daglfing – Moosfeld - Berg-am-Laim), den S-Bahnhof Berg-am-Laim (Anschluss an die vorhandene Radwegunterführung über ein neues Rampenbauwerk), entlang der Bahnstrecke München-Rosenheim bis zum Haidenauplatz und weiter bis zum Ostbahnhof. Die gesamte Strecke soll weitgehend auf bereits angelegten Wegen führen und für den Rad- und Fußverkehr entsprechend ertüchtigt werden. Mit der DB als Eigentümerin notwendiger Flächen sollen baldmöglichst Gespräche aufgenommen werden. Dieser Antrag soll im Rahmen des „Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017“ behandelt werden.

Begründung:

In den vergangenen Monaten haben sich die Bezirksausschüsse 5, 13, 14 und 15 für schnelle und attraktive Fahrrad-Neubaustrecken entlang von Bahnlinien im Münchner Osten ausgesprochen. Sämtliche Strecken sollen möglichst abseits von Hauptverkehrsstraßen und ampelfrei angelegt werden und dadurch attraktiv für den Alltagsverkehr und den Freizeitverkehr sein. Die in den BA's beschlossenen Einzelstrecken sollen durch diesen Antrag zu einem stimmigen Gesamtkonzept zusammengefasst werden.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher, Sabine Nallinger

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 18.11.2016

**Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XII
Sichere Radverbindung beidseits der Freisinger Landstraße südlich des
Josef-Wirth-Weges – Antrag zum Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017**

Antrag

Bau- und Planungsreferat werden beauftragt, die Lücke im Radverkehrsnetz an der Freisinger Landstraße südlich des Josef-Wirth-Weges planerisch zu schließen und baulich umzusetzen, und dadurch eine durchgängig sichere Radverkehrsverbindung entlang der Freisinger Landstraße stadteinwärts zu schaffen.

Begründung:

Der Bauausschuss hat am 25.10.2016 mit dem Beschluss eines baulichen 2-Richtungs-radweges einen weiteren Radwegeabschnitt entlang der Freisinger Landstraße in die Wege geleitet. Nach Realisierung dieses Radwegabschnitts existiert eine durchgängig sichere Radverbindung bis zur nördlichen Stadtgrenze. Es verbleibt jedoch stadteinwärts eine Lücke im Radwegenetz vom Josef-Wirth-Weg bis zur Floriansmühlstraße, die mit Umsetzung dieses Antrags geschlossen werden soll.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher, Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 18.11.2016

**Fortschreibung Grundsatzbeschluss Radverkehr 2017 XIII
Von Giesing nach Haidhausen: autofreien Rad- und Fußweg nicht verbauen**

Antrag

1. Die Verwaltung erstellt eine Machbarkeitsstudie für eine durchgehend autofreie Rad- und Fußverbindung entlang der Bahnlinie möglichst ab Orleansplatz bis zur Regerstraße. Diese Verbindung wird im Rahmen von Baugenehmigungen ("Holzkontor") und Abstimmungen mit der Bahn im Rahmen der Erneuerung von Eisenbahnbrücken weiter offen gehalten.
2. Dazu muss im Rahmen der künftigen Bebauung auf dem ehemaligem Holzkontorgelände die entsprechende Fläche westlich der Bahnlinie freigehalten werden.

Begründung:

Südöstlich des ehemaligen Holzkontors sollte nach früheren Aussagen der Verwaltung entlang der Bahnlinie von der Rosenheimer Straße in Richtung Regerstraße ein neuer Radweg verlaufen. Ab der Rosenheimer Straße wäre damit eine durchgehend autofreie Verbindung zwischen Giesing – vorbei am ehemaligen Paulanergelände und dem ehemaligen Bernbacher-Gelände – und dem Zentrum Haidhausens möglich. Diese, auch vom örtlichen Bezirksausschuss geforderte Wegverbindung kann an dieser Stelle über eine Grunddienstbarkeit zugunsten der LH München grundsätzlich realisiert werden. Südöstlich des Tassiloplatzes und der Welfenstraße werden in den nächsten Jahren entlang der Bahntrasse neue Wegeverbindungen geschaffen. Da auch die betroffenen Eisenbahnbrücken in den kommenden Jahren erneuert werden, ist auch eine zeitnahe Umsetzung möglich. Mit den bekannt gewordenen Plänen für die Bebauung des ehemaligen Holzkontors würde diese attraktive Wegeverbindung jedoch auf Dauer verbaut. Dies gilt es zu verhindern.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher, Sabine Nallinger, Lydia Dietrich

Mitglieder des Stadtrates



**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3



Ökologisch-Demokratische Partei

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

DIE LINKE.

München, 23.05.2017

Antrag

Budget für den Radverkehr proportional an den angestrebten Modal Split anpassen

Die Verwaltung wird aufgefordert, das Radverkehrsbudget (Infrastruktur, Sicherheit, Öffentlichkeitsarbeit...) an den angestrebten prozentualen Anteil des Radverkehrs im gesamten Modal Split im Verhältnis anzupassen.

Begründung

Zur Zeit liegt der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in München bei ungefähr 17 Prozent. Die Belastung der Münchner Luft mit Feinstaub, NOx und sonstigen Schadstoffen sowie die Verkehrsstatistik zeigen eindeutig, dass der motorisierte Individualverkehr abnehmen und der emissionsarme Verkehr, wie zum Beispiel Radverkehr zunehmen muss. Um eine deutliche Zunahme der Radfahraktivitäten in München zu erreichen, müssen auch die Aufwendungen für den Radverkehr zunehmen.

Darüber hinaus hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrats am 25.01.2017 beschlossen, die Forderungen des Bürgerbegehrens „Sauba sog i“ zu übernehmen und sich damit verpflichtet, „dass aus Gründen der Luftreinhaltung mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kraffahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen.“¹

Sonja Haider (ÖDP), Tobias Ruff (ÖDP), Cetin Oraner (DIE LINKE), Brigitte Wolf (DIE LINKE)

¹Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383: <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/4351939.pdf>

Ausschussgemeinschaft: ÖDP Stadtratsgruppe & DIE LINKE Stadtratsgruppe

Rathaus, Marienplatz 8 • Stadtratsbüro: Zimmer 174 - 176 • 80331 München

ÖDP: Telefon: 089 / 233 – 269 22 • E-Mail: stadtrat@oedp-muenchen.de

DIE LINKE: Telefon: 089 / 233 – 252 35 • Fax: 089 / 233 - 2 81 08 • E-Mail: info@dielinke-muenchen-stadtrat.de

nung

nung

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 16.06.2017

Ammerseeradweg neu führen und beschildern

Antrag

Der Ammerseeradweg erhält auf dem Münchner Stadtgebiet eine neue Routenführung und wird in Kooperation mit dem Umlandgemeinden bis zum Ammersee durchgängig beschildert.

Begründung:

In der neuen Ausgabe des Bayernnetzes für Radler ist der Ammerseeradweg zwischen München und Eching am Ammersee nicht mehr enthalten, sondern nur noch der Teilabschnitt von Eching am Ammersee bis Bad Wörishofen. Der Abschnitt von München nach Eching ist wegen mangelnder Qualität (er führte z.B. in München über die Bodenseestraße aus der Stadt heraus) und fehlende Beschilderung herausgefallen.

Während in München in das regionale Radroutennetz des Bayernnetzes für Radler in anderen Himmelsrichtungen über

- den Isarradweg nach Norden und Süden sowie
- dem Mangfalltal-Radweg (nach Rosenheim) und
- dem Panoramaweg Isar-Inn (nach Wasserburg) jeweils nach Osten

relativ gut eingebunden ist, fehlt nun eine Verbindung nach Westen völlig.

Radtourismus und Naherholung mit dem Rad nehmen zu. Die LH München sollte hier zügig zum einen vor der eigenen Türe kehren und zum andern mit den Nachbargemeinden bezüglich einer durchgängigen Beschilderung kooperieren.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Katrin Habenschaden

Anna Hanusch

Herbert Danner

Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Die Grünen-rosa liste, Marienplatz 8, 80331 München, Tel. 089/233-92620, Fax 089/233-92 684
www.gruene-fraktion-muenchen.de, gruene-rosaliste-fraktion@muenchen.de



und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN I/3

Antrag an den Bezirksausschuss

Betreff: Antrag an den Bezirksausschuss

Von:

Datum: 19.12.2015 19:13

An:

Sehr geehrte Damen und Herren,

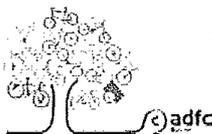
In der letzten Bürgerversammlung unseres nördlichen Nachbarbezirks haben die Bogenhausener Bürger mit großer Mehrheit beschlossen, eine Fahrradverbindung zwischen Daglfing und Trudering / Berg-am-Laim zu realisieren. Das angefügte Konzept des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) zeigt die großen Vorteile einer solchen Verbindung und beschreibt, dass die notwendigen Brückenbauten und Unterführungen zum Kreuzen von Autobahn und Bahntrasse grundsätzlich bereits vorhanden sind. Durch die gesamte Umgestaltung in diesem Bereich, bei Realisierung der Ausbaustrecke München-Mühlldorf-Freilassing (ABS38) bzw. des Münchner Knoten, bietet es sich an, diese Realisierungsmaßnahme als Gesamtprojekt durchzuführen und ein Verbindungselement der drei Stadtbezirke zu erwirken.

Als Einwohner des Stadtbezirkes Berg-am-Laim beantrage ich hiermit, dass der Bezirksausschuss Berg-am-Laim sich ebenfalls für die Realisierung der vom ADFC vorgeschlagenen Fahrradverbindung einsetzt.

Begründung:

Die Autobahn A94 sowie die Fern- und S-Bahn Gleise bilden derzeit eine schwer überwindbare Trennung der Stadtbezirke Bogenhausen im Norden und Trudering/Berg-am-Laim im Süden. Insbesondere für Fahrradfahrer sind sehr große Umwege für Fahrten in Nord-Süd Richtung erforderlich. Durch die Herstellung der Radroute wäre eine kurze, grüne und bequeme Verbindung zwischen den stark getrennten Stadtbezirken gelungen.

Mit freundlichen Grüßen



Wenn Sie diese E-Mail nicht ausdrucken, helfen Sie, pro Seite ca. 200 ml Wasser, 2 g CO₂ und 2 g Holz zu sparen. Das schont die Umwelt.

Anhänge:

Fahrradverbindung Daglfing Trudering.pdf

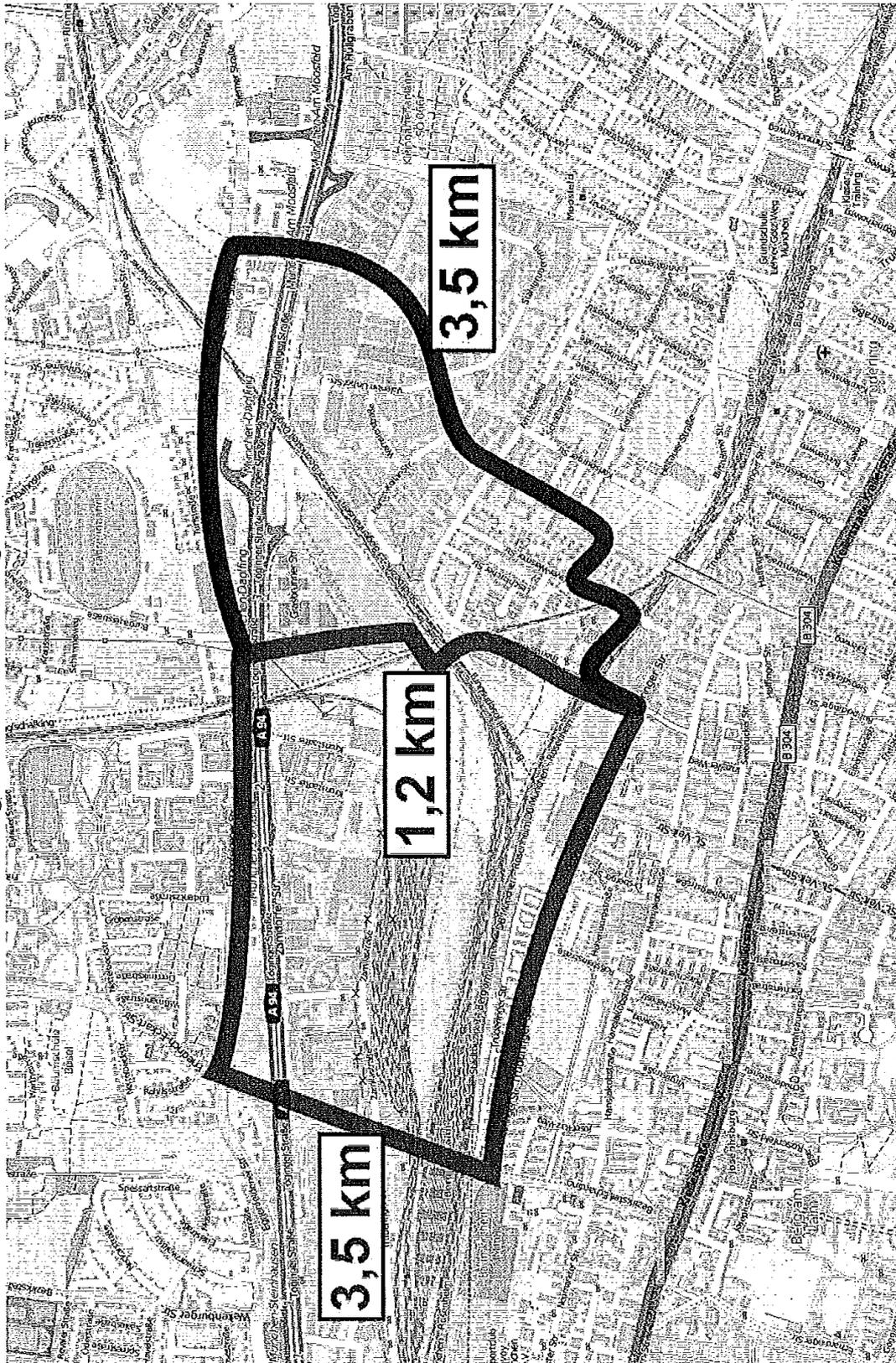
848 KB

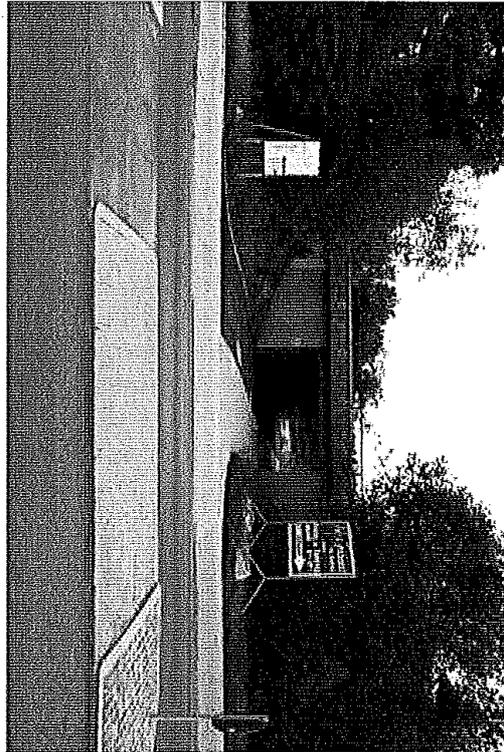
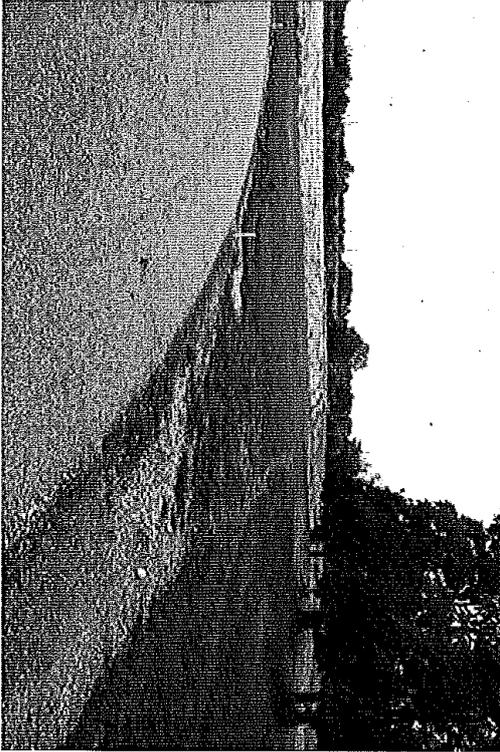


Fahrradverbindung zwischen Dagfing und Trudering/Berg-am-Laim

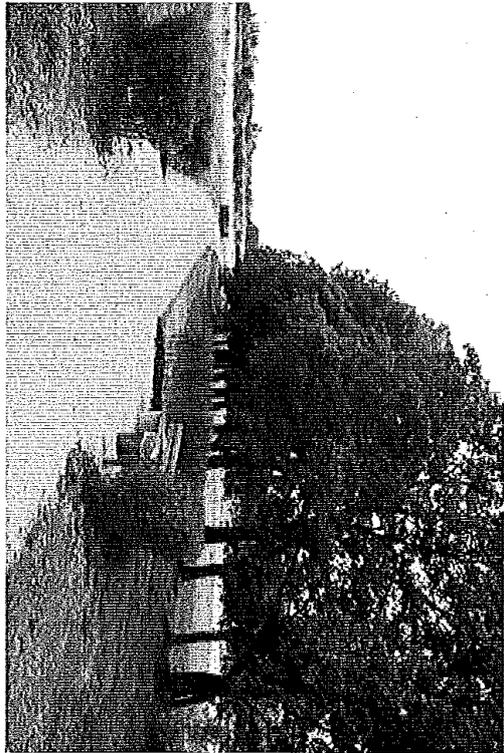
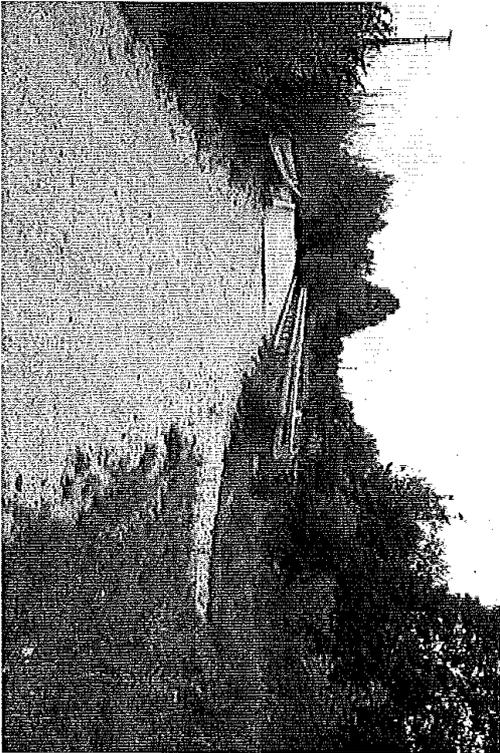


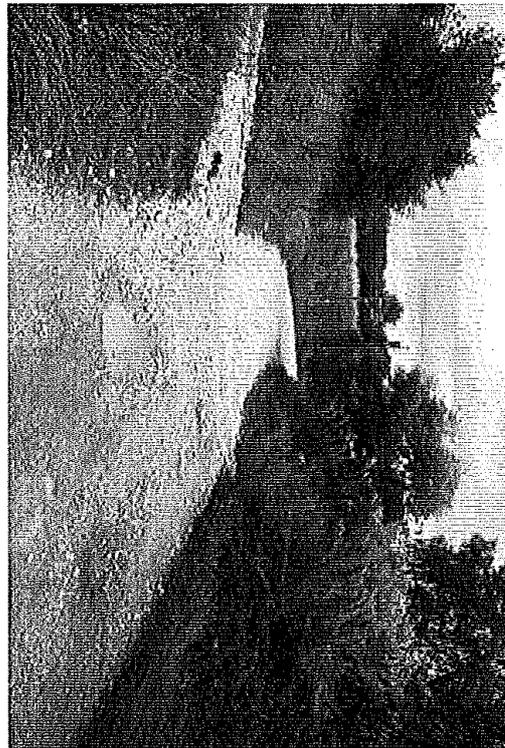
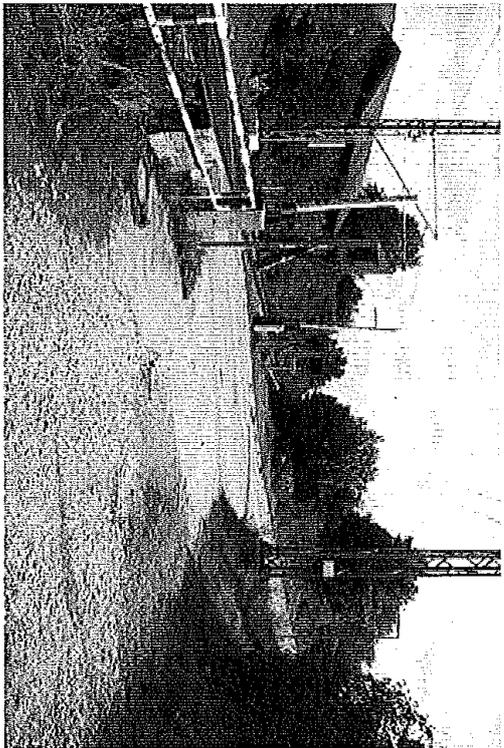
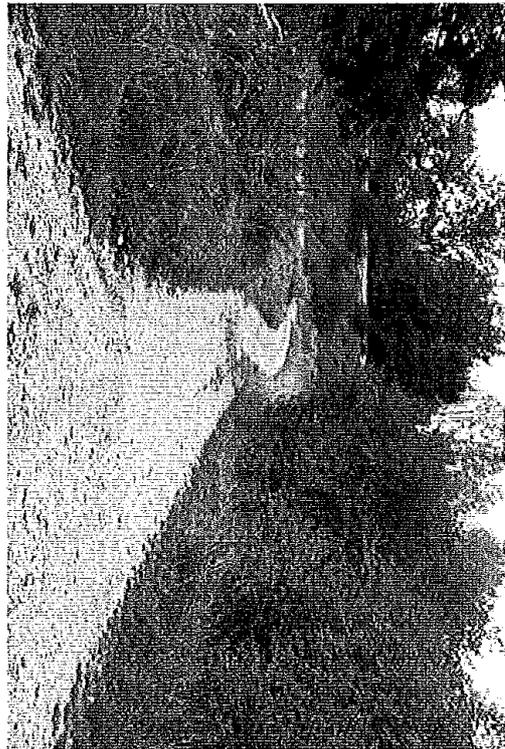
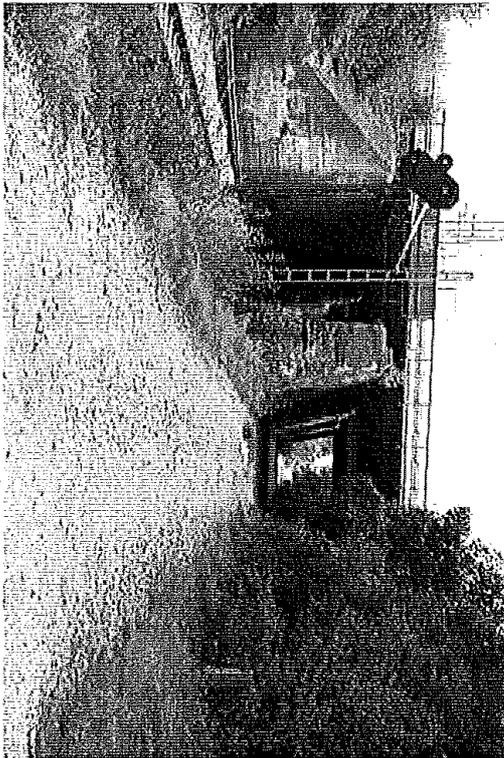
Mögliche neue Verbindung





Ansicht der derzeitigen Situation







An die
Geschäftsstelle des BA 15
Friedenstr. 40
81660 München

10.2.2016

**Stadtteilverknüpfende Radverbindung zwischen
Trudering/Moosfeld – Berg-am-Laim – Bogenhausen/Daglfing**

Antrag zur Sitzung des BA 15 am 25.2.2016

Der Bezirksausschuss beantragt die Herstellung einer attraktiven, ganzjährig nutzbaren Radverbindung zwischen den 3 Stadtteilen über bereits existierende Kies-/Schotterwege auf der Fläche des Gleisdreiecks im Münchner Osten. Als Ausgangs- bzw. Endpunkte sind vorgesehen

- die Thomas-Hauser-Straße im Truderinger Moosfeld,
- die Fuß-Rad-Unterführung unter der Autobahn in Höhe Riemer-/Burgauer Straße in Daglfing sowie
- der S-Bahnhof in Berg-am-Laim (oberhalb der bestehenden Radunterführung).

Die Wegeverbindung können in 2 Abschnitten realisiert werden. Priorität hat die Verbindung zwischen Moosfeld und Daglfing, da relativ einfach herzustellen, vor der Verbindung nach Berg-am-Laim, wegen des dort deutlich höheren Bauaufwandes. Ein baldiger Ortstermin mit Vertretern der Stadtverwaltung, der betroffenen BA's sowie der Bahn AG/Bayerische Eisenbahn Ges. sollte der erste Schritt sein.

Begründung:

Das Gleisdreieck im Moosfeld verbindet die Stadtbezirke 13, 14 und 15. In dieser weitgehend naturbelassenen Landschaft existiert ein Wegenetz, das jedoch aufgrund des überwiegend grobschotterigen Belages kaum zur Nutzung anregt. Allerdings skizzieren die Wege durchaus eine interessante Verbindung für den Radverkehr und könnten Grundlage einer attraktiven stadtteilübergreifenden Rad- und Fußgänger-Verbindung sein, sowohl für den Alltagsradverkehr jenseits stark befahrener Straßen als auch zur Naherholung.

Es wäre die erste wirklich attraktive Radverbindung zwischen Bogenhausen und Trudering. Durch die Nachverdichtung in B-a-L., den Bürokomplex der SZ mit vielen Arbeitsplätzen, dem S-Bahnhof und baldiger Tram-Endhaltestelle ist auch eine Verknüpfung mit Berg-am-Laim sinnvoll. Vor allem auch perspektivisch im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten (SEM).

Beschlossen in der BA-Sitzung am 25.2.2016

Ja

Nein

Initiative:

Herbert Danner, Eva Döring, Cemre Saglam, Rupert Rösch, Florian Spensberger



Stadtteile besser verbinden. Radverbindungen schaffen zwischen Bogenhausen/Daglfing - Trudering/Moosfeld – Berg-am-Laim

Der Bezirksausschuss 13 fordert die LHM auf, eine attraktive ganzjährig nutzbare Radverbindung zwischen den 3 Stadtteilen herzustellen.

Dazu eignen sich besonders die bereits existierenden Kies-/Schotterwege auf der Fläche des Gleisdreiecks im Münchner Osten.

Als Ausgangs- bzw. Endpunkte sind vorgesehen

- ☞ die Thomas-Hauser-Straße im Truderinger Moosfeld,
- ☞ die Fuß-Rad-Unterführung unter der Autobahn in Höhe Riemer-/Burgauer Straße in Daglfing sowie
- ☞ der S-Bahnhof in Berg-am-Laim (oberhalb der bestehenden Radunterführung).

Die Wegeverbindung können in 2 Abschnitten realisiert werden. Priorität hat die Verbindung zwischen Moosfeld und Daglfing, da relativ einfach herzustellen, vor der Verbindung nach Berg-am-Laim, wegen des dort deutlich höheren Bauaufwandes.

Ein baldiger Ortstermin mit Vertretern der Stadtverwaltung, der betroffenen BAs sowie der Bahn AG/Bayerische Eisenbahn Ges. sollte der erste Schritt sein.

Begründung:

Das Gleisdreieck im Moosfeld verbindet die Stadtbezirke 13, 14 und 15. In dieser weitgehend natirbelassenen Landschaft existiert ein Wegenetz, das jedoch aufgrund des überwiegend grobschotterigen Belages kaum zur Nutzung anregt. Allerdings skizzieren die Wege durchaus eine interessante Verbindung für den Radverkehr und könnten Grundlage einer attraktiven stadtteilübergreifenden Rad- und Fußgänger-Verbindung sein, sowohl für den Alltagsradverkehr jenseits stark befahrener Straßen als auch zur Naherholung.

Es wäre die erste wirklich attraktive Radverbindung zwischen Bogenhausen und Trudering. Durch die Nachverdichtung in Berg-am-Laim, den Bürokomplex der SZ mit vielen Arbeitsplätzen, dem S-Bahnhof und baldiger Tram-Endhaltestelle ist auch eine Verknüpfung

mit Berg-am-Laim sinnvoll.

Vor allem auch perspektivisch im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Münchner Nordosten (SEM).

Andreas Baier
Holger Machatschek
Paula Sippl

Angelika Pilz-Strasser
Karl Nibler
Gunda Krauss



München,

20.07.16

An die Landeshauptstadt München

Antrag

Der BA 13 fordert die Landeshauptstadt auf, eine komfortable Radschnellstrecke

vom Ostbahnhof stadtauswärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim einzurichten.

Begründung

In der Landeshauptstadt München soll der Radverkehr erheblich ausgebaut und gefördert werden.

Dazu sind auch moderne Radwege erforderlich. Es bietet sich hierzu besonders die Trasse des neuen Radweges auf der Truderingerstrasse (Vogelweideplatz - Hultschinerstrasse) an, die (auf dem alten Industriegleis) mit einer neuen direkten Verbindung entlang der Bahntrassen bis zum Haidenauer Platz geführt werden kann. Dort findet sie Anschluss an den bestehenden Radweg Orleansstr. bis zum Ostbahnhof. Auch an weiterführende Optionen kann gedacht werden.

(Ausserdem sind wir mit den Ortsverbänden die dort anschliessen in Gesprächen, dass diese Linie dann bis in den Landkreis weitergeführt wird)

Andreas Baier, Gunda Krauss, Holger Machatschek, Karl Nibler,
Angelika Pilz-Strasser, Paula Sippl



München, 20.07.16

An die Landeshauptstadt München

Antrag

Der BA 5 fordert die Landeshauptstadt auf, einen schnellen, ampelfreien Radweg vom Haidenauplatz stadtauswärts bis zum S-Bahnhof Berg am Laim einzurichten; ergänzend zu den Anträgen in Bogenhausen und Berg am Laim. Wir fordern hierzu eine Machbarkeitsstudie.

Begründung

In der Landeshauptstadt München soll der Radverkehr erheblich ausgebaut und gefördert werden.

Dazu sind auch moderne Radwege erforderlich. Dieser Vorschlag strebt eine kreuzungsfreie Verbindung vom Haidenauplatz zur Truderinger Straße und dann weiter zur Hultschiner Straße an.

Vom Haidenauplatz bis zum Trambahndepot besteht eine Schotterstrecke. Diese Schotterstrecke wurde während des Baus des Richard-Strauss-Tunnels von der MVG genutzt und ist derzeit ungenutzt. Die Brücke über den Leuchtenbergring hat derzeit viel ungenutzte Breite. Vom Trambahndepot zur Truderinger Straße und weiter zur Hultschiner Straße kann der Radweg auf einem aufgelassenen Industriegleis angelegt werden. Perspektivisch kann der Radweg über die Brücke über die Berg-am-Laim-Strasse bis zum Ostbahnhof verlängert werden, dies hängt von der weiteren S-Bahn-Planung ab. Eine Verlängerung bis zur östlichen Stadtgrenze erscheint möglich.

Die Auflassung dieser Bahntrasse wurde dem BA im Zusammenhang mit der Strassenbahn-Neubaustrecke nach Berg am Laim bekannt und ist Anlass für diesen Antrag.

Dieser Weg könnte auch für eine Fußgängerverbindung von der S-Bahn-Haltestelle Leuchtenbergring zum Vogelweideplatz genutzt werden.

Ulrich Martini

Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes am 6.11.2014

2
270

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung) **Anfrage** (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen? ja nein

Persönliche Angaben

Name: <u>W. Müller</u>	Vorname: <u>W.</u>	Staatsangehörigkeit: <u>D</u>
Straße, Nr. <u>110</u>	PLZ, Ort:	Telefon: (Angabe freiwillig)
Unterschrift: <u>[Signature]</u>		
Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben auf diesem Wortmeldezettel und auf den von Ihnen evtl. beigefügten Unterlagen – auch im Internet – einverstanden? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der übrige Inhalt dieses Wortmeldezettels einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen im Internet veröffentlicht.		

Wohnen Sie im Stadtbezirk? ja nein
 Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk? ja nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Thelbörden 112 und Erdbeben des Viehbofes
2. Öffnung der Braunauer Brücke für Fußgänger
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "Ich stimme zu" oder "Ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

1. ~~Ich~~ Ich beantrage die sofortige Freigabe der Häuser zu Wohnzwecken
2. die Öffnung der Brücke zur Querung für Fußgänger

Begründung:

1. Augenscheinuntersuche befinden sich die Häuser in einem Top Zustand.
2. Brücke ist am Fußweg bereits vorhanden, Distanz zu weiteren Überquerungen der Isar beträgt über 1 Km

Stadthaus 01-3-10-004 - 10.13

Raum für Vermerke des Direktoriums - Bitte nicht beschriften -

<input checked="" type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen	<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen	
<input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt	
<input type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt	

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am . . 2015

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung) **Anfrage** (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen? ja nein

Persönliche Angaben

Name:	Vorname:	Staatsangehörigkeit: <input type="text" value="deutsch"/>
Straße, N	PLZ, C	Telefon: (Angabe freiwillig)
Unterschrift:		

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer **persönlichen Angaben** auf diesem **Wortmeldezettel** und auf den von Ihnen evtl. beigefügten **Unterlagen** – auch im Internet – einverstanden? ja nein

Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der **übrige Inhalt** dieses Wortmeldezettels **einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen** im Internet veröffentlicht.

Wohnen Sie im Stadtbezirk? ja nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk? ja nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1.
2.
3.

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

Es soll eine Fahrradverbindung zwischen Daglfing (Riemer Str./Burgauer Str.) und Trudering (Thomas Hauser Str.) gemäß Vorschlag des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs ADFC hergestellt werden.

Begründung:

Die Autobahn A94 sowie die Fern- und S-Bahn Gleise bilden derzeit eine schwer überwindbare Trennung der Stadtbezirke Bogenhausen im Norden und Trudering/Berg-am-Laim im Süden. Insbesondere für Fahrradfahrer sind sehr große Umwege für Fahrten in Nord-Süd Richtung erforderlich.

Raum für Vermerke des Direktoriums - Bitte nicht beschriften -

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

M.2

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am . . 2015

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung) Anfrage (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen? ja nein

Persönliche Angaben

Name: <input type="text"/>	Vorname: <input type="text"/>	Staatsangehörigkeit: <input type="text" value="deutsch"/>
Straße, Nr.: <input type="text"/>	PLZ, Ort: <input type="text"/>	Telefon: (Angabe freiwillig) <input type="text"/>
Unterschrift: <input type="text"/>		
Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben auf diesem Wortmeldezettel und auf den von Ihnen evtl. beigefügten Unterlagen – auch im Internet – einverstanden? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der übrige Inhalt dieses Wortmeldezettels einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen im Internet veröffentlicht.		

Wohnen Sie im Stadtbezirk? ja nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk? ja nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1.	<input type="text" value="Verkehrssicherheit"/>
2.	<input type="text" value="Schulweg"/>
3.	<input type="text"/>

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

Begründung:

Raum für Vermerke des Direktoriums - Bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen
 mit Mehrheit angenommen
 ohne Gegenstimme abgelehnt
 mit Mehrheit abgelehnt

L17

Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes am 12. 11. 2015

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umsichtige Erläuterungen beachten!

748

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

Persönliche Angaben

Nam	Vorname	Staatsangehörigkeit: <u>D</u>
Straße	PLZ Ort	Telefon: (Angabe freiwillig)
Unterschrift:		
Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben auf diesem Wortmeldezettel und auf den von Ihnen evtl. beigefügten Unterlagen – auch im Internet – einverstanden? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der übrige Inhalt dieses Wortmeldezettels einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen im Internet veröffentlicht.		

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. öffnen der Braunauer Brücke für Fußgänger
2. Thallgraben 112 / obere Stadwerke immer noch nicht vermarktet
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

Begründung:

1. siehe voriges Jahr
2. - " - " - "

Raum für Vermerke des Direktoriums - Bitte nicht beschriften -

- ohne Gegenstimme angenommen 2.
- mit Mehrheit angenommen 1.
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

281
755

Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes am 12. 11. 2017

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseltige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung) Anfrage (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen? ja nein

Persönliche Angaben

Name:	Vorname:	Staatsangehörigkeit:
Straße, Nr.:	PLZ, Ort:	Telefon: (Angabe freiwillig):
Unterschrift:		
Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben auf diesem Wortmeldezettel und auf den von Ihnen evtl. beigefügten Unterlagen – auch im Internet – einverstanden? <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der übrige Inhalt dieses Wortmeldezettels einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen im Internet veröffentlicht.		

Wohnen Sie im Stadtbezirk? ja nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk? ja nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Übergang Braunauer Brücke
2. für Fußgänger
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "Ich stimme zu" oder "Ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

Begründung:

Weil auf der rechten Seite mehr Garagen ist und es sehr wenig Überführungen auf die andere Seite gibt

Raum für Vermerke des Direktoriums - Bitte nicht beschriften -

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

Stadtanzeiger 01-6-10-004 - 10.13

Bürgerversammlung des 8. Stadtbezirkes am 19.04. 16

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

Persönliche Angaben

Name:	Vorname:	Staatsangehörigkeit:
		D
Straße, Nr.:	PLZ, Ort:	Telefon: (Angabe freiwillig)
Untersch.		
Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben auf diesem Wortmeldezettel und auf den von Ihnen evtl. beigefügten Unterlagen – auch im Internet – einverstanden? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der übrige Inhalt dieses Wortmeldezettels einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen im Internet veröffentlicht.		

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Radweg zur Innenstadt
- 2.
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

ANTRAG AUF EINE SCHLÜSSIGE RADWEGVERBINDUNG VOM WESTEND ZUR INNERSTADT, ZB. ENTLANG DER SCHWANTHALER STRASSE

Begründung:

ES EXISTIERT DORTS KEINE RADWEGVERBINDUNG

Raum für Vermerke des Direktoriums - **Bitte nicht beschriften** -

ohne Gegenstimme angenommen
 mit Mehrheit angenommen
 ohne Gegenstimme abgelehnt
 mit Mehrheit abgelehnt

Stadtkennzettel 01-3-10-004 - 10.13



Bürgerversammlung des 12. Stadtbezirkes am 06. 07. 2017

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

Radweg Treisinger Landstraße

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

Derzeitig?
Einspurigen Rad- und Fußweg zwischen
Joseph Wirth Weg und Florianmühlstraße.

Grund des Anliegens:

Durch den sehr engen Radweg und
Fußweg in beide Richtungen zw. Josef
Wirth Weg und Florianmühlstraße
ist es sehr gefährlich speziell im Bereich
Aldi Supermarkt + Sakerisch Gut.

Antrag:

Beidseitigen Ausbau des Rad- und
Fußgängerwegs zw. Josef Wirth Weg +
Florianmühlstraße.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Stellungnahme des Polizeipräsidiums München mit Schreiben vom 27.02.2015 zur Leopold-/Ludwigstraße im Abschnitt zwischen Münchner Freiheit und Odeonsplatz:

„Die Diskussion um den Radverkehr und den hierfür zur Verfügung stehenden Straßenraum im Abschnitt Münchner Freiheit bis Odeonsplatz ist ein Dauerthema. Die unsererseits schon vor vielen Jahren geäußerte Warnung, der Radverkehr werde zunehmen und wird ausreichenden Verkehrsraum benötigen, wurde nur halbherzig durch Ausbesserung der bestehenden Radwege beachtet.

Wenngleich sich in diesem Bereich die Radunfälle im Verhältnis zu der üppigen Zahl der Rad Fahrenden in Grenzen halten, zeigt schon eine einfache ganzjährige Beobachtung, dass das Radfahren dort eine gefährliche Angelegenheit ist und nur mit höchster Konzentration und einem großen Schuss Glück bewerkstelligt werden kann.

Der Radverkehr verläuft auf der Leopoldstraße immer noch abseits der eigentlichen Verkehrsfläche. Diese Situation wird überall schon lange aufgelöst, denn die überwiegenden und schweren Unfälle passieren an den Kreuzungen, wenn der abbiegende Kraftfahrzeugführer den durchfahrenden Radfahrer übersieht. Allerdings muss in der jetzigen Situation die Benutzungspflicht aufrecht erhalten bleiben, weil es für die Rad Fahrenden auf der durchgängigen Straße schlichtweg zu gefährlich ist. Die Rad Fahrenden fahren entweder an einem überfüllten Gehweg, knapp am Kraftverkehr, an Parkern mit häufigem Wechsel oder unmittelbar an gastronomischen Betrieben vorbei und queren dabei unzählige Ein- und Zufahrten. Von den Kreuzungen gar nicht zu reden. Dies ist keine Situation, die man nicht ändern kann. Und eine Änderung steht dringend an.

In der Ludwigstraße verläuft der Radweg an der Westseite auf dem Gehweg neben den Parkern. Der Gehweg allerdings ist selbst schon für die zu Fuß Gehenden nur noch ausreichend. Und an den Kreuzungen besteht ebenfalls das Problem, dass die Rad Fahrenden neben den zu Fuß Gehenden die Fahrbahn queren müssen und deshalb (fast) übersehen werden. Dem von der Stadt propagierten und forcierten Ausbau des Radverkehrs werden alle Strecken nicht im Ansatz gerecht.

Der Kfz-Anteil, stetig weiter sinkend, liegt nur noch bei etwa 60 %. Jedoch wird diesem Verkehr immer noch 90 % der Straßenfläche zugeteilt. Eine Stärkung des Radverkehrs im Sinne der Stadtpolitik kann nur dann geschehen, wenn der Straßenraum auf Kosten des Kraftverkehrs umgestaltet wird und dem Radverkehr, bald schon an der 20-%-Marke angekommen, ein seinem Verkehrsanteil gerechten Straßenraum zur Verfügung gestellt wird. Wenn heute die Weichen für die Zukunft gestellt werden sollen, ist es an der Zeit, dass ausreichende Fahrspuren für den Radverkehr eingeplant werden. Der Autofahrer wird nicht auf das Rad umsteigen, wenn er nicht eine gute Trasse für sein Elektrorad zur Verfügung hat, mit dem er von Nordschwabing bis in die Innenstadt kommt. Und immer noch zu viele Menschen fahren lieber mit dem Auto, weil die Trasse verlockend und der Radweg gefährlich ist. Die Attraktivität der Strecke für den Kraftverkehr müsste deshalb spürbar reduziert werden. Eine richtige Fahrradtrasse wird diese vielen Gefahrenmomente deutlich reduzieren, ein entspannteres Radfahren ermöglichen und auch gegenüber dem Kraftverkehr für mehr Sicherheit sorgen.“

Anlage 57: Mitzeichnung des Referats für Gesundheit und Umwelt

Datum: 08.09.2017
Telefon: 0 233-47506
Telefax: 0 233-47508

referentenbuero.rgu@muenchen.de

**Referat für Gesundheit
und Umwelt**
Büro der Referentin
RGU-RL-BdR-L

Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09501

Mitzeichnung des Beschlusssentwurfs

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, PLAN-HAI-31-1

Die gemeinsame Antragstellung der Beschlüsse zum Radverkehr durch die Referentinnen und Referenten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, des Baureferats, des Kreisverwaltungsreferats und des Referats für Gesundheit und Umwelt ist auf die ursprünglich gemeinsame Mittel- und Stellenbeantragung zurück zu führen. Die konzeptionelle Arbeit erfolgte für das Gesamtthema schwerpunktmäßig im federführenden Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Vor diesem Hintergrund und aufgrund seiner deutlich geringeren Betroffenheit zeichnet das Referat für Gesundheit und Umwelt die oben genannte Beschlussvorlage unter Berücksichtigung folgender Aspekte mit, fungiert jedoch nicht als mitantragstellendes Referat.

Grundsätzlich gilt aus Sicht des Umwelt- und Klimaschutzes sowie insbesondere der Luftreinhaltung:

Der Ausbau und die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrsnetzes in München ist eine entscheidende und unerlässliche Maßnahme zur Stärkung des Umweltverbunds. Im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Luftreinhaltung muss es Ziel sein, attraktive Angebote zur Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsarten zu schaffen. Die vorhandenen Flächen im Straßenraum sind äußerst rar und stehen in großer Konkurrenz zwischen den verschiedenen Nutzungsinteressen. Eine Verkehrsplanung im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Luftreinhaltung steht zudem im Spannungsbogen zwischen klarer Priorisierung des Umweltverbunds (ÖPNV inkl. Taxi, Rad, Fußgänger) auf der einen Seite und Verflüssigung des Verkehrs zur Reduzierung der Emissionen auf der anderen Seite.

Ein am 18.07.2017 veröffentlichtes und im Auftrag des Bayerischen Landesamt für Umwelt erstelltes Berechnungsmodell hat eine Grenzwertüberschreitung bei NO₂ an 24% des 511 km langen Hauptverkehrsstraßennetz in München festgestellt. Diese Situation ist inakzeptabel. Neben einer notwendigen Erneuerung der hauptverursachenden Diesel-Fahrzeugflotte mit emissionsärmeren Fahrzeugen sind die Reduzierung von Staus und die Verflüssigung des Verkehrs ein weiterer wichtiger Hebel zur Verbesserung der Luftsituation.

Seite 1 von 4

Diese Ausgangslage ist für alle verkehrsplanerischen Maßnahmen dringend zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt die Trennung der Verkehrsarten und Aufteilung auf mehrere Straßenzüge ein dringend zu verfolgendes und unerlässliches Ziel. Nur durch die Trennung und klare Priorisierung von einzelnen Verkehrsarten in unterschiedlichen Straßenzügen kann die bestehende Platzkonkurrenz aufgehoben und die notwendige Verkehrsverflüssigung bewerkstelligt werden. Insbesondere für den Fahrradverkehr sollte mit dieser klaren Trennung und Priorisierung ein ganzes Netz an attraktiven in sich greifenden Fahrradschnellwegen im Münchner Stadtgebiet entstehen. Auch wenn Radfahrende stets den kürzesten Weg suchen, haben gut ausgebaute und damit verkehrssichere Fahrradschnellrouten eine sehr hohe Attraktivität. In Kombination mit einer optimierten Ampelschaltung können sie zudem den Zeitaufwand für Fahrtstrecken trotz leichter Umwege deutlich reduzieren. Entscheidend bei der Planung dieses Fahrradnetzes ist jedoch, die Kreuzungsbereiche mit anderen Verkehrsarten, insbesondere ÖPNV und MIV intelligent zu gestalten. Besonders gilt es dabei, die Wechselwirkungen zu berücksichtigen, um keine Staus auf den einzelnen je nach Verkehrsart priorisierten Routen und damit auch eine negative Wirkung auf die Luftsituation zu verursachen. Denn eine Verschlechterung der Luftsituation ist in jedem Fall im Interesse des Gesundheitsschutzes der Stadtbevölkerung zu verhindern.

Alle geplanten konkreten Maßnahmen der Radverkehrsplanung sollten daher unter Berücksichtigung dieser Aspekte weiter verfolgt werden.

In vorliegender Beschlussvorlage bitten wir um Ergänzung (fett) an folgenden Stellen:

1. Anlass, S. 12, Ergänzung am Ende des ersten Absatz:

„... den Umweltverbund konsequent zu stärken. **Dabei sind auch die Auswirkungen auf die Luftqualität zu berücksichtigen.**“

2. Grundsätze, S. 13, 1. Absatz „Die Landeshauptstadt München verbessert die Verträglichkeit des Radverkehrs im Sinne der Nahmobilität und des Umweltverbunds“:

„... sondern fördert auf integrierte Weise den Umweltverbund. **Alle Maßnahmen werden unter dem Aspekt verfolgt, Wechselwirkungen auf andere Verkehrsarten mit negativen Auswirkungen auf die Luftqualität zu verhindern. Um die hohe Flächenkonkurrenz in einzelnen Straßenzügen aufzulösen, sollen die einzelnen Verkehrsarten in unterschiedlichen Straßenzügen priorisiert werden und damit für den Radverkehr ein möglichst engmaschiges Netz an attraktiven Schnellwegen und prioritären Parallelrouten entstehen.**“

3. Handlungsfelder, Radverkehr im Hauptstraßennetz, S. 16, Ergänzung im 3. Absatz:

„Auch wenn jede Planung ihre eigenen spezifischen Rahmenbedingungen vorweist, sind in Abwägungsprozessen zur Aufteilung des Straßenraums Entscheidungen zugunsten des platzsparenden und umweltverträglichen Verkehrsmittel im Sinne der Förderung des Umweltverbunds zu treffen, der das Rückgrat einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung in München ist. **Dabei sind die Wechselwirkungen auf die anderen Verkehrsarten zu berücksichtigen und negative Auswirkungen auf die Luftqualität zu vermeiden.** Der ÖPNV...“

3. Radschnellverbindungen, S. 18, Ergänzung letzter Absatz:

„Diese neue Angebotskategorie im Radverkehrs ist meist nur mit einem massiven Aus- und Umbau der bestehenden Infrastrukturen und somit nur unter hohem Planungsaufwand und dem Bewusstsein, dass für Radschnellverbindungen Flächen von anderen Verkehrsmitteln oder Nutzungen gewonnen **und Wechselwirkungen mit negativen Folgen für die Luftreinhaltung verhindert** werden müssen, umsetzbar.

3. Weiteres Vorgehen, S. 20, Ergänzung nach vorletztem Absatz:

„Die weiteren Untersuchungsschritte dienen ebenfalls als Grundlage dazu, Radschnellverbindungen als neues Instrument in die Fortschreibung des VEP-R mit aufzunehmen und in das Radverkehrsnetz entsprechend zu integrieren.

Bei allen Untersuchungen werden die Wechselwirkungen auf andere Verkehrsarten dahingehend berücksichtigt, dass keine negativen Auswirkungen auf die Luftqualität erfolgen.

Um diese Untersuchungen...“

3.1.3. Maßnahmenumsetzung bei Engpässen und Netzlücken in der Radverkehrsinfrastruktur, S. 23, Ergänzungen

„Für Maßnahmen, die aufgrund von Radverkehrsdefiziten im Hauptverkehrsstraßennetz ausgelöst werden... Stellplatzreduktion oder erforderlichen Baumfällungen. **Insbesondere die Auswirkungen auf die Luftqualität werden ebenfalls geprüft.**“

3.1.3. Maßnahmenumsetzung bei Engpässen und Netzlücken in der Radverkehrsinfrastruktur.
S. 24, letzter Absatz, Ergänzungen

„Zusammenfassend ist zu sagen, dass vor der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz, unabhängig von einer eventuellen Stadtratsbefassung, immer eine detaillierte referatsübergreifende Prüfung der Auswirkungen durchgeführt wird. **Diese Prüfung erfolgt zukünftig auch unter dem Blickwinkel der Auswirkungen auf die Luftqualität.** Sofern eine...“

3.4.1. E-Mobilität, S. 47, Ergänzung 3. Absatz:

„... Seit Beginn des Förderprogramms wurden **über 600** Pedelecs gefördert (Stand **August 2017**). Neben herkömmlichen Pedelecs werden auch Lastenpedelecs mit 25% und maximal 1.000 € für **Gewerbetreibende, Freiberufler und gemeinnützige Organisationen sowie seit 1.1.2017 auch für Privatpersonen** durch das **Programm** gefördert. ... Bisher wurden **ebenfalls rund 600** solcher Fahrzeuge gefördert.

II. Antrag der Referentinnen und Referenten, S. 101, Ergänzung Antragspunkt 3 neu:

„Die Stadtverwaltung wird beauftragt, bei allen Planungen zur Radverkehrsförderung die Auswirkungen auf die Luftqualität zu berücksichtigen. Im Sinne der Luftreinhaltung ist es Ziel, attraktive Angebote zum Umstieg auf den Umweltverbund zu schaffen. Negative Folgen durch direkte oder indirekte Wechselwirkungen sind zu verhindern.“

Wir bitten, diese Mitzeichnung der Beschlussvorlage als Anlage anzufügen.


Stephanie Jacobs