

Telefon: 0 233-39978
Telefax: 0 233-39977

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Straßenverkehr
Verkehrsmanagement
Strategische Konzepte und
Grundsatzangelegenheiten
KVR-III/111

**Anordnung von Radverkehrsanlagen
(Markierung im Fahrbahnbereich)
durch das Kreisverwaltungsreferat
Turnusmäßige Beschlussvorlage**

Neufassung vom 20.10.2017

Freie Fahrt fürs Rad

Antrag Nr. 14-20 / A 02973 der Stadtratsfraktion die Grünen – rosa Liste vom 22.03.2017

**Mehr Sicherheit im Radverkehr VI – Lückenschluss des Radweges an der
Werinherstraße**

Antrag Nr. 14-20 / A 03241 von Frau Stadträtin Sabine Pfeiler und Frau Stadträtin Ulrike Grimm vom 11.07.2017

Anlagen:

1. Stadtratsantrag Nr.: 14-20 / A 02973
2. Stadtratsantrag Nr.: 14-20 / A 03241
3. Lageplan Lindwurmstraße Sendlinger Berg
4. Lageplan Nymphenburger Straße
5. Skizze Knotenpunktzufahrt Ackermannstraße / Schleißheimer Straße
6. Skizze Verkehrsversuch Lindwurmunterführung
7. Skizze Knoten Ottobrunner Straße / Innsbrucker Ring
8. Skizze Knoten Ungerer Straße / Föhringer Ring
9. Skizze Werinherstraße (Bahnunterführung)
10. Lageplan Plinganserstraße Radwegende
11. Stellungnahme des Bezirksausschusses 2 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
12. Stellungnahme des Bezirksausschusses 9 – Neuhausen-Nymphenburg
13. Stellungnahme des Bezirksausschusses 16 - Ramersdorf-Perlach
14. Stellungnahme des Bezirksausschusses 17 – Obergiesing-Fasangarten

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09644

Beschluss in der Sitzung des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 21.11.2017 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
1. Anlass	2
2. Maßnahmen zur Entscheidung	3
3. Maßnahme zur Bekanntgabe	14
4. Anträge	15
5. Beteiligung der Bezirksausschüsse	16
II. Antrag des Referenten	18
III. Beschluss	20

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass

Mit Beschluss vom 15.06.2016 (Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 06221) wurde für die Markierung von Radverkehrsanlagen durch das Kreisverwaltungsreferat in Abänderung der bisherigen Ziffer 19 des Referentenantrags des Grundsatzbeschlusses Radverkehr aus 2009 ein neues abgestuftes Verfahren beschlossen.

Danach werden dem Stadtrat die Maßnahmen zur Beschlussfassung vor der Anordnung vorgelegt, bei denen folgende 2 Kriterien **gleichzeitig** erfüllt sind:

1. Der betroffene Straßenabschnitt ist nach dem Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München dem **Hauptverkehrsstraßennetz** zuzuordnen.
2. Die Maßnahme ist nur durch **Umverteilung**, d.h. nur durch **Entfall von Fahrspuren des MIV** zu erreichen.

Die Einzelmaßnahmen zur Entscheidung sind im Beschluss **unter Punkt 2** aufgeführt.

Nicht zur Entscheidung vorgelegt werden markierte Übergangsbereiche (Radfahr- oder Schutzstreifen) als Radwegenden oder -zuführungen im Sinne der aktuellen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, (RASt)), Radfahr- oder Schutzstreifen auf der freien Strecke, die durch Verschmälerung von überbreiten auf regelbreite Fahrspuren (nach den Kriterien der RASt) zu erreichen sind, sowie Radfahr- oder Schutzstreifen, die keinen Fahrspurentfall in Knotenpunkten auslösen.

Es erfolgt turnusmäßig mindestens einmal jährlich im Kreisverwaltungsausschuss eine Bekanntgabe dieser Maßnahmen.

Die Einzelmaßnahmen zur Bekanntgabe sind im Beschluss **unter Punkt 3** aufgeführt.

2. Maßnahmen zur Entscheidung

Folgende Maßnahmen befinden sich derzeit in Vorbereitung. Da die unter Ziffer 4 des Beschlusses vom 15.06.2016 (Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 06221) genannten Kriterien gleichzeitig erfüllt sind, werden folgende Projekte dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt:

2.1. Ackermannstraße / Schleißheimer Straße / Karl-Theodor-Straße (Anlage 5)

Geplante Maßnahme: Knotenpunktoptimierung für den Radverkehr zur Prävention vor Rechtsabbiegeunfällen

Im Zuge der Planung zur Karl-Theodor-Straße, zwischen Schleißheimer Straße und Belgradstraße (Rückbau der Radwege, Markierung von Radfahrstreifen, beschlossen mit Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06221 am 15.06.2016) wurde auch der Kreuzungsbereich Schleißheimer Straße / Karl-Theodor-Straße in die Prüfung aufgenommen. Neben der Schaffung von Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen werden die baulichen Radwege gemäß den aktuellen Regelwerken und den Erkenntnissen der Unfallforschung in allen vier Knotenpunktarmen aus dem Seitenraum an den Fahrbahnrand gezogen und mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) signalisiert.

Dadurch können auch größere Fußgängerflächen geschaffen werden und der Radverkehr würde geradliniger und näher an der Fahrbahn verlaufen.

Die Südseite des Knotens im Zulauf von der Ackermannstraße ist bis dato nicht im Projektumfang des o.a. Projektes Karl-Theodor-Straße enthalten. Da an besagter Kreuzung im Rahmen des Projektes die Lichtsignalanlagen vollständig erneuert werden sollen, böte sich die Gelegenheit, Synergieeffekte zu nutzen und konsequent auch an der Seite Ackermannstraße den Radweg aus dem Seitenraum zur Fahrbahn hin zu verschwenken und als Radfahrstreifen im Sichtfeld des Autoverkehrs in den Knoten zu führen.

Es wird hier daher nur die Verbesserung an der Südwestseite des Knotens (wie in Anlage 6 skizziert) in der vorliegenden Beschlussvorlage dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Die Verbesserungen an den anderen Ecken des Knotens werden, wie oben dargestellt, im Rahmen der Entwurfsplanung des Baureferats zum Projekt Karl-Theodor-Straße – Radfahrstreifen zwischen Belgradstraße und Schleißheimer Straße - in Abstimmung mit

dem Kreisverwaltungsreferat eingearbeitet und im Rahmen der Projektgenehmigung zur Entscheidung vorgelegt.

Für die Maßnahme muss die separate Rechtsabbiegespur von der Ackermannstraße in die Schleißheimer Straße zu Gunsten der Anlage des Radfahrstreifens am Fahrbahnrand aufgegeben werden. Der Rechtsabbiegeverkehr würde zukünftig über die rechte der zwei Geradeausspuren (kombiniert geradeaus-rechts) abgewickelt. Aufgrund einer Leistungsfähigkeitsberechnung des Kreisverwaltungsreferates konnte festgestellt werden, dass durch die Maßnahme keine Beeinträchtigungen der im Verkehrsentwicklungsplan festgelegten Verkehrsfunktion der Ackermannstraße sowie der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr am Knotenpunkt Ackermannstraße / Schleißheimer Straße zu erwarten sind. Für die Ausleitung des hinter dem Baumgraben verlaufenden Radwegs auf die Fahrbahn muss voraussichtlich ein Baum entfallen. Durch die Maßnahme können westlich der Kreuzung auf einer Länge von rd. 40 m ca. 8 zusätzliche Parkplätze geschaffen werden.

Es wird daher vorgeschlagen, den Radwegumbau der Knotenzuführung von der Ackermannstraße und die Markierung des Radfahrstreifens auf der Fahrbahn im Zuge des Projektes Karl-Theodor-Straße / Lichtsignalanlagen austausch mit umzusetzen und den gewonnenen Seitenraum dem Fußverkehr zuzuschlagen.

2.2. Lindwurmstraße östlich Sendlinger Kirche (Anlage 3)

Geplante Maßnahme: Abschnittsweise Markierung eines Radfahrstreifens als Ersatz für den Bestandsradweg an der Südseite ab östlich der Sendlinger Kirche bis nach der Einmündung Aberlestraße.

Bei der Lindwurmstraße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit einer Kfz-Belastung von ca. 13.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von rund 4 % (Grundlage: Verkehrserhebungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 18.10.2016).

Nach den Vorgaben der ERA sind bei der Wahl der Radverkehrsführung u.a. Verkehrsbelastung und zulässige Höchstgeschwindigkeit Entscheidungskriterien. In den Spitzenstunden (morgens und abends) sind in der Lindwurmstraße Verkehrsmengen von rund 1300 Fahrzeugen/h zu verzeichnen, die sich somit nach den ERA im sog. Belastungsbereich III befindet. Demnach wird grundsätzlich die Radverkehrsführung auf Sonderwegen, wie Radfahrstreifen oder Radwegen empfohlen.

Die bauliche und auf Grund von Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit als benutzungspflichtig beschilderte Radverkehrsanlage im Bestand entspricht insbesondere im gegenständlichen Abschnitt für eine wichtige Fahrradverbindung (Sendling - Marienplatz) mit hoher Radverkehrsfrequenz in Qualität und Komfort nicht den aktuellen Regeln der Tech-

nik und den Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Auch die rechtlichen Vorgaben für benutzungspflichtige Anlagen sind im Bestand nicht erfüllt. Durch die abschüssige Führung werden hohe Fahrgeschwindigkeiten erzielt, was entlang von parkenden Kfz ohne Sicherheitstrennstreifen und an Einmündungen wegen der schlechten Sichtbeziehungen mitunter zu gefährlichen Situationen und Beinaheunfällen führt. Im betrachteten Abschnitt besteht aufgrund der besonderen örtlichen Gegebenheiten nach Ansicht des Kreisverwaltungsreferates akuter Handlungsbedarf.

Für die Verlegung des Radwegs als Radfahrstreifen auf die Fahrbahn muss die bergauf führende Rechtsabbiegespur für den Kfz-Verkehr auf eine Länge von ca. 30 m verkürzt werden, um an der Südseite den Raum für den Radfahrstreifen durch Neuaufteilung der Fahrbahn schaffen zu können.

Die Länge der Rechtsabbiegespur bergauf ist hier allerdings im derzeitigen Standard überdimensioniert. Aufgrund einer Leistungsfähigkeitsberechnung des Kreisverwaltungsreferates konnte festgestellt werden, dass durch die Maßnahme keine Beeinträchtigungen der im Verkehrsentwicklungsplan festgelegten Verkehrsfunktion der Lindwurmstraße als Hauptverkehrsstraße sowie der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr am Knotenpunkt Lindwurmstraße / Plinganserstraße zu erwarten sind.

Für die Überleitung vom Radweg stadteinwärts auf den Radfahrstreifen sind bauliche Anpassungen auf Höhe zwischen Sendlinger Kirche und Lindwurmstraße 219 notwendig. Ab nördlich der Tiefgaragenzufahrt bei Hausnummer 219 sind im Bestand Längsparkstände abmarkiert, die Maßnahme erfordert den Wegfall von vsf. 2 Parkplätzen.

Es wird daher vorgeschlagen, die Markierung des Radfahrstreifens auf der Fahrbahn als Überbrückung einer Engstelle mit Optimierungsbedarf hinsichtlich der Verkehrssicherheit umzusetzen, den Bestandsradweg in diesem Abschnitt zurückzubauen und den gewonnenen Raum dem Fußverkehr zuzuschlagen.

2.3. Lindwurmunterführung Nordwestseite (Anlage 6)

Geplante Maßnahme: Anordnung einer temporären Markierung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn in der Lindwurmstraße im Bereich der Eisenbahnüberführung (Nordwestseite) als Provisorium (bisher: Verkehrsversuch in Gelbmarkierung seit 30.01.2017).

Ursprünglich gab es in der Unterführung zwei Geradeausspuren und einen Linksabbieger. Im Juli 2016 hatte die DB Netz AG im Rahmen ihrer Instandhaltungspflicht der Eisenbahnbrücke über die Lindwurmstraße provisorische Hilfsstützen mit Stützscheiben eingebaut. Dadurch gab es Einschränkungen im Verkehrsraum der Fahrbahn, da die Fahrspuren von fünf auf drei reduziert werden mussten (eine Spur stadteinwärts, je ein Linksabbieger und eine Geradeausspur stadtauswärts).

Im Frühjahr 2017 wurden diese Hilfsstützen wieder ausgebaut und die DB Netz AG hat ein neues verändertes Provisorium mit neuer Abstütztechnik eingebaut. Bei der neuen Sicherungstechnik wurden die beiden seitlichen Widerlager der Brücke teilweise verstärkt und mit seitlichen Kragarmen ausgestattet, welche den Brückenüberbau stützen. Diese neue Hilfsunterstützung ist in das Widerlager integriert, so dass es keine Beeinträchtigung des Verkehrsraums mehr gibt.

Seit April 2017 könnten demnach also wieder alle fünf Fahrspuren sowie die beiden seitlichen Fuß- und Radwege genutzt werden.

Es gibt allerdings auf der nördlichen, viel zu engen Geh- und Radwegfläche seit Jahren Konflikte und Sicherheitsbeeinträchtigungen wegen der Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auf der benutzungspflichtigen Anlage. Insbesondere die hohen Fußgänger- und Radverkehrszahlen wegen des direkten Weges zwischen Bushaltestellen, U-Bahnaufgang und der direkt an der Westseite der Unterführung angesiedelten Berufsschule führten täglich zu problematischen und unzumutbaren Zuständen. Mit der Einbringung der Stützen in die Lindwurmunterführung wurde der Verkehr stadtauswärts entsprechend den aktuellen Verkehrsmengen neu geregelt. Direkt nach dem Kreuzungsbereich zur Poccistraße führt nun die rechte Fahrspur durch die Unterführung in Richtung der Lindwurmstraße. In der ehemals linken Geradeausspur wurden Linksabbiegepefeile markiert, so dass diese Fahrspur direkt in die Implerstraße führt. Da vor dem Stützeinbau die linke Fahrspur ohnehin durch wartende Linksabbieger blockiert war, entspricht diese Verkehrsregelung den aktuellen Bedürfnissen.

Das Kreisverwaltungsreferat hat sich daher dafür entschieden, den bisher durch die Stützen belegten gewonnenen Platz auf der Fahrbahn zu nutzen, um testweise einen Radfahrstreifen anzulegen und die dauerhaft bestehende Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr auf dem zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg aufzulösen. Die Anordnung erfolgte als Verkehrsversuch nach § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO, um Erkenntnisse zu den Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf gewinnen zu können.

Ergebnis:

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Rad- und Fußverkehr konnte ohne Leistungsverluste bei den derzeitigen Kfz-Verkehren oder beim ÖPNV durchgeführt werden. Die Maßnahme ist kostengünstig, da keine Umbauten erforderlich sind (Provisorium), es konnten nach dem Stützenrückbau Synergien und bereits gemachte Erfahrungen hinsichtlich der Verkehrsverträglichkeit genutzt werden.

Nach mittlerweile über einem halben Jahr Probetrieb hat sich die Maßnahme bewährt. Durch die Neuaufteilung der Fahrspuren und ein rechtzeitigeres Einordnen der Linksabbieger in die Implerstraße hat sich der Verkehrsablauf für den motorisierten Individualver-

kehr im Vergleich zu vorher sogar verbessert. Der Sicherheitsgewinn für den Seitenraum ist enorm, da sich Radfahrer und Fußgänger (Schulweg, hohes Fuß- und Radverkehrsaufkommen) nicht mehr in dem engen Seitenraum gegenseitig behindern.

Für die Lindwurmunterführung gibt es eine Bedarfsfestlegung für den Ausbau der Verkehrsanlagen unter den Eisenbahnüberführungen („Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840, beschlossen durch die Vollversammlung des Stadtrates am 21.10.2015 sowie „Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr in München, Kriterien zum Ausbau von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen“, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157, beschlossen durch die Vollversammlung des Stadtrates am 02.10.2013). Hier wurden für die Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße zwei Geradeauspuren sowie ein Linksabbieger in Fahrtrichtung stadtauswärts vorgesehen. Dieser Planungsstand wurde zuletzt durch die Vorprojektgenehmigung am 21.03.2017 durch den Bauausschuss bestätigt („Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07596).

Der Baubeginn der Maßnahme wird nach derzeitigem Stand nicht vor dem Jahr 2022 erfolgen.

Es wird daher vorgeschlagen, die beschriebene Maßnahme in eine Daueranordnung zu überführen (Weißmarkierung) und bis zum Neubau der Unterführung (Vollausbau mit beidseitig eigenständigen baulichen Rad- und Gehwegen) in dieser Form beizubehalten.

2.4. Nymphenburger Straße (Anlagen 1, 4)

Mit Antrag Nr. 14-20 / A 02973 der Stadtratsfraktion die Grünen – rosa Liste vom 22.03.2017 wird unter Bezugnahme auf den Verkehrsversuch in der Eisenheimerstraße beantragt, die Benutzungspflicht der Radwege in der Nymphenburger Straße aufzuheben und auf der Fahrbahn „Radstreifen“ zu markieren. Die Straße ist laut Antragsteller breit genug um Radfahrstreifen zu markieren. Weiterhin solle der bestehende bauliche Radweg für langsamere Radfahrer bestehen bleiben.

Im Falle des Verkehrsversuches Eisenheimerstraße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit einer Kfz-Belastung von ca. 17.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von rund 4 % (Grundlage: Verkehrsmengenplan des Referats für Stadtplanung und Bauordnung 2015).

Die Eisenheimerstraße liegt damit im Belastungsbereich II der ERA, das Regelwerk empfiehlt für den Radverkehr Schutzstreifen, Mischverkehr auf der Fahrbahn, eine Kombination von Schutzstreifen und nichtbenutzungspflichtigen baulichen Radwegen oder Gehwegen mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ vor.

Bei der Nymphenburger Straße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit einer Kfz-Belastung von ca. 24.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von rund 5 % (Grundlage: Verkehrserhebung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung 2017).

Die Nymphenburger Straße liegt damit im Belastungsbereich III-IV der ERA, das Regelwerk empfiehlt für den Radverkehr Radfahrstreifen oder bauliche Radwege. Eine Kombination von nichtbenutzungspflichtigen Radwegen mit benutzungspflichtigen Radfahrstreifen wäre rechtlich widersprüchlich und schließt sich daher aus.

Der Verkehrsversuch in der Eisenheimerstraße lässt sich daher nicht auf die Nymphenburger Straße übertragen.

Gegenüber der Eisenheimer Straße besteht in der Nymphenburger Straße auch der Unterschied, dass die vorhandenen baulichen Radwege, auch wenn sie gemessen am hohen Radverkehrsaufkommen unterdimensioniert sind, zumindest den gesetzlichen Mindestbreiten entsprechen. Zudem wurden die Radwege vor kurzem erst auf langen Streckenabschnitten für einen niedrigen sechsstelligen Betrag saniert und sind gut befahrbar.

Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht ist unter den derzeit gegebenen Verkehrsverhältnissen insbesondere zwischen Stiglmaierplatz und Rotkreuzplatz in der Nymphenburger Straße nicht vertretbar. Dies wurde in der Vergangenheit vom Kreisverwaltungsreferat auch bereits geprüft und musste im Ergebnis abgelehnt werden.

Die Knotenpunktsituationen am Stiglmaierplatz, an der Landshuter Allee und am Rotkreuzplatz sind im Bestand für eine verkehrssichere Radverkehrsführung ohne Umbau zudem derzeit nicht lösbar.

Derzeit wird seitens der Verwaltung auch ein Stadtratsbeschluss zur Behandlung des Stadtratsantrags „Fahrradschnellverbindung vom Rotkreuzplatz in die Innenstadt“ (Stadtrats-Antrag Nr. 14-20 / A 00637) zur Ertüchtigung der Parallelroute Blumenburg-/Karlstraße vorbereitet. Von dieser Maßnahme erwarten sich die Antragsteller und die Verwaltung eine verkehrliche Entspannung auf den Radwegen in der Nymphenburger Straße.

Nach gemeinsamen Abstimmungen vor Ort zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat stehen daher nur folgende denkbare Lösungen zur Verbesserung der Radverkehrssituation in der Nymphenburger Straße zur Verfügung:

2.4.1. Variante 1: Bestandsorientierte Verbesserungen durch Kleinmaßnahmen unter Beibehaltung der benutzungspflichtigen baulichen Radwege

Im Folgenden werden die Verbesserungen durch Kleinmaßnahmen in der Radverkehrsinfrastruktur dargestellt:

Roteinfärbungen:

Die folgenden Fahrradfurten über einmündende Straßen sollen rot eingefärbt werden: Fahrtrichtung stadtauswärts:

- Radwegabschnitt hinter dem U-Bahnaufzug Mailingerstraße
- Erzgießereistraße
- Leonrodstraße
- Ysenburgstraße
- Volkartstraße
- Bothmerstraße

Fahrtrichtung stadteinwärts:

- Schulstraße
- Maillingerstr.
- Pappenheimstraße
- Sandstraße

Radwegführung hinter dem U-Bahnaufzug Mailingerstraße:

Die wünschenswerte verbesserte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn durch Verlegung des baulichen Radweges straßenseitig bis hinter den Aufzug zur U-Bahnstation wurde geprüft. Diese würde die enge und unübersichtliche Situation zwischen Fußverkehr und Radverkehr im Bereich zwischen U-Bahnaufgang und Aufzug verbessern. Dafür müssten auf der Nordseite mindestens 6 Längsparker entfallen.

Da es zu dieser Stelle immer wieder Beschwerden von Nutzern gibt, wird die Prüfung und das Ergebnis hier nachrichtlich dargestellt. Aufgrund der im Folgenden genannten Gründe musste dieser Vorschlag in der Vorabstimmung leider verworfen werden.

Der durch den Parkplatzentfall zu gewinnende Platz von 2 m Breite reicht nicht aus, um ERA-konforme Radwege (1,60 m Radweg und 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) einzurichten. Des Weiteren wird die Situation für den Radverkehr dadurch verschlechtert, dass dieser in die Signalisierung für den motorisierten Individualverkehr mit eingebunden werden muss, wohingegen er im Bestand legal ohne zu halten den Kreuzungsbereich durchfahren darf. Es erscheint außerdem schwierig bis unmöglich, Aufstellbereiche für den Radverkehr, der links in die Mailingerstraße abbiegen will, einzurichten.

Kreuzung Nymphenburger Straße / Sandstraße:

Gerade und fahrbahnahe Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich auf der Nordseite durch Markierungsänderung und bauliche Anpassungen der Seitenbereiche. Der Radverkehr wird dann zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr signalisiert. Die dadurch entstehenden längeren Räumzeiten für den die Nymphenburger Straße querenden Fußverkehr haben keinen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Knotens.

Kreuzung Nymphenburger Straße / Pappenheimstraße:

- Verbesserung der Bordsteinabsenkungen auf der Nordseite der Nymphenburger Straße um das Auffahren für den Radverkehr zu erleichtern
- ab der Grundstückszufahrt zu Hausnummer Pappenheimstraße 1 wird der Radverkehr in Richtung Norden vom Radweg herunter auf die Fahrbahn geführt und mittels Radfahrstreifen und Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens (ARAS) die Vorbeifahrt an wartenden Kfz und das direkte Linksabbiegen von der Fahrbahn Pappenheimstraße in die Nymphenburger Straße ermöglicht.

Nymphenburger Straße zwischen Rotkreuzplatz und Romanstraße:

Die Sanierung der Radwege beidseitig auf komplette Länge ist in diesem Abschnitt notwendig und vom Baureferat für 2018 vorgesehen.

Fazit:

Die oben genannten Maßnahmen stellen geringfügige, jedoch schnell umsetzbare und wertvolle Verbesserungen auf der Nymphenburger Straße dar. Die Kosten werden sich nach einer ersten Einschätzung vsl. auf einen mittleren sechsstelligen Betrag belaufen.

2.4.2. Variante 2: Markierung von separaten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und Rückbau der Bestandsradwege

Die Variante 2 setzt je Richtung die Verschmälerung der überbreiten Fahrstreifen (zwischen Stiglmaierplatz und Landshuter Allee) bzw. die Herausnahme einer Fahrspur (zwischen Landshuter Alle und Romanstraße) und die Reduktion von Kfz-Stellplätzen (abschnittsabhängig) voraus.

Um den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit auch zu Spitzenzeiten aufrecht erhalten zu können, müsste bei dieser Lösung zwischen Stiglmaierplatz und Landshuter Allee zusätzlich eine Mittelspur angelegt werden, die bedarfsweise und abwechselnd in beiden

Fahrtrichtungen für das Linksabbiegen genutzt werden kann. Schwer lösbar scheint der Abschnitt zwischen Landshuter Allee und Rotkreuzplatz. Es bestehen hier erhebliche Zweifel seitens des Kreisverwaltungsreferates, dass die Nymphenburger Straße in diesem Abschnitt wegen der dortigen Bushaltestellen und der räumlichen Zwangspunkte einspurig leistungsfähig betrieben werden kann. Im weiteren Verlauf zwischen Rotkreuzplatz und Romanstraße sind Schutzstreifen vorstellbar.

Voraussetzung ist auch eine regelkonforme Anbindung an den Stiglmaierplatz und an den Knoten Landshuter Alle. Hierfür sind Eingriffe in den Seitenbereich (ggf. Komplettumbau) erforderlich. Abhängigkeiten bestehen somit zum Gesamtkonzept Stiglmaierplatz (Beschlussvorlage im Grundsatzbeschluss Radverkehr) und an die Planungen zur Oberfläche Tunnel Landshuter Allee.

Bezüglich einer fahrbahnseitigen Führung ist generell anzumerken, dass durch die Einbindung in die Signalanlagen im Vergleich zum Bestand voraussichtlich Reisezeitverluste für den Radverkehr hingenommen werden müssten. Grund dafür ist, dass der Radverkehr bei der heutigen Führung im Seitenraum nur an 2 von insgesamt 6 LSA (stadtauswärts) bzw. 3 von 6 (stadteinwärts) in die Signalregelung einbezogen ist und ansonsten durchfahren kann.

Um diese Variante mit ihren Konsequenzen und den o.a. Abhängigkeiten aber abschließend und umfassend darstellen und beurteilen zu können, wäre eine vertiefende Machbarkeitsuntersuchung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung notwendig. Die Kosten für die Variante 2 incl. Machbarkeitsuntersuchung und die Umsetzbarkeit sind derzeit nicht absehbar.

Unter Bezugnahme auf die o.a. Ausführungen schlägt das Kreisverwaltungsreferat daher vor, aus Gründen der Verhältnismäßigkeit der Mittel und hinsichtlich der absehbaren Realisierbarkeit einer Verbesserung der Radverkehrssituation in der Nymphenburger Straße als Vorzugslösung die Variante 1 umzusetzen.

2.5. Ottobrunner Straße Knotenpunktzufahrt Innsbrucker Ring (Anlage 7)

Geplante Maßnahme: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Schaffung eines regelkonformes Radwegendes und Anbindung des Radverkehrs über einen Radfahrstreifen an die Lichtsignalanlage durch Entfall einer von zwei Rechtsabbiegespuren.

In der Ottobrunner Straße vor der Kreuzung mit dem Innsbrucker Ring aus Fahrtrichtung Osten endet der Radweg in der Rechtsabbiegespur und wird nicht konsequent an den Knoten herangeführt. Radfahrer die aus dem Seitenraum kommen, wechseln an einer

ziemlich unübersichtlichen Stelle in eine zweispurige Rechtsabbiegesituation.

Zur Verbesserung dieser Situation schlägt das Kreisverwaltungsreferat vor, den Radverkehr aus dem Seitenraum mittels rot eingefärbtem Radfahrstreifen in der bestehenden linken Rechtsabbiegerspur in Richtung Innsbrucker Ring zu führen. Der Rechtsabbiegeverkehr aus der Ottobrunner Straße wird dann nur einspurig in den Innsbrucker Ring geführt. Zur Kompensation der entfallenen zweiten Rechtsabbiegerspur erhält diese Verkehrsrichtung eine zusätzliche Freigabezeit mittels eines zweifeldigen Richtungssignalgebers. Dadurch kann der Rechtsabbieger zukünftig einspurig genauso leistungsfähig abgewickelt werden wie im Bestand. Ebenfalls ist geplant, die Aribonenstraße in Richtung Ottobrunner Straße freizugeben. Diese bisher nicht mögliche Verbindung wird in die Signalregelung mit einer kurzen Freigabezeit integriert.

Mit dieser Maßnahme würde den örtlichen Bedürfnissen einer sicheren Radwegquerung des Innsbrucker Ringes von beiden Seiten entsprochen.

Die Führung des im Bestand hinter dem Baumgraben verlaufenden Radweges an die Fahrbahn im Bereich der aufgehenden Rechtsabbiegespur führt voraussichtlich zum Entfall eines Bestandsbaumes.

2.6. Ungererstraße / Föhringer Ring (Anlage 8)

Geplante Maßnahme: Verbesserung der Verkehrsqualität der Radverkehrsführung durch direkte Führung im Zuge der Vorfahrtrichtung; Verringerung der Abbiegegeschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs in der freilaufenden Rechtsabbiegerspur

Die ERA empfiehlt, dass der Radverkehr innerorts bei der Überquerung von frei fließenden Rechtsabbiegern Vorrang erhalten soll, was durch eine direkte Führung im Zuge der Vorfahrtrichtung zu verdeutlichen ist.

Bislang müssen Radfahrende, die aus der südlichen Ungererstraße kommend weiter geradeaus die Ungererstraße in Richtung Norden entlang fahren möchten, zunächst einem weit abgesetzten, nach rechts verschwenkten Radweg folgen, um von dort aus über eine Signalanlage (nach Anforderung von Grünlicht) nach links auf die Dreiecksinsel zu gelangen. Von dort kommen sie dann erst über die eigentliche Kreuzung weiter.

Die Sperrflächenmarkierung bzw. die Reduzierung der beiden Rechtsabbiegerspuren südöstlich des Kreuzungsbereichs auf eine Fahrbahn ist eine geeignete und erforderliche Maßnahme, da durch einen engeren Abbiegeradius eine Verringerung der Abbiegegeschwindigkeit erreicht werden kann und der Fahrkomfort für geradeaus fahrende Radfahrer erhöht wird.

Die Roteinfärbung der Radverkehrsfurt erhöht die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs gegenüber den Radfahrenden. Die Rechtsabbiegespuren sind im Bestand überdimensioniert. Der Rechtsabbiegeverkehr könnte zukünftig einspurig genauso leistungsfähig abgewickelt werden wie im Bestand.

Die Maßnahme dient der Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufes beim Radverkehr. Es wäre zukünftig kein Zwischenhalt mehr erforderlich.

Das Kreisverwaltungsreferat schlägt vor, dass die Maßnahme im Zuge der Herstellung des vom Bezirksausschuss 12 beantragten Geh- und Radweges zwischen der Kreuzung Ungererstraße / Föhringer Ring / Frankfurter Ring und der Beachvolleyball- und Tennisanlage (Beacharena) am Föhringer Ring 5 (BA-Antrag Nr. 14-20 / B 02673) mit einer einspurigen freilaufenden Rechtsabbiegespur in den Föhringer Ring durch das Baureferat umgesetzt wird.

2.7. Werinherstraße im Bereich der Bahnunterführung (Anlagen 2, 9)

Mit Antrag Nr.: 14-20 / A 03241 von Frau Stadträtin Sabine Pfeiler und Frau Stadträtin Ulrike Grimm vom 11.07.2017 wird die Stadtverwaltung gebeten zu überprüfen, ob ein Radweg an der Werinherstraße zwischen Schliersee- und Rosenheimer Straße errichtet werden kann. Konkretisiert wird der Antrag hinsichtlich der Radweglücke unter der Eisenbahnüberführung.

Bei der Werinherstraße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit einer Kfz-Belastung von ca. 23.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von rund 2 % (Grundlage: Verkehrsmengenplan des Referats für Stadtplanung und Bauordnung 2015).

Nach den Vorgaben der ERA sind bei der Wahl der Radverkehrsführung u.a. Verkehrsbelastung und zulässige Höchstgeschwindigkeit Entscheidungskriterien. In den Spitzenstunden (morgens und abends) sind in der Werinherstraße Verkehrsmengen von rund 2300 Fahrzeugen/h zu verzeichnen, die sich somit nach den ERA im sog. Belastungsbereich III befindet. Demnach wird grundsätzlich die Radverkehrsführung auf Sonderwegen, wie Radfahrstreifen oder Radwegen empfohlen. Die Werinherstraße im Bereich der Eisenbahnüberführung (EÜ) hat derzeit zwei Fahrspuren pro Richtung.

Die DB AG plant die Erneuerung der EÜ an der Werinherstraße. Im Zuge des Neubaus soll eine Aufweitung des Bauwerkes erfolgen. Im Planungskonzept der LHM ist dabei vorgesehen, die Geh- und Radwege im Bereich der EÜ in jeder Fahrtrichtung richtlinienkonform auszubauen. Des Weiteren gibt es eine Bedarfsfestlegung für den Ausbau der Verkehrsanlagen unter den Eisenbahnüberführungen („Programm im Zuge der Erneuerung

von Eisenbahnbrücken durch die DB“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840 sowie „Vorbehaltensnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr in München, Kriterien zum Ausbau von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen“, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157). Mit dem Grundsatzbeschluss zum EÜ-Programm vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) wurde das Bedarfsprogramm zur EÜ Werinherstraße beschlossen. Hier wurden für die Eisenbahnüberführung Werinherstraße zwei Fahrspuren in jeder Fahrtrichtung vorgesehen. Derzeit befindet sich das Projekt in der Vorplanung. Für das Projekt ist ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erforderlich.

Der Baubeginn der Maßnahme wird nach derzeitigem Stand nicht vor dem Jahr 2022 erfolgen.

In den übrigen Bereichen des Streckenabschnitts sind bereits benutzungspflichtige bauliche Radwege vorhanden. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr kann ohne Leistungsverluste bei den derzeitigen Kfz-Verkehren oder beim ÖPNV durchgeführt werden.

Für den Radverkehr kann ein Sicherheitsgewinn erzielt werden, da sich Radfahrende vom Radweg kommend nicht mehr in den fließenden Verkehr einordnen müssen. Aus Verkehrssicherheitsgründen sind die Übergangsbereiche der baulichen Radwege bei gleichzeitiger Verflechtung des Kfz-Verkehrs von zwei auf eine Fahrspur durch Leitschwellen o.ä. baulich abzusichern und die Radfahrstreifen in der Unterführung rot einzufärben. Die Maßnahme wäre kostengünstig zu realisieren, da keine Umbauten erforderlich sind.

Das Kreisverwaltungsreferat schlägt daher vor, die bestehende Radweglücke durch die Anlage von Radfahrstreifen unter Herausnahme einer Fahrspur pro Fahrtrichtung in diesem Bereich übergangsweise bis zum Unterführungsneubau zu schließen.

3. Maßnahme zur Bekanntgabe

Folgende Maßnahme wurde vom Kreisverwaltungsreferat angeordnet und umgesetzt. Da die unter Ziffer 4 des Beschlusses 15.06.2016 (Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 06221) genannten Kriterien nicht oder nicht gleichzeitig zutreffen, wird diese dem Stadtrat hiermit bekannt gegeben:

3.1. Plinganserstraße (Anlage 10)

Maßnahme: Anordnung eines Radfahrstreifens zwischen Stemmerhof und ggü. Plinganserstraße 9 (Westseite) am 02.09.2016. Die Maßnahme wurde am 18.10.2016 umgesetzt. Durch die Baustelle Clearinghaus am Margaretenplatz (Baudauer ca. 2,5 Jahre) verblieb

in der Plinganserstraße pro Fahrtrichtung nur je eine Fahrspur mit einer Breite von 3,5 m. Als Ergebnis der vom BA 6 beantragten Änderung der Fahrspuraufteilung in der Plinganserstraße und an der Lichtsignalanlage Lindwurmstraße / Plinganserstraße / Pfeuferstraße (BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 01163 vom 06.05.2015) war die Markierung eines richtlinienkonformen Radwegendes (Kap. 3.4, Bild 13 der ERA 2010) ab südlich Jägerwirthstraße und eine Fortführung bis ggü. Plinganserstraße 9 im Bestand ohne Umbaumaßnahmen durch Verringerung einer überbreiten Fahrspur auf Regelbreite möglich. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr konnte ohne Leistungsverluste beim Kfz-Verkehr oder beim ÖPNV durchgeführt werden.

Der örtliche Bezirksausschuss und das Polizeipräsidium wurden angehört und haben der Maßnahme zugestimmt.

4. Anträge

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02973 der Stadtratsfraktion die Grünen – rosa Liste vom 22.03.2017 wird nicht entsprochen.

Dem Antrag Nr.: 14-20 / A 03241 von Frau Stadträtin Sabine Pfeiler und Frau Stadträtin Ulrike Grimm vom 11.07.2017 wird entsprochen.

Mitzeichnungen

Das Baureferat hat die Beschlussvorlage unter Vorbringen von Änderungswünschen und einem Mitzeichnungsvorbehalt mitgezeichnet. Die fachlichen Hinweise und inhaltlichen Änderungswünsche wurden, soweit möglich, in den Beschlusstext übernommen.

Anmerkung des Kreisverwaltungsreferates zu den Ergänzungswünschen des Baureferates, die nicht 1:1 übernommen werden konnten:

Dem Wunsch des Baureferates, sämtlichen ggf. erforderlichen Baum- und Stellplatzentfall am Ende der jeweiligen Kapitel detailliert darzustellen, kann vom Kreisverwaltungsreferat in diesem Stadium der Vorhabenplanung nur im Rahmen von qualifizierten Schätzungen und überschlägig nachgekommen werden. Da die exakten Zahlen von ggf. hier noch nicht absehbaren Unwägbarkeiten und/oder örtlichen Besonderheiten abhängig sind, können diese erst von den Planern im Baureferat im Rahmen der Entwurfsplanung exakt und verbindlich ermittelt werden.

Die Mitzeichnung des Baureferates erfolgte außerdem unter dem Vorbehalt, dass im Rah-

men der Beschlussvorlage deutlich herausgearbeitet wird, unter welchen Bedingungen heute der Fahrspurentfall unter den Eisenbahnüberführungen Lindwurmstraße und Werinherstraße leistungsfähig abgewickelt werden kann und warum beim Endausbau der Eisenbahnüberführungen zwei Fahrspuren je Richtung erforderlich sind. Dazu nimmt das Kreisverwaltungsreferat wie folgt Stellung:

Der geforderten Darstellung wurde insoweit entsprochen, dass die Hinweise aus dem Baureferat auf die Beschlusslage und den Planungsstand der EÜ Lindwurmstraße und der EÜ Werinherstraße im Text eingepflegt wurden. Es wird vom Kreisverwaltungsreferat hier nochmal deutlich deutlich darauf hingewiesen, dass es sich bei den vorgeschlagenen Lösungen um Provisorien handelt, die im derzeitigen Betrieb eine Notlösung aus Gründen der Verkehrssicherheit des Rad- und Fußverkehrs darstellen und mit der derzeitigen Verkehrsbelastung und übergangsweise mit einer Fahrspur für den Kfz-Verkehr pro Richtung abwickelbar sind. Weder der notwendige Endausbau mit regelkonformen Rad- und Gehwegen noch die auf Verkehrsprognosen basierende und weiter in die Zukunft ausgelegte benötigte Fahrspuranzahl werden damit in Frage gestellt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die vom Baureferat zitierten Beschlüsse („Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840 sowie „Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr in München, Kriterien zum Ausbau von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen“, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157) verwiesen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet. Die redaktionellen Änderungswünsche wurden im Text berücksichtigt.

Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Gesundheit und Umwelt, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, sowie die Stadtwerke München haben jeweils Abdrucke der Vorlage erhalten.

5. Beteiligung der Bezirksausschüsse:

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 2 (Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt), 4 (Schwabing-West), 6 (Sendling), 9 (Neuhausen-Nymphenburg), 12 (Schwabing-Freimann), 16 (Rammersdorf-Perlach) und 17 (Obergiesing-Fasangarten) wurden gemäß § 13 Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Die Bezirksausschüsse 4, 6 und 12 haben der Beschlussvorlage ohne Einwand zugestimmt.

Der Bezirksausschuss 2 hat mit Schreiben vom 27.09.2017 folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 11):

Der Bezirksausschuss stimmt der Maßnahme unter 2.3. (Radfahrstreifen in der Lindwurmunterführung Nordwestseite) zu und fordert auf der Südseite der Unterführung eine vergleichbare Lösung. Das Kreisverwaltungsreferat wird diese Prüfung durchführen und den Bezirksausschuss 2 zu gegebener Zeit über das Ergebnis unterrichten.

Der Bezirksausschuss 9 hat mit Schreiben vom 20.09.2017 folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 12):

Der Bezirksausschuss lehnt die unter Punkt 2.4 1 dargestellte Maßnahme (Nymphenburger Straße, Variante 1) mehrheitlich ab und fordert stattdessen, die unter Punkt 2.4.2 dargestellte Maßnahme (Nymphenburger Straße, Variante 2) gleichzeitig mit dem in der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08713 angekündigten Ausbau der Blütenburgstraße umzusetzen. Das Kreisverwaltungsreferat verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Punkt 2.4, wonach den beteiligten Referaten das dort aufgezeigte Vorgehen am zielführendsten erscheint und hält daran fest, aus Gründen der Verhältnismäßigkeit die Variante 1 umzusetzen.

Der Bezirksausschuss 16 hat mit Schreiben vom 15.09.2017 folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 13):

Der Bezirksausschuss stimmt den Maßnahmen zu Ziffer 2.5. (Knoten Innsbrucker Ring / Ottobrunner Straße) und Ziffer 2.7. (Vorschlag zur Werinherstraße) zu.
Der Bezirksausschuss fordert zur Maßnahme 2.5 (Knoten Innsbrucker Ring / Ottobrunner Straße), im Zuge der Maßnahme eine Optimierung der Fahrspuren in der Zuführung der Ottobrunner Straße zum Mittleren Ring, die Roteinfärbung der Radwege sowie eine Optimierung der Fußgängerüberwege umzusetzen. Das Kreisverwaltungsreferat wird diese Anträge prüfen und in Abstimmung mit dem Baureferat soweit möglich in der als Auftrag aus diesem Beschluss zu erstellenden detaillierten Straßenplanung berücksichtigen.

Der Bezirksausschuss 17 hat mit Schreiben vom 15.09.2017 folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 14):

Der Bezirksausschuss stimmt der Vorlage zu, verbunden mit der Forderung, dass analog zur Maßnahme unter Ziffer 2.7 auch eine Zwischenlösung für die Eisenbahnbrücke an der Chiemgaustraße geprüft wird. Das Kreisverwaltungsreferat wird diese Prüfung durchführen und den Bezirksausschuss 17 zu gegebener Zeit über das Ergebnis unterrichten.

Dem Korreferent des Kreisverwaltungsreferates, Herrn Stadtrat Kuffer und dem zuständigen Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Straßenverkehr, Herrn Stadtrat Progl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der weiteren Planung und Umsetzung der Maßnahmen unter Punkt 2:
 - **Ackermannstraße / Schleißheimer Straße** (Ausleitung Radfahrstreifen)
 - **Lindwurmstraße** (Radfahrstreifen an der Südseite ab östlich Sendlinger Kirche bis Aberlestraße, Radwegrückbau)
 - **Lindwurmstraße Eisenbahnüberführung** (Radfahrstreifen an der Nordwestseite unter der Eisenbahnüberführung als Provisorium bis zum Neubau)
 - **Nymphenburger Straße** (Variante 1)
 - **Ottobrunner Straße** (Ausleitung Radfahrstreifen zum Innsbrucker Ring, Anschluss Aribonenstraße)
 - **Ungererstraße / Föhringer Ring** (Optimierung der Radverkehrsführung geradeaus Richtung Norden)
 - **Werinherstraße Eisenbahnüberführung** (Radweglückenschluss durch Radfahrstreifen beidseitig unter der Eisenbahnüberführung als Provisorium bis zum Neubau)

wird zugestimmt.

2. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Maßnahmen unter Punkt 2 verkehrsrechtlich anzuordnen.
3. Das Baureferat wird gebeten, die unter **Punkt 2.4.1.** beschriebenen Maßnahmen in der **Nymphenburger Straße (Variante 1)** umzusetzen und für die unter **Punkt 2.4.1.** beschriebenen Maßnahmen in den Knotenpunktbereichen **Nymphenburger Straße / Sandstraße** und **Nymphenburger Straße / Pappenheimstraße** Projekte aufzulegen, sowie die unter **Punkt 2.7.** beschriebene Maßnahme in der **Werinherstraße** umzusetzen.
4. Das Baureferat wird gebeten, zu den Maßnahmen **Ackermannstraße / Schleißheimer Straße**, **Lindwurmstraße** östlich Sendlinger Kirche bis Aberlestraße, **Ottobrunner Straße** und **Ungererstraße / Föhringer Ring** die Entwurfsplanungen zu erarbeiten und die Projektgenehmigungen herbeizuführen.
5. Von der Maßnahme unter **Punkt 3:**

Plinganserstraße (Radwegende durch Radfahrstreifen)
wird Kenntnis genommen.

6. Der Antrag Nr.14-20 / A 02973 der Stadtratsfraktion die Grünen – rosa Liste vom 22.03.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der Antrag Nr.: 14-20 / A 03241 von Frau Stadträtin Sabine Pfeiler und Frau Stadträtin Ulrike Grimm vom 11.07.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium – HA II-V / SP
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Kreisverwaltungsreferat - GL/24

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 2, 4, 6, 9, 16, 17
3. An das Baureferat
4. An das Kommunalreferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Planungsreferat
mit der Bitte um Kenntnisnahme
9. Mit Vorgang zurück an HA III/111
zur weiteren Veranlassung.

Am <DATUM>

Kreisverwaltungsreferat GL/24