

Telefon: 0 233-22782
Telefax: 0 233-21797

Telefon: 0 233-39992
Telefax: 0 233-39999

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Kreisverwaltungsreferat
Verkehrssicherheit und Mobilität

**Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“
Bürgerbegehren „Radentscheid“**

Umsetzung - Teil I

**Attraktivere öffentliche Räume und Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr im
Südlichen Bahnhofsviertel**

Antrag 14-20 / A 00828 von der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 24.03.2015

Radwegesicherheit XV: 2,50 Meter Mindestbreite für neue Radwege

Antrag Nr. 14-20 / A 04104 der ÖDP vom 18.05.2018

Modellprojekt geschützte Fahrradstreifen (protected bike-lines)

Antrag Nr. 14-20 / A 04199 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 20.06.2018

Alter Botanischer Garten und Eisenstraße:

Ertüchtigung des Parks und Errichtung von Radwegen (Ziffer 2)

Antrag Nr. 14-20 / A 04427 von der Fraktion FDP - HUT vom 07.09.2018

Sicherheit im innerstädtischen Radwegenetz erhöhen - Lücken dringend schließen

Antrag Nr. 14-20 / A 04691 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 23.11.2018

Altstadt-Radring

Antrag Nr. 14-20 / A 04960 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL, der DIE LINKE und der ÖDP
vom 06.02.2019

Verkehrswende jetzt einleiten - autofreie Altstadt IV

**Neuaufteilung der Verkehrsflächen auf der Ludwigsbrücke, in der Zweibrückenstraße,
am Isartor und am Thomas-Wimmer-Ring**

Antrag 14-20 / A 05125 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.03.2019

Inhalte des Bürgerbegehren Radentscheid auf Umsetzbarkeit überprüfen

Antrag Nr. 14-20 / A 05165 der Frau StR Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn
StR Jens Röver vom 29.03.2019

**Verkehrswende jetzt einleiten – Vorfahrt fürs Rad 5 – Endlich Radstreifen für die
Lindwurmstraße**

Antrag Nr. 14-20 / A 05346 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 10.05.2019

**Verkehrswende jetzt einleiten – Vorfahrt fürs Rad 6 – Provisorische Radstreifen für die
Ludwigstraße**

Antrag Nr. 14-20 / A 05347 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 10.05.2019

Radln auf der Schwanthalerstraße – keine halben Sachen machen

Antrag Nr. 14-20 / A 05360 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.05.2019

Übernahme der Forderungen der beiden Bürgerbegehren zum Altstadt-Radring und zum Radentscheid sowie erste Schritte zu deren Umsetzung

Antrag Nr. 14-20 / A 05641 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL, der ÖDP, der DIE LINKE vom 16.07.2019

Mehr Transparenz zu Kosten und Nutzen von Verkehrssystemen

Antrag Nr. 14-20 / A 05703 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL, DIE LINKE, ÖDP vom 25.07.2019

Sicherheit im innerstädtischen Radverkehrsnetz erhöhen – Lücke in der Ohlmüllerstraße dringend schließen

Antrag Nr. 14-20 / A 05801 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 09.08.2019

Neuaufteilung und Umplanung der Verkehrsflächen am Isartor und am Thomas-Wimmer-Ring - Antrag zur dringlichen Behandlung spätestens im Planungsausschuss am 04. Dezember 2019

Antrag Nr. 14-20 / A 06015 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 01.10.2019

Radentscheid umsetzen: Die beteiligten Referate berichten regelmäßig über geplante, eingeleitete und abgeschlossene Maßnahmen ("Fahrrad-Ticker")

Antrag Nr. 14-20 / A 06088 von der DIE LINKE und der ÖDP vom 21.10.2019

Blumen-, Pestalozzi-, Müllerstraße - Radverkehrsplanung im 1. Stadtbezirk Altstadt-Lehel

Projektkosten (Kostenobergrenze):
5.500.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogramm 2019 -2023

Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 15585

Anlagen:

1. Übersichtsplan mit Maßnahmenvorschlägen
2. Steckbriefe erstes Maßnahmenbündel
3. Antrag Nr. 14-20 / A 00828
4. Antrag Nr. 14-20 / A 04104
5. Antrag Nr. 14-20 / A 04427
6. Antrag Nr. 14-20 / A 04691
7. Antrag Nr. 14-20 / A 04960
8. Antrag Nr. 14-20 / A 05125
9. Antrag Nr. 14-20 / A 05165
10. Antrag Nr. 14-20 / A 05346

11. Antrag Nr. 14-20 / A 05347
12. Antrag Nr. 14-20 / A 05360
13. Antrag Nr. 14-20 / A 04199
14. Antrag Nr. 14-20 / A 05641
15. Antrag Nr. 14-20 / A 05703
16. Antrag Nr. 14-20 / A 05801
17. Antrag Nr. 14-20 / A 06015
18. Antrag Nr. 14-20 / A 06088
19. PHB 2 Blumenstraße
20. Mitzeichnung Referat für Gesundheit und Umwelt
21. Mitzeichnung Referat für Arbeit und Wirtschaft

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.2019

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin und des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates. Eine Vorberatung im gemeinsamen Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung und Kreisverwaltungs Ausschuss war zeitlich nicht möglich. Notwendige Abstimmungen waren noch nicht abgeschlossen. Eine Behandlung in der Sitzung der Vollversammlung im Dezember 2019 ist zwingend notwendig, weil mit dem Stadtratsbeschluss vom 24.07.2019 zur Übernahme der beiden Bürgerbegehren „Radentscheid“ und „Altstadt-Radlring“, die Verwaltung beauftragt wurde noch im Jahr 2019 einen Vorschlag zur Umsetzung dem Stadtrat vorzulegen.

1 Anlass und Ziel

1.1 Übernahme der Forderung der Bürgerbegehren „Altstadt-Radlring“ und „Radentscheid“

Am 24.07.2019 hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrates mehrheitlich beschlossen, die Forderungen der beiden Bürgerbegehren zum Radverkehr in München inhaltlich in vollem Umfang zu übernehmen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15560 und Nr. 14-20 / V 15572). Diese lauten:

- Einrichtung eines sicheren, eigenständigen und durchgängigen Altstadt-Radlring, der entlang des Straßenzugs: Karlsplatz (Stachus), Lenbachplatz, Maximiliansplatz, Briener Straße, Odeonsplatz, Ludwigstraße, Von-der-Tann-Straße, Franz-Josef-Strauß-Ring, Karl-Scharnagl-Ring, Thomas-Wimmer-Ring, Isartorplatz, Frauenstraße, Blumenstraße, Sendlinger-Tor- Platz und Sonnenstraße geführt wird und aus Radwegen mit einer nutzbaren Mindestbreite von 2,30 Meter und einer Regelbreite von 2,80 Meter pro Fahrtrichtung zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände besteht, die baulich so gestaltet sind, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt und von Menschen allen Alters mit wenig Zeitverlust befahren werden können.

- Die Landeshauptstadt München verfolgt die unten stehenden ausformulierten vier Ziele für einen attraktiven, leistungsfähigen und sicheren Radverkehr kontinuierlich und verkehrspolitisch vorrangig, indem sie diese entweder durch geeignete Maßnahmen bis zum Jahr 2025 weitestgehend umsetzt oder bei Maßnahmen, die einer Plangenehmigung oder Planfeststellung bedürfen, bis zum Jahr 2025 die Antragsunterlagen ausarbeitet und einreicht, wobei diese Maßnahmen prioritär durch Umwidmung von Flächen für Kfz-Fahrspuren oder Kfz-Parkplätze und gegebenenfalls auch zu Lasten der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs umgesetzt werden sollen, in der Regel jedoch nicht auf Kosten der Flächen für den Fußverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr und des Stadtgrüns.

Ziel 1: Qualität von Radwegen

An für den Radverkehr gewidmeten Gemeindestraßen mit hohem Kfz-Aufkommen oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h gibt es baulich geschützte Radwege. Diese haben eine nutzbare Mindestbreite von 2,30 Meter pro Fahrtrichtung, zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände, sowie eine durchgehend ebene und eingefärbte Oberfläche ohne Bordsteinkanten und sind baulich so gestaltet, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt. Radverkehrsanlagen sind möglichst ganzjährig nutzbar.

Ziel 2: Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz

Ein lückenloses Netz aus optisch hervorgehobenen Rad-Vorrangrouten verbindet alle Stadtbezirke, etwaige Radschnellwege und wichtige Orte des öffentlichen Lebens (z.B. Hochschulen, Fernbahnhöfe, Kultureinrichtungen). Unter Rad-Vorrangrouten sind zusammenhängende Radverkehrsanlagen mit ebenen Oberflächen zu verstehen. Rad-Vorrangrouten ermöglichen kurze Reisezeiten mit geringem Zeitverlust und wenigen Stopps sowie ein hohes Radverkehrsaufkommen.

Ziel 3: Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen

Gemeindestraßen sind an Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten baulich so gestaltet, dass freie Sichtbeziehungen für und auf den Radverkehr gegeben sind und Kraftfahrzeuge möglichst nur langsam abbiegen können. Radwege sind dort an Ampeln baulich so gestaltet, dass eine Fahrradampel mit Gelbphase möglich ist und ausreichend große Radaufstellflächen vorhanden sind. Bei der Querung von nicht-bevorrechtigten Straßen oder Ein- und Ausfahrten werden sie ohne Höhenveränderung weitergeführt.

Ziel 4: Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten

Im gesamten Stadtgebiet sind gut zugängliche Abstellmöglichkeiten vorhanden, an denen Fahrräder stabil angeschlossen werden können. Diese bieten auch Platz für Lastenräder und Kinderanhänger. Wichtige Orte des öffentlichen Lebens (siehe Ziel 2) und Knotenpunkte des öffentlichen Personennahverkehrs haben Abstellanlagen, die möglichst vor Diebstahl, Vandalismus und Witterung schützen. Angebote wie Reparatur- und Lademöglichkeiten sowie Gepäckaufbewahrung sind dort vorhanden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde vom Stadtrat aufgefordert, noch im Jahr 2019 einen Beschlussentwurf zur weiteren Vorgehensweise in den Stadtrat einzubringen.

Zudem wurden in den letzten Jahren diverse Stadtratsanträge gestellt, die sich mit Defiziten der Radverkehrsinfrastruktur in verschiedenen Straßen in München befasst haben (siehe Anlagen).

1.2 Ziel des Beschlussentwurfs

Die Umsetzung der Ziele der beiden Bürgerbegehren zum Radverkehr bedeuten einen grundlegenden Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung der Stadt München. Die geforderten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden die Verkehrswende in den kommenden Jahren mit konkreten Projekten auf der Straße sichtbar und erfahrbar machen. Damit einher gehen wird eine massive Umverteilung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs, des Fußverkehrs und des ÖPNV. Die Neuverteilung des Straßenraums wird insbesondere auch zu Lasten von Fahrspuren, Parkplätzen und der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs stattfinden müssen, um die Qualitätsansprüche für mehr Sicherheit, Komfort und Attraktivität im Radverkehr und dem gesamten Umweltverbund zu erfüllen.

Mit dieser Beschlussvorlage wird die Grundlage für eine Strategie vorgeschlagen und beschlussmäßig abgesichert, wie die Umsetzung der beiden Bürgerbegehren erfolgen kann. Neben der Beschreibung der Vorgehensweise zur Umsetzung des geforderten „Altstadt-Radlirings“ und des „Radentscheids“ wird der Umgang mit laufenden Planungs- und Bauprojekten dargestellt. Darüber hinaus werden zehn erste Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele vorgeschlagen, Aussagen zu den notwendigen Personal- und Finanzmitteln getroffen und erste konkrete, organisatorische Entscheidungen getroffen werden. Dieser Beschluss ist damit der Einstieg in die Umsetzung. Auf ihn aufbauend werden zahlreiche weitere Umsetzungsbeschlüsse mit Beauftragung weiterer Maßnahmen folgen und weitere Akteure in Planung und Umsetzung eingebunden werden.

1.3 Grundsätzliche Anmerkung zur Luftreinhaltung

Grundsätzlich begrüßt das Referat für Gesundheit und Umwelt den Ausbau des Radverkehrs. Im Januar 2017 hat der Münchner Stadtrat in einem Grundsatzbeschluss zur Luftreinhaltung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383) das Ziel beschlossen, bis 2025 den Anteil des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) und des emissionsfreien Individualverkehrs auf 80 Prozent zu erhöhen. Dieses Ziel ist ebenfalls fest im 2018 beschlossenen Masterplan zur Luftreinhaltung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218) verankert. Entsprechend ist der konsequente Ausbau des Radverkehrs Grundvoraussetzung im Masterplan für saubere Luft.

Die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16397) sieht dementsprechend auch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs vor, z.B. LRP7-42 (Maßnahmenpaket Radverkehr [Fahrradstraßen, Lückenschluss und Verdichtung Radwegenetz, Umbau von Knotenpunkten]), LRP7-43 (Neubau von mind. 2 Radschnellwegverbindungen zwischen Stadt und Umland bis 2025, Planungsgrundlagenermittlung hierfür bis Ende 2020) oder LRP7-44 (Neubau von Fuß- und Radwegquerungen).

Es ist das prioritäre Ziel der Luftreinhaltung, die gesetzlichen Grenzwerte in München schnellstmöglich und dauerhaft einzuhalten. Maßnahmen, die aufgrund von Verkehrsverlagerungen neue Grenzwertüberschreitungen an anderen Stellen zur Folge haben, sind vor

diesem Hintergrund zu vermeiden. Bei allen geplanten Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes sind daher die weitläufigen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz zu berücksichtigen. Insbesondere sind auch die ineinandergreifenden Wirkungen verschiedener Maßnahmen zu betrachten. Es ist auszuschließen, dass die gute Absicht einer Verbesserung der Radinfrastruktur in der gesamten Wirkungskette in letzter Konsequenz eine lufthygienische Verschlechterung und Grenzwertüberschreitung an anderer Stelle im Stadtgebiet München herbeiführen könnte.

Vor diesem Hintergrund hält das Referat für Gesundheit und Umwelt im Rahmen der weiteren Maßnahmenplanung für verkehrstechnisch und/oder lufthygienisch kritische Bereiche entsprechende Untersuchungen für zwingend notwendig. Dabei ist zu betrachten, wie sich die Verkehrskapazitäten durch die geplanten Maßnahmen im direkten und weiteren Umfeld verändern und ob dadurch durch Stausituationen ggf. lufthygienische Verschlechterungen und ggf. NO₂-Grenzwertüberschreitungen entstehen. Die Ergebnisse der Untersuchung sollen in die Entwicklung einer entsprechend gesamtheitlichen Maßnahme einfließen, die die verschiedenen Wechselwirkungen im direkt und indirekt betroffenen Umfeld berücksichtigt und Immissionsbelastungen möglichst reduziert und in jedem Fall Überschreitungen der gesetzlichen Immissions-Grenzwerte ausschließt.

Für die Bewertung der lufthygienischen Auswirkung sind neben der Entwicklung der Messergebnisse des vom LfU betriebenen LÜB-Messnetzes sowie des freiwilligen Münchner NO₂-Messnetzes auch die aktuellen Angaben zur bestehenden lufthygienischen Situation aus der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern zu berücksichtigen. Die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde mit Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16397 dem Stadtrat vorgestellt.

Durch bauliche Verbreiterung bzw. Neubau des Fahrradwegs, teils auch mit Wegfall einer MIV-Fahrspur, wird der Emissionsort weg vom Straßenrand zur Fahrbahnmitte hin verlegt. Dadurch werden geringe Verbesserungen der Immissionssituation im Gehwegbereich und an der Gebäudekante erwartet.

Während der Wegfall von MIV-Fahrspuren zugunsten von Radwegen die Verkehrsmengen und damit Emissionen reduziert, ist mit einer höheren Auslastung des verbleibenden Straßenquerschnitts zu rechnen, die zu einer Verschlechterung des Verkehrsflusses führen kann, was zu einer Erhöhung der Emissionen führt. Insbesondere beim Übergang von gesättigtem Verkehr zu Stop & Go ist eine sprunghafte Zunahme der Emissionen zu verzeichnen (siehe folgende Tabelle, Angaben nach HBEFA 3.3).

Veränderung Verkehrsfluss	Zunahme NO _x -Emissionen
flüssig zu dicht	15%
dicht zu gesättigt	11%
gesättigt zu Stop & Go	70%

Neben den Verkehrszahlen sind dementsprechend auch die Verkehrszustände zu betrachten.

Aus Sicht der Luftreinhaltung ist eine möglichst breite Verlagerung des MIV auf den Radverkehr sowie auf den, hohe Kapazitäten aufnehmenden, ÖPNV anzustreben. Dazu ist der ÖPNV auszubauen und dessen Attraktivität zu steigern. Es ist planerisch sicherzustellen, dass der Ausbau des Radwegenetzes und der Infrastruktur für den ÖPNV ineinander abgestimmt erfolgen.

2 Vorgehensweise zur Umsetzung der beiden Bürgerbegehren

2.1 Umsetzung des Bürgerbegehrens „Altstadt-Radlring“

Mit der Übernahme des Bürgerbegehrens „Altstadt-Radlring“ hat der Stadtrat die Entscheidung gefällt, eine referatsübergreifende Projektgruppe zu beauftragen, Planungen eines Altstadt-Radlringes aufzusetzen.

Die Umsetzung des Altstadt-Radlringes, wie im Bürgerbegehren vorgesehen, bedeutet einen grundlegenden Paradigmenwechsel im Verkehrskonzept der Stadt München. Eine 1:1 Umsetzung der Forderungen des Radlbegehrens hat zur Folge, dass der innerste der drei Ringe (Altstadtring, Mittlerer Ring, Autobahnring) in seiner Funktion als Verbindungs- und Verteilungsebene des motorisierten Personen- und Wirtschaftsverkehrs abgestuft und in Teilen unterbrochen wird. Eine durchgängige Befahrbarkeit des Altstadtrings in beide Richtungen für Kfz wird aufgrund der begrenzten Verkehrsflächen nicht an allen Stellen berücksichtigt werden können.

Gleichzeitig bedeutet die Umsetzung des Altstadt-Radlringes eine deutliche Ausweitung der Infrastruktur für das Fahrrad und ist damit eines der grundlegenden Projekte im Zuge der Verkehrswende. Durch die Umsetzung des Altstadt-Radlringes wird die Attraktivität für den Radverkehr deutlich gesteigert. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Innenstadtbereich, mit neuen, attraktiven und sicheren Angeboten für die Radfahrenden, wird darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Kapazitätsengpässe im innerstädtischen ÖPNV leisten. Im Zuge der Umsetzung der Verkehrswende werden damit auch wesentliche Anreize zum sicheren und bequemen Umstieg vom privaten Pkw auf das Fahrrad geschaffen. Zu den einzelnen Forderungen bedeutet dies konkret Folgendes:

2.1.1 Qualität des Altstadt-Radlringes

Mit dem Bürgerbegehren wurde die Einrichtung eines

- sicheren, eigenständigen und durchgängigen Altstadt-Radlringes
- mit einer nutzbaren Mindestbreite von 2,30 Meter und einer Regelbreite von 2,80 Meter pro Fahrtrichtung zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände
- die baulich so gestaltet sind, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt und
- von Menschen allen Alters mit wenig Zeitverlust befahren werden können,

gefordert.

Der Altstadt-Radlring ist das zentrale Zeichen der Landeshauptstadt München für die Förderung und Sicherheit des Radverkehrs und soll deshalb alle Forderungen aus dem Bürgerbegehren „Radentscheid“ erfüllen.

Die Verwaltung legt für die Umsetzung des Altstadt-Radlringes demnach die unter 2.2 ausgearbeiteten Vorgaben an, solange diese im Bürgerbegehren „Altstadt-Radlring“ nicht weitergehend definiert waren.

Zu den Forderungen ist Folgendes grundsätzlich auszuführen:

Im Bürgerbegehren „Altstadt-Radlring“ wurde eine Regelbreite von 2,80 m explizit festgeschrieben. Für die Planung wird also an allen Stellen eine Breite von 2,80 m zuzüglich Sicherheitsabstand angesetzt (Anm.: 0,5 m bzw. bei hohen Verkehrsstärken 0,75 m zur Fahrbahn / 0,75 m zu Längsparkplätzen / 1,10 m zu Schräg- bzw. Senkrechtparkplätzen gemäß ERA 2010). Wo aufgrund bestehender Einschränkung (z.B. U-Bahn-Aufgänge oder Tunnelausfahrten) diese Breite nicht machbar ist, wird mit der maximal möglichen Breite, jedoch mindestens 2,30 m, geplant.

Nach einer ersten Einschätzung gibt es einige Stellen, an denen eine Mindestbreite von 2,30 m auch bei Eingriffen zu Lasten von Flächen für Kfz-Fahrspuren oder Kfz-Parkplätze nicht oder nur mit zusätzlichen Eingriffen zu Lasten des Fußverkehrs oder des Straßengrüns möglich ist. In den einzelnen Abschnitten gibt es über die bloße Umverteilung von allgemeinen Parkplätzen und Fahrspuren hinaus auch zahlreiche andere, spezielle Betroffenheiten (z.B. Haltemöglichkeiten für Touristenbusse, Taxistandplätze, Behindertenstandplätze, Ladezonen), deren Entfall oder Verlegung im Rahmen der Einzelabstimmungen der Straßenbauprojekte zu prüfen sein werden. An diesen Stellen werden die möglichen Varianten im Einzelnen dem Stadtrat zur Entscheidung dargestellt.

Nach derzeitiger Informationslage würden die Leistungsfähigkeitsverluste für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auch zu Änderungen der Verkehrsströme des MIV führen, die nicht nur an den vom Altstadt-Radlring direkt betroffenen Knotenpunkten, sondern auch in umliegenden Straßenbereichen mit hoher Wahrscheinlichkeit deutlich spürbar sein werden.

An manchen Achsen gibt es zur Verkehrsführung über den Altstadttring nur wenige Alternativen. Neben der Sonnenstraße ist eine Querung des Bahngleise innerhalb des Mittleren Rings lediglich an der Paul-Heyse-Unterführung und der Hackerbrücke möglich. Am Englischen Garten gibt es zwischen Altstadttring und Mittlerem Ring keine weiteren Querungen für den motorisierten Verkehr. Vor allem an diesen Stellen könnte es zu großräumigen Verlagerungen des Verkehrs auf den Mittleren Ring und die äußeren Stadtviertel kommen.

Diese Auswirkungen sind zu prüfen und Maßnahmen zu untersuchen, um Belastungen von Wohngebieten und auf den ÖPNV so weit wie möglich zu verhindern.

Aktuell werden die drei Teilabschnitte Von-der-Tann-Straße, Blumenstraße und Frauenstraße des Altstadttrings von regulären Buslinien befahren, ein größerer Abschnitt allein durch den Nachtbusverkehr sowie die baulich vom Straßenraum abgetrennte Tram. Aufgrund der steigenden Bevölkerungs- und Fahrgastzahlen wird der Busverkehr zusätzliche Angebote und damit notwendige Kapazitäten schaffen müssen, welche zur Entlastung des Schienennetzes beitragen sollen. Hierfür werden seitens der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) Linien geplant, welche die Altstadt erreichen, indem sie dort tangential den Altstadttring befahren. Das bedeutet eine dann voraussichtlich vollständige Befahrung des Altstadttrings mit unterschiedlichen Linien und den dazugehörigen Haltestellen.

Außerdem ist zu beachten, dass der politische Wille die Wiederaufnahme der Planungen für einen City-Bus mit sich bringen könnte. Hier sind je nach Planung Flächen für Haltestellen und Wartebereiche am Altstadttring zur Verknüpfung mit dem übrigen Liniennetz zu berücksichtigen.

2.1.2 Führung des Altstadt-Radrings

Forderung des Bürgerbegehrens:

Führung des „Altstadt-Radrings“ entlang des Straßenzuges: Karlsplatz (Stachus), Lenbachplatz, Maximiliansplatz, Briener Straße, Odeonsplatz, Ludwigstraße, Von-der-Tann-Straße, Franz-Josef-Strauß-Ring, Karl-Scharnagl-Ring, Thomas-Wimmer-Ring, Isartorplatz, Frauenstraße, Blumenstraße, Sendlinger-Tor-Platz und Sonnenstraße.

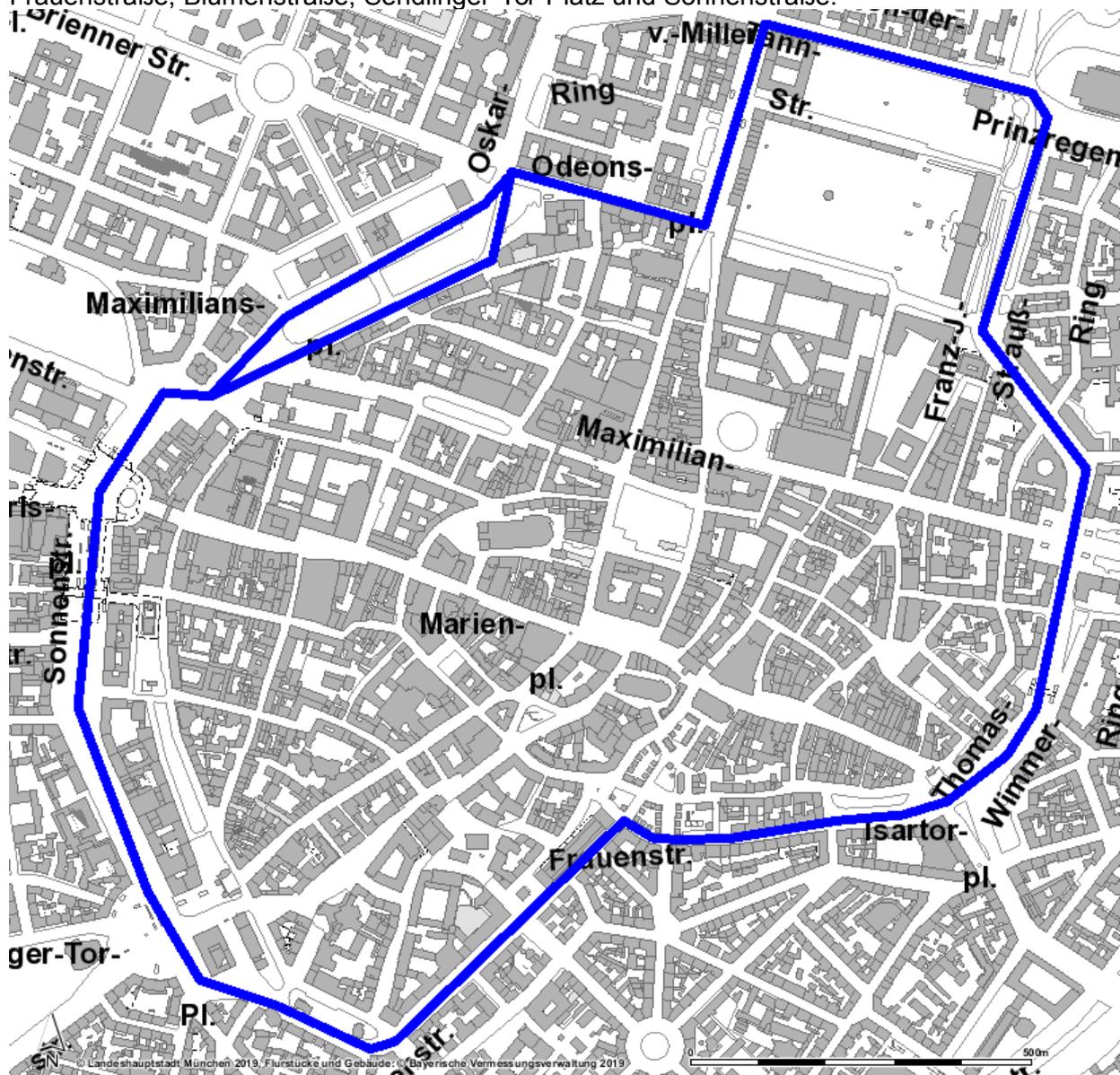
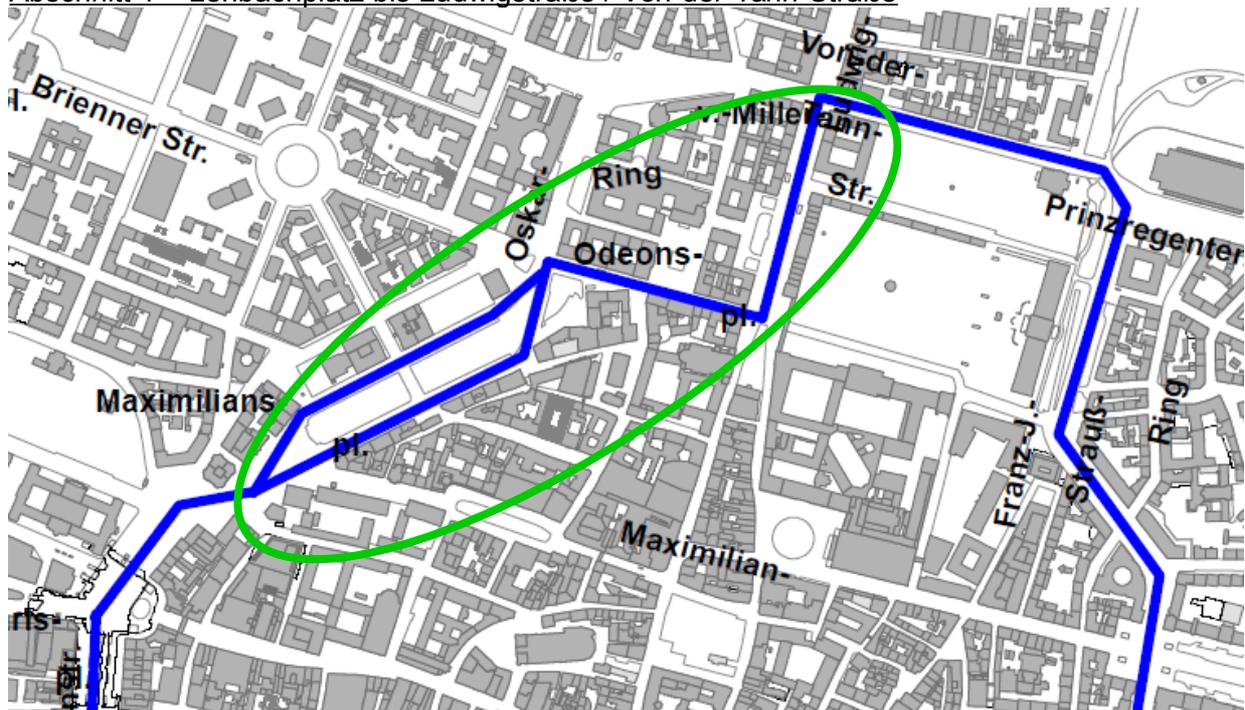


Abbildung: Verlauf des Altstadt-Radrings gemäß Beschluss der Vollversammlung
Quelle: GeoinfoWeb LHM

Auf die vom Bürgerbegehren geforderte und vom Stadtrat übernommene Lage des Altstadt-Radrings im oben genannten Straßenzug soll im Folgenden genauer eingegangen werden. Die Umsetzung eines Altstadt-Radrings in den einzelnen Straßen betrifft dabei eine

unterschiedliche vorhandene Infrastruktur und damit Komplexität. Deshalb schlägt die Verwaltung vor, das Gesamtprojekt Altstadt-Radlring in fünf Teilabschnitte zu untergliedern:

Abschnitt 1 – Lenbachplatz bis Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße



Quelle: GeoInfoWeb, LHM

Bestandssituation

Straße	Fahrspuren	Verkehrsstärke (Kfz/24 h)
Maximiliansplatz	3+3	ca. 40.000
Briener Straße zw. Oskar-von-Miller-Ring und Amiraplatz	1+1	ca. 15.000
Briener Straße zw. Amiraplatz und Odeonsplatz	1+0	ca. 15.000
Ludwigstraße	2+3	ca. 15.000

Mit dem Beschluss „Pilotprojekt ‚Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden‘“ vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14925) hat der Stadtrat das Baureferat mit der Planung einer Radschnellverbindung von der Innenstadt Richtung Garching beauftragt. Diese Radschnellverbindung verläuft im Bereich zwischen Karlsplatz-Stachus und Maximiliansplatz über den Altstadtring und überschneidet sich hier mit dem Planungskorridor des Altstadt-Radlring. Die Standards einer Radschnellverbindung liegen dabei grundsätzlich noch über den für den Altstadt-Radlring festgesetzten Maßen. In Einzelfällen kann jedoch die Forderung des Altstadt-Radlring über den minimalen Vorgaben einer Radschnellverbindung liegen. Das ist dann der Fall, wenn die Radschnellverbindung als Radstreifen geplant ist, da dann ein

Sicherheitsstreifen zum fließenden Verkehr und eine bauliche Absicherung zum Schutz vor Befahren und Beparken durch den Kfz-Verkehr fehlt. Es wird vorgeschlagen für die weitere Planungen in diesem Bereich die Vorgaben des Altstadt-Radlring zu verfolgen, die die Vorgaben für Radschnellverbindungen ggf. nicht vollumfänglich einhalten.

Im Folgenden sind erste Überlegungen dargestellt, die allerdings noch nicht mit konkreten Planungen unterlegt sind:

Am Maximiliansplatz sind für den Altstadt-Radring zwei Varianten denkbar:

Eine Minimalvariante, in der der bestehende Radweg auf Kosten der jeweils rechten Parkspur verbreitert wird. Diese Variante bedeutet einen geringeren Eingriff in die bestehenden Funktionen und ist demnach vermutlich auch schneller und günstiger herzustellen.

Die entfallenden Parkplätze sind jedoch mit Abstand deutlich attraktiver als die dem Park zugewandten. Im Sinne einer integrierten Planung wäre es an dieser Stelle zusätzlich sinnvoll, Überlegungen der MVG zu einer möglichen zukünftigen Linienführung entlang des Maximiliansplatzes und der Stadtverwaltung zu einem möglichen Halt von Touristenbussen dort zu ermöglichen.

Im Beschluss zur schnellen Radverbindung Münchner Norden wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, Optimierungsmöglichkeiten für den Lade- und Lieferverkehr sowie das Bewohnerparken entlang der Radschnellverbindung zu untersuchen und in die weiteren Planungen des Baureferats einzubringen. Aus diesem Grund wird für die weitere Planung folgende Variante vorgeschlagen:

Die linksseitige Parkbucht und ein Fahrstreifen entfallen zugunsten der Planung des Altstadt-Radlring und möglichen Bushaltestellen. Eine rechtsseitige Parkbucht kann beibehalten oder im Laufe der weiteren Planung als Bushaltestelle genutzt werden.

In der Briener Straße zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz ist aktuell und übergangsweise bis zur Neugestaltung nach Abschluss der Baumaßnahmen am Altstadtringtunnel eine unechte Einbahnstraße mit einer Einfahrtssperre (mit Zusatz „Linienverkehr und Radverkehr frei“) in Fahrtrichtung Osten eingerichtet. Derzeit sind bei einer Fahrbahnbreite von rund 8,00 m beidseitig regelkonforme Schutzstreifen in einer Breite von 1,50 m markiert. Die verbleibende Kernfahrbahn von 5,0 m ohne Leitlinie teilen sich der motorisierte Individualverkehr in Fahrtrichtung Westen und der Linienverkehr in beiden Richtungen. Bei Umsetzung der Vorgaben des Altstadt-Radlring und des Radschnellweges verbleibt keine ausreichende Restfahrsspur zur Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs (auch nicht in nur eine Richtung). Eine gemeinsame Nutzung des Bereichs durch Linienverkehr und Radverkehr entspricht u.E. nicht der Zielsetzung der Bürgerbegehren und der Konzeption der Radschnellwege. Die komplette Sperre des Linienverkehrs und des motorisierten Individualverkehr aus diesem Bereich ist daher aus Sicht der Verkehrssicherheit notwendig. Allerdings ist eine Führung des Linienverkehrs über diese Strecke aus Sicht der MVG ebenfalls notwendig. Eine Abwägung darüber soll im weiteren Projektverlauf getroffen werden. Falls eine gemeinsame Führung auch dann ausgeschlossen ist, wäre eine Verlegung des Busverkehrs notwendig, um die Ziele des Altstadt-Radlring zu erreichen.

Da erfahrungsgemäß Zuwiderhandlungen durch den motorisierten Individualverkehr nur schwer zu kontrollieren und zu unterbinden sein werden, ist eine zusätzliche bauliche Absiche-

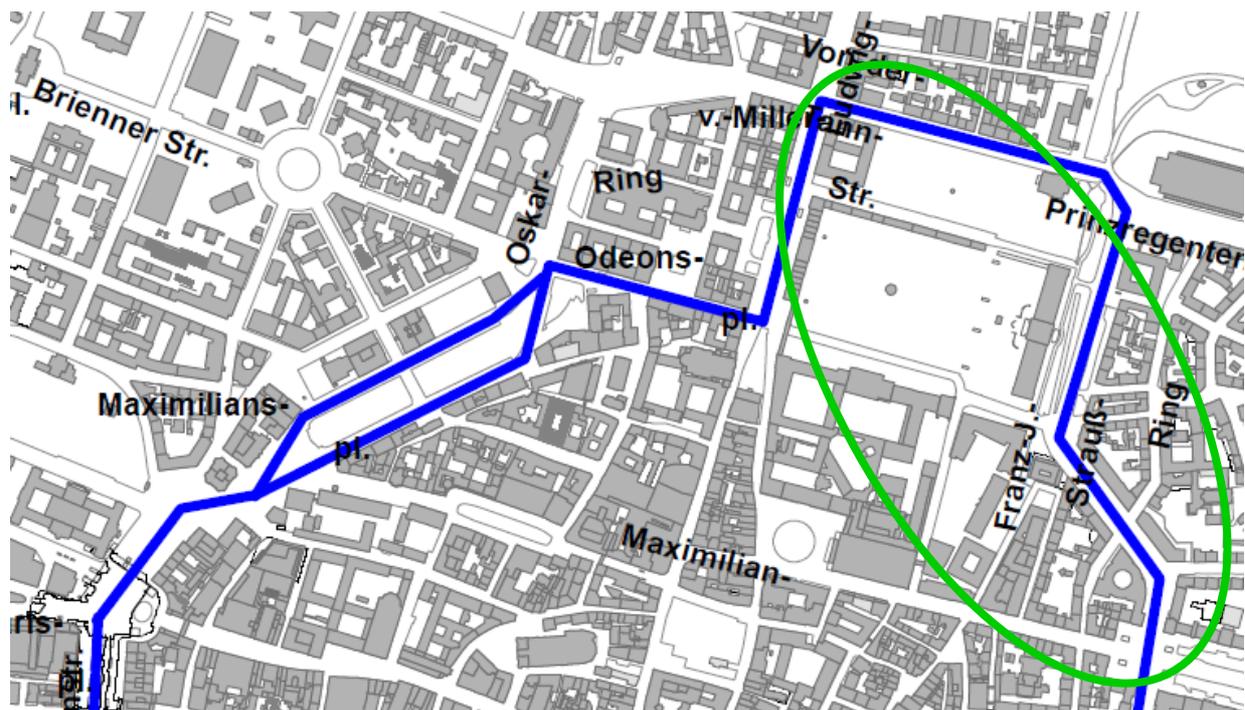
rung aus Verkehrssicherheitsgründen Voraussetzung für ein Funktionieren dieser stark befahrenen Fahrradhaupttroute.

In der Ludwigstraße sind der Entfall einer Fahrspur pro Richtung und Eingriffe in die Taxistandplätze notwendig.

Übersicht Lösungsvorschlag und Abschätzung Auswirkungen

Straße	Entfall Parkplätze	Entfall Fahrspuren	Auswirkungen ÖPNV
Maximiliansplatz	Neuordnung Straßenraum inkl. Entfall einer Fahrspur und der Parkplätze		Nicht vorhanden
Briener Straße zw. Oskar-von-Miller-Ring und Amiraplatz	Südseitig alle	Entfall Fahrspur nach Westen	Gemeinsame Führung oder Verlegung Buslinien
Briener Straße zw. Amiraplatz und Odeonsplatz	Künftig Einfahrtverbot nach Westen		Gemeinsame Führung oder Verlegung Buslinien
Ludwigstraße	Entfall als Ersatz für Taxistandplätze	Entfall einer Fahrspur pro Richtung	Konfliktpunkt Haltestelle

Abschnitt 2 – Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße bis Maximilianstraße



Quelle: GeoInfoWeb, LHM

Bestandssituation

Straße	Fahrspuren	Verkehrsstärke (Kfz/24 h)
Von-der-Tann-Straße zw. Ludwigstraße und FJ-Strauß-Ring	1+1 (Tunnelausfahrt)	ca. 25.000
Franz-Josef-Strauß-Ring	2+1 (Tunnelausfahrt)	ca. 35.000
Karl-Scharnagl-Ring	2+2	ca. 30.000

In der Von-der-Tann-Straße befindet sich zurzeit die Baustelle zur Sanierung des Altstadtring-Tunnels. Mit der Projektgenehmigung wurde das Baureferat bereits zur Vorbereitung der baulichen Umsetzung beauftragt. Die Projektgenehmigung darf hierbei nicht in Frage gestellt werden, da dies ansonsten große Verzögerungen bei den einzelnen Projekten zur Folge haben würde. In der weiteren Planung zur Oberflächengestaltung wird das Baureferat prüfen, wie die Forderungen des Bürgerbegehrens übernommen werden können. Eine Regelbreite von 2,80 m ist aufgrund der Tunnelzufahrt nicht möglich. Zwischen Knoten Ludwigstraße und der Tunnelzufahrt müsste eine Fahrspur entfallen. Der Knoten würde deutlich an Leistungsfähigkeit verlieren und muss dazu verkehrstechnisch neu untersucht und entsprechend neu geplant werden. Auf Höhe der Tunnelzufahrt wird es in Richtung Prinzregentenstraße eine Engstelle geben. In der weiteren Planung zur Oberfläche sollte geprüft werden, die Fahrspur auf das Mindestmaß zu verschmälern, um Radverkehrsanlagen, die den Forderungen entsprechen einzurichten. In Richtung Ludwigstraße ist eine Verbreiterung gemäß den Forderungen möglich, wenn alle Parkplätze und die zurzeit vorgesehenen Bäume entfallen.

Am Franz-Josef-Strauß-Ring sind lediglich auf der Ostseite Anlagen für den Radverkehr vorhanden. Dort besteht ein ca. 2,50 m breiter Zweirichtungsradweg zwischen Gehbahn und Grünfläche. Auf der Westseite gibt es einen gemeinsamen Fuß- und Radweg über die dem Freistaat gehörende Fläche der Bayerischen Staatskanzlei. Ein baulicher Radweg ist möglich, wenn eine Fahrspur des Altstadtrings entfällt. Die Kreuzung zwischen Radweg und der Ausfahrt aus dem Altstadtring-Tunnel südlich der Staatskanzlei stellt dabei eine besondere Herausforderung dar. Die Ausfahrt des Altstadtring-Tunnels befindet sich zwischen den vorhandenen Fahrspuren und der Gehbahn im Seitenraum. Um eine sichere Querung des Radverkehrs und des aus dem Tunnel ausfahrenden motorisierten Verkehrs zu gewährleisten, wäre beispielsweise eine eigene Signalisierung des Radverkehrs denkbar. Nur so kann auch das Abbiegen in die Hofgartenstraße ermöglicht werden. Alternativ soll über eine kreative Lösung ggf. in Zusammenarbeit mit dem Freistaat nachgedacht werden. Der bestehende, ostseitige Zweirichtungsradweg soll aufgelöst und die Radverkehrsführung vom Englischen Garten kommend über den Knoten Von-der-Tann-Straße / Prinzregentenstraße / Franz-Josef-Strauß-Ring auf den rechtsseitigen Radweg geführt werden.

Im Zulauf des Knotens Karl-Scharnagl-Ring und Maximilianstraße ist aufgrund der Engstellen eine Verbreiterung des Radweges auf Kosten der Fahrspuren notwendig. Hier muss jeweils eine Fahrspur pro Richtung entfallen.

Am Karl-Scharnagl-Ring zwischen Hofgraben und Bürkleinstraße sind deshalb zwei Fahrspuren pro Richtung nicht sinnvoll. Dort sind bauliche Radwege als Zweirichtungsradwege mit einer Breite von ca. 2,40 m vorhanden, die zwischen Baumgraben und Gehbahn liegen. Die vorhandene Radinfrastruktur liegt im Rahmen der Minimalforderungen für einen Einrichtungsradweg. Aufgrund der Gegebenheiten ist eine Verbreiterung der Radwege auf Kosten einer Fahrbahn oder der Parker nicht ohne Fällen aller Bäume möglich.

Stattdessen sind zwei zukünftige Varianten denkbar:

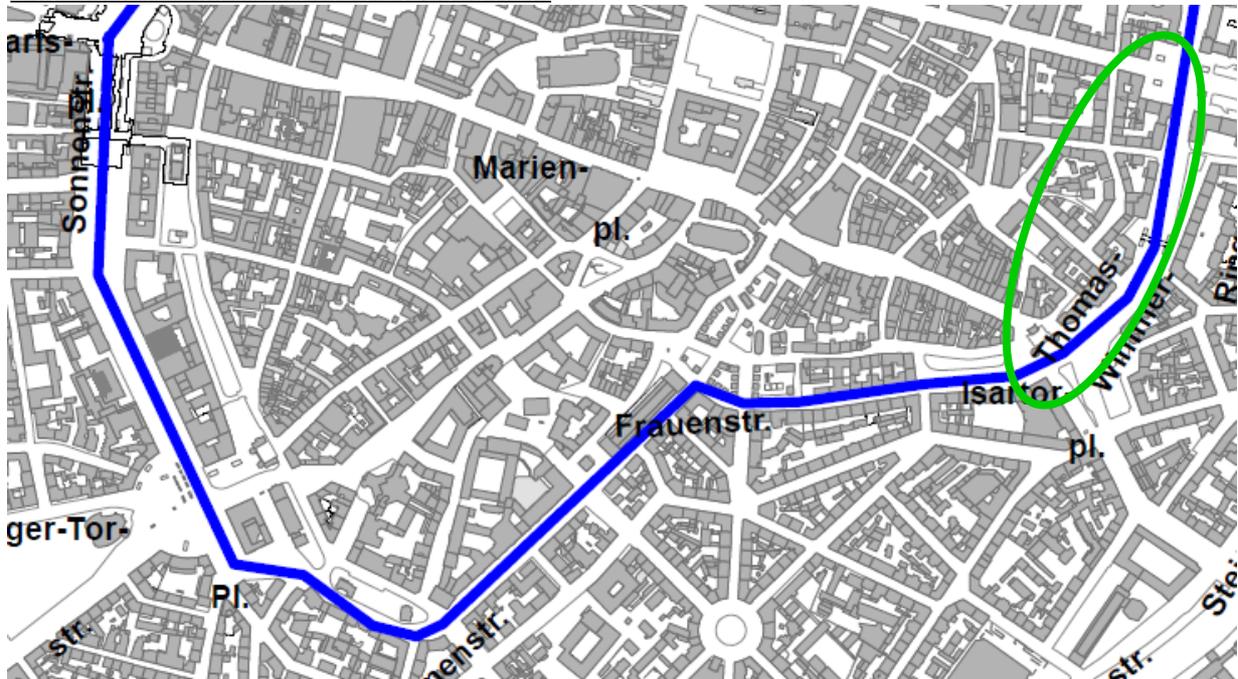
- Auflösen der Zweirichtungsradwege und Betrieb als Einrichtungsradwege
- Bauliche Verbreiterung um mind. 0,6 m auf Kosten der Gehbahnfläche oder des Baumgrabens und Beibehaltung als Zweirichtungsradwege

Es wird empfohlen, beide Varianten vertieft zu untersuchen. Die rechte Fahrspur sollte für die Verbesserung der Busanfahrtszone der Touristenbusse und möglicher neuer Linienführungen entlang des Altstadtrings genutzt werden.

Übersicht Lösungsvorschlag und Abschätzung Auswirkungen

Straße	Entfall Parkplätze	Entfall Fahrspuren	Auswirkungen ÖPNV	Sonstiges
Von-der-Tann-Straße zw. Ludwigstraße und Franz-Josef-Strauß-Ring	Alle	Im Bereich Knotenpunkte notwendig	Buslinie vorhanden, Verringerung der Leistungsfähigkeit	Keine Pflanzung von Bäumen möglich
Franz-Josef-Strauß-Ring	Nicht vorhanden	Richtung Norden	Zukünftige Buslinie möglich, Verringerung der Leistungsfähigkeit	
Karl-Scharnagl-Ring	Nicht vorhanden	Rechtsabbieger in Maximilianstr. und eine Fahrspur Richtung Norden	Zukünftige Buslinie möglich, Verringerung der Leistungsfähigkeit	Fällen aller Bäume

Abschnitt 3 – Maximilianstraße bis Isartor



Quelle: GeoInfoWeb, LHM

Bestandssituation

Straße	Fahrspuren	Verkehrsstärke (Kfz/24 h)
Thomas-Wimmer-Ring (Baustelle Tiefgarage)	2+3 (Tunnelausfahrt)	ca. 25.000
Isartorplatz	2+3	ca. 20 - 25.000

Am Thomas-Wimmer-Ring wird derzeit eine Tiefgarage neu errichtet. Die aktuelle Oberflächenplanung wurde mit dem Stadtratsbeschluss vom 21.02.2018, mit dem Titel „Konzept zur verkehrlichen Abwicklung und zur Oberflächengestaltung des Thomas-Wimmer-Rings unter Einschluss des Isartorplatzes“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07454) beschlossen und ist mit den Investoren vertraglich geregelt. Aufgrund der Tiefgaragenzu- und -ausfahrten stehen dem Radverkehr nur begrenzte Flächen zur Verfügung. Das Konzept sieht bauliche Radwege hinter den Tiefgaragenzu- und -ausfahrten mit einer Breite von 1,60 m Richtung Isartor und 2,00 m Richtung Maximilianstraße vor. Die Radwege werden dabei zwischen Gehweg und Parkstreifen bzw. den Tiefgaragenzu- und -ausfahrten geführt. Das Konzept sieht darüber hinaus eine Wiederherstellung einer Anfahrtszone für Touristenbusse am Thomas-Wimmer-Ring vor. Aufgrund des Baufortschritts der Tiefgarage und der vertraglichen Regelung soll die Oberflächenwiederherstellung vermutlich im Jahr 2020 beginnen.

Für die Einrichtung eines Altstadt-Radlringes mit der geforderten Breite sind prinzipiell drei Varianten denkbar:

1. Führung hinter den Tiefgaragenzu- und -ausfahrten:
Die Radwege werden in entsprechender Gestaltung hinter den Zu- und -ausfahrten der

Tiefgarage geführt. Aufgrund der bereits feststehenden und nicht verrückbaren Lage der Zu- und Ausfahrten, bleiben an diesen Situationen Engstellen sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr bestehen. Vorteil der Variante ist eine durchgehende Führung des Radverkehrs ohne Kreuzung mit Tiefgaragennutzerinnen und -nutzern. Um die bestehenden Nutzungen im Seitenraum unterzubringen, müsste vermutlich eine Fahrspur Richtung Isartor entfallen.

2. Führung vor den Tiefgaragenzu- und -ausfahrten

Denkbar wäre eine Führung des Radverkehrs vor den Tiefgaragenzu- und -ausfahrten. Dabei wäre eine Breite gemäß den Forderungen des Altstadt-Radlring möglich. Dafür müsste in beide Richtungen je eine Fahrspur entfallen. Der Thomas-Wimmer-Ring wäre dann Richtung Isartor zweispurig, Richtung Maximilianstraße nur noch einspurig. Zusätzlich müsste eine gesicherte Kreuzungssituation zwischen den Tiefgaragennutzerinnen und -nutzer und dem Radverkehr geschaffen werden. Dies wäre an dieser Stelle nur durch eine Lichtsignalanlage möglich.

3. Führung über den Tiefgaragenzu und ausfahrten

Eine dritte, theoretisch denkbare Möglichkeit wäre eine Brücke für den Radverkehr über die Tiefgaragenzu- und -ausfahrten, um Kreuzungen mit den Nutzerinnen und Nutzern zu vermeiden. Hierbei ist jedoch sowohl die bauliche Machbarkeit einer Brücke über einer Tiefgaragenzu- und ausfahrt, als auch die Berücksichtigung des Denkmalschutzes und der Stadtgestalt nicht einfach zu lösen.

Um eine Wiederherstellung der Oberfläche gemäß des ursprünglichen Konzepts zu verhindern und eine dem Altstadt-Radring entsprechende Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen, muss also unmittelbar in Verhandlungen mit dem Investor zu einer geänderten Oberflächenwiederherstellung getreten werden. Gleichzeitig ist aber noch kein Konzept für eine zukünftige Radverkehrsführung vorhanden.

Es wird deshalb ein abgestuftes Vorgehen empfohlen. Die Verwaltung tritt in Verhandlungen mit dem Investor, um eine Wiederherstellung der Oberfläche gemäß der Beschlusslage von 2018 zu vermeiden. Parallel dazu wird ein Konzept auf Basis der ersten beiden diskutierten Varianten zur Neugestaltung des Thomas-Wimmer-Rings erarbeitet.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stellt im ersten Halbjahr 2020 das Konzept dem Stadtrat vor, der auf dieser Grundlage ein neues Konzept beschließt, auf dessen Grundlage die Oberflächenwiederherstellung mit dem Investor neu verhandelt wird.

Im genannten Beschluss von 2018 wurden dem Stadtrat 5 Varianten zur zukünftigen Gestaltung des Isartorplatzes vorgestellt. Dabei hat der Stadtrat eine Planung der Oberfläche am Thomas-Wimmer-Ring unabhängig von der Verkehrssituation am Isartorplatz beschlossen und die Verwaltung beauftragt, nach einer Evaluationsphase nach Herstellung des Thomas-Wimmer-Rings ein funktionales Gesamtkonzept zur Umgestaltung des Isartorplatzes zu erarbeiten. Aufgrund der beschlossenen Umsetzung des Altstadt-Radlring wird die Planung und Umgestaltung des Isartorplatzes nun im Zuge des Altstadt-Radlring erfolgen.

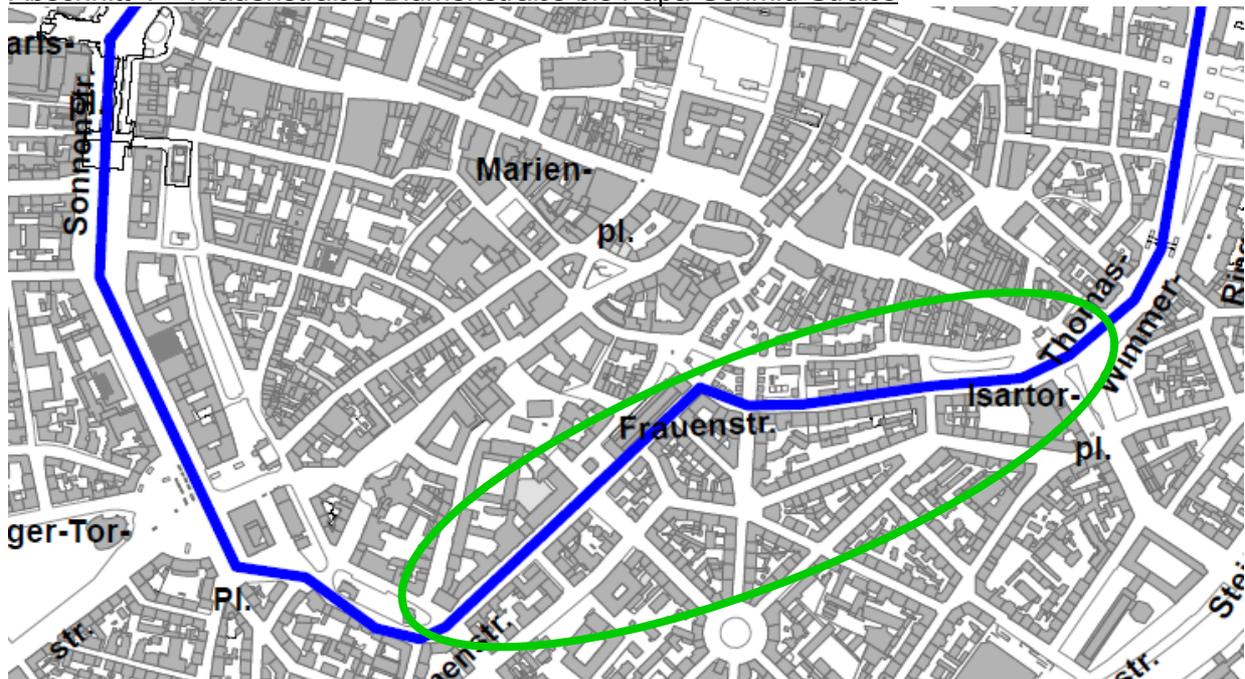
Die zukünftige verkehrliche Funktion des Isartorplatzes ist abhängig von den drei zuführenden Straßen, Thomas-Wimmer-Ring, Zweibrückenstraße und Frauenstraße. Die Ausprägung der Umgestaltung der Zweibrückenstraße wird am 18.12.2019 von der Vollversammlung des Stadtrats entschieden (Sitzungs-Vorlage Nr. 14-20 / V 15080). Der Thomas-Wimmer-Ring wird bereits 2020 hergestellt.

Für die Planungen am Isartor sind vor allem die Entscheidungen zum nächsten Abschnitt an der Frauenstraße maßgeblich, weswegen ein Beginn der Planungen erst nach einer Entscheidung dazu erfolgen kann. Eine gemeinsame verkehrliche Abwägung und Planung des Isartors und des Thomas-Wimmer-Rings kann deswegen und wegen der großen zeitlichen Dringlichkeit der Entscheidung am Thomas-Wimmer-Ring nicht erfolgen.

Übersicht Lösungsvorschlag und Abschätzung Auswirkungen

Straße	Entfall Parkplätze	Entfall Fahrspuren	Auswirkungen ÖPNV
Thomas-Wimmer-Ring (Baustelle Tiefgarage)	ggf. Parkplatzentfall	Eine pro Richtung	Im Bestand nicht vorhanden
Isartorplatz	Nicht vorhanden	Aufstellflächen	Zukünftige Buslinie möglich, Verringerung der allgemeinen Leistungsfähigkeit

Abschnitt 4 – Frauenstraße, Blumenstraße bis Papa-Schmid-Straße



Quelle: GeoInfoWeb, LHM

Bestandssituation

Straße	Fahrspuren	Verkehrsstärke (Kfz/24 h)
Frauenstraße zw. Isartor und Zwingerstraße	2+2	ca. 20.000
Frauenstraße/Blumenstraße zw. Zwingerstraße und Corneliusstraße	1+1	ca. 15 - 20.000
Blumenstraße zw. Corneliusstraße und Papa-Schmid-Straße	2+1	ca. 15 - 20.000

In diesem Bereich sind im Bestand keine Anlagen für den Radverkehr vorhanden. Die Einrichtung solcher Anlagen nach den Forderungen des Bürgerbegehrens ist auf Höhe Viktualienmarkt und Schrannehalle nur möglich, wenn die Parkplätze in diesem Bereich komplett entfallen und zusätzlich eine Fahrtrichtung des Altstadtrings aufgehoben, der Altstadtring in diesem Bereich also zur Einbahnstraße für den motorisierten Verkehr wird. In diesem Fall wäre je nach Einbahnregelung ein Aus- oder Einrücken aus der Hauptfeuerwache über den dann reduzierten Altstadtring nicht mehr möglich und müsste anders geregelt werden.

Je nach Richtung der möglichen Einbahnregelung hätte dies Auswirkungen auf unterschiedliche Betroffene:

Zurzeit verkehren die Touristenbusse mit Ziel Altstadt und die aus dem Tal kommenden Taxen entlang des Altstadtrings, um an geeigneten Stellen ihre Insassen aussteigen zu lassen. Um eine Querung des Altstadtrings durch die Fahrgäste zu vermeiden, verkehren die Busse im Uhrzeigersinn entlang des Altstadtrings. In entgegengesetzte Richtung verkehrt zurzeit die Linie 132 der MVG. Zukünftig ist eine Befahrung in beide Richtungen geplant. Das Verkehrsnetz des MIVs ist ebenfalls auf den Altstadtring ausgerichtet. So ist die Frauenstraße die einzige Möglichkeit, von Haidhausen kommend nach der Isar Richtung Süden zu fahren, da an der Erhardtstraße kein Linksabbiegen erlaubt ist. Der Lieferverkehr zur Anlieferung der Geschäfte in der Altstadt wird ebenfalls über den Altstadtring verteilt.

Bei einer Einbahnregelung in der Frauenstraße müsste die entfallende Fahrtrichtung also auf jeden Fall ortsnah aufrechterhalten bleiben. Umleitungen über die Rumford- / Müllerstraße oder etwas großräumiger über die Erhardtstraße und die Fraunhoferstraße sind denkbar.

- Durch die Rumford- und Müllerstraße verlaufen Tramgleise, über die die Linien 16 und 17 fahren. Die Rumfordstraße ist zudem in Teilen nur in Richtung Sendlinger Tor für den Individualverkehr freigegeben. Eine Umleitung dieser Fahrtrichtung über die Müllerstraße würde die jetzige Funktion der Straße aufheben und zu einer deutlichen Steigerung der Verkehrsmenge führen. Es ist zu erwarten, dass die Tram dann im Verkehr mit angehalten wird und sich in diesem Bereich Verspätungen bei der Tram aufbauen.
- Die Erhardtstraße und Fraunhoferstraße sind von den theoretisch möglichen Varianten derzeit die leistungsfähigsten. Eine (Teil-)Verlagerung des Altstadtrings auf diese Straßenzüge würde jedoch zu deutlichen Umwegen im Vergleich zum jetzigen Verlauf

führen. In der Fraunhoferstraße fährt zudem die Straßenbahnlinie 18. Mit Beschluss „Stadt und Fluss – Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum - Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung“ wurde die Verwaltung zudem beauftragt, eine Neugestaltung der Isarparallele u.a. auch unter der Maßgabe einer Fahrstreifenreduktion zu untersuchen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13255).

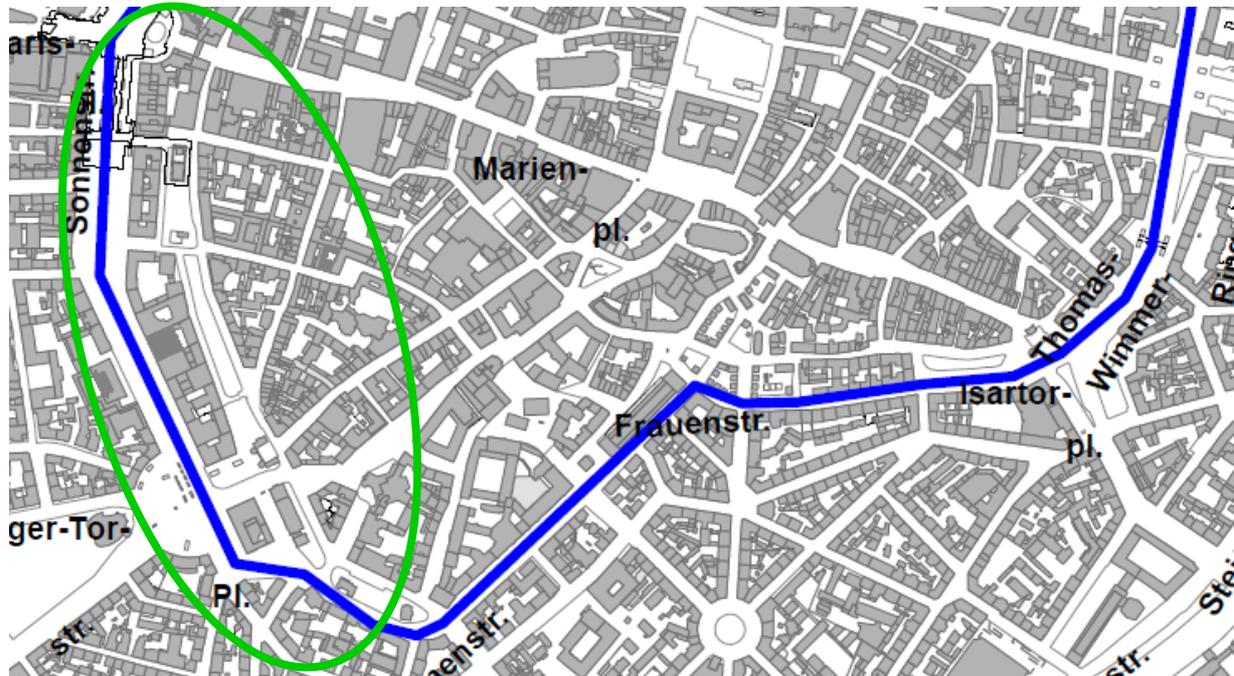
Beide beschriebenen und weitere Varianten, u.a. über den nördlichen Teil des Altstadttrings, sollten parallel zur weiteren Planung untersucht werden und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Durch die Einbahnregelung an der Engstelle wird sich je nach umgesetzter Variante die Verkehrsmenge am Altstadttring zwischen Isartor und Papa-Schmid-Straße reduzieren. Je nach Regelung könnten diese Straßen ebenfalls Einbahnstraßen werden und hätten so genügend Flächen vorhanden, dass die Einrichtung eines Altstadt-Radlringes möglich ist.

Übersicht Lösungsvorschlag und Abschätzung Auswirkungen

Straße	Entfall Parkplätze	Entfall Fahrspuren	Auswirkungen ÖPNV
Frauenstraße zw. Isartor und Zwingerstraße	ggf. Parkplatzent fall	Eine pro Richtung	Busführung je nach Regelung nicht mehr möglich
Frauenstraße/Blumenstraße zw. Zwingerstraße und Corneliusstraße	Alle	Entfall einer Fahrtrichtung	Busführung je nach Regelung nicht mehr möglich
Blumenstraße zw. Corneliusstraße und Papa-Schmid- Straße	Südlich alle, einzelne auf Nordseite	Entfall einer Fahrspur	Im Bestand nicht vorhanden

Abschnitt 5 – Blumenstraße bis Lenbachplatz



Quelle: GeoInfoWeb, LHM

Bestandssituation

Straße	Fahrspuren	Verkehrsstärke (Kfz/24 h)
Sendlinger Tor-Platz	4+2	ca. 35 – 45.000
Sonnenstraße zw. Sendlinger Tor-Platz und Karlsplatz	4+3	ca. 40 - 45.000
Karlsplatz / Lenbachplatz	4+3	ca. 40.000

In beide Richtungen ist ein 2,80 m breiter, baulicher Radweg zuzüglich Sicherheitsstreifen möglich. Aufgrund der Engstelle im Bereich des Stachus-Bauwerks müsste am Karlsplatz in beide Richtungen jeweils eine Fahrspur entfallen. Zudem müssen mehrere Bäume im Bereich der heutigen Parkbuchten gefällt und sofern möglich ersetzt werden. Vorzugsweise sollte deshalb eine Fahrspur je Richtung auf der gesamten Strecke entfallen. In einzelnen Streckenabschnitten müssten zusätzlich zu den Fahrspuren einzelne Parkplätze entfallen. Eine endgültige Umgestaltung der Sonnenstraße ist nur im Zusammenhang mit Betrachtungen zu den Tramlinien und den Knoten am Karlsplatz / Lenbachplatz sowie am Sendlinger Tor möglich. Diese würden aufgrund der verringerten Kapazität des Altstadtrings und der zuführenden Straßen ebenfalls eine geringere Kapazität aufweisen müssen. Somit sind dort ebenfalls Spielräume vorhanden, um Fahrstreifen herauszunehmen und die Flächen neu zu gestalten.

Bei der weiteren Planung zur Neuordnung der Flächen am Sendlinger-Tor-Platz soll auch unter Einbindung der Stadtwerke München (SWM)/Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)

gewährleistet werden, dass ein funktionales Gesamtkonzept für alle Verkehrsanlagen berücksichtigt wird.

Am Karlsplatz ist im Zuge der Planungen des Altstadt-Radrings eine Verbesserung für den Fußverkehr zwischen Hauptbahnhof und Fußgängerzone mitzuplanen. Die angrenzenden Planungen (z.B. Masterplan Hauptbahnhof, Autofreie Altstadt) sind dabei mitzubetrachten. Aufgrund der stadtgestalterischen Bedeutung der Sonnenstraße sollte die Planung einer neuen Führung in der Form eines städtebaulichen Wettbewerbs erfolgen.

Da diese Planungen und die dafür notwendigen Untersuchungen nicht kurzfristig umsetzbar sind, werden temporäre Anpassung an die Forderungen für den Radverkehr notwendig sein.

- Einerseits wären nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) konforme Radfahrstreifen mit ca. 2 m auf der rechten Fahrspur der Sonnenstraße möglich. Dieser könnte aber wegen der rechts daneben liegenden Parkplätze nicht baulich geschützt sein. Aufgrund der Vorgaben aus der Straßenverkehrsordnung müsste dieser benutzungspflichtig beschildert und der bestehende bauliche Radweg in der Konsequenz zurückgebaut werden. Ein Queren des Radfahrstreifens für die Anfahrt der Parkplätze wäre weiter möglich.
- Andererseits könnte der bestehende bauliche Radweg ohne zusätzliches Angebot temporär beibehalten werden. Dieser Radweg entspricht allerdings nicht den geforderten Maßen des Altstadt-Radrings. Bis zur dauerhaften Umsetzung der Forderungen wäre im Vergleich zum Bestand keine Verbesserung der Radverkehrs-Verbindung vorhanden.

Der Nutzen der Umsetzung der ersten Variante für den Radverkehr ist dabei mit dem Planungs- und Bauaufwand zur Herstellung des Radfahrstreifens und zum Rückbau des Radwegs sowie mit den dadurch verursachten Kosten abzuwägen. Es wird vorgeschlagen, bis zu einer dauerhaften Umgestaltung den bestehenden Radweg beizubehalten (Variante 2). Zusätzlich sollen in Absprache mit den Vertretern und Vertreterinnen des Radentscheids Engstellen mit provisorischen Maßnahmen (z.B. Baustellenführungen) entschärft werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erarbeitet einen Vorschlag für die dauerhafte Umgestaltung der Sonnenstraße.

Im Zufluss aus der Blumenstraße zum Sendlinger-Tor-Platz wird zurzeit vom Baureferat die Einrichtung eines Radwegs geplant. Dieser soll in den geforderten Maßen auf Kosten der Parkplätze und der Fahrspur Richtung Sendlinger Tor als erster Teilabschnitt hergestellt werden.

Übersicht Lösungsvorschlag und Abschätzung Auswirkungen

Straße	Entfall Parkplätze	Entfall Fahrspuren	Auswirkungen ÖPNV	Sonstiges
Sendlinger Tor-Platz	Provisorisch: Entfall einer Fahrspur + Parkplätze Dauerhaft: Entscheidung je nach Planung		Buslinie vorhanden, Verringerung der Leistungs- fähigkeit	
Sonnenstraße zw. Sendlinger Tor-Platz und Karlsplatz			Tram	
Karlsplatz / Lenbachplatz			Tram	Baumfällun- gen

2.1.3 Umsetzung des Altstadt-Radrings

Forderung des Bürgerbegehrens:

Unverzögliche Einrichtung des „Altstadt-Radrings“

Vor der konkreten baulichen Umsetzung des „Altstadt-Radrings“ wird wie beschrieben eine Vielzahl von Herausforderungen zu bewältigen sein. Ein unverzügliches Herangehen und Lösen dieser Herausforderungen sorgt aus Sicht der Verwaltung für eine schnellstmögliche Umsetzung. Deshalb wird für die beschriebenen Teilstücke des Altstadt-Radrings in einzelnen Projekten mit der konkreten Planung begonnen. So verzögern Schwierigkeiten in einem Teil nicht die Umsetzung an anderen Stellen.

Um eine möglichst schnelle Umsetzung zu erreichen, erfolgt die Bearbeitung dieser Projekte zeitlich parallel. Die Geschwindigkeit der parallelen Bearbeitung hängt dabei maßgeblich von der unter 4.2 beschriebenen Personalmittel ab.

Als allererstes Teilstück sollen Radwege gemäß den Forderungen des Radentscheids in der Blumenstraße zwischen Sendlinger-Tor-Platz und Papa-Schmid-Straße umgesetzt werden.

Im Anschluss daran folgen – je nach Planungsverlauf – die weiteren Abschnitte.

2.1.4 Projektgenehmigung „Blumenstraße zwischen Sendlinger-Tor und Papa-Schmid-Straße“

I. Sachstand

Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 20.11.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01669) wurde das Baureferat beauftragt, Planungen zur bestandsorientierten, funktionalen Neuaufteilung (Radverkehrsanlage, Abhängung Wallstraße) der Blumenstraße aufzunehmen und die Projektgenehmigung dem Stadtrat vorzulegen.

Wesentliche Teile des Projektes überlappen sich mit den seit 2017 laufenden Sanierungs- und Umbaumaßnahmen der Stadtwerke München GmbH am Sendlinger Tor und der Wallstraße. Die Planungen mussten daher in Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH mehrfach an deren Baumaßnahmen am Sendlinger Tor und der Wallstraße angepasst werden.

Durch Stadtratsbeschluss vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15560) wurde das Bürgerbegehren "Altstadt-Radring" inhaltlich vollständig übernommen und ist folglich für die weitere Radverkehrsplanung innerhalb des Projektes "Blumen-, Pestalozzi-, Müllerstraße" zu berücksichtigen. Konkret werden im Bürgerbegehren baulich gesicherte Radwege mit einer Mindestbreite von 2,30 m und einer Regelbreite von 2,80 m gefordert. Das Baureferat hat die verschiedenen Optionen geprüft und eine Planung mit beidseitigen Radwegen von 2,80 m plus 0,50 m Sicherheitstrennstreifen in der Blumenstraße zwischen Sendlinger Tor und Papa-Schmid-Straße erarbeitet.

II. Projektbeschreibung

In der Blumenstraße zwischen Sendlinger Tor und Papa-Schmid-Straße befindet sich im Bestand auf der Südseite in Fahrtrichtung stadtauswärts ein Radfahrstreifen mit etwa 2,00 m Breite. In Fahrtrichtung stadteinwärts sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

Die durch das Baureferat erarbeitete Planung sieht in beiden Fahrtrichtungen bauliche Radwege mit 2,80 m Breite und einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn vor. Gleichzeitig kann die im Bestand relativ schmale Gehbahn auf der Südseite (ca. 2,00 m) auf etwa 2,50 m - 2,65 m verbreitert werden und auch in den Kreuzungsbereichen werden die Gehwegnasen vorgezogen, um die Querungslängen für den Fußgängerverkehr zu verkürzen.

Die Umsetzung der Maßnahme trägt zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssituation für den Rad- sowie für den Fußgängerverkehr bei.

An allen gesicherten Querungsstellen werden Leitsysteme für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen, die mit dem Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen im Detail abgestimmt wurden.

Durch die erhebliche Ausweitung der Flächen für den Rad- und Fußgängerverkehr kann eine Fahrspur in Richtung stadteinwärts nicht gehalten werden, sodass nach dem Umbau in diese Richtung eine Fahrspur verbleibt. Auch die Längsparkbuchten auf der Südseite können nicht gehalten werden, wodurch künftig auf etwa 17 Parkplätze verzichtet werden muss.

Die Maßnahme wird mit der Modernisierung und Sanierung durch die SWM am Sendlinger Tor terminlich und inhaltlich abgestimmt.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen sowie der Bezirksausschuss 1, Altstadt-Lehel, haben der Maßnahme zugestimmt. Der städtische Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen sowie Behindertenbeirat haben der Planung zugestimmt.

In einem gemeinsamen Termin mit Vertretern des Referates für Stadtplanung und

Bauordnung, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Baureferat, den Stadtwerke München GmbH sowie den Vertretern und Vertreterinnen des Radentscheids wurde die Planung für die Blumenstraße am 24.10.2019 vorgestellt und besprochen. Der Planung wurde grundsätzlich zugestimmt. Die geplanten kurzen Radfahrstreifen im Zulauf zu den Kreuzungen am Sendlinger-Tor-Platz und an der Papa-Schmid-Straße sowie der Zweirichtungsradweg zur Müllerstraße werden im Zuge der weiteren Planungen zum Altstadt-Radlring neu betrachtet.

III. Bauablauf und Termine

Der Beginn der Bauarbeiten wird für Sommer 2020 angestrebt. Die Fertigstellung der Maßnahmen ist, vorbehaltlich der weiteren Abstimmungen mit den SWM zu den Sanierungsmaßnahmen am Sendlinger Tor, für Ende 2021 vorgesehen.

Um den Beginn der Bauarbeiten in 2020 zu realisieren, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze von 5.500.000 € nicht überschritten wird.

IV. Kosten

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt. Danach ergeben sich für die Maßnahme Projektkosten in Höhe von ca. 5.500.000 €. Darin enthalten ist eine Risikoreserve in Höhe von ca. 500.000 €.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Diese Summe wird als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

Die Grunderwerbskosten sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

V. Finanzierung

Die Maßnahme „Blumen-, Pestalozzi-, Müllerstraße“ ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 275.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2019 – 2023 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahmen-Nr. 6300.1195 (Rangfolge Nr. 70) enthalten.

Die Finanzierung der Maßnahme mit Projektkosten in Höhe von insgesamt 5.500.000 € (einschließlich Risikoreserve in Höhe von 500.000 €) erfolgt aus der Finanzposition 6300.950.1110.6 „Nahmobilitätspauschale“.

Das Baureferat wird die Projektkosten der Maßnahme einschließlich Risikoreserve zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2019 – 2023 mit gleichzeitiger Kürzung der Ansätze der oben genannten Pauschale anmelden.

Die in 2019 erforderlichen Planungsmittel sind bereits bei der Finanzposition 6300.950.1195.7 „Blumen-/Pestalozzistr., Verschwenk. Blumenstr.“ im Haushalt veranschlagt. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6300.950.1195.7 „Blumen-/Pestalozzistr., Verschwenk. Blumenstr.“ die ab dem Jahr 2020 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2020 ff. anmelden.

2.1.5 Lufthygienische Situation am Altstadt-Ring

Es ist zu erwarten, dass der geplante Altstadt-Radring Auswirkungen auf die lufthygienische Situation im lokalen sowie im weiträumigeren Umfeld haben wird. Dabei haben eine Vielzahl verschiedener Parameter wie z.B. Verkehrsmenge, Verkehrszustand, Emissionsort, Durchlüftung und Hintergrundbelastung Einfluss auf die lufthygienische Immissionssituation. Durch den Altstadt-Radring werden lokal Veränderungen der Verkehrsmengen, des Verkehrszustandes und eine Verlagerung des Emissionsortes (weiter zur Straßenmitte hin) erwartet. Ebenso können sich Ausweichverkehre bilden. Ausweichverkehre können lufthygienisch positive wie negative Effekte direkt auf dem Altstadt-Ring sowie auch auf benachbarte Straßen haben. Es sind nah- und weiträumige Effekte durch Verhaltensänderungen und damit Änderungen des Modal Split zu erwarten.

Lokale Auswirkungen des Altstadt-Radlringes auf die Lufthygiene

Durch bauliche Verbreiterung bzw. Neubau des Fahrradwegs, teils auch mit Wegfall einer MIV-Fahrspur, wird der Emissionsort weg vom Straßenrand zur Fahrbahnmitte hin verlegt. Dadurch werden geringe Verbesserungen der Immissionssituation im Gehwegbereich und an der Gebäudekante erwartet.

Nach aktuellen Angaben aus der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern sind an den meisten Abschnitten des Altstadt-Rings selbst zum Ist-Zustand keine Grenzwertüberschreitungen hinsichtlich Stickstoffdioxid zu erwarten. Es liegt dementsprechend keine besondere Vorbelastungssituation vor.

Es liegen jedoch gemessene Grenzwertüberschreitungen (Jahresmittelwert 2018) an der Frauenstraße und der Sonnenstraße (Stachus) vor.

Ab den Jahren 2022 (Frauenstraße) bzw. 2021 (Sonnenstraße/Stachus) geht das LfU von einer Einhaltung der Grenzwerte an diesen beiden Standorten aus, sodass bis zur baulichen Realisierung des Altstadt-Radlringes von keiner kritischen Vorbelastung mehr auszugehen ist. Vor diesem Hintergrund ist es besonders wichtig, dass jedwede Veränderung des Straßenraums in Hinblick auf seine Auswirkungen auf die Luftsituation bewertet und eine negative Veränderung ausgeschlossen wird.

1. Situation Frauenstraße

Zum derzeitigen Stand der Planung ist für den derzeit belasteten Bereich der Frauenstraße (Höhe Hausnummern 16/18) der Wegfall einer MIV-Fahrspur und die Umwandlung in eine Einbahnstraße vorgesehen, sodass in Summe von einer deutlichen Reduktion des MIV, und damit auch mit einer deutlichen Reduktion der Emissionen am Messstandort auszugehen ist.

Es kann daher von positiven Auswirkungen auf die lokale Luftschadstoffsituation ausgegangen werden. Gleichzeitig liegt noch kein Verkehrskonzept für diesen Bereich sowie den betroffenen Umgriff vor, sodass die lufthygienischen Auswirkungen noch nicht bewertet werden können. Die Verbesserung der Ist-Situation an der Frauenstraße ist auch eine Maßnahme der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München (Maßnahme LRP7-115). Diese sieht eine Berücksichtigung und auch Einhaltung des NO₂-Grenzwertes des umliegenden Bereichs vor, sodass eine verkehrliche und lufthygienische Untersuchung im von dieser Maßnahme betroffenen Umfeld unerlässlich ist. Es ist sicher zu stellen, dass die geplanten Maßnahmen im direkt betroffenen und erweiterten Immissionsumfeld keine Verschlechterung und ggf. Überschreitung der gesetzlichen NO₂-Grenzwerte zur Folge haben.

2. Situation Stachus

Mit aktuellem Planungsstand ist für den derzeit belasteten Bereich der Sonnenstraße der Wegfall einer MIV-Fahrspur vorgesehen. Es ist zu erwarten, dass dies zu einer Reduktion der Verkehrsmengen führen wird, was sich positiv auf die Lufthygiene auswirkt. Gleichzeitig ist eine Erhöhung der Stauhäufigkeit möglich, die sich negativ auf die lufthygienische Situation auswirkt. Positive und negative Effekte sind daher in einer verkehrstechnischen und lufthygienischen Untersuchung näher zu beleuchten. Ziel sollte es sein, ein für alle Verkehrsarten schlüssiges Verkehrskonzept für den direkt und indirekt betroffenen Bereich zu erstellen, das die Einhaltung der NO₂-Grenzwerte sicher stellt.

Weiträumige Auswirkungen des Altstadt-Radlringes auf die Lufthygiene

Gemäß der aktuellen Angaben aus der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München der Regierung von Oberbayern ist im Bereich innerhalb des Altstadttrings mit Ausnahme der beiden oben genannten Abschnitte des Altstadttrings selbst (Frauenstraße, Stachus) von keinen Überschreitungen des NO₂-Grenzwerts auszugehen.

Im weiteren Umfeld des Altstadttrings liegen derzeit Grenzwertüberschreitungen an der Frauenhoferstraße und der Prinzregentenstraße vor (Jahresmittelwerte 2018). Für beide Straßen ist gemäß der aktuellen Angaben aus der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ab 2021 bzw. 2022, d.h. zur Fertigstellung des Altstadt-Radlringes, mit einer Einhaltung der Grenzwerte zu rechnen, ab 2022 werden Grenzwertüberschreitungen nur noch am Mittleren Ring erwartet. Vor diesem Hintergrund ist es besonders wichtig, dass jedwede Veränderung im direkt oder indirekt betroffenen Straßenraum in Hinblick auf seine Auswirkungen auf die Luftsituation bewertet und eine negative Veränderung ausgeschlossen wird.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass im Masterplan zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München berechnet wurde, dass eine Einhaltung der Grenzwerte im gesamten Stadtgebiet durch eine Verlagerung des Verkehrs auf emissionsreduzierte oder emissionslose Mobilitätsformen möglich ist. Entscheidend dabei ist jedoch, dass dies großflächig und ineinandergreifend geplant wird, so dass punktuell hohe NO₂-Konzentrationen und Grenzwertüberschreitungen ausgeschlossen werden.

2.2 Umsetzung des Bürgerbegehrens „Radentscheid“

Mit der Übernahme des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ hat der Stadtrat die Entscheidung gefällt, alle darin formulierten Forderungen und Ziele zu übernehmen und diese bei sämtlichen Planungs- und Bauvorhaben zu berücksichtigen. Zu den einzelnen Forderungen bedeutet dies konkret Folgendes:

- Ziel 1: Qualität von Radwegen
Die Herstellung von durchgängigen, ebenen und eingefärbten Radverkehrsanlagen erfolgt bereits im Zuge laufender Straßenbauprojekte und des Straßenunterhalts. Das Baureferat verzichtet bereits seit einiger Zeit bei Straßenneu- und Umbaumaßnahmen an Straßeneinmündungen und Knotenpunkten wo immer dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit vertretbar und bautechnisch möglich ist, im Zuge baulicher Radwege auf den Einbau von Bordsteinen. Diese Zielsetzung wird auch allen künftigen Radwegplanungen zu Grunde gelegt. In diesem Rahmen werden Bordsteinkanten auf Nullniveau abgesenkt und Radwege über mit Kleinstein gepflasterte Ein- und Ausfahrten durchasphaltiert. Die höhengleiche Ausbildung von Radwegquerungen im Bereich von Einmündungen und Grundstückszufahrten wurde im Rahmen des Radl-Dialogs mit den Vertretern und Vertreterinnen des Radentscheids angesprochen. Für die höhengleiche Ausbildung von Radwegquerungen im Bereich von Einmündungen und Grundstückszufahrten wurde die Verwaltung mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.06.2019 „Sichere Kreuzungen für den Radverkehr“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15212) bereits beauftragt, in Abstimmung mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, zu prüfen, auf welcher Rechtsgrundlage und mit welchem Aufwand die Querung von nicht bevorrechtigten Straßen oder Ein- und Ausfahrten ohne Höhenveränderung möglich ist. Mit den Vertretern und Vertreterinnen des Radentscheids wurde vereinbart, dass diese Thematik in Arbeitsgruppen - bestehend aus Vertretern und Vertreterinnen des Radentscheids und der Referate – dann baldmöglichst anhand von Beispielen diskutiert und hierzu Leitlinien entwickelt werden sollen. Dem Stadtrat werden die Ergebnisse in Form von Empfehlungen vorgelegt.

Zur Thematik der „Einfärbung“ ist durch Übernahme der Forderungen des Bürgerbegehrens, neu anzulegende Radverkehrsanlagen inklusive der Fahrradfurten über Einmündungen und in Knotenpunkten im Bereich von Konfliktstellen grundsätzlich und durchgehend einzufärben, bereits eine Festlegung für zukünftiges Vorgehen getroffen.

Aktuell laufen die Abstimmungen zwischen Verwaltung und Vertretern und Vertreterinnen des Radentscheids, in welchem Rahmen und nach welchen technischen, rechtlichen und optischen Standards dies geschehen soll.

Aktueller Sachstand zur (Rot-) Einfärbung von Radverkehrsanlagen:

Die Roteinfärbung von Fahrradfurten erfolgt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Knotenpunkten und hinsichtlich flächendeckender Einfärbungen gemäß der aktuellen Beschlusslage nach Beschluss des Bauausschusses vom 11.05.1999 („Roteinfärbung von Radwegen, Radfahrerfurten, Radfahrstreifen und Schutzstreifen“).

Gemäß Stadtratsbeschluss vom 21.02.2018 („Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München, Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09964) ist das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, anhand von exemplarisch ausgewählten Radwegen die durchgehende Roteinfärbung bezüglich der Wirkung auf die Verkehrssicherheit zu evaluieren und dem Stadtrat zu berichten. Erste Ergebnisse werden für Mitte 2020 erwartet.

Ergänzend hierzu prüft das Baureferat selbstverständlich jeden Antrag auf Roteinfärbung von Radwegen bzw. Radfurten in Kreuzungsbereichen, wobei diese immer mit der Straßenverkehrsbehörde im Kreisverwaltungsreferat abgestimmt werden (z.B. Pilotversuch Radfahrstreifen in der Fraunhoferstraße, Radwege in der Berg-am-Laim-Straße, Radwege in der Chiemgaustraße etc.).

Auf Straßen, in denen unzulässig von Kfz auf Radverkehrsanlagen gehalten bzw. geparkt wird, oder dies zu erwarten ist, werden zukünftig gemäß Radentscheid bauliche Maßnahmen ergriffen und/oder verstärkte Kontrollen durchgeführt.

Das Baureferat betreut im Winterdienst alle baulichen Radwege mit einer Umlaufzeit von 3 Stunden. Das Konzept der priorisierten Winterrouen mit einer Umlaufdauer von 2 Stunden wird kontinuierlich auf das komplette Hauptstraßennetz ausgedehnt.

- Ziel 2: Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz
Für ein lückenloses Netz aus Radvorrangrouten mit optischer Hervorhebung (Piktogramme und farbliche Markierungen zur selbsterklärenden Orientierung) wird die Verwaltung in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Radverkehr das Radverkehrsnetz für München überarbeiten und dabei konkrete Vorschläge für Radvorrangrouten erarbeiten. Die optische Hervorhebung von Vorrangrouten wird als konkretes Ziel verfolgt und mit den Vertretern und Vertreterinnen des Radentscheids abgestimmt.

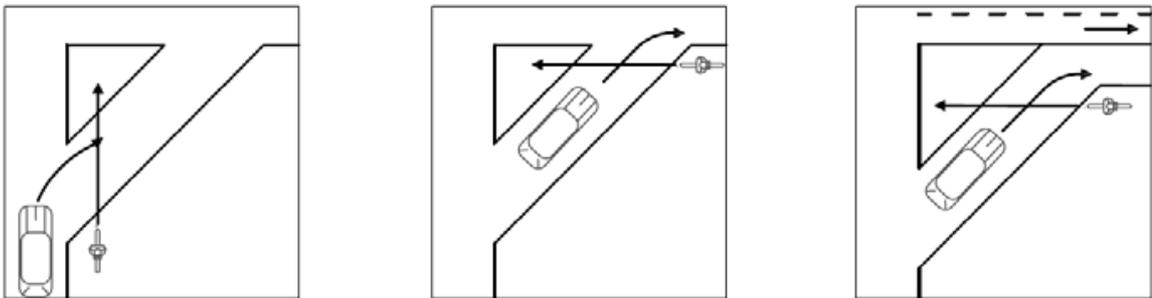
Zur Verbesserung der Reisezeiten entlang von Rad-Vorrangrouten und zur Reduzierung von Wartezeiten an Ampeln und Kreuzungen soll der Radverkehr künftig vermehrt fahrbahnnah geführt und somit gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr, anstatt mit dem Fußverkehr, signalisiert werden. Die Instrumente „Grüne Welle“ und „Bevorrechtigung“ (= Aufhebung von „Rechts-vor-Links“ zugunsten der Radverkehrsrouten entlang von Fahrradstraßen), bereits umgesetzt bei den Pilotversuchen in der Clemensstraße und der Route Nymphenburg-Olympiapark-U-Bahnhof Petuelring, sollen künftig bei der Planung von wichtigen Radverkehrsverbindungen standardmäßig eingesetzt werden.

- Ziel 3: Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen
Im Rahmen der derzeit bereits laufenden Erstellung des Verkehrssicherheitskonzepts werden Maßnahmen zur Verbesserung von Kreuzungen und Einmündungen erarbeitet. Straßenbauprojekte in Kreuzungsbereichen, an Querungsstellen und an Einmündungen werden zur Verbesserung der Sichtbeziehungen Parkplätze und vorhandene Einbauten umgenutzt, umgebaut bzw. verlegt.

Bei Neu- und Umbauten von Kreuzungen wird der Radverkehr möglichst direkt neben der Fahrbahn geführt. Die Ampelschaltung erfolgt dann in der Regel zusammen mit dem Kfz-Verkehr. Eigene Fahrradampeln mit Gelbphase sind dabei nicht nötig. Vorgezogene Aufstellbereiche und ausreichend große Aufstellflächen für den linksabbiegenden Radverkehr durch eine fahrbahnseitige Führung des Radverkehrs werden künftig im Zuge von Straßenum- und Neuplanungen berücksichtigt.

Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinseln

Da der Umgang mit diesem Thema für die Überplanung von Knotenpunkten eine grundlegende Bedeutung hat, wird vor dem Hintergrund der Ziele des Radentscheids im Folgenden auf diese Form der Knotenpunktgestaltung eingegangen.



Quelle: ERA 2010 (Bild 58) Beispiele für Konflikte an Rechtsabbiegefahrbahnen

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen – und Verkehrswesen (ERA 2010) führen dazu u.a. Folgendes aus:

(Dreiecksinseln mit) **Rechtsabbiegefahrbahnen** (sogenannte „freilaufende Rechtsabbieger“) finden sich an signalisierten Knotenpunkten, aber auch an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten und ausnahmsweise an Kreisverkehren (sogenannte Bypässe). Ihre Neuanlage sollte dort, wo Fußgänger- und Radverkehr zu berücksichtigen ist, vermieden werden.

An Rechtsabbiegefahrbahnen gibt es zwei Hauptkonfliktpunkte:

- abbiegende Fahrzeuge kommen in Konflikt mit geradeaus fahrendem Radverkehr aus der gleichen Fahrtrichtung,
- einbiegende Fahrzeuge kommen in Konflikt mit erlaubt oder unerlaubt links fahrendem Radverkehr.

Eine zusätzliche Gefährdung für den Radverkehr ist bei einer Fahrstreifenaddition gegeben, wenn einbiegende Kraftfahrzeuge beim Verlassen der Rechtsabbiegefahrbahn und Einfädeln in den fließenden Verkehr nicht auf bevorrechtigte Kraftfahrzeugströme zu achten haben. In diesen Fällen ist besonders auf den Radverkehr aufmerksam zu machen.

Im Sinne des Bürgerbegehrens Radentscheid (Ziel 3) und der Zielsetzung der Beschlüsse „Verkehrssicherheitskonzept – Vision Zero“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V

15070) und „Sichere Kreuzungen für den Radverkehr“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15212) gilt es, alle potentiellen und erkannten Konflikt- und Gefahrstellen zu entschärfen und besser, von vorneherein bei der Planung zu vermeiden. Im Fall des Umbaus oder der baulichen Neugestaltung von Knotenpunkten werden daher unter Bezugnahme auf die Ausführungen in der ERA 2010 Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinseln sukzessiv zurückgebaut. Der rechtsabbiegende Kraftfahrzeugverkehr wird dann ohne Dreiecksinsel in geeigneter Weise in die Signalisierung eingebunden (über eine Geradeaus-Rechts- oder Rechtsabbiegespur). Im Fall des Neubaus von Kreuzungen finden Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinseln aus Verkehrssicherheitsgründen keine Anwendung mehr.

Im Bestand wird bis zu einem möglichen Neubau oder Umbau betroffener Kreuzungen alles im Rahmen der Möglichkeiten Notwendige getan, um der allgemeinen Gefahrensituation entgegen zu wirken (z.B. Roteinfärbung von Fahrradfurten, Einbindung in die Signalisierung, gelbes Blinklicht).

- Ziel 4: Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten

Im gesamten Stadtgebiet werden bereits seit vielen Jahren kontinuierlich neue Fahrradstellplätze an S-/U-Bahn- und Trambahn-Stationen sowie an Bushaltestellen, vor öffentlichen Einrichtungen (z.B. Schulen, Kindergärten, Bibliotheken) und anderen Orten des öffentlichen Lebens (z.B. Quartierszentren) errichtet. Bestehende Anlagen werden, wenn erforderlich und möglich, durch neue, hochwertigere Anlagen mit einer höheren Kapazität ersetzt oder erweitert. Hierbei werden stets komfortable, rahmenanschließbare und somit diebstahlgeschützte Fahrradständertypen verwendet. Gemäß dem Beschluss vom 23.01.2019 „Gesamtkonzeption Fahrradparken in München – Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradstellplatzkonzeptes“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08684) werden künftig im gesamten Stadtgebiet in noch größerem Umfang Radabstellanlagen für den allgemeinen Bedarf geschaffen.

Aktuell werden durch das Baureferat jährlich ca. 800 bis 1.000 Fahrradstellplätze errichtet. Zudem wurde die Verwaltung im o.g. Beschluss beauftragt, verschiedene Pilotprojekte zum Fahrradparken, federführend durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, durchzuführen. Hierbei wird auch das Abstellen von Lastenrädern und Anhängern auf Kfz-Parkplätzen in einem Pilotversuch getestet. Weitere aktuell bereits laufende Pilotprojekte für eine Verbesserung der Fahrradabstellsituation bei effizienter Nutzung des öffentlichen Straßenraums sind das Flex-Parken an der TU München und das saisonale Parken in der Schulstraße am Rotkreuzplatz.

Die Stadtverwaltung prüft sowohl bei bestehenden als auch bei neu zu errichtenden Fahrradabstellanlagen, ob qualitative Verbesserungen wie Ladestationen für E-Bikes, Reparaturangebote sowie Aufbewahrungsmöglichkeiten möglich sind. Zudem wird geprüft, ob das bestehende Angebot an öffentlichen Fahrrad-Pumpstationen und Radservicestationen im Stadtgebiet weiterausgebaut werden kann. An einzelnen B+R-Standorten in München (z.B. B+R Anlage Lochhausen Nord) sind bereits Gepäckaufbewahrungsfächer mit Lademöglichkeiten für E-Bikes vorhanden. Ein Ausbau dieser Angebote ist ebenfalls angestrebt.

2.2.1 Bestandsaufnahme: Betroffene Straßennetzabschnitte

Nach der Statistik des Kreisverwaltungsreferats gilt mittlerweile auf 85-90% des Straßennetzes in München Tempo 30. Rund 80% entfallen auf klassische Tempo-30-Zonen in Wohngebieten. Basierend auf diesen Angaben sind etwa 330 bis 450 km mit zulässigen Geschwindigkeiten von mehr als 30 km/h befahrbar. Um die nachfolgenden Abschätzungen zu vereinfachen, wird von einer zu betrachtenden Straßennetzlänge von 450 km mit zulässigen Geschwindigkeiten von mehr als 30 km/h ausgegangen.

Nach der Straßenbaustatistik des Baureferats Tiefbau sind bauliche Radwege von insgesamt 860,6 km Länge im Stadtgebiet erfasst. Mit Stand 2016 sind zusätzlich rund 82 km abmarkierte Radwege und Radstreifen im Unterhalt des Baureferats erfasst. Die Gesamtsumme der Radwege beträgt insgesamt 945 km. Die gesamte Straßennetzlänge mit Radwegen und Radfahrstreifen entspricht ca. 566 km. Darin enthalten sind auch bauliche Radwege in Tempo-30-Zonen.

Auch wenn am Ende jeder Meter geprüft werden muss und sehr unterschiedliche Aufwände entstehen, wird zur ersten Abschätzung des Gesamtressourcenaufwandes vereinfachend ein durchschnittlicher Arbeitsaufwand für Prüfung, Planung, Umbau sowie Unterhalt und Betrieb angenommen.

2.2.2 Zeitlicher Rahmen

Es gilt die Vorgabe, dass die Umsetzung geeigneter Maßnahmen weitestgehend bis zum 31.12.2025 erfolgen muss. Die o.g. Aufgaben sind also auf gut 6 Jahresscheiben zu verteilen.

Zum Teil fehlen bisher allerdings an vielen Straßen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für entsprechende Genehmigungsverfahren und Bebauungspläne. Um im Straßenraum eine passende Radverkehrsinfrastruktur nach den Zielen des Bürgerbegehrens räumlich überhaupt umsetzen zu können, müssen in vielen Fällen Grundstücke durch die Stadt erworben werden. Zur Anpassung von Bebauungsplänen in der Stadtplanung werden dafür zusätzliche Ressourcen benötigt. Bei Maßnahmen in klassifizierten Straßen (Bundes- und Staatsstraßen) die wesentliche Eingriffe erfordern und damit die Betroffenheit von Beteiligten auslösen, sich in einer Kreuzungsmaßnahme mit der DB oder einer Tram-Planung der SWM befinden, ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Dies würde voraussichtlich bei einem Fahrstreifenentfall auf einer Länge von über 7 km beispielsweise die Bundesstraße B304 (Berg-am-Laim-, Kreiller- und Wasserburger Landstraße) betreffen.

Geht man optimistisch davon aus, dass die ersten Umbaumaßnahmen im Jahr 2021 beginnen können, bleibt für die bauliche Umsetzung 5 Jahre. Im Durchschnitt müssten also pro Jahr ca. 90 km (Hauptverkehrs)-Straßen mit baulichen Radwege umgebaut werden.

2.2.3 Vorgehensweise und Priorisierung

Für eine umsetzungsorientierte und zügige Vorgehensweise werden die Projekte und Maßnahmen in drei verschiedene Kategorien unterteilt, um die Ziele der beiden Bürgerbegehren umzusetzen:

Kategorie 1:

Umsetzung der seitens des Baureferates für die kommenden Jahre bereits geplanten und vorbereiteten Maßnahmen und Projekte, weitestgehend angepasst an die Ziele des Radentscheids. Umsetzung erster neuer Projekte (siehe Kapitel 2.2.5) und des Altstadt-Radlirings Abschnitt 1.

Kategorie 2:

Umsetzung von Radverkehrsprojekten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an wichtigen Verbindungen mit hohem Radverkehrsaufkommen und unzureichender Radverkehrsinfrastruktur mit ausgewählten Streckenabschnitten ohne größeres Konfliktpotenzial mit ÖPNV und Grünflächen. Zusätzlich werden die weiteren Ziele des Radentscheids für ein durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz, die verbesserte Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen sowie der Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten bei neuen Planungen und Radverkehrsprojekten verfolgt (siehe Kapitel 2.2.4).

Kategorie 3:

Umsetzung der Ziele des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ im gesamten Stadtgebiet.

Es erscheint wenig zielführend, alle 450 km zu prüfender und vermutlich umzubauender Hauptstraßenabschnitte gleichzeitig anzugehen. Alleine schon die Kapazität an zur Verfügung stehenden Ingenieurbüros für notwendige Machbarkeitsstudien und Straßenausbauplanungen sowie notwendiges Personal zur Betreuung der Ingenieurbüros wie auch die zur Verfügung stehenden Kapazitäten der Bauindustrie und die Anzahl der gleichzeitig im Hauptverkehrsstraßennetz innerhalb des Stadtgebietes abwickelbaren Baustellen setzt diesem Ansatz deutliche Grenzen.

2.2.4 Erstes Maßnahmenbündel zur Umsetzung des Bürgerbegehrens

Vor dem Hintergrund der Ziele des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ wird mit dieser Beschlussvorlage neben den bereits in Planung befindlichen Projekten (Kategorie 1) ein erstes Maßnahmenbündel von weiteren 10 Maßnahmen für die Überplanung im Münchner Stadtgebiet vorgeschlagen (Kategorie 2, siehe Anlage 2). Diese Strecken werden in Abhängigkeit der vorhandenen Personalkapazitäten und laufenden Planungen sukzessive überplant. Die Auswahl der Streckenabschnitte erfolgte in Abstimmung mit Baureferat, Kreisverwaltungsreferat und mit den Vertretern und Vertreterinnen des Radentscheids.

Ausgewählt wurden insbesondere Straßenzüge mit Defiziten im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, Lücken in der Radverkehrsinfrastruktur wichtiger Verbindungen, dem Radverkehrsaufkommen sowie der zu erwartenden Komplexität der Planung.

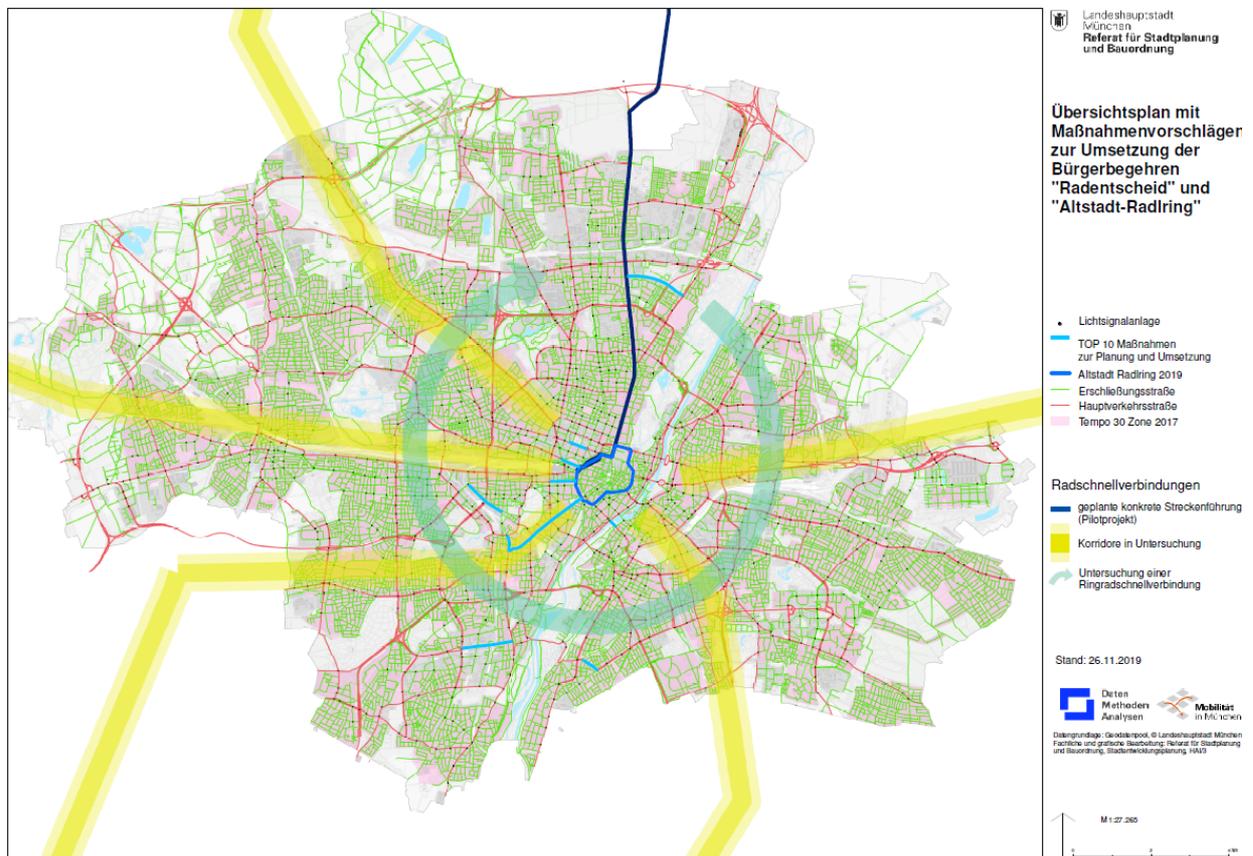
Die Steckbriefe zu den ersten 10 Maßnahmen stellen eine erste Grobübersicht für den jeweiligen Straßenzug mit den grundlegenden Rahmenbedingungen für die weitere Planung dar. Details wie die Raumaufteilung auf den gesamten Streckenabschnitt, die Ausgestaltung der Knotenpunkte, die Art der zukünftigen Radverkehrsanlage sowie örtliche Besonderheiten werden im Rahmen der weiteren Arbeitsschritte ermittelt. In der Folge werden seitens der Verwaltung die Auswirkungen der Umsetzung des Radentscheids für die jeweilige Straße ggf. anhand von verschiedenen Varianten dargelegt und eine erste durchgängige Darstellung für den

jeweiligen Straßenzug erstellt. Der Stadtrat wird dann zu jeder einzelnen Straße, ggf. in Paketen, befasst.

Aufgrund der Erfahrungen aus der Zwischenlösung in der Fraunhoferstraße (Radfahrstreifen anstatt Parkplätze), wird die Diskussion der möglichen Varianten mit den Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gewerbetreibenden in den Projektablauf aufgenommen. Im Zuge der Einbindung der Bezirksausschüsse erfolgt zukünftig auch eine Informationsveranstaltung für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für die ansässigen Gewerbetreibenden, sofern in dem Straßenzug für die Planung relevantes Gewerbe vorhanden ist und ein relevanter Stellplatzfall vorgeschlagen wird. Sofern ein Fahrstreifenentfall vorgeschlagen wird, erfolgt die Beurteilung der Notwendigkeit einer Beteiligung der Anliegerinnen und Anlieger, gemeinsam mit den jeweiligen Bezirksausschüssen. Bei allen Projekten erfolgt eine Basisinformation über die Webseiten der Landeshauptstadt München. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird zur Durchführung der Informationsveranstaltungen und ggf. verkehrsplanerischer Teilarbeiten externe Unterstützung beauftragen und aus der Nahmobilitätspauschale finanzieren.

Der Ablauf zur Planung und Umsetzung der Maßnahmen entspricht im wesentlichen dem zukünftigen Projektablauf im künftigen Mobilitätsreferat und soll anhand dieses Beschlusses ab sofort angewendet werden. So wird die Umsetzung des Radentscheids bereits vor Einrichtung des Mobilitätsreferats beschleunigt und den örtlich Betroffenen sowie dem Stadtrat bereits bei der ersten Vorlage der Auswirkungen des Radentscheids in der jeweiligen Straße anhand einer durchgängigen Darstellung der Raumaufteilung eine wesentlich fundiertere Entscheidungsgrundlage geboten, um über die Umgestaltung zu diskutieren. Um die Ziele des Radentscheids zu erfüllen ist das für Radverkehrsprojekte derzeit praktizierte Vorgehen einer umfangreichen verkehrlichen Betrachtung, vor einer durchgehenden Untersuchung und Darstellung der Raumaufteilung für den gesamten Streckenabschnitt und Knotenpunkte, insbesondere vor dem Zeithorizont 2025 betrachtet, nicht geeignet und muss daher parallel erfolgen.

In der folgenden Karte ist eine Übersicht der Korridore der Radschnellverbindungen, des Altstadt-Radrings sowie der ersten 10 Maßnahmen dargestellt (siehe auch Anlage 1).



Quelle: LHM.

Vorauswahl des ersten Maßnahmenbündels

Ausgenommen aus dem ersten Maßnahmenbündel wurden Hauptverkehrsstraßen, bei denen die Schaffung von mindestens richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen nur durch eine Einbahnregelung oder Sperrung für den Kfz-Verkehr und ÖPNV oder mit dem Fällen von größeren Baumalleen verbunden wäre. Sofern Hauptverkehrsstraßen mit einem 4-streifigen Querschnitt vorgeschlagen werden, wurden dabei zunächst überwiegend Straßen vorgeschlagen, bei denen die Verkehrsstärke im Verhältnis betrachtet relativ gering ist.

Um die Ziele des Radentscheid hinsichtlich der Breitenanforderungen von Radverkehrsanlagen zu erfüllen, ist ein Stellplatzentfall allein als Flächenpotential in der Regel nicht ausreichend. Lediglich bei überbreiten Fahrbahnen kann der Ansatz eines Stellplatzentfalls in Kombination mit Fahrspurverschmälerungen ggf. ausreichende Flächen generieren.

Bei Hauptverkehrsstraßen für die ein durchgängiger Parkplatzentfall erforderlich wird, müssen nach Möglichkeit in den zuführenden Straßen Lieferzonen geschaffen werden. Bei Straßen, in denen ein Fahrstreifenentfall vorgeschlagen wird, aber weiterhin Parkplätze vorhanden sein sollen, wird die Radverkehrsanlage in der Regel zwischen Baumgraben bzw. Gehweg und Parkplätzen situiert. Dies ist die Konsequenz aus der Forderung nach baulich geschützten

Radverkehrsanlagen, da Parkplätze rechts neben der Radverkehrsanlage nicht erreichbar wären.

Bei der Neuplanung der vorgeschlagenen Straßen ist, insbesondere bei Radverkehrsanlagen zwischen Baumgraben und Parkplätzen, an Ein-/Ausfahrten sowie kreuzenden Straßen auf die Herstellung von ausreichenden Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu achten. Um diese Sichtdreiecke gemäß der einschlägigen Regelwerke (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASSt06) herzustellen, ist zumeist ein umfangreicher Parkplatzentfall notwendig, der auf die Gesamtstadt bezogen, erheblich sein wird. Dies wird jedoch auch vor dem Hintergrund der Ziele der Vision Zero die Verkehrssicherheit in München wesentlich erhöhen, wovon alle Verkehrsarten profitieren werden. Die Anzahl der dafür zu entfallenden Stellplätze wird im Rahmen der konkreten Einzelprojekte ermittelt.

Verbesserungen für den Fußverkehr und/oder der Grünausstattung

Bei vielen Hauptverkehrsstraßen verlaufen die Radverkehrsanlagen im Bestand zusammen mit dem Gehweg hinter dem Baumgraben im Seitenraum. Da grundsätzlich bei der Erarbeitung eines Vorschlags, welches Straßenelement zugunsten einer Neuplanung entfallen soll, von einem Erhalt des Baumbestands ausgegangen wurde, ist in diesen Fällen der Rückbau der vorhandenen baulichen Radwege und die Einrichtung neuer Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn notwendig. Die Flächen der heutigen Radwege können dann der Gehbahn oder dem Grünstreifen zugeschlagen werden, wodurch die meisten vorgeschlagenen Maßnahmen zugleich eine wesentliche Verbesserung für den Fußverkehr und/oder die Grünausstattung in München zur Folge haben. Bei der Umplanung von Parkplätzen für den Kfz-Verkehr werden, wo dies technisch und gestalterisch möglich ist, auch Standorte für neue Straßenbäume vorgesehen.

Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr

Wie das Beispiel der Umsetzung neuer Radfahrstreifen entlang der Fraunhoferstraße gezeigt hat, sollte bei den kommenden Umsetzungsbeschlüssen, zur Realisierung neuer Radverkehrsprojekte, die Beteiligung der Gewerbetreibenden als fester Verfahrensbestandteil mit eingeplant werden. Erfahrungsgemäß werden dabei die Themen Kurzzeitparkplätze, Anlieferung, Ver- und Entsorgung sowie die Verkehrsüberwachung relevant sein. Diese werden neben den Bezirksausschüssen, einzelfallabhängig u.a. mit den ansässigen und betroffenen Gewerbetreibenden abgestimmt, sofern in dem Straßenzug für die Planung relevantes Gewerbe vorhanden ist und ein relevanter Parkplatzentfall vorgeschlagen wird.

Auswirkungen auf den ÖPNV

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft führt hierzu folgendes aus:

„Der ÖPNV bildet als Massenverkehrsmittel das Rückgrat eines nachhaltigen, umweltfreundlichen und für alle Bevölkerungsgruppen nutzbaren Verkehrssystems. Die Radverkehrsinfrastruktur ist – gerade hinsichtlich der Nutzbarkeit für ganz junge und ältere Menschen – weit weniger inklusiv als der ÖPNV. Die Nutzungsintensität von Radwegen ist zudem stark von der Witterung und den Jahreszeiten abhängig. Eine Verschlechterung der ÖPNV-Versorgung durch die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen ist daher abzulehnen.“

Radverkehr und ÖPNV sollen sich sinnvoll ergänzen und nicht in Konkurrenz zueinander ste-

hen. Die Umsetzung der Maßnahmen zur Erfüllung der Ziele der Bürgerbegehren sollen grundsätzlich nicht zu Lasten des ÖPNV stattfinden.

Anforderungen des Bürgerbegehrens Radentscheid an Radverkehrsanlagen

Bei den vorgeschlagenen Straßen werden im Rahmen der weiteren Planungen die Möglichkeiten zur 1:1 Umsetzung des Bürgerbegehrens geprüft. Es wird jedoch Straßen geben, bei denen die Anforderungen des Radentscheids im Vergleich zu richtlinien- oder StVO-konformen Radverkehrsanlagen unverhältnismäßige Auswirkungen haben werden. Gleichzeitig wird es Engstellen wie Bushaltestellen, räumliche Zwangspunkte, Zu- und Ausfahrten zu Gebäuden oder Knotenpunktsbereiche geben, in denen die Anforderungen des Radentscheid nicht sinnvoll realisiert werden können. In Straßen, in denen die Anforderungen des Radentscheids nicht sinnvoll realisiert werden können, wird die Verwaltung die Variante gemäß Radentscheid mit StVO und richtlinienkonformen Lösungen vergleichend bewerten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag unterbreiten.

Umsetzungshorizont 2025

Bereits das erste Maßnahmenbündel wird seitens der Verwaltung enorme Anstrengungen erfordern. Das mit diesem Beschluss beantragte Personal wird erfahrungsgemäß frühestens nach einem Jahr zur Verfügung stehen und die Planungsarbeiten effektiv erst nach einer gewissen Einarbeitungszeit beginnen können. Der Umsetzungshorizont, der vom Radentscheid vorgegeben wurde, erscheint daher äußerst ambitioniert. Als ersten Schritt wurden in der vorliegenden Beschlussvorlage 10 Maßnahmen für eine Überplanung vorgeschlagen. Im ersten und zweiten Quartal 2020 sollen jeweils zehn weitere Maßnahmen dem Stadtrat vorgeschlagen werden.

Die Verwaltung wird dem Stadtrat halbjährlich über den Umsetzungsstand berichten. Parallel dazu wird den Vertreterinnen und Vertretern des Bürgerbegehrens in geeigneter Form fortlaufend berichtet.

Interpretation der Formulierungen aus dem Bürgerbegehren

Es wird vorgeschlagen, alle Gemeindestraßen (Hauptverkehrsstraßen) in der Baulast der Landeshauptstadt München, in welchen die zulässige Höchstgeschwindigkeit höher als 30 km/h liegt, zu untersuchen (ausgenommen sind die Autobahnen). Die Grundlage für die Auswahl der Führungsform des Radverkehrs bilden die StVO sowie die aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) maßgeblich in Abhängigkeit der Kfz-Verkehrsstärke in der Spitzenstunde, der zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie der Fahrstreifenanzahl. Sollten die Maße des Radentscheids beispielsweise aus Platzgründen oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand umsetzbar sein, werden die noch zu erstellenden Radentscheid-Leitlinien und das Instrumentarium der geltenden Richtlinien und der StVO angewendet.

Der Wunsch nach „baulich geschützte Radverkehrsanlagen“ wird dahingehend interpretiert, dass damit zum einen dem subjektiven Sicherheitsgefühl im Längsverkehr und zum anderen der rechtswidrigen Verparkung von Radverkehrsanlagen Rechnung getragen werden soll. Aus Sicht der Verwaltung können damit je nach Straße unterschiedliche Varianten zum Einsatz kommen. Ein baulicher Radweg kann dabei bereits diese Anforderungen erfüllen, wenn die Seitenraumnutzung keine größere Verparkungsproblematik erwarten lässt oder der Rad-

weg zwischen Baumgraben / Gehweg und Parkständen verläuft. Ebenfalls können Radfahrstreifen in Kombination mit einem Schutz (Einbauten / Poller / bauliche Fahrbahnabgrenzungen) sog. Protected Bike Lanes eine Möglichkeit sein. Eine solche Ausprägung hat allerdings je nach Ausführungsart erhebliche zusätzliche Breitenanforderungen und muss mit dem Winterdienst und den Anforderungen der Feuerwehr zur Anleiterbarkeit und Erreichbarkeit der angrenzenden Gebäude kompatibel sein. Zum Erreichen von Ein-/Ausfahrten, untergeordneten Straßen, Feuerwehrezufahrten bzw. -aufstellflächen etc. müssen die Radverkehrsanlagen unterbrochen bzw. in den Knotenpunktbereichen in Markierungslösungen übergehen werden müssen. Letztlich sind je nach Straße unterschiedliche Anforderungen für baulich geschützte Radverkehrsanlagen zu erfüllen, die lediglich im Einzelfall beurteilt werden können. Das unzulässige Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge kann auch mit derartigen Maßnahmen letztlich nicht verhindert, sondern allenfalls erschwert werden. Wenn auf baulich geschützten Radverkehrsanlagen unerlaubt gehalten oder geparkt wird, dann wird die bauliche Verhinderung mangels Ausweichmöglichkeiten gleichzeitig auch für den Radverkehr, und hier insbesondere für Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern, je nach Art der baulichen Trennung (Leitplanken vs. Poller), eine ebenfalls nur schwer zu passierende Problemstelle.

Berücksichtigung der Planung von Radschnellverbindungen

Die Planung für die Radschnellverbindung Münchner Norden wurde vom Stadtrat am 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925) bereits beauftragt. Für die übrigen Radschnellverbindungen lagen zum Zeitpunkt der Erstellung der Beschlussvorlage noch keine Festlegungen auf konkrete Straßenabschnitten vor. Diese werden dem Stadtrat voraussichtlich Mitte 2020 zur Entscheidung vorgelegt. Sofern Straßenabschnitte, die in den Maßnahmenvorschlägen enthalten sind, im weiteren Planungsverlauf für eine Radschnellverbindung vom Stadtrat beschlossen werden, werden die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in den laufenden Planungen berücksichtigt.

Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen

Im Rahmen der künftigen Planungen und Umsetzungen von Einzelprojekten sollen die Belange von Menschen mit Behinderung und älteren Menschen immer Berücksichtigung finden. Eine Trennung von Fuß- und Radwegen ist immer dort anzustreben, wo eine Flächenumverteilung zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs möglich ist. Vom Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sollen insbesondere auch Fußgängerinnen und Fußgängern profitieren und deutlich mehr Platz auf den Gehsteigen bekommen.

2.2.5 Umgang mit laufenden Planungs- und Bauprojekten

Beim Baureferat sind gemäß verschiedenster Stadtratsbeschlüsse mehrere Bauprojekte in Bearbeitung, welche durch den Radentscheid tangiert werden. Die einzelnen Bauprojekte befinden sich in unterschiedlichen Bearbeitungsstufen. Die Anpassung dieser Projekte fällt unter Kategorie 1 der Vorgehensweise zur priorisierten Umsetzung der Ziele der beiden Bürgerbegehren.

I) Bereits angepasst und mit den Vertretern und Vertreterinnen des Radentscheids abgestimmt wurden folgende Maßnahmen:

- Blumenstraße / zwischen Sendlinger Tor und Papa-Schmid-Straße (Baubeginn 2020), Stadtratsbeschluss vorgesehen mit dieser Beschlussvorlage (siehe Ziffer 2.1.4)
- Heidemannstraße zwischen Lützelsteiner Straße und Freisinger Landstraße (Baubeginn 2020), Stadtratsbeschluss vom 05.11.2019
- Anschlussbereiche westlich und östlich der Ludwigsbrücken (Stadtratsbeschluss für den 18.12.2019 vorgesehen)
- Bahnüberführung Lerchenauer Straße (Stadtratsbeschluss für den 03.12.2019 vorgesehen)
- Lilienthalallee
- Wolfratshauser Straße zwischen Josephinenstraße und Siemensallee

II) Bei den folgenden Maßnahmen muss zwischen Projekten unterschieden werden, welche sich noch im Planungsprozess befinden und Projekten, bei welchen bereits die Projektgenehmigung bzw. die Vorprojektgenehmigung oder sogar ein Planfeststellungsbeschluss/ eine Plangenehmigung vorliegt.

A) Folgende Projekte befinden sich im Planungsprozess:

a) Bei folgenden Projekten können die Vorgaben aus dem Radentscheid berücksichtigt werden:

- Eisenbahnüberführung Chiemgaustraße (Neubau)
- Hanns-Seidel-Platz, 2. Bauabschnitt, B-Plan 1609
- Sonnenstraße im Bereich Neubau Hotel Königshof am Stachus
- Fraunhoferstraße, endgültige Gestaltung nach Evaluierung
- Aschheimer Str. / Anzinger Str., Umfeld Feuerwache 5

b) Bei folgenden Projekten prüft das Baureferat derzeit eventuell erforderliche Anpassungen gemäß Radentscheid:

- Landshuter Allee, Radweg zwischen Nymphenburger Str. und Blütenburgstraße, Umsetzung für 2020 geplant
- Offenbachstraße zw. Landsberger Straße und Nusselstraße
- Landsberger Straße, Querung zwischen Philipp-Loewenfeld-Straße und Bergmannstraße
- Agnes-Bernauer-Straße zw. Fürstenrieder Straße und Neuburgerstraße, Radweglückenschluss Nordseite
- Eisenbahnüberführung Rosenheimer Straße
- Eisenbahnüberführung Tumblingerstraße
- Eisenbahnüberführung Limesstraße (3-gleisiger Ausbau S4 West)
- Regerstraße, B-Plan 2076
- Freiham Nord
- Landshuter-Allee-Tunnel (Oberfläche)
- Tunnel Englischer Garten, Anschlussbereiche
- Tunnel Schleißheimer Straße, Anschlussbereiche
- Carl-Wery-Straße, B-Plan 57 cl, beidseits
- Sendlinger-Tor-Platz Bereich Sonnenstraße und Oberanger

c) Bei folgenden Projekten ist eventuell eine erneute verkehrliche Bewertung und Festlegung der Straßenraumaufteilung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erforderlich, was aber noch detailliert zwischen den Referaten besprochen werden muss:

- Allacher Straße zwischen Ernst-von-Behling Straße und Eduard-Schwartz-Straße,
- Balanstraße zwischen Thomasiusplatz und St. Martin-Straße
- Hochäckerstraße zwischen A8 und Unterhachinger Straße, B-Plan 2045
- Karl-Theodor-Straße zwischen Schleißheimer Straße und Belgradstraße
- Lindwurmstraße zwischen Plinganser- und Aberlestraße
- Lindwurmstraße zwischen Goetheplatz und Sendlinger Tor
- Peter-Auzinger-Straße, Verkehrsrechtliche Anordnung, KVR vom 09.01.2018
- Plinganserstraße zwischen Am Harras und Dudenstraße,
- Rosenheimer Straße / Lilienstraße / Zeppelinstraße, (Zweirichtungsradweg)
- Thomas-Wimmer-Ring
- Herzog-Heinrich-Straße
- Elisabethstraße zwischen Schleißheimer Straße und Nordendstraße
- Eisenheimerstraße
- Marsstraße zwischen Arnulf- und Weiglstraße, Anbindung Arnulfsteg nach Norden
- Oberföhringer Straße, BA-Beschluss vom 14.02.2017
- Würmtalstraße – zwischen Heighofstraße und Kriegerheimstraße
- Untermenzinger Straße zwischen Allacher Straße und Untermenzinger Str. 20
- Moosacher Straße und Riesenfeldstraße, barrierefreier Ausbau der Haltekanten „Anhalter Platz“
- Lochhausener Straße zwischen Pirolstraße und Sumpfmosenweg, B-Plan 2034
- U5 nach Pasing – Wiederherstellung der Oberfläche (Gotthardstraße) nach Tunnelbau
- Hufelandstraße / Ingolstädter Straße,
- Ottobrunner Straße, Bushaltestelle Diakon-Kerolt-Weg, barrierefreier Ausbau der Haltekanten

B) Bei folgenden Projekten liegt bereits eine Projektgenehmigung oder Vorprojektgenehmigung des Stadtrates vor. Mit der Projektgenehmigung wurde das Baureferat bereits zur Vorbereitung der baulichen Umsetzung bzw. mit der Vorprojektgenehmigung zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beauftragt. Die Projektgenehmigung bzw. Vorprojektgenehmigung darf hierbei nicht in Frage gestellt werden, da dies ansonsten große Verzögerungen bei den einzelnen Projekten zur Folge haben würde.

Bei diesen Projekten wird das Baureferat dennoch prüfen, inwieweit noch eventuelle Anpassungen gemäß Radentscheid möglich sind.

- Eisenbahnüberführung Bodenseestraße (Neubau)
- Eisenbahnüberführung Dachauer Straße mit Anschlussbereichen
- Eisenbahnüberführung Lindwurmstraße mit Anschlussbereichen
- Eisenbahnüberführung Werinherstraße
- Eisenbahnüberführung Balanstraße
- Eisenbahnüberführung Feldmochinger Straße, Fasanerie
- Altstadtring Nordwest – Straßenumbau Oskar-von-Miller-Ring und Von-der-Tann-Straße (Oberfläche nach Tunnelfertigstellung)
- Bahnübergang Lindberghstraße (Plangenehmigung des EBA liegt bereits vor)"

2.2.6 Umgang mit der bestehenden Beschlusslage

Radwegerückbau in Tempo 30 Zonen

Im Beschluss „Tempo-30-Zonen in München“ des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 04.07.1995 wurde übereinstimmend zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Baureferat und Kreisverwaltungsreferat festgelegt, dass in Tempo-30-Zonen keine Maßnahmen für den Radverkehr notwendig sind und bestehende Radverkehrsanlagen Zug um Zug aufgelöst werden (z.B. bei einer Sanierung der Straße). Der hierbei gewonnenen Raum kann beispielsweise dem Fußgängerverkehr zurückgegeben werden.

Seit diesem Beschluss aus dem Jahr 1995 werden in München daher sanierungsbedürftige Radwege im Bereich von Tempo-30-Zonen (Zeichen 274.1 bzw. 274.2 StVO) grundsätzlich nicht saniert sondern zurückgebaut. Das Kreisverwaltungsreferat hat dem Baureferat 2015 zur Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens mitgeteilt, dass hinsichtlich des Radwegerückbaus in Tempo-30-Zonen dabei grundsätzlich keine Verkehrssicherheitsbedenken bestehen. Für bestimmte Konstellationen, z.B. dass in Tempo-30-Zonen der gegenläufige Radverkehr in einer Einbahnstraße über einen linksseitigen Radweg abgewickelt wird, besteht die Gelegenheit einer Einzelfallabstimmung.

An dieser Verfahrensweise hält das Kreisverwaltungsreferat grundsätzlich auch weiterhin fest. Aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung in einer Tempo-30-Zone besteht nur ein geringes Geschwindigkeitsgefälle zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010) ist der Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und bei einer Verkehrsstärke von bis zu 800 Kraftfahrzeugen pro Spitzenstunde als verkehrsverträglich einzustufen. Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht ist in Tempo-30-Zonen nach § 45 Abs. 1c StVO sogar verboten.

Hinzu kommt, dass vorhandene bauliche Radwege im Tempo-30-Zonennetz fast immer nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen hinsichtlich der Breite (Mindestmaß nach der StVO 1,50 m; Mindestmaß, nach der ERA 2010 1,60 m) genügen. Zudem fehlen häufig die erforderlichen Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen, was zur Folge hat, dass unachtsam geöffnete und vollumfänglich in den Radweg hineinragende Autotüren für den Radverkehr eine Gefährdungslage darstellen. Gerade weil nicht benutzungspflichtige Radwege überwiegend gern von schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen benutzt werden, ist es umso wichtiger, dass diese die geltenden Mindestanforderungen erfüllen. Denn dem subjektiven Gefühl, sich auf einem Radweg sicherer als auf der Fahrbahn zu fühlen, kann nur Rechnung getragen werden, wenn der Radweg auch nach objektiven Kriterien (u. a. Erfüllung der gesetzlich definierten Mindestanforderungen, Sichtbarkeit an Knoten und Einmündungen) als verkehrssicher einzustufen ist.

Nach den im Kreisverwaltungsreferat vorliegenden Erkenntnissen gilt es als gesichert, dass die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Bereich des Fließverkehrs zu besserem Sichtkontakt zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr führt. Damit werden vor allem die schweren Abbiegeunfälle an Kreuzungen und Einmündungen oder Grundstücksausfahrten reduziert bzw. gemildert.

Letztlich bedeutet die Auffassung von nicht benutzungspflichtigen baulichen Radwegen in Tempo-30-Zonen meist auch einen Gewinn für die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger. Dabei ist zu erwähnen, dass die Gehwege in Tempo-30-Zonen ebenso wie die Radwege zumeist nicht den Regelmaßen entsprechen. Bei einem untermaßigen direkt neben dem Gehweg verlaufenden Radweg weichen die Rad Fahrenden bei Überholvorgängen häufig über den Gehweg aus, was dann wiederum zu Behinderungen und Gefährdungen des Fußverkehrs führen kann. Bei der Auffassung nicht benutzungspflichtiger baulicher Radwege und der Zuteilung dieser zum Gehwegbereich entfällt dieses Problem und eine Stärkung des Fußverkehrs kann erreicht werden.

Andererseits führt der Rückbau vorhandener Radwege erfahrungsgemäß häufig zu großem Unverständnis in der Bevölkerung, da das subjektive Sicherheitsgefühl, vor allem bei Kindern, auf einem noch so schmalen Radweg höher ist als auf der Straße. Diesem Sicherheitsempfinden sollte im Sinne der Radverkehrsförderung Rechnung getragen werden, indem geeignete Maßnahmen ergriffen werden.

Aufgrund des nun mittlerweile 24 Jahre alten Beschlusses über den Radwegrückbau und den Forderungen des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ sieht das Kreisverwaltungsreferat es trotz alledem für erforderlich an, das aktuelle Vorgehen im Lichte evtl. vorhandener neuer Erkenntnisse zu reflektieren und darauf aufbauend dem Stadtrat ein aktuelles konzeptionelles Vorgehen zur Entscheidung vorzulegen, das den Beschluss aus dem Jahr 1995 ersetzt. Dazu wird das Kreisverwaltungsreferat aktuelle wissenschaftliche Untersuchungen heranziehen bzw. in Auftrag geben und Vergleiche mit anderen Städten herstellen.

Turnusmäßige Beschlussvorlage Markierung durch das Kreisverwaltungsreferat

Mit Beschluss vom 15.06.2016, „Anordnung von Radverkehrsanlagen (Markierung im Fahrbahnbereich) durch das Kreisverwaltungsreferat“ (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.

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 06)), Radfahr- oder Schutzstreifen auf der freien Strecke, die durch Verschmälerung von überbreiten auf regelbreite Fahrspuren (nach den Kriterien der RAST 06) 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 Markierungsmaßnahmen des Kreisverwaltungsreferates wurden seit dieser Beschlussfassung nach den Vorgaben der StVO und der geltenden technischen Regelwerke und nach dieser Vorgehensweise angeordnet und umgesetzt.

Mit Übernahme der Bürgerbegehren „Radentscheid“ und „Altstadt-Radring“ wurden neue Standards für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen definiert und zusätzlich hängt dieser Beschlussvorlage eine erste Liste von umzusetzenden Einzelmaßnahmen an. Das neu in dieser Beschlussvorlage definierte Konzept zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen gemäß den Forderungen der beiden Bürgerbegehren ersetzt daher die bisherige turnusmäßige Beschlussvorlage von Markierungsmaßnahmen.

Die Umsetzung bereits geplanter Projekte aus den Turnusbeschlüssen 2016 bis 2019 richtet sich nach dem unter Ziffer 2.2.5. beschriebenen Vorgehen.

Für Projekte, die ggf. abweichend von diesem Konzept nicht unter die o.a. Systematik fallen, wird das Kreisverwaltungsreferat bedarfsmäßig Einzelbeschlüsse im Kreisverwaltungsausschuss herbeiführen.

2.2.7 Umgang mit sanierungsbedürftigen Radwegen

Im Rahmen des laufenden Straßenunterhalts werden die bestehenden Radwege auf mögliche Schäden am Belag überprüft. Einzelne Schadstellen werden zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit bestandsorientiert beseitigt. Sollte ein Radweg auf großer Länge erneuerungsbedürftig sein, so wird die erforderliche Maßnahme unter Berücksichtigung der Festlegungen des Radentscheids überprüft und falls erforderlich mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung bezüglich einer eventuell hierfür erforderlichen Neuaufteilung des Straßenraums abgestimmt.

2.2.8 Lufthygienische Einschätzungen zu Maßnahmen außerhalb des Altstadt-Radlings

Generelles Vorgehen

Es ist sicher zu stellen, dass die geplanten Maßnahmen im direkt betroffenen und erweiterten Immissionsumfeld keine Verschlechterung und ggf. Überschreitung der gesetzlichen NO₂-Grenzwerte zur Folge haben. Für das weitere Verfahren und die nächsten Maßnahmenpakete hält das Referat für Gesundheit und Umwelt daher in kritischen Bereichen eine frühzeitige Betrachtung der Auswirkungen auf die Verkehrssituation im direkten und erweiterten Umfeld und somit auf die lufthygienische Situation für erforderlich.

Da belastbare Verkehrsprognosen in den meisten Fällen nicht möglich sein werden, sind von einem Verkehrsgutachter geeignete Annahmen zu treffen, die als Basis für die lufthygienischen Modelle verwendet werden können.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt empfiehlt, analog zum Vorgehen beim Maßnahmenpaket zur Busbeschleunigung, einen Rahmenvertrag für verkehrstechnische und lufthygienische Untersuchungen an einen externen Gutachter zu vergeben, um einerseits die verschiedenen Aspekte der Planung und Planungsvarianten in einer Hand gebündelt bearbeiten zu lassen und andererseits die Projektrealisierung damit deutlich zu beschleunigen.

Aufgrund der erheblichen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz in München sollten ggf. begleitende Verkehrszählungen und NO₂-Messungen durchgeführt und dafür die entsprechenden Ressourcen angemeldet werden.

Situation Paul-Heyse-Straße

Aus lufthygienischem Blickwinkel betrachtet, ist auf die Sondersituation in der Paul-Heyse-Straße hinzuweisen. Bei der seit 1.1.2019 im Rahmen des freiwilligen städtischen NO₂-Messnetzes betriebenen Messstation in der Paul-Heyse-Straße auf Höhe der Hausnummer 8 wurde ein Mittelwert für die ersten drei Quartale des Jahres 2019 in Höhe von 57 µg/m³ gemessen. Sollte der erst nach Vorliegen des 4. Quartalswertes 2019 ermittelbare Jahresmittelwert für das Jahr 2019 diesen Wert bestätigen, wäre der nach 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) relevante Jahresgrenzwert (40 µg/m³) deutlich überschritten.

Vor diesem Hintergrund sind alle in der Paul-Heyse-Straße angestrebten Maßnahmen zur Verbesserung des Radwegenetzes auch besonders unter dem Aspekt der Luftreinhaltung zu betrachten, insbesondere wenn mit ihnen eine Veränderung der Verkehrsführung (z.B. Reduzierung der Fahrspuren, Einbahnstraßenregelung, Busspuren etc.) und damit eine Veränderung des Verkehrsflusses mit erhöhten Emissionen einhergeht. Für eine Verbesserung der Situation in der Paul-Heyse-Straße ist insgesamt der Einzugsbereich zwischen Stachus, Hauptbahnhof vor dem Hintergrund der geplanten Sperrung der Durchfahrt des Bahnhofsvorplatzes, Paul-Heyse-Unterführung und Hackerbrücke sowie Arnulfstraße und Schwanthalerstraße zu betrachten und ein schlüssiges Verkehrskonzept zu entwickeln, das NO₂-Emissionen insgesamt maximal reduziert.

3 Prozessorganisation

Zur Umsetzung der beiden Bürgerbegehren wurde bereits ein referatsübergreifender Steuerungskreis mit Vertreterinnen und Vertretern aller beteiligten Referate und den Stadtwerken München eingerichtet. Der Steuerungskreis wird sich künftig in regelmäßigen Abständen treffen, um über grundsätzliche Fragestellungen zu konkreten Projekten und Maßnahmen zu diskutieren. Zusätzlich werden Einzelmaßnahmen zur Umsetzung des Altstadt-Radlirings und der allgemeinen Ziele des Radentscheids zwischen den Referaten in verschiedenen Projektgruppen abgestimmt und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Der Auftrag zur Einbindung der Vertreter und Vertreterinnen der Bürgerbegehren und der Verbände in die Umsetzung der Forderungen wird bereits wahrgenommen. Auch hier finden bereits regelmäßige Termine zum inhaltlichen Austausch und zur Abstimmung konkreter Projekte und technischer Standards für künftige Vorhaben zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur statt. Eingebunden sind darin die Vertreterinnen und Vertreter der beiden Bürgerbegehren und der beteiligten Referate. Im Rahmen einer institutionalisierten Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung und dem Bündnis Radentscheid sollen künftig gemeinsam weitere Maßnahmen und Projekte priorisiert werden und in regelmäßigen Abständen öffentlich über den Stand der Umsetzung berichtet werden.

4 Ressourcenbedarf

4.1 Investive Sachkosten

Nach Erfahrungswerten ist an Hauptverkehrsstraßen für einen Straßenumbau, wie es die Vorgaben des „Radentscheids“ erfordern, von Kosten in der Größenordnung von ca. 3,5 Mio. € pro km Straßenlänge auszugehen. Hochgerechnet auf 450 Kilometer liegt die

Investitionssumme für die Gesamtprojektkosten der Umbaumaßnahmen damit im Bereich von 1,575 Mrd. €, verteilt auf die Jahre 2021 – 2025 also etwa 315 Mio. € pro Jahr. Dabei sind bereits auch die laufenden Projekte und Maßnahmen zur Umsetzung durch das Baureferat (ohne Ingenieurbauwerke wie Brücken oder Unterführungen) enthalten.

Genauere Aussagen hierzu sind rein spekulativer Natur und können erst auf der Basis konkreter Planungen präzisiert werden. Grundsätzlich sollen bei allen anstehenden Maßnahmen und Projekten auch Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur geprüft und gegebenenfalls beantragt werden.

4.2 Personalmittel

Durch die vollständige Übernahme der Ziele und Inhalte der beiden Bürgerbegehren „Altstadt-Radlring“ und „Radentscheid“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15560 und Nr. 14-20 / V 15572) durch die Vollversammlung des Münchner Stadtrats am 24.07.2019 werden für alle beteiligten städtischen Referate eine Vielzahl an neuen Aufgaben und Projekten zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet entstehen. Aufgrund der Tatsache, dass zur Umsetzung ein straffer zeitlicher Rahmen vorgegeben ist, mit einer geforderten, unverzüglichen Umsetzung des Altstadt-Radlringes und einer weitestgehenden Umsetzung der fünf Ziele des Radentscheids bis zum Jahr 2025, ist eine große Anzahl an zusätzlichen Stellen und Sachmittel zwingend erforderlich.

4.2.1 Stellenbedarf für das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Die Umsetzung der vom Stadtrat beauftragten Ziele der beiden Bürgerbegehren kann nur gelingen, wenn das Referat für Stadtplanung und Bauordnung dauerhaft zusätzliches Personal erhält, um diese Aufgaben zu bewältigen. Das beantragte Personal wird künftig auch in der neuen Struktur des geplanten Mobilitätsreferats weiterbeschäftigt und die Planung von Radverkehrsprojekten zur Umsetzung der Ziele der Bürgerbegehren dort weiterführen. Daher beantragt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung folgende Stellen:

- **3 VZÄ Sachbearbeitung (E 13, technischer Dienst, 4. Qualifikationsebene),** je 1 VZÄ in jedem der drei räumlichen Planungsbereiche bei HA I/3 zur Umsetzung der Ziele des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ in allen Stadtgebieten und zur fachlichen Begleitung des stadtweiten Prozesses zur Bearbeitung von Fragestellungen im Rahmen der Förderung des Radverkehrs und der Nahmobilität sowie der Bauleitplanung (3 VZÄ = quantitative Aufgabenausweitung).
Folgende Aufgabenschwerpunkte sollen die künftigen Stelleninhaber / die künftigen Stelleninhaberinnen übernehmen:
 - Fachliche Vertretung der Belange der Verkehrsentwicklungsplanung gegenüber der Öffentlichkeit, fachlichen und politischen Gremien (BA, Stadtrat), anderen fachlich tangierten Referaten und Abteilungen
 - Konzeption und Einbringung verkehrlicher Vorgaben im Rahmen von Stadtentwicklungskonzeptionen, B-Planverfahren sowie Planfeststellungsverfahren gemäß der verkehrlichen Ziele, Handlungsprogramme und Maßnahmenkonzepte des Innenstadtkonzeptes, des Verkehrsentwicklungsplans, des Lärmaktionsplans und des Luftreinhalteplans der LHM
 - Erarbeitung von Erschließungskonzepten und Radverkehrsprojekten, sowie damit

- zusammenhängender flankierender verkehrsfunktionaler Maßnahmen- und Strukturkonzepte
- Entwicklung projektbezogener integrierter Maßnahmenkonzepte zur Förderung des Radverkehrs und der Nahmobilität unter Berücksichtigung der Erfordernisse der örtlich jeweils zu berücksichtigenden verkehrsfunktionalen Erfordernisse und gendergerechter Barrierefreiheit (z.B. Verkehrskonzept Umfeld Hauptbahnhof)
 - Teilnahme und Beteiligung an den entsprechenden Arbeitsgruppen und Abstimmungsgremien (sowohl stadtintern, referatsübergreifend als auch bei weiteren mit Verkehrsfragen befassten Institutionen wie Stadtwerke München/MVG, DB, Regierung von Oberbayern)
 - Allgemeine Aufgaben wie eigenständiges Erarbeiten von sowie Mitwirkung bei der Erstellung von Beschlussvorlagen
 - Prüfung fachlicher Fragestellung (Stadtratsanfragen, Bürgerversammlungsempfehlungen, Bezirksausschussanträge) sowie bei Bedarf Diskussion in entsprechenden politischen Gremien und Öffentlichkeit
 - Schriftliche Darlegung von Untersuchungsergebnissen zu Stadtratsanfragen und Bürgerversammlungsempfehlungen (eigene fachliche Prüfungen, Ergebnisse externer Gutachten) unter Berücksichtigung der Stellungnahmen weiterer zu beteiligenden Fachreferate.
- **1 VZÄ Sachbearbeitung (E 13, technischer Dienst, 4. Qualifikationsebene)** zur Prüfung von Lösungen für einen großflächigen Stellplatzentfall im öffentlichen Raum und mögliche Kompensationsmaßnahmen ist eine zusätzliche Stelle für die planerischen Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr notwendig (1 VZÄ = quantitative Aufgabenausweitung).
Folgende Aufgabenschwerpunkte soll der künftige Stelleninhaber / die künftige Stelleninhaberin übernehmen:
 - Referatsübergreifende Koordination und Bearbeitung der Auswirkungen von Radverkehrs- und ÖV-Projekten aus der Umsetzung der beiden Bürgerbegehren auf den ruhenden Verkehr
 - Erarbeitung von möglichen Kompensationsmöglichkeiten innerhalb von Parklizenzengebieten
 - Prüfung, Bearbeitung und Beantwortung der Beschwerden, Anträge, Anfragen und Empfehlungen
 - Erstellung von Stellungnahmen intern und referatsübergreifend
 - Integration des Beschwerdemanagements in das Qualitätsmanagement des Parkraummanagements
 - Umsetzung der Pilotanwendung des referatsübergreifenden Qualitätsmanagements des Parkraummanagements in ein städtisches IT-Verfahren inklusive der fachlichen Weiterentwicklung
 - Vergabe der Erhebung, Verarbeitung und Integration der notwendigen Datengrundlagen für den ruhenden Verkehr
 - Aufbereitung und Weitergabe von Daten zum ruhenden Verkehr für Projekte
 - Prüfung und Begleitung neuer Erfassungsmethoden zum ruhenden Verkehr ggf. mit Integration in die Planung und den Betrieb
 - Kommunikation und Diskussion von Umplanungen mit den betroffenen Bezirksausschüssen sowie ggf. Bürgerinnen und Bürgern

- **1 VZÄ Sachbearbeitung (E 13, technischer Dienst, 4. Qualifikationsebene)** zur strategischen Planung von gesamtstädtischen Konzepten im Radverkehr und für kommende Sonderprojekte im Zuge der Umsetzung der Bürgerbegehren (1 VZÄ = neue Aufgaben und Projekte).
Folgende Aufgabenschwerpunkte soll der künftige Stelleninhaber / die künftige Stelleninhaberin übernehmen:
 - Strategische Planung von gesamtstädtischen Konzepten im Radverkehr und für kommende Sonderprojekte im Zuge der Umsetzung der Bürgerbegehren
 - Gesamtstädtische konzeptionelle Bearbeitung und Unterstützung mit Thema weiterer Radschnellverbindungen
 - Gesamtstädtische konzeptionelle Bearbeitung des Themas Radvorrangrouten
 - 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 nach Zielen der Bürgerbegehren
 - Planung von lokalen Engpässen mit Sonderlösungen, die im Rahmen der Umsetzung der Bürgerbegehren einhergehen, wie z.B. Ertüchtigung von Querungs- und Sonderbauwerken, lokale Verknüpfung und Vernetzung unterschiedlicher Radschnellwege und Radvorrangrouten zu einem funktionierenden Netz

- **1 VZÄ Sachbearbeitung (E 13, technischer Dienst, 4. Qualifikationsebene)** zur fachlichen Prüfung und Begleitung von Bebauungsplänen nach den Zielen des Bürgerbegehren „Radentscheid“ in der HA II (1 VZÄ = inhaltliche qualitative Veränderung).
Folgende Aufgabenschwerpunkte soll der künftige Stelleninhaber / die künftige Stelleninhaberin übernehmen:
 - Mitarbeit bei der Konzeption, Entwicklung und Umsetzung verkehrlicher Erschließungskonzepte im Rahmen der Bauleitplanung
 - Steuerung und Gewährleistung der Entwicklung von Konzepten zur Stärkung des Radverkehrs im Zuge integrierter verkehrlicher Erschließungskonzepte im Rahmen von Bebauungsplanungen
 - Fachliche Begleitung der Analyse und Bewertung von Maßnahmen für den Radverkehr im Rahmen der Bauleitplanung hinsichtlich der ortsbezogenen und gesamtstädtischen verkehrlichen Auswirkungen sowie der Wechselwirkungen mit den anderen Verkehrsarten
 - Aufbereiten von Analysen, Prognosen und Szenarien sowohl für die gesamtstädtische Radverkehrsentwicklung als auch für teilräumliche Radverkehrsaufkommen und -verteilungen
 - Aufbereitung der Sachverhalte, Teilnahme und Einbringung der Vorgaben und Lösungsansätze für den Radverkehr in den Arbeitsgruppen und Abstimmungs- / Entscheidungsgremien
 - Erstellung und Abstimmung von Beschlussvorlagen bzw. von Beiträgen zu Beschlussvorlagen für Bezirksausschüsse und den Stadtrat
 - Teilnahme, Erläuterung/Präsentation von Planungsvorschlägen, -konzeptionen,

Beantwortung von Fragen auf Bürgerversammlungen und Veranstaltungen der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie in Abstimmungsgesprächen mit der Politik und in Stadtratssitzungen

- **1 VZÄ Sachbearbeitung (E 13, technischer Dienst, 4. Qualifikationsebene)** zur Pflege, Aufbereitung und Analyse von Verkehrsdaten mit Fokus auf Daten zum Radverkehr sowie eine Betrachtung aller Verkehrssysteme (1 VZÄ = neue Aufgabe). Folgende Aufgabenschwerpunkte soll der künftige Stelleninhaber / die künftige Stelleninhaberin übernehmen:
 - Analyse, Auswertung, Interpretation und Bereitstellung von verkehrlichen Grundlagendaten
 - Vergabebetriebs- und Plausibilisierung von Verkehrserhebungen
 - Abgleichen der Datenergebnisse sowie Anpassung und Weiterentwicklung von Hochrechnungsfaktoren
 - Analyse und Beurteilung aktueller Trends zur Verkehrsentwicklung
 - Auswertungen und Interpretationen von Verkehrsdaten gesamtstädtisch und für teilräumliche Bereiche
 - Begleitung von Verkehrsuntersuchungen, Gutachten und Projekten auch im Rahmen der Bauleitplanung
 - Konzepterstellung und Integration für die Datenaufbereitung (Dauerzählstellen)

- **1 VZÄ Sachbearbeitung (E 13, technischer Dienst, 4. Qualifikationsebene)** zur Entwicklung eines Monitoring-Konzepts auf Grundlage von Daten, Verkehrsversuchen sowie aus den Erfahrungen bisheriger Planungen und Umsetzungen der Ziele des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ (1 VZÄ = neue Aufgabe). Folgende Aufgabenschwerpunkte soll der künftige Stelleninhaber / die künftige Stelleninhaberin übernehmen:
 - Konzeption und Einrichtung eines Mobilitätspanels zum Schwerpunkt Radverkehr mit Unterstützung eines externen Gutachters
 - Erstmalige Vergabe zur Erstellung eines Mobilitätspanels (Leistungsbeschreibung, Betreuung der Vergabe und der Projektbearbeitung)
 - Weitreichende Auswertungen und Verschneidung der Mobilitätsdaten mittels ArcGIS/SPSS, sonstige
 - Datenaufbereitung für die Belange in der Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung
 - Fortschreibung des Mobilitätspanels in einem Zeitraum von 2-3 Jahren

- **1 VZÄ Sachbearbeitung (E 13, technischer Dienst, 4. Qualifikationsebene)** zur Verstärkung der Stabsstelle Radverkehr mit neuen umfangreichen Aufgaben für die künftige Koordinierung der Umsetzung der beiden Bürgerbegehren durch den Radverkehrsbeauftragten (1 VZÄ = quantitative Aufgabenausweitung). Folgende Aufgabenschwerpunkte soll der künftige Stelleninhaber / die künftige Stelleninhaberin übernehmen:
 - Unterstützung bei der Koordinierung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und Steuerung der Umsetzung der Grundsatzbeschlüsse zum Radverkehr
 - Fachliche Unterstützung bei der referatsübergreifenden Zusammenarbeit zur Umsetzung der Ziele der Bürgerbegehren zwischen allen beteiligten Referaten
 - Unterstützung bei der Gremienarbeit zum Radverkehr sowie Vorbereitung von

- Konferenzen, Kongressen und Netzwerktreffen
- Unterstützung bei der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zu Radverkehrsthemen
- Bearbeitung formaler Anfragen und Anträge zum Radverkehr sowie Weiterleitung von Vorgängen an die zuständigen Fachdienststellen und anschließenden Koordinierung der Stellungnahmen
- Betreuung von öffentlichkeitswirksamen Aktionen zur Förderung des Radverkehrs wie „Stadtradeln“
- Unterstützung bei der Koordinierung, Vor- und Nachbereitung des referatsübergreifenden Lenkungskreises Radverkehr

Für 2020 ergibt das einen Bedarf von **9 VZÄ** gesamt zur Umsetzung der Ziele der Bürgerbegehren „Radentscheid“ und „Altstadt-Radlring“ im Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Der Personalbedarf zur Umsetzung der Ziele der beiden Bürgerbegehren und der Erfüllung des politischen Auftrags wird als unabweisbar und unplanbar angesehen.

4.2.2. Zusätzlicher Büroraumbedarf im Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Der unter Ziffer 4.2.1 des Vortrages beantragte zusätzliche Personalbedarf im Umfang von 9 VZÄ im Bereich des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Hauptabteilung I, Abteilung 3 Verkehrsplanung, soll ab 2020 dauerhaft im Verwaltungsgebäude des Referats für Stadtplanung und Bauordnung am Standort Blumenstr. 31 eingerichtet werden.

Durch die beantragten Stellen wird Flächenbedarf für voraussichtlich 9 Arbeitsplätze ausgelöst. Die Arbeitsplätze können aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung nur durch vorübergehende Nachverdichtung in der Blumenstr. 31 untergebracht werden. Der zusätzliche Büroraumbedarf wird beim Kommunalreferat angemeldet.

Die beantragten Arbeitsplätze müssen in den Verwaltungsgebäuden des Referat für Stadtplanung und Bauordnung untergebracht werden. Da dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Laufe des Jahres 2020 neue Räume, die derzeit vom Kommunalreferat belegt sind, zugewiesen werden, kann das zusätzlich beantragte Personal aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung langfristig aufgrund der zusätzlich zugewiesenen Flächen untergebracht werden. Bis zur Freisetzung der Flächen des Kommunalreferats erfolgt die Unterbringung durch temporäre Nachverdichtung.

4.2.3. Stellenbedarf für das Kreisverwaltungsreferat

Unter Bezugnahme auf die o.a. Darstellungen zum Personalbedarf des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist auszuführen, dass die Planung und Umsetzung der Projekte immer in einer engen Kooperation der beteiligten Referate in allen einzelnen Arbeitsschritten erfolgt.

Mit dem Beschlussentwurf wird eine Liste mit 10 größeren Einzelmaßnahmen zur Umsetzung in einem ersten Schritt vorgelegt. Herausgehoben sind zudem 5 Teilprojekte des Altstadt-Radl-rings. Für den Folgezeitraum werden quartalsweise jeweils weitere 10 Maßnahmen angekündigt. Der bisherige Maßnahmenkatalog umfasst eine Gesamtstreckenlänge von rund 60 km. Dazu kommen Übergabepunkte und Überschneidungen zu 6 neuen Radschnellverbindungen sowie einer Tangentialverbindung und die Konzeption eines Radvorrangroutennetzes. |

Wie oben dargestellt, sind die in diesem Beschluss aufgeführten Maßnahmen erst der Auftakt für insgesamt 450 km Straßenlänge. Hinzu kommt die Anpassung der betroffenen Lichtsignalanlagen und die Abwicklung der Baustellen und die Betreuung der unter Ziffer 2.2.5. aufgeführten Projekte in den unterschiedlichen Planungsstadien.

Für die Verkehrsbehörde beim Kreisverwaltungsreferat ergeben sich daraus u.a. folgende zusätzliche Aufgaben:

- Mitarbeit bei der Konzeption
- Mitarbeit bei den strategischen Planungen, der Grobplanung und der Detailplanung der Radverkehrsanlagen in verschiedenen Varianten
- Verkehrsrechtliche Anordnung der Maßnahmen und der Baustellen
- Baustellenkontrolle
- Anpassung der Parkraummanagementgebiete und Entwickeln und Anordnen von Park- und Lieferkonzepten
- Mitarbeit bei der Partizipation der Initiatoren, Bürger*Innen und der Öffentlichkeitsarbeit
- Beantwortung von Beschwerden und Fragen der Bürger*Innen, Verbände, Gewerbetreibenden u.a.
- Anpassung der Verkehrssteuerung

Diese Zusatzaufgaben können mit dem vorhandenen Personal nicht geleistet werden. Um die quantitative und vor allem auch qualitative Aufgabenausweitung im Zuge der Umsetzung der Bürgerbegehren (Mitwirkung bei der gesamtstädtischen Konzeption, Prüfung und Anordnung der aus der gesamtstädtischen Konzeption entwickelten Einzelprojekte im Radverkehr) bewerkstelligen zu können, ist im Kreisverwaltungsreferat die Zuschaltung von zunächst 13 Stellen notwendig:

1 VZÄ Projektleitung Umsetzung Radentscheid; Verkehrsplanung und -ordnung KVR I/313 (A 13, nichttechnischer Verwaltungsdienst, 3. Qualifikationsebene)

Aktuell stehen für die stadtweite verkehrsrechtliche Betreuung des Radverkehrs (Radwegbenutzungspflicht, Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen, Bauleitplanung, Evaluation von Verkehrsversuchen und Öffentlichkeitsarbeit) und von größeren Straßenbau, ÖPNV- und Radverkehrsprojekten die die Umverteilung von Straßenraum voraussetzen und damit einen besonderen Aufwand bedeuten, im Kreisverwaltungsreferat 5 Stellen zur Verfügung. Durch die Maßnahmen zur Umsetzung der Vorgaben des Radentscheids wird in allen Projekten eine teilweise oder komplette Neuordnung der Verkehrsflächen in den jeweiligen Straßen und ggf. im unmittelbaren Umfeld zusätzlich erforderlich sein. Dieser umfassende stadtweite Prozess erfordert eine verantwortliche zentrale Steuerung zur strategischen Planung und Koordinierung der verkehrsrechtlichen Prüfung und Anordnung. Hinzu kommt die fachliche Begleitung hinsichtlich der verkehrsrechtlichen Möglichkeiten der Umsetzbarkeit, eine Entwicklung neuer Konzepte (z.B. an den Schnittstellen zum ÖPNV oder zu den Radschnellwegen) und bei der Umsetzung selbst. Aufgabe der

Projektleitung ist die Gewährleistung einer verkehrssicheren Umsetzung der Bürgerbegehren Altstadt-Radlring und Radentscheid sowie für die Bearbeitung komplexer Sonderprojekte mit herausragender Schwierigkeit sowohl qualitativ als auch quantitativ.

Folgende Aufgabenschwerpunkte soll der künftige Stelleninhaber / die künftige Stelleninhaberin übernehmen:

- Projektleitung der Umsetzungsprojekte „Radentscheid“ im Sachgebiet Radverkehr und Öffentlicher Raum
- Steuerung und Controlling der verkehrsrechtlichen Umsetzung und Planung der gesamtstädtischen Konzepte im Radverkehr und für kommende Sonderprojekte im Zuge der Umsetzung der beiden Bürgerbegehren „Altstadt-Radlring“ und „Radentscheid“ seitens der unteren Straßenverkehrsbehörde incl. Baustellenabwicklung, Verkehrssteuerung, Parkraumbewirtschaftung und Öffentlichkeitsarbeit
- Schnittstelle zur Polizei und zur Branddirektion
- Vertretung der Belange der Verkehrsbehörde bei der gesamtstädtischen konzeptionellen Bearbeitung gegenüber Dritten
- Teilnahme an den regelmäßigen Sitzungen der referatsübergreifenden Projektgruppe
- Vertretung der Belange der Verkehrsbehörde bei der gesamtstädtischen konzeptionellen Bearbeitung des Themas Radvorrangrouten
- Bearbeitung komplexer Sonderprojekte mit herausragender Schwierigkeit
- Begleitung der Umsetzung und Evaluierung von Verkehrsversuchen
- Unterstützung bei der Untersuchung von Radverkehrsplanungen im Hauptverkehrsstraßennetz auf Machbarkeit und Auswirkungen
- Mitwirkung bei der Fortschreibung des VEP-R nach Zielen der Bürgerbegehren
- Unterstützung bei der Planung von lokalen Engpässen mit Sonderlösungen, die im Rahmen der Umsetzung der Bürgerbegehren einhergehen, wie z.B. Ertüchtigung von Querungs- und Sonderbauwerken

2 VZÄ Sachbearbeitung Radverkehr Verkehrsordnung KVR I/313 (A 12, nichttechnischer Verwaltungsdienst, 3. Qualifikationsebene)

Die Bearbeitung der Aufgaben hängt im Einzelnen von der Komplexität und Länge der Strecken ab. Die Verkehrsbehörde trifft bei der Bedarfsberechnung eine qualifizierte Schätzung auf der Basis von Erfahrungswerten und setzt zur Bearbeitung der Strecken und der verkehrsrechtlichen Prüfung und Anordnung maximal 25 km / Sachbearbeiter*in und Jahr an.

Folgende Aufgabenschwerpunkte sollen die künftigen Stelleninhaber / die künftigen Stelleninhaberrinnen übernehmen:

- Gutachtliche Beurteilung der Straßenplanungen im Zuge der Umsetzung der Bürger-

begehren „Altstadt-Radlring“ und „Radentscheid“ auf Rechtskonformität und Auswirkungen

- Fertigen der verkehrsrechtlichen Anordnungen
- Abstimmung mit den anderen Trägern öffentlicher Belange
- Koordination des Spartenverfahrens des Baureferats innerhalb der Verkehrsbehörde
- Gutachtliche Beurteilung der Straßenplanung und verkehrsrechtliche Anordnung zum Thema Radvorrangrouten
- Unterstützung bei der Fortschreibung des VEP-R nach Zielen der Bürgerbegehren
- Unterstützung bei der Planung von lokalen Engpässen mit Sonderlösungen, die im Rahmen der Umsetzung der Bürgerbegehren einhergehen, wie z.B. Ertüchtigung von Querungs- und Sonderbauwerken; Gutachtliche Beurteilung der daraus resultierenden Straßenplanung und verkehrsrechtliche Anordnung der Maßnahmen
- Prüfung, Bearbeitung und Beantwortung von fahrradrelevanten Themen: Beschwerden, Anträgen, Anfragen und Empfehlungen aus dem Stadtrat, der Bürgerschaft und den Bezirksausschüssen.

1 VZÄ Parkraumbewirtschaftung KVR I/311 (A12, 3. Qualifikationsebene)

Durch die Maßnahmen zur Umsetzung der Vorgaben des Radentscheids wird in aller Regel eine teilweise oder komplette Neuordnung des ruhenden Verkehrs in den jeweiligen Straßen und ggf. im unmittelbaren Umfeld erforderlich sein. Dieser umfassende stadtweite Prozess erfordert auch bzgl. der Parkregelungen eine fachliche Begleitung hinsichtlich der verkehrsrechtlichen Möglichkeiten der Umsetzbarkeit, eine Entwicklung neuer Konzepte (z.B. zum Lieferverkehr) und bindet letztlich Kapazitäten bei der Umsetzung selbst. Das Ausmaß der Maßnahmen und deren Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr stellen sowohl quantitativ als auch insbesondere qualitativ ganz neue Anforderungen an das Themenfeld der Parkraumbewirtschaftung.

Aktuell steht für die verkehrsrechtliche Betreuung der stadtweiten Parklizenzzgebiete, in denen der Wegfall von Stellplätzen besonderen Aufwand bedeutet (Neuaufteilung von Anwohnerparkplätzen, Mischparken, Lieferzonen, Behindertenstellplätzen etc.) eine Stelle zur Verfügung. Um die quantitative und vor allem auch qualitative Aufgabenausweitung bewerkstelligen zu können, ist in der ersten Stufe der Umsetzung zunächst die Zuschaltung einer weiteren Stelle notwendig.

Folgende Aufgabenschwerpunkte soll der künftige Stelleninhaber / die künftige Stelleninhaberin übernehmen:

- Einbringen von verkehrlichen und verkehrsrechtlichen Gesichtspunkten sowie Aspekten der Verkehrssicherheit bei der Entwicklung bzw. Änderung von Konzepten zur Parkraumbewirtschaftung
- Erstellen der verkehrsrechtlichen Anordnungen inkl. aller erforderlichen Abstimmungsprozesse (insbes. referatsübergreifende Absprache, Anhörung Bezirksausschüsse und Polizeipräsidium)
- Ortsbesichtigungen (ggf. mit Bezirksausschüssen, Anwohnern, etc.)

- Austausch mit Bezirksausschüssen, Gewerbetreibenden, etc.
- Erarbeiten von Verbesserungsvorschlägen (z.B. neuen Konzepten zum Lieferverkehr)
- Prüfung und Beantwortung von Stadtrats- und Bezirksausschussanträgen sowie Bürgeranliegen zum Thema Parkraumbewirtschaftung

4 VZÄ Verkehrssteuerung KVR I/32 (E 12, technischer Dienst, 3. Qualifikationsebene)

Zur planerisch-konzeptionellen Begleitung von Radverkehrsprojekten im Zusammenhang mit der Zielsetzung der Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“ und „Radentscheid“ und unter Berücksichtigung der hierzu besonderen signaltechnischen Erfordernissen. Projektierung, Planung und signaltechnische Umsetzung der hierzu erforderlichen Maßnahmen an bestehenden Lichtsignalanlagen (LSA), bzw. im Zuge von ggf. notwendigen LSA-Neubauten. Fachliche Betreuung von LSA in radverkehrlicher Hinsicht, sowohl im ungestörten als auch im gestörten Verkehrsnetz (Baustellen). Folgende Aufgabenschwerpunkte sollen der künftige Stelleninhaber / die künftige Stelleninhaberin übernehmen:

- planerisch-konzeptionelle Begleitung von Radverkehrsprojekten aus signaltechnischer Sicht.
- Aufrechterhaltung bzw. Einrichtung der vorrangigen ÖPNV-Beschleunigung in Abwägung mit den Belangen des Radverkehrs
- Begutachtung und Bewertung von Radverkehrsprojekten und Ermittlung der Folgen für die übrigen Verkehrsgruppen.
- Begutachtung und Bewertung von straßenbaulichen Maßnahmen (Baustellen) in Hinsicht auf die Belange des Radverkehrs.
- Erstellung von praxistauglichen Lösungsansätzen.
- Projektierung und Planung von signaltechnischen Änderungen an betroffenen Bestandsanlagen.
- Projektierung und Planung von ggf. notwendigen LSA-Neubauten.
- Vergabe und fachliche Begleitung von signaltechnischen Projekten welche durch externe Partner geleistet werden.
- Ansprechpartner zu fahrradrelevanten Themen an LSA.
- Prüfung, Bearbeitung und Beantwortung von fahrradrelevanten Themen an LSA: Beschwerden, Anträgen, Anfragen und Empfehlungen (z.B. Fahrrad-Meldeportal).
- Mitwirkung an referatsübergreifenden oder interkommunalen Arbeitsgruppen

Die Verkehrsbehörde geht bei der Bedarfsberechnung zur Verkehrssteuerung sehr vorsichtig von 2 LZA / km aus. Die Bearbeitung der Aufgaben hängt im Einzelnen von der Komplexität der Knotenpunkte ab. Die Verkehrsbehörde trifft bei der Bedarfsberechnung eine qualifizierte Schätzung auf der Basis von Erfahrungswerten und setzt zur Bearbeitung einen Aufwand von von 1 LZA / Person und Woche, also ca. 50 LZA / Person und Jahr an.

2 VZÄ Sachbearbeitung technischer Dienst KVR III/36 (E9a, technischer Dienst, 2. Qualifikationsebene)

Der Technische Dienst koordiniert im Kreisverwaltungsreferat die Erstellung und Prüfung der konkreten Pläne für Fahrbahnmarkierungen im Straßenraum und wirkt maßgeblich bei der Finalisierung der Markierungspläne im Hinblick auf die Umsetzbarkeit mit. Nach der Finalisierung der Markierungspläne übermittelt der Technische Dienst den endgültigen Markierungsplan an das Baureferat mit dem Ausführungsauftrag. Zudem begleitet der Technische Dienst regelmäßig die Markierungsarbeiten vor Ort, da die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten, wie z.B. die Straßenbreiten immer wieder von den Vorlagen abweichen und die Markierungen daher vor Ort optimiert werden müssen. Des Weiteren ist der Technische Dienst mit allen Beschilderungen im Straßenraum (Anpassungen, Neubeschilderungen) befasst. Der Technische Dienst verortet jedes aufzustellende Verkehrszeichen so detailliert im Straßenraum und erstellt einen entsprechenden Montageauftrag dazu, dass es dem Baureferat Verkehrszeichenbetrieb möglich ist, die notwendigen Verkehrszeichen punktgenau aufzustellen. Da im Grunde fast alle der angestrebten Verbesserungen für den Radverkehr Markierungen (z.B. Radwege, Fahrspurmarkierungen usw.) und Verkehrszeichen notwendig machen und all diese Veränderungen in der Planung vom Technischen Dienst begleitet und final an das Baureferat weitergeleitet werden, kann diese Zusatzaufgabe nicht mit den vorhandenen Personalressourcen geleistet werden.

3 VZÄ Sachbearbeitung Temporäre Verkehrsanordnungen KVR III/3 (E9c, nichttechnischer Verwaltungsdienst, 3. Qualifikationsebene)

Die Umsetzung der angestrebten Verbesserungen für den Radverkehr wird eine Vielzahl von baulichen Anpassungen im Straßenraum über viele Kilometer hinweg, wie z.B. den Umbau von Kreuzungen und Straßen, den Rückbau von Radwegen und Parkbuchten und die Umgestaltung von Gehwegen zur Folge haben. Zudem machen Veränderungen an der Fahrbahnoberfläche bzw. des Straßenquerschnitts oft Veränderungen der Sparten unter der Straße (insbesondere der Straßenentwässerung) notwendig. Jede dieser Baustellen, einschließlich der Arbeiten zur Aufbringung von Fahrbahnmarkierungen macht eine Verkehrliche Anordnung (Erlaubnis für die einzelne Baustelle) notwendig. Da diese Baustellen nahezu ausschließlich im Hauptstraßennetz sein werden, ist bei der Erstellung ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit des Verkehrs während der Straßenbauarbeiten zu legen. Insbesondere dürfen die Baustellen an Hauptverkehrsachsen für den Radverkehr natürlich nicht zu unverhältnismäßigen Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr führen, würde dadurch doch das Ziel des Radentscheids konterkariert werden. Der Aufgabenbereich Temporäre Verkehrsanordnungen benötigte in den letzten beiden Jahren ca. 7 Wochen für die Bearbeitung von Baustellenanträgen, sofern keine Lichtsignalanlagen, ÖPNV-Linien usw. betroffen waren. Dieser Wert wurde von der Bauwirt-

schaft zwar immer wieder als zu lange kritisiert, aber im Grunde noch toleriert. Die Umsetzung der angestrebten Verbesserungen für den Radverkehr hätte ohne eine Personalmehrung unweigerlich eine erhebliche Verlängerung der Bearbeitungszeiten zur Folge.

Zusammenfassung Stellenbedarf:

Für 2020 ergibt das einen Bedarf von **13 VZÄ** gesamt zur Umsetzung der Ziele der Bürgerbegehren „Radentscheid“ und „Altstadt-Radlring“ im Kreisverwaltungsreferat. Der Personalbedarf zur Umsetzung der Ziele der beiden Bürgerbegehren und der Erfüllung des politischen Auftrags wird als unabweisbar und unplanbar angesehen.

Durch die beantragten befristeten Stellen (13 VZÄ) wird Flächenbedarf ausgelöst. Die Unterbringung erfolgt bis zum Start des Mobilitätsreferates in den Bürogebäuden Implersstraße 7-9 und 11.

Das beantragte Personal wird künftig auch in der neuen Struktur des geplanten Mobilitätsreferates weiterbeschäftigt und die Planung von Radverkehrsprojekten zur Umsetzung der Ziele der Bürgerbegehren dort weiterführen.

Tab. „Zusammenfassung Geltendmachung Bedarfe für 2020 (in Stellen VZÄ)“

Bereich	Funktion	VZÄ	Einwertung*	Maßnahme
I/313	Projektleitung	1,0	A13/ E13	Umsetzung Radentscheid; Verkehrsplanung und -ordnung Zusätzlicher Bedarf ab 01.01.2020, befristet 5 Jahre ab Stellenbesetzung
I/313	SB Verkehrs-anordnung	2,0	A12/E11	Zusätzlicher Bedarf ab 01.01.2020, befristet 5 Jahre ab Stellenbesetzung
I/311	SB Grundsatz-angelegenheiten	1,0	A12/E11	Parkraumbewirtschaftung Zusätzlicher Bedarf ab 01.01.2020, befristet 5 Jahre ab Stellenbesetzung

Bereich	Funktion	VZÄ	Einwertung*	Maßnahme
I/32	SB Verkehrssteuerung	4,0	E12	Zusätzlicher Bedarf ab 01.01.2020, befristet 5 Jahre ab Stellenbesetzung
III/36	SB Technischer Dienst	2,0	E9a	Zusätzlicher Bedarf ab 01.01.2020, befristet 5 Jahre ab Stellenbesetzung
III/3	SB Verkehrsanordnung	3,0	A10/E9c	Zusätzlicher Bedarf ab 01.01.2020, befristet 5 Jahre ab Stellenbesetzung
Summe		13,0		

* Vorbehaltlich der Bestätigung durch das Personal- und Organisationsreferat

Sachbedarfe

Es sind zusätzliche Sachmittel erforderlich. Für die Ersteinrichtung von 13 Arbeitsplätzen fallen einmalige Kosten i.H.v. 26.000 € (2.000 €/Arbeitsplatz) sowie befristete Kosten von 2020 – 2024 i.H.v. 10.400 € (pro Jahr 800 €/Arbeitsplatz) an.

4.2.4 Stellenbedarf für das Baureferat

Beim Baureferat entstehen für folgende Aufgabenstellungen gemäß dieser Beschlussvorlage befristete Stellenbedarfe:

6 VZÄ Sachbearbeitung (E 12, technischer Dienst, 3. Qualifikationsebene)

Vertiefte Untersuchung und Darstellung von Raumaufteilungen bzw. -Umverteilungen auf den gesamten Straßenabschnitten für die Umsetzung des Bürgerbegehrens „Radentscheid“
Folgende Leistungen sind für die Abwicklung der konkret anfallenden Aufgaben durch das Baureferat für das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu erbringen:

- Beauftragung und Erstellung von Bestandsplänen
- Durchgängige Untersuchung der neuen Raumaufteilung bzw. -Umverteilung
- Darstellung von Varianten

Die Ermittlung der Kapazitätsbedarfe erfolgte auf Basis von Erfahrungswerten bei ähnlich gelagerten Machbarkeitsuntersuchungen. Da diese Aufgaben und Leistungen voraussichtlich in Zukunft beim Mobilitätsreferat angesiedelt sein werden, handelt es sich nur um eine temporäre Aufgabe des Baureferates. Die Stellen werden ins Mobilitätsreferat übertragen, sobald dort eine arbeitsfähige Organisation sichergestellt ist.

Der Stellenbedarf beim Baureferat für die Realisierung der Bauprojekte kann qualifiziert erst abgeschätzt werden, wenn feststeht, welche Straßenabschnitte in welcher Form und mit welchem Zeithorizont umgesetzt werden sollen. Deshalb sind hierzu zunächst die entsprechenden Beschlüsse mit den Entscheidungsvorschlägen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung abzuwarten.

2 VZÄ Sachbearbeitung (E 12, technischer Dienst, 3. Qualifikationsebene)

Realisierung von Teilabschnitt 1 des Altstadt-Radlriings.

Folgende Leistungen sind für die Realisierung des Bauprojekts durch das Baureferat zu erbringen:

- Projektleitung und -steuerung
- Vergabe, Steuerung und Überwachung von beauftragten Ingenieurbüros und Baufirmen für die ingenieurmäßige Planung und Bauausführung

Die Ermittlung der Personalkapazitäten erfolgte auf Basis des mit dem Personalreferat abgestimmten Berechnungsmodells für Tiefbauprojekte.

Für 2020 ergibt das beim Baureferat einen Bedarf von **8 VZÄ** zur Umsetzung der Aufträge aus diesem Beschluss.

5 Darstellung der Kosten und der Finanzierung

5.1 Referat für Stadtplanung und Bauordnung

5.1.1 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	744.120 € ab 2020	18.000 € in 2020	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	736.920 € ab 2020		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**		18.000 € in 2020	
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	7.200 € ab 2020		
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	9,0		

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

5.1.2 Nutzen

Darüber hinaus ergibt sich folgender Nutzen, der nicht durch Kennzahlen bzw. Indikatoren beziffert werden kann. Durch die Umsetzung der beiden Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“ und „Radentscheid“ soll in den kommenden Jahren im gesamten Stadtgebiet eine sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur stark ausgebaut und im Bestand verbessert werden. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur konkreten Umsetzung der Verkehrswende in München geleistet. Es werden wichtige Anreize zum Umstieg vom privaten Pkw auf das Fahrrad, als umweltfreundliches und platzsparendes Verkehrsmittel, geschaffen. Die Bedeutung der Umsetzung wird in den Kapiteln 2.1 und 2.2. im Vortrag der Referentinnen und des Referenten ausführlich beschrieben.

5.2 Kreisverwaltungsreferat

5.2.1 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dau- erhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		26.000,-- in 2020	955.589,- - p.a. 2020 - 2024
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			945.189,- - p.a. 2020 - 2024
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)*		26.000,-- in 2020	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)*			10.400,-- p.a. 2020 - 2024
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	13		

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

* Zeile nach Finanzrechnungsschema

5.2.2 Nutzen im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für das Kreisverwaltungsreferat ergibt sich der Nutzen analog den Ausführungen unter Ziffer 5.1.2 der Beschlussvorlage.

5.2.3 Finanzierung, Produktbezug, Ziele

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

Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden.

Bezüglich der Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit wird auf Ziffer 5.4 der Beschlussvorlage verwiesen.

Eine Einrichtung und Besetzung der Stellen ist ab dem 01.01.2020 erforderlich.

Die zusätzlich benötigten Zahlungsmittel (einmalig i.H.v. 26.000 € in 2020/befristet von 2020 – 2024 i.H.v. 955.589 € pro Jahr, damit gesamt für 2020 i.H.v.981.589 €) sollen nach positiver Beschlussfassung für das Jahr 2020 in den Nachtragshaushalt und für die Folgejahre in die jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren aufgenommen werden.

Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam.

Das Produktkostenbudget (Produktteilleistung „Bürgerbegehren Altstadt-Radlring“ - Produktteilleistung 550000067 und Produktteilleistung „Bürgerbegehren Radentscheid“ - Produktteilleistung 550000068) erhöht sich entsprechend.

Mit den beschriebenen Maßnahmen und Bedarfen wird das Ziel „Verbesserung und Ausbau einer sicheren und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet“ unterstützt.

5.3. Baureferat

5.3.1 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		23.000 € in 2020	670.670 ab 2020 bis 2023
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			664.270 ab 2020 - 2023
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)** (Kosten Einrichtung Arbeitsplatz, Stellenausschreibung)		23.000 € in 2020	
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13) (lfd. Arbeitsplatzkosten)			6.400 ab 2020 - 2023
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			8,0

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

5.4 Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit

Durch die direkte Übernahme der Bürgerbegehren in der Vollversammlung des Münchner Stadtrats am 24.07.2019 handelt es sich um ein unvorhersehbares und nicht planbares Ereignis, das eine Unabweisbarkeit der dafür notwendigen Personal- und Sachmittel alternativlos macht. Mit der Planung und Umsetzung der Maßnahmen zur Erfüllung der beiden Bürgerbegehren soll unverzüglich begonnen werden, um das Ziel einer weitestgehenden Realisierung bis ins Jahr 2025 erreichen zu können. Bereits mit diesem Beschlussentwurf wird eine Liste mit 10 größeren Einzelmaßnahmen zur Umsetzung in einem ersten Schritt vorgelegt. Herausgehoben sind zudem 5 Teilprojekte des Altstadt-Radrings. Für den Folgezeitraum werden quartalsweise jeweils weitere 10 Maßnahmen angekündigt. Ohne zusätzliche personelle Kapazitäten werden diese Maßnahmen und Projekte nicht bearbeitet werden können.

6 Anträge (in chronologischer Reihenfolge)

Die in den Stadtratsanträgen geforderten Ziele, Planungen und Konzeptionen zur Förderung des Radverkehrs werden im Zuge der Umsetzung der beiden Bürgerbegehren berücksichtigt und sollen bei anstehenden Einzelmaßnahmen in die Planung einfließen.

6.1 Attraktivere öffentliche Räume und Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr im Südlichen Bahnhofsviertel

Antrag Nr. 14-20 / A 00828 von der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 24.03.2015 (Anlage 3)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 00828 wird gefordert,

- die Schwanthalerstraße zu begrünen und dort Radfahrstreifen einzurichten,
- in der Landwehrstraße breitere Gehsteige zu schaffen und punktuelle Begrünungsmaßnahmen umzusetzen,
- den Kfz-Verkehr und das Kfz-Parken in der Landwehrstraße zu reduzieren,
- sowie die Landwehrstraße und die Schillerstraße entgegen der Einbahnrichtung für den Radverkehr zu öffnen.

Die Schwanthalerstraße im Abschnitt zwischen Paul-Heyse-Straße und Altstadttring wird mit dieser Beschlussvorlage von der Verwaltung für eine Untersuchung zur Umgestaltung zugunsten von Radverkehrsanlagen vorgeschlagen (siehe Anlage 2).

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird eine Untersuchung des Lieferverkehrs in der Schwanthalerstraße in Auftrag geben, um auf dessen Grundlage eine optimale Anordnung und Ausweisung der verbliebenen Kfz-Stellplätze im Straßenraum zu erarbeiten.

Eine Begrünung der Schwanthalerstraße und der Landwehrstraße ist im bestehenden Gehwegbereich und insbesondere in den Kreuzungsbereichen aufgrund der vielen vorliegenden Sparten nicht möglich. Auf Basis der Umverteilung des Straßenraums der Schwanthalerstraße im Abschnitt zwischen Paul-Heyse-Straße und Sonnenstraße empfiehlt das Referat für Stadtplanung zu prüfen, ob 10% bis 20% der verbliebenen Stellplätze für Begrünungsmaßnahmen vorzusehen sind. Eine Begrünung der Landwehrstraße kann erst im Zuge einer großzügigen Umverteilung des Straßenraumes erneut geprüft werden.

Unter sondernutzungsrechtlichen Aspekten besteht in der Landwehrstraße keine Notwendigkeit, durch den Wegfall von Kfz-Parkflächen zugunsten breiterer Gehbahnen eine Möglichkeit für Gewerbetreibende zu schaffen, die Warenauslagen bzw. Freischankflächen zu vergrößern.

Eine Zufahrtbeschränkung der Landwehrstraße für Kfz-Verkehr ist nicht ohne Verlagerungen von Verkehrsaufkommen auf angrenzende Straßenzüge und Knotenpunkte möglich, die in absehbarer Zeit zugunsten des Radverkehrs optimiert werden sollen und dadurch aller Voraussicht nach eine Kapazitätseinschränkung für den Kfz-Verkehr erfolgt. Daher kann einer Zufahrtbeschränkung der Landwehrstraße für den Kfz-Verkehr nicht zugestimmt werden.

Infolge der Umsetzung von Radverkehrsanlagen in der Schwanthalerstraße bedürfte es einer Neubewertung der öffentlichen Stellplatzkapazitäten in den angrenzenden Straßenzügen, weshalb eine umfangreiche Stellplatzreduktion in der Landwehrstraße aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vertreten werden kann.

Mit Verweis auf das Antwortschreiben des Kreisverwaltungsreferates vom 03.07.2017 zum Stadtratsantrag mit der Antragsnummer 14-20 / A 02394 ist die Öffnung der einbahngeregelten Landwehrstraße für den gegenläufigen Radverkehr im Abschnitt zwischen Mathildenstraße und Paul-Heyse-Straße nicht möglich. Der Öffnung der Landwehrstraße für den gegenläufigen Radverkehr im breiteren Abschnitt zwischen Paul-Heyse-Straße und St.-Paul-Straße wurde am 27.08.2019 vom Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirks zugestimmt (14-20 / T 033574). Die Umsetzung wird in die Wege geleitet.

Die verkehrsrechtliche Anordnung zur Öffnung der in Richtung Süden einbahngeregelten Schillerstraße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße für den gegenläufigen Radverkehr wurde bereits vorbereitet. Die Maßnahme kann aber erst umgesetzt werden, wenn die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Bayerstraße/ Bahnhofplatz/ Schillerstraße für den gegenläufigen Radverkehr ertüchtigt und der bauliche Radweg am Bahnhofplatz in Richtung Nord hergestellt ist.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00828 von der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 24.03.2015 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.2 Radwegesicherheit XV: 2,50 Meter Mindestbreite für neue Radwege

Antrag Nr. 14-20 / A 04104 der ÖDP vom 18.05.2018 (Anlage 4)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu diesem Antrag wie folgt Stellung: Die Stadtratsgruppe ÖDP fordert in ihrem Antrag für den Bau neuer Radwege eine grundsätzliche Mindestbreite von 2,50 Metern. Wie im Kapitel 1.1 des Vortrages dargestellt, wurde die Forderungen des Bürgerbegehrens "Radentscheid" übernommen, sodass Radwege zukünftig eine nutzbare Mindestbreite von 2,30 Meter pro Fahrtrichtung aufweisen sollen. Zuzüglich sollen seitliche Sicherheitsabstände vorgewiesen werden, sodass dem Bürgerbegehren zufolge die bauliche Radwegbreite in kompletter Gänze rund 2,80 Meter vorzuweisen hat.

Auf Basis dieses Vorschlags und der bereits vom Stadtrat beschlossenen Übernahme des Bürgerbegehrens, wird dem Antrag Nr. 14-20 / A 04104 der ÖDP vom 18.05.2018 nach Maßgabe des Bürgerbegehrens entsprochen.

6.3 Modellprojekt geschützte Fahrradstreifen (protected bike-lines)

Antrag Nr. 14-20 / A 04199 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 20.06.2018 (Anlage 13)

Es wird beantragt, in München ein erstes "Modellprojekt geschützte Fahrradstreifen" zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an abmarkierten Radstreifen, bevorzugt an Stellen ohne begleitende Straßenrandparkplätze und hohem Radverkehr, einzurichten. Vor dem Hintergrund, dass weltweit in großen Städten sogenannte "protected bike-lines" zur erhöhten Sicherheit von RadfahrerInnen eingerichtet werden und der „vision zero“, solle auch in München schnellstmöglich ein erstes Modellprojekt gestartet werden.

Mit der Übernahme des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ hat der Stadtrat die Entscheidung gefällt, alle darin formulierten Forderungen und Ziele zu übernehmen und diese bei sämtlichen Planungs- und Bauvorhaben zu berücksichtigen. Zu den einzelnen Forderungen bedeutet dies hinsichtlich der Qualität von Radwegen konkret folgendes:

Für alle Straßenbauprojekte werden künftig Varianten nach den Vorgaben des Radentscheids erarbeitet und nach Möglichkeit umgesetzt. Dies bedeutet konkret: **baulich geschützte** Radwege mit einer Mindestbreite von 2,30 m zzgl. Sicherheitsabstände an Gemeindestraßen mit hohem Kfz-Aufkommen (nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA) oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h. Die Umsetzung erfolgt prioritär durch Umwidmung von Flächen für Kfz-Fahrspuren oder Kfz-Parkplätze und gegebenenfalls auch zu Lasten der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs, jedoch in der Regel nicht auf Kosten der Flächen für den Fußverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr und des Stadtgrüns.

Die Einrichtung eines Modellprojektes hinsichtlich der Anlage von "protectet bike-lines" macht verwaltungsökonomisch daher zwischenzeitlich keinen Sinn mehr, da der gewünschte, bzw. beantragte versuchsweise Ausbau derartiger Radverkehrsanlagen durch die Übernahme der Forderungen des Bürgerbegehrens mittlerweile als neuer Standard beschlossen ist.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04199 der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 20.06.2018 kann daher nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.4 Alter Botanischer Garten und Elisenstraße:

Ertüchtigung des Parks und Errichtung von Radwegen (Ziffer 2)

Antrag Nr. 14-20 / A 04427 von der Fraktion FDP - HUT vom 07.09.2018 (Anlage 5)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag (Ziffer 2) wird beantragt, Radverkehrsanlagen in der Elisenstraße zu errichten.

Die Elisenstraße wird mit dieser Beschlussvorlage von der Verwaltung für eine Untersuchung zur Umgestaltung zugunsten von Radverkehrsanlagen vorgeschlagen (siehe Anlage 2).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04427 von der Fraktion FDP - HUT vom 07.09.2018 (Ziffer 2) kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.5 Sicherheit im innerstädtischen Radwegenetz erhöhen - Lücken dringend schließen

Antrag Nr. 14-20 / A 04691 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 23.11.2018 (Anlage 6)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird beantragt, schnellstmöglich Planungen zur Errichtung von Radverkehrsanlagen auf verschiedenen Strecken im innerstädtischen Radverkehrsnetz aufzunehmen.

1) Maximilianstraße zwischen Altstadtring und Residenzstraße

Die Maximilianstraße ist aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Planungen rund um den Max-Joseph-Platz und die autofreie/autoarme Altstadt nicht im ersten Maßnahmenbündel enthalten. Die Verwaltung wird den Straßenzug für die Prioritätensetzung der nächsten Maßnahmenvorschläge berücksichtigen und dem Stadtrat zu gegebener Zeit einen Vorschlag bezüglich der Radverkehrsführung unterbreiten.

2) Elisenstraße zwischen Lenbachplatz und Luisenstraße

Die Elisenstraße wird mit dieser Beschlussvorlage von der Verwaltung für eine Untersuchung zur Umgestaltung zugunsten von Radverkehrsanlagen vorgeschlagen (siehe Anlage 2).

3) Zweibrückenstraße zwischen Ludwigsbrücke und Isartorplatzes

Das Baureferat wurde mit Beschluss der Vollversammlung vom 24.07.2019 „Generalinstandsetzung der beiden Ludwigsbrücken über die Isar“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15080) bereits beauftragt, die weiteren Anpassungsmaßnahmen in den Anschlussbereichen westlich und östlich der Ludwigsbrücken in Zusammenarbeit mit der Stadtwerke München GmbH zu planen und die Projektgenehmigung im Stadtrat herbeizuführen.

4) Färbergraben / Altheimer Eck zwischen Oberanger und Damenstiftstraße

Anlässlich des Antrags Nr. 14-20 / A 04942 von der SPD und DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 01.02.2019 wurde Öffnung der in östliche Richtung einbahngeregelten Straße Altheimer Eck für den gegenläufigen Radverkehr bereits geprüft. Diesem Anliegen konnte aus Verkehrssicherheitsgründen nicht entsprochen werden. Der Antrag bleibt aufgegriffen und wird im Rahmen der „Autofreien Altstadt“ bearbeitet.

5) Paul-Heyse-Straße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße

Die Verwaltung wird den Straßenzug für die Prioritätensetzung der nächsten Maßnahmenvorschläge berücksichtigen und dem Stadtrat zu gegebener Zeit einen Vorschlag bezüglich der Radverkehrsführung unterbreiten.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04691 von der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 23.11.2018 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.6 Altstadt-Radring

Antrag Nr. 14-20 / A 04960 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL, der DIE LINKE und der ÖDP vom 06.02.2019 (Anlage 7)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird beantragt, einen Altstadt-Radring einzurichten.

Am 24.07.2019 hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrates beschlossen, die Forderungen des Bürgerbegehrens Altstadt-Radring inhaltlich in vollem Umfang zu

übernehmen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15560 und Nr. 14-20 / V 15572). Dieses ist inhaltlich deckungsgleich mit diesem Antrag.

Mit diesem Beschluss werden Mittel für die Planung der ersten Abschnitte angemeldet.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04960 von der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL, der DIE LINKE und der ÖDP vom 06.02.2019 kann somit entsprochen werden.

**6.7 Verkehrswende jetzt einleiten - autofreie Altstadt IV
Neuaufteilung der Verkehrsflächen auf der Ludwigsbrücke, in der Zweibrückenstraße,
am Isartor und am Thomas-Wimmer-Ring**

Antrag 14-20 / A 05125 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.03.2019 (Anlage 8)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird beantragt, Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs neu aufzuteilen.

1) Ludwigsbrücke und Zweibrückenstraße

Das Baureferat wurde mit Beschluss der Vollversammlung vom 24.07.2019 „Generalinstandsetzung der beiden Ludwigsbrücken über die Isar“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15080) bereits beauftragt, die weiteren Anpassungsmaßnahmen in den Anschlussbereichen westlich und östlich der Ludwigsbrücken in Zusammenarbeit mit der Stadtwerke München GmbH zu planen und die Projektgenehmigung im Stadtrat herbeizuführen.

2) Isartor und Thomas-Wimmer-Ring

Beide Stellen liegen im Umgriff der Planungen des Altstadt-Radlring. Im Zuge der von der Verwaltung in dieser Beschlussvorlage vorgeschlagenen Untersuchung zur Umgestaltung zugunsten von Radverkehrsanlagen werden auch das Isartor und der Thomas-Wimmer-Ring mit überplant.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05125 von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 22.03.2019 kann somit entsprochen werden.

6.8 Inhalte des Bürgerbegehren Radentscheid auf Umsetzbarkeit überprüfen

Antrag Nr. 14-20 / A 05165 der Frau StR Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Jens Röver vom 29.03.2019 (Anlage 9)

und

Übernahme der Forderungen der beiden Bürgerbegehren zum Altstadt-Radring und zum Radentscheid sowie erste Schritte zu deren Umsetzung

Antrag Nr. 14-20 / A 05641 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL, ÖDP, DIE LINKE vom 16.07.2019 (Anlage 14)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag (Nr. 14-20 / A 05165) wird beantragt, die im Bürgerbegehren zum Radentscheid vorgeschlagenen Maßnahmen zu prüfen und darzustellen, bis wann, mit welchem Aufwand und mit welchen Auswirkungen diese realisiert werden können.

Mit dem o.g. Stadtratsantrag (Nr. 14-20 / A 05641) wird beantragt, die Forderungen der beiden Bürgerbegehren „Radentscheid“ und „Altstadt-Radring“ zu übernehmen und erste Schritte zu deren Umsetzung zu unternehmen.

Diese Beschlussvorlage enthält ein erstes Maßnahmenbündel und einer Beschreibung von 10 Einzelprojekten anhand von Steckbriefen zur Umsetzung der Ziele des Radentscheids.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05165 von der SPD Stadtratsfraktion vom 29.03.2019 kann somit entsprochen werden. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05641 der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 16.07.2019 kann daher nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.9 Verkehrswende jetzt einleiten – Vorfahrt fürs Rad 5 – Endlich Radstreifen für die Lindwurmstraße

Antrag Nr. 14-20 / A 05346 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 10.05.2019 (Anlage 10)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird beantragt, Radfahrstreifen in der Lindwurmstraße zu erstellen.

Die Lindwurmstraße wird mit dieser Beschlussvorlage von der Verwaltung für eine Untersuchung zur Umgestaltung zugunsten von Radverkehrsanlagen vorgeschlagen (siehe Anlage 2).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05346 von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 10.05.2019 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.10 Verkehrswende jetzt einleiten – Vorfahrt fürs Rad 6 – Provisorische Radstreifen für die Ludwigstraße

Antrag Nr. 14-20 / A 05347 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 10.05.2019 (Anlage 11)

Es wird beantragt, in der Ludwigstraße als Fortsetzung der baulichen Radwege südlich des Siegestors bis zum Odeonsplatz als Provisorium mindestens 2,30 m breite Radstreifen einzurichten.

In einer Fortsetzung nach Süden mit – ggf. provisorischen – breiten Radspuren sehen die Antragsteller mehr Komfort und Sicherheit für den Radverkehr ohne dass auf die Fertigstellung der Radschnellwegtrasse Leopold-/Ludwigstraße gewartet werden muss.

Mit der Übernahme des Bürgerbegehrens „Altstadt-Radring“ hat der Stadtrat die Entscheidung gefällt, eine referatsübergreifende Projektgruppe zu beauftragen, Planungen eines Altstadt-Radlirings aufzusetzen. Zur Qualität der Radwege bedeutet dies konkret folgendes:

Einrichtung eines

- sicheren, eigenständigen und durchgängigen Altstadt-Radlirings
- **mit einer nutzbaren Mindestbreite von 2,30 Meter** und einer Regelbreite von 2,80 Meter pro Fahrtrichtung zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände
- die baulich so gestaltet sind, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt und
- von Menschen allen Alters mit wenig Zeitverlust befahren werden können

Die Ludwigstraße ist zwischen Odeonsplatz und Von-der-Tann-Straße Teilabschnitt des Altstadt-Radlirings (Teilabschnitt 1) und darüber hinaus auf die gesamte Länge auch des Pilotprojektes Radschnellweg München-Garching ("Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden" - Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925).

Am 24.07.2019 hat der Stadtrat das Baureferat mit der Planung einer Radschnellverbindung Richtung Garching beauftragt. Die Standards einer Radschnellverbindung liegen dabei grundsätzlich noch über den für den Altstadt-Radring festgesetzten Maßen.

Dem Antrag folgend wäre eine ohnehin geplante Maßnahme in der Ludwigstraße im Vorgriff auf die bereits absehbar bevorstehenden Umbaumaßnahmen des Gesamtprojektes und mit einem niedrigeren Standard, als im Bürgerbegehren gefordert, umzusetzen. Die rechtlichen, baulichen und technischen Rahmenbedingungen wären dabei allerdings die gleichen wie oben im Beschlusstext bereits geschildert. Unabhängig davon, dass ein derartiges Projekt eine eigene Stadtratsbefassung durch das Kreisverwaltungsreferat erfordern würde, wäre eine Umsetzung entsprechend den o.a. Ausführungen des Baureferates auch nicht früher als ohnehin geplant möglich und würde sich mit o.a. Gesamtprojekt überschneiden. Durch den Beginn der Planungen des Hauptprojektes ist das beantragte Provisorium daher zwischenzeitlich obsolet.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05347 der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 10.05.2019 kann daher nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.11 Radln auf der Schwanthalerstraße – keine halben Sachen machen

Antrag 14-20 / A 05360 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.05.2019 (Anlage 12)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird die Einrichtung von beidseitigen Radfahrstreifen in der Schwanthalerstraße im Abschnitt zwischen Paul-Heyse-Straße und Altstadttring gefordert.

Die Schwanthalerstraße im Abschnitt zwischen Paul-Heyse-Straße und Altstadttring wird mit dieser Beschlussvorlage von der Verwaltung für eine Untersuchung zur Umgestaltung zugunsten von Radverkehrsanlagen vorgeschlagen (siehe Anlage 2).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05360 von der Fraktion Die Grünen/RL vom 14.05.2019 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.12 Mehr Transparenz zu Kosten und Nutzen von Verkehrssystemen

Antrag Nr. 14-20 / A 05703 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL, der DIE LINKE, der ÖDP vom 25.07.2019 (Anlage 15)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird beantragt, dem Bündnis Radentscheid Informationen und Daten zur Verfügung zu stellen, um Berechnungen zu Kosten und Nutzen von Verkehrssystemen durchzuführen.

Die Vertreterinnen und Vertreter des Bündnis Radentscheid werden von der Verwaltung regelmäßig im Rahmen des sog. Radl-Dialogs, bei gemeinsamen Abstimmungsterminen mit den beteiligten Referaten, über aktuelle Projekte und Planungen im Radverkehr unterrichtet. Eine detaillierte Aufschlüsselung der Kosten mit Daten zu Einnahmen und Ausgaben der verschiedenen Verkehrssysteme ist derzeit nicht möglich.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05703 der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 25.07.2019 kann daher nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.13 Sicherheit im innerstädtischen Radverkehrsnetz erhöhen – Lücke in der Ohlmüllerstraße dringend schließen

Antrag Nr. 14-20 / A 05801 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 09.08.2019 (Anlage 16)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird beantragt, Radverkehrsanlagen in der Ohlmüllerstraße einzurichten.

Die Verwaltung wird den Straßenzug für die Prioritätensetzung der nächsten Maßnahmenvorschläge berücksichtigen und dem Stadtrat zu gegebener Zeit einen Vorschlag bezüglich der Radverkehrsführung unterbreiten.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05801 von der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 09.08.2019 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.14 Neuaufteilung und Umplanung der Verkehrsflächen am Isartor und am Thomas-Wimmer-Ring - Antrag zur dringlichen Behandlung spätestens im Planungsausschuss am 04. Dezember 2019

Antrag Nr. 14-20 / A 06015 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 01.10.2019 (Anlage 17)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird beantragt, Verkehrsflächen am Isartor und am Thomas-Wimmer-Ring zugunsten des Radverkehrs neu aufzuteilen.

Beide Stellen liegen im Umgriff der Planungen des Altstadt-Radlirings. Im Zuge der von der Verwaltung in dieser Beschlussvorlage vorgeschlagenen Untersuchung zur Umgestaltung zugunsten von Radverkehrsanlagen werden auch das Isartor und der Thomas-Wimmer-Ring mit überplant. Damit ist auch eine Abänderung der Entscheidung des Stadtrats vom 21.02.2018 entsprechend der Beschlussvorlage Nr. 14-20 / V 07454 „Konzept zur verkehrlichen Abwicklung und zur Oberflächengestaltung des Thomas-Wimmer-Rings unter Einschluss des Isartorplatzes“ verbunden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06015 von der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 01.10.2019 kann somit entsprochen werden.

6.15 Radentscheid umsetzen: Die beteiligten Referate berichten regelmäßig über geplante, eingeleitete und abgeschlossene Maßnahmen ("Fahrrad-Ticker")

Antrag Nr. 14-20 / A 06088 von der DIE LINKE und der ÖDP vom 21.10.2019 (Anlage 18)

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wird beantragt, regelmäßig in Form eines „Tickers“ über Fortschritte bei der Umsetzung der Forderungen aus dem „Radentscheid München“ zu berichten.

Die Verwaltung wird mit dieser Beschlussvorlage beauftragt, dem Stadtrat auf Grundlage der Ziele des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ im ersten und zweiten Quartal 2020 jeweils zehn weitere Maßnahmen vorzuschlagen. Die Verwaltung wird dem Stadtrat zum Ende des zweiten Quartals 2020 über den Umsetzungsstand berichten und einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreiten. Darüber hinaus sollen im Rahmen einer institutionalisierten Zusammenarbeit mit dem Bündnis Radentscheid, künftig gemeinsam weitere Maßnahmen

und Projekte abgestimmt, priorisiert und halbjährlich über den Stand der Umsetzung berichtet werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06088 von der DIE LINKE und der ÖDP vom 21.10.2019 kann somit entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat und dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zur Mitzeichnung des Referats für Gesundheit und Umwelt wie folgt Stellung:

Um die Lebensqualität und Umweltqualität der Landeshauptstadt München nachhaltig zu verbessern soll als übergeordnetes Ziel die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs verbessert und damit der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr signifikant gefördert werden.

Grundsätzlich ist nicht auszuschließen, dass es durch Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr zu Konflikten zwischen dem Ziel der Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs einerseits und dem Ziel der Einhaltung der gesetzlichen Immissionswerte andererseits kommt. Zunehmende Stausituationen mit vermehrt auftretendem Stop-and-go Verkehr in den von den Maßnahmen direkt betroffenen Streckenabschnitten sowie Ausweichverkehre in das umliegende Straßennetz könnten insbesondere dann ausgelöst werden, wenn mit den Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr Kapazitätseinschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) verbunden sind. Somit wäre eine Verschlechterung der lufthygienischen Situation im direkten Umgriff ebenso wie im umliegenden Straßennetz möglich – ggf. mit der Folge einer Überschreitung gesetzlicher lufthygienischer Grenzwerte. Ein solches Szenario ist durch eine entsprechende Vorplanung auszuschließen. Im Rahmen der Vorplanung können sowohl Anpassungen der planerischen Lösungen sowie auch verkehrsnetzsteuernde Maßnahmen geprüft werden, um entsprechende negative Auswirkungen zu vermeiden.

Die Berechnungen der betrachteten Maßnahmenszenarien im Masterplan zur Luftreinhaltung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218 vom 27.7.2018) der Landeshauptstadt München zeigen, dass eine deutliche Verbesserung der NO₂-Werte auf Stadtgebietsebene vor allem durch die Maßnahmen zu erreichen ist, die zu einer Veränderung des Modal Split zugunsten von emissionsarmen Verkehrsmitteln führen. Somit trägt die Förderung und Priorisierung des Radverkehrs in der städtischen Verkehrsinfrastruktur in der Gesamtbetrachtung spürbar zu der Zielsetzung der Einhaltung der Grenzwerte für NO₂ und zur Erreichung der Klimaschutzziele bei.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat die Beschlussvorlage nicht mitgezeichnet.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zur Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft wie folgt Stellung:

Eine pauschale Einbindung der betroffenen Unternehmen und Wirtschaftsakteure wurde im Vorfeld der Erstellung der Beschlussvorlage als nicht zielführend erachtet. Bei den kommenden Umsetzungsbeschlüssen zur Realisierung neuer Radverkehrsprojekte, wird eine Beteiligung der Gewerbetreibenden als fester Verfahrensbestandteil mit eingeplant. Erfahrungsgemäß werden dabei die Themen Kurzzeitparkplätze, Anlieferung, Ver- und Entsorgung sowie die Verkehrsüberwachung relevant sein. Diese werden neben den Bezirksausschüssen, einzelfallabhängig u.a. mit den ansässigen und betroffenen Gewerbetreibenden abgestimmt, sofern in dem Straßenzug für die Planung relevantes Gewerbe vorhanden ist und ein relevanter Parkplatzentfall vorgeschlagen wird. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft eine geeignete Einbindung der Wirtschaftsverbände abstimmen.

Bei Drucklegung lagen die Stellungnahmen der Stadtkämmerei, des Kommunalreferats und des Personal- und Organisationsreferats noch nicht vor. Diese werden noch mittels eines Hinweisblattes nachgereicht.

Die Beschlussvorlage ist mit den SWM / MVG abgestimmt. Der in der Stellungnahme neu vorgeschlagene Antragspunkt wurde angepasst. Bei allen künftigen Projekten zur Umsetzung der Bürgerbegehren werden auch die Belange zur Verbesserungen für den ÖPNV berücksichtigt. Gleichwohl ist es nicht das primäre Ziel der Beschlussvorlage, die Steigerung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV sicherzustellen. Radverkehr und ÖPNV sollen sich sinnvoll ergänzen und nicht in Konkurrenz zueinander stehen. Die Umsetzung der Maßnahmen zur Erfüllung der Ziele der Bürgerbegehren sollen grundsätzlich nicht zu Lasten des ÖPNV stattfinden.

Die Beschlussvorlage ist mit den Vertreterinnen und Vertretern des Bündnis Radentscheid abgestimmt.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, Maxvorstadt, Sendling, Schwanthalerhöhe, Schwabing-Freimann, Untergiesing-Harlaching, Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln, werden zu den einzelnen baulichen Maßnahmen (vgl. Anlage 2: Steckbriefe erstes Maßnahmenbündel) angehört.

Dem Bezirksausschuss 1, Altstadt-Lehel, wurde die Planung zur Maßnahme „Blumenstraße zwischen Sendlinger Tor und Papa-Schmid-Straße“ (siehe Ziffer 2.1.4) im Zuge der Anhörung der Bezirksausschüsse gemäß § 9 der Satzung für die Bezirksausschüsse vorgelegt. In seiner Sitzung am 15.10.2019 stimmte der Bezirksausschuss der Planung zu. Die entsprechende Rückmeldung ist als Anlage im Projekthandbuch aufgeführt.

Die Bezirksausschüsse 1 bis 25 haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

Eine fristgerechte Zuleitung gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da die notwendigen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der Sitzung der Vollversammlung im Dezember 2019 ist zwingend notwendig, weil mit dem Stadtratsbeschluss vom 24.07.2019 zur Übernahme der beiden Bürgerbegehren „Radentscheid“ und „Altstadt-Radlring“, die Verwaltung beauftragt wurde noch im Jahr 2019

einen Vorschlag zur Umsetzung dem Stadtrat vorzulegen. Ein Teil der Antragspunkte ist zudem haushaltsrelevant.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferats, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges und der Verwaltungsbeirat für den Zuständigkeitsbereich Straßenverkehr, Herr Stadtrat Richard Progl, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin und des Referenten

Wir beantragen Folgendes:

1. Das Baureferat wird beauftragt, in Abstimmung mit den beteiligten Referaten und den Stadtwerken München (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), die Vor- und Entwurfsplanung des Teilabschnitts 1 des Altstadt-Radlring im Sinne der vorgeschlagenen Variante auszuarbeiten und die Ergebnisse dem Stadtrat zur Projektgenehmigung vorzulegen. Das Baureferat wird beauftragt, die für einen Altstadt-Radlring notwendige Dimensionierung in den weiteren Planungen zur Oberflächenwiederherstellung des Altstadttring-Tunnels anzusetzen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kommunalreferat und das Baureferat werden beauftragt, mit dem Investor in Verhandlungen über die Änderung der bestehenden Verträge am Thomas-Wimmer-Ring einzutreten und gemeinsam mit dem Investor Vorschläge zur Gestaltung des Thomas-Wimmer-Rings auszuarbeiten.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die verkehrlichen Auswirkungen an den Teilabschnitten 2, 3 (Isartor), 4 und 5 des Altstadt-Radlring zu prüfen, mit den beteiligten Referaten und SWM / MVG abzustimmen und Lösungsvorschläge zur Umsetzung des Bürgerbegehrens an den Schlüsselstellen zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.
4. Das Projekt „Blumenstraße zwischen Sendlinger-Tor und Papa-Schmid-Straße“ mit Projektkosten in Höhe von 5.500.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
5. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung des Projekts „Blumenstraße zwischen Sendlinger-Tor und Papa-Schmid-Straße“ vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze eingehalten wird.
6. Das Baureferat wird beauftragt, die Projektkosten des Projekts „Blumenstraße zwischen Sendlinger-Tor und Papa-Schmid-Straße“ mit gleichzeitiger Kürzung der Pauschale zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2019-2023, in die Investitionsliste 1; wie folgt anzumelden:

MIP alt: VAR 640

Blumen-, Pestalozzi-, Müllerstraße - Radverkehrslückenschluss – Planungskosten
IL1, Maßnahme-Nr. 6300.1195, RF 70

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2019 - 2023	2019	2020	2021	2022	2023	Restfinanzierung 2024 ff
	950	275	250	25	25					
B	Summe	275	250	25	25	0	0	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		275	250	25	25	0	0	0	0	0

MIP neu:

Blumen-, Pestalozzi-, Müllerstraße - Radverkehrslückenschluss –
IL1, Maßnahme-Nr. 6300.1195, RF 70

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2019 - 2023	2019	2020	2021	2022	2023	Restfinanzierung 2024 ff
	950	5.500	250	4.925	25	1.300	1.500	1.500	600	325
B	Summe	5.500	250	4.925	25	1.300	1.500	1.500	600	325
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		5.500	250	4.925	25	1.300	1.500	1.500	600	325

MIP alt: VAR 640

Nahmobilitätspauschale
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1110, RF 302

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2019 - 2023	2019	2020	2021	2022	2023	Restfinanzierung 2024 ff.
	950	123.226	12124	86.102	3.911	18340	20.667	20500	22.684	25000
B	Summe	123.226	12.124	86.102	3911	18.340	20.667	20.500	22.684	25.000
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		123.226	12.124	86.102	3.911	18.340	20.667	20.500	22.684	25.000

MIP neu:

Nahmobilitätspauschale
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1110, RF 302

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2019 - 2023	2019	2020	2021	2022	2023	Restfinanzierung 2024 ff.
	950	118.001	12124	81.202	3911	17040	19167	19000	22084	24675
B	Summe	118.001	12.124	81.202	3911	17040	19.167	19.000	22.084	24.675
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		118001	12.124	81.202	3.911	17.040	19.167	19.000	22.084	24.675

7. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1195.7 „Blumen-/Pestalozzistr., Verschwenk. Blumenstr.“ ab dem Jahr 2020 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2020 ff. anzumelden.
8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, auf Grundlage des Bürgerbegehrens „Radentscheid“, in Abstimmung mit den beteiligten Referaten und den SWM / MVG, die Auswirkungen und Chancen der Umsetzung des Radentscheids für das erste Maßnahmenbündel mit 10 Maßnahmen (siehe Anlage 2) zu erarbeiten und dem Stadtrat bis Ende 2020 einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen. Das Baureferat wird beauftragt, dazu durchgängige Darstellungen der Raumaufteilung für den jeweiligen Straßenzug, basierend auf den Zielsetzungen des Bürgerbegehrens Radentscheid und unter Berücksichtigung der notwendigen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, zu erarbeiten.
9. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird unter Beteiligung des Kreisverwaltungsreferates und des Baureferates beauftragt, im Rahmen der Einbindung der jeweiligen Bezirksausschüsse für die priorisierten 10 Maßnahmen zukünftig auch eine Informationsveranstaltung für die Anwohnerinnen und Anwohner und der ansässigen Gewerbetreibenden durchzuführen, sofern in dem Straßenzug für die Planung betroffenes Gewerbe vorhanden ist und ein signifikanter Parkplatzentfall vorgeschlagen wird. Sofern ein Fahrstreifenentfall vorgeschlagen wird, erfolgt die Beurteilung der Notwendigkeit einer Beteiligung der Anliegerinnen und Anlieger gemeinsam mit den jeweiligen Bezirksausschüssen.
10. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, zur Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit und ggf. verkehrsplanerischer Teilarbeiten, externe Unterstützung zu beauftragen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
11. Damit bei allen geplanten Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes die Einhaltung der gesetzlichen NO₂-Grenzwerte gewährleistet werden kann, sind in lufthygienisch kritischen Abschnitten verkehrstechnische und lufthygienische Untersuchungen der geplanten Trassenvarianten vorzunehmen und entsprechende planerische Lösungen und/oder verkehrsnetzsteuernde Maßnahmen im direkten und indirekten Umfeld zu entwickeln.
Insbesondere in lufthygienisch kritischen Bereichen des geplanten Altstadtradrings und des darüber hinaus geplanten Radwegenetzes mit gemessenen NO₂-Grenzwertüberschreitungen (Stachus, Frauenstraße, Paul-Heyse Straße) ist ein

schlüssiges Lösungskonzept unter Einbeziehung aller Verkehrsarten zu erarbeiten, das klein- und großräumige NO₂-Emissionen insgesamt maximal reduziert. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Rahmenvertrag für verkehrstechnische und luft-hygienische Untersuchungen abzustimmen. Der Stadtrat wird zu gegebener Zeit mit einer entsprechenden Beschlussvorlage inklusive Finanzierung befasst.

12. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Stadtrat auf Grundlage der Ziele des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ im ersten und zweiten Quartal 2020 jeweils zehn weitere Maßnahmen vorzuschlagen. Die Verwaltung wird dem Stadtrat zum Ende des zweiten Quartals 2020 über den Umsetzungsstand berichten und einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreiten. Parallel dazu wird den Vertreterinnen und Vertretern des Bürgerbegehrens in geeigneter Form fortlaufend berichtet. Diese Vorgehensweise soll erstmalig im Sommer 2020 und dann jährlich überprüft und ggf. angepasst werden, um eine Umsetzung bis 2025 sicher zu stellen.
13. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat werden unter Einbeziehung von SWM / MVG beauftragt, im Rahmen einer institutionalisierten Zusammenarbeit mit dem Bündnis Radentscheid, künftig gemeinsam weitere Maßnahmen abzustimmen und zu priorisieren und halbjährlich über den Stand der Umsetzung zu berichten.
14. Die beteiligten Referate werden unter Einbeziehung von SWM / MVG beauftragt, bei den genannten Maßnahmen darauf zu achten, dass die Leistungsfähigkeit des gesamten Umweltverbundes gesteigert werden kann. Darüber hinaus ist zu prüfen, wie künftige ÖPNV-Ausbauvorhaben berücksichtigt werden können.
15. Das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat werden unter Einbeziehung von SWM / MVG beauftragt, Leitlinien für technische Standards und künftige Planungen neuer Radverkehrsanlagen zur Umsetzung des Bürgerbegehrens unter Berücksichtigung der ÖPNV-Belange zu entwickeln und diese mit den Vertretern und Vertreterinnen der Bürgerbegehren abzustimmen.
16. Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden unter Einbeziehung von SWM / MVG beauftragt, die Erprobung von kurzfristigen und provisorischen Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu prüfen und in Abstimmung mit den Vertretern und Vertreterinnen der Bürgerbegehren an geeigneten Stellen zu testen.
17. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, hinsichtlich des Radwegrückbaus in Tempo-30-Zonen das aktuelle Vorgehen im Lichte evtl. vorhandener neuer Erkenntnisse zu reflektieren. Dazu wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, aktuelle wissenschaftliche Untersuchungen heranzuziehen bzw. in Auftrag zu geben und Vergleiche mit anderen Städten herzustellen. Darauf basierend soll dem Stadtrat ein Vorschlag für das künftige Vorgehen bei einem eventuellen Radwegrückbau in Tempo-30-Zonen unterbreitet werden.

18. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit im Vortrag sowie einer Ausnahme vom Verfahren des Eckdatenbeschlusses 2020 wird zugestimmt.
19. Das mit Beschluss vom 15.06.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06221) festgelegte abgestufte Verfahren für die Markierung von Radverkehrsanlagen durch das Kreisverwaltungsreferat in Abänderung der bisherigen Ziffer 19 des Referentenantrags des Grundsatzbeschlusses Radverkehr aus 2009 wird durch diese Beschlussvorlage abgelöst. Das Vorgehen des Kreisverwaltungsreferates bei der Anordnung von Radverkehrsanlagen richtet sich zukünftig nach der in dieser Beschlussvorlage festgelegten Konzeption.
20. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel für Personalauszahlungen i.H.v. 736.920 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2020 anzumelden.
21. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen Arbeitsplatzkosten i.H.v. 7.200 € zur Haushaltsplanaufstellung 2020 anzumelden.
22. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel für die Arbeitsplatzzersteinrichtung i.H.v. 18.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2020 anzumelden.
23. Das Produktkostenbudget des Produkts P38512100 (Stadtentwicklungsplanung) erhöht sich für das Jahr 2020 um 762.120 €, die auch zahlungswirksam sind.
24. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Einrichtung von 9 Stellen-VZÄ sowie deren Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
25. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die unter Ziffer 4.2.2 des Vortrages dargestellten Flächenbedarfe bei Bedarf gegenüber dem Kommunalreferat anzumelden, sobald weitere Flächen zugewiesen werden.
26. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von 13,0 Stellen (VZÄ) ab dem Jahr 2020 befristet für 5 Jahre ab Besetzung und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
27. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, den Stadtrat bzgl. Kapitel 4.2.3 innerhalb von 5 Jahren nach Stellenbesetzung erneut zu befassen, wobei die tatsächlich erreichten Effekte und Ziele darzustellen sind sowie zu begründen ist, ob und ggf. in welchem Umfang die zusätzlichen Stellen dauerhaft benötigt werden.
28. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die für die Stellenschaffung befristet von 2020 – 2024 erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel i.H.v. bis zu 945.189 € pro Jahr für das Jahr 2020 zum Nachtragshaushalt und für die Folgejahre im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden. Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-in-

nen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von ca. 40 % des jeweiligen JMB.

Das Produktkostenbudget (Produkteilleistung „Bürgerbegehren Altstadt-Radlring“ - Produkteilleistung 550000067 und Produkteilleistung „Bürgerbegehren Radentscheid“ - Produkteilleistung 550000068) erhöht sich ab dem Jahr 2020 um bis zu 945.189 € pro Jahr, davon ist der gesamte Betrag zahlungswirksam.

29. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die befristet von 2020 - 2024 erforderlichen zusätzlichen konsumtiven Sachmittel (Arbeitsplatzkosten) i.H.v. 10.400 € pro Jahr für das Jahr 2020 zum Nachtragshaushalt und für die Folgejahre in den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden. Das Produktkostenbudget erhöht sich entsprechend (Produktauszahlungsbudget).
30. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen zusätzlichen konsumtiven Sachmittel (Erstausrüstung Arbeitsplatz) i.H.v. 26.000 € für den Nachtragshaushalt 2020 anzumelden. Das Produktkostenbudget erhöht sich entsprechend (Produktauszahlungsbudget).
31. Das Baureferat wird beauftragt, die Einrichtung von acht Stellen (befristet für den Zeitraum von 2020 bis 2023) und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Baureferat wird beauftragt, die befristet erforderlichen Haushaltsmittel für Personalauszahlungen i.H.v. 664.270 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungen 2020 - 2023 anzumelden.
32. Das Baureferat wird beauftragt, die befristet erforderlichen Arbeitsplatzkosten i.H.v. 6.400 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungen 2020 - 2023 anzumelden.
33. Das Baureferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel für die Arbeitsplatzsteinrichtung und die Stellenausschreibungen i.H.v. 23.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2020 anzumelden.
34. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00828 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 24.03.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
35. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04104 der ÖDP vom 18.05.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
36. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04199 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 20.06.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
37. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04427 von der Fraktion FDP - HUT vom 07.09.2018 (Ziffer 2) ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
38. Die Ziffern 1,2,3 und 5 des Antrags Nr. 14-20 / A 04691 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 23.11.2018 sind damit geschäftsordnungsgemäß behandelt. Die Ziffer 4 des Antrags wird aufgegriffen und soll bis Ende 2020 behandelt werden.

39. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04960 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL, DIE LINKE und ÖDP vom 06.02.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
40. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05125 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.03.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
41. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05165 der Frau StR Bettina Messinger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Jens Röver vom 29.03.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
42. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05346 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 10.05.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
43. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05347 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 10.05.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
44. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05360 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.05.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
45. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05641 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL, ÖDP, DIE LINKE vom 16.07.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
46. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05703 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL, DIE LINKE, ÖDP vom 25.07.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
47. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05801 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 09.08.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
48. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06015 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 01.10.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
49. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06088 der Stadtratsfraktion DIE LINKE und ÖDP vom 21.10.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
50. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

Dr. Böhle
Berufsm. Stadtrat

IV. Abdruck von I., II. und III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 1 bis 25
3. An das Baureferat
4. An das Kreisverwaltungsreferat
5. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An die Münchner Verkehrsgesellschaft
9. An das Personal- und Organisationsreferat
10. An das Kommunalreferat
11. An die Stadtkämmerei
12. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
13. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
14. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3, SG 1, SG 2
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I, HA I/3, HA I/01-BVK
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA III
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA IV
20. An den Behindertenbeirat der LHM
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
21. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I/3-R
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3