

Fraunhoferstraße – Evaluationsbericht und weiteres Vorgehen

Fraunhoferstraße neu planen 1 Fläche neu aufteilen

Antrag Nr. 14-20 / A 06086 von Herrn StR Manuel Pretzl
vom 18.10.2019, eingegangen am 18.10.2019

Fraunhoferstraße und ihr Testergebnis

Antrag Nr. 20-26 / A 00275 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Heike Kainz,
Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Fabian Ewald,
Herrn StR Andreas Babor, Herrn StR Winfried Kaum, Frau StRin Sabine Bär
vom 21.07.2020, eingegangen am 22.07.2020

Den Sommer auch in der Fraunhofer Straße zulassen: Freischankflächen nach der 1- jährigen Testphase sofort umsetzen.

Antrag Nr. 20-26 / A 00314 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss
vom 27.07.2020, eingegangen am 27.07.2020

Lieferverkehr in der Fraunhoferstraße – Entlastung durch Freigabe des Radwegs

Antrag Nr. 20-26 / A 00731 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss
vom 24.11.2020, eingegangen am 24.11.2020

Viel versucht und kein Ergebnis -

Ist die Fraunhoferstraße nicht mehr zu überblicken?

Antrag Nr. 20-26 / A 01867 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer,
Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 08.09.2021, eingegangen am 08.09.2021

Fraunhoferstraße aufwerten: Grünflächen, Anliefermöglichkeiten und Freischankflächen durch Einbahnregelung für Radler

Antrag Nr. 20-26 / A 02556 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn
StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 22.03.2022

Haltemöglichkeiten Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03014 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvor-
stadt-Isarvorstadt am 07.11.2019

Tempo 30 Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03020 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvor-
stadt-Isarvorstadt am 07.11.2019

Tempo-30-Zone in der Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03024 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvor-
stadt-Isarvorstadt am 07.11.2019

Einbeziehung der Anwohner in bauliche Planungen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03025 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019

Kurzzeitparken in der Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03026 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019

Nächtliches Tempo 30 in der Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03027 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019

Dauerhafte Einrichtung der Radwege in der Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03042 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019

Parkplatznot im Viertel

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00270 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 20.07.2021

Antrag auf Information über das weitere Vorgehen und über die geplanten Umbaumaßnahmen in der Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00290 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 20.07.2021

Breitere Gehwege in der Fraunhoferstraße

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 03590 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 15.02.2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07331

Anlagen

1. Übersichtsplan
2. StR-Antrag A 06086
3. StR-Antrag A 00275
4. StR-Antrag A 00314
5. StR-Antrag A 00731
6. StR-Antrag A 01867
7. StR-Antrag A 02556
8. Empfehlung E 03014
9. Empfehlung E 03020
10. Empfehlung E 03024
11. Empfehlung E 03025
12. Empfehlung E 03026
13. Empfehlung E 03027

14. Empfehlung E 03042
15. Empfehlung E 00270
16. Empfehlung E 00290
17. BA-Antrag B 03590
18. Mitzeichnung des Referates für Arbeit und Wirtschaft
19. Stellungnahme BA 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt

Beschluss des Mobilitätsausschusses am 08.11.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.06.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12756) wurde die Verwaltung beauftragt, in der Fraunhoferstraße anstelle des vorhandenen Parkplatzangebots rot eingefärbte Radfahrstreifen einzurichten. Zudem sollten unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Radfahrstreifen Varianten für eine bauliche Umgestaltung erarbeitet und dem Stadtrat vorgelegt werden. Des Weiteren wurde die Verwaltung mit der Durchführung eines einjährigen Verkehrsversuchs mit Markierung eines roten Radfahrstreifens zu Lasten eines Fahrstreifens zwischen Baaderstraße und Außenstraße beauftragt. Zur besseren Übersichtlichkeit der nachfolgenden Inhalte wird auf den beiliegenden Übersichtsplan verwiesen (Anlage 1).

2. Evaluationsbericht

Seit der Einrichtung der Radfahrstreifen im Sommer 2019 hat die Verwaltung die eingegangenen Rückmeldungen von Bürger*innen, Verbänden, Bezirksausschuss, Dienststellen der LHM, Polizei und Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) gesammelt und ausgewertet sowie eigene Beobachtungen und Verkehrserhebungen zur derzeitigen Gestaltung der Fraunhoferstraße durchgeführt. Der Bericht über die Auswirkungen der Radfahrstreifen, der damit verbundenen flankierenden Maßnahmen sowie die Möglichkeiten für bauliche Anpassungen und Optimierungen erfolgt mit der vorliegenden Beschlussvorlage.

2.1 Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit

Direkte Rückmeldungen der Bürger*Innen

Bei der Verwaltung sind vor allem im Zuge der umfangreichen Berichterstattung in der Presse ca. 40 E-Mails und Briefe von Anwohner*innen, Gewerbetreibenden und Eigentü-

mer*innen zur Fraunhoferstraße eingegangen. Davon waren ca. 20 Meldungen positiv und ca. 20 Meldungen kritisch bzw. mit Anregungen für eine mögliche Umgestaltung. Die Anregungen bezogen sich unter anderem auf Baumpflanzungen, die Einrichtung von Freischankflächen, von breiteren Gehwegen, von Tempo 30, einer Einbahnregelung, eines Zweirichtungsradweges oder von Haltemöglichkeiten für Kraftfahrzeuge (Kfz) in der Fraunhoferstraße.

Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK)

Veranstaltung für Gewerbetreibende

Bereits kurz nach der Einrichtung der Radfahrstreifen fand am 11.11.2019 unter Einladung und Moderation der IHK ein Workshop zur Gestaltung der Fraunhoferstraße statt. Teilgenommen haben Vertreter*Innen von IHK, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungsreferat, Baureferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft und des Bezirksausschuss 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt. Von ca. 200 angeschriebenen Gewerbebetrieben im Umgriff der Fraunhoferstraße haben fünf Betriebe und zusätzlich eine Anwohnerin teilgenommen. In dem Workshop wurden vornehmlich die Bedürfnisse des anliegenden Gewerbes sowie Lage, Anzahl und Gestaltung möglicher Lieferzonen diskutiert. Seitens der Gewerbetreibenden besteht ein genereller Wunsch nach rechtskonformen Haltemöglichkeiten in der Fraunhoferstraße. Die Einrichtung von Lieferzonen vor dem eigenen Betrieb (die dann auch der Allgemeinheit zur Verfügung stehen) wird aufgrund der verdeckten Sicht sowie der geringen verbleibenden Gehwegbreite jedoch teilweise kritisch gesehen. Die ausgearbeiteten Varianten mit Lieferzonen in der Fraunhoferstraße und die Anpassungsmöglichkeiten der Lieferzonen werden im weiteren Verlauf der Beschlussvorlage beschrieben.

Veranstaltung des Mobilitätsreferats

Das Mobilitätsreferat hat am 08.12.2021 eine Öffentlichkeitsveranstaltung mit ca. 150 Teilnehmer*innen durchgeführt, um allen Bürger*innen noch einmal gebündelt die Möglichkeit zu geben, ihre Erfahrungen mit der derzeitigen Situation und Anregungen für eine mögliche Umgestaltung zu äußern. Auch hier waren der Wunsch nach Haltemöglichkeiten für Kfz in der Fraunhoferstraße sowie die Gestaltung und Kontrolle der Lieferzonen in den Seitenstraßen die dominanten Themen. Die Mehrheit der Teilnehmenden schätzte die Situation in der Fraunhoferstraße besser ein als vorher und befürwortete zugleich mehr Lieferzonen in den Seitenstraßen, eine bessere Markierung und stärkere Kontrollen. Die Präsentation der Verwaltung zu den in der Beschlussvorlage dargelegten Auswirkungen des Projektes Fraunhoferstraße ist unter <https://muenchenunterwegs.de/radentscheid> abrufbar.

Die IHK hat im Nachgang zur Veranstaltung folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die LH München hat am 2. August 2019 den Radweg-Probetrieb in der Fraunhoferstraße gestartet. Der damit einhergehende Entfall sämtlicher Stellplätze und Anliefermöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum führte zu einer massiven Verschlechterung bei Erreichbarkeit und Anlieferung der örtlichen Betriebe. Dies berichteten die Gewerbetreibenden im Rahmen eines von der IHK München am 11. November 2019 organisierten Workshops mit Vertretern der LH München und dem zuständigen Bezirksausschuss. Die Gewerbetreibenden präsentierten in dieser Veranstaltung eigene Lösungsvorschläge zur verkehrlichen Neugestaltung der Fraunhoferstraße, verbunden mit der Bitte, diese bei der endgültigen Umgestaltung der Straße zu berücksichtigen. Die IHK München hat den Evaluationsbericht und die darin präsentierten Vorschläge für die Neugestaltung zum Anlass genommen, bei den anliegenden Gewerbetreibenden erneut nach den Erfahrungen und künftigen Anforderungen zu fragen.

Daraus ergeben sich folgende Anmerkungen:

Parken und Liefern/Laden

Die Erreichbarkeit der örtlichen Betriebe für Lieferanten, Kunden und Gäste ist nicht ausreichend und muss durch folgende Maßnahmen verbessert werden:

- *Einrichten von Kurzparkzonen (30 Minuten) für Kunden im direkten Umfeld der Fraunhoferstraße.*
- *Beibehaltung der neu eingerichteten Ersatz-Lieferzonen in den Nebenstraßen; Sicherstellung, dass diese dem Lieferverkehr uneingeschränkt zur Verfügung stehen (z. B. durch eine neuartige Beschilderung) und eine Fehlbelegung verhindert wird.*
- *Gebührenerhöhung bei gewerblichen Parkausweisen muss mit einer deutlichen Ausweitung bzw. Sicherung von Flächen für Lade- und Lieferzonen einhergehen.*

Aufenthaltsqualität und Erscheinungsbild

Die Aufenthaltsqualität und das Erscheinungsbild müssen durch folgende Maßnahmen aufgewertet und verbessert werden:

- *Breitere Bürgersteige zur Attraktivierung der Außenbereiche für Handel und Gastronomie (z. B. Möglichkeiten für Sitzgelegenheiten sowie Schanigärten)*
- *Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Begrünung der Gehbahnen (z. B. analog den Wanderbaumalleen oder der Pflanztröge in den Fußgängerzonen)*

- *Lärmmindernde Erneuerung des Fahrbahnbelags und Beibehaltung der reduzierten Geschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr (kleinräumiger Schallschutz durch parkende Kfz ist entfallen)*
- *Verbesserung der Querungsmöglichkeiten in den Abschnitten zwischen den ampelgeregelten Kreuzungen (z. B. durch Zebrastreifen)*

Fahrbahn- und Radwegbreite

Der Straßenquerschnitt der Fraunhoferstraße ist für die Vielzahl der Verkehrsarten und deren unterschiedlichen Anforderungen nicht breit genug und sollte daher durch folgende Maßnahmen (analog Variantendiskussion vom Mai 2019) optimiert werden:

- *Die Fahrbahn sollte auf das notwendige Minimum (6,35 m) verschmälert werden, um den notwendigen Platz für die Gehwegverbreiterungen zu schaffen.*
- *Die Radwege werden für die Verkehrsmenge als zu breit erachtet und sollten aufgrund der beengten Platzverhältnisse im öffentlichen Raum und zur Schaffung von zusätzlichem Spielraum für die Gehwegverbreiterung (abweichend vom Münchner Radentscheid) auf 1,50 m festgelegt werden.*
- *Die Gehwegbreite sollte 4,00 m betragen.*

Fazit:

Aufgrund der zentralen Bedeutung der Fraunhoferstraße für das gesamte Quartier, dürfen nicht nur die verkehrlichen Aspekte möglichst kostengünstig optimiert werden. Durch die zentrale Lage im Stadtzentrum muss nach dem Entfall von rund 120 Stellplätzen die Straße auch gestalterisch so aufgewertet werden, dass sich eine prosperierende Meile mit einer möglichst hohen Aufenthaltsqualität entwickeln kann.“

2.2 Auswirkungen auf Kfz-Park- und Haltevorgänge

Vor der Einrichtung der Radfahrstreifen war das vorhandene Parkangebot mit ca. 120 Parkplätzen hoch ausgelastet (bis zu 89 % am Abend; Erhebungszeiten werktags 05:00, 10:00, 15:00 und 20:00 Uhr). Zur Verbesserung der Parksituation der Anwohner*innen wurden nach Einrichtung der Radfahrstreifen folgende Anpassungen der Parkregeln in den Lizenzgebieten „Gärtnerplatz“ und „Glockenbachviertel“ vorgenommen und bereits umgesetzt:

1) Gärtnerplatz:

- *Corneliusstraße zwischen Gärtnerplatz und Baaderstraße Westseite: Bewohnerparken ganztags*
- *Kohlstraße: Bewohnerparken ganztags*

- Baaderstraße zwischen Baaderplatz und Corneliusstraße: Bewohnerparken ab 18h
- Reichenbachstraße zwischen Fraunhoferstraße und Gärtnerplatz: Bewohnerparken ab 18h

2) Glockenbachviertel:

- Klenzestraße zwischen Baumstraße und Westermühlstraße: Bewohnerparken ganztags
- Westermühlstraße zwischen Auenstraße und Klenzestraße: Bewohnerparken ab 18h
- Am Glockenbach/Klenzestraße/Palmstraße/Baumstraße: Bewohnerparken ganztags
- Holzstraße südlich der Müllerstraße bis nördlicher Abschluss des Holzplatzes

Vor Einrichtung der Radfahrstreifen wurden Halte- und Liefervorgänge, je nach Flächenverfügbarkeit und größtmöglicher Nähe zum Zielort, teilweise auch verbotswidrig (bspw. in Feuerwehrezufahrten, Abbiegespuren, der stadtauswärtigen Tramhaltestelle oder „in zweiter Reihe“) durchgeführt.

Halte- und Liefervorgänge in der Fraunhofer Straße heute

Halten und Parken auf Radfahrstreifen ist grundsätzlich gesetzlich untersagt. Zwei Gewerbebetriebe in der Fraunhoferstraße haben nach Begehungen durch die Straßenverkehrsbehörde eine zeitlich streng eingeschränkte Ausnahmegenehmigung vom gesetzlichen Haltverbot erhalten. Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen wird sehr restriktiv gehandhabt und nur einzelfallbezogen und mit zeitlichen Beschränkungen gewährt.

Als Maßstab gelten folgende Kriterien:

- Für die Lieferung oder Verrichtung der Versorgung des Betriebes ist eine direkte Verbindung vom Fahrzeug zum Gebäude erforderlich und
- mit der Ablehnung einer Ausnahmegenehmigung würde eine größere Verkehrsgefährdung einhergehen als durch die Gewährung.

Details wie die möglichen und seitens der Gewerbetreibenden umsetzbaren zeitlichen Einschränkungen oder ggf. erforderliche Absicherungsmaßnahmen müssen in der Ausnahmegenehmigung genau definiert werden. Es ist immer eine Einzelfallentscheidung, bei der verschiedene Aspekte in Erwägung gezogen werden und ggf. auch bei den Gewerbetreibenden zu erfragen sind.

Gemäß der Erhebungen (vgl. Abbildung 1) zum Fahrzeugtyp erfolgen ca. die Hälfte der Haltevorgänge mit Pkw und ca. 1/3 mit Lieferwagen. Beim Zweck der Haltevorgänge erfolgt ca. die Hälfte zur Abwicklung des Lieferverkehrs und zur Entsorgung (bspw. Müllabfuhr). Haltevorgänge in der Fraunhoferstraße finden verbotswidrig statt (überwiegend halb auf dem Radfahrstreifen, halb auf dem Gehweg), sind jedoch in der Regel von kurzer Dauer.

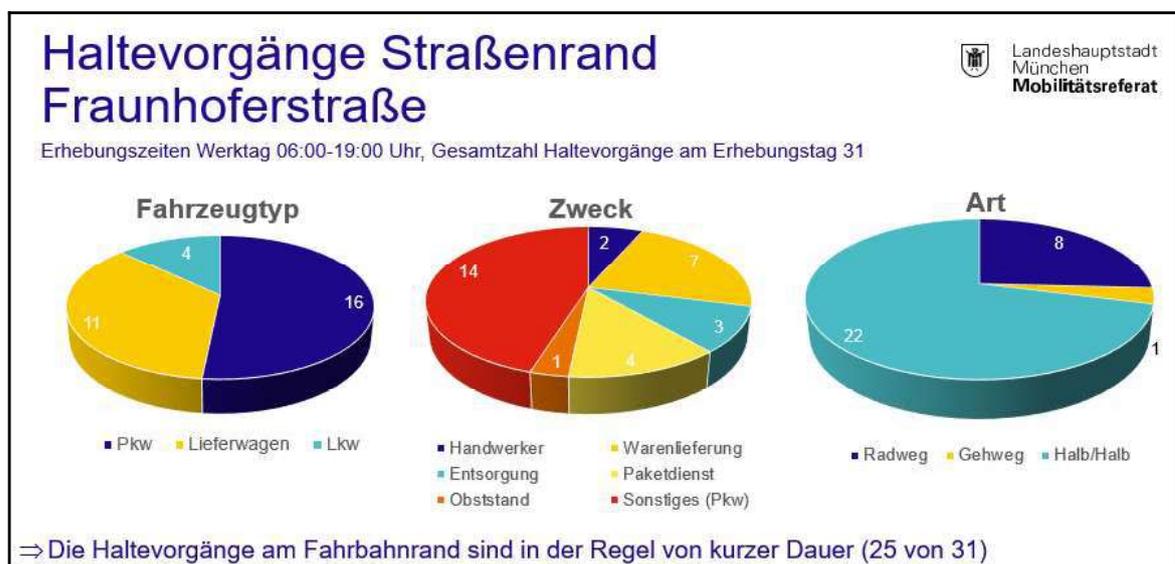


Abbildung 1: Haltevorgänge Fraunhoferstraße nachher. Quelle: LHM.

Haltevorgänge in den Seitenstraßen

In den Seitenstraße wurden Lieferzonen eingerichtet und mit eingeschränktem Haltverbot beschildert. Nachträglich wurden zur besseren Erkennbarkeit rote Piktogramme in den Lieferzonen markiert (Symbol „Sackkarre“, siehe „Blaue Zone“ in der Altstadt) und aufgrund von Rückmeldungen von Anlieger*innen das zunächst zeitlich beschränkte Haltverbot auf 24 Stunden ausgeweitet, um damit auch abends Halte- und Liefermöglichkeiten bereitzustellen. Zum Zeitpunkt der Erhebungen waren sieben Lieferzonen eingerichtet (Müllerstraße Nordwest- und Nordostseite, Jahnstraße Südostseite, Klenzestraße Nordwest- und Südostseite, Reichenbachstraße Westseite und Auenstraße Nordwestseite). Gemäß der Erhebungen werden die Lieferzonen überwiegend von Pkws genutzt, dabei kommt es auch zu rechtswidrigen Parkvorgängen. Über alle Tageszeiten hinweg werden die Lieferzonen stark genutzt, eine Freihaltung für Halte- und Liefervorgänge kann nicht immer sichergestellt werden (vgl. Abbildung 2).

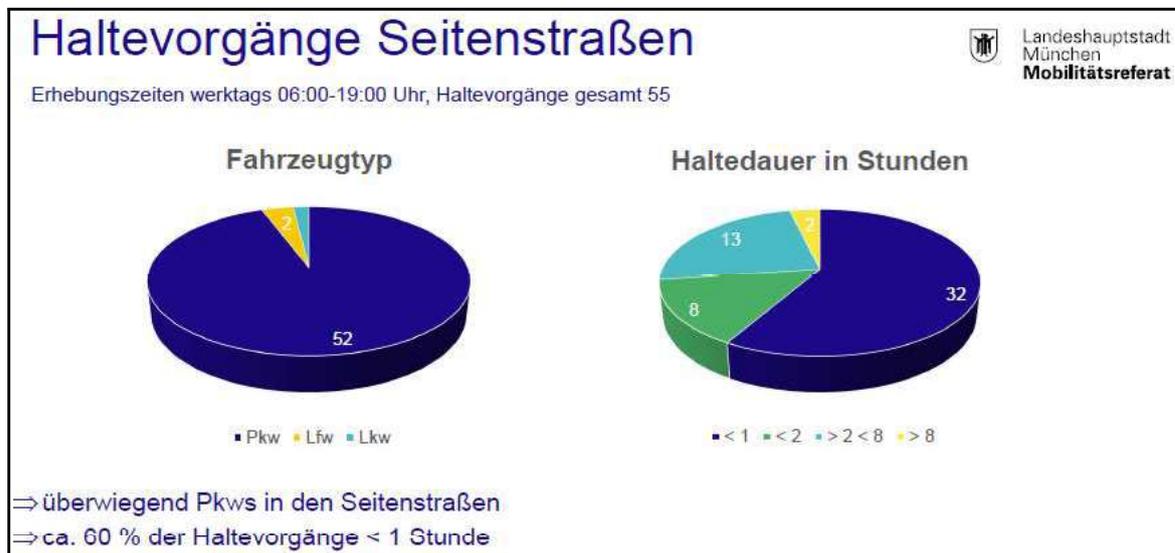


Abbildung 2: Lieferzonen Seitenstraßen (Lfw=Lieferwagen). Quelle: LHM.

Die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) führt gemäß Stadtratsauftrag vom 26.06.2019 im Rahmen der personellen Möglichkeiten Routine- und Schwerpunktkontrollen (4-5 Kontrollen pro Woche) sowohl in der Fraunhoferstraße als auch in den Seitenstraßen durch. Dabei werden bei Regelverstößen Ermahnungen ausgesprochen und ggf. Bußgelder verhängt. Bis zum Inkrafttreten des Bußgeldkatalogs am 9. November 2021 betragen diese bis zu 35 € (neu bis 55 €) bei Regelverstößen im eingeschränkten Halteverbot (Lieferzonen) und bis zu 35 € (neu bis zu 100 € sowie ein Punkt) bei Regelverstößen auf den Radfahrstreifen. Eine Beurteilung der Auswirkungen des geänderten Bußgeldkatalogs wird erst im Laufe des Jahres möglich sein. Ein Abschleppen bei Regelverstößen im eingeschränkten Haltverbot (Lieferzonen) erfolgt in München derzeit nicht. Nach Ansicht des Mobilitätsreferates soll dies künftig aber möglich sein. Derzeit laufen diesbezüglich Abstimmungsgespräche zwischen LHM und Polizei.

2.3 Verkehrsaufkommen und -ablauf

Das Verkehrsaufkommen in der Fraunhoferstraße ist beim Vergleich vor und nach Einrichtung der Radfahrstreifen leicht gesunken (ca. 13.000 Kfz/Tag zu ca. 11.000 Kfz/Tag und ca. 3.500 Rad/8h zu 2.800 Rad/8h). Die Abnahmen der Verkehrsmenge sind wahrscheinlich durch die Baumaßnahmen am Sendlinger Tor (Umgestaltung Oberfläche) und in der Blumenstraße (Altstadt-Radring) und der Wahl von Alternativrouten zu begründen. In der Blumenstraße ist die Fahrstreifenreduktion zur Realisierung des Altstadt-Radlings mit Leistungsfähigkeitseinbußen in stadteinwärtiger Richtung verbunden, die auch in der Fraunhoferstraße spürbar sind (2 auf 1 Linksabbiegerspur in der Papa-Schmid-Straße).

Um die Auswirkungen auf den Trambahnbetrieb zu reduzieren, wurde im November 2020 eine Zuflussdosierung am Maria-Hilf-Platz umgesetzt (ca. 5 Sekunden). Die Fahrzeitverluste der Tram waren daraufhin geringer, aber noch vorhanden.

Daher wird seit Mitte Dezember 2021 eine weitere Zuflussdosierung an der Lichtsignalanlage (LSA) Erhardt-/ Fraunhoferstraße getestet. Hierbei sollen nur gerade so viele Fahrzeuge in die Fraunhoferstraße von der Reichenbachbrücke einfahren, wie an der LSA Blumen-/ Papa-Schmid-Straße abgewickelt werden können. Die Straßenbahn kann auf der Brücke unabhängig vom Fahrverkehr fahren, teilt sich aber in der Ohlmüllerstraße gemeinsam mit dem Individualverkehr den Verkehrsraum, weshalb am Maria-Hilf-Platz die Zuflussdosierung um weitere 3 auf jetzt ca. 8 Sekunden erhöht wurde.

Erste Auswertungen sind positiv, können aber wegen des dynamischen Verkehrsgeschehens in der Pandemie nicht ausreichend beurteilt werden. Weitere Justierungen am Maria-Hilf-Platz sind ggf. möglich.

In stadtauswärtiger Fahrtrichtung sind im Bereich des Verkehrsversuchs mit einer Fahrstreifenreduktion zwischen Baaderstraße und Auenstraße gemäß Auftrag aus dem Beschluss vom 26.06.2019 die bisherigen Erfahrungen positiv. Es sind nur geringfügige Leistungsfähigkeitseinbußen spürbar.

2.4 Rettungsdienste

Im Leitfaden der Branddirektion wird das Projekt Fraunhoferstraße als Positivbeispiel aufgeführt. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass bei Alarmfahrten stauende Fahrzeuge auf die Radfahrstreifen ausweichen können. Dadurch ist die Bildung einer Rettungsgasse möglich, was im Vergleich zur Vorher-Situation wesentliche Zeitersparnisse zur Folge hat und die gesetzliche Hilfsfristerfüllung unterstützt.

2.5 Entwicklung Verkehrssicherheit

In der Zeit vor Einrichtung der Radfahrstreifen fanden zwischen April 2018 und Juni 2019 (14 Monate) 11 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung statt. Bei 3 Unfällen sind Radfahrer*innen in die Tramgleise gefahren und gestürzt. Ein Unfall wurde durch eine unachtsam geöffnete Autotüre verursacht („Dooring“-Unfall). In den beiden Jahren nach Einrichtung der Radfahrstreifen (24 Monate) fanden jährlich nur noch acht Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung statt. Die MVG hat zudem mitgeteilt, dass sich auch eine Tendenz zur Abnahme der Unfälle Tram / parkende Kfz feststellen lässt.

Das Polizeipräsidium München hat folgende Einschätzung zur Verkehrssicherheit abgegeben:

„Mit der Einrichtung der Radfahrstreifen in der Fraunhoferstraße und dem damit verbundenen Wegfall von Parkmöglichkeiten konnte sicherlich erreicht werden, dass der Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer insgesamt übersichtlicher und das Verkehrsgeschehen damit überschaubarer geworden ist. Insbesondere Radfahrer auf den deutlich abmarkierten Radfahrstreifen werden im Gegensatz zum Zustand davor leichter erkannt.

Wie Sie obiger Darstellung des Unfallgeschehens entnehmen können, ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung im Nachher-Betrachtungszeitraum deutlich niedriger als im Vorher-Betrachtungszeitraum. Gerade im Hinblick auf den steigenden Radverkehrsanteil, insbesondere während der Corona-Pandemie, bieten die Radfahrstreifen in der Fraunhoferstraße die Möglichkeit zur geordneten Führung des Radverkehrs, was im Hinblick auf die Verkehrssicherheit grundsätzlich positiv zu bewerten ist.“

Auch wenn der Zeitraum für eine Bewertung der Auswirkungen auf die Unfallzahlen noch relativ kurz ist, zeigt sich bislang eine positive Entwicklung hinsichtlich der Verkehrssicherheit.

3. Varianten für eine bauliche Umgestaltung

Anlässlich des Stadtratsauftrags, neben der heutigen Markierungslösung auch andere Verbesserungsmöglichkeiten zu untersuchen, hat die Verwaltung verschiedene Varianten für eine bauliche Umgestaltung der Fraunhoferstraße ausgearbeitet. Alle Varianten legen eine Verschmälerung der Fahrspurbreiten zu Grunde.

Lieferzonen in der Fraunhoferstraße (vgl. Abbildung 3)

Bei den Varianten mit Lieferzonen in der Fraunhoferstraße verbleiben generell nur sehr schmale Gehwege, eine richtlinienkonforme Gestaltung (nach den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) ist dabei nicht möglich. Es wird davon ausgegangen, dass bei der Schaffung von Lieferzonen in der Fraunhoferstraße wesentlich häufiger als heute gehalten wird und weiterhin Haltevorgänge auf den Radfahrstreifen in größtmöglicher Nähe zum Zielort stattfinden. Aufgrund von weiteren Nutzungen der Gehwege bspw. durch abgestellte Zweiräder, Pflanzgefäße, Möblierung und Markisen kommt es zu einer weiteren Verschmälerung der dargestellten Gehwegbreiten. Die in Abb. 3 dargestellten Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrstreifen und ruhendem Kfz-Verkehr stellen das Mindestmaß nach der ERA dar. Maße $< 0,75$ m werden aufgrund der Erkenntnisse der Unfallforschung zum Thema „Dooring-Unfälle“ in München nach Möglichkeit aber vermieden.

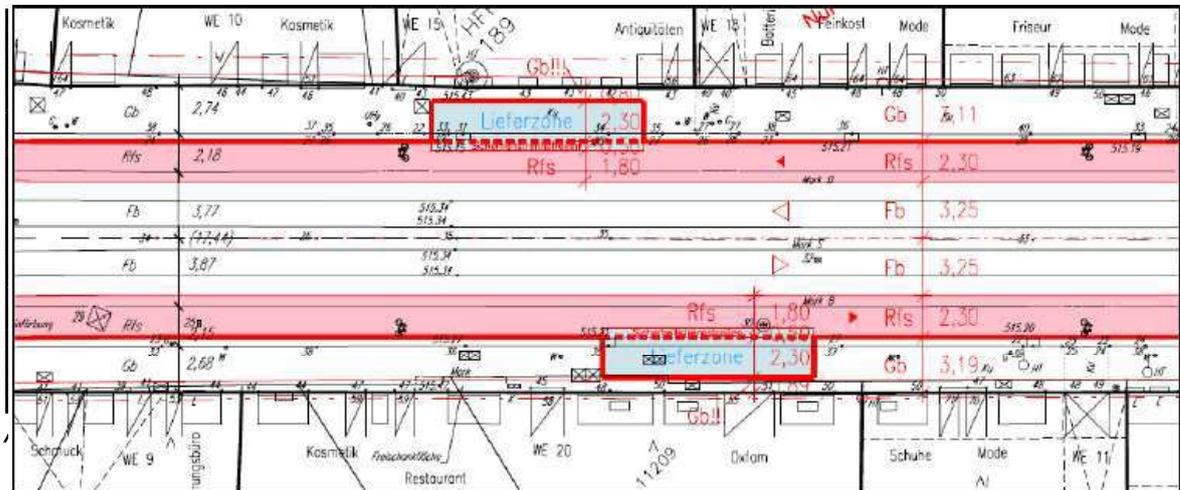


Abbildung 3: Variante 2 Lieferzone. Quelle: LHM.

Baulicher Radweg anstelle von Radfahrstreifen (vgl. Abbildung 4)

Bei einem baulichen Radweg ist mit Kosten von ca. 4-5 Millionen € zu rechnen. Im Hinblick auf das subjektive Sicherheitsempfinden des Radverkehrs würde damit eine bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr geschaffen. In Anbetracht der Seitenraumnutzung und des Fußverkehrsaufkommens von ca. 3.500/8h, wäre der relativ schmale Gehweg auf einem Höhenniveau mit dem baulichen Radweg. Dabei wäre von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auszugehen, da Fußgänger*innen bedingt durch die geringe Gehwegbreite und der intensiven Seitenraumnutzung regelmäßig den Radweg betreten würden. Zudem würden im Fall einer Verparkung des Radwegs aufgrund der dann vorhandenen Bordsteinkante zwischen Fahrbahn und baulichem Radweg, Ausweichmanöver von Radfahrer*innen erfahrungsgemäß über den Gehweg erfolgen.

Die Fraunhoferstraße gehört zu den Standorten, an denen im Jahr 2019 eine Überschreitung des bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegenden gesetzlichen Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid (NO_2) festgestellt worden war. Der im Jahr 2019 an der Messstelle Fraunhoferstraße 32 gemessene NO_2 -Jahresmittelwert liegt bei $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Nachdem aus bundesweiten Erfahrungen bisher nicht eindeutig hervorgeht, ob mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 40 oder auf 30 km/h im Sinne des Immissionsschutzes (Lufthygiene) Verbesserungen erreicht werden, führen das Mobilitätsreferat und das Referat für Klima- und Umweltschutz derzeit einen zweistufigen Verkehrsversuch in der Fraunhoferstraße durch. Hierbei werden derzeit für je ein Jahr die lufthygienischen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung zunächst auf 40 km/h (November 2020 bis November 2021) und anschließend auf 30 km/h (November 2021 bis November 2022) evaluiert. Neben möglicherweise auftretenden Verbesserungen bei der Luftschadstoffbelastung wird sich zugleich bei niedrigeren Geschwindigkeiten die hohe Lärmbelastung verringern. Die zweistufige Temporeduzierung befindet sich derzeit planmäßig in der Umsetzung. Als zwischenzeitliches Fazit ist aus lufthygienischer Sicht an der Messstelle Fraunhoferstraße 32 in den Jahren 2021 und 2020 mit einem jeweils gemessenen Jahresmittelwert von $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (2021) und bzw. $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (2020) eine Einhaltung des NO_2 -Jahresmittelgrenzwertes festzustellen. Der für das 1. Quartal 2022 vorliegende Quartalsmittelwert ($32 \mu\text{g}/\text{m}^3$) deutet zunächst auf keine Verschlechterung der NO_2 -Belastung gegenüber den beiden Vorjahren hin. Ausschlaggebend ist jedoch der erst zum Jahresende vorliegende Jahresmittelwert. Welchen Einfluss die Temporeduzierung des Verkehrsversuches auf die festzustellende Verbesserung der lufthygienischen Situation haben, kann derzeit nicht abschließend beurteilt werden. Nach Abschluss der jeweils einjährigen Testzeit werden alle relevanten Belange (auch die Entwicklung der Verkehrssicherheit) unter Einbeziehung des örtlichen Bezirksausschusses, des Polizeipräsidiums und der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG gewürdigt und eine dauerhafte Anordnung getroffen.

Radverkehrsanlage bei Beibehaltung von Tempo 30 oder Tempo 40

Der vorstehend genannte Verkehrsversuch läuft noch bis Herbst 2022. Im Falle einer dauerhaften Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 oder 40 ändern sich die verkehrlichen Verhältnisse und damit ein wesentliches Kriterium für die Beurteilung der geeigneten Radverkehrsanlage in der Fraunhoferstraße. Dies erfordert eine Überprüfung der Radfahrstreifen nach den maßgeblichen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften.

Eine aktuelle Verkehrszählung hat ergeben, dass die Kfz-Verkehrsstärke in der Fraunhoferstraße leicht gesunken ist. Bei einer gleichzeitigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h oder 40 km/h entfällt die nach der Straßenverkehrsordnung für Radfahrstreifen notwendige konkrete Gefahrenlage, sodass die rechtlichen Anforderungen nicht mehr vorliegen. Daraus folgt, dass sich die Verkehrssicherheit für den Radverkehr durch das geringere Verkehrsaufkommen sowie die Geschwindigkeitsreduzierung verbessert.

Als verhältnismäßige und rechtlich zulässige Führungsform für den Radverkehr auf Basis der aktuell vorliegenden Daten unter Würdigung der Gesamtumstände sind zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit für Radfahrende beidseitige Schutzstreifen gerechtfertigt. Sie können bei Abbiegevorgängen im Vergleich zu Radfahrstreifen verlassen werden und es kann auf die Kfz-Fahrspur ausgewichen werden. Dadurch ergeben sich folglich geringere Einschränkungen und Vorteile für den Radverkehr. Nachdem auf Schutzstreifen seit der Novelle der Straßenverkehrsordnung vom April 2020 wie auch bei Radfahrstreifen ein gesetzliches Haltverbot für Kraftfahrzeuge besteht, ergeben sich diesbezüglich keine Verschlechterungen.

Die Schutzstreifen würden bei Beibehaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h voraussichtlich in der gleichen Breite wie die Radfahrstreifen (2,30 m) markiert werden. Die bisherige Roteinfärbung soll ebenfalls beibehalten werden.

4. Optimierungsmöglichkeiten

Aufgrund der Ausführungen in der Beschlussvorlage vom 26.06.2019, der nun vorliegenden Informationen bezüglich Spartenlage, Kosten und der baulichen Verbesserungsmöglichkeiten im Verhältnis zum Aufwand sowie der Ergebnisse der Evaluation und der Öffentlichkeitsveranstaltungen wird eine bauliche Umgestaltung der Fraunhoferstraße zum jetzigen Zeitpunkt nicht empfohlen. Bezüglich der von der IHK angeregten Querungshilfen ist für bauliche Maßnahmen kein ausreichender Platz vorhanden. Zebrastreifen als verkehrsrechtliche Maßnahme kommen wegen der Trambahngleise ohne eigenen Gleiskörper nicht in Betracht. Im Abstand von jeweils ca. 200 m sind zudem bereits gesicherte Querungsmöglichkeiten vorhanden. Die im StR-Antrag 02556 beantragten Einbahnregelungen für den Radverkehr werden nicht als zielführender Ansatz für die Fraunhoferstraße eingeschätzt, insbesondere da Hauptgeschäfts- bzw. Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr neben der Bedeutung für den Ziel- und Quellverkehr auch eine wichtige Verbindungsfunktion besitzen. Bei der Beschilderung einer Einbahnregelung wird davon ausgegangen, dass Radfahrer*Innen rechtswidrig auf dem Gehweg oder ungesichert im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren werden.

Bei einer Erneuerung der Gleisanlagen (voraussichtliche Restliegedauer mindestens bis zum Jahr 2030) soll geprüft werden, ob eine wirtschaftlich vertretbare Gehwegverbreiterung in die Baumaßnahme integriert werden kann.

Deutlichere Gestaltung und Beschilderung der Lieferzonen

Für Bürger*innen nachvollziehbare Ermahnungen und Bußgelder bei rechtswidrigen Halte- und Parkvorgängen in der Fraunhoferstraße bedingen eine effektive und zweckgebundene Nutzung der Lieferzonen in den Seitenstraßen. Sowohl in der Fraunhoferstraße als auch in den Lieferzonen sind für ein praxisnahes Funktionieren der derzeitigen Lösung auch weiterhin regelmäßige Kontrollen durch die kommunale Verkehrsüberwachung notwendig. Die Änderungen des Bußgeldkatalogs im November 2021 werden zur Freihaltung sowohl der Radfahrstreifen als auch der Lieferzonen beitragen.

Aufgrund der Evaluation und den eingegangenen Rückmeldungen wird vorgeschlagen, die Lieferzonen deutlicher zu beschildern und zu gestalten. Dazu soll der Bodenbereich der Lieferzonen weiß umrandet sowie flächig in orange (Farbgebung gemäß der Lieferflächen in der Altstadt „Blaue Zone“) markiert werden. In dieser Fläche wird zusätzlich ein weißes Piktogramm („Sackkarre“) aufgebracht (vgl. Abbildung 6).



Abbildung 6: Lieferzonen heute und Vorschlag Lieferzonen zukünftig (Symbolbild).
Quelle: LHM.

Darüber hinaus wird unterhalb des Verkehrszeichens 286 „eingeschränktes Haltverbot“ ein Zusatzschild „Ladezone“ angebracht.



Dadurch soll eine insgesamt bessere Wahrnehmbarkeit und Akzeptanz des Charakters der Lieferzonen und der geltenden Regelungen erreicht werden.

Die Einrichtung einer weiteren Lieferzone in der Jahnstraße erfolgte im April 2022.

Das Mobilitätsreferat arbeitet für die Mobilitätsstrategie 2035 u.a. an den Teilstrategien zum Management des öffentlichen (Straßen-)Raums und zum Wirtschaftsverkehr. Darin wird u.a. ein stadtweiter Ansatz zur Gestaltung von Lieferzonen und zur Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs erarbeitet. Die Erfahrungen mit dem Thema Lieferverkehr in der Fraunhoferstraße und mit der Umgestaltung der Lieferzonen in den Nebenstraßen der Fraunhoferstraße werden in diese Gesamtstrategie mit einfließen.

Kurzzeitparken Seitenstraßen

In den Seitenstraßen der Fraunhoferstraße gilt – außer in der Jahnstraße – jeweils von 9-18 Uhr bzw. bis 23 h die Regelung „Mischparken“, so dass dort sowohl für Bewohner*innen mit Parkausweis als auch für Besucher*innen aller Art durch Lösen eines Parkscheins die Möglichkeit besteht, ein Kraftfahrzeug zu parken. Um den Vorschlag der IHK aufzugreifen, im nahen Umfeld der Fraunhoferstraße Kurzparkzonen zum Parken für Kund*innen der ansässigen Gewerbebetriebe einzurichten, wird diese Möglichkeit vom Mobilitätsreferat geprüft und wenn möglich in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss umgesetzt.

5. Fazit

Bezüglich der Lieferzonen in den Seitenstraßen, in Kombination mit rechtswidrigen Haltevorgängen auf den Radfahrstreifen in der Fraunhoferstraße, hat sich gezeigt, dass noch Optimierungsbedarf hinsichtlich der Gestaltung sowie effektiven Nutzung von Lieferzonen und zur Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs besteht. Dies ist ein stadtweites Thema, das im Dialog zwischen Mobilitätsreferat, Kreisverwaltungsreferat, Polizei und Wirtschaft weiterentwickelt wird. Für einen praxisorientierten Verkehrsablauf ist die verstärkte Präsenz der kommunalen Verkehrsüberwachung in der Fraunhoferstraße und den Seitenstraßen derzeit noch unabdingbar.

Die Wünsche nach einer gestalterischen Aufwertung der Fraunhoferstraße sind nachvollziehbar, allerdings bestehen bedingt durch die räumlichen Gegebenheiten sowie den funktionalen Anforderungen nur geringfügige Spielräume für eine Umgestaltung. Eine Verbreiterung der Gehwege zu Lasten der Fahrbahn kann bei der Planung der Baumaßnahmen zwischen SWM und LHM im Zuge der Gleiserneuerung (voraussichtliche Restliegedauer mindestens bis zum Jahr 2030) aufgegriffen werden.

Als Ergebnis der Evaluation, der Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit, der planerischen und räumlichen Rahmenbedingungen sowie der möglichen Alternativen wird vorgeschlagen, die rot markierte Radverkehrsanlage in der Fraunhoferstraße beizubehalten (siehe Ausführungen zum Verkehrsversuch Tempo 30/40). Dadurch kann für die wichtige Radverkehrsverbindung zwischen Giesing, Nockherberg, Reichenbachbrücke und dem Altstadt-Radring eine Lücke in der Radverkehrsinfrastruktur geschlossen werden. Insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist dabei maßgebend.

6. Anträge und Empfehlungen

6.1 Fraunhoferstraße neu planen 1

Fläche neu aufteilen

Antrag Nr. 14-20 / A 06086 von Herrn StR Manuel Pretzl vom 18.10.2019, eingegangen am 18.10.2019 (Anlage 2)

Es wird beantragt, dass die Fraunhoferstraße wie folgt umgeplant wird:

- die Fahrbahn wird verschmälert
- die Gehwege werden verbreitert
- die neuen Fahrradwege bleiben in ihrer Breite erhalten
- die frei werdende Fläche wird für Lieferzonen und Kurzparkzonen genutzt
- der Straßenraum wird beispielsweise durch Pflanztröge oder Bäume aufgewertet.

Zum Antrag Nr. 14-20 / A 06086 wird wie folgt Stellung genommen:

Aufgrund der Ausführungen in der Beschlussvorlage vom 26.06.2019, der nun vorliegenden Informationen bezüglich Spartenlage, Kosten und der baulichen Verbesserungsmöglichkeiten im Verhältnis zum Aufwand sowie der Ergebnisse der Evaluation und der Öffentlichkeitsveranstaltungen wird eine bauliche Umgestaltung der Fraunhoferstraße zum jetzigen Zeitpunkt nicht empfohlen. Eine Verbreiterung der Gehwege zu Lasten der Fahrbahn kann bei der Planung der Baumaßnahmen zwischen SWM und LHM im Zuge der Gleiserneuerung (voraussichtliche Restliegedauer mindestens bis zum Jahr 2030) aufgegriffen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06086 vom 18.10.2019 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

6.2 Fraunhoferstraße und ihr Testergebnis

Antrag Nr. 20-26 / A 00275 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Heike Kainz, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Andreas Babor, Herrn StR Winfried Kaum, Frau StRin Sabine Bär

vom 21.07.2020, eingegangen am 22.07.2020 (Anlage 3)

Es wird beantragt, dass dem Stadtrat unverzüglich die Ergebnisse der Testphase in der Fraunhoferstraße vorgelegt werden.

Zum Antrag Nr. 20-26 / A 00275 wird wie folgt Stellung genommen:

Der Bericht über die Auswirkungen der Radfahrstreifen, der damit verbundenen flankierenden Maßnahmen sowie die Möglichkeiten für bauliche Anpassungen und Optimierungen erfolgt mit der vorliegenden Beschlussvorlage.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00275 vom 22.07.2020 wird entsprochen.

6.3 Den Sommer auch in der Fraunhoferstraße zulassen: Freischankflächen nach der 1-jährigen Testphase sofort umsetzen.

Antrag Nr. 20-26 / A 00314 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 27.07.2020, eingegangen am 27.07.2020 (Anlage 4)

Es wird beantragt, dass der Gastronomie in der Fraunhoferstraße sofort, spätestens jedoch zum 01.08.2020 erlaubt wird, dort wie im restlichen München auch den Sommer in der Stadt auf Freischankflächen auf der Straße durchzuführen. Die 1-jährige Testphase wird dahingehend beendet, dass der ursprüngliche Straßenraum wieder hergestellt wird und die Parkplätze als Freischankflächen zur Verfügung stehen und auf den Radweg beidseitig verzichtet wird. Es ist zu prüfen, ob eine 30 km/h Beschränkung in diesem Abschnitt während der aktiven Freischankflächen das Gefährdungspotential verringert.

Zum Antrag Nr. 20-26 / A 00314 wird wie folgt Stellung genommen:

Als Ergebnis der Evaluation, der Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit, der planerischen und räumlichen Rahmenbedingungen sowie der möglichen Alternativen wird vorgeschlagen, die rot markierten Radverkehrsanlagen in der Fraunhoferstraße beizubehalten.

Nach Abschluss der jeweils einjährigen Testzeiträume mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 bzw. 30 km/h werden alle relevanten Belange unter Einbeziehung des örtlichen Bezirksausschusses, des Polizeipräsidiums und der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG gewürdigt und eine dauerhafte Anordnung getroffen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00314 vom 27.07.2020 wird nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

6.4 Lieferverkehr in der Fraunhoferstraße – Entlastung durch Freigabe des Radwegs

Antrag Nr. 20-26 / A 00731 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 24.11.2020, eingegangen am 24.11.2020 (Anlage 5)

Es wird beantragt, das absolute Halteverbot auf Radwegen für Anlieferungen in der Fraunhoferstraße innerhalb bestimmter Zeitfenster aufzuheben. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung evaluiert gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat hierfür geeignete Zeiträume mit möglichst geringer Auslastung der betroffenen Radwegabschnitte.

Zum Antrag Nr. 20-26 / A 00731 wird wie folgt Stellung genommen:

Halten und Parken auf Radfahrstreifen ist grundsätzlich gesetzlich untersagt. Zwei Gewerbebetriebe in der Fraunhoferstraße haben nach Begehungen durch die Straßenverkehrsbehörde eine zeitlich streng eingeschränkte Ausnahmegenehmigung vom gesetzlichen Haltverbot erhalten. Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen wird sehr restriktiv gehandhabt und nur einzelfallbezogen und mit zeitlichen Beschränkungen gewährt.

Als Maßstab gelten folgende Kriterien:

- Für die Lieferung oder Verrichtung der Versorgung des Betriebes ist eine direkte Verbindung vom Fahrzeug zum Gebäude erforderlich und
- mit der Ablehnung einer Ausnahmegenehmigung würde eine größere Verkehrsgefährdung einhergehen als durch die Gewährung.

Details wie die möglichen und seitens der Gewerbetreibenden umsetzbaren zeitlichen Einschränkungen oder ggf. erforderliche Absicherungsmaßnahmen müssen in der Ausnahmegenehmigung genau definiert werden. Es ist immer eine Einzelfallentscheidung, bei der verschiedene Aspekte in Erwägung gezogen werden und ggf. auch bei den Gewerbetreibenden zu erfragen sind.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00731 vom 24.11.2020 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

6.5 Viel versucht und kein Ergebnis - Ist die Fraunhoferstraße nicht mehr zu überblicken?

Antrag Nr. 20-26 / A 01867 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 08.09.2021, eingegangen am 08.09.2021 (Anlage 6)

Es wird beantragt, die Ergebnisse des im Juli abgeschlossenen Verkehrsversuchs offen zu legen und hierzu Vorschläge zum weiteren Vorgehen zu unterbreiten. Die offenen Stadtratsanträge Nr. 20-26 / A 00275, Nr. 20-26 / A 00314, Nr. 20-26 / A 00731 sind unverzüglich zu beantworten.

Zum Antrag Nr. 20-26 / A 01867 wird wie folgt Stellung genommen:

Der Bericht über die Auswirkungen der Radfahrstreifen, der damit verbundenen flankierenden Maßnahmen sowie die Möglichkeiten für bauliche Anpassungen und Optimierungen erfolgt mit der vorliegenden Beschlussvorlage. Die genannten Stadtratsanträge werden mit der vorliegenden Beschlussvorlage behandelt. Aufgrund der prioritären Umsetzung der Bürgerbegehren Radentscheid und Altstadt-Radring können die Ergebnisse des Verkehrsversuchs und die Varianten für die Fraunhoferstraße erst zum jetzigen Zeitpunkt vorgelegt werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01867 vom 08.09.2021 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.6 Fraunhoferstraße aufwerten: Grünflächen, Anliefermöglichkeiten und Freischankflächen durch Einbahnregelung für Radler

Antrag Nr. 20-26 / A 02556 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 22.03.2022 (Anlage7)

Es wird beantragt, dass die Fraunhoferstraße stadtauswärts zur Einbahnstraße für den Radverkehr wird. Die Corneliusstraße wird zeitgleich stadteinwärts zur Einbahnstraße für Fahrradfahrer. Die durch den Wegfall des temporären Fahrradweges stadteinwärts gewonnene Fläche wird zur Einrichtung von Grünflächen, Anlieferbuchten und Freischankflächen genutzt.

Zum Antrag Nr. 20-26 / A 02556 wird wie folgt Stellung genommen:

Die beantragten Einbahnregelungen für den Radverkehr werden nicht als zielführender Ansatz für die Fraunhoferstraße eingeschätzt, insbesondere da Hauptgeschäfts- bzw. Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr neben der Bedeutung für den Ziel- und Quellverkehr auch eine wichtige Verbindungsfunktion besitzen. Bei der Beschilderung einer Einbahnregelung wird davon ausgegangen, dass Radfahrer*innen rechtswidrig auf dem Gehweg oder ungesichert im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren werden.

Eine Einbahnregelung, die ausschließlich für den Radverkehr gilt, ist eine Beschränkung des fließenden Verkehrs. Eine Beschränkung des fließenden Verkehrs kann nur angeord-

net werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Zudem sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO). Nach Mitteilung des Polizeipräsidiums München ist das Verkehrsunfallgeschehen in der Fraunhoferstraße als unauffällig einzuschätzen. Für eine Einbahnbahnregelung in der Fraunhoferstraße, die ausschließlich für den Radverkehr gilt, gibt es keine Anhaltspunkte, die eine nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zwingend notwendige Gefahrenlage rechtfertigen könnten. Eine Anordnung einer solchen Regelung durch das Mobilitätsreferat als Straßenverkehrsbehörde ist daher nicht möglich.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02556 vom 22.03.2022 wird aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen.

6.7 Haltemöglichkeiten Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03014 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 (Anlage 8)

Es wird beantragt, das kurze Halten zum Be- und Entladen halb/halb auf Bürgersteig und Lücke zwischen Radweg und Bürgersteig zu erlauben.

Zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 03014 wird wie folgt Stellung genommen:

Das Be- und Entladen halb/halb auf Bürgersteig und Radweg ist generell rechtswidrig. Die Einrichtung von Lieferzonen halb/halb auf Bürgersteig und Radweg wird, wie unter Punkt 3 beschrieben, nicht empfohlen, da eine richtlinienkonforme Gestaltung (nach den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) dabei nicht möglich ist (vgl. Abb. 3). Für die Erteilung einer Erlaubnis gelten die Vorgaben der Regelwerke analog (Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit müssen gewährleistet sein). Für Ausnahmegenehmigungen im Einzelfall wird auf die Ausführungen unter den Punkten 2.2. und 6.4 verwiesen. Eine Lücke zwischen Radfahrstreifen und Bürgersteig existiert im Übrigen nicht. Auch der nicht rot eingefärbte verbleibende Streifen gehwegseitig ist Teil des Radfahrstreifens und lediglich markierungs- bzw. Entwässerungstechnisch bedingt.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03014 der Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt/Isarvorstadt vom 07.11.2019 wird aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen.

6.8 Tempo 30 Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03020 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 (Anlage 9)

Es wird beantragt, die Geschwindigkeit in der Fraunhoferstraße auf maximal 30 km/h zu begrenzen.

Zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 03020 wird wie folgt Stellung genommen:

Nach Abschluss der jeweils einjährigen Zeiträume mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 bzw. 30 km/h werden alle relevanten Belange unter Einbeziehung des örtlichen Bezirksausschusses, des Polizeipräsidiums und der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG gewürdigt und eine dauerhafte Anordnung getroffen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03020 der Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt/Isarvorstadt vom 07.11.2019 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

6.9 Tempo-30-Zone in der Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03024 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 (Anlage 10)

Es wird beantragt, dass die Fraunhoferstraße zur Tempo 30 Zone wird.

Zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 3024 wird wie folgt Stellung genommen:

Nach Abschluss der jeweils einjährigen Zeiträume mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 bzw. 30 km/h werden alle relevanten Belange unter Einbeziehung des örtlichen Bezirksausschusses, des Polizeipräsidiums und der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG gewürdigt und eine dauerhafte Anordnung getroffen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03024 der Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt/Isarvorstadt vom 07.11.2019 wird nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

6.10 Einbeziehung der Anwohner in bauliche Planungen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03025 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 (Anlage 11)

Es wird beantragt, dass bei baulichen Veränderungen die Anwohner*innen und Anlieger*innen von der Stadt rechtzeitig in die Planungen eingebunden werden. Des Wei-

teren werden Tempo 30 in der Fraunhoferstraße, sowie legale bzw. offizielle Lieferzonen/ Kurzzeitparkmöglichkeiten für Anwohner*Innen, Lieferverkehr und Menschen mit Handicap in der Fraunhoferstraße beantragt. Nachts soll zudem das Anwohnerparken (halb Straße / halb Gehweg) zur Entlastung aller umliegenden Straßen erlaubt werden.

Zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 3025 wird wie folgt Stellung genommen:

Das Mobilitätsreferat hat am 08.12.2021 eine Öffentlichkeitsveranstaltung mit ca. 150 Teilnehmer*innen durchgeführt, um allen Bürger*innen noch einmal gebündelt die Möglichkeit zu geben, ihre Erfahrungen mit der derzeitigen Situation und Anregungen für eine mögliche Umgestaltung zu äußern.

Nach Abschluss der jeweils einjährigen Testzeiträume mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 bzw. 30 km/h werden alle relevanten Belange unter Einbeziehung des örtlichen Bezirksausschusses, des Polizeipräsidiums und der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG gewürdigt und eine dauerhafte Anordnung getroffen.

Bei den Varianten mit Halte- oder Parkmöglichkeiten in der Fraunhoferstraße verbleiben generell nur sehr schmale Gehwege, eine richtlinienkonforme Gestaltung der hier vorgeschlagenen Maßnahmen ist dabei nicht möglich und wird deshalb nicht empfohlen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03025 der Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt/Isarvorstadt vom 07.11.2019 wird nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

6.11 Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03026 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 (Anlage 12)

Es wird beantragt, in der Fraunhoferstraße mehrere Kurzzeitparkplätze für die Anwohner*Innen und die Kund*Innen der ansässigen Läden einzurichten.

Zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 3026 wird wie folgt Stellung genommen:

Bei den Varianten mit Halte- oder Parkmöglichkeiten in der Fraunhoferstraße verbleiben generell nur sehr schmale Gehwege, eine richtlinienkonforme Gestaltung ist dabei nicht möglich und wird deshalb nicht empfohlen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03026 der Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt/Isarvorstadt vom 07.11.2019 wird aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen.

6.12 Nächtliches Tempo 30 in der Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03027 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 (Anlage 13)

Es wird beantragt, in der Fraunhoferstraße eine nächtliche Tempo 30 Zone einzurichten.

Zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 3027 wird wie folgt Stellung genommen:

Nach Abschluss der jeweils einjährigen Testzeiträume mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h bzw. 30 km/h werden alle relevanten Belange unter Einbeziehung des örtlichen Bezirksausschusses, des Polizeipräsidiums und der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG gewürdigt und eine dauerhafte Anordnung getroffen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03027 der Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt/Isarvorstadt vom 07.11.2019 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

6.13 Dauerhafte Einrichtung der Radwege in der Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03042 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 (Anlage 14)

Es wird beantragt, die Radverkehrsanlagen in der Fraunhoferstraße dauerhaft beizubehalten.

Zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 03042 wird wie folgt Stellung genommen:

Als Ergebnis der Evaluation, der Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit, der planerischen und räumlichen Rahmenbedingungen sowie der möglichen Alternativen wird vorgeschlagen, die rot markierten Radverkehrsanlagen in der Fraunhoferstraße beizubehalten.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 03042 der Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt/Isarvorstadt vom 07.11.2019 wird entsprochen.

6.14 Parkplatznot im Viertel

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00270 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 20.07.2021 (Anlage 15)

Es wird beantragt, eine Verbesserung der Parksituation für Anwohner*Innen und den Lieferverkehr in der Fraunhoferstraße und den umliegenden Straßen zu prüfen. Des Weiteren soll als Grundlage für eine Umgestaltung die Ausarbeitung eines anliegenden Gewerbetreibenden herangezogen werden.

Zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 00270 wird wie folgt Stellung genommen:

Zur Verbesserung der Parksituation der Anwohner*Innen wurden nach Einrichtung der Radfahrstreifen Anpassungen der Parkregeln in den Lizenzgebieten „Gärtnerplatz“ und „Glockenbachviertel“ vorgenommen.

Aufgrund der Ausführungen in der Beschlussvorlage vom 26.06.2019, der nun vorliegenden Informationen bezüglich Spartenlage, Kosten und der baulichen Verbesserungsmöglichkeiten im Verhältnis zum Aufwand sowie der Ergebnisse der Evaluation und der Öffentlichkeitsveranstaltungen wird eine bauliche Umgestaltung der Fraunhoferstraße zum jetzigen Zeitpunkt nicht empfohlen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00270 der Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt/Isarvorstadt vom 20.07.2021 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

6.15 Antrag auf Information über das weitere Vorgehen und über die geplanten Umbaumaßnahmen in der Fraunhoferstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00290 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 20.07.2021 (Anlage 16)

Es wird beantragt, dass die Stadt informiert, was die Pilotphase in der Fraunhoferstraße ergeben hat und wie das weitere Vorgehen geplant ist. Insbesondere sollen die vor Ort betroffenen Anwohner*Innen und Läden einbezogen werden.

Zur Empfehlung Nr. 14-20 / E 00290 wird wie folgt Stellung genommen:

Das Mobilitätsreferat hat am 08.12.2021 eine Öffentlichkeitsveranstaltung mit ca. 150 Teilnehmer*Innen durchgeführt, um allen Bürger*Innen noch einmal gebündelt die Möglichkeit zu geben, ihre Erfahrungen mit der derzeitigen Situation und Anregungen für eine mögliche Umgestaltung zu äußern.

Der Bericht über die Auswirkungen der Radfahrstreifen, der damit verbundenen flankierenden Maßnahmen sowie die Möglichkeiten für bauliche Anpassungen und Optimierungen erfolgt mit der vorliegenden Beschlussvorlage.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00290 der Bürgerversammlung des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt/Isarvorstadt vom 20.07.2021 wird entsprochen.

6.16 Breitere Gehwege in der Fraunhoferstraße

BA-Antrags Nr. 20-26 / B 03590 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 15.02.2022 (Anlage 17)

Es wird beantragt, dass die Möglichkeit einer Gehweg Verbreiterung auf beiden Straßenseiten geprüft wird.

Zum Antrag Nr. 20-26 / B 03590 wird wie folgt Stellung genommen:

Eine Verbreiterung der Gehwege wurde im Rahmen der Planungen geprüft. Aufgrund der Ausführungen in der Beschlussvorlage bezüglich Spartenlage, Kosten und der baulichen Verbesserungsmöglichkeiten im Verhältnis zum Aufwand sowie der Ergebnisse der Evaluation und der Öffentlichkeitsveranstaltungen wird eine bauliche Umgestaltung der Fraunhoferstraße zum jetzigen Zeitpunkt nicht empfohlen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 03590 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 15.02.2021 wird entsprochen.

7. Abstimmung Referate

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Klima- und Umweltschutz, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und der SWM / MVG abgestimmt.

Hinsichtlich des in der Stellungnahme der IHK unter Punkt 2.1 geforderten lärmmindernenden Fahrbahnbelages weist das Baureferat ergänzend darauf hin, dass Fahrbahnbeläge mit lärmindernden Eigenschaften bei zulässigen Geschwindigkeiten unter 50 km/h keine zusätzliche pegelreduzierende Wirkung auf den Straßenverkehrslärm haben.

Auf Bitte des Referates für Arbeit und Wirtschaft ist dessen Stellungnahme als Anlage 18 an den Beschluss angehängt. Die erbetene Änderung zur konkreten Prüfung einer Gehwegverbreiterung, sobald die Erneuerung der Gleisanlagen ansteht, wurde übernommen.

Die SWM/MVG stimmt der Beschlussvorlage zu und nimmt im Übrigen wie folgt Stellung:

„Darüber hinaus wird fachlich korrekt nachgewiesen, dass Varianten zur baulichen Umgestaltung (Radwege anstelle von Radfahrstreifen, Verbreiterung der Gehwege) aus geometrischen Gründen und Kostengründen nicht zu empfehlen sind. MI-PL-BV schließt sich der Position der Mobilitätsreferats an, weil ein Radweg neue Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufussgehenden aufgrund der geringen Gehwegbreite hervorruft und eine Verbreiterung der Gehwege zu hohen Kosten und zur Verschmälerung der Fahrbahn führt.

Unser Bereich MP-SY (Stadt- und Systemplanung) nimmt wie folgt Stellung:

In den im Beschluss vorgestellten Varianten wird eine Verschmälerung der Fahrbahn auf 6,50 m, zugunsten der Flächen für den Rad- und Fußverkehr, vorgeschlagen. Dies wäre für die Abwicklung des Tram- und ggf. Busverkehrs in der Fraunhoferstraße nach den heutigen Fahrzeugparametern ausreichend. Derzeit wird aber der mögliche Einsatz breiterer Tramfahrzeuge diskutiert, um im Zuge der Mobilitätswende auch langfristig ausreichende Kapazitäten im Tramnetz bereitstellen zu können. Diese würden nach heutigem Kenntnisstand einen Fahrbahnquerschnitt von ca. 7,00 m (im straßenbündigen Gleiskörper) benötigen.

Es wird daher darauf hingewiesen, dass weiterführende Planungen zur Umgestaltung der Fraunhoferstraße einen Fahrbahnquerschnitt von 7,00 m beibehalten sollten, solange der Einsatz breiterer Tramfahrzeuge weiterhin in Behandlung ist. Unabhängig von der Fahrzeugbreite ist der Ausbau der Tramhaltestelle Fraunhoferstraße auf 56 m Bahnsteiglänge sowie barrierefreie Einstiege in jedem Falle zu berücksichtigen. Dem Vorschlag, etwaige Umbaumaßnahmen im Straßenquerschnitt erst zur nächsten fälligen Gleissanierung (ca. 2030) durchzuführen, wird zugestimmt.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs eines der wichtigsten strategischen Ziele. Dazu gehört auch die Kapazitätserhöhung im System Tram. Mit dem Beschluss zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan vom 03.03.2021 wurde beschlossen, dass „bei künftigen Neu-, Umbau- und Sanierungsplanungen ... längere Bahnsteige zur Anwendung kommen“ sollen. Mit dem Thema 2,65 m Wagenprofil soll der Mobilitätsausschuss nach fachlicher Abstimmung erneut befasst werden. Gemäß der diesbezüglichen Entscheidung des Stadtrats werden bei der anstehenden Gleissanierung 2030 die entsprechenden Breiten der Trambahnen zu Grunde gelegt.

8. Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt wurde gemäß § 13 der Bezirksausschusssatzung zur vorliegenden Beschlussvorlage angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben.

„Grundsätzlich hat sich die Entscheidung, die Fraunhoferstraße mit Fahrradstreifen und ohne Parkplätze und zusätzlicher Geschwindigkeitsbeschränkung zu gestalten, als für die meisten positiv und angenehm herausgestellt. Dennoch bleiben wichtige gestalterische Punkte offen, bei denen wir uns schnell Verbesserungen wünschen.

Der Verkehrsversuch „Fraunhoferstraße“ vom Juli 2019 lt. Stadtratsbeschluss sollte als Testversuch für ein Jahr laufen. Anschließend sollte entschieden werden, wie die endgültige Gestaltung aussehen wird. Beim Verkehrsversuch wurden lediglich Radstreifen mar-

kiert, eine bauliche Änderung erfolgte noch nicht.

Statt dem versprochenen Jahr sind nun mehr als drei Jahre vergangen und die Situation vor Ort ist unverändert. Trotz unzähligen Vorschlägen der ansässigen Bürger und Gewerbetreibenden, vielen Anträgen vom Stadtrat und des BA veränderte sich in der Straße bisher fast nichts.

Im Wesentlichen empfehlen Sie, die Straße so zu belassen wie sie ist. Frühestens im Jahr 2030, wenn die Tramgleise erneuert werden müssten, könnte dann über die vom BA2 erwünschte Gehwegverbreiterung nachgedacht und diese ggf. umgesetzt werden. Diesen langen Zeitraum lehnen wir vehement ab. Den Bürgern wurde ein einjähriger Verkehrsversuch versprochen und kein mindestens 11-jähriger. Ein so langer Zeitraum ist nicht tragbar.

Wir fordern eine sofortige Umsetzung!

Im Einzelnen zu Ihren Entscheidungsvorschlägen jeweils unsere Antwort:

1. „Die Radverkehrsanlagen in der Fraunhoferstraße bleiben bestehen.“

-> Einverstanden, unabhängig von der baulichen Änderung bleibt der Radweg bestehen, ggf. wandert er etwas zur Straßenmitte.

2. „Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, eine deutlichere Beschilderung und Markierung der Lieferzonen verkehrsrechtlich anzuordnen.“

-> Einverstanden, wir fordern die eindeutig als Be- und Entladezone gekennzeichnete Beschilderung und nicht nur eingeschränktes Halteverbot.

3. „Das Baureferat wird gebeten, die Lieferzonen entsprechend der verkehrsrechtlichen Anordnung des Mobilitätsreferats zu beschildern und zu markieren.“

-> Einverstanden, die vorgeschlagene komplette Grundierung in roter Farbe mit entsprechend erkennbaren Sackkarren wird gewünscht.

4. „Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, weiterhin

Schwerpunktkontrollen der kommunalen Verkehrsüberwachung in der Fraunhoferstraße durchzuführen.“

-> Einverstanden.

Zusätzlich fordern wir:

A. Die von ihnen als Optimierungsmöglichkeit vorgeschlagene, wirtschaftlich vertretbare, Gehwegverbreiterung soll sofort umgesetzt werden. Die vielen ansässigen Firmen gene-

rieren für die Stadt wichtige Gewerbesteuern. Aus diesem Grund sollten die geplanten Verbesserungen für die Betriebe nicht auf die lange Bank geschoben, sondern zeitnah durch bauliche Korrekturen vorangetrieben werden im Sinne aller: der Unternehmen, der Verkehrsteilnehmenden und der Stadt.

Die Gehwegverbreiterung zeitgleich mit der Gleiserneuerung lehnen wir ab, da letztere zu weit in der Zukunft liegt und zusätzlich während der Baumaßnahme die komplette Straße auf ganzer Breite nicht nutzbar wäre. Die Durchführung von Gleiserneuerung und Gehwegverbreiterung sind unterschiedliche Gewerke verschiedener Firmen und müssten deshalb auch nicht parallel durchgeführt werden da die Kosten gleichblieben.

B. Kreative Ideen für die Begrünung. Sollten Bäume aufgrund der Bodenleitungen bzw. Tramoberleitung nicht möglich sein, so prüfen sie bitte die Begrünung mittels Pflanztrögen. Der erforderliche Platz wäre bei breiteren Gehwegen sogar noch größer. Sollte sich der Stadtrat gegen Lieferzonen in der Fraunhoferstraße selbst entscheiden, so entstünde weiterer Platz für Begrünung und ggf. größere FSF.

C. Die dauerhafte Einrichtung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h mit entsprechender Überwachung.“

Dazu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Als einjähriger Verkehrsversuch wurde lediglich die Markierung eines roten Radfahrstreifens zu Lasten eines Fahrstreifens zwischen Baaderstraße und Auenstraße beauftragt. Die Radfahrstreifen auf der gesamten Länge der Fraunhoferstraße sind als Interimslösung konzipiert worden, bis der Stadtrat anhand von möglichen Varianten und den Erfahrungen mit der Markierungslösung eine Entscheidung über die dauerhafte Gestaltung der Fraunhoferstraße trifft. Dies erfolgt mit der vorliegenden Beschlussvorlage.

Das Mobilitätsreferat hat seit der Markierung der Radfahrstreifen kontinuierlich Vorschläge von BürgerInnen und Gewerbetreibenden aufgegriffen und wo dies bestandsorientiert möglich war, auch umgesetzt (z.B. Einrichtung von weiteren Lieferzonen und Änderung der Beschilderung der Lieferzonen).

Zu den zusätzlichen Forderungen des Bezirksausschusses:

A) Bei einer Verbreiterung der Gehbahn von ca. 40-50 cm je Seite ist von Kosten im Bereich von ca. 4-5 Millionen € auszugehen. Wie in der Beschlussvorlage ausgeführt, wäre es aus Sicht der Verwaltung zielführend, diese Thema in eine Gesamtbaumaßnahme im Zuge der Planungen für die Gleiserneuerung zu integrieren. Unabhängig davon steht die Möglichkeit einer eventuellen Gehbahnverbreiterung in unmittelbarem Zusammenhang mit den Überlegungen bezüglich des Einsatzes breiterer Trambahnfahrzeuge und den sich daraus ergebenden Anforderungen an den Fahrbahnquerschnitt. Erst wenn eine

Grundsatzentscheidung zum Einsatz oder keinem Einsatz breiterer Trams in München getroffen ist, kann sich mit dem Querschnitt der Fraunhoferstraße erneut befasst werden. Die Abwägung zum Einsatz breiterer Trams erfolgt durch das MOR und die MVG. Aufgrund der Komplexität der zu prüfenden Fragestellungen wird die Klärung damit auch noch 2023 andauern.

B) Baumpflanzungen, Wanderbäume und Pflanztröge waren bereits Thema bei einem gemeinsamen Ortstermin mit Vertreter*innen des Bezirksausschusses und der Verwaltung im Oktober 2020. Baumpflanzungen sind im Gehwegbereich aufgrund der darunter liegenden Versorgungsleitungen generell nicht möglich. Pflanztröge oder Wanderbäume werden aufgrund des Pflegeaufwands sowie vor allem der verhältnismäßig geringen Breite der Gehwege nicht empfohlen.

C) Nach Abschluss der jeweils einjährigen Testzeit werden alle relevanten Belange (auch die Entwicklung der Verkehrssicherheit) unter Einbeziehung des örtlichen Bezirksausschusses, des Polizeipräsidiums und der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG gewürdigt und eine dauerhafte Anordnung getroffen.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Referat für Arbeit und Wirtschaft und die SWM / MVG haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Der Korreferent des Mobilitätsreferates, Herr Stadtrat Schuster und der Verwaltungsbeirat für den Geschäftsbereich 1, Strategie, Herr Stadtrat Pretzl haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Radverkehrsanlagen in der Fraunhoferstraße bleiben bestehen.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, eine deutlichere Beschilderung und Markierung der Lieferzonen verkehrsrechtlich anzuordnen.
3. Das Baureferat wird gebeten, die Lieferzonen entsprechend der verkehrsrechtlichen Anordnung des Mobilitätsreferats zu beschildern und zu markieren.
4. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, weiterhin Schwerpunktkontrollen der kommunalen Verkehrsüberwachung in der Fraunhoferstraße durchzuführen.
5. Der StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06086 von Herrn StR Manuel Pretzl vom 18.10.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 00275 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Heike Kainz, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Andreas Babor, Herrn StR Winfried Kaum, Frau StRin Sabine Bär vom 21.07.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 00314 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 27.07.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 00731 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 24.11.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 01867 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 08.09.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02556 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 22.03.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03014 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
12. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03020 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

13. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03024 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03025 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
15. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03026 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
16. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03027 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
17. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03042 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
18. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00270 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 20.07.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
19. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00290 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 20.07.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
20. Der Antrag Nr. 20-26 / B 03590 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 15.02.2022 ist damit gemäß Art- 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
21. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel

Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

z.K.

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
7. An das Referat für Klima und Umweltschutz
8. An die Stadtkämmerei
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung-SG3
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
12. An das Mobilitätsreferat – GL1
13. An das Mobilitätsreferat – GL2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
14. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB 1.13
zum Vollzug des Beschlusses

Am
Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen