

Telefon: 233 - 27360  
Telefax: 233 - 21797

**Mobilitätsreferat**  
Strategie  
MOR-GB1.13

### **Sachstandsbericht 2022 zum Altstadt-Radlring und Radentscheid**

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung  
Beschluss über die Finanzierung ab 2023 ff. aus der Nahmobilitätspauschale

### **Landtagskoalition will Radverkehr bis 2025 verdoppeln – Umsetzungskonzept für München**

Antrag Nr. 14-20 / A 04624 von Frau StRin Sonja Haider und Herrn StR Tobias Ruff  
vom 06.11.2018, eingegangen am 06.11.2018

### **Ein durchgängiges Radverkehrsnetz für München**

Antrag Nr. 14-20 / A 05042 von Frau StRin Sabine Bär und Frau StRin Ulrike Grimm  
vom 28.02.2019, eingegangen am 28.02.2019

### **Altstadt-Radlring: Flächig eingefärbtes Leuchtturmprojekt**

Antrag Nr. 20-26 / A 02930 von der Fraktion Die Grünen – Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion  
vom 20.07.2022, eingegangen am 20.07.2022

### **Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06921**

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 04624 vom 06.11.2018
2. Antrag Nr. 14-20 / A 05042 vom 28.02.2019
3. Antrag Nr. 20-26 / A 02930 vom 20.07.2022
4. Leitlinien zur Umsetzung des Radentscheids München
5. Steckbrief Baubergerstraße
6. Steckbrief Bergsonstraße
7. Steckbrief Candidstraße
8. Steckbrief Kirchseeoner Straße
9. Steckbrief Max-Joseph-Brücke
10. Steckbrief Nymphenburger Straße
11. Steckbrief Schäftlarnstraße
12. Steckbrief Schlierseestraße
13. Steckbrief Schwanseestraße
14. Steckbrief Situlistraße
15. Steckbrief St.-Veit-Straße
16. Steckbrief Theodolindenplatz
17. Steckbrief Truderinger Straße
18. Steckbrief Wolfratshauer Straße
19. Fotos Protected Bike Lanes
20. Stellungnahme Bay. Blinden- und Sehbehindertenbund weiße Randmarkierungen
21. Stellungnahme Facharbeitskreis Mobilität weiße Randmarkierungen

## **Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 14.12.2022 (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 30.09.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01458) wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, dem Stadtrat Sachstandsberichte zum Radentscheid<sup>1</sup> vorzulegen. Im Folgenden werden Themen/Projekte/Maßnahmen aufgeführt, die seit der Beschlusserstellung zum letzten Sachstandsbericht im Juli 2021 bearbeitet wurden.

##### **2. Bürgerbegehren Altstadt-Radlring**

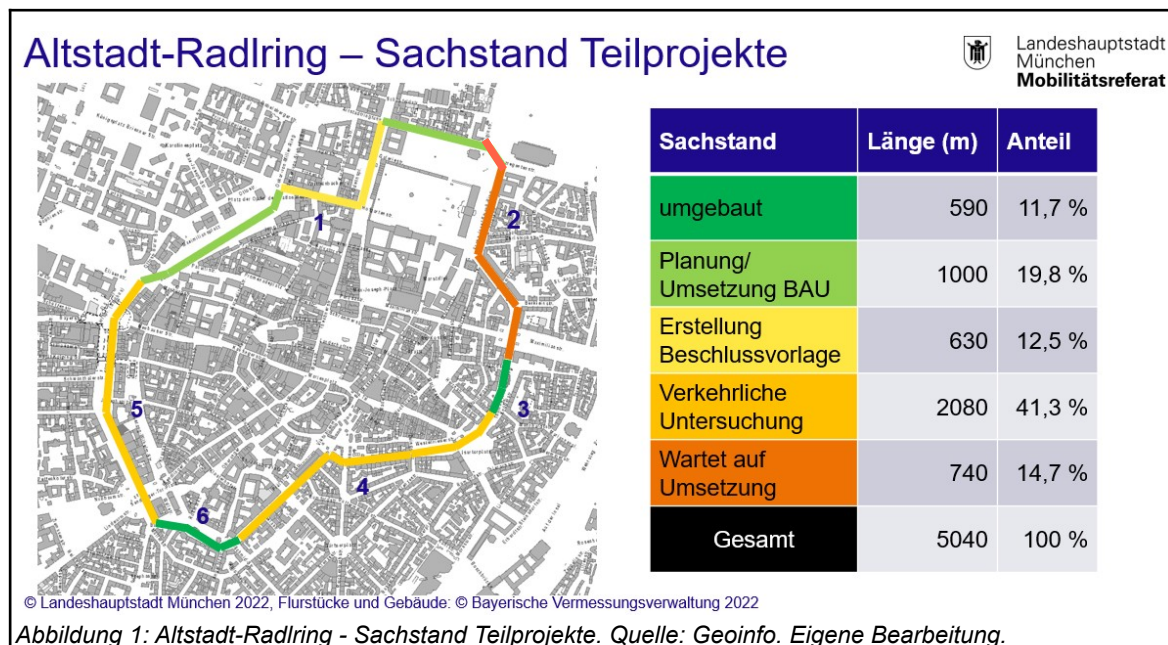
Mit dem Bürgerbegehren wurde die Einrichtung eines

- sicheren, eigenständigen und durchgängigen Altstadt-Radlring
- 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.

Im Folgenden wird ein Überblick über den Planungsstand der verschiedenen Teilschnitte des Altstadt-Radlring wiedergegeben (vgl. Abbildung 1).

1 Im Weiteren ist meist bei Verwendung des Begriffs „Radentscheid“ sowohl das Bürgerbegehren Radentscheid als auch das Bürgerbegehren Altstadt-Radlring gemeint.



#### Umgebaut (dunkelgrün)

- Thomas-Wimmer-Ring zwischen Maximilianstraße und Isartor
- Blumenstraße zwischen Papa-Schmid-Straße und Sendlinger-Tor-Platz

#### In Planung/Umsetzung (hellgrün)

- Lenbachplatz, Maximiliansplatz bis Platz der Opfer des Nationalsozialismus
  - Tiefbauprojekt „Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring) Teil A Lenbachplatz, Maximiliansplatz, Platz der Opfer des Nationalsozialismus“
  - Projektgenehmigung der Vollversammlung am 29.09.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721)
  - Baubeginn ab Lenbachplatz, erfolgte nach den European Championships am 29. August 2022. Ein Pressetermin zum Start der Arbeiten fand am 9. September 2022 statt
  - Projektbeginn an der Maxburgstraße
  - Provisorischer Anschluss im Westen durch Projekt „Elisenstraße“
  - Endgültiger Ausbau westlich der Maxburgstraße mit Projekt „Sonnenstraße“
- Von-der-Tann-Straße zwischen Ludwigstraße und Königinstraße
  - Tiefbauprojekt „Altstadtring Nordwest, Straßenumbau mit Neugestaltung der Freiflächen Oskar-von-Miller-Ring, Von-der-Tann-Straße und Ludwigstraße nach Tunnelanierung“
  - Projektgenehmigung der Vollversammlung vom 26.10.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05488)

#### Erarbeitung eines Lösungsansatzes zur Definition der Verkehrsarten (gelb)

Teilprojekt Platz der Opfer des Nationalsozialismus über Odeonsplatz bis Von-der-Tann-Straße:

Im Rahmen des Radschnellwegs Münchner Norden wurde für den gemeinsamen Verlauf des Altstadt-Radlring und des Radschnellwegs (Lenbachplatz bis Ludwigstraße) die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung erteilt und dem Baureferat damit ein Planungsauftrag gegeben. In der Vollversammlung vom 29.09.2021 hat der Stadtrat für das Tiefbauprojekt „Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radlring), Teil B Odeonsplatz, Ludwigstraße“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721) die Projektgenehmigung nicht beschlossen und das Mobilitätsreferat mit der Festlegung der zukünftigen Funktionen in der Briener Straße, am Odeonsplatz und in der Ludwigstraße beauftragt.

Aktuell erarbeitet das Mobilitätsreferat Vorgaben für die verkehrlichen Funktionen der Briener Straße östlich des Oskar-von-Miller-Rings, des Odeonsplatzes und der Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße. Die Vorlage „Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radlring), Teil B, Verkehrliche Funktionen der Briener Straße östlich des Oskar-von-Miller-Rings, des Odeonsplatzes und der Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße“ soll dem Stadtrat im Frühjahr 2023 zur Entscheidung vorgelegt werden.

Darauf aufbauend wird das Baureferat wie beauftragt einen Gestaltungswettbewerb für den Abschnitt von der Feldherrnhalle bis Von-der-Tann-Straße durchführen. Auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses wird dann das Baureferat eine Entwurfsplanung für den Odeonsplatz und die Ludwigstraße erstellen.

Sobald die verkehrliche Funktion der Briener Straße geklärt ist, kann dort die Entwurfsplanung starten.

#### **Verkehrliche Untersuchung (orange)**

- Blumenstraße / Frauenstraße zwischen Papa-Schmid-Straße und Isartor
- Sendlinger-Tor-Platz, Sonnenstraße, Karlsplatz mit Lenbachplatz zwischen Eisenstraße und Maxburgstraße

Für diese Bereiche werden größere verkehrliche Untersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im 1. Halbjahr 2023 in den Stadtrat eingebracht.

#### **Wartezustand (orangerot)**

Von-der-Tann-Straße, Franz-Josef-Strauß-Ring und Karl-Scharnagl-Ring zwischen Königsstraße und Maximilianstraße

Aufgrund der abschnittsweisen vergleichsweise guten Radinfrastruktur wurde dieser Bereich zunächst zurückgestellt.

### **3. Bürgerbegehren Radentscheid**

#### **3.1. Ziel 1: „Qualität von Radwegen“**

##### **3.1.1. Durchgeführte Öffentlichkeitsveranstaltungen des Mobilitätsreferates (Zeitraum 10/21 – 10/22)**

- 21.10.2021 Boschetsrieder Straße
- 16.11.2021 Zeppelinstraße
- 02.12.2021 Pilgersheimer Straße
- 08.12.2021 Fraunhoferstraße

- 29.06.2022 Martin-Luther-Straße und Giesinger Berg
- 20.07.2022 Rheinstraße
- 28.07.2022 Domagkstraße

Die Landeshauptstadt München hat beim Deutschen Fahrradpreis 2022 Platz zwei belegt. Insgesamt wurden 128 Vorschläge eingereicht. Mit der innovativen und besonders bürger-nahen Form der Informationsveranstaltungen zum Radentscheid, bei denen die geplanten Umbaumaßnahmen in der Boschetsrieder Straße mit Unterstützung des „Digitalen Zwi-lings“ visualisiert werden, konnten das Mobilitätsreferat, das Kommunalreferat und das IT-Referat die Jury überzeugen.

### **3.1.2. Beschlussvorlagen des Mobilitätsreferates zum Radentscheid im Jahr 2022**

- Sendlinger-Tor-Platz (Mobilitätsausschuss am 06.04.2022)
- Zeppelinstraße zwischen Rosenheimer Straße und Kreuzplätzchen (Mobilitäts-ausschuss am 28.09.2022)
- Fraunhoferstraße (Mobilitätsausschuss am 08.11.2022)

### **3.1.3. Aktuell laufende Abstimmungsprozesse von bereits vorliegenden Planungs-varianten zu den Maßnahmenbündeln I-IV**

- Bad-Schachener-Straße / Anzinger Straße / Heinrich-Wieland-Straße / Melusinen-straße
- Engelschalkinger Straße
- Gebtsattelstraße
- Hofmannstraße
- Knotenpunkt Dachauer Straße / Georg-Brauchle-Ring
- Lagerhausstraße
- Landsberger Straße
- Lindwurmstraße
- Martin-Luther-Straße und Giesinger Berg
- Pfeuferstraße
- Rheinstraße
- Ridlerstraße
- Rosenheimer Straße stadteinwärts zwischen Rosenheimer Platz und Am Gasteig
- Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße
- Stiglmaierplatz
- Truderinger Straße
- Ungererstraße und Domagkstraße
- Vollmannstraße
- Waisenhausstraße
- Werinherstraße zwischen Tegernseer Platz und Balanstraße

### 3.1.4. Markierung und farbliche Gestaltung von Radverkehrsanlagen

Ziel 1 des Radentscheids München ist wie folgt formuliert:

*„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.“*

#### Vorschlag des REM

Die Art, die Technik und die Farbe hinsichtlich einer Einfärbung von Radwegen wurde zwischen Vertreter\*innen des REM und Vertreter\*innen der Verwaltung in der Arbeitsgruppe Planungsleitlinien und technische Standards diskutiert. Vom REM wurde dabei erläutert, dass die Formulierung „*und eingefärbte Oberfläche*“ aus dem Ziel 1 des Radentscheids aus Sicht des REM als eine Ausführung mit durchgehend und flächig (vorzugsweise grün) eingefärbtem oder (vorzugsweise grün) beschichtetem Asphalt zu verstehen ist. Gefahrstellen sollen allerdings auch weiterhin in Rot markiert werden [Anmerkung des Mobilitätsreferates: vergleichend kann der „Berliner Weg“, also Radverkehrsanlagen flächig grün und Gefahrstellen rot einzufärben, herangezogen werden]. Die Flächigkeit der Einfärbung sowie die Herleitung der Farbe Grün wurde durch Vertreter\*innen des REM in einer Präsentation zusammengefasst und sowohl in der AG Planungsleitlinien und technische Standards als auch wiederholt in Sitzungen des Lenkungskreises Radverkehr, zuletzt am 11.05.2022, der Verwaltung und den Vertreter\*innen des Stadtrats vorgestellt. Der REM empfiehlt die flächige Einfärbung von Radverkehrsanlagen der Netzkategorien IR II – IV (sog. „Radvorrangnetz“ im Sinne des Radentscheids, vgl. Kapitel 3.2) in der Farbe Grün.

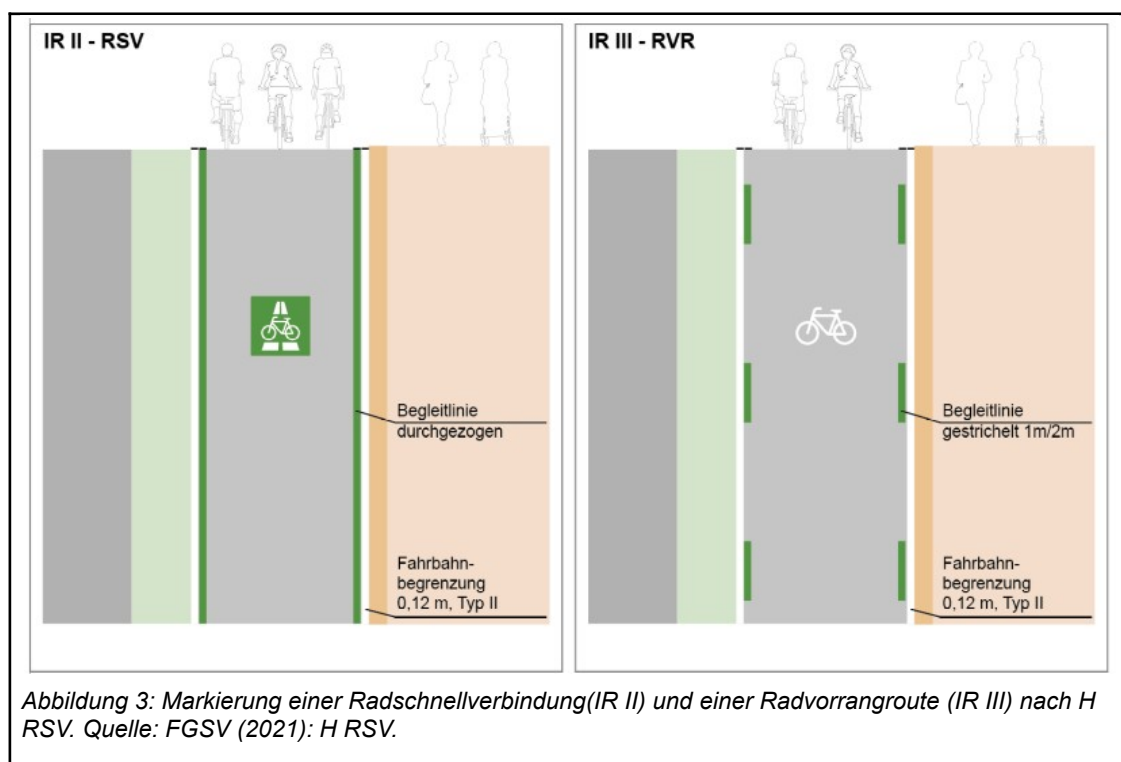
#### Vorschlag des Mobilitätsreferates

Die ERA 2010 untergliedert die verschiedenen Arten von innerörtlichen Radverkehrsverbindungen in insgesamt vier Netzkategorien (IR II – V):

<b>IR</b>	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen (z.B. zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung)
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	In Oberzentren: Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen,
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	Anbindung aller Grundstücke und potenziellen Quellen und Ziele

Abbildung 2: Netzkategorien nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Quelle: FGVS (2010): ERA, Tabelle 1.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat 2021 ein Hinweisblatt zur Gestaltung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) herausgegeben. Diese Hinweise ergänzen die bisher in der ERA 2010 vorgegebenen Gestaltungsvorlagen und Standards von Radverkehrsanlagen hinsichtlich der zwei Netzkategorien IR II und III. Die bundeseinheitlichen Vorgaben im Hinweisblatt empfehlen eine farbliche Hervorhebung von hochwertigen Radverkehrsanlagen wie Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR) mittels grüner und ggf. zusätzlich weißer Randmarkierungen. Im Falle der RSV wird ein durchgehender grüner Schmalstrich in Kombination mit der regelmäßigen Markierung des Piktogramms „Radschnellweg“ empfohlen. Im Falle der RVR kann ein unterbrochener grüner Schmalstrich mit einem Strich-Lücke Verhältnis von 1,00 m / 2,00 m und ggf. zusätzlich weißer Randmarkierungen dienen. Im Übrigen dient ein weißes Sinnbild „Fahrrad“ bzw. im Falle von Fahrradstraßen das Piktogramm „Fahrradstraße“ in regelmäßigen Abständen der Verdeutlichung. Eine besondere Kennzeichnung von konfliktträchtigen Bereichen sollte flächig in Rot erfolgen.



Mit dem Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 02930 (Anlage 3) wurde beantragt, dass der gesamte Altstadt-Radring, einschließlich der bereits fertiggestellten Teilstrecken, vollflächig und einheitlich eingefärbt werden soll. Entsprechend dieses Stadtratsantrags wird der Altstadt-Radring folgenderweise gestaltet:

- a) Der Altstadt-Radring wird durchgängig entweder in grünem Asphalt (dunkler Grünton gemäß Auswahl des REM vom 08.09.2022) oder mit farblich entsprechender grüner Beschichtung auf schwarzem Asphalt ausgeführt.

- b) Bei der aktuellen Baumaßnahme Lenbachplatz, Maximiliansplatz bis Platz der Opfer des Nationalsozialismus wurde eine grüne, vollflächige Farbgestaltung entsprechend der Ergebnisse und Festlegungen in der AG „Planungsleitlinien und technische Standards“ sowie im Lenkungskreis Radverkehr im Rahmen der teilabschnittsbezogenen Ausschreibung ausgeschrieben und in eingefärbtem Asphalt umgesetzt.
- c) Die Kosten für die vollflächige Einfärbung des Teilabschnitts Lenbachplatz, Maximiliansplatz bis Platz der Opfer des Nationalsozialismus sind in den vom Stadtrat am 29.09.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721) genehmigten Projektkosten enthalten, die bereits erfolgte vollflächige farbliche Ausgestaltung im Bauabschnitt führt somit zu keiner Haushaltsausweitung und wirkt (im Vergleich zu einer nachträglichen Einfärbung) verlorenem Bauaufwand sowie einer erneuten durch zusätzliche Baumaßnahmen induzierten Belastung für Anwohnende und Verkehrsteilnehmer\*innen entgegen. In Summe belaufen sich die Radweg-Asphaltierungskosten (Deckschicht + eingefärbte Schicht) im Bauabschnitt auf ca. 2,3 % der genehmigten Projektkosten.
- d) Da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Planungen für die Abschnitte Blumenstraße / Frauenstraße zwischen Papa-Schmid-Straße und Isartor sowie Sendlinger-Tor-Platz, Sonnenstraße, Karlsplatz mit Lenbachplatz zwischen Elisenstraße und Maxburgstraße (verkehrliche Untersuchungen laufen), Von-der-Tann-Straße, Franz-Josef-Strauß-Ring und Karl-Scharnagl-Ring zwischen Königinstraße und Maximilianstraße (Wartezustand) vorliegen und vor dem Hintergrund unsicherer Preisentwicklungen kann zum jetzigen Zeitpunkt keine verlässliche Aussage hinsichtlich der Kosten für die farbliche Oberflächengestaltung des gesamten Altstadt-Radlringes getroffen werden.
- e) Im Abschnitt, in dem der Altstadt-Radring auch Radschnellverbindung ist, wird ergänzend zur flächigen Grüneinfärbung der Altstadt-Radring mit dem in der H RSV vorgegebenen Design für Radschnellverbindungen (inklusive Piktogramm „Radschnellweg“) markiert.
- f) In den übrigen Abschnitten wird ergänzend zur flächigen Grüneinfärbung der Altstadt-Radring in dem in der H RSV vorgeschlagenen Design für Radvorrangrouten (inklusive Symbol „Fahrrad“, weiß) markiert.
- g) Das Baureferat wird gebeten, zusätzliche weiße Randmarkierungen neben vorhandenen Borden und Einfasssteinen aufzubringen.
- h) Im Bereich der flächigen Grüneinfärbung wird auf grüne Begleitlinien (siehe Abbildung 3, Markierung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten gemäß H RSV) verzichtet.  
Begründung: Auf einer grünen Fläche kann die vorgeschlagene Markierung (grüne Begleitlinien) der H RSV nicht im nötigen Kontrast erkennbar markiert werden.

Zur Verdeutlichung der grünen Einfärbung des Altstadt-Radlringes nachfolgende Prinzipskizzen:





Die bereits gebauten Abschnitte des Altstadt-Radlring (Blumenstraße und Thomas-Wimmer-Ring) werden nachträglich vom Baureferat voraussichtlich in 2023 in Grün eingefärbt und zusätzliche weiße Randmarkierungen neben Borden und Einfasssteinen aufgebracht.

Gefahrstellen werden wie bisher auch schon (kategorieübergreifend) rot eingefärbt.

Die förderrechtlichen Auswirkungen auf die von den aktuellen Regelwerken abweichenden Ausführungen bezüglich der Radwegbreiten und insbesondere auch der vollflächigen Einfärbung und Markierung bei Radschnellwegen und Radvorrangrouten werden im Rahmen des Radschnellweges Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring), Teil A (Lenbachplatz, Maximiliansplatz) aktuell noch mit den Fördermittelgebern (Freistaat und Bund) abgeklärt.

Grüneinfärbung des Radvorrangnetzes (IR II-IV) im Sinne des Radentscheids für die Gesamtstadt:

Die Verwaltung wird anhand des Pilotprojektes Altstadt-Radring erste Erfahrungen hinsichtlich bautechnischer sowie verkehrlicher Aspekte, Kosten und der förderrechtlichen Auswirkungen sammeln. Auf Basis dieser Erkenntnisse wird dem Stadtrat dann ein Vorschlag zur farblichen Gestaltung des Radvorrangnetzes für die Gesamtstadt vorgelegt.

### 3.2. Ziel 2 „Durchgängiges und leistungsfähiges Radvorrangnetz“

Die Erarbeitung eines ersten Entwurfs für das Radvorrangnetz im Sinne des Radentscheids (alle Radverkehrsverbindungen der Kategorien IR II-IV) wurde für alle Münchner Stadtbezirke im ersten Halbjahr 2022 abgeschlossen.

Die hierarchisch wichtigsten Verbindungen IR II (Radschnellverbindungen) wurden in ihrer grundsätzlichen Streckenführung vom Stadtrat am 27.04.2022 bereits beschlossen.

Der Fokus der fachlichen Ausarbeitung liegt nun auf den IR III (Radvorrangrouten von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren). Die Bezirksausschüsse haben dazu Vorschläge für die Stadtteilzentren mitgeteilt. Derzeit werden die Stadtzen-

tren durch Radrouten miteinander verbunden und mögliche alternative Routenführungen vergleichend beurteilt.

Das Radnetz wird referatsübergreifend sowie mit den Bezirksausschüssen und dem Münchner Umland abgestimmt. Ziel ist eine Stadtratsbefassung mit den IR III Verbindungen im 2. Quartal 2023. Für das finale Radvorrangnetz im Sinne des Radentscheids werden anschließend die IR IV (Radverkehrsverbindungen wichtiger Ziele) ausgearbeitet.

### **3.3. Ziel 3 „Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen“**

Das Ziel 3 wird derzeit unter Beteiligung des REM bearbeitet. Es findet eine enge Abstimmung mit den Zielen der „Vision Zero“ und dem Ziel „sichere Kreuzungen“ statt. Aufgrund der Komplexität und der vielfältigen konkurrierenden Interessen an v.a. signalgesteuerten Knotenpunkten konnte die fachliche Diskussion zu diesem Thema noch nicht abgeschlossen werden. Das Ergebnis wird dem Stadtrat im Sachstandsbericht 2023 vorgelegt.

### **3.4. Ziel 4 „Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten“**

Der REM hat in Abstimmung mit der Verwaltung für die Bezirksausschüsse zur Beantragung neuer Fahrradabstellanlagen einen Leitfaden sowie ein standardisiertes Antragsformular erstellt. In einem nächsten Schritt wird ein Artikel auf der Homepage [www.muenchenunterwegs.de](http://www.muenchenunterwegs.de) zur Beantragung von neuen Fahrradabstellanlagen durch die Bezirksausschüsse und Bürger\*innen veröffentlicht. In diesem Artikel wird der Leitfaden sowie das Antragsformular als Download zur Verfügung gestellt.

Das Baureferat hat 2021 ca. 1.500 neue Fahrradabstellplätze geschaffen. Dabei wurden allein in den Stadtbezirken Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und Haidhausen in den letzten Monaten 450 Fahrradabstellplätze geschaffen. An der U-Bahn-Station Partnachplatz hat das Baureferat 2021 ca. 90 zusätzliche Fahrradstellplätze hergestellt. Zudem wurden basierend auf dem Gutachten „Überdachung von B+R-Anlagen außerhalb des Mittleren Rings“ folgende weitere überdachte Abstellanlagen - B+R-Anlagen an U-Bahn-Stationen – errichtet:

- Böhmerwaldplatz – Mühlbaurstraße/Richard-Strauss-Straße (118 Stellplätze), fertiggestellt April 2022
- Quiddestraße (148 Stellplätze), fertiggestellt Mai 2022
- U-Bahn-Station Laimer Platz (48 Stellplätze), fertiggestellt Januar 2022

Um insbesondere private Bauherr\*innen bei der Planung und Gestaltung komfortabler und sicherer Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund zu unterstützen, wurde vom Mobilitätsreferat und der Lokalbaukommission des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der Leitfaden „Platz fürs Rad“ erarbeitet bzw. aktualisiert. Hier finden sich auch spezielle Hinweise und Praxisbeispiele zur freiwilligen Nachrüstung von Fahrradabstellplätzen bei Bestandsgebäuden. Der Leitfaden ist auf der Homepage [www.muenchenunterwegs.de](http://www.muenchenunterwegs.de) eingestellt.

Eine gemeinsame Arbeitsgruppe aus Verwaltung und REM hat sich unter anderem mit dem Pilotprojekt zum Lastenradparken ausgetauscht. Die Ergebnisse aus der Evaluation der Pilotstandorte sowie Verbesserungen hinsichtlich Nutzbarkeit, Qualität und Ausfüh-

zung unter Berücksichtigung der verschiedenen Standortkriterien wurden gemeinsam mit dem REM besprochen.

### 3.4.1. Gesamtstädtisches Konzept zum Abstellen von Sonder- und Lastenräder bzw. Fahrradgespanne mit Anhänger

Zum Einen ist die Einrichtung von Lastenradstellplätzen u.a. im Ziel 4 (Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten) des Bürgerbegehrens Radentscheid München enthalten. Zum Anderen hat der Stadtrat in seinem Beschluss "Gesamtkonzeption Fahrradparken in München – Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradstellplatzkonzeptes" (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08684) vom 23.01.2019 die Verwaltung damit beauftragt, die offenen Fragen zur Errichtung von Abstellanlagen für Sonder- und Lastenräder bzw. Fahrradgespanne mit Anhänger (im Folgenden mit „Lastenräder“ bzw. „Lastenradabstellplätzen“ bezeichnet) anhand eines ersten Pilotstandortes zu klären, einen oder mehrere umzusetzen und dazu dem Stadtrat zu berichten, bevor weitere Maßnahmen ergriffen werden.

Bis Ende des Jahres 2020 wurden die ersten Lastenradabstellplätze auf öffentlichem Grund an fünf Standorten vom Baureferat umgesetzt: U-Bahn-Station Messestadt-Ost, Hohenschwangauplatz, Gietlstraße, Blütenstraße, Rosenstraße. Weitere Pilotstandorte in vergleichbarer Ausführung wurden im Jahr 2021 umgesetzt. Im Rahmen des Pilotprojekts wurden bisher über 50 Stellplätze für Lastenräder eingerichtet (Stand: Mai 2022). Wenn im Seitenraum keine geeigneteren Flächen zur Verfügung standen, wurden Kfz-Parkplätze in Lastenradabstellflächen umgewandelt. War die Umwandlung von Kfz-Parkplätzen erforderlich, konnten 2-3 Lastenradabstellplätze pro Kfz-Parkplatz geschaffen werden.

Mit der StVO-Novelle 2020 wurde in Deutschland ein spezielles Sinnbild „Lastenfahrrad“ eingeführt, mit dem die Straßenverkehrsbehörden entsprechende Stellplätze kennzeichnen können.



Mit diesem Sinnbild wurden alle Lastenradabstellplätze in München markiert und beschildert, so dass ihre Funktion für alle ersichtlich ist. Die Lastenradabstellplätze wurden mit festen Anlehen versehen, die so montiert wurden, dass dazwischen sowie davor und dahinter zum Befahren und Rangieren mehr Platz vorhanden ist als bei Fahrradabstellplätzen für Fahrräder mit Standardmaßen.

Zur Evaluierung der Akzeptanz der Lastenradabstellplätze wurden ab Juli 2021 Erhebungen an fünf Standorten (ab Oktober 2021 an sieben Standorten) durchgeführt:

<b>Standort</b>	<b>Umgebung</b>
Blütenstr. / Ecke Türkenstr. (Maxvorstadt)	Dichtes Mischquartier in betriebsamen Nutzungsmix (Wohnen, Handel, Gewerbe)
Gietlstr. / Ecke Tegernseer Landstr. (Giesing)	Dichtes Mischquartier in betriebsamen Nutzungsmix (Wohnen, Handel, Gewerbe)
Wolfgangstr. 16-18 (Haidhausen)	Dichtes Wohnquartier, Alten- und Servicezentrum
Steinstr. / Ecke Sedanstr. (Haidhausen), ab Oktober 2021	Dichtes Wohnquartier im Nutzungsmix (Gastronomie, Läden)
Hohenschwangauplatz (Giesing)	Wohnblockquartier an Grünanlage mit Spielplatz, Ladengeschäft ggü.
Messestadt Ost Busbahnhof (Riem)	Bike+Ride (U-/Busbahnhof)
Gottfried-Keller-Str. S-Bhf. Pasing Nord, ab Oktober 2021	Bike+Ride (S-/Fernbahnhof)

Die Erhebungen fanden an insgesamt 12 Erhebungstagen im Zeitraum Juli bis Dezember statt. Pro Standort wurde an zwei Tagen pro Monat gezählt (1x Werktag Mo-Do, 1x Wochenendtag Fr-So). Pro Erhebungstag gab es fünf Erhebungszeiten: 6.00, 9.00, 12.00, 15.00 und 19.00 Uhr. Erfasst wurde jeweils die Anzahl und Art der auf den Lastenradabstellflächen abgestellten Fahrzeuge, jeweils differenziert nach Lastenräder einschl. Fahrradgespanne und sonstige Fahrräder mit Überlänge, sonstige Fahrräder, Roller, Elektroroller und sonstige Fahrzeuge.

Gemäß der Ergebnisse ist der Bedarf für Lastenradabstellplätze an den meisten Standorten gegeben. Insbesondere Standorte in dichter städtischer Bebauung mit Nutzungsmix „Wohnen+“ (z.B. Wohnen + Gastronomie/Einkaufen/Dienstleistungen) wurden tagsüber und nachts sehr gut angenommen. An den Bike+Ride-Standorten wurden vor allem tageszeitliche Abstellbedarfe festgestellt. Hingegen waren die Abstellbedarfe in reinen Wohnquartieren stark variabel und wurden durch regelmäßige oder dauerparkende Lastenräder genutzt.

Eine Fehlbelegung durch sonstige Gefährte wie E-Scooter, Roller, Motorräder etc. wurde nicht beobachtet. Allerdings wurden in den Lastenradabstellplätzen häufig auch Fahrräder mit Standardmaßen abgestellt, insbesondere an den Standorten dichter, städtischer Bebauung mit Nutzungsmix, in denen generell ein Defizit an Radabstellanlagen besteht bzw. kein nahe gelegener Abstellplatz für Fahrräder mit Standardmaßen vorhanden war.

Während der Evaluation der Pilot-Standorte konnte beobachtet werden, dass die Nutzung der Lastenradabstellanlagen durch dauerhaft ungenutzte und mutmaßlich aufgegebene Fahrräder (sogenannte „Schrottfahrräder“) eingeschränkt wurde. Aus diesem Grund wird das Baureferat den vorhandenen Auftrag der P+R GmbH zur Entfernung von Schrottfahrrädern auf die Lastenradabstellplätze ausweiten. Die Entfernung von Schrottlastenräder wird bei Bedarf zwischen P+R GmbH und Baureferat abgestimmt.

Eine Zunahme für die Anschaffung von Lastenrädern kann auch dem städtischen Förderprogramm „München emobil“ entnommen werden. In dessen Rahmen wurden im Zeitraum 2016 bis 2021 insgesamt 9399 Anträge auf Bezuschussung für Lastenradpedelecs gestellt, wovon 7812 genehmigt wurden. Damit stellen die Lastenpedelecs die größte Anzahl unter den Förderobjekten dar.

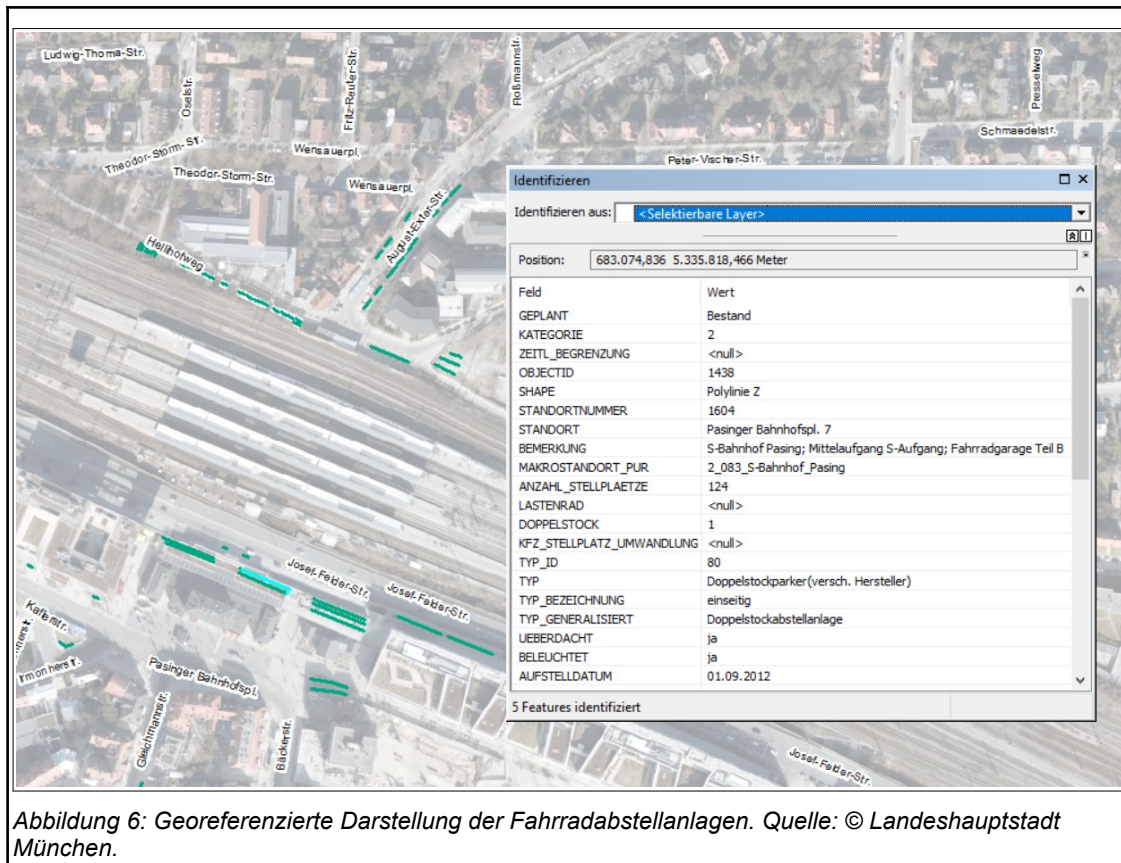
Für die bedarfsweise Errichtung von Lastenradabstellplätzen im öffentlichen Raum sprechen auch Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. Viele Lastenfahrräder passen aufgrund ihrer Längen und Breiten nicht in die bisher eingesetzten Fahrradabstellanlagen für Fahrräder mit Standardmaßen. Frei abgestellt im Seitenraum nehmen Lastenfahrräder vergleichsweise viel Platz ein, was problematisch für den Fußverkehr und die Barrierefreiheit sein kann. Abgestellt in Fahrradabstellanlagen für Fahrräder mit Standardmaßen, ragen Lastenfahrräder über die vorgesehene Fahrradabstellfläche hinaus und können dadurch ebenfalls den fließenden Kfz-/Rad-/Fußverkehr behindern.

Die Vorgaben zur Planung und Errichtung von Lastenradabstellplätzen auf öffentlichem Grund der Landeshauptstadt München sollen im Wesentlichen denjenigen für Abstellplätze für Fahrräder mit Standardmaßen gleichen und können dem Kapitel 3.3 der beigefügten „Leitlinien zur Umsetzung des Radentscheids München“ (Anlage 4) entnommen werden.

#### **3.4.2. Digitale Datenbasis ruhender Radverkehr**

Um für die Planungen beim ruhenden Radverkehr ebenso wie beim fließenden Radverkehr georeferenzierte Daten vorliegen zu haben, wurde vom Mobilitätsreferat eine Datenbasis für den ruhenden Radverkehr angelegt. Die Datenbasis enthält Angaben zu Fahrrad- und Lastenradabstellplätzen in München, die durch Daten vom Baureferat Tiefbau, Stabsstelle Konzeptarbeit Radverkehr, erweitert und aufbereitet wurden. So ist es möglich Fahrrad- und Lastenradparkstandorte in georeferenzierter Form darzustellen und umfangreiche Informationen (z.B. Anzahl Stellplätze, Abstellanlagentyp, Angaben zu Überdachung und Beleuchtung, Aufsteldatum, etc.) aus dem Datensatz herauszulesen.

Die quartalsweise Übermittlung der neuen Fahrrad- und Lastenraddaten zwischen Baureferat Tiefbau, Stabsstelle Konzeptarbeit Radverkehr, und dem Mobilitätsreferat hat sich inzwischen etabliert. Der Datensatz wird so jedes Quartal aktualisiert und auch in regelmäßigen Abständen den Vertreter\*innen des Radentscheids München zur Verfügung gestellt.



### 3.5. Leitlinien zur Umsetzung des Radentscheids München (Anlage 4)

#### Ziel der Leitlinien

Mit der Einführung von internen Planungsleitlinien, die sich an die Fachanwender\*innen der Landeshauptstadt richten und die die Kenntnis der geltenden technischen Regelwerke voraussetzen, werden die übergeordneten Ziele des REM auf die konkreten Standard-Planungssituationen heruntergebrochen. Dadurch soll gewährleistet werden, dass über alle Planungssituationen und Örtlichkeiten hinweg einheitlich agiert wird.

Mit dem ersten Kapitel (Ziel 2 des Radentscheids) befasst sich die AG Netzplanung. Ziel der Arbeitsgruppe ist die Ausarbeitung eines neuen Radverkehrsnetzes, das die Radnetz-kategorien vorgibt. Im Vergleich zum bisherigen Netz des Verkehrsentwicklungsplans Radverkehr werden die Radnetz-kategorien Haupt-, Neben- und Alternativroute durch die von der ERA vorgegeben Radnetz-kategorien IR II (Radschnellverbindungen), IR III (Radvorrangrouten), IR IV (Radverkehrsverbindungen) und IR V (Radverkehrs-anbin-dungen) ersetzt. Für die jeweiligen Netz-kategorie werden unterschiedliche Qualitätsstan-dards zu Grunde gelegt.

Mit dem zweiten Kapitel (Ziele 1 und 3 des Radentscheids) befasst sich die Arbeitsgruppe Planungsleitlinien und technische Standards. Bis zum Radentscheid waren bei der Planung und Umsetzung allein die Regelwerksvorgaben und die gesetzlichen Mindest-

standards üblich. In den Planungsleitlinien werden nun Radentscheidskonforme Maße für Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen in Abhängigkeit der Netzkategorie konkret neu vorgegeben. Diese Maße weichen teilweise von den Angaben der bundesweiten Regelwerke (ERA 2010 und H RSV) nach oben ab. Dies betrifft vor allem Zweirichtungsradwege, die aus Sicht des REM für die Netzkategorien IR II-IV ein Regelmaß von 4,9 m aufweisen sollten. Für Einrichtungsradwege werden für IR II-IV Regelmaße zwischen 2,30 m und 3,00 m vorgesehen.

Soweit die Regelwerksvorgaben Radentscheidskonform sind, bzw. diese die Vorgaben des Radentscheids überschreiten (insbesondere bei IR II und III), wurden die Vorgaben aus den Regelwerken übernommen. Hinsichtlich bautechnischer Standards (höhengleiche Führung, Radwege an Haltestellen, Einfärbung) wurde analog verfahren.

Die vor dem Radentscheid allein ausschlaggebenden Regelwerksvorgaben stellen somit zwischenzeitlich nur noch Mindestvorgaben und für den Fall, dass keine Radentscheidskonformen Maße umgesetzt werden können, im Einzelfall eine Untergrenze dar.

An untergeordneten Einmündungen, d. h. insbesondere an den meisten einmündenden Straßen des Tempo-30-Straßennetzes, soll die Oberfläche des Fahrradweges und des Gehweges über die Einmündungen hinweg künftig in der Regel eben geführt werden. Hierzu sind Anrampungen und Fahrbahnanhebungen im Einmündungsbereich erforderlich.

Das dritte Kapitel fasst die Ziele, Planungsgrundlagen und konkreten Planungsvorgaben zum Fahrrad- und Lastenradparken (Ziel 4 des Radentscheids) zusammen. Darin wird u.a. die Anzahl von Radabstellplätzen des öffentlichen Raums im Verhältnis zu Kfz-Parkplätzen (1 Fahrradabstellplatz auf 1 Kfz-Parkplatz und 0,2 bzw. 0,3 Lastenradabstellplätze auf 1 Kfz-Parkplatz) geregelt. Des Weiteren sind Vorschläge zur Verortung und Ausstattung von Radabstellanlagen für konkrete Planungssituationen enthalten.

Das Kapitel zu Ziel 3 ist aktuell in Bearbeitung, insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.3. verwiesen.

Die Leitlinien werden in den Arbeitsgruppen „Netzplanung“, „Planungsleitlinien und technische Standards“ sowie „Fahrradparken“ in enger Kooperation aus Akteur\*innen aus der Verwaltung (Mobilitätsreferat, Baureferat, Branddirektion), der SWM/MVG, sowie Vertreter\*innen des REM erarbeitet.

### **Anwendung der Leitlinien**

Bei der Planung ist immer eine „Radentscheidskonforme“ Lösung gemäß den Vorgaben dieser Leitlinien zu erarbeiten. Sollte diese Lösung aus rechtlichen oder technischen Gründen oder auf Grund spezieller örtlicher Zwangspunkte nicht möglich sein, so hat die Planung mindestens die Standards der aktuellen Regelwerke und der StVO einzuhalten. Planungen, die diesen Leitlinien nicht entsprechen, sind „nicht Radentscheidskonform“. Die Abstimmung der Planungen im Einzelnen mit dem REM erfolgt in der Arbeitsgruppe „aktuelle Radverkehrsprojekte“ des Baureferates, ebenfalls unter Beteiligung des Mobilitätsreferates und der SWM/MVG.

### **Aktueller Stand der Leitlinien und weiteres Vorgehen**

Die Kapitel zu den Radentscheid-Zielen 1, 2 und 4 werden hiermit bekannt gegeben und sind im aktuellen Arbeitsstand verwaltungsintern anzuwenden. Der Leitfaden wird im



Folgezeitraum fortgeschrieben, offene Kapitel (siehe Ziel 3) oder Teilaspekte werden in der AG besprochen und Ergebnisse zu gegebener Zeit nachgereicht. Der Leitfaden wird bei Änderungen dem Stadtrat im jeweiligen Arbeitsstand bekannt gegeben.

Die Leitlinien sind dem Beschluss als Anlage 4 beigelegt.

Der Radentscheid München wurde zu den Leitlinien gehört und nimmt dazu wie folgt Stellung:

„Zu Kapitel 1: Leitlinien Radverkehrsnetz München

Dieses Kapitel der Leitlinien beschreibt im vorgelegten Stand die Radnetzkatgorien, ihre Qualitätsstandards und das Vorgehen bei der Radnetzplanung. Der Radentscheid München bestätigt das Kapitel 1 - Leitlinien Radverkehrsnetz München vollumfänglich. Der Radentscheid München vertraut darauf, dass das bereits weitgehend ausgearbeitete Rad-Vorrangnetz (Kategorie IR II – IR IV) dem Stadtrat baldmöglichst zum Beschluss vorgelegt wird, damit es nach seiner Genehmigung allen Akteuren in Politik und Verwaltung der Stadt und der Umlandgemeinden als wertvolle Entscheidungsgrundlage und Priorisierungsinstrument für zukünftige Planungs- und Baumaßnahmen zur Verfügung gestellt werden kann. Die Vertreter\*innen des Radentscheid München bedauern die verwaltungsbedingte Verschiebung der Vorlage des Netzplans auf einen Zeitpunkt nach diesem Sachstandsbericht. Die Mitglieder der AG Netzplanung des Radentscheids München bedanken sich für die konstruktive, zielorientierte und immer respektvolle Zusammenarbeit mit den zahlreichen städtischen Vertretern.

Zu Kapitel 2: Leitlinien für Radverkehrsanlagen zur Umsetzung des Radentscheids München (LERA-REM).

Der vorliegende Leitfaden ist das Ergebnis einer zweijährigen Zusammenarbeit zwischen dem Radentscheid München und dem Mobilitätsreferat und soll ein hilfreiches und leicht handhabbares Planungshandbuch für städtische sowie externe Planer\*innen bei der Erstellung von neuen Radverkehrsanlagen in München sein. Es war während der Ausarbeitung dieser Leitlinien immer Ziel, Bedenken im Vorfeld auszuräumen einen möglichst weitreichenden Konsens zwischen den Initiatoren des Radentscheids und den beteiligten Referaten zu erzielen, um die Anwendung dieser Leitlinien nicht durch spätere Einwände und Widerstände zu erschweren.

Die Formulierungen und Maßangaben in diesem Leitfaden berücksichtigen alle bis Redaktionsschluss bekannten rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen und wurden in enger Absprache sorgfältig formuliert. Der Radentscheid München weist darauf hin, dass die Leitlinien, wie im Eingangskapitel beschrieben, kein abgeschlossenes Werk sind, sondern im Weiteren verändert und ergänzt werden müssen. So wurden manche Themen noch nicht behandelt (z.B. Fahrradstraßen), andere konnten in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht ausreichend detailliert beschrieben werden (z.B. Markierungen) und nach Redaktionsschluss eingefügte Anmerkungen müssen noch abgestimmt werden. In diesem Zusammenhang bittet der Radentscheid München ausdrücklich darum, dass die Abschnitte, die nach Redaktionsschluss und ohne Beteiligung des Radentscheids in den Leitfaden eingefügt wurden, in der nächsten Fortschreibung des Leitfadens redaktionell überarbeitet und präzisiert werden mit dem Ziel, wieder ein hinsichtlich Inhaltliches,



Qualität und Stil konsistentes Dokument herzustellen. Die Überarbeitung betrifft schwerpunktmäßig den Exkurs über rechtliche Rahmenbedingungen in Kapitel 2.1.2, in dem aus Sicht des Radentscheids diskussionswürdige Interpretationen nicht klar von verbindlichen gesetzlichen Vorgaben unterschieden sind. Um die Beschlussfassung und das offizielle Inkrafttreten des Leitfadens nicht zu verzögern, ist der Radentscheid mit einer Überarbeitung dieser Teile in der Fortschreibung einverstanden.

Der Radentscheid München bestätigt davon abgesehen die in diesem Leitfaden enthaltenen Kriterien für eine Radentscheid-konforme Radinfrastruktur vollumfänglich.

Der Radentscheid begrüßt, dass die Leitlinien für Radwege der Kategorie IR II und IR III (ARR) nach Möglichkeit zusätzliche Markierungen gemäß H RSV vorsehen. Diese Richtlinie empfiehlt eine beiderseitige, weiße Randmarkierung, die in anderen Bundesländern und Städten bereits realisiert wird. Diese weiße Randmarkierung erfüllt eine grundlegende Forderung der DIN18040-3 und der H BVA für barrierefreie Verkehrsanlagen hinsichtlich einer kontrastreichen Abgrenzung von Radwegen und bedeutet somit eine deutliche Verbesserung für die Sicherheit von Menschen mit Sehbehinderung sowie für die Sicherheit aller anderen Verkehrsteilnehmer.

Der Radentscheid München nimmt erfreut zur Kenntnis, dass viele Empfehlungen des vorliegenden Leitfadens bereits in aktuelle Planungen einfließen und von den Planer\*innen als hilfreiche Planungsgrundlage angenommen werden.

Die Mitglieder der AG Planungsleitlinien des Radentscheid München bedanken sich ausdrücklich für die konstruktive, zielorientierte und immer respektvolle Zusammenarbeit mit den zahlreichen städtischen Vertretern in der AG Planungsleitlinien unter der integrativen Leitung des Mobilitätsreferates.

### Zu Kapitel 3: Leitlinien Fahrrad- und Lastenradparken

Die vorliegenden Leitlinien zum Fahrrad- und Lastenradparken geben einen Textentwurf des Mobilitätsreferates wieder, der den Vertretern des Radentscheids in der AG Radabstellanlagen erst 2 Wochen vor Redaktionsschluss vorgelegt wurde. Eine Abstimmung über die Inhalte und die Formulierungen konnte dadurch nicht stattfinden. Grundlegende inhaltliche Änderungs- und Formulierungsvorschläge, die von den Vertreter\*innen des Radentscheid trotz der kurzen Bearbeitungszeit zu fast allen Kapiteln ausgearbeitet wurden, fanden nur in sehr geringem Ausmaß Eingang in die vorliegenden Leitlinien. Ziel der Leitlinien ist es, die einzelnen Maßnahmen zur Umsetzung von Ziel 4: *Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten* zu konkretisieren und im Detail präzise zu beschreiben, um Planern und Entscheidern mit den Leitlinien eine verbindliche und leicht zu nutzende Planungsgrundlage zur Verfügung zu stellen. Dabei sind vornehmlich nur solche Inhalte zu beschreiben, die über bereits bestehende Handlungsgrundlagen wie gesetzliche Regelungen oder Stadtratsbeschlüsse hinausgehen.

Nach Einschätzung des Radentscheids erfüllen die vorliegenden Leitlinien Fahrrad- und Lastenradparken dieses Ziel nicht.

Die vorliegenden Leitlinien wiederholen in weiten Teilen bereits gültige Stadtratsbeschlüsse wie die „Gesamtkonzeption Fahrradparken München“ aus dem Jahre 2019 oder beschreiben lediglich die in München gängige Praxis bei der Realisierung von Radabstellanlagen. Darüber hinausreichende Forderungen und Konkretisierungen, die sich aus dem

Bürgerbegehren Radentscheid München ergeben, fanden keine ausreichende Berücksichtigung.

Die in den Leitlinien verwendeten Formulierungen werden vom Radentscheid als größtenteils unpräzise und unverbindlich eingeschätzt, unmissverständliche Handlungsanweisungen bekommen Planer damit nicht an die Hand.

Die Leitlinien enthalten darüber hinaus pauschale und teilweise inkonsistente Zahlenangaben. Einige Werte, wie etwa das Ziel-Verhältnis von Lastenradparkplätzen zu Kfz-Parkplätzen oder der maximale Abstand zwischen zwei überdachten Radabstellanlagen werden vom Radentscheid als unrealistisch eingeschätzt und spiegeln daher auch nicht die Forderungen des Radentscheids wider.

Aus den genannten Gründen lehnt der Radentscheid München die Leitlinien für Radabstellanlagen in ihrer gegenwärtigen Form ab.

Der Radentscheid bittet darum, den Beschluss des Kapitels 3: Leitlinien Fahrrad- und Lastenradparken zu verschieben und die Möglichkeit einzuräumen, die Detaillierung von Ziel 4 des Bürgerbegehrens unter inhaltlicher Beteiligung der Initiatoren des Radentscheid München grundlegend zu überarbeiten und hinsichtlich inhaltlicher Dichte, Qualität und Stil an die Kapitel 1 und 2 der Leitlinien anzugleichen. Damit bliebe die Möglichkeit erhalten, auch im Bereich Radabstellanlagen eine hilfreiche Planungsgrundlage für Planer und Entscheider in der städtischen Verwaltung zu erstellen.“

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

zu Kapitel 1:

Der gemeinsam erarbeitete Entwurf des Radvorrangnetzes ist aus Sicht des Mobilitätsreferats eine belastbare Basis, die derzeit für die fachliche Ausarbeitung der IR III (Radvorrangrouten von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren) verwendet wird (siehe Kapitel 3.2). Darüber hinaus sind noch die Belange anderer Fachbereiche zu berücksichtigen sowie alternative Routenvorschläge zu überprüfen.

Zu Kapitel 2:

Wie bereits vom Radentscheid dargelegt und im Leitfaden auch niedergeschrieben, ist das Wesen des Leitfadens, dass dieser bei Bedarf überarbeitet werden kann. Insoweit sieht das Mobilitätsreferat kein Hindernis, auch den Exkurs über rechtliche Rahmenbedingungen in Kapitel 2.1.2 in einer künftigen Arbeitsgruppensitzung gemeinsam im Detail zu besprechen.

Zu den vom REM gewünschten zusätzlichen weißen Randmarkierungen neben vorhandenen Borden und Einfasssteinen führt das Baureferat Folgendes aus:

„Bei den H RSV 2021 handelt es sich nicht um eine Richtlinie, sondern lediglich um eine Veröffentlichung der FGSV als Wissensdokument, dessen Inhalte erst in einem späteren Stadium ggf. in ein R2-Regelwerk (z. B. ERA), oder eine R1-Richtlinie (z. B. RASt) mit aufgenommen werden.

Bereits mit der seitens des Radentscheids geforderten Einfärbung von Radwegen [...] bzw. grünen Begleitmarkierungen bei Radwegen [...] gemäß H RSV werden die Radwege gegenüber den angrenzenden Verkehrsflächen deutlich erkennbar hervorgehoben.

Zusätzliche weiße Randmarkierungen werden als fakultative Zusatzmarkierung in den

Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten Ausgabe 2021 (H RSV 2021) der FGSV genannt. Für angebaute innerstädtische Bereiche führen die H RSV explizit aus: „...*Die Markierung einer Fahrbahnbegrenzung ist in der Regel entbehrlich, wenn ein Bord die Fahrbahnbegrenzung bildet* sowie bei Fahrradstraßen mit kleinräumig wechselnden Regelungen für den ruhenden Kfz-Verkehr.“

Während zusätzliche weiße Randmarkierungen an nicht angebauten Radwegen, d. h. insbesondere in Außenbereichen, auch aus Sicht des Baureferates durchaus vorteilhaft sein können, hält das Baureferat, analog zur FGSV, eine Doppelabgrenzung durch bauliche und markierungstechnische Elemente bzw. Doppellinienmarkierungen für die Abgrenzung der Verkehrsflächen und Sicherheitsstreifen etc. an innerstädtischen Radverkehrsanlagen für nicht erforderlich und entbehrlich.

Unmittelbar an Borde und Einfassteine angrenzende weiße Randmarkierungen stellen technisch zudem einen Sonderfall dar, der mit den in München zum Einsatz kommenden Standardverfahren und Maschinen für Markierungen mit Thermoplastik technisch nicht realisierbar ist. Hier verbliebe lediglich die Möglichkeit von Sonderverfahren wie vorgefertigter Heißplastik oder Kaltspritzplastik, die aus Sicht des Baureferates unter wirtschaftlichen und logistischen Gesichtspunkten (vergleichsweise sehr hohe Kosten und deutlich längere Sperrzeiten der Verkehrswege) nicht vertretbar sind.“

Die zusätzlichen Randmarkierungen haben allerdings, wie vom REM, dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund sowie dem Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats der LHM (siehe Ausführungen im Kapitel 10) ausgeführt, positive Auswirkungen für die Verkehrssicherheit. Deshalb wird das Baureferat beauftragt, diese zusätzlichen Markierungen für das Pilotprojekt Altstadt-Radlring aufzubringen.

Die Verwaltung wird dabei erste Erfahrungen hinsichtlich bautechnischer sowie verkehrlicher Aspekte, Kosten und der förderrechtlichen Auswirkungen sammeln. Auf Basis dieser Erkenntnisse wird dem Stadtrat dann ein Vorschlag zur farblichen Gestaltung und Markierung des Radvorrangnetzes für die Gesamtstadt vorgelegt.

Zu Kapitel 3:

Das Mobilitätsreferat bedauert, dass dieses Kapitel entgegen der bisherigen Abstimmungen in der Arbeitsgruppe so kritisch gesehen und vom Radentscheid faktisch in seiner Gänze abgelehnt wird. Es wird nicht bestritten, dass das Kapitel nicht in einer derartigen Tiefe und Detailtreue wie die vorangegangenen Kapitel verfasst ist und inhaltlich noch zu vertiefen ist. Jedoch sehen wird die Ansicht nicht geteilt, dass dieses Kapitel deswegen in der aktuellen Form nicht in Kraft treten soll. Auch wenn es momentan überwiegend nicht den Ansprüchen des REM genügt, so werden die Inhalte als sinnvolle Basis für die Planung in der Praxis gesehen. Allein schon durch die Zusammenfassung und Darlegung gültiger Stadtratsbeschlüsse wie die „Gesamtkonzeption Fahrradparken München“ oder die in München gängige Praxis bei der Realisierung von Radabstellanlagen, ist das Kapitel z.B. neuen Kolleg\*innen eine Arbeitshilfe und sorgt auch dafür, dass das Thema „Fahrradabstellen“ aktiv mitgedacht und -geplant wird. Darüber hinausreichende Forderungen und Konkretisierungen, die sich aus dem Bürgerbegehren Radentscheid München ergeben, werden in der weiteren Bearbeitung und Diskussion in der Arbeitsgruppe sicher noch ausreichende Berücksichtigung finden. Das Kapitel soll aber, wie die anderen beiden Kapitel auch, schon jetzt konsequent eine gewisse Verbindlichkeit erlangen und als

Ausgangsbasis für die weitere Bearbeitung dienen. Deshalb sieht das Mobilitätsreferat keinen Anlass, die Bekanntgabe dieses Kapitels zu verschieben.

#### **4. Maßnahmenbündel V (Anlagen 5 - 18)**

Bisher liegen dem MOR insgesamt 43 Maßnahmen zur Überplanung im Sinne des 1. Ziels des Bürgerbegehrens Radentscheid (Qualität von Radwegen an Straßen mit hohem Kfz-Aufkommen oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h) vor.

Mit dieser Vorlage werden als fünftes Maßnahmenbündel weitere insgesamt 14 Maßnahmen zur Überplanung im Sinne des Radentscheids vorgeschlagen. Die Maßnahmendetails sind in Anlage 5-18<sup>2</sup> enthalten. Die Maßnahmen wurden mit dem Radentscheid München abgestimmt. Da sich die Maßnahmenbündel I bis IV sowie der Altstadt-Radring schwerpunktmäßig auf den Planungsbezirk Mitte beziehen, wurden diesmal verstärkt die Außenbereiche betrachtet. Für den Planungsbezirk Mitte (Stadtbezirke 1-9 und 25) wurde in die Liste daher nur die Nymphenburger Straße wegen des vordringlichen Handlungsbedarfs eingebracht. Die Gesamtzahl der vorgeschlagenen Straßen und die Lage im Netz außerhalb der Mitte orientiert sich neben den örtlichen Rahmenbedingungen an den zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen des Mobilitätsreferates.

Folgende Maßnahmen werden in diesem Maßnahmenbündel vorgeschlagen:

- Baubergerstraße zwischen Georg-Mooseder Straße und Skagerrakstraße
- Bergsonstraße zwischen An der Langwieder Haide und Rupert-Bodner-Straße
- Candidstraße zwischen Candidplatz und Gerhardstraße
- Kirchseeoner Straße zwischen Rosenheimer Straße und Innsbrucker Ring
- Max-Joseph-Brücke zwischen Widenmayer / Ifflandstraße und Mauerkircherstraße
- Nymphenburger Straße zwischen Landshuter Allee und Stiglmaierplatz
- Schäftlarnstraße zwischen Brudermühlstraße und Tierparkstraße
- Schlierseestraße zwischen Schwanseestraße und Werinherstraße
- St.-Veit-Straße zwischen Heinrich-Wieland-Straße und Kreillerstraße
- Schwanseestraße zwischen Schlierseestraße und Ständlerstraße
- Situlistraße zwischen Floriansmühlstraße und Frankfurter Ring
- Theodolindenplatz
- Truderinger Straße zwischen Max-Rotschild-Straße / Schmuckerweg und Wasserburger Landstraße
- Wolfratshauer Straße zwischen Boschetsrieder Straße und Schmiedberg

#### **5. Bericht über die bauliche Umsetzung der beschlossenen Radentscheidmaßnahmen**

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.02.2022 "Verfahrensbeschleunigung zur baulichen Umsetzung von Radentscheidmaßnahmen durch das Baureferat" (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04708) wurde das MOR gebeten, in Abstimmung mit dem Baureferat die Berichterstattung zur baulichen Umsetzung der Radentscheidmaßnahmen einschließlich der voraussichtlichen Finanzbedarfe entsprechend den Projektständen als

2 Anmerkung: Quelle der Luftbilder in den Anlagen 5-18 Geoinfo LHM.

gesondertes Kapitel in den jährlichen Sachstandsbericht für den Mobilitätsausschuss aufzunehmen. In diesem Kapitel berichtet das Baureferat über den Sachstand derjenigen Radentscheidungsmaßnahmen, für die der Stadtrat dem Baureferat bereits einen Auftrag zur baulichen Umsetzung erteilt hat.

Nach dem Umsetzungsbeschluss konkretisiert das Baureferat die Planung, stimmt sie mit den planungsbeteiligten Dienststellen ab, ermittelt die Kosten, führt die Projektgenehmigung herbei, schreibt die Maßnahme aus, führt die Ausführungsgenehmigung herbei und beauftragt die Ausführung. Gemäß Beschluss vom 02.02.2022 erfolgt die Projekt- und Ausführungsgenehmigung in der Regel verwaltungsintern.

### Umsetzungsbeschlüsse im Jahr 2021

UB	Maßnahme	Projektstand (11/22)				aktuelle Projektkosten [Mio. €]	geplante Fertigstellung
10/21	St.-Magnus-Straße	PG	AG	IB	F	3,9	2025
10/21	Stadelheimer Straße	PG	AG	IB	F	0,97	2023

Legende:

UB = Umsetzungsbeschluss

PG = Projektgenehmigung

AG = Ausführungsgenehmigung

IB = im Bau

F = fertiggestellt

■ = erfolgt

### Umsetzungsbeschlüsse im Jahr 2022

Bis Redaktionsschluss lagen keine weiteren Umsetzungsbeschlüsse im Jahr 2022 vor. Die Berichterstattung für die in 2022 evtl. noch folgenden Umsetzungsbeschlüsse erfolgt daher im nächsten Sachstandsbericht.

## 6. Weitere Bausteine zur Umsetzung des Radentscheids

### 6.1. Meldeplattform Radverkehr

Die Meldeplattform Radverkehr ist ein bürgernahes Angebot, um Anliegen zur Verbesserung des Radverkehrs in München an die Stadtverwaltung heranzutragen. Unter <https://muenchenunterwegs.de/meldeplattform-radverkehr> können Münchner\*innen Hinweise, Fragen und Lob rund um den Radverkehr in München einbringen. So können beispielsweise Ampelschaltungen für Radfahrer\*innen überprüft und gegebenenfalls optimiert werden. Darüber hinaus helfen diese Meldungen, weitere Problemstellen zu identifizieren, die sich aus den sonstigen Überwachungen und Beobachtungen bislang nicht erkennen lassen. So leistet die Meldeplattform im Bereich der Baustelleneinrichtung wertvolle Dienste, da auf mögliche Problemstellen hingewiesen werden kann. Anregungen, die eine größere Umbaumaßnahme ansprechen, werden bei anstehenden Planungen zur Prüfung hinzugezogen. Außerdem kann die Stadt ein Stimmungsbild anhand der Meldungen ablesen.

Seit Freischaltung der Meldeplattform im Juni 2021 wurden bislang knapp 2.500 Anliegen gemeldet. Die Anzahl der eingehenden Anliegen ist deutlich höher als vor Einführung der Meldeplattform. Gerade in den Startwochen sind sehr viele Meldungen eingegangen. Die Anliegen konnten bisher noch nicht alle abgearbeitet werden, da Kapazitäten für eine zeitnahe Bearbeitung einer solchen Anzahl von Meldungen noch ausgebaut werden müssen. Aktuell leisten die Mitarbeitenden (die Anliegen betreffen vor allem das Mobilitätsreferat und das Baureferat) die Arbeit an der Meldeplattform zusätzlich zu ihren bestehenden Aufgaben. Darüber hinaus unterscheiden sich die Anliegen in ihrer Komplexität und bedürfen teilweise einer referatsübergreifenden Abstimmung verbunden mit vor-Ort-Terminen. Die Meldungen sowie die Antworten werden auf einer Karte auf der Meldeplattform dargestellt. Dadurch schafft die Landeshauptstadt München zusätzliche Transparenz für die Nutzer\*innen, Bezirksausschüsse und Interessensgruppen. Aktuell befindet sich die Meldeplattform noch in der Testphase. Sie soll langfristig zu einer Informationsplattform ausgebaut werden, durch die Nutzer\*innen Informationen beispielsweise zu Fahrradstraßen, zu aktuellen Beschlüssen, Maßnahmen beim Radverkehr oder Zukunftsplanungen auf der Übersichtskarte erhalten.

## **6.2. Kommunikation, Marketing, Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Radverkehr**

Ein besonderes Anliegen des Mobilitätsreferats ist es, die Bürger\*innen zum einen zum Radfahren zu ermutigen und zu ertüchtigen und ihnen zum anderen, die Vorteile des Radfahrens im Rahmen der Verkehrswende aufzuzeigen. Hierfür werden im Rahmen des Fahrradmarketings eine Vielzahl an Angeboten gemacht:

So werden in den verschiedenen Stadtvierteln beispielsweise Informationsevents rund um das Thema Fahrradstraßen durchgeführt, in denen den Bürger\*innen die Regeln der Fahrradstraße und die Gründe, warum sie eingerichtet werden, nahe gebracht. Es werden Radtouren durch die jeweiligen Viertel oder mit speziellen Schwerpunkten für Interessierte und Pedelectrainings mit speziellem Augenmerk auf die älteren Zielgruppen angeboten.

Mit dem Angebot von Radl-Sicherheitschecks, mobilen Fahrradwerkstätten und Workshops zum Thema Rad(reparatur) für Familien, die ebenfalls im ganzen Stadtgebiet durchgeführt werden, soll den Bürger\*innen das Radeln auf verkehrssicheren Fahrrädern ermöglicht werden. Der Münchner Radflohmarkt, den das Mobilitätsreferat im Rahmen des Fahrradmarketings einmal im Jahr veranstaltet, soll Bürger\*innen zudem die Möglichkeit geben, sichere gebrauchte Räder zu einem guten Preis zu erwerben.

Des Weiteren gibt es das Angebot eines Übungstags in 3. Klassen für Schulen mit besonderem Bedarf als Vorbereitung auf die Radfahrprüfung, das die jüngeren Verkehrsteilnehmenden für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr schulen und ihnen das Radfahren schmackhaft machen will.

Weitere Angebote mit erfreulichen Teilnehmerszahlen sind seit vielen Jahren das Schul- und STADTRADELN. Diverse Printprodukte rund um das Thema Radfahren werden ebenfalls angeboten.

Weitere Informationen auf [www.muenchenunterwegs.de](http://www.muenchenunterwegs.de).

### 6.3. Aktuelle Forschungsprojekte zum Radverkehr

#### **Internationaler Erfahrungsaustausch zur Radverkehrsförderung im Rahmen des EU-Projektes CIVITAS-Handshake**

Im EU-Verbundprojekt "CIVITAS HANDSHAKE" arbeitet die Landeshauptstadt München an Ansätzen zur Stärkung des Radverkehrs und der lokalen Fahrradkultur. Das Projekt (Laufzeit September 2018 - August 2022) fördert den Wissens- und Erfahrungsaustausch der drei Vorreiterstädte München, Amsterdam und Kopenhagen untereinander, aber auch mit zehn weiteren europäischen Städten (Brügge, Bordeaux, Cádiz, Dublin, Greater Manchester, Helsinki, Krakau, Riga, Rom und Turin), die den Radverkehr in ihrer Stadt gezielt stärken wollen. München betreut im speziellen die Städte Cádiz und Krakau und hat den inhaltlichen Fokus auf Mobilitätsmarketing und -bildung.

Neben digitalen Austauschformaten wie z.B. Workshops zu gezielten Themen (Fahrradparken, Bikesharing-Systeme, Organisationsstrukturen, u.Ä.), an denen sich Fachexpert\*innen aller 13 teilnehmenden Städte beteiligen können, gab es 2021/22 auch spezielle digitale „Masterclasses“, in denen sich Fachexpert\*innen aus München, Amsterdam, und Kopenhagen zu Themen wie Knotenpunktgestaltung, Grüne Welle für Radfahrende ausgetauscht haben. Aus diesem Austausch und den vielfältigen Diskussionen wurden einige Punkte für eine mögliche Umsetzung in München als Inspiration mitgenommen.

Neben den digitalen Austauschformaten konnten im ersten Halbjahr 2022 auch wieder Präsenzveranstaltungen durchgeführt werden. So gab es Anfang April eine 3-tägige Fachexkursion nach Amsterdam, an der insgesamt sieben MOR-Mitarbeiter\*innen teilgenommen und sich mit Kolleg\*innen aus Amsterdam und Kopenhagen ausgetauscht haben. Anfang Mai wurden Fachexpert\*innen und politische Vertreter\*innen aus unseren Partnerstädten Cádiz und Krakau zu einer 5-tägigen Study Tour in München eingeladen. In diesen Rahmen wurden innovative Radverkehr-Fördermaßnahmen präsentiert und diskutiert.

#### **Beseitigung von Umsetzungshemmnissen in der kommunalen Radverkehrsplanung – soziotechnische Innovationen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten – KoRa**

Ziel des Forschungsvorhabens ist, die Effektivität ambitionierter Radverkehrspolitik zu verbessern. Dazu gehört es, Radverkehr als Teil einer integrierten Verkehrspolitik und Stadtentwicklung wahrzunehmen und sowohl Schnittstellen zu als auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern zu berücksichtigen. Es sollen Prozesse der Radverkehrsplanung und deren Umsetzung analysiert, Hemmnisse der Radverkehrsförderung identifiziert und Lösungsansätze in einem Leitfaden aufgezeigt werden.

Das Vorhaben wird in drei Modellkommunen (München, Aachen, Potsdam) die Zusammenarbeit der verwaltungsinternen und -externen Akteure (inkl. möglicher Stadt-Umland-Beziehungen), Aufgaben, Prozesse und Umsetzungshemmnisse analysieren und geeignete Lösungen entwickeln sowie diese in Aktionsplänen verankern. Ein regelmäßiger Austausch mit einem im Projekt etablierten Städtenetzwerk weiterer Kommunen, die vor vergleichbaren Aufgaben stehen („Radentscheid-Städte“), sichert hilfreiche Inputs bei der Problemanalyse und -lösung sowie eine erweiterte Identifikation von Hemmnissen und Lösungsansätzen.

Um nicht nur die Hemmnisse innerhalb und außerhalb der kommunalen Verwaltung zu identifizieren, sondern diese sowohl effizient als auch effektiv zu beseitigen und geeignete Verfahren und Hilfsmittel zu entwickeln, besteht das Verbundvorhaben aus Experten mit

den Kernkompetenzen Radverkehrs- und Mobilitätsforschung, Kommunikation, Organisation, Changemanagement, Verwaltungswissenschaften und digitale Tools.

#### 6.4. Fördermitgliedschaft ADFC

Die Landeshauptstadt München ist Gründungsmitglied (2012) der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Bayern (Mitgliedsbeitrag: 5000 € pro Jahr) und ebenfalls langjähriges Mitglied der European Cyclists Federation (Mitgliedsbeitrag : 3000 € pro Jahr), des europäischen Dachverbands für Radverkehr.

Der lokale Kreisverband des ADFC arbeitet sowohl im Bereich der Mobilitätsbildung und im Mobilitätsmanagement und setzt sich mit seinen Aktivitäten dafür ein, Münchner\*innen für das Fahrrad als Verkehrsmittel zu gewinnen.

Das Mobilitätsreferat arbeitet derzeit beispielsweise im Rahmen der Meldeplattform Radverkehr eng mit dem ADFC zusammen und ist im kontinuierlichen Austausch mit den Ehrenamtlichen des Vereins.

Durch die Übernahme des Radentscheids wurden verschiedene Arbeitsgruppen geschaffen, in der eine große Zahl von Ehrenamtlichen aus dem ganzen Bündnis beteiligt sind. Über die Arbeit dieser Projektgruppen wird im vorliegenden Beschluss berichtet. Der ADFC als ein Bündnispartner des Radentscheids wickelt die finanziellen Aspekte des Bündnisses Radentscheid ab und stellt unter anderem auch Büroräume für das Bündnis zur Verfügung.

Der ADFC bietet die Möglichkeit einer Fördermitgliedschaft für Einzelpersonen, Unternehmen und Kommunen an. Der Jahresbeitrag hängt vom Haushaltsvolumen der Kommune ab. Für Kommunen mit einem Haushaltsvolumen ab 1 Mrd. € ist ein Mindestbeitrag von 2.000 € vorgesehen.

Basierend auf dem aktuellen Haushaltsvolumen der Landeshauptstadt München von ca. 8 Mrd. € aus dem Jahr 2021 wird vorgeschlagen, den ADFC mit einer jährlichen Summe von 15.000 € zu unterstützen. Der ADFC verwendet dann einen geringeren Teil dieser Summe auf Bundesebene. Der größte Teil des Jahresbeitrags wird jedoch direkt dem Kreisverband München zugute kommen.

#### Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.01.2023.

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe zahlungswirksame Kosten</b>	15.000,00 € ab 2023		
davon:			
<b>Personalauszahlungen (Zeile 9)*</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**</b> KST 23xxxxxx IA 638100000	15.000,00 €	0,00 €	0,00 €



Sachkonto 651000			
Transferauszahlungen (Zeile 12) KST 23xxxxxx IA 63xxxxx Sachkonto	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)***</b> KST 23xxxxxx IA 63xxxxx Sachkonto	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Die Finanzierung erfolgt aus der Finanzposition 6300.950.1110.6 „Nahmobilitäts-pauschale“.

## 6.5. Radschnellverbindungen

### Pilot-Radschnellverbindung München – Garching / Unterschleißheim

Der innerhalb des Münchner Stadtgebietes verlaufende Teil der Radschnellverbindung (RSV) wird Radschnellweg Münchner Norden (RSMN) genannt und wurde in 7 Planungsabschnitte unterteilt:

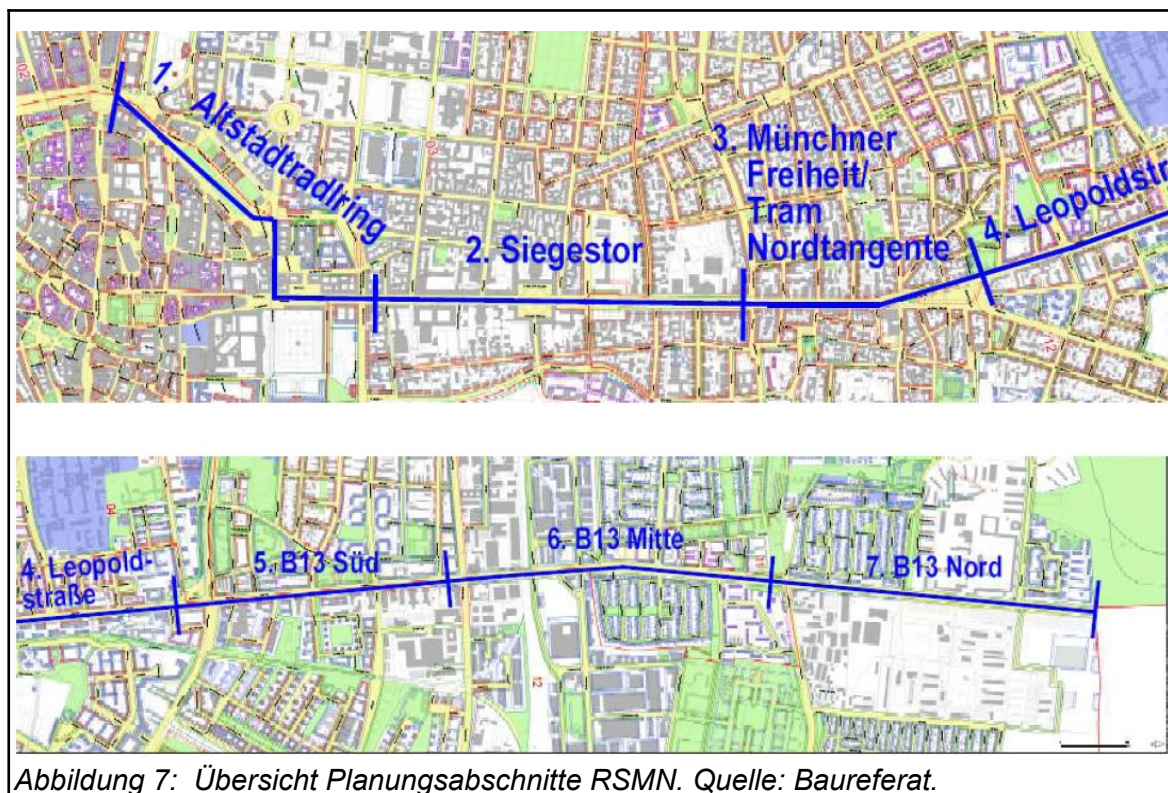


Abbildung 7: Übersicht Planungsabschnitte RSMN. Quelle: Baureferat.

- RSMN1 (Altstadt-Radring)

Die Projektgenehmigung (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721) wurde am 29.09.2021 in der Vollversammlung des Stadtrates behandelt:

- RSMN1A (Lenbachplatz/ Maximiliansplatz)  
Für Teil A wurde das Projekt genehmigt. Das Baureferat wurde beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen.  
Der Baubeginn war am 29.08.2022.
- RSMN1B (Brienner Straße, Odeonsplatz, Ludwigstraße)  
Das Baureferat wurde beauftragt, für den Bereich Odeonsplatz und Ludwigstraße einen zusätzlichen Gestaltungswettbewerb mit Ideenteil durchzuführen. Vorab muss das Mobilitätsreferat als Grundlage für den Wettbewerb die Funktion der Ludwigstraße, Brienner Straße und des Odeonsplatzes definieren und dem Stadtrat zur Entscheidung vorlegen.

- RSMN2 (Siegestor)

Nach der europaweiten Ausschreibung der Verkehrsanlagenplanung für die Abschnitte 2 bis 4 und der verkehrstechnischen Untersuchung läuft aktuell die Vorplanung. Da sich die Umsetzungsziele der bisherigen Machbarkeitsstudie der RSV und des Radentscheids teilweise entgegenstehen (Radfahrstreifen / baulicher Radweg), muss das Mobilitätsreferat zunächst verkehrstechnisch die Raumaufteilung und Leistungsfähigkeit der Straßen untersuchen. Das Baureferat unterstützt mit der Verkehrsanlagenplanung das Mobilitätsreferat. Ergebnisse wird das Mobilitätsreferat für einen Entscheidungsvorschlag zur Vorzugsvariante im Mobilitätsausschuss vorlegen.

- RSMN3 (Tram Nordtangente)

Dieser Abschnitt wird von den SWM mit dem Projekt Tram Nordtangente (TNT) mit bearbeitet und berücksichtigt bereits die RSV. Der Stadtrat hat aktuell die SWM mit einer Überplanung der vorgelegten Planung beauftragt.

- RSMN4 (Leopoldstraße)

Gleicher Sachstand wie bei Abschnitt 2, jedoch wird Abschnitt 2 priorisiert bearbeitet.

- RSMN5-7 (Bundesstraße B13)

Die Bestandsvermessung ist abgeschlossen. Derzeit läuft die europaweite Ausschreibung der Verkehrsanlagenplanung für die Abschnitte 5 bis 7.

### **Radschnellverbindungen in München und Umland**

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien, die Priorisierung und das weitere Vorgehen der Radschnellverbindungen sind im Beschluss „Radschnellverbindungen in München und Umland: Ergebnisse der sechs vertieften Machbarkeitsstudien und Empfehlung zur vertieften Planung und Umsetzung einer ausgewählten Trasse“ der Vollversammlung vom 27.04.2022 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04418) dargestellt. Die radialen Strecken verlaufen von München nach Dachau, Markt Schwaben, Oberhaching, Starnberg und Fürstentfeldbruck.

Die vertiefte Planung der priorisierten Radschnellverbindung München – Markt Schwaben wird in einzelne Planungsabschnitte aufgeteilt. Erste Gespräche zwischen den drei betei-

lichten Projektpartnern Landkreis München, Landkreis Ebersberg und der Landeshauptstadt München zu den Themen Planungsvereinbarung und Förderantrag haben bereits im Mai, Juni und Juli 2022 stattgefunden, weitere Abstimmungen folgen. Im weiteren Projektablauf der Landeshauptstadt München wird zunächst die Bestandsvermessung veranlasst.

## 6.6. Protected Bike Lanes

Zum dauerhaften Schutz gegen Befahren durch Kraftfahrzeuge im Längsverkehr oder unrechtmäßiges Parken können Radfahrstreifen zusätzlich durch Schutzelemente (Protected Bike Lanes - PBL), die die Markierung verdeutlichen und das Überfahren durch Kraftfahrzeuge erschweren, von der Fahrbahn getrennt werden. Die Schutzeinrichtungen werden im Bereich eines Sicherheitsraums, jedoch nicht in der Fahrbahn selbst auf dem Fahrbahnbelag aufgebracht (siehe Abbildungen in Anlage 19<sup>3</sup>). Sie ersetzen keine Verkehrszeichen bzw. Verkehrseinrichtungen. An Einmündungen und Grundstückszufahrten sowie an Haltestellen wird die Schutzeinrichtung unterbrochen. Die Schutzelemente kommen nur dort zum Einsatz, wo sich rechts daneben keine Parkplätze oder Ladezonen befinden. Da für keines der (bisher aber schon in anderen Städten im Einsatz befindlichen) Schutzelemente eine offiziell zertifizierte Zulassung für den Einsatz im Dauerbetrieb vorliegt, steht nicht abschließend fest, ob derartige Elemente auch dafür geeignet sind. Zudem ist noch nicht klar, wie sie sich auf die Verkehrssicherheit, den Straßenunterhalt und das Verkehrsgeschehen auswirken. Es wurde daher ein Verkehrsversuch eingerichtet.

Auf folgenden Straßen werden die Elemente im Zeitraum zwischen Mai 2022 und Mai 2023 getestet:

- Domagkstraße zwischen Hans-Döllgast-Straße und Haltestelle Domagkstraße: (Leitschwellen (weiß) mit Klemmfix)
- Domagkstraße östlich der Haltestelle Domagkstraße und kurz vor dem Beginn der Parkbucht in Fahrtrichtung Osten westlich der Alfred-Arndt-Straße: (Klebebord)
- Brienner Straße (Nordseite) zwischen Karolinenplatz und Arcisstraße: (WandOrca CycleLane-Separator)
- Kapuzinerstraße (Nordseite) zwischen Thalkirchner Straße und Pestalozzistraße: (BordsteinOrca CycleLane-Separator)
- Plinganserstraße (Ostseite) zwischen ggü. Dudenstraße und Am Harras: (Leitbord)

Laufender Versuch und geplantes weiteres Vorgehen:

Zur Ermittlung der Einsatztauglichkeit für den dauerhaften Betrieb und zur Beobachtung des Verkehrsgeschehens wurden alle fünf Elemente auf den ausgewählten Teststrecken aufgebracht und werden von einem externen Planungsbüro untersucht. Die Elemente und die Strecken wurden mit den Vertretern des Bündnisses Radentscheid München abgestimmt. Die Umsetzung erfolgte zwischen Mai und Juni 2022. Der Versuch läuft parallel für alle Strecken und ist mindestens auf eine Dauer von einem Jahr angelegt, die es erlaubt, die Elemente im Sommer- wie im Winterbetrieb sowie bei allen Wetterlagen auf einen mehrjährigen (z.B. als provisorische Übergangslösungen bis zu einem späteren Umbau) und auch dauerhaften Einsatz hin zu testen. Wenn die Witterungsbedingungen alle benö-

3 Anmerkung: Quelle der Fotos LHM 2022.

tigten Untersuchungen in dem einen Jahr nicht erlauben, z.B. weil es in diesem Zeitraum keinen Schnee geben sollte, wird sich der Versuch entsprechend verlängern. Unabhängig von dem Verkehrsversuch zur technischen Eignung werden die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für einen dauerhaften Einsatz derzeit noch abgestimmt.

Nach Abschluss des Verkehrsversuchs sowie der verkehrsrechtlichen Prüfungen wird dem Stadtrat ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen vorgelegt.

### **6.7. Datenstrategie/-modell und Hochrechnungsverfahren für den Radverkehr**

Die Datenstrategie des Mobilitätsreferats, die aktuell ausgearbeitet wird, hat zum Ziel, die Teilstrategien und Umsetzungsprogramme der Mobilitätsstrategie 2035 zu begleiten und kontinuierlich zu evaluieren, um beispielsweise Verkehrsaufkommen, Erreichbarkeit, Flächenverteilung oder Aufenthaltsqualität zu messen. Hier kommt der Verbesserung der Datenqualität für den Radverkehr eine wichtige Rolle zu. Aus diesem Grund muss sowohl die Quantität als auch Qualität der bestehenden Datengrundlagen verbessert werden:

Ein Beispiel für quantitative Ausweitung ist die Erhöhung der Zahl der Dauerzählstellen, um eine bessere Abdeckung im Stadtgebiet zu erreichen und unterschiedliche Zielgruppen mit neuen Standorten, z. B. Radverkehr in neu gebauten Quartieren, Langstreckenpendelrouten oder Vorortradverkehr, abdecken zu können. Es ist vorgesehen, die Zahl der Dauerzählstellen in München bis Anfang des Jahres 2023 von sechs auf zehn ausgeweitet. Ziel ist es, die Anzahl im Stadtgebiet sukzessive auf rund 20 Dauerzählstellen zu erhöhen.

Als Beispiel für Verbesserungen in der Aussagekraft von Verkehrsdaten kann das neue Verfahren zur Hochrechnung von Kurzzeitzählungen mittels Machine Learning genannt werden, das vom Innovation Lab von it@M entwickelt wurde, sodass Zählraten von Kfz- und Radverkehr als Tageswerte vergleichbar vorliegen. Mit dieser Methode können die Zählraten aus Kurzzeitzählungen (06-10 Uhr, 15-19 Uhr) seit Februar 2022 auch für den Radverkehr auf Tageswerte hochgerechnet werden.

Um verlässliche Aussagen über die Bedeutung des Radverkehrs in der gesamtstädtischen Bevölkerung treffen zu können, wird aktuell an der Umsetzung einer kontinuierlichen Bevölkerungsbefragung zum Mobilitätsverhalten gearbeitet, um beispielsweise die Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung und des Radverkehrsanteils am Modal Split in zeitlich engen Abständen ermitteln zu können. Neben der Studie „SrV – Mobilität in Städten“, die für das Jahr 2023 und danach in 5-jährigem Erhebungsturnus geplant ist, soll eine jährliche, in ihrem Umfang kleinere, Panelbefragung das Mobilitätsverhalten der Münchner Bevölkerung erfassen. Eine kontinuierliche Analyse des Verkehrsaufkommens und des Verkehrsverhaltens ist eine Voraussetzung für die zielgerichtete Planung und Bewertung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, um diese besser an die Bedürfnisse des Radverkehrs anzupassen.

### **6.8. Fahrraddetektion / Zählerschleifen**

In der Lichtsignalanlagen(LSA)-Planung werden die Induktionsschleifen auf der Fahrbahn für Grünzeitverlängerung oder Anforderung der motorisierten Individualverkehre (MIV) ver-

wendet, welche auch gleichzeitig Verkehrszahlen für den MIV liefern. Die Induktionsschleifen für die Radfahrenden werden momentan in der Regel als eine zusätzliche Möglichkeit zum Druckknopf für Anforderungs-Lichtsignalanlagen benutzt. Analog dazu werden Induktionsschleifen in der Regel ebenso zur Anforderung einer Freigabe für Radfahrende verwendet.

An 19 Stellen (Z.B. LSA Bergmann-/Landsberger Str. oder LSA Hufelandstr./ Oberhofer Weg) im Stadtgebiet könnten diese Induktionsschleifen als Zählschleifen verwendet werden.

An der Dauerzählstelle Margarethenstraße werden die Zählwerte der Dauerzählstellen mit den Werten der Induktionsschleifen für Radfahrende verglichen, sobald letztere zur Verfügung stehen. Insofern sich die Messung mittels Induktionsschleifen als hinreichend genau erweist, können bei der künftigen Planung der Radentscheidmaßnahmen mehr Induktionsschleifen, die sowohl für Grünzeitverlängerung für Radfahrende als auch zur Radzählung geeignet sind, eingesetzt werden.

## **6.9. Ausgewählte Radprojekte des Mobilitätsreferats**

Neben den Planungen zu den 43 Maßnahmen zum Ziel 1 des Radentscheids werden laufend Verkehrsprojekte im Mobilitätsreferat geplant, in denen die Forderungen des Radentscheids berücksichtigt werden. Im Folgenden eine Auswahl:

### **Tramprojekte**

Straßen- bzw. Tramgleisbegleitende Radwege bei den Planungen zur Tramwesttangente und Tram Münchner Norden (vgl. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 27.07.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06224)

### **Machbarkeitsstudien**

- Raumaufteilung Freisinger Landstraße, Lerchenstraße und Lochhausener Straße mit Beschlussvorlage voraussichtlich noch in 2022, Verbesserung Rad-/ Gehwegverbindung
- Eichenauer Straße, Pasing Nord mit Verbesserungen für alle Verkehrsarten im Bereich des direkten Bahnhofsumfeldes

### **Radverkehrskonzepte**

- Radverkehrskonzept München Nord (BA 10,11,12 und 24): Weiterentwicklung des bestehenden Radroutennetzes durch Prüfung und Befahrung bzw. als Grundlage zur aktuellen Netzplanung
- Radverkehrskonzept München West (BA 22), „CONSUL 2021 – 2022“ (Verkehrskonzept BA 22): Weiterentwicklung des bestehenden Radroutennetzes mit Online-Beteiligung bzw. Diskussion

### **Fahrradparken**

- Teilkonzept Radabstellanlagen an zentralen Radverkehrszielen im Münchner Norden
- Prüfung einer unterirdischen Abstellanlage für Fahrräder am Bahnhof Pasing Nord
- Konzept für das bauzeitliche Fahrradparken am Hauptbahnhof
- B+R Flügel Arnulfstraße Machbarkeitsuntersuchung B+R U4/5

### **Bauleitplanungen mit Verbesserung des Radverkehrs**

- Bebauungsplan Lerchenauer Straße mit direkter Rad-/Gehwegverbindung zum S-/ U-Bahnhaltefeldmoching
- Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee: Planung von drei Fuß- und Radwegeverbindungen Die Fuß- und Radwegbrücke über die Offenbachstraße nördlich der Bahntrasse ist derzeit schon in Ausführung (siehe Kapitel 3.1.5.). Die anderen beiden Verbindungen (Fuß- und Radwegbrücke Paul-Gerhardt-Allee / Am Knie und Fuß- und Radwegbrücke südlich Berduxstraße / Nymphenburger Schlosspark) sind im 3. Maßnahmenpaket des Bauprogramms „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr“ mittel- bis lang-fristig geplant
- Bebauungsplan 1956a „Orleanshöfe“ mit Anlage eines Zweirichtungsradweges entlang des Baugebietes in der Orleansstraße (zwischen Elsässer Straße und Haidenauplatz)
- Neugestaltung des Fuß- und Radwegenetzes am Stadtrand in Zusammenhang mit der Planung zum 2. U-Bahn-Betriebshof an der Carl-Wery-Straße

### **Weitere wesentliche Straßenplanungsprojekte mit Verbesserung des Radverkehrs**

- Schwere-Reiter-Straße zwischen Leonrodplatz und Ackermannstraße – Neuaufteilung des Straßenraums unter Berücksichtigung der Vorgaben des Radentscheids und Verbesserung der Querungsbeziehungen für den Fuß- und Radverkehr
- Balanstraße (Abschnitt Werinherstr. - St.-Martin-Str.; Zusammenarbeit mit Baureferat Tiefbau)
- Hochäckerstraße (erstmalige Aufteilung des Straßenraums und Schaffung von Radinfrastruktur)
- Johanneskirchner Straße (Radweglückenschluss in Verbindung mit Trambahnmaßnahme)
- Tegernseer Landstraße zwischen Otterstraße und Grünwalder Straße (Radweglückenschluss)

### **6.10. Sonderlösungen Schutzstreifen**

Für manche Straßen können aufgrund von räumlichen oder planerischen Gegebenheiten keine Radverkehrsanlagen im Sinne des Radentscheids realisiert werden. Um in diesen Fällen trotzdem eine Verbesserung der heutigen Situation zu erreichen wird in diesen Fällen auf das Instrumentarium der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zurückgegriffen. Im Folgenden zwei Beispiele für solche Projekte:

#### **Eggenfeldener Straße zwischen Weltenburger Straße und Hultschiner Straße**

Aufgrund der Eigentumsverhältnisse der angrenzenden Flurstücke ist die Umsetzung Radentscheidskonformer Radverkehrsanlagen in der Eggenfeldener Straße im Abschnitt zwischen Weltenburger Straße und Hultschiner Straße kurz- bzw. mittelfristig nicht realistisch. Aus dem Bezirksausschuss und der Bevölkerung wurde in der Vergangenheit jedoch wiederholt der Wunsch nach Radverkehrsanlagen im genannten Abschnitt geäußert. Es handelt sich um eine Hauptverkehrsstraße mit einer Fahrbahnbreite von ca. 7,00 m. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Es besteht die Möglichkeit, beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,25 m zu markieren. Somit verbleibt eine Kernfahrbahn von ca. 4,50 m; die Leitlinie in der Fahrbahnmitte wird entfernt (vgl. Kapitel 3.2

der ERA). Die Lösung wurde vorab mit den Initiator\*innen des Radentscheids im November 2021 in der AG „Aktuelle Radverkehrsprojekte“ abgestimmt und fand dort Zustimmung. Langfristig wird eine weitergehende Lösung angestrebt.

### **St.-Veit-Straße zwischen Kreillerstraße und Josephsburgstraße**

Die St.-Veit-Straße zwischen Heinrich-Wieland-Straße und Kreillerstraße wurde wie oben dargestellt in das Maßnahmenbündel 5 aufgenommen (Anlage 15). Es sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden; lediglich die Gehbahn ist für den Radverkehr freigegeben. Ziel ist eine Radentscheids-konforme Gestaltung des Abschnitts. Um kurzfristig Verbesserungen für den Radverkehr zu erzielen, wird auf der Westseite zwischen Kreiller- und Josephsburgstraße ein Schutzstreifen angeordnet. Dies wurde unter anderem vom örtlichen Bezirksausschuss beantragt (BA-Antrag Nr. 14-20 / B 00344); außerdem wurde der Wunsch nach einer Verbesserung für den Radverkehr in diesem Abschnitt von Bürger\*innen an die Verwaltung herangetragen. Der Übergangslösung wurde seitens der Initiator\*innen des Radentscheids im Mai 2022 in der AG „Aktuelle Radverkehrsprojekte“ zugestimmt.

## **6.11. Einbahnstraßenöffnungen**

Von den rund 700 Einbahnstraßen in München sind mittlerweile insgesamt 430 Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben. Ca. 27 Straßen sind aktuell in Bearbeitung bzw. z.B. auf Grund von Baustellen zurückgestellt. Insgesamt sind somit gut 90 % aller Einbahnstraße überprüft.

## **6.12. Fahrradstraßen**

Im Stadtgebiet München sind inzwischen 91 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von 43 km ausgewiesen.

München ist mit seinen 91 Fahrradstraßen weiterhin vermutlich die Stadt mit den meisten Fahrradstraßen und der größten Gesamtlänge in Deutschland. Die in München eingerichteten Fahrradstraßen haben sich nach den Ergebnissen der Evaluation der Fahrradstraßen im Jahr 2016 als wirksames Mittel zur Förderung des Radverkehrs erwiesen. Der in dieser Evaluation entwickelte Standard für zukünftiges Vorgehen sieht eine Bevorrechtigung von Fahrradstraßen entlang von Fahrradhaupttrouten im Nebenstraßennetz und die entsprechende Beschilderung und Markierungen vor, außerdem große Verkehrszeichen und große Piktogramme, sowie die Anlage von Sicherheitstrennstreifen neben Flächen, die zum Parken von Kfz genutzt werden. Als Pilotrouten wurden zwei Radrouten umgesetzt, bei denen Fahrradstraßen mit einer Bevorrechtigung gegenüber Nebenstraßen ein wesentliches Element darstellen. Untersucht wurden die Routen von Nymphenburg über den Olympiapark bis zum U-Bahnhof Petuelring sowie die Clemensstraße mit einem Teil der anschließenden Saarstraße.





Mit der Evaluation wurde ein externes Gutachterbüro beauftragt. Die Aufgabenstellung für das Projekt war, zu untersuchen, wie sich die umgesetzten Maßnahmen auf die Verkehrsteilnehmenden auswirken. Kernpunkte waren dabei, ob aus Sicht von verschiedenen Beteiligten Nachbesserungen im Bestand erforderlich sind und welche Aspekte beim weiteren Vorgehen zur Einrichtung und Bevorrechtigung von Fahrradstraßen künftig ggf. zu berücksichtigen sind. Aus Sicht des gutachtenden Büros sind Kriterien für eine „gute Fahrradstraße“ u. a. ein hohes Sicherheitsniveau (objektiv im Unfall- und Konfliktgeschehen nachweisbar wie auch subjektiv empfundenes) und ein hoher Fahrkomfort für den Radverkehr. Der Fokus der Aufgabe lag dabei vor allem auf der Untersuchung der Bevorrechtigung der Fahrradstraßen, die durch innovative bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen als Pilotprojekte auf den beiden Strecken umgesetzt wurde. Im Versuchszeitraum von ca. 2 Jahren wurde das Unfallgeschehen, das Verkehrsaufkommen, das Verkehrsverhalten und die Verkehrssicherheit auf den Pilotrouten untersucht.

Im Ergebnis haben sich die an den Pilotrouten umgesetzten baulichen und markierungstechnischen Maßnahmen bewährt.

Auch die Bevorrechtigung der Fahrradstraßen auf den Pilotrouten hat an der deutlichen Mehrzahl der Knotenpunkte nicht zu Problemen geführt und sich demnach bewährt. Im Einzelnen wurden vom Gutachter konkrete Vorschläge zum weiteren Betrieb dieser Routen und zur Optimierung der baulichen Gegebenheiten gemacht. Auf das Gutachten im Einzelnen und die daraus abgeleiteten Maßnahmen sowie ein auf dieser Basis entwickeltes konzeptionelles weiteres Vorgehen hinsichtlich Fahrradstraßen wird das Mobilitätsreferat in einer gesonderten Beschlussvorlage 2023 detailliert eingehen. Dazu sind weitere Vorschläge für Routen mit bevorrechtigten Fahrradstraßen in Prüfung.

Der Evaluationsbericht ist unter [www.muenchenunterwegs.de](http://www.muenchenunterwegs.de) veröffentlicht.

### 6.13. Signalisierte Kreuzungen

Das Lichtsignalanlagen-Team (LSA) des Mobilitätsreferats arbeitet auch im Tagesgeschäft an stetigen Verbesserungen im Bereich der signalisierten Knotenpunkte. Beim altersbe-



dingten Gerätetausch einer LSA wird beispielsweise die Situation für den Radverkehr auf den Prüfstand gestellt und auf rad- und fußverkehrsfreundlichere Standards gebracht.

So werden beispielsweise eigene Aufstellbereiche für den linksabbiegenden Radverkehr angebracht, um die Verständlichkeit der Kreuzungen zu erhöhen. Bei Straßen mit Fahrbahnteilern und Doppelfurten wird geprüft, ob der Radverkehr nicht getrennt vom Fußverkehr signalisiert werden kann, um so eine Querung in einem Zug zu ermöglichen und Wartezeiten zu minimieren. Diese Prüfung fällt in den meisten Fällen zugunsten des Radverkehrs aus.

Um den Radverkehr sichtbarer zu machen und damit die Sicherheit gegenüber abbiegendem Kfz-Verkehr zu erhöhen, werden bei erkanntem Konfliktpotential immer mehr Radfurten rot eingefärbt. Ferner werden auch die Grünzeitdauern für die Rad Fahrenden hinterfragt und – wo möglich – an die Grünzeitdauern des motorisierten Individualverkehrs angepasst.

#### **6.14. Grüne Welle für Radfahrende**

Bislang wurden in der Schellingstraße, der Kapuzinerstraße, der Karlstraße, Gabelsbergstraße sowie der Adalbertstraße Grüne Wellen für Radfahrende eingerichtet.

Das Mobilitätsreferat beabsichtigt auch an anderen geeigneten Stellen Grüne Wellen für Radfahrende zu etablieren. Dabei müssen jedoch immer auch die konkreten örtlichen Gegebenheiten (geeigneter Knotenpunktabstand, Signalprogrammumlaufzeit, Anteil an durch den ÖPNV beeinflusste LSA, etc.) eingehend berücksichtigt werden. Hierzu wurden bereits potenziell geeignete Streckenzüge ermittelt. Anschließend erfolgen die notwendigen Detailprüfungen für eine entsprechende Gewichtung der erzielbaren Effekte für Radfahrende (v.a. Anzahl der Radfahrenden im betrachteten Streckenzug, Anzahl und Dauer der Halte für Rad- und KFZ-Verkehr), basierend auf den aktuell verfügbaren Ressourcen des Mobilitätsreferates.

Von den potenziell geeigneten Strecken befinden sich die Blütenburgstraße sowie die Herzog-Heinrich-Straße derzeit in der Detailprüfung.

#### **6.15. Grüner Pfeil**

Die Landeshauptstadt München hat sich bereits sehr frühzeitig mit der Möglichkeit beschäftigt, Radfahrenden eine exklusive Nutzung des Grünpfeilschildes zu ermöglichen. Bereits 2006 wurde im Rahmen der damals noch sehr restriktiven Rahmenbedingungen, als Novum eine solche Kombination am Rotkreuzplatz geschaffen.

Auch bei dem bundesweiten Feldversuch zur späteren Einführung des Verkehrszeichens Z. 721 "Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr", war das Mobilitätsreferat mit insgesamt 15 Teststellen maßgeblich beteiligt. Nach Aufnahme des Verkehrszeichens Z. 721 in den Verkehrszeichenkatalog und der Bekanntgabe der zugehörigen Verwaltungsvorschriften zum Jahreswechsel 2021/2022, wurde im Hoheitsgebiet der Landeshauptstadt München bereits an mehreren beantragten Stellen die Zulässigkeit der Anord-

nung des Verkehrszeichens Z. 721 geprüft und, wo möglich, auch angeordnet. Erste Umsetzungen sind bereits erfolgt.

Die nachfolgende Tabelle weist die vom Baureferat bis zum 15.08.2022 umgesetzten Standorte auf:

<b>Lichtsignalanlage</b>	<b>Anzahl</b>
Agnes-Bernauer-Str./ Willibaldplatz	1
Baierbrunner-/ Rupert-Mayer-Str.	1
Bavariaring / Schwanthalerstr.	1
Beethovenplatz	1
Blumen-/ Papa-Schmid-Str.	1
Dachauer-/ Gröbenzeller Str.	1
Gollierstr./ Theresienhöhe	1
Hans-Fischer-Str./ Theresienhöhe	1
Impler-/ Oberländerstr.	1
Landsberger-/ Schrenkstr.	1
Lindenschmit-/ Plinganserstr.	1
Rotkreuzplatz	1
Agnes-Bernauer-/ Agricolastr.	2
Agnes-Bernauer-/ Friedenheimer Str.	2
Agnes-Bernauer-/ Siglstr.	2
Agnes-Bernauer-/ V.-d.-Pfordten-Str.	2
Bergmann-/ Landsberger Str.	2
Denninger-/ Friedrich-Eckart-Str.	2
Einstein-/ Flurstr.	2
Hans-Thonauer-/ Zschokkestr.	2
Kapuziner-/ Pestalozzistr.	2
Kapuziner-/ Thalkirchner Str.	2
Kazmair-/ Trappentreustr.	2
Lindwurm-/ Plinganserstr.	2
Lindwurm-/ Zenettistr.	2
Arcis-/ Briennerstr.	3
Auffahrtsalleen / Menzinger Str.	4
Ehrwalder-/ Garmischer Str.	4

Um zukünftig sowohl quantitative als auch standortbezogene Aussagen bereits montierter Verkehrszeichen Z. 721 "Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr" leichter geben zu können, werden derzeit entsprechende Applikationen innerhalb unseres Planungs- und Anordnungssystems LAPAS entwickelt und zeitnah in Funktion genommen.

## **7. Stellenbesetzungen MOR und Stellenbedarf BAU**

### **7.1 Stellenbesetzungen MOR**

Von den 30 Stellen zur Umsetzung der Bürgerbegehren Radentscheid und Altstadt-Radring sind inzwischen (Stand Oktober 2022) 26 Stellen besetzt. Vier Stellen befinden

sich derzeit in der Ausschreibung. Die Aufteilung der Stellen auf die verschiedenen Geschäftsbereiche und Abteilungen im Mobilitätsreferat gliedert sich wie folgt:

- RL/Stab2: 1 Stelle besetzt
- GB 1.13: 2 Stellen besetzt
- GB 1.41: 2 Stellen besetzt
- GB 1.23: 1 Stelle besetzt
- GB 2.22: 3 Stellen besetzt, 1 Stellenbesetzungsverfahren läuft
- GB 2.13: 3 Stellen besetzt
- GB 2.12: 2 Stellen besetzt, 1 Stellenbesetzungsverfahren läuft
- GB 2.11: 5 Stellen besetzt
- GB 2.3: 3 Stellen besetzt
- GB 2.214: 3 Stellen besetzt
- GB 2.212: 1 Stelle besetzt
- GB 2.2111: 2 Stellen in Ausschreibung

## **7.2 Stellenbedarf im Baureferat**

In der Beschlussvorlage „Bürgerbegehren Altstadt-Radring, Bürgerbegehren Radentscheid, Umsetzung - Teil I“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) wurde zum Personalbedarf des Baureferates ausgeführt:

„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 Referates für Stadtplanung und Bauordnung abzuwarten.“

Die in der vorliegenden Beschlussvorlage vorgeschlagenen Maßnahmen lösen insbesondere in den Bereichen Straßenplanung und -bau und Straßenunterhalt (Herstellung und Unterhalt von Beschilderung, Markierung und Schutzelemente für die Radinfrastruktur) einen erhöhten Personalbedarf aus. Diesen Bedarf wird das Baureferat im nächsten Eckdatenbeschluss anmelden.

## **8. Anträge und Empfehlungen**

### **Landtagskoalition will Radverkehr bis 2025 verdoppeln – Umsetzungskonzept für München**

Antrag Nr. 14-20 / A 04624 von Frau StRin Sonja Haider und Herrn StR Tobias Ruff vom 06.11.2018, eingegangen am 06.11.2018 (Anlage 1)

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, in Abstimmung mit den zuständigen Bayerischen Staatsministerien bis Mitte 2019 ein Konzept zu erarbeiten, um das im Koalitionsvertrag der neuen CSU/FW-Landtagskoalition enthaltene Ziel den Radverkehr bis 2025 in Bayern zu verdoppeln in München anteilig umsetzen zu können.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In München liegt der Radverkehrsanteil nach der letzten Erhebung der Mobilitätsstudie MiD von 2017 bereits bei 18% und damit deutlich über dem bayernweiten Durchschnitt

von 11%. Gleichzeitig unternimmt die Stadt München große Anstrengungen um den Radverkehrsanteil in der Landeshauptstadt weiter zu steigern. So wurde mit der Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr von 2018 ein klares Ziel formuliert, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2025 auf mindestens 21% zu steigern. Dazu wurde unter anderem die Nahmobilitätspauschale zur Förderung von Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen von € 10 Mio. auf € 25 Mio. erhöht und mit der laufenden Planung und Ausführung zahlreicher Infrastrukturprojekte für den ruhenden und fließenden Radverkehr flankiert.

Zudem wurde im Grundsatzbeschluss Radverkehr festgehalten, dass bis zum Jahr 2025 zwei Radschnellverbindungen aus der Münchner Innenstadt in das Umland realisiert werden sollen. Die RSV-Pilotstrecke in den Münchner Norden sowie die Radschnellverbindung nach Markt Schwaben wurden bereits vom Stadtrat zur Detailplanung beauftragt.

Eine besonders intensive Förderung zum Ausbau eines leistungsfähigen, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr wurde mit der Übernahme der beiden Bürgerbegehren „Altstadt-Radlring“ und „Radentscheid“ im Juli 2019 vom Stadtrat beschlossen (Beschluss der Vollversammlung vom 24.07.2019; Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15560 und Nr. 14-20 / V 15572). Die Planung und Umsetzung der ehrgeizigen Ziele zum stadtweiten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist in vollem Gange und wurde bereits mit der Schaffung von insgesamt 30 neuen Stellen in der Stadtverwaltung massiv unterstützt (zur Besetzung der Stellen siehe Kapitel 6). Bereits umgesetzt wurden erste Teilabschnitte des Altstadt-Radlringes (siehe Kapitel 2). Die Umsetzung der beiden Bürgerbegehren wird in den nächsten Jahren schrittweise zu einer deutlichen Verbesserung des Radverkehrsnetzes in der Stadt führen und eine Verlagerung von vielen Wegen auf das Fahrrad ermöglichen. Damit leistet die Landeshauptstadt München einen zentralen Beitrag zur Steigerung des landesweiten Radverkehrsanteils und wird dazu auch Fördermittel aus dem Bundes- und Landeshaushalt nutzen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04624 vom 06.11.2018 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **Ein durchgängiges Radverkehrsnetz für München**

Antrag Nr. 14-20 / A 05042 von Frau StRin Sabine Bär und Frau StRin Ulrike Grimm vom 28.02.2019, eingegangen am 28.02.2019 (Anlage 2)

Die Verwaltung wird gebeten, ein Konzept zu erstellen, wie durch die Ausweitung des Fahrradstraßennetzes in kurzer Zeit ein attraktives, durchgängiges Radverkehrsnetz geschaffen werden kann.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Fahrradstraßen werden bereits entlang der bestehenden Netzkonzeptionen (Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr, Realisierungsnetz, beschilderte Radrouten) im Erschließungsstraßennetz eingerichtet, sofern die planerischen und rechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Dabei sind Fahrradstraßen für das Radvorrangnetz im Sinne des Radentscheids insbesondere für die Netzkategorien IR II bis IV als mögliches Instrument weiterhin vorgesehen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05042 vom 28.02.2019 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **Altstadt-Radlring: Flächig eingefärbtes Leuchtturmprojekt**

Antrag Nr. 20-26 / A 02930 von Fraktion Die Grünen – Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion vom 20.07.2022, eingegangen am 20.07.2022 (Anlage 3)

Es wird beantragt, das der gesamte Altstadt-Radlring vollflächig und einheitlich in der Farbe grün eingefärbt wird.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Gemäß der Beschlussvorlage soll der Altstadt-Radlring durchgängig entweder in grünem Asphalt (dunkler Grünton gemäß Auswahl des REM vom 08.09.2022) oder mit farblich entsprechender grüner Beschichtung auf schwarzem Asphalt ausgeführt werden.

Für den Teilabschnitt Radschnellweg Münchner Norden (RSMN) entspricht eine Grüneinfärbung nicht den Hinweisen für Radschnellverbindungen (H RSV). Für den RSMN, Abschnitt 1A wurde eine Förderung in Höhe von 2,43 Mio. € bewilligt. Derzeit laufen hierzu Abstimmungen mit dem Fördermittelgeber.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02930 vom 23.08.2021 wird entsprochen.

## **9. Abstimmung Referate**

Die Beschlussvorlage ist mit dem Direktorium, dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Klima- und Umweltschutz, der Stadtkämmerei, der SWM / MVG, und der P+R Park & Ride GmbH München abgestimmt. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stimmt der Beschlussvorlage unter der Maßgabe der Übernahme der nachfolgenden Textbausteine in die Beschlussvorlage und in die „Leitlinien zur Umsetzung des Radentscheids München“ (Anlage 4) zu.

„Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung betont das Erfordernis einer den jeweiligen ortsspezifischen Rahmenbedingungen angepassten bzw. im Hinblick auf diese optimierten Planung der künftigen Radverkehrsinfrastrukturen. Insbesondere in Situationen, in denen nur geringe Flächen für eine Vielzahl verschiedener verkehrlicher und nicht-verkehrlicher Nutzungen und Funktionen im Stadt- und Straßenraum zur Verfügung stehen, ist auf eine Planung zu achten, die die verschiedenen Belange berücksichtigt. Hierzu zählen auch der Denkmalschutz, der Baumschutz und die Klimaanpassung. Es wird insofern um verstärkte Berücksichtigung dieser mit sonstigen Belangen gleichwertigen Belange bei den weiteren Entwicklungen, aber auch in den Beschlussvorlagen gebeten.

Dies betrifft somit die künftigen Entwicklungen in diesem Bereich, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt werden, in grundsätzlicher Weise; im Rahmen der vorliegenden Beschlussvorlage bezieht sich dies beispielsweise auf Abschnitt 1 des Alt-

stadt-Radlriings (aufgrund der räumlichen Enge, Nutzungsdichte und Verflechtungsfunktionen im Stadtkörper) wie auch im Hinblick auf künftige evtl. zu berücksichtigenden Qualitäten für Fußgänger\*innen, der Freiraumentwicklung, den öffentlichen Räumen und den Aufenthaltsqualitäten. Hier zeigt sich bereits eine erhebliche Bandbreite unterschiedlicher stadträumlicher Bedingungen. Dementsprechend sind aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung differenzierende, jeweils für die konkrete räumliche Situation adäquate Lösungen zu entwickeln, die u.U. von bestimmten Standards abweichen können, um insgesamt eine Verbesserung der vielfältigen Nutzungen des Stadtraums zu ermöglichen.

Es ist zwingend erforderlich, dass hier eine enge Abstimmung von Mobilitätsreferat und Baureferat mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung erfolgt.

Bezüglich des Abschnitts 3.4 „Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten“ bittet das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hinsichtlich gedachter Entwicklungsmöglichkeiten von Standorten in Bestand und Neubau um Beteiligung. Dies ist in den Leitlinien an allen entsprechenden Stellen zu ergänzen.

In der Beschlussvorlage sind unter Abschnitt 3.5 ‚Anwendung der Leitlinien‘, insbesondere jedoch an allen entsprechenden Stellen in den Leitlinien noch folgende Punkte zu ergänzen:

**Baumbestand und Klimaanpassung:**

In Abhängigkeit von der jeweiligen Situation kann der Bau von Radwegen mit Baumfällungen verbunden sein, deren Anzahl und Größe der betroffenen Bäume stark schwanken können. Sind Baumfällungen nicht vermeidbar, sind im Regelfall möglichst in unmittelbarer Nähe Ersatzpflanzungen durchzuführen.

Im Rahmen der Radwegeplanungen sind, unabhängig von Ersatzpflanzungen, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, neue Baumstandorte zu entwickeln und somit zusätzliche Bäume im Sinne der Klimaanpassungen zu pflanzen. Sind Baumpflanzungen fachlich nicht sinnvoll, sind Strauchpflanzungen oder Staudenflächen zu prüfen.

Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung von Bäumen für das Stadtklima und somit auch für die Aufenthaltsqualität im Straßenraum und die Nutzbarkeit von Radwegen ist es Ziel, die Umsetzung des Radwegeentscheids mit einer positiven Baumbilanz abzuschließen.

**Denkmalschutz:**

Bezüglich der farblichen Hervorhebung von Radwegen ist aus denkmalpflegerischer Sicht eine räumlich differenzierte Betrachtungsweise notwendig. In einem Großteil der durch Denkmäler geprägten Stadträumen dürfte eine farbliche Markierung von Radverkehrsanlagen denkmalpflegerisch unproblematisch sein. Daneben existieren in München historische Stadträume von geschichtlich, städtebaulich und künstlerisch herausragender Qualität, in deren Wirkungsbereichen farbige Fahrbahnoberflächen die genannten Werte erheblich beeinträchtigen würden. Zu nennen sind hier nicht nur, aber insbesondere die Ludwigstraße mit dem Umfeld um das Siegestor, die Maximilianstraße, der Karolinen- und der Königsplatz. Für derartige Straßenräume ist es dringend notwendig, Sonderlösungen zu erarbeiten.

Die konkrete Farbgebung sollte auch unter wahrnehmungspsychologischen Gesichtspunkten bewertet werden. Eine blaue Farbgebung kann gegenüber einer Einfärbung in Grün für die Erkennbarkeit deutlich günstiger sein und für einen urbanen Kontext aus stadtgestalterischer Sicht angemessener. Aufgrund der besseren Signalwirkung könnte dann zugleich die Einfärbung insgesamt dezenter und weniger flächig ausfallen.

Weitere, dies berücksichtigende Untersuchungen zur konkreten Farbgebung durch das MOR sind grundsätzlich und bei denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen auch in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu empfehlen.

Zudem soll in den einzelnen Maßnahmenblättern in der Anlage eine Baumbilanz aufgenommen werden.

Es erfolgt eine enge Abstimmung der Einzelmaßnahmen zu den o.g. Themenfeldern mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch das Mobilitätsreferat zusammen mit dem Baureferat.“

Dazu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Grundsätzlich besteht Einigkeit darüber, dass bei der Planung von Straßenbauprojekten durch das Mobilitätsreferat alle zu berücksichtigenden Belange des öffentlichen Raums und aller Verkehrsteilnehmer\*innen abgewogen und beachtet werden. Dies garantiert allein schon die Rechtsbindung der Verwaltung an geltende Gesetze und Regelwerke. Zusätzliche Abstimmungen hinsichtlich sensibler Belange des Denkmalschutzes, die Thematik der Entwicklung von Grün- und Aufenthaltsräumen oder der Baumbilanz werden ebenfalls im Rahmen der Einzelplanungen betrachtet. Baumbilanzen werden explizit in den Stadtratsbeschlüsse zu den einzelnen Planungsprojekten dargestellt. Dies ist bereits gelebte Praxis und dadurch sichergestellt, dass in den einschlägigen Projektgruppen Vertreter\*innen des Baureferates und des Referates für Stadtplanung und Bauordnung aus den für die o.a. Belange zuständigen Fachbereichen stets zugegen sind und die Gelegenheit haben, jede einzelne Planung mitzudiskutieren und ihre Belange und ihre Expertise hinsichtlich Natur- und Denkmalschutz einzubringen. Hierfür steht bereits ein umfangreiches Instrumentarium an Vorschriften und Regelwerken zur Verfügung.

Der Leitfaden (Anlage 4 a) ist nun ein Werk, dass explizit für die Umsetzung des Radentscheids München angelegt ist. Dadurch soll den Planer\*innen zum Verkehrsmittel Fahrrad und speziell zu Radverkehrsanlagen eine Zusammenfassung und Konkretisierung geltender Beschlusslage und Regelwerke an die Hand gegeben werden.

Der Leitfaden baut auf den ERA 2010 auf und weist auch zentral darauf hin, dass es explizit keine Regelungen enthält, die im Widerspruch zur Rechtslage stehen und auch nicht den Anspruch erhebt, in Regularien für andere Sparten (wie z.B. den Natur- oder Denkmalschutz) eingreifen zu dürfen oder auch nur zu wollen. Soweit der Radentscheid selbst (...*„nicht auf Kosten der Flächen für den Fußverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr und des Stadtgrüns...“*) oder z.B. bestehende DIN-Normen (*im Bereich von Haltestellen*) Rahmenbedingungen vorgeben, die schon generell zwingend zu berücksichtigen sind, da sonst z.B. keine Breitenvorgaben entwickelt werden können, sind diese eingepflegt bzw. ist darauf verwiesen. Die Erweiterung des Leitfadens um alle erdenklichen Belange anderer Fachbereiche ist nicht zielführend, da dies den Sinn des Regelwerkes, eine Hilfe in der praktischen täglichen Anwendung für die Radverkehrsplanung zu

sein, konterkarieren würde und letztlich zur Unlesbarkeit führen würde. Dieser Ansatz wird im Übrigen auch bei anderen Vorschriften und Regelwerken (u.a. ERA) angewandt, die einen konkreten Regelungssachverhalt zum Gegenstand haben. Auch darin konzentriert man sich auf das Thema selbst und auf ggf. kollidierende Vorgaben oder Belange wird wie hier verwiesen, da man ansonsten jedes Regelwerk beliebig und unendlich erweitern könnte.

Zum Vorschlag einer Blaeinfärbung:

Im „Arbeitspapier Einfärbungen, linienhafte Kennzeichnungen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn für den Radverkehr“, Ausgabe 2021 der FGSV ist Folgendes ausgeführt: Für Einfärbungen, linienhafte Kennzeichnungen und die großflächige, farbige Wiedergabe des Verkehrszeichens VZ 350.1 StVO auf Radverkehrsflächen sollen ausschließlich die Farben Rot (Warnung an Gefahrstellen) und Grün (z.B. linienhafte Kennzeichnung von Radschnellwegen) verwendet werden. Im Einklang mit dem Wiener Übereinkommen für Straßenverkehrszeichen soll bei diesen Anwendungen die Farbe Blau dem ruhenden Verkehr vorbehalten bleiben.

Zur Farbgebung und zur Herleitung des Farbtons Grün wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel 3.1.4 verwiesen.

Die SWM/MVG haben folgende Stellungnahme abgegeben:

„Der Fachbereich Bus- und Verkehrstechnik der SWM/MVG (MI-PL-BV) hat keine grundsätzlichen Einwände in Bezug auf die Beschlussvorlage, abgesehen von folgender inhaltlicher Rückmeldung:

Generell sollen Beeinträchtigungen für den Tram- und Buslinienverkehr, auch in Bezug auf das im Beschlussentwurf angekündigte Radverkehrs-Maßnahmenbündel V sowie andere Radverkehrsprojekte unbedingt vermieden werden, um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nicht zu gefährden, zumal die Bedeutung des ÖPNV im Rahmen der angestrebten Verkehrswende weiter steigen wird. Voraussetzung für den erforderlichen Fahrgastzuwachs ist jedoch ein pünktlicher, zuverlässiger ÖPNV mit auch im Vergleich zum Individualverkehr konkurrenzfähigen Fahrzeiten. Dies gilt auch in Bezug auf die Vermeidung eventueller negativer Auswirkungen auf den Linienverkehr durch Fahrspurentfall bei einzelnen, zur Planung vorgeschlagenen Maßnahmen.

Die SWM/MVG bittet daher darum, in die Planung der einzelner Maßnahmen auch weiterhin eng eingebunden zu werden und um jeweils eine entsprechende Berücksichtigung der Bedürfnisse des ÖPNV.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Bei allen Projekten zur Umsetzung der Bürgerbegehren werden auch die Belange zur Verbesserungen für den ÖPNV berücksichtigt. 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 MVG ist und bleibt feste TeilnehmerIn der referatsübergreifenden Arbeitsgruppen zur Umsetzung des Radentscheids.



## 10. Abstimmung Beiräte

Die Beschlussvorlage ist mit dem Seniorenbeirat, dem Behindertenbeirat und der Gleichstellungsstelle abgestimmt.

Die Gleichstellungsstelle für Frauen hat darum gebeten, folgende Anmerkung aufzunehmen:

"Die Gleichstellungsstelle für Frauen merkt an, dass die verkehrsplanerischen Kompetenzen in Bezug auf geschlechterbezogen gleichstellungsrelevante Strategien und Umsetzungsmaßnahmen in der Weiterentwicklung der Radstrategie durchgängig ausgebaut werden sollten, um die spezifischen Bedarfe von Mädchen, Frauen und nichtbinären Personen auf allen Handlungsebenen abzubilden. Die Maßnahmen zum Bürgerbegehren Radentscheid sollten von denjenigen Zielen, die zumindest immanent Anforderungen an gendergerechte Radinfrastruktur formulieren, nicht abweichen, zudem sollte formuliert und dokumentiert sein, wo dezidiert eine geschlechterbezogen gleichstellungsorientierte Lösung angestrebt ist, dies betrifft insbesondere das Nutzungsprofil der Wege bezüglich Begegnung und Care-Arbeit. Gleichstellungsaspekte und Nutzungsmotivationen sollten daher ebenfalls in den Leitlinien zur Umsetzung des Radentscheids München niedergelegt und deutlich markiert sein."

Dazu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Es ist der Stadtverwaltung selbstverständlich ein Anliegen bei der Umsetzung des Radentscheids ein Angebot für alle NutzerInnen, unabhängig vom Geschlecht, Alter oder potentiellen Einschränkungen (Planung für schnelle und langsame RadfahrerInnen sowie für Geübte und weniger geübte NutzerInnen) zu schaffen. Insbesondere das Thema subjektive Verkehrssicherheit für unterschiedliche Zielgruppen nimmt bei der Planung von Radverkehrsanlagen eine wichtige Rolle ein. Die vorgeschlagenen Radwegbreiten und die ebene Führung von Radverkehrsanlagen soll dabei auch dem gestiegenen Anteil von Lastenrädern und Fahrradanhängern Rechnung tragen. Mit dem Vorschlag bezüglich der Schaffung von dezentralen Lastenradparkplätzen wird auch im Hinblick auf das Fahrradparken ein besseres Angebot für alle Nutzer\*Innen geschaffen. Mithilfe der genannten Maßnahmen gelingt es zudem, eine möglichst eigenständige Mobilität aller Personengruppen, insbesondere auch von Kindern oder Senior\*innen, zu fördern und damit Begleitwege zu reduzieren, welche weiterhin häufiger von Frauen\* übernommen werden. Wenn solche Wegstrecken für Frauen\* wegfallen, reduziert sich auch die dafür von Frauen\* aufzuwendende Zeit (Care Arbeit). Auch Wege für Besorgungen und Erledigungen, werden häufiger noch von Frauen\* getätigt und können mithilfe breiterer und sicherer Fahrradwege zielgruppenspezifisch sowie nachhaltig verbessert werden.

Der FAK Mobilität zeichnet die Beschlussvorlage mit, verweist allerdings auf die eingebrachten Vorschläge zur Gestaltung von Haltestellen:

„Bei der Umsetzung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes sind die Belange aller anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht nur zu berücksichtigen, sondern sachgerecht umzusetzen. Dies betrifft vor allen Dingen die schwächste Gruppe im öffentlichen Verkehrsraum – Menschen mit Behinderungen und alte Menschen. Bei einer Planung ist der FAK Mobilität im Behindertenbeirat von Beginn an einzubeziehen, um

somit eine Entwicklung zu gewährleisten, die nicht nur Radfahrerinnen und Radfahrern zugute kommt.

Dazu wurden vom Behindertenbeirat Varianten für Haltestellen erarbeitet, die dem MOR als Stellungnahme vorliegen. Um zu einer guten Lösung zu kommen, bitten wir den Referenten, die Verantwortlichen seines Referats aufzufordern, mit Vertretungen des FAK Mobilität und des Städtischen Beraterkreises für barrierefreies Planen und Bauen dieses Problem im Rahmen eines runden Tisches zu lösen. Der FAK Mobilität bittet darum, dass zur Erprobung von Markierungen und Einfärbungen das Mobilitätsreferat zwei Teststrecken einrichtet, deren Material geprüft wird.“

Dies gilt auch für den Radentscheid, der folgende Stellungnahme abgegeben hat.

Stellungnahme des Radentscheid München zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen an Radwegen:

„Der Radentscheid begrüßt gestalterische Maßnahmen, die dazu beitragen, Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer\*innen zu reduzieren oder ganz zu vermeiden. Dies gilt auch für mögliche Konflikte zwischen Radfahrenden und Fahrgästen an Haltestellen und schließt Menschen mit Behinderungen mit ihren spezifischen Bedürfnissen explizit ein. Aus diesem Grund begrüßt der Radentscheid Maßnahmen mit Verkehrszeichen, flächiger Einfärbung, Bodenpiktogrammen und Linienmarkierungen, die dazu geeignet sind, die Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern und damit das Konfliktpotential an Haltestellen wirksam zu reduzieren. Der Radentscheid unterstützt ausdrücklich die Bemühungen des Behindertenbeirates München in ihren Bemühungen, durch eine intuitiv wirkende Gestaltung von Haltestellen mit angrenzenden Radwegen diesem Ziel auch für Menschen mit Behinderungen näher zu kommen und unterstützt den Behindertenbeirat dabei gerne mit fachlicher Beratung.“

Dazu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Wie in den Leitlinien ausgeführt, werden die gültigen Richtlinien und Regelwerke u.a. in Bezug auf den öffentlichen Personennahverkehr, den Fußverkehr sowie zur Barrierefreiheit durch die Planungsleitlinien zum Radverkehr nicht aufgehoben, sondern sind weiterhin gültig und zu beachten. Dies betrifft unter anderem folgende Regelwerke:

1. DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen
2. Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
3. Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAO)
4. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)
5. VDV-Mitteilung 7038 Barrierefreiheit in der Nahverkehrsplanung gemäß Personenbeförderungsgesetz

Auch bei den Planungen zur Umsetzung des Radentscheids werden die Belange der Barrierefreiheit sachgerecht eingebracht und ein Umsetzungsvorschlag für den Stadtrat erarbeitet. Bei den konkreten Einzelprojekten wird der Behindertenbeirat vom Mobilitätsreferat explizit zu den Öffentlichkeitsveranstaltungen eingeladen. Zudem erfolgt bei jedem Straßenbauprojekt eine Einbindung des Beraterkreises Barrierefreies Planen und Bauen im Rahmen des Spartenverfahrens durch das Baureferat.

Zusätzlich befindet sich das Mobilitätsreferat mit dem Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat in einem turnusmäßigem Austausch.

Die Belange des Fußverkehrs sind bereits bei jeder Einzelplanung ein hohes Gut. Auch bei Haltestellen mit angrenzender Radwegführung werden diese intensiv diskutiert. Gerade im Bestand ergeben sich jedoch oftmals komplexe Situationen durch eine Vielzahl von verschiedenen Anforderungen an eine sehr begrenzte Fläche. Die vorgelegten Varianten des Behindertenbeirats für Haltestellen werden in den zuständigen Fachbereichen geprüft und u.a. in der derzeit in Erarbeitung befindlichen Teilstrategie Fußverkehr aufgegriffen. Das Mobilitätsreferat steht der Aufbringung von Markierungen und Einfärbungen im Bereich von Radwegen an Haltestellen und Querungsstellen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit grundsätzlich offen gegenüber. Daher plant das Mobilitätsreferat die Umsetzung eines Pilotvorhabens zur Erprobung mit Markierung und Einfärbung an jeweils einer Haltestelle und einer Querungsstelle. Das Pilotvorhaben soll evaluiert werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Leitfaden ein Werk für die Planung Radentscheidungskonformer Radverkehrsanlagen ist. Im Übrigen weist der Leitfaden selbst darauf hin, dass es sich nicht um ein abgeschlossenes Werk handelt. Aspekte und Themen der Gestaltung von Radverkehrsanlagen, die in diesen Leitlinien bislang nicht behandelt oder nicht näher definiert wurden, können im Weiteren noch ergänzt werden. Zudem können Bestimmungen, die sich im Laufe der Zeit in der Anwendung nicht bewähren, verändert werden. Das MOR fördert und unterstützt überdies auch bereits aktiv die Vernetzung der einschlägigen externen Interessengruppen untereinander sowie mit verwaltungsinternen Fachbereichen für den Rad- und Fußverkehr. Den Vorschlag, eine gemeinsame Abstimmung in Form eines „Runden Tisches“ unter Beteiligung des FAKs, des Beraterkreises und des REM durchzuführen, greift das Mobilitätsreferat gerne auf.

Nach der formalen Abstimmung der Beschlussvorlage wurden vom bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund sowie vom Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats weitere Stellungnahmen zum Thema zusätzliche weiße Randmarkierungen neben Borden und Einfasssteinen abgegeben (siehe Anlagen 20 und 21). Die darin ausgeführten Gründe für die zusätzlichen Randmarkierungen sind nachvollziehbar und wichtige Rückmeldungen für die Verwaltung. Das Baureferat wird deshalb beauftragt, für das Pilotprojekt Altstadt-Radring die gewünschten Randmarkierungen umzusetzen.

## **11. Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die Bezirksausschuss-Satzung sieht in vorliegender Angelegenheit keine Beteiligung der Bezirksausschüsse vor.

Die Bezirksausschüsse 1 – 25 haben jedoch einen Abdruck der Bekanntgabe zur Kenntnisnahme erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirks-

management, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Altstadt-Radring wird wie folgt farblich gestaltet:
  - a) Der Altstadt-Radring wird durchgängig entweder in grünem Asphalt (dunkler Grünton gemäß Auswahl des REM vom 08.09.2022) oder mit farblich entsprechender grüner Beschichtung auf schwarzem Asphalt ausgeführt.
  - b) Im Abschnitt, in dem der Altstadt-Radring auch Radschnellverbindung ist, wird ergänzend zur flächigen Grüneinfärbung der Altstadt-Radring mit dem in der H RSV vorgegebenen Design für Radschnellverbindungen (inklusive Piktogramm „Radschnellweg“) markiert.
  - c) In den übrigen Abschnitten wird ergänzend zur flächigen Grüneinfärbung der Altstadt-Radring in dem in der H RSV vorgeschlagenen Design für Radvorrangrouten (inklusive Symbol „Fahrrad“, weiß) markiert.
  - d) Das Baureferat wird gebeten, zusätzliche weiße Randmarkierungen neben vorhandenen Borden und Einfasssteinen aufzubringen.
  - e) Im Bereich der flächigen Grüneinfärbung wird auf grüne Begleitlinien verzichtet.
2. Die Leitlinien zur Umsetzung des Radentscheids München (Anlage 4) werden zur Kenntnis genommen.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Leitlinien zur Umsetzung des Radentscheids weiterzuentwickeln und den Stadtrat über Änderungen oder Ergänzungen zu informieren.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, dem Stadtrat für das Maßnahmenbündel 5 mit den vorgeschlagenen Örtlichkeiten (siehe Anlagen 5 - 18) einen Entscheidungsvorschlag zur Umsetzung des Radentscheids München vorzulegen.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, für die Fördermitgliedschaft beim ADFC die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 15.000 € pro Jahr aus der Nahmobilitätspauschale auf der Finanzposition 6300.950.1110.6 „Gemeindestraßen, Nahmobilitätspauschale“ durch dauerhafte Umschichtung vom Baureferat in das Mobilitätsreferat im Rahmen der entsprechenden Haushaltsplanaufstellung 2023 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Mobilitätsreferat meldet die erforderlichen Mittel im nächsten Lenkungsreis Radverkehr an.

6. Das Produktkostenbudget des Produkts 43512300 erhöht sich für die Fördermitgliedschaft beim ADFC ab dem Jahr 2023 entsprechend jährlich um 15.000 €.
7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04624 von der Fraktion ÖDP/München Liste vom 06.11.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05042 von Frau StRin Sabine Bär und Frau StRin Ulrike Grimm vom 28.02.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02930 von der Fraktion Die Grünen – Rosa Liste und SPD / Volt – Fraktion vom 20.07.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. 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. - III.**

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

**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 die Bezirksausschüsse 01-25
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
6. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An die SWM / MVG
9. An die P+R Park & Ride GmbH
10. An den Seniorenbeirat
11. An den Behindertenbeirat
12. An die Gleichstellungsstelle
13. An das Mobilitätsreferat – GB1
14. An das Mobilitätsreferat – GB2  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  
15. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB1.13.

**Am**  
**Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen**