

**Einhaltung der Abstandsregelungen für den Radverkehr während der
Corona-Pandemie**

Antrag Nr. 14-20 / A 07007 der SPD Fraktion vom 09.04.2020

**Pop-up-Bike Lanes für München in der Corona-Zeit?
Platz für Fahrräder, Fußgänger*innen und spielende Kinder nutzen**

Antrag Nr. 20-26 / A 00012 Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 07.05.2020

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 00491

Anlage:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 07007 der SPD Fraktion vom 09.04.2020
2. Antrag Nr. 20-26 / A 00012 Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 07.05.2020
3. Übersicht über Strecken zur kurzfristigen Einrichtung von Radverkehrsanlagen
4. Präsentation mit Auswertung aktueller Radverkehrsdaten in München

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 27.05.2020 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin
1. Anlass

Die SPD Stadtratsfraktion hat am 09.04.2020 den Antrag Nr. 14-20 / A 07007 (Anlage 1) gestellt. Darin wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, schnellstmöglich zu prüfen, welche Potenziale die Verlagerung von Fahrten von U-Bahn, Bus und Tram auf den Radverkehr bietet. Weiterhin, ob die Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet ausreichend Platz bieten, dass überall die Abstandsregelungen eingehalten werden können. Wenn dies nicht gewährleistet sein sollte, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung darüber hinaus dringend gebeten, schnellstmöglich Vorschläge zu machen, wie ausreichend Platz für Radfahrende geschaffen werden kann. Alle Maßnahmen und Vorschläge der beteiligten Referate sollen mit dem Radverkehrsbeauftragten abgestimmt werden.

Die Fraktion die Grünen – Rosa Liste hat am 07.05.2020 den Antrag Nr. 20-26 / A 00012 (Anlage 2) gestellt. Darin wird die Verwaltung aufgefordert zu prüfen, wie die Einrichtung von temporären Fahrradspuren ggf. mit gleichzeitiger temporärer Verbreiterung von Gehwegen in Haupt- und Geschäftsstraßen sowie von verkehrsberuhigten Bereichen und Spielstraßen für Fußgänger*innen und spielende Kinder und ggf. gastronomische Nutzung in Neben- und Wohnstraßen während der Zeit der Corona-Pandemie mit vermindertem Kfz-Verkehr umgesetzt werden kann. Zudem sollen die Umlaufzeiten von Ampeln möglichst verkürzt aber zumindest nicht für die Hauptverkehrszeit verlängert werden.

Eine detaillierte Behandlung der Fußverkehrsthemen- und projekte soll erst in einem nachfolgenden Beschlussentwurf dargelegt werden. Innerhalb der vorliegenden Beschlussvorlage soll lediglich ein Prüfauftrag formuliert werden.

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Absatz 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / A 07007 und dem Antrag Nr. 20-26 / A 00012 wie folgt Stellung:

2. Potenzialabschätzung

Pro Tag werden in München 900.000 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Jeder Münchner legt pro Tag im Durchschnitt ca. 3 Wege zurück. Das bedeutet, dass ca. 300.000 Radfahrer pro Tag durchschnittlich über ganze Jahr unterwegs sind. Über die Sommermonate liegt dieser Wert vermutlich eher zwischen 400.000 und 500.000 Radfahrern.

Pro Tag werden in München 1.200.000 Wege mit dem Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt. Jeder Münchner legt pro Tag im Durchschnitt ca. 3 Wege zurück. Das bedeutet, dass ca. 400.000 Fahrgäste pro Tag durchschnittlich über das ganze Jahr mit dem ÖPNV unterwegs sind.

Rechnet man mit einer Verlagerung von 75% der Fahrten im ÖPNV (Studie Mobilitätsverhalten Corona-Krise; Deutscher Städtetag) jeweils zur Hälfte auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Radverkehr, so würde das eine Zunahme von 450.000 Wegen pro Tag auf Fahrrad und Auto bedeuten (900.000 Wege insgesamt), entsprechend 150.000 Radfahrende durchschnittlich mehr pro Tag auf Münchens Straßen (bei durchschnittlich 3 Wegen pro Tag). Bezogen auf den Jahresdurchschnittswert von 300.000 Radfahrenden am Tag wäre dies eine Steigerung von 50%.

3. Aktuelle Radverkehrsentwicklung in München (siehe Anlage 4)

Bislang ist im laufenden Jahr 2020 eine deutliche Steigerung der Radverkehrsmengen an den Raddauerzählstellen in München im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Bereits im Januar und Februar lagen die Werte, bedingt durch den milden und schneearmen Winter in der Stadt, um ein vielfaches über den Werten aus dem Vorjahr. Selbst im März 2020 sind trotz massiver Ausgangsbeschränkungen und Schulschließungen im Rahmen der Corona-Pandemie die Werte über dem Vorjahr gelegen. Im April 2020 war eine Zunahme von ca. 20% im Radverkehrsaufkommen an den Dauerzählstellen zu verzeichnen, obwohl kein Schülerverkehr, Ausbildungsverkehr und normaler Berufsverkehr stattgefunden hat. Es ist also bereits jetzt eine starke Zunahme im Radverkehr in München zu verzeichnen, bedingt durch Verlagerungseffekte vom ÖPNV, deutlich mehr Freizeitverkehr an den Wochenenden und nicht zuletzt durch das trockene und langanhaltende schöne Wetter schon im April.

Sollte in den kommenden Wochen und Monaten bei einer weiteren Lockerung der Ausgangsbeschränkungen eine signifikante Verlagerung von Fahrten im ÖPNV auf das Fahrrad stattfinden (bei gleichzeitig steigenden Temperaturen und wenig Niederschlag), ist mit einer noch stärkeren Zunahme der Radverkehrsmengen zu rechnen. Mit einer starken Verlagerung vom ÖPNV auf den Radverkehr und den MIV ist zu rechnen, da U-Bahn, Bus und Tram von vielen Menschen aus Angst vor Ansteckung gemieden werden.

Um während der Corona-Krise eine nennenswerte Verlagerung vom ÖPNV auf den Radverkehr zur ermöglichen, könnten an neuralgischen Stellen kurzfristige Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Aufnahme größerer Mengen an Radfahrenden getroffen werden. Ansonsten ist mit einer möglichen Zunahme von Unfällen und Konflikten zu rechnen.

Nach Auskunft aus dem Polizeipräsidium München zur Unfallstatistik für das laufende Jahr 2020 ist bereits bis Ende April eine Zunahme der Radverkehrsunfälle um 15,5% zu verzeichnen gewesen, obwohl im gleichen Zeitraum die Anzahl aller Verkehrsunfälle, bedingt durch das verringerte Verkehrsaufkommen im Zuge der Ausgangsbeschränkungen, um 21,7% zurück gegangen ist. Im April 2020 war sogar ein Rückgang von 44% bei den Verkehrsgesamtunfallzahlen zu verzeichnen, im Radverkehr aber nur ein Rückgang von 21%.

München hat mittlerweile einen Radverkehrsanteil von etwa 20% und das bestehende Radverkehrsnetz ist insbesondere in den Sommermonaten jetzt schon an vielen Stellen stark ausgelastet. Eine Kapazitätserweiterung ist für eine Aufnahme einer größeren Zahl an Umsteigern vom ÖPNV insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aber auch im Hinblick auf die Einhaltung eines erforderlichen Mindestabstandes zu anderen Personen, zur Verlangsamung der Ausbreitung der Corona-Pandemie, sinnvoll und angemessen. Umbaumaßnahmen und ein größerer Ressourcenaufwand sind hierfür zunächst nicht erforderlich, sondern z.B. temporäre Baustellen-Einrichtungen mit Gelbmarkierung zur Umwidmung von Kfz-Fahrspuren in Radfahrstreifen und Abgrenzung der Fahrspuren für den Radverkehr mit ausreichend Sicherheitsabstand zum Autoverkehr.

4. Informationen zur kurzfristigen Umsetzung von Radverkehrsanlagen (siehe Anlage 3)

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen befristet bis Ende Oktober 2020 in gelb markiert werden und werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Bei den vorgeschlagenen Radverkehrsanlagen handelt es sich um temporäre Maßnahmen aufgrund der Corona-Pandemie. Sie stellen keinen Vorgriff auf künftige finale Lösungen dar. Nach der Umsetzung in gelb erfolgt eine Evaluation sowie eine Beschlussvorlage für den Stadtrat mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen an den einzelnen Streckenabschnitten. Dabei werden dem Stadtrat als Grundlage für die Entscheidung, auch die bei der Verwaltung eingehenden Rückmeldungen aus dem betroffenen Bezirksausschuss und der Bürgerschaft vorgelegt.

Die konkrete Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen und deren Auswirkungen können zum derzeitigen Planungsstand noch nicht ermittelt werden. Darunter fallen beispielsweise der Umgang mit Bushaltestellen, Behindertenparkplätzen, Taxiverkehr, Busspuren, ÖPNV-Beschleunigung, Lade- und Liefermöglichkeiten sowie die konkreten Auswirkungen auf den fließenden Kfz-Verkehr.

Folgende Straßenzüge können als kurzfristige Angebote für eine temporäre und versuchsweise Umgestaltung zu Lasten von Kfz-Fahrspuren vorgeschlagen werden:

Rosenheimer Straße zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz

Aufgrund der Parkbuchten mit Bäumen werden konventionelle Radfahrstreifen in beiden Richtungen zu Lasten je einer Fahrspur eingerichtet. Lichtsignalanlagen (LSA) - Räumzeiten Radverkehr sind auf der Strecke berücksichtigt. Rosenheimer Platz: Stadtauswärts erfolgt die Ausleitung nach der LSA; stadteinwärts wird vor der LSA in den Seitenraum zurückgeführt. Es sind weiträumige baustellenmäßige Anpassungen der Zuführung der Fahrspuren südöstlich im Bereich der Eisenbahnüberführung erforderlich.

Rosenheimer Straße zwischen Lilienstraße und Am Lilienberg (stadtauswärts)

Es werden konventionelle Radfahrstreifen zu Lasten einer Fahrspur eingerichtet. Eine bauliche Absicherung muss im Detail geprüft werden. Ggf. sind Anpassungen der Räumzeiten an den LSAs erforderlich.

Zweibrückenstraße zwischen Erhardt-/Steinsdorfstraße und Rumford-/Thierschstraße

Es werden konventionelle Radfahrstreifen zu Lasten je einer Fahrspur pro Richtung eingerichtet. Bauliche Absicherungen sind abschnittsabhängig im Detail zu prüfen. An der LSA Erhardt-/Steinsdorfstraße ist ggf. eine Anpassung der Räumzeiten notwendig.

Elisenstraße zwischen Dachauer Straße und Lenbachplatz

Es werden konventionelle Radfahrstreifen zu Lasten je einer Fahrspur pro Richtung eingerichtet. Es sind zudem baustellenmäßige Anpassungen der Fahrspuren am Lenbachplatz, sowohl vom Maximiliansplatz als auch von der Sonnenstraße kommend, erforderlich.

Theresienstraße zwischen Türkenstraße und Schleißheimer Straße

Es wird ein konventioneller Radfahrstreifen zu Lasten einer Fahrspur eingerichtet. Die LSA-Räumzeiten des Radverkehrs sind auf der Strecke berücksichtigt. Im Abschnitt zwischen Türkenstraße und Luisenstraße wird versuchsweise ein Radfahrstreifen „Bus frei“ eingerichtet.

Gabelsbergerstraße zwischen Arcisstraße und Türkenstraße

Es wird ein konventioneller Radfahrstreifen zu Lasten einer Fahrspur eingerichtet. Die LSA-Räumzeiten des Radverkehrs sind auf der Strecke berücksichtigt. Im Abschnitt zwischen Arcisstraße und Türkenstraße wird versuchsweise ein Radfahrstreifen „Bus frei“ eingerichtet.

Da sich Bus und Radverkehr ohnehin jeweils die rechte Fahrspur teilen wird dies als pragmatische Lösung für ein Pilotprojekt in der Gabelsbergerstraße und Theresienstraße angesehen. Der Bus kann in dieser Konstellation wählen, ob er die Radspur benutzt oder die daneben liegende Fahrspur, z.B. zum Überholen.

Es wird daraufhin gewiesen, dass an Kreuzungen, wo die Räumzeiten angepasst werden müssen, dies Monate in Anspruch nehmen kann. Die „Pop-up“-Radwege werden daher ggf. an diesen Stellen zunächst vor der LSA wieder in den Seitenraum geführt, bzw. am Beginn erst nach der LSA herausgeführt (analog Briener Straße östlich Stiglmairplatz), um die Umsetzung nicht unnötig zu verzögern.

Die Anpassungen an den LSA und die Wegnahme von Fahrspuren können örtlich und temporär zur Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs und der Busbeschleunigung führen.

Durch Baustellentätigkeiten und Baustelleneinrichtungsflächen kann es zu ggf. zu Unterbrechungen oder Störungen der Pilotprojekte kommen (insbes. Zweibrückenstraße, Elisenstraße, Theresienstraße). Örtlich bedingte zeitliche Verzögerungen wegen örtlicher Besonderheiten sind einzuplanen.

5. Kurzfristige Maßnahmen für Fußgänger*innen

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung steht einer temporären Verbreiterung von Gehwegen durch den Wegfall von Kfz-Stellplätzen ohne eine bauliche niveaugleiche Anpassung der erweiterten Gehwegfläche kritisch gegenüber. Die Stadtverwaltung konnte bereits im Sommer 2019 im Rahmen der Realisierung einer Sommerstraße am Alpenplatz

erste Erkenntnisse darüber gewinnen, ob und inwiefern Fußgänger*innen die durch wegfallende Stellplätze neu gewonnene Fläche nutzen. So hat sich gezeigt, dass die Akzeptanz und die Nutzbarkeit - sofern die entfallenden Stellplätze nicht durch Aufbauten niveaugleich umgebaut werden - tatsächlich eher eingeschränkt sind. Die bestehenden Höhenunterschiede hemmen die Nutzung erheblich. Ferner sind die notwendigen Vorkehrungen, die zur Abtrennung des fließenden Verkehrs notwendig werden - im Vergleich zur gewonnenen Fläche - enorm.

Vor diesem Hintergrund schlägt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung vor, Straßenräume für den Zeitraum Beginn der Sommerferien bis Ende September 2020 temporär für den motorisierten Individualverkehr zu sperren bzw. den Straßenzug zu beruhigen und die dadurch gewonnene Fläche so umzugestalten, dass Fußgänger*innen den notwendigen Abstand während der Zeit der Corona-Pandemie einhalten können. Hierdurch wird außerdem die Aufenthaltsfunktion der Straßenräume verbessert und die Bedeutung des Fußverkehrs hervorgehoben.

Dabei kommen insbesondere Straßenräume in Betracht, für die schon Anträge aus den Bezirksausschüssen bzw. dem Stadtrat vorliegen. Vorstellbar sind aus Sicht der Stadtverwaltung die Ehrengutstraße, Westenriederstraße und die südliche Auffahrtsallee. Dem Stadtrat werden die konkreten Vorschläge zur Umsetzung und Machbarkeit dieser möglichen temporären Maßnahmen in einer geplanten Beschlussvorlage vor der Sommerpause 2020 unterbreitet. Das Verfahren zur konkreten Gestaltung der Straßenräume und der Bürgerbeteiligung muss in der Kürze der Zeit hierzu jedoch stark verschlankt werden. Dennoch wird in den verbleibenden acht Wochen bis zum Beginn der Sommerferien eine Ortsbegehung unter Beteiligung der Fachdienststellen und des jeweiligen Bezirksausschusses erfolgen, um die verschiedenen Belange der Anwohner*innen und ansässigen Gewerbebetriebe berücksichtigen zu können.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Satzung der Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse vor.

Begründung gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die Arbeiten an der Beschlussvorlage noch nicht abgeschlossen waren. Die Vorlage muss behandelt werden, weil Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen im Zuge der Corona-Pandemie so schnell wie möglich erfolgen soll.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat haben den Beschluss mitgezeichnet.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der temporären Umsetzung der Maßnahmen unter **Punkt 4** bis Ende Oktober 2020:
 - Rosenheimer Straße zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz
 - Rosenheimer Straße zwischen Lilienstraße und Am Lilienberg
 - Zweibrückenstraße zwischen Erhardt-/ Steinsdorfstraße und Rumford-/ Thierschstraße
 - Elisenstraße zwischen Lenbachplatz und Dachauer Straße
 - Theresienstraße zwischen Türkenstraße und Schleißheimer Straße
 - Gabelsbergerstraße zwischen Arcisstraße und Türkenstraßewird zugestimmt.
2. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die Maßnahmen verkehrsrechtlich anzuordnen.
3. Das Baureferat wird gebeten, die verkehrsrechtlichen Anordnungen in Abhängigkeit der Leistungsfähigkeit der Markierungsfirmen prioritär und schnellstmöglich umzusetzen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, nach einer Evaluation dem Stadtrat im Oktober 2020 eine Beschlussvorlage mit einer Einschätzung der Auswirkungen der temporär eingerichteten Radverkehrsanlagen und einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen an den einzelnen Streckenabschnitten vorzulegen. Dabei werden dem Stadtrat, als Grundlage für die Entscheidung, auch die bei der Verwaltung eingehenden Rückmeldungen aus dem betroffenen Bezirksausschuss und der Bürgerschaft vorgelegt.
5. Der Vortrag des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu kurzfristigen Maßnahmen für Fußgänger*innen wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat sowie der Einbindung der jeweils betroffenen Bezirksausschüsse in einer Beschlussvorlage vor der Sommerpause die im Vortrag der Referentin dargestellten Vorschläge zur temporären Verbesserung für Fußgänger*innen zu konkretisieren und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen.
7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 07007 der SPD Fraktion und der Antrag Nr. 20-26 / A 00012 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste sind damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle

III. Beschluss
nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III. mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3 zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

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

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3