

Ausführliche Beantwortung aller Ideen und Vorschläge aus der Bürgerwerkstatt vom 05.12.2015

1.1. Vorschlag im Rahmen dieses Konzeptes realisierbar bzw. bereits umgesetzt

Organisatorisches

1.

Dieser Vorschlag will, dass **Verkehrsregeln beachtet** werden und der **Verkehr vermindert** wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Prinzipiell obliegt der Polizei die Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln, der sie, neben ihrer vielen und vielfältigen anderen Aufgaben, gewissenhaft nachkommt.

Eine Verkehrsverminderung, d.h. eine Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge auf der Straße, bedeutet auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dies soll mittels dieser Beschlussvorlage zum verkehrspolitischen Gesamtkonzept erreicht werden.

Solln

2.

Dieser Vorschlag will, dass die **Schleichverkehre zwischen Herterichstraße und Wolfratshäuser Straße durch Solln weiter unterbunden** werden.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Das KVR wird zusammen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung prüfen, ob die Abhängung des Vogelangers von der Muttenthalerstraße für diesen Bereich Durchgangs- und Schleichwegverkehr unterbinden könnte. Laut Aussage der Polizei muss diese Sperrung baulich erfolgen, z.B. mit Pollern.

Es gilt außerdem zu beachten, dass die Kfz-Nutzenden, die bislang diese Wegeverbindung zwischen Herterichstraße/ Wolfratshäuser Straße gewählt haben, sich umorientieren und dann eine neue Route wählen werden. Diese Verlagerung auf die umliegenden Straßenzüge soll dort aber nicht zu einer Mehrbelastung führen.

3.

Dieser Vorschlag will, dass **Warnbaken in der Wilhelm-Leibl-Straße** angebracht werden.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Gegenüber der „Gehwegvorschuhung“ in Höhe Wilhelm-Leibl-Straße 9/ 9a konnten auf dem Gehweg bereits Sperrpfosten gesetzt werden, um das Auffahren auf die Gehbahn beim Passieren des Gegenverkehrs an dieser Engstelle zu verhindern.

Die Polizei nimmt wie folgt Stellung:

Um das mögliche Befahren des Gehwegs zu verhindern soll eine Warnbake zwischen Richard-Pietzsch-Weg und Melchiorstraße gegenüber der Engstelle aufgestellt werden. Unfälle oder sonstige die Verkehrssicherheit beeinträchtigende Vorfälle sind der PI 29 an dieser Stelle nicht bekannt. Das übrige Unfallaufkommen in der gesamten Wilhelm-Leibl-Straße ist als unauffällig zu sehen.

4.

Dieser Vorschlag will, dass vor der Adresse **Wilhelm-Leibl-Straße 8 Leitbaken** angebracht werden.

Die Polizei nimmt wie folgt Stellung:

Unfälle oder sonstige die Verkehrssicherheit beeinträchtigende Vorfälle sind der PI 29 an dieser Stelle nicht bekannt. Das übrige Unfallaufkommen in der gesamten Wilhelm-Leibl-Straße ist als unauffällig zu sehen.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Zwischenzeitlich konnten auf dem Bürgersteig an der Westseite der Wilhelm-Leibl-Straße in Höhe Anwesen Nr. 8 zwei Sperrpfosten errichtet werden, um das verbotswidrige Befahren der Gehbahn im Begegnungsverkehr an der Engstelle bei der Gehwegvorschuhung zu verhindern.

Parken

5.

Dieser Vorschlag will eine **Änderung der Parkmöglichkeit bei der Adresse Forstenrieder Allee 122**, da hier die Einsicht in den Gegenverkehr durch parkende Fahrzeuge stark eingeschränkt ist.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Vor dem Anwesen konnte zwischenzeitlich mit Anordnung vom 05.11.2015 ein absolutes Halteverbot erlassen werden.

Schwerverkehr

6.

Dieser Vorschlag will, dass die **Beschilderung für die Lkw-Durchfahrtsperre größer** werden.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Eine Prüfung erfolgt, ob zumindest eine Wiederholungsbeschilderung der Lkw-Sperren am Mittelteiler der betroffenen Straßen westlich Drygalski-Allee möglich ist, um die Sperrbeschilderung weiter zu verdeutlichen.

Fuß- und Radverkehr

7.

Dieser Vorschlag will eine **bessere Kennzeichnung, dass Radfahrende in der Hofmannstraße** auch auf der Fahrbahn fahren dürfen.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

In der Hofbrunnstraße ist beidseitig ab der Emil-Dittler-Straße ein Radweg abmarkiert, welcher jedoch nicht benutzungspflichtig ist. Es ist ein bekanntes Problem, dass vielen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern die Regelungen zur Radwegbenutzungspflicht nicht geläufig sind. Dies kann unter anderem dazu führen, dass einzelne Autofahrer zu wenig Abstand halten, hupen und Radfahrende, die auf der Fahrbahn fahren, gestikulierend auf den Radweg verweisen. Um dies zu ändern und um für mehr Verständnis und Rücksichtnahme zu sorgen, errichtete das KVR in der Vergangenheit an verschiedenen kritischen Stellen ein Infoschild mit dem Hinweis „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“. Diese Schilder werden allerdings nicht dauerhaft aufgestellt, sondern nur für eine gewisse Zeit.

Das KVR schlägt vor, solche oder ähnliche Infoschilder in der Hofmannstraße aufzustellen und zu beobachten, ob sich die Situation dadurch verbessert. Ist dies nicht der Fall, kann in einem zweiten Schritt überlegt werden, zusätzlich zu den Infoschildern Fahrrad-Piktogramme auf die Fahrbahn zu markieren.

8.

Dieser Vorschlag will, dass der **Radweg in der Graubündener Straße** nicht mehr von LKWs und Bussen behindert wird.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Graubündener Straße hat beidseitige bauliche Radwege. Zwischen der Neurieder Straße und der Appenzeller Straße/ Engadiner Straße sind die Radwege durch einen Baumgraben von den am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen getrennt. Zwischen Appenzeller Straße und Forst-Kasten-Allee parken die Fahrzeuge entlang der Radwege in abmarkierten Parkbuchten. Die Bushaltestelle Bellizonastraße ist an beiden Kanten mit einem Buskap ausgebaut, damit Fahrgäste nicht direkt auf den Radweg aussteigen. Eine Gefährdung durch den Bus wird daher vom Baureferat nicht gesehen.

Eine Gefährdung durch LKWs könnte in diesem Fall vorliegen, wenn diese teilweise auf dem Radwege stehen, da die markierten Parkbuchten zu schmal für LKWs sind. Das KVR sollte daher die Polizei um verstärkte Kontrolle der Graubündener Straße bitten.

9.

Dieser Vorschlag will eine **Ausschilderung** (Maxhof – Karl-Wieninger-Weg – Großhesseloher Brücke sowie Herterichstraße/ ab Schuchstraße – S-Bahn Solln) und **Lückenschluss der westöstlich gerichteten Radwege**.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Mit dem „Neuen Wegweisungssystem für den Radverkehr“ von 2006 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09057) wurden ausgewählte Fahrradrouten beschildert und somit noch sichtbarer gemacht.

Die genannten Abschnitte der geplanten Fahrradhaupttrouten verlaufen weitgehend durch Tempo 30-Zonen, die aufgrund der geringen Geschwindigkeit bereits ein hohes Maß an Verkehrssicherheit aufweisen. Ein Teilabschnitt der Herterichstraße (zwischen der Waterloostraße und der Eberlestraße) konnte wegen fehlender planungsrechtlicher Voraussetzungen bislang nicht ausgebaut werden. Die großen Nord-Süd-Verbindungsstraßen Forstrieder Allee und Wolfratshauser Straße (beide Tempo 50) müssen dabei überquert werden. Der Radverkehr kann diese beiden Straßen im Mischverkehr überqueren.

Da nicht der komplett vorgeschlagene Weg in nächster Zeit umgesetzt werden kann, wird eine neue Route bestehend aus vom Bürger genannten Teilstücken und von der Verwaltung als Alternative gesehen Wegführung vorgeschlagen. Diese soll wie folgt aussehen:

- Die Anbindung von der Stadtgrenze bzw. Maxhof soll wie im VEP-R über den Karl-Wieninger-Weg (Autobahnbrücke) entlang der Mindelheimer Straße, Querung der Forstrieder Allee und entlang der Ketterstraße gehen.

- Statt südlich der Sportanlage soll die neue Wegführung nördlich der Anlage gehen. Dort findet sie Anbindung an die Herterichstraße und biegt dann in den Begasweg ein, wo eine Tempo-30-Zone ist. Durch diese Tempo-30-Zone führend ergibt sich dann eine Anbindung an den S-Bahnhof Solln.

- Vom S-Bahnhof Solln über die Friedastraße erfolgt, wie im VEP-R vorgesehen, die Anbindung an die Isar über den Isartalbahnradweg, bzw. die Großhesseloher Brücke.

Die Zuständigkeit für die Beurteilung der Verkehrssicherheit der Querungen liegt beim Kreisverwaltungsreferat.

Die Machbarkeit eines Geh- und Radweges auf der ehemaligen Stäblitrasse wird zur Zeit vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung geprüft. Die detaillierte Planung der Anbindung dieser Trasse an die bestehenden Fahrradwege kann erst im weiteren Verlauf geprüft werden.

Das Baureferat wird gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat prüfen, ob die geänderte Wegführung realisierbar ist.

10.

Einige Vorschläge befürworten den **Fuß- und Radweg auf der ehemaligen Verlängerung der Stäblistraße**, andere sind dagegen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Ein Fuß- und Radweg auf der ehemals vorgesehenen Strecke der verlängerten Stäblistraße bietet eine sehr gute Ausweichmöglichkeit zur Liesl-Karlstadt-Straße, einen Lückenschluss im Radwegenetz und entspricht den Leitlinien der Landeshauptstadt München, Fuß- und Radverkehr zu fördern.

Etwaige Enteignungen soll es für einen Fuß- und Radweg nicht geben.

Bevor es zur Realisierung einer Maßnahme kommt, wird im Vorfeld erörtert, ob die angedachte Maßnahme sinnvoll ist bzw. einen Bedarf deckt.

Dem Vorschlag wird nur nach Maßgabe der Verträge entsprochen werden, d.h einer Neuverhandlung mit den jetzigen Eigentümern (siehe Kapitel 3.1).

11.

Dieser Vorschlag will, dass der **Fußweg bei der „Zirkuswiese“** weitergeführt wird.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Das als „Zirkuswiese“ beschriebene Flurstück Nr. 496, Gemarkung Forstenried, befindet sich nicht in städtischem Besitz, ist jedoch für den Lückenschluss des Gehweges zwingend erforderlich. Der Radverkehr in Richtung stadtauswärts wird in diesem Abschnitt auf der Fahrbahn der wenig befahrenen Forstenrieder Allee geführt.

1.2. Vorschlag wird anderweitig realisiert

Organisatorisches

12.

Dieser Vorschlag will, dass alle auf der Bürgerwerkstatt **eingereichten Vorschläge bearbeitet** werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die gesammelten Ideen und Vorschläge wurden dokumentiert (siehe Dokumentation auf Internetseite des Bezirksausschusses) und an die zuständigen Dienststellen zur weiteren Bearbeitung geleitet. Die Antworten hierzu finden sich in dieser Beschlussvorlage. Ein Vorselektieren fand nie statt.

Dieser Vorschlag hat nichts mit einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept zu tun.

13.

Dieser Vorschlag will, dass **Stadtentwicklung mit der Regionalentwicklung bzw. Landesentwicklung Hand in Hand** geht.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Ein Grundprinzip im Bau- und Planungsrecht ist das sogenannte Gegenstromprinzip, das die wechselseitige Beeinflussung örtlicher und überörtlicher bzw. regionaler und überregionaler Planung sicherstellt (vgl. Art. 1 Abs. 3 Bayerisches Landesplanungsgesetz). Dabei hat die jeweils untere Planungsebene, wie die Landeshauptstadt München, Beteiligungsrechte bei der Erstellung überörtlicher Pläne, wie dem Regionalplan oder dem Landesentwicklungsprogramm, sowie einen Rechtsanspruch auf Berücksichtigung der eingebrachten örtlichen Belange im Rahmen der planerischen Abwägung. Im Gegenzug muss sich die untere Planungsebene an die Vorgaben der überörtlichen Planung halten (Abwägung von Grundsätzen der Raumordnung bzw. Beachtung von Zielen der Raumordnung). Dies betrifft unter anderem auch verkehrliche Aspekte, die somit über die unterschiedlichen Planungsebenen hinweg abgestimmt werden. Darüber hinaus werden verkehrliche Planungen im Rahmen des jeweiligen Planungsverfahren über die Stadtgrenzen hinweg mit den Nachbargemeinden abgestimmt.

Allgemeine Planung

14.

Dieser Vorschlag will, dass die **Ausweisung neuer Wohnungsprojekte** ausschließlich über die **verkehrliche Kapazität** erfolgt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Bevor es beispielsweise zum Bau eines neuen Wohngebietes kommt, werden im Vorfeld umfangreiche Voruntersuchungen durchgeführt. Der genaue Umfang einer neuen Bebauung ist Teil des Planungswettbewerbs. Die erstellten Verkehrsgutachten ermitteln unter Berücksichtigung der beabsichtigten baulichen Vorhaben und der Prognoseeckdaten ein zusätzliches Verkehrsaufkommen. Dann entscheidet sich, ob das neue Verkehrsaufkommen in das bestehende Straßennetz aufgenommen werden kann oder ob Änderungen vorgenommen werden müssen und welcher Art diese Änderungen sein müssten (z.B. Anpassungen einer Lichtzeichenanlage). Die heutige „Aufnahmekapazität“ des Straßennetzes ist kein limitierender Faktor der zukünftigen baulichen Entwicklung, da entsprechende kapazitätssteigernde Änderungen erfolgen können.

15.

Dieser Vorschlag will, dass **öffentliche Grünflächen erhalten** bleiben.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Im Rahmen von Bauleit- und Verkehrsplanungen wird u.a. den grünplanerischen Zielen des Erhalts der Grün- und Freiflächen, der Grünverbindungen und Frischluftschneisen eine wichtige Bedeutung zugeschrieben. So sollen vorhandene und geplante Verbindungen zwischen Erholungsflächen, ökologischen Vorrangflächen und klimatisch wirksamen Freiflächen von einer Überbauung/ Versiegelung freigehalten und wenn möglich gestärkt werden. Daher werden die Vorschläge zum Erhalt von Grün- und Freiflächen (und weitere) von Referat für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt.

Weiterhin sind Grün- und Freiflächen in diversen Planungen zu berücksichtigen und bestenfalls sogar aufzuwerten, besser zu vernetzen und zu vergrößern. Sie dienen als Aufenthalts- und Erholungsflächen der Bewohnerschaft und allen weiteren Nutzern, sie schaffen auch Rückzugsgebiete für Tiere und Pflanzen und stellen für das Kleinklima wichtige Flächen dar, in der es u.a. auch um die Minimierung von Eingriffen und Versiegelung geht. Daher wird auch bei erforderlichen Baumfällungen großer Wert auf Nachpflanzungen gelegt, sofern ausreichend Platz vorhanden ist. Grün- und Freiflächen können zum einen durch ihre Gestaltung und Bepflanzung, z.B. durch eine dichte Hecke oder ein Feldgehölz, einen Sichtschutz liefern und zum anderen durch ihre Fläche bzw. Abstand zu Straßen eine Lärminderung bewirken. Allerdings unterliegen die Ziele auch einem Abwägungsprozess bei auftretenden Zielkonflikten mit anderen Fachbereichen, nicht nur der Verkehrsplanung.

16.

Dieser Vorschlag will, dass **Wohngebiete (wie der Dorfkern Forstenried) vom Verkehr abgedichtet** werden, **Anliegerstraßen besser ausgewiesen** werden und der **Durchgangsverkehr ausgebremst** wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Das verkehrsplanerische Regelwerk (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen aus dem Jahr 2006; RAST 06) stellt an Straßen in München und anderen Städten und Gemeinden eine klare Aufgabe: „...Stadtstraßen müssen sich an Zielsetzungen orientieren, die sich aus der Wohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und die ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen.“

Dies bedeutet, dass Straßen in Kategorien eingeteilt werden und sie gewissen Funktionen nachkommen müssen (z.B. Erschließung, Verbindung, Durchfahrt und Bündelung). Durch dieses Organisieren können Wohngebiete geschützt werden. Eine völlige „Abdichtung“ ist dabei nicht zielführend. Die Erschließung, z.B. für Rettungsfahrzeuge, muss immer gegeben sein. Anliegerstraßen erscheinen auf den ersten Blick eine Lösung, da nur Anlieger sie benutzen dürfen. In der Realität sind sie aber schwer zu kontrollieren (eine der vielen Aufgaben, die der Polizei zufällt), sie sind nicht erfolversprechend.

München ist eine über die Jahrhunderte gewachsene Großstadt, d.h. es gibt auch Straßen, die nicht für große Verkehrsmengen bzw. moderne Fortbewegungsmittel wie Pkw oder Bus geeignet sind, aber in Ermangelung von Alternativen bzw. Raum für Erweiterungen trotzdem für eben solche benutzt werden müssen (wie im Dorfkern Forstenried).

17.

Dieser Vorschlag will, dass der **VEP und das städtische Vorbehaltsnetz für den Wirtschaftsverkehr aktualisiert** werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die Verlängerung der Stäblistraße war seit Jahrzehnten ein Projekt, von dem sich vor allem Entlastung für die Liesl-Karlstadt-Straße erhofft wurde und die Lücke im Hauptstraßennetz des VEP geschlossen werden sollte. Die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde hat mit einem Bescheid im Jahr 2013 den Antrag der Landeshauptstadt München auf Planfest-

stellung für die Verlängerung der Stäblistraße im Zuge der Staatsstraße 2344 abgelehnt. Dieser Bescheid ist immer noch Grundlage für die Fortschreibung des VEP, d.h. dass es keine Verlängerung der Stäblistraße geben wird.

Darüber hinaus bereitet das Referat für Stadtplanung und Bauordnung derzeit den Prozess für eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans vor. Die hierzu notwendigen intensiven Vorabstimmungen einschließlich einer Beauftragung durch den Münchner Stadtrat sind momentan noch nicht abgeschlossen, so dass aktuell kein konkreter Zeitplan für diesen Prozess genannt werden kann. Selbstverständlich ist eine transparente Bürgerbeteiligung im Rahmen des Verlaufs der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ausdrücklich vorgesehen. Mit Beschluss der Vollversammlung vom 02.10.2013 hat der Stadtrat das Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr als Netzkonzeption zur vorrangigen Führung des Schwerverkehrs > 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht beschlossen. Es dient dazu, den Schwerverkehr möglichst barrierefrei und direkt auf dafür geeigneten Routen zu führen und dadurch sensible Bereiche vom Schwerverkehr zu entlasten.

Der Straßenzug Stäblistraße/ Lochhamer Straße/ Siemensallee ist nicht Teil des Vorbehaltsnetzes für den städtischen Wirtschaftsverkehr und daher aus planerischen Gründen nicht zur Aufnahme von zusätzlichem Wirtschaftsverkehr vorgesehen.

18.

Dieser Vorschlag will, dass der **Schulwegsicherheit Priorität** eingeräumt wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Schulwegsicherheit ist ein zentrales Anliegen des Kreisverwaltungsreferat und wird gezielt gefördert. Anträge und Anregungen seitens Bürgerinnen und Bürgern, Schulen, betroffenen Eltern, Elternbeiräten, Bezirksausschüssen und Bürgerinitiativen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit werden im Kreisverwaltungsreferat in enger Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium München durch entsprechende Verkehrsbeobachtungen und -zählungen direkt vor Ort zu schulrelevanten Zeiten überprüft.

Zu Problemen hinsichtlich der Schulwegsicherheit im Sprengelgebiet der Grundschule an der Boschetsrieder Straße liegen dem Kreisverwaltungsreferat aktuell keine Anträge, Anfragen oder Erkenntnisse vor. Im Bezirksteil Thalkirchen verläuft die Sprengelgrenze der Grundschule an der Boschetsrieder Straße entlang Greinerberg, Ludwig-Krafft-Straße, Pullacher Platz, Greineckerstraße, Matthias-Mayer-Straße, Franz-von-Rinecker-Straße, Isarkanal, Hinterbrühl/ Gerblstraße, Ludwigshöher Straße, nördlich Krankenhaus Martha-Maria bis Wolfratshäuser Straße. Für Schülerinnen und Schüler, die aus diesem Teil Thalkirchens kommend zur Grundschule an der Boschetsrieder Straße gehen, stehen zahlreiche gesicherte Querungsmöglichkeiten durch Lichtsignalanlagen (LSA) oder Fußgängerüberwege über die stärker und stark befahrenen Straßen wie z. B. Thalkirchner Straße/ Pognerstraße, Maria-Einsiedel-Straße, Emil-Geis-Straße und natürlich Wolfratshäuser Straße zur Verfügung. An der LSA Wolfratshäuser Straße/ Boschetsrieder Straße ist zudem derzeit an drei Tagen in der Woche ein ehrenamtlicher Schulweghelfer tätig, der den Kindern beim Überqueren der Fahrbahn behilflich ist.

Fast das ganze Gebiet befindet sich bis auf wenige Ausnahmen innerhalb bestehender Tempo-30-Zonen. Es sind ausreichend breite Gehwege vorhanden, die Straßenbeleuchtung entspricht den üblichen städtischen Normen. Besondere Gefahren sind hier nicht gegeben. Sofern dem Kreisverwaltungsreferat vermeintlich gefährliche Situationen an bestimmten Stellen bekannt sind oder genannt werden, werden diese selbstverständlich im Hinblick auf die Schulwegsicherheit überprüft.

19.

Diese Vorschläge wollen durch dezentrale **Versorgungs- und Lieferkonzepte Verkehr vermeiden**.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

In den Projekten City2Share, Smarter Together und Eccentric sollen Modellquartiere (im Münchner Norden und Westen) zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität Ansätze für eine stadtverträgliche, ebenso Flächen sparende, wie Emissionen vermeidende urbane Mobilität lokal kombiniert und ineinander verzahnt angewandt und mit Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren lokalen Stakeholdern eng abgestimmt werden. Die Modellquartiere für nachhaltige Mobilität stellen eine Art „Reallabor“ dar, in denen innovative Konzepte und Ideen umgesetzt, erprobt und evaluiert werden. Ziel ist es dabei, Mobilitätsangebote, -konzepte und auch Technologien in klar definierten und möglichst repräsentativen Gebieten zu erproben und weiterzuentwickeln. Im Rahmen des Projekts „Smarter Together“ werden Verteilboxen an Mobilitätsstationen umgesetzt und hinsichtlich ihrer Nutzung untersucht. Eine Verteilung von Paketpost mit Elektro-Lastenrädern ausgehend von kleineren Verteilstationen wird im Projekt "City2Share" erprobt. Die Ergebnisse sollen dann auch Eingang in die künftige Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt München finden und einen Baustein für einen prozessualen, kontinuierlich fortzuschreibenden Verkehrsentwicklungsplan 2030+ bilden.

Die Modellquartiere sollen, um eine Übertragbarkeit der Ergebnisse und Maßnahmen auf das gesamte Stadtgebiet zu gewährleisten, möglichst verschiedene räumliche Strukturen abbilden. Bei Erfolg ist eine Skalierung der Maßnahme auf das gesamte Stadtgebiet geplant.

20.

Diese Vorschläge wollen, dass **Fuß- und Radverkehr durch kurze Wege erleichtert** und gefördert wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die Förderung von Fuß- und Radverkehr, sowie die Berücksichtigung von kurzen Wegen sind feste Bestandteile der Planungsprinzipien der Landeshauptstadt München.

21.

Dieser Vorschlag will, dass **Autos von mehr als nur einer Person genutzt** werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Im Sinne einer integrierten Vorgehensweise werden sämtliche Maßnahmen, ob im Bereich des Infrastrukturausbaus oder dessen flächensparender Um- bzw. Besser-Nutzung, von vornherein auf die zukünftig geplanten Siedlungsentwicklungen abgestimmt. Neue Mobilitätsformen wie Bike- und CarSharing, E-Mobilität usw. werden in städtischen Modellquartieren erprobt, evaluiert und weiterentwickelt. Ziel aller strategischen Konzepte und konkreten Maßnahmen ist es, durch innovative Lösungen das durch Einwohner- und Beschäftigtenwachstum ausgelöste „Mehr an Mobilität“ möglichst ohne maßgebliche zusätzliche Luft- und Lärmbelastungen sowie ohne Staus nachhaltig zu bewältigen.

Verkehrslärm und Immissionen

22.

Mehrere Vorschläge wollen aktiven **Luft- und Lärmschutz für den Dorfkern Forstenried**.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die Landeshauptstadt München führt derzeit zwei kontinuierliche Verfahren zur Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung durch. Bei der Luftreinhalteplanung ist die 6. Fortschreibung in Kraft getreten, bei der Lärmaktionsplanung wird an der 2. Fortschreibung gearbeitet. In beiden Prozessen werden kontinuierliche neue Maßnahmen zum Umweltschutz erarbeitet.

23.

Dieser Vorschlag will, dass der **ÖPNV ausgebaut** wird.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt wie folgt Stellung:

Der Ausbau des ÖPNV zählt zu den Schwerpunkten bei den Maßnahmen des Luftreinhalteplans und seinen Fortschreibungen.

24.

Dieser Vorschlag will, dass **Lärminderung und Luftqualität durch Aufforstung** an der Lochhamer Straße erreicht wird.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Das Baureferat hat fehlende Bäume entlang der Lochhamer Straße im April 2016 gepflanzt.

Lichtsignalanlage

25.

Dieser Vorschlag will, dass die **Ampelanlage am Knotenpunkt Allgäuer-/ Königswieser Straße nicht abgebaut** wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

In regelmäßigen Abständen werden die Lichtsignalanlagen in München auf ihre Notwendigkeit überprüft. Hierbei spielt nicht nur der Verkehr eine Rolle, sondern auch die aktuelle Rechtsprechung und Gesetzgebungen, wie z.B. die StVO. Diese schreibt u.a vor, dass in Tempo 30 Zonen auf LSA verzichtet werden soll, um den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern den Zonencharakter zu vermitteln.

Aus diesem Grund wurde am Knotenpunkt Allgäuer-/ Königswieser Straße nach möglichen Ersatzmaßnahmen (z.B. bauliche Einengung, Zebrastreifen, etc.) gesucht. Aufgrund der Gegebenheiten hat sich das KVR darauf verständigt, von einem Abbau abzusehen.

26.

Dieser Vorschlag will, dass die **Ampelanlage in der Forstenrieder Allee (vor der Feuerwehr) sicherer gestaltet** wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Aktuell wird die LSA aufgrund der Beschleunigung der Buslinie überarbeitet. Im Rahmen der Überarbeitung wird geprüft, inwieweit zusätzliche Signalgeber für die Fahrtrichtung nach Norden direkt vor dem Fußgängerüberweg angebracht werden können.

Die Polizei nimmt wie folgt Stellung:

Unfälle oder andere Gefahrenmomente an dieser Stelle sind der PI 29 nicht bekannt. Hinsichtlich der Gestaltung der LSA war durch das zuständige Referat im KVR die dortige Ausfahrt der Freiwilligen Feuerwehr Forstenried zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang wurde die ehemals als Einzelanlage bestehende LSA im Zuge einer Erneuerung während der schulrelevanten Zeiten und während des Berufsverkehrs an die Schaltintervalle der Forstenrieder Allee/ Stäblistraße angebunden.

Autobahn

27.

Mehrere Vorschläge wollen, dass auf der **BAB A95 lärmindernde Maßnahmen**, wie Flüsterasphalt und/ oder Tempo 60, durchgesetzt werden.

Die ABDSB nimmt wie folgt Stellung:

Auf der BAB A95 ist im Stadtgebiet München bereits lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 60 auf innerstädtischen Autobahnen zur Lärminderung befindet sich derzeit in Diskussion.

Straßenumbau

28.

Dieser Vorschlag will, dass die **Drygalski-Allee bis zur Wolfratshauer Straße verlängert** wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Eine Verlängerung der Drygalski-Allee ist eine Option, wenn südlich der Drygalski-Allee Bauland entwickelt wird. Wie genau eine solche Verlängerung aussehen könnte und ob es tatsächlich zu einer Anbindung an die Wolfratshauer Straße kommen könnte, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorhersagen.

29.

Dieser Vorschlag will, dass die **Drygalski-Allee nicht bis zur Wolfratshauer Straße verlängert** wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Eine Verlängerung der Drygalski-Allee ist eine Option, wenn südlich der Drygalski-Allee Bauland entwickelt wird. Wie genau eine solche Verlängerung aussehen könnte und ob es tatsächlich zu einer Anbindung an die Wolfratshauer Straße kommen könnte, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorhersagen.

Tempo 30/ Geschwindigkeit

30.

Dieser Vorschlag will, dass **Dialog-Displays** angebracht werden, um z.B. Tempo-30-Zonen zu überwachen.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Das Kreisverwaltungsreferat ist ständig darum bemüht, die Verkehrssicherheit im Stadtgebiet zu optimieren. Um dieses Ziel zu erreichen und eine wirkungsvolle Verbesserung zu schaffen, sollen auch neuartige und innovative Instrumente zum Einsatz kommen.

Das Aufstellen von so genannten Dialog-Displays im Stadtgebiet München wurde bereits mehrfach im Stadtrat diskutiert. Mit Beschluss vom 16. Mai 2017 hat sich der Stadtrat grundsätzlich für einen zweijährigen Versuch, der den Einsatz von Dialog-Displays zum Inhalt hat, ausgesprochen. Hierfür ist allerdings hinsichtlich der Finanzierung noch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung notwendig. Nach deren Abschluss wird der Stadtrat erneut befasst. Dies erfolgt voraussichtlich im Dezember 2017. Nach positiver Beschlussfassung folgt die Ausschreibung, verbunden mit der Beauftragung einer Fachfirma. Nach derzeitigem Sachstand ist geplant, den Versuch im Jahr 2018 zu starten. Die Örtlichkeiten in den einzelnen Stadtbezirken werden von den jeweiligen Bezirksausschüssen vorgeschlagen. Über die letztendlichen Standorte der Dialog-Displays entscheidet das Kreisverwaltungsreferat in enger Abstimmung mit den Bezirksausschüssen.

31.

Dieser Vorschlag will, dass für die **Graubündener Straße eine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h** durchgesetzt wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen kommen nach den einschlägigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung u. a. dort in Betracht, wo Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind oder wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden. Aus diesem Grund besteht im engeren Schulzugangsbereich der Graubündener Straße bereits eine zeitlich beschränkte 30 km/h-Geschwindigkeitsangabe als Einzelmaßnahme.

32.

Dieser Vorschlag will, dass **Tempo-30-Zonen und Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h überall durchgesetzt** und überwacht werden.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Die kommunale Verkehrsüberwachung der Landeshauptstadt München (KVÜ), Sachgebiet fließender Verkehr, setzt zur Überwachung der Geschwindigkeit in den Tempo-30-Zonen und Strecken der Stadt, fünf Geschwindigkeitsmessfahrzeuge ein. Die Fahrzeuge werden in zwei Schichten eingesetzt, einer Frühschicht und einer Spätschicht, um eine möglichst flächendeckend Überwachung im Stadtgebiet sicher zu stellen. Hierbei umfasst das Stadtgebiet 25 Stadtbezirke mit mittlerweile an die 660 Straßen die durch die KVÜ-Messfahrzeuge angefahren werden.

Eine lückenlose Überwachung aller Tempo-30-Zonen und Strecken im Stadtbezirk 19 kann durch die KVÜ aufgrund der Gesamtanzahl der zu überwachenden Straßen im Stadtgebiet nicht sicher gestellt werden.

Die Messfahrzeuge werden im Schwerpunkt an Örtlichkeiten eingesetzt, an denen s.g. schwächere Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Straßenverkehr teil nehmen. Dies bedeutet, dass verstärkt Bereiche mit Schulen, Kindertageseinrichtungen, Altenheimen, Behinderteneinrichtungen, Sportanlagen und Spielplätzen von der KVÜ angefahren werden. Darüber hinaus reagiert die KVÜ auf Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern, die die Verkehrslagen in ihren Straßen schildern und darum bitten, dass die KVÜ in diesen Straßen die Messtätigkeit aufnimmt, sofern es messtechnisch und messrechtlich umsetzbar ist.

Daraus ergibt sich, dass im 19. Stadtbezirk 19 Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln 47 Straßen im derzeitigen Messprogramm sind.

Parken

33.

Dieser Vorschlag will, dass das Parken von **langzeitparkenden Lkws unterbunden** wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Lkw parken im Rahmen des Gemeingebrauchs und der gesetzlichen Vorschriften unter Teilnahme am ruhenden Verkehr auf öffentlichem Verkehrsgrund, solange sie zugelassen und betriebsbereit sind. Die Regelungen in § 12 Abs. 3 a StVO, wonach das regelmäßige Parken in reinen und allgemeinen Wohngebieten in der Zeit von 22 – 06 Uhr untersagt ist, sind hierbei zu beachten.

34.

Mehrere Vorschläge wollen, ein **Lkw-Parkverbot an der Siemensallee und in der Königswieser Straße**.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Nach § 12 Abs. 3 a StVO ist das regelmäßige Parken von Lkw über 7,5 t in allgemeinen und reinen Wohngebieten in der Zeit von 22 – 06 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen untersagt. Bei der Siemensallee handelt es sich aber um eine Hauptverkehrsstraße, so dass dort das Parken der Lkw erlaubt ist. Ein Lkw-Parkverbot ist daher nur unter der Voraussetzung, dass eine Gefährdung des Straßenverkehrs vorliegt, möglich. Wegen der Breite der Siemensallee liegen hierzu aber keine Erkenntnisse vor.

Die Königswieser Straße liegt ab westlich Vinzenz-Schöpfer-Straße in einem reinen Wohngebiet. Insofern greift hier die Bestimmung des § 12 Abs. 3 a StVO.

35.

Dieser Vorschlag will, dass ein **einseitiges Parkverbot an der Forstenrieder Alle zwischen Züricher Straße und Liesl-Karlstadt-Straße eingerichtet** wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Halteverbote können nach den einschlägigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung dort angeordnet werden, wo dies aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs notwendig ist. Aus diesem Grund bestehen im Zuge der Forstenrieder Allee bereits diverse Halteverbotsregelungen. Es handelt sich jeweils um Einzelfallentscheidungen.

36.

Dieser Vorschlag will, dass das **Gebiet um die Münchner Straße eine Parkraumbewirtschaftung** eingeführt wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Mit Beschluss „Parkraummanagement in München – Fortschreibung Umsetzungskonzept“ der Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München vom 19.12.2012 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 07773) wurde die Verwaltung beauftragt, u.a. auch im Gebiet „Thalkirchen“, die Voraussetzungen und den Bedarf für die Einführung von Parkraummanagementmaßnahmen zu überprüfen und anschließend dem Stadtrat Umsetzungsvorschläge zur Entscheidung vorzulegen.

Die Überprüfung des Bedarfs ist notwendig, da die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit einer Bevorrechtigung der Bewohnerinnen und Bewohner mittels einer Parklizenz an zahlreiche rechtliche Vorgaben gebunden ist.

Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und aufgrund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohnerinnen und Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden. Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeindegebrauchs, des vorhandenen Parkdrucks und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Dabei muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnerinnen und Bewohnern dieser städtischen Quartiere üblicherweise zum Parken aufgesucht werden.

Die notwendigen Erhebungen im öffentlichen Straßenraum und auf Privatgrund sind durchgeführt und mittlerweile ausgewertet. Der Stadtrat hat am 13.12.2017 das Gebiet "Thalkirchen" zum Parklizenzgebiet erklärt.

Die Verwaltung befindet sich momentan in der Detailplanung der Parkregelungen für dieses und andere neue Lizenzgebiete. Dem Stadtrat soll der Beschlussentwurf mit der Planung, den Sach- und Personalmitteln Mitte diesen Jahres zur Entscheidung vorgelegt werden. Mit einer Umsetzung des Gebietes wird gegen Ende des Jahres gerechnet.

37.

Dieser Vorschlag will, dass die **Parkgebühren erhöht** werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

In der Landeshauptstadt München soll im Zuge des Projektes City2Share in ausgewählten Testgebieten (Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt und Stadtbezirk 6 Sendling) eine nutzerorientierte Anpassung bzw. Erhöhung der Parkgebühren erfolgen. Das Ergebnis soll evaluiert und ggf. auf andere Gebiete übertragen werden (Gebühren in München sind an Landesrecht gekoppelt, in dem ein Höchstsatz von 1,30€ pro Stunde, in Gebieten mit besonders hohem Parkdruck, festgelegt wurde.).

38.

Dieser Vorschlag will, dass **Stellplätze in Mobilitätsstationen** umgewandelt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

In den Projekten City2Share, Smarter Together und Eccentric sollen Modellquartiere (im Münchner Norden und Westen) zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität Ansätze für eine stadtverträgliche, ebenso Flächen sparende, wie Emissionen vermeidende urbane Mobilität lokal kombiniert und ineinander verzahnt angewandt und mit Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren lokalen Stakeholdern eng abgestimmt werden. Die Modellquartiere für nachhaltige Mobilität stellen eine Art „Reallabor“ dar, in denen innovative Konzepte und Ideen umgesetzt, erprobt und evaluiert werden. Ziel ist es dabei, Mobilitätsangebote, -konzepte und auch Technologien in klar definierten und möglichst repräsentativen Gebieten zu erproben und weiterzuentwickeln. Bei all diesen Projekten werden verschiedene Formen des (Elektro-)Carsharings umgesetzt und erprobt. Dazu werden in diesen Projekten insgesamt 14 Mobilitätsstationen errichtet. Die Ergebnisse sollen dann auch Eingang in die künftige Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt München finden und einen Baustein für einen prozessualen, kontinuierlich fortzuschreibenden Verkehrsentwicklungsplan 2030+ bilden.

Die Modellquartiere sollen, um eine Übertragbarkeit der Ergebnisse und Maßnahmen auf das gesamte Stadtgebiet zu gewährleisten, möglichst verschiedene räumliche Strukturen abbilden. Bei Erfolg ist eine Skalierung der Maßnahme auf das gesamte Stadtgebiet geplant.

Solln

39.

Dieser Vorschlag will, dass die **Schleichverkehre zwischen Herterichstraße und Wolfratshausener Straße durch Solln weiter unterbunden** werden.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Es wird auf den Beschluss des Bezirksausschusses 19 vom 27.03.2012 (Verkehrsberuhigung Wilhelm-Leibl-Straße) Nr. 08-14 / E 00892 verwiesen, wonach die Benutzung des Hauptstraßennetzes Herterichstraße/ Wolfratshausener Straße für den Fahrverkehr attraktiver gestaltet wurde und die Durchfahrt des Gebietes über die Wilhelm-Leibl-Straße durch punktuelle Einengungen erschwert wurde.

40.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Nach der Bürgerwerkstatt häuften sich im Lauf des Folgejahres 2016 die Beschwerden zum Thema Durchgangs- und Schleichverkehr und Verkehrssicherheit im oben beschriebenen Dreieck. Es fanden daraufhin mehrere Ortstermine und Besprechungen mit dem Bezirksausschuss, der Polizei und Vertretern des Kreisverwaltungsreferats statt, um eine Lösung über schnelle, einfache Maßnahmen (z.B. Parkverbote) zu finden. Es zeigte sich jedoch deutlich, dass die subjektive Wahrnehmung der Anwohnerschaft und die objektive der Verwaltung (und auch Polizei) divergieren. Auch wurde deutlich, dass Einzelmaßnahmen zum Beheben eines lokalen Missstandes immer auch einen Nachteil für andere Straßenzüge nach sich ziehen würden.

Aus diesem Grund wurde innerhalb der o.g. Abstimmungsrunden beschlossen, ein Verkehrsgutachten mit Verbesserungsvorschlägen zur Vermeidung von Durchgangs- und Schleichverkehr durch ein externes Ingenieurbüro erstellen zu lassen. Dieses Gutachten soll mit entsprechender Öffentlichkeitsbeteiligung in mehreren Stufen erstellt und begleitet werden. Eine entsprechende Beauftragung mit Mittelbereitstellung soll mit diesem Beschlussentwurf erfolgen.

ÖPNV

41.

Mehrere Vorschläge wollen, dass die U-Bahnlinie **U3 und U6 in die angrenzenden Nachbargemeinden** verlängert werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die ca. 1,0 km lange Verlängerung der U6-West vom Klinikum Großhadern nach Martinsried (Forschungszentrum) ist Bestandteil des Nahverkehrsplans (NVP) der Landeshauptstadt München und soll nach aktuellen Informationen bis 2023 realisiert werden. Darüber hinaus kann eine Verlängerung der U6 nach Planegg in die ab 2018 geplante Untersuchung zum NVP – Teil „Infrastruktur“ aufgenommen werden.

Ob eine Verlängerung der U3 über Fürstenried West nach Neuried und weiter nach Planegg oder Gauting ebenfalls in den Prüfkatalog aufgenommen werden kann, ist u.a. abhängig von der Zustimmung der betroffenen Gemeinden bzw. des Landkreises München. Eine Verlängerung der Linie U3 nach Martinsried ist aufgrund der bereits in Realisierung befindlichen Verlängerung der U6 nicht sinnvoll.

Grundsätzlich ist jedoch darauf hinzuweisen, dass sich alle vorgeschlagenen Maßnahmen auf dem Gebiet des Landkreises München befinden und der NVP der Landeshauptstadt München daher nur empfehlenden Charakter haben kann.

Die Stadtwerke München nehmen wie folgt Stellung:

Eine Verlängerung von U-Bahn-Strecken ist mit erheblichen Kosten für Bau und Instandhaltung verbunden. Nur bei ausreichend großer Nachfrage ist daher ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erzielen. In vielen Fällen kann ein attraktives Busnetz mit hoher Taktfrequenz, direkten Linienwegen sowie einer attraktiven Verknüpfung an U- und S-Bahn eine schnelle Erreichbarkeit der Umlandgemeinden und hohe Attraktivität der ÖPNV-Verbindung im Umland zu deutlich geringeren Kosten gewährleisten. Diese Maßnahmen werden teilweise im Rahmen des Nahverkehrsplans geprüft.

42.

Ein weiterer Vorschlag will, dass die **Kapazität und der Takt der U-Bahnlinie U3** erhöht wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Taktverdichtungen sind nur mit zusätzlicher Infrastruktur in der Innenstadt möglich. Dazu hat der Stadtrat mit Beschluss der Vollversammlung am 30.09.2015 zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 03603) das Referat für Stadtplanung und Bauordnung unter Ziffer 6 beauftragt, „a) die Planung der U9 auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudie [...] zusammen mit SWM/ MVG und Baureferat voranzutreiben und dem Stadtrat schnellst möglich zum weiteren Vorgehen mit Zeitplan und notwendigem Personalbedarf zu berichten.“

Dieser Beschlussskizzenentwurf befindet sich derzeit in der Abstimmung mit SWM/ MVG und Baureferat.

Die Stadtwerke München nehmen wie folgt Stellung:

Grundsätzlich ist der Stadtbezirk 19 gemäß den Leitlinien des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München erschlossen.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen der U-Bahnlinie U3 wird kontinuierlich analysiert. Bei entsprechender Nachfrage wird das Fahrplanangebot weiterentwickelt. Aufgrund der aktuellen Fahrgastentwicklung sind weitere Taktverdichtungen auf dem Ast der U3-Süd kurzfristig noch nicht geplant. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen wird jedoch auch und insbesondere unter Berücksichtigung der geplanten Neubauprojekte im Stadtbezirk 19 weiter beobachtet.

Durch den künftigen sukzessiven Tausch älterer U-Bahngarnituren durch Neufahrzeuge erhöht sich auch ohne Angebotsausweitung die Platzkapazität, da die modernen Fahrzeuge ein größeres Fassungsvermögen besitzen.

Die im Zuge der Angebotsoffensive geplanten Taktverdichtungen v.a. auf zentralen Strecken-

abschnitten führen auch zu Entlastungen auf den jeweiligen Außenästen. Derzeit werden die Planungen zu einem 2-Minuten-Takt zwischen Implerstraße und Münchner Freiheit durch eine alle 10 Minuten zwischen Brudermühlstraße und Münchner Freiheit verkehrende zusätzliche Linie im Berufsverkehr vorangetrieben.

43.

Mehrere Vorschläge wollen, dass eine **U-Bahnverbindung zwischen Thalkirchen und Mangfallplatz** bzw. über die Isar geschaffen wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Im Prüfungskatalog der o.g. geplanten Untersuchungen zum NVP der Landeshauptstadt München befindet sich eine U-Bahnverbindung vom Mangfallplatz nach Solln. Eine direkte Busverbindung von Thalkirchen nach Harlaching ist aufgrund der geringen Traglast der Tierpark-Brücke derzeit nicht realisierbar.

44.

Dieser Vorschlag will, dass ein **U-Bahnring** gebaut wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Entsprechend den Ausführungen im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30.09.2015 zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (Ziffer 5.4) sollen im Rahmen weiterer Untersuchungen Möglichkeiten zu einer zumindest auf Teilstücken realisierbaren Ringbahn in München eruiert werden, die über die geplanten Tram-Tangenten hinausgehen.

Die Stadtwerke München nehmen wie folgt Stellung:

Eine Verlängerung von U-Bahn-Strecken ist mit erheblichen Kosten für Bau und Instandhaltung verbunden. Nur bei ausreichend großer Nachfrage ist daher ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erzielen. In vielen Fällen kann ein attraktives Busnetz mit hoher Taktfrequenz, direkten Linienwegen sowie einer attraktiven Verknüpfung an U- und S-Bahn eine schnelle Erreichbarkeit der Umlandgemeinden und hohe Attraktivität der ÖPNV-Verbindung im Umland zu deutlich geringeren Kosten gewährleisten. Diese Maßnahmen werden teilweise im Rahmen des neuen Nahverkehrsplans geprüft.

45.

Dieser Vorschlag will, dass die **Tram Westtangente als Tangentialentlastung** gebaut wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Es wird auf den Beschluss der Vollversammlung vom 14.12.2016 verwiesen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02990), in dem auch die Landeshauptstadt München ihren Willen zur Tram Westtangente bekräftigt.

Die Stadtwerke München nehmen wie folgt Stellung:

Der Zeitpunkt der Realisierung hängt von politischen Entscheidungen ab.

46.

Mehrere Vorschläge wollen, dass ein **S-Bahnhalt Großhesseloher Brücke/ Mengerschwaige** eröffnet wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Es wird davon ausgegangen, dass bei den unterschiedlichen Haltestellenvorschläge zu diesem Thema (einmal ist „Großhesseloher Brücke“ genannt, ein andermal „Mengerschwaige“) derselbe Haltepunkt gemeint ist. Der Bahnhof Mengerschwaige war bisher Teil des Projekts „Sendlinger Spange“, durch das u. a. die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden sollen, um die Strecke Pasing – Mittersendling – Deisenhofen oder Teile hiervon im 30-Minuten-Takt zu bedienen. Gleichzeitig ermöglicht die „Sendlinger Spange“ eine ausreichende Rückfallebene bei Störungen auf der Stammstrecke für auf den Westästen verkehrende S-Bahnzüge.

Derzeit arbeitet die zuständige Oberste Baubehörde im Staatsministerium des Inneren, für

Bau und Verkehr (OBB) unter Einbeziehung der Landeshauptstadt München und der umliegenden Landkreise an einem sog. „3-Phasen-Programm Bahnausbau Region München“, welches auf den Planungen der 2. Stammstrecke aufbaut und den weiteren Ausbaubedarf im Bahnknoten München identifiziert und priorisiert. Dabei wird auch das Projekt „Sendlinger Spange“ mit einbezogen und neu bewertet.

47.

Dieser Vorschlag will, dass es **mehr Express-Buslinien** gibt.

Die Stadtwerke München nehmen wie folgt Stellung:

Die MVG hat in den letzten Jahren das Angebot auf den tangentialen Buslinien massiv ausgeweitet. Auch die Planung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 sieht z.B. vor, den Bus 54 zwischen Harras und Giesing im 5-Minuten-Takt verkehren zu lassen. Die Umsetzung zusätzlicher Expressbuslinien wird geprüft, ist jedoch im Moment nicht finanzierbar.

Die Verbindung nach Planegg wurde durch die geänderte Buslinie 260 des Landkreis München im Dezember 2014 massiv verbessert, zudem die Linie bis Germering durchgebunden. Damit wird mit einer Buslinie erstmals die Stadt München mit zwei Landkreisen (Landkreis München und Landkreis Fürstentfeldbruck) verbunden. Eine weitere Verlängerung nach Solln würde damit Verspätungen aus dem Umland bis nach Solln weiterführen, zudem passen die Fahrzeuggrößen nicht zusammen, da im Stadtgebiet Gelenkbusse erforderlich sind, im Landkreis Normalbusse ausreichen.

48.

Diese Vorschläge wollen, dass die **P+R-Gebühren erhöht** werden und es mehr **P+R-Anlagen außerhalb des Stadtgebiets** gibt, somit soll der mIV aus der Stadt ferngehalten werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Ziel der städtischen P+R-Planung ist es u.a. Verkehre mit dem Ziel Münchner Innenstadt möglichst schon im Umland oder an der Stadtgrenze auf öffentliche Verkehrsmittel zu lenken, und dadurch die Spitzenbelastungen auf den Einfallstraßen zu verringern, verkehrsbedingte Immissionen zu mindern und die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel auch in den Außenbereichen zu erhöhen. Der Fokus der Stadtentwicklungsplanung liegt auf einer Verbesserung der Situation bei den bestehenden Anlagen durch Kapazitätserweiterungen und dem bedarfsgerechten Ausbau sowie einer besseren Erschließung der P+R-Anlagen in den Umlandgemeinden am Entstehungsort des Pendlerverkehrs (z.B. an der Strecke der S6 in Starnberg Nord, Possenhofen, Feldafing oder an der Strecke der S7 in Hohenschäftlarn und Ebenhausen).

In den letzten Jahren ist das P+R-Angebot im Umland auch mit Unterstützung durch das Schnittstellenprogramm der Regierung von Oberbayern im Rahmen der GVFG-Förderung deutlich erweitert worden, so dass derzeit im MVV-Gebiet außerhalb der Stadt München insgesamt ca. 20.000 P+R-Stellplätze zur Verfügung stehen. Grundsätzlich sollen im Umland an allen geeigneten Haltestellen P+R-Stellplätze vorgehalten werden, um umsteigebereiten Autofahrerinnen und Autofahrern, die nicht ohnehin bereits zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per Bus zu den U-, S- oder Regionalbahnstationen gelangen, einen Anreiz zu bieten, eine möglichst kurze Strecke mit dem eigenen Fahrzeug zurückzulegen. Dies soll auch durch die gestaffelte Entgelterhebung auf den städtischen P+R-Anlagen mit mehr als 7.500 Pkw-Stellplätzen unterstützt werden. Neben einer Minimierung der Pkw-Wege und damit der Emissionen ist das auch wegen der gleichmäßigeren Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel über den gesamten Streckenverlauf vorteilhaft. Die Landeshauptstadt München fördert daher die Errichtung von P+R-Stellplätzen im Umland aus Mitteln der Stellplatzabläse. Die Planungshoheit im Umland liegt allerdings nicht bei der Landeshauptstadt München sondern bei den Gemeinden selbst, die auch für die Errichtung, den Unterhalt und die Gebührengestaltung der P+R-Anlagen verantwortlich sind. Der überwiegende Teil des P+R-Angebots im Münchner Umland steht den Nutzern allerdings kostenfrei zur Verfügung.

49.

Dieser Vorschlag will, dass für **große Arbeitgeber der Shuttlebusverkehr gefördert** wird. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft nimmt wie folgt Stellung:

Seit dem Jahr 2005 bietet das Referat für Arbeit und Wirtschaft den Unternehmen mit Sitz in der Landeshauptstadt und im Landkreis München betriebliche Mobilitätsberatung in Form eines Förderprogrammes an. Die Teilnahme ist für die Firmen kostenlos. Bisher haben 60 Firmen mit insgesamt über 85.000 Beschäftigten dieses Angebot genutzt und Maßnahmen zur Verbesserung ihrer betrieblichen Mobilität ergriffen.

Die betriebliche Mobilitätsberatung zielt hierbei vor allem auf die Anreise der Beschäftigten zum Arbeitsort, also den Pendlerverkehr, ab. Ein wichtiger Partner bei diesem Programm ist die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) als Betreiberin von Bus, Tram, U-Bahn und Mietrad in München. Auch der Münchner Verkehrsverbund (MVG) ist beratend mit im Boot. Das öffentliche Nahverkehrssystem und das Radwegenetz in München sind gut ausgebaut. Daher setzt das Referat für Arbeit und Wirtschaft darauf, die Beschäftigten der beratenen Unternehmen stärker auf den ÖPNV und das Fahrrad zu bringen. Konkret haben einzelne Beratungen auch dazu geführt, dass die Taktfrequenz bestimmter ÖPNV-Linien erhöht wurde, um diese Linien attraktiver für die Beschäftigten und somit die Nutzung zu machen.

Einige Angebotsverbesserungen werden durch die Unternehmen finanziert oder kofinanziert. Ein Beispiel hierfür ist die seit Jahren sehr erfolgreiche Taktverdichtung der Stadtbuslinie 181, die durch den Bayerischen Rundfunk (BR) mitfinanziert wird. Teilweise erfolgt die Finanzierung auch aus Mitteln der sogenannten Zusatzaufgabe Linienverkehr. Dies ist ein städtisches Budget, aus dem die Landeshauptstadt Verkehrsleistungen finanziert, die als wünschenswert erachtet werden, jedoch von der MVG nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können und gemäß Nahverkehrsplan auch nicht zwingend erforderlich sind. Ein Beispiel hierfür ist die Taktverdichtung auf der Linie U2 (5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit) bis zur U-Bahnhaltestelle „Harthof“. Hiervon profitieren viele Beschäftigte von BMW, die am Forschungs- und Innovationszentrum an der Haltestelle „Am Hart“ aus- und zusteigen. Die Finanzierung durch die Stadt muss hierbei keine Daueraufgabe sein. Häufig erreichen die zusätzlichen Leistungen nach einiger Zeit die Schwelle der Eigenwirtschaftlichkeit. Sie werden dann in das reguläre Angebot der MVG überführt und von der MVG finanziert.

Die Landeshauptstadt setzt also in erster Linie auf weitere Verbesserungen des bestehenden ÖPNV-Angebotes, um die Beschäftigten auf öffentliche Verkehrsmittel zu bringen. Hiervon profitieren dann nicht nur Beschäftigte einzelner Unternehmen, sondern alle ÖPNV-Kundinnen und -Kunden. Darin liegt auch der große Unterschied zu dem im Bürgervorschlag angeführten Silicon Valley mit seinen privat finanzierten Shuttlebus-Linien. Das Verkehrssystem Kaliforniens ist stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, der öffentliche Personennahverkehr verhältnismäßig schwach entwickelt. Insofern ist es für die dortigen Firmen eine Notwendigkeit, das Busangebot selbst in die Hand zu nehmen. In München ist dies nicht erforderlich.

Fuß- und Radverkehr

50.

Dieser Vorschlag will, dass die **Querungsmöglichkeit für Radfahrende an der Meglingerstraße** verbessert wird.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Bei der beschriebenen Situation handelt es sich wohl um die Einmündung Kistlerhofstraße/ Meglingerstraße. Die Kistlerhofstraße weist beidseitig bauliche Radwege auf, während in der Meglingerstraße der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.

Radverkehr in Richtung Osten, der von der Kistlerhofstraße rechts in die Meglingerstraße abbiegen will, kann bei Grünsignal vom baulichen Radweg auf die Fahrbahn fahren.

Für Radverkehr in Richtung Westen, der von der Kistlerhofstraße links in die Meglingerstraße

abbiegen will, gibt es bisher keine optimale Lösung.

Im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2072a Am Südpark wird nördlich der o.g. Einmündung die neue Straße U-1731 entstehen. Zusätzlich wird das Baureferat im Zuge des Projektes der Stadtwerke München GmbH zur Beschleunigung der Buslinien 63 und 132 an dieser Einmündung bauliche Anpassungen vornehmen.

Das Baureferat wird in Abstimmung mit den beteiligten städtischen Referaten mögliche Optimierungsmaßnahmen für den linksabbiegenden Radverkehr prüfen und, falls möglich, im Zuge dieser beiden Projekte umsetzen.

51.

Dieser Vorschlag bemängelt den **Zustand für den Radverkehr zwischen dem Dorfkern Forstenried und der Parkstadt Solln**.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Zwischen dem Neurieder Kreisel und der Waterloostraße wird der Radverkehr in der Liesl-Karlstadt-Straße/ Herterichstraße bei Tempo 30 auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund der beengten Situation und des hohen Verkehrsaufkommens in der Liesl-Karlstadt-Straße/ Herterichstraße sind aus Sicht des Baureferats keine baulichen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs möglich.

Über parallel verlaufende Nebenstraßen und Anlagenwege (siehe auch Routenkonzeption VEP-R) kann dieser Bereich mit einem Umweg umfahren werden. Jedoch führt die Route den Radverkehr nach der Fußgängerschutzanlage an der Sportanlage (westlich Springerstraße) wieder auf die Herterichstraße.

Eine Verbesserung der Situation ist die im VEP-R vorgesehene Verlängerung der Hauptroute von der Ketterstraße in die Schultheißstraße, die im Umgriff der Bebauungspläne A71 und A1422 liegt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Im Zuge des Bebauungsplans Nr. 1433 Muttenthalerstraße kann langfristige die Lücke zwischen Forstenried und Solln geschlossen werden. Kurzfristige bauliche Maßnahmen wie z.B. das Fällen einer Baumreihe an der Herterichstraße, um den bestehenden Fuß- und Radweg zu verbreitern, wird als nicht wünschenswert und zielführend erachtet.

52.

Dieser Vorschlag will, dass der **Radweg auf der Boschetsrieder Straße regelkonform** ausgebaut wird.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Das Baureferat hält die Optimierung der Radverkehrsführung in der Boschetsrieder Straße für wünschenswert. Wie bereits im Beschluss des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 19 Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03873) „Radweg in der Boschetsrieder Straße“ vom 08.09.2015 festgestellt, ist dies jedoch nur durch eine Umverteilung des Verkehrsraums möglich. Dazu müssten Stellplätze entfallen bzw. die Fahrbahnbreiten und ggf. auch die Anzahl der Fahrspuren reduziert werden. Die Beurteilung, ob diese Auswirkungen verträglich sind, liegt beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung und beim Kreisverwaltungsreferat.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Im Zuge der Umgestaltung des Ratzingerplatzes wird sich auch die Radwegführung entlang der Boschetsrieder Straße ändern und kann hierbei dann entsprechend den Normen berücksichtigt werden.

53.

Dieser Vorschlag will, dass es auf dem **Radweg weniger Stolperfallen** gibt.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Ohne genaue Ortsangabe kann dazu nur eine allgemeine Stellungnahme abgegeben werden:

Das Baureferat hat 2015 einige Radwege im Stadtbezirk 19 saniert. Generell sind die Radwege im Stadtbezirk in einem guten Zustand.

Falls jedoch auf öffentlichen Verkehrsflächen, wie z.B. Gehwegen, Radwegen oder Fahrbahnen Mängel etc. vorhanden sind, bittet das Baureferat um eine kurze Meldung an den Straßenunterhalt unter der Telefonnummer 089/ 233 61201.

54.

Dieser Vorschlag will, dass es auf der **Wolfratshauer Straße (B11) einen Radweg bis nach Solln** gibt.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Im Beschluss des Bauausschusses vom 18.10.2011 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 01683) zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Wolfratshauer Straße zwischen der Siemensallee und dem Schmiedberg ist dargelegt, dass das Baureferat für den nach Süden hin anschließenden Bereich bis zur Josephinenstraße, im Rahmen eines gesonderten Projektes, die Machbarkeit zur Realisierung einer durchgehenden baulichen Radwegverbindung prüft.

Das Bauvorhaben beinhaltet Änderungen der Wolfratshauer Straße, die eine Bundesstraße ist. Konkret sind der beidseitige Einbau von Radwegen, die Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer sowie die Neuordnung von Abbiegespuren und vorhandenen Bushaltestellen geplant.

55.

Dieser Vorschlag will, dass ein **Radweg von der Siemensallee westlich entlang der Bahnlinie durch den Siemens-Sportpark und die angrenzende landwirtschaftlich genutzte Fläche zur Becker-Gundahl-Straße angelegt** wird.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Der vorgeschlagene Bau eines Radweges von der Siemensallee westlich entlang der Bahnlinie durch den Siemens-Sportpark und die angrenzende landwirtschaftlich genutzte Fläche zur Becker-Gundahl-Straße ist im VEP 2005 als langfristige Maßnahme enthalten. Hier fehlen zur Umsetzung jedoch die nötigen Grundstücke, da der Siemens-Sportpark und die südlich angrenzende Fläche nicht im Besitz der Landeshauptstadt München sind.

Die Radfahrverbindung von der Siemensallee zum Bahnhof Solln wird durch den geplanten Ausbau der Wolfratshauer Straße zwischen Siemensallee und Josephinenstraße verbessert.

56.

Dieser Vorschlag will, dass der **Fuß- und Radweg auf dem ehemaligen Industriegleis weiter nach Nordosten** geführt wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Eine Vernetzung wurde bereits im Strategiegutachten Umstrukturierung – Langfristige Siedlungsentwicklung vorgeschlagen. Eine Aufwertung der ehemaligen Gleisstrasse wird nun auch wieder im Rahmenplan Obersending, der sich derzeit noch in Bearbeitung befindet, berücksichtigt.

Die Fortsetzung dieses Fuß- und Radwegs soll im Westen bis zum ehemaligen e.on-Gelände/ Drygalski-Allee gehen und ist dort bereits planungsrechtlich gesichert (siehe Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2072a Boschetsrieder Straße (südlich), Drygalski-Allee (östlich), Kistlerhofstraße (nördlich), Machtfinger Straße (westlich) (Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 918b)). Von dort führt der Fuß- und Radweg am Ratzingerplatz vorbei (siehe Bebauungsplanentwurf mit Grünordnung Nr. 1769a Boschetsrieder Straße, Ratzingerplatz, Hofmannstraße (westlich), Gmunder Straße (beiderseits), Aidenbachstraße (östlich)) und soll dann auf dem

ehemaligen Industriegleis weiter nach Nordosten geführt werden.

57.

Dieser Vorschlag will, dass in der **Züricher Straße zwischen Forstenrieder Alle und Drygalski-Allee eine Straßenbeleuchtung** eingerichtet wird.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

In der Züricher Straße zwischen der Forstenrieder Allee und der Drygalski-Allee kommt es durch den ausgewachsenen Baumbestand zu stärkeren Verschattungen als der Nordseite des angesprochenen Geh- und Radwegs. In diesem Abschnitt hat das Baureferat daher bis zum Herbst 2016 zusätzliche Beleuchtungsmasten für den Gehweg gestellt, um die Beleuchtungssituation zu verbessern.

58.

Dieser Vorschlag will, dass **Pedelecs und E-Bikes bei der Radwegekonzeption wegen deren höherer Geschwindigkeit berücksichtigt** werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Das Radwegekonzept in München basiert auf dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R) des Referats für Stadtplanung und Bauordnung (2002) sowie auf dem darauf aufbauenden Realisierungsnetz Radverbindungen in München des Baureferats (2005). Die grundsätzliche Strategie der Radverkehrsförderung wird im Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München beschrieben. Im Zuge der aktuellen Entwicklungen im Radverkehr, der deutlichen Radverkehrszunahme in München sowie der geänderten Ansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur wurde dieser Grundsatzbeschluss im Februar 2018 fortgeschrieben. Im Rahmen dieser Fortschreibung werden die neuen Herausforderungen der Radverkehrsförderung dargestellt, Ziele definiert sowie beschlossen, dass der VEP-R auf Basis der aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen fortgeschrieben werden soll. Dazu zählen auch technische Neuerungen im Radverkehr wie z.B. Pedelecs und E-Bikes. Dieser Bereich ist als Querschnittsthema zu bewerten, das nicht nur die Radwegeplanung sondern auch andere Förderbereiche wie z.B. das Fahrradabstellen betrifft. Daher wird dieses Thema stets integriert mitgedacht und ist in den aktuellen und anstehenden Fortschreibungen und Beschlüssen, z.B. auch zum Thema Radschnellverbindungen, enthalten.

59.

Dieser Vorschlag will, dass es an **Bike + Ride- Anlagen auch sichere Verwahrmöglichkeiten** für teure E-Bikes gibt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Der Wunsch, meist wertvolle Fahrräder mit und ohne Gepäck und E-Bikes in Boxen abstellen zu können, ist bekannt. Erste Pilotstandorte haben gezeigt, dass hierfür in jedem Fall ein gut einsehbarer Standort und ein geeignetes Bezahlsystem erforderlich sind, da Fahrradboxen andernfalls zum Lagern von privaten Habseligkeiten und auch als Schlafstätte genutzt werden könnten. Neben der Wahl geeigneter Boxen und den Anforderungen an den Betrieb (Bezahlsystem, Reinigung, Vandalismussicherheit) spielt aber auch der Platzbedarf in einer bereits unter den starken Flächenkonkurrenzen und den vielen Nutzungsansprüchen im öffentlichen Raum stark geforderten Stadt eine wichtige Rolle.

Dennoch wird dieses Thema in den referatsübergreifenden Arbeitsgruppen zum Fahrradparken wieder verstärkt diskutiert, um zielführende Lösungen zu finden.

1.3. Vorschlag nicht realisierbar

Organisatorisches

60.

Dieser Vorschlag will, dass **alle Äußerungen aus der Veranstaltung vom 23.01.2014** für das **verkehrspolitische Gesamtkonzept beachtet** werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Es wird darauf hingewiesen, dass das Einbringen von Anregungen aus der Bürgerschaft willkommen ist, dabei aber ein gewisser demokratischer Prozess gemäß der Geschäftsordnung eingehalten werden muss. Dies dient vor allem dem Schutz von Schwächeren bzw. will das Prinzip „Wer am lautesten schreit, bekommt Recht.“ vermeiden. Die Veranstaltung vom 23.01.2014 war von einer Bürgerinitiative organisiert, was durchaus rechtens ist. Sie war aber auch keine Bürgerversammlung, wo jährlich Anfragen und Anträge gestellt werden können, die dann geschäftsordnungsgemäß behandelt werden.

Des Weiteren wird aus fachlicher Sicht darauf hingewiesen, dass die eingereichten Äußerungen der Veranstaltung vom 23.01.2014 extrem widersprüchlich sind und zuweilen auch sehr kryptisch. Zudem ist anzumerken, dass etliche Vorschläge auch bei der Bürgerwerkstatt vom 05.12.2015 eingebracht wurden.

Allgemeine Planung

61.

Dieser Vorschlag will, dass es mehr **reine Wohngebiete mit Radwegen** gibt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Viele Wohngebiete befinden sich in einer Tempo 30 Zone. In einer Tempo 30 Zone gibt es keine Radwege, da diese bedingt durch die niedrige Geschwindigkeit nicht nötig sind und gerade weil es die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h gibt nicht zulässig sind.

Unter der Leitung des Oberbürgermeisters, delegiert an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, befindet sich der Lenkungskreis „Radverkehr“, der sich mit allen Radverkehrsthemen auseinandersetzt, so auch den Ausbau von Radwegen und Schutzstreifen. Neben dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sind auch das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat an diesem Lenkungskreis aktiv beteiligt, um stets nach Lösungen und Verbesserungsmöglichkeiten zu suchen.

62.

Dieser Vorschlag behauptet, dass **Prognosedaten** fehlen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Prognosen werden in alle Bebauungsplänen berücksichtigt.

Die für das verkehrspolitische Gesamtkonzept durchgeführten Erhebungen, die Flussverfolgung und die Verkehrsbefragung, bilden nur den Bestand ab und waren nur für eine Bestandsaufnahme gedacht.

63.

Dieser Vorschlag will, dass die **Verkehrsführung ab Kreppeberg über die Zentralländstraße geändert** werden soll.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die vorgeschlagene Routenführung bietet eine schlechte Anschlussmöglichkeit an die Thalkirchner Brücke. Die Zentralländstraße führt laut FNP durch eine „Fläche mit Nutzungsbeschränkung zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“, d.h. es ist nicht sinnvoll, dorthin Verkehr zu verlagern.

Des Weiteren gab es in der Vergangenheit bereits ein Spartenverfahren zu diesem Aspekt, bei dem nach umfassender Beteiligung des Bezirksausschusses und einer Beteiligung des Büros Oberbürgermeister keine Routenverschiebung von Maria-Einsiedel in Zentralländstr. erfolgen soll. Grund hierfür war u.a. der Einmündungsbereich in die Thalkirchner Straße.

64.

Dieser Vorschlag will, dass es auf dem **Mittleren Ring für biospritbetriebene Fahrzeuge** eine eigene Fahrspur gibt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Das verkehrspolitische Gesamtkonzept bezieht sich in erster Linie auf den 19. Stadtbezirk.

Der Mittlere Ring ist zwar eine sehr wichtige Straße im Münchner Hauptverkehrsstraßennetz, jedoch nicht Teil des 19. Stadtbezirks. Eine eigene Fahrspur auf dem Mittlern Ring für biospritbetriebene Fahrzeuge erscheint aufgrund des zur Verfügung stehenden Platzes eher unwahrscheinlich, soll aber in der Fortschreibung des VEP berücksichtigt werden.

65.

Dieser Vorschlag will, dass man über eine **App Mitfahrende suchen und finden** kann.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Bei den angesprochenen neuen mobilen Konzepten über die sich smartphonebasiert Mitfahrgelegenheiten, Mitfahrzentralen und organisierten Fahrgemeinschaften suchen und finden lassen handelt es sich um bereits bestehende privatwirtschaftliche Angebote, die ihren Service entweder national oder sogar international zur Verfügung stellen und nicht um eine kommunale Aufgabe. Die Anbieterlandschaft ist vielfältig, dazu zählen beispielsweise: fahrgemeinschaft.de, BesserMitfahren.de, mitfahren.de, TwoGo, flinc, BlaBlaCar oder MiFaZ – Deine Mitfahrzentrale.

66.

Dieser Vorschlag will, dass die **Geschäftsgebiete der CarSharing-Anbieter erweitert** werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Das stationäre CarSharing Unternehmen STATTAUTO ist derzeit bereits im gesamten Stadtgebiet tätig, lediglich die flexiblen Anbieter operieren in begrenzten Geschäftsgebieten, in denen der Stadtbezirk 19 derzeit nur teilweise eingeschlossen ist.

Im Rahmen der Umsetzung des CarSharing-Gesetzes, das derzeit im Entwurf vorliegt, untersucht die Landeshauptstadt München auch die Möglichkeit, räumliche Kriterien anzulegen die insbesondere das CarSharing Angebot auch am Stadtrand stärken sollen. Neue Wege zur Förderung von CarSharing am Stadtrand werden derzeit bereits in den Modellprojekt CIVITAS ECCENTRIC am nördlichen Rand Schwabings sowie SMARTER TOGETHER in Neuaubing/Freiham erprobt.

67.

Dieser Vorschlag will, dass die **Fahrzeugführenden ermutigt oder gezwungen werden, Mitfahrer mitzunehmen**.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die Mitnahme von Mitfahrern im Pkw und damit eine Erhöhung des Mitfahreranteils im motorisierten Individualverkehr ist eine rein privat zu verantwortende Tätigkeit und kann – auch wenn sie verkehrsplanerisch wünschenswert ist – kommunal nicht gesteuert oder gar vorgeschrieben werden. Sie wird nicht vom Personenbeförderungsgesetz (PbefG) umfasst.

Abstufung Staatsstraße

68.

Dieser Vorschlag will, dass die **Staatsstraße 2344 abgestuft** wird. Des Weiteren sollen die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01779 und E 01782 bearbeitet werden.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Staatsstraße 2344 (neu) bildet auch ohne die verlängerte Stäblistraße eine durchgehende Netzstruktur übergeordneter Bundes- und Staatsstraßen. Sie beginnt an der B11, trifft im Knoten Liesl-Karlstadt-Straße/ Forstenrieder Allee auf die St 2065 und verknüpft sich im Knoten Forstenrieder Kreisel mit der St 2344 (alt) und der BAB A 95. Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren (OBB) hat auf dieser Grundlage den bestehenden Straßenzug Siemensallee/ Lochhamer Straße/ Stäblistraße/ Forstenrieder Allee mit Wirkung vom 01.01.2009 zur Staatsstraße aufgestuft. Diese Aufstufung ist seit 21.03.2012 bestandskräftig. Eine gegen die Aufstufung gerichtete Klage wurde mit Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts München vom 07.06.2011 abgewiesen. Ein Antrag auf Zulassung der Berufung gegen dieses Urteil wurde mit Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 21.03.2012 abgelehnt.

Die Entscheidung über eine Abstufung der Staatsstraße obliegt allein der OBB. Auf mehrmalige Nachfrage des Baureferats hat die OBB mitgeteilt, dass aus ihrer Sicht die Klassifizierung als Staatsstraße auch nach Ablehnung des Planfeststellungsverfahrens zum Durchstich der Stäblistraße zutreffend ist. Diese entspreche der tatsächlichen Verkehrsbedeutung und berücksichtige die Bedeutung des Straßenzuges hinsichtlich seiner Lage innerhalb des überörtlichen Verkehrsnetzes sowie der dadurch vermittelten räumlichen Verkehrsbeziehungen. Staatsstraßen sollen innerhalb des Staatsgebietes zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sein. Letzterer Gesichtspunkt ist nicht dergestalt zu interpretieren, dass auf Staatsstraßen tatsächlich der Durchgangsverkehr quantitativ überwiegen muss. Gerade in größeren Städten wie der Landeshauptstadt München wird der örtliche Verkehr auch und gerade auf höher qualifizierten Straßen dem überregionalen Verkehr deutlich überwiegen. Selbst bei dem Autobahnring um München wird davon ausgegangen, dass der örtliche und regionale Verkehr gegenüber dem überregionalen bzw. Fernverkehr zahlenmäßig weit im Vordergrund steht. Genauso wenig spielt die tatsächliche Verkehrsdichte des betroffenen Straßenzuges eine ausschlaggebende Rolle. Maßgebliches Kriterium im Zusammenhang mit der Verkehrsbedeutung eines Straßenzuges ist daher der durch selbigen vermittelte Netzzusammenhang. Hierunter ist ein zusammenhängendes Netz übergeordneter Straßen zu verstehen, welches vorliegend gegeben ist. Entgegen der Auffassung der Vorschlagsmachenden haben Kreuzungen im Verlauf einer Staatsstraße keinerlei Einfluss auf diesen Netzzusammenhang, noch können sie einen solchen unterbrechen. Danach wäre die Existenz einer Staats- bzw. Bundesstraße in geschlossener Ortslage nicht denkbar.

Darüber hinaus sind auch der tatsächliche Ausbauzustand bzw. die Bauklasse für die Klassifizierung einer Straße nicht relevant.

Der Stadtrat hat sich bereits mehrfach mit der geschilderten Thematik befasst, zuletzt mit Beschluss des Bauausschusses vom 15.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12524). In diesem Beschluss wurden die BV-Empfehlungen Nr. 08-14 / E1308, E 01779 und E 01782 behandelt. Der Stadtrat beschloss die vorgenannten Empfehlungen weiter als aufgegriffen zu behandeln, bis der Ergänzungsantrag der SPD und Bündnis 90/Die Grünen/RL bearbeitet ist. Danach sollen alternative bestandsorientierte Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtbezirk 19 gem. Ziffer 3 des Beschlusses der VV vom 19.03.2013 (V 11531) weiterverfolgt werden. Weiterhin soll geprüft werden, unter welchen verkehrlichen Voraussetzungen eine Abstufung des Straßenzuges – Forstenrieder Allee, Stäblistraße, Lochhamer Straße und Siemensallee – möglich ist. In der Bürgerversammlung vom 07.04.2014 wurden wiederum Empfehlungen gleichlautenden Inhalts beschlossen (Nr. 08-14 / E 02187 und E

02184).

Die Entscheidung, ob ein Gesamtverkehrskonzept für diesen Stadtbezirk Auswirkungen auf die Klassifizierung des Straßenzuges als Staatsstraße hat, obliegt zu gegebener Zeit ausschließlich der OBB. Da sich eine Klassifizierung als Staatsstraße – wie dargestellt – vorrangig nach dem Netzzusammenhang und nicht nach der tatsächlichen Verkehrssituation beurteilt, ist die Wahrscheinlichkeit einer anderslautenden Beurteilung durch die OBB allerdings sehr gering einzustufen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01779 und E 01782 werden in dieser Beschlussvorlage über die Empfehlung Nr. 08-14 / E 02187 beantwortet.

Verkehrserhebung

69.

Dieser Vorschlag will, dass sämtliche **Analyseunterlagen veröffentlicht** werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die Beschreibung und Erklärung zur Flussverfolgung und zur Verkehrsbefragung finden sich im Haupttext und werden mit dieser Beschlussvorlage veröffentlicht.

Für die Flussverfolgung und die Verkehrsbefragung wurden neuralgische Orte gewählt, bei denen der Fahrzeugführende eine Ausweichmöglichkeit gehabt hätte, da hier die besten Erfolgchance bestehen das Verhalten der Fahrzeugführenden zu beeinflussen. Zum Beispiel bei der Route Liesl-Karlstadt-Straße zur Plinganserstraße hätte alternativ die Route Autobahnausfahrt Kreuzhof/ Boschetsrieder Straße zur Plinganserstraße genommen werden können. Wohingegen eine Erhebung auf der Route Plinganserstraße nach Solln nur ein Ergebnis bringen würde, das bereits bekannt ist. Da es zudem für diese Streckenwahl keine Ausweichmöglichkeiten gibt, wären hier die Erfolgsaussichten nicht gegeben.

70.

Dieser Vorschlag will, dass **Verkehrszahlen vergleichbar** sind. Die hierfür gewählte Einheit soll der durchschnittliche Tagesverkehr sein.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Zählungen werden in 2 x 4 Stundenblöcken durchgeführt und dann auf einen Tageswert zum durchschnittlichen werktäglichen Tagesverkehr DTV_w hochgerechnet. Ein Vergleich von Spitzenstunden ist hierbei allgemein übliches verkehrstechnisches Handeln. Eine Ausnahme bilden lediglich einige wenige Dauerzählstellen.

71.

Dieser Vorschlag behauptet, dass sich die **Verkehrszählungen am VEP orientieren**.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Dies ist falsch. Verkehrszählungen sind Bestandsaufnahmen. Der VEP ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument, das die Ziele und Strategien der Stadtentwicklung im Bereich Verkehr darstellt. Er schafft für den Zeitraum von zehn bis 15 Jahren den Rahmen für die weitere verkehrliche Entwicklung in München. Verkehrszählungen und der VEP können nicht miteinander verglichen werden.

72.

Dieser Vorschlag merkt an, dass ein **Messpunkt bei der Lochhamer Straße/ Aidenbachstraße** fehlt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Es wird auf einen fehlenden Messpunkt hingewiesen. Leider geht nicht hervor, um was für einen Messpunkt es sich handeln soll. Ein Messpunkt für Messungen zur Luftqualität oder für die Flussverfolgung?

Verkehrslärm und Immissionen

73.

Dieser Vorschlag will, dass für das **verkehrspolitische Gesamtkonzept aktuelle Lärm-messungen** als Grundlage verwendet werden.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt wie folgt Stellung:

Gemäß Straßenverkehrs-Richtlinien-StV ist hier „bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, jedoch nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen. Vor- und Nachteile sind gegeneinander abzuwägen; straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können nicht umgesetzt werden, wenn sie z.B. Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder zu einer gravierenden Verkehrsumlenkung in andere Straßen führen.“

Im Rahmen des verkehrspolitischen Gesamtkonzepts für den 19. Stadtbezirk wurden u.a. mehrere Vorschläge zum Individualverkehr eingebracht, die aus Sicht des Immissionsschutzes eine Verringerung der Lärmbelastung bewirken sollen.

Grundsätzlich ist zum Verkehrslärm, z.B. mittels Temporeduzierung, aus Sicht des Immissionsschutzes folgendes festzustellen:

Eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h vermindert rein rechnerisch den Mittelungspegel um etwa 3 dB(A), die Vorbeifahrpegel werden um ca. 5 dB(A) vermindert. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass eventuelle Faktoren, wie z.B. stockender oder flüssiger Verkehr nicht berücksichtigt werden. So könnte z.B. durch die Temporeduzierung der Verkehr besser fließen und zusätzliche Brems- und Anfahrtgeräusche vermieden werden, diese Faktoren werden aber bei dem oben genannten, errechneten Wert nicht in die Berechnung miteinbezogen. In diesem Fall ergäbe sich eine deutlich höhere Pegel-minderung.

Aus lärmschutzrechtlicher Sicht wird daher eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h für sinnvoll erachtet.

Aktuelle Studien zeigen aber zudem, dass Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen nicht zwangsläufig zu einer Verminderung der Fahrzeugemissionen und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität führen. Ein wesentliches Kriterium zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen ist die Verstetigung des Verkehrsflusses; die optimale Geschwindigkeit dafür hängt u.a. von der Art der Straße und der Verkehrsbelastung ab.

Anhand von Messfahrten wurde gezeigt, dass bei ebener Strecke und bisher schon gutem Verkehrsfluss ein Tempolimit tendenziell höhere Stickstoffoxid-Emissionen im Vergleich zu Tempo 50 bewirkt. Die motorbedingten Emissionen von Feinstaub nahmen bei Tempo 30 fast an allen untersuchten Streckenabschnitten zu. Gemäß dem Handbuch der Emissionsfaktoren haben PKW die höchsten Feinstaub-Emissionen bei Tempo 30.

74.

Mehrere Vorschläge wollen, dass eine **City Maut** eingeführt wird, um so die verkehrliche Belastung zu reduzieren.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

In der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung versucht, eine Maßnahme zur City Maut einzubringen. Die städtische Regierungskoalition hat entschieden, dass dies nicht erfolgen soll. Derzeit fehlen die gesetzlichen Voraussetzungen, damit eine Kommune eine City Maut einführen darf.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt wie folgt Stellung:

Für eine Emissionsmaut nach dem „Verursacherprinzip“ fehlen die rechtlichen Grundlagen.

75.

Dieser Vorschlag will, dass **PM₁₀ und NO_x-Messungen** an Stellen durchgeführt werden, wo Menschen wohnen, zur Schule gehen, etc. und nicht an anderen Orten messen, wo sich niemand aufhält.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt wie folgt Stellung:

Gemäß der 39. BImSchV ist festgeschrieben, wie die Verteilung der Standorte der Messstationen in einer Kommune zu erfolgen hat. Es sind also die Vorgaben des Gesetzgebers, u.a. zum Beurteilungszeitraum (1 Jahr) oder auch zur Situierung der Stationen, zu beachten. Dies bedeutet, dass kurzfristige Messungen an einzelnen Punkten keine bewertbaren Aussagen liefern. Als Alternative zu den langjährigen kontinuierlichen Messungen bietet sich eine Berechnung der Luftschadstoffbelastung an. Eine Berechnung der Immissionsbelastung im Hauptstraßennetz von München liegt für 2010 vor, diese wird derzeit auf das Bezugsjahr 2015 aktualisiert.

Lichtsignalanlagen (LSA)

76.

Dieser Vorschlag will, dass alle **Ampelschaltungen offenzulegen** sind.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Das Kreisverwaltungsreferat als Verkehrsbehörde ist verpflichtet und qualifiziert, verkehrssichere Ampelsteuerung zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang können im Kreisverwaltungsreferat Ampelschaltungen bei Bedarf eingesehen und erklärt werden.

77.

Dieser Vorschlag bemängelt die zu kurze **Linksabbiegerspur der Wolfratshauer Straße zur Boschetsrieder Straße**.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Es wird auf den Beschluss des Bezirksausschusses des 19. Stadtbezirkes vom 08.09.2015 Nr. 14-20 / V 04019 verwiesen, wonach im Zuge des grundlegenden Umbaus der Wolfratshauer Straße neben der Fuß- und Radweegeanlagen auch die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Boschetsrieder Straße/ Wolfratshauer Straße angepasst wurde. Diese LSA wird verkehrsunabhängig betrieben. Über in der Fahrbahn eingebrachte Detektoren wird das aktuelle Verkehrsaufkommen erfasst und die Freigabezeit entsprechend variiert. Für die Linksabbieger aus der Wolfratshauer Straße in die Boschetsrieder Straße wird in jedem Signalumlauf ein sogenannter Nachlauf vorgehalten, während dem die linksabbiegenden Fahrzeuge konfliktfrei abbiegen können.

Das Kreisverwaltungsreferat hat die Situation zu den Hauptverkehrszeiten intensiv beobachtet. Zwar konnte festgestellt werden, dass die fragliche Linksabbiegerspur zeitweise von mehr Fahrzeugen genutzt wird, als in der verfügbaren Aufstellfläche Platz finden, jedoch konnten diese „überzähligen“ Fahrzeuge so gut wie immer bereits wenige Sekunden nach Grünbeginn für die Wolfratshauer Straße nachrücken und somit die danebenliegenden Geradeauspur räumen. Ebenso konnte beobachtet werden, dass bis auf sehr wenige Ausnahmen alle linksabbiegenden Fahrzeuge innerhalb der angebotenen Grünzeit abbiegen konnten.

Das Kreisverwaltungsreferat möchte betonen, dass sämtliche durch die Umbaumaßnahmen in der Wolfratshauer Straße/ Plinganserstraße betroffenen LSA an die geänderte verkehrliche Situation angepasst wurden. Für die LSA Boschetsrieder Straße/ Wolfratshauer Straße kann derzeit kein Änderungsbedarf erkannt werden.

78.

Dieser Vorschlag bemängelt die **schlechte Einsicht der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Liesl-Karlstadt-Straße/ Nesselwanger Straße.**

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Diese LSA wurde 2008 komplett erneuert und den aktuellen Richtlinien und örtlichen Gegebenheiten angepasst. In erster Linie dient diese einer sicheren Querung für Fuß- und Radverkehr über die Liesl-Karlstadt-Straße. Eine Missachtung der Ampelschaltung aufgrund schlechter Sichtbarkeit kann nicht gegeben sein, da für die eine Fahrspur stadtauswärts 3 Signalgeber vorhanden und mit LED-Technik ausgerüstet sind. Die Umschaltung auf Fußgängergrün erfolgt 5 Sekunden nach Grünende des Fahrverkehrs, wobei die Fahrverkehrssignale nach Grünende 3 Sekunden Gelb und 2 Sekunden Rot erhalten vor der Fußgängerfreigabe. Diese sogenannte Zwischenzeit ist bereits um eine Sekunde länger als die gesetzlichen Vorschriften vorgeben. Dass Fahrzeuge bewusst Rot-Signale überfahren, kann letztendlich nur durch die Polizei geahndet werden. Aus der Erfahrung des KVR hat auch die vorgeschlagene Blitzampel (für die ebenfalls das Polizeipräsidium München zuständig ist) keine Chance auf Realisierbarkeit, da Blitzampeln nur äußerst restriktiv eingesetzt werden und vom Innenministerium genehmigt werden müssen.

Die Polizei nimmt wie folgt Stellung:

Das Unfallaufkommen oder sonstige Gefahrenmomente sind aus Sicht der PI 29 als unauffällig zu betrachten.

79.

Dieser Vorschlag will, dass die **Ampelschaltung am Knotenpunkt Liesl-Karlstadt-Straße/ Forstenrieder Allee/ Herterichstraße in eine 3-Phasenschaltung** umgeschrieben wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Die vorgeschlagene 3-Phasenschaltung ist weniger leistungsfähig als die vorhandene 2-Phasenschaltung aufgrund der benötigten zusätzlichen Zwischenzeiten zwischen den Phasen.

Die Verkehrssituation wurde geprüft, dabei ergab sich folgendes Ergebnis:

Der Kreuzungsbereich ist aufgrund der ursprünglichen Bebauung, welche im wesentlichen auf der eines historisch gewachsenen Bauerndorfes beruht, sehr beengt, so dass keine separaten Abbiegespuren zur Verfügung stehen. Um dennoch für die von der Liesl-Karlstadt-Straße in die nördliche Forstenrieder Allee abbiegenden Fahrzeuge zumindest eine kleine Aufstellfläche zu ermöglichen, wurde an dieser Stelle die Verkehrsführung von der Herterichstraße in die Liesl-Karlstadt-Straße etwas "buckliger" gestaltet. Erst mit diesem gestalterischen Kniff war es überhaupt möglich, für maximal drei Fahrzeuge eine Aufstellfläche zu schaffen, an der geradeaus durchfahrende Fahrzeuge in Richtung Osten noch einigermaßen vorbeikommen.

Zur Verbesserung der Situation (Aufstellbereich für Linksabbieger) wurde bereits eine weitere Hilfsmarkierung angeordnet, welche den für den angesprochenen Linksabbieger nutzbaren Verkehrsraum noch deutlicher umgrenzt.

Ein entsprechender Auftrag wurde bereits erteilt. Bis zu dessen Umsetzung, wohl erst im Frühjahr/ Sommer 2017, durch das Baureferat bittet das Kreisverwaltungsreferat noch um etwas Geduld.

80.

Dieser Vorschlag will, dass am **Knotenpunkt Liesl-Karlstadt-Straße/ Forstenrieder Allee/ Herterichstraße eine vierte Querungsmöglichkeit für zu Fußgehende** eingerichtet wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Der gewünschte zusätzliche Fußgängerübergang am Knotenpunkt Liesl-Karlstadt-Straße/ Forstenrieder Allee/ Herterichstraße würde die ohnehin überlastete Übereckbeziehung von der Liesl-Karlstadt-Straße in die Forstenrieder Allee drastisch mindern und muss daher aus Sicht des KVR abgelehnt werden. Einerseits wäre die lange Nachlaufphase der Linksabbieger in die nördliche Forstenrieder Allee nicht mehr möglich, was zwangsläufig die Rückstau in der

Liesl-Karlstadt-Straße massiv verlängern würde, andererseits könnte für die Forstenrieder Allee das Rechtsabbiegesignal nicht mehr geschaltet werden. Rückstauungen bis in die Stäblistraße wären die Folge.

Das vorhandene zweiteilige Rechtsabbiegesignal (Grün und Gelb) in der Forstenrieder Allee Fahrtrichtung Süden für Rechtsabbieger in die Liesl-Karlstadt-Straße ist ein sogenanntes Zusatzsignal zur Schaltung einer zusätzlichen Freigabezeit für Rechtsabbieger. Diese Zeit wird während der Nachlaufphase Liesl-Karlstadt-Straße stadteinwärts links abbiegen in die nördliche Forstenrieder Allee geschaltet.

Wird auf der Nordseite über die Forstenrieder Allee eine zusätzliche Fußgängerfurt realisiert, kann dieses Zusatzsignal nicht mehr geschaltet werden, da der Rechtsabbieger diese neue Furt quert. Diese zusätzliche Freigabezeit ist also nicht mehr schaltbar. Der Rechtsabbieger muss dann über die „normale“ Signalisierung abbiegen.

81.

Dieser Vorschlag will, dass **Wartezeiten an der Ampel in der Graubündnerstraße für zu Fußgehende verkürzt** werden.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Fußgängerschutzanlage in der Graubündnerstraße Höhe Pontresinaweg ist zwischen 06:00 Uhr – 22:00 Uhr in Betrieb. Zu den schulrelevanten Zeiten (zwischen 07:15 Uhr – 08:30 Uhr und zwischen 11:30 Uhr – 13:30 Uhr) wird die Signalanlage zyklisch geschaltet, ohne dass der Anforderungsdrücker betätigt werden muss. Außerhalb dieser Zeiten erfolgt eine unkoordinierte Umschaltung, die eigentlich kurze Wartezeiten für die querenden Fußgänger garantiert.

Im Juni 2015 wurde auf diesem Streckenzug die Busbeschleunigung realisiert. Die Beschleunigung führt dazu, dass bei Annäherung eines Busses automatisch die Grünphase für den Fahrverkehr solange bestehen bleibt, bis der Bus durchgefahren ist. Erst dann erfolgt die Umschaltung für den querenden Fußgänger. Gegenüber früher sind daher diese aktuellen teilweise längeren Wartezeiten begründet. Eine Änderung der Schaltung ist aktuell nicht vorgesehen, da Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personenverkehr generell im Stadtrat beschlossen wurden.

82.

Dieser Vorschlag will, dass in der **Fraunbergstraße (gegenüber dem Restaurant) eine Fußgängerampel** eingerichtet wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Hierbei wird auf den Beschluss des Bezirksausschusses 19 vom 08.10.2013, Empfehlung Nr. 08-14 / E 01767 zum Thema unter Punkt 2, Installation einer Drückerampel an der Ecke Fraunbergstraße/ Maria-Einsiedel-Straße verwiesen.

Zum Fußgängerüberweg wird auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen verwiesen. Die Fahrbahnbreite beträgt in diesem Einmündungsbereich ca. 6 m. Nachdem es sich bei der Fraunbergstraße hier um eine wegführende Einbahnstraße handelt, bedeutet dies, dass der Einmündungsbereich bei dieser Fahrbahnbreite zweispurig befahren werden kann. Fußgängerüberwege dürfen aber nur angelegt werden, wo nur eine Spur pro Richtung überquert werden muss. Dies wäre an dieser Stelle nicht erfüllt. Hinzu kommt noch, dass der in die Fraunbergstraße abbiegende Fahrverkehr nach § 9 StVO auf zu Fußgehende beim Abbiegen besondere Rücksicht nehmen muss; wenn nötig, ist zu warten.

83.

Dieser Vorschlag will bessere **Wartezeiten für die Fußgängerampel am Knotenpunkt Wolfratshauer Straße/ Saarbrücker Straße.**

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Bei diesem Vorschlag ist wohl die LSA am Knotenpunkt Neunkirchner Straße/ Wolfratshauer Straße. Die im Vorschlag erwähnte Saarbrücker Straße hat keinen Anschluss an die Wolfratshauer Straße.

Die Wartezeit an der LSA Neunkirchner Straße/ Wolfratshauer Straße beträgt im Durchschnitt 33 Sekunden. Bei der Überprüfung ist eine geringe Zahl erhöhter Wartezeiten zu erkennen. Diese stehen im Zusammenhang mit der komplexen Priorisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Die Wartezeit für Fußgänger ist abhängig von der Länge des gerade geschalteten Signalprogramms (70 Sekunden oder 90 Sekunden Umlaufdauer). Es ist zu erwähnen, dass die individuelle Wartezeit immer davon abhängig ist, wann der Druckknopf während der Umlaufzeit betätigt wurde. Fordert man die Grünzeit beim 70 Sekunden Programmumlauf zum ungünstigsten Zeitpunkt (d.h. zum Ende des 10sekündigen Fußgängergrüns) an, kann es passieren, dass man ca. 80 Sekunden warten muss, bis der Fußgänger wieder Grün bekommen kann. Es kann aber auch passieren, dass die Anforderung zu einem günstigem Zeitpunkt erfolgt und man nur 10 Sekunden warten muss.

Um die Wartezeit zu reduzieren, hat das Kreisverwaltungsreferat außerhalb der verkehrsstarken Zeiten zwischen 9 und 14:30 Uhr und ab 21:30 Uhr ein kürzeres Signalprogramm von 70 Sekunden geschaltet. In den verkehrsstarken Zeiten ist ein längeres Signalprogramm von 90 Sekunden notwendig um den Fahrverkehr so zu unterbrechen, dass eine Koordinierung mit den benachbarten Signalanlagen möglich ist.

84.

Dieser Vorschlag will, dass es in der **Maria-Einsiedel-Straße eine Fußgängerampel nach der Tempo-30-Zone** gibt.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Nach § 45 Abs. 9 StVO sind Lichtsignalanlagen (LSA) nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Das Kreisverwaltungsreferat hat Ortstermine durchgeführt und sieht dies aktuell nicht gegeben.

Wegen des Gleichbehandlungsgrundsatzes der Antragstellen auf Lichtsignalanlagen im gesamten Stadtgebiet Münchens werden alle neu eingehenden und bereits früher gestellten Anträge auf Errichtung einer LSA in einer Antragsdatei gesammelt und jährlich in Zusammenarbeit mit der Polizei und weiteren Fachgremien nach einem vom Stadtrat vorgegebenen Bewertungsverfahren auf deren Dringlichkeit hin beurteilt. Dies ist deshalb erforderlich, weil die jährlich für den Neubau von Ampeln zur Verfügung stehenden Finanzmittel nur für einige wenige Antragstellen ausreichen.

Bei dem Prüfungsverfahren werden die örtlich vorherrschenden Verkehrsverhältnisse, wie der Schutz für Fußgänger und Schulkinder, die vorliegenden Verkehrsstärken, die von der Polizei geführte Unfallstatistik und andere verkehrsrelevante Daten besonders berücksichtigt. Die einzelnen Kriterien werden durch Punktzahlen gewichtet und ergeben in ihrer Summe die Bewertungspunktzahl.

Erfahrungsgemäß haben nur Antragstellen mit über 10 Punkten Aussicht auf die Errichtung einer LSA. Sofern sich bei dem Bewertungsverfahren für eine Antragstelle eine ausreichende Bewertung – in der Regel 6 Punkte – ergibt, verbleibt diese in die „Vormerkliste für künftig zu errichtende Lichtsignalanlagen“. Antragstellen mit weniger als 6 erreichten Punkten fallen aus dem jährlichen Bewertungsverfahren heraus.

Aus dem aktuellen Lichtsignalanlagen-Bewertungsverfahren (LSA-BW) mit Stand vom 16.03.2014 ergibt sich Folgendes:

Die Liste der Gesamtvormerkungen für alle beantragten Anlagen umfasst 63 Positionen. Das Bewertungsverfahren ergibt folgendes Ergebnis:

8 Positionen wurden mit 10 und mehr Punkten bewertet. Hiervon werden drei Anträge realisiert.

40 Positionen mit einer Bewertung von 6 bis 10 Punkten. Diese Anträge können nicht zur Realisierung vorgeschlagen werden, verbleiben aber in der Vormerkliste für das nächste LSA-BW.

15 Positionen mit einer Bewertung unter 6 Punkten. Diese Anträge werden nicht in die Vormerkliste für das nächste LSA-BW übernommen.

Zu der Antragstelle 'Fraunbergstraße/ Maria-Einsiedel-Straße' führt das KVR konkret wie folgt aus: Sie erhielt beim obigen Bewertungsverfahren mit 4,3 Punkten lediglich den Rang 56 von 63 Antragstellen im Stadtgebiet. Weil die Realisierungsmöglichkeit für diese Antragstelle somit äußerst gering ist, wurde sie aus dem Bewertungsverfahren gestrichen.

Das Kreisverwaltungsreferat weist bei dieser Gelegenheit darauf hin, dass ca. 90 m nördlich der Antragstelle 'Fraunbergstraße/ Maria-Einsiedel-Straße' die LSA 'Thalkirchner Platz' eine sichere Querung der Schäflarnstraße ermöglicht. Auch haben Fußgängerzählungen über die Fraunbergstraße ergeben, dass hier keine besondere Notwendigkeit für eine ampelgesicherte Fußgängerquerung gegeben ist. Die ca. 130 m westlich gelegene Fußgängerampel 'Fraunbergplatz' ermöglicht eine sichere Querung der Fraunbergstraße in ausreichender Weise.

Südring

85.

In mehreren Vorschlägen wird der A99 - **Südring bzw. kleinere Varianten** dazu angesprochen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat der Stadtrat am 02.12.2015, den Bau des Südrings abermals abgelehnt (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 03867).

Die Herterichstraße ist die Verbindung zwischen den südlichen Nachbargemeinden und der BAB A 95 bzw. den westlichen Nachbargemeinden. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten gilt auf der Herterichstraße, unüblich für eine Hauptverkehrsstraße aber wegen ihrer Geometrie notwendig, eine Geschwindigkeit vom 30 km/h.

Autobahn

86.

Dieser Vorschlag will, dass die **Anschlussstelle Kreuzhof durch ein Stopp-Schild** in Richtung Garmisch behindert wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die Geometrie des Knotenpunkts ist gewiss unüblich, aber notwendig um das sichere Abbiegen und Zufahren auf die Autobahn gewährleisten zu können. Neben der gegebenen Verkehrssicherheit ist der Knotenpunkt noch zweispurig ausgebaut. Wir sehen keinen Bedarf den Knotenpunkt auszubauen oder jeglicher Veränderung zu unterziehen.

87.

Dieser Vorschlag will, dass an der südlichen **Ausfahrt der BAB A95 ein verkehrsabhängiges Schild** angebracht wird, das den Kfz-Nutzenden darüber informiert, wie verstaub bzw. frei die Liesl-Karlstadt-Straße ist und das die Zufahrt regelt.

Das Autobahndirektion Südbayern nimmt wie folgt Stellung:

Ein von der Belastung der Liesl-Karlstadt-Straße abhängiges Verkehrsleitsystem führt voraussichtlich zu einer Verkehrsverlagerung in das umliegende innerörtliche Straßennetz. Die Kon-

sequenzen (u.a. Mehrbelastung und Leistungsfähigkeit der Ausweichrouten ab AS M-Kreuzhof) der Verkehrssteuerung können durch ein entsprechendes Verkehrsmodell aufgezeigt werden. Die Entscheidung, ob ein Verkehrsleitsystem mit entsprechenden nebenwirkenden Verkehrsverlagerungen ins nachgeordnete Straßennetz weiter verfolgt werden soll, liegt bei der Landeshauptstadt München.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Für das angesprochene Verkehrsleitsystem auf der BAB A95 wäre die ABDS zuständig.

Aus dem Kenntnisstand des KVR werden Verkehrsleitsysteme an Anschlussstellen der Autobahnen bei Überlastung im nachfolgenden untergeordneten Straßennetz nicht eingesetzt, da die Anschlussstelle weiterhin für andere Verkehrsbeziehungen benutzbar sein muss und solche Verkehrsleitsysteme äußerst kostenintensiv sind.

Auch das direkt an der Einfahrt der Liesl-Karlstadt-Straße vorgeschlagene zeitlich eingesetzte dynamische Fahrtrichtungsgebot (geradeaus und links bzw. rechts abbiegen in die Liesl-Karlstadt-Straße verbietend) hätte ohne massive Überwachung keinen Nutzen, da einerseits weiterhin rechts abgebogen werden würde, andererseits bei Beachtung des Fahrtrichtungsgebotes nach einem Kreiseln an der Oberfläche „legal“ gerade in die Liesl-Karlstadt-Straße eingefahren werden könnte.

Straßenumbau

88.

Dieser Vorschlag will, dass in der **Drygalski-Allee keine Fahrspuren** reduziert werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Im Zuge des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2072a Boschetsrieder Straße (südlich), Drygalski-Allee (östlich), Kistlerhofstraße (nördlich), Machtlfinger Straße (westlich) (Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 918b) ergab das dazugehörige Verkehrsgutachten, dass es in der Drygalski-Allee zu baulichen Änderungen kommen muss, damit das Neubaugebiet erschlossen ist und der Knotenpunkt Boschetsrieder Straße/ Drygalski-Allee/ Höglwörther Straße weiterhin leistungsfähig bleibt.

In der Drygalski-Allee sollen demnach zwei U-Turns angelegt werden. Wegen des breiten Mittelteilers in der Drygalski-Allee ergibt sich eine Aufstellfläche für die Fahrzeugführenden, die einen der beiden U-Turns nutzen wollen.

89.

Dieser Vorschlag will, dass die **Plattlinger Straße in Richtung zur Herterichstraße voll ausgebaut** wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Es wird auf die Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 08-14 / E 01774 verwiesen (Kapitel 4.2.7).

90.

Dieser Vorschlag will, dass die **Plattlinger Straße nicht zur Herterichstraße voll ausgebaut** wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Es wird auf die Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 08-14 / E 01774 verwiesen (Kapitel 4.2.7).

91.

Dieser Vorschlag will, dass der **Straßenbelag der Lochhamer Straße** erneuert wird.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Der Straßenzustand der Lochhamer Straße ist verkehrssicher. Der Fahrbahnbelag ist jedoch an einigen Stellen in einem schlechten Zustand. Stellenweise wurde die Lochhamer Straße 2015 mit einem Dünnschichtbelag versehen (DSK). In naher Zukunft sind vom Baureferat keine Maßnahmen in der Lochhamer Straße geplant. Falls kleinere Beschädigungen im Fahr-

bahnbelag auftreten, können diese punktuell behoben werden.

92.

Dieser Vorschlag will, dass die **stadtauswärtsgerichtete Einbahnregelung der Forst-Kasten-Allee aufgehoben** wird und sie stattdessen in beide Richtungen befahrbar ist.

Die ABDSB nimmt wie folgt Stellung:

Die Forst-Kasten-Allee beginnt an den Rampen der AS M-Kreuzhof. Auch die Rampen sind, wie die Forst-Kasten-Allee, nur stadtauswärts Richtung Garmisch befahrbar. Die Problematik bei einer stadteinwärts gerichteten Fahrtrichtung ist u.a. die Realisierbarkeit der Verknüpfung an den Rampen der AS M-Kreuzhof bzw. in die Fürstenrieder Straße und die Boschetsrieder Straße.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die neue Fahrbeziehung die durch ein Aufheben der Einbahnregelung entstehen würde, ist nicht nötig, da alternative Wegeführungen vorhanden sind, die keinen widrigen Umweg verlangen.

Des Weiteren ist zu beachten, dass der bauliche Aufwand, um eine Anbindung an die Anschlussstelle Kreuzhof einzurichten in keinem Verhältnis zu den Nutzen steht.

93.

Dieser Vorschlag will, dass die **Verbindung Neurieder Kreisel – Wolfratshauer Straße nicht wie gehabt über die Liesl-Karlstadt-Straße – Herterichstraße verläuft, sondern über die Boschetsrieder Straße – Aidenbachstraße.**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Siehe Ergebnis der Flussverfolgung

Die Flussverfolgung ergab, dass viele Kfz-Nutzerinnen und -Nutzer in Nachbargemeinden wohnen. Eine Anbindung über die Boschetsrieder Straße/ Aidenbachstraße/ etc. wäre sehr umweltfreundlich und würde sehr wenig Akzeptanz bei den Kfz-Nutzerinnen und -Nutzer finden.

94.

Dieser Vorschlag will, dass die **stadteinwärtsgerichteten Fahrspuren am Neurieder Kreisel so umgestaltet werden, dass Einfahren in die Liesl-Karlstadt-Straße erschwert** und ein stadteinwärtiges Einfahren auf die BAB A96 erleichtert wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat nehmen wie folgt Stellung:

Es wird auf die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01764 verwiesen.

95.

Dieser Vorschlag will, dass **zusätzliche Ein- und Ausfallwege aus dem Stadtviertel** gebaut werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Derzeit wird keine Möglichkeit gesehen, neue Wege aus dem Stadtviertel zeitnah zu erschließen.

Tempo 30/ Geschwindigkeit

96.

Dieser Vorschlag will, dass in der **Fraunbergstraße die Geschwindigkeit auf 30 km/h** beschränkt wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Es wird auf den Beschluss des Bezirksausschusses des 19. Stadtbezirkes vom 08.10.2013 (Ziffer 1. Errichtung einer Zone 30 für Fraunbergstraße und Schmiedberg, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12896) verwiesen:

„Nach den einschlägigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung kommt die Ausweisung einer Tempo 30 Zone insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf in Betracht. Die Zonen-Anordnung darf dabei u. a. nur Straßen ohne erheblichen Durchgangsverkehr umfassen.

Diese Voraussetzung ist im Straßenzug Fraunbergstraße/Schmiedberg nicht erfüllt. Wegen der Verkehrsbedeutung und Verbindungsfunktion dieses Straßenzuges von Thalkirchen zur Wolfratshauer Straße liegt hier kein Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung vor. Es besteht deshalb keine Möglichkeit, die Fraunbergstraße in die Tempo 30 Zonenregelung der angrenzenden Wohngebiete einzubeziehen. Hinzu kommt, dass der Schmiedberg außerhalb eines nach dem Flächennutzungsplan ausgewiesenen Wohngebietes liegt, so dass damit zusätzlich die Grundlage für die Ausweisung einer Tempo 30 Zone fehlt.“

97.

Dieser Vorschlag will, dass in der **Drygalski-Allee** zwischen Stockmannstraße und Springerstraße die **Geschwindigkeit auf 30 km/h** gesetzt wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Tempo 30 Zonen können in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsverkehr vorgesehen werden. Die Zonen-Anordnung darf sich nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306 StVO) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen auch nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Diese Bedingungen sind in der Drygalski-Allee nicht erfüllt.

98.

Dieser Vorschlag will, dass in der **Lochhamer Straße/ Stäblistraße** die **Geschwindigkeit auf 30 km/h** beschränkt wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Nach den einschlägigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung können Geschwindigkeitsbeschränkungen, die unter der innerorts geltenden Höchstgeschwindigkeit liegen, als Einzelmaßnahme nur angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind oder aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden. Zur Klärung dieser Frage werden vom Kreisverwaltungsreferat immer die Erkenntnisse der Polizei herangezogen. Diesbezügliche Anhaltspunkte für einen Handlungsbedarf liegen beim KVR aber nicht vor. Es wurde ebenfalls geprüft, ob die Lochhamer Straße in die Tempo 30 Zonenregelung aufgenommen werden kann. Nachdem in dieser Straße wegen der Verkehrsbedeutung keine „Rechts-vor-links“-Regelung eingeführt werden kann und in Höhe Rohrauerstraße auch eine Lichtsignalanlage besteht, muss die Einbeziehung der Lochhamer Straße in die Tempo 30 Zone ausscheiden.

Tempo 30 Zonen können in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf vorgesehen werden. Die Zonen-Anordnung darf sich nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306 StVO) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen auch nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. In Gewerbegebieten kommen solche Regelungen grundsätzlich nicht in Betracht.

Nach diesen Vorgaben ist eine umfassende Tempo-30-Höchstgeschwindigkeit für die Lochhamer Straße nicht realisierbar.

99.

Dieser Vorschlag will, dass im gesamten Bereich **Forstenried 30 km/h** gefahren wird.
Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:
Es wird auf die Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 08-14 / E 01765 verwiesen.

100.

Mehrere Vorschläge wollen eine **Tempo-30-Zone in Wohngebieten bzw. dem gesamten Gebiet** des Stadtbezirks, mit Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Tempo 30 Zonen können in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf vorgesehen werden. Die Zonen-Anordnung darf sich nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306 StVO) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen auch nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. In Gewerbegebieten kommen solche Regelungen grundsätzlich nicht in Betracht.

Nach diesen Vorgaben ist eine umfassende Tempo-30-Höchstgeschwindigkeit für den gesamten Straßenbereich des 19. Bezirksausschusses mit Ausnahme der Hauptverkehrsstraßen nicht realisierbar.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt wie folgt Stellung:

Generell ist festzustellen, dass in München bis zu ca. 80 % des Straßennetzes bereits verkehrsberuhigt und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geregelt sind. Die Forderungen beziehen sich letztendlich auf das Hauptverkehrsstraßennetz.

Aktuelle Studien zeigen, dass Tempo 30 oder 40 auf Hauptverkehrsstraßen nicht zwangsläufig zu einer Verminderung der Fahrzeugemissionen und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität führen. Ein wesentliches Kriterium zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen ist die Verstetigung des Verkehrsflusses; die optimale Geschwindigkeit dafür hängt u.a. von der Art der Straße und der Verkehrsbelastung ab.

Anhand von Messfahrten wurde gezeigt, dass bei ebener Strecke und bisher schon gutem Verkehrsfluss ein Tempolimit tendenziell höhere Stickstoffoxid-Emissionen im Vergleich zu Tempo 50 bewirkt. Die motorbedingten Emissionen von Feinstaub nahmen bei Tempo 30 fast an allen untersuchten Streckenabschnitten zu. Gemäß dem Handbuch der Emissionsfaktoren haben PKWs die höchsten Feinstaub-Emissionen bei Tempo 30.

Demgegenüber steht allenfalls eine mögliche Minderung der durch Wiederaufwirbelung bedingten Emissionen.

Solln

101.

Dieser Vorschlag will, dass es mehr **Verkehrskontrollen im Bereich Bleibtreustraße, Wilhelm-Leibl-Straße und Melchiorstraße** gibt.

Die Polizei nimmt wie folgt Stellung:

In dem o.g. Gebiet gibt es keinen Unfallschwerpunkt.

Im Jahr 2014 war an der Kreuzung Melchiorstraße/ Wilhelm-Leibl-Straße eine Unfallhäufung zu erkennen. Daraufhin wurde zusammen mit dem KVR zur Verbesserung der Vorfahrt die Haltelinie neu aufgezeichnet sowie Gefahrenschilder aufgestellt. Die beidseitig aufgestellten Zeichen 206 (Halt! Vorfahrt achten) wurden versetzt und übersichtlicher angeordnet. Diese beiden Maßnahmen haben bereits Erfolg gezeigt; in den letzten beiden Jahren ereigneten sich an diesem Knotenpunkt insgesamt nur noch drei Verkehrsunfälle.

Da die genannte Örtlichkeit innerhalb einer Tempo 30 Zone liegt, obliegt die Geschwindigkeitsmessung der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ). Die Polizei hat die Messprotokolle

für die Jahre 2015 und 2016 angefordert und ausgewertet. Die Beanstandungsquote liegt im Schnitt bei 7 %. In diesem Zeitraum wurde eine einzige Geschwindigkeitsüberschreitung (hier 53 km/h) zur Anzeige gebracht. Gemessen an der Menge der durchfahrenden Fahrzeuge kann hier nicht von überhöhter Geschwindigkeit gesprochen werden.

102.

Dieser Vorschlag will, dass **Josephinenstraße oder die Großhesseloher Straße von der Wolfratshauer Straße abgekoppelt** wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Ein Abhängen der Josephinenstraße oder der Großhesseloher Straße von der Wolfratshauer Straße wird abgelehnt. Beispielsweise auf der Josephinenstraße verkehrt die Buslinie 135. Ein Abhängen würde eine massive Behinderung für den ÖV bedeuten und das ist weder im Sinne der Leitlinien der Landeshauptstadt München zur nachhaltigen Verkehrsabwicklung noch einem verkehrspolitischen Gesamtkonzept.

103.

Dieser Vorschlag will, dass am **Knotenpunkt Josephinenstraße/ Großhesseloher Straße die abgeschaffte rechts-vor-links Regelung wieder eingeführt** wird.

Die Polizei nimmt wie folgt Stellung:

Bei dem Knotenpunkt Josephinenstraße/ Großhesseloher Straße wird die Vorfahrt mittels Zeichen 206 (Halt! Vorfahrt achten) geregelt. Eine Rückkehr zur rechts-vor-links Regelung wird aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt, da sonst wieder ein Unfallschwerpunkt geschaffen würde.

104.

Dieser Vorschlag will, dass der **Knotenpunkt Josephinenstraße/ Ludwigshöher Straße/ Heilmannstraße umgebaut wird und ab dem Knotenpunkt Wolfratshauer Straße/ Ludwigshöher Straße Tempo 30** gilt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Der querende Isartalbahnradweg ist durch Schranken, sog. Umlaufsperrern, verkehrssicher angelegt. Ein Umbau des Knotenpunkts Josephinenstraße/ Ludwigshöher Straße/ Heilmannstraße wird abgelehnt. Hier verkehrt die Buslinie 135. Ein Umbau (bzw. gewünschter Rückbau) würde eine massive Behinderung für den ÖV bedeuten und das ist weder im Sinne der Leitlinien der Landeshauptstadt München zur nachhaltigen Verkehrsabwicklung noch einem verkehrspolitischen Gesamtkonzept. Laut Aussage der Polizei gibt es für diesen Knotenpunkt keine Auffälligkeiten.

Ungefähr ab dem Gasthof Hinterbrühl (stadtauswärts) ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Da auf der Ludwigshöher Straße keine Auffälligkeiten bzgl. der Geschwindigkeit vorhanden sind, gibt es keine Notwendigkeit die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf die gesamte Straße auszuweiten.

105.

Dieser Vorschlag will, dass die **Verbindung nach Pullach** über den Straßenzug Heilmann Straße/ Großhesseloher Straße **unterbrochen** wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Der Straßenzug Heilmann Straße/ Großhesseloher Straße ist eine beidseitige Anbindung an die Prinz Ludwig Höhe, die zudem an eine höhengleiche Bahnüberführung angebunden ist. Würde diese Verbindung gesperrt, dann ist mit großer Verkehrsverlagerung im Straßenzug Sollner Straße/ Melchiorstraße zu rechnen, welche als Lösung nicht zielführend und nicht im Sinne des verkehrspolitischen Gesamtkonzepts ist.

Forstenried

106.

Dieser Vorschlag will, dass die **Sperlstraße für Links- und Rechtsabbieger** (d.h. Einbahnregelung) gesperrt und das **Geschwindigkeitsgebot von 30 km/h** überwacht wird. Ebenso wird eine **Anliegerstraße** gefordert.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Für den Fahrverkehr der Liesl-Karlstadt-Straße von Westen kommend besteht ein Geradeausgebot sowie eine durchgezogene Linie in der Fahrbahnmitte (unterbindet das Linksabbiegen in die Sperlstraße). Diese Maßnahme soll dem nicht erwünschten Umfahungsverkehr der Lichtsignalanlage an der Liesl-Karlstadt-Straße/ Forstenrieder Allee entgegenwirken.

Die kommunale Verkehrsüberwachung der Landeshauptstadt München (KVÜ), Sachgebiet fließender Verkehr, setzt zur Überwachung der Geschwindigkeit in den Tempo 30 Zonen und Strecken der Stadt fünf Geschwindigkeitsmessfahrzeuge ein.

Die Fahrzeuge werden in zwei Schichten eingesetzt, einer Frühschicht und einer Spätschicht, um eine möglichst flächendeckend Überwachung im Stadtgebiet sicher zu stellen. Hierbei umfasst das Stadtgebiet 25 Stadtbezirke mit mittlerweile an die 660 Straßen die durch die KVÜ-Messfahrzeuge angefahren werden.

Eine lückenlose Überwachung aller Tempo 30 Zonen und Strecken im Stadtbezirk 19 kann durch die KVÜ aufgrund der Gesamtanzahl der zu überwachenden Straßen im Stadtgebiet nicht sicher gestellt werden.

Die Messfahrzeuge werden im Schwerpunkt an Örtlichkeiten eingesetzt, an denen verkehrschwächere Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Straßenverkehr anzutreffen sind. Dies bedeutet, dass verstärkt Bereiche mit Schulen, Kindertageseinrichtungen, Altenheimen, Behinderteneinrichtungen, Sportanlagen und Spielplätzen angefahren werden. Darüber hinaus reagiert die KVÜ auf die Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern, die die Verkehrslagen in ihren Straßen schildern und darum bitten, in diesen Straßen die Messtätigkeit aufzunehmen, sofern es messtechnisch und messrechtlich umsetzbar ist.

Die Polizei nimmt wie folgt Stellung:

Das bestehende Fahrgebot an dieser Stelle wird im Rahmen des allgemeinen Streifendienstes überwacht. Aus Sicht der Polizei spricht das Wegnehmen einer Abbiegemöglichkeit (in diesem Fall das Rechtsabbiegen des von Osten kommenden Fahrverkehrs) gegen eine Einbahnregelung.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Anliegerstraßen erscheinen auf den ersten Blick als eine Lösung, da nur Anlieger sie benutzen dürfen. In der Realität sind sie aber schwer zu kontrollieren (eine Aufgabe, die der Polizei zufallen würde), sie sind nicht erfolgversprechend.

107.

Dieser Vorschlag will das **Linksabbiegen von der Liesl-Karlstadt-Straße in die Forstenrieder Allee unterbinden** und bietet als Ausweichmöglichkeit die Drygalski-Allee an.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Bei dem vorgeschlagenen Linksabbiegeverbot von der Liesl-Karlstadt-Straße in die Forstenrieder Allee ist es sehr fraglich, wie groß die Akzeptanz dafür ist. Zudem besteht an diesem Knotenpunkt kein Verkehrssicherheitsproblem, das ein Abbiegen verbieten könnte.

108.

Dieser Vorschlag will, dass die **Verkehrsführung zur Baustelle des Sparkassenhauses** angepasst wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Dieser Vorschlag hat nichts mit einem verkehrspolitischen Gesamtkonzept zu tun, sondern bezieht sich auf eine Baumaßnahme und Baustellenverkehr.

Die Erschließung bzw. Durchlässigkeit muss bestehen bleiben. Mit temporären Sperrungen ist im Baustellenbereich bedingt zu rechnen.

109.

Dieser Vorschlag will, dass Schilder aufgestellt werden, die den **historischen Dorfkern Forstenried** ankündigen und vor Verkehr schützen.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Hinweisschilder zur Ableitung des Verkehrs werden nur bei Sperrungen verwendet. Straßen, die nicht gesperrt sind, können im Rahmen des Gemeingebrauchs von jedermann genutzt werden.

Parken

110.

Dieser Vorschlag will, dass das **Parken im Bereich Forstenrieder Allee 213 verboten** wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Zulassung des Parkens im Bereich Forstenrieder Allee 213 trägt zur Dämpfung der Fahrgeschwindigkeit bei. Für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in nördlicher Fahrtrichtung bestehen immer wieder Möglichkeiten, in Parklücken auszuweichen. Von der MVG kamen bislang keine Beschwerden wegen des Busbetriebes.

111.

Dieser Vorschlag will, dass in der **Sperlstraße auf beiden Seiten das Parken** wegen der Müllfahrzeuge **verboten** wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Halteverbote können nach den einschlägigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung dort angeordnet werden, wo, wie hier, dies aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs notwendig ist.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Zudem ist zu beachten, dass ein Vorschlag bezüglich Müllfahrzeugen nichts mit einem verkehrspolitischen Gesamtkonzept zu tun hat. Es gilt jedoch zu beachten, dass parkende Fahrzeuge die gefahrene Geschwindigkeit verringern.

112.

Diese Vorschläge wollen die Förderung von **autofreiem Wohnen mit einem gesenkten Stellplatzschlüssel** von weniger als 0.5 Stellplätzen pro Wohneinheit.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Generell müssen, gemäß der Bayerischen Bauordnung bei der Neuerrichtung oder Sanierung bzw. wesentlichen Änderung von Gebäuden, Kfz-Stellplätze entsprechend dem zu erwartenden Bedarf auf Privatgrund mit errichtet werden, damit die Fahrzeuge nicht im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden. Gemäß den aktuell vorliegenden Daten liegt der Bedarf über das gesamte Stadtgebiet derzeit bei einem Stellplatz pro Wohneinheit. In der Münchner Stellplatzsatzung vom 17.12.2007 ist daher ein Stellplatzschlüssel von 1,0 pro Wohneinheit festgelegt.

Mit Beschluss vom 29.6.2016 „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ hat der Münchner Stadtrat entschieden, den Stellplatzschlüssel für sozial geförderten Mietwohnungsbau generell je nach Art des Vorhabens auf 0,8 bis 0,3 pro Wohneinheit abzusenken. Für sonstige Wohnungsbauvorhaben kann der Stellplatzschlüssel auf 0,8 reduziert werden, wenn sie mindestens 10 Wohneinheiten umfassen, gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind, die Kfz-Stellplätze im Gemeinschaftseigentum verbleiben und bei Antragstellung ein Mobilitätskonzept vorgelegt wird, das den Verzicht auf ein eigenes Kfz fördert. Für autofreie Projekte kann der Schlüssel weiter auf bis zu 0,3 pro Wohneinheit abgesenkt werden, wenn aufgrund des Mobili-

tätskonzepts plausibel gemacht werden kann, dass die Bewohnerinnen und Bewohner dauerhaft über keine eigenen Kraftfahrzeuge verfügen werden.

Schwerverkehr

113.

Dieser Vorschlag will, dass der gesamte Bereich um den **Dorfkern Forstenried für den Schwerlastverkehr gesperrt** wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Zum Thema Lkw-Sperre für den Durchgangsverkehr wird auf die bereits bestehenden Lkw-Sperrungen im Zuge der Liesl-Karlstadt-Straße ab Neurieder Kreisel sowie Herterichstraße westlich Drygalski-Allee verwiesen. Die Sperrungen an den Straßeneinmündungen westlich der Drygalski-Allee (Springerstraße, Stäblistraße, Züricher Straße) wirken sich auch auf die Forstenrieder Allee aus. Weitere Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

114.

Dieser Vorschlag will, dass die Liesl-Karlstadt-Straße auch für stadtauswärtsgerichteten **Schwerlastverkehr gesperrt** wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Gewünscht wird eine Sperre des Lkw-Verkehrs in westlicher Richtung der Liesl-Karlstadt-Straße auch in Höhe Forstenrieder Allee.

Die Liesl-Karlstadt-Straße ist derzeit für den Fahrverkehr in westlicher Richtung bereits in Höhe Herterichstraße/ Drygalski-Allee für den Lkw-Verkehr über 7,5 t mit Ausnahme des Anliegerverkehrs und des Linienverkehrs gesperrt. Die Umleitung führt über die Drygalski-Allee/ Boschetsrieder Straße/ BAB A 95. Dem Vorschlag nach einer Lkw-Sperre der Liesl-Karlstadt-Straße in westlicher Richtung ab der Forstenrieder Allee kann nicht entsprochen werden, da ansonsten der Umleitungsverkehr über die an der Forstenrieder Allee 175 situierte Grundschule geführt wird. Dies sollte nach Ansicht des Kreisverwaltungsreferates aus Gründen der Schulwegsicherheit auch weiterhin nicht in Kauf genommen werden.

Vom Kreisverwaltungsreferat wird daher weiterhin die Auffassung vertreten, dass eine Lkw-Sperrbeschilderung in Höhe Liesl-Karlstadt-Straße ab westlich Forstenrieder Allee nach wie vor nicht vorgesehen werden kann.

Mit der vorhandenen Lkw-Sperrbeschilderung an der Herterichstraße/ Drygalski-Allee und im weiteren Vorfeld bereits an der Herterichstraße/ Wolfratshäuser Straße ist der Durchgangsverkehr im Straßenzug Herterichstraße/ Liesl-Karlstadt-Straße in westlicher Richtung zwischen Wolfratshäuser Straße und der BAB A 95 ausgesperrt.

Um den Schwerlastverkehr über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht aus der nördlichen Forstenrieder Allee ebenfalls zu erfassen, der über diese Zufahrtsmöglichkeit beabsichtigt, über die Liesl-Karlstadt-Straße zur BAB A 95 weiter zu fahren, ist vom Kreisverwaltungsreferat vorgesehen, an den Einmündungen westlich der Drygalski-Allee (Springerstraße, Stäblistraße und Züricher Straße) jeweils eine Sperrbeschilderung für Lkw über 7,5 t mit dem Zusatz „Anlieger frei“ zu errichten. Damit wird auch in diesen Straßen ein möglicher Lkw-Durchgangsverkehr, der über die nördliche Forstenrieder Allee auf die Liesl-Karlstadt-Straße trifft, zusätzlich ausgesperrt.

115.

Dieser Vorschlag will, dass die **Lkw-Durchfahrtsperre** bis zum östlichen Ende der Lochhamer Straße erweitert wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Zur Sperre des Lkw-Verkehrs ist zunächst die Festlegung eines Lkw-Vorrangnetzes im Umgriff der Lochhamer Straße nötig. [Der Straßenzug Stäblistraße/ Lochhamer Straße/ Siemensallee ist nicht Teil des Vorbehaltsnetzes für den städtischen Wirtschaftsverkehr in München und da-

her aus planerischen Gründen nicht zur Aufnahme von zusätzlichem Wirtschaftsverkehr vorgesehen.] Nachdem der Lkw-Umleitungsverkehr der Herterichstraße bereits über den Straßenzug Wolfratshauer Straße/ Siemensallee/ Aidenbachstraße/ Boschetsrieder Straße verläuft, wäre in diesem Hauptstraßennetz der betroffene Lkw-Verkehr über 3,5 t, der nicht im Rahmen des Anliegerverkehrs in das in Rede stehende Gebiet um die Lochhamer Straße einfahren darf, wohl ebenso zu führen.

Von dem Lkw-Führungskonzept wäre dann auch die Hofbrunnstraße sowie die Aidenbachstraße im Abschnitt südlich der Hofbrunnstraße durch eine Lkw-Sperre mit dem Zusatz „Anlieger frei“ betroffen. Außerdem müsste nach Ansicht des Kreisverwaltungsreferates, der Bereich der Kistlerhofstraße sowie das Gebiet nördlich davon wegen der Zufahrt zu den dortigen Gewerbebetrieben noch genauer untersucht werden.

Nachdem die vorliegende Regelung nach Ansicht der Verkehrsordnungsbehörde den Bedarf abdeckt, besteht keine Veranlassung, eine Änderung herbeizuführen.

116.

Dieser Vorschlag will, dass die **Lkw-Durchfahrtsperre engmaschiger kontrolliert** wird.

Die Polizei nimmt wie folgt Stellung:

Dieses Thema beschäftigt die PI 29 schon seit Jahren. Da eine Überwachung im täglichen Streifendienst über mehrere Stunden nicht möglich ist, werden in regelmäßigen Abständen, der PI 29 unterstellte geschlossene Einheiten der Einsatzhundertschaft, zur Überwachung eingeteilt. Deren meiste Rückmeldung ist, dass so gut wie kein Lkw, der sein Fahrziel nicht in diesem Bereich hat, kontrolliert und beanstandet werden konnte.

Für die Polizei erklärt es sich nicht, wie die Anwohnerinnen und Anwohner einen Verstoß gegen das Durchfahrtsverbot erkennen, obwohl letztlich nur eine Anhaltung mit anschließender Befragung des Fahrenden Klarheit bringen kann. Genau diese Anhaltung ist auch das Problem der Polizei. In der Liesl-Karlstadt-Straße ist es so eng bzw. die Straße ist so stark frequentiert, dass eine Anhaltung dort nicht möglich ist, ohne den fließenden Verkehr zu behindern.

Aus Sicht der Polizei findet in der Herterichstraße hauptsächlich der notwendige Lieferverkehr statt. Diesbezüglich ist die PI 29 mit der Firma Renolit in Kontakt. Die Disposition dieses großen kunststoffproduzierenden Betriebes weist ihre Lieferanten an, die Anfahrt nur über die Wolfratshauer Str. und Melchiorstraße zu planen. [Anmerkung Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Dies funktioniert sehr gut, da von dort keine Beschwerden zum Thema Schwerlastverkehr vorliegen.]

117.

Dieser Vorschlag will, dass die **Lkw-Durchfahrtsperre auf den Straßenzug Stäblistraße/ Lochhamer Straße/ Siemensallee** ausgeweitet wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Zur Sperre des Lkw-Durchgangsverkehrs ist zunächst die Festlegung eines Lkw-Vorrangnetzes im Umgriff der Lochhamer Straße nötig. Nachdem der Lkw-Umleitungsverkehr der Herterichstraße bereits über den Straßenzug Wolfratshauer Straße/ Siemensallee/ Aidenbachstraße/ Boschetsrieder Straße verläuft, wäre in diesem Hauptstraßennetz der betroffene Lkw-Verkehr über 3,5 t, der nicht im Rahmen des Anliegerverkehrs in das in Rede stehende Gebiet um die Lochhamer Straße einfahren darf, wohl ebenso zu führen. Erkenntnisse über den tatsächlichen Lkw-Verkehr in der Lochhamer Straße, der sich dort im reinen Durchgangsverkehr bewegt, liegen dem Kreisverwaltungsreferat aber aktuell nicht vor.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die Flussverfolgung hat für den Straßenzug Siemensallee/ Lochhamer Straße/ Stäblistraße einen Durchgangsverkehr von null Fahrzeugen der Kategorie Schwerverkehr erfasst. Andere erfasste Fahrzeuge der Kategorie Schwerverkehr fallen in den Bereich des Quell-/ Zielverkehrs, z.B. Lieferverkehr. Diese Art von Anliegerverkehr kann nicht verboten bzw. unterbunden

werden.

ÖPNV

118.

Dieser Vorschlag will, dass es eine **Machbarkeitsstudie zu Querverbindungen** zwischen den Stadtbezirken gibt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Im Nahverkehrsplan werden Qualitätsstandards zur Siedlungerschließung erarbeitet und vom Stadtrat festgelegt. Ob radiale oder tangentielle ÖV-Verbindungen benötigt werden, wird im Einzelfall überprüft. Diese Fortschreibung läuft derzeit und die Ergebnissen dieser Untersuchung werden dort einfließen.

119.

Mehrere Vorschläge wollen, dass die **Tram Westtangente eine längere Strecke** (in Richtung Süden) im Stadtbezirk befährt als nur bis zur Aidenbachstraße.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Eine Verlängerung der Tram Westtangente zur S-Bahn wurde im Rahmen der Untersuchungen zur Tram Westtangente in mehreren Varianten geprüft, könnte jedoch bei der aktuell von der Landeshauptstadt München geplanten Bebauung, den fehlenden Freihaltetrassen und der ungünstigen Lage des S-Bahnhofs Siemenswerke nur sehr wenige Fahrgäste auf sich ziehen. Eine Verlängerung der Tram Westtangente von der Aidenbachstraße in Richtung Süden in die Parkstadt Solln wurde bereits am 27.01.2010 im Rahmen des Beschlusses zum Antrag Nr. 02-08 / A 01902 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL behandelt. Die darin untersuchte Variante hätte analog der Metrobuslinie 63 zur Gulbranssonstraße geführt werden müssen, um dort die verdichtete Bebauung der Parkstadt Solln an der Drygalski-Allee zu erschließen. Diese Variante hätte zwar mehr Verkehr auf den ÖPNV gelenkt, allerdings waren die Kosten im Verhältnis höher.

Bei weiter steigenden Einwohnerzahlen im Bereich Solln/ Obersendling kann ggf. langfristig eine Neubewertung der genannten Verlängerungen stattfinden.

Die Stadtwerke München nehmen wie folgt Stellung:

Die Tram Westtangente endet laut Nahverkehrsplan an der Aidenbachstraße. Alternativ wurde geprüft, ob Verlängerungen nach Südosten mit Anschluss zur S-Bahn und nach Süden zur Parkstadt Solln verkehrlich sinnvoll, volkswirtschaftlich vorteilhaft und baulich möglich sind. Die im Bereich des ehemaligen Siemensareals entstehenden Wohngebiete liegen überwiegend in den Erschließungsradien des S-Bahnhalts Siemenswerke bzw. des U-Bahnhofs Obersendling. Frühere Untersuchungen zur Erschließung des damals so genannten Areals „Isar Süd“ zeigten jedoch, dass schon eine Verlängerung der bestehenden Buslinie 51 zum S-Bahnhalt nur eine geringe Nachfrage erhalten würde, auch die Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn würde nur wenig genutzt.

Eine Verlängerung der Tram Westtangente nach Süden zur Parkstadt Solln würde dagegen eine ganz neue Schienenerschließung in diesen Bereich bringen. Eine verkehrliche Untersuchung zeigte, dass weitere Fahrgastgewinne erzielt werden könnten. Da sich die Neubaustrecke aber etwa um die Hälfte verlängert, übersteigen die zusätzlichen Investitions- und Betriebskosten den zusätzlichen Nutzen deutlich und führen zu einem wesentlich verschlechterten Nutzen-Kosten-Indikator. Beide Varianten der Verlängerung der Tram über die Aidenbachstraße hinaus sind daher unter den derzeitigen Gegebenheiten und absehbaren Entwicklungen zwar möglich, aber nicht volkswirtschaftlich sinnvoll. Gleichwohl wird die verkehrliche Entwicklung weiter beobachtet. Die Option für die Verlängerungen wird offen gehalten.

120.

Mehrere Vorschläge wollen, dass **keine Tram Westtangente** gebaut wird, stattdessen soll der Busverkehr gefördert werden.

Die Stadtwerke München nehmen wie folgt Stellung:

München und die Region hatten in den letzten Jahren beachtliche Einwohnerzuwächse zu verzeichnen, die sich laut den Prognosen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung auch in den nächsten Jahren fortsetzen werden (2013-2030 + 230.000 Einwohner). Der mit dem Bevölkerungszuwachs zunehmende Bedarf an Mobilität muss gedeckt werden. Im Verkehrsentwicklungsplan 2006 (VEP) der Landeshauptstadt München steht daher:

„Für die aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen notwendige Gewährleistung einer stadtverträglichen Mobilität in München haben alle Maßnahmen zur Verkehrsverminderung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel höchste Priorität. Dieser Vorrang ist die Grundvoraussetzung für die geplante Siedlungsverdichtung, die nur bei entsprechender Kapazität und Attraktivität des ÖPNV stadtverträglich verwirklicht werden kann.“

Die knapp neun Kilometer lange Strecke der Tram Westtangente ist, um dieses Ziel zu erreichen, ein zentrales Projekt des vom Stadtrat beschlossenen Nahverkehrsplans. Sie soll die Stadtbezirke Neuhausen – Nymphenburg, Laim, Hadern, Sendling-Westpark und Obersendling direkt miteinander verbinden, das bestehende Schienennetz im Westen der Stadt ergänzen und damit das in der Innenstadt entlasten.

Die Fahrgastzahlen der dort heute verkehrenden Buslinien 51, 151 und 168 haben in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Seit Herbst 2014 werden daher auf den Buslinien 51/ 151 in den Hauptverkehrszeiten Busse mit Anhänger eingesetzt (dort haben 30 % mehr Fahrgäste Platz als im bereits großen Gelenkbus), die Anzahl der eingesetzten Buszüge wird kontinuierlich weiter erhöht. Selbst bei weiterem Einsatz von Buszügen ist der Busbetrieb auf dieser Strecke auf Dauer nicht zukunftsfähig. Für ein leistungsfähiges und pünktliches Bussystem müssten durchgehende, autofreie Busfahrstreifen gebaut werden. Dadurch würden – genauso wie durch den Bau der Tram Westtangente Fahrspuren des Kfz-Verkehrs wegfallen.

Der unbedingt notwendige Kfz-Verkehr, wie der Wirtschaftsverkehr, kann in der Zukunft in einer Großstadt wie München nur funktionieren, wenn der innerhalb der Stadt nur begrenzt zur Verfügung stehende Mobilitätsraum so effizient wie möglich genutzt wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Der Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02990) bestätigt, dass das Projekt zur Tram Westtangente weiter verfolgt werden soll.

121.

Dieser Vorschlag spricht sich auch gegen die **Tram Westtangente** aus, meint aber, sofern sie nicht verhindert werden könnte, dass die Nutzung des **alten Tramtunnels** der damaligen Linie 8 eine brauchbare Lösung sei, um die Knotenpunkte Boschetsrieder Straße/ Drygalski-Allee und Boschetsrieder Straße/ Aidenbachstraße (Ratzingerplatz) zu entlasten.

Die Stadtwerke München nehmen wie folgt Stellung:

Eine Untertunnelung der genannten Knotenpunkte ist aus folgenden Gründen nicht geplant: Wie beim bestehenden, nicht mehr genutzten Tramtunnel in der Boschetsrieder Straße zu sehen ist, sind für eine Untertunnelung lange Rampen notwendig, die auch wegen der Stützwände und der einzuhaltenden Abstände zur Tramtrasse zusätzlichen Platz verbrauchen. Zudem wird der Straßenraum zerschnitten.

Dies stellt das Ziel des Bebauungsplans am Ratzingerplatz (Nr. 1769) in Frage, die Quartiere nördlich und südlich der Boschetsrieder Straße zu verbinden und die Barrierewirkung der Straße zurückzunehmen. In der Aidenbachstraße ist wegen der bestehenden angrenzenden Bebauung und der geplanten Schule kein Platz für eine Tunnelrampe vorhanden; zudem würde es verhindern, dass die Grün- und Fußwegverbindung auf dem alten Industriegleis, wie im Bebauungsplan und der Rahmenplanung Obersendling vorgesehen, weiter über die Aidenbachstraße geführt wird.

Am Knotenpunkt Boschetsrieder Straße/ Drygalski-Allee ist eine Tramhaltestelle vorgesehen, um u.a. das Thomas-Mann-Gymnasium und das Neubaugebiet mit Wohnnutzung zu erschließen. Die Lage der Haltestelle im Tunnel würde die Barrierefreiheit deutlich und unnötig verschlechtern.

122.

Dieser Vorschlag will, dass die **BOB auch an Werktagen am Bahnhof Solln** hält.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Derzeit hält die BOB an Werktagen an den Siemenswerken und am Wochenende sowie an Feiertagen in Solln. Im Jahr 2014 hat die Bürgerversammlung die Empfehlung gefasst, auch am Wochenende an den Siemenswerken zu halten. Daraufhin wurde bei der zuständigen Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) die folgende Stellungnahme eingeholt: "Wir müssen... darauf hinweisen, dass im Gegenzug der Halt in Solln am Wochenende ersatzlos entfallen müsste. Die Fahrplankonstruktion lässt die Bedienung von beiden Halten leider nicht zu." Weiter wird auf den Beschluss „S-Bahn-Haltestelle Siemenswerke auch an Wochenenden und Feiertagen von Zügen der BOB anfahren“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 01339) verwiesen. Daher verbleibt es bei der bisherigen Regelung.

123.

Dieser Vorschlag will, dass ein **U-Bahn- und ein S-Bahn-Außenring** gebaut werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die Fragestellung einer Ringbahn in München wurde bereits weiter oben thematisiert.

Im Zusammenhang mit den Planungen der Firma BMW zur Erweiterung des Forschungs- und Ingenieurzentrums (FIZ) in Milbertshofen hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 24.05.2017 einstimmig eine Projektbeteiligung der Landeshauptstadt München (mit Mittelbereitstellung) an einer Studie zur Einführung von Schienenpersonennahverkehr auf dem DB-Nordring beschlossen. Ein entsprechendes Leistungsbild wurde bereits erarbeitet und unter den Projektbeteiligten (u.a. OBB und MVV) abgestimmt. Die Einführung von Schienenpersonennahverkehr auf dem DB-Nordring ist für die Stadt eine wichtige Perspektive, da leistungsfähige schienengebundene Tangentialverkehre bislang fehlen.

Bezüglich des Ausbaus des DB-Südrings für den S-Bahnverkehr liegen bereits umfangreiche Untersuchungen vor. Allerdings wurden diese Planungen zugunsten der 2. S-Bahn-Stammstrecke zunächst zurückgestellt. Der Regionalzughalt Poccistraße befindet sich derzeit in der Planung durch den Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn AG. Eine Offenhaltung des weiteren Ausbaus des DB-Südring erscheint aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung weiter sinnvoll. Entsprechende Forderungen werden im Rahmen der Gespräche zum weiteren Ausbau des Bahnknoten München an den zuständigen Freistaat Bayern herangetragen.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist eine Aufwertung der innerstädtischen Tangentialbeziehungen insbesondere mit dem Ziel, direkte Verbindungen zwischen den Schnellbahnknoten und den Stadtbezirken herzustellen, nach wie vor durch die Realisierung der im Nahverkehrsplan enthaltenen Tram Westtangente (Neuhausen – Laim – Obersendling) und der Tram Nordtangente (Neuhausen – Schwabing – Bogenhausen) sowie durch eine weitere Ertüchtigung der Metrobuslinien, die vor allem die tangentialen Verbindungen außerhalb der von S-, U-Bahn und Tram bedienten Routen befahren, vorgesehen. Auch die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 eingeführte Express-Buslinie X 30 (zwischen Ostbahnhof und Harras) stellt eine attraktive Tangentialverbindung im Münchner Süden dar. Darüber hinaus soll im Rahmen der anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans auch der verkehrliche Nutzen einer Tram Südtangente untersucht werden.

124.

Dieser Vorschlag will, dass die Taktung der **Buslinie 134 auf zehn Minuten** verfeinert wird. Die Stadtwerke München nehmen wie folgt Stellung:

Eine Notwendigkeit für einen 10-Minuten-Takt auf der Linie 134 kann anhand der bislang auf dieser Linie konstanten Fahrgastzahlen immer noch nicht festgestellt werden und ist deshalb aus wirtschaftlichen Gründen nicht umsetzbar. Die MVG beobachtet selbstverständlich weiterhin kontinuierlich die Fahrgastzahlen auf der Linie 134, so dass auf mögliche Veränderungen, z.B. durch neue Bebauungen im Bereich des ehemaligen Siemensareals, schnell reagiert werden kann. Bisher ist der Bedarf nicht zu erkennen, obgleich natürlich für die Fahrgäste der 10-Minuten-Takt attraktiver ist. Dieser ist jedoch aus finanziellen Gründen derzeit nicht realisierbar.

125.

Dieser Vorschlag will, dass sich die **Buslinie 132 am Harras** teilt.

Die Stadtwerke München nehmen wie folgt Stellung:

Diese Teilung am Harras ist nicht möglich, da mit Umbau des Harras vor einigen Jahren die Wendemöglichkeiten entfallen sind. Zudem gab es den Wunsch der Bürger aus Sendling bzw. dem Glockenbachviertel, mit dem Bus 132 zur S-Bahn und BOB am Harras zu gelangen, was nur mit einer durchgehenden Linie realisierbar ist.

126.

Dieser Vorschlag will, dass die **P+R-Anlage Fürstenried West** erweitert wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die aus der hohen Auslastung resultierenden Engpässe der P+R-Anlage Fürstenried West sind der Verkehrsplanung seit langer Zeit bekannt. Leider lässt die bauliche und räumliche Situation vor Ort keine Kapazitätserweiterung im Bereich des Parkplatzes bzw. der Tiefgarage zu. Die einzige Möglichkeit, entlang der Linie der U3 mehr P+R-Stellplätze zu errichten, besteht im Zuge der notwendigen Neuerrichtung der P+R-Anlage Aidenbachstraße. Der große Vorteil der Anlage besteht in der sehr guten Verkehrserschließung ausschließlich über das Haupterschließungsnetz, für Pendler von der BAB 95 über die Boschetsrieder Str. und Aidenbachstraße und für Pendler aus Richtung Pullach über die Wolfratshauser Straße, Siemensallee und Aidenbachstraße. Zudem kann die geplante neue Anlage nahezu idealtypische, barrierefreie Umsteigebedingungen nicht nur zur U-Bahn, sondern auch zum geplanten Tram- und Busangebot bieten.

Mit dem Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München hat die Vollversammlung des Stadtrats der baulichen Erweiterung der P+R-Anlage Aidenbachstraße mit derzeit 188 Pkw-Stellplätzen auf Grundlage einer Bedarfsabschätzung bereits zugestimmt. Der Bedarf wurde in Zusammenarbeit mit dem MVV und der P+R GmbH nochmals überprüft und liegt bei 350 – 400 Stellplätzen. In den derzeitigen Planungen zum Bebauungsplan Nr. 1769 Ratzingerplatz wird die angestrebte Erweiterung mit untersucht.

127.

Dieser Vorschlag will, dass am **U-Bahnhalte Basler Straße eine P+R-Anlage errichtet** wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Mit Beschluss der Vollversammlung des Münchner Stadtrates am 24.01.2007 (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09121) erlangte das aktuelle Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München Gültigkeit. Ziel der städtischen P+R-Planung ist es u.a.:

- Verkehre mit dem Ziel Münchner Innenstadt möglichst schon im Umland oder an der Stadtgrenze auf öffentliche Verkehrsmittel zu lenken, dadurch die Spitzenbelastungen auf den Einfallstraßen zu verringern, verkehrsbedingte Immissionen zu mindern und die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel auch in den Außenbereichen zu erhöhen,
- die Parksituation im Umfeld der S- und U-Bahnhöfe zu ordnen.

Der Fokus der Stadtentwicklungsplanung liegt auf einer Verbesserung der Situation bei den bestehenden Anlagen durch Kapazitätserweiterungen und dem bedarfsgerechten Ausbau sowie einer besseren Erschließung der P+R-Anlagen in den Umlandgemeinden am Entstehungsort des Pendlerverkehrs. Auch an den U-Bahn-Haltestellen, vor allem an den Endhaltestellen im Bereich der Stadtgrenze, ist jedoch grundsätzlich ein bedarfsgerechtes P+R-Angebot vorzusehen.

Entlang der U-Bahnlinie 3 existieren im Münchner Südwesten P+R-Anlagen an der Haltestelle Fürstenried West (Tiefgarage mit 214 und ein Parkplatz mit 50 Kfz-Stellplätzen) und der Haltestelle Aidenbachstraße (Parkhaus mit 188 Kfz-Stellplätzen). Mit dem Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München hat die Vollversammlung des Stadtrats der baulichen Erweiterung der P+R-Anlage Aidenbachstraße auf Grundlage einer Bedarfsabschätzung von aktuell bei 350 - 400 Stellplätzen bereits zugestimmt. Eine bauliche Erweiterung der ausgelasteten P+R-Anlage Fürstenried West ist aufgrund der baulichen und räumlichen Situation vor Ort nicht möglich.

Der vorgeschlagene Standort für eine P+R-Anlage an der Basler Straße wurde bereits bei der Erstellung des Gesamtkonzepts für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München betrachtet, jedoch als ungeeigneter Standort verworfen. Als Hauptgrund lässt sich die ungenügende Verkehrserschließung über das Hauptstraßennetz anführen, da das Wohngebiet mit der U-Bahnhaltestelle Basler Straße ausschließlich über Anliegerstraßen erschlossen wird, die aus Kapazitäts- und Sicherheitsgründen nicht für die Bedienung einer größeren P+R-Anlage geeignet sind.

Die einzige Möglichkeit, entlang der Linie der U3 mehr P+R-Stellplätze zu errichten, besteht im Zuge der notwendigen Neuerrichtung der P+R-Anlage Aidenbachstraße. Der große Vorteil der Anlage besteht in der sehr guten Verkehrserschließung ausschließlich über das Hauptverkehrsstraßennetz, für Pendler von der BAB 95 über die Boschetsrieder Straße und Aidenbachstraße und für Pendler aus Richtung Pullach über die Wolfratshauser Straße, Siemensallee und Aidenbachstraße. Zudem kann die geplante neue Anlage nahezu idealtypische, barrierefreie Umsteigebedingungen nicht nur zur U-Bahn, sondern auch zum geplanten Tram- und Busangebot bereitstellen. Aufgrund dieser Attraktivität ist es unerlässlich, bedarfsgerecht ausreichend P+R-Kapazitäten vorzuhalten.

128.

Dieser Vorschlag will ein **kostenloses ÖPNV-Ticket für Seniorinnen und Senioren**.

Die Stadtwerke München nehmen wie folgt Stellung:

Die MVG muss die Betriebskosten durch Fahrgeldeinnahmen und staatliche Zuschüsse (z.B. für Schüler oder Schwerbehinderte) finanzieren. Eine einseitige Bevorrechtigung einer einzigen Bevölkerungsgruppe ist schwer vermittelbar, da die entgangenen Einnahmen durch die anderen Fahrgäste finanziert werden müssten, d.h. die Fahrpreise werden insgesamt für alle anderen Fahrgäste deutlich teurer, oder die Freifahrt muss durch Steuergelder ausgeglichen werden, also ebenso durch die Allgemeinheit.

Bereits heute fahren Senioren mit der IsarCard 60 ausgesprochen günstig – weitaus günstiger als z.B. Schüler und Studenten, die noch Ausgleichsmittel von Bund und Land bekommen und dennoch mehr bezahlen. Pro Tag kostet die Fahrkarte ca. 1,50 € für das gesamte Stadtgebiet. (gesamter Innenraum für Senioren im Monat 46,60 €; Schüler zahlen 53,60 €; Studenten 57,50 €). In der Zeit vor 9 Uhr können Senioren sogar zum halben Preis fahren, d.h. zum Preis einer Kurzstrecke. In Deutschland sind wenige Großstädte bekannt, die einen vergleichsweise derart günstigen Tarif für Senioren anbieten – und das bereits ab einem Alter von 60 Jahren – in Berlin gilt die Ermäßigung z.B. erst ab einem Alter von 65 Jahren.

Fuß- und Radverkehr

129.

Dieser Vorschlag will, dass eine deutliche Markierung zur **Trennung von Fuß- und Radweg an der Forstenrieder Allee** angebracht wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

An der Forstenrieder Allee Ostseite besteht in Abschnitten ein gemeinsamer gegenläufiger Geh-/ Radweg. Für eine Trennung in einen Radweg (gegenläufig) und einen Fußweg liegt keine ausreichende Breite für den Radweg vor. Das Regelmaß würde 3 m bei einseitiger Führung, wie in der Forstenrieder Allee, betragen. Bei einer Breite von insgesamt ca. 4 m wäre der Platz für die Fußgänger nicht mehr ausreichend.

130.

Dieser Vorschlag will, dass in der **Züricher Straße zwischen Forstenrieder Allee und Fritz-Baer-Straße das Zeichen auf dem Fußweg von „Fahrrad erlaubt“ in „gleichberechtigter Fuß- und Radweg“ geändert** wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Änderung von Zeichen 239 StVO und ZZ „Radfahrer frei“ in der Züricher Straße in einem gemeinsamen Geh-/ Radweg würde eine Benutzungspflicht bedeuten. Da in der Züricher Straße keine Benutzungspflicht besteht, ist dies nicht möglich.

131.

Dieser Vorschlag will, dass es auf der **Forstenrieder Allee**, zwischen Züricher Straße und dem Dorfkern Forstenried, eine **deutlichere Regelung für den Radverkehr** gibt.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Forstenrieder Allee verfügt im Abschnitt zwischen der Züricher Straße und der Fritz-Baer-Straße über benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege (auf der Ostseite im nördlichen Teil im Zweirichtungsverkehr) und eine 6,0 bis 6,2 m breite Fahrbahn zwischen Baumalleen. Im Bereich der stadteinwärtigen Bushaltestelle an der Züricher Straße gibt es einen kurzen Abschnitt mit einem baulich getrennten Zweirichtungsradweg. Unter Beibehaltung der vorhandenen Baumalleen sind in diesem Abschnitt keine nachhaltigen weiteren Verbesserungen der Radverkehrsführung möglich.

Südlich der Fritz-Baer-Straße ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Der Radverkehr wird dort im Mischverkehr auf einer ca. 7,2 m breiten Fahrbahn zwischen überwiegend sehr engen Gehwegen geführt.

132.

Dieser Vorschlag will einen **Radweg bzw. Schutzstreifen auf der Meglingerstraße**.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Schutzstreifen sind Teil der Fahrbahn und dürfen von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall befahren werden. Das heißt, für Ausweichbewegungen im Begegnungsverkehr kann der Schutzstreifen durch den Kraftfahrzeugverkehr mitbenutzt werden, wenn auch unter besonderer Vorsicht. Die durchgängige Nutzung als Fahrstreifen ist jedoch ausgeschlossen. Die Abmarkierung solcher Schutzstreifen setzt deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit voraus, dass sich Ausweichvorgänge auf eher seltene Fälle beschränken. Außerdem muss ein Schutzstreifen so breit sein, dass er einschließlic eines Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radfahrer bietet (nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in der Regel 1,50 m, mindestens aber 1,25 m).

In der Meglingerstraße muss der verbleibende Fahrbahnteil abzüglich Schutzstreifen zudem so breit sein, dass sich zwei LKWs gefahrlos begegnen können, da hier viele Gewerbebetriebe ansässig sind, wodurch das Schwerverkehrsaufkommen relativ hoch ist. Bei einer beidseitigen Abmarkierung eines Schutzstreifens von mindestens 1,25 m sollte also eine Kernfahrbahn

von mindestens 6 m verbleiben.

Diese Fahrbahnbreite steht in der Meglingerstraße jedoch nicht zur Verfügung, also kann kein Schutzstreifen hergestellt werden.

133.

Dieser Vorschlag will eine **Zufahrt für Radfahrende zum Einkaufszentrum**.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

In der Meglingerstraße sind keine baulichen Radwege vorhanden. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt und kann daher die vorhandenen Absenkungen nutzen, um auf das Gelände des Einkaufszentrums zu gelangen.

134.

Dieser Vorschlag will, dass das **Radfahren bei einem Stau auf der Gehbahn** genehmigt wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Benutzung der Fahrbahn für den Radverkehr ergibt sich grundsätzlich aus § 2 StVO. Gehwege sollen dem Fußgänger ein ungestörtes Fortkommen und den Aufenthalt ermöglichen. Radfahrer im Gehwegbereich können Fußgänger verunsichern oder gefährden. Bei stärkerem Radverkehr kann der Fußgänger in die Randbereiche der Gehwege gedrängt werden, so dass ihm nur noch Restflächen zur Verfügung stehen. Für die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern sind mindestens 2,50 m auf dem Gehweg sowie ggf. Sicherheitsabstände zur Fahrbahn notwendig.

Nach den einschlägigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (§ 2 Abs. 5 StVO) müssen Kinder auf dem Rad bis zum 8. Lebensjahr den Gehweg benutzen, Kinder bis zum 10. Lebensjahr dürfen die Gehbahnen benutzen. Bei Stau auf der Fahrbahn ist die Freigabe der Gehbahn für den allgemeinen Radverkehr in der Straßenverkehrsordnung nicht vorgesehen.

135.

Dieser Vorschlag will, dass auf der **Liesl-Karlstadt-Straße eine extra Radspur** eingerichtet wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Im Straßenzug Liesl-Karlstadt-Straße/ Herterichstraße zwischen Nesselwanger Straße und Drygalski-Allee fährt der Radverkehr auf der Fahrbahn bei Tempo 30 im Mischverkehr. Nach den ERA stellt dies für den Radverkehr grundsätzlich eine geeignete Führungsform dar. Das KVR stimmt jedoch zu, dass zum Beispiel das Anbringen eines Schutzstreifens die Sicherheit des Radverkehrs erhöhen kann, insbesondere weil das Kraftfahrzeugaufkommen hier sehr hoch ist.

Allerdings sind die Voraussetzungen hinsichtlich der notwendigen Breiten für Schutzstreifen hier nicht gegeben.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

In der Liesl-Karlstadt-Straße/ Herterichstraße sind im Abschnitt zwischen Neurieder Kreisel und Waterloostraße keine baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung möglich.

Im Abschnitt zwischen der Waterloostraße und der Fußgängerschutzanlage an der Sportanlage (westlich Springerstraße) besteht auf der Nordseite ein zu schmaler gemeinsamer Fuß- und Radweg. Eine Verbreiterung wurde 2014 vom KVR untersucht, ist jedoch vom Baureferat aufgrund von fehlendem Grundbesitz und erhaltenswerten Bäumen abgelehnt worden. Im weiteren Verlauf zwischen der o.g. Fußgängerschutzanlage und Drygalski-Allee wird der Radverkehr auf beidseitigen baulichen Radwegen geführt.

Schutzstreifen können also nicht hergestellt werden.

136.

Dieser Vorschlag will, dass die **Fahrradabstellanlagen bei der S-Bahnunterführung an der Rupert-Mayer-Straße verbessert** werden.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Förderung des Radverkehrs besitzt in der Landeshauptstadt München seit vielen Jahren hohe Priorität. Daher ist auch der Bau von Fahrradabstellanlagen ein wichtiges Anliegen. Bei der Errichtung von Fahrradständern konnte in den vergangenen Jahren eine erhebliche qualitative und quantitative Verbesserung erzielt werden, so dass unter anderem an Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs, in Stadtteilzentren, vor öffentlichen Einrichtungen sowie in Geschäfts- und Einkaufsstraßen bereits etwas 35.000 öffentliche Stelleinheiten für Fahrräder zur Verfügung stehen. Unbestritten besteht auch an nahezu allen Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, einschließlich der S-Bahnstationen ein hoher Bedarf, Fahrräder abzustellen.

Die Bahn vertritt die Haltung, die an verschiedenen S-Bahnhöfen zur Aufstellung weiterer Fahrradständer benötigten Bahnflächen der Stadt künftig nur noch gegen Mietzahlungen zu überlassen.

Auf der Basis von vertraglichen Vereinbarungen zwischen der Deutschen Bahn, dem Freistaat Bayern und der Stadt München mit einer Mindestlaufzeit von 25 Jahren hat die Bahn neben eigenen Fahrradstellplätzen beginnend in den 1980er Jahren Fahrradabstellanlagen an S-Bahnhöfen errichtet. Der Freistaat hat diese Praxis mit Fördergeldern unterstützt. Die Stadt München hat hierfür den Unterhalt und die Erneuerung übernommen.

Mit der Privatisierung der Deutschen Bahn 1993 und der sukzessiven Schaffung bzw. Anpassung bestehender Gesetze zur Regelung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Ländern in den Folgejahren wurde der Verlängerung dieser Vereinbarungen ebenso wie der Schaffung neuer Fahrradabstellanlagen an S-Bahnhöfen ohne direkten Anschluss an das U-Bahn-Netz die Grundlage entzogen.

Im Zuge der Bahnreform wurde die Deutsche Bahn privatisiert und auf ihre Kernaufgabe des Baus, Unterhalts und Betriebs der Schienenwege beschränkt. Ferner wurde mit dem Regionalisierungsgesetz 1996 die Verantwortung für den schienengebundenen Personennahverkehr auf die Länder übertragen. Der Freistaat Bayern hat dieser Entwicklung mit der Anpassung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) Rechnung getragen. Seither wird dort - anders als in der ursprünglichen Fassung des BayÖPNVG aus dem Jahr 1993 - der schienengebundene Personennahverkehr insgesamt geregelt. Unter dem Oberbegriff des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne des Gesetzes fällt neben dem sog. allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr wie U-Bahn, Bus und Straßenbahn nunmehr auch der S-Bahnverkehr als sog. schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr.

Hinsichtlich der Zuständigkeit enthält das BayÖPNVG klare Regelungen. Für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr sind die Landkreise oder kreisfreien Gemeinden zuständig. Sie übernehmen diese Aufgabe als sog. freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungskreis nach Art. 57 der Bayerischen Gemeindeordnung (GO). Für den S-Bahnverkehr als sog. schienengebundenen Personennahverkehr ist nach Art. 15 BayÖPNVG der Freistaat Bayern zuständig und zwar einschließlich der Errichtung und des Unterhalts von Fahrradabstellanlagen an S-Bahnhöfen.

Gemäß Art. 3 Abs. 2 BayÖPNVG sollen zur Förderung des „öffentlichen Personennahverkehrs“, also sowohl des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs als auch des schienengebundenen Personennahverkehrs, an Haltestellen außerhalb der Kernstädte für Kraftfahrzeuge und an allen Haltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Eine von der grundsätzlichen Zuständigkeitsverteilung gem. Art. 8 und 15 BayÖPNVG zwischen kreisfreien Gemeinden einerseits und dem Freistaat andererseits abweichende Regelung ist in dieser für den öffentlichen Personennahverkehr insgesamt geltenden allgemeinen Vorschrift nicht zu sehen.

Die Zuständigkeit des Freistaats Bayern erschöpft sich demnach nicht in der Förderung der Errichtung von Fahrradabstellanlagen durch die Stadt; vielmehr folgt aus den Regelungen des BayÖPNVG eine eigene Zuständigkeit des Freistaats - soweit es um Fahrradständer an S-Bahnhaltestellen geht.

Hinweise seitens des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr wonach die Gemeinden im Rahmen ihrer allgemeinen Zuständigkeit für die innerörtlichen Verhältnisse zuständig seien trägt nicht, da diese Aufgabe im Landesrecht spezialgesetzlich anders zugeordnet ist.

Danach ist der Freistaat für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen an S-Bahnhaltestellen dann verantwortlich, wenn diese überwiegend von S-Bahnkunden genutzt werden. Dies ist jedenfalls dann der Fall, wenn der S-Bahnhof nur eine Anbindung an das Bus- und Straßennetz hat. Da in diesen städtischen Verkehrsträgern die Fahrradmitnahme praktisch nicht zulässig ist, steigen deren Fahrgäste unmittelbar zwischen Bus bzw. Straßenbahn und S-Bahn um, ohne Fahrradständer zu nutzen.

Anders verhält sich die Situation, wenn in engem räumlichen Zusammenhang zum S-Bahnhof auch ein U-Bahnhof steht, da hier die Fahrradständer auch von U-Bahn-Kunden genutzt werden, die kürzere Anschlusswege mit dem Fahrrad zurück legen. Hier kann und wird die Stadt tätig. Dies gilt auch für Standorte, an welchen Fahrradabstellanlagen auf der Basis von Stadtratsbeschlüssen im Vorgriff auf die Verlängerung von U-Bahnlinien geplant werden – wie dies etwa in Pasing der Fall ist.

Bei dem S-Bahnhof „Siemenswerke“ handelt es sich um eine Haltestelle ohne unmittelbare Nähe zu einem U-Bahnhof. Das Baureferat sieht daher derzeit für die Stadt keine Möglichkeit in eigener Zuständigkeit die gewünschten Fahrradständer aufzustellen.

137.

Dieser Vorschlag will **Radschnellwege** in beispielsweise der Maria-Einsiedel-Straße oder der Brudermühlstraße.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Auf der Brudermühlstraße, die nicht im Stadtbezirk 19 liegt, sind bereits Radwege vorhanden. Auf der Maria-Einsiedel-Straße liegt die Geschwindigkeitsbeschränkungen bei 30 km/h, daher ist ein Radfahren auf der Fahrbahn sicher. Weder bei der Brudermühlstraße noch bei der Maria-Einsiedel-Straße sind die Voraussetzungen für einen Radschnellweg erfüllt.

138.

Dieser Vorschlag will, dass am **Knotenpunkt Herterichstraße/ Bleibtreustraße am nördlichen Gehweg bei der Kirche Leitbaken** angebracht werden.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Gehwegbreite beträgt hier ca. 1,60 m. Die Sicherung des Gehweges vor dem angrenzenden Fahrverkehr mittels einer Leitbake bedeutet einen Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 30 – 50 cm. Dadurch könnte die restliche Gehwegbreite zu schmal werden z. B. für Rollstuhlfahrer.

139.

Dieser Vorschlag will, dass der **Gehweg vor der Adresse Herterichstraße 173 verbreitert** wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Verbreiterung des Gehweges bedeutet eine bauliche Maßnahme. Eine solche Verbreiterung auf Kosten der Fahrbahnbreite ist nicht möglich, da sonst keine ausreichende Breite für die Fahrspuren der Herterichstraße mehr verbleiben.

140.

Dieser Vorschlag will einen **Zebrastrifen in der Forstenrieder Allee** (Höhe Fritz-Baer-Straße).

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Hierzu sind die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) zu beachten. In diesen Richtlinien ist u. a. ausgeführt, dass zur Spitzenstunde des Fußgängerverkehrs eine Verkehrsbelastung von mindestens 200 – 300 Kfz/h sowie ein Fußgängeraufkommen an der Überquerungsstelle von 50 – 100 Personen/h bestehen muss. Dem Kreisverwaltungsreferat ist ein hoher Querungsbedarf an der Forstenrieder Allee/ Fritz-Baer-Straße nicht bekannt.

141.

Dieser Vorschlag will, dass bei der **Verengung in der Wilhelm-Leibl-Straße nördlich des Richard-Pietzsch-Weges Leitbaken** angebracht werden.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

In Höhe der zweiten Gehwegvorschuhung in der Wilhelm-Leibl-Straße nördlich des Richard-Pietzsch-Weges besteht an der Ostseite der Straße keine Randsteinabsenkung, die für den Begegnungsverkehr an dieser Engstelle ein Ausweichen auf die Gehbahn erleichtern würde. Im Gegensatz zur Einengung (Wilhelm-Leibl-Straße in Höhe Anwesen Nr. 8) ist diese Stelle übersichtlicher und der Fahrverkehr in südlicher Richtung hat an den vor der Engstelle parkenden Fahrzeugen ein Hindernis und damit die Wartepflicht gegenüber dem Gegenverkehr. Eine Sperre der Gehbahn mittels Sperrpfosten wird daher an dieser Stelle nicht als notwendig angesehen.

142.

Dieser Vorschlag bemängelt den **schmalen Fußweg der Forstenrieder Allee und der Liesl-Karlstadt-Straße**.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Der Schulweg zur Grundschule in der Forstenrieder Allee 175 über die Liesl-Karlstadt-Straße und die Forstenrieder Allee weist recht schmale Gehwege auf. Allerdings können diese aufgrund der beengten Verhältnisse und des starken Verkehrsaufkommens nicht verbreitert werden. Abhilfe könnte die geplante Fuß- und Radwegverbindung auf der ehemaligen Stäbli-Strasse schaffen, auf der Kinder abseits vom Straßenverkehr zur Grundschule gelangen können.

143.

Dieser Vorschlag will, dass eine sichere **Querungsmöglichkeit in der Herterichstraße** (Höhe Waterloostraße) geschaffen wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Hierzu sind die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) zu beachten. In diesen Richtlinien ist u. a. ausgeführt, dass zur Spitzenstunde des Fußgängerverkehrs eine Verkehrsbelastung von mindestens 200 – 300 Kfz/h sowie ein Fußgängeraufkommen an der Überquerungsstelle von 50 – 100 Personen/h bestehen muss. Dem Kreisverwaltungsreferat ist ein hoher Querungsbedarf an der Herterichstraße/ Waterloostraße nicht bekannt. Die nächste ampelgeregelt Überquerungsmöglichkeit an der Forstenrieder Allee ist ca. 260 m entfernt.

144.

Dieser Vorschlag will, dass es **Handgriffe an beispielsweise Ampelmasten** für Radfahrende gibt, die das Anfahren erleichtern.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Handgriffe an Masten für Lichtsignalanlagen, sog. „Ampelgriffe“, werden neben Paderborn auch in anderen Städten für eine komfortable Warteposition für Radfahrer angeboten. Sie sol-

len ein schnelles und bequemes Losfahren ermöglichen.

Obwohl Ampelgriffe außerdem als eine kostengünstige Maßnahme eingestuft werden können, gilt Folgendes zu beachten:

Benutzungspflichtige Radwege und Lichtsignalanlagen sind in Tempo 30-Zonen laut Straßenverkehrsordnung ausdrücklich verboten. Ampelgriffe könnten daher nur an Hauptstraßen zum Einsatz kommen. Entlang dieser Routen bewegen sich zwar die meisten Radler fort, die Vorteile eines Ampelgriffes dienen jedoch jeweils nur dem ersten Radfahrer an der Kreuzung.

Neben Hauptstraßen müssten weitere Kriterien festgelegt werden, welche die Auswahl geeigneter Masten einschränken. Die Kosten für Montage und Kauf der Ampelgriffe wären ansonsten nicht stemmbar. Weitere Voraussetzungen sind uns derzeit aber nicht bekannt. Zunehmend wird in München auch an Hauptstraßen der Radverkehr im Kreuzungsbereich mittels Aufstellflächen vor dem Kfz-Verkehr geführt, so dass ein Festhalten am Masten hier nicht mehr möglich sein wird.

Masten für Lichtsignalanlagen dienen bereits jetzt vielen Radfahrern als komfortable Warteposition; sowohl für Kinder als auch für Erwachsene. Die Position der Ampelgriffe an Masten wäre aber vermutlich nicht für alle Zielgruppen optimal und könnte für manche gar störend sein. Auch für Sehbehinderte und blinde Menschen dürfen diese keine sicherheitsrelevanten Einschränkungen nach sich ziehen.

Ampelgriffe werden daher nicht angebracht.