

OB-Kandidat Reiters „Wunschliste“ jetzt in Angriff nehmen

**Teil 2: Integrales Verkehrskonzept für Kraftfahrer, Radfahrer, Fußgänger und ÖPNV –
gegen Stau, Fahrradunfälle, Lärm, Abgase und Feinstaub**

- Antrag Nr. 08-14 / A 03596 der FW vom 13.08.2012

**An die Freien Wähler
Rathaus**

Sehr geehrte Damen und Herren,

dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist Ihr im Betreff genannter Antrag zur Behandlung zugeleitet worden

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, erlaube ich mir, Ihren Antrag als Brief zu beantworten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu Ihrem obengenannten Antrag im Einzelnen wie folgt Stellung:

Der Antrag fordert die Erarbeitung eines integralen Verkehrskonzeptes, das die bislang konkurrierenden Aspekte Kraftfahrverkehr, Radfahrer, ÖPNV und Fußgänger harmonisch und zukunftsfähig verbindet.

Dabei wird im Einzelnen gefordert:

1. Ein Konzept für einen Abschluss der Ertüchtigungsmaßnahmen am Mittleren Ring, wie bereits in mehreren Anträgen gefordert.
2. Eine Erstellung eines tragfähigen Radfahrkonzeptes für ganz München, das überfällige Lückenschlüsse im Radwegnetz beinhaltet, aber auch die augenfälligsten Gefahrenpotenziale eliminiert oder erheblich eliminiert.
3. Ein Ausbaukonzept für den ÖPNV, das sowohl die Ertüchtigung der vorhandenen Infrastruktur umfasst als auch eine zeitgemäße und frühzeitige Anbindung neuer Siedlungsschwerpunkte bereits in der Planungsphase.
4. Die Erweiterung und Schaffung von besonderen Fußgängerbereichen sowie weiterer Ausbau von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten.

Zu Punkt 1 (Ertüchtigungsmaßnahmen am Mittlerern Ring):

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 08.06.2011 wurde das Referat für Stadtplanung und

Bauordnung im Rahmen der Fortschreibung des Handlungsprogramms Mittlerer Ring mit der Durchführung / Vergabe von Machbarkeitsuntersuchungen beauftragt. Inhalt bzw. Gegenstand dieser Studien ist die Entwicklung von Maßnahmenkonzepten zur Verbesserung des Lärm-

schutzes, der lufthygienischen und verkehrlichen Situation am Mittleren Ring, mit Schwerpunkt auf der Tegernseer Landstraße und der Landshuter Allee. Dabei sollen neben Tunnellösungen auch alle weiteren in Frage kommenden Maßnahmen zur Lärminderung und Minderung der Luftschadstoffbelastungen untersucht werden.

Im Rahmen der derzeit laufenden Untersuchungen zum Mittleren Ring hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung darüber hinaus mit Hilfe des multimodalen Gesamtverkehrsmodells eine aktualisierte Prognose 2025 für die Verkehrsbelastung auf dem Mittleren Ring durchgeführt. Danach ergeben sich auf dem Mittleren Ring weitere Verkehrssteigerungen als Konsequenz der weiter zunehmenden Bündelungs- und Hauptverteilerfunktion dieser maßgeblichen Hauptverkehrsschlagader der Landeshauptstadt München.

Inwieweit sich daraus vertiefender Analyse- und Untersuchungsbedarf ergibt, wird derzeit bewertet. Über die Ergebnisse wird der Stadtrat in der nächsten Beschlussvorlage zum Handlungsprogramm Mittlerer Ring - aller Voraussicht nach in der ersten Jahreshälfte 2013 - informiert.

Zu Punkt 2 (Radfahrkonzept):

Im Grundsatzbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.07.2009 zum Thema „Radverkehr in München“ wurde ein langfristig angelegtes Gesamtkonzept festgelegt, das verschiedene Handlungsfelder zur systematischen und übergreifenden Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, die Umsetzung einer breit angelegten Öffentlichkeitsarbeit sowie das dafür benötigte Budget in Form der Nahmobilitätspauschale vorgibt. In diesem Rahmen wurde zudem u.a. eine referatsübergreifende Arbeitsgruppe „Engpässe und Netzlücken“ eingesetzt, die vorhandene Problemstellen analysiert, Lösungsvorschläge erarbeitet und nach entsprechender Priorisierung und Beschlussfassung im Stadtrat zur Umsetzung bringt.

Ein erster Evaluierungsbericht zum Grundsatzbeschluss wird dem Stadtrat 2013 vorgelegt werden.

Zu Punkt 3 (Ausbaukonzept ÖPNV):

Mit dem Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München liegt das im Antrag geforderte Ausbaukonzept für den ÖPNV, welches insbesondere die zeitgemäße und frühzeitige Anbindung neuer Siedlungsschwerpunkte schon in der Planungsphase berücksichtigt, bereits vor. Der derzeit geltende Planungshorizont ist das Jahr 2020, die notwendige Fortschreibung auf den Planungshorizont 2025 ist in Vorbereitung.

Mit den Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans steht auch ein Instrumentarium zur rechtzeitigen Identifikation von Überlastungen und Engpässen im bestehenden Netz zur Verfügung. Die Evaluierung dieser Standards ist im Zuge der vorgesehenen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Jahr 2013 vorgesehen.

Zu Punkt 4 (Besondere Fußgängerbereiche / Tempo-30-Zonen):

Die genannten Themenfelder werden einerseits im Rahmen konkreter Projekte, andererseits im Rahmen der konzeptionellen Arbeiten zur Förderung der Nahmobilität vorangetrieben.

Das Thema Fuß- und Radverkehr gewinnt nicht nur in München zunehmend an Bedeutung. Deutschlandweit sowie auch auf europäischer Ebene werden Strategien und gezielte Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs als feste Bestandteile einer zukunftsorientierten Verkehrsbewältigung integriert und umgesetzt. Diese Entwicklung erfordert die gesamtheit-

liche Betrachtung aller im Sinne der Nahmobilität beteiligten Verkehrsarten. Nahmobilität und die Verzahnung von Städtebau und Verkehrsplanung werden bei allen laufenden Projekten (z.B. Freiham, Bayernkaserne) mit einem hohen Stellenwert berücksichtigt. Die positiven Aspekte der Nahmobilität sollen dadurch gestärkt und für die Bürgerinnen und Bürger nutzbar und erlebbar werden. Dazu zählen die gute Erreichbarkeit von Naherholung, Nahversorgung und Arbeitsplätzen von der Wohnung aus sowie attraktive, nutzeradäquate und verkehrssichere Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für das Zufußgehen, das Radfahren und andere Bewegungsarten im öffentlichen Raum.

Zum Thema „Tempo-30-Zonen“ kann Folgendes ausgeführt werden:

Das Straßen- und Wegerecht regelt die grundsätzliche Ermächtigung zur Benutzung von Verkehrsflächen und bildet somit die Voraussetzung des Straßenverkehrsrechts. Im Gegensatz zum Straßenrecht ordnet das Straßenverkehrsrecht als spezielles Ordnungsrecht die Benutzungsregeln der öffentlichen Verkehrsflächen. Die Erweiterung und Schaffung von besonderen Fußgängerbereichen ist also im Rahmen baulicher Maßnahmen und der straßenrechtlichen Widmung zu erreichen.

Zum weiteren Ausbau von Tempo-30-Zonen ist festzustellen, dass derzeit etwa 360 Zonen in München beschildert sind. Sie dienen primär der Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem auf Schulwegen, sowie der Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) führt hierzu u.a. konkret aus, dass Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht kommen, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgängerinnen und Fußgänger und der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.

Der deutlich wachsenden Bedeutung des Fahrradverkehrs kann auch mit Tempo-30-Zonen Rechnung getragen werden. Sie bieten nämlich die Voraussetzung für einen sicheren, vom motorisierten Verkehr weitgehend ungestörten Radverkehr, da die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Radfahrerinnen und Radfahrern und den Kraftfahrzeugen geringer ist. Darüber hinaus werden innerhalb der Zonen Radwege und Radfahrstreifen entbehrlich. Es wurden deshalb in der Vergangenheit und werden auch in Zukunft weitere Tempo-30-Zonen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben ausgewiesen. Beispielhaft seien hier Zonen im Arnulfpark, im Bereich der Bebauung Hirschgarten, der Parkstadt Schwabing und der Messestadt Riem aufgeführt.

Ihr Antrag Nr. 08-14 / A 03596 vom 13.08.2012 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Dengler
Stadtdirektor