

Telefon: 0 233-39978
Telefax: 0 233-39977

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Straßenverkehr
Verkehrsmanagement
Strategische Konzepte und
Grundsatzangelegenheiten
KVR-III/111

**Durchführung eines Verkehrsversuchs
Tempo 30 in der Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz
und Orleansstraße mit unterstützenden Maßnahmen**

**Statt völliger Neuordnung des Straßenraums in der Rosenheimer Straße:
Verkehrsversuch Geschwindigkeitsreduzierung**

Antrag Nr. 14-20 / A 02898 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Walter Zöllner, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Johann Sauerer vom 21.02.2017

Gefahrenstelle für den Radverkehr auf der Rosenheimer Straße beseitigen

Antrag Nr. 14-20 / B 02822 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016

Einführung Tempo 30 in der Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße

Antrag Nr. 14-20 / B 02819 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016

Radweg Rosenheimer Straße: Sicherheit für RadfahrerInnen und FußgängerInnen gewährleisten!

Antrag Nr. 14-20 / B 02826 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016

Rosenheimer Straße I: Geschwindigkeitsanzeigetafeln / Speeddisplays

Antrag Nr. 14-20 / B 03405 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 15.03.2017

Tempo 30 in der Rosenheimer Straße

Antrag Nr. 14-20 / B 03396 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 15.03.2017

Anlagen:

- Antrag Nr. 14-20 / A 02898
- Antrag Nr. 14-20 / B 02822
- Antrag Nr. 14-20 / B 02819
- Antrag Nr. 14-20 / B 02826
- Antrag Nr. 14-20 / B 03405
- Antrag Nr. 14-20 / B 03396
- Skizzen der geplanten baulichen Maßnahmen
- Übersichtsplan

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08788

Beschluss des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 25.7.2017 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
1. Anlass	2
2. Verkehrsversuch	3
3. Evaluation	6
4. Finanzierung	10
5. Weiteres Vorgehen	11
6. Anträge	12
7. Beteiligung des Bezirksausschusses	13
II. Antrag des Referenten	17
III. Beschluss	19

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde mit dem Beschluss der Vollversammlung vom 20.05.2009 „Radverkehr in München Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 01793) beauftragt, die Rosenheimer Straße zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz zu untersuchen, im Sinne einer Erhöhung der Radverkehrsfreundlichkeit zu überplanen und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag zur Verkehrsverträglichkeit zu unterbreiten. Dem Stadtrat wurden in den bisherigen Beschlüssen zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Rosenheimer Straße (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.01.2014, Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13595 und Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.07.2015, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02865) die bisher erarbeiteten Lösungsansätze vorgestellt. In der Einwohnerversammlung des Bezirksausschusses 05 Au-Haidhausen am 14.09.2016 wurden zudem verschiedene Varianten einer Geschwindigkeitsreduktion beantragt.

Nach Diskussion von verschiedenen Varianten mit den jeweils damit verbundenen Vor- und Nachteilen wird seitens der Stadtratsmitglieder der SPD und der CSU (Antrag Nr. 14-20 / A 02898 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Walter Zöller, Frau

StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Johann Sauerer vom 21.02.2017) die Durchführung eines Verkehrsversuchs mit einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h sowie der Markierung der jeweils rechten Fahrspuren mit Fahrradsymbolen und der Umbau der Kreuzungsbereiche Franziskanerstraße und Orleansstraße beantragt.

2. Durchführung des Verkehrsversuchs mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und Begleitmaßnahmen

2.1. Verkehrsrechtliche Anordnung

Der Versuch wird auf der Grundlage des § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO durchgeführt, um Erkenntnisse hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen einer eventuellen dauerhaften Geschwindigkeitsreduzierung zu erhalten.

Das KVR wird für die Dauer der Durchführung des Verkehrsversuchs auch eine Anpassung der „Grünen Welle“ auf Tempo 30 vornehmen. Ergänzend zur Beschilderung werden im Streckenverlauf weiße Fahrradsymbole auf die jeweils rechte Fahrspur in regelmäßigen Abständen markiert werden, um den Autoverkehr mittels dieser Symbolik zu sensibilisieren, dass hier Radverkehr auf der Fahrbahn stattfindet. Es wird empfohlen, das Verkehrszeichen 274 StVO („30“) zur Verdeutlichung in Ergänzung zu jedem Schild einmal auf jede Richtungsfahrbahn markiert und die Geschwindigkeitsreduzierung gemäß Antrag des Bezirksausschusses 5 mit der Aufstellung von „Dialog-Displays“ (Geschwindigkeitsanzeigeanlage) zu unterstützen.

Die Versuchsdauer beträgt gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO ein Jahr.

Eine spätere dauerhafte Anordnung von Tempo 30 wäre aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO möglich, wenn der Verkehrsversuch entsprechende Erkenntnisse ergibt. Nach dieser Vorschrift können die Straßenverkehrsbehörden entsprechende Anordnungen "zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung" (also keine ordnungsrechtliche, sondern eine planungsrechtliche Maßnahme) treffen.

Als Voraussetzungen für eine solche dauerhafte Anordnung von Tempo 30 sieht das Bayerische Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr (BayStMI) als oberste Verkehrsbehörde ein Alleinstellungsmerkmal des betroffenen Abschnittes und das Vorhandensein eines städtebaulichen Konzepts im Sinne einer Zielvorgabe des Stadtrates durch einen entsprechenden Beschluss. Dies v.a. vor dem Hintergrund, dass sämtliche ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung nicht zum Ziel führen, bzw. der einschränkenden Norm des § 45 Abs. 9 StVO zuwider laufen.

Für teilräumliche, städtebauliche Konzepte und Verkehrskonzepte ist nach Geschäftsverteilungsplan der Landeshauptstadt München das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zuständig. Dem Stadtrat wird daher nach Abschluss des Verkehrsversuchs und der Evaluation vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Bericht zu den Auswirkungen der Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h vorgelegt. In diesem Beschluss werden die spezifischen Rahmenbedingungen in der Rosenheimer Straße sowie die verschiedenen bislang diskutierten Varianten nochmals hinsichtlich ihrer verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen vergleichend dargestellt, das Ergebnis der Evaluation bekannt gegeben

und ein Entscheidungsvorschlag zu einer möglichen dauerhaften Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgelegt.

2.2. Bauliche Maßnahmen

Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates sind die Anpassungen in den zwei beantragten und zwei weiteren Kreuzungen aus Verkehrssicherheitsgründen notwendig. Mittels Markierung und geringfügigen baulichen Anpassungen können insbesondere die nicht optimal gelösten Verflechtungsstellen von Rad-, Fußgänger- und Kfz-Verkehr entschärft und eine verkehrssichere, regelkonforme und nachvollziehbare Führung in sinnvoller Ergänzung der bestehenden Radfahrstreifen und baulichen Radwege in den Anschlussbereichen erreicht werden. Die Verbesserung der Radwegenden kann ohne Fahrspur- und Qualitätsverluste für den Kfz-Verkehr durchgeführt werden. Da durch die baulichen Maßnahmen an sich keine relevanten Auswirkungen auf die Aspekte der Evaluation des Verkehrsversuchs zu erwarten sind, kann eine Umsetzung der Maßnahmen auch nach den Bestandserhebungen und nach Versuchsstart erfolgen.

2.2.1 Rosenheimer Straße / Orleansstraße (BA-Antrag Nr. 14-20 / B 02822 vom 21.09.2016)

Im o. g. BA-Antrag wird die Beseitigung der Gefahrenstelle an der Rosenheimer Straße Ecke Orleansstraße am abrupt endenden Radwegende gefordert.

In der Rosenheimer Straße Richtung stadteinwärts verläuft derzeit ein Radweg, der unmittelbar nach der Kreuzung Orleansstraße ohne gesonderten Verflechtungsbereich abrupt endet. Um diese nicht optimal gelöste Verflechtungsstelle zu verbessern, soll die Radwegfurt nach dem Kreuzungsbereich noch um ca. 30 m weitergeführt und aus Verkehrssicherheitsgründen rot eingefärbt werden. Dafür müssen 5 Pkw-Stellplätze und ein Baum entfallen.

2.2.2 Rosenheimer Straße / Balanstraße

In der Rosenheimer Straße stadtauswärts endet der bauliche Radweg an der Einmündung zur Balanstraße. Der Radverkehr wird danach über eine abmarkierte Radwegfurt und einen kurzen abmarkierten Radfahrstreifen in den Mischverkehr übergeleitet. Im Überleitungsbereich sind sowohl die Fahrspuren für den MIV als auch der Radfahrstreifen relativ schmal.

Der an dieser Stelle weiterhin erforderliche Verflechtungsbereich soll über die Einmündung der Balanstraße hinaus verlängert werden. Dazu soll der bestehende Fahrbahnteiler verkürzt und die Breite der Parkbucht auf das Regemaß reduziert werden. Der Überleitungsbereich soll zudem aus Verkehrssicherheitsgründen rot eingefärbt werden.

Die im Verflechtungsbereich vorhandene Bauminselform muss etwas verschmälert werden. Der vorhandene Baum soll dabei erhalten bleiben.

2.2.3 Rosenheimer Straße / Pariser Straße

Aktuell ist die Fußgängerquerung über die Rosenheimer Straße ca. 15 m von der nördlich einmündenden Pariser Straße abgesetzt. Dadurch ist der Vorrang der Fußgänger gegenüber Rechtsabbiegern nicht zweifelsfrei erkennbar. Darüber hinaus ist auch die Sicht auf die nördliche Aufstellfläche der Fußgänger zur Querung der Rosenheimer Straße durch einen Baum

verdeckt. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll daher die bislang relativ weit abgesetzte nördliche Fußgängerquerung an der Pariser Straße näher an die Kreuzung verschoben werden. Der Aufstellbereich an der Südwestecke soll zudem durch bauliche Einfassung der Parkbucht verbreitert werden. Durch die Verlegung der Querung kann zudem ein zusätzlicher Pkw-Stellplatz geschaffen werden.

2.2.3 Rosenheimer Straße / Franziskanerstraße

Unabhängig von den oben genannten baulichen Anpassungen ergeben sich im Zuge der von der DB AG zur Verbesserung des Brandschutzes am S-Bahnhof Rosenheimer Platz vorgesehenen Maßnahmen mittelfristig eventuell weitere Optimierungsmöglichkeiten für eine kontinuierliche Führung des Fuß- und Radverkehrs im Bereich des Rosenheimer Platzes.

2.3. „Dialog-Displays“

Zum Einsatz von „Dialog-Displays“ wird grundsätzlich und inhaltlich auf den Beschluss „Dialog-Displays“ in München des Kreisverwaltungsausschusses vom 16.05.2017 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 08723) verwiesen. Gemäß der in o.a. Beschluss beschriebenen Vorgehensweise kann für den Verkehrsversuch Rosenheimer Straße die Beschaffung und Aufstellung von vier Dialog-Displays in die Wege geleitet werden. Die Standorte werden nach Beschlussfassung mit den beteiligten Referaten abgestimmt. Zur Finanzierung, Beschaffung und Aufstellung wird auf die Ausführungen unter Punkt 4 und 5 verwiesen.

2.4. Geschwindigkeitsüberwachung während der Versuchsdauer

Hinsichtlich einer effektiven Geschwindigkeitskontrolle stehen grds. die folgenden zwei Möglichkeiten zur Verfügung:

- Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung
- Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Die Geschwindigkeitsüberwachung in diesem Bereich fällt in den Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums München, über den Einsatz fest installierter Messstellen entscheidet das Bayerische Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr.

Bereits mit Antrags Nr. 14-20 / A 02906 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa Liste vom 22.02.2017 wurde angeregt, nach Einrichtung von Tempo 30 in der Rosenheimer Straße im Hinblick auf die Sicherheit des Radverkehrs im Rahmen eines Verkehrsversuchs Geschwindigkeitskontrollen mittels zweier fest installierter Messstellen in jeder Richtung durchzuführen.

Da sich die Sachlage seither nicht verändert hat und der Antrag des Bezirksausschusses inhaltlich denselben Zweck verfolgt, teilt das Kreisverwaltungsreferat in Abstimmung mit dem Polizeipräsidium München zu diesem Punkt analog zu den Ausführungen im Antwortschreiben zu o.a. Stadtratsantrag Folgendes mit:

Das Polizeipräsidium München überwacht die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Rosenheimer Straße zwischen der Ludwigsbrücke und der Chiemgaustraße mittels mobiler Geschwindigkeitsmessgeräte und Laserhandmessgeräten zu unregelmäßigen Zeiten.

Darüber hinaus sind täglich Beamte der Verkehrspolizeiinspektion Verkehrsüberwachung im Stadtgebiet München in Zivilfahrzeugen mit eingebauten Videoanlagen unterwegs, um aus dem fließenden Verkehr heraus Geschwindigkeitsverstöße festzustellen und sofort zu ahnden.

Sofern freie Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand zum Abstellen der Messfahrzeuge vorhanden sind, wird ebenfalls gezielt im Bereich zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit überwacht. So wurden im Rahmen polizeilicher Geschwindigkeitsüberwachung in der gesamten Rosenheimer Straße im Zeitraum zwischen 01.01.2016 und 01.03.2017 bei 106 durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen insgesamt 1.364 Verkehrsteilnehmer beanstandet.

Ortsfeste Geschwindigkeitsmessanlagen entfalten ihre Wirkung ausschließlich punktuell im Nahbereich der Überwachungsortlichkeit. Deshalb sieht das Bayerische Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr die Einsatzmöglichkeiten dieser Anlagen allenfalls im Bereich von Unfallhäufungsstellen, an denen Geschwindigkeitsunfälle eine herausragende Rolle spielen und eine nachhaltige Reduzierung des Unfallgeschehens, beispielsweise auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse, durch den Einsatz von mobilen Geräten - auch unter Intensivierung der Überwachungstätigkeiten - nicht zu erzielen ist und keine nachteiligen Auswirkungen auf das Geschwindigkeitsverhalten bzw. die Verkehrssicherheit in anderen Streckenabschnitten zu befürchten sind. Dies trifft im hier vorliegendem Fall nicht zu.

Für den geplanten Verkehrsversuch wird eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung, wie von der Stadtratsfraktion „Die Grünen - Rosa Liste“ gefordert, welche durch die Polizei eingerichtet und betrieben wird, von Seiten des Polizeipräsidioms München abgelehnt.

Es besteht somit zwar nicht die Möglichkeit, fest installierte Messstellen einzurichten, allerdings wird das Polizeipräsidium München weiterhin die mobile Geschwindigkeitsüberwachung, auch im künftigen Tempo 30-Bereich der Rosenheimer Straße, durchführen.

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass aus Sicht des Polizeipräsidioms München, die bisher getätigten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung in der Rosenheimer Straße als ausreichend anzusehen sind.

3. Evaluation

Um die Auswirkungen des Verkehrsversuchs beurteilen zu können, wird eine begleitende Evaluation der Maßnahme unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung durchgeführt. Da Verkehrserhebungen während der Ferienzeit nur bedingt sinnvoll sind (Start des Verkehrsversuchs in den Sommerferien), hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung vor Beschlussfassung die Erhebungen zur Vorher-Situation durchgeführt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beabsichtigt, einen externen Gutachter mit der Evaluation zu beauftragen.

Nach folgenden Kriterien soll die Beurteilung der Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 im Hinblick auf die folgenden übergeordneten Ziele der Stadtentwicklung untersucht werden:

Sicherung und Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität

Kriterium:

Wahrnehmung der Maßnahme durch Anwohner und Passanten

Methode:

Befragung von Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern (inklusive Lieferverkehr), sowie Anwohnern

Erhaltung bzw. Stärkung von Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung sowie Priorisierung des Fußgängerverkehrs in den fußläufigen Einzugsbereichen der Zentren. Stärkung der Nahmobilität sowie Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme

Kriterien:

Wahrnehmung der Maßnahme durch ansässige Gewerbetreibende, Fuß- und Radverkehrsaufkommen sowie Aufenthaltsdauer im Seitenraum

Methode:

Einzelhandelskartierung mit Erfassung und Entwicklung Geschäftsauslagen und Freischankflächen, Befragung von Gewerbetreibenden, Anzahl Fußgänger im Längsverkehr und Verweildauer, Erfassung der rechtswidrigen Gehwegnutzung durch den Radverkehr

Aufrechterhaltung der Verbindungsfunktion im Hauptverkehrsstraßennetz für den Kfz-Verkehr und Unterbindung einer Verdrängung des Verkehrs in benachbarte Wohn- und Mischgebiete.

Kriterien:

Kfz-Verkehrsaufkommen im Haupt- und Erschließungsstraßennetz, Verkehrsqualität

Methode:

Gefahrene Geschwindigkeiten und damit Auswirkungen auf die Fahrgeschwindigkeit zu unterschiedlichen Tageszeiten, Staulängenerfassung für die Geradeaus-Fahrrichtungen der Rosenheimer Straße stadteinwärts und stadtauswärts an den Knoten Rosenheimer Straße / Orleansstraße und Rosenheimer Platz und damit Auswirkungen auf die Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr während der Hauptverkehrszeiten (Spitzenstunden morgens und abends).

Erhalt bzw. Verbesserung der straßenräumlichen Verträglichkeit der Hauptverkehrsstraße im Sinne des Erhalts bzw. Stärkung des Stadtteilzentrums bezüglich der besonderen Qualitätsanforderungen an die Infrastruktur für Fußgänger, wie z.B. die Qualität der Gehwege und der Überquerungsmöglichkeiten an und außerhalb von Lichtsignalanlagen.

Kriterien:

Barrierewirkung, Wahrnehmung des Straßenraums durch die Nutzerinnen und Nutzer, Abwicklung des Lieferverkehrs, Entwicklung der Unfallzahlen

Methoden:

Anzahl der Fußgängerquerungen an den Lichtsignalanlagen und auf der freien Strecke, Befragung von Fußgänger, Radfahrern und Autofahrern (inklusive Lieferverkehr), Gewerbetreibenden sowie Anwohnern

Luftschadstoff- und Lärmmessungen (BA-Antrag 14-20 / B 02819, Antragspunkt 3)

Lärm- und Luftqualität haben hinsichtlich des Aufenthalts von Fußgängern in einem Stadtteilzentrum, aber auch bezüglich der Qualität der hier aus städtebaulichen Gründen zu sichernden Wohnnutzung eine Bedeutung für eine geordnete städtebauliche Entwicklung. Mit Bezug auf einen Abstimmungstermin im Kreisverwaltungsreferat am 08.02.2017 mit Teilnehmern aus

dem Referat für Gesundheit und Umwelt, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Baureferat wird eine diesbezügliche fachliche Begleitung des Verkehrsversuchs vom Referat für Gesundheit und Umwelt und von allen anderen beteiligten Dienststellen als sehr sinnvoll beurteilt.

Darüber hinaus sind nach Abschluss des Versuchs Nachfragen seitens der Öffentlichkeit hinsichtlich der derzeit in allen Medien präsenten Lärm- und Luftthematik zu erwarten. Insbesondere ist der versuchsgegenständliche Abschnitt Teil des Lärmaktionsplans.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt hinsichtlich der Messung von Luftschadstoffen wie folgt Stellung:

„Die Bestimmung der Emissionen der Fahrzeuge in der Rosenheimer Straße ist nur über aufwändige und kostenintensive Messverfahren am Auspuff der Fahrzeuge (RDE Messungen) oder über remote-sensing Verfahren möglich. Dazu liegen dem RGU keine konkreten Informationen zu den Kosten vor.

Die Kontrolle der Schadstoffimmissionen, also der vor Ort auftretenden Luftschadstoffbelastung, ist über Luftschadstoffmessungen zu erfassen. Diese müssen kontinuierlich über einen längeren Zeitraum hin (mindestens ein Jahr, aufgrund des Bezugszeitraums der Grenzwerte, entsprechend der Anforderungen der 39. BImSchV) erfolgen. Für die Durchführung von derartigen orientierenden Messungen fallen pro Messpunkt Kosten in Höhe von ca. € 10.000 – 15.000 an.

Für einen Vergleich der Immissionssituation wären entsprechend lange Messungen vor und während des Versuchs erforderlich.

Grundsätzlich sind aus einem einfachen Vergleich der Messdaten vor und nach Einführung der Maßnahme Tempo 30 keine Rückschlüsse bezüglich der Wirksamkeit dieser Maßnahme möglich. Die zu einem bestimmten Zeitpunkt gemessene Luftschadstoffbelastung (Immissionskonzentration) hängt von einer Reihe von zeitlich variablen Faktoren ab, deren Einfluss nicht voneinander getrennt beurteilt werden kann. Im Wesentlichen sind dies

- a) die Emissionen der Kraftfahrzeuge, die wiederum von Art und Menge der Kfz sowie der Verkehrsabwicklung (also z.B. Stau, ungestörter Verkehr) bestimmt werden.

Im vorliegenden Fall betrifft dies vor allem die verkehrlichen Änderungen nach Einführung von Tempo 30 mit flankierenden Maßnahmen.

- b) die meteorologischen Bedingungen. Die im zeitlichen Verlauf wechselnden und in einzelnen Jahren unterschiedlichen meteorologischen Bedingungen haben einen wesentlichen Einfluss auf die lokalen Luftschadstoffkonzentrationen. Bei der Bewertung der Messergebnisse kann dieser Einfluss nicht eliminiert und damit die Messergebnisse einzelner Jahre hinsichtlich der Wirkung einzelner Maßnahmen, wie z.B. Tempo 30 beurteilt werden.

Eine Analyse der Wirksamkeit dieser Maßnahme kann daher, wenn überhaupt, nur über die Messdaten sowohl der Luftschadstoffe als auch der weiteren o.a. Einflussparameter mehrerer Jahre mit Hilfe statistischer Methoden erfolgen.

Eine derartige Analyse wird zum Beispiel unter Einbeziehung der Daten einer automatischen Verkehrszählstelle in der Landshuter Allee vom Bayerischen Landesamt für Umwelt für die Umstellung auf Tempo 50 in der Landshuter Allee durchgeführt.

Bei aktuellen Untersuchungen in Baden-Württemberg zur Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 40 bzw. Tempo 30 wurde festgestellt, 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.

Obwohl kein ausreichender zeitlicher Vorlauf zu Messungen vor Umsetzung der Maßnahme zur Verfügung steht, schlägt das RGU vor, den Verkehrsversuch mit Messungen zur Luftschadstoffbelastung zu begleiten. Die Messungen sollten an einem repräsentativen Punkt über den Zeitraum eines Jahres erfolgen. Als Messgröße sind die Konzentrationen von Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) zu erfassen. Messungen in der Rosenheimer Straße wurden bereits mehrfach gefordert und es bietet sich mit diesen Messungen an, nach Ende des Verkehrsversuches Vergleichsmessungen durchführen zu lassen. Über eine Wiederholung der Messungen muss nach dem Ende des Verkehrsversuches erneut entschieden werden. Die Finanzierung der Messungen zur Begleitung des einjährigen Verkehrsversuches erfolgt aus Haushaltsmitteln des Referats für Gesundheit und Umwelt.“

Hinsichtlich der schalltechnischen Messung der Lärmbelastung an der Rosenheimer Straße vor und nach der Anordnung von Tempo 30 wird vom Referat für Gesundheit und Umwelt Folgendes ausgeführt:

„Zur Beurteilung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr werden grundsätzlich Berechnungen durchgeführt. Dies gilt sowohl bei der Lärmvorsorge als auch für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen. Die Berechnungen der Schallimmissionen sind nach den Richtlinien „Lärmschutz an Straßen (RLS - 90)“ durchzuführen. Bei den Berechnungen sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten anzusetzen. Für städtische Hauptverkehrsstraßen wie die Rosenheimer Straße errechnet sich bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h eine Minderung des Mittelungspegels von etwa 2,5 dB(A).

Die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten können bei den Berechnungen nicht berücksichtigt werden. Zudem bewirken Geschwindigkeitsreduzierungen nicht nur eine Minderung des Mittelungspegels. Wie verschiedene Studien zeigen, fällt die Pegelminderung der maximalen Vorbeifahrtpegel (der einzelnen Fahrzeuge) höher aus, als die des Mittelungspegels. Dieser Effekt lässt sich nur messtechnisch nachweisen.

Daher ist exemplarisch für den Verkehrsversuch Rosenheimer Straße eine begleitende messtechnische Untersuchung der Verkehrslärmsituation zur Evaluierung der rechnerischen Pegelminderung sinnvoll.“

Für die Ermittlung der maximalen Vorbeifahrt- und der Emissionspegel müssen die Schallpegel nach den Vorgaben der DIN 45642 „Messung von Verkehrsgeräuschen“ messtechnisch erfasst werden. Für einen Vergleich der Lärmbelastung sind Messungen vor und nach der An-

ordnung von Tempo 30 erforderlich. Je Messung muss an einem geeigneten Messort die nach der DIN 45642 vorgegebene Fahrzeugmenge unter den in der DIN vorgegeben Bedingungen erfasst werden. Für die Durchführung der Messungen fallen Kosten von insgesamt ca. 20.000 € an.

Die Finanzierung der begleitenden schalltechnischen Messungen erfolgt aus Haushaltsmitteln des Referats für Gesundheit und Umwelt.“

4. Finanzierung

Die Finanzierung der verkehrsordnenden und der baulichen Maßnahmen erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale. Die Vorher-Erhebungen zur Evaluation wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aus eigenen Mitteln finanzieren. Für die anschließend begleitende Evaluation und die Auswertungen des Verkehrsversuchs wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung einen externen Gutachter beauftragen. Die Finanzierung der Evaluation erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale. Die Finanzierung der Messungen zur Lärm- und Luftschadstoffbelastung erfolgt aus Haushaltsmitteln des Referats für Gesundheit und Umwelt.

Die vom Bezirksausschuss mit Antrag Nr. 14-20 / B 03405 vom 15.03.2017 beantragten „Dialog-Displays“ sollen im sachlichen Zusammenhang mit der Erprobung der Tempo-30-Anordnung im Rahmen des Verkehrsversuches aufgestellt werden. Sie sollen einen Erkenntnisgewinn im Rahmen der Evaluation hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs und eines städtebaulichen Konzeptes bringen. Da beim Kreisverwaltungsreferat entsprechende Haushaltsmittel nicht zur Verfügung stehen, wird empfohlen, die Finanzierung dieser vier Dialogdisplays (abweichend von der Finanzierung der Geräte im Beschluss „Dialog-Displays“ in München, Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 08723) aus der Nahmobilitätspauschale zu bestreiten.

Der städtische Lenkungskreis Radverkehr hat dieser Vorgehensweise in seiner Sitzung am 04.04.2017 zugestimmt.

Da die Nahmobilitätspauschale (Finanzposition 6300.950.1110.6) vom Baureferat zentral verwaltet wird, wird das Baureferat gebeten, die entsprechenden Mittel für die 4 „Dialog-Displays“ in Höhe von bis zu 20.000 € im Haushaltsjahr 2017 einmalig auf dem Büroweg mittels einer Veranschlagungsberichtigung in das Budget des Kreisverwaltungsreferats zu übertragen. Die Umsetzung durch das Kreisverwaltungsreferat erfolgt Anfang 2018 aus Gründen der Verwaltungsökonomie als Gesamtpaket zusammen mit den 10 „Dialog-Displays“ aus dem Beschluss „Dialog-Displays“ in München (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 08723).

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

	einmalig
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)	20.000,-- in 2017
davon:	
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)	20.000,-- in 2017

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2016 – 2020 ändert sich wie folgt:

		Mehrwahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020							In Tsd.€
		Investitionsliste 1	Investitionsgruppe		Kenn-Nr. 1100.9330				
		Gesamtkosten	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff	
alt	B	2.156	1.356	200	200	200	200	200	
	G	0							
	Z	0							
neu	B	2.176	1.356	220	200	200	200	200	
	G	0							

Nutzen

Es ergibt sich folgender Nutzen, der nicht durch Kennzahlen bzw. Indikatoren beziffert werden kann:

Die Maßnahmen werden wie unter Punkt 2 beschrieben umgesetzt, um Erkenntnisse hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen einer eventuellen dauerhaften Geschwindigkeitsreduzierung auf der Rosenheimer Straße zu erhalten.

5. Weiteres Vorgehen

Das Kreisverwaltungsreferat wird den Verkehrsversuch nach Beschlussfassung verkehrsrechtlich anordnen und die Beschaffung der vier „Dialog-Displays“ nach den Vorgaben des Beschlusses „Dialog-Displays“ in München (Beschlussvorlagen Nr. 14-20 / V 08723) zusätzlich zu den 10 Geräten für den „Dialog-Display“-Verkehrsversuch in die Wege leiten. Das Kreisverwaltungsreferat wird die Aufstellung der vier „Dialog-Displays“ in der Rosenheimer Straße wegen des inhaltlichen Zusammenhangs mit der Evaluation gegenüber den 10 Geräten aus dem „Dialog-Display“-Beschluss priorisieren und diese damit als die ersten Geräte in München aufstellen. Das Baureferat wird die verkehrsordnenden Maßnahmen (Beschilderung und Markierung) unverzüglich umsetzen und die baulichen Maßnahmen schnellstmöglich planen und umsetzen. Es ist angestrebt, dass die baulichen Maßnahmen im vierten Quartal 2017 umgesetzt werden. Die erforderlichen Schritte zur Umsetzung der genannten Maßnahmen sind vom Baureferat bereits eingeleitet worden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird nach Abschluss des Verkehrsversuchs eine Beschlussvorlage in den Stadtrat einbringen, in dem über die verkehrlichen Auswirkungen des Versuchs und der „Dialog-Displays“ bezüglich einer dauerhaften Anordnung von Tempo 30 berichtet und ein Entscheidungsvorschlag vorgelegt wird („Städtebauliches Konzept“).

6. Anträge

„Statt völliger Neuordnung des Straßenraums in der Rosenheimer Straße: Verkehrsversuch Geschwindigkeitsreduzierung“

Antrag Nr. 14-20 / A 02898 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Walter Zöller, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Johann Sauerer vom 21.02.2017.
Dem Antrag wird entsprochen.

„Einführung Tempo 30 in der Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße“

Antrag Nr. 14-20 / B 02819 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016. Dem Antrag wird entsprochen.

„Gefahrenstelle für den Radverkehr auf der Rosenheimer Straße beseitigen“

Antrag Nr. 14-20 / B 02822 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016. Dem Antrag wird entsprochen.

„Radweg Rosenheimer Straße: Sicherheit für RadfahrerInnen und FußgängerInnen gewährleisten!“

Antrag Nr. 14-20 / B 02826 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016 Dem Antrag kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

„Rosenheimer Straße I: Geschwindigkeitsanzeigetafeln / Speeddisplays“

Antrag Nr. 14-20 / B 03405 des Bezirksausschusses 5 vom 15.03.2017
Dem Antrag kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

„Tempo 30 in der Rosenheimer Straße“

Antrag Nr. 14-20 / B 03396 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 15.03.2017
Dem Antrag kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Baureferat, das Referat für Gesundheit und Umwelt und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung haben die Beschlussvorlage mitgezeichnet. Die jeweiligen Ausführungen wurden in die Beschlussvorlage eingepflegt, s.a. Nrn. 2.2 und 3.

Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Gesundheit und Umwelt, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, sowie das Bayerische Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr haben jeweils Abdrucke der Vorlage erhalten.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes Au-Haidhausen wurde gemäß § 13 Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat mit Schreiben vom 04.07.2017 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die Frequenz der Geschwindigkeitskontrollen ist schon aktuell ohne den Verkehrsversuch nicht ausreichend. Dies hat der BA in mehreren Beschlüssen zum Ausdruck gebracht. Über einen Zeitraum von 14 Monaten wurde 106 mal kontrolliert, und zwar in einem Bereich, der weit über den BA 5 hinaus geht. Zwischen Chiemgaustraße und Ludwigsbrücke wurde also weniger als jeden vierten Tag kontrolliert. Dabei wurden beispielsweise keine nächtlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt, obwohl die Anwohner/innen von nächtlichen Rennen berichten. Der nun anvisierte Verkehrsversuch steht und fällt mit der Durchsetzung der reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Nur wenn die gefahrene Geschwindigkeit Radfahrer/innen wirklich ein Gefühl der Sicherheit vermittelt, werden sie beginnen, die Rosenheimer Straße vermehrt zu nutzen und dort auch nicht mehr auf dem Gehweg zu radeln. Deshalb ist es unabdingbar, dass hier gerade zu Beginn des Projektes schwerpunktmäßig kontrolliert wird. An der Einmündung aus östlicher Seite ist die Einfädelungssituation auch weiterhin so prekär, dass vor allem an dieser Stelle auf eine festinstallierten Geschwindigkeitskontrolle nicht verzichtet werden darf.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird aufgefordert, bei der Evaluierung des Experiments auch ausdrücklich die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr in den extern vergebenen Prüfauftrag aufzunehmen.

Zu den Kreuzungssituationen im Einzelnen:

Die gefährliche Einfädelungssituation aus östlicher Richtung (Orleansstraße) ist nicht wirklich verbessert, sondern nur um 30 Meter verschoben worden. Doch nach diesen 30 Metern endet die verlängerte Spur genauso abrupt und der Radverkehr ist gezwungen, sich seinen Platz auf der rechten Fahrspur zu erobern.

Vorschlag des BA: Statt zwei normalbreiten Fahrspuren und einem Radfahrstreifen sollen hier eine normale Fahrspur und rechts eine überbreite Fahrspur markiert werden. Hierauf soll durch schräg nach links zeigende Pfeile klargemacht werden, dass die Spur schmaler wird und sich der Radverkehr von rechts einfädelt. Wenn möglich, soll trotzdem durch eine rote Fläche auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht werden.

Zusätzlich soll schon vor der Kreuzung an der Ampel eine breite Aufstellfläche geschaffen werden, damit sich der Radverkehr bei "rot" vor dem Autoverkehr auf der rechten Fahrspur aufstellen kann.

Prüfauftrag: Da der Baum an der Kreuzung erhaltenswert erscheint, soll geprüft werden, ob durch Verengung und/oder Linksverlagerung der Fahrspuren der Baum erhalten bleiben kann und der neue Radstreifen links an dem Baum vorbei geführt werden kann.“

Kreuzung Pariser Straße:

Der BA begrüßt den Umbauvorschlag. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Induktionsschleife in der Pariser Straße (südliche Seite) auf Radfahrer/innen nicht reagiert. Dies sollte bei dieser Gelegenheit korrigiert werden.

Kreuzung Balanstraße:

Der BA begrüßt den Umbauvorschlag. Allerdings wird befürchtet, dass der dann auf Normalbreite verschmälerte Pkw-Stellplatz von überbreiten oder schlecht eingeparkten Fahrzeugen genutzt wird und die Radfahrer/innen zu Ausweichmanövern zwingt. Der BA schlägt deshalb vor, den Stellplatz zu Radstellplätzen umzufunktionieren.

Der bauliche Radweg neben dem S-Bahn-Zugang ist viel zu schmal. Es soll daher geprüft werden, ob durch eine Verengung der Mittelinsel Platz für einen breiteren Radweg gewonnen werden kann. Darüber hinaus soll durch Änderungen an dem S-Bahn-Abgang (z.B. Plexiglas-scheibe anstatt des Geländers) das Abstellen von Fahrrädern weniger attraktiv gemacht werden. Dies wird durch die oben geforderten zusätzlichen Radstellplätze kompensiert.

Neben der konsequenten Durchsetzung der neuen Höchstgeschwindigkeit sieht der BA noch einen zweiten kritischen Punkt, der zum Scheitern des Projektes führen könnte: Das Halten in zweiter Reihe.

Schon heute bei Tempo 50 halten bei wenig Verkehr in der NVZ Pkws und Lieferwagen auf der rechten Spur. Dieses Phänomen wird bei verringerter Geschwindigkeit noch zunehmen. Der BA fordert, hier regelmäßig zu kontrollieren, beispielsweise durch eine "Fahrradstreife", die die Straße häufig abradelt und kontrolliert."

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Zu den Themen Geschwindigkeitskontrolle, „Fahrradstreife“ und Verkehrsüberwachung wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter Ziffer 2.4. verwiesen. Das für die Geschwindigkeitskontrollen zuständige Polizeipräsidium München erhält einen Abdruck dieses Beschlusses.

Folgende Aspekte mit Bezug zur Verkehrssicherheit werden in der Evaluation berücksichtigt:

- Erfassung/Veränderung der rechtswidrigen Gehwegnutzung durch den Radverkehr
- Entwicklung der Unfallzahlen
- Gefahrene Geschwindigkeiten und damit Auswirkungen auf die Fahrgeschwindigkeit zu unterschiedlichen Tageszeiten

Kreuzung Orleansstraße / Rosenheimer Straße:

Zum Vorschlag einer alternative Gestaltung mit Überbreiter rechter Fahrspur, Pfeilmarkierungen, aufgeweiteter Aufstellfläche und flächenmäßiger Roteinfärbung:

Das Radwegende im Knoten Orleansstraße/Rosenheimer Straße entspricht analog zur Gestaltung am Knoten Balanstraße/Rosenheimer Straße den Vorgaben der Empfehlung für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Wie in den verschiedenen Variantendiskussionen im Zuge der umfangreichen Vorplanungen und unter Ziffern 1 und 2.2. in diesem Beschluss dargestellt, ist die jetzt gefundene Kompromisslösung unter den örtlichen und baulichen Zwangspunkten und nach Abwägung aller verkehrlichen und beschlussmäßigen Rahmenbedingungen aus Sicht der Verwaltung die einzig mögliche Lösung. Die Einfädelsituation wird verbessert und dem Radverkehr mittels rot eingefärbtem Radfahrstreifen ein geschützter Raum angeboten, um verkehrssicher über den Knoten zu gelangen. Mit regelkonformen Radfahrstreifen als Radwegenden konnten hinsichtlich der Verkehrssicherheit und insbesondere in Verbindung mit Roteinfärbung auch zur Vermeidung des Verparkens bereits positive Erfahrungen gesammelt werden, die in diese Planungen mit eingeflossen sind. Der Einfädelbereich ist ausreichend dimensioniert und die Geschwindigkeit wird auf 30 km/h reduziert. Die innere Fahrspur ist mit 3 m bereits auf Regelbreite verschmälert, eine weitere Verschmälerung unter 3 m ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich. Mit 3,5 m ist die äußere Fahrspur bereits über Normalmaß geplant, so dass Kraftfahrzeuge nebeneinander fahren können und noch genug Raum für den Radfahrstreifen bleibt.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen kommen nur in Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten in Frage, damit die Mehrzahl der Radfahrenden den Aufstellstreifen auch nutzen kann. Dies ist nur sinnvoll z.B. bei der Ausfahrt aus dem untergeordneten Straßennetz in das Hauptstraßennetz, grundsätzlich aber nur in der durch Verkehrszeichen „Vorfahrt achten“ untergeordneten Knotenpunktzufahrt oder zum direkten Linksabbiegen für Radfahrende. Da die Rosenheimer Straße die vorfahrtberechtigte Hauptrichtung und zudem das direkte Linksabbiegen untersagt ist, könnte eine Vielzahl der Radfahrenden, insbesondere, wenn der Knoten bei Grün überquert wird, die Vorteile des Aufstellstreifens gar nicht nutzen und wäre bei hohem Verkehrsaufkommen spätestens bei Einfahrt in den Knoten ohne Furtmarkierungen wieder sich selbst überlassen. Die gefundene regelkonforme Gestaltung ist hingegen von allen Radfahrenden zu jeder Zeit gleich nutzbar und wird vom Kreisverwaltungsreferat auch als die nachvollziehbarste und verkehrssicherste Lösung gesehen.

Dem Vorschlag kann daher nicht entsprochen werden.

Die in den anliegenden Skizzen dargestellten baulichen Anpassungen stellen bereits das Minimum des Möglichen dar. In den Vorabstimmungen wurde darauf geachtet, den Baumentfall so gering wie möglich zu halten. Angesichts der in den Planungen dargestellten Verkehrsanlagen musste bereits hinsichtlich der Breiten vom verkehrssicherheitstechnischen Mindeststandard ausgegangen werden. Dem Vorschlag, den zu fällenden Baum an der Ecke Orleans-/Rosenheimer Straße auf Kosten einer Verengung und/oder Linksverlagerung der Fahrspuren zu erhalten, kann daher nicht entsprochen werden.

Kreuzung Pariser Straße:

Die Änderung der Induktionsschleifen an der Lichtsignalanlage Pariser-/ Rosenheimer Straße (größere Empfindlichkeit auch bei Anforderung durch Radfahrer) wurde bereits vor einiger Zeit beauftragt.

Kreuzung Balanstraße:

Das Baureferat wird im Referentenantrag gebeten, die Vorschläge der Radwegverbreiterung des Bestandsradwegs durch Verschmälerung der Mittelinself und die Stellplatzumwandlung zu Radstellplätzen im Rahmen des Umbauprojektes zu prüfen und bei positivem Prüfergebnis umzusetzen.

Der Vorschlag des Geländeraustauschs am S-Bahnzugang ist nicht Gegenstand des Verkehrsversuchs und steht auch in keinem direkten inhaltlichen Zusammenhang. Das Kreisverwaltungsreferat wird den Vorschlag daher außerhalb dieser Beschlussfassung an das Baureferat weitergegeben, mit der Bitte, dies gesondert zu prüfen.

Zusammenfassend möchte das Kreisverwaltungsreferat an dieser Stelle nochmal darauf hinweisen (siehe auch Ziffer 2.1 dieser Beschlussvorlage), dass der Versuch ausdrücklich nicht angeordnet wird, weil es aktuell ein Verkehrssicherheitsproblem gibt, sondern zur Erprobung geplanter verkehrsregelnder Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Unterrichtung des Korreferenten und des Verwaltungsbeirates

Der Korreferent des Kreisverwaltungsreferates, Herr Stadtrat Michael Kuffer, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung III, Herr Stadtrat Richard Progl, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von den Ausführungen zur Durchführung und Finanzierung der in diesem Beschluss aufgeführten Maßnahmen wird Kenntnis genommen und diesen zugestimmt.
2. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, den Verkehrsversuch und die damit verbundenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Markierung und Beschilderung) anzuordnen.
3. Das Baureferat wird gebeten, die angeordneten verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Markierung und Beschilderung) unverzüglich umzusetzen.
4. Das Baureferat wird gebeten, die unter Punkt 2.2 beschriebenen baulichen Maßnahmen an den Knotenpunkten Balanstraße, Orleansstraße und Pariser Straße zu projektieren und schnellstmöglich umzusetzen.
5. Das Baureferat wird gebeten, den Vorschlag des Bezirksausschusses 5 zu prüfen, ob der Bestandsradweg zwischen der Franziskanerstraße und der Balanstraße (Fahrtrichtung stadtauswärts, Radwegende/Beginn Radfahrstreifen) durch Verschmälerung der Mittelinsel auf ein regelkonformes Maß verbreitert werden kann. Bei positivem Ergebnis wird das Baureferat gebeten, diesen Vorschlag im Rahmen des Umbaus mit umzusetzen.
6. Das Baureferat wird gebeten, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Kreisverwaltungsreferat den Vorschlag des Bezirksausschusses 5 zu prüfen, ob die Parkbucht westlich der Metzstraße (Fahrtrichtung stadtauswärts) durch eine Fahrradabstellanlage ersetzt werden kann. Bei positivem Ergebnis wird das Baureferat gebeten, diesen Vorschlag im Rahmen des Umbaus mit umzusetzen.
7. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung gemäß den Vorgaben und in Ergänzung der Ausführungen im Beschluss „Dialog-Displays“ in München (Beschlussvorlagen Nr. 14-20 / V 08723) vier „Dialog-Displays“ zu beschaffen und im Versuchsabschnitt an geeigneten Standorten aufzustellen.
8. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird gebeten, die im Vortrag des Referenten dargestellten Messungen zur Lärm- und Luftschadstoffbelastung durchführen zu lassen. Die Finanzierung dieser Messungen erfolgt aus Haushaltsmitteln des Referats für Gesundheit und Umwelt.
9. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, den Verkehrsversuch zu evaluieren, nach Abschluss des Verkehrsversuchs dem Stadtrat über die verkehrlichen Auswirkungen zu berichten und im Benehmen mit dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat einen Entscheidungsvorschlag bezüglich einer dauerhaften Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorzulegen („Städtebau-

liches Konzept“).

10. Die Finanzierung der „Dialog-Displays“ erfolgt abweichend vom Beschluss „Dialog-Displays“ in München (Beschlussvorlagen Nr. 14-20 / V 08723) aus der Nahmobilitätspauschale. Das Baureferat wird daher gebeten, die im Jahr 2017 einmalig erforderlichen Auszahlungsmittel in Höhe von bis zu 20.000 € mittels Veranschlagungsberichtigung auf dem Büroweg in das Budget des Kreisverwaltungsreferates übertragen zu lassen.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2016 - 2020 wird wie folgt angepasst:

		Mehrwahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020							In Tsd.€
		Investitionsliste 1	Investitionsgruppe		Kenn-Nr. 1100.9330				
		Gesamtkosten	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff	
alt	B	2.156	1.356	200	200	200	200	200	
	G	0							
	Z	0							
neu	B	2.176	1.356	220	200	200	200	200	
	G	0							

11. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02898 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Walter Zöllner, Frau StRin Sabine Pfeiler, Herrn StR Johann Sauerer vom 21.02.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der Antrag Nr. 14-20 / B 03405 des Bezirksausschusses 5 vom 15.03.2017 ist damit satzungsgemäß behandelt.
13. Der Antrag Nr. 14-20 / B 03396 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 15.03.2017 ist damit satzungsgemäß behandelt.
14. Der Antrag Nr. 14-20 / B 02822 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016 ist damit satzungsgemäß behandelt.
15. Der Antrag Nr. 14-20 / B 02819 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016 ist damit satzungsgemäß behandelt.
16. Der Antrag Nr. 14-20 / B 02826 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 21.09.2016 ist damit satzungsgemäß behandelt.
17. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium – HA II-V / SP
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Kreisverwaltungsreferat - GL/24

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die BA-Geschäftsstelle Ost – Vorsitzende Bezirksausschuss 5
3. An das Baureferat
4. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
5. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
7. An das Polizeipräsidium München
8. An das Bayerische Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr
mit der Bitte um Kenntnisnahme
9. Mit Vorgang zurück an HA III/111
zur weiteren Veranlassung.

Am <DATUM>

Kreisverwaltungsreferat GL/24