

Telefon: 0 233 - 24744
Telefax: 0 233 – 989 24744

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**

PLAN-HAI-31-1

Gesamtkonzeption Fahrradparken in München

– Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradstellplatzkonzeptes

a) Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradstellplatzkonzeptes

b) Behandlung von Anträgen

- ba) **Fahrradabstellen 4: Pilotprojekt für saisonale Umwandlung von Kfz-Stellplätzen**
Antrag Nr. 08-14 / A 00241 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ RL vom 21.08.2008, aufgegriffen im Beschluss zum Fahrradstellplatzkonzept (1. Realisierungsabschnitt) vom 06.07.2010
- bb) **Radlhauptstadt 2. 0 – II. Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für mehr, schnelleres und sichereres Radfahren**
Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ RL vom 07.05.2013 - hier: Antragspunkte 9, 10 und
- bc) **Fahrradstellplatzprogramm für die Radlhauptstadt**
Antrag Nr. 14-20 / A 00418 von Frau StRin Bettina Messinger und Frau StRin Beatrix Zurek vom 11.11.2014
- bd) **Offensive für Radl-Parkplätze**
Antrag Nr. 14-20 / A 01680 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015
- be) **Umwandlung von den Parkplätzen vor den Eiscafés Sarceletti und Nymphenburger Eisalm in Fahrradabstellplätze**
Antrag Nr. 14-20 / B 02536 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 17.05.2016
- bf) **Radtourismus in München II: Stellplätze für Fahrräder von Mehrtagestouristen**
Antrag Nr. 14-20 / A 02301 der ÖDP vom 08.07.2016
- bg) **Vollautomatische Fahrradtiefgarage I**
Antrag Nr. 14-20 / A 02465 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 15.09.2016
- bh) **Vollautomatische Fahrradtiefgarage II: Machbarkeitsstudie für eine vollautomatische Fahrradtiefgarage zur Nutzung des Hohlraumes am Wettersteinplatz**
Antrag Nr. 14-20 / A 02466 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 15.09.2016
- bi) **Regelung zur Aufstellung von Fahrradstellplätzen auf öffentlichem Grund**
Antrag Nr. 14-20 / B 02767 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing vom 13.09.2016
- bj) **Radabstellsituation am Ostbahnhof verbessern**
Antrag Nr. 14-20 / A 02388 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom 08.08.2016
- bk) **Abstellmöglichkeiten für Lastenpedelecs schaffen und ein umsetzbares Konzept hierzu erstellen**
Antrag Nr. 14-20 / B 03728 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 –

Maxvorstadt vom 22.06.2017

- bl) **Fahrradabstellplätze beim Anwesen Notburgastraße 4**
Antrag Nr. 14-20 / B 03885 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 31.07.2016
- bm) **Kein Radlchaos in der Fußgängerzone – Konzept für Abstellplätze entwickeln**
Antrag Nr. 14-20 / A 03461 der Stadtratsfraktion BAYERNPARTEI vom 10.10.2017
- bn) **Endlich attraktive und moderne S-Bahnhöfe!**
Antrag Nr. 14-20 / A 03523 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 26.10.2017
- bo) **Mit dem Fahrrad in die Zukunft – Das Grüne Radverkehrsprogramm für München V: 250 Kreuzungen mit Gehwegnasen mit Fahrradstellplätzen**
Antrag Nr. 14-20 / A 03782 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom 01.02.2018
- bp) **Mit dem Fahrrad in die Zukunft – Das Grüne Radverkehrsprogramm für München VI: 20.000 überdachte Stellplätze in Fahrradparkhäusern und an U-/S-Bahn-Stationen**
Antrag Nr. 14-20 / A 03783 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom 01.02.2018
- bq) **Abstellmöglichkeiten für Lastenpedelecs schaffen und ein umsetzbares Konzept hierzu erstellen - Beantwortung des BA-Antrages vom Juni 2017**
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04651 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 26.02.2018
- br) **Lastenräder II – Anliefer- und Abstellplätze an veränderten Lieferverkehr anpassen**
Antrag Nr. 14-20 / A 04073 der ÖDP und DIE LINKE vom 14.05.2018
- bs) **Präsentation der Fahrradausstellung „FAHR RAD! Die Rückeroberung der Stadt“ in München**
Antrag Nr. 14-20 / A 04190 von der Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herr StR Gerhard Mayer vom 19.6.2018
- bt) **Parkmöglichkeiten für Lastenräder**
Antrag Nr. 14-20 / A 04361 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 31.07.2018
- bu) **Fußgängerzone mit Fahrradabstellanlagen und Fahrradständern ausstatten**
Antrag Nr. 14-20 / A 04421 von Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Sabine Bähr, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 04.09.2018
- bv) **10.000 Stellplätze-Programm für den Radverkehr**
Antrag Nr. 14-20 / A 04462 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.09.2018
- bw) **Abstellmöglichkeiten für Lastenpedelecs schaffen – keine Idee und kein Konzept für die Maxvorstadt in der Vorlage “Gesamtkonzept Fahrradparken in München”**
BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05335 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 09.10.2018

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V08684

Anlagen:

1. Antrag Nr. 08-14 / A 00241 vom 21.08.2008
2. Antrag Nr. 08-14 / A 04233 vom 07.05.2013
3. Antrag Nr. 14-20 / A 00418 vom 11.11.2014

4. Antrag Nr. 14-20 / A 01680 vom 18.12.2015
5. Antrag Nr. 14-20 / B 02536 vom 17.05.2016
6. Antrag Nr. 14-20 / A 02301 vom 08.07.2016
7. Antrag Nr. 14-20 / A 02465 vom 15.09.2016
8. Antrag Nr. 14-20 / A 02466 vom 15.09.2016
9. Antrag Nr. 14-20 / B 02767 vom 13.09.2016
10. Antrag Nr. 14-20 / A 02388 vom 08.08.2016
11. Antrag Nr. 14-20 / B 03728 vom 22.06.2017
12. Antrag Nr. 14-20 / B 03885 vom 31.07.2017
13. Antrag Nr. 14-20 / A 03461 vom 10.10.2017
14. Antrag Nr. 14-20 / A 03523 vom 26.10.2017
15. Antrag Nr. 14-20 / A 03782 vom 01.02.2018
16. Antrag Nr. 14-20 / A 03783 vom 01.02.2018
17. Antrag Nr. 14-20 / B 04651 vom 26.02.2018
18. Antrag Nr. 14-20 / A 04073 vom 14.05.2018
19. Antrag Nr. 14-20 / A 04190 vom 19.6.2018
20. Antrag Nr. 14-20 / A 04361 vom 31.07.2018
21. Antrag Nr. 14-20 / A 04421 vom 04.09.2018
22. Antrag Nr. 14-20 / A 04462 vom 21.09.2018
23. Antrag Nr. 14-20 / B 05335 vom 09.10.2018
24. Regelungsbedarf für Stationslose Leihradsysteme, Schreiben des OB vom 19.03.2018
25. Gesetzliche Regelungen für stationslose Leihradsysteme, Antwortschreiben des Bayerischen Staatsministers des Innern und für Integration vom 07.05.2018
26. Leitfaden mit Empfehlungen für Anbieter stationsloser Fahrradvermietsysteme
27. Zusammenfassung der wesentlichen Inhalte

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.12.2018 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

In den letzten Jahren wurde dem Fahrradparken aus verschiedenen Anlässen immer mehr Aufmerksamkeit geschenkt, die über die Inhalte des Beschlusses zum Fahrradstellplatzkonzept vom 19.05.2004 (Vorlage Nr. 02-08 / V 02097) hinausgeht. Der Bedarf an Fahrradabstellplätzen hat sich seither weiter erhöht.

Im vorliegenden Entwurf

- wird die derzeit gültige Beschlusslage beschrieben,
- werden wichtige Vorgaben zum konzeptionellen Umgang bei Planung und Errichtung von Fahrradabstellanlagen dargestellt,
- wird die zukünftige Vorgehensweise anhand verschiedener Standorttypen beschrieben,
- werden verschiedene Finanzierungswege aufgezeigt.

Aus den letzten Jahren liegen Anträge und Empfehlungen vor, die erläutert und zur

abschließenden Entscheidung vorgelegt werden.
Die jeweils gewährten Terminverlängerungen liegen vor.

Im Ganzen dient diese Beschlussvorlage der **Fortschreibung und Erweiterung des bisherigen Fahrradstellplatzkonzeptes**, zu welcher die Verwaltung über den Grundsatzbeschluss „Radverkehr in München“ (vom 20.05.2009, Vorlage Nr. 08-14 / V 01793) beauftragt wurde.

Eine Zusammenfassung wesentlicher Inhalte der Beschlussvorlage ist Anlage 27 zu entnehmen.

Gleichzeitig soll mit der heutigen Sitzungsvorlage für den Vollzug des genannten Stadtratsbeschlusses die Vergabe von Beratungs- und Gutachterleistungen durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beschlossen werden. Da der geschätzte Auftragswert für eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzung von automatischen Fahrradparkanlagen (vgl. Kap. 5.5) die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich, die im Rahmen dieses Beschlusses unter Ziffer 10 beantragt wird.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 10025) und der Vollversammlung vom 23.01.2013 (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 10025) über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln.

In den Vergabeunterlagen wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieterinnen und Bieter genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich zulässig und wegen der begrenzten Haushaltsmittel gerechtfertigt. Da der geschätzte Auftragswert in den Vergabeunterlagen genannt wird, kann die Behandlung des Kosten- und Finanzierungsteils sowie der Auftragssumme in öffentlicher Sitzung stattfinden.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß §4 Ziffer 9b) der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

1 Anlass

Das Fahrrad ist ein schnelles, kostengünstiges, platzsparendes, umweltfreundliches und von fast allen Bevölkerungsgruppen nutzbares Verkehrsmittel. Die neuesten Daten der Studie „Mobilität in Deutschland – MiD“ liegen leider noch nicht vor. Gemäß der Ergebnisse von 2008 besitzen ca. 80% der Münchnerinnen und Münchner ein funktionstüchtiges Fahrrad. Etwa 60% der in München zurückgelegten Wege waren unter fünf Kilometer lang und damit grundsätzlich zum Radfahren geeignet. Die bisherigen erfolgreichen Anstrengungen der Münchner Stadt- und Verkehrsplanung zur Förderung des Fahrradverkehrs schlagen sich im stetig ansteigenden Anteil des Radverkehrs auf inzwischen etwa 17% aller Wege der Münchner Bevölkerung nieder. Geeignete, gut zugängliche Radabstellanlagen am Abfahrts- und Zielort spielen für private Räder und Bikesharing-Systeme neben einer guten Fahrrad-Infrastruktur und begleitenden Marketingmaßnahmen eine wichtige Rolle für die Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel. Die Erfahrung zeigt zudem, dass sich bei minderwertigen oder schlecht gewarteten Abstellmöglichkeiten die Anzahl der Fahrräder erhöht, bei denen auf

Funktionstüchtigkeit und Sicherheit nicht mehr geachtet wird.

Je nachdem, zu welcher Tageszeit und wie lange die Fahrräder abgestellt werden sollen, ändern sich der Bedarf und die Ansprüche bezüglich Art und Qualität von Fahrradabstellplätzen: In Wohnbereichen, an Arbeitsplätzen und an Haltestellen des ÖPNV sind insbesondere sichere Zugänglichkeit, Diebstahlsicherheit, Schutz vor Zerstörung und Witterungseinflüssen von Bedeutung, da die Fahrräder dort über längere Zeit abgestellt werden. Im Einkaufs- und Erledigungsverkehr ist die zielnahe, kurzfristige Abstellmöglichkeit an dezentralen Anlagen wichtig. Fahrräder werden meist so nah wie möglich am Zielort abgestellt. Dies führt, wenn keine Abstellanlagen angeboten werden, zum „wildem“ Abstellen der Räder und, wenn der Platz auf Gehwegen dafür nicht ausreicht, zu Behinderungen von Fußgängerinnen und Fußgängern.

Das Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen ist in Deutschland nach den Vorschriften über den Straßenverkehr erlaubt, solange sie nicht die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer behindern. Fahrräder auf Gehwegen und in Fußgängerbereichen werden von dem in § 12 Abs. 4 Straßenverkehrsordnung (StVO) enthaltenen grundsätzlichen Verbot des Haltens und Parkens auf Gehwegen nicht erfasst. Vielmehr handelt es sich hierbei nach höchstrichterlicher Rechtsprechung um eine straßenverkehrsrechtlich grundsätzlich zugelassene Nutzung jenseits der Reglementierung des ruhenden Verkehrs auf Gehwegen (vgl. auch: Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 29.01.2004, Az. 3C 29/03). Daher besteht in Deutschland – anders als in anderen europäischen Ländern - keine Möglichkeit, das Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen durch Markierungen, Beschilderungen oder Erlaubnisvorgaben zu reglementieren.

Unter Berücksichtigung der Gesetzeslage zählen Fahrräder zur Kategorie der Fahrzeuge und unterliegen damit den Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO). Das Abstellen von Fahrrädern im Bereich von öffentlichen Straßenrandparkplätzen ist zumindest bei Tageslicht nicht verboten (vgl. § 17 Abs. 4 Satz 4 StVO, der aber sinngemäß ausführt, dass Fahrräder auf der Fahrbahn bei Dunkelheit nicht unbeleuchtet stehen gelassen werden dürfen). Allerdings findet das Fahrradparken seine Einschränkung in den Vorgaben des städtischen Parkraummanagements. Denn die Regelungen in den Parklizenzzonen betreffen auch Fahrräder, soweit diese auf der Fahrbahn abgestellt werden sollen. § 12 Abs. 1 mit Abs. 3 StVO gilt für alle Arten von Fahrzeugen. Ohne Parklizenzzone-/Parkschein dürfen Fahrräder daher nicht auf lizenzierten Parkplätzen parken.

Dadurch, dass das Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen allerdings grundsätzlich straßenverkehrsrechtlich zulässig ist und im Rahmen des Gemeindegebrauchs liegt, besteht für Fahrradfahrende kein tatsächliches Bedürfnis, ihr Fortbewegungsmittel im öffentlichen Parkraum auf der Straße abzustellen.

Damit auf dem Gehweg auch Begegnungsverkehr möglich ist und sich Personen mit Kinderwagen oder mobilitätseingeschränkte Menschen hier gut zurecht finden können, sollte immer eine nutzbare Restbreite von 1,8 m (besser 2,0 m) zur Verfügung stehen. Zu beachten ist zudem, dass für sehbehinderte und blinde Menschen beim sicheren Entlanggehen an der Straße die „innere Leitlinie“ - also die vom Straßenverkehr abgewandte Führung entlang der Häuserkante – benötigt wird, um die gewünschte Gehrichtung finden und einhalten zu können.

Damit dies sichergestellt werden kann, bedarf es auch im öffentlichen Raum eines geeigneten Angebotes an Fahrradabstellanlagen.

Grundsätzlich müssen Fahrradabstellmöglichkeiten in der Verantwortung der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer auf Privatgrund realisiert werden. Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind hierzu eine Ergänzung und decken den darüber hinausgehenden allgemeinen Bedarf. Zudem wirken sie ordnend und können so auch zur Verkehrssicherheit beitragen.

2 Beschlusslage

Folgende Beschlüsse des Stadtrates der Landeshauptstadt München setzt die Verwaltung derzeit um. Die Darstellung erfolgt in der Reihenfolge der Beschlussfassung.

„Gesamtkonzept für P+R- Anlagen sowie B+R-Anlagen in München“

Die Beschlüsse „Gesamtkonzept für P+R- Anlagen sowie B+R-Anlagen in München“ (Vollversammlungen vom 24.10.2001 (Vorlagen-Nr.: 96-02 / V 01371) und vom 24.01.2007, Vorlagen-Nr.: 02-08 / V 09121) regeln die Bedarfsermittlung, Vorgehensweise, Zuständigkeiten und Qualitätsanforderungen für Bike+Ride-Standorte mit dem Ziel, ein bedarfsgerechtes Angebot an S-Bahnhaltepunkten sowie an allen U-Bahn- und relevanten Tram- und Bushaltestellen zu schaffen.

„Fahrradstellplatzkonzept - Ergebnis des Gutachtens - Weiteres Verfahren“

Den vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 19.05.2004 (Vorlagen-Nr.: 02-08 / V 04097) festgelegten Maßnahmen zur Umsetzung des Fahrradstellplatzkonzeptes für Stellplätze im Straßenraum liegen umfangreiche gutachterliche Untersuchungen zur Situation an pilothaft ausgewählten weiteren Standorten zu Grunde. 61 Maßnahmenstandorte aus dem Gutachten wurden durch das Baureferat im 1., 2. und 3. Realisierungsabschnitt bereits umgesetzt bzw. werden zeitnah errichtet. Im Zuge der Stadtratsvorlagen zur Umsetzung wurden auch die Bezirksausschüsse beteiligt (Beschlüsse des Bauausschusses „Fahrradstellplatzkonzept (1. Realisierungsabschnitt, Vorlage Nr. 08-14 / V 04606)“ vom 06.07.2010, „Fahrradstellplatzkonzept (2. Realisierungsabschnitt, Vorlage Nr. 08-14 / V 08245)“ vom 11.12.2012 und „Fahrradstellplatzkonzept (3. Realisierungsabschnitt, Vorlage Nr. 14-20 / V 03326) vom 12.01.2016).

"Parkraummanagement in München - Beschleunigung der Umsetzung"

Gemäß Beschluss "Parkraummanagement in München - Beschleunigung der Umsetzung" vom 26.10.2005 der Vollversammlung des Stadtrates (Vorlagen-Nr.: 02-08 / V 07011) wird im Zuge der Maßnahmenplanungen sowie im Rahmen der kontinuierlichen Erfolgskontrolle des Parkraummanagements stets überprüft, wo sich in den Planungsgebieten Standorte befinden, an denen eine Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze nach dem Fahrradstellplatzkonzept erforderlich wäre und ob diese realisiert werden kann. Auf Anregung der Bezirksausschüsse werden auch zusätzliche Standorte untersucht.

„Grundsatzbeschluss 'Radverkehr in München'“ und Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München - Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017“

Der erste Grundsatzbeschluss „Radverkehr in München“ (Vollversammlung vom 20.05.2009, Vorlage Nr. 08-14 / V 01793) beinhaltet u.a. das Ziel, „mehr und bessere Fahrradabstellplätze“ zu schaffen. Als Maßnahmenbereiche in diesem Handlungsfeld wurden die Schaffung von

Bewohnerstellplätzen in Altbaugebieten, die Verbesserung der Fahrradabstellsituation in Stadtteilzentren und Geschäftsbereichen über eine Ausweitung des bisherigen Fahrradstellplatzkonzeptes auf Bestandsgebiete mit Stellplatzmangel auch außerhalb des Mittleren Rings, die Einführung der Fahrradabstellplatzsatzung sowie die Entfernung von nicht mehr genutzten Fahrrädern genannt. Zudem müssen die Anforderungen an Fahrradabstellmöglichkeiten seither konsequent in die Abwägung der Bebauungsplan- und Baugenehmigungsverfahren eingestellt werden. Viele dieser Projekte sind angestoßen oder wurden bereits umgesetzt (vgl. Radverkehr in München - Bericht zur Umsetzung und Aktualisierung von Zielen, Vollversammlung vom 26.06.2013, Vorlage Nr. 08-14 / V 12242). Mit Beschluss der Vollversammlung vom 21.02.2018 „Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München - Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017“ (Vorlage Nr. 14-20 / V 09964) wurde die bisherige Beschlusslage fortgeschrieben. Sie enthält u.a. eine aktuelle Definition von Grundsätzen, den aktuellen Stand und Ausblick in den verschiedenen Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung sowie die Definition von Evaluierungsmaßstäben.

„Generalplan für Fahrradabstellplätze“

Wie im Beschluss zum „Generalplan für Fahrradabstellplätze“ (Planungsausschuss vom 25.05.2011, Vorlage Nr. 08-14 / V 06618) festgelegt, gibt es keine flächendeckenden Gesamtkonzepte für einzelne Stadtviertel. Bei der Untersuchung von Standorten orientiert sich die Verwaltung an der Dringlichkeit. Die Umsetzung erfolgt in Abwägung der städtebaulichen, gestalterischen, den Denkmalschutz betreffenden, funktionalen, technischen und finanziellen Belange.

„Fahrradabstellplatzsatzung“

Die Vollversammlung des Stadtrats hat am 25.07.2012 eine Fahrradabstellplatzsatzung für München (FabS) beschlossen, die seit 01.01.2013 in Kraft ist und nutzungsabhängig die Zahl der herzustellenden Fahrradabstellplätze festlegt (Vorlage Nr. 08- 14/ V 06873). So wird sichergestellt, dass bei der Errichtung von Neubauten sowie im Fall von Nutzungsänderungen oder Änderungen (beispielsweise grundlegenden Sanierungen) eine ausreichende Zahl geeigneter Fahrradabstellplätze auf Privatgrund geschaffen wird. Derzeit wird die Fahrradabstellplatzsatzung evaluiert. Die Ergebnisse werden dem Stadtrat in einer eigenständigen Vorlage vorgestellt werden.

Bei bestehenden Gebäuden, bei denen keine Änderung der Nutzung stattfindet bzw. bei denen keine baulichen Änderungen erfolgen, die einen zusätzlichen An- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern erwarten lassen würden, kommt die Fahrradabstellplatzsatzung nicht zur Anwendung. Daher kann die Nachrüstung von Fahrradabstellanlagen von den Eigentümerinnen und Eigentümern in diesem Fall nicht gefordert werden. Soweit auf Privatgrund nachweislich nicht genügend Flächen zur Verfügung stehen, werden insbesondere in Stadtteilzentren, vor Schulen und anderen öffentlichen Einrichtungen schon seit Jahren durch die Landeshauptstadt München ersatzweise Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum errichtet (vgl. Fahrradstellplatzkonzept).

„Verbesserung der Abstellsituation für Fahrräder“

Gemäß Beschluss des Bauausschusses am 04.10.2016 (Vorlage Nr. 14-20 / V 06809) wird seit dem Jahr 2017 die Entfernung mutmaßlich aufgegebener Räder über die bislang erfolgten punktuellen Aktionen hinaus stark ausgeweitet. Die P+R Park & Ride GmbH (P+R GmbH) wurde hierzu beauftragt, flächendeckend mutmaßlich aufgegebene Fahrräder und

Schrotträder zu entfernen. Hierzu wurde ein Banderolensystem zur Kennzeichnung eingeführt. Die Räder werden nach einer vierwöchigen Markierungszeit aus den Anlagen entnommen und zunächst für weitere 6 Monate eingelagert. Schließlich werden sie (soweit noch möglich) zur Verwertung gemeinnützigen Organisationen zur Verfügung gestellt. Das Verfahren wird entsprechend detailliert dokumentiert und mit der Polizei abgestimmt. An Brennpunkten (zentrumsnahe Abstellanlagen mit starkem ÖPNV-Bezug) werden zukünftig im halbjährlichen Turnus Entfernungsaktionen durchgeführt. Zusätzlich werden im jährlichen Turnus an stark frequentierten Anlagen außerhalb des Altstadtrings mit starkem ÖPNV-Bezug mutmaßlich aufgegebene Räder entfernt. Sonstige Anlagen ohne ÖPNV-Bezug werden einmal jährlich in Augenschein genommen. Entfernungsaktionen werden hier bei Bedarf durchgeführt.

Zudem wurde das Baureferat mit Beschluss des Bauausschusses vom 08.05.2018 (Vorlage Nr. 14-20 / V 09424) beauftragt, an ausgewählten Standorten außerhalb des Mittleren Rings vorhandene B+R-Anlagen mit einer Überdachung nachzurüsten.

3 Verfahren zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf öffentlichem Grund

3.1 Neue Anforderungen und allgemeine Vorgaben für die Zukunft

3.1.1 Allgemeine Vorgaben

Der Grundsatz, dass Fahrradabstellmöglichkeiten zunächst durch Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer auf Privatgrund und entsprechend dem dort vorhandenen quantitativen und qualitativen Bedarf zu realisieren sind, bleibt bestehen. Dies gilt für alle Nutzungen, die in den anliegenden Gebäuden untergebracht sind (Wohnen, Einzelhandel, Gewerbe, Dienstleistung, Schulen, Museen etc.).

Daneben wird die Notwendigkeit, Fahrradabstellanlagen zu schaffen, schon frühzeitig, d.h. auf der Ebene der Bauleitplanung im Rahmen der dort bestehenden Möglichkeiten aufgegriffen. Die direkte Festsetzung solcher Anlagen mittels planlicher oder textlicher Satzungsbestimmungen lässt das Satzungsrecht nicht zu; eine „Förderung“ der Errichtung von Fahrradabstellanlagen kann aber über die sog. Bonusgeschossflächen-Regelung erfolgen. Dies bedeutet, dass die Schaffung attraktiver und großzügiger Anlagen nicht zu Lasten der Geschossfläche für Wohnen geht. Dies gilt prinzipiell sowohl für die Unterbringung der Anlagen im Gebäude als auch außerhalb. Aufgrund des Nutzungsdrucks und in Anbetracht der sich stetig verringernenden Innenhofflächen ist jedoch zu beachten, dass an diese Flächen diverse weitere Anforderungen (z. B. Nutzung als Kinderspielplätze, Grün- und Freiflächen, Gehwege etc.) gestellt werden, die im konkreten Bebauungsplanverfahren angemessen abgewogen werden müssen.

Die Unterbringung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen (Straßen-)Raum kann im Bauleitplanverfahren ebenfalls nicht direkt geregelt werden. Entsprechende Bedarfe können auf dieser Ebene nur insoweit berücksichtigt werden, als diese Einfluss auf die allein festsetzbaren Straßenraumbreiten haben. Soweit hinweislich die in der späteren Ausführungsplanung vorgesehene Straßenraumaufteilung dargestellt ist, kann der Bedarf an Fahrradabstellanlagen frühzeitig berücksichtigt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird diesen Aspekt in die Gespräche mit dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat zur Festlegung der jeweiligen Straßenquerschnitte einbringen. In den Bebauungsplänen selbst werden die erforderlichen Straßenraumbreiten festgesetzt. Grundlage hierfür sind die jeweiligen Funktionen, die eine

Straße aufnehmen soll. Straßenraumbreiten in Bebauungsplänen werden daher auf Basis der Angaben der Stadtentwicklungsplanung, des Baureferats sowie des Kreisverwaltungsreferates und auf Grundlage der einschlägigen Vorschriften für den jeweils erforderlichen Querschnitt nach erwartetem Verkehrsaufkommen (u. a. Kfz, Nutzfahrzeuge, öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fußwege, ruhender Verkehr) dimensioniert. Weiterhin finden auch Flächenbedarfe des straßenbegleitenden Grüns Berücksichtigung.

Eine generelle Verbreiterung von Gehwegen zur Unterbringung von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Straßenraum mit der Folge einer Vergrößerung der Verkehrsflächen insgesamt ist kritisch zu sehen, da dies nicht zu Lasten der verbleibenden Bauflächen gehen dürfte. Eine Reduzierung der Baudichten bzw. Wohneinheiten ist angesichts der Wohnungsbausituation nicht vertretbar. Einer angemessenen Aufteilung der bisher schon vorgesehen Flächen im öffentlichen Straßenraum zwischen Kfz- und Fahrradabstellplätzen ist daher prinzipiell gegenüber einer Verbreiterung der Gehwege der Vorzug zu geben.

Im Falle geeigneter Projekte dient eine Maßzahl von mindestens einem Fahrradabstellplatz je Kfz-Stellplatz als Maßstab. Das Baureferat wird gebeten, diese Planungsansätze in die Detailplanung zu übernehmen.

Auch bei Neu- und Umplanungen von Straßenzügen im Bestand, die ein Angebot für Kfz-Parken im Straßen(seiten)raum vorsehen, soll zukünftig vermehrt ein bedarfsgerechtes attraktives Angebot für radelnde Besucherinnen und Besucher im Straßen(seiten)raum geschaffen werden. Dies gilt zusätzlich zu den auf Privatgrund zu errichtenden Fahrradabstellplätzen. Gerade im Rahmen von Projekten zur Radverkehrsförderung im Erschließungsstraßennetz stellt dies eine wichtige Ergänzung zur Aufwertung der Radverkehrsinfrastruktur für den fließenden Radverkehr dar. Die Verwaltung wird beauftragt, dies entsprechend umzusetzen.

In Untersuchungen stellt sich immer wieder heraus, dass in dicht bebauten Wohngebieten vor allem innerhalb des Mittleren Ringes weder auf Privatgrund noch auf öffentlichem Grund ausreichend Flächen zielnah zur Verfügung stehen, um Abstellanlagen zu realisieren. Insbesondere in öffentlichen Fußgängerbereichen bzw. auf Gehbahnen besteht diesbezüglich oft ein Flächenmangel. Abstellanlagen können hier nur dann errichtet werden, wenn eine ausreichende nutzbare Breite für den Fußverkehr verbleibt. Auf die Beibehaltung einer möglichst hohen Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, die Berücksichtigung stadtgestalterischer, denkmalschutzrechtlicher Belange und anderer Nutzungen, wie z.B. die neu eingerichteten Fahrradverleihstationen der SWM/MVG, ist zu achten. Eine zusätzliche Versiegelung im Straßenbegleitgrün ist zu vermeiden.

Eine Möglichkeit, Abstellanlagen auf öffentlichem Grund zu errichten, ist in diesen Fällen durch die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen gegeben. Dies wird einzelfallbezogen durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung geprüft. Hierbei gilt es, die Belange aller Verkehrsarten und insbesondere des ruhenden Kfz-Verkehrs in Parkraummanagement-Gebieten sowie aktuell laufender Planungsvorhaben zu beachten und abzuwägen. Im Rahmen der Planung werden die betroffenen städtischen Dienststellen und der zuständige Bezirksausschuss eingebunden. Dieses Verfahren wurde bereits im Beschluss „Fahrradstellplatzkonzept (1. Realisierungsabschnitt)“ vom 06.04.2010 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 04606) dargestellt. Zum Beispiel werden in Tempo-50-Straßen ohne abmarkierte Radfahr- oder Schutzstreifen Fahrradabstellanlagen aus Verkehrssicherheitsgründen meist auf Gehbahnniveau errichtet. Erfolgt die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen, ist dies meist mit einer baulichen Anhebung der

Verkehrsfläche verbunden.

Alle von der Landeshauptstadt München neu aufgestellten Fahrradabstellanlagen entsprechen den städtischen Standards bezüglich Gestaltung, Diebstahlschutz, Angebot für verschiedene Räderarten, Komfort, Sicherheit und Wartung. Die Anzahl von Fahrrädern mit Anhänger, Sonder- und Lastenrädern sowie elektro-unterstützten Rädern nimmt seit einiger Zeit zu. Daher sollen in Zukunft die daraus resultierenden neuen Anforderungen (v.a. Flächenmaße, Einrichtung von Serviceangeboten) stärker in die Planung einbezogen werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, bei neuen Fahrradabstellanlagen für mehr als 50 Räder je Einzelstandort zu prüfen, ob jeweils 2 Abstellplätze für Lastenräder oder Sonderfahrzeuge bzw. Gespanne mit Anhänger mit einer Gesamtlänge von 4 m und einer Breite von 1 m je Abstellplatz möglich sind.

3.1.2 Temporäre Anlagen

Immer mehr Radlerinnen und Radler nutzen das Rad für ihre Alltagswege auch im Winter. Somit ist auch ein Großteil der Fahrradabstellanlagen ganzjährig gut ausgelastet. Dennoch wird immer wieder gewünscht, einzelne kleinere Abstellanlagen z.B. nur im Sommer anzubieten oder Anlagen provisorisch zu Testzwecken zu errichten. Auch für große Veranstaltungen wären eigens errichtete Fahrradabstellanlagen denkbar. Derartige Anlagen, die nur zeitweise genutzt werden können, werden als „temporäre Anlagen“ bezeichnet.

Grundsätzlich kommen temporäre Anlagen nur dann in Frage, wenn das Flächenangebot zu knapp ist, um alle vorhandenen Nutzungsansprüche gleichzeitig mit einem dauerhaften Infrastrukturangebot versorgen zu können.

Die Prüfung einer möglichen temporären Umwandlung von Kfz-Stellplätzen an verschiedenen Standorten hat gezeigt, dass auch für die zeitlich befristete Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten mit Ständern umfangreiche Untersuchungen notwendig sind. So ist neben der Ermittlung des tatsächlichen Bedarfs für öffentliche Radlstände eine verkehrssichere und funktional befriedigende Gestaltung der Anlage (Reinigung, Stadtentwässerung, Verkehrssicherheit) zwingend notwendig. Prüfungen zur Verträglichkeit mit den Ansprüchen des Kfz-Parkens und die Abwägung mit anderen Aspekten (Stadtgestalt, Denkmalschutz, Barrierefreiheit etc.) in städtebaulich sensiblen Gebieten sind ebenfalls immer erforderlich. Somit unterscheidet sich eine temporäre Umwandlung lediglich in der Art der baulichen Ausführung von einer dauerhaften Einrichtung. Darüber hinaus ergeben sich hohe Aufwände durch den wiederholten Auf- und Abbau und Probleme bei der Flächenbereitstellung zur Lagerung der zeitweise nicht benötigten Anlagen. Daher wurden in München durch die Verwaltung bislang keine temporären Fahrradabstellanlagen errichtet.

Saisonale Anlagen

Aufgrund der in letzter Zeit steigenden Anzahl von Anfragen und Anträgen aus den Bezirksausschüssen (vgl. hierzu auch die Anträge Nr. 14-20 / B 02536 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 17.05.2016 „Umwandlung von den Parkplätzen vor den Eiscafés Sarcletti und Nymphenburger Eisalm in Fahrradabstellplätze“ und Nr. 14-20 / B 03885 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 31.07.2016 „Fahrradabstellplätze beim Anwesen

Notburgastraße 4“, siehe 5.1) wird nun vorgeschlagen, testweise für drei Jahre an ausgewählten Pilotstandorten kleinere saisonale Anlagen zu errichten.

Zur Deckung des Bedarfs an besonderen Brennpunkten – insbesondere in Gebieten mit einem hohen Anteil an Außengastronomie im Sommer – sollen an drei Pilotstandorten testweise für drei Jahre in den Monaten April bis Oktober temporäre Anlagen errichtet werden. Untersucht werden muss hierbei, von welchen Personengruppen die Anlagen genutzt werden und ob diese sich eignen, die durch das saisonal bedingte Abstellen von Fahrrädern auftretenden Problemen für den Fußverkehr zu lösen. Es steht zu befürchten, dass qualitativ hochwertige Anlagen aufgrund ihrer Rahmenanschließbarkeit langfristig durch abgestellte Räder von Anliegerinnen und Anliegern belegt werden und so dem kurzfristigen Bedarf durch Besucherinnen und Besucher der Außengastronomie nicht zur Verfügung stehen. Geprüft werden soll daher im Rahmen der Pilotprojekte, inwieweit es sinnvoll ist, das Abstellen von Fahrrädern ohne eigene Anlagen zu ermöglichen, was zugleich den Aufwand des Auf- und Abbauens sowie der Lagerung der Anlagen im Winter stark verringern würde.

Die Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ wird beauftragt, unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung drei geeignete Standorte zu prüfen, mit den betroffenen Bezirksausschüssen abzustimmen und in der Radlsaison 2019 umzusetzen. Kurz vor Ablauf der Pilotphase wird dem Stadtrat auf Basis der Erfahrungen ein Vorschlag zum grundsätzlichen Umgang mit der Thematik zur Entscheidung vorgelegt.

Mobile Anlagen für Veranstaltungen

Insbesondere bei Großveranstaltungen wie dem Streetlife Festival, dem Oktoberfest, bei Festen rund um den Marienplatz und den Odeonsplatz, beim Tollwood und anderen zeigt sich ein oft chaotisches Bild durch unordentlich und behindernd abgestellte Fahrräder im direkten Umfeld. Gleichzeitig ist die Anreise der Besucherinnen und Besucher mit dem Fahrrad sehr wünschenswert, da auch die öffentlichen Verkehrsmittel bei diesen Ereignissen zeitweise an ihre Belastungsgrenzen kommen. Erhebungen der abgestellten Fahrräder im Umfeld des Streetlife Festivals und des Sommer-Tollwoods im Juli 2012 ergaben, dass Fahrräder sehr dezentral auf allen verfügbaren Freiflächen abgestellt werden. Zur Sicherstellung eines geordneten Abstellens außerhalb der Flucht- und Rettungswege wäre die Schaffung mobiler Fahrradabstellanlagen, temporärer MVG Radstationen ohne Ständermodul, oder die Errichtung eines bewachten Fahrradparkplatzes mit oder ohne Abstellanlagen wünschenswert. Dies ist aber aus verschiedenen Gründen derzeit schwer umzusetzen: Zur Deckung des Bedarfs müssten entsprechend große Flächen zur Verfügung gestellt werden, die bei den meisten Veranstaltungen und deren heutigen Flächennutzungskonzepten jedoch nicht vorhanden sind. Im Sinne der derzeit empfohlenen Einsparung von Finanzmitteln (insbesondere bei freiwilligen Leistungen) kann die Anschaffung stadteigener Abstellanlagen und/oder die Vergabe der Errichtung an externe Dienstleistungsunternehmen auf Kosten der Landeshauptstadt mittelfristig nicht befürwortet werden. Die Verantwortung für die Schaffung mobiler Abstellanlagen in geeigneter Qualität liegt somit weiterhin in der Zuständigkeit der Veranstalter.

Trotz der vorab geschilderten Schwierigkeiten ist der Bedarf für sichere und komfortable Fahrradabstellplätze wie oben beschrieben bei Großveranstaltungen im öffentlichen Raum offensichtlich. Daher werden im Zuge der Umsetzung der Initiative Radlhauptstadt München im Jahr 2018 bei ausgewählten Veranstaltungen sog. "Radl-Garderoben" testweise angeboten. Dort ist eine sichere Aufbewahrung des Fahrrades samt Zubehör wie z.B. Helm und Fahrradbekleidung für die Veranstaltungsbesucher kostenfrei möglich. Eine Weiterführung und ggf. Ausbau des Angebots wird in Abhängigkeit der Erfahrungen aus dem Pilotbetrieb

diskutiert werden.

Verkehrsversuch Flex-Parken

Eine Sonderform der zeitlichen Befristung ist der Wechsel über verschiedene Tageszeiten. Dies ist eine Lösungsmöglichkeit für Standorte, an denen zu bestimmten Zeiten ein sehr hoher Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten vorliegt, gleichzeitig auf den Gehwegflächen hierfür aber kein Platz ist. Wie beschrieben werden in München in solchen Fällen zunehmend Kfz-Stellplätze in Fahrradabstellanlagen umgewandelt, wobei immer Fahrradbügel oder andere Abstellsysteme baulich errichtet werden, um eine qualitativ hochwertige Anlage schaffen zu können. Eine solche Lösung vermindert die Anzahl der Kfz-Stellplätze, was in vielen Fällen ohne allzu große Einschränkungen möglich ist und im Hinblick auf die Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr in Kauf genommen werden kann. In einigen Parkraummanagementgebieten ist der Parkdruck insbesondere in den Abendstunden durch die Kfz der Bewohnerinnen und Bewohner des Gebiets jedoch so hoch, dass diese Umwandlung nicht befürwortet wird.

In Kopenhagen wurde in Zusammenarbeit mit beratenden Ingenieuren das Konzept „Flex-Parken“ entwickelt. Dies basiert auf der Idee der doppelten Nutzung desselben Areals durch Rad- und Autofahrende in Gebieten, in denen die beiden Arten von Verkehrsteilnehmenden zeitlich versetzte Parkbedürfnisse haben. Flex-Parken wurde am Ingrid-Jespersen-Gymnasium in Kopenhagen eingeführt und getestet. Typisch für eine Bildungseinrichtung ist, dass es viele Fahrradnutzerinnen und –nutzer gibt und dass die Schülerinnen und Schüler zumeist innerhalb einer begrenzten Stundenzahl am Tag anwesend sind. Gleichzeitig ist das Viertel um das Gymnasium ein Wohngebiet, in welchem viele Haushalte motorisiert sind. Abends steigt der Bedarf der Bewohner an Parkraum in dem Maße, wie diese von der Arbeit zurückkehren. Genau diese Kombination von Bedarf an Fahrradstellplätzen morgens und während der Tagesstunden und Bedarf an Kfz-Stellplätzen abends und während der Nachtstunden eröffnet die Möglichkeit, dasselbe Gelände zweimal zu nutzen.

Bei der Umsetzung wurde das vorgesehene Gebiet mit einem Logo und einem Text auf dem Asphalt markiert. Daneben wurden Parkschilder aufgestellt, die anzeigen, in welchen Zeiträumen Autos bzw. Fahrräder dort parken dürfen.

Um sicherzustellen, dass die Parkzeiten eingehalten werden, wurde schließlich ein Faltdokument erstellt, das alle Schülerinnen und Schüler erhalten haben und das zugleich auch an alle benachbarten Haushalte verteilt wurde. Damit wurden sowohl die Rad- als auch die Autofahrenden über die Initiative und die neuen Parkregeln informiert.

Generell ist zum Thema Flex-Parken Folgendes auszuführen:

- Die größte Herausforderung sind die zwei Zeitpunkte am Tag, an denen der Parktyp gewechselt wird. Diese gilt es, entsprechend gut festzulegen, damit möglichst wenig Anlass zu Konflikten oder Unfällen gegeben wird.
- Sicherlich ist das Flex-Parken weder für den Radverkehr eine optimale Lösung (kein Fahrradständer zum Anschließen des Fahrrads) noch für die Kfz-Besitzerinnen und Besitzer, welche die Zeitbegrenzung einhalten sollen. Gleichwohl bringt es Abstellmöglichkeiten für beide Seiten, statt ausschließlich für eine, und erhöht die Nutzung des öffentlichen Raumes. Ohne Flex-Parken gäbe es nur ganztägiges Kfz-Parken oder Fahrradstellplätze, die nur während einer Tageshälfte belegt sind.

Daher wird vorgeschlagen, auch in München einen Pilotversuch zu starten: Derzeit werden im Umfeld der Technischen Universität München (TUM) Maßnahmen diskutiert, wie der

Beeinträchtigung der Fußgängerinnen und Fußgänger durch die sehr hohe Anzahl abgestellter Räder auf den Gehwegen abgeholfen werden kann. Seitens der TUM werden im Innenhof derzeit und mittelfristig an allen geeigneten Standorten qualitativ hochwertige Abstellanlagen geschaffen. Zudem wurden im Frühjahr 2014 im Bereich des Haupteingangs an der Arcisstraße sechs Kfz-Stellplätze zugunsten der baulichen Errichtung von 62 Fahrradabstellplätzen umgewandelt. 2017 wurde das Angebot in der Arcisstraße erneut erweitert und eine MVG-Radstation errichtet.

- Im Bereich der Luisenstraße (auf der Ostseite, zwischen Theresien- und Steinheilstraße) ist ebenfalls eine viel zu große Anzahl an Fahrrädern auf den Gehbahnen abgestellt. Detailliertere Überprüfungen ergaben jedoch, dass einer dem Bedarf durch Fahrräder angemessenen vollständigen Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in größerem Umfang aus Sicht des Parkraummanagements nicht stattgegeben werden kann. Insbesondere in den Abendstunden werden die Flächen für das Abstellen von Kfz der anliegenden Bewohnerinnen und Bewohner benötigt. Auch befinden sich die Planungen im Zusammenhang mit der „Modifizierten Alternative 5“ (Umwandlung des Einrichtungsverkehrs in der Gabelsberger-, Türken- und Theresienstraße in einen Zweirichtungsverkehr) derzeit in einem Stadium, das eine bauliche Umgestaltung der Luisenstraße nicht zulässt. Gleichzeitig ist an diesem Standort aber der für das Konzept des Flex-Parkens erforderliche zeitlich versetzte Stellplatzbedarf für Fahrräder tagsüber und Kfz abends/nachts gegeben. Auch liegen über die Universitätsleitung und die Studentischen Vertretungsgremien gute Kommunikations- und Informationswege vor. Daher wird der Standort an der Luisenstraße als Pilotstandort für die Einführung von Flex-Parken über einen Zeitraum von zwei Jahren vorgeschlagen.

Ergänzend soll der Bereich des StAnna-Gymnasiums mit der angrenzenden Liebigstraße und mit einer ähnlichen Problemlage für einen Pilotversuch untersucht werden. Im Anschluss an die Pilotverphase wird dem Stadtrat vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf Basis einer Evaluation ein Entscheidungsvorschlag für eine dauerhafte Lösung vorgelegt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, gemeinsam mit anderen Dienststellen bis zu drei geeignete Standorte zu prüfen, mit den betroffenen Bezirksausschüssen abzustimmen und in der Radlsaison 2019 umzusetzen. Kurz vor Ablauf der Pilotphase wird dem Stadtrat auf Basis der Erfahrungen ein Vorschlag zum grundsätzlichen Umgang mit der Thematik zur Entscheidung vorgelegt. Die Finanzierung erfolgt aus den Mitteln der Nahmobilitätspauschale, welche zu diesem Zweck mit 30.000 € belastet wird.

3.1.3 Entfernung von Schrott- und aufgegebenen Rädern im öffentlichen Straßenraum

Mit der Zunahme des Radverkehrs in München hat sich in den letzten Jahren auch die Anzahl an dauerhaft ungenutzten und mutmaßlich aufgegebenen Rädern im öffentlichen Raum, besonders an S- und U-Bahn-Stationen und in anderen öffentlichen Fahrradabstellanlagen, erhöht. Neben dem unerfreulichen Anblick werden dadurch die Kapazitäten der Fahrradständer eingeschränkt.

Mit dem Beschluss „Verbesserung der Abstell-situation für Fahrräder“ des Bauausschusses am 04.10.2016 (Vorlage Nr. 14-20 / V 06809 wurde wie oben beschrieben für die Entfernung mutmaßlich aufgebener Räder ein flächendeckendes Konzept eingeführt und die P+R GmbH mit der Umsetzung beauftragt. Das Baureferat und die P+R GmbH führen ein Jahr

nach Beginn eine Evaluation durch und informieren den Stadtrat über die Ergebnisse. Anpassungs- und Verbesserungsmaßnahmen sind dadurch zeitnah möglich.

3.1.4 Fahrradabstellanlagen durch das Betriebliche Mobilitätsmanagement

Im Rahmen des Förderprogramms des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) unter Federführung des Referates für Arbeit und Wirtschaft errichteten die teilnehmenden Firmen auf ihrem jeweiligen Betriebsgelände in den letzten Jahren knapp 700 zusätzliche Fahrradständer auf Privatgrund innerhalb der Landeshauptstadt München. Dies wird als wichtige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs in München sehr positiv gesehen und auch künftig unterstützt.

Zukünftig soll zur Förderung des Radverkehrs in München das MVG Rad als Element des betrieblichen Mobilitätsmanagements aufgenommen werden. Darüber hinaus hat die SWM/MVG spezielle Großkundenangebote erarbeitet, um dienstliche wie private Mobilität von Mitarbeitenden Münchner Unternehmen unter Nutzung des MVG Rads sicherzustellen.

3.1.5 Aufbau einer digitalen Datenbasis

Eine Darstellung der Erreichung der im Grundsatzbeschluss Radverkehr definierten Ziele zu den Abstellanlagen erfolgt im Rahmen der Berichte zum Radverkehr, die dem Stadtrat gemäß Grundsatzbeschluss Radverkehr alle drei Jahre vorgelegt werden.

Zur Bedarfsabschätzung ist eine genaue Dokumentation der vorhandenen Abstellanlagen notwendig. Derzeit liegen bei SWM/MVG und MVV sehr detaillierte Daten zu Abstellanlagen an U-Bahn- und S-Bahnhalten mit grafischer Aufbereitung vor. Die Anlagen an wichtigen Tram- und Bushaltestellen sind ebenfalls durch die SWM/MVG, den MVV oder die Stadtverwaltung erhoben worden. Aufgrund der inzwischen sehr hohen Anzahl an allgemeinen Abstellanlagen im öffentlichen Raum wurde das analoge Daten- und Planmaterial des Baureferats unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung in eine digitale Datenbasis mit kartographischer Verortung überführt. Derzeit wird an der Implementierung in GeoInfoWeb gearbeitet, damit die Daten allen interessierten Referaten zur Verfügung gestellt werden können. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Baureferat ein Verfahren zur weiteren Pflege der Daten zu entwickeln.

3.1.6 Evaluierung der Standorte aus dem Gutachten zum Fahrradstellplatzkonzept

Nach Erstellung der digitalen Datenbasis bezogen auf das Angebot an Fahrradabstellanlagen wurde im Frühsommer 2016 durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Umsetzung der Standorte des 1. und 2. Realisierungsabschnittes des Fahrradstellplatzkonzeptes auch bezogen auf die Nutzung untersucht. Die Erhebungen wurden in der Radlsaison durchgeführt. Standorte aus dem dritten Realisierungsabschnitt befinden sich zum Teil noch in der Umsetzung und können ca. 2 Jahre nach Errichtung der Anlagen begutachtet werden. Dem Stadtrat werden die Ergebnisse der Gesamtevaluation aller Realisierungsabschnitte im darauffolgenden Bericht zum Radverkehr vorgelegt werden.

3.1.7 Fahrradparken und Fußverkehr

Wie bereits unter 3.1.1 aufgeführt ist die Schaffung eines bedarfsgerechten Angebotes auf Privatgrund ebenso wie im öffentlichen Raum mit einer geordneten gerechten Flächenverteilung nicht immer möglich.

Dies führt v.a. in Quartierszentren und eng bebauten Gründerzeitvierteln oft dazu, dass Räder auf Gehwegflächen frei abgestellt und/oder an Schildermasten angesperrt werden. Gerade die Rahmenanschließbarkeit hat für viele Radlerinnen und Radler einen so hohen Stellenwert, dass von Einzelpersonen nicht mehr darauf geachtet wird, ob dies zur Behinderung anderer - insbesondere von Personen mit Kinderwagen und mobilitätseingeschränkten Menschen führen könnte. Daher soll vorgeschlagen werden, mittels weicher Maßnahmen ein Bewusstsein in der Bevölkerung für die Belange der anderen (schwächeren) Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu schaffen. Diese Maßnahmen werden in der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ entwickelt und mit anderen Dienststellen abgestimmt.

Eine Idee ist, 5000 „Bitte hier nicht parken“-Aufkleber (Arbeitstitel) zu drucken und an entsprechende zum Anschließen von Fahrrädern genutzte, aber hierfür ungeeignete Schildermasten anzubringen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Gestaltung der Aufkleber sowie die Festlegung der Standorte in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ festzulegen und die Umsetzung des gesamten Projektes mittels Vergabe an eine/-n Auftragnehmer/-in durchzuführen. Das Verfahren wird vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung veranlasst und dokumentiert. Wenn erforderlich wird auch die Entfernung der Aufkleber über das Referat für Stadtplanung und Bauordnung veranlasst und durchgeführt werden. Aus der Nahmobilitätspauschale werden hierfür im Jahr 2019 5.000 € zur Verfügung gestellt.

3.1.8 Mietradssysteme

Grundsätzlich werden Mietradangebote in München befürwortet, da hierdurch noch mehr Bürgerinnen und Bürger und Besucherinnen und Besucher der Stadt motiviert werden können, für ihre Wege das Fahrrad zu nutzen. Klassische Fahrradvermietung läuft meist über Radlläden, vor allem im Umfeld des Hauptbahnhofs und der Innenstadt. Vermehrt werden in den letzten Jahren Stadtführungen mit dem Rad angeboten. Sofern die dafür benötigten Räder kompakt im öffentlichen Raum abgestellt werden sollen (ohne feste eigenständige Abstellanlage und nicht frei verfügbar), müssen die Sondernutzungsrichtlinien eingehalten und eine entsprechende Gebühr gezahlt werden.

Mit öffentlichen Mietradssystemen können Besucherinnen und Besucher und Einheimische spontan einzelne Strecken mit dem Rad zurücklegen. Durch die dadurch mögliche höhere Nutzungsintensität des einzelnen Fahrrads könnte der Bedarf an Abstellplätzen reduziert werden, wenn aufgrund des Mietradangebots weniger private Fahrräder vorgehalten werden. Insbesondere kann die Zahl der Zweiräder, die nur für Wege von einer ÖPNV-Haltestelle zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz genutzt werden, verringert werden. Der Stadtrat hat die Einführung des hybriden Mietradsystem MVG Rad (feste Stationen plus ein weites Geschäftsgebiet zur freien Rückgabe der Räder) beschlossen. Dieses bietet durch die Ansiedlung der Stationen im unmittelbaren Umfeld von ÖPNV-Haltestellen und anderer für den Radverkehr wichtiger Punkte in der Stadt ein hohes Maß an räumlicher Integration. Mittels Nahfunkmodulen können zudem virtuelle MVG-Radstationen angeboten werden, die keiner baulichen Ständer bedürfen. Diese können insbesondere zum Test der Nutzerakzeptanz eines Stationsstandortes, aber auch zur temporären Einrichtung im Umfeld von Großbaustellen, Veranstaltungen oder als saisonales Angebot dienen. Stationäre Mietradssysteme werden bei der Bedarfsabschätzung für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum mit berücksichtigt.

Sharing Systeme, egal ob für Fahrräder oder Pkw, stellen aus Sicht der Landeshauptstadt München weiterhin eine sinnvolle Ergänzung des Mobilitätsmixes dar und sollten unterstützt werden. Eine interne Prüfung durch das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ergab jedoch, dass die bestehenden Vorschriften derzeit nicht ausreichen:

Da bei allen Systemen die Räder außerhalb von Stationen im Straßenraum abgestellt werden, fällt die Nutzung des öffentlichen Raums unter „Gemeingebrauch“. Stationslose Leihradssysteme können aktuell auch nicht als Sondernutzung gewertet werden und sind somit nur den allgemeinen Regeln der StVO unterworfen. Regelungen zum Parken von Fahrrädern, analog denen für Kfz, gibt es in der StVO explizit nicht. Allenfalls zur Verhütung bzw. Unterbindung von erheblichen Verkehrsbehinderungen können Maßnahmen, wie etwa das Umsetzen von Fahrrädern, nach § 45 StVO bzw. Art. 7 Abs 2 LStVG getroffen werden. Hier im Einzelfall den konkreten Nachweis einer solchen Behinderung zu führen, ist aber so gut wie unmöglich und nur vor Ort zu treffen.

Gerade aber der Start des Leihradanbieters O-Bike hat gezeigt, dass ein ungeordneter Betrieb solcher Systeme in dieser Größe zu Beschwerden und heftiger Kritik führen kann.

Aus Sicht der LHM sollte daher die aktuelle Diskussion um ein Bayerisches Car-Sharing-Gesetz genutzt und um die Thematik der Leihradanbieter erweitert werden. Mit einem solchen Sharing-Gesetz könnte verdeutlicht werden, dass zum einen Car- und Bike-Sharing unterstützt wird, zum anderen aber eben auch nicht grenzenlos und ungeordnet.

Es gilt eine Regelung zu finden, die es weiterhin ermöglicht, auch stationslose Systeme zuzulassen, allerdings sollten für die Aufstellung der Räder bestimmte Vorgaben gemacht werden. Hierzu gehören zum Beispiel eine Begrenzung der Anzahl der maximal an einem „Standort“ anbieterseitig abgestellten Räder und eine notwendige Umverteilung nicht genutzter Leihräder auf öffentlichem Verkehrsgrund. Wie dies regulatorisch umgesetzt werden kann, insbesondere da es auch um das Nutzerverhalten geht und nicht alleine um das Benehmen der Betreiber solcher Systeme, müsste im Detail geprüft werden.

Diese Einschätzung wurde dem Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr mit Schreiben des Oberbürgermeisters vom 19.03.2018 mit Bitte um Unterstützung zugeleitet (vgl. Anlage 24). Aus der Antwort des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und für Integration (vgl. Anlage 25) geht hervor, dass Regelungen, die sich lediglich an Anbieter von Leihfahrrädern richten, das Abstellen von Fahrrädern anderer Verkehrsteilnehmer aber zulassen, grundsätzlich ausgeschlossen sind. Ferner wird darauf verwiesen, dass innerhalb eines Bayerischen „Sharing-Gesetzes“, welches auch Bike-Sharing umfassend regelt, vom Landesgesetzgeber wegen der fehlenden Gesetzgebungskompetenz für die straßenverkehrsrechtlichen Teile nicht erlassen werden kann. Eine Aufnahme in den Gesetzesentwurf erscheint daher aus Sichtweise des Ministeriums nicht erforderlich.

Durch Gespräche mit den Anbietern und einen Leitfaden mit Empfehlungen für Anbieter stationsloser Fahrradvermietsysteme wird zudem seitens der Stadtverwaltung versucht zu verhindern, dass die Leihräder behindernd oder an gestalterisch besonders sensiblen Orten abgestellt werden. Der Leitfaden ist der Beschlussvorlage als Anlage 26 beigefügt.

3.2 Verfahren anhand verschiedener Standortkategorien

Die Bedarfsermittlung und die Vorgaben für Bau und Betrieb der betreffenden Anlagen werden im Folgenden anhand verschiedener Standortkategorien beschrieben.

3.2.1 Fahrradabstellplätze vor öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen

Die Bedarfsermittlung für Fahrradstellplätze vor öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen mit intensivem Besucherverkehr sowie vor Schulen und Kindertagesstätten erfolgt beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung, ggf. in Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen und/oder Einrichtungen.

Bei fehlendem Platz im Straßenseitenraum werden – unter Beachtung der im Beschluss des Stadtrates vom 06.07.2010 „Fahrradstellplatzkonzept (1. Realisierungsabschnitt)“, Sitzungsvorlage Nr. 08-14/ V 04606, beschriebenen Verfahrensweise - konkrete Kfz-Stellplätze zur Umwandlung ermittelt und vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung bezüglich der verkehrsplanerischen Belange und vom Baureferat bezüglich der technischen Realisierbarkeit geprüft und gemeinsam mit den Bezirksausschüssen festgelegt.

Eine Befassung des Stadtrates mit einzelnen Standorten ist künftig nicht mehr erforderlich, soweit sie den Vorgaben des vorliegenden und/oder weiterer Beschlüsse zur Fortschreibung des Fahrradstellplatzkonzeptes entsprechen.

3.2.2 Fahrradabstellplätze an ÖPNV-Haltestellen

Die Bedarfsermittlung und Defizitdarstellung für Bike-und-Ride-Anlagen (B+R) mit städtischer Zuständigkeit erfolgt beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen und/oder Einrichtungen (z.B. MVG, MVV, P+R GmbH).

Einige B+R-Anlagen wurden im Rahmen des Gutachtens zum Fahrradstellplatzkonzept überplant und erweitert. Seit 2007 werden Standorte mit Abstellanlagen für ÖPNV-Nutzerinnen und -nutzer ausschließlich im Rahmen des „Gesamtkonzeptes für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München“ vom 24.01.2007 behandelt. Hierbei wird entsprechend den Erfordernissen an den einzelnen Standorten auf die Errichtung von Anlagen in geeigneter Quantität und Qualität geachtet. Da an B+R-Standorten die Fahrräder erfahrungsgemäß über einen längeren Zeitraum stehen, sollen nach Möglichkeit wettergeschützte Anlagen errichtet werden.

Auch in Zukunft wird sich die Landeshauptstadt München entsprechend dem kontinuierlich steigenden Bedarf um die Errichtung einer ausreichenden Zahl qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs bemühen. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Errichtung von Vermietradstationen (z.B. MVG Rad). Auch hier gilt es, ein bedarfsgerechtes Angebot in Ergänzung zum klassischen Bike+Ride zu schaffen.

Die Federführung für Neubau und Erweiterung von städtischen B+R-Anlagen liegt im Baureferat. Dieses setzt die Bike+Ride-Standorte weiterhin entsprechend den zur Verfügung stehenden Möglichkeiten in eigener Zuständigkeit um.

An S-Bahnhöfen ist für die Planung und Errichtung von Fahrradabstellanlagen zwischen Haltepunkten mit und solchen ohne Umstiegsmöglichkeit in die U-Bahn zu unterscheiden. Für erstere ergibt sich die Zuständigkeit der Kommunen unmittelbar aus dem Bayerischen Gesetz für den öffentlichen Personennahverkehr. Grundlage für Maßnahmen an Fahrradabstellanlagen an reinen S-Bahnhöfen waren bisher überwiegend Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn, die vor und in der Frühphase der Bahnreform und vor Einführung bzw. Änderung des Bayerischen Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr geschlossen

wurden und nunmehr nach und nach auslaufen. Seit der Bahnreform liegt die Zuständigkeit für den S-Bahnverkehr beim Freistaat Bayern. Viele Flächen im Umfeld von S-Bahn-Stationen liegen noch im Eigentum der DB AG bzw. ihrer Tochtergesellschaften.

Statt wie früher die Fahrradabstellanlagen auf bahneigenen Flächen mit Fördermitteln des Freistaats in eigener Regie zu errichten und zu betreiben oder anschließend in den Unterhalt der Stadt zu übergeben, sieht insbesondere die DB AG nunmehr die Verantwortung auch für den Bau der Anlagen allein bei der Stadt und verlangt darüber hinaus in der Regel sehr hohe laufende Mietzahlungen bzw. Kaufpreise für bahneigene Flächen. Damit überantwortet die Bahn letztlich einen Service, der primär den S-Bahn-Kundinnen und -Kunden zugute kommt, in die Zuständigkeit und Kostenlast der Stadt, wobei sie selbst Einnahmen generieren möchte, was nicht hinnehmbar erscheint.

Sicherlich liegt es auch im stadtpolitischen Interesse, den S-Bahnverkehr attraktiv zu gestalten und den Umstieg vom Auto in die S-Bahn auch durch ein attraktives Angebot an Fahrradabstellanlagen zu ergänzen. Ein Engagement der Stadt ist jedoch grundsätzlich nur bei angemessener Mitwirkung der Deutsche Bahn AG bzw. des Freistaates als Aufgabenträger des S-Bahnverkehrs denkbar. Unter Federführung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung bemüht sich die Verwaltung unter Einbindung des Freistaats Bayern auch die Deutsche Bahn und deren Konzerntöchter in die Verantwortung zu nehmen. Neben einer finanziellen Beteiligung an Errichtung bzw. Erweiterung und Unterhalt von Fahrradabstellanlagen auf städtischem Grund wird dabei die unentgeltliche Nutzung bahneigener Flächen angestrebt. Gelingt es für konkrete Standorte nicht, neben der Bezuschussung der Fahrradabstellanlage durch den Freistaat Bayern auch die Deutsche Bahn zu einer finanziellen Mitwirkung zu bewegen, ist eine verkehrsplanerische Entscheidung herbeizuführen, ob Fahrradabstellanlagen aufgrund des dringenden Bedarfs dennoch errichtet werden sollen. In Einzelfällen wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung dazu den Stadtrat mit der Entscheidung befassen. Voraussetzung für die Realisierung dieser Fahrradabstellanlagen ist, neben der Feststellung des dringenden verkehrsplanerischen Bedarfs die gesicherte Finanzierung der Anlage sowie die federführend durch das Baurferat zu ermittelnde städtebauliche, gestalterische, denkmalschutzrechtliche, funktionale und technische Machbarkeit.

Die Verwaltung wird daher beauftragt, sich - wie bereits im Jahr 2016 in Abstimmungsgesprächen begonnen - um ein gemeinsames Vorgehen mit dem Freistaat Bayern zu bemühen. Insbesondere für die Nutzung von Flächen, die im DB-Eigentum liegen, gilt es, praktikable und wirtschaftliche Lösungen zu finden. So ist eine nahezu unentgeltliche Zurverfügungstellung der Bahnflächen anzustreben.

Auf Basis des Beschlusses des Bauausschusses vom 08.05.2018 (Vorlage Nr. 14-20 / V 09424) „Verbesserung der Abstellsituation für Fahrräder, Studie zur Überdachung bestehender B+R-Anlagen außerhalb des Mittleren Rings“ wird das Baureferat an ausgewählten Standorten außerhalb des Mittleren Rings vorhandene B+R-Anlagen mit einer Überdachung nachrüsten.

Aufgrund der Wechselwirkungen zwischen B+R und dem Fahrradvermietsystem MVG Rad arbeitet die Stadtverwaltung unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung eng mit der SWM/MVG zusammen. Insbesondere werden bei auftretenden Flächenkonkurrenzen an ÖPNV-Haltestellen die verschiedenen Ansprüche sorgfältig abgewogen.

Fahrradparkhäuser und Fahrrad-Service-Stationen

Insbesondere an großen Bahnhöfen mit Regional- und Fernverkehrshalten wurden in den letzten Jahren deutschlandweit Fahrrad(service)stationen eingerichtet. Auch für München wird dies immer wieder gefordert, wobei hierfür neben dem Haupt- und dem Ostbahnhof auch große ÖPNV-Haltepunkte mit U-Bahnstationen angedacht werden.

Daher werden hier einige allgemeine Hinweise zur Planung und Errichtung von großen, in festen Gebäuden untergebrachten Abstellanlagen (Fahrradparkhäusern) und Fahrrad-Service-Stationen gegeben (vgl. auch die Hinweise zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) von 2012):

Fahrradparkhäuser werden vorzugsweise an Punkten mit hoher Nachfrage und längerer Abstelldauer eingesetzt. Die einfachste Form von Fahrradparkhäusern sind ebenerdige Fahrradparkplätze mit Einfriedungen und Überdachungen, die den Diebstahl- und Witterungsschutz erhöhen. Insbesondere in Verbindung mit städtebaulichen Neuordnungen kommen auch Neubauten oder die Umnutzung bestehender Gebäude z.B. als Fahrrad-Service-Station in Betracht. Fahrradparkhäuser können in Verbindung mit einer technischen Zugangskontrolle auch für einen begrenzten Personenkreis wie etwa im werktäglichen Bike+Ride-Verkehr angeboten werden.

Unter dem Begriff Fahrrad(-Service)-Station werden Einrichtungen verstanden, die neben einem ganztägigen, gesicherten und witterungsgeschützten Angebot für Fahrradparken zusätzlich auch z.B. Wartung Reparatur und Vermietung von Fahrrädern anbieten. Das vorrangige Einsatzfeld von Fahrrad(-Service)-Stationen sind Bahnhöfe mit (über)regionalem Schienenverkehrsanschluss. Die Kundschaft besteht überwiegend aus regelmäßigen Fahrgästen der Bahn, die im Vor- oder Nachtransport zu einer Fahrt ihr Fahrtziel (z.B. Arbeitsplatz, Wohnung) mit dem Fahrrad erreichen wollen. Ergänzend sind im Umfeld einer gebührenpflichtigen Station immer kostenfreie Fahrradabstellanlagen beispielsweise für die Kundschaft der Bahnhofseinrichtungen mit kurzer Abstelldauer erforderlich. Trägerschaft und Betrieb von Fahrrad(-Service)-Stationen müssen langfristig festgelegt werden und können in Verantwortung einer einzigen Gesellschaft oder in getrennter Verantwortung liegen.

Betreiber von Fahrrad(-Service)-Stationen können Fahrradfachbetriebe, Gebäudedienstleistungsgesellschaften, gemeinnützige soziale Gesellschaften oder auch Kioskpächter, Taxenunternehmen oder Mobilitätszentralen sein. Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass sich Fahrrad(-Service)-Stationen allein durch das Abstellgeschäft erst ab 1.000 bis 2.000 Stellplätzen und bei guter Auslastung selbst tragen. Mit entsprechendem Serviceangebot können Fahrradstationen in Einzelfällen schon ab einer Nachfrage von ca. 300 bis 500 Stellplätzen pro Tag betrieben werden. Eine genaue Überprüfung von Stellplatzbedarf und -potenzial sowie der langfristigen Finanzierungsmöglichkeit des Betriebs am jeweiligen Standort ist jedoch unbedingt erforderlich.

Die Akzeptanz der Abstellplätze einer Fahrrad(-Service)-Station wird durch die Entfernung zu den Bahnsteigen, die Erreichbarkeit der Anlage mit dem Fahrrad, die Anbindung an das Radverkehrsnetz, die Gebühren für das Abstellen der Fahrräder und das Angebot kostenfreier Abstellplätze im Umfeld der Station beeinflusst.

Auch in Zukunft wird bei der Planung von großen Fahrradabstellanlagen in München die

Möglichkeit der Errichtung von Fahrrad(-Service)-Stationen geprüft werden. Bei der Einzelfallbetrachtung werden die verschiedenen Gebührenmodelle und Betriebsformen in die Wirtschaftlichkeitsprüfungen eingehen und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden. Geeignet für neue Anlagen erscheinen nach wie vor insbesondere die Bahnhöfe mit Regional- und Fernverkehrshalt (Hauptbahnhof und Ostbahnhof).

Besonders betrachtet werden zudem vollautomatische Fahrradabstellanlagen (vgl. hierzu auch die Ausführungen im Kap. 5.5).

3.2.3 Fahrradabstellplätze in Quartierszentren und Geschäftsstraßen

Das Gutachten zum Fahrradstellplatzkonzept hat pilothaft den Fahrradstellplatzbedarf überwiegend in ausgewählten Quartierszentren untersucht. Anschließend wurden durch das Baureferat Fahrradständer an über 60 Standorten im Stadtgebiet realisiert. Darüber hinaus wurden aufgrund von Anträgen, Empfehlungen oder durch Vorschläge aus der Verwaltung weitere Standorte umgesetzt.

Wie unter Punkt 2 Beschlusslage bereits ausgeführt, wurde im Beschluss „Generalplan für Fahrradabstellplätze“ (Planungsausschuss vom 25.05.2011, Vorlage Nr. 08-14 / V 06618) festgelegt, dass für einzelne Stadtviertel keine flächendeckenden Gesamtkonzepte vorgesehen sind. Es erfolgt vielmehr eine Standortentwicklung bzw. -erweiterung durch eingehende Anträge und Anfragen der Bezirksausschüsse oder Empfehlungen aus Bürgerversammlungen und in Einzelfällen Anfragen aus dem Anliegenmanagement zum Radverkehr. Auch Vorschläge seitens der Arbeitsgruppen oder basierend auf Projekten der Verwaltung werden geprüft. Zunächst erfolgt seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung eine grobe Bedarfsabschätzung und darauf aufbauend die Festlegung der Dringlichkeit. Entsprechend ihrer Priorisierung werden die Standorte anschließend konzeptionell bewertet.

Bereits im Grundsatzbeschluss zum Radverkehr ist festgelegt, dass besonders in Bereichen mit Geschäften kleinere, örtlich verteilte Abstellanlagen angeboten werden sollen, da das Rad gerade im Einkaufsverkehr in der Regel unmittelbar vor dem jeweiligen Laden abgestellt und nicht nur für die Dauer des Einkaufes in einer zentralen entfernteren Anlage geparkt wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung empfiehlt, in den betroffenen Gebieten grundsätzlich nach folgender Systematik vorzugehen: Ausgehend von Knotenpunkten sollte versucht werden, auf vorgezogenen Seitenräumen (sogenannten „Gehwegnasen“) den Stellplatzbedarf zu decken. Auf eine stadtverträgliche Gestaltung muss hierbei ebenso geachtet werden, wie auf die Sicherstellung einer barrierefreien Querungsmöglichkeit des Knotens ohne Unterbrechung oder Verschwenkung der Wegebeziehungen für den Fußverkehr. Sollten hierfür keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen, wird jeweils die Umwandlung eines oder mehrerer Kfz-Stellplätze vom Kreuzungsbereich ausgehend empfohlen. Dies ermöglicht eine symmetrische leicht verständliche Anlage von Fahrradabstellanlagen zur Deckung des allgemeinen Bedarfs. Gleichzeitig verbessert die Freihaltung der Knotenpunkte von geparkten Kfz die Sichtbeziehungen gerade auch für kleine Fußgängerinnen und Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen.

Oftmals sind in Quartierszentren und Stadtteilzentren mobile Fahrradständer von privaten

Gewerbetreibenden vorhanden. Entsprechend der „Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsrichtlinien - SoNuRL -)“ sind diese bei Errichtung einer öffentlicher Radabstellanlage seitens der Eigentümer zu entfernen.

3.2.4 Fahrradabstellplätze an und in Fußgängerzonen

Für die Fußgängerzonen in München gilt derzeit, dass innerhalb der gewidmeten Flächen keine Fahrradabstellanlagen errichtet werden, um dem verbotenen Befahren des Fußgängerbereiches in den nicht freigegebenen Tageszeiten entgegenzuwirken. Fußgängerzonen werden eingerichtet, um den Besucherinnen und Besuchern viel Fläche zum Bewegen und Verweilen zur Verfügung zu stellen und dem Stadtbild und seiner Gestaltung entsprechend Raum zu geben. Viele Flächen in den Fußgängerzonen Münchens werden auch für temporäre Veranstaltungen und Märkte genutzt und können nicht dauerhaft für das Abstellen von Fahrrädern freigegeben werden.

Auch im Bereich von Fußgängerzonen bestätigt sich, dass Fahrräder möglichst nah am Zielort abgestellt werden. Fahrradabstellanlagen wurden daher möglichst in den direkten Randbereichen der Fußgängerzonen eingerichtet. In den Bereichen Neuhauser Straße/Kaufingerstraße sowie Marienplatz, Odeonsplatz und Rindermarkt befinden sich derzeit über 750 Fahrradstellplätze.

Im Zuge des Verkehrsversuches zur Erweiterung der Fußgängerzone in der Sendlinger Straße wurden alle dort ursprünglich errichteten Anlagen abgebaut und in den umliegenden Seitenstraßen in gleicher Anzahl neu errichtet. Die neuen Anlagen werden sehr gut angenommen, dennoch wurden in den ersten Monaten nach Eröffnung der neuen Fußgängerzone auch in der Sendlinger Straße weiterhin viele Räder abgestellt.

Zu beachten ist, dass im Zusammenhang mit dem Bau der 2. Stammstrecke die Radlständer am Marienhof und zum Teil auch am Odeonsplatz entfernt werden mussten.

Am Marienhof konnten aufgrund von Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG ca. 100 Fahrradstellplätze wieder aufgestellt werden. Damit stehen am Marienhof ca. 220 Fahrradstellplätze während der Bauzeit zur Verfügung; dies entspricht etwa zwei Drittel des ursprünglichen Angebotes. Darüber hinaus ist auch die Wiederaufstellung einer MVG-Rad-Station geplant.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird die Fahrradabstellsituation während der Baustelle 2. Stammstrecke beobachten und prüfen, ob weitere Fahrradabstellanlagen erforderlich sind. Sollten weitere Stellplätze erforderlich sein, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, aufgrund der fehlenden Flächen im Straßenseitenraum, prüfen, ob zeitnah Kfz-Stellplätze in Fahrradstellplätze umgewandelt werden können und dies gegebenenfalls mit dem örtlichen Bezirksausschuss abstimmen.

Im Zuge der Erweiterung der Fußgängerzonen in der Innenstadt sowie vielfältiger Nutzungsänderungen in den letzten Jahren wird zum einen vorgeschlagen, bei laufenden Projekten die Möglichkeiten zur Ausweitung der Kapazitäten zu prüfen. 2019 kann zudem erneut die Fahrrad-Abstellsituation in den zuführenden Straßen analysiert werden, um mögliche Bedarfe abzuschätzen und Kapazitäten im direkten Umfeld der Fußgängerzonen in der Altstadt aufzuzeigen. In diesem Zusammenhang sollen auch die vorhandenen innerstädtischen Kfz-Tief- und Hochgaragen untersucht werden. Es ist anzunehmen, dass sich hier Potentiale (z.B. Fahrradabstellanlagen im Erdgeschoss) für eine effizientere Nutzung der

Garagen bieten, insbesondere in Bereichen, die sich aus heutiger Sicht für das Abstellen von Kfz weniger gut eignen.

Im Rahmen der Untersuchung können auch eine Bedarfsabschätzung für moderne Fahrradboxensysteme vorgenommen und Lösungsansätze aufgezeigt werden. Ebenso gilt es, Bedarfe und mögliche Flächen für Fahrradvermietstationen darzustellen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, ein entsprechendes Gutachten zur Optimierung der Fahrradabstellsituation im Umfeld der innerstädtischen Fußgängerzonen zu beauftragen und die Umsetzung daraus resultierender Verbesserungsvorschläge in Abstimmung mit den betroffenen Referaten und den betroffenen Bezirksausschüssen zu veranlassen.

Aus der Nahmobilitätspauschale 2019 werden hierfür 20.000 € zur Verfügung gestellt.

3.2.5 Fahrradabstellplätze für Anwohnerinnen und Anwohner in Altbau-/ Bestandsgebieten

Vor allem für Anwohnerinnen und Anwohner sind wettergeschützte Anlagen wünschenswert, da am Wohnort die Räder ganzjährig und auch bei schlechtem Wetter über einen langen Zeitraum abgestellt werden.

Da die Fahrradabstellplatzsatzung nur bei Neubauten greift, muss im Bestand über eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit bei Hauseigentümern und Wohnungsgesellschaften die Nachrüstung von Fahrradstellplätzen auf Privatgrund forciert werden. Insbesondere kann dies durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit Sanierung, Modernisierung oder Maßnahmen zur Innenhofgestaltung sowie über Informationsweitergabe in Bezirksausschüssen und direkt an interessierte Bürgerinnen und Bürger geschehen. Zur Unterstützung der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sowie der Mieterinnen und Mieter bzw. der Hausverwaltungen wurde unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung 2012 der Leitfaden „Platz fürs Rad“ mit einer Kurzfassung herausgegeben und verteilt.

In Bereichen, in denen eine Nachrüstung auf Privatgrund nachweislich nicht möglich ist, aber gleichzeitig ein hoher Bedarf an Fahrradabstellanlagen vorliegt, sollen zukünftig verstärkt Möglichkeiten geprüft werden, im öffentlichen Raum Fahrradstellplätze zu schaffen, die auch von den Bewohnerinnen und Bewohnern genutzt werden können. Eine Abstimmung mit dem zuständigen Bezirksausschuss sowie anderen betroffenen Dienststellen ist erforderlich. Seitens der Stadt errichtete Fahrradabstellanlagen stehen grundsätzlich allen interessierten Personen zur Verfügung. Nicht befürwortet werden für Wohngebiete abschließbare Anlagen auf öffentlichem Grund, die durch private Interessenten errichtet und verwaltet werden und gegen Miete ausschließlich an einen festen privaten Nutzerkreis vergeben werden. Abschließbare Anlagen auf öffentlichem Grund für einen festen privaten Nutzerkreis fordern einen hohen Platzbedarf für wenig gewonnene Stellplätze. In München steht für dieses Modell nicht genügend öffentlicher Raum zur Verfügung.

In der Maxvorstadt wurde ein Pilotgebiet ausgewählt, in dem die referatsübergreifende Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ exemplarisch Konzepte zur Schaffung/Nachrüstung wettergeschützter Fahrradabstellplätze für Anwohnerinnen und Anwohner auf öffentlichem Grund bei gleichzeitigem Mangel an Nachrüstmöglichkeiten auf Privatgrund erarbeiten und umsetzen sollte. Hierfür wurden Kriterien und Verfahrensschritte

erarbeitet, die im Anschluss an eine positive Bedarfsermittlung zur genehmigungsrechtlichen, stadtgestalterischen und technischen Prüfung eines potentiellen Standortes angewendet werden können.

Auf der Suche nach einem geeigneten Standort zeigte sich, dass die benötigten Flächen in eng bebauten Bestandsgebieten nicht vorhanden sind, dass auch die Schaffung kleiner wettergeschützter Anlagen einen hohen Planungs-/Kostenaufwand für wenige gewonnene Stellplätze fordert und dass zudem die Nichtüberbaubarkeit von Spartenanlagen eine weitere Einschränkung darstellt.

Um zu verhindern, dass aufgrund der fehlenden Möglichkeit für einen Wetterschutz an einem geplanten Standort gar keine Anlage errichtet werden kann, wird zukünftig in Bestandsgebieten mit einem sehr hohen Bedarf der Fokus auf die grundsätzliche Schaffung eines Fahrradstellplatzangebotes gelegt und erst im zweiten Schritt geprüft, ob eine wettergeschützte Anlage möglich ist.

Im Sinne der beschriebenen Verfahrensweise wird vorgeschlagen, zeitnah zunächst die der Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ bereits vorliegenden Standorte detaillierter zu untersuchen bzw. bereits vorhandene Lösungsansätze gemeinsam mit den Bezirkssausschüssen weiter zu vertiefen, bei denen seitens der Verwaltung mangels Beschlussgrundlage bisher auf die Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradstellplatzkonzeptes verwiesen wurde:

- Holzstraße und Holzplatz sowie Reifenstuel-/Dreimühlenstraße
(vgl. Antrag des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 29.07.2014 „Installation von Fahrradparkern im Dreimühlen- und Glockenbachviertel“)
- Rotwandstraße
(vgl. Anfrage des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 vom 08.04.2014 „Engpass bei Fahrradstellplätzen in der Rotwandstraße“)
- Maximilianstraße
(vgl. Beschluss des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 1 Altstadt-Lehel vom 21.09.2010 im Hinblick auf eine Bürgerversammlungsempfehlung vom 01.12.2009 zur „Beseitigung von Fahrrädern vor den Kammerspielen und der Oper“)
- Oskar-von-Miller-Ring
(vgl. das Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 20.11.2012 und vgl. Antrag Nr. 08-14 / B 04229 des Bezirksausschusses 03 Maxvorstadt vom 11.09.2012)
- Barer Straße
(vgl. das Antwortschreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.02.2013 zum Antrag des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt Nr. 08-14 / B 04374 vom 13.11.2012 „Der BA 3 Maxvorstadt beantragt, einen Parkplatz vor dem Anwesen Barer Straße 61 in einen Fahrradabstellplatz umzuwandeln“)

Im Anschluss daran können stadtweit geeignete Einzelstandorte auch in Wohngebieten untersucht werden. Die Erarbeitung von bezirksweiten „Generalplänen“ bleibt weiterhin gemäß Beschluss vom 25.05.2011 ausgeschlossen.

Fahrradabstellanlagen in städtischen Anwohnergaragen für Kfz

Zukünftig soll bei Planungen von städtischen Anwohnergaragen grundsätzlich geprüft werden, ob ein Bedarf für Fahrradabstellplätze vorhanden ist und dieser ggf. mit gedeckt werden kann.

Der für eine Anwohnergarage unterstellte Einzugsbereich von 400 m Luftlinie eignet sich für die Pkw-Nutzung, ist jedoch als Abstellentfernung für die sogenannten „Alltagsrad“, d. h. für regelmäßig genutzte Fahrräder, nicht wirklich anwendbar, da diese Entfernung als zu groß empfunden wird. Nachdem Stellplätze in einer Anwohnergarage zudem grundsätzlich kostenpflichtig sind, wäre hier allenfalls die Unterbringung eher hochwertiger und selten genutzter Fahrräder zu erwarten, was den erheblichen Mehraufwand nicht rechtfertigen würde. Ein solches Angebot wäre also in der Regel nur für die Bewohnerinnen und Bewohner der direkt anliegenden Gebäude attraktiv.

Der Bau einer aus Mitteln der städtischen Stellplatzablöse geförderten Anwohnergarage verfolgt bislang die erklärte Zielsetzung, den erheblichen Parkraumangel und das unzureichende Angebot an privaten Kfz-Stellplätzen im Umfeld durch Schaffung von zusätzlichen Anwohnerstellplätzen für Kraftfahrzeuge auf nachhaltige Weise zu verbessern. Die bisherige Konzeption für Anwohnergaragen sieht keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vor. Eine Unterbringung von Fahrradabstellplätzen bringt zusätzliche technische und bauliche Anforderungen mit sich, da hier meist die Schaffung verkehrssicherer Zuwegungen abseits der Kfz-Zufahrten erforderlich ist. Bei den bislang geplanten Anlagen lässt sich ein geeignetes Angebot nachträglich nicht mehr realisieren. Zukünftig werden bei geeigneten Anlagen auch die Ansprüche des Fahrradparkens mit einbezogen werden.

3.3 Zusammenfassung: Gesamtkonzept zum Fahrradparken

Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum können grundsätzlich errichtet werden

- bei Vorliegen eines Bedarfs durch die Allgemeinheit und grundsätzlicher Zuständigkeit der Landeshauptstadt München, wenn gleichzeitig dieser Bedarf nicht auf Privatgrund gedeckt werden kann,
- vor öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen,
- an ÖPNV-Haltestellen,
- in Quartierszentren und Geschäftsstraßen sowie in Randbereichen der Fußgängerzonen,
- für Anwohnerinnen und Anwohner in Bestands-/Altbaugebieten,
- nur nach Abstimmung mit anderen Nutzungsanforderungen.

Für eine über das bisherige Gutachten hinaus gehende Behandlung von Standorten wird das Fahrradstellplatzkonzept durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ und anderen betroffenen Dienststellen regelmäßig nach Bedarf und entsprechend den oben genannten Vorgaben fortgeschrieben.

Wie bei der Umsetzung von Standorten aus dem Gutachten zum Fahrradstellplatzkonzept bereits gehandhabt, erfolgt für neue Fahrradabstellanlagen zunächst die Bedarfsermittlung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung. Gemeinsam mit anderen Dienststellen und Betroffenen erfolgt die Abstimmung mit Anforderungen aus anderen Nutzungen (Kfz-Parken, Gastronomie, Mietradstationen der MVG, etc.) sowie unter Federführung des Baureferates die Prüfung der städtebaulichen, gestalterischen, den Denkmalschutz betreffenden, funktionalen und technischen Machbarkeit. Im Anschluss wird der Standort mit den betroffenen Bezirksausschüssen abgestimmt. Die Standorte sollen daraufhin so zeitnah wie möglich errichtet werden. Eine erneute Vorlage im Stadtrat durch das Baureferat ist nicht erforderlich.

4 Kosten und Finanzierung

Zur Finanzierung der Angebote für das Abstellen von Fahrrädern stehen in der Landeshauptstadt München neben allgemeinen Projektmitteln mit der Nahmobilitätspauschale, den Mitteln aus dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) sowie aus der Stellplatzablöse verschiedene Budgets zur Verfügung. Zusätzlich zur Finanzierung der Umsetzung von Fahrradabstellanlagen auf öffentlichem Grund soll zukünftig geprüft werden, ob auch Mittel zur Bezuschussung von Anlagen auf Privatgrund in begrenztem Umfang zur Verfügung gestellt werden (vgl. Kap. 5.2).

4.1 Nahmobilitätspauschale

Ein Großteil der städtischen Fahrradabstellanlagen werden aus Mitteln der Nahmobilitätspauschale finanziert (z.B. wurden im Jahr 2015 hieraus ca. 0,2 Mio € für die Errichtung von Ab-stellanlagen entnommen).

Die Kosten in Höhe von ca. 150.000 € für die Umsetzung der ab Ende 2018 geplanten Maßnahmen an Einzelstandorten des vorliegenden Beschlusses sowie zur Abschätzung weiterer Potenziale für Radabstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone in der Innenstadt können aus der in der Investitionsliste 1 der im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 - 2021 enthaltenen „Nahmobilitätspauschale“ (Maßnahme-Nr. 6300.1110, Rangfolge Nr. 302) finanziert werden.

Zusammenfassend erfolgt hier eine Aufstellung der im vorliegenden Beschluss genannten Kosten, die auf Basis des vorliegenden Beschlussesentwurfs unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die Nahmobilitätspauschale in den Jahren 2019 und Folgende finanziert werden sollen:

Projekt	Kosten	Jahr
Verkehrsversuch Flex-Parken (vgl. Kap. 3.1.2)	30.000 €	2019
Aufkleber „Bitte hier nicht parken“ (vgl. Kap. 3.1.7)	5.000 €	2019
Gutachten zum Fahrradparken im Umfeld der Fußgängerzone und zur Nutzbarkeit vorhandener Kfz-Garagen (vgl. Kap. 3.2.4)	20.000 €	2019
Umsetzung Förderprogramm F-Parken im Bestand u. Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Kap. 5.2)	25.000 €	jährlich ab 2019
Untersuchung zur Machbarkeit automatischer Anlagen (vgl. Kap. 5.5)	70.000 €	2019
Summe 2018 und 2019	150.000 €	

Projektmittel, die 2017 nicht mehr ausgegeben werden konnten, aber bereits über den Lenkungskreis Radverkehr angemeldet wurden, wurden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung bei der Mittelanmeldung für 2018 erneut vorgelegt. Angemeldet wurden zudem die Projektmittel, die aufgrund dieser Beschlussvorlage ab 2019 anfallen werden.

4.2 Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und Stellplatzablösemittel

Nach Art. 47 Abs. 4 Nr. 2 BayBO können Stellplatzablösebeiträge auch für „sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs“ verwendet werden.

Fahrradabstellplätze und -anlagen kommen hierfür grundsätzlich in Betracht. Im konkreten Einzelfall ist zu prüfen, ob die Errichtung der Abstellplätze an der vorgesehenen Stelle in der gewählten Form einen Beitrag dazu leisten kann, dass Fahrten mit Kfz vermieden werden und damit der Parkdruck im Zielgebiet reduziert wird. Eine vollständige Finanzierung aus Stellplatzablösemitteln im Bereich des Stadtgebietes ist an Standorten mit ÖPNV-Anbindung möglich, wenn dargestellt werden kann, dass die Anlage(n) einen Beitrag zur Entlastung des Straßenraums vom ruhenden Verkehr mit sich bringen.

Bei einem Neubau einer Abstellmöglichkeit als Sammelpunkt an zentraler Stelle ist eine Förderfähigkeit aus Stellplatzablösemitteln im Stadtgebiet zudem auch ohne unmittelbare Verknüpfung mit einem MVV-Umsteigeknoten herstellbar.

In diesen Fällen ist darzustellen, dass die Anlage Teil des integrierten multimodalen Verkehrskonzepts für Kraftfahren, Rad-, Fußverkehr und ÖPNV ist. Entscheidend ist, dass die Fahrradabstellplätze z.B. in der Kette der Nutzung von Verkehrsmitteln (Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV-Verkehrsmittel, Fahrt mit dem ÖPNV und nun Fortsetzung der Fahrt mit dem Fahrrad) an zentraler Stelle errichtet werden oder dargestellt werden kann, dass durch die Nutzungsmöglichkeit der Anlage sonstige Individualfahrten mit dem Kfz mit damit verbundener Abstellnotwendigkeit am Zielort vermieden werden. Dies ist z.B. auch dann der Fall, wenn die Anlage neben der individuellen Einzelnutzung mit dem privaten Fahrrad auch als öffentliche Miet- und Abstellstation für Fahrräder genutzt werden kann.

Eine Bezuschussung von Abstellplätzen für Fahrräder in einer städtischen Parkeinrichtung an zentraler Stelle aus Stellplatzablösemitteln ist unter diesen Voraussetzungen als Komplementärfinanzierung zu den BayGVFG-Zuwendungen, soweit notwendig auch in voller Höhe, möglich. In jedem Fall sind eine detaillierte Bedarfsabschätzung und eine Entscheidung der Lenkungsgruppe zur Verwendung von Stellplatzablösemitteln erforderlich.

Im Rahmen der geplanten Novellierung der BayBO ist vorgesehen, die Verwendung von Stellplatzablösemitteln zugunsten des Ausbaus von öffentlichen Fahrradabstellplätzen und gemeindlichen Mietfahrradanlagen auszuweiten. Das Gesetz zur Änderung der Bayerischen Bauordnung befindet sich derzeit in der Verbandsanhörung und wird seitens der Landeshauptstadt München in Bezug auf die Änderungen des Stellplatzrechtes begrüßt.

Umlandförderung

Schon seit langem werden B+R-Anlagen auch in einer Kooperation zwischen Landeshauptstadt München, Umlandgemeinden, Regierung und MVV gefördert, wobei es sich hier immer nur um eine hinzutretende Komplementärfinanzierung zum BayGVFG handelt. Grundlage hierfür sind die Inzell-Initiative und darauf aufbauend die Stadtratsbeschlüsse zum Gesamtkonzept für P+R sowie B+R-Anlagen in München, zuletzt Beschluss der Vollversammlung vom 24.01.2007 (Vorlagen Nr.: 02-08 / V 09121). Auf diese Weise wird die Möglichkeit und Motivation gefördert, das Fahrrad als Zubringer zur nächsten Haltestelle zu nutzen, um dort die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzusetzen.

Die genaue Vorgehensweise wird in der Fortschreibung des Grundlagenbeschlusses

„Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ (zuletzt 14-20 / V 05253, VV vom 14.12.2016) detailliert beschrieben.

5 Behandlung von Anträgen

5.1 Stadtratsantrag „Fahrradabstellen 4: Pilotprojekt für saisonale Umwandlung von Kfz-Stellplätzen“

Antrag Nr. 08-14 / A 00241 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ RL vom 21.08.2008, aufgegriffen im Beschluss zum Fahrradstellplatzkonzept (1. Realisierungsabschnitt) vom 06.10.2010

und

BA-Antrag „Umwandlung von den Parkplätzen vor den Eiscafés Sarcletti und Nymphenburger Eisalm in Fahrradabstellplätze“

Antrag Nr. 14-20 / B 02536 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 17.05.2016

und

Fahrradabstellplätze beim Anwesen Notburgastraße 4

Antrag Nr. 14-20 / B 03885 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 31.07.2016

Im erstgenannten Antrag wird die Verwaltung aufgefordert, neben einer dauerhaften Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in einem Pilotprojekt eine saisonale oder provisorische Umwandlung von Kfz-Stellplätzen zu Fahrradstellplätzen zu ermöglichen. Im Rahmen des Aufgriffsbeschlusses wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aufgefordert, das Thema in der Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ zu behandeln und dem Lenkungskreis Bericht zu erstatten. Dieser Bericht ist am 09.06.2015 erfolgt.

Entsprechend den Ausführungen in Kapitel 3.1.2 wird weiterhin davon abgesehen, flächendeckend im Stadtgebiet saisonale Fahrradabstellanlagen zu errichten, die nur über die Sommermonate zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig wird die Umsetzung eines Pilotversuches an drei Standorten befürwortet und die Verwaltung hierzu beauftragt. Nach einer entsprechenden Evaluierung wird dem Stadtrat ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen vorgelegt.

In den hier zu behandelnden Anträgen des Bezirksausschusses 09 wird zudem gewünscht, jeweils einen Parkplatz vor den genannten Eiscafés im Bereich des Stadtbezirks saisonal und z.T. dauerhaft in Fahrradstellplätze umzuwandeln, um den Platzmangel auf den Gehbahnen und damit verbundene Gefahrensituationen zu vermeiden.

Die Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Abstimmung mit den anderen Referaten zu prüfen, ob sich die genannten Standorte als Piloten eignen. Hierzu wird in der Radlsaison 2019 eine Bedarfsabschätzung durchgeführt, auf deren Basis verschiedene Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt und mit dem Bezirksausschuss abgestimmt werden.

Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, wie in Kapitel 3.1.2 beschrieben, an den

Pilotstandorten Luisenstraße (zwischen Theresien- und Steinheilstraße) und Liebigstraße das „Flexparken“ zu untersuchen bzw. testweise für einen Zeitraum von zwei Jahren einzuführen.

Den Anträgen Nr. 08-14 / A 00241 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ RL vom 21.08.2008 , Nr. 14-20 / B 02536 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 17.05.2016 und Nr. 14-20 / B 03885 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 31.07.2016 kann somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

5.2 Stadtratsantrag „Radlhauptstadt 2.0 – II. Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für mehr, schnelleres und sichereres Radfahren“

Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ RL vom 07.05.2013, hier Antragspunkte 9, 10 und 11

und

Stadtratsantrag „Offensive für Radl-Parkplätze“

Antrag Nr. 14-20 / A 01680 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015

und

Stadtratsantrag „Radabstellsituation am Ostbahnhof verbessern“

Antrag Nr. 14-20 / A 02388 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom 08.08.2016

und

Stadtratsantrag „Mit dem Fahrrad in die Zukunft – Das Grüne Radverkehrsprogramm für München V: 250 Kreuzungen mit Gehwegnasen mit Fahrradstellplätzen“

Antrag Nr. 14-20 / A 03782 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom 01.02.2018

und

Stadtratsantrag „Mit dem Fahrrad in die Zukunft – Das Grüne Radverkehrsprogramm für München VI: 20.000 überdachte Stellplätze in Fahrradparkhäusern und an U-/S-Bahn-Stationen“

Antrag Nr. 14-20 / A 03783 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom 01.02.2018

und

Stadtratsantrag „10.000 Stellplätze-Programm für den Radverkehr“

Antrag Nr. 14-20 / A 04462 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.09.2018

Im erstgenannten Antrag werden in den Teilpunkten 9, 10 und 11 folgende Forderungen aufgestellt: „9. Zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes gehört auch der massive Ausbau von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet. Neben der Schaffung von möglichst vielen überdachten und diebstahlsicheren Abstellplätzen im öffentlichen Raum und an den Schnittstellen zum Öffentlichen Verkehr sollen in Erweiterung der städtischen Fahrradabstellsatzung durch die Auflage eines Förderprogramms Anreize gesetzt werden, damit Hausbesitzerinnen und -besitzer, Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer, Wohnungsbaugesellschaften und Hausverwaltungen die Abstellmöglichkeiten in und an Wohngebäuden quantitativ und qualitativ verbessern.“

10. Bis zum Jahr 2020 soll auch die Anzahl der Bike&Ride -Stellplätze an den Übergängen zum Öffentlichen Verkehr von derzeit rund 28.000 auf mindestens 50.000 erhöht werden. An den drei großen Fernbahnhöfen (Hauptbahnhof, Pasinger Bahnhof und Ostbahnhof) ist die Kapazität mindestens zu verdreifachen und die Einrichtung von Fahrradservicestationen sowie automatischen Hoch – oder Tiefgaragen für Fahrräder zu planen und umzusetzen.

11. Für Stellplätze im öffentlichen Raum, z.B. vor Supermärkten oder anderen Stellen und Einrichtungen mit erhöhtem Bedarf wird die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze die Regel. Ziel ist bis 2020 stadtweit mindestens 3.000 neue Fahrradstellplätze durch die Umwandlung von Pkw-Parkplätzen einzurichten und damit das bisherige Angebot zu verdoppeln. An den größten Abstellanlagen sollen ergänzend öffentliche Fahrradservicestationen eingerichtet werden, die den Radlerinnen und Radlern Fahrradpumpen und Werkzeuge kostenlos zur Verfügung stellen.“

Die Stadtverwaltung wird zudem in den genannten Anträgen aufgefordert, für insgesamt elf verschiedene namentlich benannte Standorte darzustellen, wie ausreichend Radl-Parkplätze geschaffen werden können.

Darüber hinaus wird die Landeshauptstadt im jüngsten Antrag hierzu aufgefordert, ein Programm zur Realisierung von 10.000 Anwohner-Fahrradstellplätzen auf Privatgrund aufzulegen. Dabei soll ein Zuschuss gewährt werden, der sich auf 50% der Baukosten (maximal 500 € je Stellplatz) beläuft. Die Finanzierung soll, wie auch beim „2000-Stellplätze-Programm“ für PKW-Anwohnergaragen, aus den Stellplatzablösemitteln erfolgen.

Ergänzend hierzu wurde im Rahmen der Stadtratsbefassung zur Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses zum Radverkehr am 06.12.2017 von der Stadtratsfraktion der ÖDP ein Änderungsantrag gestellt, der u.a. die Festlegung eines Evaluierungsziels von 3.500 fertiggestellten Fahrradabstellplätzen im Zeitraum 2018 – 2025 fordert. Der Änderungsantrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN ROSA LISTE, ebenfalls vom 06.12.2017, fordert die Errichtung von 20.000 Stellplätzen in Fahrradparkhäusern an wichtigen Bahnhöfen (v.a. Hauptbahnhof und Ostbahnhof), im Erdgeschoss von Innenstadtparkhäusern und in überdachten Abstellanlagen an sonstigen S- und U-Bahnhöfen. Zudem sollen bis 2025 250 Gehwegnasen mit Anlehnbügel vor den beginnenden Parkständen realisiert und das Vorgehen, in Nebenstraßen nur auf einer Seite Parkbuchten zu erstellen, geändert werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt in Abstimmung mit den Arbeitsgruppen „Abstellplätze im Straßenraum“ und „Optimierung von B+R-Anlagen“ hierzu folgendermaßen Stellung:

Wie im Vortrag beschrieben errichtet die Landeshauptstadt München entsprechend den städtebaulichen, gestalterischen, rechtlichen, den Denkmalschutz betreffenden, technischen und finanziellen Möglichkeiten sowie den personellen Ressourcen bedarfsgerecht qualitativ hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum.

Eine Festlegung zur Ausweitung der B+R-Anlagen auf die geforderten 50.000 Stellplätze bis 2020 (bzw. 20.000 zusätzliche bis 2025) scheint aufgrund der vorhandenen Bedarfszahlen zu hoch gegriffen. Es ist zudem anzumerken, dass die MVG Rad Stationen besonders in öffentlichen Lagen möglicherweise private Fahrräder substituieren und damit den Bedarf an Abstellplätzen reduzieren können. Die Umsetzung eines gemeinsamen Piloten und dessen

Evaluierung wird empfohlen. Hinzu kommt, dass insbesondere die Haltepunkte mit einem sehr hohen absoluten Bedarf an (zusätzlichen) Abstellplätzen wie die Fernverkehrsbahnhöfe oftmals auch anderen Restriktionen unterworfen sind (Flächenknappheit, Abhängigkeiten von anderen Projekten wie der Planung zur zweiten Stammstrecke o.ä.) und sich die Flächen zudem nicht überall im Eigentum der Landeshauptstadt befinden. Die Arbeitsgruppe „Optimierung von B+R-Anlagen“ empfiehlt daher, weiterhin im Rahmen der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten bedarfsgerechte Anlagen zu planen und zu errichten. Neben der Betrachtung großer Anlagen an ÖPNV-Verkehrsknoten sollte auch ein stärkeres Augenmerk auf die kleinteiligere Nachrüstung an Bus- und Straßenbahnhaltestellen gelegt werden.

Bezogen auf den allgemeinen Bedarf außerhalb von ÖPNV-Haltepunkten kann aus Sicht der Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ der Erfolg nicht allein anhand einer hohen Anzahl an Anlagen auf öffentlichem Grund abgelesen werden. Auch die Schaffung von 3000 Stellplätzen ausschließlich durch Umwandlung von Kfz-Stellplätzen kann nicht per se als Qualitätskriterium herangezogen werden. Über die drei Realisierungsabschnitte des Fahrradstellplatzkonzeptes konnten durch Umwandlung von 136 Kfz-Stellplätzen 1368 Radlabstellplätze geschaffen werden. In letzter Zeit wird die Auflösung von Flächen für den Ruhenden Kfz-Verkehr verstärkt auch zugunsten der Einrichtung oder Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für den fließenden Radverkehr gefordert. Insgesamt gilt es daher, genau abzuwägen und gemeinsam mit den Bezirksausschüssen tragfähige Lösungen zu erarbeiten. An Orten mit erhöhtem Bedarf für Radabstellplätze z.B. vor Supermärkten oder anderen Stellen und Einrichtungen, wo eine Schaffung von Abstellplätzen im nahen Gehbereich nicht möglich ist, wird bereits heute immer geprüft, in wieweit Kfz-Parkplätze umgewandelt werden können. Zudem soll zukünftig entsprechend den Vorgaben aus den Kapiteln 3.1.1 und 3.2.3 gerade in Quartierszentren und Geschäftsstraßen verstärkt auf ein angemessenes Grundangebot und ein faires Verhältnis zwischen den Angeboten für Kfz- und Fahrradparken geachtet werden. Somit ist die Zielzahl von ca. 4000 neu zu errichtenden Stellplätzen bis 2025 als realistisch anzusehen,

Bereits in Kap. 3.2.3 wird empfohlen, insbesondere in Quartierszentren und an Geschäftsstraßen ausgehend von Knotenpunkten in den Seitenräumen (z.B. im Bereich sogenannter „Gehwegnasen“) Fahrradstellplätze anzubieten. Eine programmatische Herstellung von Gehwegnasen mit Definition eines Evaluierungsziels ist jedoch nicht vorgesehen. Bei anstehenden Kreuzungsumbauten wird aber stets geprüft, inwieweit ein Bedarf an Fahrradabstellplätzen besteht und ob diese in den Seitenräumen angeordnet werden können.

Mittels der zeitlichen und räumlichen Ausweitung der stadtweiten Fahrradentfernungskampagnen durch die P+R GmbH im Auftrag der Stadt bzw. durch die SWM/MVG werden zudem Kapazitäten wieder frei, so dass zumindest z.T. der Druck auf Neuerrichtung von Anlagen abgemildert werden kann.

Im Folgenden wird der Sachstand zu den im Antrag genannten **Standorten** beschrieben:

Hackerbrücke

Aus Gründen des Denkmalschutzes sowie infolge der erforderlichen Maßnahmen zum Oktoberfest wird es auf der Brücke selbst keine Fahrradstände geben können. Auf der Nordwestseite der Hackerbrücke (Rampe) können 20 Stellplätze geschaffen werden. Die endgültige Abstimmung steht noch aus. Auf der Nordostseite konnte eine MVG-Radstation in Betrieb genommen werden.

Isartor

Der Isartorplatz ist bereits Teil des Fahrradstellplatzkonzeptes (derzeit 209 Abstellplätze). Mit Umsetzung des Stellplatzkonzeptes stehen nunmehr 227 Stellplätze zur Verfügung, wobei der Bedarf nicht vollständig gedeckt werden konnte. Problematisch ist die Situation v.a. am südlichen S-Bahnzugang (Breiterhof), da hier keine weiteren Flächen zur Verbesserung vorhanden sind und auch nicht in Aussicht stehen.

Detaillierter betrachtet und erhoben wird seitens der Verwaltung die Platzfläche an der Thierschstraße. Evtl. kann hier ein alternativer Lösungsvorschlag erarbeitet werden. Eine MVG Radstation wurde am Fortuna-Brunnen errichtet.

Kunstareal

Im Kunstareal wurden bislang städtische Anlagen auf öffentlichem Grund insbesondere im Bereich Königsplatz, in der Luisen- und in der Arcisstraße im Bereich der TU München errichtet. Darüber hinaus wurden im Bereich der Pinakotheken durch den Freistaat Bayern zahlreiche Fahrradständer auf Privatgrund errichtet. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist zudem bereits mit der Obersten Baubehörde als zuständige Dienststelle für die Freiraumplanung im Kunstareal im Gespräch. Evtl. ist eine genaue Erhebung zur Bedarfsermittlung erforderlich. Auch das MVG Rad wird in die Überlegungen einbezogen, in der Arcisstr. wurde bereits eine Station errichtet.

Münchner Freiheit

Das Einzugsgebiet der Münchner Freiheit (derzeit 278 Abstellplätze) ist bereits Teil des 3. Re-alisierungabschnittes des Fahrradstellplatzkonzeptes, über den noch zusätzliche Fahrradabstellplätze nordwestlich des Busbahnhofs geschaffen werden. An der Leopoldstraße wurde eine Mobilitätsstation für Carsharing-Fahrzeuge mit Elektrolademöglichkeit kombiniert mit einer MVG Radstation eingerichtet.

Weitere Anlagen zu errichten, ohne andere Nutzungen (Taxi, Weihnachtsmarkt, Marktstände etc.) einzuschränken, ist derzeit nicht möglich.

Rotkreuzplatz

Die Arkaden des Kaufhof wurden zugunsten von Verkaufsflächen aufgelöst, die ehemaligen öffentlichen Radlstände vor dem Kaufhof mussten wegen der Feuerwehrezufahrt und des Markt- und Veranstaltungsbetriebs abgebaut werden. Insgesamt ist es am Rotkreuzplatz (derzeit 335 Abstellplätze) nicht mehr möglich, die Kapazitäten auszuweiten, ohne andere Nutzungen zu beeinträchtigen.

Alternativen gäbe es evtl. in der Volkartstraße, auf Kosten des Taxistandes und/oder in der Donnersbergerstraße, wobei nicht alle Standorte für alle Nutzungen geeignet sind: B+R wäre eher in der Volkartstraße möglich, für den Zweck des Einkaufens wären Stellplätze in direkter Nähe zum Platz erforderlich. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist regelmäßig im Gespräch mit dem Bezirksausschuss. So konnte auch ein mit allen Beteiligten abgestimmter Vorschlag für das MVG Rad gefunden werden.

Odeonsplatz

Der Odeonsplatz bzw. seine nähere Umgebung (derzeit 190 Abstellplätze) ist Teil des 3. Realisierungsabschnittes, im Zuge dessen noch zusätzliche Fahrradabstellplätze geschaffen werden. Aufgrund der vielen Veranstaltungen gibt es am Odeonsplatz keine Erweiterungsmöglichkeiten, ohne dass die Anlagen mehrmals im Jahr abgebaut werden müssten. Auch aus Gründen der Stadtgestalt bzw. des Denkmalschutzes sind weitere

Abstellanlagen nicht möglich. Sollte die Briennerstraße umgebaut werden, könnten Flächen frei werden. Dies ist aber derzeit aufgrund der Abhängigkeit von den Auswirkungen der Umbaumaßnahmen am Altstadtring nicht abschätzbar.

Ostbahnhof

Am Ostbahnhof (derzeit 363 Abstellplätze) besteht großer Bedarf für weitere Fahrradabstellanlagen, wobei Flächen derzeit vor allem auf der Ostseite (Friedenstraße) zur Verfügung gestellt werden könnten, der Bedarf aber eher auf der Westseite (Orleansstraße) liegt. Der Orleansplatz ist Teil des 3. Realisierungsabschnittes, über den Erweiterungen geschaffen wurden.

Im Bereich der Friedenstraße müssen im Rahmen der Umgestaltungsmaßnahmen der DB AG und des für das Werksviertel neu zu schaffenden U- und S-Bahn-Zugangs auch neue Anlagen geschaffen werden. Inwieweit die vorhandene Fahrradabstellanlage an der Friedenstraße verbessert werden kann, ist, sobald eine Lösung entsprechend Kap. 3.2.2 gefunden wurde, gemeinsam mit der DB AG als Grundstückseigentümerin zu klären. Problematisch sind die bisher ausgesprochenen hohen finanziellen Forderungen der DB AG bzw. der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer zur Nutzung ihrer Flächen, die z.B. den Betrieb einer Fahrradstation unmöglich machen.

Am Ostbahnhof wurde auf Antrag Nr. 02-08 / B 01770 des zuständigen Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 Au-Haidhausen vom 17.01.2007 vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Herbst 2009 die Möglichkeit zur Errichtung einer Fahrradservicestation geprüft. Auf der Westseite des Ostbahnhofes (Orleansplatz) ist an der Oberfläche jedoch kein geeigneter Standort vorhanden. Im Untergrund wurden im Rahmen der Planung der 2. Stammstrecke in den zu errichtenden Bauwerken keine Räumlichkeiten zur Einrichtung einer Fahrradservicestation vorgesehen. In der erforderlichen Nähe zum Bahnhof ist kein Platz vorhanden, an dem sich ein solches Bauwerk mit dem entsprechenden Zugang von der Oberfläche her errichten ließe. Zudem ist der im Gutachten zum Fahrradstellplatzkonzept festgestellte Bedarf an Stellplätzen zu gering, um eine derartige unterirdische Fahrradservicestation wirtschaftlich betreiben zu können.

Ein Platz für eine Fahrradservicestation könnte daher allenfalls auf der Ostseite des Ostbahnhofes (Friedenstraße, auf Flächen der DB AG) gefunden werden. Aus derzeitiger Sicht ist dort zwar der Bedarf für weitere Fahrradabstellanlagen vorhanden, jedoch nicht in der Größenordnung, die den Bau und Betrieb einer Fahrradservicestation rechtfertigen würde.

Pasinger Bahnhof

Am Pasinger Bahnhof stehen derzeit 1894 unter Federführung des Baureferates errichtete bzw. gewartete Abstellplätze zur Verfügung. Hinzu kommt eine große Anzahl von Anlagen auf Privatgrund.

Im Rahmen der Planungen für die Fahrradabstellanlage in Pasing wurde auch geprüft, ob dort eine Fahrradservicestation oder zumindest eine Übergabemöglichkeit für durch einen externen Fahrradfachbetrieb zu reparierende oder zu wartende Räder eingerichtet werden könnte. Da dies jedoch aufgrund des hohen Flächenbedarfs zu einem erheblichen Verlust an Abstellplätzen an diesem sehr stark nachgefragten Standort geführt hätte, entschied man sich dagegen. Auch der ADFC sprach sich unter diesen Bedingungen gegen eine Fahrradservicestation unter der Nordumgehung Pasing aus.

Auf der Nordseite wurde die bestehende Anlage durch das Baureferat saniert. Weitere Flächen werden derzeit untersucht. Auf der Südseite sollte nochmals auf die freien

Kapazitäten hingewiesen werden.

Sendlinger Tor

Derzeit werden rund um den U-Bahnhof 265 Stellplätze angeboten, wobei die Kapazitäten in keinsten Weise ausreichen. Der Sendlinger-Tor-Platz wird bis 2022 durch Baumaßnahmen der Stadtwerke (SWM) nur eingeschränkt zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Verlängerung der Fußgängerzone in der Sendlinger Straße wurde ein Teil der dort ursprünglich errichteten Ständer in den Randbereich der neuen Fußgängerzone verlagert.

Truderinger Bahnhof

Am Truderinger Bahnhof (derzeit 517 Abstellplätze) sind bereits Erweiterungen vorgesehen. Die Planungen der P+R GmbH für die Doppelstockanlage im Süden erfolgt auf Basis der Bedarfsanalyse für 300 Ständer. Für die hierfür wegfallenden Kfz-Stellplätze auf der P+R-Anlage gibt es noch Kapazitäten auf der nördlich gelegenen P+R-Anlage.

Universität

Rund um den U-Bahnhof Universität gibt es derzeit 211 Abstellplätze, Erweiterungen sind kaum möglich. Der Bereich um die Giselastraße (derzeit 93 Abstellplätze) ist Bestandteil des 3. Realisierungsabschnittes und wird erweitert werden. Das MVG Rad erfreut sich sehr guter Nutzungszahlen im Bereich der Universitäten. Offenbar gibt es auch Auswirkungen auf die B+R-(R+B) Nutzung, da einige Studierende angeben, inzwischen auf ein privates Zweifahrrad an der Haltestelle zu verzichten. Am Geschwister-Scholl-Platz wurde die Parkbucht zur Nutzung für Fahrradparken freigegeben.

Hauptbahnhof

Im Beschluss "Neubau Hauptbahnhof München, Sachstand und weiteres Vorgehen" vom 29.04.2015 der Vollversammlung des Stadtrates (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 02553) wurde ein langfristiger Bedarf von ca. 3000 öffentlichen Fahrradabstellplätzen rund um den Münchner Hauptbahnhof definiert. Die benötigten Abstellplätze sollen im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Hauptbahnhofs sowie weiteren Planungen im Umfeld an verschiedenen Standorten realisiert werden. Hierzu wurde aufbauend auf der Konzeptstudie zum Hauptbahnhof eine Machbarkeitsstudie von der DB AG beauftragt, an der sich die SWM und die LH München beteiligt haben. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie, welche insbesondere die technische und finanzielle Machbarkeit von 6 Standorten rund um den Hauptbahnhof beleuchtet, wurden im Lenkungskreis Radverkehr am 30.11.2016 vorgestellt. Es zeigt sich, dass mit Ausnahme eines Fahrradparkhauses an der Arnulfstraße kurz- bis mittelfristig derzeit kaum Möglichkeiten vorhanden sind, im Umfeld des Hauptbahnhofs adäquate Abstellanlagen neu zu errichten. Die für ein Fahrradparkhaus an der Arnulfstraße vorgesehene Fläche wird allerdings während der Bauzeit der 2. Stammstrecke als Ersatzstandort für den Wertstoffhof des Hauptbahnhofs benötigt. Kurzfristig und mit minderer Qualität ist eine Fahrradabstellanlage allenfalls im Bereich der Fußverkehrs-Unterführung am Knoten Paul-Heyse-Str. / Arnulfstraße denkbar. Da der Fußverkehr hier ausschließlich die oberirdischen barrierefreien Querungen nutzt, wird die Unterführung für den Fußverkehr nicht mehr benötigt. Das Baureferat wurde gebeten, ein Planungskonzept für die provisorische Nutzung der Fußgängerunterführung Paul-Heyse-Straße/Arnulfstraße zu erarbeiten. Die Finanzierung erfolgte aus der Nahmobilitätspauschale.

Inwieweit die MVG-Tiefgarage am Bahnhofplatz für Fahrradparken genutzt werden kann, hängt von der Detailplanung der DB AG zur 2. Stammstrecke ab. Eine endgültige Aussage für

diesen Standort kann z. Zt. nicht getroffen werden.

Alle im Antrag genannten Standorte sind somit bereits in das Fahrradstellplatzkonzept aufgenommen. An Lösungen wird weiterhin kontinuierlich im Rahmen der laufenden Projektarbeit gearbeitet. Insbesondere werden weitere ober- sowie unterirdische Abstellmöglichkeiten untersucht.

Service-Stationen

Im Hinblick auf die in mehreren Stadtrats- und BA -Anträgen geforderten öffentlich zugänglichen Fahrradpump- und servicestationen wird auf eine Beschlussvorlage verwiesen, die unter Federführung des Kreisverwaltungsreferates im Stadtrat behandelt wurde (Beschluss der Vollversammlung vom 18.10.2017, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / 09674).

Förderprogramme

Zur gewünschten Einrichtung von Förderprogrammen für Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund wird folgendermaßen Stellung genommen:

Die private Finanzierung von Stellplätzen auf öffentlichem Grund zugunsten eines nicht-allgemeinen Bedarfs (z.B. zur dauerhaften Vergabe ausschließlich an Mieterinnen und Mieter eines angrenzenden Gebäudes) wird weiterhin nicht befürwortet.

Als sinnvollen Baustein der kommunalen Radverkehrsförderung in München sieht die referatsübergreifende Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ dagegen die Förderung von neu errichteten Stellplätzen auf Privatgrund im Bestand oder bei Neubauten über die Zahlen der Fahrradabstellplatzsatzung hinaus, wobei bestimmte Vorgaben bezüglich der Qualität eingehalten werden müssten. Mittelfristig wird vorgeschlagen, in Ergänzung zum Förderprogramm Innenhofbegrünung im Baureferat ein Programm aufzulegen. Gefördert werden würde demnach

- die Errichtung von rahmenanschließbaren Abstellanlagen auf Privatgrundstücken, sofern diese nicht durch die Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) oder durch Mobilitätskonzepte im Rahmen der Baugenehmigung verpflichtend nachgewiesen werden müssen,
- die Sanierung und Erweiterung bereits bestehender Abstellanlagen (Altbestand), wenn dadurch eine Qualitätsverbesserung erreicht wird,
- eventuell die Errichtung von E-Ladestationen in Verbindung mit den oben genannten Radabstellanlagen, sofern der hier genutzte Strom nachweislich von erneuerbaren Energieträgern kommt

unter der Voraussetzung, dass

- die Anlage sich außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums befindet (auch nicht an straßenanliegenden Hausfassaden),
- das betreffende (Wohn-)Gebäude mindestens/mehr als 3 Wohneinheiten hat und/oder
- das betreffende (Firmen-)Gebäude mindestens 10 Arbeitsplätze bietet und/oder
- Bildungseinrichtungen 20 Ausbildungsplätze, Geschäfte/ Museen o.ä. 40 Kundinnen und Kunden/ Besucherinnen und Besucher pro Öffnungstag nachweisen können,
- die Radabstellanlage fest mit dem Untergrund verbunden ist,
- die Radabstellanlage gut zu erreichen ist und nahe am Eingang liegt,
- die geplante Radabstellanlage das Prüfsiegel „ADFC-empfohlene Qualität“ besitzt oder nachweislich den hier zu Grunde liegenden Kriterien entspricht
- die Anlage mindestens fünf Jahre erhalten bleibt,
- die Anlage allen Radlerinnen und Radlern des Anwesens zur Verfügung gestellt wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Konzeption für ein Förderprogramm zur Errichtung von Fahrradabstellplätzen auf Privatgrund (im Altbestand) zu erstellen und umzusetzen. Die Finanzierung erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale. Nach Aussage der Stadtkämmerei ist ein solches Förderprogramm aufgrund der derzeitigen Regularien aus der Nahmobilitätspauschale noch nicht finanzierbar, da hieraus noch keine Fördermittel an Dritte ausbezahlt werden dürfen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird daher zusätzlich beauftragt, gemeinsam mit dem Baureferat und der Stadtkämmerei die notwendigen Verfahrensschritte zur Ermöglichung der Bezuschussung von Maßnahmen auf Privatgrund aus dem Budget der Nahmobilitätspauschale durchzuführen. Die Kosten hierfür werden 2019 detailliert abgeschätzt und im Rahmen der Mittelanmeldungen im Lenkungskreis Radverkehr zur Entscheidung vorgelegt werden. Die Gesamtfördermittel aus der Nahmobilitätspauschale werden auf 25.000 € jährlich begrenzt.

Einer sofortige Ausweitung des vorgesehenen Förderprogramms auf festgelegte 10.000 Abstellplätze – wie im Antrag der Fraktionen die GRÜNEN/RL vom 21.09.2018 beschrieben – kann derzeit nicht zugestimmt werden, nicht zuletzt da die hierfür erforderlichen personellen Ressourcen weder im mit dem Förderprogramm zur Innenhofbegrünung befassten Baureferat noch in anderen Dienststellen zur Verfügung stehen. Zudem gilt es, im Vorfeld die rechtlichen sowie finanziellen und daraus resultierende konzeptionellen Vorgaben hierfür festzulegen.

In einem zweiten Schritt soll daher das oben vorgeschlagene und beschriebene Förderprogramm nach drei Jahren Laufzeit evaluiert werden. Hier spielen insbesondere die Anzahl der beantragten Stellplätze, die erforderlichen Kosten und der personelle Aufwand im Rahmen der Antragsbearbeitung eine Rolle.

Zudem wird bereits während der Laufzeit des Piloten geprüft, ob eine Ausweitung der Programms auf 10.000 Fahrradabstellplätze auf Privatgrund zielführend ist, welche Laufzeit hierfür zu erwarten wäre, und ob eine Finanzierung aus Stellplatzablösemitteln erfolgen kann oder andere Budgets erschlossen werden müssen. Nach Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen (Zulässigkeit nach Art. 47 Abs. 4 BayBO, Erfordernis des Nachweises eines Stellplatzmangels etc.) ist weiter zu beachten, dass es sich analog zum 2.000-Stellplätze-Programm nicht um nach Fahrradabstellplatzsatzung pflichtig zu errichtende Abstellplätze des Antragstellers oder Dritter handeln darf, ein Bereich mit vorhandener dichter Bebauung aus der Zeit vor der Einführung der FabS vorliegen und gewährleistet sein muss, dass die Fahrradabstellplätze über einen festzulegenden Zeitraum (ggf. 25 Jahre) nachgewiesen werden müssen. Diese und weitere rechtliche Rahmenbedingungen, z.B. auch die Kontrollierbarkeit und Aufrechterhaltung des Angebots, sowie die Überprüfung, ob und durch welche Personenschaft die Anlage genutzt wird, sind im Zuge der Evaluierung weiter zu klären.

Allgemein wird darauf verwiesen, dass die Förderung mit Stellplatzablösemitteln nicht generell ausgeschlossen ist, wie z.B. die Förderung einer B+R-Anlage am U-Bahnhof Neuperlach Süd zeigt. Bei einer allgemeinen Anwohnergarage „Rad“ ist allerdings fraglich, ob in den oben beschriebenen Bereichen mit hochpreisigem Grund, dieser für eine nicht weiter Gewinn bringende Fahrradabstellanlage zur Verfügung gestellt würde.

Den Anträgen Nr. 08-14 / B 04233 der Stadtratsfraktion der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN/ROSA LISTE vom 07.05.2013, Nr. 14-20 / A 01680 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar,

Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015 und Nr. 14-20 / A 02388 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom 08.08.2016 kann somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Den Anträgen Nr. 14-20 / A 03783, Nr. 14-20 / A 03782 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom 01.02.2018 und Nr. 14-20 / A 04462 von der von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.09.2018 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass den Punkten 1 bis 8 des Antrags Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 07.05.2013, welche einen Ausbau und eine Verbesserung des Haupt- und Nebenroutennetzes, eine Ergänzung des Radverkehrsnetzes um die Kategorie „Radschnellverbindungen“, die Umsetzung von konkreten Projekten und wichtigen Lückenschlüssen, die Umverteilung von Straßenraum, die verstärkte Arbeit mit Verkehrsversuchen, eine fahrradfreundliche Regelung an Baustellen und ein Winterrouternäumkonzept forderten, bereits im Rahmen der Beschlussvorlage „Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München - Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017“ (Vollversammlung am 21.02.2018, Vorlagen Nr. 14-20 / V 09946) entsprochen wurde.

5.3 Stadtratsantrag „Fahrradstellplatzprogramm für die Radlhauptstadt“

Antrag Nr. 14-20 / A 00418 von Frau StRin Bettina Messinger und Frau StRin Beatrix Zurek vom 11.11.2014

und

Stadtratsantrag „Kein Radlchaos in der Fußgängerzone – Konzept für Abstellplätze entwickeln“

Antrag Nr. 14-20 / A 03461 der Stadtratsfraktion BAYERNPARTEI vom 10.10.2017

und

Stadtratsantrag „Fußgängerzone mit Fahrradabstellanlagen und Fahrradständern ausstatten“

Antrag Nr. 14-20 / A 04421 von Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Sabine Bähr, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 04.09.2018

Die Stadtverwaltung wird im erstgenannten Antrag aufgefordert, darzustellen, wie das Fahrradstellplatzprogramm fortgeschrieben werden kann, so dass bestehende Lücken rasch geschlossen werden können. In der Begründung wird in erster Linie auf in der Fußgängerzone an Laternenmasten o.ä. abgestellte Fahrräder eingegangen.

Des weiteren wird die Verwaltung im zweiten – von der Bayernpartei - gestellten Antrag aufgefordert, ein Konzept für die die Schaffung ausreichender Abstellplätze für Fahrräder rund um die Fußgängerzone zu erarbeiten.

Auch seitens der Fraktion der CSU wird im jüngsten Antrag gefordert, an den Rändern der Fußgängerzone in der Innenstadt an geeigneten Stellen ausreichend Fahrradabstellanlagen und Fahrradständer aufgestellt.

Der hier vorliegenden Beschlussentwurf stellt die beantragte Fortschreibung des bisherigen Fahrradstellplatzkonzeptes dar. In den vorangegangenen Kapiteln wurde auf alle Aspekte des Fahrradabstellens in München eingegangen. Die Thematik des Fahrradabstellens in der Fußgängerzone wurde darüber hinaus in Kapitel 3.2.4 erläutert. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, ein entsprechendes Gutachten zur Optimierung der

Fahrradabstellsituation im Umfeld der innerstädtischen Fußgängerzonen erstellen zu lassen. Die Umsetzung der hier erarbeiteten Lösungsansätze werden dann unter Einbeziehung des Bezirksausschusses sowie des Stadtrates diskutiert und umgesetzt.

Dem Antrag 14-20 / A 04184 von Frau StRin Bettina Messinger und Frau StRin Beatrix Zurek vom 11.11.2014 kann somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03461 der Stadtratsfraktion BAYERNPARTei vom 10.10.2017 kann somit entsprochen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04421 von Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Sabine Bähr, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 04.09.2018 kann somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

5.4 Stadtratsantrag „Radtourismus in München II: Stellplätze für Fahrräder von Mehrtagestouristen“

Antrag Nr. 14-20 / A 02301 der ÖDP vom 08.07.2016

Die Stadtverwaltung wird hier beauftragt, zur Förderung des Radtourismus in München geeignete und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder von Mehrtagestouristen auch mit Gepäck wie z.B. spezielle Fahrradboxen mit Pfandschlössern zu schaffen.

Ein Großteil der Mehrtagestouristinnen und -touristen stellt sein Gepäck erfahrungsgemäß in der Unterkunft ab und besucht die Sehenswürdigkeiten der Stadt nur mit dem Rad bzw. mit Tagesgepäck. Die Räder wiederum werden nicht über den ganzen Tag am selben Ort abgestellt, sondern bewusst auch zur Fortbewegung in München genutzt. Räder mit (viel) Gepäck, für die Fahrradboxen oder ähnliche Systeme interessant erscheinen, gehören eher Tagesbesucherinnen und -besuchern. Somit müssten derartige Angebote aus Sicht der Verwaltung in erster Linie an wichtigen touristischen Zielen (z.B. Museen) sowie im Bereich der Altstadt am Rande der Fußgängerzone angeboten werden. Gerade hier zeigt sich jedoch, dass schon für normale Abstellanlagen nicht genügend freie (öffentliche) Fläche zur Verfügung steht. Im Kap. 3.2.4 wurde der Auftrag beschrieben, das Fahrradparken am Rand der Fußgängerzone in der Altstadt unter Einbeziehung der Hoch- und Tiefgaragen gutachterlich untersuchen zu lassen. Es wird vorgeschlagen, im Rahmen dieser Untersuchung auch eine Potentialabschätzung mit Standortanalyse für moderne Fahrradboxensysteme mit Bezahlfunktion durchzuführen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02301 der ÖDP vom 08.07.2016 kann somit entsprochen werden.

5.5 Stadtratsanträge „Vollautomatische Fahrradtiefgarage I und II“

Antrag Nr. 14-20 / A 02465 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 15.09.2016
und

Antrag Nr. 14-20 / A 02466 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 15.09.2016

Dem Stadtrat soll dargestellt werden, welche Möglichkeiten bestehen, die im Ausland bereits realisierten automatischen Fahrradtiefgaragen auch in München zu verwirklichen. Hierbei

sollen zum einen die technischen Bedingungen (beispielsweise die Mindestgröße) und zum anderen die Handhabung für die Nutzerinnen und Nutzer einer vollautomatischen Fahrradabstellanlage dargestellt werden. Weiter soll die Verwaltung dem Stadtrat geeignete Standorte für vollautomatische Fahrradtiefgaragen vorschlagen.

Zudem wird die Verwaltung gebeten, eine Machbarkeitsstudie für die Errichtung einer vollautomatischen Fahrradtiefgarage für den Hohlraum an der U-Bahnstation Wettersteinplatz zu erstellen. Es sollen Aufwand und Kosten (Errichtung, Wartung, etc.), der Bedarf an Fahrradabstellplätzen und die Anzahl der möglichen Fahrradabstellplätze dargestellt werden. Außerdem soll dargelegt werden, ob und in welcher Höhe ein Parkentgelt für die Nutzerinnen und Nutzer erhoben werden kann. Geprüft wird, ob Ladestationen für E-Fahrräder integriert werden können.

Die Verwaltung nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Im Rahmen der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe Optimierung von B+R-Anlagen werden die Entwicklungen im Bereich der vollautomatischen Abstellanlagen für Fahrräder schon länger verfolgt. Interessant sind hier insbesondere das 2013 eingeweihte automatische „Radhaus am Bahnhof“ in Offenburg und ein an einer Schule in Rutesheim geplantes System, das demnächst errichtet werden soll. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für München ist geplant, die vorhandenen Systeme auf ihre Übertragbarkeit zu überprüfen. Eine wichtige Rolle spielen hier die technischen Voraussetzungen, Zugangszeiten, Bezahlmöglichkeiten, Anforderungen an Wartung, Betrieb und Arbeitsschutz sowie zu erwartende Kosten. Neben der grundsätzlichen Eignung eines Standortes zur Errichtung einer automatischen Garage muss detailliert betrachtet werden, ob dieser eine ausreichende Anzahl an potentiellen Nutzerinnen und Nutzern vorweisen kann. Zu viele Kurzzeitparkende, die mangelnde Bereitschaft Gebühren zu zahlen und/oder zu viele nahegelegene Alternativflächen würden gegen einen wirtschaftlichen Erfolg sprechen.

Eine detaillierte Untersuchung auf Eignung als Pilotstandort kann an bis zu drei hochbelasteten B+R-Standorten in Abstimmung mit der SWM/MVG, der P+R GmbH und dem MVV durchgeführt werden.

Seitens der SWM/MVG wurden aufgrund der vorliegenden Anfragen und Diskussionen in der Arbeitsgruppe bereits Voruntersuchungen durchgeführt, die zu folgendem Ergebnis kamen:

Leider eignet sich das U-Bahn-Bauwerk am Wettersteinplatz nicht für eine automatische Fahrradgarage. Grund ist, dass die erforderlichen Fluchtwege im Bestandsbauwerk nicht in ausreichendem Maß herzustellen sind; zudem wird die eingetragene, zulässige Brandlast überschritten.

Auch im direkten Anschluss an das U-Bahn-Bauwerk Sendlinger Tor sieht die SWM/MVG leider keine Möglichkeit, eine automatische Fahrradgarage zu installieren. Am Ausgang Müllerstraße wird aufgrund des Einbaus eines neuen Aufzugs im Zuge der „Modernisierung U-Bahnhof Sendlinger Tor“ kein ausreichender Platz mehr für einen Fahrradgaragen-Zugang zur Verfügung stehen.

Am Ausgang Nußbaum-/Sonnenstraße ist bereits heute der Platz beengt. Die geplanten Baumaßnahmen zur Modernisierung des U-Bahnhofs sowie zum Austausch der Tramgleise werden die bisherige Oberflächengestaltung nach Abschluss nicht beeinträchtigen. Der Fußgängertunnel als direkter Zugang zum Klinikgebäude bleibt erhalten, sodass an dieser

Stelle eine betrieblich kritische Überquerung der Tramgleise durch Fußgänger weitgehend vermieden wird.

Aufgrund der bisher schlechten Fahrrad-Erreichbarkeit der genannten Teilbereiche des Sendlinger-Tor-Platzes sind seitens SWM/MVG automatische Fahrradgaragen langfristig nur im Zuge von Platzgestaltungsmaßnahmen der LHM denkbar. Kurz- und mittelfristig können am Sendlinger-Tor-Platz aus Sicht von SWM/MVG nur Standorte in Betracht kommen, die unabhängig vom U-Bahn-Bauwerk sind.

Am Odeonsplatz wäre auch für die SWM/MVG eine Lösung des zu geringen Stellplatzangebots wünschenswert. Das U-Bahn-Bauwerk selbst bietet - auch aus Brandschutzgründen und wegen konkurrierender Nutzungen - jedoch keine Möglichkeit für derartige Erweiterungen. Ebenso sieht die SWM/MVG im gesamten Platzbereich die Erfüllung der stadt- und platzgestalterischen Vorgaben durch den Fahrradgaragen-Zugang als äußerst schwierig an.

Die SWM/MVG sind sehr daran interessiert, ihren mit dem Fahrrad zur Haltestelle kommenden Fahrgästen ein ausreichendes Platzangebot zu bieten. Eine hausinterne Machbarkeitsstudie bestätigt prinzipiell die Möglichkeit, am Marienhof eine automatische Fahrradgarage für bis zu 400 Stellplätze zu errichten - jedoch vorbehaltlich der Planungen zur 2. Stammstrecke und der Überprüfung der baulichen Machbarkeit und der Spartenlage am Standort.

Geeignete Pilotstandorte wie der Marienhof sollten daher in gemeinsamer Abstimmung mit den Referaten sowie SWM/MVG gefunden und vertieft untersucht werden.

Die Unterbringung ist bei neu zu planenden Bahnhöfen einfacher zu handhaben. Inwieweit bei den in Planung befindlichen Bahnhöfen der U5-Verlängerung nach Pasing einerseits Bedarf und andererseits Unterbringungsmöglichkeiten bestehen, kann derzeit nicht beurteilt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, gemeinsam mit der P+R GmbH und in Abstimmung mit dem Baureferat eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzung von automatischen Fahrradparkanlagen in München durchzuführen. Die Finanzierung des notwendigen Gutachtens erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale und erfordert Mittel in Höhe von voraussichtlich 70.000 € im Jahr 2019.

Den Anträgen Nr. 14-20 / A 02465 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 15.09.2016 und Nr. 14-20 / A 02466 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 15.09.2016 kann somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen stattgegeben werden.

5.6 Stadtratsantrag „Endlich attraktive und moderne S-Bahnhöfe!“

Antrag Nr. 14-20 / A 03523 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 26.10.2017

Im Antrag fordert die Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste, dass sich die Landeshauptstadt München auf allen Ebenen dafür einsetzt, mit der Deutschen Bahn die Zuständigkeiten und Schnittstelle für die Ausstattung von S-Bahnhöfen, insbesondere von Radabstellanlagen, zu klären. Dabei sollen insbesondere folgende Maßnahmen ergriffen werden:

Es soll eine S-Bahn-Arbeitsgruppe mit regelmäßigen Treffen unter Einbeziehung der betroffenen Bezirksausschüsse eingerichtet werden, um die einzelnen Bahnhöfe und ihre Mängel abzuarbeiten.

Hierzu teilt die Stadtverwaltung mit, dass bereits ein Abstimmungsformat zu Fragen und

Ausstattungsaspekten von S-Bahnhöfen existiert: im Rahmen des Beteiligungsmanagements des Referats für Arbeit und Wirtschaft findet hierzu eine enge Abstimmung zwischen der Münchner Verkehr- und Tarifverbund GmbH (MVV), der DB Station&Service AG sowie den betroffenen Referaten der Stadtverwaltung statt. Bezirksausschüsse haben stets die Möglichkeit, konkrete Mängel an S-Bahnstationen oder konkrete Wünsche der DB Station&Service AG mitzuteilen.

Zudem soll laut Antrag eine Einladung der Deutschen Bahn AG in den interfraktionellen Arbeitskreis Radverkehr erfolgen, um eine endgültige Lösung für die Schnittstelle Fahrradabstellplätze auszuhandeln.

Die Stadtverwaltung begrüßt den Vorschlag, auf politischer Ebene mit der Deutschen Bahn in Kontakt zu treten, um eine gemeinsame Lösung zu finden. Da der interfraktionelle Arbeitskreis Radverkehr ein rein politisches Gremium ohne Beteiligung der Stadtverwaltung ist, obliegt es den teilnehmenden politischen Mitgliedern des Arbeitskreises, die Deutsche Bahn zu den Treffen einzuladen.

Im Handlungsspielraum der Stadtverwaltung wird am Thema, wie in Kapitel 3.2.2 und Ziffer 7 des Antrags der Referentin dargestellt, ebenfalls intensiv weitergearbeitet, um gemeinsame Lösungen insbesondere zwischen Stadtverwaltung und Deutsche Bahn zu erzielen mit der letztendlichen Absicht, die Situation für Radfahrende an reinen S-Bahnstationen nachhaltig zu verbessern.

Eine engere Einbindung und Abstimmung zwischen Stadt und Deutscher Bahn, zur Ausstattung von S-Bahnhöfen mit attraktiven Radabstellanlagen, wäre auch aus Sicht der Stabsstelle Radverkehr und des Radverkehrsbeauftragten wünschenswert. Hierzu ist eine Einladung der DBAG zur nächsten Sitzung des städtischen Arbeitskreises Radverkehr denkbar, ebenso wie eine daran anschließende, regelmäßige Teilnahme. Voraussetzung hierfür ist die Nennung eines zuständigen und greifbaren Ansprechpartners seitens der Deutschen Bahn.

Der Antrag fordert weiter, dass sich der Oberbürgermeister im Rahmen des Städtetags dafür einsetzt, die Deutsche Bahn aufzufordern, für komfortable Abstellbedingungen ihrer radelnden Kundschaft Verantwortung zu übernehmen.

Die Stadtverwaltung begrüßt diesen Vorschlag und wird im Zuge der Beteiligungen der unterschiedlichen Delegierten der Stadtverwaltung das Thema im Rahmen des Deutschen Städtetags platzieren.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03523 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 26.10.2017 kann somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

5.7 BA-Antrag „Regelung zur Aufstellung von Fahrradstellplätzen auf öffentlichem Grund“

Antrag Nr. 14-20 / B 02767 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing vom 13.09.2016

Im Antrag fordert der Bezirksausschuss 17 den Stadtrat auf, die bisher geltenden Regelungen zur Installierung von Fahrradständern auf öffentlichem Grund zu überdenken und neu zu beschließen. Es sollen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, auf öffentlichem Grund immer dann Fahrradständer zu errichten, wenn es die Örtlichkeit zulässt sowie erkennbar ein

Bedarf besteht.

Anders als im Antrag formuliert werden bereits Fahrradabstellanlagen außerhalb wichtiger Haltepunkte des ÖPNV angeboten. Es wird versucht, an allen Haltestellen, an denen ein Bedarf für Fahrradparken besteht, ein entsprechendes Angebot vorzuhalten. Darüber hinaus werden schon heute im Rahmen der Umsetzung des Fahrradstellplatzkonzeptes, Fahrradabstellanlagen im Bereich von Stadtteilzentren, Geschäftsstraßen sowie vor öffentlichen Gebäuden mit hohem Besucherverkehr aufgestellt.

Der hier zu Entscheidung vorgelegte Beschluss sieht zusätzlich - wie auch vom Bezirkssausschuss 17 gefordert - eine Ausweitung der Möglichkeiten zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf öffentlichem Grund vor. Dies betrifft insbesondere eine stärkere Einbeziehung von Wohngebieten und eine stärkere Orientierung am Bedarf aus verschiedenen Nutzungen heraus, sofern diese nicht auf Privatgrund gedeckt werden können.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 02767 des Bezirkssausschusses des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing vom 13.09.2016 wird somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen stattgegeben.

5.8 BA-Antrag „Abstellmöglichkeiten für Lastenpedelecs schaffen und ein umsetzbares Konzept hierzu erstellen“

Antrag Nr. 14-20 / B 03728 des Bezirkssausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 22.06.2017

und

BA-Antrag „Abstellmöglichkeiten für Lastenpedelecs schaffen und ein umsetzbares Konzept hierzu erstellen - Beantwortung des BA-Antrages vom Juni 2017“

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04651 des Bezirkssausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 26.02.2018

und

Stadtratsantrag “Lastenräder II – Anliefer- und Abstellplätze an veränderten Lieferverkehr anpassen”

Antrag Nr. 14-20 / A 04073 der ÖDP und DIE LINKE vom 14.05.2018

und

Stadtratsantrag “Parkmöglichkeiten für Lastenräder”

Antrag Nr. 14-20 / A 04361 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 31.07.2018

und

BA-Antrag “Abstellmöglichkeiten für Lastenpedelecs schaffen – keine Idee und kein Konzept für die Maxvorstadt in der Vorlage “Gesamtkonzept Fahrradparken in München””

Antrag Nr. 14-20 / B 05335 des Bezirkssausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 09.10.2018

In den zunächst vorliegenden Anträgen des Bezirkssausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt verweist dieser darauf, dass durch die finanzielle Förderung von Lastenpedelecs eine Zunahme dieser Fahrzeuge auf unseren Straßen zu erwarten bzw. gewünscht ist. Der Bezirkssausschuss bittet daher die Landeshauptstadt München um Auskunft, ob es seitens der Verwaltung ein umsetzbares Konzept zur Lösung des Parkproblems dieser Fahrzeuge gibt. Er

stellt die Frage, ob es geplant ist, spezielle Parkplätze im öffentlichen Raum für die Lastenpedelecs zu schaffen sowie, ob diese Lastenpedelecs auf offiziellen Autoparkplätzen im öffentlichen Raum abgestellt werden dürfen.

Im zuletzt gestellten Antrag fordert der Bezirksausschuss des 03. Stadtbezirks im Nachgang zu seiner grundsätzlich positiven Rückmeldung während der Anhörungsphase zur Thematik der Lastenräder die Landeshauptstadt München auf, konkrete Standorte an den besonders belasteten Stellen – z.B. Augustenstr., Türkenstr., Schellingstr., Josephsplatz, Luisenstr., Ludwigsstr., Nymphenburger Straße, Schleißheimer Straße sowie im Umfeld der Technischen Universität (TUM) zu benennen und entsprechende Anlagen zu planen sowie den Umbau zeitnah umzusetzen. Auch in der Stellungnahme des Bezirksausschusses 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt wird eine stärkere Befassung mit der Thematik von Abstellplätzen für Lastenräder im öffentlichen Straßenraum gefordert.

Im Antrag der ÖDP und DIE LINKE soll die Stadtverwaltung beauftragt werden, Abstellplätze für die Anlieferung mit Lastenfahrrädern zu schaffen. Dabei sollen die Anlieferungszonen im öffentlichen Raum möglichst zweckmäßig angepasst werden. Die Erfahrungen, die u.a. DHL und UPS im Testbetrieb mit Lastenfahrrädern gesammelt haben, sollen dabei nach Möglichkeit berücksichtigt werden.

Ergänzend hierzu wird die Stadtverwaltung auch im Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN/RL aufgefordert, die Abstell-situation für Lastenräder zu verbessern. Hierzu soll insbesondere die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen kritisch geprüft werden.

Zudem soll sich der Oberbürgermeister über die Gremien des Deutschen Städtetages dafür einsetzen, die Regelungen zur Parklizenz dahingehend zu ändern, dass auch Inhaber von Lastenrädern eine Anwohnerlizenz erhalten können.

Die Verwaltung nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Grundsätzlich gilt wie auch für Kfz und normale Fahrräder, dass Lastenräder wie bereits in Kap. 3.1.1 beschrieben zunächst auf Privatgrund abzustellen sind. Darüber hinaus zählen Lastenräder mit/ohne E-Antrieb wie „normale“ Fahrräder auch zur Kategorie der Fahrzeuge. Wie unter Kapitel 1 ausgeführt ist somit das Abstellen von Fahrrädern im Bereich von öffentlichen Straßenrandparkplätzen grundsätzlich nicht verboten. Gleichzeitig können sie auch auf Gehbahnen und in entsprechend geeigneten Fahrradabstellanlagen abgestellt werden, sofern es die vorhandenen Flächen zulassen.

Dennoch ist die Annahme des Bezirksausschusses, dass zukünftig mehr Lastenräder im öffentlichen Raum abgestellt werden, sicher richtig. Daher wird in in Kap. 3.1.1 als erster Schritt bereits vorgeschlagen, bei neuen Fahrradabstellanlagen für mehr als 50 Räder je Einzelstandort zu prüfen, ob jeweils 2 Abstellplätze für Lastenräder oder Sonderfahrzeuge bzw. Gespanne mit Anhänger mit einer Gesamtlänge von 4 m und einer Breite von 1 m je Abstellplatz möglich sind. Darüber hinaus wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Entwicklung weiter beobachten und bei Bedarf im Rahmen der weiteren Fortschreibung des Fahrradstellplatzkonzeptes bei Bedarf Lösungsansätze zum Umgang mit Lastenrädern im öffentlichen Raum entwickeln.

Da die Bezirksausschüsse 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt im Rahmen der Bezirksausschussbefassung und 03 – Maxvorstadt mit seinem Antrag vom 09.10.2018 Nr. 14-20 / B 05335 eine schnellere Umsetzung an konkreten Standorten für Lastenradstellplätzen fordern, schlägt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung folgendes Vorgehen vor: Eine Erstellung von stadtbezirksweiten oder stadtweiten „Generalplänen“ wird nach wie vor wie im

Kapitel 3.2.5. dargestellt, nicht befürwortet. Wie in der Beschlussvorlage dargestellt, sind bei der Umsetzung von Lastenradstellplätzen einige technische, gestalterische und rechtliche Fragestellungen und Rahmenbedingungen im Zuge von einzelnen ersten Standorten zu untersuchen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, diese Fragen gemeinsam mit den betroffenen Referaten anhand eines ersten Pilotstandortes, z.B. im 02. oder 03. Stadtbezirk zu klären und einen oder mehrere Abstellplätze umzusetzen. Die Wahl des passenden Standorts wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zusammen mit den Bezirksausschüssen diskutieren. Eine Ausweitung auf Standorte im weiteren Stadtgebiet wird im Anschluss an die Erfahrungen des Pilotstandortes zur Entscheidung im Stadtrat vorgelegt werden.

Von 2016 bis 2020 testet das europäische Projekt CIVITAS ECCENTRIC Lösungen für zukunftsorientierte und umweltfreundliche Mobilität in Quartieren am Stadtrand. In diesem Rahmen werden auch die flexiblen Mikrodepots zur Förderung der kommerziellen Nutzung von Lastenrädern durch Kurierdienste an vereinzelt innenstadtnahen Standorten getestet. Da das Untersuchungsgebiet und der Projektablauf dieses EU-Projekts fest definiert ist und im Rahmen des Projekts erst Erfahrungen mit flexiblen Mikrodepots gesammelt werden müssen, können weitere Standorte erst nach Projektabschluss und Evaluierung des Projekterfolgs geprüft werden.

Bezüglich der Einrichtung für Lieferzonen für Lastenfahrräder nimmt das Kreisverwaltungsreferat folgendermaßen Stellung:

„Was Lieferzonen angeht können Lastenfahrräder die i. d. R. mit dem Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) beschilderten Ladezonen genauso nutzen wie Lieferkraftfahrzeuge. Ob dies angenommen wird bzw. funktioniert, muss sich aber erst noch zeigen. Erfahrungsgemäß ist ein solcher Bedarf kritisch zu sehen, da die Fahrer/innen ihr Lastenfahrrad bei der Belieferung bzw. Abholung direkt vor dem jeweiligen Hauseingang kurz abstellen werden. Dazu werden sie entweder von der Fahrbahn oder vom Radweg auf den Gehweg fahren/schieben. Sollte sich doch ein Bedarf ergeben, insbesondere aufgrund der Erfahrungen von DHL und UPS aus dem Projekt City2Share, halten wir die Erweiterung/Vergrößerung vorhandener Lieferzonen, welche auch vom motorisierten Lieferverkehr mitgenutzt werden können, für am sinnvollsten.“

Als Logistikdienstleister im Förderprojekt City2Share wurde UPS um Einschätzung gebeten, inwiefern Lieferzonen für Lastenfahrräder im praktizierenden Geschäftsalltag aus Sicht des Unternehmens gesehen werden. UPS untermauerte mit seiner Stellungnahme die Haltung der Stadtverwaltung und äußerte sich ebenfalls ablehnend dazu, insbesondere vor dem Hintergrund der fehlenden Akzeptanz der Lieferzonen für Transporte durch Lastenräder, die ihre Stärke insbesondere in ihrer kompakten Größe (im Vergleich zum Liefer-Kfz) und somit in der lieferzonenunabhängigen Abstellung vor dem zu beliefernden Gebäude ausspielen. Der Oberbürgermeister wird gebeten, in den Gremien des Deutschen Städtetages Verbesserungen bei den Regelungen zur Parklizenz zu diskutieren, die Inhaberinnen und Inhabern von Lastenrädern zu Gute kommen.

Den Anträgen Nr. 14-20 / B 03728 und 14-20 / B 04651 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 22.06.2017 und vom 26.02.2018 wird mit den vorliegenden Ausführungen entsprochen. Den Stadtratsanträgen „Lastenräder II – Anliefer- und Abstellplätze an veränderten Lieferverkehr anpassen“ (Antrag Nr. 14-20 / A 04073 der ÖDP und DIE LINKE vom 14.05.2018), „Parkmöglichkeiten für Lastenräder“ (Antrag Nr.

14-20 / A 04361 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 31.07.2018) und "Abstellmöglichkeiten für Lastenpedelecs schaffen – keine Idee und kein Konzept für die Maxvorstadt in der Vorlage "Gesamtkonzept Fahrradparken in München"" (Antrag Nr. 14-20 / B 05335 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 09.10.2018) wird entsprechend den vorliegenden Ausführungen entsprochen.

5.9 Stadtratsantrag „Präsentation der Fahrradausstellung „FAHR RAD! Die Rücker-oberung der Stadt“ in München“

Antrag Nr. 14-20 / B 04190 von der Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herr StR Gerhard Mayer vom 19.6.2018

Im Antrag der SPD-Stadtratsfraktion wird die Landeshauptstadt München gebeten, die im Deutschen Architekturmuseum Frankfurt (DAM) gezeigte Ausstellung „FAHR RAD! Die Rückeroberung der Stadt“ zur Förderung der Fahrradkultur auch in München zu präsentieren.

Auf zirka 50 Tafeln und Großbildern werden positive Beispiele gezeigt, was acht Städte und Regionen (Kopenhagen, New York, Karlsruhe, Oslo, Portland, Barcelona, das Ruhrgebiet und Groningen) ganz gezielt für die Steigerung des Radverkehrsanteils am „modal split“ (17 % in München, Stand 2011) tun. Außerdem werden 26 internationale Projekte mit speziellen Lösungen zum Radverkehr vorgestellt, wie eine fahrradgerechte Infrastruktur aussehen kann, die in Zukunft noch mehr Menschen auf das Rad lockt und Städte lebenswerter macht. Die Ausstellung hat das Ziel, eine integrierende Debatte mit den Verantwortlichen anzustoßen und die verschiedenen Disziplinen und die Öffentlichkeit zum Austausch und zur Zusammenarbeit anzuregen. Die Ausstellung hat viel Beachtung gefunden (z.B. SZ – Feuilleton vom 23.4.2018: „Schöner Treten – Urbanismus“) und ist gut aufbereitet.

Die Ausstellung benötigt einen Platzbedarf von zirka 500 Quadratmetern. Das Baureferat und das Kulturreferat sehen keine Möglichkeit, die Ausstellung in ihren Räumen zu zeigen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung prüft, auch in Kooperation mit anderen Einrichtungen und in enger Abstimmung mit dem DAM in welchem Umfang, zu welchen Konditionen und in welchen Räumlichkeiten die Ausstellung adäquat gezeigt werden kann. Die Kosten können aus dem Budget des Referats für Stadtplanung und Bauordnung finanziert werden.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Gesundheit und Umwelt und die Stadtkämmerei haben die Sitzungsvorlage mitgezeichnet. Ebenso haben die SWM/MVG, die MVV GmbH und die P+R GmbH die Vorlage mitgezeichnet.

Der Behindertenbeirat und der Seniorenbeirat wurden durch Übermittlung von Abdrucken der

Vorlage unterrichtet.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 04 bis 08, 10 bis 16 und 18 bis 25 wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 01 Altstadt-Lehel, 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, 03 Maxvorstadt, 09 Neuhausen-Nymphenburg und 17 Obergiesing wurden gemäß § 9 Abs. 2+3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben sich zur Vorlage folgendermaßen geäußert:

Der Bezirksausschuss 1 – Altstadt-Lehel spricht sich mehrheitlich gegen den Entwurf aus.

Die Errichtung von Fahrradabstellplätzen auf Kosten der dringend benötigten Anwohnerparkplätze wird vom BA1 abgelehnt. Sowohl in der Altstadt als auch im Lehel befänden sich noch genügend ungenutzte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Insbesondere im Bereich des St. Anna-Gymnasiums und der Liebigstraße lehnt der Bezirksausschuss den Pilotversuch des Flex-Parkens ab. Die Parkplätze würden von den Anwohnern gantztägig genutzt und benötigt. In diesem Bereich könne sogar kurzfristig mit oberirdischen Fahrradgaragen (Bsp.: Marienhof) Abhilfe geschaffen werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Unter 3.1.1 „Allgemeine Vorgaben“ werden konzeptionelle Möglichkeiten zur Schaffung zukünftiger Radabstellanlagen auf öffentlichen Verkehrsflächen beschrieben, die unter anderem als eine von mehreren Möglichkeiten die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen umfassen. Hierbei ist jedoch anzumerken, dass im Vorfeld jeder geplante Standort einer Einzelfallprüfung unterzogen wird und eine Kfz-Stellplatzumwandlung nur eine Möglichkeit in einem iterativen Prüfverfahren ist, Fahrradstellplätze zu schaffen. Darüber hinaus obliegt nach wie vor die Entscheidungsgewalt nicht der Stadtverwaltung, sondern den jeweiligen Bezirksausschüssen, ob Kfz-Stellplätze in Fahrradstellplätze umgewandelt werden sollen.

Auf Wunsch des BA 1 wird der Bereich des StAnna-Gymnasiums und Liebigstraße nicht als Pilotversuch des Flex-Parkens herangezogen. Stattdessen wird die Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ einen anderen Standort im Stadtgebiet auswählen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt hat zum Entwurf folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

„1. Der BA 2 fordert, dass – zumindest schrittweise - auch in Bestandsgebieten das für Neubaugebiete vorgesehene Verhältnis von mindestens einem Fahrradstellplatz auf einen PKWStellplätzen (1:1) gelten soll.

2. Den Vorschlag, dass ab einer Menge von 50 Fahrradstellplätzen zwei Stellplätze für Lastenräder/ Gespanne geschaffen werden sollen erachtet der BA 2 als nicht ausreichend. Vorgeschlagen wird stattdessen eine viertelspezifische

Vorgehensweise, die dann dem vom BA so eingeschätzten höheren Anteil von Lastenrädern und Gespannen im BA 2 gerecht werden kann.

3. Der BA 2 erachtet es als unzureichend, wenn nur drei Pilotversuche zur saisonalen Umwandlung von PKW-Stellplätzen in Neuhausen stattfinden. Er fordert ebenso eine saisonale Umwandlung an mehreren Standorten im 2. Stadtbezirk.

4. Der BA 2 begrüßt den Versuch zum Flexiparken.

5. Bezüglich der Entfernung von Schrotträdern legt der BA 2 großen Wert darauf, dass sich dies auf den gesamten öffentlichen Raum bezieht und nicht nur auf Fahrradabstellanlagen.

6. Die Verwendung von Aufklebern als Hinweis, wo keine Fahrräder abgestellt werden sollen, sieht der BA 2 aus stadtgestalterischen Gründen kritisch. Er bevorzugt andere Wege der Bewusstseinsbildung zu diesem Problem, z.B. Kinospots oder die Nutzung der Infoscreens in U-Bahnhöfen und auf den Monitoren des ÖPNV.

7. Der BA 2 wünscht sich eine flächendeckende Umsetzung von Gehwegnasen und die damit verknüpfte Schaffung von dezentralen Fahrradstellplätzen. Die Gehwegnasen sollten für Fußgängerinnen und Fußgänger gut nutzbar sein, d.h. der Abstand zu den Fahrradparkern großzügig bemessen sein.

8. Der BA 2 fordert mit Nachdruck die Realisierung von Fahrrad-Service-Stationen, Fahrradgaragen und Fahrradstellplätzen am Hauptbahnhof. Auch Interimslösungen sollten angegangen

werden. Beim Regionalzughalt Poccistraße sind frühzeitig Fahrradabstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl und hoher Qualität einzuplanen.

9. Die Fördersumme zur Bezuschussung privater Stellplätze bei Bestandsbauten ist mit 25.000 EUR für das gesamte Stadtgebiet zu gering angesetzt. Der BA 2 fordert hier ca. 25.000 EUR pro Stadtbezirk und Jahr.

10. Die für den Holzplatz/die Holzstraße und Ecke Dreimühlen-/Reifenstuelstraße vorgesehenen Maßnahmen werden begrüßt. Der BA möchte jedoch in die Detailplanung eingebunden werden. Die Schwierigkeit der Erstellung von einer Abstellanlage an der Hackerbrücke sieht der BA ebenfalls. Im Rahmen einer statischen Ertüchtigung der Bahnsteigüberdachung der S-Bahn-Station Hackerbrücke sollten jedoch längerfristig Abstellmöglichkeiten auf dem Bahnsteigdach vorgesehen werden. Weiteren zukünftigen Bedarf sieht der BA bei der Berufsschule/ Kulturzentrum in der Ruppertstraße und beim Volkstheater.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

zu Punkt 1: Das unter 3.1.1 „Allgemeine Vorgaben“ dargestellte Verhältnis Fahrradabstellplätze zu Kfz-Parkplätzen auf öffentlichen Verkehrsflächen soll im Zuge der Bauleitplanung als Anhaltspunkt dienen, um bereits frühzeitig die Schaffung von Fahrradstellplätzen zu berücksichtigen. Es handelt sich hierbei um keine starre Größe sondern ist als Richtwert gedacht. Aus diesem Grund ist eine pauschale Übernahme des Verhältnisses in Bestandsgebiete nicht zielführend, da jeder einzelne Standort individuell, bezüglich des Bedarfs an Fahrradstellplätzen, in Abwägung mit anderen Anforderungen und unter Einbeziehung entsprechender Lösungsmöglichkeiten, betrachtet wird. Bei kleinteiligen Neubauvorhaben in

Bestandsquartieren kann, so wie auch sonst in diesem Bereich, je nach Bedarf und Möglichkeit stets geprüft werden, ob eine Erhöhung des Angebots an Fahrradabstellplätzen im Straßenraum notwendig ist oder nicht. Zudem kann die Schaffung von Besucherplätzen für Fahrräder in Bestandsgebieten auf Wunsch und/oder in Abstimmung mit dem örtlichen Bezirksausschuss sowie unter Abwägung aller vorhandenen Flächenansprüche an den Parkraum bei ausreichender Breite der vorhandenen Parkstände auch in Bestandsgebieten ausgeweitet werden.

Zu Punkt 2: Ebenso wie in der Stellungnahme zu Punkt 1 empfiehlt die Stadtverwaltung bei diesem Thema eine Einzelbetrachtung statt eine pauschale Erhöhung dieser Richtzahl. Einen Abstellplatz für Sonderfahrräder benötigt wesentlich mehr Fläche als ein herkömmlicher Fahrradabstellplatz, sodass eine pauschale Erhöhung des Abstellangebots für Sonderfahrräder zwangsläufig nur zulasten der Gesamtanzahl an realisierbaren Fahrradabstellplätzen realisiert werden kann. Zudem sollen zunächst Erfahrungswerte gesammelt werden, auf deren Basis eine Ausweitung der Richtzahl bei entsprechendem Bedarf möglich ist.

zu Punkt 3:

Die Stadtverwaltung begrüßt die positive Haltung des Bezirksausschusses bzgl. der Pilotversuche. Der Sinn von Pilotprojekten ist es, Projektideen an einzelnen Stellen auf Ihre Auswirkungen zu testen. Zudem binden die im vorliegenden Grundsatzbeschluss angekündigten weiteren Projekte das Personal bereits vollständig. Eine Ausweitung der Projekte ist daher aus Sicht der Stadtverwaltung erst nach ersten positiven Ergebnissen möglich. Die auf Basis der Anträge aus dem 09. Stadtbezirk Neuhausen-Nymphenburg vorgeschlagenen Standorte liegen an nur zwei Orten. Daher ist es durchaus möglich, bei geeigneten Vorschlägen für den dritten Pilotversuch einen Standort im Stadtbezirk 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt zu wählen.

zu Punkt 5:

Hierzu teilt das Baureferat auf Anfrage des Referates für Stadtplanung und Bauordnung folgendes mit: Wie im vorliegenden Beschlussentwurf unter ‚Punkt 3.1.3 Entfernung von Schrott- und aufgegebenen Rädern im öffentlichen Straßenraum‘ aufgeführt, wurde mit dem Beschluss des Bauausschusses ‚Verbesserung der Abstell-situation für Fahrräder‘ vom 04.10.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06809) eine jährliche bzw. halbjährliche Entfernung von mutmaßlich aufgegebenen Rädern und Schrotträdern aus allen Fahrradabstellanlagen beschlossen. Hierzu beauftragte das Baureferat die P+R Park & Ride GmbH München.

Wie im Schreiben des Baureferates vom 23.04.2018 an den BA 2 dargelegt, führt das Baureferat mit der P+R Park & Ride GmbH München aktuell die Evaluation der Erfahrungen durch und wird im Anschluss daran den Stadtrat über die Ergebnisse informieren und mögliche Verbesserungsmaßnahmen vorlegen. Hier wird auch das Thema ‚Schrotträder und aufgegebene Fahrräder außerhalb von Fahrradabstellanlagen‘ behandelt.

Bis dahin entfernt das Baureferat weiterhin außerhalb der Fahrradabstellanlagen in Einzelfällen verkehrsgefährdend abgestellte und eindeutig als Schrottrad erkennbare Fahrräder.

zu Punkt 6:

Aus Sicht der Stadtverwaltung sind die angedachten Aufkleber kein Eingriff in die Stadtgestaltung, da diese in ihrem kleinen Format am Laternenmast o.ä. angebracht keine

wesentlich Beeinflussung des Straßenbildes zur Folge haben. Daher wird vorgeschlagen, weiterhin das Projekt versuchsweise zu starten und die Wirkung auf das Verhalten der Radfahrenden sowie auf die Stadtgestalt zu evaluieren. Die vom Bezirksausschuss vorgeschlagenen Ideen der Bewusstseinsbildung können als Ergänzung geprüft werden, stellen aber keinen Ersatz für die Projektidee dar. Sie werden dem Kreisverwaltungsreferat mit der Bitte um Prüfung zur Umsetzbarkeit und Wirksamkeit im Rahmen der Entwicklung einer zukünftigen Mobilitätskampagne weitergeleitet.

zu Punkt 7:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung verweist hierzu auf die Ausführungen und Begründungen zu Punkt 5.2 der vorliegenden Beschlussvorlage.

zu Punkt 8: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung steht im permanenten Kontakt mit der Deutschen Bahn AG sowie den weiteren Projektpartnerinnen und -partner, um die Belange des Fahrradparkens frühzeitig und nachdrücklich einzubringen.

zu Punkt 9:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung verweist hierzu auf die Ausführungen und Begründungen zu Punkt 9 der vorliegenden Beschlussvorlage. Demnach wird zuerst ein Konzept zum Mitteleinsatz sowie zur Erteilung der Zuwendung erstellt. Sollte sich perspektivisch herausstellen, dass weitaus mehr Fördermittel notwendig sein werden, ist über eine andere Finanzquelle nachzudenken, da die Nahmobilitätspauschale für eine Vielzahl anderer Projekte im Radverkehr benötigt wird. Dieser Schritt erscheint erst dann sinnvoll, wenn erste Erfahrungen mit dem Förderprogramm gesammelt worden sind.

zu Punkt 10:

Der Bezirksausschuss des 02. Stadtbezirks Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt wird satzungsgemäß in die Planungen eingebunden. Der Bezirksausschuss kann zudem stets Wünsche zur Schaffung von Radabstellanlagen in Form von Anträgen an die Stadtverwaltung herantragen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 03 Maxvorstadt hat dem Entwurf der Vorlage mit der Maßgabe einer zeitnahen Umsetzung einstimmig zugestimmt.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 09 Neuhausen-Nymphenburg hat keine Einwände und der Vorlage zugestimmt. Er bittet darüber hinaus um Rückmeldung zum Sachstand bezüglich der Errichtung von Fahrradabstellanlagen an den S-Bahnhöfen Donnersbergerbrücke und Hirschgarten, da hier aus Sicht des Bezirksausschusses dringende Lösungen erforderlich sind.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Zur Donnersbergerbrücke gibt es im Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Bezug auf Fahrradparken derzeit keine neuen Überlegungen und keine räumlich verorteten Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG.

Am Haltepunkt Hirschgarten bedarf es noch weiterer Abstimmungen im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für die 2S-Bahnstammstrecke und den hierfür erforderlichen Flächen für die Baustraße.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 17 Obergiesing hat keine Einwände.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 01 bis 25 haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Den im Kapitel 3.1.1 beschriebenen allgemeinen Vorgaben zur Planung und Errichtung von Fahrradabstellanlagen wird zugestimmt:
Fahradabstellmöglichkeiten müssen vom Grundsatz her durch Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer auf Privatgrund errichtet werden.
Fahradabstellanlagen im öffentlichen Raum können grundsätzlich errichtet werden
 - bei Vorliegen eines Bedarfs durch die Allgemeinheit und grundsätzlicher Zuständigkeit der Landeshauptstadt München, sowie wenn gleichzeitig dieser Bedarf nicht auf Privatgrund gedeckt werden kann.
 - Eine Abstimmung mit anderen Nutzungsanforderungen hat zu erfolgen.
 - Für eine über das bisherige Gutachten hinausgehende Behandlung von Standorten wird das Fahrradstellplatzkonzept durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ und anderen betroffenen Dienststellen regelmäßig nach Bedarf und entsprechend den oben genannten Vorgaben fortgeschrieben.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird entsprechend den Vorgaben in Kap. 3.1.1 schon frühzeitig, d.h. auf der Ebene der Bauleitplanung im Rahmen der dort bestehenden Möglichkeiten die Notwendigkeit, Fahrradabstellanlagen zu schaffen, aufgreifen.
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Baureferat bei von der Landeshauptstadt München neu zu errichtenden Fahrradabstellanlagen für mehr als 50 Räder zu prüfen, ob jeweils 2 Abstellplätze für Sonderfahrzeuge bzw. Gespanne mit Anhänger mit einer Gesamtlänge von 4 m und einer Breite von 1 m je Abstellplatz möglich sind.
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird darüber hinaus beauftragt, die offenen Fragen zur Errichtung von Abstellanlagen für Lastenräder gemeinsam mit den betroffenen Referaten und anhand eines ersten Pilotstandortes zu klären und einen oder mehrere Abstellplätze umzusetzen (vgl. Kap. 5.8).
3. Entsprechend den Ausführungen zu temporären Fahrradabstellanlagen in Kap. 3.1.2 und 5.1 wird die Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ beauftragt, unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung drei geeignete

Standorte für saisonale Fahrradabstellanlagen zu prüfen, mit den betroffenen Bezirksausschüssen abzustimmen und in der Radlsaison 2019 umzusetzen. Kurz vor Ablauf der Pilotphase wird dem Stadtrat auf Basis der Erfahrungen ein Vorschlag zum grundsätzlichen Umgang mit der Thematik zur Entscheidung vorgelegt.

Die Verwaltung wird zudem beauftragt, bis zu drei geeignete Standorte für das Konzept des „Flex-Parkens“ zu prüfen, mit den betroffenen Bezirksausschüssen abzustimmen und in der Radlsaison 2019 umzusetzen. Kurz vor Ablauf der Pilotphase wird dem Stadtrat auf Basis der Erfahrungen ein Vorschlag zum grundsätzlichen Umgang mit der Thematik zur Entscheidung vorgelegt.

4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Baureferat ein Verfahren zur weiteren Pflege der Datenbasis zum Fahrradparken zu entwickeln (vgl. Kap. 3.1.5).
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Stadtrat über die Ergebnisse der Evaluierung der Standorte des Fahrradstellplatzkonzeptes Bericht zu erstatten (vgl. Kap. 3.1.6).
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Aktion „Bitte hier nicht parken“ zu konzipieren und umzusetzen (vgl. Kap. 3.1.7).
7. Bezüglich der Vorgehensweise bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen an reinen S-Bahnhalten wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, sich unter Mithilfe des Baureferates weiterhin um ein gemeinsames Vorgehen mit dem Freistaat Bayern und den Verkehrsunternehmen zu bemühen, um insbesondere für die Nutzung von Flächen, die im Eigentum der Deutschen Bahn AG liegen, praktikable Lösungen zu finden (vgl. Kap. 3.2.2). Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Fällen, in welchen keine finanzielle Beteiligung der Deutschen Bahn und / oder des Freistaats Bayern erreicht werden kann, über die Realisierung der Fahrradabstellanlage eine Entscheidung herbeizuführen (vgl. Kap.3.2.2).
8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, ein Gutachten zur Optimierung der Fahrradabstellsituation im Umfeld der innerstädtischen Fußgängerzonen zu beauftragen und daraus resultierende Verbesserungsvorschläge in Abstimmung mit dem Baureferat und den betroffenen Bezirksausschüssen umzusetzen (vgl. Kap. 3.2.4). Hier werden auch die Umnutzung vorhandener Kfz-Parkgaragen und dortige Einsatzmöglichkeiten von Fahrradboxen geprüft.
9. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird entsprechend den Vorgaben aus Kap. 5.2 beauftragt, die Konzeption für ein Förderprogramm zur Errichtung von Fahrradstellplätzen auf Privatgrund (im Altbestand) zu erstellen und umzusetzen. Die Finanzierung erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird zusätzlich beauftragt, gemeinsam mit dem Baureferat und der Stadtkämmerei die notwendigen Verfahrensschritte zur Ermöglichung der Bezuschussung von Maßnahmen auf Privatgrund z.B. aus dem Budget der Nahmobilitätspauschale durchzuführen. Die Kosten hierfür werden 2019 detailliert abgeschätzt und im Rahmen der Mittelanmeldungen im Lenkungsreis

Radverkehr zur Entscheidung vorgelegt werden. Die Gesamtfördermittel aus der Nahmobilitätspauschale werden auf 25.000 € jährlich begrenzt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird zudem beauftragt, im Rahmen der Evaluierung des Förderprogramms eine Ausweitung auf 10.000 Abstellplätze auf Privatgrund sowie deren Finanzierung aus Stellplatzablösemitteln zu prüfen.

10. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, gemeinsam mit der P+R GmbH und in Abstimmung mit dem Baureferat eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzung von automatischen Fahrradparkanlagen in München durchzuführen. Die Finanzierung des notwendigen Gutachtens erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale (vgl. Kap. 5.5).
11. Das Baureferat wird gebeten, ein Planungskonzept für die provisorische Nutzung der Fußgängerunterführung Paul-Heyse-Straße/Arnulfstraße zu erarbeiten. Die Finanzierung i.H.v. 25.000 € erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale (vgl. Kap. 5.2).
12. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, weiterhin zu prüfen, ob die Ausstellung „FAHR RAD! Die Rückeroberung der Stadt“ in München gezeigt werden kann und dies ggf. umzusetzen (vgl. Kap. 5.9).
13. Der Antrag Nr. 08-14 / A 00241 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ RL vom 21.08.2008, aufgegriffen im Beschluss zum Fahrradstellplatzkonzept vom 06.07.2010, ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04233 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ RL vom 07.05.2013 ist damit auch bezüglich der bislang noch aufgegriffenen Antragspunkte 9, 10 und 11 und somit vollständig geschäftsordnungsgemäß behandelt.
15. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00418 von Frau StRin Bettina Messinger und Frau StRin Beatrix Zurek vom 11.11.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
16. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01680 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Kristina Frank, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Amlong, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn StR Herbert Danner, Herrn StR Dr. Michael Mattar, Herrn StR Thomas Ranft, Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Brigitte Wolf vom 18.12.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
17. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02301 der ÖDP vom 08.07.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
18. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02465 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 15.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
19. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02466 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung vom 15.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
20. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02388 der Stadtratsfraktion Die Grünen/ Rosa liste vom

08.08.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

21. Der Antrag Nr. 14-20 / B 02536 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 17.05.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
22. Der Antrag Nr. 14-20 / B 02767 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing vom 13.09.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
23. Der Antrag Nr. 14-20 / B 03728 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 Maxvorstadt vom 22.06.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
24. Der Antrag Nr. 14-20 / B 03885 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 31.07.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
25. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03461 der Stadtratsfraktion BAYERNPARTEI vom 10.10.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
26. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03523 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 26.10.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
27. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03782 vom 01.02.2018 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
28. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03783 vom 01.02.2018 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
29. Der Antrag Nr. 14-20 / B 03728 vom 26.02.2018 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
30. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04073 vom 14.05.2018 der ÖDP und DIE LINKE ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
31. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04190 vom 31.07.2018 von der Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herr StR Gerhard Mayer vom 19.6.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
32. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04361 der Fraktion DIE GRÜNEN/RL ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
33. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04421 vom 04.09.2018 von Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Sabine Bähr, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
34. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04462 vom 21.09.2018 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

35. Der Antrag Nr. 14-20 / B 05335 vom 09.10.2018 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
36. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (2x)
3. An die Bezirksausschüsse 01 bis 25
4. An das Baureferat G
5. An das Baureferat H
6. An das Baureferat T
7. An das Baureferat T1
8. An das Baureferat T2
9. An das Baureferat V
10. An das Baureferat VR
11. An das Kreisverwaltungsreferat
12. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
13. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
14. An die Stadtwerke München GmbH/MVG
15. An die MVV GmbH
16. An die P+R Park & Ride GmbH München
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 2
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HAI/01 BVK
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

24. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I-31-1

Am
Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3