



München, 25.09.2018

Verkehrspolitisches Gesamtkonzept für den 19. Stadtbezirk

Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln

Stellungnahme

Vorwort

Der Bezirkssausschuss 19 (BA 19) bedankt sich beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung für die gewährte Fristverlängerung und bei den Sachbearbeiter*innen der beteiligten Referate für die Berücksichtigung der Anfragen und Anregungen aus dem Bürgerworkshop vom 5.12.2015 und die Erarbeitung eines Entwurfs für eine Beschlussvorlage des Stadtrats.

Der BA 19 bedankt sich auch bei den Bürgerinnen und Bürgern des Stadtbezirks, die durch Vorschläge in der Bürgerwerkstatt am 05.12.2015 und durch Fragen und Stellungnahmen zu dieser Beschlussvorlage Lösungsvorschläge eingereicht haben.

Positiv wird in der Beschlussvorlage die detaillierte Abarbeitung aller Vorschläge aus der Bürgerwerkstatt vom 05.12.2015 gesehen. Die Auflistung und Bewertung der Vorschläge ist für die Zukunft eine wertvolle Dokumentation, da erfahrungsgemäß viele Vorschläge immer wieder angeregt werden.

Einleitend weist der BA 19 darauf hin, dass das nach nunmehr fünf Jahren vorgestellte "Konzept" vornehmlich mit Verwunderung und Enttäuschung aufgenommen wurde. Gerade in Anbetracht des zeitlichen Ablaufs war zu Recht erwartet worden, konkrete Lösungen für die Fragestellungen vorzufinden, die den eigentlichen Ausgangspunkt für die Erstellung des Verkehrskonzepts darstellten.

So heißt es bereits in der Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11531 vom 19.03.2013(!):

„Die Verwaltung bleibt beauftragt, verkehrslenkende und verkehrssteuernde Maßnahmen zur Verkehrsentlastung des Ortskerns Forstenried zu prüfen und Chancen zur Verringerung des Individualverkehrs im Rahmen der Entwicklung eines betrieblichen Verkehrs- und Mobilitätsmanagements zu nutzen.“

Die vom Stadtrat der Landeshauptstadt München am 19.03.2013 gestellte Aufgabe „im Rahmen eines Gesamtkonzeptes sämtliche möglichen Alternativen verkehrslenkender, verkehrssteuernder und baulicher Art zur Entlastung des 19. Stadtbezirkes von dem zunehmenden Durchgangs-/Transitverkehr in Südost-Nordwest-Richtung zu prüfen“ wurde nicht erfüllt. Es gibt keine neuen Ideen oder Vorschläge den drohenden Verkehrsinfarkt zu verhindern!

Weder für den Ortskern Forstenried, noch für die weiteren Verkehrsbrennpunkte des Stadtbezirks sind Lösungsvorschläge erkennbar, die den Durchgangsverkehr auf Grundlage des Konzepts unmittelbar reduzieren würden. Die als Teil des Konzepts benannte Verkehrsflussmessung wurde längst vorgestellt und diskutiert und hätte aus Sicht des BA bereits als Erkenntnisgrundlage für konkrete Maßnahmen dienen müssen, die für sich genommen jeweils Teil des Konzepts sein sollten.

Außerdem kritisiert der BA 19, dass selbst einige Empfehlungen von Bürgerversammlungen noch in der vorliegenden Beschlussvorlage mit einem Verweis auf das Verkehrskonzept abgetan werden, obwohl sowohl im Antrag der Referentin als auch im weiteren Text der Beschlussvorlage keinerlei Konsequenzen zu den Bürgeranträgen enthalten sind. Der BA 19 kritisiert folglich, dass die Verwaltung noch in der Beschlussvorlage - beispielsweise bei der Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 08-14 / E 01327 - auf das „verkehrspolitische Gesamtkonzept für den 19. Stadtbezirk“ verweist, dann aber keinerlei Verbesserungsvorschläge zu den meisten eingebrachten Bürgeranträgen erarbeitet oder zumindest prüft. Leider ist die Erstellung eines Konzepts, das wegweisende, nachhaltige Festlegungen für die zukünftige Entwicklung der Mobilität im 19. Stadtbezirk treffen könnte, im Rahmen der langwierigen Abstimmungen der Referatsleitungen untereinander und der fehlenden Abstimmungen zwischen den Referaten in den Hintergrund geraten.

Die Verwaltung stellt im Abschnitt 2.3 der Beschlussvorlage Fazit und Schlussfolgerung aus der Flussverfolgung und der Verkehrsbefragung fest, dass „deutlicher Handlungsbedarf“ bei Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr besteht und es ferner auch „einen klaren Auftrag, den ÖPNV attraktiver zu gestalten“, gebe. Dies sieht der Bezirksausschuss genauso. Allerdings müssen dann aber auch die entsprechenden Schritte zeitnah eingeleitet und/oder dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Dass die Verwaltung stattdessen hauptsächlich auf weitere Untersuchungen (z.B. Machbarkeitsstudie Bleibtreststr./Wilhelm-Leibl-Str.) und Projekte in der Zeit nach 2021 verweist, ist angesichts der fünfjährigen Bearbeitungszeit viel zu wenig. Die zuständigen Referate waren seit Jahren über die konkreten Probleme im südwestlichen Solln informiert und es wäre zu erwarten gewesen, auch diesbezüglich konkrete Maßnahmen vorzuschlagen.

Die Möglichkeit der Adaption von Erkenntnissen eines vergleichbaren Konzepts im Münchner Norden für den südlichsten Stadtbezirk wurde offenbar nicht ins Auge gefasst.

Für ein Verkehrskonzept zwingende Bausteine wie ein Mobilitätsmanagementkonzept und ein Radwegekonzept hätten bereits jetzt Teil der Ausführungen sein müssen. Das Verkehrskonzept enthält keine Lösungen für maßgeblich den Verkehr beeinflussende Verbindungen, wie z.B. die Neurieder Str. oder die problematische Ost-West-Verbindung zwischen Solln und Harlaching. Gänzlich fehlt eine übergreifende Vision, wie der Verkehr in 10 oder 20 Jahren aussehen soll. Grundsätzliche Fragestellungen wie z.B. „Wollen wir die Fußgängerfreundlichkeit im Quartier erhöhen, wollen wir den

Radverkehr und/oder ÖPNV weiter stärken, welche Mobilitätssysteme wollen wir zukünftig etablieren“ fehlen. Auf dieser Basis hätte man richtungsweisende Maßnahmen ableiten können.

In den letzten Jahren hat der BA 19 sich mit eigenen Anträgen zum Verkehr zurück gehalten und auch viele Anträge von Bürgerinnen und Bürgern mit Verweis auf das Verkehrskonzept zurück gestellt. Der BA 19 ist nicht bereit, Einzelmaßnahmen mit Verweis auf das Verkehrskonzept weiter zu verzögern. Vielmehr wird er versuchen mehrheitsfähige Einzelmaßnahmen durch eigene Anträge zeitlich zu beschleunigen (z.B. geplante Radwegverbindungen).

Deshalb obliegt es dem BA 19, im Folgenden ohne Gewähr auf Vollständigkeit zentrale Punkte für die zukünftige Mobilität im Stadtbezirk zu benennen.

Anmerkungen zur Beschlussvorlage

Hinweis: Seitenzahlen beziehen sich auf die PDF-Nummerierung der Beschlussvorlage

Seite 11, Kapitel 2 (Sachstand und Verfahren)

Stäblistraße / Forstenrieder Allee / Liesl-Karlstadt-Straße nicht in Sekundärnetz aufnehmen

Der BA 19 widerspricht der Forderung der Verwaltung, den Straßenzug Stäblistr. - Forstenrieder Allee - Liesl-Karlstadt-Str. als Hauptverkehrsrouten in das Sekundärnetz des aktualisierten Verkehrsentwicklungsplans aufzunehmen. Dieses Vorgehen würde die Verkehrsproblematik auf den benannten und angeschlossenen Straßenzügen verschlimmern statt verbessern. Durch die Aufstufung werden Eignungen als Hauptstraßen vorausgesetzt, die in nahezu keinem der besagten Straßenzüge vorliegen. Da insbesondere die Liesl-Karlstadt-Str., aber auch die Forstenrieder Allee im alten Ortskern Forstenrieds über ihre Belastungsgrenzen befahren werden, wird nach einer Hochstufung des Straßenzugs noch mehr Verkehr nach Forstenried drängen, aber aufgrund der mangelhaften Aufnahmefähigkeit in die benachbarten Wohngebiete ausweichen.

Stäblistraße / Forstenrieder Allee / Liesl-Karlstadt-Straße keine Staatsstraße

Die im direkten Zusammenhang mit den ehemaligen Durchstichplänen stehende Aufstufung des Straßenzugs Stäblistr. - Lochhamer Str. zur Staatsstraße 2344 muss rückgängig gemacht werden. Die zugrundeliegenden Planungen des Stäblistdurchstichs sind obsolet und eine Schließung des MIV-Hauptverkehrsnetzes ist kein verkehrspolitisch sinnvolles Ziel. Die Verwaltung bittet deshalb die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren nach Löschung des Straßenzugs Lochhamer Str. - Stäblistr. - Forstenrieder Allee als Hauptverkehrsrouten im Sekundärnetz im VEP - um Herabstufung der Staatsstraße 2344 in diesem Bereich. Außerdem sind die Lochhamer Str., Stäblistr. und Forstenrieder Allee schon aufgrund ihrer Beschaffenheit für die Führung von Durchgangsverkehr und das übergeordnete Straßennetz untauglich.

Ausweisung Wohngebiet als Grünverbindung

Der Ausweis der ehemaligen Trasse als Grünverbindung im FNP kann nicht auf dem gesamten Areal erfolgen, da dort bereits zahlreich Wohngebäude genehmigt sind oder noch in Genehmigung befinden. Der BA 19 unterstützt jedoch eine möglichst weitgehende Ausweisung als Grünverbindung und fordert weiter die Realisierung des beantragten Angers für Forstenried (vgl. Antrag 14-20 / B 01096 des BA 19 vom 14.04.2015).

Seite 20, Kapitel 2.4 (Mobilitätsmanagement als Baustein)

Wenn mit dem Mobilitätsmanagement 5% vom MIV auf den Umweltverbund umsteigen und von einem Bevölkerungswachstum von 20% im 19. Stadtbezirk auszugehen ist, bedeutet dies bei ansonsten gleichem Nutzungsverhalten dennoch eine erhebliche Zunahme des MIV. Dies muss auch deutlich gemacht werden. Umso wichtiger ist ein konzeptionell durchdachtes und wirkungsvolles Mobilitätsmanagement. Dies hätte bereits Bestandteil des Verkehrskonzeptes sein müssen.

Seite 25, Kapitel 3.1 (Fuß-/Radwegverbindung ehemaliger Durchstich)

Die anzustrebende durchgängige Rad- und Fußverbindung in Forstenried soll nicht, wie in der Beschlussvorlage genannt, über die Bauweberstr. an die Unterführung in Fortführung der Züricher Str. angebunden werden. Für diese Radroute besteht bereits eine zumindest annehmbare Verbindung. Wichtig ist die grundstücksrechtliche Sicherung einer möglichst geradlinigen Radverbindung insbesondere zwischen dem Kreuzungspunkt Stäblistr./Forstenrieder Allee auf östlicher und dem Zusammen treffen von Rothspitz-, Sperl- und Bauweberstr. auf westlicher Seite. Sollten für die westlich der Rothspitz- bzw. Sperlstr. liegenden Grundstücke keine gütlichen Vereinbarungen mit den Grundstückseigentümer*innen getroffen werden können, kann der bereits für den Autoverkehr gesperrte und entsprechend abgepollerte Bereich der Bauweberstr. als Radwegführung genutzt werden. Die dahinter liegenden Straßenzüge sind dank ihrer Abhängung von der Liesl-Karlstadt-Str. problemlos für Radfahrer*innen nutzbar. Das Ziel der Rad- und Fußverbindung muss es jedoch sein, über die Brücke am Neurieder Kreisel die BAB niveaugleich zwischen Liesl-Karlstadt-Str. und Neurieder Str. zu überqueren. In Vorbereitung des geplanten Umbaus des Neurieder Kreisels ist darauf Wert zu legen. In Kombination mit der von Bürgerinnen und Bürgern seit langem geforderten Verengung des Flaschenhalses, also der momentan für ein paar Meter zweispurig geführten MIV-Einreise in die Liesl-Karlstadt-Str. in östliche Richtung, sollten sich Optionen für eine angemessene Radverkehrsführung ergeben.

Seite 23 ff., Kapitel 3.1 (vorgeschlagene Maßnahmen)

Der BA 19 stimmt den unter 3.1 vorgeschlagenen Maßnahmen (Verkehrsgutachten Wilhelm-Leibl-Str, Rad-/Fußwegverbindungen Forstenried) zu.

Seite 31 f., Kapitel 4.2.1 (Verkehrsberuhigung Stäblistraße, Lochhamer Straße und Siemensallee)

Der Bürgerversammlungsantrag von 2012 bezieht sich explizit auf die Auswirkungen des Durchstichs Stäblistr. und es wird argumentiert, dass die Verkehrsprobleme mit

dem Wegfall der Planung Stäblistr. und diesem verkehrspolitischen Gesamtkonzept dem BV-Antrag entsprochen wird. Der BA 19 teilt diese Meinung nicht, sondern sieht weiterhin erhebliche Probleme in diesem Straßenzug.

Seite 32, Kapitel 4.2.2 (Neurieder Kreisel)

Zunächst ist die Beschlussvorlage an dieser Stelle mit aktuellen Ergebnissen zu aktualisieren, da die Oberfläche des Luise-Kiesselbach-Platzes jetzt hergestellt ist. Der BA 19 besteht auf die von der Stadt zugesagte Umsetzung seines Beschlusses, den Knotenpunkt Neurieder Kreisel neu zu gestalten. Die vermutete Entlastung durch den Luise-Kiesselbach-Platz-Tunnel ist nicht eingetreten. Das Gegenteil ist der Fall!

Auf Seite 15 der Beschlussvorlage spricht die Verwaltung selbst von einem Verlagerungspotential des MIV auf die Boschetsrieder Str.. Sinnvollerweise kann dies aber nur über die BAB 95 und nicht über den alten Ortskern von Forstenried erfolgen, weshalb ein entsprechender Umbau des Neurieder Kreisels unausweichlich erscheint. Dagegen ist auch der mehrmals in der Vorlage von Seiten der Verwaltung vorgebrachte hohe Anteil des Zielverkehrs im Stadtbezirk, der momentan über die Liesl-Karlstadt-Str. einfährt, kein schlüssiges Gegenargument, da die Ziele im Stadtbezirk auch über die wesentlich besser ausgebauten Straßen (Boschetsrieder Str., Aidenbachstr., Drygalski-Allee) erreicht werden können. Es ist richtig, dass sich das Ziel eines Autofahrers durch einen Umbau am Neurieder Kreisel nicht ändert. Aber ebenso richtig ist, dass sich der zu ändernde Verkehrsfluss auf dafür ausgelegten Straßen wesentlich verträglicher für den Stadtbezirk gestalten würde.

Seite 33, Kapitel 4.2.6 (Verkehrsentlastungskonzept Forstenried)

Der BA 19 kann nicht nachvollziehen, wie durch diese Beschlussvorlage eine Verkehrsentlastung für Forstenried erreicht wird. Die Behauptung, dass der BV-Empfehlung entsprochen werden kann, entbehrt jeder Grundlage.

Seite 35, Kapitel 4.2.9 (Sperrung Schwerlastverkehr über 7.5t in der Lochhamer Straße)

Die Aussage vom KVR ist keineswegs nachzuvollziehen. „Wenn eine permanente polizeiliche Überwachung nicht möglich ist, kann eine derartige Sperre nicht zum gewünschten Ergebnis führen“. Diese seitens des KVR aufgestellte Schutzbehauptung bedeutet aus Sicht des BA 19, dass verkehrslenkende Maßnahmen ohne polizeiliche Kontrolle nicht mehr umgesetzt werden könnten. Weiterhin wird ausgeführt, dass solche „verkehrsbeschränkende und verkehrsordnende Maßnahmen erfahrungsgemäß nicht erfolgsversprechend sind.“ Das würde bedeuten, dass generell keine solchen Maßnahmen angeordnet werden würden, ob mit oder ohne polizeiliche Kontrolle. Auch wäre eine Differenzierung der Maßnahmen angebracht: zwischen Durchfahrtsbeschränkungen und -sperrungen sowie zwischen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 und Tempo 30 Zonen.

Seite 40, Antrag der Referentin

Punkt 2: Der BA 19 lehnt die Übernahme des Straßenzuges Stäblistr. - Forstenrieder Allee - Liesl-Karlstadt-Str. als Hauptverkehrsrouten in das Sekundärnetz in den zu aktualisierenden Verkehrsentwicklungsplan ab.

Punkt 4: Absatz 1 und 2 wie Referentin

Absatz 3 (Änderungsantrag):

Sollte eine durchgängige Rad- und Fußwegverbindung auf dem ehemaligen Trassenbereich des Stäblistraßen-Durchstichs nicht erreichbar sein, ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den beteiligten Referaten, auf jeden Fall eine Route für Fußgänger und Radfahrer zu realisieren, die die Wohngebiete nördlich der Liesl-Karlstadt-Str. mit der Grundschule, den Kitas, der Kirche und dem Schwimmbad an der Forstenrieder Allee bzw. Stäblistr. verbindet. Die für diesen Fall vorgesehene Ausweichroute über die Bauweberstr. mit einer Weiterführung nach Westen erfüllt diese Aufgabe nicht.

Punkt 5: Der Antrag der Referentin sollte um den Satz „Die Finanzierung erfolgt aus dem Referatsbudget“ ergänzt werden.

Punkt 13: Der Antrag der Referentin sollte um den Satz „Der BA 19 wird frühzeitig in die Erstellung des lokal angepassten Konzepts eingebunden“ ergänzt werden.

Punkt 14a: Die LHM setzt sich beim zuständigen Gesetzgeber dafür ein, dass zukünftig Parklizenzierungsgebiete in der gesamten Stadt ausgewiesen werden können.

Punkt 14b: Die LHM setzt sich für einen SPNV (Schienen-Personen-Nahverkehr)-Haltepunkt Menterschwaige ein.

Punkt 14c: Die LHM forciert die Einführung eines Schnellbussystem von den im Südwesten liegenden Gemeinden zu U-Bahnhöfen.

Punkt 36: Der Antrag der Referentin sollte lauten: „Dieser Beschluss unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.“

Weitere Vorschläge

Generell

Modal-Split

Beim Modal-Split ist eine Verlagerung des Verkehrs vom Auto zum Fahrrad anzustreben und der BA 19 strebt folgendes Ziel an (vgl. 2017 Deutscher Bundestag): Der Anteil des MIV soll von 32% (2017) auf 25% (2023) reduziert werden und der Anteil des Fahrradverkehrs von 17% (2017) auf 25% (2023) erhöht werden.

ÖPNV

Die Landeshauptstadt München muss sich vorerst von der kostendeckenden Bewirtschaftung der MVG verabschieden. Durch das rasante Einwohnerwachstum Münchens ist ein **Investitionsstau** entstanden, der durch massive Mittelfreigabe des Stadtrats aufgeholt werden muss. Es kann nicht sein, dass eine Stadt mit über 1,5 Mio. Einwohner*innen mit einem ÖPNV-Netz unterversorgt ist, welches sich im Wesentlichen auf den Ausbaustatus der 1990er Jahre bezieht, als München noch 25 % weniger Einwohner*innen und damit 25 % weniger potentielle ÖPNV-Nutzer*innen hatte. Dabei ist das Augenmerk nicht auf langfristige und teure Leuchtturmprojekte zu legen, sondern auf die **kurzfristige Vergrößerung der Angebotsbreite**.

Tram

Die Akzeptanz von Trambahnen in der Bevölkerung ist weiter hoch, wie auch das Ergebnis der Verkehrsbefragung zeigt: „In der Verkehrsbefragung zeigte sich, dass viele die schienengebundenen Verkehrsmittel als Alternative zum PKW sehen.“

(Beschlussvorlage S. 14, 1. Satz unter 2.5)

Nicht nur die seit langem ersehnte Tram-Westtangente ist schleunigst zu realisieren, sondern es sind auch bereits Fortführungen über die Aidenbachstr. hinaus einzuplanen. Insbesondere eine Verlängerungsoption zum S-Bahnhof Solln oder zumindest bis zur S-Bahn-Station Siemenswerke, ggf. mit Haltestelle / Wendemöglichkeit am Eingang Siemens-Sportpark in der Siemensallee, ist bereits jetzt vorzumerken.

Bus

Kurzfristig ist in die Anschaffung weiterer schadstoffarmer bis -freier Busse zu investieren, die vornehmlich als Expresslinien das mangelhafte tangentielle Streckennetz ertüchtigen. Hierfür sieht der BA 19 vor allem bei der Linie 134, einer wesentlichen Ost-West-Verbindung in unserem Stadtbezirk, dringenden Handlungsbedarf. Eine zusätzliche, erweiterte Expressversion könnte so die U-Bahnhöfe Harras (Anschluss an bestehenden Expressbus), Aidenbachstr., Obersendling und Fürstenried West mit dem S-Bahnhof Solln verbinden. Es sind in diesem Zusammenhang Verhandlungen mit dem Landkreis und den Umlandgemeinden Neuried und Planegg dahingehend zu führen, dass diese Expresslinie in der Fortführung über Fürstenried West direkte Anbindung an den S-Bahn-Halt Planegg erhält und so die S-Bahn-Linien nach Starnberg und Wolfratshausen direkt miteinander verknüpft werden, um so auch langwierige Fahrten über die Innenstadt zu vermeiden. Zudem würde sich die Fahrtzeit im Vergleich zum Pkw weiter reduzieren und so zum Umsteigen auf den ÖPNV ermutigen.

U-Bahn

Der BA 19 fordert weiterhin die schnellstmögliche Taktverdichtung auf der U3.

S-Bahn, Stadtumlandbahn

Ein S-Bahn-Nordring und ein S-Bahn-Südring sind unabhängig von der 2. Stammstrecke unabdingbar. Bei der S7 ist eine deutliche Taktverdichtung anzustreben. Um die Zuverlässigkeit der Verbindung zu verbessern, muss die Priorität bei der Einspeisung in die Stammstrecke erhöht werden. Um eine schnelle Isarüberquerung zu gewährleisten, ist ferner ein SPNV (Schienen-Personen-Nahverkehr)-Halt Meterschwaige einzuplanen.

Verbindung Harlaching und Thalkirchen/Solln

Zwischen Harlaching und Thalkirchen/Solln wird eine ÖPNV-Verbindung dringend gefordert, um lange Umwege über die Brudermühlbrücke zu vermeiden. Dies könnte mit einer Seilbahnverbindung (evtl. mit Station am Tierpark) oder auch einer U-Bahn erfolgen.

Errichtung P + R Parkhäuser

Die Landeshauptstadt wird gebeten, die Errichtung von P+R-Parkhäusern am Stadtrand zu prüfen.

Fußgänger/Radfahrer

Ausbau Wolfratshauer Straße

Der Ausbau von durchgehenden Fuß- und Radwegverbindungen an der Wolfratshauer Str. zwischen Melchiorstr. und Stadtgrenze muss zügig in Angriff genommen werden.

Errichtung von Fahrradabstellplätzen

Im 19. Stadtbezirk sollen, speziell an Wochenmärkten und Einkaufsmärkten Fahrradabstellplätze geschaffen werden, z.B. am Fellererplatz in Solln.

Die Wegführung des Radwegs zwischen Maxhof und Sollner Bahnhof muss den Ansprüchen moderner Nutzungen, wie schnelle E-Bikes, Lastenfahrräder, Räder mit Kinderanhängern etc., genügen.

Um die für Radler*innen - gerade im Bereich südlich der Siemensallee - unattraktive Wolfratshauer Str. zu entlasten, sollte eine durchgängige Fuß- und Radwegverbindung zwischen Siemensallee und Becker-Gundahl-Str./Sollner Str. geplant werden. Diese Verbindung könnte auf dem jetzigen Trampelpfad östlich des Siemens-Sportparks und westlich der S7 verlaufen.

Zumindest auf den Hauptradrouten muss eine „grüne Welle“ auf 20 km/h gesetzt werden. Hauptradrouten müssen auch baulich dieser Bezeichnung entsprechen und für alle gängigen Nutzungen, d. h. auch für Lasten- und Transportfahrräder, geeignet sein und wegen der sehr hohen Tempounterschiede im Radverkehr eine Überholmöglichkeit bieten. Die Hauptrouten müssen ferner im Winter vor den Straßen vom Schnee befreit und im gesamten Verlauf des Jahres ständig auf ihre Qualität hin überprüft werden. Dies betrifft insbesondere eine einwandfreie Oberflächenbeschaffenheit. Die Radverkehrspauschale wird nach Kopenhagener Vorbild auf 40 Euro pro Einwohner*in pro Jahr erhöht. Alle Ampeln an Kreuzungen, bei denen Fußgänger und/oder Radfahrer bisher nur auf Anforderung „grün“ signalisiert bekommen, sind auf dauerhaft eingeplante Grünphasen umzustellen (Beispiel: Wolfratshauer Str./Melchiorstr.)

Bei Fahrradampeln auf benutzungspflichtigen Radwegen ist auch für Radfahrer*innen eine ausreichend lange Gelbphase vorzusehen. Es gibt keinen Grund dafür, ausgerechnet Radfahrer*innen mit zeitaufwendigerer Gangschaltung zu einer abrupten Sofortbremsung zu zwingen. Die derzeitige Praxis ist insbesondere deshalb verkehrsgefährdend, weil sich abbiegende Autofahrer*innen meist nur an der roten Ampel des Radwegübergangs orientieren, obwohl diese viel zu schnell umschaltet und Radfahrer*innen kaum rechtzeitig reagieren können. Gemeinsame Signalisierungen für Fußgänger und Fahrradfahrer sollen durch getrennte Signalisierungen ersetzt werden. Kreuzungsbereiche sind mit ausreichender Aufstellfläche für Radfahrer*innen zu planen. Bei vielen Hauptverkehrskreuzungen ergibt sich für abbiegende Radler*innen überhaupt keine Möglichkeit, sich verkehrssicher aufzustellen. Entweder blockieren sie den nachfolgenden Radverkehr oder müssen auf Fußwege ausweichen. Deshalb sind bei jedem Umbau oder Ausbau dieser Kreuzungen großzügige Aufstellflächen für Radler*innen einzuplanen. Falls baulich nicht anders realisierbar, sind diese vor den Aufstellflächen des MIV zu platzieren, wie z.B. in der Rupert-Mayer-Str. zur Baierbrunner Str..

MIV-Parkplätze sind auch für Lastenfahrräder und Radanhänger auszuweisen. Die Bordsteinkanten der Radwege sind durchgehend niveaugleich zu setzen. Ansonsten

wird die Unfallgefahr erhöht und es werden Materialschäden an Fahrrädern in Kauf genommen. Nach Baumaßnahmen hat die städtische Bauaufsicht dafür Sorge zu tragen, dass sich die Radwege schnellstmöglich wieder in einem optimalen Zustand befinden, d.h. mit einwandfreier Profilierung und entsprechender Breite wiederhergestellt bzw. ausgebaut werden. Derbe Flickschusterei wie z. B. auf Höhe der Plinganserstr. 132 ff. ist nicht zu akzeptieren. Zwar wurde der Radweg dort neu asphaltiert, aber mit einer unsäglichen und absolut unprofessionellen Profilierung. Der Bauherr muss zur sofortigen, einwandfreien Wiederherstellung auf seine Kosten angehalten werden.

An den mit Lichtzeichenanlagen gesicherten Kreuzungen ist darauf zu achten, dass die Haltelinie für geradeaus fahrende Radfahrer*innen konsequent vor dem Fußgängerübergang markiert wird. Andernfalls stehen sich aufstellende Radfahrer*innen und querende Fußgänger*innen im Weg.

Der BA 19 fordert ferner insbesondere an ÖPNV-Haltestellen und vor öffentlichen Einrichtungen mehr und qualitativ hochwertige und überdachte Radabstellanlagen.

Die kommunale Parkraumüberwachung wird dazu angehalten, illegales Radweg- und Gehsteigparken konsequent zu kontrollieren und zu ahnden. Vor dem Hintergrund, dass über 80 % des öffentlichen Raums für stehende oder fahrende Autos reserviert sind, kann es nicht sein, dass einige Unverbesserliche insbesondere Personen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen mutwillig behindern.

Radelnde Kinder bis acht Jahre, die auf dem Bürgersteig fahren müssen, werden zu gefährlichen Ausweichmanövern gezwungen, wenn nahezu der gesamte Gehweg zugeparkt wird. Für Straßenzüge im 19. Stadtbezirk, in denen dieses bußgeldbewehrte Vergehen vermehrt beobachtet wird, sind seitens der Stadtverwaltung geeignete Maßnahmen zur Abhilfe umzusetzen.

Ferner sind Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität an Straßen und auf Plätzen unseres Stadtbezirks umzusetzen. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen braucht es eine sinnvolle Abfolge von Erholungs- und Verweilflächen in unseren dichtbebauten städtischen Gebieten. Beispiele für Plätze, die einer dringenden Aufwertung bedürfen, gibt es allein in Obersendling und Forstenried zuhauf: Ratzingerplatz, Albert-Bayerle-Platz, Kreuzung Wolfratshauer Str./Boschetsrieder Str., Forstenrieder Anger etc.

Individualverkehr

Verlängerung der Drygalski-Allee zur Wolfratshauer Straße

Der BA 19 bittet die Stadtverwaltung, endgültig von einem Durchstich der Drygalski-Allee südlich der Herterichstr., Richtung Wolfratshauer Str., abzusehen. Dies ist bei der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans zu berücksichtigen und planungsrechtlich festzuschreiben. Der Drygalski-Allee-Durchstich würde zusätzlichen Motorisierten Individualverkehr in unseren Stadtbezirk treiben und die Warnberger Flur und damit das Landschaftsschutzgebiet Warnberger Kloster (LSG-001.20.14) unwiederbringlich vernichten. Der BA 19 wird im betreffenden Bereich östlich der Waterloostr. und südlich der bestehenden Bebauung an der Littmannstr. jegliche weitere Bebauung oder Versiegelung, sei es durch Baukörper oder Verkehrsflächen, ablehnen.

Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30

Der BA 19 bittet die Landeshauptstadt München, den 19. Stadtbezirk als ein Pilotprojekt für Tempo 30 in der Stadt vorzusehen. Dabei sollten lediglich die Hauptverkehrsstraßen (Neurieder Str., BAB 95, Boschetsrieder Str., Aidenbachstr., Siemensallee, Drygalski-Allee, Wolfratshäuser Str.) ausgenommen werden, um Schleichverkehr in kleinere Wohnstraßen zu vermeiden. Bereits bestehende Tempobeschränkungen im Umfeld von sensiblen Einrichtungen bleiben auch auf diesen Straßenzügen bestehen. Sollten, wie aus der Antwort der Verwaltung auf die nahezu gleichlautende Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 08-14 / E 01765 vom 11.04.2013 herauszulesen, weitere Straßen ausgenommen werden müssen, z.B. auf Betreiben der MVG, sind diese dem BA 19 jeweils begründet aufzulisten.

Lieferverkehr

Das Einkaufsverhalten der Menschen hat sich seit Etablierung des Onlinehandels grundlegend geändert, was prinzipiell keine negativen Einflüsse auf die Verkehrsdichte in der Landeshauptstadt haben muss. Ein gut beladenes, im optimalen Fall schadstofffreies Lieferfahrzeug kann Dutzende MIV-Fahrten ersetzen. Die Stadt sollte die Betreiber dazu anhalten, schadstoffarme und -freie Möglichkeiten der Auslieferung zu forcieren. Mikrodepots von Paketdiensten, von denen die weiteren Lieferfahrten mit Pedelecs umweltschonend in der Umgebung vorgenommen werden, sind zu unterstützen.

Das Konzept von Mobilitätsstationen ist weiter fortzuführen. Der BA 19 fordert, entsprechende Standorte auch im 19. Stadtbezirk vorzusehen.

A99 Südring

Der BA 19 lehnt den Südring ab, da er für den südlichen Stadtteil mehr Verkehr bringt. In der aktuellen Planvorlage fehlen Ausfahrten. Der jetzige Plan sieht vor, südlich vom Neurieder Knoten den Verkehr in einem Tunnel bis nach Taufkirchen unter der Isar zu führen.

Verbindungsstraße zwischen Neuried und Pullach

Der BA 19 lehnt eine Verbindungsstraße zwischen Neuried und Pullach am südlichen Stadtrand ab, da eine mindestens 20 m breite Schneise durch den Forstenrieder Park geschlagen werden müsste. Die vielen Fahrzeuge würden von der Autobahn weiterhin durch Forstenried fahren.

Bürgeranliegen

Verkehrssituation Solln

Der BA19 fordert, die Bewohner*innen der Bleibtreu-, Wilhelm-Leibl-, Muttenthaler-, Melchior-, Rietschel- und Winterhalterstr. über das Bürgergutachten an den Untersuchungen, wie Schleichverkehr und asoziale Fahrweisen zu vermeiden sind, zu beteiligen. Dabei ist insbesondere Wert darauf zu legen, wie die Vorschläge der Bürger*innen das Verkehrsaufkommen in den jeweils anderen Straßenzügen beeinflussen. Klar ist aber, dass bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen asoziale Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmer*innen nie verhindern können. Der deutsche Bußgeldkatalog der Straßenverkehrsordnung ist nicht mehr zeitgemäß und in seiner Ausgestaltung ungerecht, da die aktuelle Bußgeldhöhe wohlhabendere Menschen kaum tangiert. Die Abschreckungswirkung ist nicht mehr gegeben. Die

Sanktionswahrscheinlichkeit ist wegen der personellen Unterbesetzung der Polizeiinspektionen gering. Deshalb fordert der BA 19 die Landeshauptstadt München auf, sich über den Deutschen Städtetag für eine Anpassung des Bußgeldkatalogs nach skandinavischem Vorbild einzusetzen. Dieser beinhaltet deutlich erhöhte, einkommensabhängige Strafmaße und schnellere, langfristige Fahrverbote samt Haftstrafen. Diesbezüglich ist ferner darauf hinzuwirken, dass die personelle Ausstattung der Polizeiinspektionen durch den Landesgesetzgeber deutlich verbessert wird.

Luftverschmutzung

Zudem thematisieren viele Anträge von Bürgerinnen und Bürgern die sehr hohe Belastung mit Feinstaub und Stickstoffdioxid. Auch bei diesem Thema muss sich die Landeshauptstadt München über den Deutschen Städtetag dafür einsetzen, dass die Hersteller von Diesel-Fahrzeugen zu Hardware-Nachrüstungen auf eigene Kosten verpflichtet werden. So lassen sich gerichtlich erlassene Fahrverbote verhindern und die Luftqualität nicht nur in unserem Stadtbezirk kann effizient verbessert werden.

Nach offiziellen Daten des Umweltbundesamts

(<https://www.umweltbundesamt.de/themen/neun-fragen-antworten-diesel>) sind Diesel-Pkw für 72,5 % der Stickstoffdioxidbelastung verantwortlich. Durch Hardware-Nachrüstungen lässt sich ihr NO₂-Ausstoß um bis zu 90 % verringern, was die Stickstoffdioxidbelastung um nahezu zwei Drittel reduziert. Damit könnten auch die Werte an den am stärksten belasteten Straßenzügen unseres Stadtbezirks unter den EU-Grenzwert von 40 µg/m³ im NO₂-Jahresmittelwert gesenkt werden.