

ADFC-Landesverband Bayern | Kardinal-Döpfner-Str. 8 | 80333 München

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

Per E-Mail
mobilitaetskongress.mor@muenchen.de

Bewerbung Mobilitätskongress zur IAA Mobility-Woche

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage senden wir Ihnen unsere beiden Konzeptideen im Rahmen der Ausschreibung ihrer Projektförderung für innovative Konzepte zur Gestaltung des öffentlichen Raumes und für mehr Verkehrssicherheit in unserer Stadt.

Unsere zwei Projektideen bauen aufeinander auf und werden idealerweise zusammen verwirklicht, sind aber auch einzeln umsetzbar.

Wir würden uns sehr freuen, begleitend zum städtischen Mobilitätskongress für Bürger*innen sowie für Stadt- und Mobilitätsplanungs- Expert*innen unsere Vision einer nachhaltigen, klimafreundlichen, ressourcenschonenden und sozial gerechten urbanen Mobilität sicht- und erfahrbar zu machen.

Wir sind gespannt und freuen uns auf Ihre Rückmeldung!

Beste Grüße

Petra Husemann-Roew
Landesgeschäftsführerin

Anlagen

- Projektantrag Protected Bikelanes
- Projektantrag Niederländisches Kreuzungsdesign

1. Projektvorschlag ADFC Bayern e.V.

PROTECTED BIKE LANE SONNENSTRASSE

HINTERGRUND

Die Landeshauptstadt München setzt sich für die Verkehrswende und eine nachhaltige Mobilität in der Stadt ein. Aus diesem Grund ruft sie interessierte Münchner Bürger*innen und Initiativen im Rahmen einer Förderaktion dazu auf, innovative und klimagerechte Konzeptideen für die Neugestaltung des öffentlichen Raums einzureichen. Ausgewählte Projekte werden mit bis zu 25.000 Euro unterstützt und sollen im Rahmen des Mobilitätskongresses im September 2021 zeitlich begrenzt umgesetzt werden (s. <https://muenchenunterwegs.de/angebote/konzepte-gesucht>).

Anforderungen

- Förderung einer nachhaltigen, klimafreundlichen, ressourcenschonenden und sozial gerechten urbanen Mobilität, wobei auch mehr Verkehrssicherheit und eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erzielt werden soll.
- Zeitlich befristete Umsetzbarkeit der Projektidee im öffentlichen Raum (in einem dafür geeigneten Quartier oder Straßenzug) während der Woche der IAA Mobility und des Mobilitätskongresses (7. bis 12. September 2021) beziehungsweise in einer dem jeweiligen Konzept angemessenen begrenzten Zeitspanne, die ganz oder teilweise in die Woche des Münchner Mobilitätskongresses fällt.
- Zugänglichkeit des Projekts für alle Bürger*innen während der Umsetzung im öffentlichen Raum, insbesondere auch für Menschen mit Behinderungen und sozial benachteiligte Gruppen

Bewertungskriterien

- Innovation: Enthält das Konzept neue Ideen und zeigt moderne Vorschläge für den öffentlichen Raum?
- Nachhaltigkeit: Leistet das Projekt bei einer langfristigen Umsetzung einen Beitrag zu einer klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilität in der Stadt?
- Partizipation: Trägt das Projekt dazu bei, Bürger*innen einzubeziehen und sie für eine neue Form der städtischen Mobilität zu begeistern?



*Abbildung 1 und 2: Zwei Optionen für die Protected Bike Lane (Fotos/Visualisierung ADFC Bayern e.V.):
Bild links: Variante Sonnenstraße Ost, Bild rechts: Variante Sonnenstraße West*

PROJEKTÜBERBLICK

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Landesverband Bayern e.V. (im Folgenden ADFC) will im Rahmen der Förderaktion vom 4.-12. September, nach Rücksprache gerne auch länger, innovative und geschützte Radinfrastruktur im Öffentlichen Raum erlebbar und "erfahrbar" machen und mit der Bürgerschaft diskutieren.

Hierfür wird ein noch fehlender Abschnitt des künftigen Altstadt-Radlriings temporär als geschützter Radfahrstreifen ("Protected Bikelane") eingerichtet. Hierbei werden unterschiedliche Protektions-Elemente verwendet und es wird auch auf Inspirationen und Best Practices aus den Niederlanden zurückgegriffen. Als Umsetzungsort werden zwei Straßenabschnitte auf der Sonnenstraße im Stadtzentrum Münchens vorgeschlagen, von denen einer auf der vorgeschlagenen Mindestlänge umgesetzt wird. Sofern es die zum Bewerbungszeitpunkt noch nicht gänzlich bekannten Rahmenbedingungen erlauben, kann die Strecke auch verlängert werden.

Das niederländische Generalkonsulat plant das Projekt des ADFC auf der Sonnenstraße durch eine ergänzende Ausstellung im Öffentlichen Raum und durch Diskussionsveranstaltungen zu erweitern.

Sollte ein zweites, als Ergänzung dieses Projektes vorgeschlagenes Konzept einer "geschützten Kreuzung" (siehe zweiter Antrag des ADFC) ebenfalls einen Zuschlag erhalten, wird das niederländische Generalkonsulat hierfür einen Expertenworkshop durchführen.

Der ADFC schlägt zwei Strecken-Optionen vor, die in jedem Fall unter unterschiedlichen Rahmenbedingungen machbar wären und von denen nach einer Förderzusage die geeignetere Variante realisiert wird. Dies ermöglicht eine Beurteilung durch die Genehmigungsbehörden und die Berücksichtigung von Projekten anderer Bewerber*innen auf bzw. in der Nähe der Sonnenstraße. Die beiden Optionen werden im Abschnitt "2. Umsetzungskonzept" näher erläutert. Die Sonnenstraße wurde ausgewählt, weil hier der Altstadt-Radring verlaufen soll und sich das Projekt in Kombination mit anderen geplanten Projekten (z.B. Boulevard Sonnenstraße) gut verwirklichen lassen würde. Sollten beide vorgeschlagenen Varianten trotz umfangreicher Vorrecherchen aus Sicht der Genehmigungsbehörden wider Erwarten und nachweislich nicht in Frage kommen, erbittet der ADFC einen Alternativvorschlag an einer anderen gut geeigneten Stelle in der Münchner Innenstadt (Altstadtring oder Isarparallele).

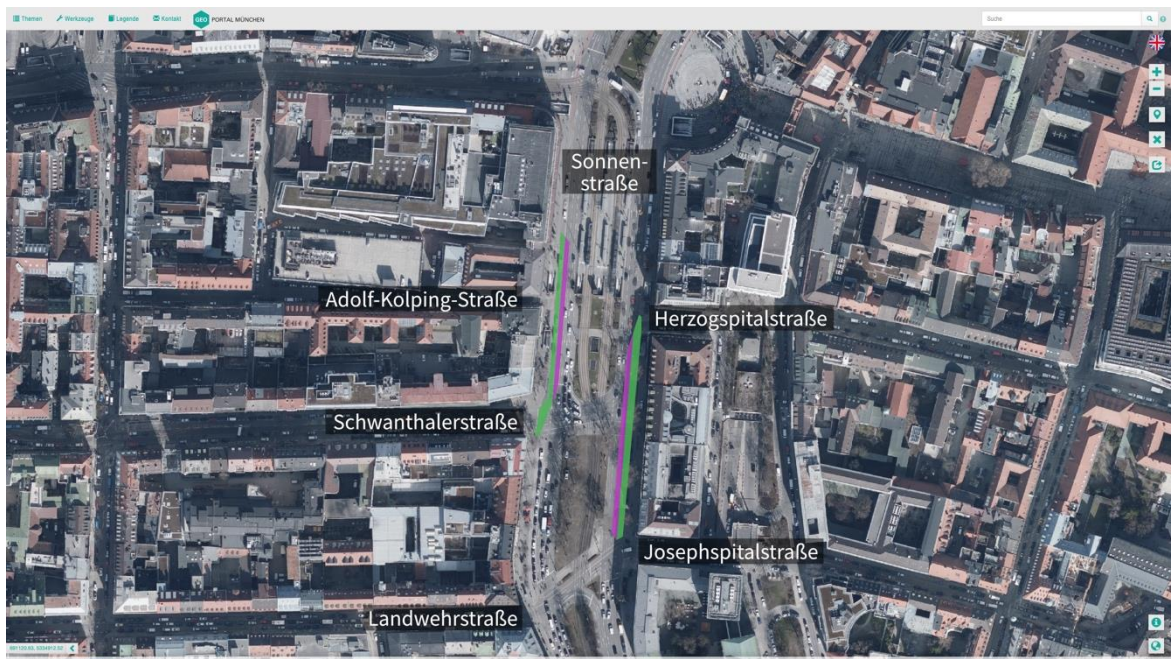


Abbildung 3 Verortung der beiden Optionen für die Protected Bike Lane (Satellitenbild: GeodatenService München, Visualisierung: ADFC Bayern e.V.)

Innovation und Nachhaltigkeit

Das Konzept einer temporären “Protected Bikelane” zeigt moderne und sichere Radinfrastruktur für den öffentlichen Raum. In München gibt es bislang keinen geschützten Radfahrstreifen, der mit Protektionselementen vor Befahren und Zuparken durch Kraftfahrzeuge geschützt wird und den Radfahrenden dadurch einen sicheren eigenen Raum garantiert. Da rein farblich markierte Radfahrstreifen erfahrungsgemäß von KFZ-Fahrer*innen häufig nicht respektiert werden, fühlen sich viele Radfahrende gefährdet. Eine bauliche Trennung von Radwegen ist deshalb eine der zentralen Forderungen des Münchner Radentscheides und eine Voraussetzung dafür, mehr Menschen für den Umstieg auf das Fahrrad zu gewinnen. Ein Stadtratsantrag auf mehrere Pilotprojekte für geschützte Radfahrstreifen wurde erst kürzlich gestellt. Dessen Umsetzung kann frühestens im Spätherbst beginnen und erfordert eine umfangreiche Recherche zu baulichen Trennelementen und deren Genehmigungsfähigkeit. Das vorgeschlagene Projekt des ADFC wird früher und zeitgleich zur IAA Mobility temporär umgesetzt. Es macht damit nachhaltige und sichere Mobilität im öffentlichen Raum sichtbar und kann die Stadtverwaltung bei der Auswahl und Begutachtung der bis dato auf dem Markt verfügbaren Trenn- und Protektionselemente und -möglichkeiten unterstützen.

Damit leistet das Projekt einen relevanten Beitrag zur langfristigen Umsetzung einer klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilität in München.

Partizipation und Kooperation

Das vorgeschlagene Projekt des ADFC macht sichere Fahrradinfrastruktur für Bürger*innen im Wortsinn “erfahrbar”. Informationen und Befragungen sollen die Bürger*innen für diese neue Form der städtischen Mobilität begeistern – egal ob sie mit dem Rad, zu Fuß oder motorisiert unterwegs sind. Die temporäre Realisierung im öffentlichen Raum ermöglicht zudem eine vorgezogene Bürgerbeteiligung. Die Bürger*innen können verschiedene Varianten live begutachten und digitale Zusatz-Informationen einholen und diskutieren. Für ein Feedback der Bürger*innen sind digitale Fragebögen und eine Vor-Ort-Befragung durch Ehrenamtliche vorgesehen. Die Dokumentation des Feedbacks wird der Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellt.

Die Projektidee des ADFC wurde vorab mehreren Initiativen und anderen Projekt-Bewerber*innen mündlich vorgestellt.

Ehrenamtliche Unterstützung für die Umsetzungs- und Beteiligungsphase haben der ADFC München e.V., der Radentscheid München und die Initiative Munichways zugesagt.

Das Projekt des ADFC wird von folgenden weiteren Projektbewerber*innen begrüßt, weil sich die unterschiedlichen Projekte zu einem größeren Ganzen ergänzen würden: Stadtverbesserungsreferat (Projektbewerbung für die Schwanthalerstraße), Herbert-Gerhard Schön aka "Hege Wiedebusch" (Projekt Flanieren und Stadtmöblierung auf dem Boulevard Sonnenstraße), Bund Naturschutz (Projekt Verkehrswende-Infocontainer am Stachus), Freiraumviertel (Projekt Parklets im Bahnhofsviertel) und Urbanauten (Projekt Flaniermeile, sofern diese nicht an der Isar realisiert werden kann).

Als Kooperationspartner haben sich die Dutch Cycling Embassy, das Generalkonsulat des Königreichs der Niederlande, die Hans Sauer Stiftung und verschiedene Hersteller von Protektionselementen bereit erklärt, das Projekt sowohl finanziell als auch durch ergänzende Sachleistungen zu unterstützen. In welchem Rahmen sich die Hans Sauer Stiftung einbringen wird, konnte aufgrund der kurzen Ausschreibungsfrist noch nicht final geklärt werden. Das Engagement der Hans Sauer Stiftung wird folglich noch abgestimmt. Voraussichtlich wird sie am Beteiligungskonzept mitarbeiten.

Eine Unterstützung der Landeshauptstadt München in Form erforderlicher Beschilderungsmaßnahmen und durch Erlass von Sondernutzungs- und Genehmigungsgebühren ist erforderlich, weil allein die Kosten hierfür voraussichtlich den maximalen Förderbetrag übersteigen würden und das Projekt dann nicht finanzier- und realisierbar ist (angefragte Schilderdienste haben allein die Kosten für eine Beschilderung auf gut 18.000 € taxiert). Diese Projektbewerbung gilt deshalb vorbehaltlich einer solchen Unterstützung durch die Landeshauptstadt München.

1. ANERKENNUNG DER ZUWENDUNGSRICHTLINIE

Dieser Zuwendungsantrag bezieht sich auf die Ende Mai 2021 unter <https://muenchenunterwegs.de/termine-und-veranstaltungen/neugestaltung-des-oeffentlichen-raums-innovative-konzeptideen-gesucht> veröffentlichte Ausschreibung der Landeshauptstadt München.

Die dort eingestellten Zuwendungsrichtlinien der Landeshauptstadt München werden durch den ADFC in vollem Umfang anerkannt und berücksichtigt.

2. UMSETZUNGSKONZEPT

Veranstaltungsrechtliches Konzept

Für die Einrichtung einer Protected Bike Lane wird ein abzustimmender Straßenabschnitt in der Münchner Innenstadt gesperrt. (Vorschläge hierzu siehe unten.) Die hierfür notwendigen Sondernutzungsgenehmigungen nach Art. 18 Abs. 1 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) bzw. Sondernutzungsgebührensatzung 337 (SoNuGebS) werden soweit notwendig bei den zuständigen Stellen der Stadt München beantragt.

Der ADFC geht davon aus, dass eine erforderliche Straßensperrung einschließlich entsprechender Beschilderung durch die Landeshauptstadt München erfolgt. Weiterhin geht der ADFC davon aus, dass für die Sondernutzung und Straßensperrungen (Schilder, etc.) im Rahmen dieses Projektes keine Gebühren seitens der Landeshauptstadt München erhoben werden. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre aufgrund der im Verhältnis zur Fördersumme unverhältnismäßig hohen Kosten für Absperrung und Sondernutzungsgenehmigungen eine Durchführung des Projektes nicht möglich.

Mit dem Kreisverwaltungsreferat (KVR), Hauptabteilung I Sicherheit und Ordnung, Prävention München wird geklärt, inwiefern für die Befragung der Nutzer*innen eine Sondernutzungserlaubnis überhaupt erforderlich ist, da es sich hier nicht um eine kommerzielle Befragung oder gewerbliche Marktforschung handelt.

Es wird derzeit davon ausgegangen, dass für das zu Dokumentationszwecken zu erstellende Bild- und Videomaterial keine Drehgenehmigung erforderlich ist. Sollte sicher hieran im Laufe der fortschreitenden Veranstaltungsplanung etwas ändern, wird eine entsprechende Drehgenehmigung beantragt.

Ein Ausschank oder öffentliche Aufführungen sind nicht geplant, entsprechende Genehmigungen daher nicht notwendig.

Der ADFC verfügt über eine Veranstalterhaftpflichtversicherung.

Die Verkehrssicherung der Absperrung obliegt dem von der Landeshauptstadt München beauftragten Schilderdienst. Der ADFC wird während der Veranstaltungstage in regelmäßigen Abständen durch Ehrenamtliche überprüfen lassen, dass die Protektionselemente ordnungsgemäß installiert sind.

Verkehrliches Konzept

Ein noch mit der Landeshauptstadt München abzustimmender Teilabschnitt der Sonnenstraße wird temporär durch Protektionselemente zur Protected Bike Lane umgewandelt.

Eine Überquerung der Protektionselemente durch Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr, Polizei und Rettungskräften wurde von den Herstellern auch bei temporärer Installation zugesichert.

Im Folgenden werden zwei vorgeprüfte Streckenvarianten vorgeschlagen. Die vorgeschlagenen Streckenlängen verstehen sich dabei als Mindestlänge, die unter unterschiedlichen Rahmenbedingungen möglich wären und die – abhängig von den bis dato nicht bekannten Rahmenbedingungen im Veranstaltungszeitraum (Baustellen, Verkehrssituation, Sperrungen und Platzbedarf für/von anderen Projekten, etc.) – ggf. verlängert werden können. Nach einer Förderzusage wird die optimalere Variante realisiert.

Option A: Sonnenstraße Ost (Vorzugsvariante des ADFC)

Mindestlänge des teilweise gesperrten Abschnitts der Sonnenstraße: ca. 130 m

In dieser Variante werden die beiden rechten Fahrspuren der Sonnenstraße auf dem ca. 130 m langen Abschnitt zwischen Josephspital-/Landwehr- und Herzogspitalstraße in nördlicher Fahrtrichtung gesperrt. Es verbleiben mindestens zwei Geradeaus- bzw. Abbiegestreifen für den Kfz-Verkehr. Ein Verkehrszeichenplan und Verkehrsuntersuchungen existieren vermutlich bereits aufgrund der Errichtung von Zuschauertribünen zum Wiesneinzug in den vergangenen Jahren.

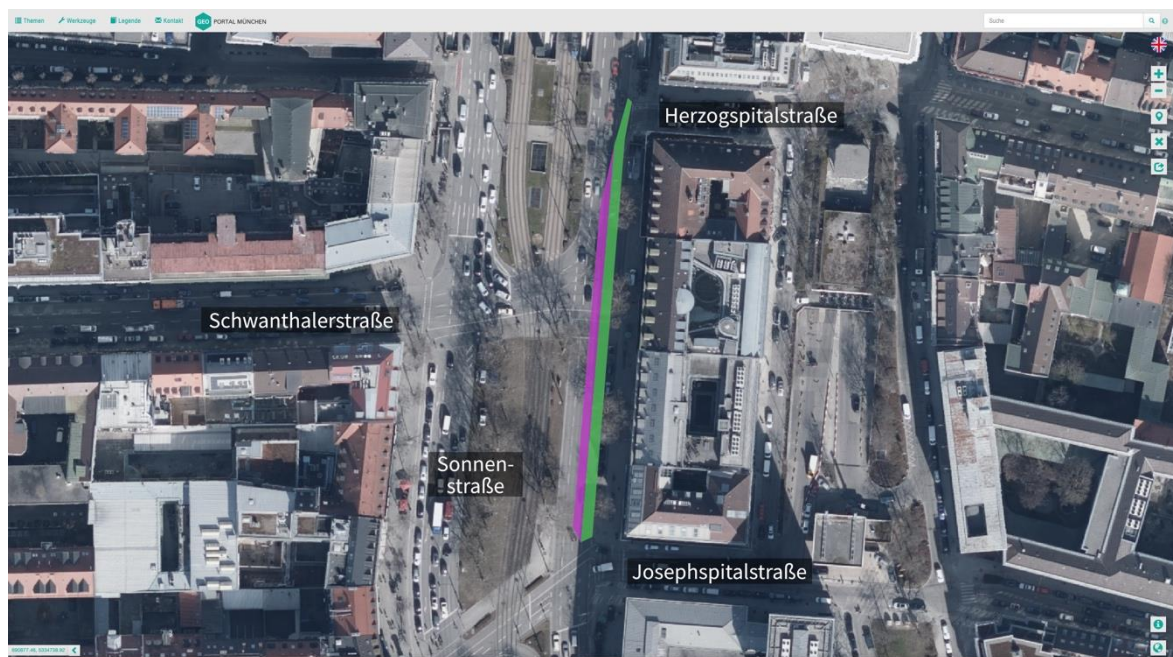


Abbildung 4 Lage des vorgeschlagenen Abschnitts der Protected Bike Lane für Option A (Satellitenbild: GeodatenService München, Visualisierung: ADFC Bayern e.V.)

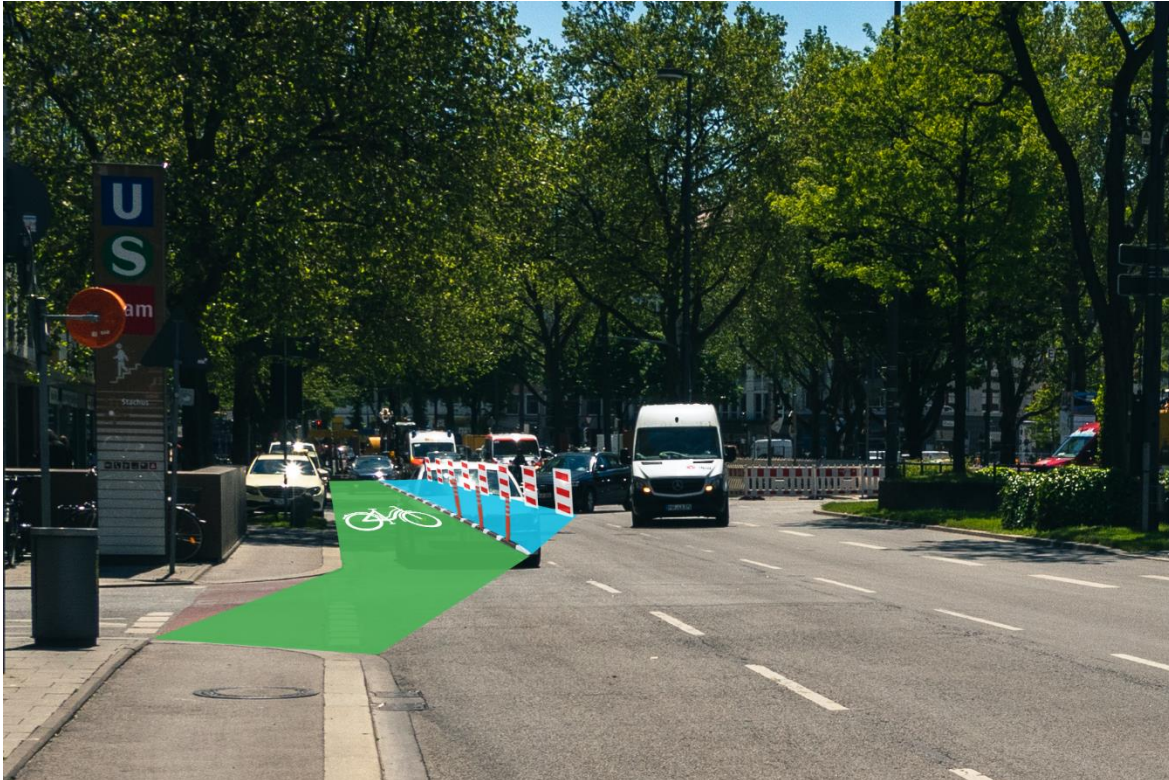


Abbildung 5 Visualisierung des vorgeschlagenen Abschnittes der Protected Bike Lane für Option A (Sonnenstraße Ost, Foto/Visualisierung: ADFC Bayern e.V.)

Auf der rechten Fahrspur wird die temporäre Protected Bike Lane mit Protektionselementen kooperierender Baustofffirmen eingerichtet.

Für den Fall, dass die östliche Sonnenstraße nicht gänzlich für einen "Boulevard Sonnenstraße" gesperrt sein sollte, wird die danebenliegende, zweite Fahrspur aus Sicherheitsgründen zusätzlich gesperrt, weil die Protektionselemente aufgrund der temporären Installation nicht fest mit dem Straßenbelag verbunden werden können und deshalb ein größerer Sicherheitsabstand zum fließenden KFZ-Verkehr notwendig ist.

An der Kreuzung Sonnenstraße/Josephspitalstraße wird der Radverkehr auf die äußere rechte Fahrspur und an der folgenden Kreuzung Sonnenstraße/Herzogspitalstraße zurück auf den Radweg geführt. Die temporäre Installation von Auf- bzw. Abfahrten mit Asphalt ist so nicht erforderlich.

Die am Straßenrand liegenden Parkplätze entfallen für die Dauer des Projektzeitraumes. Genügend Ausweichparkfläche für die ohnehin geringe Anzahl an Parkplätzen steht in der nahegelegenen Contipark Tiefgarage Stachus zur Verfügung.

Die freiwerdenden Parkbuchten können von Lieferdiensten für die Belieferung des lokalen Einzelhandels genutzt werden, so dass dieser nicht auf der dritten Fahrspur halten muss. Auf eine entsprechende Zugänglichkeit wird bei der Einrichtung der Absperrung sowie der Protektionselemente geachtet.

Haltepunkte von (Nacht-)Bussen der MVG sind in dieser Option nicht beeinträchtigt.

Sollte eine umfangreichere Sperrung der Sonnenstraße für eine mögliche Umsetzung des „Boulevard Sonnenstraße“ oder durch parallele Nutzung anderer Akteure erfolgen, entfällt die Notwendigkeit der Sperrung einer zweiten Spur. Diese kann dann größtenteils in Abstimmung mit den jeweiligen Akteuren mit ausreichend Sicherheitsabstand zur Protected Bike Lane (z.B. zum Flanieren) genutzt werden.

Option B: Sonnenstraße West (Alternativvariante)

Mindestlänge des teilweise gesperrten Abschnitts der Sonnenstraße: ca. 100 m

In dieser Variante wird die Sonnenstraße auf dem ca. 100 m langen Abschnitt zwischen der Bushaltestelle Karlsplatz (Stachus) bzw. Kreuzung Schlosserstraße und Schwanthalerstraße ein- bzw. zwischen Adolf-Kolping- und Schwanthalerstraße zweispurig gesperrt. Es verbleiben mindestens zwei Geraudeau- bzw. Abbiegestreifen für den Kfz-Verkehr.

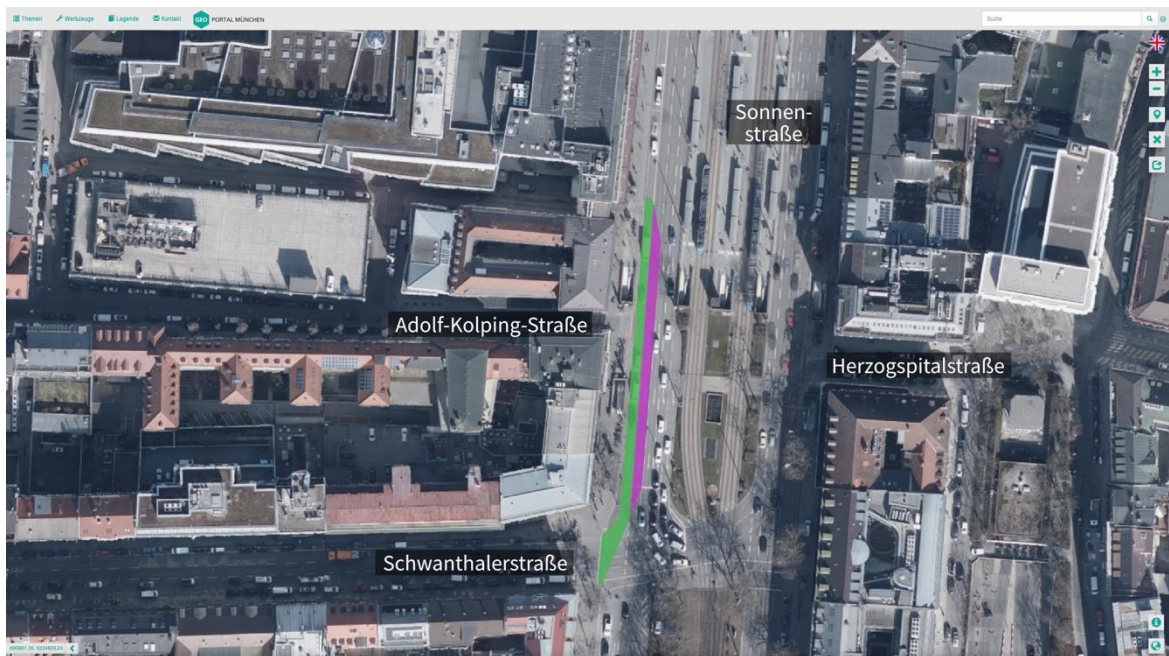


Abbildung 6 Lage des vorgeschlagenen Abschnitts der Protected Bike Lane für Option B (Satellitenbild: GeodatenService München, Visualisierung: ADFC Bayern e.V.)



Abbildung 7 Visualisierung des vorgeschlagenen Abschnittes der Protected Bike Lane für Option B (Sonnenstraße West, Foto/Visualisierung: ADFC Bayern e.V.)

Der bereits bestehende rot markierte Radfahrstreifen wird durch die temporäre Installation von Protektionselementen geschützt und zusätzlich auf dem Teilstück zwischen Adolf-Kolping- und Schwanthalerstraße auf der Rechtsabbiegerspur weitergeführt. An der Kreuzung Sonnenstraße/Schwanthalerstraße wird der Radverkehr zurück auf den bestehenden Radweg geführt. Die temporäre Installation von Auf- bzw. Abfahrten mit Asphalt ist nicht erforderlich.

Haltepunkte von MVG-(Nacht-)Bussen sind in dieser Option nicht beeinträchtigt. Auch Stadtrundfahrten können die Haltestelle Karlsplatz (Stachus) wie gewöhnlich nutzen. Darüber hinaus entfallen keine Parkplätze. Die Einmündungen Schlosser- und Adolf-Kolping-Straße in die Sonnenstraße sind für den Kfz-Verkehr nicht nutzbar. Durch teilweise Aufhebung der Einbahnstraßen können die Gebäude für die Anliegerinnen jedoch über die Schiller- bzw. Zweigstraße erreicht werden.

Sollte durch anderweitige Sperrungen oder Projekte die Bushaltestelle Karlsplatz (Stachus) nicht durch (Nacht-)Busse der MVG oder andere Busse angefahren werden können, ist geplant, die Protected Bike Lane in nördlicher Richtung bis an die Straßenbahngleise auf der Kreuzung Sonnenstraße/Bayerstraße zu

verlängern. Dies entspräche einer Verlängerung um ca. 80 m in nördliche Richtung. Die Gesamtlänge der Protected Bike Lane würde sich so auf etwa 180 m erhöhen.

Diese Variante ist die präferierte Variante, wenn durch das Projekt des Stadtverbesserungsreferates die Schwanthalerstraße für den Kfz-Verkehr ganz oder zumindest in westliche Fahrtrichtung ab Sonnenstraße gesperrt wird.

Umsetzung

Für die Umsetzung des beschriebenen Projektvorschlags sind die folgenden Arbeitspakete geplant, die entsprechend im Kosten- und Finanzierungsplan mit bestmöglich kalkuliert wurden.

AP 1 – Projektmanagement

Inhalt dieses Arbeitspaketes ist das Gesamtprojektmanagement. Um die professionelle Realisierung trotz des kurzen Planungsvorlaufs und des großen Umfangs der Aufgabe zu garantieren, beauftragt der ADFC die APPM GmbH (APPM), ein erfahrenes niederländisches Verkehrsplanungsbüro mit Zweigstelle in Berlin, mit der Umsetzung des von ihm entwickelten Projektvorschlags. Die Umsetzung geschieht in enger Abstimmung mit dem Vorstand und der Landesgeschäftsstelle des ADFC Bayern e.V. sowie dem Vorstand des ADFC München e.V.

APPM unterstützt neben der Übernahme wesentlicher Arbeitspakete das Projekt, indem ein Teil der Arbeitsleistung als Eigenleistung eingebracht wird und erforderliche Reise- und Unterkunftskosten für die eigenen Mitarbeiter*innen übernommen werden.

ERGEBNIS: Eine erfolgreiche und reibungslose Durchführung des Projektes ist trotz der knappen zur Verfügung stehenden Zeit und der Vielzahl der zu erledigenden Aufgaben sichergestellt.

AP 2 – Abstimmung des Testfeldes

In enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München wird das finale Testfeld definiert. Der ADFC macht hierzu mehrere Vorschläge (siehe auch Verkehrliches Konzept und Projektüberblick). In der Gesamtbetrachtung mit weiteren geförderten Projekten sollen Synergien mit diesen genutzt werden. Hierfür wird ein Straßenabschnitt festgelegt, der zentral gelegen und öffentlichkeitswirksam vom ADFC genutzt werden kann, sich aber gleichzeitig mit den weiteren geförderten Projekten (z.B. dem Projektvorschlag des Stadtverbesserungsreferats zur Schwanthalerstraße) ergänzt.

ERGEBNIS: Ein Straßenabschnitt, der sowohl den Anforderungen des ADFC gerecht wird, als auch in das verkehrliche Gesamtkonzept zum Städtischen Mobilitätskongress passt, ist festgelegt worden.

AP 3 – Temporäre Umsetzung der Protected Bike Lane

Auf dem zuvor abgestimmten Straßenabschnitt wird die entsprechend benötigte Anzahl der Fahrspuren abgesperrt (Details siehe Verkehrliches Konzept). Daraufhin wird mittels Protektionselementen eine Protected Bike Lane eingerichtet. Hierfür werden von kooperierenden Baustofffirmen geeignete Materialien zur Verfügung gestellt. Da diese für den Projektzeitraum nicht fest mit dem Straßenbelag verbunden werden können, werden sie auf geeignete Weise miteinander verbunden. So wird sichergestellt, dass diese nicht einfach entwendet bzw. missbraucht werden oder verrutschen können. Der ADFC sorgt für eine regelmäßige Kontrolle der Protektionselemente. Dadurch ist es allerdings notwendig, neben den Protektionselementen eine weitere Fahrspur abzusperren. Die Überquerung der Protektionselemente ist im Notfall für Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten dennoch gewährleistet. In die Auswahl der geeigneten Elemente wird die Landeshauptstadt München auf Wunsch einbezogen.

Neben der Umsetzung der Protected Bike Lane wird von Ehrenamtlichen des ADFC und kooperierender anderer zivilgesellschaftlicher Organisationen eine regelmäßige Befragung der Nutzer*innen, Anlieger*innen und anderen Stakeholdern durchgeführt.

ERGEBNIS: Der ADFC kann im Zentrum Münchens die breite Öffentlichkeit von den Vorzügen zeitgemäßer Radinfrastruktur überzeugen. Neben erfahrbarer, innovativer und sicherer Radinfrastruktur entstehen so inspirierende Bilder für den weiteren Prozess der für eine Mobilitätswende notwendigen Flächenneuverteilung.

Der ADFC zeigt mit dem Projekt, wie die Vision von mehr, sichererem und besserem Radverkehr (NRVP 3.0) praktisch durch Schaffung von #MehrPlatzFürsRad umgesetzt werden kann. Mit den gesammelten Rückmeldungen der Nutzer*innen, Anlieger und Passant*innen durch den ADFC und weiterer bürgerschaftlicher Initiativen wird zudem ein Input für die Diskussionen rund um einen „Boulevard Sonnenstraße“ sowie die notwendige Umgestaltung der Stadt mit Fokus auf lebenswerte Quartiere und nachhaltige Mobilität geleistet. Die temporäre Protected Bike Lane im Rahmen einer Veranstaltung bietet damit auch erste Erfahrungen für den von der Landeshauptstadt geplanten Verkehrsversuch.

AP 4 – Begleitprogramm: Ausstellung Dutch Cycling Embassy

In Kooperation mit der Dutch Cycling Embassy (DCE) sowie dem Generalkonsulat des Königreichs der Niederlande München wird als Begleitprogramm eine Ausstellung organisiert. Derzeit ist noch in Abstimmung in welcher Form diese Ausstellung genau stattfinden kann. Geplant ist aktuell, die von der DCE zur Verfügung gestellten Bilder entlang der einzurichtenden Protected Bike Lane auszustellen. Alternativen, wie beispielsweise die Anknüpfung an andere Projekte, oder eine Umsetzung mittels beklebten Lastenrädern werden geprüft. Die Finanzierung dieses Teilprojektes erfolgt in jedem Falle durch eine Kooperation des ADFC mit der Dutch Cycling Embassy und dem Generalkonsulat des Königreichs der Niederlande.

ERGEBNIS: In Kooperation mit der Dutch Cycling Embassy und dem Generalkonsulat des Königreichs der Niederlande liefert der ADFC Inspiration zu moderner und innovativer Radinfrastruktur. Die Ausstellung dient zur Veranschaulichung dessen, was in unterschiedlichen Kontexten möglich ist und leistet so einen Beitrag zu einer informierteren Diskussion hinsichtlich der Verkehrswende in der Stadt München.

AP 5 – Dokumentation

Der Projektverlauf wird fortwährend dokumentiert, um für die Zukunft darzustellen, welche Schritte zur Umsetzung notwendig waren und was aus dem Projekt gelernt wurde. Eine Vorher-Nachher-Dokumentation der Testfelder mittels 360° Foto- und Videomaterial wird erstellt. Anschließend wird ein bebildeter Abschlussbericht verfasst.

ERGEBNIS: Eine aussagekräftige Projektdokumentation wird erstellt, die es ermöglicht, weitere ähnliche Projekte durchzuführen sowie die gesammelten Ergebnisse zu kommunizieren.

3. PROJEKTBEREICH UND ZEITRAUM

Projektbereich

Wie in Abschnitt 2 Umsetzungskonzept unter Verkehrliches Konzept dargestellt, schlägt der ADFC zwei Optionen vor, die in Abstimmung mit der Stadt München und möglichen Synergien mit anderen geförderten Projekten angepasst werden können.

Diese sind entweder der Teilabschnitt Sonnenstraße Ost in nördliche Fahrtrichtung zwischen Josephspitalstraße und Herzogspitalstraße oder alternativ der Teilabschnitt Sonnenstraße West in südliche Fahrtrichtung zwischen im Anschluss an die Bushaltestelle Karlsplatz (Stachus) bis zur Kreuzung Sonnenstraße/Schwanthaler Straße.

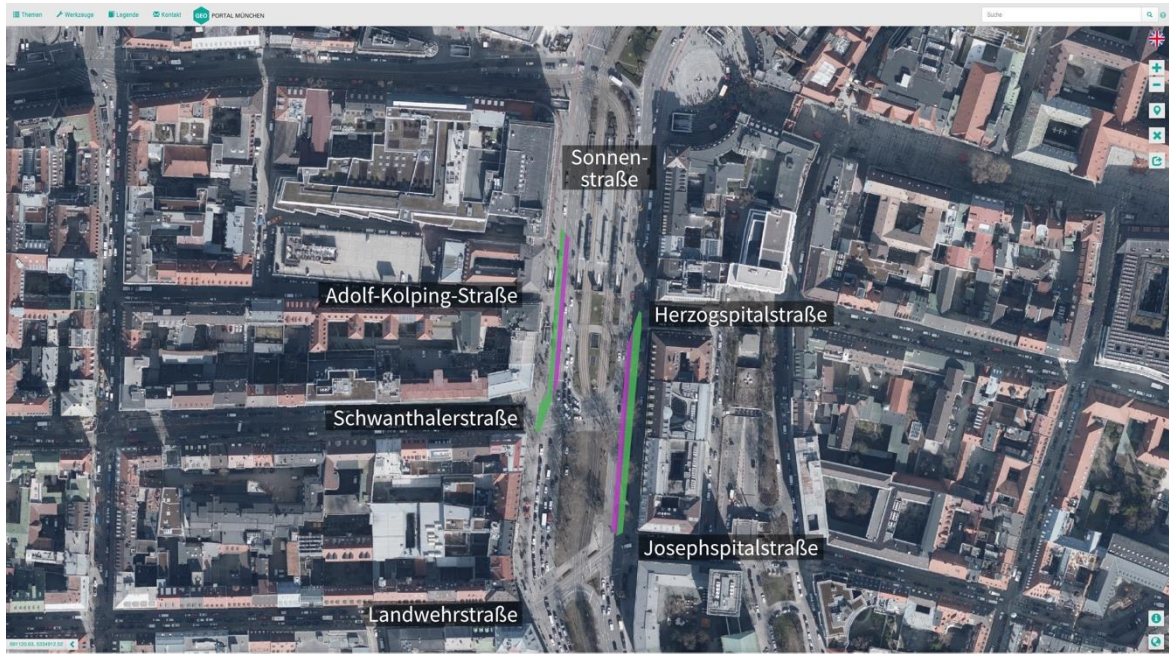


Abbildung 8 Verortung der beiden Optionen für die Protected Bike Lane (Satellitenbild: GeodatenService München, Visualisierung: ADFC Bayern e.V.)

Zeitraum

Als Umsetzungszeitraum sieht der ADFC 9 Tage vor.

Beginn: Samstag, 4. September 2021

Ende: Sonntag, 12. September 2021

Die Absperrung erfolgt in der Nacht auf den 4. September, bzw. in den frühen Morgenstunden des 4. September. Der Abbau erfolgt am späten Nachmittag/Abend des 12. September bzw. nach Beendigung der IAA Mobility.

Der Grund für den Beginn bereits am Samstag, den 4. September ist, dass die Protected Bike Lane am Wochenende vor Beginn der IAA Mobility öffentlichkeitswirksam eröffnet werden soll.

Eine Anpassung/Verlängerung ist ggf. in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München sowie in Anknüpfung an andere geförderte Projekte (siehe Projektüberblick und Umsetzungskonzept) denkbar.

4. KOSTEN- UND FINANZIERUNGSPLAN

Die Gesamtkosten des Projektes betragen nach derzeitigem Planungsstand [REDACTED]. Dieser Betrag beinhaltet sowohl Materialien als auch ehrenamtliche sowie bezahlte Arbeitsstunden. Als Zuschuss von der Stadt München beantragt der ADFC Bayern e.V. [REDACTED]. Dies entspricht einem Zuschuss zum Gesamtprojektvolumen von [REDACTED].

ARBEITSPAKET		KOSTEN BRUTTO GESAMT	ZUSCHUSS STADT MÜNCHEN
1	Projektmanagement	[REDACTED]	[REDACTED]
2	Abstimmung des Testfeldes	[REDACTED]	[REDACTED]
3	Temporäre Umsetzung PBL	[REDACTED]	[REDACTED]
4	Begleitprogramm: Ausstellung Dutch Cycling Embassy	[REDACTED]	[REDACTED]
5	Dokumentation	[REDACTED]	[REDACTED]
GESAMTERGEBNIS		[REDACTED]	

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] Sollte eine Übernahme dieser Kosten nicht durch weitere Unterstützer möglich sein, wird der ADFC Bayern e.V. diese ggf. selbst tragen oder Alternativlösungen entwickeln. Das Projekt wäre in jedem Fall nicht gefährdet, sollten diese Kosten nicht durch Dritte übernommen werden können.

Eine detaillierte Übersicht kann dem beigefügten Kosten- und Finanzierungsplan entnommen werden (Anlage 1).

Zu beachten ist hierbei jedoch, dass das vorgeschlagene Projekt nicht finanzierbar ist, wenn Kosten in Förderhöhe für eine ggf. notwendige Straßensperrung und Gebühren anfallen. Die vorab angefragten Absperr- und Beschilderungsdienste wollten angesichts der kurzen Vorlaufzeit keine schriftlichen Angebote erstellen und keine detaillierten Preise für die notwendige Sperrung nennen, weil nach ihrer Aussage hierfür zunächst ein umfangreicher Verkehrszeichenplan erstellt werden müsse. Zur groben Orientierung wurden Kosten in Höhe von etwa 18.000 € genannt (diese Kosten reduzieren sich voraussichtlich erheblich, wenn mehrere kleinere Projektaufträge zu einem Gesamtauftrag – nach Möglichkeit

sogar aus einem Rahmenvertrag – zusammengefasst werden). Sollte eine notwendige Sperrung und Beschilderung nicht durch die Landeshauptstadt München oder ihren Vertragspartner erfolgen, wäre das durch den ADFC nicht leistbar. Ebenso ist im Kosten- und Finanzierungsplan keine Übernahme etwaiger Sondernutzungsgebühren für die Nutzung des Straßenraums einkalkuliert, da diese für das beantragte Vorhaben basierend auf der Sondernutzungsgebührensatzung 337 das Projekt ebenso unfinanzierbar machen würden. Für die Umsetzbarkeit des Projektes wird daher davon ausgegangen, dass die Landeshauptstadt München für die geförderten Projekte die Straßensperrungen selbst übernimmt bzw. beauftragt und von der Erhebung von Sondernutzungsgebühren für geförderte Projekte absieht.

5. HYGIENEKONZEPT

Die Veranstaltung besteht im Wesentlichen aus der Absperrung eines Straßenabschnittes und der Einrichtung einer Protected Bike Lane. Der Straßenabschnitt wird anschließend von Radfahrenden wie regulärer Straßenraum genutzt. Es gelten daher für alle Nutzer*innen die jeweils gültigen Infektionsschutzrichtlinien der Stadt München bzw. des Freistaates Bayern. Mit größeren Menschenansammlungen wird im regulären Verlauf der „Veranstaltung“ Protected Bike Lane Sonnenstraße nicht gerechnet.

Veranstaltungen zur Eröffnung und zum Abschluss des Protected Bike Lane Projekts Sonnenstraße werden auf bzw. an der Protected Bike Lane selbst durchgeführt und finden somit im Freien statt. Hierfür wird nach aktuellem Planungsstand Maskenpflicht und die Einhaltung des Mindestabstandes notwendig sein. Darauf, sowie über davon abweichende tagesaktuelle Hygieneanforderungen, wird entsprechend in den (Presse-)Einladungen und verbal vor Ort hingewiesen. Ehrenamtliche des ADFC achten während der genannten Veranstaltungen auf die Einhaltung der erforderlichen Hygienemaßnahmen.

Bei den Befragungen der Nutzer*innen wird von den Ehrenamtlichen soweit notwendig eine (FFP2-)Maske getragen und auf einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu den Befragten geachtet.

Die Ausstellung mit Unterstützung der Dutch Cycling Embassy (Arbeitspaket 4) ist aktuell so geplant, dass Bilder auf Materialien gedruckt werden, die entlang des abgesperrten Straßenabschnittes installiert werden, oder in Kooperation mit anderen Antragsteller*innen in deren Projekte integriert werden können. Sollte hierfür ein gesondertes Hygienekonzept notwendig werden, wird dieses rechtzeitig in Abstimmung mit den relevanten Stellen der Stadt München erarbeitet.

Ergänzender 2. Projektvorschlag ADFC Bayern e.V.

NIEDERLÄNDISCHES KREUZUNGSDESIGN

HINTERGRUND

Die Landeshauptstadt München setzt sich für die Verkehrswende und eine nachhaltige Mobilität in der Stadt ein. Aus diesem Grund ruft sie interessierte Münchner Bürger*innen und Initiativen im Rahmen einer Förderaktion dazu auf, innovative und klimagerechte Konzeptideen für die Neugestaltung des öffentlichen Raums einzureichen. Ausgewählte Projekte werden mit bis zu 25.000 Euro unterstützt und sollen im Rahmen des Mobilitätskongresses im September 2021 zeitlich begrenzt umgesetzt werden.

Anforderungen

- Förderung einer nachhaltigen, klimafreundlichen, ressourcenschonenden und sozial gerechten urbanen Mobilität, wobei auch mehr Verkehrssicherheit und eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erzielt werden soll.
- Zeitlich befristete Umsetzbarkeit der Projektidee im öffentlichen Raum (in einem dafür geeigneten Quartier oder Straßenzug) während der Woche der IAA Mobility und des Mobilitätskongresses (7. bis 12. September 2021) beziehungsweise in einer dem jeweiligen Konzept angemessenen begrenzten Zeitspanne, die ganz oder teilweise in die Woche des Münchner Mobilitätskongresses fällt.
- Zugänglichkeit des Projekts für alle Bürger*innen während der Umsetzung im öffentlichen Raum, insbesondere auch für Menschen mit Behinderungen und sozial benachteiligte Gruppen

Bewertungskriterien

- Innovation: Enthält das Konzept neue Ideen und zeigt moderne Vorschläge für den öffentlichen Raum?
- Nachhaltigkeit: Leistet das Projekt bei einer langfristigen Umsetzung einen Beitrag zu einer klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilität in der Stadt?
- Partizipation: Trägt das Projekt dazu bei, Bürger*innen einzubeziehen und sie für eine neue Form der städtischen Mobilität zu begeistern?



PROJEKTÜBERBLICK

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Landesverband Bayern e.V. (im Folgenden ADFC) will im Rahmen der Förderaktion vom 4.-12. September innovative und moderne Radinfrastruktur erlebbar machen und dabei u.a. auf Inspirationen und Best Practices aus den Niederlanden zurückgreifen. Hierfür hat der ADFC einen ersten Antrag für die Einrichtung einer Protected Bike Lane auf der Sonnenstraße eingereicht.

Dieses Projekt ist als Ergänzung zu diesem Hauptprojekt Protected Bike Lane Sonnenstraße gedacht und umfasst die Umplanung einer Kreuzung durch ein niederländisches Planungsbüro und die temporäre Umgestaltung einer abgesperrten Kreuzung im öffentlichen Straßenraum. Der Ausführungsort hängt entsprechend von der Bewilligung des Hauptprojektvorschlags des ADFC (Protected Bike Lane Sonnenstraße) ab. Je nach der dort gewählten Variante und in Abhängigkeit von den weiteren geförderten Projekten und daraus resultierenden Straßensperren (zum Beispiel der Schwanthalerstraße durch das Stadtverbesserungsreferat) ergeben sich verschiedene Optionen. (Details siehe Umsetzungskonzept unter 2.)

Das niederländische Generalkonsulat plant dieses ergänzende zweite Projekt des ADFC durch einen ergänzenden "Think Bike"-Workshop zu erweitern, in dem Expertise aus den Niederlanden eingebracht und diskutiert wird.

Innovation und Nachhaltigkeit

Das Konzept einer geschützten Kreuzung verhindert Unfälle und Kollisionen v.a. durch abbiegende Kraftfahrzeuge. Solche Unfälle gehen für Menschen, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind, oft mit schweren Verletzungen einher oder enden sogar tödlich. In München geschehen solche Unfälle leider immer wieder. Eine Kreuzung im fehlerverzeihenden und unfallvermeidenden niederländischen Kreuzungsdesign gibt es bis dato nicht. Eine sichere Radinfrastruktur mit geschützten Kreuzungen ist deshalb eine der zentralen Forderungen des Münchner Radentscheides und eine Voraussetzung dafür, mehr Menschen für den Umstieg auf das Fahrrad zu gewinnen.

Das vorgeschlagene zweite Projekt des ADFC wird ergänzend zu einem ersten Projekt zu geschützten Radfahrstreifen zur IAA Mobility geplant. Eine entsprechende Umplanung einer konkreten Kreuzung (vorzugsweise in räumlicher Nähe zum ersten Projekt des ADFC) erfolgt durch das niederländische Verkehrsplanungsbüro Goudappel B.V. Die Planung soll auch temporär im Straßenraum umgesetzt werden, um nachhaltige und sichere Mobilität im öffentlichen Raum sichtbar zu machen. Damit leistet das Projekt einen relevanten Beitrag zur langfristigen Umsetzung einer klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilität in München.

Partizipation und Kooperation

Das vorgeschlagene Ergänzungsprojekt einer Kreuzung im niederländischen Kreuzungsdesign, bei dem die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmender im Fokus steht, wird durch eine temporäre Umsetzung im Straßenraum für Bürger*innen sicht- und erlebbar.

Informationen und Befragungen sollen die Bürger*innen für eine sicherere und fehlerverzeihende Infrastruktur der städtischen Mobilität begeistern. Die Bürger*innen können eine temporär umgestaltete Kreuzung im niederländischen design live begutachten, digitale Zusatz-Informationen einholen und diskutieren. Für ein Feedback der Bürger*innen sind digitale Fragebögen und eine Vor-Ort-Befragung durch Ehrenamtliche vorgesehen. Die Dokumentation des Feedbacks wird der Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellt.

Die Projektideen des ADFC wurde vorab mehreren Initiativen und anderen Projekt-Bewerber*innen mündlich vorgestellt.

Ehrenamtliche Unterstützung für die Umsetzungs- und Beteiligungsphase haben der ADFC München e.V., der Radentscheid München und die Initiative Munichways zugesagt.

Das Projekt des ADFC wird von folgenden weiteren Projektbewerber*innen begrüßt, weil sich die unterschiedlichen Projekte zu einem größeren Ganzen ergänzen würden: Stadtverbesserungsreferat (Projektbewerbung für die Schwanthalerstraße), Herbert-Gerhard Schön aka "Hege Wiedebusch" (Projekt Flanieren und Stadtmöblierung auf dem Boulevard Sonnenstraße), Bund Naturschutz (Projekt Verkehrswende-Infocontainer am Stachus), Freiraumviertel (Projekt Parklets im Bahnhofsviertel) und Urbanauten (Projekt Flaniermeile, sofern diese nicht an der Isar realisiert werden kann).

Als Kooperationspartner haben sich die Dutch Cycling Embassy, das Generalkonsulat des Königreichs der Niederlande, die Hans Sauer Stiftung und verschiedene Hersteller von Protektionselementen bereit erklärt, das Projekt sowohl finanziell als auch durch ergänzende Sachleistungen zu unterstützen. In welchem Rahmen sich die Hans Sauer Stiftung einbringen wird, konnte aufgrund der kurzen Ausschreibungsfrist noch nicht final geklärt werden. Das Engagement der Hans Sauer Stiftung wird folglich noch abgestimmt. Voraussichtlich wird sie am Beteiligungskonzept mitarbeiten.

Eine Unterstützung der Landeshauptstadt München in Form erforderlicher Beschilderungsmaßnahmen und durch Erlass von Sondernutzungs- und Genehmigungsgebühren ist erforderlich, weil allein die Kosten hierfür den maximalen Förderbetrag übersteigen würden und das Projekt dann nicht finanzier- und realisierbar wäre. Auch diese ergänzende Projektbewerbung gilt deshalb vorbehaltlich einer solchen Unterstützung durch die Landeshauptstadt München.

1. ANERKENNUNG DER ZUWENDUNGSRICHTLINIE

Dieser Zuwendungsantrag bezieht sich auf die Ende Mai 2021 unter <https://muenchenunterwegs.de/termine-und-veranstaltungen/neugestaltung-des-oeffentlichen-raums-innovative-konzeptideen-gesucht> veröffentlichte Ausschreibung der Landeshauptstadt München.

Die dort eingestellten Zuwendungsrichtlinien der Landeshauptstadt München werden durch den ADFC in vollem Umfang anerkannt und berücksichtigt.

2. UMSETZUNGSKONZEPT

Veranstaltungsrechtliches Konzept

Für die Einrichtung einer Protected Bike Lane wird ein abzustimmender Straßenabschnitt in der Münchner Innenstadt gesperrt (vgl. 1. Projektantrag des ADFC). Eine umgeplante und temporär umgestaltete Kreuzung in räumlicher Nähe des temporär geschützten Radfahrstreifens wird dieses Hauptprojekt des ADFC erweitern.

Die hierfür notwendigen Sondernutzungsgenehmigungen nach [Art. 18 Abs. 1 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes \(BayStrWG\)](#) bzw. Sondernutzungsgebührensatzung 337 (SoNuGebS) werden soweit notwendig bei den zuständigen Stellen der Landeshauptstadt München ([Mobilitätsreferat, Baureferat, Bezirksinspektion, Kreisverwaltungsreferat](#)) beantragt.

Der ADFC geht davon aus, dass eine erforderliche Straßensperrung einschließlich entsprechender Beschilderung durch die Landeshauptstadt München erfolgt. Weiterhin geht der ADFC davon aus, dass für die Sondernutzung [und erforderliche Straßensperrungen \(Schilder, etc.\)](#) im Rahmen dieses Projektes keine Gebühren seitens der Landeshauptstadt München erhoben werden. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre aufgrund der im Verhältnis zur Fördersumme unverhältnismäßig hohen Kosten für Absperrung und Sondernutzungsgenehmigungen eine Durchführung des Projektes nicht möglich.

Mit dem Kreisverwaltungsreferat (KVR), Hauptabteilung I Sicherheit und Ordnung, Prävention München wird geklärt, inwiefern für die Befragung der Nutzer*innen eine Sondernutzungserlaubnis überhaupt erforderlich ist, da es sich hier nicht um eine kommerzielle Befragung oder gewerbliche Marktforschung handelt.

Es wird derzeit davon ausgegangen, dass für das zu Dokumentationszwecken zu erstellende Bild- und Videomaterial keine Drehgenehmigung erforderlich ist. Sollte sicher hieran im Laufe der fortschreitenden Veranstaltungsplanung etwas ändern, wird eine entsprechende Drehgenehmigung beantragt.

Ein Ausschank oder öffentliche Aufführungen sind nicht geplant, entsprechende Genehmigungen daher nicht notwendig.

Der ADFC verfügt über eine Veranstalterhaftpflichtversicherung.

Die Verkehrssicherung der Absperrung obliegt dem von der Landeshauptstadt München beauftragten Schilderdienst. Der ADFC wird während der Veranstaltungstage in regelmäßigen Abständen durch Ehrenamtliche überprüfen lassen, dass die Protektionselemente ordnungsgemäß installiert sind.

Verkehrliches Konzept

Eine noch mit dem Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München festzulegende Kreuzung in der Münchner Innenstadt wird temporär durch Protektionselemente auf Basis einer zuvor erstellten Planung durch das niederländische Verkehrsplanungsunternehmen Goudappel B.V. umgestaltet.

Aus Sicherheitsgründen und damit Rad- und Fußverkehr die Kreuzung entsprechend der niederländischen Umgestaltung nutzen und ungestört begutachten und testen können, wird die Kreuzung für den regulären Kfz-Verkehr temporär gesperrt.

Eine Überquerung der Protektionselemente durch Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr, Polizei und Rettungskräften wurde von den Herstellern auch bei temporärer Installation zugesichert.

Option A: Anknüpfung an das vom ADFC Bayern e.V. eingereichte Projekt Protected Bike Lane Sonnenstraße (Präferenz)

In dieser Variante wird eine Kreuzung direkt im Anschluss an den für die Protected Bike Lane gesperrten Straßenabschnitt der Sonnenstraße gesperrt und temporär umgestaltet.

Je nach gewählter Option für die Protected Bike Lane bieten sich hierfür folgende Varianten an:

Variante A

Wird die Protected Bike Lane auf der östlichen Seite der Sonnenstraße zwischen Josophospitalstraße und Herzogspitalstraße eingerichtet, bietet es sich an, zusätzlich die Kreuzung Sonnenstraße/Herzogspitalstraße für den Kfz-Verkehr zu sperren und den Kreuzungsbereich auf Basis der Planungen von Goudappel umzugestalten.

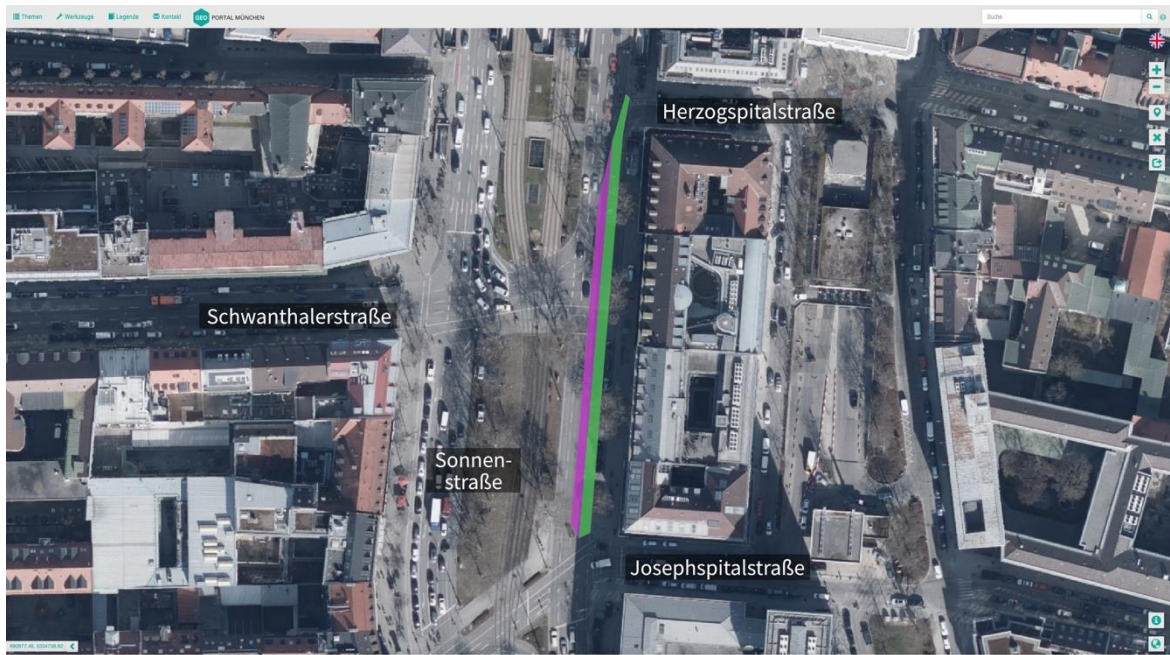


Abbildung 1 Lage von Variante A (Satellitenbild: GeodatenService München, Visualisierung: ADFC Bayern e.V.)

Variante B

Wird die Protected Bike Lane auf der westlichen Seite der Sonnenstraße zwischen Bushaltestelle Karlsplatz (Stachus) und Schwanthalerstraße eingerichtet und zugleich die Schwanthalerstraße für das Projekt des Stadtverbesserungsreferats gesperrt, bietet es sich an, zusätzlich die Kreuzung Sonnenstraße/Schwanthalerstraße durch Goudappel exemplarisch umplanen zu lassen und soweit möglich mit Protektionselementen temporär umzugestalten.

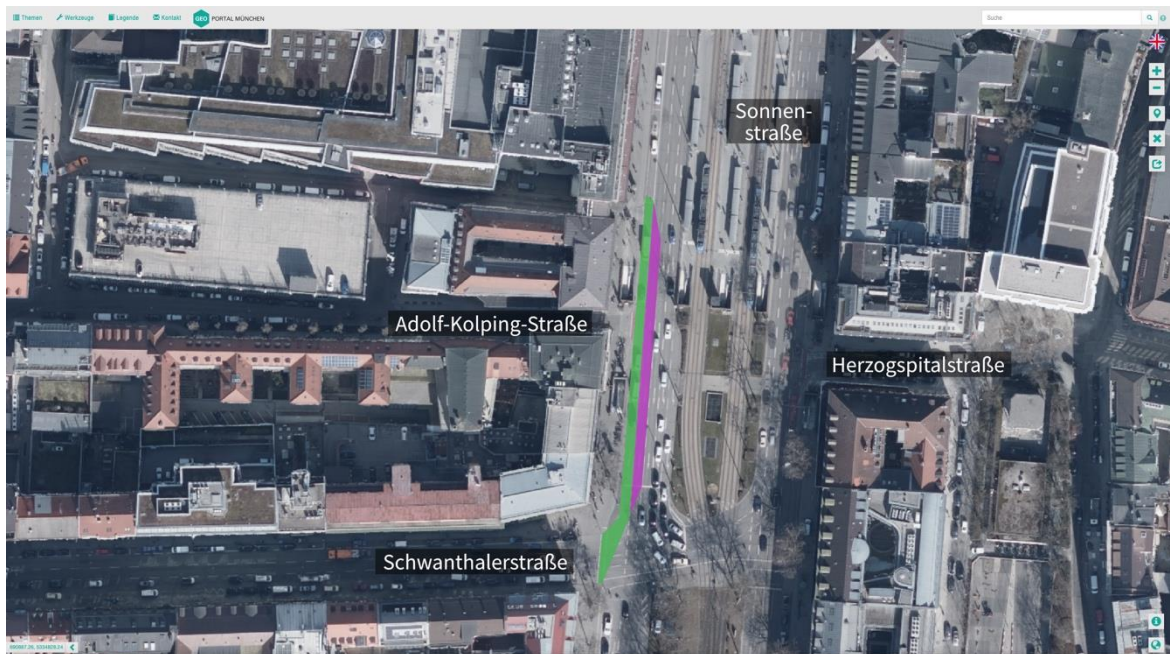


Abbildung 2 Lage von Variante B (Satellitenbild: GeodatenService München, Visualisierung: ADFC Bayern e.V.)

Option B: Anknüpfung an andere im Rahmen der Förderaktion geförderte Projekte

Ist eine Anknüpfung an das Projekt Protected Bike Lane Sonnenstraße des ADFC Bayern e.V. nicht möglich wird in Abstimmung mit der Stadt München und anderen geförderten Projekten eine Alternativlösung für eine geeignete Kreuzung gesucht. Anbieten würde sich hier zum Beispiel eine Kreuzung auf der Schwanthalerstraße im Rahmen des Projektes des Stadtverbesserungsreferats.

Umsetzung

Für die Umsetzung des beschriebenen Projektvorschlags sind die folgenden Arbeitspakete geplant, die entsprechend im Kosten- und Finanzierungsplan mit bestmöglich kalkuliert wurden.

AP 1 – Projektmanagement

Inhalt dieses Arbeitspaketes ist das Gesamtprojektmanagement. Um die professionelle Realisierung trotz des kurzen Planungsvorlaufs und des großen Umfangs der Aufgabe zu garantieren, beauftragt der ADFC die APPM GmbH (APPM) mit der Umsetzung des von ihm entwickelten Projektvorschlags. Die Umsetzung geschieht in enger Abstimmung mit dem Vorstand und der Landesgeschäftsstelle des ADFC Bayern e.V. sowie dem Vorstand des ADFC München e.V.

APPM unterstützt neben der Übernahme wesentlicher Arbeitspakete das Projekt, indem ein Teil der Arbeitsleistung als Eigenleistung eingebracht wird und erforderliche Reise- und Unterkunftskosten für die eigenen Mitarbeiter*innen übernommen werden.

ERGEBNIS: Eine erfolgreiche und reibungslose Durchführung des Projektes ist trotz der knappen zur Verfügung stehenden Zeit und der Vielzahl der zu erledigenden Aufgaben sichergestellt.

AP 2 – Abstimmung des Testfeldes

In enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München wird das finale Testfeld definiert. Der ADFC macht hierzu mehrere Vorschläge (siehe auch Verkehrliches Konzept und Projektüberblick). In der Gesamtbetrachtung weiterer geförderter Projekte und Nutzung von Synergien mit diesen, wird eine Kreuzung festgelegt, die zentral gelegen und öffentlichkeitswirksam vom ADFC zu nutzen ist, sich aber gleichzeitig mit den weiteren geförderten Projekten (Beispielsweise dem Projektvorschlag des Stadtverbesserungsreferats zur Schwanthalerstraße) ergänzt.

ERGEBNIS: Eine Kreuzung, die sowohl den Anforderungen des ADFC gerecht wird als auch in das verkehrliche Gesamtkonzept zum IAA Mobilitätskongress passt, ist festgelegt worden.

AP 3 – Temporäre Umgestaltung der Kreuzung nach niederländischem Vorbild

Die zuvor abgestimmte Kreuzung wird abgesperrt (Details im Verkehrlichen Konzept). Daraufhin wird mittels Protektionselementen die Planung der niederländischen Verkehrsplaner bestmöglich temporär umgesetzt. Hierfür werden von kooperierenden Baustofffirmen geeignete Materialien zur Verfügung gestellt. Da diese für den Projektzeitraum nicht fest mit dem Straßenbelag verbunden werden können, werden sie auf geeignete Weise miteinander verbunden. So wird sichergestellt, dass diese nicht einfach so entwendet bzw. missbraucht werden können. Dadurch ist es allerdings notwendig, neben den Protektionselementen den Kreuzungsbereich entsprechend großzügig abzusperren. Die Überquerung der Protektionselemente ist im Notfall für Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten dennoch gewährleistet.

Zur Einholung von Meinungen zur temporären Umgestaltung der Kreuzung werden von Ehrenamtlichen des ADFC und kooperierender anderer zivilgesellschaftlicher Organisationen digitale und analoge Befragungen der Nutzer*innen und anderer Stakeholder durchgeführt.

ERGEBNIS: Der ADFC kann im Zentrum Münchens die breite Öffentlichkeit von den Vorzügen zeitgemäßer Radinfrastruktur überzeugen. Neben erfahrbarer, moderner und innovativer Radinfrastruktur entstehen so inspirierende Bilder für den weiteren Prozess der notwendigen Flächenneuverteilung. Der ADFC zeigt mit dem Projekt auf, wie die Vision von mehr, sichererem und besserem Radverkehr (NRVP 3.0) praktisch durch Schaffung von #MehrPlatzFürsRad umgesetzt werden kann. Mit den gesammelten Rückmeldungen der Nutzer*innen durch den ADFC und weiterer bürgerschaftlicher Initiativen wird zudem ein Input für die Diskussionen rund um die notwendige Umgestaltung der Stadt mit Fokus auf lebenswerte Quartiere und nachhaltige Mobilität geleistet.

AP 4 – Begleitprogramm: Think Bike Workshop

Gemeinsam mit der Dutch Cycling Embassy und dem Generalkonsulat des Königreichs der Niederlande wird der ADFC einen sogenannten „Think Bike Workshop“ durchführen. Hierbei handelt es sich um ein Format der DCE, welches niederländische Best-Practice Beispiele der Radverkehrsplanung in andere Länder trans

feriert. Teilnehmende sind in der Regel Vertreter*innen der öffentlichen Verwaltung sowie interessierte Planer*innen. Es können auch interessierte Bürger*innen teilnehmen. Unterstützung für diesen Workshop wurde zudem von der Hans Sauer Stiftung zugesagt. Aufgrund der kurzfristigen Zusage ist die genaue Ausgestaltung von Art und Umfang der Unterstützung aber noch zu klären.

ERGEBNIS: Der ADFC leistet mit Unterstützung der Dutch Cycling Embassy, des Generalkonsulats des Königreichs der Niederlande und der Hans Sauer Stiftung einen wesentlichen Beitrag zur gesellschaftlichen Debatte rund um die Verkehrswende sowie zum Expert*innenaustausch, um die Radverkehrsplanung voranzubringen.

AP 5 – Dokumentation

Der Projektverlauf wird fortwährend dokumentiert, um für die Zukunft darzustellen, welche Schritte zur Umsetzung notwendig waren und was aus dem Projekt gelernt wurde. Eine Vorher/Nachher Dokumentation der Testfelder mittels 360° Foto- und Videomaterial wird erstellt. Anschließend wird ein bebildelter Abschlussbericht verfasst.

ERGEBNIS: Eine aussagekräftige Projektdokumentation ermöglicht es, weitere ähnliche Projekte durchzuführen sowie die gesammelten Ergebnisse zu kommunizieren.

3. PROJEKTBEREICH UND ZEITRAUM

Projektbereich

Wie in Abschnitt 2 Umsetzungskonzept unter Verkehrliches Konzept dargestellt, schlägt der ADFC unterschiedliche Optionen für eine geeignete Kreuzung vor, die in Abstimmung mit der Stadt München und möglichen Synergien mit anderen geförderten Projekten angepasst werden können.

Zeitraum

Als Umsetzungszeitraum sieht der ADFC 9 Tage vor.

Beginn: Samstag, 4. September 2021

Ende: Sonntag, 12. September 2021

Die Absperrung erfolgt in der Nacht auf den 4. September, bzw. in den frühen Morgenstunden dessen. Der Abbau erfolgt am späten Nachmittag/Abend des 12. September bzw. nach Beendigung der IAA.

Der Grund für den Beginn bereits am Samstag, den 4. September ist, dass am Wochenende öffentlichkeitswirksam die umgestaltete Kreuzung eingeweiht werden soll.

Eine Anpassung ist ggf. in Abstimmung mit der Stadt München sowie in Anknüpfung an andere geförderte Projekte (siehe Projektüberblick und Umsetzungskonzept) denkbar.

4. KOSTEN- UND FINANZIERUNGSPLAN

Die Gesamtkosten des Projektes betragen nach derzeitigem Planungsstand [REDACTED] dies beinhaltet sowohl Materialien als auch ehrenamtliche sowie bezahlte Stunden.

Als Zuschuss von der Stadt München beantragt der ADFC Bayern e.V. [REDACTED] Euro Dies entspricht einem Zuschuss zum Gesamtprojektvolumen von [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Sollte

eine Übernahme dieser Kosten nicht durch weitere Unterstützer möglich sein, wird der ADFC Bayern e.V. diese ggf. selbst tragen oder Alternativlösungen entwickeln. Das Projekt wäre in jedem Falle nicht gefährdet, sollten diese Kosten nicht durch Dritte übernommen werden können.

Für eine detaillierte Übersicht siehe beigefügter Kosten- und Finanzierungsplan. Zu beachten ist hierbei jedoch, dass das vorgeschlagene Projekt nicht finanzierbar ist, wenn Kosten in Förderhöhe für eine ggf. notwendige Straßensperrung und Gebühren anfallen. Die vorab angefragten Absperr- und Beschilderungsdienste wollten angesichts der kurzen Vorlaufzeit keine schriftlichen Angebote erstellen und keine detaillierten Preise für die notwendige Sperrung nennen, weil nach ihrer Aussage hierfür zunächst ein umfangreicher Verkehrszeichenplan erstellt werden müsse. Zur groben Orientierung wurden Kosten in Höhe von etwa 18.000 € genannt (diese Kosten reduzieren sich voraussichtlich erheblich, wenn mehrere kleinere Projektaufträge zu einem Gesamtauftrag – nach Möglichkeit sogar aus einem Rahmenvertrag – zusammengefasst werden). Sollte eine nötige Sperrung und Beschilderung nicht durch die Landeshauptstadt München oder ihren Vertragspartner erfolgen, wäre das durch den ADFC nicht leistbar. Ebenso ist im Kosten- und Finanzierungsplan keine Übernahme etwaiger Sondernutzungsgebühren für die Nutzung des Straßenraums einkalkuliert, da diese für das beantragte Vorhaben basierend auf der Sondernutzungsgebührensatzung 337 das Projekt ebenso unfinanzierbar machen würden. Für die Umsetzbarkeit des Projektes wird daher davon ausgegangen, dass die Landeshauptstadt München für die geförderten Projekte die Straßensperrungen selbst übernimmt bzw. beauftragt und von der Erhebung von Sondernutzungsgebühren für geförderte Projekte absieht.

5. HYGIENEKONZEPT

Die Veranstaltung besteht im Wesentlichen aus der Absperrung und temporären Umgestaltung einer Kreuzung. Diese wird anschließend von den Radfahrenden und Fußverkehr wie regulärer Straßenraum genutzt. Es gelten daher für alle Nutzer*innen die jeweils gültigen Infektionsschutzrichtlinien der Stadt München bzw. des Freistaates Bayern. Mit größeren Menschenansammlungen wird im regulären Verlauf der Veranstaltung nicht gerechnet.

Eröffnung und Abschluss der niederländisch inspirierten Kreuzungsumgestaltung werden an und auf der gesperrten Kreuzung selbst durchgeführt und finden somit im Freien statt. Hierfür wird nach aktuellem Planungsstand Maskenpflicht und die Einhaltung des Mindestabstandes notwendig sein. Darauf, sowie über davon abweichende tagesaktuelle Hygieneanforderungen wird entsprechend in den (Presse-)Einladungen und verbal vor Ort hingewiesen. Ehrenamtliche des ADFC achten während der genannten Veranstaltungen auf die Einhaltung der erforderlichen Hygienemaßnahmen.

Bei den Befragungen der Nutzer*innen wird von den Ehrenamtlichen des ADFC soweit notwendig eine (FFP2-)Maske getragen und auf einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu den Befragten geachtet.

Für den Think Bike Workshop in Kooperation mit der Dutch Cycling Embassy, dem Generalkonsulat des Königreichs der Niederlande und der Hans Sauer Stiftung sind derzeit mehrere Optionen in der Abstimmung mit dem Generalkonsulat. Denkbar ist, ihn auf einem öffentlichen Platz in Kooperation mit anderen Antragsteller*innen durchzuführen. Die Einhaltung der tagesaktuell gültigen Infektionsschutzmaßnahmen (z.B. Maskenpflicht und Abstand) werden von Ehrenamtlichen des ADFC sichergestellt. Sollte dies nach weiterer Abstimmung mit dem Generalkonsulat nicht möglich sein, wird geprüft, welche Räumlichkeiten genutzt werden könnten und diese rechtzeitig ein entsprechendes Hygienekonzept mit der Landeshauptstadt München erarbeitet.