



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Betrieb
MOR-GB2.412

80313 München

Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes
Au-Haidhausen
Herr Jörg Spengler
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstraße 40
81660 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
08.07.2024

Platzsituation für Radfahrer und Fußgänger und Ampelinstallation vor Tram- und Bushaltestelle (Einsteinstraße/ Mittlerer Ring)

BA-Antrags Nr. 20-26 / B 01397 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 09.12.2020

Sehr geehrter Herr Spengler,

in Ihrem Schreiben vom 16.12.2020 schlagen Sie die Verlegung des Radwegs entlang des Einkaufszentrums „Einstein“ in der Einsteinstraße auf die Fahrbahn in Form eines Radfahrstreifens vor. Zusätzlich regen Sie an, eine neue signalisierte Fußgängerquerung zwischen Tram-/Bushaltestellen und dem Einkaufszentrum einzurichten.

Aufgrund einer Vielzahl von ungünstig zusammentreffenden Umständen (Corona-Pandemie, Referatsneugründung, stark eingeschränkte personelle Ressourcen, eine nach wie vor anhaltende „Antragsflut“, etc.) haben wir den BA-Antrag leider aus den Augen verloren.

Wir bitten dies zu entschuldigen.

Zu Ihrem Anliegen möchten wir Ihnen heute aber Folgendes mitteilen:

Zunächst schlagen Sie die Verlegung der Radführung vom Radweg im Seitenraum hin zu einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn.

U-Bahn: Linien U3,U6
Haltestelle Poccistraße

muenchenunterwegs.de

Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße

muenchen.de/mor

Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Der Radverkehr ist im Vergleich zu einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn auf einem baulichen Radweg wesentlich besser geschützt. Ein Radfahrstreifen darf vom Fahrverkehr nicht überfahren werden. In der Praxis ist jedoch festzustellen, dass insbesondere bei erhöhtem Parkdruck oder fehlenden Kurzparkzonen diese Radfahrstreifen zum Be- und Entladen, Liefern oder Ein- und Ausstieg zweckentfremdet werden. Der Radverkehr ist dadurch gezwungen auf die Fahrbahn auszuweichen.

Der Rückbau der rechten Fahrspur wäre nur teilweise möglich, da eine Rechtsabbiegetasche für den Fahrverkehr aufrecht erhalten werden muss. Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen besteht hier die Gefahr, dass der Radfahrstreifen vom Fahrverkehr überfahren wird. Insbesondere, wenn sich auf der Geradeausspur ein Rückstau vor der Signalanlage gebildet hat - die Rechtsabbiegespur jedoch frei ist - oder zu viele Fahrzeuge auf der Rechtsabbiegetasche einen Rückstau bilden. In diesem Zusammenhang müsste der Radfahrstreifen u. E. mittels entsprechenden baulichen Elementen geschützt werden um das Überfahren bzw. Befahren des Radfahrstreifens verhindern zu können. Dazu muss eine Sperrfläche auf einer Breite von 0,75 m zwischen Radfahrstreifen und angrenzender Fahrspur aufgebracht werden. Auf dieser Sperrfläche müsste das Baureferat dann entsprechende Protektoren auf die Fahrbahn einbringen, die den Radverkehr auf dem Radfahrstreifen entsprechend der dort zulässigen Höchstgeschwindigkeit schützen.

Bei der Rückleitung des Radverkehrs vom Radfahrstreifen auf den baulichen (bestehenden) Radweg ist ein Übergang über den bestehenden Grünstreifen erforderlich.

Zu berücksichtigen ist auch die Ausleitung des Radverkehrs vom baulichen Radweg auf den Radfahrstreifen vor dem/im Einmündungsbereich Hompestraße.

Voraussetzung für die Einrichtung eines Radfahrstreifens wäre der Rückbau des baulichen Radwegs (mit Ausnahme des Radwegs entlang der Rechtsabbiegetasche). Die gewonnene Fläche könnte entweder dem Fußverkehr und/oder zu Gunsten von Radabstellanlagen zugeschlagen werden.

Gleichzeitig ist der Zugang zu den Radabstellanlagen für den Radverkehr anders zu gestalten. Die Radabstellanlagen müssten entsprechend vom Radfahrstreifen aus zugänglich sein. Ob dazu auch eine Absenkung auf Fahrbahnniveau notwendig wäre, müsste das Baureferat klären.

Aus unserer Sicht würde sich die Sicherheit für den Radverkehr nicht verbessern. Der Fußgängerverkehr wäre von dieser Maßnahme ebenfalls nicht unmittelbar betroffen. Ob künftig mit unerlaubtem Radverkehr auf dem Gehweg zu rechnen ist, kann von uns nicht beurteilt werden. Es ist aber davon auszugehen, dass der Gehweg zum Abstellen von Fahrrädern weiterhin genutzt werden könnte - insbesondere, wenn die Radabstellanlagen besetzt sind.

Aufgrund der oben genannten Gründe wird die Verlegung der Radführung auf einen Radfahrstreifen abgelehnt. In unsere Abwägung fließt auch mit ein, dass sich die von

Ihnen geschilderte Situation durch die Schaffung von zusätzlicher Radstellplätze zwischenzeitlich deutlich gebessert hat.

Als zweiten Punkt schlagen Sie eine zusätzliche signalisierte Querung von der Haltestelle zum Einkaufszentrum „Einstein“ vor.

Die Einrichtung einer zusätzlichen Querung erfordert neben der Installation eines Lichtsignalmasten seit einem Stadtratsbeschluss von 2023 („Sichere Querungen für alle gut nutzbar machen“) auch eine entsprechende Ertüchtigung der Querung hinsichtlich der Barrierefreiheit (Stichwort: „differenzierte Querung“). Dies ist mit nicht unerheblichen Personal- und Kostenaufwand verbunden. Zusätzlich müssten einige der neugeschaffenen Radabstellanlagen entfernt werden, um die potentielle neue Furt an den Seitraum bzw. die Gehbahn anbinden zu können.

Zusätzlich kommt hinzu, dass anders als in der Dachauer Straße in der westlichen Zufahrt der Einsteinstraße die Fahrzeugströme in unterschiedliche Richtung getrennt voneinander signalisiert werden (Eigensignalisierung des Linksabbiegeverkehrs). Da ein vorgelagerter Signalquerschnitt an der neuen Fußgängerfurt nur eine gemeinsame Signalisierung aller Fahrspuren erlaubt (d.h. keine Gleichschaltung des Vor- und Hauptquerschnitts möglich ist), entsteht hier eine neue Gefahrenquelle durch Signalverwechslungen.

Da die beschriebenen Punkte einer Ersparnis eines aus unserer Sicht zumutbaren Umwegs von wenigen Dutzend Metern gegenüber stehen, wird eine zusätzliche Fußgängerquerung abgelehnt.

Wir bitten um Verständnis für unsere Entscheidungen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB2.412