

- I. Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost
bag-ost.dir@muenchen.de
An den BA 13 - Bogenhausen
Herr Ring

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

30.08.2024

Trennung des gemeinsam genutzten Fußgänger- und Fahrradweges an der östlichen Seite der Bülowstraße

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05130 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen vom 14.02.2023

Sehr geehrter Herr Ring,
sehr geehrte Damen und Herren

mit dem o. g. Antrag fordert der Bezirksausschuss: „[...] die Fahrbahn auf der Bülowstraße zwischen Gebelestraße und Niedermayerstraße auf eine Fahrspur zu verengen und dafür die Stellplätze zur erhalten. Die Parkbucht soll auf die äußere Fahrspur verlegt und ein Radweg im Bereich der aktuellen Parkbucht errichtet werden. Der BA ist offen für alternative Vorschläge, die die Stellplätze weitgehend erhalten. Aufgrund des hohen Parkdrucks wird eine Streichung von 32 Stellplätzen jedoch nicht befürwortet“.

Im Antwortschreiben vom 12.04.2023 wurde bereits ausgeführt, dass keine getrennte Führung des Fuß- und Radverkehr im Bereich des heutigen gemeinsamen Geh- und Radwegs möglich ist. Aufgrund der Klassifizierung als IR III im aktuellen Stand der Planung des Radvorrangnetzes wäre eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr (und damit auch für den Fußverkehr) allerdings wünschenswert.

Anlässlich Ihres Antrags vom 14.02.2023 möchten wir Sie in unsere bisherigen Überlegungen miteinbeziehen:



Wir haben verschiedene Möglichkeiten (a. neue Raumaufteilung mit Fahrspurentfall, b. Radfahrstreifen und c. Fahrradschutzstreifen) geprüft, um die Situation für den Fuß- und Radverkehr entlang der Bülowstraße zwischen Herkomerplatz und Niedermayerstraße zu verbessern.

Zielsetzung:

Die Entwicklung der Lösungsvarianten für die Bülowstraße zielt darauf ab, den Radverkehr in Fahrtrichtung Osten effizient und sicher zu führen, während gleichzeitig der Erhalt von Parkständen und des Baumbestands sichergestellt wird. Folgende Ziele sollen erreicht werden:

- Getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr
- Berücksichtigung der relevanten Breiten gemäß Leitlinien zur Umsetzung des Radentscheids München bzw. der gängigen Regelwerke
- Einrichtung von Sicherheitstrennstreifen wo nötig
- Reduzierung der Fahrbahn auf einen Kfz-Fahrstreifen
- Keine Beeinträchtigung des Busverkehrs
- Möglichst Erhalt der Parkstände und des Baumbestands
- Ggf. Kostenersparnis durch Erhalt der nördlichen Gehweg-/Baumgrabenkante

a.) Neue Raumaufteilung mit Fahrspurentfall:

Ein beauftragtes Ingenieurbüro hat mittels einer Verkehrsuntersuchung Varianten aufgezeigt, die die Einrichtung einer einstreifigen Führung für den Kfz-Verkehr vorsehen (siehe Straßenquerschnitte in Abbildung 1 und 2).



Abbildung 1: Verortung Straßenquerschnitte. Quelle: Inovaplan

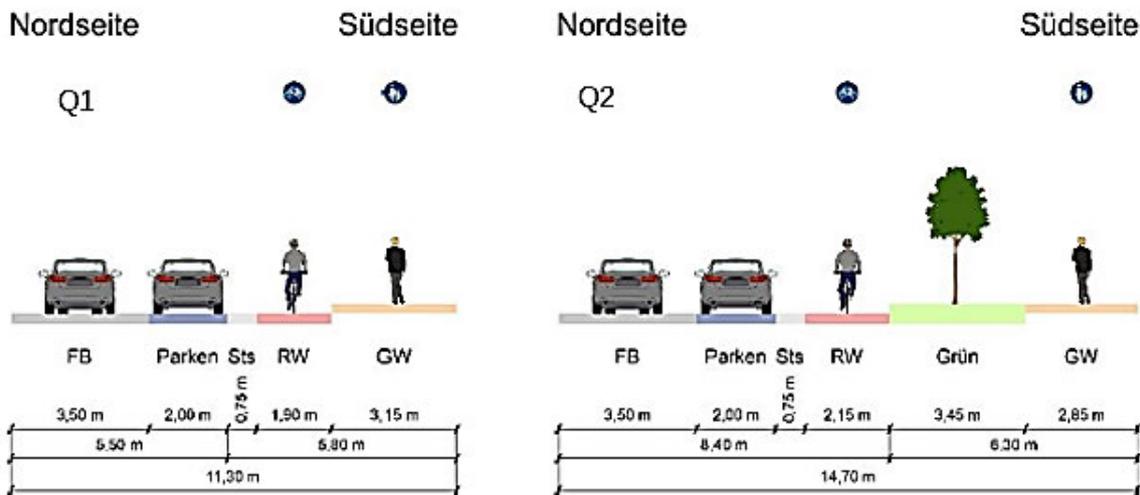


Abbildung 2: Lösungsvorschlag Querschnitt orientiert an Anforderungen des BA. Quelle: Inovaplan.

Die untersuchten Lösungsvarianten unterscheiden sich vor allem hinsichtlich ihres Verflechtungsbereiches von zwei auf eine Fahrspur. Die Varianten wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Verkehrsqualität, Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr, Grünflächen und die Infrastruktur bewertet. Unterschiede traten hinsichtlich Rückstaus, Leistungsfähigkeit und Auswirkungen auf den ÖPNV auf, sodass letztendlich nur eine Verflechtung östlich des Knotenpunktes infrage käme. Bei dieser Varianten wären die Auswirkungen auf Signalisierung und ÖPNV-Bevorrechtigung am geringsten, es müssten jedoch ca. fünf Stellplätze östlich der Denninger Straße im Verflechtungsbereich entfallen. Allerdings traten bei der Untersuchung weitere Einschränkungen auf, denn die Bülowstraße ist eine Hauptzufahrt für Fahrzeuge des Rettungsdienstes zum Klinikum Bogenhausen. Die Lösungsvorschläge eine einspurige Straßenführung („gefangene Fahrbahn“ neben dem Tramplanum) vorzusehen, macht das Bilden einer Rettungsgasse unmöglich, wodurch längere Fahrzeiten für die Einsatzfahrzeuge resultieren. Dementsprechend wurde dieser Lösungsvorschlag von Seiten der Branddirektion abgelehnt, da hier täglich mehrmals pro Stunde Fahrzeuge des Rettungsdienstes Patient*innen ins Krankenhaus fahren. Unter dieser Prämisse ist eine Straßenraumaufteilung wie geschildert aus Sicht des Mobilitätsreferates nicht zu befürworten.

b.) Radfahrstreifen:

Da die gewünschte Straßenraumaufteilung inkl. Fahrspurentfall nicht umsetzbar ist, haben wir die Anordnung eines Radfahrstreifens zwischen fließendem Kfz-Verkehr und Stellplätzen untersucht. Durch diese Maßnahme müssten keine baulichen Änderungen im Streckenverlauf vorgenommen werden. Allerdings hat die Auswertung der Verkehrszahlen ergeben, dass die ermittelte Belastung nicht den notwendigen Belastungsbereich III gemäß ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) erreicht, d.h. ein Radfahrstreifen kann leider aus verkehrsrechtlichen Gründen nicht angeordnet werden.

c.) Fahrradschutzstreifen:

Damit sich die verkehrliche Situation in der Bülowstraße trotzdem für alle Verkehrsteilnehmer*innen verbessert, wäre es gegebenenfalls eine Möglichkeit, einen Fahrradschutzstreifen anzuordnen (siehe Raumaufteilung Abb. 3). Ein Fahrradschutzstreifen ist immer in Abwägung zwischen den Vorteilen einer eigenständigen Radverkehrsführung und dem Risiko haltender/parkender Fahrzeuge auf dem Schutzstreifen, welche ein Sicherheitsrisiko für

den Radverkehr darstellen können, anzuordnen. Vorteil ist in diesem speziellen Fall ist, dass Rettungsfahrzeuge oder ausweichende Fahrzeuge diesen überfahren können und es somit keine Einwände von Seiten der Branddirektion gibt. Auch hier würde die Verflechtung von zwei auf eine Fahrspur nach dem Knotenpunkt erfolgen, sodass insgesamt ca. 7 Stellplätze entfallen würden:

- Einmündung Gebelestraße: Verlust von 1-2 Stellplätzen zur Wahrung der Sichtbeziehungen
- Einmündung Denninger Straße: Verlust von etwa 5 Stellplätzen.

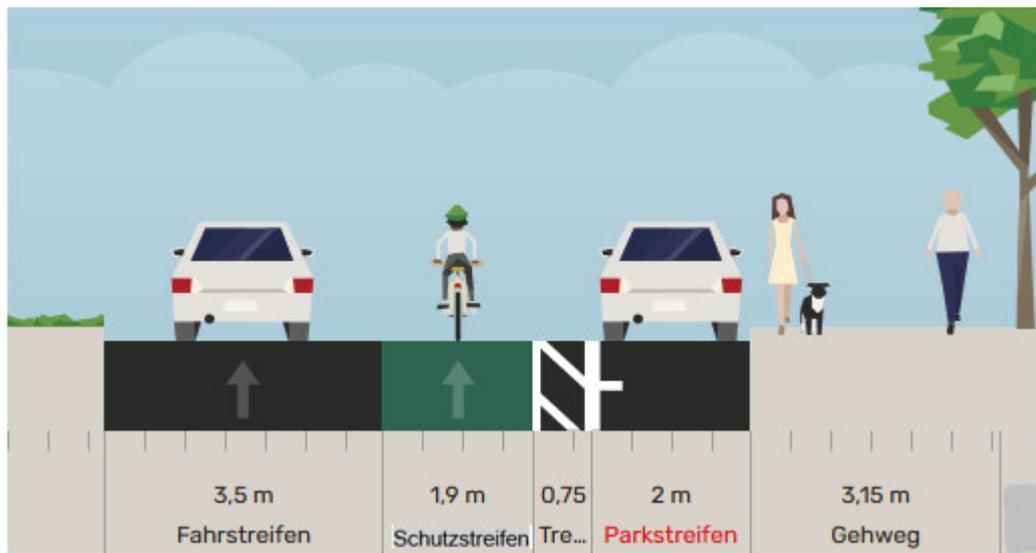


Abbildung 3: Quelle: streetmix.net, Bearbeitung Mobilitätsreferat

Die verkehrliche Situation lässt sich wie folgt beschreiben: Östlich des Knotens Denninger Straße ergeben sich zwei Fahrstreifen plus Fahrradschutzstreifen, plus Gehweg, wobei der Schutzstreifen nach rund 30 m Verflechtungsbereich zu Gunsten der Parker auf die rechte Fahrspur verschwenkt.

Zusammenfassend halten wir dies aktuell für die einzige Möglichkeit, die Situation für den Radverkehr – mit oben genannten Einschränkungen - zu verbessern, ohne auf die Gesamtheit der Stellplätze zu verzichten. Vor einer Umsetzung müsste der Lösungsvorschlag noch mit unseren Verkehrssicherheitsexperten abgestimmt werden. Vorab bitten wir Sie um eine Rückmeldung zum geschilderten Vorschlag und dem damit einhergehenden Stellplatzentfall.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsmäßig erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
MOR-GB2.13