

Stellungnahme

zu den Plänen für den Radschnellweg Nord im
Bereich Altstadt-Radring / Ludwigstraße /
Von-der-Tann-Straße



München, den 7.4.2021

Der Radentscheid München lehnt die am 22.10.2020 sowie erneut (leider praktisch unverändert) am 29.3.2021 vorgestellten Planungen für den Kreuzungsbereich Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße / Oskar-von-Miller-Ring ab und fordert die Stadt auf, unverzüglich eine radentscheidkonforme Planung vorzulegen und umzusetzen.

Begründung

Die vorgestellten Planungen widersprechen den verbindlichen Vorgaben der rechtskräftig vom Münchner Stadtrat beschlossenen Bürgerbegehren Altstadt-Radring und Radentscheid München sowie den Richtlinien für Radschnellwege in eklatanter Art und Weise.

Kreuzung Ludwigstraße

- **Im Kreuzungsbereich der Von-der-Tann-Straße sind lediglich Radwege mit einer Breite von 1,60 Meter vorgesehen, bei gleichzeitig 5 Kfz-Fahrspuren mit insgesamt 15 Meter.**

Das widerspricht den Vorgaben des Bürgerbegehren Altstadt-Radring, welches eine Regelbreite von 2,80 Meter und eine absolute Mindestbreite von 2,30 Meter vorgibt. Die Regelbreite von 2,80 Meter ist immer dann anzusetzen, wenn bei entsprechendem Entfall von Fahrspuren und/oder Parkplätzen genügend Platz wäre. Das ist hier offensichtlich der Fall. Die Radwege sind daher um 1,20 Meter bzw. 43% zu schmal.

- **In der Ludwigstraße nördlich der Von-der-Tann-Straße/Oskar-von-Miller-Ring sind lediglich Radwege mit einer Breite von 2,00 - 2,30 Meter vorgesehen, bei gleichzeitig 6 Kfz-Fahrspuren mit insgesamt 18 Meter.**

Das widerspricht den (eher konservativen) Regelwerken für Radschnellwege, welche im Einrichtungsradverkehr eine Mindestbreite von 3,00 Meter vorgeben. Die Radwege sind daher um 0,70-1,00 Meter bzw. 23%-33% zu schmal. Auch hier wäre durch den Entfall von einer der sechs(!) Fahrspuren genug Platz.

- **Die Aufstellflächen für Radfahrende im Kreuzungsbereich sind deutlich unterdimensioniert (Westseite) oder fehlen schlichtweg ganz (Ostseite).**

Das widerspricht den Vorgaben zur "*Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen*" des Radentscheids, welche eine bauliche Kreuzungsgestaltung mit "*ausreichend großen Radaufstellflächen*" vorgibt. Insbesondere auf der Fahrbeziehung Nord → Ost ist ein hohes Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen. Die beim indirekten Linksabbiegen wartenden Radfahrenden benötigen eine ausreichend große Aufstellfläche, um den (noch deutlich mehr) geradeaus fahrenden

Radfahrenden nicht im Weg zu stehen oder mitten in der Kreuzung warten zu müssen. Entsprechendes gilt für die anderen Fahrbeziehungen.

- **Die Kurvenradien sind an allen Kreuzungs"ecken" deutlich zu groß und erlauben hohe Abbiegegeschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr mit entsprechendem Gefährdungspotential für den geradeaus fahrenden Radverkehr.**

Das widerspricht den Vorgaben zur "*Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen*" des Radentscheids, welche eine bauliche Kreuzungsgestaltung vorgibt, so dass "*Kraftfahrzeuge möglichst nur langsam abbiegen können*". Für die Schleppkurven des besonders gefährlichen LKW- und Busverkehr sind geeignete geschwindigkeitssenkende bauliche Lösungen zu entwickeln.

- **Es fehlt eine barrierefreie oberirdische Quermöglichkeit für den Fußverkehr auf der Nordseite der Kreuzung.**

Das widerspricht den städtischen Zielen zur Barrierefreiheit.

- **Die vorgestellten Pläne orientieren sich an der Leistungsfähigkeit für den Kraftverkehr** im Widerspruch zur Fragestellung und dem Kerngedanken des Bürgerbegehrens Radentscheid München: Einer gerechten Neuaufteilung des Straßenraums (u.a.) zugunsten des Radverkehrs, welche zu Lasten von Fahrspuren und Parkplätzen und ggf. auch der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs gehen soll.

- **Die Pläne orientieren sich zudem an einer bestands- statt angebots- und zukunftsorientierten Verkehrsplanung**, was im Widerspruch zum verbindlichen Bürgerbegehren "Sauba Sog I" steht, welches eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Stadt bis 2025 vorsieht. Schon allein durch die autofreie Altstadt, werden die Kfz-Verkehrszahlen dort deutlich sinken.