

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den

12.06.2014

Variantenvergleich Radverkehrsanlage Rosenheimer Straße – Computersimulation zur Veranschaulichung – Sichere und komfortable Lösung für den Radverkehr realisieren

Antrag

1. Dem Stadtrat wird für die Schaffung von Radverkehrsanlagen in der Rosenheimer Straße bezüglich Verkehrssicherheit und Komfort für den Radverkehr, direkte Wegebeziehung, Stellplatzangebot, Erhalt von Straßenbäumen und Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr ein Vergleich der bisher vorgelegten und politisch geforderten Varianten vorgestellt. Dabei wird die von der Verwaltung vorgelegte Radstreifenvariante mit den in der Diskussion befindlichen Alternativen verglichen.
2. Sofern mit vertretbarem finanziellen und zeitlichen Aufwand machbar, erfolgt bezüglich der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr ein Vergleich mit Hilfe einer Computersimulation. Ggf. werden zwei auszuwählende Varianten in natura mit einem Testlauf ausprobiert (z.B. Radstreifen- und Schutzstreifenvariante mit überbreiter Fahrspur). Die Entscheidung wird zusätzlich mit den Evaluierungsergebnissen der Kapuzinerstraße unterstützt, insbesondere hinsichtlich der Zunahme des Radverkehrs.
3. Die für den Radverkehr sichere und komfortable Lösung wird zügig umgesetzt.

Begründung:

In der Beschlussvorlage zur Planungsausschusssitzung vom 15.01.2014 wurde vom Planungs-, Kreisverwaltungs- und Baureferat die Radstreifenvariante in der Rosenheimerstraße als geeignete Variante erachtet den Radverkehr sicher und komfortabel zu führen, ohne die Belange des parkenden und fließenden Verkehrs über die Gebühr zu beeinträchtigen und unter weitgehender Schonung der Straßenbäume.

Diese Lösung wurde vom renommierten Ingenieurbüro Kaulen erarbeitet, das auch

für das Innenministerium bzw. für die Oberste Baubehörde das „Radverkehrshandbuch Bayern“ erarbeitet hat. Diese Lösung sieht für den Radverkehr durchgängig Radstreifen vor und erhält alle Abbiegespuren mit der einzigen Abweichung, dass an der Kreuzung Rosenheimer /Orleansstraße aus zwei getrennten eine überbreite Spur wird, an der sich noch zwei PKW nebeneinander aufstellen können. Diese Lösung wurde einstimmig vom Bezirksausschuss Au-Haidhausen beschlossen, vom Interessenverband der Nutzer (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) als geeignete Lösung anerkannt und von den Fraktionen Die Grünen – rosa liste und der Linke im Stadtrat unterstützt.

Im Planungsausschuss und im gemeinsamen Papier von CSU, SPD und FDP wurden dennoch mehrere Varianten vorgeschlagen, die eines systematischen Vergleichs bedürfen, um eine transparente Entscheidungsgrundlage zu schaffen. Die vorgeschlagenen Nachbarstraßen dürften kaum geeignet sein bzw. führen zu neuen Problemen an anderen Stelle. So erfordert die Zuführung des Radverkehrs zur Lothringer Straße einen Zweirichtungsradweg von der Rosenheimer Straße zur Lothringer Straße, der auf Kosten der Breite der Knotenpunktzufahrt der Orleansstraße gehen würde und damit das Problem von der Rosenheimer in die Orleanstraße verlagert. Davon wären auch noch mehrere Buslinien betroffen.

Die im gemeinsamen Papier von CSU und SPD geforderte Aufrechterhaltung von zwei Fahrstreifen je Richtung, ist bei der Radstreifenvariante dort, wo es darauf ankommt, nämlich an den Knotenpunkten bereits erfüllt. Hier wurde die nutzbare Fahrbahn für die Fahrspuren und Rad-/bzw. Schutzstreifen bereits auf Kosten der Stellplätze und Straßenbäume verbreitert. Eine Verbreiterung auf der gesamten Strecke auf Kosten der Stellplätze und Straßenbäume bringt hingegen viele Nachteile und kaum Vorteile. Ein systematischer Vergleich und die Veranschaulichung der von der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte abhängige Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs durch eine Computersimulation, die die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse widerspiegelt, könnte die Kritiker überzeugen. Ein Testlauf für die baulich und hinsichtlich der Signalprogramme nahezu identischen zwei sinnvollsten Varianten (Radstreifenvariante und Schutzstreifenvariante) ist aufwändig, könnte aber letztlich für Klarheit sorgen. Die Evaluierung der Maßnahme in der Kapuzinerstraße ist u.a. bezüglich der Zunahme im Radverkehr eine zusätzliche Entscheidungshilfe.

Die Beschlussvorlagen vom 15.01.2014 stellt fest, dass in den letzten zehn Jahren in der Rosenheimer Straße ein Rückgang des Kfz-Verkehrs von 8 % und des Schwerverkehrs um 30 % beobachtet werden konnte. Auch die Rosenheimer Straße verzeichnet wie alle Einfallstraßen innerhalb des Mittleren Rings deutliche Verkehrsabnahmen im Kfz-Verkehr, obwohl im gleichen Zeitraum die Zahl der Einwohner in München um ca. 10 % gewachsen ist. Ursache dürfte die Verlagerung des Kfz-Verkehrs insbesondere auf den Radverkehr sein, dessen Anteil in München in den letzten zehn Jahren von 10 auf 17 % aller Wege der Münchnerinnen und Münchner zugenommen hat.

Für die Rosenheimer Straße kommt die Stadtverwaltung zum Ergebnis: „Für beide Konzeptvarianten (Radstreifen und Schutzstreifenvariante mit überbreiter

Fahrspur) ergab sich die Möglichkeit einer ausreichend leistungsfähigen Führung des Kfz-Verkehrs“ und angesichts prognostizierter Verkehrszunahmen in der Zukunft (wenn es denn so kommt ...) würde sich bei der Umsetzung der Radstreifenvarianten eine verträgliche Verkehrsverlagerung von der Rosenheimer Straße auf das benachbarte Hauptverkehrsstraßennetz sowie geringfügig auf die Balanstraße ergeben. Verlagerungen weg von der Rosenheimer Straße hin zur Einstein-/Maximilianstraße wären nach Ansicht der Antragsteller eher vorteilhaft, weil sich in der Rosenheimer Straße deutlich mehr sensible Straßenrandnutzungen befinden (mehr Wohnen, mehr Läden) als in der Einstein-/Maximilianstraße. Außerdem wird es im Anschluss in der Zweibrückenstraße sowieso besonders eng. Es spricht alles für die ursprüngliche Variante. Ein systematischer Vergleich wird das zeigen.

Die Radfahrerinnen und Radfahrer warten schon zu lange auf eine Lösung der Probleme in der Rosenheimer Straße. Eile ist geboten. Eine rückwärts gewandte Verkehrspolitik stellt allein die Belange des fließenden Kfz-Verkehrs in den Vordergrund, eine zukunftsfähige Verkehrspolitik lädt die Münchnerinnen und Münchner ein, das Auto immer öfter stehen zu lassen und immer häufiger die eigenen Füße, das Rad und den Öffentlichen Verkehr zu nutzen.

Fraktion Die Grünen-rosa liste
Initiative:

Paul Bickelbacher
Sabine Nallinger
Herbert Danner
Anna Hanusch
Lydia Dietrich
Dr. Florian Roth
Mitglieder des Stadtrates