

8.37

Eilt	Sofort	Ø				
Direktorium - HA II/BA G Süd						
30. NOV. 2017						
AZ:						
zK	zwV	R	Wv.	Abt.	Vg.	Uml.

Landeshauptstadt
München
Kreisverwaltungsreferat

Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat
Ruppertstr. 19, 80466 München

Hauptabteilung III Straßenverkehr
Verkehrsmanagement
Strategische Konzepte und
Grundsatzangelegenheiten
KVR-III/111

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-39978
Telefax: 089 233-39977
Dienstgebäude:
Implerstr. 9

Über das
Direktorium BA-Geschäftsstelle Süd
An den
Bezirksausschuss des 8. Stadtbezirkes
Schwanthalerhöhe
z.Hd. der Vorsitzenden Frau Stöhr

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
06.11.2017

Entlastung der Ridlerstraße vom massiven Durchgangsverkehr und Verbesserung der Radfahrsicherheit

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04011 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 08 –Schwanthalerhöhe vom 22.08.2017 (ED 30.08.2017)

Anlage:

1. Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.10.2017 zu Antragspunkt 2

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Stöhr,

zu den in Ihrem o.a. Antrag aufgeführten Forderungen nimmt das Kreisverwaltungsreferat wie folgt Stellung:

zu 1.: „ Der Grünpfeil zum Abbiegen von der Westendstraße in die Ridlerstraße wird für eine Versuchsphase von 6 Monaten abgedeckt.“

Der Bezirksausschuss des 8. Stadtbezirkes regt an, durch geeignete Maßnahmen den Durchgangsverkehr in der Ridlerstraße zu reduzieren. Als ein Mittel hierzu wird die zunächst probeweise Deaktivierung des Rechtsabbiegerhilfssignals von der Westend- in die Ridlerstraße an der Lichtsignalanlage (LSA) Barth-/Ridlerstraße genannt.

Die LSA Barth-/Ridlerstraße musste mit dem Beginn umfangreicher Baumaßnahmen am Versorgungsnetz der Stadtwerke München ab dem 11.11.2016 in den sogenannten Festzeitbetrieb überführt werden. Da durch die großflächigen Grabungsarbeiten im Umfeld der LSA auch die in der Fahrbahn eingebrachten Detektionsschleifen in Mitleidenschaft gezogen wurden,

U-Bahn: Linien U3, U6
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße

Öffnungszeiten:
nur mit Terminvereinbarung

Internet:
www.kvr-muenchen.de
www.strassenverkehr-muenchen.de

war ein verkehrsabhängiger Betrieb nicht mehr möglich. In den Festzeitprogrammen wird das fragliche Rechtsabbiegerhilfssignal zyklisch bedient. Vor allem im sogenannten Abendprogramm ist die Freigabezeit für dieses Signal relativ lang.

Nach Beendigung der Baumaßnahmen und der Wiederherstellung der durch die Baumaßnahme zerstörten Induktionsschleifen, wird die LSA Barth-/Ridlerstraße erst seit dem 16.10.2017 wieder verkehrsabhängig betrieben. Im verkehrsabhängigen Modus indes, wird das Rechtsabbiegerhilfssignal jedoch deutlich seltener und dann überwiegend nur durch die dort verkehrenden Linienbusse L62 im Rahmen der ÖPNV-Beschleunigung aktiviert.

Aktuelle Auswertungen, wie zuletzt für den 18.10.2017, haben folgende Sachverhalte ergeben:

07:00 Uhr bis 09:00 Uhr: Rechtsabbiegerhilfssignal wurde lediglich 7x aktiviert. Dies bedeutet, dass das Rechtsabbiegerhilfssignal im Schnitt jeden 12. Signalumlauf (Signalumlaufzeit beträgt 90s) ein zusätzliches Freigabefenster anzeigte. Die durchschnittliche Dauer dieser zusätzlichen Freigabezeit betrug 7s.

16:00 Uhr bis 18:00 Uhr: Rechtsabbiegerhilfssignal wurde nur 16x aktiviert. Dies bedeutet, dass das Rechtsabbiegerhilfssignal im Schnitt jeden 5. Signalumlauf (Signalumlaufzeit beträgt 90s) ein zusätzliches Freigabefenster anzeigte. Die durchschnittliche Dauer dieser zusätzlichen Freigabezeit betrug ebenfalls 7s.

Für die anderen Zeitbereiche ergibt sich eine ähnliche statistische Verteilung.

Auf Grundlage dieser Auswertung ist somit festzustellen, dass durch das fragliche Rechtsabbiegerhilfssignal das Verkehrsaufkommen in der Ridlerstraße nicht signifikant beeinflusst wird. Durch die Wiederinbetriebnahme der LSA Barth-/Ridlerstraße im verkehrsabhängigen Modus wurde bereits die Einflussmöglichkeit des gegenständlichen Rechtsabbiegerhilfssignal auf das Verkehrsaufkommen in der Ridlerstraße erheblich beschnitten. Eine wie vom Bezirksausschuss geforderte vollständige Deaktivierung dieses Rechtsabbiegerhilfssignals hätte somit kaum noch verkehrsmindernde Effekte. Dem gegenüber würde eine Deaktivierung des fraglichen Rechtsabbiegerhilfssignals aber deutliche Nachteile für die ÖPNV-Beschleunigung mit sich bringen.

In Abwägung der oben genannten Faktenlage spricht sich das Kreisverwaltungsreferat gegen den Vorschlag des Bezirksausschusses 8 aus und wird das fragliche Rechtsabbiegerhilfssignal zu Gunsten der dortigen ÖPNV-Beschleunigung nicht deaktivieren.

Wir bitten um Verständnis für unsere Entscheidung. Für ggf. noch offene Rückfragen zu diesem Thema steht Ihnen gerne die Unterabteilung Verkehrssteuerung (KVR HA III/12, lsa-betrieb.kvr@muenchen.de) zur Verfügung.

Zu 2.: „Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, bis 31.03.2018 ein Konzept vorzulegen, wie der massive Durchgangsverkehr davon abgehalten werden kann, von der Autobahn A 96 über die Westendstraße in den 8. Stadtbezirk zu fahren, um hier als Schleichverkehr das überlastete Autobahnende zu meiden.“

Für Verkehrskonzepte ist nach Geschäftsverteilungsplan der LH München das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zuständig. Auf Anfrage wurde dem Kreisverwaltungsreferat anliegende Stellungnahme nebst den dort vorhandenen Verkehrszahlen zugesandt, die wir Ihnen als Anlage zu diesem Schreiben zur Kenntnisnahme geben. Wir bitten Sie, sich zu Rückfragen zu diesem Thema direkt an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (HA I – Verkehrsplanung, plan.ha1-32@muenchen.de) zu wenden.

Zu 3.: „Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, in der Ridlerstraße auf dem Abschnitt zwischen der Einmündung der Gollierstraße und dem Heimeranplatz auf beiden Seiten einen Radweg auf der Fahrbahn abzumarkieren, vorzugsweise als rote Fläche abgesetzt oder strichliert (= Schutzstreifen, Anm. KVR) (analog Elsenheimerstraße).“

Gemäß §§ 2 Abs. 4; 45 Abs. 1 und 4 sowie 9 StVO wurde die Radwegbenutzungspflicht in der Ridlerstraße 2008 (im Abschnitt zwischen Gollierstraße und Westendstraße: 2012) aufgehoben. Eine qualifizierte Gefahrenlage auf der Fahrbahn liegt nicht vor. Die baulichen Radwege entsprechen nicht den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur StVO und den aktuellen Empfehlungen der Bundesanstalt für Straßenwesen. Daher war die Radwegbenutzungspflicht in der Ridlerstraße nicht zulässig und aufzuheben.

Die Ridlerstraße, die nach Verkehrsentwicklungsplan keine Hauptverkehrsstraße ist, weist eine Kfz-Belastung von ca. 9.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von rund 4 % (Grundlage: Verkehrserhebungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 28.03.2007).

Nach den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010) sind bei der Wahl der Radverkehrsführung u.a. Verkehrsbelastung und zulässige Höchstgeschwindigkeit Entscheidungskriterien. In den Spitzenstunden (morgens und abends) sind in der Ridlerstraße Verkehrsmengen von rund 900 Fahrzeugen/h zu verzeichnen, die sich somit nach den ERA 2010 im sog. Belastungsbereich II befindet.

Demnach kommen für die Ridlerstraße unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse neben der Kombination aus Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radwegen ohne Benutzungspflicht (**aktueller Status**) grundsätzlich folgende weitere Lösungsmöglichkeiten in Betracht:

a) Schutzstreifen (unter Rückbau/Demarkierung der vorhandenen Radwege)

b) eine Kombination von Schutzstreifen und vorhandenen Radwegen ohne Benutzungspflicht (Ihr Vorschlag unter Antragspunkt 3)

c) oder einer Kombinationen, wie Schutzstreifen und „Gehweg, Radfahrer frei“ (unter Rückbau der vorhandenen Radwege)

Für die Anlage von Schutzstreifen hinsichtlich der o.a. Möglichkeiten a)-c) ist die Verwaltungs-

vorschrift (VwV) zur StVO und Kapitel 3.1 der ERA 2010 einschlägig.

Folgende Maße müssen für alle Alternativen a) - c) auf der Fahrbahn vorhanden sein (im Bestand; ohne Umbau; gemessen von Parkbucht zu Parkbucht):

Beidseitige Schutzstreifen: 2 x 1,50 m =	3,00 m
Beidseitige Sicherheitstrennstreifen zu Parkplätzen: 2 x 0,50 m = verschmälerte Kernfahrbahn ohne Leitlinie (Mindestmaß bei gewünschter Geschwindigkeitsdämpfung):	1,00 m 4,50 m

Bedarf:	<u>8,50 m</u>
---------	---------------

Bestand (Messung aus der Stadtkarte; GeoInfoWeb):	rd. 6,00 m
---	------------

Ergebnis:	<u>nicht möglich!</u>
------------------	------------------------------

Im Ergebnis ist festzustellen, dass eine Lösung mit Schutzstreifen im Bestand in der Ridlerstraße aus Platzmangel nicht in Betracht kommt.

Unabhängig davon möchten wir Sie zum Antragszusatz „analog Eisenheimerstraße“ über Folgendes informieren:

Der Verkehrsversuch Eisenheimerstraße hat gezeigt, dass die Doppellösung nicht durchgehend und konsequent zu einer Konfliktlösung führt, da der überwiegende Teil der Radfahrer nach wie vor aus Gewohnheitsgründen die baulichen/markierten Radwege benutzt.

Auch wenn ein unabhängiges Gutachten der dualen Führung in der Eisenheimerstraße zumindest abschnittsweise eine Einsatzberechtigung zugesteht, so ist nicht von der Hand zu weisen, dass in überwiegenden Abschnitten, insbesondere an Ein- und Ausfahrten, diese Führung an ohnehin problematischen Stellen bei den Verkehrsteilnehmern für Verwirrung sorgt. Auch ein „Hin- und Herspringen“ von Radfahrern zwischen den Anlagen auf der Strecke ist dem Verkehrsablauf und der Verkehrssicherheit nicht zuträglich. Ein großer Teil der Radfahrer fährt zudem weiterhin auf den zu schmalen baulichen Radwegen, womit die Probleme in der Eisenheimerstraße nicht zufriedenstellend gelöst werden konnten.

Als Ergebnis des Verkehrsversuchs hat sich das Kreisverwaltungsreferat entschieden, aus Gründen der Verkehrssicherheit zukünftig auf duale Führungen in der Form von Schutzstreifen neben baulichen Radwegen zu verzichten und nur Lösungen mit einer Radverkehrsanlage pro Richtung anzuordnen. Zu schmale bauliche Radwege neben schmalen Gehwegen sollten daher auf Dauer auch nicht ohne Benutzungspflicht und auch nicht mit Zusatzangeboten auf der Fahrbahn erhalten werden, wenn eine andere Lösung möglich ist.

Lösungsvorschlag für die Ridlerstraße zu Antragspunkt 3:

Da eine bestandsorientierte Lösung mit Schutzstreifen aus den o.a. Gründen aus Sicht der Verkehrsbehörde nicht möglich ist, bliebe nur, für die beantragten Zielvorstellungen (beidseitige Schutzstreifen, erhoffte Geschwindigkeitsreduzierung) den vorhandenen Verkehrsraum für

eine konsequente Radverkehrsführung so umzuverteilen, dass die benötigten Flächen für den Radverkehr geschaffen werden können. Da in der Ridlerstraße keine überschüssigen Fahrspuren zur Verteilung zur Verfügung stehen, bleibt nur:

A) die Wegnahme und versetzte Anordnung von Parkplätzen verbunden mit der baulichen Anpassung der Seitenräume (Bordsteinkanten, Radwegrückbau, Parkbuchrückbau).

B) Änderung der Querschnittaufteilung durch Auflösung des Baumgrabens – alternierendes Parken/Baumpflanzungen.

Der öffentliche Raum in der Ridlerstraße müsste im Rahmen einer konzeptionellen Neuplanung für den beantragten Abschnitt dann komplett neu aufgeteilt werden. Gemäß dem Bebauungsplan 1370 wurde eine Breite der Verkehrsfläche von 24 m festgesetzt. Diese Breite würde grundsätzlich den Einbau von Radverkehrsanlagen ermöglichen. Aufgrund des geringen Radverkehrsaufkommens (110 - 320 Radfahrer innerhalb von 8 Stunden, Zählung von 2007) hält das Referat für Stadtplanung und Bauordnung einen solchen Aufwand und den Verlust an Parkplätzen bzw. des Baumgrabens für nicht verhältnismäßig. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat allerdings eine neue Verkehrserhebung angekündigt. Sollte hier eine wesentliche Veränderung des Verkehrsaufkommens festgestellt werden, wird es die Problematik in der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Engpässe und Netzlücken“ unter Beteiligung der MVG) erneut behandeln.

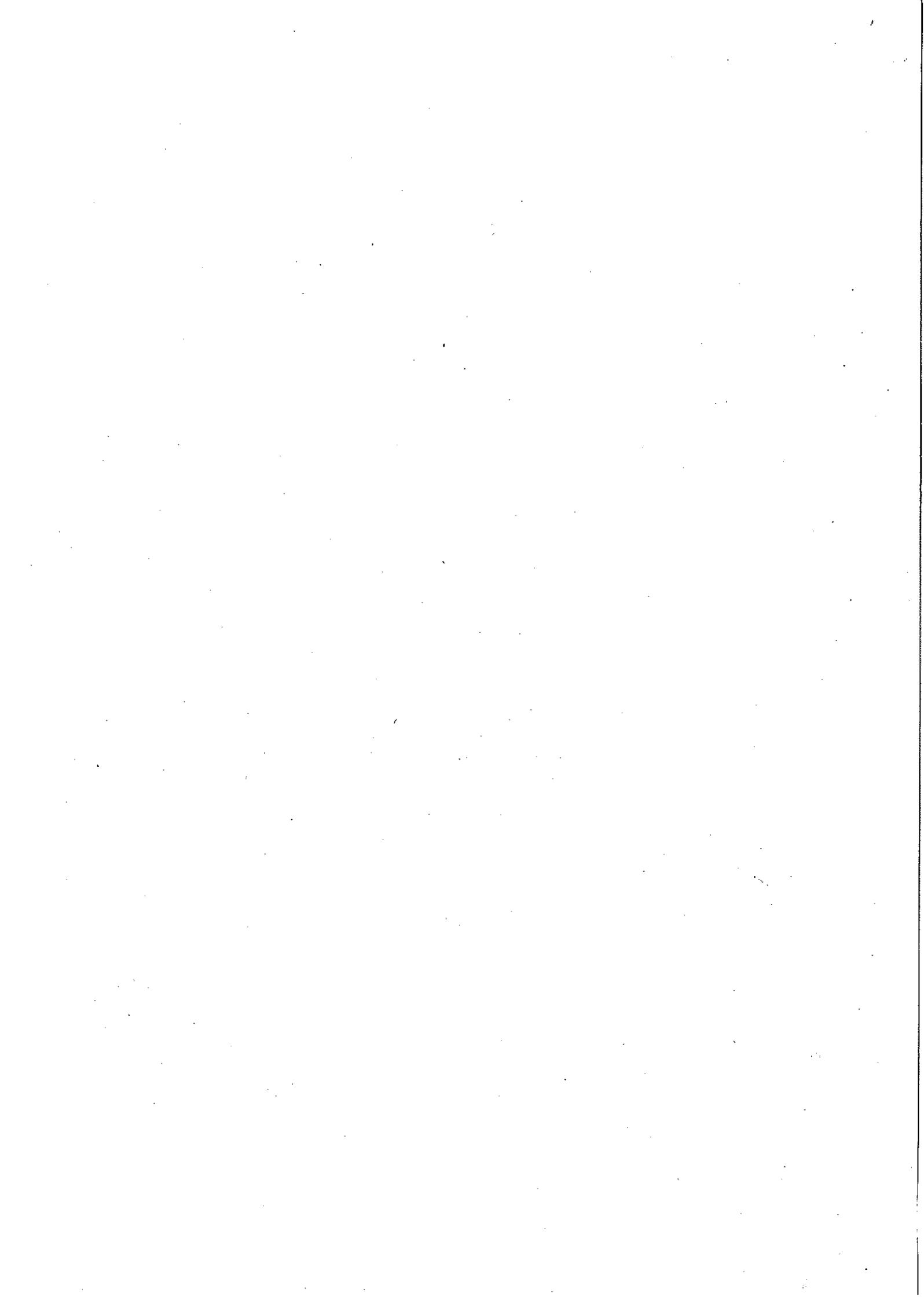
Wir bitten um Verständnis, dass wir Ihnen keine positivere Nachricht zukommen lassen können.

Dieses Antwortschreiben ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt.

Mit freundlichen Grüßen



Effner
Leitende Verwaltungsdirektorin



Datum: 17.10.2017

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

PLAN-HAI-32-1

plan.ha1-32@muenchen.de

Entlastung der Ridlerstraße vom massiven Durchgangsverkehr und Verbesserung der Radsichersicherheit

Bezirksausschuss-Antrag Nr. 14-20 / B 04011 des Bezirksausschuss des Stadtbezirks 08 – Schwanthalerhöhe vom 22.08.2017

an das Kreisverwaltungsreferat HA III

Zu dem Punkt 2

„Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, bis 31.03.2018 ein Konzept vorzulegen, wie der massive Durchgangsverkehr davon abgehalten werden kann, von der Autobahn A96 über die Westendstraße in den 8. Stadtbezirk zu fahren, um hier als Schleichverkehr das überlastete Autobahnende zu meiden.“

des o.g. Antrags nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Westendstraße ist innerhalb des 8. Stadtbezirks gem. Verkehrsentwicklungsplan 2006 (VEP) keine Hauptverkehrsstraße. Südlich der Ridlerstraße ist sie dennoch mit ca. 12.000 Kfz/24 h belastet. Modellrechnungen ergeben, dass der Anteil des Verkehrs von der A96 unter 10 % liegt. Aufgrund des geringen Anteils am Gesamtverkehr halten wir Maßnahmen zur Unterbindung des Schleichverkehrs, über der bereits bestehenden Konzeptionen (Verkehrsentwicklungsplan 2006), nicht für gerechtfertigt.



Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass der überwiegende Anteil des Verkehrs von der A 96 nach Norden (50.000 Kfz/24 h) bereits heute über die A 96 bis zum Mittleren Ring fährt. Dies bedeutet auch, dass mit der bestehenden Konzeption die Verkehre von der A 96 nicht über die Westendstraße, sondern wie vom VEP vorgesehen über das höherrangige Primärnetz geführt wird.

Da die Zählungen Ridlerstraße/Westendstraße mit Eröffnung des Mittleren Ring Südwest nicht mehr aktuell ist, beabsichtigen wir im Laufe des nächsten Jahr, neue Verkehrserhebungen an diesem Knotenpunkt durchzuführen.

II. Abdruck von I. z.K.

an I/31-3, mit der Bitte, die entsprechenden Verkehrserhebungen durchzuführen.
an I/32-1

gez.