

Anlage D1

Prüfauftrag: Separate Radverkehrsführung entgegen der Fahrtrichtung in der Sandstraße

Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferates :

Das Kreisverwaltungsreferat (Verkehrssteuerung/Verkehrsordnung) hat den Knoten Dachauer / Maßmannstraße auf die Möglichkeit der Einbringung eines Radweges in der Sandstraße entgegen der Einbahnrichtung untersucht. Folgende Varianten haben sich dabei als denkbar herausgestellt:

Variante 1: Baulicher Radweg auf der Ostseite der Sandstraße

Mit dieser Variante wäre am Knoten Dachauer / Maßmannstraße bei regelkonformer Fahrweise der Radverkehr ohne größere Probleme abzuwickeln.

Probleme treten bei dieser Lösung nicht direkt am Knoten Dachauer Straße sondern im Bereich der Dreiecksinsel in der Sandstraße auf.

Die Einrichtung einer unsignalisierten Querung des Radverkehrs über den zweispurigen Linksabbieger aus der nördlichen Sandstraße ist auf Grund der Kreuzungsgeometrie, der Verkehrsverhältnisse und der Sichtverhältnisse im Bestand nicht verkehrssicher möglich.

Da der Radverkehr also nicht ungesichert über die Dreiecksinsel geführt werden kann, wurde die Sicherung des Radverkehrs mittels einer zusätzlichen Lichtsignalanlage an dieser Stelle überprüft (Anlage D1-1 stellt eine Skizze dieser gedachten LSA dar).

Wir haben diese Lichtsignalanlage auf Leistungsfähigkeit untersucht. Ergebnis der Untersuchung war, dass die mögliche Grünzeit der nördlichen Zufahrt sehr viel geringer ist als für die Abwicklung des Verkehrs notwendig.

Eine signalisierte Radfurt kann an dieser Stelle nicht ohne eine zugeordnete signalisierte Fußgängerfurt angeordnet werden. Die vorhandene Dreiecksinsel ist zu klein um eine Fußgänger- und eine Radverkehrsfurt aufzunehmen. Die Fußgängerquerung würde teils innerhalb teils außerhalb der Dreiecksinsel liegen. Die Dreiecksinsel ist daher als gesicherte Aufstellfläche ungeeignet, ein Rückbau notwendig. Weiterhin sind innerhalb von Fußgänger- und Radfurten keine Markierungen erlaubt.

Aus beiden Fakten folgt, dass die bisherige Vorfahrtregelung, welche durch die Dreiecksinsel und die Markierungen erst möglich ist, nicht aufrechterhalten werden kann.

Folgende Verkehrsströme (Anlage D1-2) würden zukünftig innerhalb der Fußgänger- und Radfurt aufeinandertreffen:

Der zweispurige Linksabbieger aus der nördlichen Sandstraße (Grün), der nach rechts abbiegende Verkehr aus der südlichen Sandstraße (Blau), der nicht abbiegende und daher bevorrechtigte Radverkehr aus der südlichen Sandstraße und der Fußgänger (beide schwarz).

Zusätzlich muss beachtet werden, dass eine LSA nur dann angeordnet werden darf, wenn auch bei Ausfall der Anlage der Verkehr sicher abgewickelt werden kann.

Ein Ausfall einer Lichtsignalanlage ist jedoch jederzeit möglich. Bereits ein defekter Signalgeber oder ein Blitzschlag kann dazu führen. Sollte dies geschehen, kann der Verkehr des Knotens nicht mehr verkehrssicher abgewickelt werden.

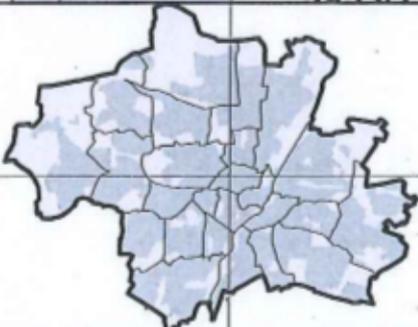
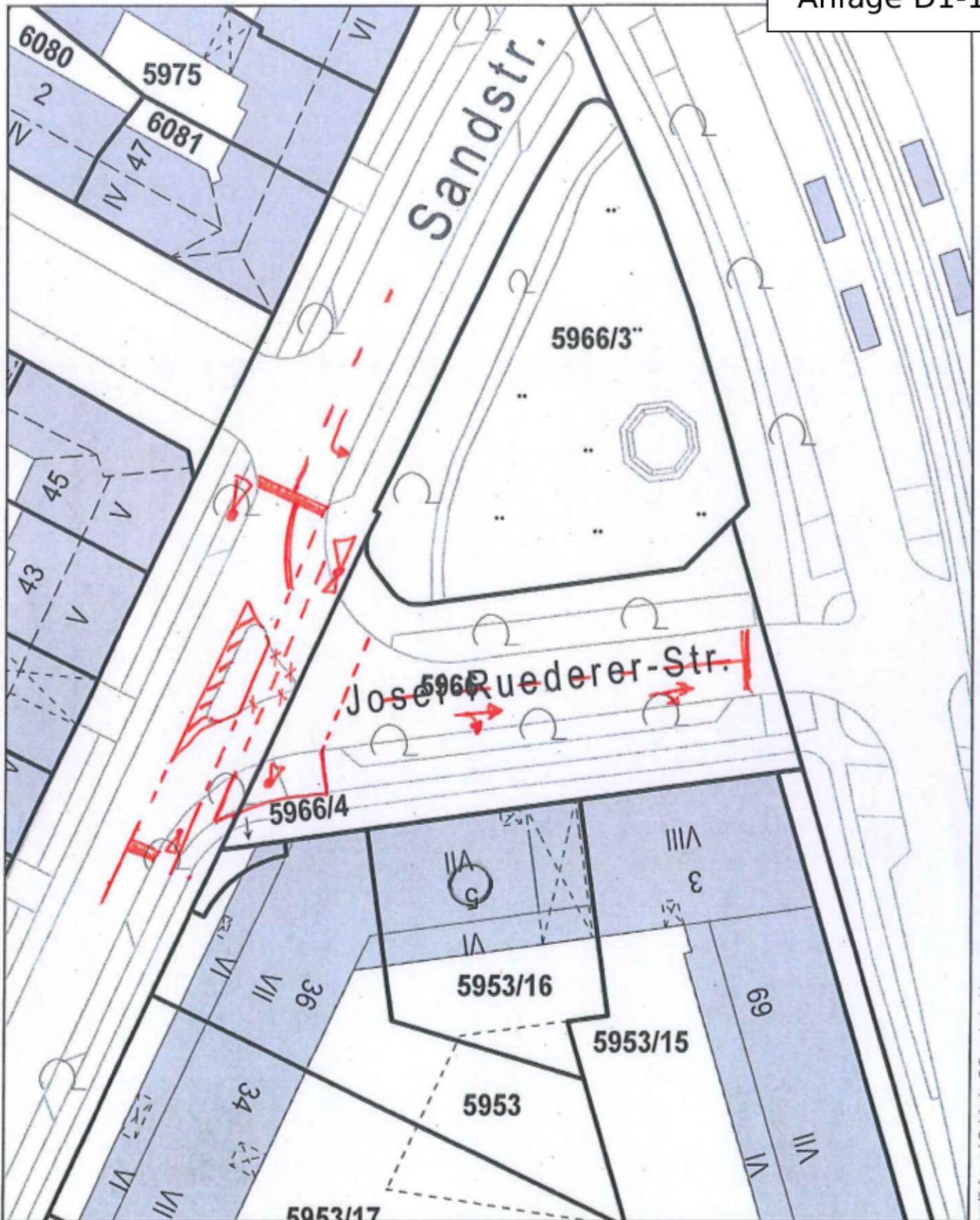
Auch die Idee, dem linksabbiegenden Verkehr aus der nördlichen Sandstraße eine Spur wegzunehmen, so dass den einfahrenden Fahrverkehren in der Josef-Ruederer-Straße je eine Fahrspur zur Verfügung steht, führt ebenfalls nicht zum Ziel. Zum einen ist der Konflikt zwischen dem Radverkehr, Fußgängern und den Fahrverkehren nicht gelöst, zum anderen ist es auch hier nicht möglich, die Fahrverkehre durch Markierung tangential zu führen (Anlage D1-3). Außerdem würde der Wegfall der Fahrspur die Leistungsfähigkeit der LSA weiter eklatant senken.

Die Anordnung einer Lichtsignalanlage ist aus den oben genannten Gründen daher nicht möglich.

Variante 2: Herstellung eines Zweirichtungswegs an der westlichen Seite der Sandstraße

Durch die Enge der Radverkehrsanlage an der Einmündung Dachauer Straße entsteht folgendes Problem:

An den Straßenrändern befinden sich nach dem Umbau zwei Haltlinien. Die zugeordneten sehr kleinen Aufstellflächen sind mit 1 bis 2 Fahrrädern voll besetzt. Jedes weitere Fahrrad steht im signalisierten Fahrtweg eines anderen „feindlichen“ Fahrradstroms. Bei unseren Ortsbesichtigungen (ohne gegenläufige Fahrradfurt und deren zukünftige Haltlinie über die Dachauer Straße und ohne Radverkehr aus der Sandstraße) ist die vorhandene Aufstellfläche Richtung Innenstadt bereits heute voll besetzt (Anlage D1-4). Zusätzliche Radverkehrsströme kann der Knoten nicht aufnehmen (Anlage D1-5). Diese Variante ist aus unserer Sicht ebenfalls abzulehnen.



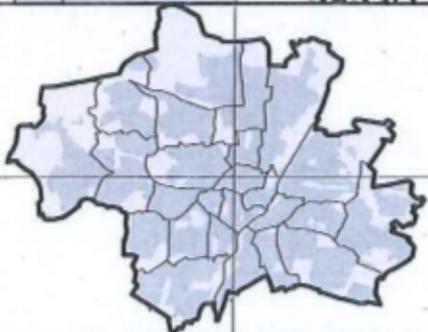
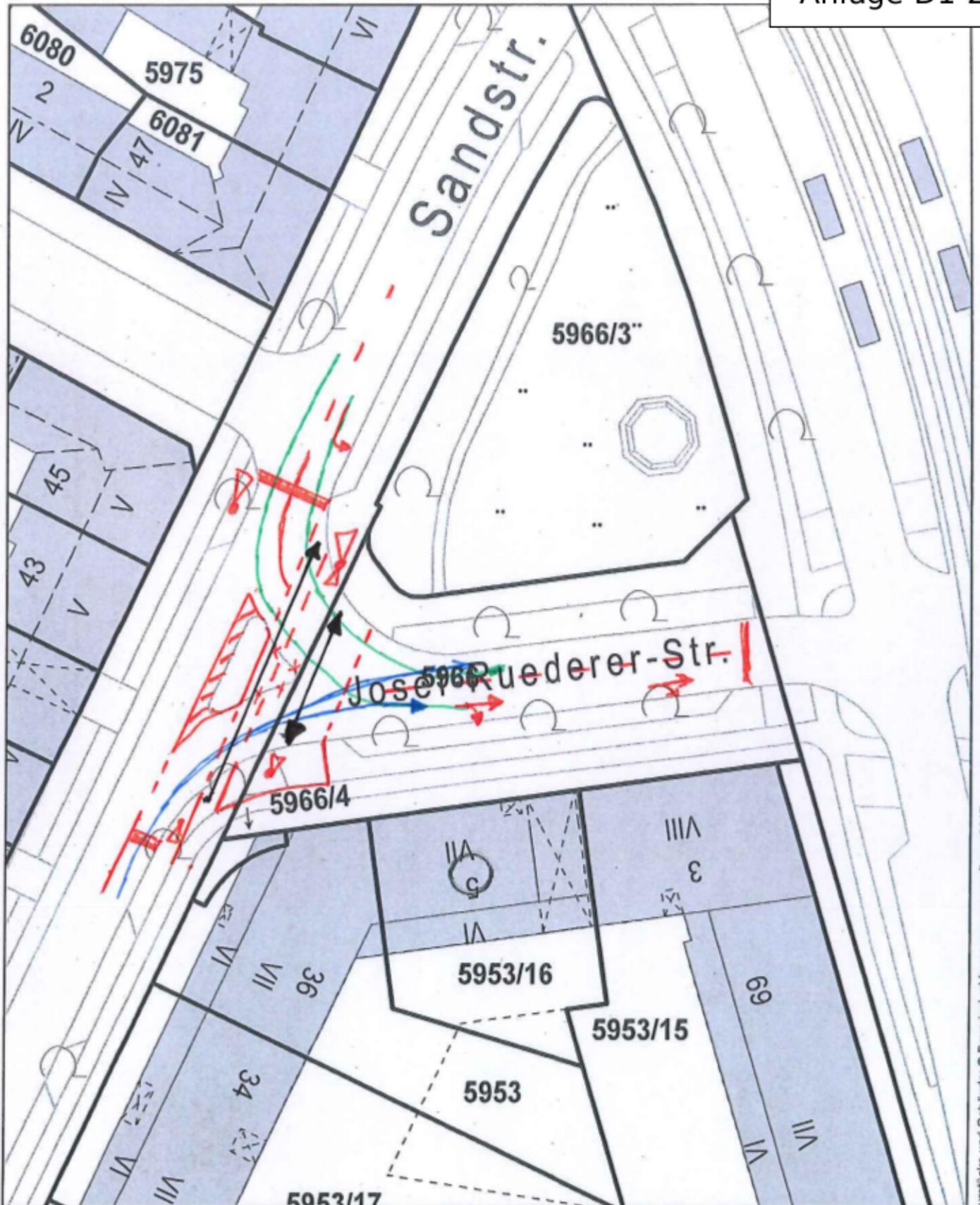
Datenauszug

Erstellt für Maßstab 1:500
Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet

 Landeshauptstadt
München
Kreisverwaltungsreferat

Ersteller
Erstellungsdatum





Datenauszug

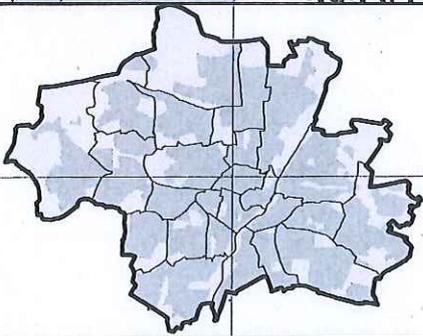
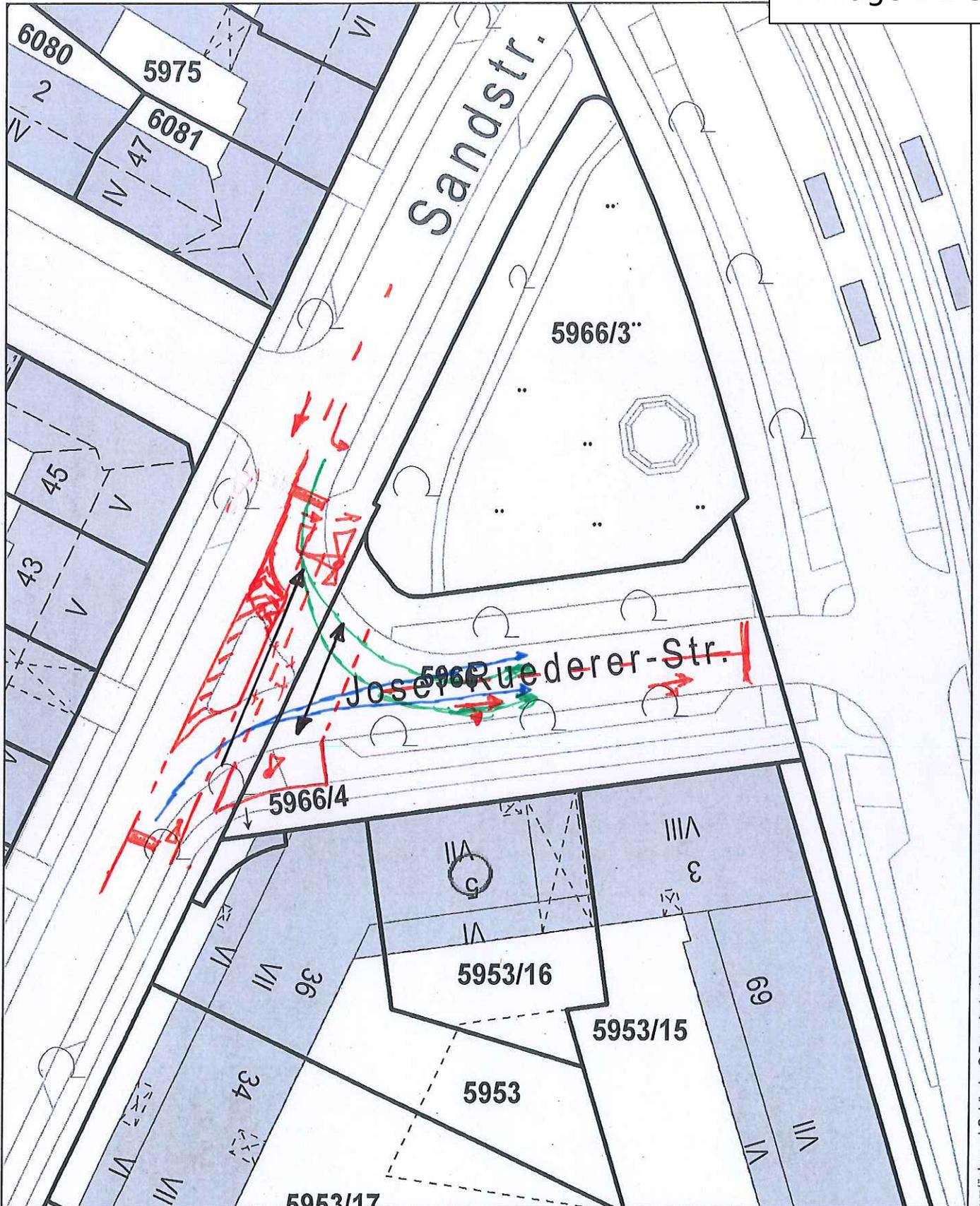
Erstellt für Maßstab 1:500
Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet



Landeshauptstadt
München
Kreisverwaltungsreferat

Ersteller
Erstellungsdatum





Datenauszug

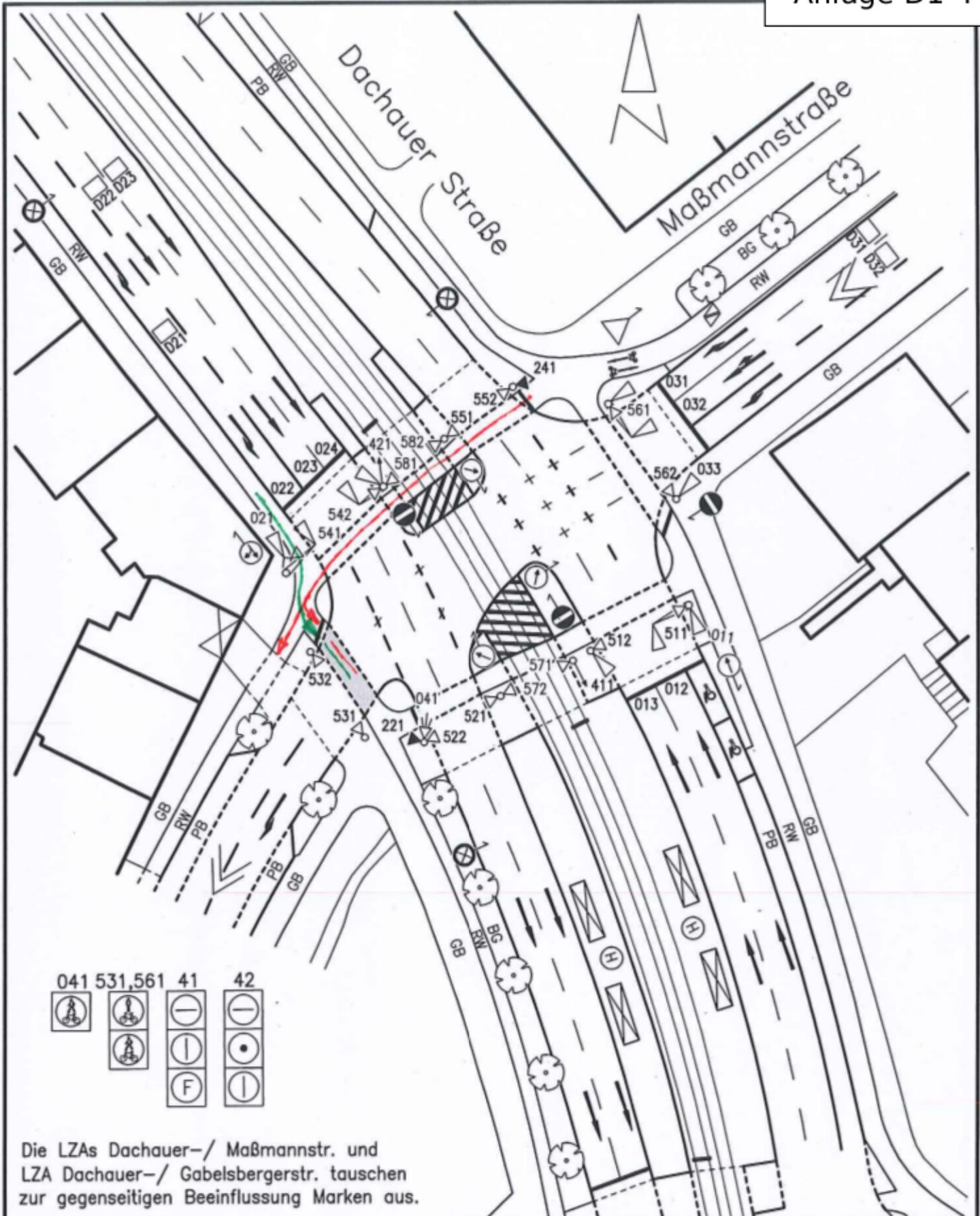
Erstellt für Maßstab 1:500
 Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet



Landeshauptstadt
 München
Kreisverwaltungsreferat

Ersteller
 Erstellungsdatum





Landeshauptstadt München

Kreisverwaltungsreferat
HA III/12

LZA-Nr:
164

Knotenname:
Dachauer-/ Maßmannstr.

Dateiname:
0164AAAX.DWG

Bearbeiter:
.../

letzte Bearbeitung:

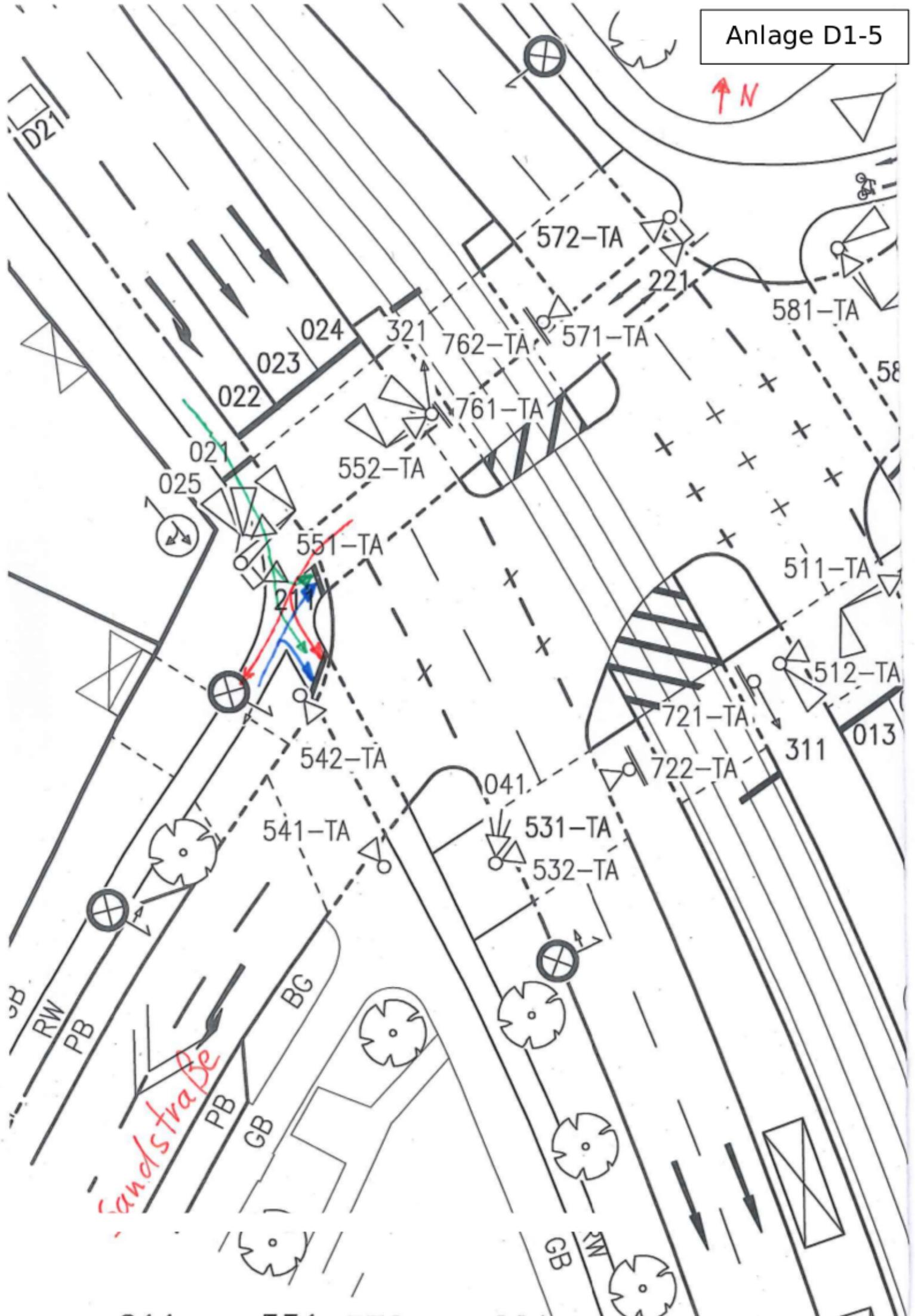
Inbetriebnahme (Datum/Zeit)

Ungültig (Datum/Zeit)

Kommentar:
Markierung in Maßmannstraße in weiß

Maßstab
1:500

Anlage D1-5



Sandstraße

GB
RW
PB

PB
GB
BG

GB
RW