



Über das
Direktorium BA-Geschäftsstelle Ost
An den
Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes
Au-Haidhausen
z. Hd. der Vorsitzenden Frau Dietz-Will

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

17.04.2018

Schulwegsicherheit am Gebattelberg
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04160 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 5 - Au-Haidhausen
vom 18.10.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Dietz-Will,

mit o. g. Antrag beantragten Sie zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls für den Radverkehr in der Gebattelstraße zwischen Franziskaner-/Auerfeld- bzw. Regerstraße und Am Herrgottseck (stadteinwärts bzw. bergabwärts) einen Streifen, beispielsweise Schutzstreifen, abzumarkieren. Dazu können wir Ihnen nun Folgendes mitteilen:

Bei o. g. Straßenabschnitt handelt es sich um eine Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und Buslinienverkehr (MetroBus 62). Die Gebattelstraße verfügt über einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung (Breite der Fahrstreifen ca. 3,15 m) und über beidseitige Parkbuchten mit einer Breite von rund 1,80 m. Bergaufwärts (stadtauswärts) ist ein Radfahrstreifen (Breite ca. 1,40 m) mit einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zur Parkbucht hin abmarkiert. Die Gebattelstraße weist dabei zwischen den Bordsteinen eine Breite zwischen 11,85 m und 12,00 m auf.

Gemäß einer vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung durchgeführten Verkehrserhebung aus dem Jahr 2016 liegt gegenständlicher Straßenabschnitt zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) im Belastungsbereich II, welcher grundsätzlich Mischverkehr ggf. in Kombination mit Schutzstreifen vorsieht.

Das von uns angehörte Polizeipräsidium München teilte uns mit, dass es in den letzten fünf Jahren in diesem Straßenabschnitt zu zwölf Verkehrsunfällen mit Beteiligung eines Radfahrers bzw. einer Radfahlerin kam. Bei neun Unfällen kam es zum Konflikt mit einem Kraftfahrzeug, wobei in einem Fall der alkoholisierte Radfahrer gegen einen geparkten PKW fuhr. Die restlichen Unfälle waren Alleinunfälle von Radfahrern bzw. ein Zusammenstoß von zwei Radfahrenden. Insgesamt ist der gegenständliche Straßenabschnitt daher in Bezug auf Konflikte zwischen Radfahrenden und dem motorisiertem Verkehr von den Unfallzahlen her erfreulicherweise eher unauffällig.

Das Kreisverwaltungsreferat hat daraufhin überlegt, welche Möglichkeiten es gibt, um mit einer geringfügigen Umverteilung des Straßenraumes im Bestand und ohne großflächigen Parkraumverlust dem stadteinwärts (bergabwärts) fahrenden Radverkehr einen Schutzraum zur Verfügung stellen und somit zur Erhöhung der Sicherheit beitragen zu können. Leider sind die Möglichkeiten dabei sehr beschränkt. Als einzige Möglichkeit sahen wir zunächst, dass nach der nächsten Fahrbahnsanierung der Straßenraum dahingehend umverteilt bzw. ummarkiert wird, dass die Gebattelstraße folgenden Querschnitt aufweist:

- Parkbucht mit einer regelkonformen Breite von 2 m (RASt 06)
- Sicherheitstrennstreifen 0,50 m
- Radfahrerschutzstreifen im Mindestmaß von 1,25 m (ERA 2010)
- Kernfahrbahn von 4,50 m (keine Leitlinie)
- Radfahrerschutzstreifen im Mindestmaß von 1,25 m (ERA 2010)
- Sicherheitstrennstreifen 0,50 m
- Parkbucht mit einer regelkonformen Breite von 2 m (RASt 06)

Diese Idee wurde unsererseits jedoch wieder verworfen, da gemäß den ERA 2010 die Breite zwischen den Schutzstreifen (Kernfahrbahn) mindestens 4,50 m betragen muss. Bei hohen Schwerverkehrsstärken wird eine Kernfahrbahn mit 4,50 m hingegen als nicht ausreichend angesehen. Die verbleibende Kernfahrbahn von 4,50 m hätte somit zur Folge, dass die Busse der MVG und anderer Schwerlastverkehr im Falle von Begegnungsverkehr die Schutzstreifen überfahren müssten.

Dementsprechend nahm die von uns angehörte MVG Stellung. Die MVG lehnt die Errichtung einer Kernfahrbahn von 4,50 m und beidseitigen Radfahrerschutzstreifen entschieden ab. Begründet wird dies damit, dass der MetroBus 62 tagsüber weitgehend im dichten Takt mit neun Fahrten pro Stunde und Richtung in der Gebattelstraße fährt und aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens mit einem andauernden Begegnungsverkehr zu rechnen ist. Dies würde in der Praxis dazu führen, dass die Busse und entgegen kommende Fahrzeuge in beiden Fahrtrichtungen permanent die Schutzstreifen befahren würden. Die Schutzwirkung der Schutzstreifen könnte sich somit nicht entfalten. Weiterhin führt die MVG an, dass eine der größten Unfallgefahren für den Radverkehr der tote Winkel im Rückspiegel von LKW und Bussen ist. Während im Regelfall bei eigenen Radverkehrsanlagen die Unfallgefahr nur beim Rechtsabbiegen besteht, würde im Fall der Gebattelstraße die Unfallgefahr auf dem gesamten Streckenabschnitt bestehen, weil die schnelleren Kraftfahrzeuge den insbesondere bergaufwärts fahrenden langsameren Radverkehr überholen und anschließend wieder den Schutzstreifen befahren würden. Für den jetzt auf einer eigenen Radverkehrsanlage (Radfahrstreifen) stadtauswärts (bergaufwärts) fahrenden Radverkehr würde ein Radfahrerschutzstreifen keine Verbesserung, eher eine Verschlechterung, bedeuten.

Um letztlich eine Verbesserung erzielen und dem stadteinwärts (bergabwärts) fahrenden Radverkehr einen Schutzraum zur Verfügung stellen zu können, ist der Entfall der Parker auf der Nordseite der Gebtsattelstraße zwischen Franziskaner-/Auerfeld- bzw. Regerstraße und Am Herrgottseck unumgänglich. Mit dieser Maßnahme wäre dann folgender Straßenquerschnitt realisierbar:

- Parkbucht mit einer regelkonformen Breite von 2 m (RASt 06) stadtauswärts (bergaufwärts)
- Sicherheitstrennstreifen 0,50 m
- Radfahrstreifen in Normbreite von 1,85 m (ERA 2010) stadtauswärts (bergaufwärts)
- stadtauswärtiger Fahrstreifen von ca. 3,15 m
- Leitlinie von 0,12 m
- stadteinwärtiger Fahrstreifen von ca. 3,15 m
- Radfahrstreifen im Mindestmaß von 1,25 m (ERA 2010) stadteinwärts (bergabwärts)

Da der Entfall der Parker auf der kompletten Nordseite (ca. 50 Stellplätze) einen massiven Eingriff in den ruhenden Verkehr bedeuten würde, haben wir das Referat für Stadtplanung und Bauordnung um Stellungnahme gebeten. Man teilte uns mit, dass in den betroffenen Parklizenzengebieten „Nördliche Au“, „Südliche Au“ und „Regerplatz“ generell ein hoher Parkdruck besteht. Dennoch kann sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, um richtlinienkonforme beidseitige Radverkehrsanlagen zu errichten, den Entfall der Parkplätze vorstellen, da auf der Nordseite keine Wohnbebauung vorhanden ist.

Aufgrund der Stellungnahme des Polizeipräsidiums München, der Verkehrszahlen und der Anzahl der betroffenen Stellplätze sehen das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat nach Abwägung derzeit jedoch keine zwingende Notwendigkeit, die Maßnahme wie vorstehend genannt umzusetzen.

Sollte der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 5 – Au-Haidhausen dessen ungeachtet die Umsetzung wünschen, wird das Kreisverwaltungsreferat in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung dies weiterverfolgen. Wir bitten den Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 5 – Au-Haidhausen daher um ein entsprechendes Votum.

Der BA-Antrag 14-20 / B 04160 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.