



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

08.05.2018

Ausbau des Umweltverbundes in Au-Haidhausen  
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04169 (Ziffern 3 – 5) des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 5 - Au-Haidhausen  
vom 18.10.2017

Markierung Haidenauplatz  
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04402 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 5 - Au-Haidhausen  
vom 13.12.2017

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

mit o. g. Anträgen beantragten Sie zur Förderung des Umweltverbundes bzw. zur Erhöhung der Verkehrssicherheit diverse verkehrliche Maßnahmen im Stadtbezirk Au-Haidhausen. Dazu können wir Ihnen nun Folgendes mitteilen:

### **1. BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04169 vom 18.10.2017 (Ziffern 3 – 5)**

#### Ziffer 3 – Ausweisung der Kirchenstraße zur Fahrradstraße

Da in einer Fahrradstraße der Radverkehr ausdrücklich auf der Fahrbahn stattfinden soll, stehen der Ausweisung der Kirchenstraße zur Fahrradstraße derzeit noch die vorhandenen baulichen Radwege entgegen (s. auch unser Schreiben vom 15.07.2014).

Aufgrund der Voraussicht nach 2019 durch das Baureferat stattfindenden Umbaus der Kirchenstraße zwischen Seeriederstraße und Flurstraße und des damit einhergehenden beidseitigen Rückbaus der Radwege wird das Kreisverwaltungsreferat diesen Teilabschnitt der Kirchenstraße nach Abschluss der Arbeiten zur Fahrradstraße ausweisen. Die Ausweisung

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](http://www.kvr-muenchen.de)  
[www.strassenverkehr-muenchen.de](http://www.strassenverkehr-muenchen.de)

dieses Teilabschnittes der Kirchenstraße ist unter Berücksichtigung des Netzgedankens insoweit zweckmäßig, da dieser Bereich der Kirchenstraße, welcher Teil einer Fahrradnebenroute ist, an die bereits als Fahrradstraße ausgewiesene Wolfgangstraße (Fahrradhauptroute) anschließt. In diesem Zug wird das Kreisverwaltungsreferat zudem die Ausweisung der Seeriederstraße (Teil einer Fahrradhauptroute) zur Fahrradstraße mit veranlassen. Von der Ausweisung der Kirchenstraße, westlich der Wolfgang- bzw. Seeriederstraße, sieht das Kreisverwaltungsreferat hingegen aufgrund des fehlenden Netzgedankens ab, da dieser Bereich der Kirchenstraße nicht Teil einer Fahrradneben- bzw. hauptroute (diese verläuft über die Achse Seeriederstraße, Wolfgangstraße und Preysingstraße) ist.

### Ziffer 3 – Ausweisung der Maria-Theresia-Straße zur Fahrradstraße

Neben Ihrem Antrag auf Ausweisung der Maria-Theresia-Straße zur Fahrradstraße hat auch der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen einen Antrag auf Ausweisung der Maria-Theresia-Straße (und Möhlstraße) zur Fahrradstraße gestellt. Ziel ist, dem Radverkehr eine Verbindung zwischen Bogenhausen und Haidhausen, welche eine Alternative zur eher für den Radverkehr unattraktiven Ismaninger Straße ist, anbieten zu können.

Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe Fahrradstraßen hat daraufhin am 10.04.2018 die besagten Straßen besichtigt und dabei folgenden für die Ausweisung als Fahrradstraße geeignet erscheinenden Straßenzug ausgewählt:

- Sckellstraße
- Maria-Theresia-Straße zwischen Max-Planck-Straße und Europaplatz
- Möhlstraße zwischen Europaplatz und Hompeschstraße (Ende der Tempo-30-Zone)

Dieser Straßenzug würde Haidhausen und Bogenhausen wie gefordert verbinden und eine Alternative zur Ismaninger Straße darstellen.

Der derzeit nicht optimale Anschluss für den Radverkehr am Europaplatz wurde dabei von der Arbeitsgruppe diskutiert. Da jedoch Planungen für einen Umbau/besseren Anschluss des Radverkehrs am Europaplatz vorangetrieben werden (Grundsatzbeschluss Radverkehr), sah die Arbeitsgruppe hier keinen Ausschlussgrund für die Ausweisung als Fahrradstraße. Die Fortsetzung des Fahrradstraßenzuges ab nördlich Europaplatz in der Möhlstraße wurde gegenüber der Maria-Theresia-Straße, welche ab nördlich Europaplatz einen für den Radverkehr wenig attraktiven Kleinsteinpflasterbelag aufweist, bevorzugt. Die fehlende Möglichkeit des direkten Linksabbiegens von der Hompeschstraße in die Ismaninger Straße wurde ebenfalls von der Arbeitsgruppe besprochen. Da der Radverkehr die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens hat, sah die Arbeitsgruppe in der fehlenden Möglichkeit des direkten Linksabbiegens keinen Ausschlussgrund in Bezug auf die Ausweisung zur Fahrradstraße.

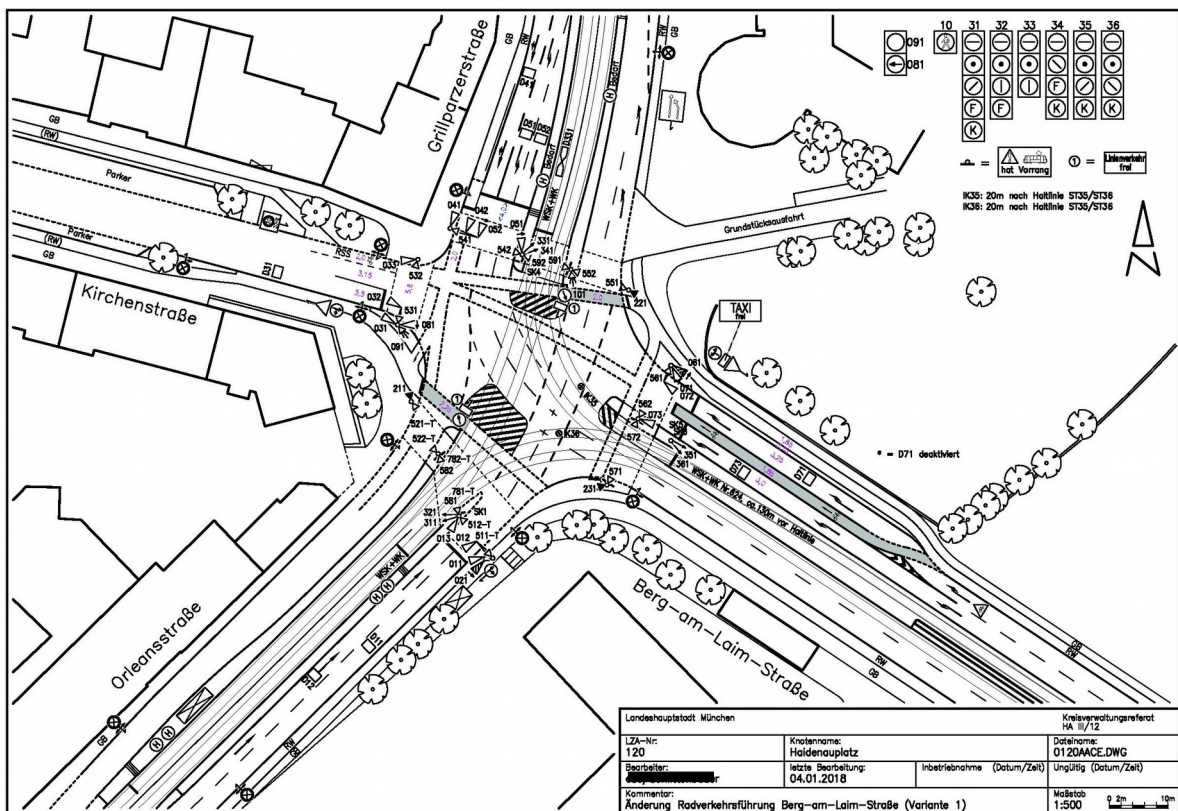
Nach der Straßenverkehrsordnung kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Da die letzten, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorliegenden Verkehrszahlen aus dem Jahr 2010 und damit veraltet sind, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine aktuelle Verkehrszählung veranlassen.

Bis zum Vorliegen dieser Verkehrszahlen und damit dem Abschluss der Prüfung bitten wir Sie somit noch um etwas Geduld. Zudem wird dieser Vorgang natürlich auch in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen erfolgen. Nach Abschluss der Prüfung werden wir Sie über das Ergebnis unaufgefordert informieren.

Ziffer 4 – Verlegung des Radwegendes in der Berg-am-Laim-Straße auf die Straße bzw. Änderung der Radverkehrsführung am Haidenauplatz

Durch die geänderte Spuraufteilung in der Zufahrt der Berg-am-Laim-Straße zum Haidenauplatz wurde die Möglichkeit geschaffen, die derzeit recht beengte Radverkehrsführung in diesem Abschnitt an die heutigen Anforderungen anzupassen. Das Kreisverwaltungsreferat hat hierzu mehrere mögliche Varianten intensiv geprüft und kann letztlich nur die im weiteren Verlauf skizzierte Variante 5 befürworten. Die folgenden Pläne sind diesem Schreiben zusätzlich im Format DIN A 3 als Anlage beigefügt.

Variante 1 - Radfahrstreifen zwischen den Fahrspuren

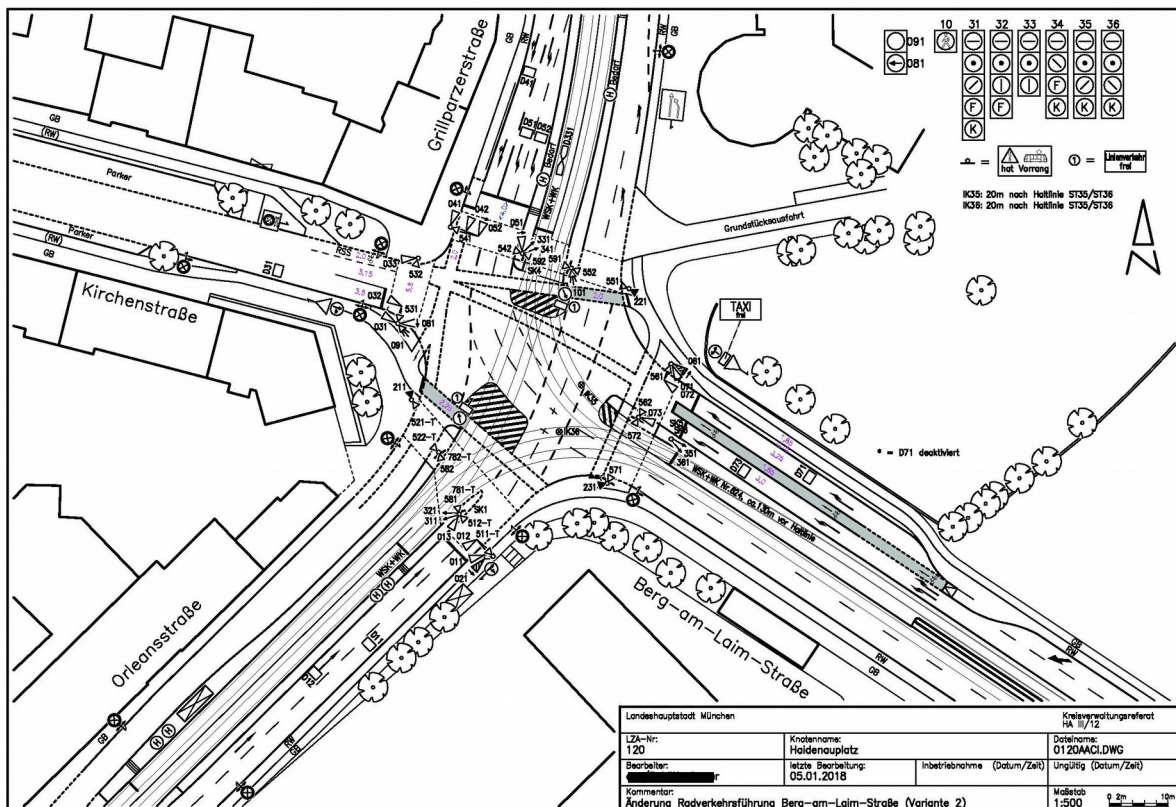


Die Vorfahrtsregelung im Bereich des Übergangs vom baulichem Radweg auf den Radfahrstreifen ist nicht eindeutig zu regeln. Die Situation ist deshalb höchst problematisch.

Ergebnis:

Die hier dargestellte Variante 1 scheidet aus Gründen der Verkehrssicherheit aus.

Variante 2 - Radfahrstreifen zwischen den Fahrspuren mit Fahrspurreduzierung

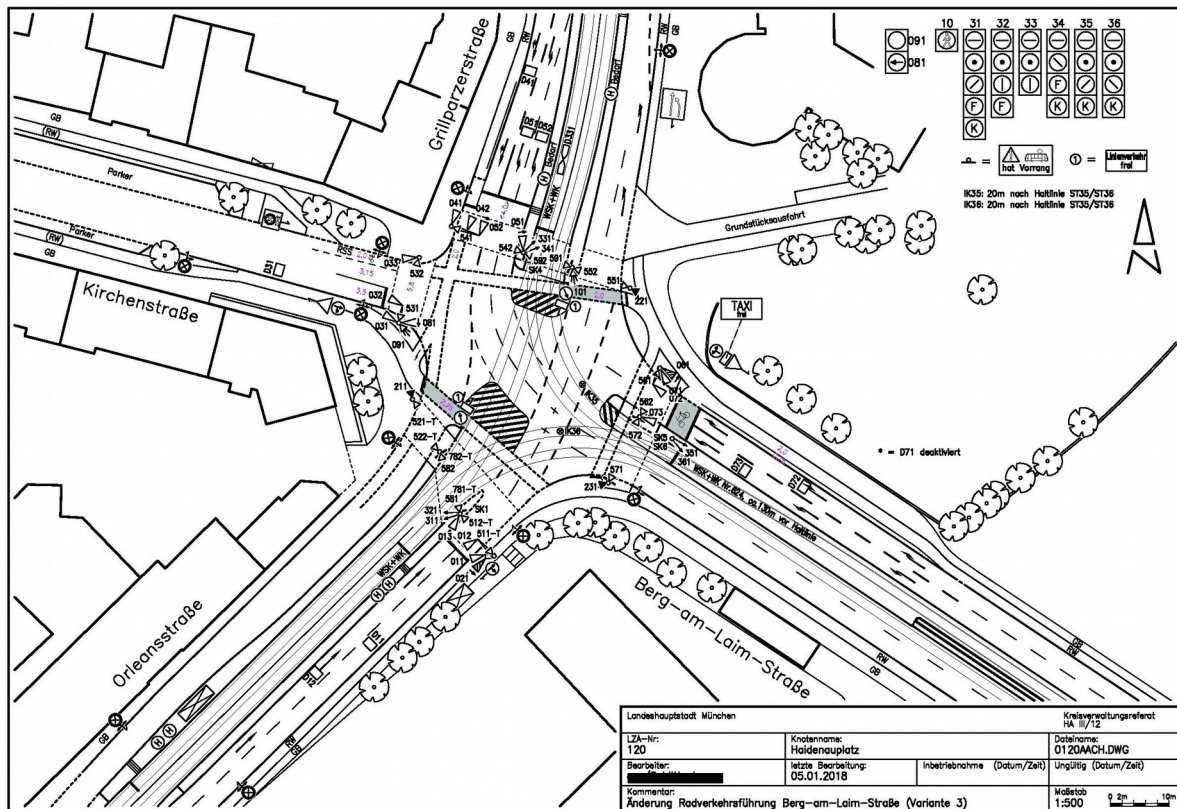


Die Vorfahrtsregelung im Übergangsbereich zwischen baulichem Radweg und Radfahrstreifen ist in Variante 2 eindeutig geregelt (Fahrspurwechsel durch den Kraftfahrzeugführer). Es kommt zu einer faktischen Fahrspurreduzierung in der Berg-am-Laim-Straße. Diese mindert die Leistungsfähigkeit dieser Zufahrt erheblich.

Ergebnis:

Die hier dargestellte Variante 2 wird aus Gründen der Leistungsfähigkeit durch das Kreisverwaltungsreferat nicht befürwortet.

### Variante 3 - Aufweitung des baulichen Radweges mit aufgeweiteter Aufstellfläche

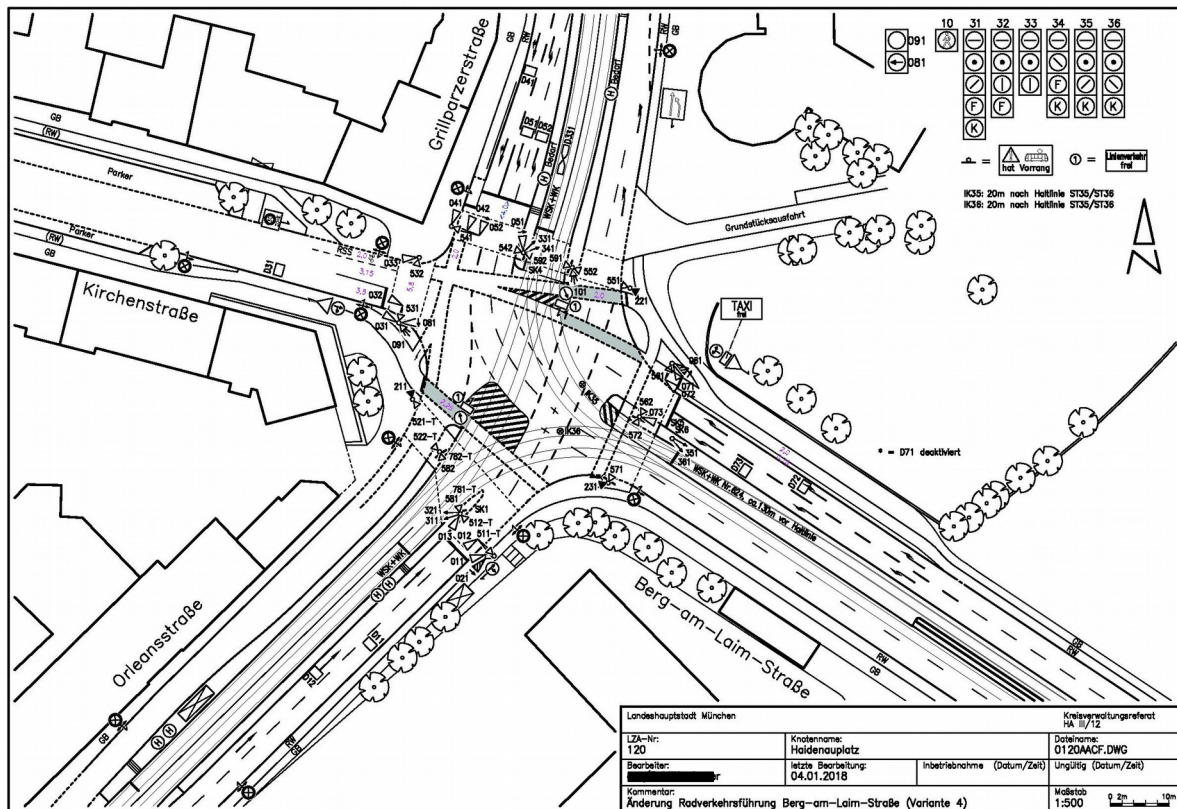


Eine aufgeweitete Radaufstellfläche ist nur an Zufahrten zulässig, wenn diese Zufahrt nur mit einer Signalgruppe (Vollscheibe) freigegeben wird. Durch das dortige Rechtsabbiegehilfssignal scheidet diese Variante somit aus, da es sonst zu Konflikten zwischen den wartenden RadfahrernInnen und dem rechtsabbiegenden motorisierten Verkehr kommen würde.

Ergebnis:

Die hier dargestellte Variante 3 scheidet aus Gründen der Verkehrssicherheit aus.

## Variante 4 - Aufweitung des baulichen Radweges mit direkter Führung

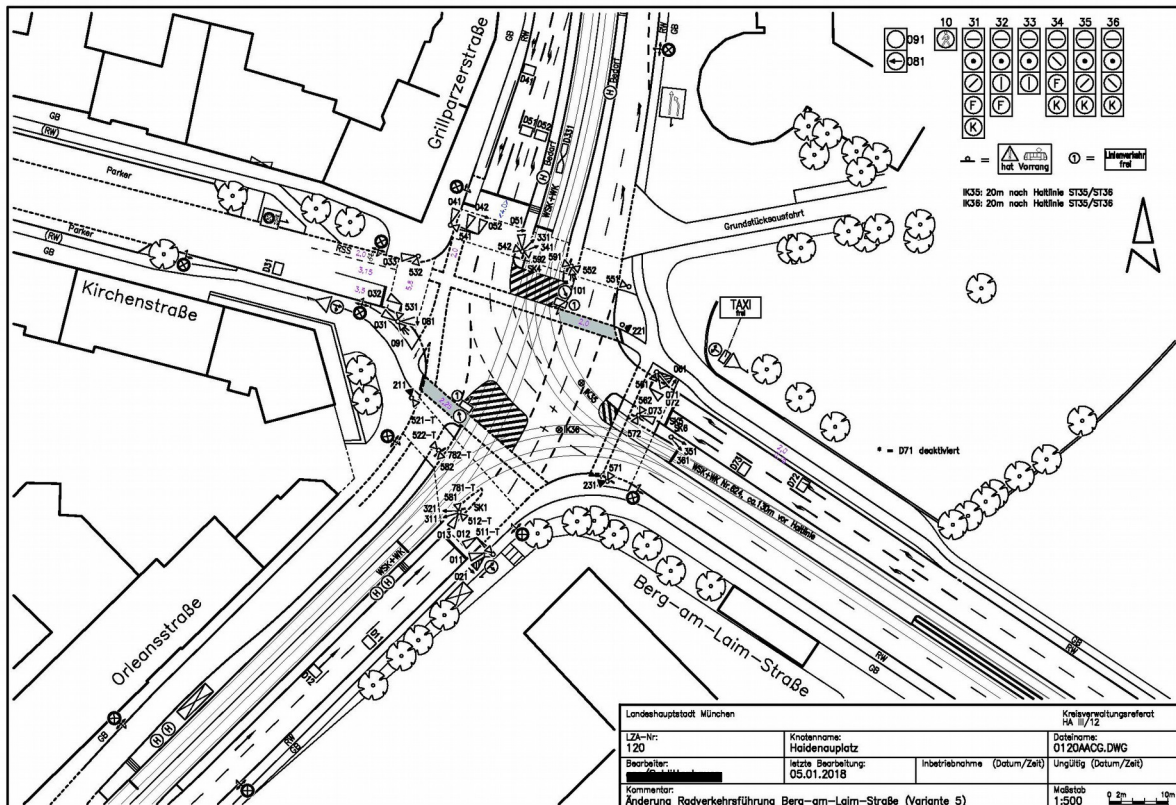


Radfahrer werden mit dem Fahrverkehr signalisiert. Hierdurch erhöhen sich zwangsläufig auch die sogenannten Zwischenzeiten. Die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens sinkt merklich.

Ergebnis:

Die hier dargestellte Variante 4 wird aus Gründen der Leistungsfähigkeit durch das Kreisverwaltungsreferat nicht befürwortet.

### Variante 5 - Aufweitung des baulichen Radweges unter weitgehender Beibehaltung der aktuellen Wegebeziehungen



Durch eine zusätzliche moderate bauliche Anpassung im nordöstlichen Kreuzungsquadranten werden geradeaus fahrende Radfahrer in Richtung Kirchenstraße weniger stark verschwenkt und bleiben somit im direkten Sichtfeld der dortigen Fahrzeugführer.

#### Ergebnis:

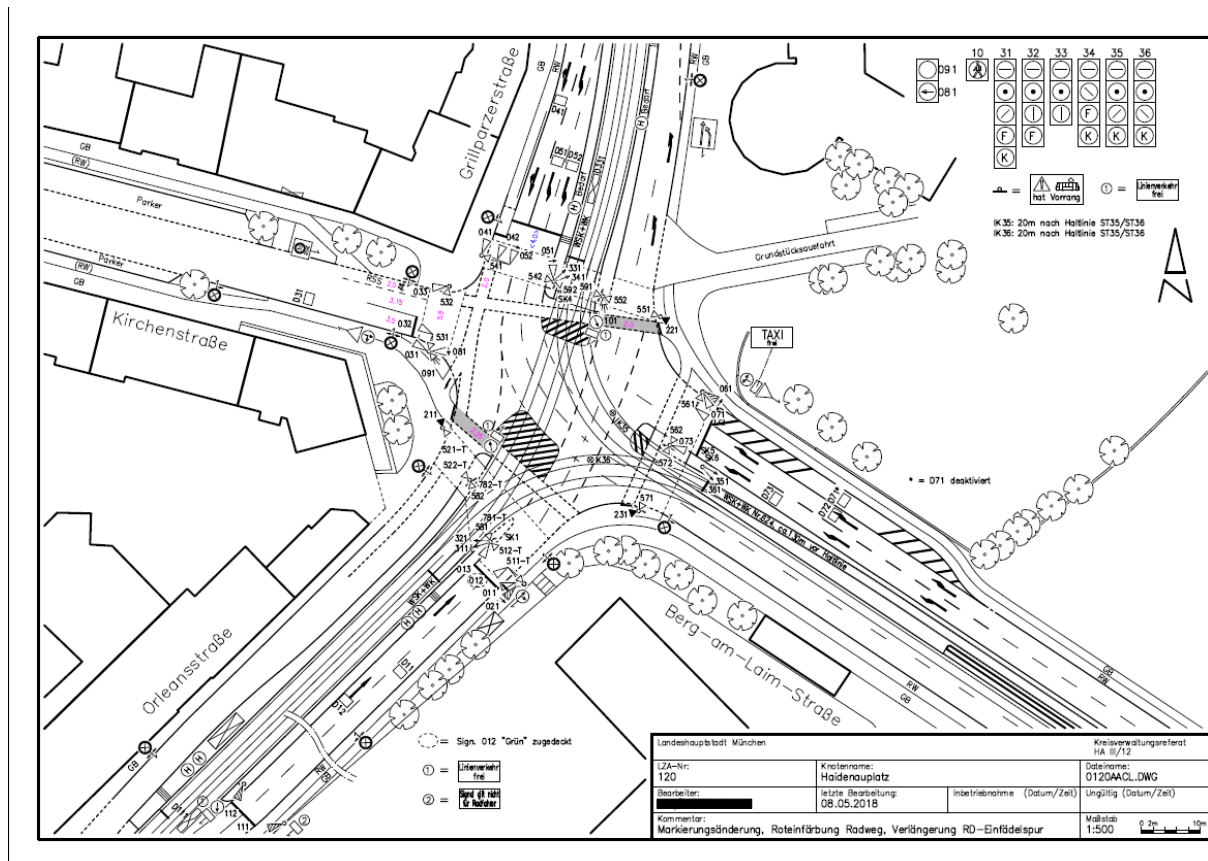
Unter Berücksichtigung aller Erwägungen zu den örtlichen Verhältnissen, insbesondere der Verkehrssicherheit, der Leistungsfähigkeit und Attraktivität für den Radverkehr wird die hier dargestellte Variante 5 durch das Kreisverwaltungsreferat favorisiert.

Wir bitten den Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 5 – Au-Haidhausen um abschließende Stellungnahme, ob die Variante 5 im Sinne der Antragstellung umgesetzt werden soll. Im Falle Ihrer Zustimmung werden wir diesen Wunsch an das dafür zuständige Baureferat weiterleiten. Wann dieser Umbau stattfinden soll, wird dann vom Baureferat entschieden (idealerweise – wie Sie auch angeführt haben – nach Abschluss der Bauarbeiten zur 2. S-Bahnstammstrecke).

Ziffer 4 – Installation einer verlängerten Radeinfädelungsspur vor dem Motel-One in der Orleansstraße

Der von der Grillparzerstraße in die Orleansstraße einführende Radverkehr fährt zwar gleichzeitig mit dem in gleiche Richtung fahrenden motorisierten Verkehr. Die Fahrbahn weist in diesem Bereich jedoch eine Breite von ca. 5,70 m auf, was für ein gefahrloses Überholen eines Radfahrers/einer Radfahlerin ausreicht. Das Kreisverwaltungsreferat sieht daher aus Verkehrssicherheitsgründen keine unbedingte Notwendigkeit, den derzeitigen Einfädelstreifen für den Radverkehr zu verlängern. Dennoch werden wir Ihrem Wunsch nachkommen und die Radeinfädelspur um ca. 10 m in südwestliche Richtung verlängern (s. auch unten stehender Signallageplan).

Ziffer 5 – Sicherung der wartenden Fahrgäste an der Haltestelle Haidenauplatz durch sofortige Installation einer zweiten Signalanlage



Eine wie erneut geforderte „... Installation einer zweiten Signalanlage ..“ zur „... Sicherung der wartenden Fahrgäste an der Haltestelle Haidenauplatz ...“ (stadtauswärts), wurde dem Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes bereits mit Schreiben des Referat für Arbeit und Wirtschaft vom 07.04.2016 in Aussicht gestellt. Aufgrund interner Abstimmungsprobleme wurde diese Maßnahme jedoch leider nicht weiter verfolgt. Wir bitten dies zu entschuldigen.



Das Kreisverwaltungsreferat hat nun die Thematik erneut aufgegriffen und wird zunächst probeweise einen zusätzlichen sog. Fangquerschnitt am Südwestende der stadtauswärtigen Haltestelle in der Orleansstraße errichten lassen. Ähnlich einer sogenannten dynamischen Haltestelle wird mit Einfahrt eines ÖPNV-Fahrzeuges der Fangquerschnitt für eine gewisse Zeit gesperrt, so dass Fahrgäste, welche auf der sehr schmalen Haltestelleninsel versehentlich auf die Fahrbahn treten, zumindest nicht durch nachfolgende Kraftfahrzeuge unmittelbar gefährdet werden. Was dieser zusätzliche Fangquerschnitt jedoch keinesfalls leisten kann, ist eine völlige Freihaltung des kompletten Fahrbahnbereiches längs der Wartestelleninsel. Auch ist die Querung der Orleansstraße, außerhalb der derzeitigen signalgeregelten Furt, durch den zusätzlichen Fangquerschnitt nicht abgesichert und erfolgt somit eigenverantwortlich.

Aufgrund der baulichen Gegebenheiten (Linienverkehr nutzt bis kurz vor Erreichen der Haltestelle den gleichen Verkehrsraum wie der Individualverkehr) und mit dem Ziel des größtmöglichen Erhalts der Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens, ist eine womöglich angedachte Differenzierung nach ÖPNV-Fahrzeugtyp, Linienweg oder progressiver Schaltung des Fangquerschnitts zum Hauptknoten nicht realisierbar.

Mit den hier genannten Einschränkungen wird demnächst mit der Projektierung des zusätzlichen Fangquerschnitts begonnen. Dieser kann nach Auffassung des Kreisverwaltungsreferates jedoch nur eine eingeschränkt wirksame Zwischenlösung darstellen. Langfristig sollte der Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes auch weiterhin an einer baulichen Aufweitung der gegenständlichen Haltestelleninsel und einer Anpassung des davon südöstlich befindlichen ebenfalls sehr schmalen Geh- und Radwegabschnitts längs der Orleansstraße festhalten. Ein hierzu ggf. notwendiger Grundstückserwerb ist dabei zu berücksichtigen.

## **2. BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04402 vom 13.12.2017**

Die Ihrerseits geforderte Roteinfärbung der Radwegfurt für den von der Kirchenstraße in die Berg-am-Laim-Straße fahrenden Radverkehr wird gemäß dem Signallageplan auf Seite 8 durch das Kreisverwaltungsreferat beim Baureferat veranlasst. Ebenfalls wird die Roteinfärbung der Radwegfurt für den von der Berg-am-Laim-Straße in die Kirchenstraße fahrenden Radverkehr durch das Kreisverwaltungsreferat beim Baureferat mit veranlasst. Mit dieser Maßnahme versprechen wir uns eine weitere Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr in Bezug auf die Gefahr durch rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge. Bis zur Umsetzung dieser Markierungsarbeiten durch das Baureferat bitten wir Sie noch um etwas Geduld.

Die Markierung der Radwegfurt von der Grillparzerstraße in die Orleansstraße (s. auch Signallageplan auf Seite 8) wird auf unsere Veranlassung durch das Baureferat überprüft und ggf. erneuert.

Aufgrund der nunmehr nur noch einspurigen Abbiegemöglichkeit von der Berg-am-Laim-Straße in die Orleansstraße bzw. Grillparzerstraße sind weitergehende Hilfsmarkierungen, wie von Ihnen gefordert, aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates hingegen nicht notwendig.

Die BA-Anträge 14-20 / B 04169 und 14-20 / B 04402 sind damit geschäftsordnungsmäßig behandelt. Wie bereits auf Seite 7 ausgeführt, bitten wir den Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 5 – Au-Haidhausen um abschließende Stellungnahme, ob die dort vorgeschlagene Variante 5 im Sinne der Antragstellung umgesetzt werden soll.

Mit freundlichen Grüßen