



München, den 09.10.2018

Untersuchung der Verkehrssituation in der Nymphenburger Straße

Antrag

Die Landeshauptstadt München (LHM) wird gebeten, detailliert Auskunft über die Verkehrssituation in der Nymphenburger Straße zwischen Stiglmaierplatz und Landshuter Allee zu geben, gerne in einer Plenumssitzung des BA 3. Anlass ist der Antrag des BA 9 („Radschutzstreifen in der Nymphenburger Straße“). Dort wird gefordert, dass die Nymphenburger Straße zwischen Stiglmaierplatz und Landshuter Allee beidseitig einen geschützten rotmarkierten Radstreifen erhalten soll.

Da es jedoch diverse Bedenken im BA 3 zu diesem Antrag gibt, soll die LHM zunächst die Verkehrssituation in der Nymphenburger Straße darlegen und Antworten auf die Fragen des BA 3 zu den im Antrag des BA 9 genannten Varianten für einen Radfahrstreifen auf der Nymphenburger Straße geben.

Im Einzelnen bitten wir um Auskunft / Antworten zu folgenden, auf den oben genannten Straßenabschnitt bezogenen Fragen:

- Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren entwickelt bzgl. Gesamtverkehrsaufkommen, motorisiertem Individualverkehr (inkl. Lieferverkehr), Radverkehr (inklusive des Anteils an Lastenfahrrädern, Pedelecs und Rädern mit Anhängern am Gesamtfahrradverkehr), Passantenaufkommen?
- Wie haben sich die Unfallzahlen in den letzten zehn Jahren entwickelt, insbesondere in Bezug auf den Rad- / Fußgängerverkehr: Gesamtzahlen, Zahlen der Verletzten, Unfallorte und Unfallursachen?
- Wie verteilt sich der Radverkehr über die Jahreszeiten?
- Wie wird die Sicherheit der Radfahrenden (speziell im Berufsverkehr) gewährleistet, und kann diese ggf. gesteigert werden, wenn der Radstreifen auf der Fahrbahn geführt wird?
- Welche Auswirkungen hat die Verlagerung des Radverkehrs gemäß Antrag des BA 9 auf den allgemeinen Verkehrsablauf und seine Qualität?
- Welche Radstreifenbreite wäre aus Sicht der Fachplaner der LHM erforderlich, um eine signifikante Verbesserung im Vergleich zu den heute bestehenden baulichen Radwegen zu erzielen und wie kann diese aufgrund der örtlichen Gegebenheiten realisiert werden?

Begründung

Der BA 3 begrüßt grundsätzlich Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs, auch in der Nymphenburger Straße. Allerdings birgt ein Radstreifen in der Nymphenburger Straße neben Vorteilen, wie im erwähnten Antrag des BA 9 ausgeführt, auch Nachteile.

Insbesondere bestehen aus Sicht des BA 3 folgende Bedenken dem Antrag des BA 9 gegenüber:

- Bei der Variante mit den Radstreifen zwischen Parkstreifen und Grünstreifen („Variante 1“) besteht eine erhöhte Gefahr für Radfahrende und PKW-Beifahrer, da letztere grundsätzlich nicht so gut trainiert sind, vor dem Aussteigen nach hinten zu schauen (Schulterblick). Außerdem gestalten sich das Ausladen von Gepäck und das Aussteigen, insbesondere von Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen als wesentlich schwieriger und gefährlicher als ohne den geforderten Radstreifen. Diese Variante muss somit aus Sicht des BA 3 verworfen werden.
- Aufgrund der im Straßenabschnitt zur Verfügung stehenden Gesamtfahrbahnbreite kann möglicherweise nicht überall die gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) geforderte Mindestbreite von 1,60 m (zzgl. 0,25 m für die Markierung und 0,50 m Abstand zu parkenden Fahrzeugen) realisiert werden. Da es sich bei der Nymphenburger Straße um eine Straße mit hohem Verkehrsaufkommen und Schwerlastverkehrsanteilen handelt, wären aber gemäß RASSt 06 größere Breiten anzustreben.

Wesentlicher Bestandteil der aktuell laufenden und geplanten Umbaumaßnahmen an nahezu allen Hauptverkehrsadern der Maxvorstadt ist eine angemessene und gerechte Neuverteilung des vorhandenen Straßenraums, der insbesondere die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs zum Ziel hat. Auch für den Rad- und Fußverkehr in der Nymphenburger Straße sollten Verbesserungen erzielt werden können, deren Möglichkeiten und Umfang anhand der Beantwortung der obigen Fragestellungen zu konkretisieren sein werden.

Antragsteller:

Felix Lang
Mathias Popp