

24. Oktober 2019

Antrag bei der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 13, Bogenhausen

Die Fahrradstraßen Marienburger Straße (zwischen Posener Straße und Engelschalkinger Straße), Oberschlesische Straße (zwischen Tarnowitzer Straße und Burgauer Straße) und Schichtlstraße (zwischen Rennbahnstraße und Kirchheimer Straße) werden zu einer durchgängigen Fahrradstraßen-Strecke ausgebaut.

- a. ~~Zwischen Schichtlstraße und Oberschlesischer Straße wird zu Gunsten eines durchgängigen Fahrradwegs die Rennbahnstr. durch ein Stoppschild verlangsamt.~~
- b. Die Strecke über den Bahnübergang wird nicht nur Fahrradstraße. Vielmehr soll vor dem Bahnübergang ein mindestens 8 Meter langer Streifen stets für Fahrradfahrer reserviert sein. Weder Autofahrer noch Busse sollen diesen Bereich nutzen dürfen, wenn die Bahnschranken geschlossen sind.

Meinen Antrag begründe ich wie folgt:

Ich bin Schülerin am Max-Josef-Stift München-Bogenhausen und fahre zumeist mit dem Fahrrad zur Schule.

Fahrradfahrer sind gegenüber Fahrzeugen schutzlos ausgeliefert. Insgesamt war laut TZ vom 20.8.2019 jeder dritte Verkehrsteilnehmer, der 2016 verletzt wurde, mit dem Fahrrad unterwegs. Es sind daher die erwähnten Fahrradstraßen grundsätzlich zu begrüßen (auch wenn Fahrradfahrer und Radfahrer sich an das so gestaltete Nebenerst noch gewöhnen müssen. Aber es gibt schon viele Autofahrer, die auf Fahrradstr. erheblich rücksichtsvoller fahren).

Ad a)

Wie aber so oft. Die Fahrradstraße Schichtlstraße endet an der Rennbahnstr. und Kfz auf der Rennbahnstr wird Vorfahrt eingeräumt. Die dortige Verkehrslage ist aber exponiert. An dieser Stelle endet nicht nur die Fahrradstr. Es gibt eine MVG Bushaltestelle, die auch von Schulbussen genutzt werden. Weiterhin gibt es einen Fußgängerübergang, der einem erheblichen Missachtungsrisiko allgemein und insbesondere, wenn ein Bus Richtung Arabellapark an der Haltestelle wartet, ausgesetzt ist. Geschätzt, jeder dritter Autofahrer hält nicht. Viele Auto-/Lasterfahrer kommen einerseits von der Autobahn, um schneller über "Schleichwege" zum Föhringer Ring zu gelangen. Andererseits liegt der Fußgängerübergang hinter einer Kurve, so dass der Übergang erst spät erkennbar ist. Abgesehen davon, dass es an dieser Stelle schon Verletzte gegeben haben soll, bin ich als Fußgänger auf dem Zebrastreifen etwa 4 Mal mit viel Glück, Reaktionsvermögen und Aufmerksamkeit nicht angefahren worden. Gerade wenn der Bus Richtung Arabellapark direkt hinter dem Fußgängerübergang hält, fahren Autofahrer in entgegengesetzter Richtung ungebremst über den Fußgängerübergang, obschon sie nicht erkennen können, ob sich ein Fußgänger auf dem Fußgängerübergang befindet.

Ein Stoppschild bewirkt, dass Autofahrer (überhaupt bzw. besser) den Fußgängerübergang wahrnehmen. Weiterhin werden Autos/Busse/Laster, und Autos/Busse/Laster fahren regelmäßig auf der Rennbahnstr zu schnell fahren, abgebremst. Wenn KFZs nun die beantragte, bevorrechtigte Fahrradstr. aus der Schichtlstr. beachten müssen, hat dies den Vorteil, dass vorsichtiger gefahren wird.

Schließlich wird ein klares Zeichen zu Gunsten von Radfahrern gesetzt, die dann einen durchgängigen Radweg erhalten.

Ad 2)

Bei der Querung des Bahnübergangs Daglfing gibt es bereits eine ausgesprochen kritische Gemengelage. Weil erfahrungsgemäß die Schranken teilweise bis zu 20 Minuten geschlossen sein können, drängen alle Verkehrsteilnehmer, um über den Bahnübergang zu kommen. Fahrradfahrer, die trotz Verengung die Straße mit Kfzs sogar teilen müssen, werden regelmäßig zum Opfer. Die Kfzs überholen mit geringstem Abstand, drängen mit aufheulemdem Motor. Alle Beteiligten hoffen, dass nichts passiert, aber leider handelt es sich zumeist nur um Hoffnung, der jedes Fundament oft fehlt.

Die Fahrradstraße zeigt klar an, dass es die Fahrräder sind, die ihre Straße mit Kfzs teilen und nicht umgekehrt. Eine solche Straßen-Umwidmung beeinflusst das Verhalten vieler Autofahrer, so dass auf diese Weise die Verkehrssicherheit verbessert wird.

Wenn die Schranken geschlossen sind, sollten alle Kfz einen Bereich von mindestens 8 Metern vor der Schranke für Fahrradfahrer freihalten. Insbesondere in der Früh warten vielfach bis zu 60 Radfahrer vor der Schranke auf der Daglfinger Seite. Hinzukommt, dass der Bus von der Ludwig-Bück-Str sich auch noch vor die Schranke drängelt (dabei letztlich auch Radfahrer verdrängt). Alles ist durchaus verständlich, weil auch der Busfahrer über die Schranke gelangen will. Aber auch hier gilt, dass eine Buskehre nicht auf der Daglfinger Seite hätte eingerichtet werden müssen. Die Busse, die aus der Ludwig-Bück-Str kommen, kehren an dieser Stelle lediglich.

Wie erwähnt, der Bahnübergang wird von zahlreichen Kindern auf ihrem Weg zur Schule (Wilhelm-Hausenstein Gymnasium, Max-Josef-Stift, Fritz-Lutz-Grundschule) oder zur Sportstätte (zB TSV Jahn) genutzt. Mit einer durchgängigen Fahrradstraße (einschließlich Bahnübergang) kann die Verkehrssicherheit erheblich erhöht werden.