



CSU Fraktion im Bezirksausschuss 9 Neuhausen-Nymphenburg

Initiative: Gudrun Piesczek, StR Leo Agerer

Fehlplanung stoppen – Verkehrsrechtliche Anordnung zurückziehen

Antrag:

Die Verkehrsrechtlichen Anordnung „Einrichtung eines Radfahrstreifens Wendl-Dietrich-Straße – Südseite zwischen Renatastraße und Pötschnerstraße mit Freigabe für den ÖPNV-Linienverkehr“ wird zurückgenommen, da diese nicht dem Stadtratsbeschluss vom 23.10.2019 entspricht. Zudem wird die mangelhafte Planung der Maßnahme zu Härten bei örtlichen Anwohnern und Geschäften führen

Begründung:

In der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15495 Seite 12 wurden folgende Szenarien vorgestellt:

„Eine Busspur auf der Südseite der Wendl-Dietrich-Straße zwischen Andréestraße und Winthirstraße ist grundsätzlich möglich. Es sind zwei Planfälle geprüft worden. Der Planfall (A) würde zu Lasten des ruhenden Verkehrs (Entfall von ca. 30 Pkw-Stellplätzen auf der Südseite) gehen. Als Planfall (B) ist ein Radstreifen (3,25m) – Busse frei – geprüft worden. Dadurch könnte ein großer Teil der Stellplätze erhalten bleiben. Aufgrund der geringeren Einschränkungen wird der Planfall (B) weiterverfolgt.“

Der Stadtrat beschloss:

„Bei Maßnahme „5.8 Busspur Wendl-Dietrich-Straße“ wird der Planfall eines kombinierten Bus- und Radstreifens umgesetzt.“

In den einsehbaren Unterlagen ist kein „Planfall eines kombinierten Bus- und Radstreifens“ jenseits des Planfalls (B) aufgeführt. Planfall (B) sieht den Erhalt eines Großteils der Stellplätze vor, worauf sich örtliche Anwohner und Lokalpolitiker verlassen. Bis heute liegen dem örtlichen BA keine Pläne der Maßnahme vor – mit den zugehörigen Restbreiten der verbleibenden Fahrspuren.

Die Verkehrsrechtlichen Anordnung vom 6.5.2020, die derzeit dem Polizeipräsidium und dem BA Neuhausen-Nymphenburg zur Anhörung vorliegt, widerspricht dem Beschluss und sorgt für den Komplettwegfall aller Parkplätze.

„Auf der Südseite der Wendl-Dietrich-Straße in Fahrtrichtung Rotkreuzplatz wird ab der Einmündung Renatastraße bis zur Einmündung Pötschnerstraße ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, unmittelbar neben dem Randstein abmarkiert und für den ÖPNV-Linienverkehr freigegeben.“

Damit würden alle Parkplätze von der Andréestraße bis zur Pötschnerstraße entfallen. Durch die weitere (überraschende) Verlängerung der Spur zwischen Andréestraße und Renatastraße fallen weitere Parkplätze weg.

Straßenbreiten: Derzeit hat die Wendl-Dietrich-Straße eine Fahrbahnbreite von 7,60 m. An der Kurve vom Rotkreuzplatz zur Pötschnerstraße kommen derzeit keine zwei LKW oder Busse gegenläufig aneinander vorbei. Bei der neuen Lösung mit Busspur bleibt nach Messungen vor Ort nur eine Fahrbahnbreite von 6,35 m. Die RAST (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) gibt für eine Straße mit Linienbusverkehr eine Mindestbreite von 6,50 m vor. Diese würde unterschritten. Es ist abzusehen, dass kurzfristig auch ein Parkverbot auf der anderen Seite der Straße gefordert wird, weil das vorhandene Konzept alltagstauglich nicht umsetzbar ist.

Parkraummanagement: Mit viel Kleinarbeit und aufwändiger Abstimmung wurde im letzten Jahr ein Parkraummanagement eingeführt und an die örtlichen Begebenheiten angepasst. In den Seitenstraßen entlang der Bus-/Fahrradspur ist überwiegend Anwohnerparken umgesetzt. Durch den Wegfall von gut 40 Parkplätzen sind die Geschäfte an der Wendl-Dietrich-Straße kaum noch anzufahren; darunter eine Penny-Filiale.

Neben den oben genannten Argumenten, würden schon in der Pilotphase von einem Jahr bauliche Veränderungen nötig. Einerseits die Zusammenlegung des jetzigen Rad- und Fußweges – andererseits bei der Rückeinschleifung der Busspur auf die „normale“ Wendl-Dietrich-Straße. Auch diese Gründe sprechen gegen die nach Verkehrsrechtlicher Anordnung geplante Umsetzung.

Fazit: Der durchschnittliche errechnete Fahrzeitgewinn von 2,6 Minuten auf eine Gesamtfahrdauer von Endstation zu Endstation von einer dreiviertel Stunde rechtfertigt die Maßnahme nicht. Die Konstellation, dass es sich um eine Fahrzeitverkürzung zwischen der ersten und zweiten bzw. der vorletzten und letzten Station der Linie 62 handelt, lässt sicher einfachere Wege zu, um sich aufsummierende Verspätungen auf der ganzen Streckenlänge zu vermeiden.

München, 26.05.2020

Für die CSU-Fraktion Gudrun Piesczek (Fraktionssprecherin)