



Dr. Thomas Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

FDP BAYERNPARTEI - Stadtratsfraktion

Rathaus

15.07.2020

Antrag zur dringlichen Behandlung in der Vollversammlung am 22.07.2020;
Sicherheit für Radler und ÖPNV Fahrgäste in der Leopoldstraße!

Antrag Nr. 20-26 / A00243 von der FDP BAYERNPARTEI - Stadtratsfraktion vom 14.07.2020,
eingegangen am 14.07.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach § 60 Abs. 9 GeschO dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist.

Ihr an den Oberbürgermeister gerichteter Antrag hat die Markierung von Zebrastreifen über den Radweg an der Leopoldstraße auf Höhe der temporären Bushaltestellen für den aktuellen Schienenersatzverkehr zwischen den U-Bahnhaltestellen Universität und Münchner Freiheit sowie die Beschilderung und Markierung des Geh- und Radwegs in der Leopoldstraße zum Ziel. Dies fällt in die Zuständigkeit des Kreisverwaltungsreferates.

Das Kreisverwaltungsreferat als Straßenverkehrsbehörde trifft Maßnahmen auf öffentlichem Verkehrsgrund nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung. Der Vollzug der Straßenverkehrsordnung ist eine laufende Angelegenheit, deren Besorgung nach Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 GO und § 22 GeschO dem Oberbürgermeister obliegt. Eine beschlussmäßige Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat ist rechtlich nicht möglich.

Ich erlaube mir daher, Ihren Antrag in Abstimmung mit dem Oberbürgermeister auf dem Schriftwege zu beantworten:

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-45000
Telefax: 089 233-45003

Im Zeitraum zwischen 13. Juli und 18. September 2020 können die U-Bahnlinien U3 und U6 wegen einer umfangreichen Weichenerneuerung zwischen den Haltestellen Universität, Gieselastraße und Münchner Freiheit nicht verkehren. Die Stadtwerke haben einen dicht getakteten Schienenersatzverkehr (SEV) mit Gelenkbussen und Buszügen eingerichtet, um auf diese Weise bestmöglich den öffentlichen Nahverkehr auf der U-Bahn-Stammstrecke zu gewährleisten.

Zur Erreichung eines möglichst zuverlässigen Busbetriebs, der einen 2-Minuten-Takt erreichen muss, um annähernd die Beförderungskapazitäten der U-Bahn abzudecken, fand im Vorfeld ein intensiver Austausch zwischen den Fachabteilungen des Kreisverwaltungsreferats und der MVG statt, um ein geeignetes Konzept zu erarbeiten. Dabei wurde geprüft, wie der Linienbusverkehr am besten beschleunigt werden kann und wo bzw. wie temporäre Haltestellen für den Busverkehr geschaffen werden können.

Für den Schienenersatzverkehr, der einen der meist befahrenen U-Bahnabschnitte Münchens ersetzen muss, wurden folgende Haltestellen eingerichtet:

- Am Professor-Huber-Platz wurde eine zentrale Haltestelle geschaffen, die es ermöglicht, dass sich mehrere Busse aufstellen und wenige Minuten halten können. Die Fahrbahn auf dem Professor-Huber-Platz wurde für den Radverkehr gesperrt. Das Radfahren wurde auf den sehr breiten Gehwegflächen erlaubt. In der Ludwigstraße wurde in Fahrtrichtung Süden eine Ampel geschaffen, die es den Bussen ermöglicht, links abzubiegen und die Haltestelle anzufahren. Diese Haltestelle gestaltet sich gemäß den Feststellungen der MVG und des KVR unproblematisch.
- In der Leopoldstraße, Fahrtrichtung Nord und Süd, südlich der Martiusstraße wurde jeweils eine temporäre Haltestelle geschaffen. Im Bereich der Haltestellen wurde die Parkbucht mit Asphalt verfüllt, um diese auf das Niveau des angrenzenden Geh- und Radwegs anzuheben. Dies war aus Gründen der Barrierefreiheit notwendig. Beide Haltestellen gestalten sich unproblematisch, da verhältnismäßig wenige Fahrgäste zu- oder aussteigen. MVG und KVR halten eine ergänzende Beschilderung nicht für notwendig.
- In der Leopoldstraße (Ostseite), unmittelbar nördlich der Franzstraße (vor dem Karstadt) wurde eine Haltestelle eingerichtet, die auf kürzestem Weg den Zugang zur U-Bahn ermöglicht. An dieser Stelle wurde die Fahrbahn in einem Teil mit Asphalt verfüllt und auf das Niveau des angrenzenden Geh- und Radwegs angehoben. Dies war aus Gründen der Barrierefreiheit notwendig. Zudem steigen die Fahrgäste auf diese Weise nicht unmittelbar auf den Radweg aus. Diese Haltestelle ist aufgrund der sehr großen Anzahl von Fahrgästen, die hier in die U-Bahn wechseln, und des hohen Fahrradaufkommens auf der Leopoldstraße durchaus problematisch. Zur Verbesserung der Situation wird voraussichtlich in der 30. Kalenderwoche der



Radweg mittels einer Markierung nach rechts und damit etwas weiter weg vom Fahrbahnrand verschwenkt. Diese Verschwenkung war bereits in den ursprünglichen Plänen vorgesehen, konnte aber aus terminlichen Gründen noch nicht angebracht werden. Der vergrößerte Abstand zwischen dem Busausstieg und dem Radweg gibt den Fahrgästen nach dem Ausstieg die Gelegenheit sich zu orientieren und die Verkehrssituation zu adaptieren. An der Grenze zwischen dem Gehweg bzw. Ausstiegsbereich und dem Radweg werden zudem einige Absperrschranken, wie sie von Baustellen bekannt sind, aufgestellt, die den Fahrgästen vermitteln, dass die Radwegführung zu beachten ist. Bei einem Ortstermin am 15.7. wurde festgestellt, dass viele Fahrgäste aus dem Bus aussteigen und direkt zur U-Bahn eilen. Der Fahrradweg wird nicht wahrgenommen. Zudem sollen die Absperrschranken das Queren des Radwegs kanalisieren und ordnen. Eine vollständige Absperrung mit nur einem Übergang ist nicht möglich, da sich sonst das Leeren der Busse verzögern würde und der enge Fahrtakt gestört würde.

Am Beginn der Haltestelle wird an beiden Seiten des Radwegs schnellst möglichst ein Zeichen 133 StVO („Fußgänger“) aufgestellt, um den Radverkehr auf die geänderte Situation hinzuweisen. Auf die Markierung des Zeichens 133 auf dem Radweg wurde bereits in den Vorgesprächen verzichtet. Das Zeichen 133 ist nicht als Markierungsfolie erhältlich, die nach dem Ende der Bauarbeiten nahezu rückstandslos zu entfernen wäre. Eine solche Spezialmarkierung müsste abgefräst und die Radwegdecke in diesem Bereich erneuert werden.



- In der Leopoldstraße (Westseite), südlich der Herzogstraße wurde eine Haltestelle für die Weiterfahrt stadteinwärts eingerichtet, die auf möglichst kurzem Weg von der U-Bahn zu erreichen ist. Hier wurde eine Parkbucht mit Asphalt verfüllt. Auf diese Weise konnte eine Aufstellfläche geschaffen werden, die es den Fahrgästen ermöglicht, kurz auf den Bus zu warten. Die Wartefläche zwischen der Fahrbahn und dem Radweg ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mit ca. 2 Metern durchaus knapp bemessen. Vor Ort zeigte sich aber, dass die wartenden Fahrgäste aufgrund des hohen Fahrtakts an dieser Stelle nicht das Kernproblem sind. Viele Fahrgäste gehen vielmehr von dem U-Bahnaufgang auf dem Radweg zur Bushaltestelle, da dies die direkte Verbindung mit einer geraden Lauflinie ist. Zudem eilen viele Fahrgäste zu den Bussen, die an der Haltestelle stehen und beachten dann den Radweg nicht mehr. Um diesem Umstand entgegenzuwirken wird künftig direkt am U-Bahnaufgang mittels einer Absperrschranke das unmittelbare Betreten des Radwegs verhindert. Da entlang des Radwegs beidseitig Radständer angebracht sind, ist es nicht möglich, den gesamten Radweg abzusperren. Andernfalls wären die Radständer nicht mehr nutzbar.



An beiden Seiten des Radwegs wird ebenfalls ein Zeichen 133 StVO aufgestellt, um

den Radverkehr auf die geänderte Situation hinzuweisen.

- An der Ludwigstraße (Westseite), nördlich der Adalbertstraße, wird für den Ausstieg eine Bestandshaltestelle genutzt. Diese Haltestelle wurde im Zuge der Neugestaltung des Straßenraums vor dem Siegestor neu geschaffen. Durch die neue, großzügigere Gestaltung des öffentlichen Raums ist diese Haltestellensituation als eher unkritisch anzusehen. Unabhängig davon werden aber auch hier Zeichen 133 aufgestellt.

Die Markierung eines Zebrastreifen über die Radwege an den Haltestellen wäre nicht zielführend. Die Fahrgäste queren bzw. begehen die Radwege an den Haltestellen der Münchner Freiheit auf breiter Länge. Die Zebrastreifen hätten ohne durchgehende Absperrschranken keinen Kanalisierungseffekt. Eine durchgehende Absperrung ist aber nicht möglich (siehe oben). Da es in München bisher keinen Zebrastreifen in einer vergleichbaren Situation, also ausschließlich über einen Radweg ohne Fahrbahnbezug gibt, ist zudem davon auszugehen, dass ein Zebrastreifen nicht als solcher erkannt und ausreichend beachtet würde. Vor diesem Hintergrund wird ein Zebrastreifen ausschließlich über einen Radweg als nicht zulässig beurteilt.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat