



**PLAN-HAI-34**

Blumenstr. 28 b  
80331 München  
Telefon: 089 233-  
Telefax: 089 233-  
Dienstgebäude:  
Blumenstr. 31  
Zimmer:  
Sachbearbeitung:

I.  
An den Vorsitzenden des BA 16 – Ramersdorf  
- Perlach  
Herrn Thomas Kauer  
über BA-Geschäftsstelle Ost  
(per E-Mail an bag-ost.dir@muenchen.de)

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

30.10.2020

**Auswirkungen des Radwegs Rosenheimer Straße auf den 16. Stadtbezirk**

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 00167 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 16 - Ramersdorf-Perlach vom 25.06.2020

Sehr geehrter Herr Kauer,  
sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrem o.g. Antrag möchten wir Ihnen folgendes mitteilen:

**1. Verkehrszählungen Rosenheimer Straße**

Am 15.09.2020 wurden an drei Querschnitten entlang der Rosenheimer Straße der Fuß- und Radverkehr und der Motorisierte Individualverkehr (MIV) erhoben. Die Zählungen decken für den Fuß- und Radverkehr jeweils den Zeitraum von 6 bis 19 Uhr und für den MIV den Tagesverkehr (24h) in beide Richtungen in Summe ab. Die Ergebnisse sind auf Hunderter auf- bzw. abgerundet.

**Querschnitt Höhe Eisenbahnüberführung (EÜ) zwischen Friedenstraße und Orleansstraße**

Fußverkehr	2000 (6-19 Uhr)
Radverkehr	4100 (6-19 Uhr)
MIV	17.700 (24h)

**Querschnitt südlich Knoten St.-Martin-Straße / Anzinger Straße**

Fußverkehr	2200 (6-19 Uhr)
Radverkehr	2200 (6-19 Uhr)
MIV	25.000 (24h)

**Querschnitt nördlich Knoten Wilramstraße / Kirchseeoner Straße**

Fußverkehr	2000 (6-19 Uhr)
Radverkehr	2100 (6-19 Uhr)
MIV	26.000 (24h)

**2. Vergleich zu früheren Verkehrszählungen**

Der o.g. Antrag hat uns leider erst erreicht, als die sog. Pop-up bike lanes (PUBL) bereits umgesetzt waren. Ein direkter Vorher-Nachher Vergleich war somit nicht möglich. Die aktuellsten Verkehrszählungen entlang der Rosenheimer Straße stammen aus den Jahren 2016 bis 2018, hier lassen sich mit gewissen Abstrichen (Knoten statt Querschnitte, verschiedene Jahreszeiten, allgemeine verkehrliche Entwicklung in der Zwischenzeit) die sog. 8 Stunden-Werte, also die Zeitabschnitte 06:00 – 10:00 und 15:00 – 19:00 für den Radverkehr vergleichen. Diese Zeitfenster bilden das Verkehrsgeschehen relativ gut ab, da sich hier ein großer Teil der Bewegungen abspielt. Die Zahlen stellen jeweils die Summe der Radfahrenden in beide Richtungen in den o.g. Zeitfenstern dar, Rundungen auf 10er-Stellen. Für den MIV standen jeweils Tageswerte zur Verfügung, diese wurden auf Hunderter gerundet.

**Querschnitt Höhe Eisenbahnüberführung (EÜ) zwischen Friedenstraße und Orleansstraße**

Radverkehr / 8h (15.09.2020)	2990
Radverkehr / 8h (16.05.2017)	2030 (Knoten Rosenheimer- / Orleansstr., Süd)
MIV / 24h (15.09.2020)	17.700
MIV / 24h (16.05.2017)	25.300 (Knoten Rosenheimer- / Orleansstr., Süd)

→ **Zunahme Radverkehr um ca.47%**

→ **Abnahme MIV um ca. 30%**

**Querschnitt südlich Knoten St.-Martin-Straße / Anzinger Straße**

Radverkehr / 8h (15.09.2020)	1660
Radverkehr / 8h (22.11.2016)	670 (Knoten Rosenheimer- / Anzinger Str., Süd)
MIV / 24h (15.09.2020)	19.200
MIV / 24h (22.11.2016)	25.000 (Knoten Rosenheimer- / Anzinger Str., Süd)

→ **Zunahme Radverkehr um ca. 148%**

→ **Abnahme MIV um ca. 23%**

**Querschnitt nördlich Knoten Wilramstraße / Kirchseeoner Straße**

Radverkehr / 8h (15.09.2020)	1490
Radverkehr / 8h (29.06.2017)	220 (Knoten Kirchseeoner Str., Nord)
Radverkehr / 8h (22.11.2016)	640 (Karl-Preis-Platz, Süd)
MIV / 24h (15.09.2020)	26.000
MIV / 24h (29.06.2017)	29.600 (Knoten Kirchseeoner Str., Nord)
MIV / 24h (22.11.2016)	30.400 (Karl-Preis-Platz, Süd)

In diesem Fall wurden bewusst zwei zurückliegende Zählungen zum Vergleich herangezogen: Die Zählung 2017 an der Nordseite des Knotens Kirchseeoner Str. ist zwar räumlich unmittelbar am erhobenen Querschnitt gelegen und wurde zu einer vergleichbaren Jahreszeit (Juni bzw. September) vorgenommen, jedoch handelte es sich um einen Regentag und dementsprechend waren in acht Stunden nur 220 Radfahrer\*innen unterwegs. Dementsprechend ergeben sich auch extreme Sprünge (Zunahme um 577%) im Vergleich zwischen 2017 und 2020. Plausibler erscheint es daher, den nur ca. 300m stadteinwärts gelegenen Karl-Preis-Platz (Südseite) zum Vergleich hinzuziehen. Dieser wurde zwar im November gezählt, jedoch an einem mit ca. 20°C außerordentlich milden Tag. Der geringe Unterschied zwischen den MIV-Werten für beide Knoten unterstützt diese These.

- **Zunahme Radverkehr um ca.133% (Bezugsfall Karl-Preis-Platz) bzw. ca. 577% (Bezugsfall Knoten Kirchseeoner Straße)**
- **Abnahme MIV um ca. 14% (Bezugsfall Karl-Preis-Platz) bzw. ca. 12% (Bezugsfall Knoten Kirchseeoner Straße)**

Zusammenfassend lassen sich mit den o.g. Einschränkungen deutliche Steigerungen des Radverkehrs entlang der Rosenheimer Straße ablesen, die von der Zunahme um knapp die Hälfte bis zu einer Verzweieinhalbfachung reichen. Deutlich sichtbar ist auch, dass der Zuwachs am Stadtrand kräftiger ausfällt, als im innenstadtnahen Bereich. Beim MIV lässt sich hingegen eine Abnahme verzeichnen, die umso deutlicher ausfällt, je näher die jeweilige Zählstelle zur Innenstadt liegt.

Allerdings lassen die vorliegenden Daten keine Rückschlüsse zu, welchen Anteil die Corona-Pandemie am Anstieg hat und wie viel der allgemeinen Verkehrsentwicklung (v.a. beim Radverkehr) in den vergangenen Jahren zuzuschreiben ist.

**3. Auswirkungen auf den ÖPNV****Stellungnahme der MVG**

Die Buslinien 55, 145, 155 und 213 sind im Zulauf zwischen Friedenstraße und Orleansstraße betroffen; dort staut sich der Kfz-Verkehr aufgrund des Fahrstreifenentfalls, zudem wurde die Busbeschleunigung an der Lichtsignalanlage (LSA) Orleans-/Rosenheimer Str. deaktiviert.

Mit ursächlich ist hierfür jedoch eine Hochbaustelle an einem Gebäude an der Ecke Rosenheimer Straße / Orleansstraße, weshalb die Fahrstreifenanzahl im Abfluss reduziert ist und somit auch die Fahrstreifenanzahl im Zufluss reduziert wurde – anders als ursprünglich vorgesehen. Es kommt zu Mehrfahrzeiten von durchschnittlich 2,5 Minuten (bzw. 1,5 Minuten in der Feri-

enzeit).

#### **Anmerkung der Verwaltung**

Die Rückstauerscheinungen am Knotenpunkt Rosenheimer Straße / Orleansstraße sind für die Beurteilung der Auswirkungen der temporären Radverkehrsanlagen möglicherweise nur bedingt aussagekräftig, da zur gleichen Zeit eine Hochbaustelle (Kran in der Fahrbahn) eingerichtet war, die die Staubildung mit beeinflusst hat. Diese Hochbaustelle läuft nach derzeitigem Stand bis 31.12.2020. Die Busbeschleunigung an der Kreuzung Rosenheimer-/ Orleansstraße wurde nur für die stadteinwärtsfahrenden Busse in der Rosenheimer Straße deaktiviert (vorgesehen für die Dauer der Hochbaustelle), da diese Buslinien an der Orleansstraße rechts Richtung Ostbahnhof abbiegen und dadurch teilweise die Grünphase des stadteinwärtigen Verkehrs reduziert wird. Ab der Friedenstraße fahren diese Busse im Mischverkehr, sodass durch die Beschleunigung gewissermaßen eine Behinderung der Durchfahrt bis östlich der DB-Unterführung entsteht.

Bei einer eventuellen dauerhaften Einrichtung von Radverkehrsanlagen ohne die Baustelle wäre eine Verbesserung des Verkehrsablaufs insgesamt zu erwarten, wenngleich aus heutiger Sicht dadurch nicht alle jetzigen und künftig möglichen Konfliktsituationen gelöst werden können.

#### **4. Fragen des Bezirksausschusses**

- a) Staugeschehen MIV Rosenheimer Straße: Hierzu wäre eine Messung der Rückstaulänge vor und nach Einführung der PUBL erforderlich gewesen. Dies war jedoch nicht möglich, da der Antrag erst nach Implementierung der PUBL bei der zuständigen Abteilung einging. Eine Rückstauermessung nach Abmarkierung erübrigt sich somit aufgrund fehlender Vergleichsmöglichkeiten
- b) Veränderung der Anteile des Radverkehrs in der Rosenheimer Straße: siehe Ausführungen unter 2.
- c) Auswirkungen auf den ÖPNV: siehe Ausführungen unter 2.
- d) Verlagerung des MIV und des Radverkehrs auf andere Straßen: Aus den o.g. Gründen (fehlende Vorher-Daten) sind hierzu leider keine Aussagen möglich.

#### **5. Eisenbahnüberführung (EÜ) Rosenheimer Straße**

Die zwischen Friedenstraße und Orleansstraße gelegene EÜ Rosenheimer Straße ist aus baulichen und verkehrlichen Gründen erneuerungsbedürftig. Die Planungen hierzu durch das Baureferat sind bereits angelaufen. Eine Umsetzung ist jedoch im Zusammenhang mit der zweiten S-Bahnstammstrecke zu sehen, da sich nach momentanem Sachstand nicht beide Baustellen parallel abwickeln lassen. Bei der Erneuerung der EÜ wird den gewachsenen Ansprüchen Rechnung getragen (gemäß derzeitigem Planungsstand u.a. durch Radverkehrsanlagen gemäß Radentscheid, eigene Spuren für den ÖPNV, ausreichend breite und beleuchtete Gehwege, Durchfahrthöhe gemäß Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs etc.). Die Bestandssituation ist sicherlich nicht als ideal zu bewerten, jedoch aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung im Hinblick auf die anstehende Erneuerung als hinnehmbar einzuschätzen. Eine wesentliche Verbesserung zum Status Quo vor Ersatzneubau der EÜ würde einen Verzicht auf jeweils eine Fahrspur für den MIV pro

Richtung erfordern.

Im Übrigen verweisen wir auf den Beschluss im Mobilitätsausschuss gemeinsam mit Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 28.10.2020 (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01840) und die dortigen Ausführungen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 00167 kann unter Maßgabe der obigen Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen