



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Blumenstr. 28 b, 80331 München

An das Direktorium HA II / BA BA-
Geschäftsstelle Mitte – per E-Mail

An die Vorsitzende des Bezirksausschusses
04 - Schwabing West Vorsitzende Frau Gesa
Tiedemann

Strategie Radverkehr
MOR-GB1-1.3

Blumenstr. 28 b
80331 München
Telefon:
Telefax: ()
Dienstgebäude:
Blumenstr. 31
Zimmer:
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
14.07.2021

Umsetzung kurzfristiger Infrastrukturmaßnahmen zugunsten von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00180 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 04 - Schwabing West vom 24.06.2020

Sehr geehrte Frau Tiedemann,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 04 - Schwabing West wurde dem Mobilitätsreferat zur federführenden Bearbeitung zugeleitet. Der BA 4 Schwabing-West fordert darin die LH München dazu auf, für die Dauer der COVID-19 Pandemie folgende Maßnahmen umzusetzen:

„1. *Popup-Radwege: Der BA 4 beantragt eine temporäre Umwidmung/Verschmälerung von Autospuren zu Gunsten von Radwegen in folgenden Straßen:*

- *Karl-Theodor-Straße zwischen Belgrad- und Schleißheimer Straße*
- *Elisabethstraße zwischen Schleißheimer- und Nordendstraße*

Falls, etwa auf der Elisabethstraße, aufgrund der beengten Verhältnisse, nur Platz für einen Popup-Radweg besteht, hat jeweils die südliche Popup-Radverkehrsbahn Priorität. Analog zu den alten Planungen in der letzten Amtszeit (vor dem Radentscheid), sollte sich der Popup-Radweg auf der Südseite am Ostende auf den Fußgängerweg einfädeln (ca. Höhe Isabellastraße), was genug Raum lässt, um auf der Nordseite einen Popup-Radweg zwischen Isabellastraße und Nordendstraße einzurichten.

2. *Anpassung der Ampelschaltung für Fußgänger*innen: Der BA 4 bittet um eine Verkürzung der Rotphasen an folgenden Überwegen:*

- *Belgradstraße: Übergang zum Luitpoldpark auf Höhe der Rümmanstraße (hier wäre auch eine Verlängerung der Grünphase angebracht, da die Überquerung der Straße v.a. für langsa-*

*mer gehende Senior*innen kaum zu schaffen ist)*

- Karl-Theodor-Straße: Übergang vom Luitpold-zum Bayernpark*
- Ackermannstraße: Übergang zum Olympiapark auf Höhe des Spiridon-Louis-Rings (auch hier inkl. Verlängerung der Grünphase)*

Die Ampelschaltung soll auch an der Schleißheimer Straße/Birnauer Straße an der Straßenbahnwendeschleife angepasst werden.“

Dazu wird von der Verwaltung wie folgt Stellung genommen.

Zu 1. Popup-Radwege:

Der Stadtrat hat am 28.10.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01840) beschlossen, dass der an bisher insgesamt sechs Straßenabschnitten (Elisenstraße; Rosenheimer Straße (zwei Abschnitte), Theresienstraße, Gabelsbergerstraße, Zweibrückenstraße) eingerichtete Verkehrsversuch zu sogenannten „Pop-Up-Radwegen“ am 31.10.2020 endet.

Details können Sie der im RIS veröffentlichten Beschlussvorlage entnehmen:

https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_ergebnisse.jsp?risid=6277371

Bei den vorgeschlagenen Radverkehrsanlagen handelte es sich um die einmalige temporäre Markierung von Radfahrstreifen zu Lasten von Fahrspuren zur Verbesserung der Verkehrssicherheit als Verkehrsversuch. Begründung war, Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit zu erlangen, nicht die Corona-Pandemie. Es sollten auch nur die explizit im Beschluss vorgeschlagenen Maßnahmen befristet bis Ende Oktober 2020 in gelb markiert werden. Insgesamt wurden die Strecken mehrheitlich so gewählt, dass die Verkehrsversuche im Vorgriff auf ohnehin geplante bauliche Maßnahmen auch Erkenntnisse zu den Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen nach Wegfall von Fahrspuren bringen sollten. Das Mobilitätsreferat hat deshalb begleitend zum Verkehrsversuch eine Evaluation zu den Auswirkungen der temporär eingerichteten Radverkehrsanlagen durchgeführt und das eingegangene Feedback aus der Öffentlichkeit zusammengetragen. Die diesbezüglichen Ergebnisse sind in der o.g. Beschlussvorlage wiedergegeben.

Als Ergebnis des Verkehrsversuchs hat der Stadtrat die Verwaltung beauftragt, für die Strecken mit temporären Radverkehrsanlagen weitere Varianten, u.a. mit baulichen Radwegen zu erarbeiten und eine vertiefende Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen (analog dem Vorgehen zu den Maßnahmenbeschlüssen zur Umsetzung des Radentscheids).

Da die Erarbeitung von Planungsvarianten und eine Öffentlichkeitsbeteiligung ohnehin den Regelablauf zur Umsetzung des Radentscheids darstellt, ist aus Sicht der Verwaltung die Vorschaltung von Verkehrsversuchen mit temporären Radverkehrsanlagen aufgrund des damit verbundenen Arbeits- und Personalaufwands in dieser Form nicht zielführend. Vor allem da sich letztlich der Zeitraum vom Planungsbeginn bis zu einer eventuellen dauerhaften Umsetzung für die jeweilige Strecke dadurch nicht unerheblich verzögert.

Es ist als Ergebnis des Verkehrsversuchs auch festzuhalten, dass die Anlage der Pop-up-Radwege keinesfalls eine unkomplizierte Lösung ist, sondern den gleichen Aufwand verursacht und der gleichen Vorbereitungs- und Nachbereitungszeit bedarf, wie die Anlage konventioneller Radfahrstreifen.

Die vorhandenen Planungskapazitäten sollten deshalb aus Sicht der Verwaltung sinnvollerweise gleich für die Ausarbeitung dauerhafter Planungen verwendet werden. Zusammenfassend ist es daher aktuell nicht vorgesehen, diese Art des Verkehrsversuchs an anderen Stellen in der Stadt zu wiederholen.

Gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.2019 zum Bürgerbegehren "Radentscheid" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 /V 15585) müssen die beiden Projekte "Karl-Theodor-Straße" und "Elisabethstraße zwischen Schleißheimer Straße und Nordendstraße" entsprechend der neuen Anforderungen überarbeitet werden. Hierzu laufen derzeit Abstimmungen mit den an der Planung beteiligten Referaten.

Zu 2. Anpassung der Ampelschaltungen:

Sämtliche von Ihnen genannten Lichtsignalanlagen (LSA) befinden sich in Hauptverkehrsstraßen, in welchen gemäß eines gültigen Beschlusses des Münchener Stadtrates, durch geeignete Maßnahmen ein möglichst störungsfreier Verkehrsfluss etabliert werden soll (Stichwort: Grüne Welle).

Mit einer Verkehrsbelastung von

18.000 Kfz/24h (Ackermannstraße),
17.000 Kfz/24h (Karl-Theodor-Straße) und
20.000 Kfz/24h (Belgradstraße)

sind die betroffenen Streckenzüge Teil des genannten Hauptverkehrsstraßennetzes.

Für Anforderungsanlagen, wie die von Ihnen genannten LSA Ackermannstraße/ Spiridon-Louis-Ring, LSA Bayernplatz/ Karl-Theodor-Straße und LSA Belgrad-/ Rümmanstraße bedeutet dies, dass die Freigabe für die dort querenden Fußgänger*innen nicht zu jedem beliebigen Zeitpunkt erfolgen kann, sondern nur in einem definierten Zeitfenster erfolgt, welches für eine Koordinierung zu den anderen LSA dieses Streckenzuges notwendig ist. Die Wartezeit ist somit abhängig, zu welchem Zeitpunkt der Anforderungsdrücker betätigt wurde. Liegt der Anforderungszeitpunkt günstig zu dem Zeitfenster, in welchem die Freigabe ermöglicht werden kann, ist die Wartezeit kurz. Wird jedoch erst kurz nachdem der für eine Umschaltung erforderliche Entscheidungszeitpunkt verstrichen ist gedrückt, kann eine Freigabe erst wieder zum nächsten Freigabezeitfenster erteilt werden. Eine Koordinierung zu den Nachbaranlagen kann sonst nicht mehr gewährleistet werden. Die Wartezeit ist dann am längsten. Da zudem die Mehrzahl aller LSA im Hoheitsbereich der Landeshauptstadt München durch Fahrzeuge des ÖPNV beeinflusst werden können, ergeben sich auch hierdurch zusätzliche Restriktionen für die übrigen Verkehrsteilnehmer.

Um zumindest zu schulrelevanten Zeiten die Wartezeiten zu begrenzen, ohne die Koordinierung aufgeben zu müssen, wird in diesen Zeitbereichen häufig eine sogenannte Daueranforderung angewandt, welche eine permanente Folgeanforderung ohne weiteres Zutun ermöglicht und somit temporär einen quasi-zyklischen Ablauf generiert.

Bitte haben Sie Verständnis, dass wir aufgrund der oben genannten Vorgaben derzeit keine grundlegend anderen Schaltungsvarianten in koordinierten Streckenzügen anbieten können.

Hinsichtlich der ebenfalls von Ihnen thematisierten Freigabedauer für Fußgänger möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Fußgänger sind häufig irritiert, wenn während der Überquerung der Straße das Signal von Grün auf Rot umschaltet. Hierdurch droht jedoch keine Gefahr. An jeder LSA wird anschließend an die Grünzeit eine sogenannte Schutzzeit geschaltet. Während dieser Schutzzeit wird Fußgängern zwar Rot gezeigt, sie haben jedoch noch ausreichend Zeit ihre Querung zu vollenden, bevor der kreuzende Verkehr überhaupt starten darf.

Die Dauer der Schutzzeit wird für jede Querungsstelle nach einem bundesweit einheitlichen Verfahren individuell berechnet und ermöglicht allen Fußgängern, die sich bereits bei Grün auf der Fahrbahn befinden, ihren Weg gefahrlos fortzusetzen. Grün beschreibt somit lediglich die Zeit in der die Fahrbahn betreten werden darf. Rot hingegen bedeutet, dass die Fahrbahn nicht mehr neu betreten werden darf, aber Fußgänger welche sich bereits auf der Fahrbahn befinden, ihren Weg ohne Gefahr und übertriebene Eile beenden können. Die Annahme, dass allein während der Grünzeit die komplette Fahrbahn überquert werden muss, ist daher nicht zutreffend. Die Schutzzeit steht ebenfalls zur Verfügung und ermöglicht immer, die Querung der Fahrbahn zu vollenden.

Wo immer möglich, werden bei aktuellen Planungen komfortablere Freigabezeiten für Fußgänger angeboten. Dies auch durchaus zu Lasten anderer Verkehrsgruppen. So wurde auch im Zuge der Erneuerung der LSA Ackermannstraße/ Spiridon-Louis-Ring die Freigabedauer der Fußgänger innerhalb der "langen" Starklastprogramme deutlich angehoben, während dies in den "kürzeren" Schwachlastprogrammen nicht möglich war, da sonst die Belange der ÖPNV-Beschleunigung nicht mehr erfüllt werden konnten.

Aufgrund der Komplexität vieler LSA und besonders auch aufgrund der Erfordernisse der dort praktizierten ÖPNV-Beschleunigung, sowie dem hohen Verkehrsaufkommen auf den wichtigsten innerstädtischen Verkehrsadern, ist eine weitergehende Umverteilung der Freigabezeiten zu Gunsten der Fußgänger oft nicht mehr leistbar. Das Mobilitätsreferat sieht deshalb auch von Änderungen an den von Ihnen genannten LSA ab.

Wir bitten um Verständnis, dass die vielschichtigen Zusammenhänge oft keine anderen Lösungsansätze zulassen

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 00180 kann nicht entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. |

GB 1-1.3



13. Juni 2020

Antrag: Umsetzung kurzfristiger Infrastrukturmaßnahmen zugunsten von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden

Der BA 4 Schwabing-West fordert die LH München dazu auf, für die Dauer der COVID-19 Pandemie folgende Maßnahmen umzusetzen:

1. Popup-Radwege: Der BA 4 beantragt eine temporäre Umwidmung/Verschmälerung von Autospuren zu Gunsten von Radwegen in folgenden Straßen:
 - Karl-Theodor-Straße zwischen Belgrad- und Schleißheimerstraße
 - Elisabethstraße zwischen Schleißheimer- und Nordendstraße
2. Anpassung der Ampelschaltung für Fußgänger*innen: Der BA 4 bittet um eine Verkürzung der Rotphasen an folgenden Überwegen:
 - Belgradstraße: Übergang zum Luitpoldpark auf Höhe der Rümmanstraße (hier wäre auch eine Verlängerung der Grünphase angebracht, da die Überquerung der Straße v. a. für langsamer gehende Senior*innen kaum zu schaffen ist)
 - Karl-Theodor-Straße: Übergang vom Luitpold- zum Bayernpark
 - Ackermannstraße: Übergang zum Olympiapark auf Höhe des Spiridon-Louis-Rings (auch hier inkl. Verlängerung der Grünphase)

Begründung:

Ein Nebeneffekt der Corona-Pandemie ist, dass viele Verkehrsteilnehmer*innen den ÖPNV meiden und stattdessen mehr Wege zu Fuß oder auf dem Fahrrad zurücklegen. Dadurch wächst der Druck auf die häufig eh zu schmalen Rad- und Fußwege. Temporäre Infrastrukturmaßnahmen können den veränderten Verkehrsverhältnissen Rechnung tragen.

Zu 1) Die kurzfristige Umwidmung bzw. Verschmälerung von Autospuren zu Gunsten von breiten und abgetrennten Radwegen nimmt den Druck von den schmalen und hoch frequentierten Radwegen und gewährleistet sicheren Radverkehr. Den Bürger*innen wird damit der Umstieg auf das Fahrrad deutlich erleichtert. Zugleich wird auf den Gehwegen Platz geschaffen für Fußgänger*innen, Jogger*innen, Kinderwägen und Rollstuhlfahrer*innen, ggf. auch für Warteschlangen vor Geschäften (v.a. in der Elisabethstraße). Sowohl in der Karl-Theodor-Straße als auch in der Elisabethstraße gibt es



schon sehr detaillierte Pläne für die Verlegung des Radweges auf die Straße. Ein Pop-up-Radweg wäre hier schnell realisierbar und würde den langfristig geplanten Maßnahmen lediglich vorgreifen.

Zu 2) Parks und Erholungsflächen werden momentan mehr denn je von Spaziergänger*innen und Sporttreibenden genutzt. Gerade an den Übergängen zu den Parks bilden sich an den Ampeln oft größere Menschenansammlungen, auch weil die Rotphasen dieser Ampeln verhältnismäßig lang sind. Die vorgeschriebenen Abstände von 1,5 bis 2 Meter werden häufig nicht mehr eingehalten. Zugleich sind auf den Straßen weniger Pkw unterwegs. Eine Verkürzung der Rotphase/Verlängerung der Grünphase beeinträchtigt somit den Verkehrsfluss auf der Straße kaum, erhöht aber gleichzeitig den Komfort und die Sicherheit für die zu Fuß Gehenden maßgeblich.

Stefanie Netter
für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
BA4 Schwabing-West