



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Sendlinger Straße 1, 80331 München

MOR-GB2.212

Sendlinger Straße 1
80331 München
Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
Dienstgebäude:
Implerstraße 9

per E-Mail
über das Direktorium BA-Geschäftsstelle West
An den
Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes
Aubing-Lochhausen-Langwied
z. Hd. d. Vorsitzenden Herr Kriesel

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
06.05.2022

Geschützte Radwege und Haltezonen
am Bildungscampus Freiham errichten
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03617 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied
vom 16.02.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Kriesel,

das Mobilitätsreferat kommt zurück auf Ihren oben genannten Antrag, mit dem Sie uns bitten, im Bereich des Bildungscampus Freiham bauliche Radwege und Haltezonen zu errichten, und kann dazu Folgendes mitteilen:

A. Hans-Dietrich-Genscher-Straße (zwischen Helmut-Schmidt-Allee und Bodenseestraße)

1. Der baulich ungeschützte Radstreifen an der östlichen Seite der Straße wird aufgelöst. Der ausreichend breite Gehweg (5,40 m) mit Zugang zu den Radabstellanlagen wird als Gehweg mit 2-Richtungsradweg zwischen Feuerwehrezufahrt und Bodenseestraße eingerichtet. Der 2-Richtungsradweg erhält die durch Radentscheid München (REM) geforderte Mindestbreite.

Antwort des MOR:

Spätestens, sobald der Bildungscampus im Endausbau mit ca. 3.000 Kindern belegt sein wird, wird die Gehwegbreite von 5,40 m in der gesamten Breite zur Abwicklung des durch den Bildungscampus verursachten Fußverkehrsaufkommens benötigt.

Darüber hinaus wird für einen Zweirichtungsradweg eine Breite von 2,50 m, nach Radentscheid sogar 4,0 m, vorgeschrieben.

Somit scheidet ein baulicher Zweirichtungsradweg wegen mangelnder Flächenverfügbarkeit an dieser Stelle aus.

Zur gesicherten Führung des Radverkehrs ist ein Radfahrstreifen vorhanden.

2. Die Verlängerung des Radwegs nördlich der Feuerwehrezufahrt bis zur Helmut-Schmidt-Allee erfolgt als 1-Richtungsradweg in nördliche Richtung.

Antwort des MOR:

Grundsätzlich gelten hierzu die Ausführungen zu der Ziff. 1.

Weiterhin wäre es nicht konsequent, den Zweirichtungsradweg in der Mitte abzubrechen. Erfahrungsgemäß würde der Einrichtungsradweg von der Helmut-Schmidt-Allee verbotswidrig befahren werden.

3. Der baulich ungeschützte Bereich des westlichen Radstreifens wird ab dem Brückenbauwerk an den bereits geschützten Bereich im Einmündungsbereich der Bodenseestraße mit baulicher Abgrenzung zur Fahrbahn angebunden (0,75 m). Die erforderliche Breite für den Schutzstreifen ergibt sich aus der gradlinigen Weiterführung der Fahrbahnen zwischen Feuerwehrezufahrt und bis zum Einzugsbereich der Bushaltestellen nördlich des Brückenbauwerks. Die Verschwenkung der Fahrbahnen erfolgt erst ab dem Einzugsbereich der Bushaltestellen.

Antwort des MOR:

Dies würde einen Umbauaufwand des erst vor wenigen Jahren neu hergestellten Straßenraums bedeuten, der vermutlich auch das Versetzen der Lärmschutzwand erfordern würde. Demgegenüber ist mit dem bestehenden Radfahrstreifen eine sichere Radverkehrsanlage vorhanden. Insofern steht der Aufwand in keinem Verhältnis, den baulich getrennten Radweg um nur ca. 30 m zu verlängern.

4. In unmittelbarer Nähe zum Eingangsbereich West des Bildungscampus kann durch die Auflösung des Radstreifens eine Kiss&Ride-Haltezona errichtet werden.

Antwort des MOR:

Es besteht eine Kiss&Ride-Zone in der Helmut-Schmidt-Allee – s. Antwort zu Frage 7.

B. Helmut-Schmidt-Allee (zwischen Hans-Dietrich-Genscher-Straße und Aubinger Allee)

5. Der baulich ungeschützte Radstreifen an der nördlichen Seite der Straße wird von der Fahrbahn baulich getrennt. Der nördlich verlaufende Parkstreifen wird zur Fahrbahn hin

verlegt. Zwischen Parkstreifen und Radweg ist baulich ein Sicherheitsstreifen einzurichten (0,75 m).

Antwort des MOR:

In der Helmut-Schmidt-Allee bestehen mit den Radfahrstreifen beidseitig sichere und regelkonforme Radverkehrsanlagen, die keiner Anpassung bedürfen. Der Straßenraum wurde erst vor wenigen Jahren neu hergestellt.

Der Hauptgrund für den derzeit oft leider mißbräuchlich genutzten Radfahrstreifen ist der Baustellenverkehr, der aber in absehbarer Zeit mit Beendigung der Baustellen nicht mehr bestehen wird. Die Polizei wurde von uns um verstärkte Überwachung in Freiham gebeten.

Ein Radfahrstreifen rechts neben einem Parkstreifen ist grundsätzlich nicht zulässig. Bei einem Tausch müsste ein baulicher Radweg errichtet werden.

Ein solche Umverlegung würde einen massiven und nicht gerechtfertigten baulichen Aufwand verursachen, einschließlich des Anschlusses an den Kreuzungsbereich an der Hans-Dietrich-Genscher-Str. Hierdurch würde zusätzlich zum jetzigen Baustellenverkehr noch mehr Baustellenverkehr entstehen.

6. Der baulich ungeschützte Radstreifen an der südlichen Seite der Straße wird von der Fahrbahn baulich getrennt. Die südlich verlaufenden Haltezone für Schulbusse sowie weitere Parkstreifen werden zur Fahrbahn hin verlegt. Zwischen Bus-Haltezone sowie Parkstreifen und dem Radweg ist baulich ein Sicherheitsstreifen einzurichten (0,75 m).

Antwort des MOR:

Siehe Antwort zu Frage Nr. 5.

7. In unmittelbarer Nähe zum Eingangsbereich Nord des Bildungscampus kann durch Verkürzung der Bus-Haltezone bzw. durch Umwandlung von Teilen des Parkstreifens eine Kiss&Ride-Haltezone errichtet werden.

Bei der Sicherstellung der baulichen Schutzstreifen zu den Punkten 5 und 6 ist durchaus die Option der Umgestaltung der Baumstreifen (Alleebäume) zu verfolgen und in der Kostenkalkulation einzuarbeiten.

Antwort des MOR:

In der Helmut-Schmidt-Allee, zwischen der Mittelinsel und der Hildegard-Hamm-Brücher-Straße, befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Eingangsbereich Nord bereits eine Kiss&Ride-Haltezone.

Die im Antrag vorgeschlagene Verkürzung oder Umwandlung der Bushaltestelle für das Förderzentrum können wir nicht nachkommen: Nach unseren Erkenntnissen wird die Parkbucht auf der gesamten Länge als Bushaltestelle für das Förderzentrum benötigt. Bei einer Vermischung der besonders schutzbedürftigen Schülern des Förderzentrums mit dem dem allgemeinen Hol- und Bringverkehr wird eine kritische Ballungs- und Überlastungsgefahr gesehen.

Abschließend möchten wir noch Folgendes anmerken:

Der Bildungscampus hat mit der S-Bahn und den Buslinien eine hervorragende Anbindung durch den ÖPNV. Die Taktung der Linienbusse ist im Vergleich mit anderen Schulen sehr dicht. Auch besteht grundsätzlich Kostenfreiheit des Schulweges.

Nach unseren Beobachtungen entstehen oftmals Konflikte dadurch, dass Eltern die bestehende Hol- und Bringzone nicht nutzen und stattdessen verbotswidrig auf den Radfahrstreifen halten, um ihre Kinder so aussteigen zu lassen, dass diese möglichst nur kurze Wege zurücklegen müssen.

Der Fachbereich Schulwegsicherheit steht aber bereits in Kontakt mit Schulleitungen und Elternbeiräten, um Verbesserungen zu erzielen und Problemstellungen zu lösen.

Die Hol- und Bringzone wurde bewusst gebündelt und etwas abgesetzt von den Eingängen platziert, um Gefährdungen von Kindern, die zu Fuß oder mit dem Rad ankommen, zu vermeiden.

Der BA-Antrag 20-26 / B 03617 ist mit den Ausführungen geschäftsordnungsmäßig behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

MOR GB 2.212