



Per E-Mail  
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle  
An den BA - 13

**Bezirk Süd-Ost  
MOR-GB2.13**

80313 München

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

Dienstgebäude:

Implerstraße 9

Zimmer: [REDACTED]

Sachbearbeitung:  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

24.05.2024

**Prüfauftrag zur Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs in der Cosimastraße zwischen Ruth-Drexel-/Wesendonkstraße und Salzsenderweg/An der Salzbrücke**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 05871 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes - 13 Bogenhausen vom 19.09.2023

Sehr Herr Ring,  
sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem o. g. Antrag wird die Stadtverwaltung gebeten zu prüfen, ob zwischen der Ruth-Drexel-/Wesendonkstraße und Salzsenderweg / An der Salzbrücke beidseitig ein Zweirichtungsradweg errichtet werden kann. Die dafür notwendigen Umbaumaßnahmen sowie die Auswirkungen auf den Straßenraum sind dem BA zur weiteren Befassung darzulegen.

Wir haben uns hierzu mit dem Baureferat abgestimmt.

Im betreffenden Abschnitt der Cosimastraße trennt die Gleisanlage der Tram die beiden Fahrstreifen. Angrenzend an die Fahrbahnen befindet sich westlich wie östlich je eine Parkbucht für Längsparken, ein schmaler Baumgraben, ein sehr schmaler Radweg und eine Gehbahn. Während die Gehbahnen grundsätzlich eine regelkonforme Breite von bis zu ca. 2,5 m aufweisen, sind die Radwege mit teilweise < 1,50 m deutlich untermaßig. Die Baumgräben haben in den Bereichen der Parkplätze ebenfalls eine sehr geringe Breite von teilweise lediglich ca. 1,70 m. Auf der Ostseite stehen 4 Bäume, auf der Westseite 6.

Eine Verbreiterung der bestehenden Radwege ist nur zulasten der Baumgräben und des Baumbestandes möglich. Alternativ ist eine Verlegung der Radwege in die Trassen der



Parkplätze denkbar. Hierfür müssten alle Parkplätze beiderseits der Cosimastraße (ca. 8) entfallen. Allerdings ist hierbei zu bedenken, dass die zur Verfügung stehende Breite für die Radwege lediglich ca. 2,0 m beträgt. Das Mindestmaß für Zweirichtungsradweganbindungen (kurze Abschnitte) beträgt gemäß LERA REM 3,0 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen. Diese Breite ist im Fall der Cosimastraße nur zu erreichen, wenn zusätzlich zu den Parkplätzen auch der Baumgraben genutzt und sämtliche Bäume gefällt würden.

Die Straßenentwässerung müsste beiderseits angepasst werden. Auf der Ostseite neigt sich die Fahrbahn in Richtung Osten und die Straßenentwässerung erfolgt über einen Sinkkasten, der an der Hinterkante der Parkbucht positioniert ist. Auf der Westseite besteht ebenfalls ein Gefälle in Richtung Osten, sodass Fahrbahn, Parkbuchten und teilweise Radweg und Gehbahn in einen Sinkkasten an der Randeinfassung der Gleisanlage entwässern. Neue Sinkkästen werden standardmäßig an neue Absetz- und Sickerschächte angeschlossen.

Die Ein- und Ausleitung des Radverkehrs in den baulichen Zweirichtungsradweg stellt eine verkehrsplanerische Herausforderung dar. Am nördlichen Ende, südlich der Kreuzung An der Salzbrücke bzw. südlich des Salzsenderweges sind die Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr für die Querung über die Tramgleise situiert. Diese Aufstellflächen sollten erhalten werden. Auf der Ostseite dient der Bereich außerdem als Pflege- und Rettungszufahrt in den Salzsenderweg. Der Verschwenk auf der Ostseite müsste südlich der Aufstellfläche über die Grünfläche erfolgen.

Auf der Westseite ist die Aufstellfläche im Bestand bereits eher klein dimensioniert. Ein Verschwenk des Radweges in die Trasse der Parkplätze scheint erst südlich davon sinnvoll. Der Baum an dieser Stelle wird voraussichtlich nicht gehalten werden können. Ähnliche Herausforderungen bestehen am südlichen Ende des Zweirichtungsradweges. Hier müsste nördlich der Ampeln der Verschwenk auf die Bestandsradwege erfolgen. Dies geht beiderseits zu Lasten des jeweiligen Baumes und im Falle der Verbreiterung der Radwege zu Lasten der Aufstellflächen für den Fußverkehr – wenngleich regelkonforme Breiten für den Zweirichtungsradverkehr in den Verschwenkbereichen nicht erreichbar sind. Jegliche Änderungen im Bereich der Furten am signalisierten Übergang müssten mit der Technischen Aufsichtsbehörde TAB abgestimmt werden, da diese die Anlagen der Trambahn betreffen würden. Derartige Abstimmungen sind erfahrungsgemäß aufwändig und zeitintensiv.

Abzüglich der Verschwenkbereiche für die Ein- und Ausleitung des Radverkehrs stehen faktisch nur ca. 30 m zur Verfügung, auf denen ein untermaßiger Zweirichtungsradweg im Bereich der jetzigen Parker geradlinig geführt werden kann. Hierfür müssten mindesten 3 Bäume, eher mehr, entfallen und die Straßenentwässerung angepasst werden. Der bauliche Aufwand wird – gemessen an der letztendlich nutzbaren Länge der Zweirichtungsradwege und in Anbetracht kleinteiliger Baufelder, die zudem durch die Tramgleise getrennt sind – als nicht unerheblich eingeschätzt. Da angrenzend an die Parkbuchten jeweils nur ein Fahrstreifen zur Verfügung steht, ist möglicherweise von einer Vollsperrung während der Bauzeit auszugehen.

Sollte die Überlegung für einen Zweirichtungsradweg weiterverfolgt werden, müssten von Seiten des Mobilitätsreferates vertiefte Untersuchungen bzgl. einer verkehrssicheren Führungsform bzw. -linien des Radverkehrs im Bereich der Ein- und Ausleitung durchgeführt werden und mögliche Konflikte mit dem Fußverkehr und den Ampeln an der Kreuzung Ruth-Drexel-Straße bzw. Wesendonkstraße betrachtet werden.

Offen ist auch die Frage, was im Falle der Umsetzung des Zweirichtungsradweges mit dem bestehenden Fußgängerüberweg geschieht. Ein komplettes Schließen wird in Hinblick auf die entstehenden Umwege für den Fußverkehr nicht als sinnvoll erachtet. Eine Sperrung für den Radverkehr ist praktisch kaum umsetzbar. Es ist daher davon auszugehen, dass weiterhin ein

Großteil der Radfahrenden den direkten Weg durch die Umlaufsperrung wählen wird und sich die Bestandssituation am Übergang auch durch das Angebot eines Zweirichtungsweges kaum ändern wird. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht des erheblichen baulichen Aufwandes, den Baumfällungen und den ungelösten Fragen im Verflechtungsbereich (Konfliktpotential mit dem Fußverkehr) wird die Maßnahmen von Seiten des Mobilitätsreferates derzeit nicht zur Weiterverfolgung empfohlen.

Wir möchten an dieser Stelle abschließend noch anmerken, dass der in der Begründung des Antrags erwähnte tödliche Unfall der einzige Unfall der vergangenen Jahre war, welcher im direkten oder indirekten Zusammenhang mit der Trambahnquerung steht und die Ausführung der Querung nicht ursächlich für den Unfall war. Nach Auskunft der MVG weist diese Querungsstelle auch keine Auffälligkeiten im Hinblick auf häufige Gefahrenbremsungen auf. Die Örtlichkeit ist daher im Hinblick auf das sonstige, vom tödlichen Unfall losgelöste Unfallgeschehen, rückblickend auf den Zeitraum seit 2010 insgesamt unauffällig, so dass sich allein daraus kein Handlungsbedarf ableiten lässt.

Die Anfrage des Bezirksausschusses ist damit satzungsmäßig erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB2.13