



I.

An den
Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirkes
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
12.08.2019

Verkehrssicherheit von Kreuzungen und Einmündungen für den Radverkehr

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06431 des Bezirksausschusses des
2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 25.06.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den einzelnen Punkten im oben genannten Antrag können wir Ihnen heute Folgendes
mitteilen:

1. Unfallhergang und Unfallauflistung

1.1. Unfallhergang

Am 20.05.2019, gegen 13.25 Uhr, befuhr ein Schüler mit seinem Fahrrad, auf dem Weg von der Schule zum Hort, den östlichen am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen der Corneliusbrücke in nordwestlicher Fahrtrichtung. Der Schüler beabsichtigte die Kreuzung zur Erhardstraße bei Grünlicht an der dortigen Radwegfurt geradeaus zu überqueren. Hierzu machte er einen Schlenker nach rechts auf den Radweg und nutzte dort die Radwegfurt anstatt die Kreuzung direkt auf der Fahrbahn zu queren. Beide Möglichkeiten wären zur Querung geeignet gewesen. Zur gleichen Zeit befuhr ein Lkw-Fahrer die Corneliusbrücke in nordwestlicher Fahrtrichtung und beabsichtigte bei Grünlicht an der Kreuzung zur Erhardtstraße nach rechts in diese abzubiegen. Hierbei übersah er den von rechts kommenden Radfahrer und erfasste ihn.

1.2. Unfälle mit Fahrradbeteiligung in den letzten 3 Jahren

Nachfolgend befindet sich eine Unfall-Auswertung des Polizeipräsidiums München für den maximal recherchierbaren Zeitraum vom 01.01.2016 bis 11.07.2019.

Hierbei wurden alle Örtlichkeiten betrachtet, bei denen sich mehr als 1 Verkehrsunfall innerhalb des genannten Zeitraums in der gleichen Fahrbeziehung ereignete. Im Rahmen der Auswertung wurden alle Verkehrsunfälle mit der Beteiligung Pkw/Lkw gegen Fußgänger/Fahrradfahrer im Bereich des BA2 berücksichtigt. Fußgänger waren in keinem der Verkehrsunfälle beteiligt.

Bei den Örtlichkeiten, bis auf die Kreuzung Erhardtstraße/ Corneliusbrücke, handelt es sich aufgrund der Unfallzahlen aktuell um keine Unfallophäufungsstellen, die formal von der Unfallkommission zu behandeln wären.

Paul-Heyse-Unterführung / Arnulfstraße

3 Unfälle: 2016, 2017 und 2018

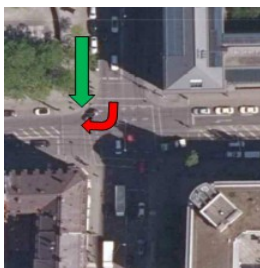
Maßnahmen: Aufhellung der Beleuchtung im Tunnel nördliche Fahrtrichtung, großer und kleiner 3-teiliger Radfahrtsignalgeber nördliche Fahrtrichtung, Roteinfärbung Fahrradweg nördliche Fahrtrichtung



Bayerstraße / Paul-Heyse-Unterführung

3 Unfälle: 2 x 2016, 2018

Maßnahmen: Im Bezug auf die geplante Sperre des Fahrverkehrs aufgrund der Baustelle „Hauptbahnhof Nord“ ist eine geänderte Verkehrsführung vorgesehen, welche auch den Radverkehr betreffen kann. Details hierzu werden aktuell abgestimmt. Aus diesem Grund ist eine kurzzeitige Roteinfärbung nicht zielführend.



Lindwurmstr. / Fliegenstraße

2 Unfälle: 2016 und 2019

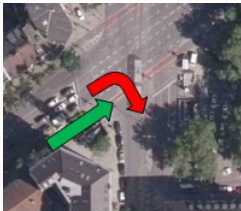
Maßnahmen: An der Einmündung Lindwurmstraße/Fliegenstraße ist die Roteinfärbung der Radwegfurf vorgesehen. Die Umsetzung wird noch in diesem Jahr erfolgen.



Lindwurmstraße / Häberlstraße

3 Unfälle: 2 x 2017, 2018

Maßnahmen: Roteinfärbung,
geplant: verbesserte Verkehrsführung im Kreuzungsbereich im Rahmen
des Projektes „Radfahrstreifen Lindwurmstraße“



Wittelsbacherbrücke / Wittelsbacherstraße

2 Unfälle: 2017, 2019

Maßnahmen: Roteinfärbung



Erhardtstraße/ Corneliusbrücke

6 Unfälle: 2016, 4 x 2018, 2019 → aktuelle Unfallhäufungsstelle, behandelt am 23.05.2019 im Rahmen der Unfallkommission

Maßnahmen: Roteinfärbung der Radwegfurt über die Corneliusbrücke (aktuell nur halbseitig aufgrund der Baustelle), Beschilderung mit Hinweis auf Radfahrer (Umsetzung Mai/Juni 2019)



Ludwigsbrücke / Steinsdorfstraße.

2 Unfälle: 2016, 2019

Maßnahmen: Erneuerung der Roteinfärbung, Beschilderung mit Gefahrzeichen, Neumarkierung Kreuzungsbereich, Neueinstellung der Ampel
geplant: ab 2020 Brückensanierung mit geänderter Radverkehrsführung



2. Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS)

Der vorgeschlagene aufgeweitete Radaufstellstreifen an der Halteposition Corneliusbrücke ist aus Verkehrssicherheitsgründen abzulehnen. Der Radfahrer hat an dieser Stelle u.a. die Möglichkeit direkt nach links in den Zweirichtungsradweg einzubiegen. Würde der Radfahrer vom ARAS direkt auf den Zweirichtungsradweg einbiegen, würde dies zu einer kritischen Situation mit von der Erhardtstraße in die Corneliusbrücke einbiegenden Fahrzeugen führen. Der Radfahrer fährt bei dieser Konstellation an den stehenden Fahrzeugen auf der Corneliusbrücke vorbei und würde anschließend direkt über den ARAS abbiegen. Der Kfz-Fahrer rechnet an dieser Stelle nicht mit direkt links abbiegenden Radfahrern. Diese sind zudem schlecht erkennbar. Insgesamt würde dies eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit bedeuten, weshalb eine entsprechende Markierung an dieser Stelle nicht zielführend ist.

3. Maßnahmen

Zu den konkreten bereits umgesetzten Maßnahmen wird auf Ziffer 1. unter „Maßnahmen“ verwiesen.

Soweit dem Kreisverwaltungsreferat Gefahrenpunkte oder Unfallstellen bekannt werden, werden diese auch hinsichtlich Roteinfärbung sowie zweckmäßige und ausreichende Aufstellflächen für den Radverkehr betrachtet. Ebenso bei Neuplanungen des Baureferates oder Markierungsanordnungen des Kreisverwaltungsreferats. Nach aktuellem Leitfaden der Verkehrssteuerung im Kreisverwaltungsreferat ist es darüber hinaus bereits gängige Praxis, bei allen Neubau- oder Sanierungsprojekten, die Haltlinien für den motorisierten Individualverkehr 3 m gegenüber der Radhaltelinie zurück zu versetzen. Eine generelle Untersuchung und Analyse aller Kreuzungen und Radfurten auf dem gesamten Gebiet des Stadtbezirkes 2 bezüglich Roteinfärbung und Situierung der Haltlinien ist mangels Datengrundlage sowie personeller Ressourcen aktuell allerdings nicht leistbar.

4. Neuplanungen

Dies ist im Kreisverwaltungsreferat bereits gängige Praxis.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist hiermit satzungsgemäß erledigt.

gez.
KVR-I/332