



Wie geht's weiter mit den Pop-Up-Radwegen an der Rosenheimer Straße?

Es freut uns sehr, dass beide Informationsveranstaltungen zu den geplanten Weißmarkierungen an der Rosenheimer Straße sowie an der Theresien- und Gabelsbergerstraße so gut angenommen wurden. Wir haben viel positives Feedback bekommen, sowohl für die transparente Information als auch für das coronabedingte Online-Format.

Im Chatbereich wurden eine große Anzahl und Vielfalt von Fragen gestellt, teilweise auch angeregte Diskussionen geführt, und es gab viele Hinweise und Anregungen an uns, die wir für den weiteren Prozess und für unsere weitere Arbeit für die Verkehrswende gerne mitnehmen werden.

Wir haben auch gemerkt, dass es viele allgemeine Fragen zum Thema Verkehr, Verkehrsplanung und Verkehrswende gibt: zum Beispiel Tempo 30-Zonen, verkehrssteuernde Maßnahmen über beispielsweise Parkgebühren, Strafzettel, Abschleppen, Umgang mit Parkraum in der Stadt generell, Winterdienst und Konflikte und Bedrohungssituationen im Alltagsverkehr.

Im Folgenden finden Sie unsere Antworten zu den Planungen in der Rosenheimer Straße. Falls Sie sich bei Ihrer Frage oder unserer Antwort nicht gut verstanden fühlen, Ihre Frage fehlt oder weiterer Informationsbedarf steht, wenden Sie sich gerne an radverkehr@muenchen.de.

1. Allgemeine Kommentare und Fragen

Frage: Weshalb nutzen Sie die Gelegenheit nicht, um eine der vielen Flexi-Module auszu-probieren?

Antwort: Die Einsatzmöglichkeiten von Trennelementen für die sogenannten Protected-Cycle-Lanes wird in München derzeit noch stark diskutiert. Sie sind bei Längsparkern am Straßenrand schwer umsetzbar – wenn vielleicht auch nicht unmöglich. Die Weißmarkierung der Radfahrstreifen sind jedenfalls als Übergangslösung für eine bauliche Umgestaltung mit separaten Radwegen abseits der Fahrbahn geplant.

Frage: Wenn ein Anteil von 80% Umweltverbund beschlossenes Ziel ist, warum ist dann die Leistungsfähigkeit von Straßen und Kreuzungen bezüglich MIV immer wieder eines der wichtigsten Argumente bei den Planungen?

Antwort: Es ist der Verwaltung bewusst, dass die getrennte Signalisierung von rechtsabbiegender Kfz-Verkehr und geradeausfahrendem Radverkehr ein wichtiges Thema bei der Gestaltung von Kreuzungen und bei der Umsetzung des Radentscheids darstellt. In der Praxis kann dieses Instrument allerdings nicht generell als Universallösung für alle Kreuzungen zum Einsatz kommen, sondern muss angepasst an die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und verkehrlichen Rahmenbedingungen einzel-fallbezogen geprüft werden. Es gibt in München auch bereits mehrere Kreuzungen, bei denen eine solche getrennte Signalisierung realisiert wurde, beispielsweise bei zweistreifigem Kfz-Rechtsabbie-gen.



Frage: Welche weiteren Pop-up-Radwegstrecken werden kommen – und wann?

Antwort: Die über den Winter entfernten Pop-Up-Radwege sollen wieder markiert werden. Aktuell werden für die Elisenstraße, Theresienstraße (zwei Abschnitte), Gabelsberger- und Rosenheimer Straße Vorschläge für Weißmarkierungen ausgearbeitet, die im Frühjahr umgesetzt werden könnten. Der Stadtrat wird darüber in der Vollversammlung am 24. März final entscheiden.

In der Rosenheimer Straße zwischen Lilienstraße und Am Lilienberg sowie Zweibrückenstraße zwischen Erhardt-/ Steinsdorfstraße und Rumford-/Thierschstraße wurden im Jahr 2020 temporäre Radverkehrsanlagen markiert. Der Stadtrat hat bereits bauliche Radwege in beiden Streckenabschnitten beschlossen (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.2019: Anschlussbereiche westlich/östlich der Ludwigsbrücken zwischen Rumford-/Thierschstraße und Am Gasteig Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17109).

Frage: Alle reden von intelligenten, selbstfahrenden Autos. Kein Aufwand scheint zu groß um diese Vision umzusetzen. Warum setzt die Stadt keine intelligenten Ampeln ein, die registrieren, dass gar kein Auto/Radler/Fußgänger da ist und vermeidet eine Spur ohne Verkehrsteilnehmer grün zu schalten?

Antwort: Die meisten Signalanlagen in München haben bereits eine intelligente Steuerung, die jedoch teilweise von den Verkehrsteilnehmern nicht als solche erkannt werden. Die Grünzeiten für den Individualverkehr können entsprechend dem aktuellen Verkehrsgeschehen variieren, der ÖPNV ist beschleunigt. Dies bedeutet, dass Straßenbahnen und Busse nur noch an Haltestellen stehen bleiben müssen. Radfahrer*innen auf der Fahrbahn werden auch erkannt, insbesondere dort wo zum Beispiel sogenannte Anforderungsphasen geschaltet werden. Bei Fußgänger*innen ist es etwas schwieriger, das "Verhalten" exakt zu bestimmen. In Feldversuchen, auch in München, wurde bereits getestet, ob eine automatische Anforderung an Fußgänger*innen-Schutzanlagen möglich ist. Da dort auch Anforderungen ohne Querungs-Wunsch vorkamen, und dies zu Unverständnis von Betroffenen führte, werden solche Techniken aktuell nicht weiterverfolgt. Jedoch gibt es in München ein paar wenige Signalanlagen, bei denen die Fußgänger*innen-Grünzeit verlängert wird, wenn mehr Fußverkehr vorhanden ist. Ebenso gibt es Feldversuche für mobilitätseingeschränkte Personen, die mittels eines Transponders die Querungs-Zeiten verlängern können.



2. Weitere Planungen

Frage: Wie kann eine Lösung in der Rosenheimer Straße aussehen, wenn eine Trambahn durch die Rosenheimer Straße geführt werden soll und wir Radwege einführen? Könnte dann das Tramgleis befahren werden, ohne dass die Seitenstreifen mit Kurzzeitparkplätzen und Baumgräben entfallen müssen?

Antwort: Für die langfristigen Planungen auch im Hinblick auf eine zukünftige Trambahnlinie werden Varianten ausgearbeitet. Dabei werden auch gemeinsame Führungen von Auto- und Tramverkehr betrachtet.

3. Umsetzung und Zeithorizonte

Frage: Wie wirkt sich die Baustelle Gasteig aus?

Antwort: Die Baumaßnahmen am Gasteig liegen außerhalb des Planungsraums und haben keinen relevanten Zusammenhang mit den vorgesehenen Radfahrstreifen.

Frage: Was heißt Umsetzung „ab“ April/ Mai 21? Wann spätestens?

Antwort: Die Arbeiten werden, in Abhängigkeit mit der Witterung, in der Eisenstraße und Rosenheimer Straße Anfang April begonnen werden können. In der Gabelsbergerstraße und in der Theresienstraße ist der Baubeginn Mitte April nach Abschluss der Bauarbeiten der SWM GmbH, bzw. der Technischen Universität München möglich.

4. Gesamtnetz und andere Straßen

Frage: Die Rosenheimer Straße ist ein kleiner Teil eines großen Ganzen „Rosenheimer Landstraße“. Als Berufspendler aus dem Mangfalltal träume ich von einem Radschnellweg München – Rosenheim. Ein Traum für's nächste Jahrhundert?

Antwort: Derzeit werden vertiefte Machbarkeitsstudien für sechs Radschnellverbindungen in München und Umland (angrenzende Landkreise) durchgeführt. Hierbei werden Entfernungsbereiche von etwa fünf bis 25 Kilometern betrachtet, da in diesem Bereich die größten Verlagerungswirkungen vom Kraftfahrgewohnen zum Rad nachgewiesen werden. Längere Radschnellverbindungen werden bislang noch nicht untersucht.



5. Verkehrsführung

Frage: Mehrfach wird das indirekte Linksabbiegen von Fahrrädern an Kreuzungen kritisiert. Hieran wird vor allem die mangelnde Sicherheit sowie die hierin liegende Priorisierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) problematisiert.

Antwort: Bei den Öffentlichkeitsveranstaltungen wurde eine große Bandbreite an Themen wie Details zur Verkehrsführung, Planungen im unmittelbaren Umfeld, Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs oder Anregungen für eine bauliche Lösung diskutiert. Für die vorgeschlagene Weißmarkierungen waren dabei insbesondere die Einrichtung von Lieferzonen, indirektes Linksabbiegen für den Radverkehr sowie die Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich wichtige Punkte. In der nun erarbeiteten Planung, die dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt wird, sind für die Sicherheit des indirekt linksabbiegenden Radverkehrs eigene sogenannte Aufstelltaschen vorgesehen, in denen die Grünphase zum Überqueren der Straße abgewartet werden kann.

Frage: Gelegentlich wird nachgefragt, ob die besonderen Bedürfnisse von Rad fahrenden Kindern (breitere Radwege, besondere Sicherheitsmaßnahmen) bei den Planungen ebenfalls berücksichtigt werden.

Antwort: Die Bedürfnisse junger und besonders alter Altersgruppen werden bei der Erarbeitung der Planung mitgedacht und auch im Betrieb überprüft. Beispielsweise wurde nach Einrichtung der Pop-Up-Bike-Lanes festgestellt, dass der Kreuzungsbereich in der auch schulwegrelevanten Zeit zwischen 15.30 Uhr und 16 Uhr von wartenden Fahrzeugen wieder dauerhaft „zugestellt“ wird. Unter anderem deshalb wurde bei den Planungen für die Weißmarkierung auf eine leistungsfähigere Gestaltung der Kreuzung Rosenheimer Straße / Orleansstraße geachtet.

Frage: Also die Zuführung an der Balanstraße läuft über den bisher schmalen Gehweg... Welche Art von baulicher Maßnahme wird dort an der Sperrfläche installiert? Beton-Wände wie an der Werinherstraße?

Antwort: An dieser Stelle werden Baken vorgesehen, die für den Kfz-Verkehr ein physisches Hindernis darstellen und sich auch bei der Gelbmarkierung in der Theresienstraße bewährt haben.

Frage: Warum sollen jetzt wieder baulich getrennte Radwege statt Radfahrstreifen eingerichtet werden? Gibt es neue Erkenntnisse (zur letzten und vorletzten Bürgerversammlung)?

Antwort: Die vorgestellten Planungen sehen Radfahrstreifen vor. Für die später erfolgende bauliche Umgestaltung ist das Ziel, gemäß dem Radentscheid, breite baulich getrennte Radwege umzusetzen.



Frage: Gibt es eine Aufstellfläche für Radfahrende zum Linksabbiegen in die Pariser Straße?

Antwort: Ja, diese Flächen sind in den Planungen vorgesehen.

Frage: Wie sieht es den mit den Anpassungen/ Änderungen wegen der Bahnunterführung in der Rosenheimer Straße aus? Ist das schon berücksichtigt?

Antwort: Die vorgestellten Planungen sehen Radfahrstreifen vor. Für die später erfolgende bauliche Umgestaltung ist das Ziel, gemäß dem Radentscheid, breite baulich getrennte Radwege umzusetzen. Hierfür wird dann auch die Bahnunterführung berücksichtigt werden.

Frage: Ist der Bereich Ludwigsbrücke - Rosenheimer Platz auch Teil der Planung? Insbesondere am Gasteigberg stadtauswärts ist der Gehweg im Bestand sehr schmal.

Antwort: In der Rosenheimer Straße zwischen Lilienstraße und Am Lilienberg sowie Zweibrückenstraße zwischen Erhardt-/ Steinsdorfstraße und Rumford-/Thierschstraße wurden im Jahr 2020 temporäre Radverkehrsanlagen markiert. Der Stadtrat hat bereits bauliche Radwege in beiden Streckenabschnitten beschlossen (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 18.12.2019: Anschlussbereiche westlich/östlich der Ludwigsbrücken zwischen Rumford-/Thierschstraße und Am Gasteig - Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17109).

Frage: Wie ist die Planung für den Anfang der Rosenheimer 2-10, unmittelbar nach der Ludwigsbrücke?

Antwort (s.o.): In der Rosenheimer Straße zwischen Lilienstraße und Am Lilienberg sowie Zweibrückenstraße zwischen Erhardt-/ Steinsdorfstraße und Rumford-/Thierschstraße wurden im Jahr 2020 temporäre Radverkehrsanlagen markiert. Der Stadtrat hat bereits bauliche Radwege in beiden Streckenabschnitten beschlossen (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 18.12.2019: Anschlussbereiche westlich/östlich der Ludwigsbrücken zwischen Rumford-/Thierschstraße und Am Gasteig Sitzungsvorlage - Nr. 14-20 / V 17109)

Frage: Wegen Abstand - Wie breit wird der Fahrstreifen für KfZ sein, bzw. die Gesamtbreite KfZ-Streifen +2,3 Radweg +0,75 Doorngzone? Wird ein Überholen von Radfahrern möglich sein?

Antwort: Für die vorgestellte Weißmarkierung von Radfahrstreifen haben die Fahrstreifen für die Kraftfahrzeuge eine Breite von 3,20 Metern.



Frage: Warum bleibt für Radler an Kreuzungen weniger Platz als auf der Strecke? Für Radler ist das in Kombination mit kürzeren Grünzeiten eine schlechte Lösung.

Antwort: Die vorgestellten Planungen sehen Radfahrstreifen vor. Da eine schnelle Umsetzung gewünscht war, wurden Lösungen gesucht, die keine baulichen Umgestaltungen benötigen. Für die später erfolgende bauliche Umgestaltung ist das Ziel, gemäß dem Radentscheid, breite baulich getrennte Radwege umzusetzen, auch in den Kreuzungsbereichen.

6. Ampelschaltung

Frage: Wird auch an den Ampelschaltungen gearbeitet, die den Verkehr schon auf Ramersdorfer Seite steuern?

Antwort: In einem aktuellen Projekt "Wieviel Verkehr verträgt München" wird unter anderem geprüft, welche Streckenabschnitte überlastet sind und welche Maßnahmen sinnvoll sein werden, um dies zu verhindern. Hier ist auch der Bereich Ramersdorf insbesondere wegen des Autobahnanschlusses enthalten. Bei der Realisierung der Radfahrstreifen in der Rosenheimer Str. gehen wir davon aus, dass es mit den Planungen dort keine Überstauungen geben wird.

7. Tempo 30

Frage: Wenn Tempo 30 bleibt, können die Radwege nicht benutzungspflichtig sein, oder?

Antwort: Die Anlage von benutzungspflichtigen Radwegen ist lediglich in Tempo-30-Zonen rechtlich untersagt. Bei der Tempo-30-Anordnung in der Rosenheimer Straße handelt es sich jedoch um eine streckenbezogene Tempo-30-Einzelanordnung, womit sich die Anlage von Radfahrstreifen nach den technischen Regelwerken orientiert. Hier befindet sich die Rosenheimer Straße in einem Belastungsbereich, der diese Art der Verkehrsanlage rechtfertigt. Radfahrstreifen sind im Übrigen nach der gesetzlichen Definition nur in Verbindung mit dem Verkehrszeichen 237 der Straßenverkehrsordnung (Radwegbenutzungspflicht) möglich.



8. Lieferverkehr, Taxen und Pflegedienste

Frage: Häufiger wird betont, dass Lieferdienste, Taxen und Pflegedienste die einzelnen Häuser weiterhin anfahren können müssen. Dieser Bedarf wird vor allem in Bezug auf die geringe Mobilität älterer Kund*innen gesehen.

Antwort: Als Ergebnis der Evaluation der Gelbmarkierung und der Öffentlichkeitsveranstaltung am 18. Februar 2021 wird, vorbehaltlich der Zustimmung des Bezirksausschusses, die Einrichtung von zunächst jeweils einer Lieferzone je Seite angeordnet (Änderung der Parkregelung von circa drei Parkplätzen je Seite), um dem rechtswidrigen Verparken der Radfahrstreifen entgegenzuwirken. Die beidseitigen Parkplätze entlang der Rosenheimer Straße bleiben erhalten und können auch für kurze Parkvorgänge genutzt werden.

9. Sicherheit

Frage: Mehrfach wird mangelndes Sicherheitsgefühl von Seiten der Radfahrenden angesprochen, vor allem auf Pop-Up-Radwegen und Radwegen, die nur farblich markiert sind. Abbiegesituationen werden mehrfach, vor allem in Bezug auf die eigene Sichtbarkeit als gefährlich empfunden. Häufiger wird gefordert, baulich getrennte Radwege einzurichten. Hierbei wird betont, dass dies auch ein Zuparken der Radwege verhindern würde. Auch die Sanierung von bestehenden Radwegen (beispielsweise an der Lindwurmstraße) ist ein Thema.

Antwort: Die vorgestellten Planungen sehen Radfahrstreifen vor. Da eine schnelle Umsetzung gewünscht war, wurden Lösungen gesucht, die keine baulichen Umgestaltungen benötigen. Für die später erfolgende bauliche Umgestaltung ist das Ziel, gemäß dem Radentscheid, breite baulich getrennte Radwege umzusetzen, auch in den Kreuzungsbereichen.

Frage: Werden die Markierungen vor den Ampeln entsprechend angepasst, sodass bei Rotphasen der vordere Teil der gesamten Fahrbahnbreite ausschließlich von Fahrrädern zu nutzen ist?

Antwort: Die sogenannten Aufgeweiteten Radfahr-Aufstellstreifen (ARAS) können entsprechend den technischen Regelwerken nur in untergeordneten Straßen angeordnet werden. In der Regel dort, wo das Verhältnis Rot zur Grünzeit mindestens 2/3 zu 1/3 gegeben ist. Hintergrund dieser Regelung ist, dass Radverkehr diesen Aufstellstreifen nur während der Rotzeit nutzen kann. In der Rosenheimer Straße ist dies daher nicht möglich.

Für den Radverkehr werden die Haltlinien drei Meter vor der Haltlinie des Individualverkehrs vorgezogen, damit bei Grünbeginn gute Sichtbeziehungen gegeben sind. Links-abbiegender Radverkehr kann entlang dieses Abschnittes nur indirekt Linksabbiegen. Für diesen werden besondere Aufstellbereiche markiert.



Frage: Wenn der Radfahrstreifen an der Kreuzung Orleansstraße nur 1,85 Meter inklusive Markierung breit ist, wieviel Sicherheitsabstand gibt es dann zum rechten Fahrstreifen?

Antwort: Zur Breite von 1,85 Meter inklusive Markierung zum Fahrstreifen hin kommen die 0,75 Meter Sicherheitstrennstreifen (Dooring Zone) zu den Längsparkern. Dies sind die Maße, die durch die Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für Radfahrstreifen an Straßen wie der Rosenheimer Straße vorgegeben werden. Die vorgestellten Planungen sehen Radfahrstreifen vor. Da eine schnelle Umsetzung wünschenswert war, wurden Lösungen gesucht, die keine baulichen Umgestaltungen benötigen. Für die später erfolgende bauliche Umgestaltung ist das Ziel, gemäß dem Radentscheid, breitere baulich getrennte Radwege umzusetzen, auch in den Kreuzungsbereichen.

Frage: Wird hier auch die Schulwegsicherheit in der Rosenheimer Straße (Bazeillesstraße) mit berücksichtigt in der Planung?

Antwort: Die Bedürfnisse junger und besonders alter Altersgruppen werden bei der Erarbeitung der Planung mitgedacht und auch im Betrieb überprüft. Insbesondere die Schulwegsicherheit hat hier einen besonderen Stellenwert. Beispielsweise wurde nach Einrichtung der Pop-Up-Bike-Lanes festgestellt, dass der Kreuzungsbereich in der auch schulwegrelevanten Zeit zwischen 15.30 Uhr und 16 Uhr von wartenden Fahrzeugen wieder „zugestellt“ wird. Wegen der Fahrstreifenreduzierung im Streckenabschnitt zwischen Pariser Straße und Orleansstraße können einfach nicht genügend Fahrzeuge abfließen. Deshalb ist aus unserer Sicht hier die Schaltung der Lichtsignalanlage erneut zu überprüfen und zu optimieren, um hier Abhilfe zu schaffen und Gefährdungssituationen für die Schüler*innen zu vermeiden. Diesbezüglich wurde bereits ein Ortstermin mit den Kolleg*innen von der Schulwegsicherheit vereinbart.

Frage: Wird es doch noch bauliche Lösungen geben, wenn der Radverkehr (relativ ungebremst) von der Inneren Wiener Straße Richtung Isartor gebremst wird, damit der Fußverkehr sicher am Müllerschen Volksbad oberflächlich queren kann?

Antwort: In der Rosenheimer Straße zwischen Lilienstraße und Am Lilienberg sowie Zweibrückenstraße zwischen Erhardt-/ Steinsdorfstraße und Rumford-/Thierschstraße wurden im Jahr 2020 temporäre Radverkehrsanlagen markiert. Der Stadtrat hat bereits bauliche Radwege in beiden Streckenabschnitten beschlossen (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.2019: Anschlussbereiche westlich/östlich der Ludwigsbrücken zwischen Rumford-/Thierschstraße und Am Gasteig Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17109) Hierbei wird auch die aktuell unklar gestaltete Situation zur Querung, wie von Ihnen beschrieben neu geordnet.



10. Markierungen

Frage: Für welchen Zeitraum ist die "Übergangslösung" der weiß abgetrennten Fahrradspuren vorgesehen? Wäre es aus Kostengründen nicht ggf. sinnvoller, erstmal bei gelben Markierungen zu bleiben, da diese leichter aufzutragen sind?

Antwort: Die Radfahrstreifen sollen bis zu einer Stadtratsentscheidung bezüglich einer dauerhaften Gestaltung und der entsprechenden baulichen Realisierung bestehen bleiben. Für Bauprojekte dieser Größenordnung ist dabei von mehreren Jahren auszugehen. Vor diesem Hintergrund sind die vorgeschlagenen Weißmarkierungen wirtschaftlicher.

Frage: Wird auch die Fortführung in die Innenstadt hinter der Ludwigsbrücke eine Weißmarkierung bekommen?

Antwort: In der Rosenheimer Straße zwischen Lilienstraße und Am Lilienberg sowie Zweibrückenstraße zwischen Erhardt-/ Steinsdorfstraße und Rumford-/Thierschstraße wurden im Jahr 2020 temporäre Radverkehrsanlagen markiert. Der Stadtrat hat bereits bauliche Radwege in beiden Streckenabschnitten beschlossen (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.2019: Anschlussbereiche westlich/östlich der Ludwigsbrücken zwischen Rumford-/Thierschstraße und Am Gasteig Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17109).

11. MIV und Verkehrsfluss

Frage: Sind die vermehrten Staus von Autos ein langfristiges Problem? Oder wird sich der Verkehr an die Infrastruktur sogar anpassen?

Antwort: Unser Ziel ist es den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) zu stärken, so dass diese Verkehrsmittel in Zukunft stärker genutzt werden und, wie Sie sagen, sich der Verkehr der Infrastruktur anpassen wird.

Frage: Ich finde es nicht gut, Parkplätze in großer Zahl zu streichen. Es gibt zu wenig Tiefgaragenplätze. Und es gibt einfach Leute, die fahren Auto und nicht Rad.

Antwort: Durch die Planung entfällt nur eine geringe Anzahl an Parkplätzen (circa sieben im Kreuzungsbereich Rosenheimer Straße/Orleanstraße). Für die vorgeschlagenen Lieferzonen wird auf sechs Parkplätzen lediglich die Parkregelung geändert.



Frage: Wir müssen auch die Behindertenparkplätze berücksichtigen, die vor Ort beantragt sind bzw. freigehalten werden für die betroffenen Bürger.

Antwort: Diese Parkplätze sind durch die Planung der Radfahrstreifen nicht betroffen, werden also weiterhin wie bisher zur Verfügung stehen.

Frage: Dass das Argument des "Verkehrsflusses" für den Rosenheimer Platz gegen die Fahrradspur ausgelegt, also offensichtlich "Verkehr" nur auf MIV/Autos bezogen wurde, finde ich nicht hilfreich.

Antwort: Die Planung sieht vor eine Fahrspur in jede Fahrtrichtung für die Radfahrstreifen umzuwandeln

Frage: Welchen Einfluss haben die Baustellen am Rosenheimer Platz (sogar mit neuer Abbiegespur) und an der Ludwigsbrücke auf den Verkehrsfluss?

Antwort: Die Baustellen haben durch die geänderte Fahrstreifenanzahl und -länge meistens Einfluss auf den Verkehrsfluss und begrenzen temporär die Leistungsfähigkeit der Strecke für den Autoverkehr. Durch die Großbaustelle rund um die Ludwigsbrücken ergeben sich, abhängig von den jeweiligen Bauphasen, teilweise auch Verlagerungen auf benachbarte Isarbrücken.

Frage: An der Kreuzung Rosenheimer Str./Orleansstr. war es mit dem Auto wirklich schwierig, in die Rosenheimer Str. einzufahren. Wird dies besser koordiniert?

Antwort: Im Vergleich zur Situation während der temporären Radverkehrsanlagen im Jahr 2020 ist die Hochbaustelle vor dem Knoten Rosenheimer Straße / Orleansstraße in Fahrtrichtung stadtauswärts inzwischen beendet.

Die nun vorgeschlagene Gestaltung des Knotenpunkts bei einer Weißmarkierung ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen des Buslinienverkehrs, des Radentscheids sowie einer Abwicklung des Kfz-Verkehrs. Es wird seitens des Mobilitätsreferats davon ausgegangen, dass durch die vorgeschlagene Knotenpunktgestaltung der Verkehrsablauf im Vergleich zur Gelbmarkierung im letzten Jahr insgesamt verbessert wird. Es gab für den Knotenpunkt im Vorfeld mehrere Variantenüberlegungen beispielsweise mit Fahrstreifenreduzierungen in Fahrtrichtung stadteinwärts oder dem Unterbinden einzelner Fahrbeziehungen. Als Ergebnis wird die Weißmarkierung, in der in der Informationsveranstaltung dargelegten Form, vorgeschlagen.



12. Evaluationsergebnisse und Veröffentlichungen

Frage: Mehrfach wird gefordert, dem BA 5 und dem UA Mobilität sämtliche verfügbaren Untersuchungsergebnisse zukommen zu lassen. Auch die Präsentation aus der Bürgerbeteiligung wird sich in diesem Zusammenhang gewünscht. Vereinzelt wird nachfragt, wann die Untersuchungsergebnisse generell veröffentlicht werden.

Antwort: Die Präsentation aus der Informationsveranstaltung ist inzwischen auf muenchenunterwegs.de verfügbar. Die Ergebnisse der Evaluation von Tempo 30 werden gemeinsam mit den Varianten für die dauerhafte Gestaltung vorgestellt.

Frage: Welche Erkenntnisse der Evaluation liegen nun vor, die nicht bereits im Herbst 2020 vorlagen? Bereits im Antrag Nr. 20-26 / A 00550 vom 20.10.2020 wurden ja Ergebnisse genannt.

Antwort: Die Öffentlichkeitsbeteiligung war ein gestufter Prozess seit Sommer letzten Jahres, die Bausteine und Vorgehensweise finden Sie auf muenchenunterwegs.de in der Präsentation aus den Informationsveranstaltungen ab Folie 10.

Frage: Wurden die Zahlen vom Modalmix September 2020 auch mit September 2019 verglichen?

Antwort: Die Septemberwerte 2019 und 2020 wurden nicht verglichen.

Frage: Gab es seit dem Abbau der PUBL noch neue Erkenntnisse zur Evaluation, oder war die Evaluation Ende Oktober 2020 mehr oder weniger endgültig?

Antwort: Die Öffentlichkeitsbeteiligung war ein gestufter Prozess seit Sommer letzten Jahres, die Bausteine und Vorgehensweise finden Sie auf muenchenunterwegs.de in der Präsentation aus den Informationsveranstaltungen ab Folie 10.

Frage: Wie wurden die Anmerkungen der Polizei zu vermehrtem Stauaufkommen bewertet? Wurden Auswirkungen auf das Gesamtnetz betrachtet?

Antwort: Die Rückmeldungen der Polizei zu dem vermehrten Stauaufkommen, auch außerhalb des Bereichs der Rosenheimer Straße, wurden in die Gesamtbetrachtung für die Planung einbezogen.



Frage: Wurden die Unfallstatistiken des Radverkehrs der letzten Jahre in die Planung mit einbezogen und wenn ja, inwieweit?

Antwort: Die Polizei führt die Unfallstatistiken für den Verkehr in München und wurde in die Evaluation der Gelbmarkierungen mit eingebunden (siehe Präsentation für die Öffentlichkeitsveranstaltung).

Frage: Werden die Planungen/ Überlegungen zum Zwischenbericht des Nahverkehrsplans, die u.a. die Rosenheimer Straße betreffen, schon berücksichtigt bzw. mitgedacht?

Antwort: Die vorgestellten Planungen sehen Radfahrstreifen vor. Da eine schnelle Umsetzung gewünscht war, wurden Lösungen gesucht, die keine baulichen Umgestaltungen benötigen. Für die später erfolgende bauliche Umgestaltung ist das Ziel, gemäß dem Radentscheid, breite baulich getrennte Radwege umzusetzen. Hierfür werden die MVG und der Nahverkehrsplan eng in die Planungs-Überlegungen mit einbezogen.

Es laufen derzeit mehrere Planungen von Bezugsprojekten, die berücksichtigt werden müssen:

- Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Rosenheimer Straße. Dies ist besonders für die finale Gestaltung des Knotenpunkts Rosenheimer Straße/ Orleansstraße relevant.
- Zielnetz Neubaustrecke Tram Kategorie A Ramersdorf – Neuperlach (-Putzbrunn)
- Machbarkeitsuntersuchung Radschnellverbindung