



- Zweiter Antwortblock -

Wie geht's weiter mit den Pop-Up-Radwegen an der Theresien- und Gabelsbergerstraße?

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 **den zweiten Block** unserer Antworten zu den Planungen in der Theresien- und der Gabelsberger. 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. Weitere Planungen

Frage: Wird es in der Gabelsbergerstraße auch noch Ladestationen für e-Autos geben? Die brauchen ja auch Platz.

Antwort: Die E-Ladestationen werden durch die Landeshauptstadt München gemeinsam mit den Stadtwerken München umgesetzt. Weitere Infos finden Sie zum Beispiel unter muenchen.de/verkehr/aktuell/2020/swm-e-ladesaeulen.html

2. Gesamtnetz und andere Straßen

Frage: Mehrfach wird in der Veranstaltung nach den Planungen für Heistraße und Umgebung gefragt.

Antwort: Die Heistraße wurde im Rahmen der vertieften Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von München nach Dachau mit untersucht. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden im geplanten Beschluss thematisiert. Dies wird wahrscheinlich in der zweiten Jahreshälfte 2021 der Fall sein.



Frage: Wichtig wären auch die Zulaufstrecken. Gibt es da Planungen für die Ludwigstraße (Radwege zwischen Odeonsplatz und Theresienstraße viel zu schmal)? Oskar-von-Miller-Ring --> Türkenstraße und für die Route Theresien- --> Sandstraße --> Nymphenburger Straße?

Antwort: Die ersten genannten Abschnitte sind teilweise in der Projektgenehmigung des 1. Abschnitts der Radschnellverbindung 1 nach Garching vorgesehen, die gerade in Abstimmung ist und danach dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden soll. Für die Weiterführung nach Westen gibt es derzeit keine weiteren Planungen.

Frage: Mal den Netzgedanken hier eingebracht: Werden die Planungen zum Beispiel mit den geplanten Umbaumaßnahmen der Augustenstraße oder der Heßstraßen-Fahrradroute (hoffentlich mit Brücke!) abgestimmt, damit man längerfristig ein durchgängiges Fahrrad(straßen)netz bekommt? Es ist wenig attraktiv zu radeln, solange man immer nur ein paar hundert Meter gute Infrastruktur hat und dann wieder auf sich allein gestellt ist.

Antwort: Der Radentscheid, der vom Stadtrat übernommen wurde, sieht ein durchgängiges sogenanntes Radvorrangnetz vor. Dies ist, auf Basis des gültigen Verkehrsentwicklungsplans Radverkehr, derzeit in Erarbeitung und soll bei jeder Planung von Radverkehrsinfrastruktur berücksichtigt bzw. zugrunde gelegt werden

3. Ampelschaltung

Frage: Welche Geschwindigkeiten werden zur Berechnung der Räumzeit an Ampeln zu Grunde gelegt – für Kfz, Fahrrad und Fußgänger?

Antwort: Für den Fahrverkehr wird berechnet: geradeaus 10 Meter pro Sekunde (m/s); linksabbiegend 7m/s, für den Radverkehr 4m/s, für den Fußverkehr 1,2m/s. Wenn man die Werte mal 3,6 nimmt, erhält man die Kilometer pro Stunde (km/h).

4. Sicherheit

Frage: Was wird dann im vorderen Teil getan bis die Altstadttunnelsanierung abgeschlossen ist? Erst kürzlich wurde dort eine Radfahlerin mit Kind schwer verletzt.

Antwort: Dieser Straßenabschnitt ist aktuell noch von wechselnden Bauphasen für die Nachrüstung und Sanierung des Altstadttunnels geprägt. Erst nach Fertigstellung des Tunnels werden die Oberflächen gebaut. Hier wird es dann durchgängige Radverkehrsanlagen geben. Bei schweren Verkehrsunfällen tritt die Unfallkommission mit Vertreter*innen zum Beispiel des Mobilitätsreferats und der Polizei auf den Plan. Sie kümmert sich um Unfallhäufungsstellen und um Örtlichkeiten, an denen tödliche Verkehrsunfälle registriert wurden. Unfallhäufungsstellen sind Örtlichkeiten in München, an denen innerhalb von einem Jahr mindestens vier gleichartige Verkehrsunfälle registriert wurden. Der genannte Bereich ist aus diesem Grund bislang noch kein Thema in der Unfallkommission gewesen.



5. Markierungen

Frage: Warum keine Markierung in der Theresien- zwischen Ludwigs- und Türkenstraße?

Antwort: Die Bereiche für die Pop-Up Lanes wurden im Frühjahr auf Basis von Vorschlägen der Verwaltung mit der Politik abgestimmt. Unter anderem aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens und auch des verfügbaren Platzes und der baulichen Gegebenheiten (zum Beispiel baulich eingefasste Längsparker) ist dieser Abschnitt nicht Teil der Pop-Ups geworden.

6. Evaluationsergebnisse und Veröffentlichungen

Frage: Hat man mal den erhöhten Schadstoffausstoß durch die Staus in der Rushhour aufgrund der Einspurigkeit statt Zweispurigkeit gemessen?

Antwort: Aufgrund der kurzfristigen Vorlaufzeit und schnellen Umsetzung war es nicht möglich speziell für die Pop-up-Radwege begleitende NO₂-Messungen durchzuführen. Außerdem besitzt der kurze Betrachtungszeitraum der NO₂-Emissionen nur während der Sommermonate, aufgrund von kurzzeitigen und saisonalen meteorologischen Einflüssen, keine belastbare Aussagekraft. Der gesetzlich relevante Grenzwert ist der Jahresmittelwert.

Frage: Wie ist der Flächenverbrauch in den zwei Straßen im Vergleich (Auto versus Radl)? Wenn wir hier eine Spur nur für den Radverkehr bestimmen, dann ist der Flächenverbrauch pro Radler deutlich höher als pro Autofahrer. Hier greift das Argument nicht.

Antwort: Vielleicht hilft folgende Seite hier in der allgemeinen Diskussion weiter:
umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-umweltfreundlich-und-klimaschonend

Frage: Wurden auch die Auswirkungen auf "vulnerable " Radfahrer*innen (z.B. ältere Menschen, Kinder) evaluiert?

Antwort: Ja, zum Beispiel wurde nach Einrichtung der Pop-up-Bike-Lanes an der Rosenheimer Straße festgestellt, dass der Kreuzungsbereich in der auch schulwegrelevanten Zeit zwischen 15.30 Uhr und 16 Uhr von wartenden Fahrzeugen permanent „zugestellt“ wird. Wegen der Fahrstreifenreduzierung im Streckenabschnitt zwischen Pariser Straße und Orleansstraße können einfach nicht genügend Fahrzeuge abfließen. Aus unserer Sicht muss daher die Schaltung der Lichtsignalanlage erneut überprüft und optimiert werden, um hier Abhilfe zu schaffen und Gefährdungssituationen für die Schüler*innen zu vermeiden. Diesbezüglich wurde bereits ein Ortstermin mit Mitarbeiter*innen von der Schulwegsicherheit vereinbart.

Frage: Bezüglich der Bürgerbefragungen: Wie wird hier vorgegangen? Ich selber wohne 200m entfernt von der Theresienstraße und wurde nie zu den Pop-Up Radwegen befragt. Wenn ich hier nur eine Umfrage online stelle, dann werde ich eben von einer bestimmten Gruppe (Pro-Radlentscheid) Rückmeldungen bekommen. Dadurch entsteht ein selection-bias und diese Umfrage würde wissenschaftlich in keiner Studie durchgehen.



Antwort: Die Befragung wurde über die eigenen Medienkanäle der Landeshauptstadt München, Lokalzeitungen und Newsletter von Parteien und Organisationen beworben, zusätzlich wurden 1400 Einwurfzettel entlang der betroffenen Straßen verteilt.