



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 unsere 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. Allgemeine Kommentare und Fragen

Zunächst: Das Veranstaltungsformat wird in der Breite als sehr positiv wahrgenommen. Geringe Beanstandungen beziehen sich auf technische Fragestellungen beispielsweise im Umgang mit Zoom.

Hierzu möchten wir sagen: Wir freuen uns sehr, dass die beiden Veranstaltungen und die vorgestellten Planungen so gut angenommen wurden. Wir haben viel positives Feedback bekommen, sowohl für die transparente Information als auch für das coronabedingte Online-Format. Wir haben aber auch eine Reihe von Anregungen für den weiteren Prozess mitgenommen.

Frage: Wird es noch Infoveranstaltungen zur Elisen- und Zweibrückenstraße geben?

Antwort: Aufgrund der geringen Anzahl von direkten Anlieger*innen in der Elisenstraße wurde für die Weißmarkierung von einer Öffentlichkeitsveranstaltung für diesen Abschnitt abgesehen. Derzeit erfolgt für die dauerhafte Gestaltung der Elisenstraße die fachliche Ausarbeitung von Varianten inklusive baulicher Radwege. Anschließend wird eine Öffentlichkeitsveranstaltung durchgeführt. Ein entsprechender Beschluss für die dauerhafte Gestaltung der Elisenstraße ist im Laufe des Jahres vorgesehen.

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) Deshalb wird es für diese Bereiche hierzu keine Infoveranstaltungen wie zur Theresien- / Gabelsbergerstraße geben.

2. Weitere Planungen

Frage: Könnten Sie eventuell nochmal genaueres zu den möglichen Planungen sagen? Welche baulichen Veränderungen wären denkbar? Wo würde zunächst der Fokus liegen?

Antwort: Die Varianten für eine dauerhafte Gestaltung werden im Laufe des Jahres mit der Öffentlichkeit diskutiert und die Rückmeldungen dem Stadtrat als Basis für eine Entscheidung über eine dauerhafte Gestaltung vorgelegt. Die Erfahrungen aus der Gelb- und Weißmarkierung werden in die Planungen für eine dauerhafte Gestaltung einfließen. Grundsätzlich wird es bei den Planungen um eine bauliche Lösung (eigene Radwege anstatt markierter Radfahrstreifen auf der Fahrbahn) für den Radverkehr gehen, die den Zielen des Radentscheids entsprechen.

3. Umsetzung und Zeithorizonte

Frage: Gibt es schon eine zeitliche Einordnung (von Markierung zum baulichen Radweg)?

Antwort am Beispiel der Elisenstraße:

Derzeit erfolgt für die dauerhafte Gestaltung der Elisenstraße die fachliche Ausarbeitung von Varianten inklusive baulicher Radwege. Anschließend wird eine Öffentlichkeitsveranstaltung durchgeführt. Ein entsprechender Beschluss für die dauerhafte Gestaltung der Elisenstraße ist im Laufe dieses Jahres vorgesehen. Die bauliche Umsetzung erfolgt danach durch das Baureferat.

4. Gesamtnetz und andere Straßen

Frage: Wann wird es im vorderen Teil, also direkt ab der Ludwigstraße, einen Radweg geben?

Antwort: Der angesprochene Abschnitt ab der Ludwigsstraße fällt grundsätzlich unter die Vorgaben des Radentscheids für zukünftige bauliche Radwege. Aktuell werden die bisher vom Stadtrat beschlossenen 40 Maßnahmen durch das Mobilitätsreferat bearbeitet. Der östliche Teil der Theresienstraße wird dann bei der Planung der kommenden Maßnahmenbündel berücksichtigt.

Frage: Vorab: Gute Initiative! Vor wenigen Tagen stand in der SZ die Meldung, dass es nun endlich auch Pläne für eine Überarbeitung der Augustenstraße geben soll. Sind diese dem BA bekannt und haben sie Einfluss auf die Planungen der beiden Pop-Up-Lanes, die ja beide die Augustenstraße queren?

Antwort: Vielen Dank für Ihr Lob. Die Planungsüberlegungen für die Augustenstraße, haben auf die Weißmarkierungen in der Theresienstraße bzw. Gabelsbergerstraße keine großen Auswirkungen, werden aber nicht vergessen. Vor allem bei der Variantenerstellung für die späteren baulichen Radwege in der Theresienstraße, die der Weißmarkierung folgen wird, wird dies aber verstärkt berücksichtigt werden.



Frage: Sind denn weitere Pop-up-Bike-Lanes in München geplant?

Antwort: Derzeit sind keine weiteren Pop-up-Bike-Lanes geplant.

5. Verkehrsführung

Frage: Mehrfach wird das indirekte Linksabbiegen von Fahrrädern an Kreuzungen kritisiert. Hieran wird vor allem die mangelnde Sicherheit 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: Ist es korrekt, dass in der Theresienstraße zwischen Barer- und Arcisstraße kein Radweg kommt?

Antwort: Ende Februar ist die Verwaltung informiert worden, dass sich der Beginn der Baumaßnahmen, die mit Auswirkungen auf die Verkehrsführung in der Theresienstraße verbunden sind, voraussichtlich mindestens bis in den Herbst 2021 verschieben wird. Um eine Lücke in der Radverkehrsinfrastruktur zu vermeiden, wird deshalb vorgeschlagen, zwischen der Türkenstraße und Arcisstraße bis zum Beginn dieser Bauarbeiten einen Radfahrstreifen in Gelb zu markieren. Dazu lagen allerdings zum Zeitpunkt der Beschlussfassung noch keine ausgearbeiteten Planungsunterlagen vor.

Frage: Wird der Radfahrstreifen rechts von den Längsparkern angeordnet? Falls nein, warum nicht?

Antwort: Die Radfahrstreifen werden an den Stellen, an denen Längsparker bestehen bleiben links davon geführt. Das maßgebliche Regelwerk, die „Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen“ der FGSV, sagt hierzu: „Radfahrstreifen rechts neben Parkständen sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht angelegt werden.“

Frage: Wie wird die Verkehrsführung für Radfahrer und Fahrgäste an Haltestellen der MVG-Busse sein?

Antwort: In den Bereichen von Bushaltestellen werden die Radfahrstreifen durch eine Sperrmarkierung unterbrochen. Dies stellt die im ganzen Stadtgebiet zu findende Standardlösung bei Radfahrstreifen dar. Bei baulichen Radwegen wird dieser vorzugsweise hinter dem Ausstiegsbereich des ÖPNV vorbeigeführt.



Frage: Der Linksabbiegerbereich von der Gabelsbergerstrasse in Türkenstraße soll für PKW verkürzt werden. Dies erschwert die sichere Möglichkeit für Radfahrer nach links in die Türkenstraße abzubiegen. Hier sollte eine Lösung vorgesehen werden.

Antwort: An der Gabelsbergerstraße in Fahrtrichtung Osten sind Aufstellflächen für den Radverkehr zum indirekten Linksabbiegen in die Türkenstraße nach Norden vorgesehen.

6. Lieferverkehr, Taxen und Pflegedienste

Frage: Viele Fragesteller*innen betonen, dass Lieferzonen vorgesehen werden müssen. Zwei Stück werden als zu gering eingestuft.

Antwort: Als Ergebnis der Evaluation des Verkehrsversuchs und auch der Öffentlichkeitsveranstaltung am 18.02.2021 wird vorbehaltlich der Zustimmung des Bezirksausschusses die Einrichtung von zunächst drei Lieferzonen in der Theresienstraße angeordnet (Änderung der Parkregelung von jeweils circa drei Parkplätzen), um dem rechtswidrigen Verparken der Radfahrstreifen entgegenzuwirken. Hier wird im weiteren Verlauf nachgesteuert werden, wenn sich weiterer Bedarf ergibt.

7. Sicherheit

Frage: Wie wird in der Abwägung Sicherheit vs. Verkehrsfluss planerisch entschieden? Welche Bedeutung hat dabei die VisionZero?

Antwort: Die Verkehrswende, zu der sich der Stadtrat mit Beschluss vom 13. Februar 2019 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 13893) bekannt hat, sowie die Übernahme des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ am 24. Juli 2019 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 15572), die diesbezüglichen Folgebeschlüsse sowie das Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“ (Beschlüsse vom 25. April 2018, 14-20 / V 10837 und weitere) sind wegweisende Entscheidungen des Stadtrats für die künftige städtebauliche Entwicklung in München. Diese Beschlüsse sind für die Verwaltung bindend und müssen in die planerischen Abwägungen eingehen.

Frage: Viele Fragesteller*innen kritisieren Radwege in Mittellage (RIM), teilweise mit Berufung auf wissenschaftliche Studien und Erfahrungen im europäischen Ausland. Neben realen Sicherheitsmängeln wird vor allem die psychologische Wirkung hervorgehoben: RIM würden Menschen davon abhalten, generell zum Rad zu wechseln.

Antwort: Im Rahmen der Informationsveranstaltung wurde seitens der Teilnehmenden der Wunsch geäußert, insbesondere an den Kreuzungen Theresienstraße / Augustenstraße sowie Theresienstraße / Luisenstraße den geradeausfahrenden Radverkehr vom rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr signaltechnisch zu trennen. Es ist der Verwaltung bewusst, dass die getrennte Signalisierung von rechtsabbiegendem 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 einzelfallbezogen geprüft werden. Es gibt in München auch bereits mehrere Kreuzungen, bei denen eine solche getrennte Signalisierung realisiert wurde, beispielsweise bei zweistreifigem Kfz-Rechtsabbiegen.

Frage: Mit Berufung auf den Radentscheid werden breite, baulich geschützte Radwege gefordert. Es wird ein Berliner Beispiel mit baulichen Trennelementen erwähnt, die dennoch von Bussen und Rettungsfahrzeugen überfahrbar sind.

Antwort: Die Einsatzmöglichkeiten von Trennelementen für die sogenannten Protected-Cycle-Lanes werden 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: Viele Fragesteller*innen interessiert, inwiefern die geplante Radinfrastruktur – auch mit Blick auf Kreuzungssituationen und Ampelschaltungen – Rücksicht auf vulnerable Verkehrsteilnehmer, besonders in den jungen und besonders alten Altersgruppen, nimmt.

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 permanent „zugestellt“ wird. Wegen der Fahrstreifenreduzierung im Streckenabschnitt zwischen Pariser Straße und Orleansstraße können einfach nicht genügend Fahrzeuge abfließen. Deshalb ist aus unserer Sicht die Schaltung der Lichtsignalanlage hier erneut zu überprüfen und zu optimieren, um Abhilfe zu schaffen und die Gefährdungssituationen für Schulkinder zu vermeiden. Diesbezüglich wurde bereits ein Ortstermin mit den Kolleginnen und Kollegen von der Schulwegsicherheit vereinbart.

Frage zum Thema Sicherheit/ Vision Zero: Wieso dann Konfliktempelschaltungen? Vision Zero ist keinesfalls mit Konfliktempelschaltungen vereinbar jedoch erhöhen sie den Verkehrsfluss. Somit ist die Abwägung zugunsten Verkehrsfluss deutlich.

Antwort: Im Rahmen der Informationsveranstaltung sagten viele Teilnehmer*innen, dass sie insbesondere an den Kreuzungen Theresienstraße / Augustenstraße sowie Theresienstraße / Luisenstraße den geradeausfahrenden Radverkehr vom rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr signaltechnisch getrennt sehen wollen.

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 einzelfallbezogen geprüft werden. Es gibt in München auch bereits mehrere Kreuzungen, bei denen eine solche getrennte Signalisierung realisiert wurde, beispielweise bei zweistreifigem Kfz-Rechtsabbiegen.



8. Markierungen

Frage: Bleiben die Weißmarkierungen bis zur endgültigen Lösung oder verschwinden sie über den Winter wieder?

Antwort: Ja, sie bleiben.

Frage: Heißt „Weißmarkierung“ nur Weiß, oder wird auch über vollflächige farbige Markierungen nachgedacht, wie zum Beispiel das in den Niederlanden übliche Rot?

Antwort: Ja, die Weißmarkierung wird vordringlich weiß sein. Eine Rotmarkierung zum erhöhten Schutz der Radfahrer*innen wird in den Kreuzungsbereichen erfolgen.

9. Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Verkehrsfluss

Frage: In der Früh entstand ab dem Brandhorst ein Stau bis zur Schleißheimerstraße. Das Ganze begleitet von einem Hupkonzert, Stau in den Nebenstraßen und einer deutlichen Zunahme der Konflikte zwischen Rad- und Autofahrer. Es waren zu Stoßzeiten durch diese Maßnahme die Heß-, Arcis-, Schwind-, Görrestraße usw. komplett überfüllt. Die Theresienstraße ist eine der wichtigsten Straßen, in der es in der Vergangenheit zu keinerlei Problemen gekommen ist. Warum kann die Radstraße nicht einfach in der Heßstraße realisiert werden? Hier stört sich keiner daran, es ist den ganzen Tag verkehrsberuhigt.

Antwort: Es ist das Ziel der Verkehrswende und damit auch der Auftrag an das Mobilitätsreferat, den uns der Stadtrat erteilt hat, den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) so weit wie möglich zu stärken. Aber es ist auch unsere Aufgabe, für jede*n Anwohner*in vor der jeweiligen Haustür eine sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen.

10. Evaluationsergebnisse und Veröffentlichungen

Frage: Einige Fragesteller*innen merken an, dass die Corona-Pandemie die Untersuchungsergebnisse beeinflusst haben könnte, vor allem wegen der Schließung von TUM und Museen. Sie regen eine Wiederholung der Untersuchung nach der Pandemie an.

Antwort: Es sind derzeit keine weiteren Verkehrszählungen oder ähnliches zur Evaluation der bei den Informationsveranstaltungen vorgestellten Planungen vorgesehen.

Frage: Der Anstieg des Radverkehrs wurde in Bezug auf die Pop-Up-Radwege aufgezeigt, wie war der Anstieg abseits dieser Wege? (um die Zahlen ins Verhältnis setzen zu können)

Antwort: Der allgemeine Anstieg des Radverkehrs, der in der Präsentation aufgezeigt wurde, bezog sich auf Zahlen, die an der Dauerzählstele Erhardtstraße am Radweg am Deutschen Museum entstanden sind.



Frage: Bitte die Leistungsmessung der Verkehrsanlagen erläutern: Was genau (welche Verkehrsmittel) wird gemessen? Werden Verkehrsmittel gewichtet oder priorisiert?

Antwort: Grundlagen der Verkehrserhebung können beispielsweise unter <https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrserhebung> nachgelesen werden. Die in München verwendeten Methoden unterscheiden sich davon nicht grundsätzlich.