Der Münchner Radentscheid

Giesinger Berg/ Martin-Luther-Straße

Grundzüge der Planung

Mit dem Umbau wurden die verkehrlichen Konflikte am Giesinger Berg - auch bergauf - durch die klare Trennung von Fuß- und Radverkehr reduziert. Die neuen baulichen Radwege sind zwei Meter breit, sodass sicher überholt werden kann.

Am unteren Ende des Giesinger Berges gibt es nach dem Umbau eine neue Querung für den Radverkehr über die Humboldtstraße auf Höhe Hebenstreitstraße sowie eine direkte Verbindung unter der Eisenbahnbrücke Richtung Kolumbusstraße.

Die große Kreuzung oben vor der Kirche konnte bisher nicht ebenerdig überquert werden. Lediglich eine nicht-barrierefreie Unterführung, stand zur Verfügung. Mit dem Umbau des Giesinger Berges und der Martin-Luther-Straße wurde auch dieser Stadtraum deutlich aufgewertet und die Aufenthaltsqualität erhöht. Von den ebenerdigen, barrierefreien Querungen profitieren unter anderem Eltern mit Kinderwagen, ältere Menschen und Rollstuhlfahrende.

Auch aus Sicht der Schulwegsicherheit war eine oberirdische, signalisierte Querung der stark befahrenen Straßen rund um das Schulgelände wichtig. Dies minimiert gefährliche Überschreitungen außerhalb gesicherter Querungseinrichtungen und verbessert die Erreichbarkeit der Ichoschule von allen Seiten.

Für den motorisierten Fahrverkehr stehen nach dem Umbau insgesamt drei Fahrspuren zur Verfügung, davon zwei bergauf, sowie eine bergab. Dadurch kann eine reine Linksabbiegespur in die Silberhornstraße angeboten werden, was insbesondere dem stadtausfährts fahrenden ÖPNV zu Gute kommt. Der Umbau ermöglichte eine gesonderte Rechtsabbiegespur von der Martin-Luther-Straße in die Silberhornstraße bei gleichzeitigem Rückbau des freilaufenden Rechtsabbiegers. Hierdurch wird ein großer Beitrag zur Erhöhung der Verkehrsicherheit im Sinne der Vision Zero geleistet.

In der Martin-Luther-Straße wurden als schnelle Maßnahme bereits im Oktober 2023 Radfahrstreifen auf der Straße gelb abmarkiert und damit eine eigene Infrastruktur für Radelnde zur Schließung dieser bedeutenden Netzlücke geschaffen. Die Auswertung dieses Verkehrsversuches hat eine deutliche Zunahme des Radverkehrs bei gleichzeitig nur geringen Einschränkungen für den Autoverkehrs und keine negativen Auswirkungen auf den Busverkehr ergeben (für Details zur Auswertung siehe im **Stadtratsbeschluss** Seite 10 bis 17).

Zukünftig soll hier dauerhaft ein Radweg entstehen. Um die Kosten niedrig zu halten, bleiben Gehweg und Bordsteinkante an ihrer jetzigen Stelle; die Stadt München stellt einen zirka 2,15 Meter breiten Radweg auf Fahrbahnniveau mit baulichen Schutzelementen anstelle der bisherigen gelben Markierungen her. Es werden außerdem zehn neue Bäume gepflanzt, die sich auf der Westseite mit Parkbuchten abwechseln.

Steckbrief

Straße	Giesinger Berg/ Martin-Luther-Straße
Anzahl Fahrstreifen	bisher je Fahrtrichtung zwei
Verkehrsstärke Kfz/24h	zirka 23.000
Verkehrsstärke Rad	zirka 500 in 8 Stunden vor Markierung der Radwege in der Martin-Luther-Straße
Streckenlänge in km	0,7 km
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	abschnittsweise schmale Radfahrstreifen, gemeinsame Geh- und Radwege oder keine Radverkehrsanlagen

Bemerkung

aufgrund zuvor in der Martin-Luther-Straße vollständig fehlender Radinfrastruktur insbesondere auf der östlichen Straßenseite besonderer Handlungsbedarf