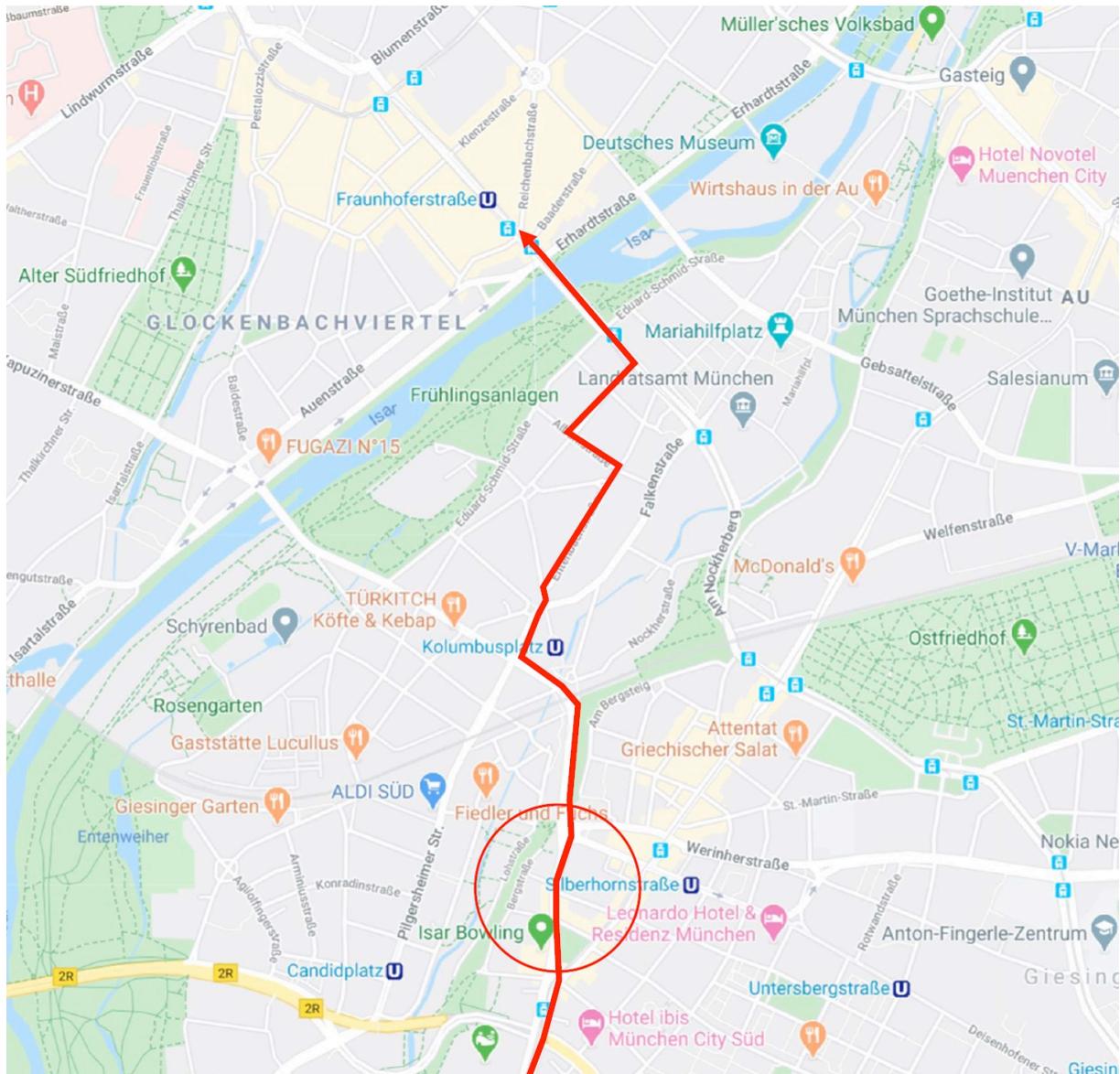


Erläuterungen zum Radweg in der Martin-Luther-Straße

1. Problemstellung

Möchte man mit dem Rad aus Harlaching in das Stadtzentrum fahren, gibt es grundsätzlich viele Möglichkeiten. Besonders direkt ist die Strecke über den Giesinger Berg (vgl. den roten Pfeil auf der Karte unten). Allerdings fehlt im Bereich der Martin-Luther-Straße (vgl. roter Kreis unten) auf der Ostseite über eine Strecke von etwa 250m ein Radweg und man ist gezwungen, auf der zweispurigen Straße zu radeln, die von den Autos mit großer Geschwindigkeit (> 30 km/h) befahren wird.



Die nachfolgenden Bilder zeigen den für Radler nicht nur unangenehmen, sondern auch sehr gefährlichen Straßenabschnitt. Ausgangspunkt ist die Gabelung von Tegernseer Landstraße und Martin-Luther-Straße. Hier ist seit einigen Jahren die Kreuzung gut entschärft worden:



Am Beginn der Martin-Luther-Straße sieht es die ersten 10 Meter noch so aus:



Allerdings endet der Radweg dann auf der viel und schnell befahrenen Martin-Luther-Straße.



Besonders unangenehm ist es, hier zu radeln, wenn außerhalb der Stoßzeiten das temporäre Parkverbot nicht gilt und auf der rechten Spur Autos parken (wie im Bild oben). Der Radler muss dann auf die linke Spur in den laufenden Verkehr ausscheren.

Im weiteren Verlauf wird es nicht besser. Im Gegenteil, wenn die Autos sich an der Ampel der Kreuzung von Silberhornstraße und Ichostraße in zwei Spuren aufstellen, bleibt für Radfahrer kein Platz:



2. Planungen der Verwaltung

Am 4. März wurden im Stadtrat geplante Projekte zur Förderung des Radverkehrs in München dargestellt und diskutiert. Als Ergebnis wurde folgender Beschlusstext vom damaligen Stadtrat verabschiedet (Markierungen hinzugefügt):

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Vorgehen zur Umsetzung des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ gemäß Beschluss des Stadtrats vom 18.12.2019 wird beibehalten.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, auf Grundlage des Bürgerbegehrens „Radentscheid“, in Abstimmung mit den beteiligten Referaten und den SWM / MVG, die Auswirkungen und Chancen der Umsetzung des Radentscheids für das zweite Maßnahmenbündel mit 10 Maßnahmen (siehe Anlage 3) zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen. Bei der Erarbeitung eines Entscheidungsvorschlags werden die ggf. betroffenen Anliegerinnen und Anlieger sowie die Bezirksausschüsse beteiligt. Das Baureferat wird gebeten, dazu durchgängige Darstellungen der Raumaufteilung für den jeweiligen Straßenzug, basierend auf den Zielsetzungen des Bürgerbegehrens Radentscheid und unter Berücksichtigung der notwendigen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, zu erarbeiten.
Insbesondere darf es durch diese Maßnahmen zu keiner Verschlechterung des ÖPNV, zu keinen Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte des Bundesimmissionsschutzgesetzes im direkten und indirekt betroffenen Umgriff und möglichst keinen Baumfällungen kommen, eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf Wohngebiete soll vermieden und flankierende Maßnahmen zur Reduzierung des MIV in der Altstadt sollen geprüft werden. Dies sind folgende Örtlichkeiten:
 - a) Stiglmaierplatz
 - b) Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Gasteig (stadteinwärts)
 - c) Martin-Luther-Straße
 - d) Lothstraße zwischen Dachauer Straße und Georgenstraße
 - e) Winzererstraße zwischen Lothstraße und Schwere-Reiter-Straße
 - f) Pilgersheimer Straße zwischen Freibadstraße und Edlinger Platz
 - g) Gebtsattelstraße zwischen Mariahilfplatz und Regerstraße (Gebtsattelberg)
 - h) Ungererstraße
 - i) Marsstraße zwischen Pappenheimstraße und Arnulfstraße
 - j) Querung Stadelheimer Straße – Verbindung Schwarzenbergerstraße / Traunsteiner Straße
3. Der Antrag Nr. 14-20 / 06575 der Stadtratsfraktion der CSU vom 21.01.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle



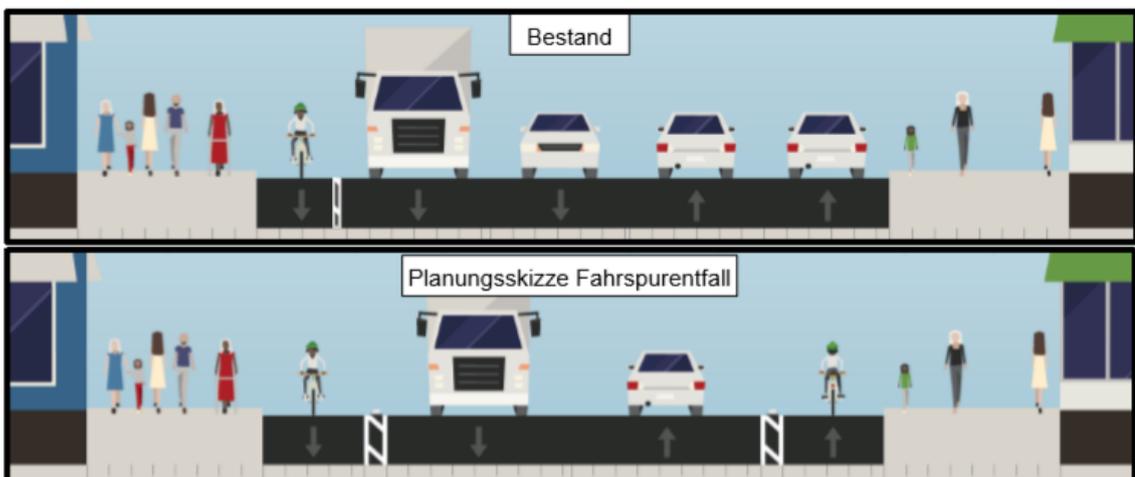
Die erwähnte Anlage 3 zeigt in Form eines „Steckbriefs“ den Planungsstand zum Radweg in der Martin-Luther-Straße Anfang März 2020. Allerdings sind dies erst vorläufige Planungen die, wie im Beschlusstext klar erwähnt, noch unter Beteiligung des Bezirksausschusses diskutiert werden soll. Hier der Steckbrief:

Anzahl Fahrstreifen / Verkehrsstärke Kfz/24h	2x2 / ca. 23.000
Parkplatzangebot	ca. 20 mit eingeschränktem bzw. absolutem Haltverbot zu den Spitzenstunden
Verkehrsstärke Rad/8h	gering ca. 500
Streckenlänge in km	0,5
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	Radfahrstreifen (westliche Straßenseite), gemeinsamer Geh- und Radweg bzw. keine Radverkehrsanlagen
Bemerkung	aufgrund fehlender Radinfrastruktur insbesondere auf der östlichen Straßenseite besonderer Handlungsbedarf



Grundzüge der weiteren Planung:

Nördlich und südlich der Martin-Luther-Straße sind Radverkehrsanlagen im Bestand vorhanden. Der Radweg/Radfahrstreifen an der westlichen Straßenseite mit einer Breite von derzeit etwa 1,8 m soll durch einen Fahrspurentfall verbreitert werden. An der östlichen Straßenseite ist für die Errichtung eines Radweges oder eines geschützten Radfahrstreifens der Entfall einer Fahrspur notwendig. Der Kreuzungsbereich an der Silberhornstraße muss mit einem Fahrspurentfall bzw. Neuordnung der Verkehrsflächen angepasst werden.



Danach könnten auf beiden Seiten jeweils eine Fahrspur entfallen, um Platz für einen breiten Radweg zu schaffen.

3. Denkbare Lösungsansätze

Stadtauswärts erscheint jedenfalls zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Wegfall einer Fahrspur nicht erforderlich. Das könnte sich jedoch ändern, wenn der Radverkehr auf dieser Strecke stark zunimmt.

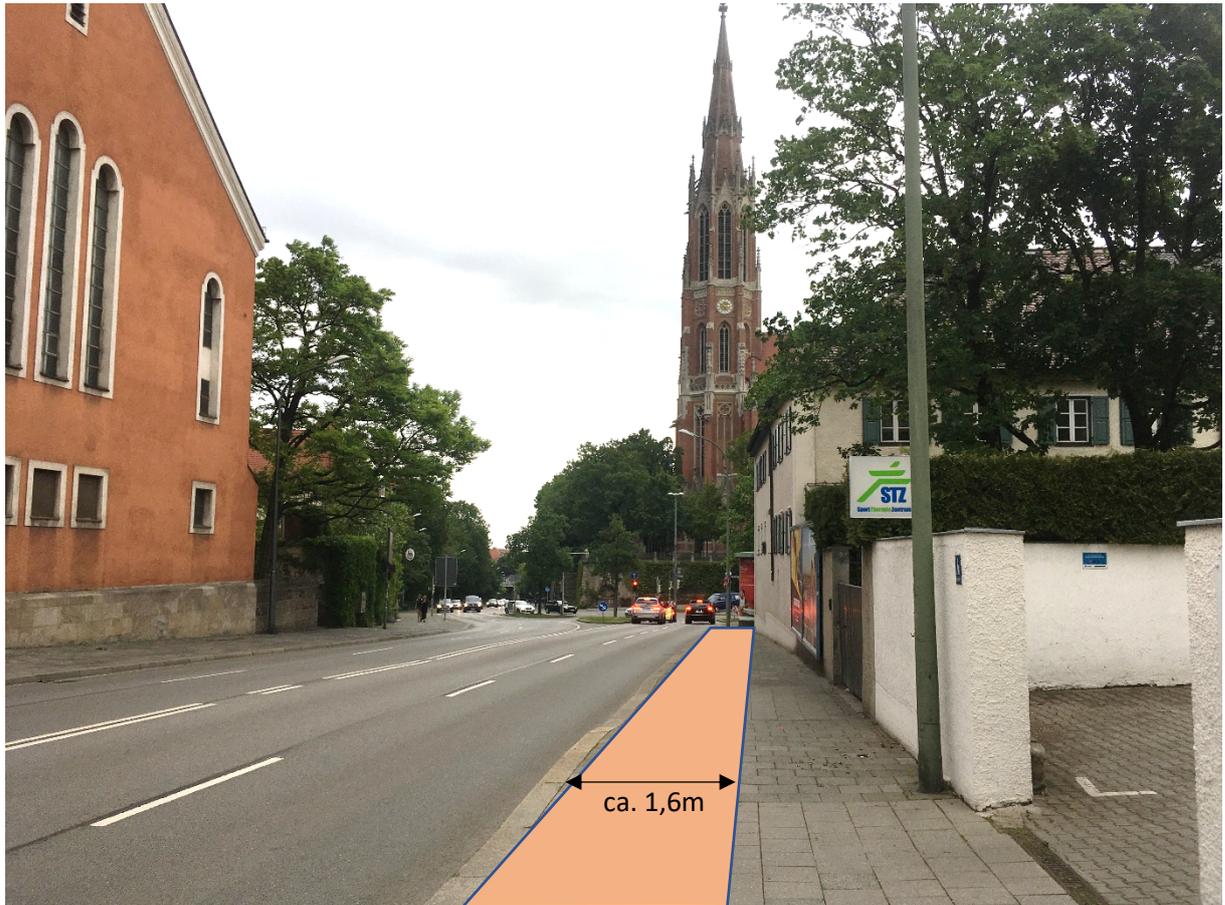
Anders ist die Lage stadteinwärts. Hier ist **dringender Handlungsbedarf** gegeben. Der Status quo ist gefährlich und schreckt von der Benutzung des Rades bei Fahrten in die Innenstadt ab. Aus unserer Sicht gibt es zwei Lösungen, eine kleine unter Beibehaltung der beiden Fahrspuren für den Autoverkehr stadteinwärts, und eine große unter Wegfall einer Fahrspur. Beide Lösungen sollen im Folgenden kurz erläutert und visualisiert werden:

a. Die kleine Lösung.

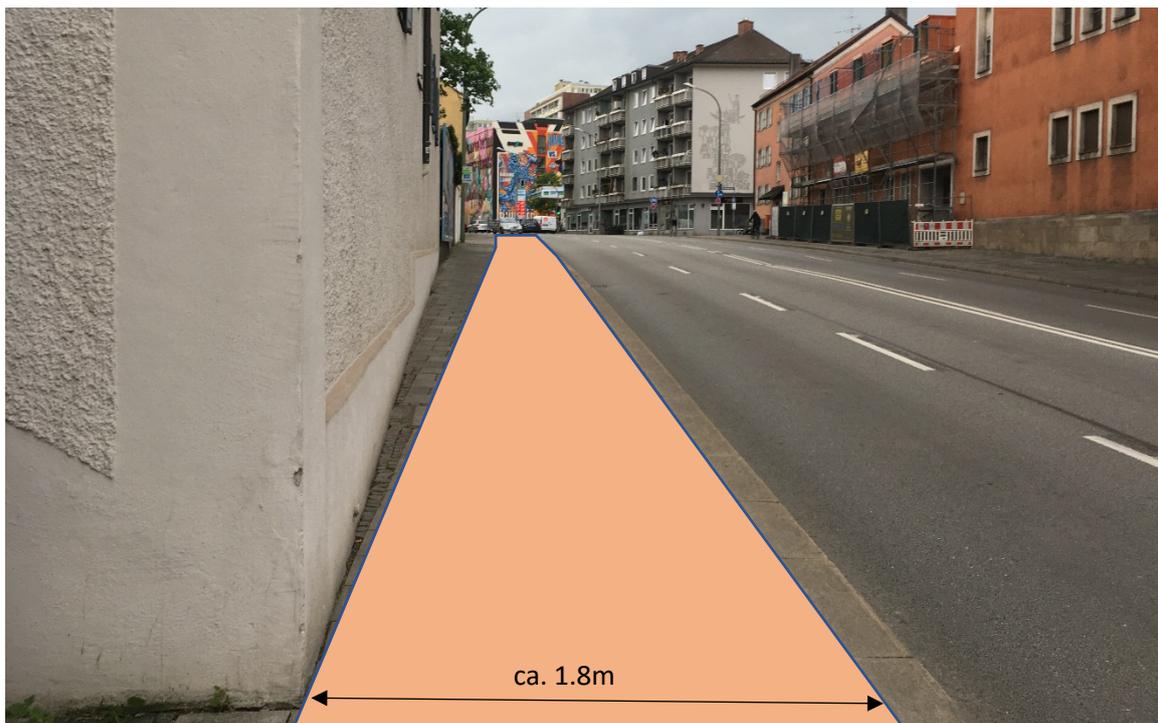
Hierzu verläuft der Radweg stadteinwärts auf dem zunächst relativ breiten Gehweg. Das sieht schematisch etwa so aus:



Soll der verbleibende Gehweg aber nicht zu schmal werden, ist allenfalls ein Radweg mit einer **Breite von 1,60 m** möglich.



Problematisch ist dann insbesondere die Engstelle kurz vor der Kreuzung. Hier müssten Radweg und Gehweg sich die gleiche Fläche teilen:



Dies würde allerdings zu erheblichen Gefährdungen von Radfahrern und Fußgängern führen, insbesondere, da:

- Radfahrer stadteinwärts aufgrund des Gefälles **automatisch beschleunigen werden**, insbesondere, wenn eine grüne Ampel an der Kreuzung noch erreicht werden soll.
- Fußgänger, die von unten kommen, **nicht sichtbar** sind, da sie durch die vorspringende Hausecke verborgen sind.
- Stürzt ein Radfahrer an der Engstelle, **fällt er mit erheblicher Wahrscheinlichkeit auf die Autofahrbahn** mit möglicherweise katastrophalen Folgen – die Autos fahren hier bis zu 50 km/h.

Wenn überhaupt, müsste solch eine Lösung erhebliche Sicherungsmaßnahmen vorsehen, um die Radler vor der Engstelle auszubremsen, z.B. ein Rüttelstreifen



Andere Hindernisse sind nur dann sinnvoll, wenn sie auch das Passieren mit einem Kinderanhänger oder einem Lastenrad ermöglichen.

Nach der Engstelle könnte dann der Radweg fortgesetzt werden und in den Radweg am Kolumbusberg einmünden:



Insgesamt wäre das zwar eine Verbesserung der gegenwärtigen Situation aber kein Radweg, der das Radeln aus unserem Stadtteil in die Stadt wirklich attraktiv macht. Mit solchen Radwegen wird man eine Verkehrswende nicht herbeiführen können.

b. Die Große Lösung

Hier verliert der Autoverkehr stadteinwärts eine Spur ab der Kreuzung mit der Wirtstraße:





Damit würde eine attraktive Radverbindung zum Giesinger Berg geschaffen, die auch steigende Anzahlen von Radlern aufnehmen könnte.

Offensichtlicher Nachteil ist ein möglicher Rückstau des Autoverkehrs vor der Verengung zu Stoßzeiten. Darüber hinaus würden einige Parkplätze wegfallen, die jetzt außerhalb der Stoßzeiten auf der zweiten Fahrspur angeordnet sind.

c. **Denkbare Kompromisslösung**

Da für die Große Lösung nur wenige Markierungsarbeiten auf der Fahrbahn erforderlich wären, könnte diese Lösung über einen bestimmten Zeitraum hinweg, z.B. drei Monate, ausprobiert werden, um zu sehen, welche Konsequenzen dies für den Autoverkehr hat. Danach könnte man eine fundierte Entscheidung treffen, welche Lösung dauerhaft vorgesehen werden soll.

Fotos und graphische Gestaltung: Hans Wegner, SPD, OV Harlaching