Antrag für die Bezirksausschuss-Sitzung am 22. August 2017:

Entlastung der Ridlerstraße von massivem Durchgangsverkehr und Verbesserung der Radfahrsicherheit

Der BA 8 möge beschließen:

- 1. Der Grünpfeil zum Abbiegen von der Westendstraße in die Ridlerstraße wird für eine Versuchsphase von 6 Monaten abgedeckt.**
- 2. Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, bis 31.03.2018 ein Konzept vorzulegen, wie der massive Durchgangsverkehr davon abgehalten werden kann, von der Autobahn A96 über die Westendstraße in den 8. Stadtbezirk zu fahren, um hier als Schleichverkehr das überlastete Autobahnende zu meiden.**
- 3. Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, in der Ridlerstraße auf dem Abschnitt zwischen der Einmündung der Gollierstraße und dem Heimeranplatz auf beiden Seiten einen Radweg auf der Fahrbahn abzumarkieren, vorzugsweise als rote Fläche abgesetzt oder strichliert (analog Eisenheimerstraße).**

Begründung zu 1 und 2:

Der stellv. Vorsitzende des BA 8 hat – auf Grund von Bürgerbeschwerden (u.a. dass man die auf der Südseite der Ridlerstraße gelegene Bushaltestelle Astallerstraße der Metrobus-Linie 62 nicht mehr erreichen könne, weil der Verkehr zu bestimmten Tageszeiten stundenlang nicht mehr abreißt) mehrmals - vor Beginn der Großbaustelle mit Totalsperrung der Westendstraße ab Hansastrasse - Verkehrszählungen in der Ridlerstraße durchgeführt mit dem Ergebnis, dass dort im Berufsverkehr etwa 2500 Fahrzeuge/Stunde fahren (Anlieger-Garagen von TÜV und AXA nicht mitgezählt).

Eine erneute Zählung während der Totalsperrung hat ergeben, dass sich die Menge der durchfahrenden Fahrzeuge auf 8-10% der ursprünglichen Menge reduziert hat. Eine weitere Kontrolle am Heimeranplatz hat ergeben, dass die durchfahrenden Fahrzeuge nur zu etwa 4-5% in den 8. Stadtbezirk einbiegen. Der Rest fährt weiter durch die Ridler-/Ganghofer-/Heimeranstraße zur Schwanthalerstraße, um die Altstadt zu erreichen und die eigentlich dafür vorgesehenen Straßen (Hansastrasse, Baumgartnerstraße, Lindwurmstraße) zu meiden.

Als erste Maßnahme soll mit einer Abschaffung des o.g. Grünpfeils (während des Pilotversuchs durch Abdecken) der permanente Verkehrsfluss in der Ridlerstraße unterbrochen werden, um eine Querungsmöglichkeit zur vorgenannten Bushaltestelle zu schaffen.

Um die Situation generell zu entspannen, soll die Stadtverwaltung prüfen, wie die Verkehrsströme der Einpendler aus dem Münchner Westen auf den dafür vorgesehenen Haupteinfallstraßen gehalten werden können (z.B. durch Verbesserung von Abbiege- und Einmündungs-Fahrspuren, durch (tageszeitabhängige) Optimierung der Ampelschaltungen usw.).

Begründung zu 3:

Die Ridlerstraße bündelt den Radverkehr, welcher aus der Altstadt über die Schwanthalerstraße und die Theresienhöhe sowie vom Sendlinger Tor über die Beethovenstraße und Matthias-Pschorr-Straße entlang dem Bavariapark zur Ridlerstraße führt, weil man nur durch das Nadelöhr der Bahnunterführung Westendstraße nach Laim gelangen kann (die Landsberger Straße wird wegen fehlender Abbiegemöglichkeit an der Barth-Unterführung gemieden). Stündlich werden bis zu 150 Radfahrer gezählt.

Die Südseite der Ridlerstraße verfügt auf dem beantragten Abschnitt keinen Radweg. Dieser mündet an einer sehr gefährlichen, in der Sicht durch widerrechtlich parkende Fahrzeuge eingeschränkten Stelle auf der Fahrbahn. Teilweise benutzen „ängstliche“ Radfahrer dann den wegen der anliegenden Bürobauten hochfrequentierten und vergleichsweise schmalen Gehweg.

Auf der Nordseite der Ridlerstraße gibt es einen auf dem Gehwegpflaster abmarkierten „Radweg“, welcher nicht mehr als solcher gewidmet ist, weil er die gesetzlichen Anforderungen nicht mehr erfüllt. Auch dieser Gehweg ist hochfrequentiert (Schulsportplatz, Altenheim, Haltestelle Bus 62) und ebenfalls sehr schmal, zumal im Sommer die Sträucher der Kazmairwiese bis zu 80 cm in den Gehweg ragen und nur ein Mal pro Saison zurückgeschnitten werden. Zudem sind die Radfahrer mit einer für diese Situation viel zu hohen Geschwindigkeit unterwegs, weil sie sich im Recht fühlen (dass der „Radweg“ entwidmet ist, können sie nicht wissen).

Das auf der Fahrbahn abmarkierte Radweg soll zudem eine optische Verengung der Fahrbahn bewirken, da die Ridlerstraße außerhalb der Zeiten der Pendlerströme als schnurgerade Strecke (ohne Einmündungen bevorrechtigter Straßen) gerne mit z.T. weit überhöhter Geschwindigkeit benutzt wird.

Anmerkung:

Die vom BA8 vorgeschlagenen Maßnahmen sind die kostengünstigsten und anwohnerverträglichsten, da alternativ eine bauliche Herstellung der Radwege am Straßenrand unter Parkplatzverlust sowie die Errichtung einer Ampelanlage oder eines beleuchteten Fußgängerüberweges an der Einmündung der Astallerstraße in die Ridlerstraße in Erwägung gezogen werden müsste.

Die Radwegmarkierungen auf der Ridlerstraße könnten im Verbund mit der ohnehin notwendigen Markierungsarbeiten nach Ende der Großbaustelle des TÜV (Ridlerstr. 57) durchgeführt werden.

gez. Sibylle Stöhr