



80313 München

Telefon: [REDACTED]

Dienstgebäude: [REDACTED]

Sachbearbeitung: [REDACTED]

gb2-11.mor@muenchen.de

I. Per E-Mail

Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost
bag-ost.dir@muenchen.de
An den BA 05 - Au-Haidhausen
Herr Spengler

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

16.01.2025

Humboldtstraße als Quartierszentrum stärken: Gehwegbreite dem Bedarf anpassen

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 07120 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen

Sehr geehrter Herr Spengler,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen wurde dem Mobilitätsreferat zur federführenden Bearbeitung zugeleitet. Darin bitten Sie darum, in der Humboldtstraße die bestehenden Radwege dem Gehweg zu zurechnen und den Radverkehr mit Protected Bikelanes sicher auf der Fahrbahn zu führen. In diesem Zusammenhang bitten Sie um Vorschläge, die schnell und kurzfristig umgesetzt werden können. Des Weiteren sollen dabei auch die Bürger*Innen und Gewerbetreibenden eng mit eingebunden werden. Zu Ihrem Antrag vom 16.10.2024 teilen wir Ihnen Folgendes mit:

Die Humboldtstraße ist derzeit zwischen Pilgersheimer Straße und Claude-Lorrain-Straße mit Tempo 30 beschildert. Sie stellt eine wichtige Geschäftsstraße mit zahlreichen Funktionen und Belangen (z.B. Liefern/Laden, Aufenthalt, Nahversorgung) aber auch eine hoch frequentierte Verbindungsroute in Ost-West-Richtung zur Innenstadt dar. Eine Verkehrserhebung vom 16.05.2024 an der Kreuzung Humboldtstraße/Claude-Lorrain-Straße ergab für den Kfz-Verkehr auf der Humboldtstraße östlich der Claude-Lorrain-Straße eine Tagesbelastung von 17.750 Kfz (7.850 Kfz Richtung Westen, 8.900 Kfz Richtung Osten) sowie 6.250 Rad/Tag (3.320 Richtung Westen, 2.930 Richtung Osten). Eine Zählung an der Kreuzung Humboldtstraße/Pilgersheimer Straße vom 23.11.2023 ergab für den Kfz-Verkehr auf der Humboldtstraße westlich der Pilgersheimer Straße eine Tagesbelastung von 16.900 Kfz (8.575 Kfz Richtung Westen, 8.325 Kfz Richtung Osten) sowie 3.470 Rad/Tag (2.040 Richtung



Westen, 1.430 Richtung Osten). Über die Humboldtstraße verkehren die Buslinien 58 bzw. in der Gegenrichtung 68 in der Hauptverkehrszeit im 4 bzw. 6 Minutentakt.

Das Unfallgeschehen im Zeitraum 01.01.2022 – 31.10.2024 zwischen Fuß und Radverkehr ist unauffällig (Zwei Unfälle in diesem Zeitraum). Der tödliche Unfall vom 07.11.2024 ist noch nicht im System erfasst. Grundsätzlich darf aber davon ausgegangen werden, dass eine regelkonforme Infrastruktur mit ausreichenden Breiten und Sicherheitsräumen auch fehlerverzeihender ist und daher die Bestandsanlage als verbesserungsbedürftig gesehen wird.

Hinsichtlich einer möglichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit vulnerabler Verkehrsteilnehmer*innen gibt es Auffälligkeiten. Diese sind beim Radverkehr Abbiegeunfälle (rechtsabbiegende Kfz versus bevorrechtigtem Radverkehr) an den Einmündungen Oefelestraße und am Knoten Humboldtstraße / Pilgersheimer Straße.

In der Humboldtstraße sind derzeit auf beiden Seiten ca. 70 Parkplätze im Längsparken angeordnet. Davon sind auch fünf Lieferzonen eingerichtet. Auf der Nordseite (stadteinwärts) befinden sich diese vor Hausnr. 29 (Drogeriemarkt Rossmann), vor Hausnr. 25 (Bäckerei Wimmer) und vor Hausnr. 21 (Lieferzone lt. BA-Antrag Nr. 20-26 B 04318). Auf der Südseite (stadtauswärts) sind diese vor Hausnr. 18/20 und vor Hausnr. 38/40 eingerichtet. Stadtauswärts befinden sich in der Humboldtstraße zwischen Claude-Lorrain-Straße und Pilgersheimer Straße acht Hof-/Hauszufahrten, in Gegenrichtung bestehen vier Zufahrten.

Die Gehwegbreiten sind in der Humboldtstraße zwischen 2,30 m und punktuell 3,00 m. Die über die Humboldtstraße verlaufende IR III Radroute weist Breiten der Radwege zwischen 1,60 m und 1,90 m auf.

Die bestehenden Straßenbreiten „Bordsteinkante-Bordsteinkante“ liegen zwischen 11 m und 11,50 m. Unter den Vorgaben einer Fahrbahnbreite von mindestens 6,50 m und beidseitigen Protected Bikelanes von mindestens 2,80 m (2,00 m Radstreifen und 0,80 m Sicherheitstrennstreifen) kann die von Ihnen angedachte Lösung nicht in dieser Form weiterverfolgt werden, da damit eine benötigte Breite von 12,10 m erforderlich wäre. Diese Lösung würde auch über den gesamten Streckenverlauf einen vollständigen Entfall aller Parkplätze inklusive Lieferzonen erfordern.

Anhand dieser Rahmenbedingungen hat sich die Verwaltung mit ersten Lösungsansätzen befasst und zeigt diese nachfolgend auf. Bevor darauf aufbauend eine weitere Planung erfolgt bittet das Mobilitätsreferat um eine entsprechende Rückmeldung des BA zu den anzupassenden Rahmenbedingungen. Generell ist zu beachten, dass momentan die Aufhebung der Benutzungspflicht des Fahrradweges im Abschnitt Claude-Lorrain-Straße/Pilgersheimer Straße geprüft wird.

Aus planerischer Sicht ist eine Verbesserung der Radinfrastruktur stadteinwärts wichtiger als stadtauswärts. Radfahren im Mischverkehr wird aus Sicht der Verwaltung im jetzigen Ausbauzustand der Straße als kritisch gesehen. Aufgrund des verfügbaren Straßenraums kann aus Platzgründen nur eine Richtung durch eine Protected Bikelane ausgestaltet werden. Stadteinwärts ist der Radverkehr höher als stadtauswärts; der Radweg im Bestand ist auf der Südseite etwas breiter als auf der Nordseite.

Auch die Einrichtung einer Protected Bikelane auf nur einer Straßenseite wird aufgrund des beengten Straßenraums über den gesamten Streckenabschnitt und des Fehlens der erforderlichen Mindestmaße als nicht umsetzbar gesehen. Hierfür wären mindestens 11,30 m erforderlich; diese setzen sich aus 6,50 m Fahrbahnbreite, 2,80 m Protected Bikelane inklusive Schutzelement und Sicherheitstrennstreifen sowie 2,00 m Längsparken/Liefern zusammen.

Grundsätzlich hätte das 2021 zuerst als Verkehrsversuch, später dann dauerhaft angeordnete Tempo 30 zu einer Überprüfung der Radwegnutzungspflicht führen müssen – was bisher nicht geprüft wurde (in der Regel erfolgt dies nur anlassbezogen). Die Verkehrszahlen in Verbindung mit Tempo 30 begründen grundsätzlich nicht die Anordnung eines benutzungspflichtigen Radfahrstreifens. Nachdem es sich bei einer PBL um einen geschützten und benutzungspflichtigen Radfahrstreifen, also eine Markierung, basierend auf einer verkehrsrechtlichen Anordnung, handelt, ist davon auszugehen, dass diese Maßnahme aus Zwängen der StVO dort nicht umsetzbar ist.

Es käme daher nach aktuellem Stand nur eine bauliche Lösung infrage.

Aufgrund der oben geschilderten Rahmenbedingungen kann eine kurzfristige Neuaufteilung des Straßenraums unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes und ohne bauliche Eingriffe in den bestehenden Verlauf der Bordsteinkanten daher nicht umgesetzt werden. Hierzu sind Planungen und Maßnahmen erforderlich, die den Kostenrahmen von 1 Mio. € übersteigen werden. Damit ist dann auch der Stadtrat entsprechend einzubinden. Es stellt sich bereits jetzt heraus, dass eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der Radverkehrsführung eine Reduzierung des Angebots für den ruhenden Verkehr auf etwa 50 % bedeuten wird und nur noch auf einer Straßenseite angeboten werden kann. Zonen für Liefern/Laden und Leisten müssten dann auch entsprechend in den Seitenstraßen (Sommerstraße und Oefelestraße) verortet werden. Ein Entfall der Lieferzonen in der Humboldtstraße ist kritisch zu betrachten. Der Lieferverkehr ist in Ost-West-Richtung unterwegs. Es ist fraglich, ob der Lieferverkehr diese neu anzulegenden Ladezonen in den Seitenstraßen annehmen würde.

Eine entsprechende Straßenraumaufteilung erfolgt nach dem üblichen Vorgehen wie bei den Radentscheidmaßnahmen. Dabei müssen neben den Belangen des Radverkehrs hier weitere Belange, wie z.B. Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Belange des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Klimaschutz und auch die rechtlichen Rahmenbedingungen – in erster Linie die der Straßenverkehrsordnung (StVO) – berücksichtigt werden. Die Gestaltungsspielräume sind daher bei vielen der derzeit in Bearbeitung stehenden Maßnahmen herausfordernd bzw. teilweise auch begrenzt und erfordern eine hohe Ressourcenbindung.

Die derzeit vorhandenen Personalressourcen sind insbesondere mit laufenden Maßnahmen des Radentscheides gebunden. Weitere oftmals umfängliche Projekte wie z.B. auch Ihr Vorschlag der Umgestaltung der Humboldtstraße können erst im Anschluss an diese Projekte vorangetrieben werden. Auch deshalb ist eine kurzfristige Realisierung nicht möglich.

Die von Ihnen beantragten planerischen Ziele entsprechen der Mobilitätsstrategie, so dass wir uns gern zu einem späteren Zeitpunkt, so wie oben beschrieben mit diesem Projekt befassen. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind uns wichtige Anliegen. Wir würden daher, falls diesem Vorgehen von Ihnen zugestimmt wird, die Humboldtstraße im Rahmen weiterer Maßnahmenvorschläge in der entsprechenden Maßnahmenliste des Mobilitätsreferates aufnehmen. Diese Liste ist wesentliche Grundlage bei

der Festlegung weiterer Maßnahmenbündel und für die Einsatzplanung der Personalressourcen.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsmäßig erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB2.11