



Betreff - Antrag

Sichere und legale Querung der Theresienhöhe

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Es wird beantragt, die Stadtverwaltung mit der Erstellung und Umsetzung eines Konzepts für eine legale und sicher Querung der Theresienhöhe auf Höhe des nördlichen Endes der Matthias-Pschorr-Straße für den Rad- und Fussverkehr, inklusive mobilitätseingeschränkter Personen, zu beauftragen.

Ein Wesentlicher Grund für die weitgehende Unbrauchbarkeit der bestehenden Furt und die Unterbrechung sind die zwei östlich der Theresienhöhe angeordneten, bogenförmigen Verkehrsflächen. Die ganz östlich gelegene Verkehrsfläche dient im Wesentlichen als Halte- und Wendepunkt der Stadtbuslinie 134. Die dazwischenliegende Verkehrsfläche ist als Anwohnerparkplatz ausgewiesen. Beide Verkehrsflächen beginnen und enden an jeweils einer gemeinsamen Ein- bzw. Ausfahrt und sind als Einbahnstraßen ausgewiesen. Diese Flächen sollen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs umgestaltet werden.

Raum für Vermerke des Direktoriums

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen | <input checked="" type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen |
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt | <input type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt |

Legale und sichere Querungsmöglichkeiten für den Rad- und Fussverkehr zwischen Theresienwiese und Platz am Bavariapark

Antrag: Es wird beantragt, die Stadtverwaltung mit der Erstellung und Umsetzung eines Konzepts für eine legale und sicher Querung der Theresienhöhe auf Höhe des nördlichen Endes der Matthias-Pschorr-Straße für den Rad- und Fussverkehr, inklusive mobilitätseingeschränkter Personen, zu beauftragen.

Situation: Sowohl die Theresienwiese als auch der sogenannte Schneckenplatz nördlich des Bavariaparks sind mit Ausnahme von Sondernutzungen dem Rad- und Fußverkehr gewidmet und entsprechend genutzt. Beide Bereiche werden regelmäßig für öffentliche Veranstaltungen genutzt, die zu einem hohen Fußgängeraufkommen in dem gesamten Bereich führen. Zudem stellen die beiden Bereiche eine wichtige Verkehrsbeziehung für diese Zielgruppen zwischen den Stadtteilen Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und Schwanthaler Höhe, z.B. zwischen Goetheplatz und Georg-Freundorfer-Platz und dar. Die beiden Plätze und die genannten Verkehrsbeziehung sind durch die in nörd-südlicher Richtung verlaufende Theresienhöhe unterbrochen. Zwar befindet sich nördlich der Einmündung der Matthias-Pschorr-Straße eine Ampel-signalisierte, kombinierte Furt für den Rad- und Fußverkehr, diese Furt ist aber in ihrer jetzigen Anordnung nicht geeignet die o.g. Verkehrsbeziehungen legal und sicher zu ermöglichen.

Ein Wesentlicher Grund für die weitgehende Unbrauchbarkeit der Furt und die Unterbrechung sind die zwei östlich der Theresienhöhe angeordneten, bogenförmigen Verkehrsflächen. Die ganz östlich gelegene Verkehrsfläche dient im Wesentlichen als Halte- und Wendepunkt der Stadtbuslinie 134. Die dazwischenliegende Verkehrsfläche ist als Anwohnerparkplatz ausgewiesen. Beide Verkehrsflächen beginnen und enden an jeweils einer gemeinsamen Ein- bzw. Ausfahrt und sind als Einbahnstraßen ausgewiesen.

Für den Radverkehr ist die Verbindung von der Matthias-Pschorr-Straße kommend Richtung Bavariapark durch das Schild „Einfahrt verboten“ (Zeichen 267 der StVO) rechtswidrig. Die Nutzung der Furt zur Querung hilft dem Radverkehr nicht, da der Radweg auf der Ostseite der Theresienhöhe ein gewöhnlicher Einrichtungsradweg in südlicher Richtung ist. Somit gelangt man nach der Furt ausschließlich an das südliche Ende der o.g. Verkehrsflächen, an denen eine Einfahrt jedoch nicht erlaubt ist.

Für den Fußgängerverkehr endet die Furt effektiv auf einer Verkehrsinsel zwischen der Theresienhöhe und den zwei zusätzlichen Verkehrsflächen. Der Weg geradeaus zum Schneckenplatz ist durch eine Grünfläche blockiert. Der Weg links und rechts endet an der Aus- bzw. Einfahrt der genannten Seitenarme, die dann zusätzlich zu queren wären. In diesen Bereichen fehlt eine geeignet Absenkung des Bordsteins für mobilitätseingeschränkte Personen, die

somit effektiv auf der Insel eingesperrt sind.

Die Legalisierung der Querung für den Radverkehr wurde bereits zweimal in der Bürgerversammlung des Bezirks 8 (Schwanthaler Höhe) beantragt und mehrheitlich beschlossen (s. Empfehlung Nr. 20-26 / E 01957). Das Mobilitätsreferat hat mitgeteilt, dass der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01957 der Bürgerversammlung des 08. Stadtbezirkes Schwanthalerhöhe vom 18.04.2024 nicht entsprochen werden kann, u.a. weil die rechtlichen Voraussetzungen für eine Freigabe der Einbahnstraße für den gegenläufigen Radverkehr bei den Nebenfahrbahnen der Theresienhöhe nicht erfüllt seien, da die dort angeordnete Geschwindigkeit 50 km/h betrage und für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Grundlage von § 45 Abs. 9 StVO als Einzelmaßnahme (aus Verkehrssicherheitsgründen) ist eine qualifizierte Gefahrenlage erforderlich sei - und diese dort nicht gegeben sei (siehe BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 01957).

Das Vorbringen des Mobilitätsreferat (MOR) überzeugt weder in formeller noch sachlicher Hinsicht und wird weder dem bereits mehrfach geäußerten Bürgerwillen noch der Verkehrssituation vor Ort gerecht.

Zunächst ist festzustellen, dass das MOR den sehr informell formulierten Antrag unnötig eng auf die Freigabe der Fahrtrichtung für den Radverkehr entlang der Einbahnstraße ausgelegt hat. Aus dem Antrag sowie der Sachlage wird aber deutlich, dass der Antragsteller nicht an der Freigabe der Einbahnstraße für den Gegenverkehr sondern an der Herstellung einer legalen Quermöglichkeit interessiert war. Räumlich betrifft der Antrag im Kern nur den Kreuzungsbereich und nur zu einem sehr geringen Teil die in der Beschlussvorlage genannten „Nebenfahrbahnen“.

Außerdem hat sich das MOR bei seiner Prüfung einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung einseitig auf die Anordnung einer Einzelmaßnahme beschränkt und andere Lösungsansätze, wie beispielsweise die Ausweisung einer verkehrsberuhigten Zone gänzlich außer Acht gelassen. Solche Ansätze hätten sich bei einer sachgerechten Befassung beinahe zwingend ergeben, da die bestehende Situation nicht nur den Radverkehr behindert, sondern wie oben ausgeführt auch den Fußverkehr gefährdet und behindert.

Nach alledem besteht an dieser Stelle weiter dringender Handlungsbedarf. Nach diesseitiger Auffassung ist es Sache der Stadtverwaltung, zielorientiert nach geeigneten Lösungsmaßnahmen für die berechtigten und demokratisch legitimierten Beschlussempfehlungen der Bürgerversammlung zu suchen anstatt sich einseitig auf die Ermittlung von Zurückweisungsgründen zu beschränken.

Dennoch werden im Folgenden verschiedene Lösungsansätze vorgeschlagen, die die Stadtverwaltung im Rahmen ihrer Prüfung berücksichtigen soll. Weitere,

konstruktive Lösungsvorschläge durch die Stadtverwaltung wären zu begrüßen.

- Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone oder einer verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit entsprechender Geschwindigkeitsbegrenzung und Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr (s. z.B. Alternative 1 gemäß Anlage)
- Verkürzung oder Umwandlung der bestehenden Einbahnstraße zu einer unechten Einbahnstraße, bei der die Einfahrt in den südlichen Bereich der Nebenflächen für den Radverkehr freigegeben ist (siehe z.B. Alternative 2)
- Verbreiterung des bestehenden Fußwegs südwestlich der Nebenflächen und Freigabe für den Radverkehr
- Verbreiterung des Radwegs im Bereich der „Insel“ und Freigabe als Zweirichtungs-Radweg bis zur nördlichen Einfahrt.
- Verlängerung der bestehenden Rad-/Fußfurt über die Nebenflächen (siehe z.B. Alternative 3)
- Verlegung der Rad-/Fußfurt an eine andere Stelle, z.B. die nördlich Einfahrt
- Entzerrung der Verkehrsarten, ggfs. mit zusätzlicher Verlegung der Rad-/Fußfurt nach Süden (siehe z.B. Alternative 4)
- Ganz oder teilweiser Rückbau der Nebenflächen und Umwandlung des Platzes als Fußgängerbereich mit Zusatz Radverkehr frei (siehe z.B. Alternative 5).
- Umbau des bestehenden Fußgängertunnels zur regelwerkkonformen Rad- und Fußgängerverbindung mit entsprechend vergrößertem Querschnitt und besseren, stufenlosen Rampen und ggfs. Aufzug für mobilitätseingeschränkte Personen.

Vor einem etwaigen Umbau sollten die Beteiligten angemessen gehört werden. Insbesondere sollte der Behindertenbeirat befragt werden.