Telefon: 0 233-39935
Telefax: 0 233-989 39935

Radwege Kriegerheimstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00226 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 - Hadern am 22.07.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09066

Anlage:

1. BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00226

Beschluss des Bezirksausschusses des 20. Stadtbezirkes - Hadern vom 15.05.2023

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 - Hadern hat am 22.07.2021 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 00226 beschlossen. Mit dieser wurde die schnellstmögliche Anlage von „beidseitigen farblich gekennzeichneten Radwegen in familienfreundlicher Breite“ in der Kriegerheimstraße zwischen Würmtalstraße und Lorettoplatz beantragt.

Die Empfehlung betrifft einen Vorgang, der nach Art. 37 Abs. 1 GO und § 22 GeschO des Stadtrates zu den laufenden Angelegenheiten zu zählen ist. Da es sich um eine Empfehlung einer Bürgerversammlung handelt, die in ihrer Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt sind, muss diese nach Art. 18 Abs. 4 Satz 1 GO, § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschusssatzung vom zuständigen Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 20 - Hadern behandelt werden.

Hierzu nachfolgend die fachliche Einschätzung des Mobilitätsreferats:

Bestandssituation

Die Kriegerheimstraße verläuft auf einer Länge von ca. 1,1 km von der Würmtalstraße bis zum Lorettoplatz im Süden. Westlich grenzt sie an ein allgemeines Wohngebiet, östlich schließt ein entlang des Waldfriedhofes verlaufender Grüngürtel mit einem Naturlehrpfad auf der ehemaligen Tramtrasse an.

Radfahrer*innen können auf der Fahrbahn im Mischverkehr fahren oder den für Radfahrende in beiden Richtungen freigegebenen ca. 3,0 m breiten unbefestigten Fußweg in dem östlich angrenzenden Grünstreifen nutzen. Auf der westlichen Straßenseite gibt es hinter dem straßenbegleitenden Grünstreifen mit Baumreihe einen ca. 2,0 m bis 3,0 m breiten Gehweg.

Die Straßenbreite beträgt meist ca. 12,0 m (in kurzen Abschnitten ca. 11,50 m/12,50 m). Beidseitig ist Straßenrandparken erlaubt, so dass ca. 7,50 m – 8,50 m Fahrgasse verbleiben. Die Kriegerheimstraße ist stark von dauerparkenden Wohnwägen, Anhängern etc. geprägt.

In der Kriegerheimstraße gilt Tempo 50. Die Buslinie 54 verkehrt von 6:30 bis 20:30 Uhr im 10-Minuten-Takt, in den Randzeiten im 20-Minuten-Takt.

Die Verkehrsbelastung beträgt gemäß einer im April 2022 durchgeführten Verkehrszählung ca. 2.800 Kfz/24h bzw. max. ca. 250 Kfz/h südlich der Pfingstrosenstraße sowie ca. 4.800 Kfz/24h bzw. max. ca. 450 Kfz/h nördlich der Pfingstrosenstraße (Tabelle 1).

Abschnitt Kriegerheimstr.	Kfz-Belastung morgendliche Spitzenstunde (davon SV)	Kfz-Belastung abendliche Spitzenstunde (davon SV)	Kfz-Gesamtbelastung Kfz/24h (davon SV)	Radverkehr morgendliche Spitzenstunde	Radverkehr abendliche Spitzenstunde	Belastungs-bereich nach ERA
Nördl. Pfingstrosenstr. l = 90 m	439 (20 = 4,6%)	376 (17 = 4,5%)	4.815 (308 = 6,4%)	206	171	II
Südl. Pfingstrosenstr. l = 1,0 km	213 (18 = 8,5 %)	244 (16 = 6,6 %)	2.764 (272 = 9,8%)	68	74	I

Tabelle 1: Verkehrszählung vom 28.04.2022

In der aktuell im Entwurf vorliegenden Radnetzplanung des Mobilitätsreferates ist der nördliche etwa 90 m lange Abschnitt der Kriegerheimstraße zwischen Pfingstrosenstraße und Würmtalstraße als innergemeindliche Radverkehrsverbindung (Kategorie IR IV) definiert. Der südliche Abschnitt der Kriegerheimstraße besitzt keine übergeordnete Bedeutung im Radverkehrsnetz. Dies spiegeln auch die im Vergleich im südlichen Abschnitt deutlich geringeren Radfahrerzahlen der Verkehrszählung wider (s. Tabelle 1).

In der Kriegerheimstraße ist kein erhöhtes Unfallgeschehen zu verzeichnen. In den letzten drei Jahren ereignete sich in der Kriegerheimstraße ein Unfall mit Radfahrbeteiligung, jedoch ohne Kfz-Beteiligung. Bei dem Unfall kollidierten zwei Radfahrende aufgrund eines Fehlverhaltens beim Abbiegevorgang in die Aurikelstraße. Bei der Betrachtung eines größeren Zeitraums wurde 2012 ein Abbiegeunfall zwischen einem Radfahrenden und einem Kfz registriert. Ursächlich war in diesem Fall ein Fehlverhalten des Radfahrenden.

Prüfung der Einrichtung von Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen

Grundsätzlich müssen Radfahrstreifen und Schutzstreifen unterschieden werden.
Ein Radfahrstreifen ist ein mit Zeichen 237 StVO („Radweg“) gekennzeichneter und durch Zeichen 295 StVO (durchgezogene weiße Linie) von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg. Dieser darf gemäß StVO nur von Radfahrenden befahren werden. Für Kfz besteht Benutzungsverbot, auch für Ausweichmanöver oder zum Halten oder Parken. Radfahrstreifen sind grundsätzlich benutzungspflichtig für den Radverkehr.

Ein Schutzstreifen ist Teil der eigentlichen Fahrbahn und durch Zeichen 340 StVO (gestrichelte Linie) vom übrigen Verkehr abgegrenzt. Pkw dürfen den Schutzstreifen nur bei Bedarf überfahren (z. B. beim Ausweichen vor Hindernissen oder Unfällen). Auf Schutzstreifen darf ebenfalls nicht geparkt oder gehalten werden.

Radfahrstreifen und Schutzstreifen können nur angeordnet werden, wenn dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist (§ 45 Absatz 9 StVO). Nach der Straßenverkehrs-Ordnung muss somit eine konkrete Gefahrenlage vorliegen. Diese können abgeleitet werden von der Kraftfahrzeugstärke, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Steigung oder Gefälle. Die Belastungsbereiche der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) bieten Anhaltspunkte, welche Radverkehrsführung in Frage kommt (s. Abbildung 1). Radfahrstreifen kommen gemäß ERA erst ab einer Verkehrsbelastung von ca. 1.000 Kfz in der werktäglichen Spitzenstunde in Betracht (Belastungsbereich III).

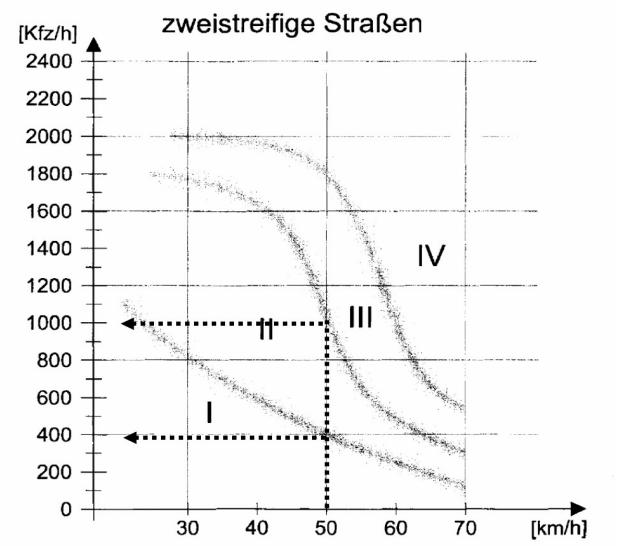

Abbildung 1: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen (ERA 2010)

Aufgrund der parkenden Fahrzeuge und Anhänger am Fahrbahnrand verbleibt in der Kriegerheimstraße eine nutzbare Fahrbahnbreite zwischen 7,00 m und 8,00 m. Gemäß ERA kann bei Fahrbahnbreiten von 7,00 m und mehr im Begegnungsfall mit ausreichendem Sicherheitsabstand überholt werden. Bei Fahrbahnbreiten von 7,50 m und mehr soll die Anlage von Schutzstreifen geprüft werden.

Gemäß ERA liegt die Kriegerheimstraße nördlich der Pfingstrosenstraße mit einer Kfz-Verkehrsstärke von maximal 439 Fahrzeugen in der Spitzenstunde im unteren Belastungsbereich II. In diesem Belastungsbereich sind unter anderem Schutzstreifen die geeignete Führungsform für den Radverkehr. Die Gesamttagesbelastung beträgt 4.815 Kfz/24h (davon 308 Schwerverkehr). Das Radverkehrsaufkommen beträgt in der Spitzenstunde gemäß Verkehrszählung 04/22 maximal 206 Radfahrende.

Südlich der Pfingstrosenstraße liegt die Kriegerheimstraße mit einer Kfz-Verkehrsstärke von maximal 244 Fahrzeugen in der Spitzenstunde im Belastungsbereich I. In diesem Belastungsbereich ist Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn zulässig. Die Randbedingungen (starke Steigung, höhere Verkehrsstärke) für einen Wechsel in den Belastungsbereich II sind für die Kriegerheimstraße nicht zutreffend.
Die Gesamttagesbelastung beträgt 2.764 Kfz/24h (davon 272 Schwerverkehr). Das Radverkehrsaufkommen beträgt in der Spitzenstunde gemäß Verkehrszählung 04/22 maximal 74 Radfahrende.

Im Belastungsbereich I und II ist gemäß ERA die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar- bei Klasse I ohne zusätzliche Angebote, bei Klasse II mit entsprechenden zusätzlichen Angeboten wie z. B. nicht benutzungspflichtige Führungen oder Schutzstreifen. Das Unfallgeschehen ist unauffällig.

Die Prüfung hat ergeben, dass aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsstärke in Abhängigkeit der Geschwindigkeit, der Fahrbahnbreite, des unauffälligen Unfallgeschehens und des niedrigen Radverkehrsaufkommens keine konkrete Gefahr für den Radverkehr vorliegt. Die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Abmarkierung von Schutzstreifen liegen daher in der Kriegerheimstraße nicht vor.

Im Übrigen verweisen wir auf die BA-Beschlüsse vom 11.03.2013 (Sitzungsvorlage Nr.08-14 / V 11214) und vom 14.03.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05376), mit denen diese Forderung bereits geprüft und abgelehnt wurde. Die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen und die örtlichen Gegebenheiten sind unverändert geblieben.

Prüfung von baulichen Radwegen

Der Radentscheid fordert grundsätzlich an allen für den Radverkehr gewidmeten Gemeindestraßen mit hohem Kfz-Aufkommen oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h baulich geschützte Radwege. In der Kriegerheimstraße wären grundsätzlich bauliche nicht benutzungspflichtige Radwege möglich.

Grundsätzlich wären ohne Eingriff in den östlichen Grüngürtel zwei Lösungen denkbar:

- Zweirichtungsradweg (2,5 – 3,0 m Breite) auf der östlichen Straßenseite unter Entfall des östlichen Parkstreifens

P	Fahrbahn	Tr	2-Ri-Radweg	∑
2,0 m	6,50 m	0,5	3,0 m ↓ ↑	12,0 m

- beidseitige bauliche Radwege (2,0 – 2,25 m Breite) unter Entfall sämtlicher Kfz-Stellplätze

Radweg	Tr	Fahrbahn	Tr	Radweg	∑
2,25 m ↓	0,5	6,50 m	0,5	2,25 m ↑	12,0 m

Weiteres Vorgehen

Der Stadtrat hat seit Übernahme des Bürgerbegehens Radentscheid die Verwaltung beauftragt, die Auswirkungen und Chancen der Umsetzung des Radentscheids für die ersten 40 Maßnahmen zu erarbeiten, Informationsveranstaltungen durchzuführen und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen. Diese werden von der Verwaltung derzeit prioritär bearbeitet. Das Mobilitätsreferat wurde zudem beauftragt, dem Stadtrat auf Grundlage der Ziele des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ weitere Maßnahmen vorzuschlagen. Maßnahmenvorschläge, die beispielsweise anhand von Stadtrats- und Bezirksausschussanträgen oder Bürgerversammlungsempfehlungen bei der Verwaltung eingehen, werden gesammelt und hinsichtlich ihrer Priorität im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, Lücken in der Radverkehrsinfrastruktur wichtiger Verbindungen sowie dem Radverkehrsaufkommen bewertet und zentral bearbeitet. Anschließend entscheidet der Stadtrat welche Straßen für eine Überplanung ausgewählt werden. Auch die Kriegerheimstraße wird nach diesem Vorgehen bewertet.

Zur kurzfristigen Verbesserung der Verbindung von der Pfingstrosenstraße zu dem Weg im Grünstreifen auf der östlichen Straßenseite wird durch das Baureferat im 1. Halbjahr eine Bordsteinabsenkung auf der östlichen Straßenseite der Kriegerheimstraße auf Höhe der Einmündung Pfingstrosenstraße durchgeführt.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00226 der Bürgerversammlung des 20. Stadtbezirkes Hadern am 22.07.2021 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

Das Baureferat hat einen Abdruck dieser Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von der Sachbehandlung als einem Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) wird mit folgendem Ergebnis Kenntnis genommen:

   Für die Abmarkierung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen liegen in der Kriegerheimstraße die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen nicht vor. Der Bau von nicht benutzungspflichtigen Radwegen wäre grundsätzlich auf Kosten der Stellplätze möglich. Der Maßnahmenvorschlag wird in die Liste der zu prüfenden Maßnahmen aufgenommen und hinsichtlich seiner Priorität im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, Lücken in der Radverkehrsinfrastruktur wichtiger Verbindungen sowie dem Radverkehrsaufkommen bewertet und zentral bearbeitet. Anschließend entscheidet der Stadtrat welche Straßen für eine Überplanung ausgewählt werden. Auch die Kriegerheimstraße wird nach diesem Vorgehen bewertet.
   Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00226 der Bürgerversammlung des 20. Stadtbezirkes Hadern am 22.07.2021 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00226 der Bürgerversammlung des 20. Stadtbezirkes - Hadern am 21.07.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des 20. Stadtbezirkes Hadern der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Frau Dr. Renate Unterberg

Der Referent

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. WV Mobilitätsreferat - GL-5
zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.
An den Bezirksausschuss 12
An das Baureferat T1
An das Baureferat T2
An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle West
An D-II-V / Stadtratsprotokolle
An das Polizeipräsidium München - Abt. E 4
mit der Bitte um Kenntnisnahme

V. An das Direktorium - HA II/ BA

☐ Der Beschluss des BA 20 kann vollzogen werden.

Es wird gebeten, die Entscheidung des Oberbürgermeisters zum weiteren Verfahren einzuholen:

mit Anlagen
- 3 Abdrucke des Originals der Beschlussvorlage
- Stellungnahme Mobilitätsreferat

☐ Der Beschluss des BA 20 kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen nicht vollzogen werden; ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt)

☐ Der Beschluss des BA 20 ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt)

VI. Mit Vorgang zurück zum
Mobilitätsreferat – GB 2.12
zur weiteren Veranlassung

Am . . . . . .
Mobilitätsreferat MOR-GL5