



## **Stellungnahme des Radentscheid München zu den Planungen der Lindwurmstraße**

Auf der Grundlage der Pläne Lindwurmstraße Teil 1-5 vom 1.6.2023

Verantwortliche Projektleiter\*innen: Isabelle Graf und Justus Hoffmann (MOR)

### **Einordnung des Bauvorhabens:**

Die Lindwurmstraße ist ein Verkehrsentwicklungsprojekt von herausragender Bedeutung für München, da diesem auf das Zentrum ausgerichteten Straßenzug nicht nur eine große Bedeutung als Radvorrangroute der Kategorie IR III für den Radverkehr zukommt, sondern auch als viel besuchte Einkaufsstraße mit dichtem Einzelhandel und Gastronomie von großer Bedeutung für die zentrumsnahen, südwestliche Stadtbezirke ist.

Die Lindwurmstraße verbindet zudem wichtige Verkehrsknoten des öffentlichen Nahverkehrs und des Regionalverkehrs und hat im Bestand eine große Zahl von großen straßenbegleitenden Bäumen, deren Wert für das Stadtklima und die Stadtgestaltung eine große Rolle spielt.

Der Handlungsbedarf ist aus Sicht des stark angestiegenen Radverkehrs und des dichten Fußverkehrs extrem hoch, da dem Fuß- und Radverkehr im Vergleich zum abnehmenden Kfz-Verkehr eine extrem geringe Fläche zugewiesen ist, die zudem von schlechter Oberflächenqualität ist. Diese Faktoren schmälern nicht nur die Attraktivität dieser Straße für den Einzelhandel, die extrem beengten Verhältnisse führen auch zu überdurchschnittlich vielen Unfällen zwischen allen Verkehrsarten.

Die mit dem 1. Maßnahmenbündel beschlossene Neuplanung der Lindwurmstraße eröffnet die Möglichkeit, diese lange und bedeutende Straße zu einer emissionsreduzierten Einkaufsstraße mit hoher Aufenthaltsqualität für Anwohner\*innen und Besucher\*innen zu machen und den Verkehrsarten des Umweltverbundes eine sichere und attraktive Infrastruktur für die tägliche Mobilität zur Verfügung zu stellen.

### **Stellungnahme**

Diese Stellungnahme bildet den Abschluss eines intensiven, konstruktiven Entwicklungsprozesses, in dem viele Anregungen des Radentscheid München aufgenommen wurden und planerisch mit teils neuartigen und für München innovativen Lösungsansätzen umgesetzt wurden.

Die verbleibenden Anmerkungen dienen vorwiegend als Erinnerung und Dokumentation für die folgenden Phasen der Ausführungs- und Markierungsplanung und sollen sicherstellen, dass sie dort Berücksichtigung finden.

### **Anbindung des Daumillerweges an die Lindwurmstraße in Richtung Goetheplatz**

Fahrradfahrende, die auf der beschilderten Radroute aus dem Daumillerweg kommen und auf der Lindwurmstraße in nördliche Richtung weiter fahren wollen, müssen in der aktuellen Planung zuerst die Pfeufferstraße (entgegen Zielrichtung) und dann die Plinganserstraße



queren, bevor sie die Lindwurmstraße in nördliche Richtung befahren können. Bei beiden Querungen sind die Aufstellflächen platzbedingt gering oder nicht vorhanden und die Querung kann nur in zwei aufeinanderfolgenden Ampelphasen erfolgen.

Der Radentscheid bittet darum, eine akzeptable Anbindung des Daumillerweges an die Lindwurmstraße über eine Zweirichtungsradfurt über die Lindwurmstraße herzustellen.

### **Markierung von Fahrradsymbolen am Knoten Plinganserstraße-Lindwurmstraße**

Der rechts-abbiegende Radverkehr aus der Plinganserstraße soll bis zum Radweg in der Lindwurmstraße im Mischverkehr auf der Kfz-Spur geführt werden.

Der Radentscheid bittet darum, auf die vorschriftsmäßige Anwesenheit von Radfahrenden auf der Kfz-Spur durch das Markieren von mehr als einem Radsymbole zusammen mit einem Rechtsabbiegepfeil auf der Fahrbahn hinzuweisen. Dieses einfache Mittel führt sowohl für Kfz-Führer\*innen als auch Radfahrende zu mehr Verständlichkeit und Rücksichtnahme bei dieser aus Sicht des Radentscheid ungünstigen Verkehrsführung.

### **Führung des Radverkehrs an der Eisenbahnunterführung Implerstraße-Poccistraße**

Der auf der Südostseite der Eisenbahnunterführung geplante Zweirichtungsradweg von stellenweise unter 2,5m Breite wird den Prognosen zufolge dem zu erwartenden Radverkehr am neuen Halt des Regionalverkehrs und vor dem KVR nicht gerecht. Es entsteht eine sehr kritische Engstelle mit hohem Konfliktpotential zwischen den Radfahrenden.

Da der kritische Bereich einem Planfeststellungsverfahren unterliegt und alle Lösungsansätze mit einem deutlichen Risiko von Zeitverzögerungen in den Planungs- und Bauabläufen verbunden sind, die von allen Projektbeteiligten übereinstimmend nicht in Kauf genommen werden konnten, wurden alle Lösungsansätze mit einer Führung des Radverkehrs zusammen mit dem Kfz-Verkehr nicht weiter verfolgt.

Der Radentscheid bedankt sich ausdrücklich bei allen involvierten Personen aus Politik und Verwaltung für die sehr intensiven und ausdauernden Bemühungen um eine planerische Entschärfung der kritischen Engstelle in der Radwegführung und sieht die aktuelle Planungsvariante unter den gegebenen Rahmenbedingungen als alternativlos an.

Gleichzeitig befürchtet der Radentscheid München, dass die kritische Engstelle im realen Betrieb schon bald negative Rückmeldungen der Radfahrenden hervorruft und sich kritische Situationen und Unfälle häufen werden. Letztere könnten es notwendig machen, diese Teilstrecke mittels einer verkehrsrechtlichen Anordnung, beispielsweise über einen Bypass auf der südöstlichen Kfz-Fahrspur, zu entschärfen.

Der Radentscheid empfiehlt, diese erwartbare, spätere Veränderung der Wegführung schon in den heutigen Planungen durch eine geeignete Bauausführung zu erleichtern.

Der Radentscheid München weist darauf hin, dass der vorgesehene Sicherheitsabstand zum fahrenden Kfz-Verkehr am Zweirichtungsradweg (2.5m) nahe der Ruppertstraße in den aktuellen Planungen ein Untermaß von 0.5m anstatt 0.75m aufweist und bittet darum, dieses sicherheitsrelevante Detail anzupassen.

### **Markierung von Randlinien gemäß H RSV**

Die gültigen Hinweise für Radschnellwege und Radvorrangrouten (H RSV) sehen die Markierung einer weißen Randlinie zu beiden Seiten von Radwegen dieser Kategorie vor.



Entsprechend dem Beschluss zur Markierung des Altstadt-Radlirings, ebenfalls Kategorie IR III, erinnert der Radentscheid München daran, dass auch die Radwege entlang der Lindwurmstraße beiderseits mit weißen Randlinien von den angrenzenden Verkehrsflächen abzugrenzen sind. Die vielfältigen Begründungen für diese Forderung und der Mehrwert, der sich für alle Verkehrsteilnehmer daraus ergibt, sind anlässlich der Markierung des Altstadt-Radlirings bereits formuliert worden.

### **Grüne Einfärbung der Radwege**

Mit der Annahme des Radentscheides München 2019 wurde auch die flächige Einfärbung der Radwege des Radvorrangnetzes beschlossen. Die Lindwurmstraße nimmt als Radvorrangroute der Kategorie IR III eine übergeordnete Bedeutung im Radwegenetz ein und unterliegt damit besonders deutlich dem Beschluss zur flächigen Einfärbung von Radwegen gemäß Radentscheid.

Im Streckenverlauf der Lindwurmstraße sind mehrere Radfahrstreifen vorgesehen, die aller Voraussicht nach eine deutliche farbliche Unterscheidung von den Flächen des Kfz-Verkehrs erfordern, um regelwidriges und gefährdendes Parken auf diesen für den Radverkehr reservierten Flächen zu reduzieren. Da diese Radfahrstreifen aus Sicht der Unfallkommission keine Gefahrenstellen sein können, die rot einzufärben wären, steht für die Einfärbung dieser Flächen sinnvollerweise nur die Farbe Grün zur Verfügung.

Die positive Resonanz auf die Wirkung der Grünfärbung wird sich nicht nur bei den Radfahrenden, sondern auch bei den Zufußgehenden bis zum Baubeginn der Lindwurmstraße weiter verfestigt haben. Zu diesem Zeitpunkt werden auch die Erfahrungen von den ersten Pilotstrecken auf dem Altstadt-Radlirings vorliegen und die technischen Aspekte der unterschiedlichen Verfahren zur Grünfärbung ausreichend geklärt sein.

Die relativen Mehrkosten für die Grünfärbung dürften auch bei diesem Straßenbauprojekt weniger als die Hälfte der üblichen Risikoreserve von 10% betragen.

Angesichts der genannten Aspekte und mit Verweis auf die übergeordnete Bedeutung der Lindwurmstraße erinnert der Radentscheid München erneut an den gültigen Beschluss (Nr.14 – 20 / V 15585) zur flächigen Einfärbung des Radvorrangnetzes in München.

### **Schlussbemerkung**

Der Radentscheid nimmt die hohe Qualität der Planungen aus Sicht der Radfahrenden erfreut zur Kenntnis und bedankt sich für das besondere Engagement der Projektverantwortlichen bei diesem bedeutenden Verkehrsprojekt.

Der Radentscheid möchte aus der Vielzahl der guten planerischen Details einige besonders hervorheben und sie für weitere Planungen empfehlen:

### **Vorgezogene Gehwegnasen an den Knoten im gesamten Planungsbereich**

Gehwegvorziehungen reduzieren die Wege für Zufußgehende über zu querende Straßen, verbessern die Sichtbeziehungen, indem sie regelwidriges Parken von Kfz im Kreuzungsbereich verhindern, reduzieren die Flächen des Kfz-Verkehrs und machen diese für den Fußverkehr nutzbar und ermöglichen manchmal sogar weitere Baumpflanzungen – so auch in den vorliegenden Planungen! Dieser deutliche Mehrwert für die Sicherheit, den



Fußverkehr, die Stadtgestaltung und den Baumbestand wurde im gesamten Planungsbereich mit teilweise innovativen Lösungsansätzen erreicht.

### **Radwegbreiten weitestgehend mit Regellaß**

Der Radentscheid nimmt sehr positiv zur Kenntnis, dass die Projektverantwortlichen unter optimaler Ausnutzung der vorhandenen Flächen und unter Berücksichtigung der Belange des Brandschutzes eine weitestgehend durchgehende Radwegbreite von 2,5m ermöglicht haben. Dies gilt auch an Bushaltestellen, die in anderen Planungen Unterbreiten begründen.

Der Radentscheid München weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass er die Bereitstellung von Lieferzonen an jedem Gebäudeblock unterstützt und dafür lokale Unterbreiten der Radwege an diesen Stellen akzeptiert hat.

### **Verbesserte Führung des Radverkehrs über den Knoten in die Kapuzinerstraße**

Die Führung des Radverkehrs aus der Herzog-Heinrich-Str über die Lindwurmstraße in die Kapuzinerstraße wurde gegenüber der aktuellen Situation verbessert und als Radfurt über die Kreuzung geführt. Das Ende des Radweges wurde mit dieser Maßnahme hinter die Kreuzung in die Kapuzinerstraße verlegt und so der Übergang in den Mischverkehr sicherer gestaltet.

### **Kohärente nutzbare Breite von Radfahrstreifen**

An manchen Streckenabschnitten der Lindwurmstraße wird der Radweg als Radfahrstreifen ausgeführt, um die Belange des Brandschutzes bei gleichzeitigem Angebot von Lieferzonen in jedem Straßenabschnitt erfüllen zu können.

Die planerische Breite der Radfahrstreifen (inkl. Randmarkierung) wurde an diesen Stellen um die Breite der Markierung vergrößert, so dass die nutzbare Breite der Radfahrstreifen (exkl. Randmarkierung) mit den angrenzenden Radwegen übereinstimmt.