

Stellungnahme des Radentscheid München zur Augustenstraße

zwischen Briennerstraße und Görresstraße

Auf Grundlage der Pläne „Augustenstraße“ mit Stand vom 10.05.2024

Einordnung des Bauvorhabens

Die Augustenstraße stellt eine durchgehende Nord-Süd Verbindung in der Maxvorstadt zwischen der Görresstraße im Norden und der Briennerstraße im Süden und somit eine wichtige Radverkehrsverbindung dar, auch wenn sie im Radverkehrsnetz nur der Kategorie IR V zugeordnet ist.

Die Neuplanung dieser Straße ist kein Radentscheid-Projekt und erklärt sich durch die Notwendigkeit und die Dringlichkeit, die sehr beengten Seitenräume in dieser von Zufußgehenden stark genutzten Straße mit abschnittsweise hoher Dichte an Einzelhandel und Gastronomie neu aufzuteilen und an den Bedarf anzupassen. In diesem Zuge werden die aktuell sehr schmalen Radwege im Seitenraum rückgebaut und die freiwerdende Fläche für den Fußverkehr nutzbar gemacht.

Der Radverkehr wird zukünftig im Mischverkehr auf den Kfz-Fahrbahnen geführt. Die Konfliktsituationen zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden werden damit zukünftig vermieden. Allerdings erfordert die Verlagerung der Radfahrenden auf die Straße eine besondere Berücksichtigung einer sicheren Führung zusammen mit dem Kfz-Verkehr.

Der Abschnitt zwischen Dachauer Straße und der Brienner Straße wurde nicht neu geordnet und ist somit auch nicht Teil dieser Stellungnahme, auch wenn dieser Abschnitt in den Plänen enthalten ist.

Stellungnahme

Aus Sicht des Radentscheid besonders erwähnenswerte Elemente der Planung

Da im Verlauf des Planungsprozesses die Anregungen des Radentscheid weitestgehend übernommen wurden, möchte der Radentscheid nur einige besondere Planungsmerkmale hervorheben, die eine positive Wirkung auf Sicherheit und Attraktivität der Mobilitäts- und Aufenthaltsräume der Augustenstraße erwarten lassen und als Muster für vergleichbare Straßen dienen können.

- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich für sicheres und entspanntes Flanieren

Die Anordnung und bauliche Gestaltung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs ist in München ein relativ neues Gestaltungselement. Es trägt dazu bei, die Qualität und die Sicherheit des Aufenthalts und der Bewegung in Bereichen, die von Zufußgehenden stark frequentiert sind, zu verbessern. Seine besondere Gestaltung durch Straßenbelag, querliegende Pflasterstreifen und geringere Bordsteinhöhen weist auf seine besondere Funktion hin.

Mit Ausnahme einer geringeren Geschwindigkeit bleiben diese Straßenabschnitte für den Kfz- und Radverkehr ohne Einschränkungen befahrbar. Es können dort auch weiterhin Flächen zum Parken und Liefern angeboten werden.

- Vorgezogene Bordsteinkanten an allen Knotenpunkten

An allen Knotenpunkten wurden die Bordsteinkanten so weit wie möglich an die Kfz-Fahrbahn herangeführt. Damit reduzieren sich für Zufußgehende an Kreuzungen und Einmündungen die Querungswege über Kfz-Fahrbahnen. Diese sogenannten

Gehwegnasen machen zudem eine Behinderung oder Gefährdung durch regelwidriges Parken von Kfz im Kreuzungsbereich deutlich weniger wahrscheinlich.

- **Vergrößerung der Versickerungsflächen und Neupflanzungen von Bäumen**
Wie bei fast allen neuen Straßenplanungen im Zusammenhang mit Radverkehr wurden mit der Umgestaltung der Augustenstraße neue Standorte für Bäume erschlossen und die Grün- und Versickerungsflächen vergrößert. Darin sieht der Radentscheid einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas in Zeiten des globalen Wandels und einen positiven Effekt für die Gesundheit der Stadtbewohner.
- **Differenzierte Querungen für Menschen mit Behinderung**
Alle Querungsstellen an signalisierten Kreuzungen werden gemäß den Planungen mit Bodenindikatoren und differenzierten Bordsteinhöhen ausgestattet. Dies verbessert nicht nur die Bewegungsfreiheit und die Teilhabe von Menschen mit Behinderung, sondern gestaltet den Verkehrsraum für alle Nutzer verständlicher und klarer.
- **Rückbau des RIMs in der Theresienstraße, Radfahrstreifen in Regelbreite**
Der Radentscheid drückt seine Anerkennung dafür aus, dass sich die Projektverantwortlichen schon vor einer generellen Neubeurteilung von RIMs dafür eingesetzt haben, den aktuellen Radfahrstreifen in Mittellage (RIM) in der Theresienstraße zurückzubauen und eine Kfz-Abbiegespur zu Gunsten eines Radfahrstreifens in Regelbreite entfallen zu lassen.
Im Zuge dieser Maßnahme konnte auch eine Engstelle für Zufußgehende auf dem angrenzenden Gehweg beseitigt werden.
- **Seitliche Pflasterstreifen für sicheres Fahren im Mischverkehr Rad/Kfz**
Diese erst in wenigen Projekten angewendete Maßnahme führt zu einer optischen Verengung der Fahrbahn und soll dazu beitragen, dass auch unsichere Radfahrende in ausreichender Entfernung zum Fahrbahnrand fahren und ein regelwidriges Überholen von Kfz mit zu geringem Seitenabstand weniger wahrscheinlich wird. Darin sieht der Radentscheid eine wichtige Maßnahme, um das Miteinander von Radfahrenden und Kfz-Lenkenden im Mischverkehr sicher und konfliktfrei zu gestalten.
Die seitlichen Pflasterstreifen sind überfahrbar und stellen für Kfz keine funktionelle Einschränkung dar.
- **Aufgeweitete Aufstellflächen für Radfahrende**
An allen Knotenpunkten, an denen es räumlich möglich ist, wurden aufgeweitete Aufstellflächen für Radfahrende (ARAS) eingeplant. Diese ermöglichen bei Rotsignal das Aufstellen der Radfahrenden vor den wartenden Kfz, um bei Grün sicher und ohne ein Kreuzen des Kfz-Verkehrs links abbiegen zu können.
- **Abstellplätze für Lastenfahrräder berücksichtigt**
Die Vertreter des Radentscheid zeigen sich erfreut, dass die Projektverantwortlichen in den Planungen bereits Abstellmöglichkeiten für Lastenräder vorgesehen haben. Die „Gesamtkonzeption Fahrradparken,“ sieht ein Zahlenverhältnis von 2 Lastenradabstellplätzen pro 50 Fahrradabstellplätze vor.

Anmerkung für die nachfolgenden Planungsphasen

Augustenstraße auch im Abschnitt zwischen Dachauerstraße und Briennerstraße für den Radverkehr sicher gestalten

Aktuell wird der südwärts fahrende Radverkehr dort auf einem schmalen Streifen zwischen den Tramgleisen und seitlichen Längsparkern auf der Fahrbahn geführt. Diese Situation birgt ein deutliches Risiko von Dooring-Unfällen oder Gleisunfällen. Dies bildet sich auch aktuell in der Unfallstatistik ab. Dieser Abschnitt wurde bislang in den Planungen nicht neu geordnet.

Der Radentscheid fordert die Verwaltung auf, auch diesen Abschnitt für Radfahrende zeitnah sicher zu gestalten und dabei Sicherheitsabstände zu den Gleisen zu berücksichtigen. Der notwendige Sicherheitsraum für Radfahrende muss eventuell durch den einseitigen Entfall der Parker am Fahrbahnrand hergestellt werden.

Zusätzliche Fahrradsymbole auf der Fahrbahn sind in der Lage, die Rolle der Radfahrenden auf der Kfz-Fahrbahn zusätzlich zu stärken.

Fahrbahnbreite zw. Schellingstraße und Görresstraße

Der Radentscheid sieht die Fahrbahnbreite von 7,0 m im Abschnitt zwischen der Görresstraße und der Schellingstraße weiterhin als kritische Breite für einen sicheren Mischverkehr an. Da sich diese Breite aber am Rand des Bereichs zwischen 6,0m - 7,0m befindet, den auch die ERA als kritisch angibt, stellen die Vertreter des Radentscheid ihre Forderung nach optischer Breitenreduzierung zugunsten eines baldigen Abschlusses der Entwurfsplanungen zurück.

Sollte nach der Realisierung des Umbaus eine Häufung gefährlicher Überholmanöver beobachtet werden, erwarten die Vertreter des Radentscheid jedoch eine entsprechende Nachbesserung.

Senkrechtparker bei Radverkehr auf der Fahrbahn

In der Augustenstraße wurden viele Senkrechtparker beibehalten, obwohl diese bekanntermaßen eine Gefahrenquelle für den fahrenden Verkehr, insbesondere den Radverkehr darstellen.

Die Vertreter des Radentscheid bitten die Verwaltung, das Konflikt- und Unfallgeschehen nach dem Umbau aufmerksam zu beobachten und bei Konflikten in diesem Zusammenhang auch diese Parker anders anzuordnen.

Piktogrammketten prüfen

Die Vertreter des Radentscheid bitten darum, in den weiteren Projektphasen die Anwendung von Piktogrammketten, also großen Fahrradsymbolen auf der Fahrbahn, für alle Abschnitte der Augustenstraße zu prüfen und die Position der Radfahrenden im Mischverkehr damit zu stärken.



Schlussbemerkung

In der gemeinsamen Entwicklungsarbeit wurden die Anregungen des Radentscheid durch die Projektverantwortlichen ernsthaft geprüft und in die Planungen aufgenommen oder mit nachvollziehbaren Begründungen im Konsens nicht weiterverfolgt.

Die Planungen können damit als bestmöglich Radentscheid-konform bezeichnet werden.

Der Radentscheid bedankt sich bei allen Projektbeteiligten für die konstruktive und zielorientierte Zusammenarbeit während des gesamten Entwicklungsprozesses.