



## **Stellungnahme des Radentscheid München zur Radentscheidmaßnahme Rheinstraße**

Auf Grundlage der Pläne zu Variante 2 vom 23.09.2022

### **Vorwort:**

Der Radentscheid bittet darum, dass bei zukünftigen Planungen standardmäßig Informationen über prognostizierte Verkehrsströme von Fußgängern, Radfahrende und Kfz und die den Planungen zu Grunde liegende Kategorie der Radwege (IR) zur Verfügung gestellt werden. (Beispiel: Giesinger Berg). Diese sind unverzichtbare Grundlage für den Radentscheid und die beschließenden Gremien der Stadt, um Planungen fachlich angemessen beurteilen zu können.

### **Einordnung des Bauvorhabens:**

Das Projekt entstammt dem 3. und 4. Maßnahmenpaket zur Umsetzung des REM vom 20.09.2020.

Der Radentscheid begrüßt die Umbaumaßnahmen und sieht besonders hinsichtlich Schulwegsicherheit deutliche Verbesserungen durch das Vorhaben.

Es wurden initial 3 Varianten der Planung vorgestellt:

Variante 1: Straßenquerschnitt ohne Parkreihen beiderseits, REM-konforme Radwege

Variante 2: Straßenquerschnitt mit einer Parkreihe am südlichen Fahrbahnrand, Rem-konforme Radwege

Variante 3: Straßenquerschnitt mit beidseitiger Parkreihe, nicht REM-konforme Radwege

Variante 3 lehnt der REM eindeutig ab, die Variante 1 wurde nicht weiter verfolgt.

Die Variante 2 wird vom Radentscheid als vermittelnde Lösung zwischen zukunftsweisender Stadtgestaltung, Radentscheid-konformer Radinfrastruktur und Beibehaltung von Kfz-Parkangeboten angesehen. Die Pflanzung von neuen Bäumen in dieser Variante wird vom Radentscheid sehr begrüßt.

Im Folgenden wird nur auf die Variante 2 Bezug genommen.

### **Stellungnahme zu Variante 2**

Im Verlauf der Planungen wurden alle Anregungen des Radentscheids aufgenommen und bestmöglich in den Plänen umgesetzt.

Der Radentscheid lobt ausdrücklich die beispielhafte Bereitschaft aller an diesem Projekt beteiligten Planer\*innen, mit großem Engagement und Kreativität eine zukunftsweisende Verkehrsplanung zu entwickeln, in der die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer gleichgewichtet berücksichtigt sind. Aus Sicht des Radentscheids können sowohl der Prozess als auch das Ergebnis dieser Planung beispielgebend für zukünftige Verkehrsprojekte in München sein.



## **Ergänzende Bemerkungen**

### **Bonner Platz**

Der Radentscheid begrüßt die in den Plänen schon so weit wie möglich berücksichtigte Neugestaltung des Bonner Platzes. So wurde auch hier die mögliche Führung der Radwege gemäß Radentscheid niveaugleich ausgeführt und die Radwege wurden unter effizienter Nutzung des Verkehrsraums nahe ihrer Regelbreite ausgeführt. Der Rückbau der freilaufenden Rechtsabbieger auf dem Platz ist im Sinne der Sicherheit für die Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu begrüßen.

### **Höhengleiche Führung an Grundstückzufahrten**

Im gesamten Bauabschnitt wurde die höhengleiche Führung der Radwege an Grundstückszufahrten unter Anwendung der in den Planungsleitlinien vorgesehenen bautechnischen Ausführung planerisch berücksichtigt.

Der Radentscheid begrüßt die Aufnahme dieser Ausführungsdetails in die Raumaufteilungspläne sehr, da somit auch in einem beschleunigten Planungsverfahren die Radentscheid-konforme Umsetzung dieser wichtigen baulichen Details gesichert wird.

### **Höhengleiche Führung an Einmündungen**

An allen untergeordneten Einmündungen, an denen dies möglich ist, wurde die höhengleiche Führung der Radwege, die den Vorrang des Fuß- und Radverkehrs durch diese Gestaltung klar signalisiert, zeichnerisch dargestellt.

An Stellen, an denen die notwendige Rampenlänge von 75cm noch nicht in den Plänen erkennbar ist, soll diese in der Ausführungsplanung durch eine leichte Verschwenkung der Radwege hergestellt werden.

Unterschiedlicher Fahrbahnabschnitte werden dabei in der Regel bordsteinlos angebunden.

### **Schlussbemerkung**

Der Radentscheid stimmt den Planungen der Rheinstraße im Planungsabschnitt vollumfänglich zu und bestätigt in allen Details eine Radentscheid-konforme Planung.