

## ADFC-Verkehrskonzept für den Altstadt-Radring

Der ADFC München hat den Altstadtring in zehn Straßenabschnitte unterteilt und für jeden ein detailliertes Verkehrskonzept erarbeitet, das die spezielle Ausgangslage und Problematik darstellt sowie einen konkreten Maßnahmenplan umfasst.

### Zehn Straßenabschnitte des Altstadt-Radlings

1. Isartor – Frauenstraße
2. **Frauenstraße – Viktualienmarkt** (siehe unten)
3. Blumenstraße (bis Corneliusstraße)
4. **Blumenstraße (ab Corneliusstraße) – Sendlinger Tor** (siehe unten)
5. Sonnenstraße – Karlsplatz
6. Karlsplatz – Maximiliansplatz
7. **Brienner Straße – Odeonsplatz** (siehe unten)
8. Hofgartenstraße
9. Karl-Scharnagl-Ring
10. Thomas-Wimmer-Ring

### Drei Beispiele der notwendigen Umbaumaßnahmen

Drei der herausforderndsten und problematischsten Straßenabschnitte soll das Konzept hier beispielhaft beleuchten. Die heutige Verkehrssituation in dem Straßenabschnitt wird beschrieben und der jeweilige Lösungsvorschlag, den der ADFC München erarbeitet hat, vorgestellt und illustriert. Das Gesamtkonzept für alle zehn Straßenabschnitte liegt beim ADFC München vor.

### Einbahnregelung zwischen Isartor und Fraunhoferstraße

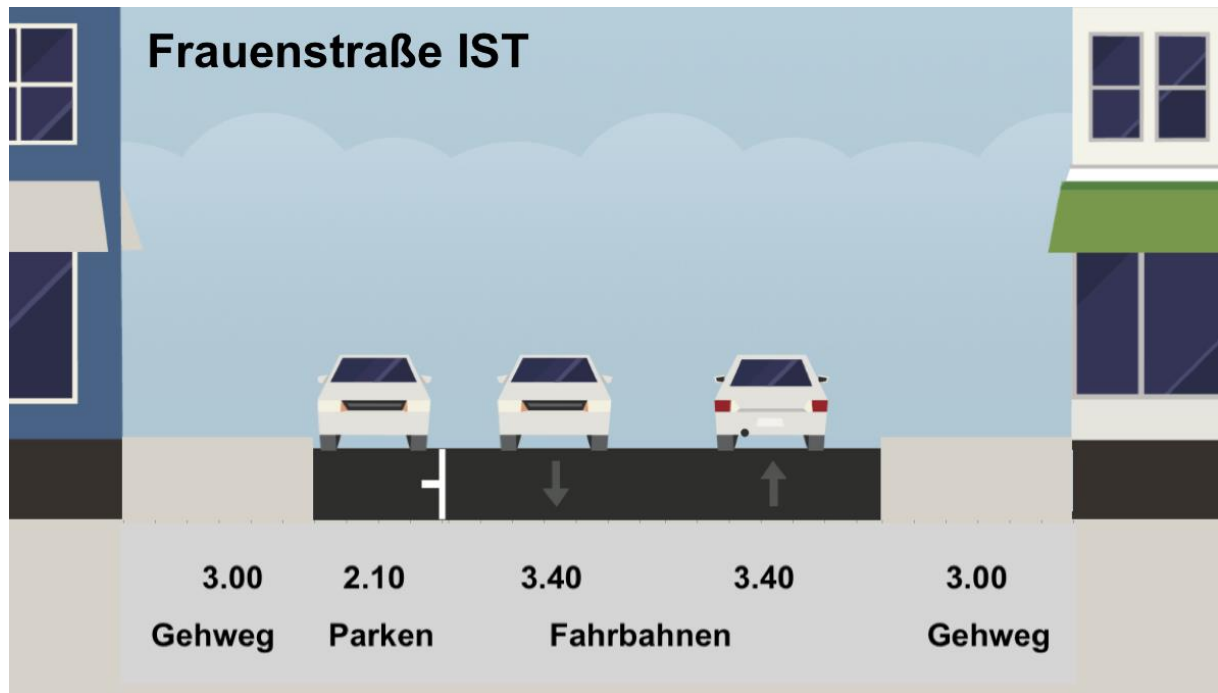
Um den südlichen und engen Altstadtring von Verkehr zu entlasten, wird ab dem Isartor der Kfz-Verkehr vom Thomas-Wimmer-Ring kommend auf die Zweibrückenstraße abgeleitet. Er verläuft anschließend weiter über die Erhardtstraße und Fraunhoferstraße bis zur Blumenstraße. Durch diese Maßnahme beansprucht der Kfz-Verkehr auf der Frauenstraße und Blumenstraße nur eine Spur. So lassen sich geschützte Radwege in beide Richtungen einrichten und der Lieferverkehr ist leichter zu managen. Mit einer Einbahnstraßenregelung wird auch dem starken Fußgängerverkehr Rechnung getragen und eine stärkere Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer gesichert. Sinnvollerweise sollte die Einbahnstraße nur für Anliegerverkehr freigeben und der Durchgangsverkehr über den leistungsfähigen nördlichen Altstadtring geleitet werden.

### Frauenstraße

#### Ausgangslage, Problemstellung

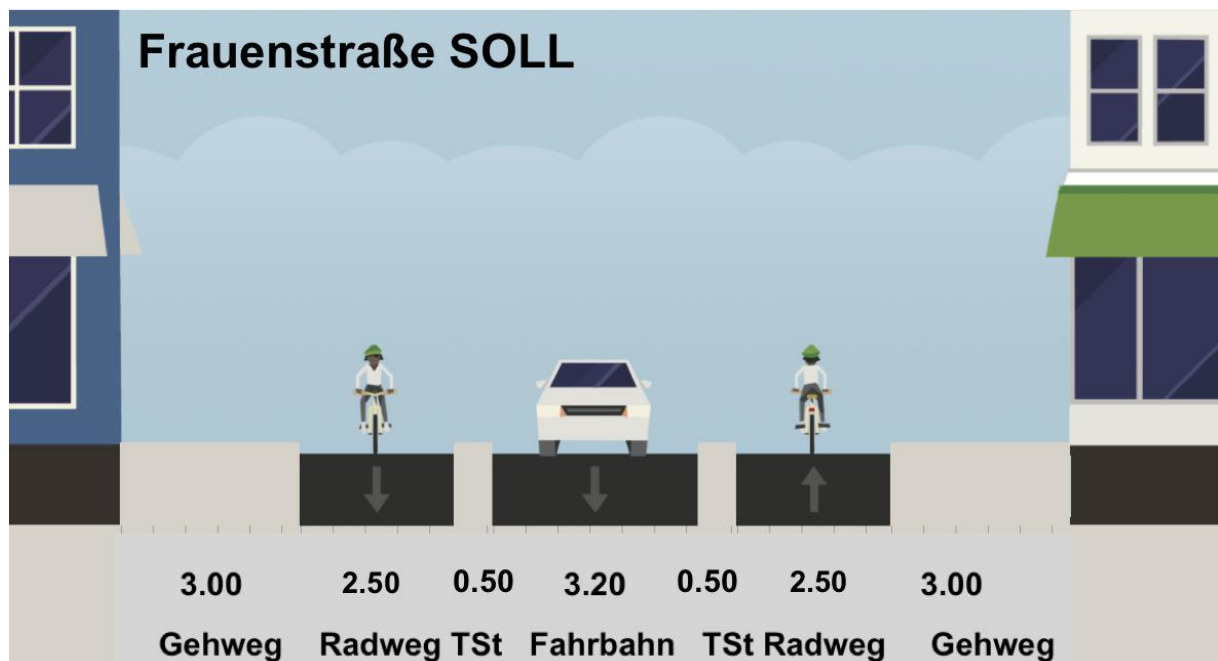
Von Osten kommend endet der Radweg des Thomas-Wimmer-Rings abrupt im Bereich des Isartors. Ab hier müssen sich Radfahrer\*Innen durch eine der am stärksten frequentierten und problematischsten Zonen im Bereich des Altstadtringes „durchquälen“. Die städtebauliche Situation ist durch die beidseitige Straßenrandbebauung extrem beengt. Nachdem hier keine einfache Lösung realisierbar ist, wurde die Problematik des Radverkehrs in diesem Bereich von der städtischen Verkehrsplanung bisher einfach ignoriert.

An der Ecke Frauenstraße/Blumenstraße befindet sich zudem der Viktualienmarkt mit starkem Fußgängerverkehr und beidseitig vielen Geschäften. Das hat zur Folge, dass die Radfahrenden in der Frauenstraße und Blumenstraße durch parkende Autos, Lieferverkehr und häufige Querung durch Fußgänger stark beeinträchtigt und gefährdet sind.

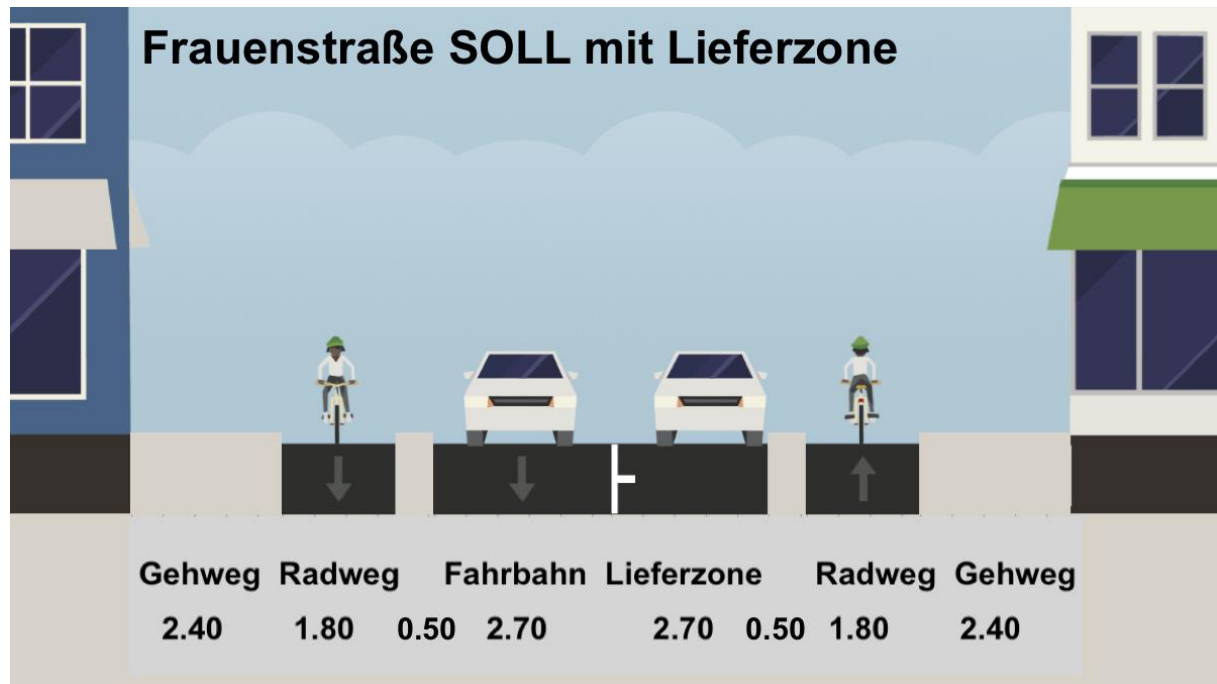


#### Lösung, Maßnahmen

Auch in der Frauenstraße entfällt eine Fahrspur und es wird eine Einbahnregelung eingeführt. Das ermöglicht die beidseitige Anlage von geschützten Radwegen und eine 3,25 Meter breite Fahrbahn. Die geschützten Radwege entsprechen mit 2,50 Meter Breite (+ 0,50 Meter Trennstreifen) den Anforderungen eines komfortablen Radwegs.



Abschnittsweise sind Aufweitungen der Fahrbahn mit einer Breite von 5,50 Meter für Ladezonen (Länge jeweils 1-3 Lieferwagen) vorgesehen. Das ist ausreichend, damit Kraftfahrzeuge an den haltenden Lieferwagen vorbeifahren können. Voraussetzung ist, dass die Parkplätze entfallen. Um die Ladezonen zu ermöglichen verschmälern sich die dort auf z.B. 1,80 Meter (+ 0,50 Meter) und die Fußwege auf ca. 2,40 Meter.



Für die gesamte Frauenstraße und Blumenstraße ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h notwendig, um dem starken Fußgänger- und Lieferverkehr sowie dem Radverkehr in beide Richtungen bzw. in Gegenrichtung Rechnung zu tragen.

Dank der Umwandlung der Parkplätze in Lieferzonen wird der Parksuchverkehr aus der Altstadt rausgehalten und die Warenanlieferung vor allem im Bereich des Viktualienmarktes erheblich erleichtert.

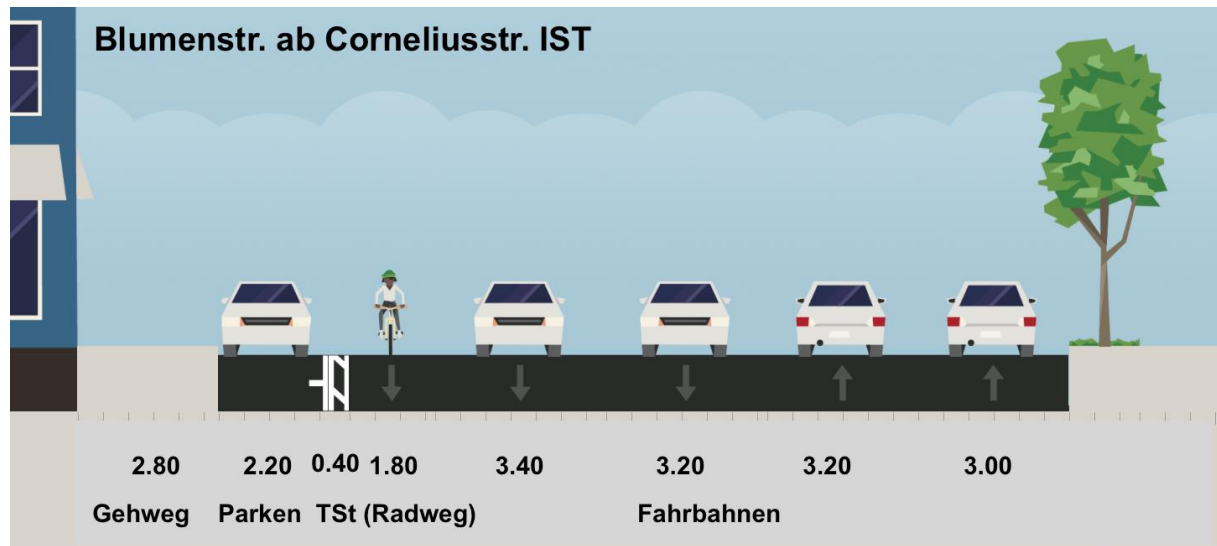
Sinnvollerweise sollte die Einbahnstraße nur für Anliegerverkehr freigeben und der Durchgangsverkehr über den leistungsfähigen nördlichen Altstadttring geleitet werden. Die Frauenstraße und Blumenstraße wären somit eine verkehrsberuhigte Zone am Rand der Altstadt mit Schwerpunkt auf dem Radverkehr sowie eingeschränkter Berechtigung für Lieferverkehr und Anwohner. Damit wäre dieser Abschnitt frei von Durchgangsverkehr.

## Blumenstraße ab Corneliusstraße

### Ausgangslage, Problemstellung

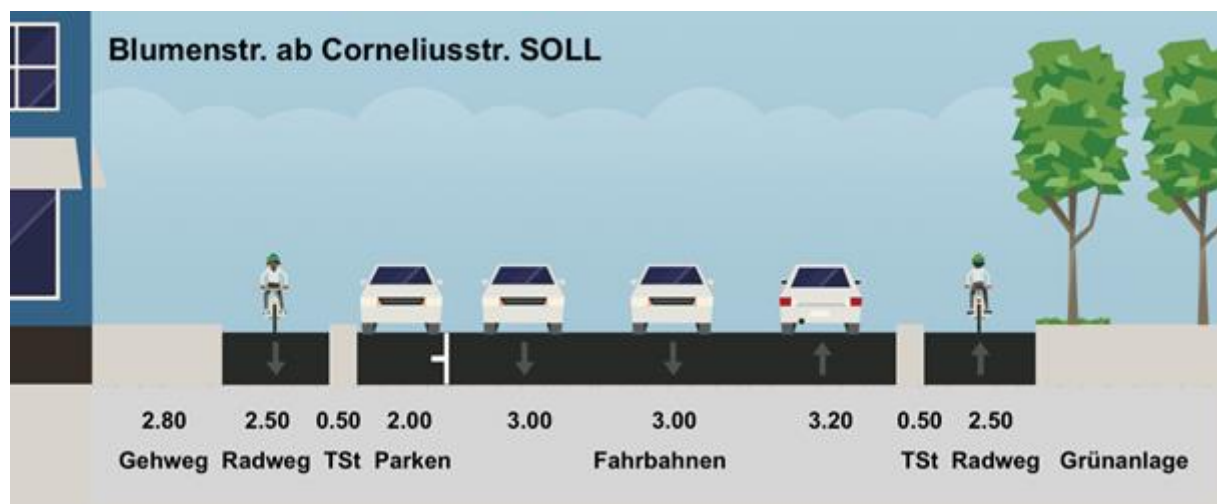
In Richtung Sendlinger Tor geht es für Radler von der Corneliusstraße kommend an der Ecke Papa-Schmid-Straße/An der Hauptfeuerwache höchst gefährlich weiter. Der Radweg endet im dichten Verkehr. An der Hauptfeuerwache bis Sendlinger Tor ist kein Radweg vorhanden, der Kfz-Verkehr läuft hier zweiseitig in beiden Richtungen.

In der Gegenrichtung, vom Sendlinger Tor in Richtung Viktualienmarkt, ist ein Radfahrstreifenstreifen auf der Fahrbahn markiert, er befindet sich zwischen dem mehrspurigen Kfz-Verkehr und den parkenden Autos; teilweise zwischen der Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur. Insbesondere Kinder und ältere Radfahrende fühlen sich auf diesem Abschnitt nicht sicher.



### Lösung, Maßnahmen

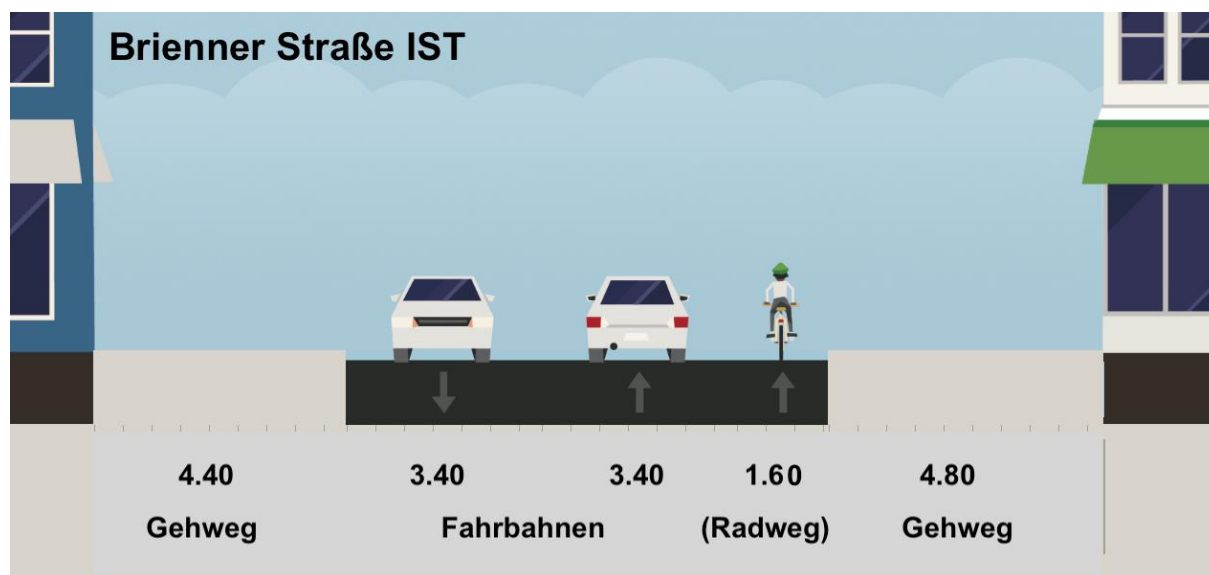
Eine Fahrspur in Richtung Sendlinger Tor entfällt. Dieser Raumgewinn lässt die beidseitige Anlage von geschützten Radwegen zu. Die Breite liegt bei 2,50 Meter + 0,50 Meter Sicherheitstrennstreifen. Die Fahrbahnen werden alle auf 3 Meter bzw. 3,20 Meter reduziert. Die Parkplätze und Gehwege bleiben in der jetzigen Breite erhalten.



### Brienner Straße

#### Ausgangslage, Problemstellung

Die Brienner Straße ist mit ca. 17 Metern relativ eng. Sie ist eine der edelsten Geschäftsstraßen mit zwei stark frequentierten Kfz-Spuren und beidseitig regem Fußgängerverkehr. Für Radfahrende ist in dem extrem engen Straßenraum nur ein schmaler, kurzer Schutzstreifen in Richtung Odeonsplatz vorhanden. Zudem ist die Gefahr groß, dass die Türen der parkenden und haltenden Pkw geöffnet werden, ohne den Radverkehr zu beachten.

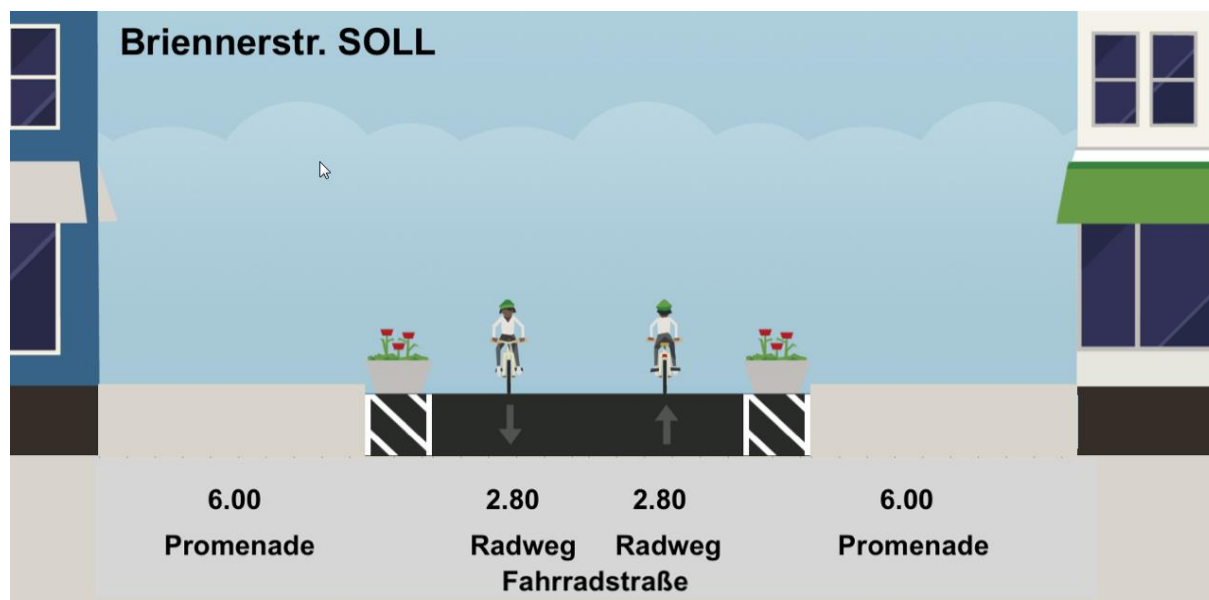


Laut Stadtratsbeschluss sollen nur beidseitige, schmale Schutzstreifen statt sicheren und komfortablen Radwegen ausgewiesen werden: „Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, in der Brienner Straße zwischen Odeons- und Amiraplatz gemäß Punkt 4, Variante 2 des Vortrags des Referenten eine **unechte Einbahnstraße** unter Zulassung von Linienverkehr und Radverkehr in Gegenrichtung und beidseitige Schutzstreifen einzurichten, sowie die damit verbundenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Markierung und Beschilderung) anzuordnen.“ [Beschluss der Vollversammlung im Stadtrat am 24. Juli 2018]

Ab Amiraplatz würde der Kfz-Verkehr weiterhin zweispurig ohne geschützte Radwege verlaufen.

### Lösung, Maßnahmen

Die Brienner Straße wird für den Autoverkehr gesperrt und zu einer Fahrradstraße mit breiter Fußgängerpromenade rechts und links umgebaut.



Der Bereich um den Münchner Odeonsplatz gehört das ganze Jahr über zu den von Radlern am stärksten frequentierten Plätzen in München. Am Odeonsplatz kreuzen viele städtische Hauptradrouten, etwa vom Marienplatz aus über die Residenzstraße in die Ludwigstraße und in die Brienner Straße, oder auch vom Lehel kommend durch den Hofgarten in die Ludwigstraße und die Brienner Straße. Zusätzlich ist der Odeonsplatz ein Platz, auf dem sich besonders viele

Fußgänger\*Innen, insbesondere Touristen aufhalten. Die Bedeutung vor allem für Radler und Fußgänger\*Innen wird auch anhand der Verkehrszahlen deutlich.

Im Sommer fahren mehr als 15.000 Radler pro Tag über den Odeonsplatz, zusätzlich gehen dort schätzungsweise 25.000 Fußgänger\*Innen. Den geringsten Anteil mit weniger als 14.000 Kraftfahrzeugen hat der Autoverkehr.

Derzeit ist das Überqueren des Odeonsplatzes mit dem Fahrrad außerordentlich unübersichtlich und konfliktrichtig. Das liegt vor allem an der schmalen, unzweckmäßigen Radverkehrsführung, die auch noch auf der in Fahrtrichtung entgegengesetzten Seite angeordnet ist und teilweise über den gepflasterten Fußgängerbereich verläuft

Mit einer Fahrradstraße in der Brienner Straße lässt sich auch die Konfliktsituation am Odeonsplatz lösen. Die Radwege führen in beide Richtungen direkt geradeaus. Die Taxistände könnten von der Stirnseite der Ludwigstraße an den Rand, parallel zur Ludwigstraße verlegt werden.