

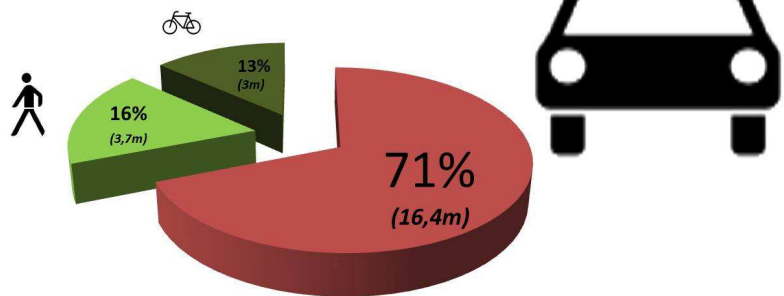
Pressemitteilung

München, den 23. Februar 2015

Massive Gefährdung statt Sicherheit für Radler: Münchner Umwelt- und Verkehrsverbände lehnen den CSU-SPD-Antrag für die Rosenheimer Straße ab.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) München, der Bund Naturschutz (BN) München, der FUSS e.V., Green City und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) München begrüßen zwar grundsätzlich die Intention, etwas für den Radverkehr in der Rosenheimer Straße zu tun. Den am 29. Januar 2015 von CSU und SPD vorgestellten [Radstreifen-Vorschlag](#)¹ für die Rosenheimer Straße erachten die Umwelt und Verkehrsverbände allerdings als rechtswidrig, extrem gefährlich für Radler und als eine massive Behinderung der Fußgänger.

„Neuaufteilung“ des Straßenraums in der
Rosenheimerstraße (gemäß CSU-SPD Vorschlag)



Gerechtigkeit sieht anders aus

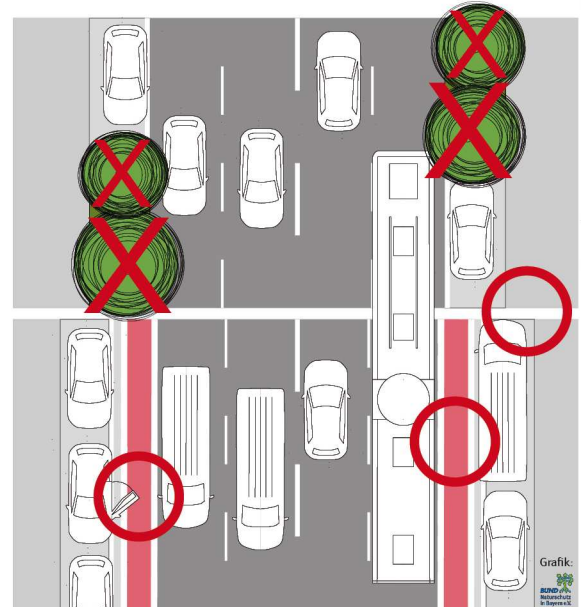
Sie fordern daher den Oberbürgermeister Dieter Reiter und den Münchner Stadtrat auf, die Sicherheit der Radler ernst zu nehmen. Anstatt eines Minimalkompromisses muss der Vorschlag des unabhängigen Verkehrsplanungsbüros Kaulen umgesetzt werden. Dieser sieht breite Radstreifen sowie den Wegfall von Autospuren unter Beibehaltung der notwendigen Abbiegespuren zur Stauvermeidung vor. Der zuständige Bezirksausschuss hat sich einstimmig für diese Lösung entschieden. **„Wir können dem Stadtrat nur empfehlen, dem Antrag von CSU und SPD nicht zuzustimmen. Er vereint alle nur denkbaren Nachteile einer Straßenumgestaltung. Wer für diese Maßnahme stimmt, setzt das Leben der Radler aufs Spiel und zerstört das Gesicht der Rosenheimer Straße“** so Martin Hänsel (BN).

¹ http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_dokumente.jsp?risid=3579765

“Bis der Vorschlag von Kaulen umgesetzt ist, muss zur Sicherheit der Radler endlich Tempo 30 auf diesem Streckenabschnitt angeordnet werden”, so Wolfram Liebscher (VCD).

Die ausführliche Analyse der Verbände zeigt, dass der Vorschlag von CSU und SPD geltendes Recht missachtet und die Gesundheit von Radfahrern leichtsinnig aufs Spiel setzt:

- **Radfahrstreifen.** Jeweils 1,5m breit (einschl. Trennstreifen). Sämtliche Richtlinien sehen in dieser Situation eine Breite von mindestens 1,85m vor. Gemäß Verwaltungsvorschrift zur StVO ist **“bei starkem Kraftverkehr ein breiter Radfahrstreifen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum erforderlich”**. Hielte ein Radler dort zu einem Lieferfahrzeug den von der Rechtsprechung vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von 1,0m ein, so würde bei einer Lenkerbreite von 60-70cm seine linke Hand bereits deutlich in die Fahrbahn hineinragen.
- **Fahrspuren.** Jeweils 2,85m breit. Laster und Busse (SEV und Reisebusse) sind mit Spiegeln ca. 2,85m breit. Somit bestünde keinerlei Puffer zwischen Fahrspur und Radfahrstreifen. Wollte ein Kraftfahrer beim Überholen den gerichtlich vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von mindestens 1,5m zu Fahrradfahrern einhalten, so müsste er auf die zweite Fahrspur wechseln. Die rechte Fahrspur wäre somit bei Beachtung des Sicherheitsabstandes nicht benutzbar.
- **Neue Parkzonen.** Jeweils 2,0m breit und jeweils um einem “Sicherheitsstreifen” von 50cm zur Fahrbahn ergänzt. Übliche Lieferfahrzeuge (mit Spiegel ca. 2,5m breit) belegen folglich den gesamten Platz einschließlich des Sicherheitsstreifens. Sich öffnende Türen dieser Fahrzeuge würden deutlich in den Radfahrstreifen hineinragen und Radfahrer gefährden sowie den Radfahrstreifen blockieren.



“Auch wenn Alexander Reissl und Hans Podiuk es gebetsmühlenartig wiederholen, ihr Vorschlag hilft den Radlern nicht. CSU und SPD zeigen, dass sie mehr um die Aufrechterhaltung der Träume einer autogerechten Stadt als um die Sicherheit der Radler und die Verwirklichung einer nachhaltigen Mobilität in München besorgt sind. Diese sogenannte Lösung ist rechtswidrig und gefährlich für Radfahrer”, so Carl Pickerill (ADFC).

In einer [Online-Petition](#)² im Frühjahr 2014 stimmten über 3000 Menschen für einen sicheren Radstreifen in der Rosenheimer Straße. Für den [Erhalt](#)³ sämtlicher vier Fahrspuren gab es nicht einmal 700 Stimmen, davon lediglich 300 aus München und Umgebung. Die Umgestaltung der Rosenheimer Straße muss die berechtigten Belange der Radfahrer sowie der Fußgänger berücksichtigen. Die Rathauskoalition muss zu einer gerechten Aufteilung finden, wie es Oberbürgermeister Reiter im Wahlkampf versprochen hat. **“Der Vorschlag von SPD und CSU macht die Rosenheimer Straße zu einer Rennbahn, auf der Autos nun ungestört vom Radverkehr auf vier Spuren fahren können. Wir befürchten, dass angesichts der damit höheren Geschwindigkeiten und der zu schmalen Radstreifen häufig auf dem Gehweg geradelt wird. Die barbarische Abholzung aller Bäume macht die Straße für das Zufußgehen und damit für die zu Fuß kommenden Kunden der anliegenden Geschäfte unattraktiv. Ganz zu schweigen vom zunehmenden Lärm für die Anwohner”.** so Paul Bickelbacher (FUSS e.V.).

“In der Rosenheimer Straße müssen SPD und CSU Ihre Wahlversprechen zur Förderung des Umweltverbundes auf den Prüfstand stellen. Flächengerechtigkeit, Entlastung von Lärm und Schadstoffen sowie die Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sind nur durch eine radikale Umgestaltung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Nahverkehrs möglich”, so Andreas Schuster (Green City).

Ihre AnsprechpartnerInnen:

- Carl Pickerill, ADFC Kreisverband München,
E-Mail: carl.pickerill@adfc-muenchen.de, Tel: 0151 / 4261 8198
- Martin Hänsel, Stellvertretender Geschäftsführer, BUND Naturschutz Kreisgruppe München
E-Mail: martin.haensel@bn-muenchen.de, Tel. 089 / 51 56 76 - 76
- Paul Bickelbacher, FUSS e.V. Bayern
E-Mail: paul.bickelbacher@t-online.de, Tel. (089) 76 70 26 13
- Judith Fahrentholz, Kommunikation Green City e.V.
E-Mail: judith.fahrentholz@greencity.de, Tel: (089) 890 668 - 313
- Wolfram Liebscher, VCD Kreisverband München
E-Mail: wliebscher@gmx.de, Tel: (0177) 66 88 778

Bildmaterial und weitere Informationen finden Sie jeweils im Pressebereich:

www.adfc-muenchen.de/presse

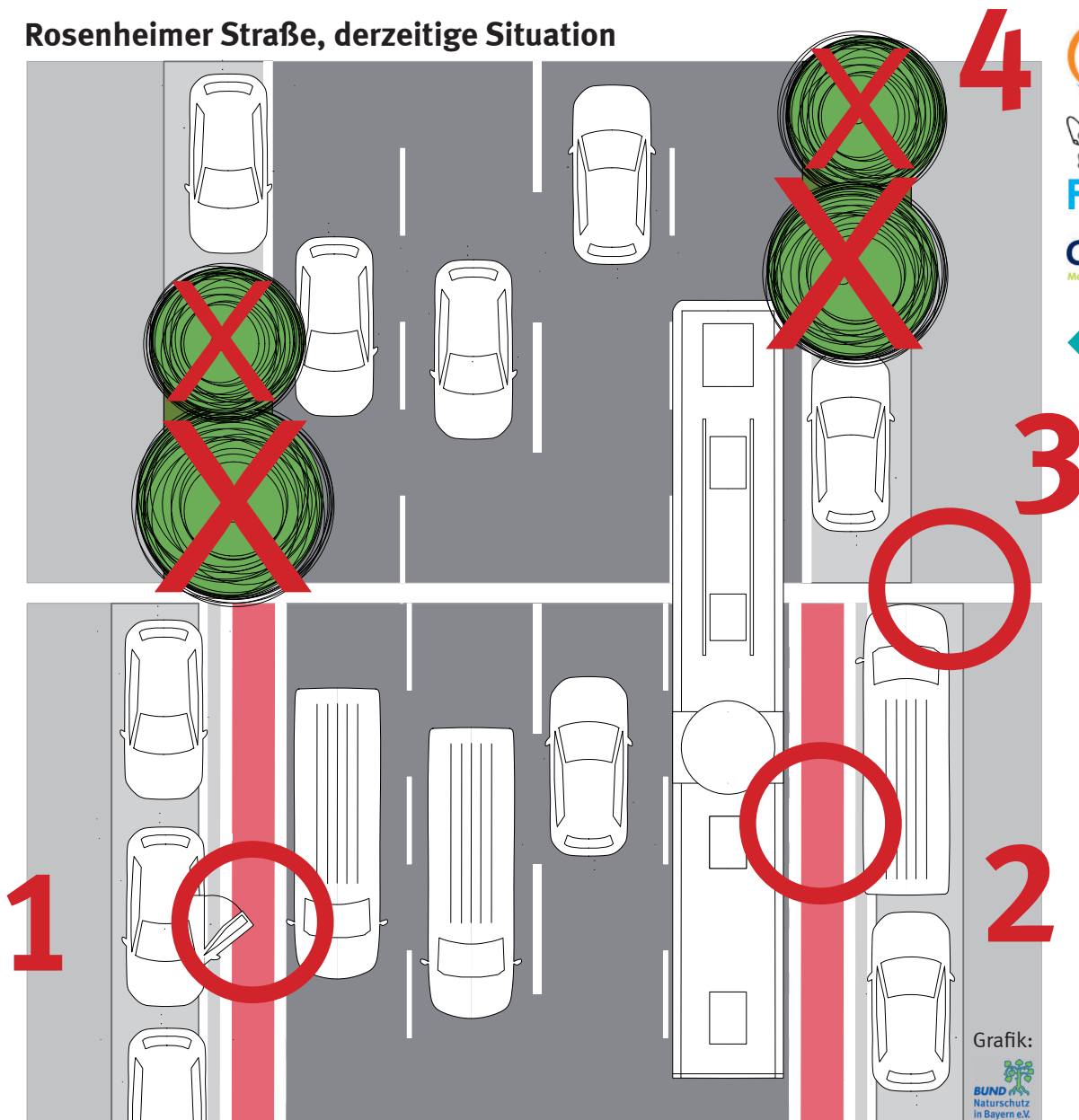
www.bn-muenchen.de

www.greencity.de

² <https://www.openpetition.de/petition/online/jetzt-radfahrstreifen-in-der-rosenheimer-strasse-sicheres-radeln-braucht-platz>

³ <https://www.openpetition.de/petition/online/erhaltung-aller-fahrspuren-fuer-den-autoverkehr-in-der-rosenheimer-strasse>

Rosenheimer Straße, derzeitige Situation



Rosenheimer Straße, Aufteilung der Flächen gemäß Antrag CSU, SPD

Wesentliche Verschlechterungen durch den Antrag von CSU / SPD

1. **Radspur führt zu nah an parkenden Autos vorbei:** Den üblichen Sicherheitsabstand von einem Meter zu parkenden Autos können Radler nicht einhalten, sich öffnende Türen blockieren die Radspur.
Bewertung: Hoch gefährlich, Benutzung für Radfahrer nicht zu empfehlen
2. **Kein Sicherheitsbereich zum fließenden Verkehr:** Zwischen fließendem Verkehr und parkenden Autos werden Radler auf einem extrem engen Reststreifen ohne Sicherheitsreserven nach links oder rechts eingekellt.
Bewertung: Hoch gefährlich, Benutzung für Radfahrer nicht zu empfehlen
3. **Erhebliche Verkleinerung des Fußwegs:** Nach dem Antrag von CSU / SPD müssen sich Fußgänger zwischen parkenden Autos und Hauswand drängen, entspanntes spazieren ist unmöglich, das Vorwärtskommen mit Kinderwagen oder für Rollstuhlfahrer erheblich erschwert.
Bewertung: Erhebliche Verschlechterung der Aufenthaltsqualität
4. **Fällung der Bäume:** Die jetzigen Baumstandorte werden für die Ausweitung der Fahrbahnfläche benötigt, die Bäume müssen gefällt werden. Ersatzpflanzungen mit größer-kronigen Bäumen kaum möglich wegen geringem Abstand zu den Fassaden.
Bewertung: Die Rosenheimer Straße verliert ihr Gesicht.

Analyse des Radstreifen-Vorschlags der Münchner CSU-SPD-Rathauskoalition für die Rosenheimer Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 29. Januar 2015 stellten die Fraktionsvorsitzenden Alexander Reissl (SPD) und Hans Podiuk (CSU) den Stadtratsantrag in der Rosenheimer Straße einen Radweg zu bauen¹. Zeitgleich wurde eine Pressemitteilung herausgegeben² und sämtliche große Münchner Tageszeitungen haben anschließend ausführlich darüber berichtet³.

Vorschlag gemäß Antrag

In der Rosenheimer Straße werden die Geh- und Fahrbahnen zwischen den Kreuzungen Rosenheimer Straße / Franziskanerstraße und Rosenheimer Straße / Orleansstraße wie folgt neu aufgeteilt:

- die Gehbahnen werden auf beiden Straßenseiten um 1,30 Meter verbreitert,
- diese verbreiterten Gehbahnen werden für Fußgänger (1,80 Meter bis 1,95 Meter) und teilweise als Anlieferzone (2 Meter) für die Geschäfte genutzt,
- auf der Fahrbahn werden vier Fahrspuren à 2,85 Meter (zwei in jede Fahrtrichtung) eingerichtet,
- auf der Fahrbahn wird rechts und links jeweils ein Radfahrstreifen (1,50 Meter) eingerichtet,
- in den Anlieferzonen wird abends Anwohnerparken ermöglicht,
- nach Herstellung aller Fahr- und Gehbahnen werden die zu fällenden Bäume mindestens in gleicher Anzahl ersetzt,
- es wird ein geeigneter neuer Standplatz für Taxis im Umfeld des Rosenheimer Platzes gefunden.

Situation

Die Rosenheimer Straße zwischen Kreuzung Franziskaner Straße und Orleansstraße besteht aus jeweils zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung mit einer Breite von jeweils 3m. Zwischen den stadtauswärtigen und stadteinwärtigen Fahrbahnen ist ein Trennstrich von 0,20m Breite. An den Fahrbahnrändern sind abwechselnd Parkstreifen mit einer Breite von ungefähr 2,50m und Bäume. Zwischen den Parkstreifen und den Häusern ist ein Fußweg mit einer Breite von ungefähr 3m. Siehe auch PLAN-HAI-32-1, Seite 4 des Referats für Stadtplanung und Bauordnung⁴.

Auf Höhe Pariser Straße betragen die Breiten des Gehwegs bzw. des Gehwegs einschließlich des Parkstreifens 5,8m (stadteinwärts) bzw. 5,30m (stadtauswärts). Zusammen mit einer Fahrbahnbreite von 12,00m ergibt sich eine **Straßenbreite von 23,10m**.

Auf Höhe der Metzstraße betragen die Breiten der Gehwegs bzw. des Gehwegs einschließlich des Parkstreifen jeweils 5,60m. Zusammen ergibt sich dort eine **Straßenbreite von 23,40m**.

¹ http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_dokumente.jsp?risid=3579765

² <http://spd-rathausmuenchen.de/meldungen/rosenheimer-strasse-bekommt-radlweg/>

³ <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/neue-plaene-fuer-die-rosenheimer-strasse-wo-es-fuer-radfahrer-eng-wird-1.2326972>
<http://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.mehr-platz-fuer-radfahrer-rosenheimer-strasse-bahn-frei-fuer-radler.52245611-81ea-483c-bedc-0c0b88be651c.html>
<http://www.tz.de/muenchen/stadt/au-haidhausen-ort43334/rosenheimer-strasse-radweg-kommt-4685449.html>
<http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/autos-muessen-radlern-platz-machen-4685588.html>

⁴ <http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3168900.pdf>

Beispielrechnung gemäß Vorschlag

Breiten der einzelnen Straßenabschnitte von links nach rechts (vgl. Pressemitteilung oder SZ-Grafik):

- 1,95m Fußweg (fehlen 0,05m zum Haus links, sowie 0,5m zum Parkplatz rechts)
- 2,00m Parkplatz (zu schmal für Transporter)
- 0,50m Sicherheitsstreifen (einschließlich Trennstreifen)
- 1,50m Radfahrstreifen (einschließlich VZ295 von 0,25m)
- 2,85m Fahrbahn (zu schmal für Bus/LKW)
- 2,85m Fahrbahn (zu schmal für Bus/LKW)
- 0,20m Breitstrich als Leitlinie
- 2,85m Fahrbahn (zu schmal für Bus/LKW)
- 2,85m Fahrbahn (zu schmal für Bus/LKW)
- 1,50m Radfahrstreifen (einschließlich VZ295 von 0,25m)
- 0,50m Sicherheitsstreifen (einschließlich Trennstreifen)
- 2,00m Parkplatz (zu schmal für Transporter)
- 1,80m Fußweg (fehlen 0,20m zum Haus rechts, sowie 0,5m zum Parkplatz links)

23,35m SUMME

Analyse

Fahrspuren

Die Fahrbahnen sind derzeit jeweils 3m breit, was für eine rechte Fahrspur mit Bussen und sonstigem Schwerlastverkehr schon relativ wenig ist. Bei einer geplanten Breite von 2,85m werden pro Fahrtrichtung 0,30m weggenommen.

Die maximale erlaubte Breite von Kfz beträgt 2,55m; Kühltransporte 2,6m - jeweils *ohne* Spiegel. Omnibusse haben eine Breite von 2,55m, auch jeweils ohne Spiegel. Entsprechendes trifft für LKW zu. Für die großen LKW-/Bus-Spiegel ist von wenigstens 15cm pro Seite auszugehen, die diese über die Ladefläche/Transportbox hinaus abstehen.

Im Extremfall und bei sauberer Fahrweise eines Busses/LKWs würden die neuen Spuren in der Breite somit voll ausgenutzt. Zum Radfahrstreifen wäre keinerlei Sicherheitsabstand. Es ist jedoch davon auszugehen, dass regelmäßig die Spiegel über den Breitstrich zum Radfahrstreifen ragen, zumal die derzeitige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h beibehalten werden soll.

Selbst ein größerer PKW mit 2m Breite zzgl. Spiegel könnte den geforderten Sicherheitsabstand (s.u.) zum Radfahrer nicht einhalten.

Überholen/Vorbeifahren

Gemäß StVO §5, Abs. 4, Satz 2 muss "beim *Überholen* ein ausreichender Sicherheitsabstand [...], insbesondere zu [...] Rad Fahrenden eingehalten werden". Die Rechtsprechung⁵ hierzu verlangt regelmäßig, d.h. wenn kein schlechtes Wetter herrscht, die Fahrbahn nicht schlecht ist, die Überholgeschwindigkeit nicht hoch ist und der Eingeholte keine Anzeichen für unsichere Fahrweise zeigt, **einen Sicherheitsabstand von mindestens 1,5m bis 2m**. Siehe hierzu auch die gängige Literatur zum Verkehrsrecht⁶.

Da es sich bei einem Radfahrstreifen nicht um einen Teil der Fahrbahn handelt, wird jedoch nicht überholt, sondern vorbeigefahren. Fürs *Vorbeifahren* von Kfz an Radfahrern gilt es nach StVO §1, Abs. 2 sich "so zu

⁵ BGH, AZ: VI ZR 147/59 vom 30.06.1959 (VersR 1959, 947);
OLG Hamm, AZ: 9 U 66/92 vom 10.11.1992;
OLG Saarbrücken, AZ: 3 U 141/79 vom 21.03.1980;
KG (Berlin), AZ: 12 U 1548/86 vom 14.05.1987; AZ: 12 U 9590/00 vom 12.09.2002

⁶ Hentschel/König, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl, StVO §5, Rz 55

verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird". Die Spurstabilität von Fahrrädern, die Sogwirkung von Fahrzeugen, insbesondere von LKWs, Seitenwinde, Schlaglöcher sowie plötzliche auf dem Radweg auftauchende Hindernisse wie Türen oder Personen welche zu einer Seitwärtsbewegung führen, lassen – wie beim Überholen – nur den Schluss zu, dass auch beim Vorbeifahren von Kfz an Radfahrern *derselbe* Sicherheitsabstand von regelmäßig 1,5m bis 2,0m eingehalten werden muss.

Ein bloßer farblicher Trennstreifen auf der Fahrbahn kann den notwendigen Sicherheitsabstand nicht ersetzen. Die notwendigen Sicherheitsräume müssen daher bereits bei der baulichen Gestaltung vorgesehen werden. Unter keinen Umständen dürfen Verhältnisse geschaffen werden, welche die Einhaltung von Sicherheitsabstand grundsätzlich unmöglich machen.

Radfahrstreifen

Die geplante Breite des Radfahrstreifens von 1,5m ist *einschließlich* der Breite des Breitstriches VZ295 von 0,25m zu sehen (vgl. Beispielrechnung).

Gemäß VwV-StVO⁷ §2 Rn. 19 soll die Breite eines Radfahrstreifens einschließlich der Breite des Breitstriches VZ295 mindestens 1,50m und möglichst 1,85m betragen. Gemäß Rn. 10 **ist bei starkem Kraftverkehr ein breiter Radfahrstreifen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum erforderlich**. Ein Schutzstreifen⁸ wäre nach Rn. 11 und 12 nicht zulässig.

Die ERA2010⁹ schreibt ein Regelmaß von 1,85m einschließlich Markierung vor. VwV-StVO §2 Rn. 13 weist für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen auf die ERA in der jeweils gültigen Fassung hin. Insbesondere bei wesentlichen Änderungen wie einer derartigen Neuprofilierung des Straßenquerschnitts ist die Anwendung und Einhaltung der ERA-Vorgaben zu beachten.

Gemäß RAST06¹⁰ ist eine Breite von 1,6m zuzüglich 0,25m für den Breitstrich erforderlich, bei hohem Verkehrsaufkommen oder Schwerlastverkehr mindestens 1,85m zuzüglich 0,25cm. Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren empfiehlt die Anwendung dieser Richtlinie¹¹.

Um nicht mit unvermittelt sich öffnenden Türen zu kollidieren, müssen Radfahrer im Grundsatz einen Sicherheitsabstand von 1,0m (eine "Türbreite") zu parkenden Kfz einhalten.

Bei Nichteinhaltung dieses Sicherheitsabstandes ist im Kollisionsfall trotz der gesteigerten Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers beim Türöffnen gemäß §14 StVO von einer Mitschuld des Radfahrers auszugehen. Insbesondere da in "Ladezonen" mit regelmäßigem Ein- und Aussteigen gerechnet werden muss.

Hielte ein Radfahrer zu einem Lieferfahrzeug einen Sicherheitsabstand von 1,0m ein, so würde bei einer Lenkerbreite von 60-70cm seine linke Hand bereits deutlich in die Fahrbahn hineinragen.

Das KG Berlin¹² spricht bei einer 'Lücken'breite (hier Radstreifenbreite) von 1,5m sogar von einem "hindurchzwängen" und dass ein Sicherheitsabstand von jeweils 45cm in der Regel nicht genügt.

Zum Vergleich: Der östliche Radfahrstreifen in der Seidlstraße ist bei ähnlichem Kraftverkehrsaufkommen mit einer Breite von 1,75m zzgl. 0,50m Sicherheitsstreifen zum Parkstreifen und 0,25m Breitstrich insgesamt deutlich breiter. Auch der Radstreifen an der Theresienhöhe und am Bavariaring ist bei deutlich geringerem Kraftverkehrsaufkommen mit 1,95m bis 2,00m einschließlich Breitstrich und Rinnstein breiter. In beiden Fällen ist die Fahrbahn 3,4m breit.

⁷ http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwwbund_26012001_S3236420014.htm (Verwaltungsvorschrift zur StVO)

⁸ Abweichend vom offiziellen Antrag ist unter <http://spd-rathausmuenchen.de/antraege/?id=253096> von einem Schutzstreifen die Rede.

⁹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA2010), FGSV-Verlag

¹⁰ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006 (RASt06), FGSV-Verlag

¹¹ https://www.stmi.bayern.de/assets/stmi/vum/strasse/planung/iid9_einfuehrung_rast_20110209.pdf

¹² KG (Berlin), AZ: 12 U 216/09 vom 20.09.2010

Sicherheitsstreifen

Zwischen Radfahrstreifen und den Park-/Ladezonen ist begrüßenswerterweise ein Sicherheitsstreifen vorgesehen. Mit einer Breite von 0,50m ist er allerdings zu schmal, insbesondere in Kombination mit zu schmalen Radfahrstreifen und zu schmalen Parkplätzen.

Park-/Ladezonen

Die geplanten „Park-/Ladezonen“ im neuen „Fußgängerbereich“ sind mit 2m Breite ebenfalls zu schmal für Lieferfahrzeuge. Die etwa von Paketzustellern eingesetzten Kleintransporter haben eine Breite einschließlich Spiegel von knapp 2,5m. Folglich würden entweder der Sicherheitsstreifen zum Radfahrstreifen von 0,50m ganz oder aber der Fußweg teilweise zugeparkt¹³. Insbesondere offene Türen würden deutlich in den Radfahrstreifen hineinragen. Der von Radfahrern einzuhaltende Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz könnte dort nicht eingehalten werden.

Fußwege

Die Fußwege sind mit einer geplanten Breite von 1,80m ebenso absolutes Mindestmaß und es fehlen jegliche Sicherheitsabstände zum Gebäude von 0,2m sowie 0,5m zu Längsparkern [RASt06, 6.1.6.1, vgl. 4.7].

Weiter ist damit zu rechnen, dass die Parkzonen regelmäßig nicht eingehalten werden. Auf dem Fußweg abgestellte Fahrräder, Mülltonnen oder Auslagen von Geschäften verschmälern den Fußweg zusätzlich. Auch ist zu beachten, dass Kinder unter acht Jahren auf dem Fußweg radeln müssen.

Gemäß VwV-StVO §2 Rn. 9 "dürfen benutzungspflichtige Radwege nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen". Nach Rn. 8 ist ein Radfahrstreifen ein benutzungspflichtiger Radweg und darf somit dort nicht angeordnet werden.

Ergebnis

In Summe handelt es sich um eine rechtswidrige Kombination von Mindestbreiten unter **Missachtung sämtlicher vorgeschriebener Sicherheitsabstände**. Statt Sicherheit für Radfahrer werden eine echte **Gefährdung** und **Scheinsicherheit** geschaffen. Unter Beachtung der Sicherheitsvorschriften und der gängigen Rechtsprechung können nicht alle vier Fahrspuren, beide Parkstreifen und Fußwege erhalten bleiben und gleichzeitig Radfahrstreifen erschaffen werden. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des (Kraft-)Verkehrs vor (VwV-StVO §39ff Rn. 5). Das sollte eine Selbstverständlichkeit sein!

Von einem Kompromiss zu Lasten aller kann nicht die Rede sein. Pro Fahrtrichtung werden 30cm(!) der Fahrbahn dem Radfahrstreifen zugeteilt. Die restlichen 1,20m gehen zu Lasten der Fußgänger. Bereiche für Kraftfahrzeuge nehmen immer noch über 16m und damit 71% der Straßenbreite ein, während für Radfahrer lediglich 3m (13%) und für Fußgänger lediglich knapp 4m (16%) übrig blieben. Von Bereitschaft den Verkehrsraum gerecht aufzuteilen ist nichts zu erkennen.

Der ADFC-München lehnt diesen Vorschlag daher vollumfänglich ab und fordert weiterhin die Radstreifenvariante des renommierten Planungsbüro Kaulen mit Wegfall jeweils eines Fahrstreifens zwischen den Kreuzungen und Beibehaltung der notwendigen Abbiegespuren an den Kreuzungen. Die Berechnungen des Ingenieurbüro Vössing zeigen, dass die Kapazität der Rosenheimer Straße dabei ausreichend erhalten bleibt.

¹³ Vgl. Grafik im SZ-Artikel; Selbst dort passt der Transporter nicht auf den Parkplatz!