



Die sichere ADFC Kreuzung

So sieht eine sichere
Kreuzung für
Radfahrende aus.

Wann? 06.-10.09.2021

Wo? Platz vor dem deutschen Museum
Verkehrszentrum.
Am Bavariapark 5, 80339 München.



Foto: Coen van de Broek | Grafik: Raphael Obertrössl

Von der Stadt München
gefördertes Projekt des
ADFC Bayern im Rahmen
des städtischen
Mobilitätskongresses zur
IAA Mobility 2021



Foto: Radentscheid München

DIE SICHERE ADFC-KREUZUNG

EIN BEISPIEL AUS MÜNCHEN

Eine typische mehrspurige vierarmige Kreuzung ist die Kreuzung Ludwigstraße/Oskar-von-Miller-Ring/Von-der-Tann-Straße. Erst kürzlich geriet hier ein Fußgänger unter einen Bus und starb an den Folgen seiner schweren Verletzungen.

Hier soll künftig der Altstadtradelring in den Radschnellweg nach Garching/Schleißheim münden. Deshalb plant die Landeshauptstadt München aktuell diese Kreuzung um. Gegen die erste Umplanung ❶ hat der Radentscheid München protestiert - auch weil die Umbaupläne zum Teil Radwegbreiten von weiterhin nur 1,60 m vorsahen und vor allem die Leistungsfähigkeit der Kreuzung für den KFZ-Verkehr als Grundlage genommen wurde. Daraufhin hat die Stadtverwaltung eine überarbeitete Planung vorgelegt. ❷

ERSTE UMLANUNG DER STADT MÜNCHEN

Dieser Entwurf stellt die erste Umplanung der Stadt München für die Kreuzung Ludwigstraße/Von-der-Tann-Straße dar. Diese Umplanung stellt für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende keine ausreichende Verbesserung der aktuellen Situation her. Der Radverkehr wird im Kreuzungsbereich weiterhin ungeschützt auf zu schmalen Radwegen geführt. Zu-Fuß-Gehende müssen bei Grün lange Wege zurücklegen.

ZWEITER VORSCHLAG DER STADT MÜNCHEN

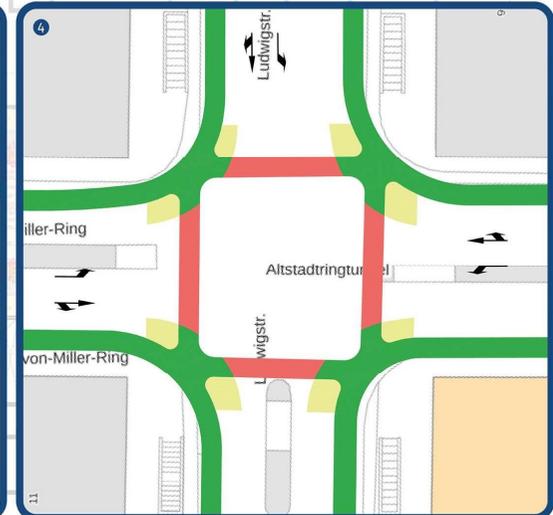
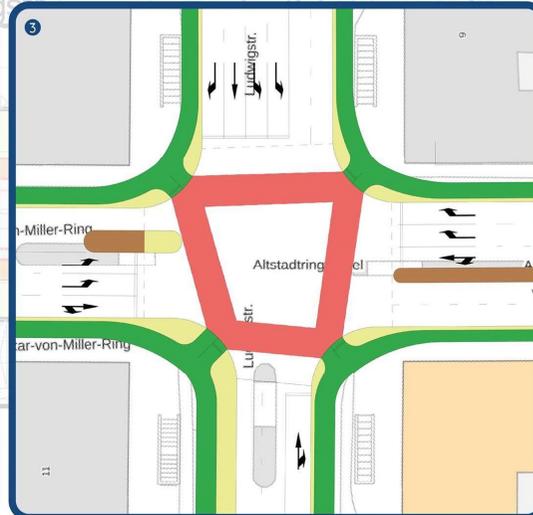
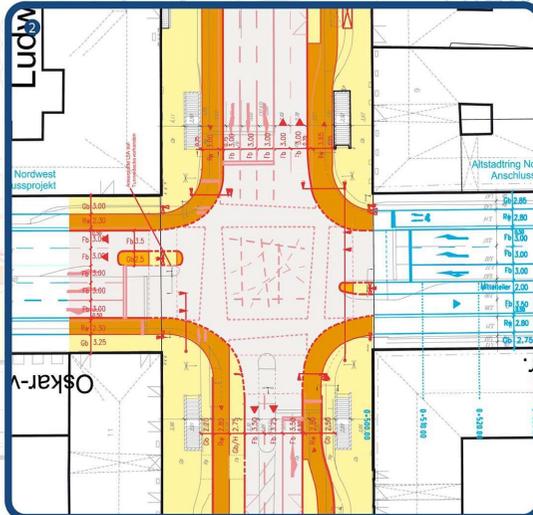
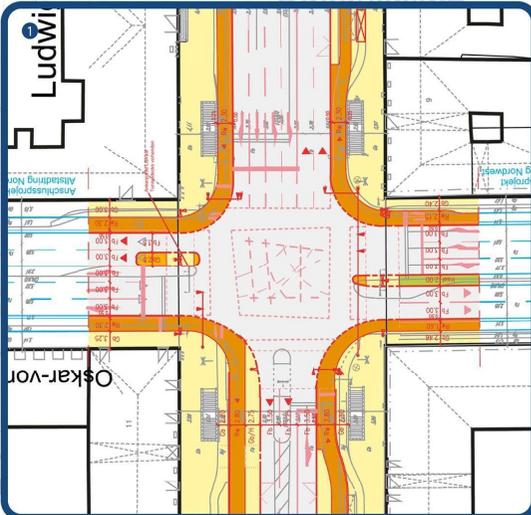
Dieser Vorschlag der Stadt München gibt dem Fuß- und Radverkehr etwas mehr Platz als die ursprüngliche Kreuzung und die erste Umplanung. Allerdings sind die Radfahrenden im Kreuzungsbereich noch immer ungeschützt und der Gefahr von Abbiegeunfällen ausgesetzt. Der Platz zum Warten auf Grün ist nicht ausreichend. Zu-Fuß-Gehende müssen bei Grün längere Wege zurücklegen, weil sie sowohl Kfz- als auch Radspuren zu queren haben.

KOMPROMISS FÜR RAD- UND FUSSVERKEHR

Dieser Kompromissvorschlag auf Basis internationaler Best-Practice-Lösungen hält dieselbe Anzahl Kfz-Spuren vor, wie der erste Umplanungsentwurf der Stadt München. Im Vergleich zu diesem sind Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende hier aber durch zusätzliche Sicherheitsbereiche (gelb) besser vor Abbiegeunfällen geschützt. Zudem werden dadurch ihre Wegstrecken im Kreuzungsbereich verkürzt und die Abbiegegeschwindigkeiten der Kfz gesenkt.

PRIORITÄT FÜR RAD- UND FUSSVERKEHR

Dieser Vorschlag setzt den zentralen Fokus auf Sicherheit für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende. Zusätzliche Flächen (hier gelb) schützen sie optimal und senken zudem die Geschwindigkeit der Kfz beim Abbiegevorgang. Die Anzahl der Kfz-Spuren wird dafür reduziert. Dieses Design von Goudappel B.V. baut auf internationalen Best-Practices auf. Der Fuß- und Radverkehr kann an allen Seiten der Kreuzung die Straße queren. Die Furten sind farblich deutlich markiert.



Quelle: Auszug aus: Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München Beschlussvorlage Nr.: 20-26 / V 02721 Radschnellweg Münchner Norden, Anlage 4



Quelle: Auszug aus: Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München, Beschlussvorlage Nr.: 20-26 / V 02721 Radschnellweg Münchner Norden, Anlage 4B

Quelle: Goudappel B.V.

Quelle: Goudappel B.V.

DIE SICHERE ADFC-KREUZUNG

UNSER PROJEKT ZUM 1. MÜNCHNER MOBILITÄTSKONGRESS

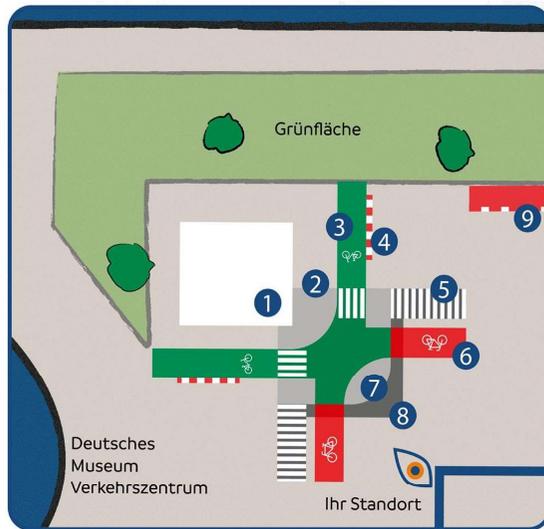
Im Januar beschloss der Münchner Stadtrat, dass der 1. Münchner Mobilitätskongress bürgerschaftlichen Organisationen und Bürger*innen eine Plattform bieten soll, um innovative Ideen und Konzepte für nachhaltige Mobilität und Stadtgestaltung zu präsentieren.

DER ALLGEMEINE DEUTSCHE FAHRRAD-CLUB (ADFC) HAT SICH BEMÜHT und angeboten entlang des eigentlich angekündigten „Boulevard Sonnenstraße“ ein noch fehlendes Stück des Altstadttradrings als geschützten Radweg aufzubauen und eine der dortigen Kreuzungen so umzugestalten, dass sie für den Rad- und Fußverkehr sicher wird. Hierfür hatten einige Bauelemente-Hersteller für den Straßenverkehr zugelassene Trennelemente zugesagt.

Der „Boulevard Sonnenstraße“ kam nicht zustande und der geschützte Radweg wurde als „nicht innovativ“ abgelehnt, obwohl es in München noch keinen geschützten Radweg gibt. Lediglich der Kreuzungsbau bekam einen Zuschlag, wurde aber leider nur als Modell auf dem Platz vor dem Verkehrszentrum genehmigt, nicht an einer bestehenden Kreuzung.

WARUM SIND UNSERE KREUZUNGEN GEFÄHRLICH?

Insgesamt ist die Zahl der Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr in den letzten Jahren gesunken. Das liegt u.a. an immer besseren Sicherheitssystemen in Kraftfahrzeugen. Zudem werden die Fahrzeugmodelle immer größer und schwerer. Diese zusätzliche Technik und Knautschzone schützt die Fahrzeuginsassen. Die Kehrseite der Medaille: Für Radfahrende und Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, sieht es genau andersrum aus: Die Unfallstatistik belegt, dass die Zahl der Radunfälle und der getöteten Radfahrenden in den letzten Jahren stark zugenommen hat und aktuell auf Rekordniveau stagniert: Jeder 7. Verkehrstote in Deutschland war mit dem Fahrrad unterwegs. In 75% aller Unfälle saß die/die Unfallgegner*in am Steuer eines KFZ und trug zu 80% die Hauptschuld. Statistisch stirbt so täglich mindestens ein Radfahrer oder eine Radfahrerin auf Deutschlands Straßen. Allein in Bayern waren es in den letzten 3 Jahren jeweils über 75 Personen, die beim Radfahren getötet wurden. Für den Fußverkehr sieht es sehr ähnlich aus.



- 1 **HAUSECKE** Die weißen Zelte stehen für eine Hausecke, um den räumlichen Eindruck zu verstärken.
- 2 **GEHMEG** In ausweichender Breite
- 3 **GESCHÜTZTER FAHRRADWEG** In Grün: Der Radweg verläuft neben dem Fußgängerweg mit ausreichend Warte- und Abstellflächen.
- 4 **PROTEKTIONSELEMENT** Hindert Autofahrer daran, auf den Radweg zu gelangen.
- 5 **ZEBRASTREIFEN** Vom Radweg getrennter Überweg für den Fußverkehr
- 6 **RADWEG** In Rot für die Querung der Fahrbahn. Die Gefahrenbereiche sind durch die Farbgebung gut zu erkennen.
- 7 **ERHÖHTE LINSE** Hindert KFZ-Fahrer, bei der Kurvenfahrt versehentlich auf den Radweg zu gelangen.
- 8 **FAHRAHN KFZ**
- 9 **PROTECTED BIKE LANE**

Der ADFC ließ eine typische Münchner Kreuzung, an der es bereits schwere Unfälle gegeben hatte, von Experten des niederländischen Planungsbüro Goudappel untersuchen und Pläne für eine verkehrssichere Umgestaltung erstellen. Diese Pläne und Erläuterungen finden Sie auf den folgenden Bauzaunbanern. Das Ergebnis sollte im Maßstab 1:1 als befahrbares Modell aufgebaut werden.

Doch es folgten zahlreiche neue unerwartete Genehmigungshürden, z.B. durfte wegen des speziellen Bodenbelags weder Kreidefarbe noch Klebeband verwendet werden. Eine Realisierung mit Lichttechnik, Teppichen oder Trennelementen war nicht realisierbar und ein bedrucktes Bodenbanner im Maßstab 1:1 war zu teuer und es wurde zudem befürchtet, es sei bei Nässeutschig. Alles was letztlich noch genehmigungsfähig und finanzierbar war, ist nun ein modellhaftes Kreuzungs-Viertel, das bei Nässe einzurollen ist.

FÜR MEHR INFOS AUF UNSERER WEBSITE: QR-CODE BITTE EINSCHANNEN.



DIE MEISTEN DER SCHWEREN BIS TÖDLICHEN UNFÄLLE PASSIEREN IM KREUZUNGSBEREICH, z.B. die gefürchteten Rechtsabbegegnungen, bei denen Menschen unter die Räder von Bussen oder LKWs geraten, weil beide gleichzeitig grün bekommen, die LKW- oder Bus-Fahrer*innen aber nicht den gesamten Bereich neben ihrem Fahrzeug überblicken können. Problematisch ist auch das Parken im Kreuzungsbereich. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat erhoben, dass bereits jeder 5. Unfall mit Sichtbehinderungen durch geparkte Fahrzeuge zusammenhängt.

FAZIT: Fast alle Kreuzungen könnten – und müssen unserer Meinung nach - deutlich sicherer geplant und gestaltet werden. Das Optimum wäre eine getrennte Infrastruktur bei dem der Radverkehr über oder unter der KFZ-Ebene geführt wird. Das wird aber aus Platzmangel meist nicht möglich sein und es wird immer auch gemeinsam genutzte Kreuzungen geben. Grundvoraussetzung für eine sichere Kreuzung ist, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden sehen können. Um gefährliches Parken zu verhindern, kann der Kreuzungsbereich zum Beispiel durch eine vorgezogene Bordsteinkante (Linse) und ggf. Poller freigehalten werden.

Der so geschaffene Bereich bietet Platz für an den Ampeln wartenden Rad- und Fußverkehr. Außerdem reduziert eine solche Gehwegvorstreckung die Abbiegegeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge und ermöglicht den Fahrenden am Steuer einen besseren Blick auf Radfahrer und Fußgänger. Vorgezogene Aufstellflächen an Ampeln haben denselben Effekt (zudem muss dann niemand in KFZ-Abgasen warten). Querungssinnseln erhöhen die Sicherheit bei knappen Grünphasen. Im Idealfall bekommt der Rad- und Fußverkehr zudem nicht gleichzeitig und zumindest etwas früher und länger grün als der KFZ-Verkehr. Aktuell ist es leider umgekehrt, weil die Verkehrsplaner weniger auf die Sicherheit, sondern mehr auf die „Leistungsfähigkeit“ des KFZ-Verkehrs achten.

WIR DANKEN FÜR DIE...
UMSETZUNG:

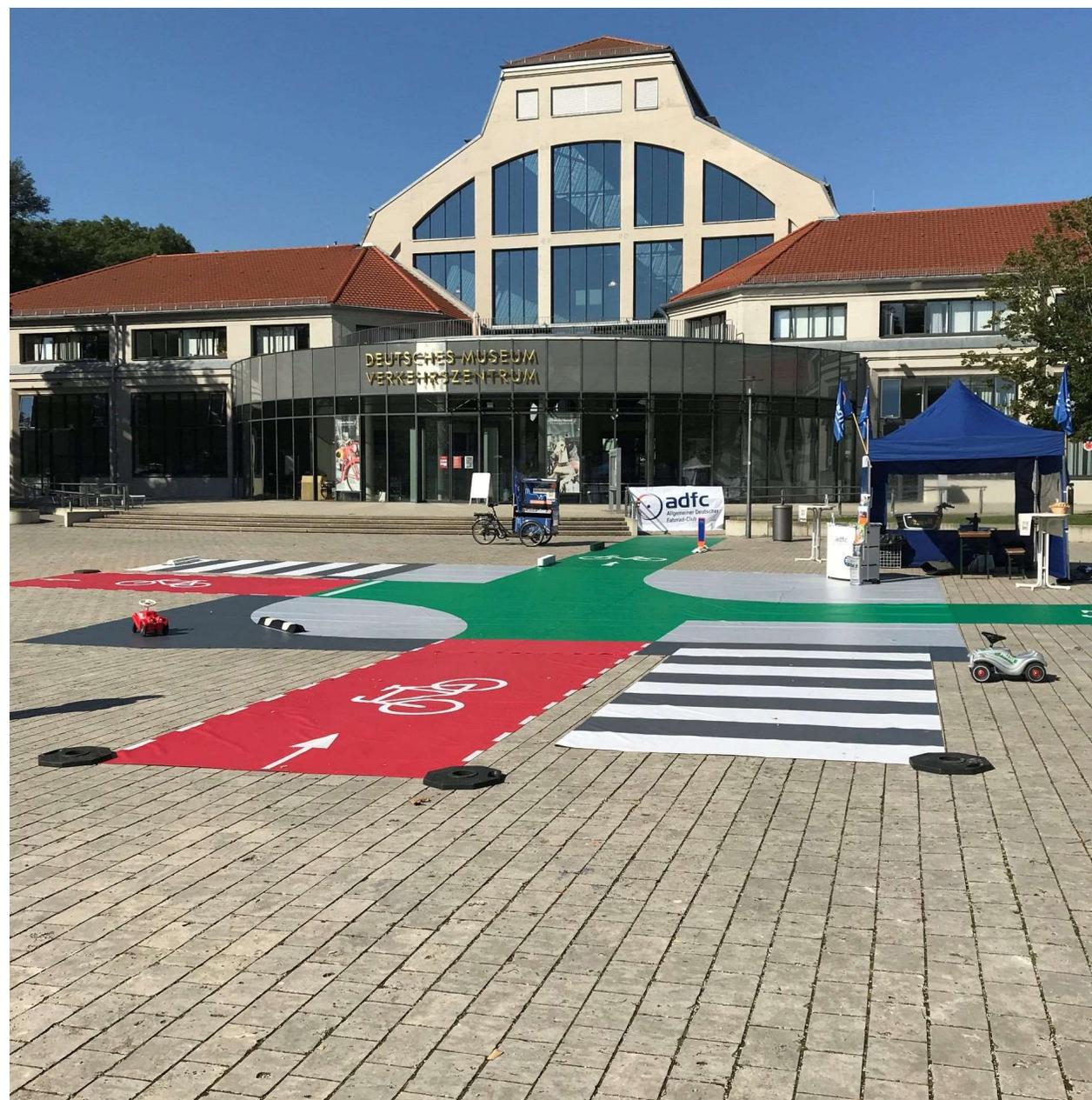


UNTERSTÜTZUNG:



FÖRDERMITTEL:





Die sichere ADFC-Kreuzung

31.08.2021

Am 27. Januar 2021 hat der Münchner Stadtrat beschlossen, dass während der Münchner IAA Mobility ein Mobilitätskongress stattfinden soll, der bürgerschaftlichen Organisationen und Bürger*innen eine Plattform bietet,...



...um der Öffentlichkeit innovative Ideen und Konzepte für nachhaltige Mobilität und Stadtgestaltung zu präsentieren. Hierfür konnten Projektideen eingereicht werden, die mit maximal 25.000 € bezuschusst werden.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat sich auf diese Ausschreibung beworben und angeboten, entlang des eigentlich angekündigten „Boulevard Sonnenstraße“ ein noch fehlendes Stück des Altstadtradrings als geschützten Radweg

Medien zum Artikel

[↓ Begleitprogramm_Sichere_ADFC_Kreuzung.pdf \(.pdf, 199 KB\)](#)

[↓ InnoRAD Factsheet Kreuzungen \(.pdf, 947 KB\)](#)

[↓ ADFC-Bewerbung Mobilitätskongress \(.pdf, 4 MB\)](#)

[↓ Ablehnungsbescheid ADFC-Bewerbung \(.pdf, 9 MB\)](#)

[Fotos zum Artikel](#)