

Der Münchner Radentscheid

Gebattelstraße

Grundzüge der Planung

Als Teil der Radentscheid-Maßnahme Gebattelstraße wird als vorgezogene kostengünstige Maßnahme im Bereich des Gebattelberges bergauf (statt der bisherigen bloßen Markierung) zukünftig ein baulicher Radweg mit einer Breite von 2,30 m eingerichtet. Dieser Radweg auf Fahrbahnniveau erhält zum Kfz-Verkehr hin einen 80 cm breiten Sicherheitstrennstreifen in Form von zirka 8 cm hohen Betonklebeborden, die ein Überfahren oder widerrechtliches Parken auf dem Radweg verhindern.

Bergab wird der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr geführt, da sich hier die Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen und Rad aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h und des Gefälles angleichen. Die angrenzenden Parkbuchten werden mit Ausnahme von sechs Parkplätzen aufgelöst, um die Gefahr von Dooring-Unfällen bergab zu verringern.

Die nun beschlossene Planung hat damit das Ziel, vor einer möglichen (späteren) umfassenden baulichen Neugestaltung, möglichst kurzfristig und kostengünstig die Situation für den Radverkehr am Gebattelberg bereits teilweise zu verbessern. Der jetzige Eingriff wird folglich so gestaltet, dass eine unkomplizierte, bauliche Erweiterung und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur zu einem späteren Zeitpunkt weiterhin möglich bleibt.

Der Gehweg bleibt in seiner derzeitigen Breite von fast durchgehend drei Metern unverändert. Die Sichtbarkeit querender Fußgänger*innen auf der Strecke wird für den motorisierten Verkehr und den Radverkehr bergab wesentlich verbessert.

Im Rahmen der Auer Dult wird wie bisher dreimal jährlich ein Teil des Mischparkbereichs in der Zeppelinstraße zu einem Anwohnerparkbereich umgewandelt, um den Parkdruck auszugleichen, der durch mit der Dult entfallende Parkplätze und Händler, die mit Ausnahmegenehmigung im Umfeld im Mischparkbereich parken dürfen, entsteht. Für den fließenden Kfz-Verkehr ergeben sich mit weiterhin einer Fahrspur pro Richtung keine wesentlichen Änderungen, sodass auch für den Busverkehr, der diese Fahrspuren benutzt, keine negative Auswirkungen erwartet werden. Die Belange des Brandschutzes wurden bei der Planung selbstverständlich wie immer berücksichtigt.

Es besteht die Möglichkeit, bei Bedarf an der Ecke Gebattelstraße / Am Herrgottseck zusätzlich Fahrradabstellmöglichkeiten zu ergänzen. Bei entsprechendem Bedarf kann außerdem auf der Südseite der Gebattelstraße zwischen der Brücke Hochstraße und Regerstraße die Anordnung einer Lieferzone geprüft werden.

Steckbrief

Straße	Gebattelstraße
Anzahl Fahrstreifen	eine je Fahrtrichtung
Verkehrsstärke Kfz/24h	zirka 11.000/24 Stunden - abnehmende Tendenz
Verkehrsstärke Rad	zirka 3.000/ 24 Stunden - steigende Tendenz
Streckenlänge in km	0,3 km
Radverkehrsinfrastruktur Bestand	stadtauswärts (bergauf) Schutzstreifen, stadteinwärts (bergab) keine Radverkehrsanlagen

Bemerkung

Buslinienverkehr (keine Haltestellen im Bereich der Maßnahmen)