

**Temporäre Zulassung des Radverkehrs  
in der Münchner Fußgängerzone**

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03783**

Anlage  
Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.02.2016 (SB)**  
Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag der Referentin**

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit zwar stadtbezirksbegrenzt ist, aber kein Entscheidungsfall gemäß dem Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse für den Bereich des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vorliegt.

**1. Anlass**

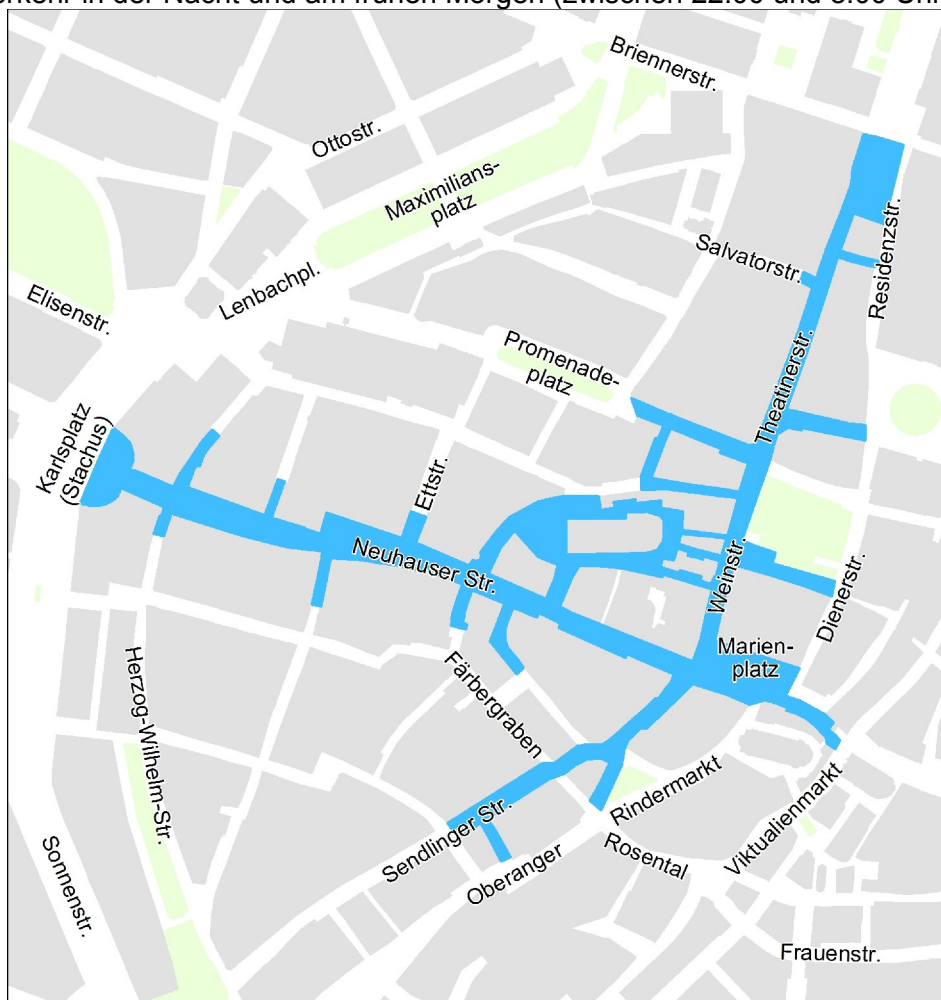
Laut Verkehrsentwicklungsplan vom 15.03.2006, dem Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr vom 03.07.2002 und dem Grundsatzbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 20.05.2009 „Radverkehr in München“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 01793) ist es Ziel der städtischen Verkehrsplanung, die öffentlichen Verkehrsmittel sowie den Fuß- und Radverkehr so zu fördern, dass ein möglichst großer Teil des innerstädtischen Verkehrs mit den Verkehrsmitteln des „Umweltverbundes“ zurückgelegt und so die verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der Flächenverbrauch minimiert werden können.

Eine attraktive Radverkehrsführung vermeidet unter anderem Umwege. In diesem Sinne wurden beispielsweise viele Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet. Auch die Möglichkeit, die Fußgängerzone in der Innenstadt befahren zu können, würde eine zusätzliche Verbindung darstellen, die je nach Quelle bzw. Ziel die zurückzulegende Wegstrecke verringert.

Gleichzeitig zählt aber gerade die Fußgängerzone Neuhauser Straße und Kaufingerstraße zu den am stärksten frequentierten Fußgängerzonen der Welt. Vielfach besuchen Münchnerinnen und Münchner und Gäste kulturelle Veranstaltungen oder die Gastronomie, genießen das Flair der historischen Silhouette. Dies ist im Sinne einer lebendigen und attraktiven Innenstadt und auch der sozialen Sicherheit sehr erwünscht.

Daher darf eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr die Aufenthaltsqualität in den Fußgängerbereichen in keinerlei Weise beeinträchtigen. Die Wahrung des Interesses der Fußgängerinnen und Fußgänger auf ungestörten Aufenthalt hat höchste Priorität und darf nicht gefährdet werden. Bei der Entscheidung, den Radverkehr zu bestimmten Zeiten in den Fußgängerbereichen zuzulassen, muss daher zwischen den Vorteilen, die die zusätzlichen Verbindungen für den Radverkehr bringen und dem Interesse der Fußgängerinnen und Fußgänger auf ungestörten Aufenthalt sorgsam abgewogen werden.

Daraus resultierte entsprechend dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung „Radverkehr in der Fußgängerzone“ vom 26.09.2012 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09286) die probeweise Freigabe der Fußgängerzone (vgl. Abbildung 1) für den Radverkehr in der Nacht und am frühen Morgen (zwischen 22:00 und 8:00 Uhr).



© Landeshauptstadt München - Kommunalreferat - Vermessungsamt, Stand: 2014

**Abbildung 1:** Übersicht über die temporären Freigabebereiche für den Radverkehr

Die Freigabe erfolgte am 03.04.2014. Gemäß § 41 Abs. 1 StVO und der Anlage 2 Nr. 21 und 18 der StVO darf in Fußgängerbereichen jeglicher Fahrverkehr, der gesondert zugelassen wird, nur Schrittgeschwindigkeit fahren. Dies gilt für den Radverkehr ebenso wie für den Lieferverkehr auch in der Münchener Fußgängerzone. Die neue Regelung erkennt man an dem Zusatzschild "Radfahrer frei".

Die Ausführung und Betreuung des Modellvorhabens lag beim Kreisverwaltungsreferat; dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist laut Zuständigkeitsverteilung im vorgenannten Beschluss die Organisation der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit sowie die Evaluierung zugewiesen.

## **2. Allgemeine Zielsetzung**

Für die integrierte Förderung der Nahmobilität ist die gegenseitige Rücksichtnahme im Sinne eines guten Miteinanders zwischen Fuß- und Radverkehr eine Grundvoraussetzung. Dieses Miteinander funktioniert dann gut, wenn ausreichend Platz vorhanden ist und auf den betroffenen Flächen keinem Verkehrsmittel ein Vorrang suggeriert wird. Es gilt klar zu kommunizieren, dass der Radverkehr bei den Fußgängerinnen und Fußgängern "zu Gast" ist und sich entsprechend in der Fahrgeschwindigkeit und dem Verhalten anpassen muss.

Im Rahmen der Evaluierung der einjährigen Testphase sollten einerseits eingehende Erkenntnisse hinsichtlich Verkehrsverhalten und gegenseitiger Rücksichtnahme sowie Einhaltung und Akzeptanz der Freigabezeiten gewonnen werden. Darüber hinaus erhoffte sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung konkrete Informationen darüber, wie und ob das zusätzliche Angebot an freigegebenen Flächen genutzt und wie mit dem Richtwert "Schrittgeschwindigkeit" umgegangen wird. Sehr bewusst setzte man hier auch an den nicht sofort sichtbaren, objektiv messbaren „Konfliktbereichen“ an, indem man zusätzlich auf die qualitative Ebene hinsichtlich Aufenthaltsqualität fokussierte.

## **3. Öffentlichkeitsarbeit**

Die Freigabe wurde durch eine Pressekonferenz eingeleitet. Um die neue Regelung während der temporären Freigabe bekannt zu machen und für Sinn und Hintergründe des Vorhabens zu sensibilisieren, wurde die Öffentlichkeit über Faltblätter und mit Hilfe von zwei Infostelen in den ersten vier Wochen der Testphase an fünf Standorten informiert.

Um für mehr Miteinander und Höflichkeit zu werben, startete parallel zu dem Verkehrsversuch die Aktion "Bitte sucht Danke" der Initiative Radlhauptstadt München. Mit den einfachen Gesten "Bitte" und "Danke" soll auf plakative, aber eindringliche Art und Weise eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme unterstützt werden.

Während der gesamten Probephase wurden durch Polizei und kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) an alle Interessierten Flyer zur temporären Zulassung des Radverkehrs in der Münchner Fußgängerzone verteilt.

#### 4. Erhebungen

Die einjährige Testphase wurde durch eine qualitative und quantitative Evaluierung begleitet, um Hinweise und Daten zu erhalten, ob und inwieweit die Radfahrenden durch die Öffnung der Fußgängerzone profitieren, wie stark der Radverkehr in der Fußgängerzone vertreten ist, ob sich die Fußgängerinnen und Fußgänger nach wie vor ungestört, entspannt und sicher in den Freigabebereichen bewegen können, ob es durch die temporäre Öffnung der Fußgängerzone zu „Nachzieheffekten“ in den zeitlichen Übergangsbereichen kommt und schließlich ob und inwiefern ein gutes Miteinander von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden während der Freigabezeiten möglich ist.

Um ein möglichst umfassendes Bild über das Miteinander von Rad- und Fußverkehr während der Freigabezeiten zu erhalten, wurde ein breites Spektrum an unterschiedlichen Methoden gewählt. Neben manuellen und automatischen Erhebungen waren Befragungen der Nutzenden der Fußgängerzone fester Bestandteil der qualitativen Evaluierung. Begleitend dazu wurde nachts und in den frühen Morgenstunden die Entwicklung des Radverkehrs beobachtet und dokumentiert, ob und welche Konfliktpotenziale bestehen und inwiefern sich eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen Rad- und Fußverkehr einstellt. Eine präzise Definition der Konfliktkategorien wurde dem zu Grunde gelegt (vgl. Tabelle 1).

**Tabelle 1:** Konfliktbeobachtung Radverkehr

Konfliktstufe	Beschreibung	Merkmal
<b>Stufe 0:</b> Normalverhalten	Ohne Reaktion der Fahrer würde eine Kollision erfolgen. Es steht aber ausreichend Zeit und Reaktion zur Verfügung. Sichere Begegnung. Angemessenes Tempo.	Begegnungsfälle mit maximal leichtem Abbremsen und / oder Ausweichen. Es besteht Anhalte- und Absteigebereitschaft.
<b>Stufe 1:</b> Kontrollierte Reaktionen	Die Beteiligten müssen unmittelbar reagieren, um eine Kollision zu vermeiden. Kontrollierte Begegnung. Leichte gegenseitige Beeinflussung.	Kontrolliertes Abbremsen und / oder Ausweichen. Beinahekollision ist gut durch vorausschauendes Verhalten und leichtes Abbremsen zu lösen. Eventuell leichte Beeinflussung und / oder Richtungswechsel.
<b>Stufe 2:</b> Plötzliche Reaktionen	Mindestens ein Beteiligter verhält sich nicht regelgerecht. Klingeln. Unangemessen hohe Geschwindigkeit.	Deutliches und plötzliches Abbremsen und / oder Ausweichen. Andere Verkehrsteilnehmer durch Klingeln in Bedrängnis bringen. Unangemessen hohe Geschwindigkeit. Es entstehen Schreckreaktion, Belästigungsgefühl, Ängste, Unsicherheitsempfinden.

<b>Stufe 3:</b> Notmanöver	Mindestens ein Beteiligter verhält sich nicht regelgerecht. Eventuell treten Folgekonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern auf. Beinahunfall.	Heftiges Abbremsen und / oder ruckartiges Ausweichen unmittelbar vor einer Kollision („Notbremsung“). Kritisches Manöver: Bremsen, Beschleunigen, Ausweichen oder die Kombination aus den genannten Manövern. Um eine Kollision zu vermeiden, müssen Fahr- oder Gehrichtung durch rasche Geschwindigkeitsveränderung oder durch raschen Richtungswechsel geändert werden.
<b>Stufe 4:</b> Physischer Zusammenstoß	Zusammenstoß, Kollision zwischen zwei oder mehreren Verkehrsteilnehmern.	Erfolgloses Ausweichmanöver / erfolgloser Richtungswechsel. Massive Regelverletzung.

Bei der Auswahl der Erhebungsstellen wurde bewusst darauf geachtet, die Zählungen und insbesondere die Konfliktbeobachtungen an möglichst schmalen (teilweise durch Baustellen eingegengten) Stellen durchzuführen, da Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern vornehmlich und mit großer Wahrscheinlichkeit gehäuft an Engstellen auftreten.

Als Erhebungsstellen wurden die folgenden drei Standorte ausgewählt:

- Sendlinger Straße, südlich Färbergraben
- Neuhauser Straße, östlich Ettstraße
- Theatinerstraße, südlich Salvatorstraße

Als Erhebungstage wurden jeweils Normalwerkstage und Samstag ausgewählt, die Erhebungszeit war an allen Tagen von 06:00 - 10:00 Uhr (im November / Dezember von 07:00 - 10:00 Uhr) und von 20:00 - 23:00 Uhr. Damit wurden sowohl die für den Radverkehr freigegebenen Zeiträume als auch die Übergangszeiten nach bzw. vor den Freigabezeiten erfasst. In den reinen Nachtstunden von 23:00 - 6:00 Uhr kann aufgrund der Erfahrungen durch die automatischen Zählungen davon ausgegangen werden, dass die Anzahl der zu Fuß Gehenden und Radfahrerinnen und Radfahrern so gering ist, dass es zu keinen Konflikten kommt.

Der Zeitraum für die manuellen Erhebungen wurde möglichst vielschichtig gewählt, um jahreszeitlich bedingte Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten ausgleichen zu können. Die Erhebungen erfolgten im Juli und im Oktober 2014 bei jeweils sonnigem und trockenem Wetter sowie Ende November bzw. Anfang Dezember während des Christkindlmarkts bei trockenem, aber relativ kaltem Wetter. Als Erhebungstage wurden auch hier jeweils Normalwerkstage und Samstag gewählt, analog zur Konfliktbeobachtung waren die Erhebungszeiten an allen Tagen 06:00 - 10:00 Uhr (im November / Dezember 07:00 - 10:00 Uhr) und 20:00 - 23:00 Uhr.

Effekte anderer Prozesse oder externe Störfaktoren wie beispielsweise Veranstaltungen wie die „Nacht der Museen“ und der „Christkindlmarkt“ sind bei der Auswertung der gewonnenen Daten berücksichtigt worden.

In Ergänzung zu den manuellen Erhebungen wurden an den folgenden drei Querschnitten

- Sendlinger Straße, südlich Färbergraben
- Neuhauser Straße, östlich Ettstraße
- Theatinerstraße, südlich Salvatorstraße

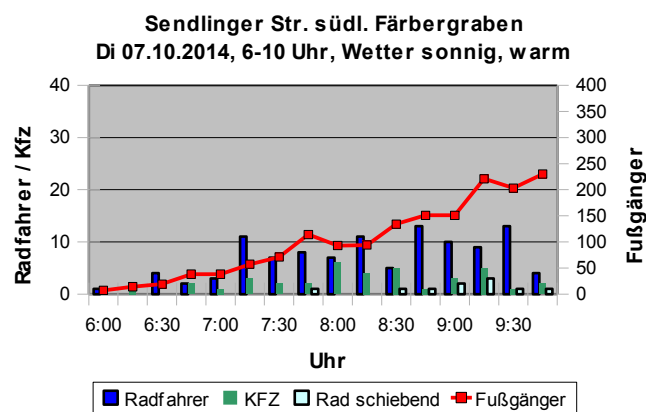
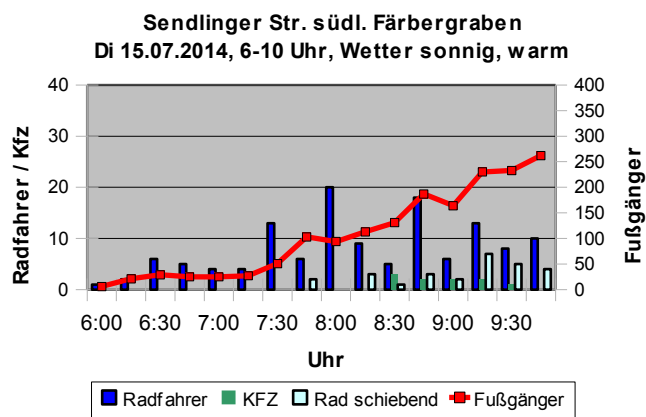
mittels Seitenradar automatische Zählungen mit der Dauer von zwei Wochen durchgeführt. Sie dienten der zusätzlichen Erfassung der Fahrradfahrenden insbesondere in den Nachtstunden (jeweils unterschieden nach ihren Fahrtrichtungen).

Polizei und kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) wurden überdies gebeten, während des Probebetriebs die Entwicklung des Radverkehrs nachts und in den frühen Morgenstunden zu beobachten und mögliche Konfliktpotenziale zu dokumentieren. Diese Erfahrungen und Einschätzung von Polizei und KVÜ flossen ebenfalls in die weiteren Überlegungen zur dauerhaften Freigabe der Fußgängerzone mit ein.

## 5. Ergebnis der Untersuchungen

### 5.1 Manuelle und automatische Zählungen

Seit der Freigabe nutzen die Radfahrenden nun verstärkt die Fußgängerzone als Ost-West-Verbindung zwischen Marienplatz und Stachus. Zuvor durchquerten sie auf den nicht direkten Parallelverbindungen Herzogspitalstraße, Maxburgstraße oder Pacellistraße die Altstadt. Die Zählungen zeigen, dass die Zahl der Radfahrenden während der Erhebungszeiten im Vergleich zu den zu Fuß Gehenden relativ gering ist (vgl. dazu exemplarisch Abb. 2; Hinweis: Maßstäblichkeit beachten: 1 Rad/ Kfz entspricht 10 Fußgängern).



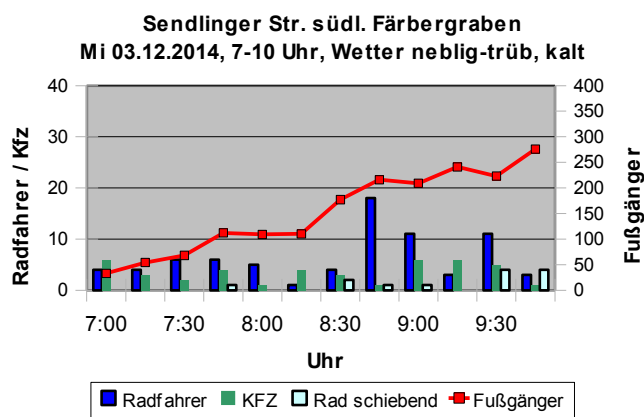


Abbildung 2: Übersicht über die Anzahl der Radfahrenden/ Kfz und Fußgängerinnen und Fußgänger, Juli - Dezember, 06:00 (07:00) - 10:00 Uhr, Normalwerktag, Sendlinger Straße

Die Fußgängerzone gehört derzeit nicht zu den Hauptachsen des Radverkehrs. Insbesondere in Nord-Süd-Richtung steht mit der Achse Oberanger-Marienplatz-Residenzstraße eine attraktive Verbindung parallel zur Fußgängerzone zur Verfügung, so dass sowohl die Sendlinger Straße als auch die Theatinerstraße eher vom Quell- und Zielverkehr dieser Straßen benutzt werden.

Die offizielle Freigabezeit für den Radverkehr lässt sich aus den Zählraten nicht erkennen. Sowohl am Morgen als auch am Abend sind in den Übergangszeiten zwischen 8:00 - 10:00 Uhr und 20:00 - 22:00 Uhr mehr Radfahrende unterwegs als in den offiziellen Freigabezeiten vor 8:00 bzw. nach 22:00 Uhr. Dabei besteht ein direkter Zusammenhang zur Fußgängerdichte. Vor 9:00 Uhr ist die Zahl der zu Fuß Gehenden gering. Es gibt stets ausreichend Raum für ein gefahrloses Nebeneinander von Fuß- und Radverkehr. Ausnahmefälle bilden hier durch Lieferverkehr oder Baustellen stark verengte nutzbare Straßenbreiten. Mit ansteigender Passantenzahl zur Ladenöffnungszeit (in der Regel ab 9:30 Uhr / 10:00 Uhr) geht die Zahl der Radfahrenden konstant zurück bzw. steigt die Zahl derjenigen, die absteigen und ihr Rad schieben. In den Abendstunden ergibt sich ein ähnliches Bild. In der etwa halbstündlichen Spitzenzeit des Fußgängerverkehrs nach Ladenschluss um ca. 20:00 Uhr fahren nur wenige Radfahrerinnen und Radfahrer, danach steigt die Zahl der Radfahrenden erneut an (vgl. dazu exemplarisch Abb. 3, Neuhauser Str.). Ab spätestens 21:00 Uhr ist normalerweise wieder genügend Raum für beide Verkehrsarten vorhanden. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass die Radfahrenden ein sicheres Gespür für ihre Bewegungsräume haben. Dies zeigt sich auch durch ihre hohe Bereitschaft, ihr Fahrverhalten entsprechend Situation und Machbarkeit anzupassen.

Kfz-Verkehr findet in den Abendstunden so gut wie keiner statt. Daher erscheinen in den folgenden Grafiken hierzu keine Balken.

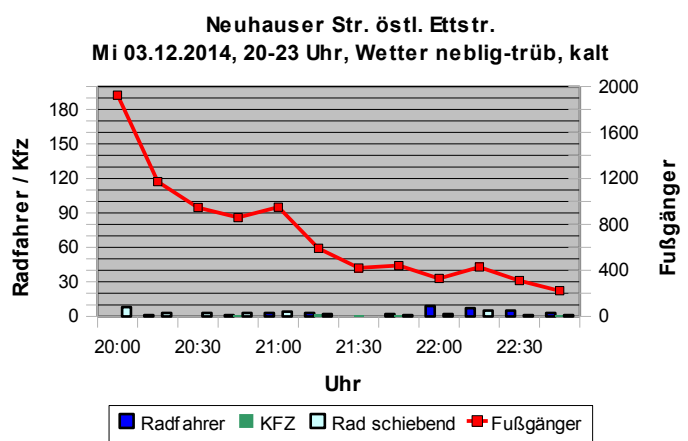
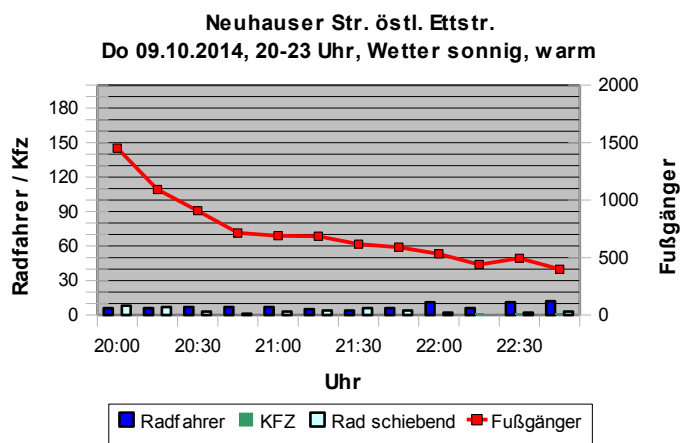
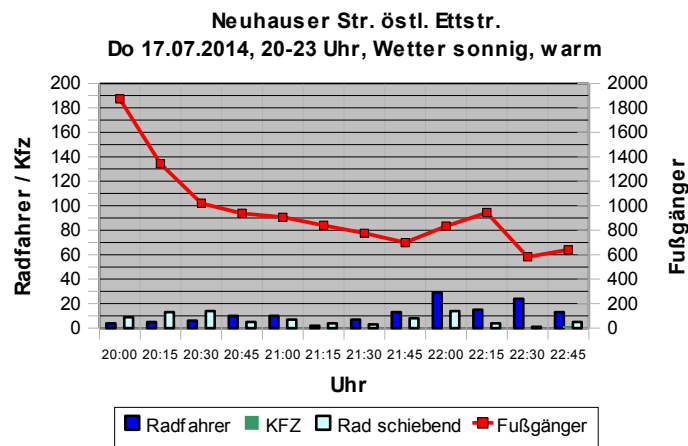


Abbildung 3: Übersicht über die Anzahl der Radfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgänger, Juli - Dezember, 20:00 - 23:00 Uhr, Normalwerktag, Neuhauser Straße



Bemerkenswert ist, dass die Zahl der Kraftfahrzeuge (im Wesentlichen Lieferverkehr) insbesondere an Werktagen am Vormittag in der Neuhauser Straße und Theatinerstraße die Anzahl der Radfahrenden weit übersteigt (vgl. dazu exemplarisch Abb. 4, Theatinerstr.).

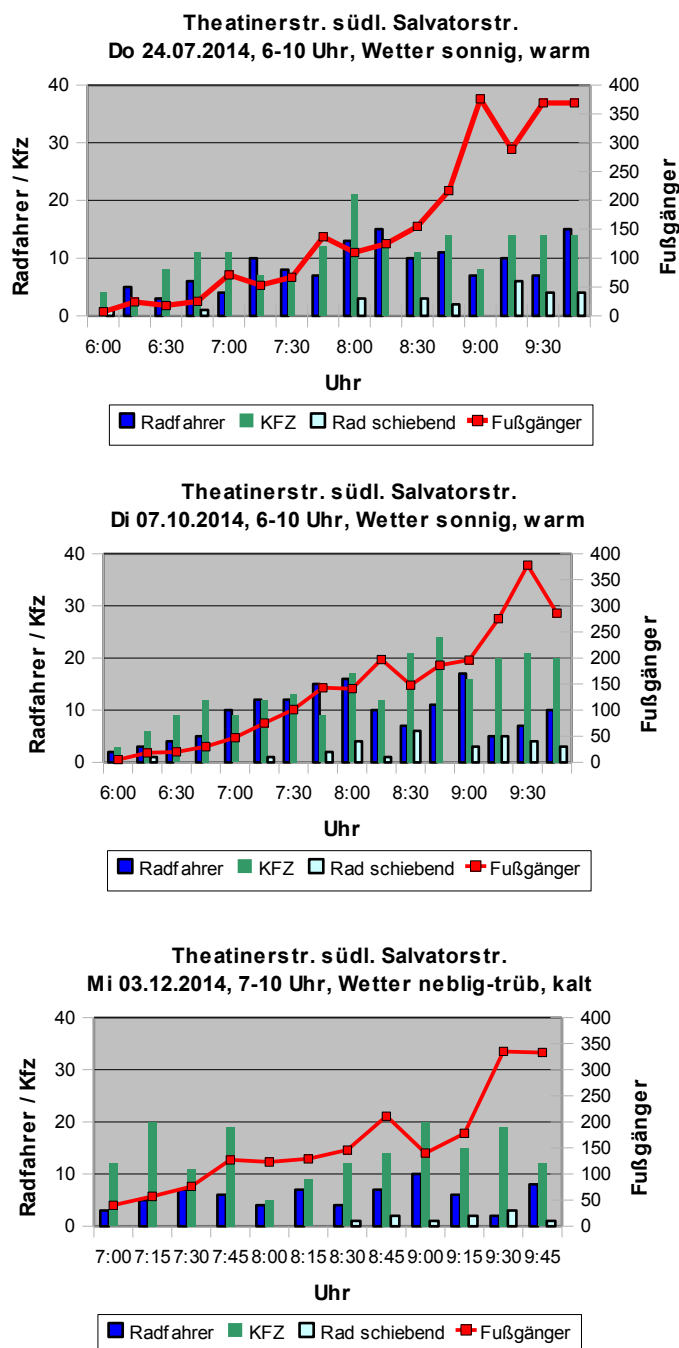


Abbildung 4: Übersicht über die Anzahl der Radfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgänger, Juli - Dezember, 06:00 (07:00) - 10:00 Uhr, Normalweritag, Theatinerstraße

Der Lieferverkehr ist in den betroffenen Bereichen bis 10:15 Uhr erlaubt. Der kurze Fußgängerzonenbereich der Sendlinger Straße ist ein Sonderfall und wird nur sehr wenig durch den Lieferverkehr frequentiert. Bei den Zählungen im Winter während des Christkindmarkts ergibt sich am Morgen bis 10:00 Uhr kein anderes Bild als im Sommer respektive Herbst. In diesen Zeitfenstern ist die Anzahl der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden tendenziell eher geringer, weswegen das Konfliktpotenzial bis etwa 9:00 Uhr / 9:30 Uhr sehr niedrig ist. Am Abend nach Ladenschluss werden durch Christkindmarkt und Weihnachtseinkäufe vor allem am Samstag in der Neuhauser Straße sehr hohe Passantenfrequenzen erreicht, die deutlich über den Sommer- und Herbstwerten liegen. Anders als in der warmen Jahreszeit ist diese Spitze aber relativ kurz, nach Schließung der „Verkaufsbuden“ um 21:00 Uhr sind im Vergleich zum Sommer nur noch wenige Menschen zu Fuß unterwegs. Auf die Theatinerstraße und Sendlinger Straße wirkt sich der Christkindmarkt kaum aus, die Passantenzahlen sind abends niedriger als in der warmen Jahreszeit. Deutlich wird im Winter, dass während der Fußgängerspitze zwischen 20:00 und 21:00 Uhr kaum Radlerinnen und Radler in der Neuhauser Straße unterwegs sind. Aufgrund des hohen Passantenaufkommens steigt das Gros der Radfahrenden ab und schiebt das Rad.

## 5.2 Befragungen

Die Befragungen zeigen, dass die Fußgängerzone überwiegend für die folgenden Routen im Durchgangsverkehr benutzt wird:

- Ost-West, z. B. Haidhausen - Neuhausen
- West-Nord, z. B. Laim - Universitätsviertel
- Süd-Nordwest, z. B. Sendling - Maxvorstadt

Für den Nord-Süd-Durchgangsverkehr spielt die Freigabe der Fußgängerzone keine Rolle, da hier mit der Achse Residenzstraße-Oberanger eine attraktivere Verbindung durch die Altstadt zur Verfügung steht.

Nach eigener Aussage können die meisten Radfahrenden die Vor-Ort-Situation gut einschätzen und verweisen darauf, dass die Fußgängerdichte außerhalb der Ladenöffnungszeiten eher gering ist. Bei der gewünschten Ausweitung der Freigabezeit am Vormittag wird häufig auf die Freigabe für den Kfz-Lieferverkehr bis 10:15 Uhr verwiesen und mit Unverständnis auf die Sperre für den Radverkehr ab 8:00 Uhr reagiert.

Als „neuralgische Stellen“ werden insbesondere die Zu- und Ausfahrten der Fußgängerzone zum allgemeinen Straßennetz genannt (Marienplatz, Stachus, Odeonsplatz, Max-Joseph-Platz), die für Radfahrende teilweise schwierig befahrbar sind. Als weitere „Schwachstellen“ erscheinen die Querungen der Fußgängerzone durch von Kfz bzw. Trambahn befahrenen Straßen wie beispielsweise die Perusastraße, Fürstenfelder Straße und der Färbergraben (vgl. Abb. 5).

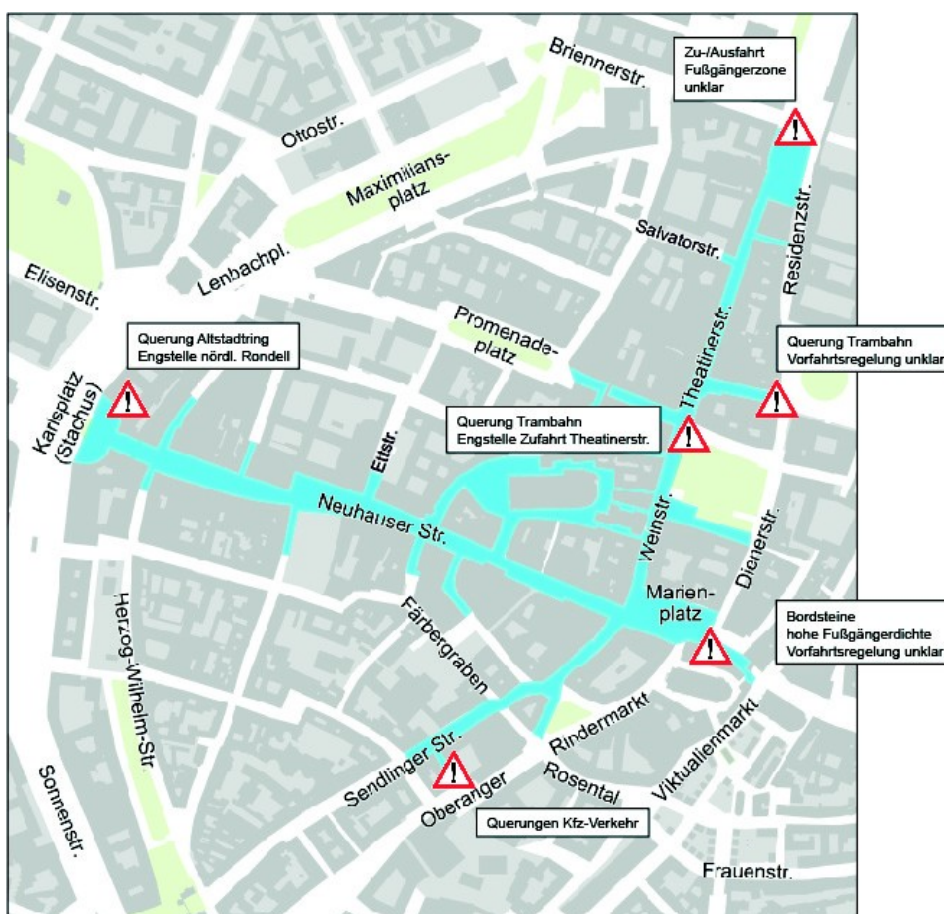


Abbildung 5: Übersicht über die „neuralgischen Punkte“ für den Radverkehr aus Sicht der Befragten

Die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr wird von den Radfahrenden in großer Mehrzahl (ca. 85 % der Befragten) begrüßt. Die Mehrzahl der Radfahrerinnen und Radfahrer würde sich überdies eine ungefähre Anpassung der Freigabezeiten an die Ladenöffnungszeiten, d.h. morgendliche Freigabe bis 9:00 Uhr oder 10:00 Uhr und in den Abendstunden ab etwa 20:00 Uhr respektive 21:00 Uhr wünschen (ca. 55 % der Befragten).

Insbesondere für die West-Ost-Querung der Altstadt stellt die Freigabe eine Erleichterung für die Radfahrerinnen und Radfahrer dar, da keine parallele attraktive Verbindung zur Verfügung steht.

Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern werden von den Radfahrenden überwiegend verneint. Wie die Zählungen gezeigt haben, fahren viele Radfahrerinnen und Radfahrer auch nach bzw. vor den eigentlichen Freigabezeiten (nach 8:00 Uhr bzw. vor 22:00 Uhr) durch die Fußgängerzone. Dies hat nur sehr bedingt mit Unkenntnis der Regelung zu tun (ca. 70 % der Radfahrenden sind bestens über ihre Rechte und Pflichten informiert), sondern erfolgt vor allem im morgendlichen Berufsverkehr ganz bewusst. Das Gros der Radfahrenden vertritt die Meinung, dass in den Übergangszeiten noch genügend Raum für ein gutes und konfliktfreies Miteinander mit den Fußgängerinnen und Fußgängern vorhanden ist. Darüber hinaus argumentieren die Radfahrerinnen und Radfahrer, dass das Ziel ihrer Fahrt über andere Wegstrecken nur mühevoll erreichbar ist.

Auch von den befragten zu Fuß Gehenden wird die Öffnung der Fußgängerzone mit großer Mehrheit begrüßt (ca. 80 % der Befragten), das Miteinander wird als weitgehend konfliktfrei und gut empfunden. Konflikte entstehen nach Aussage der Fußgängerinnen und Fußgänger lediglich durch einzelne rücksichtslose Radfahrende, wobei hier weit öfter auf den durch diese temporäre Freigabe nicht berührten Straßenzug Residenzstraße - Dienerstraße verwiesen wird. In den betroffenen Freigabebereichen werden weit weniger häufig Probleme gesehen oder erlebt. Rund ein Drittel der Fußgängerinnen und Fußgänger kann sich sogar vorstellen, die Freigabezeiten am Morgen und Abend um eine oder zwei Stunden zu verlängern.

### 5.3 Konfliktbeobachtungen

Schwerere Konflikte (vgl. Tabelle 1) entstehen in der Regel häufig durch abrupte Richtungsänderungen von Fußgängerinnen und Fußgängern, die unvermittelt quer zur vorherrschenden Fahrt-/Laufrichtung gehen oder aus Hauseingängen respektive Passagen kommend die Straße überqueren. Von hinten kommende Radfahrerinnen und Radfahrer werden dadurch überrascht und zum Bremsen gezwungen. Bei der Einschätzung der Konfliktrate ist jedoch unbedingt zu beachten, dass sich die beobachteten Konflikte überwiegend auf Zeiten konzentrieren, in denen das Radfahren aktuell verboten ist. Erfahrungen zeigen, dass sich generell eine kleine Anzahl von Radfahrenden durch keinerlei Regelungen im Verkehrsverhalten beeinflussen lässt. Damit einhergehend kann davon ausgegangen werden, dass eine Aufhebung der Freigabe für den Radverkehr die Zahl dieser Art der Konflikte wahrscheinlich nicht nennenswert verringern würde. Aus den Befragungen ist zudem ersichtlich, dass viele Radfahrerinnen und Radfahrer im Ziel- und Quellverkehr zu ihren Arbeitsplätzen oder aufgrund von Erledigungszielen in der Fußgängerzone unterwegs sind und bereits vor der offiziellen Freigabe im April 2014 in den Tagesrandzeiten das Fahrrad in der Fußgängerzone genutzt haben.

Die Konfliktbeobachtungen zeigen, dass an allen Tagen das Miteinander überwiegend sehr gut funktioniert. In der offiziellen Freigabezeit am Morgen sind Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgängern Ausnahmefälle, am Abend kommt es nach 22:00 Uhr zu einigen wenigen Konflikten vor allem dann, wenn Fußgängergruppen unterwegs sind und die Straßenbreite - nebeneinander gehend - einschränken. Häufigere Probleme gibt es in den Übergangszeiten zu den Ladenöffnungszeiten ab etwa 9:30 Uhr und zwischen 20:00 und 20:30 Uhr, wenn die Fußgängerdichte relativ hoch ist, einige Radfahrende die Situation aber noch als konfliktfrei einschätzen. Nicht systematische Beobachtungen außerhalb der vorgegebenen Erhebungszeiten zeigen, dass während der Ladenöffnungszeiten bei dann sehr dichtem Fußgängerverkehr so gut wie keine Radfahrenden die Fußgängerzone nutzen.

An sechs Erhebungstagen und jeweils drei Erhebungsstellen wurden insgesamt 2.506 Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt (Werktag 1.600, Samstag 906). Dabei kam es in 245 Fällen zu Konflikten (155 Werktag, 90 Samstag), dies entspricht in etwa einem Konflikt pro 10 Radfahrenden. Die meisten dieser Konflikte sind allerdings eher harmloser Natur. Meist wurde etwas zu schnell und im Slalom bei allerdings noch ausreichendem Seitenabstand um die zu Fuß Gehenden herumgefahren (Stufe 0). Bei nur ca. 2 % aller Begegnungsfälle (55 Konflikte) wurden Probleme schwererer Natur in Form von stark überhöhter Geschwindigkeit, Bedrängen und/oder „Erschrecken“ von Fußgängerinnen

und Fußgängern beobachtet. Es wurden vier Beinahekollisionen beobachtet, tatsächliche Kollisionen zwischen Radfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgängern kamen nicht vor. Konflikte entstehen zumeist nur, wenn zu Fuß Gehende und Radfahrerinnen und Radfahrer in derselben Richtung unterwegs sind. Im Begegnungsverkehr können sich die Beteiligten gut aufeinander einstellen.

## **6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

Die vielschichtigen Erhebungen zeigen, dass die Mehrheit der Radfahrerinnen und Radfahrer sehr angemessen, vorausschauend und situativ reagiert. Das heißt, sie richten sich nach der Fußgängerdichte, passen ihre Fahrgeschwindigkeit entsprechend der Situation an und sind bei sehr dichtem Fußverkehr auch bereit, vom Rad abzusteigen. Fälle, in denen Radfahrende ihr vermeintliches „Recht“ auf Durchfahrt durch Klingeln etc. erzwingen und die zu Fuß Gehenden zum Ausweichen zwingen, konnten kaum beobachtet werden.

Bislang hat die temporäre Freigabe noch nicht den Kern des eigentlichen Bedarfs getroffen, da in den derzeit gültigen Freigabezeiten kaum nennenswerter Radverkehr zu verzeichnen ist, der von dem zusätzlichen Angebot der Erreichbarkeit der Altstadt bzw. direkten Zielerreichung von Arbeitsplätzen profitieren könnte. Entgegen der eigentlichen Freigabezeiten weisen die Übergangsbereiche bis morgens mindestens 09:30 Uhr aufgrund des Berufsverkehrs den höchsten Bedarf an Durchquerbarkeit der Altstadt auf. Gleichzeitig sind in diesen Zeitfenstern sehr wenige Fußgängerinnen und Fußgänger unterwegs und das Konfliktpotenzial entsprechend gering.

Laut Polizei und kommunaler Verkehrsüberwachung (KVÜ) wurden keinerlei Beeinträchtigungen irgendeiner Art vermeldet.

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass die temporäre Freigabe der Fußgängerzone keinerlei Nachzieheffekte mit sich bringt. Diejenigen, die außerhalb der eigentlichen Freigabezeiten radeln, haben dies gemäß Befragungen bereits vorher getan. Erhöhte Wachsamkeit ist für den Radverkehr insbesondere in der Neuhauser Straße und Theatinerstraße an Werktagen in den frühen Morgenstunden bis 10:15 Uhr geboten, da hier die Zahl der Kraftfahrzeuge (im Wesentlichen Lieferverkehr) die Anzahl der Radfahrenden weit übersteigt. Aufgrund der fehlenden Vorfahrtsregelung im Kfz-Lieferverkehr und der unterschiedlichen, schwer zu vereinheitlichenden Liefer- und Ladezeiten empfahl das Polizeipräsidium vor der Testphase, den Radverkehr in der Fußgängerzone lediglich bis 8:00 Uhr freizugeben. Dies wird nach der Testphase nicht mehr aufrecht erhalten.

Während Baustellenzeiten und -situationen oder aufgrund von sonstigen externen Faktoren wie beispielsweise Kulturveranstaltungen oder Märkten kann die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr stellen- respektive phasenweise aufgehoben werden.

In der Abwägung aller Vor- und Nachteile empfiehlt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Zustimmung des Polizeipräsidiums und des Kreisverwaltungsreferates, die Fußgängerzone für den Radverkehr weiterhin freizugeben, da kein ernstzunehmendes Konfliktpotenzial zu erkennen ist und die Öffnung der Fußgängerzone gerade den Alltagsverkehr (Berufs- / Ausbildungswege) durch diese Schaffung von zusätzlichen Wegebeziehungen attraktiver macht. Speziell in den Morgenstunden sollte die Freigabe

über die bisherigen Zeiten hinaus bis 09:00 Uhr verlängert werden, da vor Ladenöffnung um 9:30 Uhr/

10:00 Uhr nur unwesentlich mehr Fußgängerinnen und Fußgänger unterwegs sind als vor 8:00 Uhr. Auch ist vielen Radfahrenden nur schwer zu vermitteln, dass Lieferfahrzeuge bis 10:15 Uhr die Fußgängerzone befahren dürfen, Radfahrerinnen und Radfahrer aber nur bis 8:00 Uhr. Gerade durch den zulässigen Lieferverkehr bis 10:15 Uhr ist die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr ohnehin eingeschränkt und wird durch eine Ausweitung der Freigabezeiten für den Radverkehr nicht zusätzlich beeinträchtigt. Zwischen 9:00 Uhr und 10:15 Uhr ist jedoch mit zunehmenden Konflikten zwischen Rad- und Lieferverkehr zu rechnen. Daher kann einer Ausweitung bis 10:00 Uhr nicht zugestimmt werden.

Die eindeutige Charakteristik des Berufsverkehrs in den Morgenstunden lässt zudem den Rückschluss zu, dass der Radverkehr auch nach der Öffnung der Fußgängerzone nicht exorbitant zunehmen und sich das Konfliktpotenzial weiterhin auf sehr geringem Niveau halten wird.

Die Regelung wird an die durch den Stadtratsbeschluss „Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr, Verkehrs- und Funktionskonzept“ aus der Vollversammlung vom 19.11.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04125) erweiterte Fußgängerzone am Marienplatz entsprechend angepasst.

Sollte zukünftig die Fußgängerzone in der Altstadt in Folge eines Stadtratsbeschlusses verlängert oder anderweitig verändert werden, werden die Freigabebereiche ebenfalls entsprechend angepasst werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird zusammen mit Polizei und der kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ) weiterhin regelmäßig die Entwicklung des Radverkehrs in den freigegebenen Bereichen beobachten und dokumentieren, ob und welche Konfliktpotenziale bestehen. Sollten wider Erwarten unerwünschte Entwicklungen auftreten, die dem eigentlichen Ziel der Wahrung des Interesses der Fußgängerinnen und Fußgänger auf ungestörten und sicheren Aufenthalt in den Fußgängerbereichen in irgendeiner Weise entgegenstehen, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung dies dem Stadtrat zur Kenntnis geben und die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr zur erneuten Diskussion stellen.

## **7. Weitere Schritte zur dauerhaften Umsetzung - Regelbetrieb**

Der Verkehrsversuch Radfahren in der Fußgängerzone zwischen 22 und 8 Uhr wurde basierend auf einer befristeten Verkehrsrechtlichen Anordnung durchgeführt. Der Verkehrsversuch konnte aufgrund der lediglich befristeten Erprobungsphase des weiteren auch entgegen der Satzung über die Sondernutzungen an Fußgängerbereichen in der Altstadt (Altstadt-Fußgängerbereiche-Satzung) durchgeführt werden. In § 2 Abs. 2 der Altstadt-Fußgängerbereiche-Satzung ist derzeit ausgeführt, dass lediglich in der Residenzstraße zwischen Max-Joseph-Platz und Odeonsplatz auf der abgesenkten Fläche der Radverkehr zugelassen ist.

Zur Überführung der Maßnahme aus dem Versuchsstatus in den Regelbetrieb ist die Altstadt-Fußgängerbereiche-Satzung anzupassen und in einem ergänzenden Schritt die Verkehrsrechtliche Anordnung auf den Zeitraum 22.00 Uhr bis 9.00 Uhr abzuändern und zu entfristen. Die Beschilderung an den Einfahrtbereichen in die Fußgängerzone ist auf

den neuen Zeitraum abzuändern.

Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die Altstadt-Fußgängerbereiche-Satzung im Rahmen einer Änderungssatzung dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen, die notwendige Verkehrsrechtliche Anordnung gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung zu erstellen und den Verkehrszeichenbetrieb des Baureferats abschließend mit der Änderung der Beschilderung zu beauftragen.

Bis zur Anpassung der Rahmenbedingungen, insbesondere der zeitaufwendigen Satzungsänderung, kann die aktuelle Regelung aus dem Verkehrsversuch beibehalten werden.

Das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat haben der Sitzungsvorlage zugestimmt. Das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat haben je einen Abdruck erhalten.

### **Beteiligung des Bezirksausschusses**

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 1 Altstadt - Lehel wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat der Vorlage zugestimmt.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 1 Altstadt - Lehel hat Abdruck der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt von der Evaluierung der versuchsweisen Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr zwischen 22:00 und 8:00 Uhr Kenntnis.
2. Die Abschnitte der Fußgängerzone zwischen Marienplatz und Stachus bzw. Odeonsplatz und Rindermarkt werden für den Radverkehr dauerhaft freigegeben. Die Freigabezeiten werden auf 22:00 Uhr - 09:00 Uhr ausgedehnt.
3. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, alle Maßnahmen zur Überführung des Probetriebes in den Dauerbetrieb in die Wege zu leiten und insbesondere die Altstadt-Fußgängerbereiche-Satzung dem Stadtrat zur Beschlussfassung über die notwendige Änderung vorzulegen.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**  
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.**  
Über den Stenographischen Sitzungsdienst  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3 zur weiteren Veranlassung.**

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium - HA II / BAG-Mitte
3. An den Bezirksausschuss 1 Altstadt - Lehel
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I, I/01 - BVK, I/11-2
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA III
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  
13. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I/3  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am .....

Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3