



An die ÖDP
Rathaus

Rosemarie Hingerl
Berufsmäßige Stadträtin
Leiterin des Baureferates

Datum
16.11.2018

Radwegsicherheit XII: Bauliches Absetzen von Radwegen auf der Fahrbahn

Antrag Nr. 14-20 / A 04077 der ÖDP
vom 15.05.2018, eingegangen am 15.05.2018

Az. D-HA II/V1 6316-30-0015

Sehr geehrte Frau Stadträtin Haider,
sehr geehrter Herr Stadtrat Ruff,

in Ihrem Antrag fordern Sie das Baureferat auf, dem Stadtrat verschiedene Varianten von abgesetzten Radwegen auf der Fahrbahn (light segregation) vorzustellen und in Pilotprojekten auf ihre Praktikabilität zu testen.

Dazu führen Sie aus, dass auf der Fahrbahn lediglich abmarkierte Radfahrstreifen insbesondere bei schwächeren Verkehrsteilnehmern Unsicherheit erzeugen und eine Trennung durch Lamellen oder Schwellen Autofahrenden die Radinfrastruktur verdeutlichen und das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden erhöhen würden. Baulich getrennt geführte Radwege seien zudem nicht immer möglich und außerdem teuer in der Herstellung. Sie verweisen dazu auf die Städte London und Mexiko Stadt, die diese Varianten bereits umgesetzt haben.

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, teilt das Baureferat Ihnen auf diesem Wege zu Ihrem Antrag Folgendes mit:

Die im Antrag geforderten, durch Trennelemente abgegrenzten Radfahrstreifen werden seit einigen Jahren in diversen Ländern in verschiedensten Ausführungsarten eingesetzt. Die in Deutschland geltenden einschlägigen Regelwerke erwähnen diese Art der Separation des Radverkehrs bislang nur für Sondersituationen wie z. B. im Zusammenhang mit Baustellenverkehrsführungen. Daher gibt es in Deutschland bisher keine Standards für die Gestaltung, Mindestbreiten und Anwendungsgebiete. Die Standards anderer Länder können aufgrund anderer rechtlicher Rahmenbedingungen nicht direkt übernommen werden. Die z. B. in Großbritannien mit „light segregation“ bezeichneten Ausführungen beziehen sich in der Regel auf einfache, eher provisorische Trennelemente verschiedenster Art, zumeist aus Kunststoff, Gummi oder in Form von Pollern oder Pflanztrögen, die in gewissen Abständen entlang der Radfahrstreifenbegrenzung montiert bzw. aufgestellt werden.

Pilotprojekte für solche Radstreifen werden aktuell insbesondere in Berlin bereits als zentraler Bestandteil des Berliner Mobilitätsgesetzes vorbereitet. Es ist zu erwarten, dass von dort, im Rahmen einer Evaluierung, zu obigen Punkten bereits in Kürze grundsätzliche Einschätzungen und Ergebnisse vorliegen.

Das Kreisverwaltungsreferat hat auf einen thematisch ähnlichen Antrag der Stadtratsfraktion Die Grünen-rosa liste vom 20.06.2018 „Modellprojekt geschützte Fahrradstreifen (protected bike-lines)“, Antrag Nr. 14-20 / A 04199, im Rahmen der beantragten Fristverlängerung angekündigt, die Thematik, nach Besetzung der im „Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München - Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017“ vom 21.02.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09964) u. a. explizit auch für die wissenschaftliche Begleitung/Evaluation von Verkehrsversuchen genehmigten Stellen, voraussichtlich 2019 aufzugreifen. Bis dahin werden auch erste Erfahrungen und Ergebnisse aus Berlin zu den dort erarbeiteten Ansätzen baulicher Trennungen erwartet, die mit berücksichtigt werden können. Die Thematik wird dann, unter Federführung des Kreisverwaltungsreferates, mit Einbindung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und des Baureferates, eingehend bearbeitet werden. Die Ergebnisse werden im Anschluss dem Stadtrat mit einem Entscheidungsvorschlag zum weiteren Vorgehen vorgestellt werden.

Wir bitten, von den Ausführungen Kenntnis zu nehmen und gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Rosemarie Hingerl
Berufsmäßige Stadträtin
Baureferentin der Landeshauptstadt München