

FILE	Sofort	CS
Direktorium		G.M.
04. MRZ. 2019		
<i>Müller</i>		
AK	7011 A G. A	4711
ZK	ZwV	R   Wv
		E   Vc

Landeshauptstadt  
München  
Kreisverwaltungsreferat

Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat  
Ruppertstr. 19, 80466 München

Hauptabteilung III Straßenverkehr  
Verkehrsmanagement  
Radverkehr und Öffentlicher Raum  
KVR-III/113

Über das  
Direktorium BAG Mitte  
An den  
Bezirksausschuss des 3. Stadtbezirks  
Maxvorstadt  
z.H. des Vorsitzenden Herrn Krimpmann

Ruppertstr. 19  
80466 München  
Telefon: 089 233-39978  
Telefax: 089 233-39977  
Dienstgebäude:  
Implerstr. 9

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
20.02.2019

### Untersuchung der Verkehrssituation in der Nymphenburger Straße

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05337 des BA 3 – Maxvorstadt vom 09.10.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Krimpmann,

zu Ihrem o.a. Antrag und den darin aufgeworfenen Fragen können wir Ihnen nach Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Polizeipräsidium München Folgendes mitteilen:

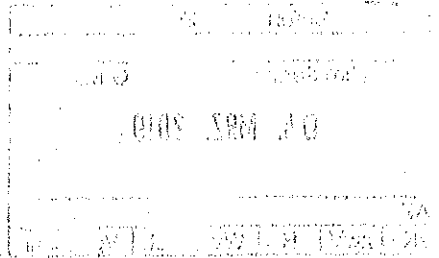
Frage: *Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren entwickelt bzgl. Gesamtverkehrsaufkommen, motorisiertem Individualverkehr (inkl. Lieferverkehr), Radverkehr (inklusive des Anteils an Lastenfahrrädern, Pedelecs und Rädern mit Anhängern am Gesamtfahrradverkehr), Passantenaufkommen?*

Stellungnahme des zuständigen Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

„Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die vorliegenden Verkehrserhebungen für den Kfz- und Radverkehr der letzten 25 Jahre gegenübergestellt. Daten zu den im Antrag genannten Untergruppen liegen nicht vor.“

Für den Kfz-Verkehr lässt sich in der Nymphenburger Straße westlich der Landshuter Allee beim Vergleich der Jahre 2016 und 1992 eine Verkehrsabnahme von ca. 18 % feststellen. Der Schwerverkehrsanteil ist in diesem Abschnitt etwa gleich geblieben. Östlich der Landshuter Allee hat sich der Kfz-Verkehr in der Nymphenburger Straße nicht wesentlich verändert und beträgt je nach Abschnitt zwischen ca. 15.000 und ca. 26.000 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil hat sich in diesem Abschnitt etwa halbiert. Für den Radverkehr lässt sich aus den vorliegenden Daten keine Entwicklung interpretieren.

U-Bahn: Linien U3, U6  
Haltestelle Poccistraße  
Bus: Linie 62  
Haltestelle Poccistraße  
Bus: Linie 132  
Haltestelle Senserstraße



Je nach Abschnitt und Jahreszeit wurden in der Nymphenburger Straße Radverkehrsstärken zwischen 300 und 3.000 Radfahrerinnen und Radfahrer in 8 Stunden gezählt. Der Tageswert ist entsprechend höher; ein Hochrechnungsverfahren hierfür liegt derzeit noch nicht vor.“

*Frage: Wie haben sich die Unfallzahlen in den letzten zehn Jahren entwickelt, insbesondere in Bezug auf den Rad- / Fußgängerverkehr: Gesamtzahlen, Zahlen der Verletzten, Unfallorte und Unfallursachen?*

Stellungnahme und Übersicht des zuständigen Polizeipräsidiums München:

*„Wie gewünscht übermitteln wir die Unfallzahlen der Nymphenburger Straße im Bereich zwischen Stiglmaierplatz und Landshuter Allee (siehe anliegende Tabelle). Die Unfallzahlen umfassen den Zeitraum 2013 bis November 2018. Eine Auswertung der letzten 10 Jahre ist nicht möglich, da die Verkehrsunfallzahlen im „VU-Verfahren Bayern“ lediglich 5 Jahre gespeichert werden.*

*Die häufigsten Unfallursachen:*

*Mit Beteiligung Radfahrer:*

- 1. Fehler beim Abbiegen nach rechts*
- 2. Fehler beim Abbiegen nach links*
- 3. Überholen trotz Gegenverkehr*

*Mit Beteiligung Fußgänger*

- 1. nicht auf den Fahrzeugverkehr geachtet*
- 2. Nichtbeachtung der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen.*
- 3. Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren*  
*Neben den Hauptunfallursachen konnte in einer Vielzahl der Fälle die Ursache nicht ermittelt werden (z.B. bei widersprüchlichen Angaben der Unfallbeteiligten).*

*Im Jahr 2016 kam es zu einer Häufung von Verkehrsunfällen zwischen dem Fahrzeug- u. Radverkehr. Radfahrer die von der Nymphenburger Straße kommend die Landshuter Allee überqueren wollten, kollidierten mit aus gleicher Richtung kommenden und nach rechts in die Landshuter Allee abbiegenden Fahrzeugführern. Eine Unfallhäufung gemäß den UK-Richtlinien lag nicht vor, so dass die Örtlichkeit nicht Gegenstand der Unfallkommission war.“*

## Übersicht:

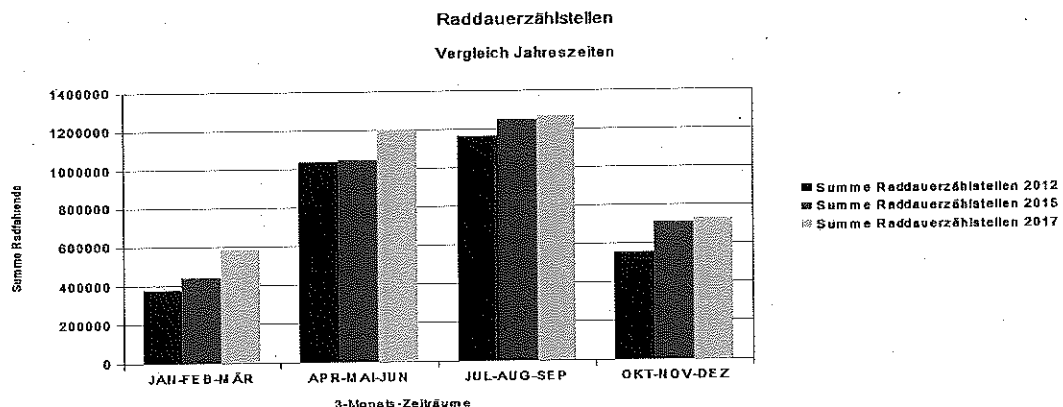
	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (Jan-Nov)
<b>Verkehrsunfälle gesamt</b>	<b>190</b>	<b>184</b>	<b>196</b>	<b>184</b>	<b>177</b>	<b>155</b>
- VU mit Personenschaden VU PS	40	42	45	42	46	30
Verletzte	45	51	46	61	60	35
davon schwer Verletzte	2	3	4	4	6	7
davon leicht Verletzte	43	48	42	57	54	28
Tote	0	0	1	1	0	0
<b>VU mit Beteiligung von Radfahrern</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>20</b>
Verletzte	28	30	30	32	33	21
Tote	0	0	0	0	0	0
<b>VU mit Beteiligung von Fußgängern</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>4</b>
Verletzte	10	10	5	7	8	5
Tote	0	0	1	0	0	0

Frage: Wie verteilt sich der Radverkehr über die Jahreszeiten?

Stellungnahme und Übersicht des zuständigen Referates für Stadtplanung und Bauordnung:

„Während noch vor einigen Jahren die erfassten Radfahrerinnen und Radfahrer während der Wintermonate an den sechs Raddauerzählstellen im Münchner Stadtgebiet etwa 1/3 der Radfahrenden im Sommer ausmachten, so hat sich dieser Wert in den letzten Jahren und mit dem allgemein steigenden Radverkehrsanteil am Modal Split weiter angepasst. Im letzten Jahr fuhr im Sommer etwa doppelt so viele Radfahrerinnen und Radfahrer über die Sensoren der Zählstellen wie im Vergleich zum Winter.“

## Übersicht:



Fragen:

*Wie wird die Sicherheit der Radfahrenden (speziell im Berufsverkehr) gewährleistet, und kann diese ggf. gesteigert werden, wenn der Radstreifen auf der Fahrbahn geführt wird?*

*Welche Auswirkungen hat die Verlagerung des Radverkehrs gemäß Antrag des BA 9 auf den allgemeinen Verkehrsablauf und seine Qualität?*

*Welche Radstreifenbreite wäre aus Sicht der Fachplaner der LHM erforderlich, um eine signifikante Verbesserung im Vergleich zu den heute bestehenden baulichen Radwegen zu erzielen und wie kann diese aufgrund der örtlichen Gegebenheiten realisiert werden?*

In Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung beantworten wir diese Fragen zusammengefasst wie folgt:

Für die Nymphenburger Straße wurden im Beschluss der Vollversammlung am 23.11.2017 (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 09644) die konkreten Lösungsansätze diskutiert und vom Stadtrat bestandsorientierte Verbesserungen wie beispielsweise Roteinfärbungen, Bordsteinabsenkungen und Sanierung der Radwege beschlossen. Zudem wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit dem Beschluss beauftragt, die Auswirkungen einer Variante mit der Markierung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und dem Rückbau der Bestandsradwege vorlegen. Da mit den bestandsorientierten Maßnahmen kurzfristige Verbesserungen erreicht werden können und die Radwege kürzlich saniert wurden, ist mit einer Stadtratsbefassung erst mittelfristig zu rechnen.

Derzeit wird seitens der Verwaltung an der Umsetzung des Stadtratsbeschlusses vom 13.12.2017 „Radverkehr vom Rotkreuzplatz in die Innenstadt - Möglichkeiten zur Aufwertung des Straßenzugs Blütenburgstraße / Karlstraße“ (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 08713) zur Ertüchtigung dieser Parallelroute gearbeitet. Von dieser Maßnahme erwartet sich die Verwaltung auch eine verkehrliche Entspannung auf den Radwegen in der Nymphenburger Straße.

Der Antrag Nr. 14-20 / B 05337 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

KVR I/3

