

Telefon: 089/233 - 39960

**Kreisverwaltungsreferat**  
Hauptabteilung I  
Sicherheit und Ordnung  
Verkehrssicherheit und  
Mobilität KVR-I/3

## **Sichere Kreuzungen für den Radverkehr**

### **Gutachten: LKW-Abbiegeassistenten können jetzt schon verpflichtend vorgeschrieben werden**

Antrag Nr. 14-20 / A 04964 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL  
vom 07.02.2019

### **Sicherheitsoffensive der Stadt an gefährlichen Kreuzungen**

Antrag Nr. 14-20 / A 05423 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL  
vom 23.05.2019

### **Radwegsicherheit XXI**

#### **Sofortmaßnahmen zur Steigerung der Sicherheit des Radschulwegs an der Kreuzung Corneliusbrücke / Ehrhardtstr.**

Antrag Nr. 14-20 / A 05406 von Frau StRin Sonja Haider, Herrn StR Tobias Ruff  
vom 22.05.2019

### **Tod an der Corneliusbrücke: München macht seine Kreuzungen fahrradsicher**

Antrag Nr. 14-20 / A 05424 von DIE LINKE, ÖDP  
vom 23.05.2019

## **Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15212**

### **Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 25.06.2019 (VB)**

Öffentliche Sitzung

#### **Inhaltsverzeichnis**

<b>I. Vortrag des Referenten.....</b>	<b>2</b>
1. Anlass.....	2
2. Behandlung von Anträgen aus dem Stadtrat.....	2
3. Anhörung des Bezirksausschusses.....	10
4. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates.....	10
5. Beschlussvollzugskontrolle.....	10
<b>II. Antrag des Referenten.....</b>	<b>11</b>
<b>III. Beschluss.....</b>	<b>12</b>

## I. Vortrag des Referenten

### 1. Anlass

Mit dieser Beschlussvorlage bearbeitet das Kreisverwaltungsreferat die im Betreff genannten Stadtratsanträge.

Sie beinhalten im Wesentlichen Forderungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Kreuzungen insbesondere für Fahrradfahrende. Im Fokus steht die Vermeidung von Unfällen durch rechtsabbiegende LKW.

Die hier behandelten Anträge stehen in engem Zusammenhang mit dem tragischen Unfall eines elfjährigen Jungen am 20.05.2019, der durch einen abbiegenden LKW tödlich verletzt wurde.

Neben den Ausführungen in dieser Beschlussvorlage speziell zu dem Thema Radverkehrssicherheit an Kreuzungen wird auf die im gleichen Ausschuss behandelte Vorlage zur Umsetzung der zweiten Stufe des Verkehrssicherheitskonzeptes (SV-Nr. 14-20 / V 15070) verwiesen.

Sie schafft erst die strukturellen Voraussetzungen, um künftig präventiv, systematisch und dauerhaft die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Der Herr Oberbürgermeister wird sich in Kürze mit einem Schreiben an den Deutschen Städtetag und den Bundesverkehrsminister mit der dringenden Forderung nach schnellstmöglicher Einführung einer gesetzlichen Pflicht zum Einsatz von Abbiegeassistentensystemen bei LKW, wenden.

### 2. Behandlung von Anträgen aus dem Stadtrat

Mit Beschluss dieser Vorlage werden die vorliegenden Anträge aus dem Stadtrat wie folgt behandelt.

**Gutachten: LKW-Abbiegeassistenten können jetzt schon verpflichtend vorgeschrieben werden**

Antrag Nr. 14-20 / A 04964 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL, vom 07.02.2019

Antragstext:

Die Stadtverwaltung stellt das Rechtsgutachten der Sonderforschungsgruppe Institutionenanalyse zum Thema „Straßenverkehrsrechtliche Möglichkeiten zur Regelung von Lastkraftwagen ohne Abbiegesicherheitssysteme“ dem Stadtrat dar. Insbesondere soll auf folgende Punkte eingegangen werden:

1. Inwieweit auch in München Durchfahrverbote für Lkw ohne Abbiegeassistenten auf der Grundlage von § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) verhängt werden können.
2. Welche Straßen oder Bereiche in München konkret für LKW ohne Abbiegeassistenten gesperrt werden könnten.
3. Welche Übergangsfristen bei der Verhängung von Durchfahrverboten für LKW ohne Abbiegeassistenten einzuhalten wären.

Behandlung:

Die Rechtsabteilung des Kreisverwaltungsreferats hat das o.g. - im Auftrag der grünen Bundestagsfraktion erstellte - Gutachten mit folgendem Ergebnis geprüft:

Das Gutachten ist zumindest unvollständig, da es z.B. auf wesentliche Fragen der Rechtssetzung, wie z.B. eine rechtskonforme Beschilderung als zentraler Voraussetzung, gar nicht eingeht.

Ein flächendeckendes Durchfahrverbot für LKWs ohne Assistenzsystemen ist nach derzeitiger Rechtslage nicht möglich.

Nach der vorläufigen Einschätzung wird allerdings das Anbringen von Verbotsschildern mit Zusatzbezeichnung an einzelnen Straßen unter bestimmten Voraussetzungen, insbesondere unter strikter Prüfung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, rein theoretisch für rechtlich möglich gehalten.

Allerdings sind die Hürden im Detail für eine rechtssichere Regelung derart hoch, dass dies in der Praxis als nicht umsetzbar erscheint. Darauf weist auch das Bundesverkehrsministerium hin, dass das Gutachten ebenso geprüft hat.

Denn nach den strikten gesetzlichen Vorgaben der StVO wäre vor einer Zufahrtsbeschränkung im Rahmen einer äußerst aufwändigen Prüfung nachzuweisen, dass es sich auf Grund der baulichen Gestaltung um eine besonders gefahrenträchtige Kreuzung handelt. Das im Antrag angesprochene Gutachten selbst spricht davon, dass eine „erhebliche Risikoüberschreitung“ im Sinne des Straßenverkehrsrechts gegeben ist.

Vor einer Sperrung wäre zudem im Rahmen der Verhältnismäßigkeit immer zu prüfen, ob nicht auf anderem Wege, insbesondere durch bauliche Änderungen bzw. Verkehrsregelungen (Parkverbote), bzw. Furtmarkierungen eine Verbesserung erzielt werden kann.

Neben den rechtlichen Bedenken, gibt es aber auch verkehrssicherheitsrechtliche Überlegungen, die mit einbezogen werden müssten. Durch ein punktuell Abbiegeverbot werden die LKW gezwungen, sich andere Wege zu suchen, was mit relativ ho-

her Wahrscheinlichkeit zu einer Erhöhung der Abbiegevorgänge führt und dadurch die Gefährdungssituationen verlagert und auch verschärft werden könnten.

Unabhängig von dieser Problematik, dass Lkw, die auf dem Weg zu ihrem Ziel an einer Stelle nicht abbiegen dürfen, sich dann einen anderen Weg suchen und ggf. mehrmals dabei rechts abbiegen, muss die Sperrung mit Beschilderung vor Ort angezeigt und bereits auch vorher mit Beschilderung darauf hingewiesen werden (Vorhinweisbeschilderung). Für diese Beschilderung gibt es bisher kein amtliches Zusatzzeichen. Dies ist allgemeinverständlich zu entwickeln und fachlich mit der obersten Straßenverkehrsbehörde (Bayerisches Innenministerium) abzustimmen.

Das Kreisverwaltungsreferat wird das Thema mit den zuständigen Stellen (Polizei, Baureferat, Oberste Baubehörde) vertiefend besprechen und dem Stadtrat das Ergebnis in Form einer Beschlussempfehlung vorlegen. Erörtert werden müssen u.a. die nachfolgend auftretenden Fragen:

- Welche verkehrliche Wirkung ist mit dem Zeichen im Falle einer Befolgung verbunden? Entstehen – solange nur ein verschwindend geringer Teil der LKW mit einem solchen System ausgerüstet ist - womöglich erhebliche Umwegverkehre durch LKW ohne Abbiegeassistent, mit dann vielen zusätzlichen ebenfalls potenziell gefährlichen Abbiegevorgängen an anderer Stelle und unter dem Strich einer höheren Gefahrenlage?
- Wie kann ein entsprechendes Verkehrsschild von wem so gestalterisch entworfen werden, dass es stets, zweifelsfrei und gerichtsfest in seiner Bedeutung erkannt werden kann?
- Kann die Polizei mit vertretbarem Aufwand in ausreichendem Maße kontrollieren?
- Gibt es Straßen oder Bereiche in München, die konkret für LKW ohne Abbiegeassistenten gesperrt werden müssen und wenn ja nach welchen Kriterien?
- Wie kann sichergestellt werden, dass alle – auch ortsfremde – LKW-Fahrer zeitlich und räumlich rechtzeitig über die neue Regelung informiert werden?
- Welche Übergangsfristen bei der Verhängung von Durchfahrverboten für LKW ohne Abbiegeassistenten wären einzuhalten?
- Wie kann die Versorgung evtl. betroffener Stadtbereiche gewährleistet bleiben?

## **Radwegsicherheit XXI**

### **Sofortmaßnahmen zur Steigerung der Sicherheit des Radschulwegs an der Kreuzung Corneliusbrücke / Ehrhardtstr.**

Antrag Nr. 14-20 / A 05406 von Frau StRin Sonja Haider, Herrn StR Tobias Ruff vom 22.05.2019

#### Antragstext:

Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, Sofortmaßnahmen an der Kreuzung vorzunehmen, um Münchner Kindern an dieser Stelle einen sicheren Schulweg mit dem Rad zu gewährleisten.

Folgende Maßnahmen können schnell umgesetzt werden:

1. Haltelinie des motorisierten Individualverkehrs an der Ampel zurücksetzen
2. Klare Führung des Radwegs
3. Rotmarkierung des Radwegs auf der Kreuzung
4. gelbes Blinklicht

#### Behandlung:

Bei der Fahrbeziehung Corneliusbrücke, rechts Abbiegen in die Erhardtstraße, handelt es sich aufgrund der Unfallzahlen nicht um eine Unfallhäufungsstelle. Von der Unfallkommission werden in München neben Unfallhäufungsstellen allerdings auch alle tödlichen Verkehrsunfälle behandelt. Aufgrund des tragischen tödlichen Verkehrsunfalls vom 20.05.2019 fand am 23.05.2019 daher ein Ortstermin der Unfallkommission statt. Beteiligt waren hierbei Vertreter des Kreisverwaltungsreferats, des Baureferats sowie des Polizeipräsidiums München.

Hinsichtlich des Unfallhergangs wurde durch die Staatsanwaltschaft ein unfallanalytisches Gutachten in Auftrag gegeben. Das Ergebnis liegt noch nicht vor. Aktuell ist davon auszugehen, dass der Lkw-Fahrer den geradeaus fahrenden Schüler beim Abbiegen in die Erhardtstraße übersehen hat. Der Fokus der Unfallkommission lag daher darauf, Verbesserungen für die Sichtbarkeit von geradeaus fahrenden Radfahrern zu erzielen bzw. den Radverkehr für die Querung der Erhardtstraße auf die Fahrbahn zu lenken.

Für den gegenständlichen Unfallbereich ist aktuell eine Baustelle der SWM zur Verlegung einer Erdgasleitung geplant und genehmigt. Der geplante Baubeginn wurde im Hinblick auf den Verkehrsunfall auf Ende Juni / Anfang Juli 2019 verschoben. Das Bauende ist für Ende September 2019 geplant.

Für die Arbeit der Unfallkommission waren daher die drei nachfolgenden Phasen zu betrachten. Folgende Maßnahmen wurden zur Verbesserung der Situation für den

Radverkehr durch die Unfallkommission in den jeweiligen Phasen beschlossen:

#### 1. Phase - vor Baustellenbeginn

- Rotmarkierung von Teilradwegfurten im Kreuzungsbereich, welche nicht von der Baustelle betroffen sind
  - Markierung einer Radwegfurt in Verlängerung des Radfahrstreifens über die Erhardtstraße in gelber Farbe
  - Zurückversetzung der Haltelinie für Autofahrer auf der Corneliusbrücke für eine bessere Sicht auf Radfahrer in gelber Farbe um 3m gegenüber Radverkehr
- Die Markierungsarbeiten wurden am 03.06.2019 ausgeführt.

#### 2. Phase - während der Baustelle

- Erneute Markierung der Radwegfurt in Verlängerung des Baustellen-Radfahrstreifens über die Erhardtstraße in gelber Farbe, da sich die Situierung durch die Baustelle südwestlich verschiebt
- Beibehaltung der Haltelinienversetzung für Autofahrer

#### 3. Phase - nach Beendigung der Baustelle – finaler Zustand

- Rotmarkierung der Radfurten über die Erhardtstraße Richtung Corneliusstraße sowie Rotmarkierung der restlichen Furt über die Corneliusbrücke
- Verschwenkung des baulichen Radwegs an der Ecke Corneliusbrücke /Erhardtstraße zur Vergrößerung der Aufstellfläche für Fußgänger und zur Unterbindung des Gerade aus-Radfahrens, Aufstellung Z 205 und Z 214-30, sowie Markierung des Fahrtrichtungsgebots „rechts und links“ auf dem Radweg sowie Blockmarkierung
- Beibehaltung der Versetzung der Haltelinie auf der Corneliusbrücke um 3m gegenüber dem Radverkehr
- Unabhängig von allen kurz- bis mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen ergeht an das Baureferat ein Prüfauftrag, hinsichtlich einer optimierten Anbindung des Zweirichtungsradweges im Rahmen einer Straßenplanung.

Zudem wird die geplante Bus-Haltestellenverlegung in der Corneliusstraße Richtung Erhardtstraße seitens der Unfallkommission kritisch beurteilt und soll daher nochmals geprüft werden.

**Tod an der Corneliusbrücke: München macht seine Kreuzungen fahrersicher**  
Antrag Nr. 14-20 / A 05424 von DIE LINKE, ÖDP  
vom 23.05.2019

Antragstext:

Die Stadt markiert zeitnah gefährdete Kreuzungen mit deutlich sichtbaren und ausreichend breiten roten Fahrradschutzstreifen. Im weiteren Verlauf werden bauliche Maßnahmen eingeleitet, durch die rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge, insbesondere Lkws, daran gehindert werden, ohne Sicht nach rechts unten abzubiegen. Unverzüglich werden die Kreuzungen, an denen schon tödliche Unfälle stattfanden, gesichert, dies sind insbesondere die Kreuzungen

- Corneliusstraße Ecke Erhardtstraße
- Triebstraße Ecke Hanauerstraße

Behandlung:

Grundsätzlich sind alle Kreuzungen, an welchen nach rechts abgebogen werden darf, konfliktträchtig. Durch die Führung des Radverkehrs möglichst auf der Straße im Sichtfeld des KFZ-Verkehrs wird die Sichtbarkeit der Fahrradfahrenden verbessert. Durch farblich hervorgehobene Markierungen wird der Radverkehr im Straßenraum auch nochmal visuell hervorgehoben.

Im Rahmen des Grundsatzbeschlusses Radverkehr wurde der Prüfauftrag an die Verwaltung gestellt, die Wirkung von Rotmarkierungen zu untersuchen und eine Empfehlung für den künftigen Einsatz von Rotmarkierungen zu erarbeiten. Unabhängig von der laufenden Prüfung geht die Tendenz hin zu einer durchgängigen Rotmarkierung aller Stellen mit Konfliktpotenzial.

Die Ermittlung aller Kreuzungen mit Gefährdungspotenzial erfordert bei dem Münchner Straßennetz mit insgesamt 2.300 Kilometern den Einsatz einer Spezialsoftware, die im Rahmen der Umsetzung der 2. Stufe des Verkehrssicherheitskonzepts beschafft werden soll. Um die Zeit zur Beschaffung nicht für die Unfallanalyse zu verlieren wurde bereits ein externer Gutachter beauftragt, der aktuell mit der anvisierten Software die Gefahrenstellen im Straßenraum analysiert. Dazu gehört auch die Untersuchung aller freilaufenden Rechtsabbieger. In Abhängigkeit der Ergebnisse werden unverzüglich Markierungen oder Umbauarbeiten angeordnet.

Dennoch kann nicht verhindert werden, dass Fahrradfahrende sich parallel zum KFZ-Verkehr insbesondere bei LKW auch in manchen Verkehrssituationen im toten Winkel bewegen, z.B. wenn sie sich zeitgleich auf eine Kreuzung zubewegen.

In solchen Fällen können theoretisch weitere Spiegel am LKW, vollverglaste Seitentüren, ein Abbiegeassistent oder auch ein sog. Trixiespiegel dem LKW-Fahrer den Blick in den toten Winkel ermöglichen. Der Einsatz von sog. Trixiespiegeln wird im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzepts getestet. Die Ergebnisse werden Ende

2020 dem Stadtrat vorgelegt. Derzeit läuft die Ausschreibung für die entsprechenden externen gutachterlichen Leistungen.

Alle Kreuzungen, an welchen tödliche Unfälle passierten, wurden zudem unverzüglich von der Unfallkommission analysiert. In diesem Zusammenhang werden jeweils Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erarbeitet. Das Spektrum reicht dabei von Beschilderung und Markierung bis zu einer baulichen Umgestaltung.

Auch die genannte Kreuzung Lasallestraße/Triebstraße wurde untersucht. Aufgrund des tragischen Verkehrsunfalls am 21.09.2016, bei dem eine Radfahrerin tödlich verunglückte, fanden am 29.09.2016 und 18.10.2016 Ortsbegehungen des Polizeipräsidiums sowie des Kreisverwaltungsreferats statt. Nach Mitteilung des Polizeipräsidiums kam es an der konkreten Unfallörtlichkeit in den Jahren 2013 bis 2016 zu keinen weiteren Unfällen zwischen einem Abbieger (Pkw, Lkw) und einem Radfahrer. Allerdings ereigneten sich im weiteren Kreuzungsbereich in den Jahren 2015 und 2016 fünf Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden, welche dabei jeweils leicht verletzt wurden. Zur besseren Sichtbarkeit der Radwegfurten und zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer wurden daher die Radwegfurten im gesamten Kreuzungsbereich halbseitig rot eingefärbt. Die Ausführung der Arbeiten erfolgte Ende März 2017, nach Abschluss der Frostperiode. Die Roteinfärbungen sind auch aktuell noch deutlich sichtbar.

### **Sicherheitsoffensive der Stadt an gefährlichen Kreuzungen**

Antrag Nr. 14-20 / A 05423 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 23.05.2019

#### Antragstext:

- Die LH München verhängt für alle Kreuzungen mit Gefährdungspotential ein Durchfahrverbot für LKW ohne Abbiegeassistent.
- Gemeindestraßen werden an Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten baulich so gestaltet, dass freie Sichtbeziehungen für und auf den Radverkehr gegeben sind und Kraftfahrzeuge möglichst nur langsam abbiegen können. Radwege werden dort an Ampeln baulich so gestaltet, dass eine Fahrradampel mit Gelbphase möglich ist und ausreichend große Radaufstellflächen vorhanden sind. Bei der Querung von nicht bevorrechtigten Straßen oder Ein- und Ausfahrten werden sie ohne Höhenveränderung weitergeführt.
- Die Stadtverwaltung macht weitere Vorschläge, wie Unfälle mit rechtsabbiegenden Kfz und Lkw wirksamer verhindert werden können.



### Behandlung:

Zum Durchfahrverbot siehe die Ausführungen auf Seite 3.

Die Ermittlung aller Kreuzungen mit Gefährdungspotenzial erfordert den Einsatz einer Spezialsoftware, die im Rahmen der Umsetzung der 2. Stufe des Verkehrssicherheitskonzepts beschafft werden soll. Um die Zeit zur Beschaffung nicht für die Unfallanalyse zu verlieren, wurde bereits ein externer Gutachter beauftragt, der aktuell mit der anvisierten Software die Gefahrenstellen im Straßenraum analysiert.

Die bauliche Gestaltung von Gemeindestraßen erfolgt nach den vorgeschriebenen Gesetzen, Verordnungen und Regelwerken. Dabei spielen die Gewährung freier Sichtbeziehungen und sicheren Abbiegens eine zentrale Rolle.

Bereits seit längerer Zeit setzt sich das Kreisverwaltungsreferat dafür ein, dass bei Neu- und Umbauten von Kreuzungen der Radverkehr direkt neben der Fahrbahn geführt wird, damit dieser stets im Blickfeld der Abbieger ist. Die Signalisierung des Radverkehrs erfolgt dann im Regelfall mit dem Fahrverkehr. Eigene Fahrradampeln mit Gelbphase sind bei dieser Art von Führung und Signalisierung nicht nötig.

In München gibt es aber noch viele Kreuzungen und Einmündungen, bei denen der Radverkehr abgesetzt von der Fahrbahn und dann mit dem Fußgänger über die zu kreuzende Straße geführt wird. Die Signalisierung des Radverkehrs kann dann nach den zwingenden Vorgaben der StVO grundsätzlich auf zwei verschiedene Arten erfolgen.

- Die erste ist, dass eine Signalisierung des Radverkehrs vor der Konfliktfläche erfolgt, also vor der zu kreuzenden Straße. Hierbei muss die Radverkehrssignalisierung 3-teilig erfolgen (Rot, Gelb und Grün).
- Die zweite ist, dass eine Signalisierung des Radverkehrs nach der Konfliktfläche erfolgt, also nach der zu kreuzenden Straße. Hierbei muss die Radverkehrsführung 2-teilig erfolgen (Rot und Grün).

In München wurden in den letzten Jahren vermehrt bei Führung des Radverkehrs mit dem Fußgänger zweiteilige Radverkehrssignalgeber eingesetzt. Zwei Gründe waren dafür ausschlaggebend:

- Einerseits kam es früher vermehrt zu Vandalismus an dreiteiligen Signalgebern, da diese direkt an der Haltelinie des Radverkehrs in geringer Höhe angebracht sind und daher nicht nur zum Festhalten missbraucht wurde.
- Andererseits, weil die Erkennbarkeit der Signalisierung auf der gegenüberliegenden Fahrbahn besser ist, da die Signalgeber sich direkt in der Blickrichtung der Radfahrenden befinden.

Im Antrag gefordert sind für den Radverkehr Fahrradampeln mit Gelbphase. Die Gelbphase für den Radverkehr beträgt grundsätzlich 2 Sekunden. Nach der Straßenverkehrsordnung ordnet Gelb an: "Vor der Kreuzung auf das nächste Zeichen warten". Die beantragte Gelbphase für den Radverkehr bringt letztendlich daher kaum einen zusätzlichen Zeitgewinn für die Querung einer Straße, da wie oben ausgeführt, die Schaltung für Radfahrer und Fußgänger bei der abgesetzten Führung nach der StVO gleich sein muss. Beim Umschalten von Grün auf Rot (ohne Gelbsignal) wird auch nicht erwartet, dass der Radverkehr prompt stehen bleibt. Eine gewisse Toleranzgrenze nach dem Umschalten ist gegeben. Aus diesen Gründen sieht das Kreisverwaltungsreferat aktuell keinen zusätzlichen Handlungsbedarf in Bezug auf die in München angewandte Praxis.

Auf welcher Rechtsgrundlage und mit welchem Aufwand die Querung von nicht bevorrechtigten Straßen oder Ein- und Ausfahrten ohne Höhenveränderung möglich ist, wird vom Kreisverwaltungsreferat in Abstimmung mit dem Baureferat und der Obersten Baubehörde geprüft. Dem Stadtrat werden die Ergebnisse der Prüfung in Form von Empfehlungen vorgelegt.

Weitere Vorschläge, wie Unfälle mit rechtsabbiegenden Kfz und Lkw wirksamer verhindert werden können, werden im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzepts erarbeitet, sofern es auch in der 2. Umsetzungsstufe beschlossen wird.

### **3. Anhörung des Bezirksausschusses**

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

### **4. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates**

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges und der Verwaltungsbeirat für den Zuständigkeitsbereich Straßenverkehr, Herr Stadtrat Richard Progl haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

### **5. Beschlussvollzugskontrolle**

Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle, da der Stadtrat mit dieser Angelegenheit nicht mehr befasst wird.

## II. Antrag des Referenten

1. Vom Vortrag des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die im Zuge der Prüfung des Rechtsgutachtens der Sonderforschungsgruppe Institutionenanalyse zum Thema „Straßenverkehrsrechtliche Möglichkeiten zur Regelung von Lastkraftwagen ohne Abbiegesicherheitssysteme“ aufgetretenen und auf den Seiten 3 und 4 dieses Beschlussentwurfs dargestellten Fragen mit den Beteiligten, insbesondere der Polizei und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr zu diskutieren und dem Stadtrat die Ergebnisse in Form einer Beschlussempfehlung vorzulegen. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04964 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL, vom 07.02.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Umsetzung der auf den Seiten 5 und 6 dargestellten und bereits in die Wege geleiteten Sofortmaßnahmen zu gewährleisten. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05406 der Stadtratsfraktion der ÖDP, vom 22.05.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Das Kreisverwaltungsreferat bleibt beauftragt, neue Empfehlungen für den Einsatz von Rotmarkierungen zu erarbeiten, die gewährleisten, dass alle Stellen mit Gefahrenpotenzial für Radfahrende im Bereich von Knotenpunkten rot eingefärbt werden. Kreuzungen, an welchen bereits tödliche Unfälle stattfanden, werden weiterhin unverzüglich gesichert. Im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzepts werden u.a. bauliche Maßnahmen für besonders gefährdete Kreuzungen entwickelt, die ein Rechtsabbiegen ohne Sicht nach rechts unten so weit wie möglich verhindern. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05424 der Stadtratsfraktion Die Linke und der ÖDP, vom 23.05.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Es gilt der Beschlussauftrag aus Punkt 2 des Antrags des Referenten. Darüber hinaus werden im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzeptes u.a. bauliche Maßnahmen und Maßnahmen der Lichtsignalisierung entwickelt und umgesetzt, die möglichst freie Sichtbeziehungen für und auf den Radverkehr und ein möglichst langsames Abbiegen gewährleisten. Das Baureferat wird gebeten, die Forderung nach der Weiterführung von Radwegen ohne Höhenveränderung bei der Querung von nicht bevorrechtigten Straßen sowie bei Ein- und Ausfahrten zu beantworten. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05423 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL, vom 23.05.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig beschlossen.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober/Bürgermeister/-in

Dr. Böhle  
Berufsmäßiger Stadtrat

### IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium D-II-V / Stadtratsprotokolle  
an das Revisionsamt  
an das Direktorium – Rechtsabteilung (3x)  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

### V. Wv. Kreisverwaltungsreferat – GL/532 Beschlusswesen

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
3. an das Baureferat
4. an das Referat für Informations- und Telekommunikationstechnik
5. an Kreisverwaltungsreferat – GL 1, GL 2 (3x)  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
6. Zurück mit Vorgang an Kreisverwaltungsreferat – HA I/3  
zur weiteren Veranlassung.

Am.....

Kreisverwaltungsreferat GL/532