



Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat  
Ruppertstr. 19, 80466 München

**Hauptabteilung III Straßenverkehr  
Verkehrsmanagement  
Strategische Konzepte und  
Grundsatzangelegenheiten  
KVR-III/111**

Ruppertstr. 19  
80466 München  
Telefon: 089 233-39980  
Telefax: 089 233-39977  
Dienstgebäude:  
Implerstr. 9

I. Über das  
Direktorium BAG-Ost (per E-Mail)  
An den  
Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirks  
Bogenhausen  
z.Hd. der Vorsitzenden  
Frau Pilz-Strasser

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

12.10.2015

Cosimastraße / Salzenderweg: Umlaufsperrung für zwei gleichzeitig entgegenkommende Rad- und Rollstuhlfahrer umgestalten  
BA-Antrags-Nr.: 14-20 / B 1503 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 04.08.2015 (ED 06.08.2015)

Sehr geehrte Frau Pilz-Strasser,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der Antrag auf Umgestaltung der Umlaufsperrung in der Cosimastraße Höhe Salzenderweg wurde vom Kreisverwaltungsreferat in Abstimmung mit der Münchner Verkehrsgesellschaft umfassend mit folgendem Ergebnis geprüft:

Rechtsgrundlage für die Anordnung sowie Errichtung von Umlaufsperrungen an Trambahngleisen ist § 20 (4) Ziff. 2 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab. Danach müssen Bahnübergänge von Fuß- und Radwegen durch die Übersicht auf die Strecke und Drehkreuze oder ähnlich wirkende Einrichtungen gesichert sein. Nach § 20 (6) BOStrab ist die Sicherung durch die Übersicht auf die Bahnstrecke vorhanden, wenn die Wegebenebenutzer die Bahnstrecke so weit und aus einem solchen Abstand übersehen können, dass sie bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang ungefährdet überqueren oder vor ihm anhalten können.

Aufgrund der Wechselwirkungen mit den gleisbegleitenden Fahrbahnen des Individualverkehrs ist es bei der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt für einen querenden Radfahrer geboten und zugleich Gestaltungsprinzip der Anlage mit Stützpunkten zwischen den Gleisen und den benachbarten Straßenfahrbahnen, die Aufmerksamkeit zunächst dem zu querenden MIV zu widmen. Kann hier gequert werden, wird als nächstes der Stützpunkt am Gleis erreicht. Dort ist die Größe der fahrbahnseitigen Öffnung im Gelände so bemessen, dass ein Befahren mit Fahrradanhänger gerade noch möglich ist.

U-Bahn: Linien U3,U6  
Haltestelle Poccistraße  
Bus: Linie 62  
Haltestelle Poccistraße  
Bus: Linien 131, 132  
Haltestelle Senserstraße

Öffnungszeiten:  
Mo, Mi, Fr 7.30-12.00 Uhr  
Di 8.30-12.00 und 14.00-18.00 Uhr  
Do 8.30-15.00 Uhr

Internet:  
[www.kvr-muenchen.de](http://www.kvr-muenchen.de)  
[www.strassenverkehr-muenchen.de](http://www.strassenverkehr-muenchen.de)

Die Führung der Umlaufsperrn bewirkt anschließend eine Änderung der Fahrtrichtung mit Blick auf einen sich ggf. nähernden Zug auf dem anliegenden Gleis. Durch die lichte Weite zwischen den gleisparallelen Geländerholmen von 1,50 m mit Überlappung des fahrbahnseitigen und des gleisseitigen Geländers von 60 cm wird einerseits diese Richtungsänderung bewirkt, andererseits die Geschwindigkeit eines Radfahrers im Sinne der BOStrab soweit gedrosselt, dass auf dem zur Verfügung stehenden kurzen Weg erforderlichenfalls, also bei Annäherung eines Zuges, angehalten werden kann. Gleichzeitig ist die lichte Weite ausreichend groß, um eine Benutzung durch Rollstuhlfahrer entsprechend der DIN 18040-3 zu ermöglichen. Anschließend wird die Blickrichtung durch Änderung der Fahrtrichtung so umgelenkt, dass Blickkontakt zu einem sich auf dem zweiten zu querenden Gleis nähernden Zug aufgenommen werden kann. Die Aufstellfläche hinter der Gleisquerung ist wiederum so groß bemessen, dass ein Radfahrer Gelegenheit hat, rechtzeitig anzuhalten, sofern eine unverzügliche Querung der anschließenden MIV-Fahrbahn nicht möglich ist.

Die Bemessung der Anlage erfolgte somit nach dem Grundsatz „So großzügig wie möglich, dabei aber so eng wie nötig“. Die Maße stammen aus Fahrversuchen, wurden von dem für die Sicherheit des Straßenbahnbetriebes verantwortlichen Betriebsleiter BOStrab (Straßenbahn) als optimaler Kompromiss aus Sicherheitsbelangen des Straßenbahnbetriebes und Befahrbarkeit für Radfahrer festgelegt und sind mit der Technischen Aufsichtsbehörde abgestimmt.

Änderungsspielraum hinsichtlich der maßlichen Anordnung der Geländerelemente besteht daher nicht. In Betracht käme demnach höchstens die Anordnung einer zweiten Umlaufsperrne neben der bestehenden, um eine Fahrtrichtungstrennung (West-Ost und Ost-West) für die Radfahrer zu ermöglichen. Eine solche Anordnung würde jedoch die mögliche Konfliktfläche zwischen Straßenbahn und Fahrradfahrern nach Einschätzung der Münchner Verkehrsgesellschaft unnötig vergrößern. Ferner würde dies erhebliche Eingriffe in die Gestaltung des Straßenraumes bedingen, die aufgrund der damit verbundenen funktionellen Schwächen bei der Anbindung an die östlich und westlich anschließenden Anlagen des Radverkehrs nur als nachteilig eingeschätzt werden können. Die Akzeptanz einer solchen Lösung schätzt die Münchner Verkehrsgesellschaft zudem als äußerst fragwürdig ein und lehnt sie daher ab.

Da keine Sicherheitsprobleme beim bestehenden Übergang bekannt sind und keine Sicherheitsbelange durch eine vom BA gewünschte Umgestaltung der Anlage verbessert werden könnten, sondern nur der Komfort für Radfahrer, wird eine Umgestaltung dieser Querungsstelle seitens der Münchner Verkehrsgesellschaft nach wie vor abgelehnt.

Weiterhin ist auch die Ausweisung eines Zweirichtungsradweges an der Cosimastraße aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde nicht möglich, da es sich weder um einen Ausnahmefall handelt, der die Einrichtung eines Zweirichtungsradweges rechtfertigen würde, noch entsprechen die vorhandenen Radwege den gesetzlich definierten Mindestanforderungen für den Zweirichtungsbetrieb. Mit einer Breite von 1,60 m entsprechen die Radwege gerade einmal den Mindestanforderungen für den Einrichtungsbetrieb und können auch nicht auf Kosten des Gehweges verbreitert werden, da auch dieser gerade einmal den Mindestanforderungen entspricht.

Darüber hinaus ist die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung (sog. Zweirichtungsradweg) insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden. Aus diesem Grund kommen Zweirichtungsradwege innerorts nur ausnahmsweise sowie nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte in Betracht kommen.

Aus den vorgenannten Gründen kann dem Antrag nicht entsprochen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Geck