



Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat
Ruppertstr. 19, 80466 München

**Hauptabteilung I Sicherheit und
Ordnung. Mobilität
Verkehrssicherheit und Mobilität
Verkehrssteuerung
KVR-I/3222**

Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes
Obergiesing
Frau Carmen Dullinger-Oßwald
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-39907
Telefax: 089 233-39920
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
Isa-betrieb.kvr@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

20.02.2020

Fahrradverkehr attraktiver gestalten – Haltlinien auf Radwegen an Ampelanlagen verbessern

BA-Antrags Nr. 14-20 / B 07073 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing vom 12.11.2019

Sehr geehrte Frau Dullinger-Oßwald,

zu Ihrem Antrag vom 12.11.2019 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Das Kreisverwaltungsreferat geht davon aus, dass sich Ihr Antrag im wesentlichen auf
Radverkehrsanlagen bezieht, welche folgende bauliche Ausprägung besitzen:



Detail der Lichtsignalanlage Candid-/ Grünwalder Straße

Solche baulichen Radwege sind in der Regel durch einen Baumgraben oder eine Parkbucht
von der Fahrbahn getrennt. Diese baulichen Trennelement haben an den jeweiligen Fußgän-

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

gerfurten häufig eine bauliche Fortsetzung als Aufstellflächen für die dort wartenden Fußgänger. Diese bauliche Gestaltung bzw. Aufteilung der Verkehrsflächen stellt eine in der Landeshauptstadt München an unzähligen Stellen wiederzufindende Standardsituation dar.

Radfahrende, welche auf solchen baulich abgesetzten Radwegen die jeweiligen Fahrbahnen queren wollen, haben entweder eigene Radverkehrssignale, oder die dortigen kombinierten Fußgänger-/Radfahrersignale zu beachten. Die für diese Signale geltende Haltlinie befindet sich in unmittelbarer Nähe der dortigen Fahrbahnkante. Von dieser Position aus wurden auch die sicherheitsrelevanten Schutzzeiten berechnet und von dieser Position aus, ist das für die dortigen Radfahrenden geltende Signal gut zu erkennen und zweifelsfrei zuordenbar. Neben den Radfahrenden, welche den Knoten in gerader Linie queren wollen, werden an besagter Signalstelle auch die aus der Querrichtung kommenden Radfahrenden - welche nach Links abbiegen - signaltechnisch gesichert geführt. Allein schon deshalb muss die dortige Haltlinie zwingend erhalten bleiben.

Da eine Haltlinie lediglich in Verbindung mit einem eindeutig zuordenbarem Signal eine rechtsverbindliche Bedeutung hat, ist eine wie im Antrag angeregte Verlegung der Haltlinie auf Höhe der Haltlinie des Fahrverkehrs signaltechnisch nicht angezeigt. Die Signale des parallelen Fahrverkehrs haben aufgrund der baulichen Trennung zwischen Fahrbahn und Radweg auch keine rechtliche Relevanz für Radfahrende.

An einer wie im Antrag genannten „kreuzungsfernen“ Stelle wäre das für die dortigen Radfahrenden geltende Signal somit nicht mehr zweifelsfrei zuordenbar bzw. nur mehr sehr eingeschränkt erkennbar. Außerdem hätte eine Rückverlegung der besagten Haltlinie, sofern die Wahrnehmbarkeit des entsprechenden Signals überhaupt noch möglich wäre, auch den großen Nachteil, dass jeder Radfahrende, welcher den Kreuzungsbereich selbst gar nicht queren möchte, sondern vorher nach rechts abbiegen will, dies nur noch während der angezeigten Grünzeit regelkonform ausführen dürfte. Zu jedem anderen Zeitpunkt würde dies dann nämlich einen Rotlichtverstoß bedeuten, welcher entsprechend geahndet werden könnte.

Da jedoch die ganze Kreuzungsgeometrie darauf ausgelegt wurde, Radfahrenden das freie Rechtsabbiegen zu ermöglichen, wäre eine solche Behinderung der Radfahrenden kontraproduktiv.

Auch der von Ihnen genannte Themenaspekt der Freihaltung von Durchfahrtsbereichen für Radfahrende durch andere wartende Radfahrende beschäftigt uns schon geraume Zeit. So auch die von Ihnen angeregte Variante mit vorgelagerten zusätzlichen Haltlinien, um Radfahrende auf mögliche Freihalteräume besser hinzuweisen. Eigene Erfahrungen und Berichte von Bürger*innen haben jedoch gezeigt, dass solche "Hilfsmarkierungen" keine grundlegende Verbesserung der jeweiligen Situation erbrachten. Radfahrende welche bisher schon rücksichtsvoll im Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern agierten, benötigten solche Hilfsmarkierungen eigentlich gar nicht und andere Radfahrende, welche sich eher unbedarft über die Belange anderer Verkehrsteilnehmer hinwegsetzen, interessiert eine solche Hilfsmarkierung ohnehin nur wenig. In der Tendenz haben wir die Erfahrung gemacht, dass solche Hilfsmarkierungen nicht zu einer Verbesserung der Gesamtsituation beitragen, sondern ein zusätzliches Feld für Debatten und Klagen bieten (wie z.B. Warum sollen sich rechtsabbiegende Radfahrer überhaupt an einer solchen zusätzlichen Haltlinie orientieren?).

Wir sind deshalb dazu übergegangen, für Radfahrende nur die Markierungsbestandteile aufzubringen, die auch rechtlich erforderlich sind und sonst auf die Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer zu verweisen. Dies bedeutet nicht, dass uns die Sicherheit einzelner Verkehrsgruppen weniger am Herzen liegen, als die anderer Verkehrsgruppen, aber generell sollte das auch in der StVO fixierte Grundprinzip vom gedeihlichen Miteinander aller Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr, wieder stärker in den Fokus der Öffentlichkeit gelangen. Nach unserer Auffassung ist ein stärkeres Maß an Eigenverantwortung dringend geboten. Eine Regulierung sämtlich möglicher Problemfälle ist schlicht nicht umsetzbar und letztlich auch nicht erforderlich. Die Teilnahme am Straßenverkehr verlangt eben nach steter Vorsicht und gegenseitiger Rücksichtnahme.

Das Kreisverwaltungsreferat sieht deshalb auch von einer Dopplung/Verlegung besagter Haltlinien für Radfahrende ab.

Mit freundlichen Grüßen