



Dr. Thomas Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

I.

An die
ÖDP – Stadtratsgruppe
Marienplatz 8
80331 München

11.09.2020

Radwegsicherheit XX
Sichere Radwege für alle

Antrag
Antrag Nr. 14-20 / A 05375 von Frau StRin Sonja Haider, Herrn StR Tobias Ruff vom
15.05.2019, eingegangen am 16.05.2019

Az. D-HA II/V1 6316-30-0027

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

Ihr Antrag hat die Überprüfung der Radwegsicherheit - Sichere Radwege für alle - zum Gegenstand.

Ihrem Antrag vom 15.05.2019 legen Sie nachfolgenden Sachverhalt zu Grunde:

„Die Stadtverwaltung wird gebeten, die Planung von künftigen Neubaumaßnahmen und Sanierungen von Radwegen an der Sicherheit für die Zielgruppen von 8-jährigen Kindern und 80-jährigen Seniorinnen und Senioren auszurichten. In den letzten Jahren wurden verstärkt Radschutzstreifen realisiert. Sie galten als sichere Variante, die Unfallzahlen waren nicht höher als bei getrennt geführten Radwegen. Der künftige Ausbau von Radinfrastruktur soll jedoch mehr Menschen dazu bewegen, das Rad als Verkehrsmittel zu wählen. Nach einer ADFC Umfrage liegt das Potential von radfahrwilligen Bürgerinnen und Bürgern bei 60 %. Bisher fahren viele aus Sicherheitsgründen nicht mit dem Rad. Die Nachteile von Radschutzstreifen liegen darin, dass sie oft überfahren und zugeparkt werden und insbesondere von schwächeren Radverkehrsteilnehmerinnen und Radverkehrsteilnehmern als unsicher wahrgenommen werden. Daher bietet die Änderung des Planungsparadigmas eine Chance, diese Nach-

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-45000
Telefax: 089 233-45003

teile zu beseitigen und Vorbehalte bei Bürgerinnen und Bürgern gegen den dringend benötigten Umstieg aufs Rad auszuräumen.“

Zu Ihrem Antrag vom 15.05.2019 teilen wir Ihnen mit, dass Ihrem Anliegen bereits durch den Beschluss der Vollversammlung vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 15585; Radentscheid) entsprochen wurde.

Ich erlaube mir daher, Ihren Antrag in Abstimmung mit dem Oberbürgermeister auf dem Schriftweg zu beantworten und bitte, das aufgrund eines Büroversehens entstandene Versäumnis der Beantragung einer Fristverlängerung sowie die verspätete Beantwortung Ihres Antrages zu entschuldigen.

Zu Ihrem Antrag vom 15.05.2019 können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Wir gehen davon aus, dass Sie mit dem Begriff „Radschutzstreifen“ grundsätzlich markierte Radverkehrsanlagen (Schutz- und Radfahrstreifen) meinen, die Sie baulichen Radwegen vergleichend gegenüberstellen.

München hat auf das Stadtgebiet bezogen verhältnismäßig wenig Schutz- und Radfahrstreifen. Rechts neben den meisten markierten Radverkehrsanlagen befindet sich ein Park- oder Lieferstreifen bzw. eine Parkbucht, so dass für Ladetätigkeiten Sorge getragen werden konnte. Ist dies in Einzelfällen nicht der Fall, durfte bisher auf Schutzstreifen legal zum Be- und Entladen gehalten werden. Auf Radfahrstreifen besteht ein gesetzliches Haltverbot. Schutzstreifen dürfen von Kraftfahrzeugen im Begegnungsfall (z.B. Bus / Bus) und in Ausnahmefällen ohne Gefährdung des Radverkehrs und zur Erreichung von Parklücken überfahren werden, Radfahrstreifen hingegen nicht. Letztere dürfen allein zum Ein- und Ausparken überfahren werden. Wie in Ihrem Antrag ausgeführt, entsprechen diese Regelungen nicht immer dem subjektiven Sicherheitsbedürfnis der Radfahrenden. Mit der Novellierung der StVO (in Kraft seit 28.04.2020) wurde jedoch ein gesetzliches absolutes Haltverbot auch auf Schutzstreifen eingeführt, was die Problematik in der bestehenden Infrastruktur, dass legal haltende Lieferfahrzeuge den Radverkehr zum Ausweichen zwingen, entspannen dürfte. Das Befahren bei Gegenverkehr in Ausnahmefällen ist bei Schutzstreifen jedoch weiter möglich. Hinsichtlich der Radfahrstreifen hat sich das Gesetz nicht geändert.

Grundsätzlich hat sich hinsichtlich der Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen für den Radverkehr jedoch zwischenzeitlich Folgendes geändert:

Der Stadtrat hat mit Beschluss der Vollversammlung vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V15585; Radentscheid) beschlossen, dass die Qualität von Radwegen verbessert werden soll. Um diesem Ziel näher zu kommen soll es an für den Radverkehr gewidmeten Gemeindestraßen mit hohem Kfz-Aufkommen oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h baulich geschützte Radwege geben. Diese haben eine nutzbare Mindestbreite von 2,30 Meter pro Fahrtrichtung, zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände, sowie eine durchgehend ebene und eingefärbte Oberfläche ohne Bordsteinkanten und sind baulich so gestaltet, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt.

Der Radentscheid hatte bereits als Begründung zum Inhalt, was im Antrag ausgeführt ist, nämlich das subjektive Sicherheitsempfinden zu stärken und mehr Menschen dazu zu bewegen, auf das Fahrrad zu steigen.

Bei der Neuordnung von Radverkehrsanlagen haben wir in München daher mittlerweile eine Beschlusslage (vgl. oben, „Radentscheid“), die die Anlage von Schutzstreifen und Radfahrstreifen ohnehin nur mehr sehr restriktiv bzw. nur als allerletzte gesetzliche Rückfallebene vorsieht, wenn technisch oder örtlich keine bauliche Lösung möglich ist. Aber auch diese Ausnahmelösungen werden vor der Umsetzung mit den Initiator*innen des Radentscheids abgestimmt.

Ihrem Antrag ist damit entsprochen.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Böhle