

Telefon: 233 - 39978
Telefax: 233 - 39977

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1

Radwegrückbau in Tempo-30-Zonen

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 03312

Anlage:

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 04.07.1995

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.10.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
1. Anlass	2
2. Ausgangslage	4
3. Zusammenfassung und Empfehlung	11
4. Mitzeichnung	12
5. Beteiligung der Bezirksausschüsse	13
II. Antrag des Referenten	18
III. Beschluss	20

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Regelmäßige Anfragen von Bezirksausschüssen und Bürger*innen thematisieren die Frage, warum unterdimensionierte bauliche Radwege in Tempo 30 Zonen in München nicht zurückgebaut werden, um den Platz für den Fußverkehr gewinnen zu können und Gefahren zu entschärfen. Gleichzeitig engagieren sich andere Bezirksausschüsse oder Bürger*innen für den Erhalt von solchen Radwegen in Tempo 30 Zonen. Gaststättenbetreiber*innen, die ihre Lokale in Tempo-30-Zonen haben, würden gerne bereits vorhandene Freischankflächen auf den Gehwegen erweitern, was im Falle von vorhandenen Radwegen aus Verkehrssicherheitsgründen regelmäßig abgelehnt werden muss.

Mit Beschluss des Stadtrates (Kreisverwaltungsausschuss) vom 04.07.1995 (Anlage) wurde zum Radwegrückbau Folgendes festgelegt:

„Desweiteren besteht zwischen Planungsreferat, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat und dem Arbeitskreis Radverkehr darüber Einvernehmen, dass in Tempo 30-Zonen keine Maßnahmen für den Radverkehr notwendig sind und bestehende Radverkehrsanlagen Zug um Zug aufgelöst (z.B. bei einer Sanierung der Straße) werden.“

Bisherige Praxis:

Im Erinnerungsverfahren zu Sanierungsmaßnahmen des Straßenunterhalts wurde die Verkehrsbehörde (bis 31.12.2020 im Kreisverwaltungsreferat angesiedelt, seit 01.01.2021 im Mobilitätsreferat) zu den Themen „Sanierung von Radwegen und/oder Fahrbahnen in Tempo-30-Zonen“ und „Radwegsanieung“ vom Baureferat um Stellungnahme aus verkehrsrechtlicher Sicht gebeten bzw. es wurde Gelegenheit zur Äußerung eingeräumt.

Bei den überwiegend meisten Sanierungsmaßnahmen wurde von der Verkehrsbehörde standardmäßig unter Bezugnahme auf den o.a. Beschluss aus dem Jahr 1995 immer dieselbe Stellungnahme ausgesprochen, nämlich dass Radwege in Tempo-30-Zonen zurückzubauen sind.

Begründung:

Die Mehrzahl der in Tempo-30-Zonen vorhandenen Radwege stammen noch aus der Zeit vor der Einführung von Tempo-30-Zonenregelungen in der Straßenverkehrsordnung und vor den ersten entsprechenden Maßnahmen in München ab Ende der 1980er Jahre. Tempo-30-Zonen sind seither ein wesentliches Mittel zur stadtweiten Verkehrsberuhigung. Durch das niedrigere Geschwindigkeitsniveau wird die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden, Radfahrenden und speziell auch für Kinder wesentlich verbessert. Mit Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkungen haben die meisten dort noch vorhandenen Radwege, die zudem überwiegend noch

den Planungsstandards der 1950er- bis 1980-er Jahre entsprechen, ihre ursprüngliche Bedeutung verloren.

Tempo-30-Zonen werden vom Radverkehr als nähräumliche Verbindung oder im Zuge von Fahrradroutes im Mischverkehr genutzt. Wenn es der Routenzusammenhang und die Verkehrszusammensetzung erlauben, wird das Mischverkehrsprinzip noch unterstützt, indem durch die Einrichtung von Fahrradstraßen dem Radverkehr auf der Fahrbahn Vorrang eingeräumt oder durch die flächendeckende Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr die Netzdurchlässigkeit erhöht wird. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010) spiegeln dieses Mischprinzip in Tempo-30-Zonen ebenfalls wieder. Es ist zwar nicht von der Hand zu weisen, dass es im Falle von relativ engen Fahrbahnen im Zweirichtungsverkehr auf der Fahrbahn zu Ausweichsituationen kommt, was Einzelne subjektiv als unsicher empfinden. Jedoch ist dieses Verkehrsgeschehen in Tempo-30 Zonen üblich und kein Verkehrssicherheitsproblem.

Eine Neuanlage von Radwegen in Tempo-30-Zonen erfolgt daher grundsätzlich nicht und ist in analoger Anwendung zu dieser Regelung der ERA bereits grundsätzlich ausgeschlossen.

Aus Sicht der Verkehrsbehörde kann für den Rückbau von baulichen oder markierten Richtungsradwegen in Tempo-30-Zonen daher weiterhin die grundsätzliche Zustimmung vorausgesetzt werden.

Mit Schreiben vom 19.09.2019 hat der Oberbürgermeister vor dem Hintergrund der Forderungen des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat gebeten, geplante Rückbaumaßnahmen von Radwegen, die auf dem Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses von 1995 basieren, bis zur Vorlage eines neuen Konzeptes auf der Basis ggf. neuer Erkenntnisse nicht zu vollziehen.

Aufgrund der Beschlusslage, sowie der objektiven Einschätzung zur Verkehrssicherheit und aufgrund der Empfehlungen zum Radwegrückbau in der ERA hat das Kreisverwaltungsreferat den Oberbürgermeister darüber informiert, dass die bisherige Praxis weiterhin als eine rechtmäßige und praktikable Vorgehensweise gesehen wird. Nachdem aber der letzte Beschluss zu diesem Thema über 25 Jahre alt ist, hat die Verkehrsbehörde angekündigt, das bisherige Vorgehen im Lichte evtl. vorhandener neuer Erkenntnisse zu reflektieren und eine Bestätigung des Beschlusses aus dem Jahr 1995 oder ggf. eine aus der Recherche resultierende Neukonzeption durch den Stadtrat herbeizuführen. Dies geschieht nun mit der aktuellen Vorlage.

Dazu wurden aktuelle wissenschaftliche Untersuchungen herangezogen und versucht, Vergleiche mit anderen Städten herzustellen. Den Auftrag dazu hat das Kreisverwaltungsreferat im Rahmen des vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung eingebrachten Beschlusses zum Radentscheid (Beschluss vom 18.12.2019, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) erhalten.

Es gibt in anderen Städten leider weder systematische Umfragen noch Erhebungen dazu. Im Internet findet man zu dem Thema nur, dass einige Städte diese Radwege wohl verfallen lassen und ein finanzielles Problem mit dem Rückbau haben. Auch eine Nachfrage im Expertenkreis im Jahr 2019 (Austausch in der Fachkommission der großstädtischen Straßenverkehrsbehörden im Deutschen Städtetag) hat kein einheitliches Meinungsbild bzw. verwertbare Erfahrungen zur Orientierung erbracht. Überwiegend erfolgt jedoch, meist in Abhängigkeit von den Ressourcen und nur sehr langsam, ein Radwegrückbau. Dabei wird teils eine Entscheidung im Einzelfall unter Würdigung von Aspekten wie Schulen oder Einbahnregelungen getroffen. In manchen Städten sind in Tempo-30-Zonen bereits keine Radwege mehr vorhanden.

Letztlich ist weiterhin ein für München individuelles Vorgehen notwendig, das nun im folgenden beschrieben wird.

2. Ausgangslage

Die Förderung des Radverkehrs muss vielerorts mit der Errichtung neuer Radverkehrsanlagen einhergehen. Da ist es auf den ersten Blick für Laien nicht verständlich, warum Radinfrastruktur in Tempo 30-Zonen zurückgebaut werden soll, wenn doch gleichzeitig München das Radfahren fördern möchte.

In Tempo-30-Zonen bestehen aber besondere Umstände. Es

- gibt in den Wohnvierteln vielfach direkt am Bord des zumeist sehr schmalen Radwegs parkende Autos,
- herrscht grundsätzlich die Vorfahrtsregelung rechts-vor-links,
- liegen oft auf kurzer Strecke zahlreiche Knotenpunkte vor,
- entsprechen die Bestandsradwege und die daneben liegenden Gehwege in nahezu allen Fällen nicht den aktuellen rechtlichen und technischen Standards und
- bestehen zahlreiche Grundstückszufahrten über Rad- und Gehwege.

All diese Situationen bergen objektiv ein erhöhtes Gefahrenpotenzial für Radfahrende im Seitenraum.

Die derzeit gültige Straßenverkehrsordnung schreibt in § 45 Abs. 1c bereits vor, dass in Tempo-30-Zonen keine benutzungspflichtigen Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angeordnet sein dürfen. Ein Ermessensspielraum besteht hier nicht.

Vorhandene bauliche Radwege in Tempo 30-Zonen sind also sämtlichst nicht benutzungspflichtige Anlagen und können als Angebot an Radfahrende – zunächst – in der Straße verbleiben. Nach Einschätzung von Expertengremien - u.a. der deutschen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) - auf der Grundlage von Ergebnissen entsprechen-

der Untersuchungen [1], wird seit Langem die Benutzung der Fahrbahn durch Radfahrende in Tempo-30-Zonen (wie auch in anderen gering vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen) als objektiv sicherste Alternative für alle Verkehrsteilnehmer*innen angesehen.

Konfliktpunkte und Sachverhalte im Zusammenhang mit dem Altbestand an Radwegen in Tempo-30-Zonen sollen im Folgenden näher beleuchtet werden:

„Dooring“ (unvermittelt geöffnete Beifahrertüren)

Hintergrund ist, dass es an den meisten älteren Radwegen, wie sie noch in Tempo-30-Zonen bestehen, nicht die in der ERA 2010 für (neue) Radwege aus Sicherheitsgründen empfohlenen Sicherheitstrennstreifen gibt. Vom ruhenden Verkehr geht nach neuesten Ergebnissen der Unfallforschung eine erhebliche Gefahr aus (siehe unter anderem Unfallforschung der Versicherer (UVD) 2020 [2]). Natürlich besteht eine Gefahr latent auch auf der Fahrbahn. Diese ist jedoch als wesentlich geringer einzustufen, da die meisten Radfahrenden zum Einen mehr Abstand beim Vorbeifahren wahren können und zum Anderen Kfz-Fahrer*innen gewohnheitsmäßig mehr Umsicht und Aufmerksamkeit beim Aussteigen an den Tag legen als Beifahrer*innen.

Unklarheiten im Zusammenhang mit der Vorfahrtregel rechts vor links

Typischerweise sind Radfahrende auf Radwegen es nicht gewohnt, auf rechts-vor-links zu achten, da Radwege in der weit überwiegenden Mehrzahl entlang von Hauptverkehrsstraßen verlaufen, die in aller Regel Vorfahrtstraßen sind. Fahrzeuge aus Nebenstraßen rechnen hingegen vielfach in Tempo-30-Zonen nicht mit Radfahrenden im Seitenraum, zumal wegen der rechts-vor-links-Regelung keine Furt für den Radverkehr markiert ist. Diese Unklarheiten bzgl. der Vorrangregelung sind konfliktträchtig. Im Unfallgeschehen sind sie aber bisher nicht besonders auffällig, weil bei insgesamt geringem Verkehrsaufkommen die Unfälle in der Statistik sich auf verschiedene Stellen und über längere Zeiträume verteilen.

Bevorrechtigte Radfahrende werden beim Abbiegen übersehen

Durch rechts und links abbiegende KFZ an Kreuzungen herrschen teils unübersichtliche Situationen. In vielen Fällen verlaufen die Radwege hinter Parkstreifen, zum Teil auch hinter Baumgräben, und es bestehen keine ausreichend sichere Sichtbeziehungen. Diese wären nur durch einen unverhältnismäßig großen Entfall von Parkplätzen am Fahrbahnrand herzustellen.

Quellenangaben / Anmerkungen:

[1] ALRUTZ, D./STELLMACHER-HEIN, J. 1997: *Sicherheit des Radverkehrs in Erschließungsstraßen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen V 37. Bergisch Gladbach*

[2] UVD (Unfallforschung der Versicherer) 2020: *Unfallrisiko Parken für zu Fuß Gehende und Radfahrende. Heft Nr. 98 Unfallforschung kompakt. Berlin*

Abbiegen in oder Ausfahren aus Grundstücken auf einem baulichen Radweg

Hier sind die Sichtbeziehungen in der Regel noch schlechter zu optimieren als an Einmündungen und Kreuzungen, da die Zufahrten meist schmal sind und parkende KFZ direkt bis an den abgesenkten Bordstein stehen.

Konflikte zwischen Radfahrenden und Zu Fuß Gehenden

In vielen Fällen sind die in Tempo-30-Zonen existierenden Radwege auch (zu) schmal und entsprechen nicht den heutigen Standards um Überholmöglichkeiten für Radfahrende untereinander oder die Nutzung durch Lastenräder / Anhänger mit angemessener Sicherheit zu gewährleisten. Auch die Gehwege weisen – insbesondere in dichten Quartieren – nicht die erforderlichen Regelbreiten auf. Oft kann nicht einmal das Mindestmaß für die Begegnung von Zu Fuß Gehenden von 2,50 m (gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06) erreicht werden. Ergebnis ist vielerorts ein zusätzlicher Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr. Der Rückbau untermaßiger baulicher Radwege in Tempo 30-Zonen kommt daher – insbesondere bei untermaßigen Gehwegen – auch direkt der Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen und der Barrierefreiheit zugute.

Schulwegsicherheit

Viele Grundschulen befinden sich in Tempo-30-Zonen bzw. die Schuleingänge aller weiteren Schulen sind im gesamten Stadtgebiet weitestgehend mittels Tempo-30-Einzelanordnungen auf einer Strecke von ca. 300 m gesichert. Es werden im täglichen Radverkehr zu Münchens Schulen nach wie vor Radwege in Tempo-30-Zonen benutzt, die nicht mehr den Regularien hinsichtlich Ausstattung und Breite entsprechen.

Die teils schmalen Bestandsradwege sind aus Sicht der Schulwegsicherheit kein Sicherheitsgewinn, insbesondere weil sich der Radverkehr von Schüler*innen ständig erhöht und künftig noch verstärken wird. Derzeit sind zahlreiche Schulneu- oder -erweiterungsbauten bereits in Bau oder zumindest zeitnah geplant (1. bis 3. Schulbauoffensive). Die Schulneubauten entstehen sowohl in vollständig neuen Wohngebieten als auch in Stadtteilen mit überwiegend bereits vorhandener Infrastruktur.

Im Rahmen dieser zunehmenden Schulneubauten ergeben sich laufend neue Problemstellungen im Hinblick auf die Schulwegsicherheit. Viele neue Schulen entstehen in Münchner Außenbezirken. Gerade in den Außenbezirken ist die verkehrliche Infrastruktur allerdings meist nicht im selben Maß wie in den Innenstadtbezirken ausgebaut. Es fehlt oftmals an ausreichend breiten Gehwegen, teilweise fehlen Gehwege komplett. Genauso verhält es sich mit Radwegen.

Auch wenn in diesen Gebieten bereits Schulwege stattfinden, verändert sich die Bewertung der Schulwegsicherheit mit einem Neubau wesentlich. Aufgrund von neuen Schulstandorten erhöht sich die Anzahl der Schulkinder auf den Wegen deutlich und auch der motorisierte Individualverkehr steigt aufgrund des Hol- und Bringverkehrs deutlich an. Dies führt dazu, dass

Schulwege in bereits bestehenden Sprengeln aufgrund eines neuen Schulstandortes, einhergehend mit einer geänderten Verkehrssituation, nochmals komplett neu bewertet werden müssen. Handelt es sich bei einem Neubau zum Beispiel um eine weiterführende Schule, ist die Sicherheit des Schüler*innenradverkehrs ebenfalls im Besonderen zu betrachten. Dann sind Radverbindungen im unmittelbaren Umfeld der Schule zu prüfen. Abhängig von den bestehenden Örtlichkeiten sind dann verkehrliche Maßnahmen oder bauliche Änderungen erforderlich. Diese Einzelfallprüfung erfolgt bereits und ist auch künftig unabdingbar.

Der Radwegrückbau in Tempo-30-Zonen stellt aus Sicht der Schulwegsicherheit in der Regel keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit dar. Vielmehr nehmen die dadurch entstehenden breiteren Gehwege künftig größere Schülerströme viel besser auf.

Bei ausreichender Breite kann auf Grund der besonderen örtlichen Umstände im Einzelfall bei ausreichender Breite auch auf Gehwegen zusätzlich der Radverkehr mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ zugelassen werden. Damit hätte der Radverkehr die Wahl, den Gehweg oder die Straße zu benutzen.

Ein subjektives Empfinden der Eltern, die Kinder würden auf den noch vorhandenen untermaßigen Radwegen sicherer fahren als auf der Straße, wird im Tagesgeschäft sehr oft vorgetragen. Objektiv betrachtet ist ein Fahren auf Straßen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h jedoch aus Schulwegsicherheitsgründen sicherlich in den meisten Fällen gefahrlos möglich, zumal es sich dabei überwiegend um Schüler*innen weiterführender Schulen ab der 5. Jahrgangsstufe handelt. Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen sind aufgrund ihres in den vorangegangenen Schuljahren erworbenen Wissens zur Sicherheit auf dem Fahrrad bei entsprechender Sorgfalt und Aufmerksamkeit im Straßenverkehr durchaus in der Lage, mit dem Fahrrad alleinverantwortlich zur Schule zu fahren.

Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern den Gehweg benutzen. Der sog. „Radführerschein“ wird in der 4. Jahrgangsstufe durchgeführt. Somit ist das Thema Radwegrückbau für Grundschüler*innen nicht unbedingt relevant.

Grundsätzlich gibt die Straßenverkehrsbehörde zudem keine Schulwege vor, sondern spricht lediglich Empfehlungen aus. Anhaltspunkte bieten dabei die Schulwegpläne der Grundschulen, die jeweils ein Abbild des jeweiligen Sprengels beinhalten. Empfehlungen für eine Radwegbenutzung per se sind bis dato in den Schulwegplänen nicht vorgesehen.

Grundsätzlich richtet sich der Schulwegplan nur an die Grundschulen. Hier hat man einen begrenzten Schulsprengel und demzufolge kann man die Schulwege etwas eingrenzen. Das ist bei weiterführenden Schulen schwierig. Aufgrund der freien Schulwahl liegt bei weiterführenden Schulen kein Schulsprengel – wie bei den Grundschulen – vor. Die Wegeführung ist daher bei älteren Schüler*innen sehr individuell (zu Fuß, per Rad, per ÖPNV) und daher schwierig vorherzusehen.

Neben verkehrsordnenden Maßnahmen setzt das neue Mobilitätsreferat verstärkt auf Angebote des Mobilitätsmanagements, die Eltern und Kinder dazu motivieren, den Schulweg – zumindest teilweise – aktiv mobil zurückzulegen.

Fazit:

Aus Sicht der Schulwegsicherheit wird die Radverkehrsführung im unmittelbaren Umfeld von Schulen im Einzelfall geprüft, sei es anlassbezogen (Unfallgeschehen, Beschwerden, Auffälligkeiten) oder grundsätzlich bei neuen Schulbauprojekten.

Dabei sind in Tempo-30-Zonen je nach den örtlichen Gegebenheiten verschiedene verkehrliche Lösungen wie Fahrradstraßen oder geeignete Beschilderungen (gegenläufiger Radverkehr in Einbahnstraßen oder auf Gehwegen mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ u.a.) denkbar. Geplante Rückbauten an Schulen werden auch künftig stets hinsichtlich der Schulwegsicherheit genau unter die Lupe genommen. Auch können untermaßige Radwege für einen Übergangszeitraum beibehalten werden.

Im Falle einer Entscheidung für einen Beibehalt solcher Radwege ist mittelfristig die bauliche Herstellung der Vorgaben der technischen Regelwerke angestrebt (siehe unten, **Ziffer 3.2**)

Unterhaltskosten

Ein baulicher Radweg muss durch den Straßenbaulastträger (BauR) unabhängig von seiner Benutzungspflicht und seiner Breite angemessen verkehrssicher und frei von offensichtlichen Gefahren gehalten werden. Aus Sicht des Mobilitätsreferates erscheint es nicht sinnvoll, Erhaltungsinvestitionen in eine nicht regelkonforme Radverkehrsinfrastruktur zu tätigen, für die es eine günstigere und sicherere Infrastrukturlösung – nämlich die Benutzung der Fahrbahn – gibt. Diese Ressourcen sollten besser an anderen Stellen verwendet, wo es mehr Radfahrer*innen zugutekommt und die Sicherheit für Radfahrende signifikant und wissenschaftlich erwiesen erhöht werden kann.

Sperrung von baulichen Radwegen in Tempo-30-Zonen durch Beschilderung als vermeintlich schnell umzusetzende Alternative zum Rückbau

Seitens einiger Bezirksausschüsse und politischer Fraktionen sind im Zuge der Covid-19-Pandemie Anträge und Anfragen eingegangen, Radwege in Tempo 30-Zonen nach dem „Pop-Up-Prinzip“ als schnelle Alternative zum Rückbau vermeintlich unkompliziert zu sperren und zu Gehwegflächen umzubeschildern. Wir gehen daher im Folgenden darauf ein, warum ein Absperren baulicher Radwege durch Absperrschranken (analog der Versuchsanordnung der „Pop-Up-Bike-Lanes“) und sonstigen Schilderkombinationen bei nicht regelkonformen, nicht benutzungspflichtigen baulichen Radwegen in Tempo-30-Zonen dauerhaft rechtlich nicht möglich ist:

Ein baulicher Radweg ist eine i.d.R. durch einen Bordstein von der Fahrbahn bzw. einem parallel verlaufenden Gehweg getrennte Verkehrsfläche für den Radverkehr. Wie beim Gehweg oder einer Platzfläche lässt hier der Ausbau allein erkennen, dass die Fläche für den Radverkehr bestimmt ist. Ein Verkehrszeichen, dass es sich um einen nicht benutzungspflichtigen Radweg handelt, gibt es nicht. Radfahrende müssen also darauf vertrauen, dass Sie eine für sie vorgesehene Fläche, die nur optisch eindeutig erfassbar ist auch als solche ungehindert benutzen können. Die Sperrung und Beschilderung eines intakten baulichen Radwegs mit Zeichen 239 StVO (Gehweg) ist insoweit als nicht eindeutig einzuschätzen, da Verkehrsteilnehmer*innen den baulichen Radweg als solchen erkennen und nicht klar ist, dass es sich nunmehr um einen Gehweg handelt.

Die Verkehrsteilnehmer*innen würden vielmehr die Beschilderung nicht verstehen, da der bauliche Zustand dieser entgegen steht.

Zur Sperrung mittels Anordnung von Absperrschranken (Zeichen 600-30 StVO) oder mittels Anordnung von Zeichen 254 StVO (Verbot für Radverkehr):

Die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen ist nur dort zulässig, wo sie aus Gründen der Sicherheit und Ordnung geboten ist (§§ 39, 43, § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO). Weiterhin sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen wo das aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO).

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs (hierzu zählt auch der Radverkehr) dürfen nur dort angeordnet werden, wo aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko im Straßenverkehr erheblich übersteigt (konkrete Gefahr, nicht allgemeines Risiko, § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO).

Dies ist im Falle von baulichen Radwegen in Tempo-30-Zonen jedoch nicht der Fall, da von der Benutzung dieser Radwege keine unmittelbare Gefahr ausgeht (solange der bauliche Zustand in Ordnung ist), sondern lediglich allgemeine Gefährdungen durch Konfliktpunkte (siehe oben).

Eine Sperrung durch Verkehrseinrichtungen kann auch nur erfolgen, wenn sie sich regelnd, sichernd oder verbotend auf den Verkehr auswirkt und o.a. Gefahrenlage herrscht. D.h. konkret, der Radweg muss durch eine Baustelle, Beschädigungen oder sonstige konkrete Beeinträchtigung unbenutzbar sein und die Sperrung ist erforderlich um eine konkrete Gefahr für die Sicherheit der Nutzer*innen abzuwehren.

Die explizite Schaffung einer Gefahrenlage durch z.B. die Beschilderung eines Gehweges auf einem Radweg, ggf. noch verbunden mit der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für eine Freischankfläche, würde diese Rechtssystematik ad absurdum führen.

Anmerkungen zur Vergleichbarkeit mit der Anordnung von „Pop-Up-Bike-Lanes“:

Die „Sperrung“ der bisherigen baulichen oder markierten Radwege neben den neu entstandenen Radfahrstreifen ist mit einer Sperrung eines baulichen Radwegs in Tempo-30-Zonen nicht ohne weiteres vergleichbar. Bei den als „Pop-Up-Radwege“ auf der Fahrbahn in Tempo-50-Be-

reichen eingerichteten Radfahrstreifen bestand eine Benutzungspflicht und damit eine Alternativlosigkeit zu den Bestandsradwegen. In Tempo-30-Zonen ist dies nicht der Fall (Parallelstruktur). Es handelte sich um eine kurzfristige, temporäre Maßnahme, nicht um eine dauerhafte Umsetzung. Die Anordnung erfolgte im Rahmen eines Verkehrsversuchs. Trotzdem wurde auch hier beobachtet, dass weiterhin Radfahrende den (bisherigen) baulichen oder markierten Radweg trotz Sperre benutzten und die Fläche stand nicht tatsächlich ausschließlich den Fußgängern zur Verfügung.

Fazit:

Um in Tempo-30-Zonen Räume für Gehwege und damit auch für Freischankflächen oder sonstige Nutzungen des öffentlichen Raumes gewinnen zu können, ist der Rückbau nicht regelkonformer und nicht benutzungspflichtiger Radwege alternativlos. Nur durch den Rückbau entsteht eine Gehwegfläche, die eindeutig als solche für alle Verkehrsteilnehmer*innen erkennbar ist und welche ggf. auch durch Sondernutzungen genutzt werden kann. Die Fläche von neben Baumgräben fahrbahnseitig vorhandenen Radwegen kann entsiegelt und den in den betroffenen Straßen zumeist auch sehr schmalen Baumgräben zugeschlagen werden. Wenn man in Straßen mit (noch) bestehenden Radwegen in Tempo-30-Zonen nach erfolgtem Radwegrückbau ein Angebot zur Förderung des Radverkehrs schaffen möchte, kommt primär die Ausweisung von Fahrradstraßen in Frage. Fahrradstraßen sind wissenschaftlich erwiesen sicher und attraktiv. Allerdings muss jeder Einzelfall geprüft werden, da an die Ausweisung einer Fahrradstraße Bedingungen geknüpft sind. In Straßen in Tempo-30-Zonen, in denen die Voraussetzungen für eine Fahrradstraße nicht vorliegen, ist im Einzelfall auch die Einführung von modalen Filtern zur Reduktion des Kfz-Verkehrs allgemein oder zur gezielten Vermeidung von Schleichverkehren des Kfz-Verkehrs möglich. Dies können z.B. Diagonalsperren [3] oder Einbahnstraßen sein, die für Radverkehr in der Gegenrichtung geöffnet werden. Des Weiteren hat die Gestaltung des Straßenraums (Breite, Verschwenkungen, Belag, Anordnung von Parkplätzen) hohen Einfluss auf die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten. Schon kleine aber gezielte bauliche Maßnahmen, wie Teilaufpflasterungen, punktuelle Einengungen, Parkkonzepte etc. können daher auch einen positiven Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau und damit das subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrenden haben. Beim Rückbau baulicher Radwege sollte daher ebenfalls die Anpassung des öffentlichen Verkehrsgrundes mit einfachen Mitteln geprüft werden. Die Bevölkerung und die zuständigen Bezirksausschüsse sollen über ein geeignetes Format auf der Internetseite der Mobilitätsmarke „München Unterwegs“ ausführlich über die Hintergründe und den fachlichen und rechtlichen Kontext des Konzeptes informiert werden. Für Interessierte wird der Kontakt radverkehr@muenchen.de für Detailfragen zur Verfügung gestellt.

[3] Anm. zur Diagonalsperre: Die **Diagonalsperre** ist eine bauliche Maßnahme für innerörtliche Erschließungsstraßen und dient dazu, sich geradlinig kreuzende Anliegerstraßen in sog. Schleifenstraßen umzuwandeln. Damit kann unerwünschter Durchgangsverkehr verhindert und eine Verkehrsberuhigung erzielt werden. Die Sperre wird durch

Elemente wie Poller oder Bepflanzung herbeigeführt. Für Fahrzeuge des Rettungsdienstes oder Versorgungsfahrzeuge können bei Bedarf herausnehmbare Sperrpfosten gesetzt werden.

Beispielbild für eine Diagonalsperre:

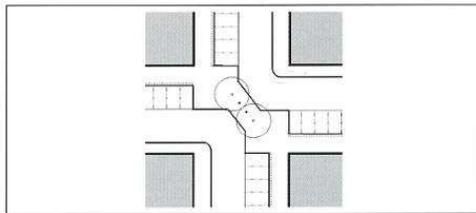


Bild 62: Beispiel für Diagonalsperre mit Überfahrt für Radfahrer, Notdienst- und Versorgungsfahrzeuge (Prinzipiskizze)

Quelle: RASt 06, Kapitel 6.1.2.3, Bild 62

3. Zusammenfassung und Empfehlung

Auf Grund eines verantwortungsvollen Umgangs mit finanziellen und personellen Ressourcen soll der Radwegrückbau nicht proaktiv sondern durch Nutzung von Synergien im Rahmen des ohnehin erforderlichen turnusmäßigen Sanierungsprogramms des Straßenunterhalts erfolgen. Wir empfehlen angesichts der geschilderten Sachlage und der vorstehenden Analyse dem Münchner Stadtrat daher folgende Vorgehensweise für den Radwegrückbau in Tempo-30-Zonen:

3.1. Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen werden, sobald dort vom Baureferat im Rahmen des turnusmäßigen Straßenunterhalts Sanierungsbedarf festgestellt wird, grundsätzlich zu Gunsten von mehr Platz für den Fußverkehr zurückgebaut und die gewonnene Fläche baulich zu einem Gehweg umgestaltet. Fahrbahnseitig neben Baumgräben vorhandene Radwege werden entsiegelt und dem angrenzenden Baumgraben zugeschlagen. Die Prüfung erfolgt sukzessiv und orientiert sich am Sanierungsplan des Straßenunterhalts.

3.2. Für die Fälle, dass

- in einer Einbahnstraße der gegenläufige Radverkehr aus Sicherheitsgründen zwingend über einen Radweg in Gegenrichtung abgewickelt werden muss,
- in einer Straße für eine Tempo-30-Zone ungewöhnlich hohes Verkehrsaufkommen oder ein hoher Anteil an Schwerverkehr oder Linienverkehr herrscht, der nicht dem Charakter einer Wohnstraße entspricht,

- die Straße vom Ausbauzustand her grundsätzlich nicht einer Tempo-30-Zone entspricht,
- es aus Gründen der Schulwegsicherheit empfehlenswert ist,
- Straßen mit für Radfahrende ungünstigen Pflasterbelägen insbesondere aus Gründen des Denkmal- und Ensembleschutzes nicht asphaltiert werden können,

erfolgt eine Prüfung der Beibehaltung der Radwege im Einzelfall durch das Mobilitätsreferat. Diese Radwege sind dann jedoch möglichst regelkonform, ggf. unter Umprofilierung des Straßenquerschnitts auszubauen und mit Sicherheitsräumen zu versehen und es sind gute Sichtbeziehungen herzustellen. Alternativ ist die Straße so umzugestalten, dass sie Zonencharakter erhält und der Mischverkehr auf der Fahrbahn ermöglicht wird. Der Ausbau darf jedoch analog zum Radentscheid München nicht zu Lasten des Fußverkehrs oder des Stadtgrüns erfolgen. Bis zu einem möglichen späteren Umbau oder falls dieser verhältnismäßig nicht oder nur teilweise durchführbar ist, werden diese Bestandsradwege in einem verkehrssicheren Zustand erhalten. Sperrung oder „Verfallenlassen“ scheiden aus.

3.3. Es wird für jeden der unter den Ziffern **3.1.** und **3.2.** geschilderten Fälle durch die Verkehrsbehörde vorab geprüft, ob eine Fahrradstraße eingerichtet oder sonstige gestalterische oder verkehrsordnende Maßnahmen ergriffen werden können und ob diese angemessen sind, um die verkehrliche Situation für Radfahrende in den Straßen, in denen noch bauliche Radwege in Tempo-30-Zonen verlaufen, nach deren Rückbau zu verbessern oder ob die Voraussetzungen für einen Beibehalt dieser Radwegen vorliegen.

3.4. Die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation mit der Bevölkerung zum hier geschilderten Vorgehen und der Sachlage wird verbessert, intensiviert und in der Mobilitätsmarke der Landeshauptstadt „München Unterwegs“ verankert.

4. Mitzeichnungen

Das Baureferat hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

Das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung haben jeweils Abdrucke der Vorlage erhalten.

5. Beteiligung der Bezirksausschüsse:

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1 bis 25 werden zu jedem Einzelfall der Punkte 3.1 und 3.2 projektbezogen angehört. Wenn der BA gegen einen Rückbau ist und die Verwaltung dafür, soll der Stadtrat über den Einzelfall entscheiden.

Die Bezirksausschüsse 1 bis 25 wurden gemäß § 13 der Bezirksausschusssatzung zur vorliegenden Beschlussvorlage angehört.

Die Bezirksausschüsse 1, 3, 4, 6, 8, 13, 15, 20, 23, 24 und 25 haben der Beschlussvorlage zugestimmt.

Der **Bezirksausschuss 2** hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme beschlossen:

„Der generelle Rückbau von Radwegen in Tempo-30-Zonen wird in den folgenden Situationen gesondert geprüft:

- *In einer Straße mit ungewöhnlich hohem Verkehrsaufkommen.*
- *Wenn ein hoher Anteil an Schwerverkehr oder Linienverkehr vorliegt, der nicht dem Charakter einer Wohnstraße entspricht.*
- *Wenn es aus Gründen der Schulwegsicherheit empfehlenswert ist.*

Vor dem Rückbau der Radverkehrsanlage wird von der Verkehrsbehörde geprüft, ob eine Fahrradstraße eingerichtet oder andere gestalterische Maßnahmen ergriffen werden können. An Knotenpunkten wird auf die Einsehbarkeit aller Verkehrsteilnehmer+innen z.B. Kinder oder ältere Menschen geachtet.

Nach einem Jahr soll geprüft werden, ob sich die gestalterischen und verkehrsordnenden Maßnahmen bewährt haben – zum Einen durch Erfassung der Unfälle, aber auch durch Verkehrszählungen, um die Akzeptanz der neuen Verkehrsführung zu evaluieren.“

Der **Bezirksausschuss 5** hat die Beschlussvorlage zur Kenntnis genommen und gebeten, den Sanierungsbedarf an solchen Radwegen im Stadtbezirk 5 zu prüfen.

Der **Bezirksausschuss 7** hat sich mit der Anhörung zur Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme abgegeben:

„Antrag: In die Beschlussvorlage „Radwegrückbau in Tempo 30 Zonen“ ist die Beteiligung der Bezirksausschüsse an der Prüfung zur Beibehaltung nicht mehr verpflichtend zu nutzender Radwege aufzunehmen.

Bisher gab es im BA 7 die Übereinkunft mit dem Straßenbau Süd, Radwege ohne Benutzungspflicht (meist in Tempo 30 Zonen) in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten. Diese Übereinkunft war vor allem von der Verkehrssicherheit für ältere, weniger geübte Radfahrer und Kinder getragen. Sie soll auch weiterhin durch den BA 7 angewendet werden.“

Der **Bezirksausschuss 9** hat der Beschlussvorlage mit folgender Ergänzung zugestimmt:

„Im Hinblick auf die Nibelungenstraße fordert der BA eine moderierte Einbindung der Schule und der Anwohner, um die Lösung für die zukünftige Gestaltung der Nibelungenstraße zu erörtern und zu vermitteln.“

Der **Bezirksausschuss 10** hat der Beschlussvorlage mit folgender Ergänzung zugestimmt:

„Jeder Radwegrückbau soll eine Einzelfallentscheidung (Prüfung der individuellen örtlichen Gegebenheiten!) bleiben. Der BA soll in jedem Fall vor Entscheidung dazu angehört werden.“

Der **Bezirksausschuss 11** hat der Beschlussvorlage mit folgender Ergänzung zugestimmt:

„Der BA stimmt dem Beschlussentwurf mehrheitlich zu und regt an, bei Rückbauten gewonnenen Platz zur Begrünung zu nutzen, wenn bei den Fußwegen eine ausreichende Breite verbleibt.“

Der **Bezirksausschuss 12** hat der Beschlussvorlage mit folgender Ergänzung zugestimmt:

„Der Bezirksausschuss schlägt eine Einrichtung von Fahrradstraßen auch dort vor, wo bisher noch kein starker Fahrradverkehr stattfindet, um eine Lenkungswirkung zu erzielen. Stark vom Autoverkehr belastete Straßen sind hiervon auszunehmen.“

Der **Bezirksausschuss 14** hat sich mit der Anhörung zur Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme abgegeben:

„Ein genereller Rückbau der Radwege in Tempo-30-Zonen sieht der Bezirksausschuss 14 als problematisch an, insbesondere vor Schulen aufgrund der besonderen Sicherheitsbedürfnisse. Es muss daher immer eine Einzelfallprüfung stattfinden. Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h sollte entsprechend kontrolliert und sanktioniert werden. Weiterhin möchte der BA hier zwingend eingebunden werden.“

Der **Bezirksausschuss 16** hat sich mit o.g. Vorhaben befasst und gibt folgende Stellungnahme ab:

„Über den Rückbau ist im Einzelfall auch weiterhin mit Beteiligung des Bezirksausschusses zu entscheiden.“

Der **Bezirksausschuss 17** hat sich mit o.g. Anhörung beschäftigt und folgenden Beschluss gefasst:

„Der BA 17 stimmt dem Beschluss unter dem Vorbehalt zu, dass Rückbauten unterbleiben, wenn dem besondere Belange der Verkehrssicherheit entgegenstehen. Die Umsetzung soll nur im Rahmen von Gesamtlösungen für Straßenzüge erfolgen und soll unterbleiben, wenn bestehende Bereiche für Fußgänger bereits großzügig gestaltet sind.“

Der **Bezirksausschuss 18** hat sich in seiner Sitzung am 20.07.2021 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme beschlossen:

„Grundsätzlich ist es sinnvoll, in Tempo-30-Zonen die Straße für die Radfahrer zu öffnen und unsichere, schmale Radwege überflüssig zu machen. Damit werden die bisherigen Zielkonflikte zwischen breiten Fußwegen und breiten Radwegen vermieden und der MIV zurückgedrängt zugunsten des Radverkehrs. Allerdings werden die jeweiligen spezifischen Besonderheiten der Straßen zu wenig berücksichtigt. Dazu zählen z.B.:

- Erneuerungen des Radwegbelages erst vor kurzer Zeit (z.B. Säbener Str. zwischen Wettersteinplatz und Schellenbergstraße)*
- Nutzen der Umwidmung (z.B. Wird ein breiteres Gehweg gebraucht? Gibt es Planungen für Schanigärten?)*
- KFZ Frequenz (vgl. ERA über 800 PKW/h separater Radweg verbindlich)*
- Häufige Nutzung durch Kinder und Senioren (separater Radweg vermittelt mehr subjektive Sicherheit)*
- Finanzielle Rahmenbedingungen der Kommune (z.B. pandemiebedingter Ausfall von Steuereinnahmen)*

Hier müsste die Vorlage nachgebessert werden. Sinnvoll erscheinen deshalb hier nur Einzelfallprüfungen.“

Der **Bezirksausschuss 19** hat sich mit der Anhörung zur Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme abgegeben:

„Der Bezirksausschuss 19 spricht sich ebenso wie die Vorlage gegen einen proaktiven Rückbau von Radwegen aus. Die hohen Kosten dazu sind nicht nur wegen der momentan sehr angespannten Lage der öffentlichen Haushalte weder vertretbar noch vermittelbar. Bis zu einer turnusmäßigen Sanierung der Straßen sind vorhandene Radverkehrsanlagen im verkehrssicheren Zustand zu erhalten. Bei notwendigen turnusmäßigen Sanierungen spricht sich der Bezirksausschuss gegen die in der Vorlage ausgesprochenen generellen Regelungen aus. Es soll also keine automatische Verbreiterung des Fußweges oder der Baumgraben geben. Für die vielen verschiedenen konkreten Einzelfälle (Straßenbreite, Schulweg, PKW-Verkehr, LKW-Verkehr, Linienverkehr, Einbahnstraßenregelungen, usw.) sind allgemeine Regeln nicht zielführend. Im Gegenteil fordert der Bezirksausschuss individuelle Lösungen. Dazu ist bei jeder anstehenden Sanierung bereits eine frühzeitige Einbindung des Bezirksausschuss dringend

geboten, damit eine für alle Verkehrsteilnehmer zufrieden stellende Lösung gefunden werden kann.“

Der **Bezirksausschuss 21** hat dem Beschlussentwurf zugestimmt und fordert, zu jeder Einzelfallprüfung angehört zu werden.

Der **Bezirksausschuss 22** hat sich in seiner Sitzung mit der Beschlussvorlage zum Radwegrückbau befasst, dieser grundsätzlich zugestimmt und folgende Stellungnahme abgegeben:

„Bei Einzelfallentscheidungen muss die Entscheidung aber dem BA überlassen werden.“

Zum Vortrag der Bezirksausschüsse 2, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 16, 17, 18, 19, 21 und 22 nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Auf die Ausführungen im Vortrag des Referenten, auf Ziffer 3 und auf Ziffer 5 erster Absatz dieser Beschlussvorlage wird verwiesen. Grundsätzlich sollen Radwege in Tempo-30-Zonen zurückgebaut werden. Der Radwegrückbau wird nicht proaktiv sondern durch Nutzung von Synergien im Rahmen des ohnehin erforderlichen turnusmäßigen Sanierungsprogramms des Straßenunterhalts erfolgen. In diesem Rahmen erfolgt auch die Überprüfung des Sanierungsbedarfes. Ein Automatismus tritt jedoch nicht ein. Durch die Untergliederung des Vorgehens in eine grundsätzliche Regelung sowie eine Konkretisierung möglicher baulicher und verkehrrechtlicher Umgestaltungen und durch Einschränkungen für Sonderfälle ist gewährleistet, dass die Entscheidungen zur zukünftigen Gestaltung der Straßenräume einzelfallspezifisch getroffen werden müssen. Die Bezirksausschüsse werden zu jedem Einzelfall projektbezogen angehört. Darüber hinaus wird das Verfahren nun erstmals auch bei einem Dissens im Sinne einer einheitlichen Handhabe im Stadtgebiet geregelt. Für den Fall, dass ein Bezirksausschuss gegen einen Rückbau ist und die Verwaltung dafür, soll der Stadtrat abschließend über den Einzelfall entscheiden. Die in dieser Sitzungsvorlage enthaltene Konzeption ersetzt sowohl die diesbezügliche Festlegung aus dem Stadtratsbeschluss von 1995 als auch ggf. in der Zwischenzeit getroffene Einzelabsprachen zwischen Verwaltung und Bezirksausschüssen oder sonstige entstandenen Verfahren oder Sonderwege. Sinn der Vorlage ist ein stadtweit einheitliches, transparentes, gerechtes und abschließendes Prüfschema einzuführen, das zum Einen die besonderen örtlichen Bedürfnisse nicht außer Acht lässt und zum Anderen dafür Sorge trägt, dass rechts- und regelkonforme Zustände und objektiv verkehrssichere Radverkehrsführungen hergestellt werden. Es ist angestrebt, bei Rückbauten den gewonnenen Platz, soweit dieser nicht für die Verbreiterung der Fußwege benötigt wird, zur Begrünung zu nutzen. Es wird stets geprüft, ob im Falle eines Rückbaus auf der Fahrbahn eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann.

Eine Evaluation der getroffenen Maßnahmen, wie vom Bezirksausschuss 2 in seiner Stellungnahme vorgeschlagen, ist nicht Teil des Konzeptes, da es sich nicht um Verkehrsversuche oder temporäre Maßnahmen zur Erprobung handelt. Es ist aber ständiger Auftrag der Ver-

kehrsbefehle, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie das Unfallgeschehen regelmäßig zu überprüfen. Dadurch ist gewährleistet, dass die Funktionalität der Maßnahmen, die nach dieser Beschlussvorlage getroffen werden, nicht aus dem Fokus rückt. Sollten sich im Nachhinein im Einzelnen Erkenntnisse ergeben, die es erforderlich machen, an der ein oder anderen Stelle nachzubessern, oder werden von Bezirksausschüssen oder Nutzer*innen erkannte Mängel oder Verbesserungsvorschläge an die Verwaltung herangetragen, werden diese überprüft und ggf. nachgesteuert.

Die Behandlung von Einzelfällen, wie vom Bezirksausschuss 9 gefordert, ist nicht Gegenstand dieser Beschlussvorlage. Der vorgetragene Fall der Nibelungenstraße wird, wie unter Ziffer 5 festgelegt, mit dem Bezirksausschuss zu gegebener Zeit in geeigneter Form abgestimmt.

Ebenso verhält es sich mit dem Vorbringen des Bezirksausschusses 18. Diese Beschlussvorlage behandelt nicht die Planung von Einzelfällen, daher ist hier im Einzelnen auch nicht auf die spezifischen Besonderheiten einzelner Straßen in Tempo-30-Zonen mit Radwegen einzugehen. Dies erfolgt in den Einzelprojekten, die im Rahmen des Konzeptes dann den Bezirksausschüssen vorgelegt werden. Selbstverständlich werden dann darin auch die Kriterien, die der Bezirksausschuss 18 für beachtenswert hält, berücksichtigt und fachlich diskutiert werden. Die Verwaltung hat die Aufgabe, rechtmäßige und objektiv verkehrssichere Anlagen zur Verfügung zu stellen. Wenn diese nicht den Regelwerken oder den Erkenntnissen der Unfallforschung entsprechen, kann das z.B. für „Senior*innen“ pauschal unterstellte „subjektive Sicherheitsempfinden“ auch auf zu schmalen Radwegen ohne Sicherheitsräume kein Entscheidungskriterium für den Beibehalt eines Radweges sein, da immer objektiv zu entscheiden ist. Es müssen die Belange aller Verkehrsteilnehmenden ins Auge gefasst werden. Der Bezirksausschuss hat aber in jedem Einzelfall die Gelegenheit und wird gebeten, seine spezielle örtliche Kenntnis der Situation vorzutragen. Vor Ort kann die Planungsdiskussion dann durchaus ergeben, dass z.B. wegen der Bedürfnisse schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer*innen (z.B. Zuwegung zu einem Seniorenheim oder einer Einrichtung für Menschen mit Behinderung o.ä.) ein Radweg an einer bestimmten Strecke erhalten werden soll. Dann ist dieser aber regelkonform herzustellen, wie unter Ziffer 3 beschrieben. Eine Aufnahme des schwer eingrenzenden Kriteriums einer „subjektiven Verkehrssicherheit“ und die Pauschalisierung des subjektiven Sicherheitsempfindens von bestimmten Personengruppen in das grundsätzliche Konzept wäre allerdings weder statthaft im Sinne objektiven Verwaltungshandelns noch zielführend und wird daher nicht aufgenommen.

Die Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand dieser Beschlussvorlage. Diesbezüglich wird der Bezirksausschuss 14 gebeten, sich an die Kommunale Verkehrsüberwachung beim Kreisverwaltungsreferat zu wenden.

Der Korreferent des Mobilitätsreferates, Herr Stadtrat Schuster und der Verwaltungsbeirat für den Geschäftsbereich 1, Strategie, Herr Stadtrat Pretzl haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Den Empfehlungen unter **Punkt 3:**

3.1. Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen werden, sobald dort vom Baureferat Sanierungsbedarf festgestellt wird, grundsätzlich zu Gunsten von mehr Platz für den Fußverkehr zurückgebaut und die gewonnene Fläche baulich zu einem Gehweg umgestaltet. Fahrbahnseitig neben Baumgräben vorhandene Radwege werden entsiegelt und dem angrenzenden Baumgraben zugeschlagen. Die Prüfung erfolgt sukzessiv und orientiert sich am Sanierungsplan des Straßenunterhalts.

3.2. Für die Fälle, dass

- in einer Einbahnstraße der gegenläufige Radverkehr aus Sicherheitsgründen zwingend über einen Radweg in Gegenrichtung abgewickelt werden muss,
- in einer Straße für eine Tempo-30-Zone ungewöhnlich hohes Verkehrsaufkommen oder ein hoher Anteil an Schwerverkehr oder Linienverkehr herrscht, der nicht dem Charakter einer Wohnstraße entspricht,
- die Straße vom Ausbaurzustand her grundsätzlich nicht einer Tempo-30-Zone entspricht,
- es aus Gründen der Schulwegsicherheit empfehlenswert ist,
- Straßen mit für Radfahrende ungünstigen Pflasterbelägen insbesondere aus Gründen des Denkmal- und Ensembleschutzes nicht asphaltiert werden können,

erfolgt eine Prüfung der Beibehaltung der Radwege im Einzelfall durch das Mobilitätsreferat. Diese Radwege sind dann jedoch möglichst regelkonform, ggf. unter Umprofilierung des Straßenquerschnitts auszubauen und mit Sicherheitsräumen zu versehen und es sind gute Sichtbeziehungen herzustellen. Alternativ ist die Straße so umzugestalten, dass sie Zonencharakter erhält und der Mischverkehr auf der Fahrbahn ermöglicht

wird. Der Ausbau darf jedoch analog zum Radentscheid München nicht zu Lasten des Fußverkehrs oder des Stadtgrüns erfolgen. Bis zu einem möglichen späteren Umbau oder falls dieser verhältnismäßig nicht oder nur teilweise durchführbar ist, werden diese Bestandsradwege in einem verkehrssicheren Zustand erhalten. Sperrung oder „Verfallenlassen“ scheidet aus.

3.3. Es wird für jeden der unter den Ziffern **3.1.** und **3.2.** geschilderten Fälle durch die Verkehrsbehörde vorab geprüft, ob eine Fahrradstraße eingerichtet oder sonstige gestalterische oder verkehrsordnende Maßnahmen ergriffen werden können und ob diese angemessen sind, um die verkehrliche Situation für Radfahrende in den Straßen, in denen noch bauliche Radwege in Tempo-30-Zonen verlaufen, nach deren Rückbau zu verbessern oder ob die Voraussetzungen für einen Beibehalt dieser Radwegen vorliegen.

3.4. Die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation mit der Bevölkerung zum hier geschilderten Vorgehen und der Sachlage wird verbessert, intensiviert und in der Mobilitätsmarke der Landeshauptstadt „München Unterwegs“ verankert.

wird zugestimmt.

2. Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1 bis 25 werden zu jedem Einzelfall der Punkte 3.1 und 3.2 projektbezogen angehört. Sollte der betroffene Bezirksausschuss den von der Verwaltung vorgeschlagenen Rückbau ablehnen, wird der Stadtrat mit der Entscheidung befasst.
3. Das Baureferat wird gebeten, nach den Vorgaben des Mobilitätsreferats Radwege in Tempo-30-Zonen, die im Rahmen des turnusmäßigen Straßenunterhaltes saniert werden müssen, in den Fällen des **Punktes 3, Ziffer 3.1** zurückzubauen und die Oberfläche der gewonnenen Fläche als Gehweg zu gestalten oder einem vorhandenen Baumgraben zuzuschlagen.
4. Das Baureferat wird gebeten, Radwege in Tempo-30-Zonen, die im Rahmen des turnusmäßigen Straßenunterhaltes saniert werden müssen, in den Fällen des **Punktes 3, Ziffer 3.2** nach den Vorgaben des Mobilitätsreferats baulich in einen regelkonformen Zustand zu versetzen oder nach den vom Mobilitätsreferat entwickelten Planungsgrundzügen die Straße umzubauen, so dass sie einer regelkonformen Tempo-30-Zone entspricht. Bis zum Umbau oder für den Fall, dass ein Umbau nicht oder nur teilweise durchführbar ist, sind die Radwege in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemäß **Punkt 3, Ziffer 3.4** die Öffentlichkeitsarbeit und die Kommunikation mit der Bevölkerung zum hier geschilderten Vorgehen

und der Sachlage zu intensivieren und in der Mobilitätsmarke der Landeshauptstadt „München Unterwegs“ zu verankern.

6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium – HA II-V / SP
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat – Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 1 bis 25
3. An das Baureferat
4. An das Polizeipräsidium München
5. An die Stadtwerke München GmbH
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
mit der Bitte um Kenntnisnahme
7. Mit Vorgang zurück an MOR-GB1.13
zur weiteren Veranlassung.

Am
Mobilitätsreferat - Beschlusswesen