



**MOR-GB2.12**

BA-Geschäftsstelle Nord

Ehrenbreitsteiner Straße 28a  
80993 München

80313 München  
Telefon:  
Telefax:  
Dienstgebäude:

Zimmer:

---

Ihr Schreiben vom  
26.07.2021  
Antrag BA 10

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
05.10.2021

**Antrag des Bezirksausschusses 10 (Moosach) vom 26.07.2021  
„Pelkovenstraße endlich sicher für Radfahrende“ - Antragsnummer 20-26 / B 02788**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei unser Antwortschreiben zum Antrag vom Bündnis 90 / Die Grünen vom 26.07.2021  
„Pelkovenstraße endlich sicher für Radfahrende“ mit der Bitte um Weiterleitung.

Mit Schreiben vom 26.07.2021 wird das MOR gebeten, die Pelkovenstraße (Dachauer Straße bis Feldmochinger Straße) so zu gestalten, dass Radfahren sicher und komfortabel möglich ist.

Nach Besichtigung des beschriebenen Abschnittes können wir Ihnen nachfolgendes mitteilen:

Die Pelkovenstraße weist im Abschnitt ab etwa der Hausnummer 53 (im Westen) bis zum östlichen U-Bahnaufgang der Haltestelle „Moosacher St. Martinsplatz“ einen Ausbau mit jeweils eigenen Flächen für alle Verkehrsteilnehmer (z.B. Radweg, Parken, Fußgänger ...) auf. Außerdem sind zwischen der Dachauer Straße und der Hirschstraße (im Westen) bauliche Radwege neben der Fahrbahn ausgeführt bzw. Schutzstreifen auf der Straße markiert. Auf den ersten 75m im Osten sind beide Gehwege bis bzw. ab der Feldmochinger Straße mit StVO-Zeichenummer 239 „Gehweg“ mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ beschildert.

Da im gesamten betrachteten Bereich der Pelkovenstraße keine blaue Beschilderung für Radwege vorhanden ist oder nur Schutzstreifen markiert sind, sind diese Angebote nicht benutzungspflichtig und die Radfahrenden dürfen bzw. müssen auf der Straße fahren.

Westlich und östlich des oben genannten Ausbauquerschnittes sind die Radwege nicht weitergeführt worden, da westlich zwischen Hirschstraße und der Hausnummer 53 Bäume und im Osten ein Grundstück / Haus (Hausnummer 80) den Straßenraum begrenzen. Diese

beiden Engstellen sind beim Ausbau der Pelkovenstraße im Zusammenhang mit dem U-Bahnbau am Ende der Nullerjahre nicht gelöst worden.

Insgesamt sind die Übergänge an den beiden Engstellen zwischen den „Radverkehrsanlagen“ und einer Benutzung der Fahrbahn die entscheidenden Gefahrenstellen. Die Radfahrenden werden hier in jeweils beiden Fahrtrichtungen ohne besondere Schutzmaßnahmen oder Markierungen / Hinweise auf die Straße „entlassen“.

In Fahrtrichtung Osten, zum Beispiel, vor der Hausnummer 80 bzw. hinter dem östlichen U-Bahnaufgang der Haltestelle „Moosacher St. Martinsplatz“ hört der bauliche Radweg plötzlich auf und die Weiterführung ist gemeinsam mit den Fußgängern als Gehweg mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ beschildert. Für eine mögliche Einfädelung auf die Straße der Radfahrenden ist lediglich der Bordstein an dieser Stelle abgesenkt worden. Bauliche Maßnahmen oder eine Markierung, damit die Radfahrenden geschützt und sicher auf die Fahrbahn fahren können oder der Kfz-Verkehr auf den Wechsel der Radfahrenden auf die Straße hingewiesen wird, existieren nicht. Auch die Möglichkeit einer vorherigen Einfädelung auf die Straße ist weder baulich ausgeführt oder markiert.

Das damalige Planungsreferat Abteilung Verkehrsplanung hat 2006 zum Erhalt des Anwesens Pelkovenstraße 80 aus Gründen des Denkmalschutzes nachfolgendes ausgeführt: „Grundsätzlich bestehen gegen den Erhalt des Anwesens Pelkovenstraße 80 keine Einwände, wenn sichergestellt ist, dass die im Vorfeld im Jahr 2000/2001 stadtweit abgestimmte Straßenplanung zur Umgestaltung der Pelkovenstraße i. S. "Straßenwiederherstellung nach U-Bahnbau" realisiert werden kann. Vor allem ist der Einbau von baulichen Radwegen sehr wichtig, um auch die Verkehrssicherheit für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer wesentlich zu erhöhen.“

An den beiden genannten Engstellen weist die Fahrbahn heute eine Breite auf, bei der eine Ausweisung oder Markierung von Radverkehrsanlagen in beiden Richtungen nicht möglich ist. In Höhe der Hausnummer 80 ist die Fahrbahn etwas über 5,50m breit, so dass ein Bus/Bus-Begegnungsverkehr (erforderlich Breite 6,50m) kaum möglich ist und selbst für einen Begegnungsverkehr zwischen Pkw und Lkw eher knapp bemessen ist. Dies hat zwar den Vorteil, dass einerseits die Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs etwas gebremst wird, andererseits aber der Linienbusverkehr dadurch behindert wird.

An der Engstelle auf Höhe Hausnummer 41-43 aufgrund der Bäume weist die Fahrbahn eine Breite von knapp über 7,0m auf. Allerdings ist hier Parken auf der Straße erlaubt, so dass faktisch nur eine Fahrbahnbreite von knapp 5,0m verbleibt. Die Ausweisung einer sicheren Radverkehrsanlage in beiden Fahrtrichtungen ist nicht möglich. Die Alternative wäre hier das Parken auf der Straße nicht mehr zuzulassen (Entfall von bis zu 17 Stellplätzen) und einen Schutzstreifen mit einer Breite von 2,0m in nur einer Fahrtrichtung (Vorschlag: Richtung Westen) zu markieren. Allerdings ist davon auszugehen, dass sich dadurch die Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs erhöht, da nun die Engstelle mit den parkenden Fahrzeugen nicht mehr vorhanden wäre.

Das Mobilitätreferat schlägt vor, dass die Übergänge zwischen den Radverkehrsanlagen und der Straße großflächig durch eine entsprechende farbliche Markierung und eventuelle bauliche Maßnahmen kenntlich gemacht werden und somit die Sicherheit der Radfahrenden erhöht wird. Ferner soll durch Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn dem Kfz-Verkehr verdeutlicht werden, dass die Radfahrenden auf der Straße fahren (dürfen). Eine Ausweisung einer beidseitigen durchgehenden sicheren Radverkehrsanlage (baulich oder als Markierung) ist nur mit hohem baulichen Aufwand (Umbau Straßenraum, Entfall Bäume / Grünflächen, ...) und vermutlich nur mit Reduzierung der Fußgängerflächen und /oder der Anzahl von Stellplätzen möglich.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB2.12