

Datum: 21.07.2021  
Telefon: 0 233-39986  
Telefax: 0 233-39977

radverkehr.mor@muenchen.de

**Mobilitätsreferat**  
Verkehrs- und  
Bezirksmanagement  
Grundsatzaufgaben und  
Dauerhafte Anordnungen  
Radverkehr  
MOR-GB2.2122

Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht im Rappenweg zwischen Emplstraße und Schwablhofstraße

## **I. Verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO:**

Die bestehende Radwegbenutzungspflicht im Rappenweg zwischen Emplstraße und Schwablhofstraße wird aufgehoben. Die in diesem Bereich vorhandenen Zeichen 237 StVO und 240 StVO sind zu entfernen.

Der reine Radweg an der Südseite des Rappenwegs ist mit Zeichen 239 StVO und dem Zusatzzeichen 1022-10 als Gehweg „Radfahrer frei“ zu beschildern, gleiches gilt für den Gehweg auf der Nordseite.

### **Begründung:**

Gemäß §§ 2 Abs. 4; 45 Abs. 1 und 4 sowie 9 StVO muss bei der Entscheidung über die Radwegbenutzungspflicht abgewogen werden, ob die Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Hinsichtlich der Anforderungen an die im pflichtgemäßen Ermessen der Verkehrsbehörde stehende Entscheidung bestimmt § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Nur in diesen Fällen dient die Trennung von motorisiertem Individualverkehr und Radverkehr der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 3 C 42.09) ist eine Radwegbenutzungspflicht zudem nur dann zulässig, wenn eine qualifizierte Gefahrenlage vorliegt.

Stärke und Zusammensetzung des Verkehrs für sich genommen erlaubt keine abschließende Beurteilung der Gefahrenlage. Sie sind dennoch als Indizien zur Beurteilung eines erhöhten Gefahrenpotenzials geeignet (bestätigt durch diverse Gerichtsurteile, bei denen Verkehrsbelastung und Verkehrszusammensetzung herangezogen wurden, insbesondere im o.g. Grundsatzurteil). Beurteilungsgrundlagen für die Verkehrsbelastungsstärken sind Kap. 6.1.7.2 der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und Kap 2.3.3 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Die Bestimmung der zulässigen innerörtlichen Kfz-Verkehrsstärke erfolgt in Abhängigkeit der Variablen zulässige Geschwindigkeit, Anzahl der Fahrstreifen, Breite der Fahrbahn, Schwerverkehrsanteil am Kfz-Gesamtverkehrsaufkommen sowie ggf. der Längsneigung. Die Grenzen zulässiger Verkehrsstärken sind nicht als absolut zu betrachten, sondern sind lediglich Richt- bzw. Orientierungswerte mit einem gewissen Spielraum nach oben und unten.

Außer im Bereich der Tempo-30-Zone am westlichen Ende gilt im Rappenweg als zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

Zuletzt wurde am 04.07.2017 eine Verkehrszählung am Knotenpunkt Rappenweg/Emplstraße vorgenommen, die Folgendes ergab:

Die morgendliche Spitzenstunde von 07:30 bis 08:30 ergab 732 Kfz. In der abendlichen Spitzenstunde von 17:30-18:30 wurden 652 Kfz gezählt. Der Tageswert betrug 7.670 Kfz, davon 360 Schwerlastverkehrsfahrzeuge.

Am Knotenpunkt Rappenweg/Schwablhofstraße wurden in der morgendlichen Spitzenstunde von 07:30-08:30 730 Kfz gezählt; in der abendlichen Spitzenstunde von 16:30-17:30 betrug die Anzahl 616 Fahrzeuge. Der Tageswert betrug 7.670 Fahrzeuge (davon 370 Schwerlastverkehrsfahrzeuge).

Die Fahrbahnbreite beträgt durchgehend 6 m. Die Breite des nördlichen gemeinsamen Geh- und Radwegs beträgt 2,50 m. Die Breite des südlichen Radwegs liegt bei 1,50 m.

Die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht in Tempo-30-Zonen ist gemäß § 45 Absatz 1c Satz 3 StVO unzulässig. Was den Abschnitt außerhalb der Tempo-30-Zone anbelangt, so ist hier Folgendes festzustellen:

Gemäß Kapitel 6.1.7.2 RASSt eignen sich Fahrbahnbreiten bis 6,00 m zur gemeinsamen Führung von Rad- und motorisiertem Verkehr bei geringen Verkehrsstärken bis 500 Kfz/h. Bei einem Geschwindigkeitsniveau  $V_{85} < 50$  km/h und geringem oder fehlendem Schwerverkehr können die o.g. Verkehrsstärken im Einzelfall überschritten werden. Die ERA halten bei Fahrbahnbreiten unter 6 m Mischverkehr bis zu einer Kraftfahrzeugverkehrsstärke von 700 Kfz/h für verträglich (Kapitel 3.1 ERA).

Das Schwerlastverkehrsaufkommen kann hier als gering bezeichnet werden.

Der Rappenweg ist nicht Teil des Geschwindigkeitsmessprogramms des Polizeipräsidiums München. Bei Probemessungen an zwei Nachmittagen im Bereich des Rappenwegs, in dem die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, wurden insgesamt 10 Geschwindigkeitsüberschreitungen bei jeweils eher mäßigem Verkehrsaufkommen geahndet. Neun Verstöße waren im Verwarnungsbereich, ein Verstoß mit einer gemessenen Geschwindigkeit von 86 km/h im Anzeigenbereich. Verkehrsunfälle unter Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurden in den letzten drei Jahren polizeilich nicht bekannt. Ferner wurden im selben Zeitraum keine Beschwerden oder Mitteilungen über Verkehrsgefährdungen polizeilich bekannt. Somit kann davon ausgegangen werden, dass das Geschwindigkeitsniveau bei  $V_{85} < 50$  km/h liegt. Auf dieser Basis kann der Radverkehr sowohl nach RASSt als auch nach den ERA auf der Fahrbahn geführt werden.

Wichtig dabei sind unter anderem gute Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer\*innen. Aufgrund des geradlinigen Verlaufs des Rappenwegs sind diese zweifelsohne gegeben.

An keiner Stelle des Rappenwegs findet Parkverkehr statt, so dass auch insoweit keine Gefährdung für den Radverkehr besteht.

Angesichts des relativ geringen Radverkehrs- und vor allem Fußverkehrsaufkommens im Rappenweg erscheint eine gemeinsame Führung auf den Gehwegen verträglich, sofern diese für den Radverkehr nicht verpflichtend ist.

Die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr ist erforderlich, um vor allem Schüler\*innen, die das Truderinger Gymnasium besuchen, nicht zur Nutzung der Fahrbahn zu zwingen und somit die Verkehrssicherheit für diese und andere ungeübte Rad Fahrende zu erhöhen. Ferner ist sie geeignet, da dem Radverkehr so ermöglicht wird, die Gehbahn zu nutzen. Angesichts des geringen Fußverkehrsanteils und der Möglichkeit der Fahrbahnnutzung ist sie trotz der geringen Gehbahnbreite angemessen.

Aus vorstehenden Gründen sind nach den Vorgaben der StVO und ihrer Verwaltungsvorschrift und den einschlägigen Regelwerken RAST und ERA unter Berücksichtigung der Rechtsprechung und den örtlichen Gegebenheiten wie Verkehrsstärke, Fahr- und Gehbahnbreiten sowie der allgemeinen Gefährdungslage die vorhandenen Zeichen 237 StVO und 240 StVO zu entfernen. Die Maßnahme ist daher geeignet und erforderlich, um den einschlägigen Regelwerken und der StVO zu entsprechen. Außerdem ist sie angemessen, da dem Radverkehr weiterhin die Nutzung der nördlichen Bahn möglich ist und eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit nicht zu erwarten ist.

#### **Anhörungen:**

a) Das Polizeipräsidium München lehnt die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht ab und hat folgendermaßen Stellung genommen. Die Begründung ist kursiv dargestellt; Anmerkungen des Mobilitätsreferats in Normaldruck.

##### „Allgemeines

*Der Rappenweg verläuft in südöstlicher Fahrtrichtung von der Emplstraße bis zur Schwablhofstraße. Der westliche Teil dieser Straße befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Im weiteren Straßenverlauf gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Fahrbahn ist ca. sechs Meter breit. An der Nordseite des Rappenwegs befindet sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg, beschildert mit Zeichen 240 StVO, mit einer Gesamtbreite von zwei Metern und auf der Südseite ein Radweg, beschildert mit Zeichen 237 StVO, mit einer Breite von 1,5 Metern. Das Fußgängeraufkommen ist aus polizeilicher Sicht als gering einzustufen.*

*Erfahrungsgemäß wird der Rappenweg auch durch Lkw-Fahrer benutzt, welche die Fahrtstrecke von Waldtrudering nach Kirchtrudering abkürzen möchten. Der Rappenweg ist auch Teil des Schulweges von Riem und Kirchtrudering zum Truderinger Gymnasium in der Friedenspromenade.“*

Die Breite der nördlichen, aktuell mit Zeichen 240 gekennzeichneten Bahn beträgt 2,50 m. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt gemäß oben dargelegter Verkehrszahlen unter 6 %.

##### „Unfall- und Beschwerdesituation

*In den vergangenen drei Jahren ereigneten sich im Rappenweg insgesamt acht Verkehrsunfälle. Drei Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrern, eine Verkehrsunfallflucht, zwei Unfälle mit Sachschaden und Anzeigenaufnahme sowie zwei Unfälle im Kurzaufnahmeverfahren (sogenannte „Kleinunfälle“).*

*Bei dem ersten Unfall mit Personenschaden befuhr ein Pkw-Fahrer zunächst die Emplstraße in westlicher Richtung und wollte an der Einmündung Rappenweg/Emplstraße geradeaus auf der Emplstraße weiterfahren. Dabei missachtete er die Vorfahrt einer RadfahrerIn, die den Rappenweg in nordwestlicher Richtung befuhr. Durch den Zusammenstoß wurde die RadfahrerIn leicht verletzt.*

*Beim zweiten Unfall mit Personenschaden wollte ein Lkw-Fahrer an der Einmündung Rappenweg/Emplstraße nach links in den Rappenweg abbiegen. Beim Abbiegevorgang musste er rückwärts rangieren. Dabei übersah er einen Radfahrer, der hinter ihm den Rappenweg überqueren wollte. Der Radfahrer wurde leicht verletzt.*

*Beim dritten Unfall mit Personenschaden fuhr eine Pkw-FahrerIn auf dem Rappenweg in nordwestlicher Richtung und wollte nach rechts in die Emplstraße abbiegen. Ein Radfahrer benutzte verbotswidrig den nördlichen Radweg der Emplstraße und fuhr an der Einmündung zum Rappenweg auf die Fahrbahn. Dabei missachtete er die Vorfahrt der Pkw-FahrerIn und es kam zum Zusammenstoß, wobei der sich der Radfahrer leicht verletzte.“*

Die aktenkundig gewordenen Unfälle unter Radfahrbeteiligung sprechen für die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht. Denn es gilt als erwiesen, dass die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Bereich des Fließverkehrs zu besserem Sichtkontakt zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr führt. Damit werden vor allem die schweren Abbiegeunfälle mit oft tödlichem Ausgang an Kreuzungen und Einmündungen oder Grundstücksein- und ausfahrten reduziert bzw. gemildert. Zudem ergeben sich bei der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn weniger Konflikte mit dem Fußverkehr.

#### „Fazit

*Für das Gebiet um den Rappenweg steht eine städtebauliche Entwicklung in naher Zukunft an. Damit zusammenhängend ist mit einem hohen Anteil von Schwerlast- und Baustellenverkehr zu rechnen. Bei einer Änderung der gegenwärtigen sicheren Radverkehrsführung könnten sich unter diesen Vorzeichen die Unfallgefahren für Radfahrer, welche die Fahrbahn benutzen, erhöhen. Hinzu kommt der schlechte bauliche Zustand der Fahrbahn im tangierten Bereich des Rappenweges, der insbesondere Zweiradfahrern Probleme beim Befahren bereiten kann. Das Polizeipräsidium München spricht sich daher gegen eine Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht aus.“*

Die Straßenverkehrsbehörde muss bei ihrer Überprüfung vom jetzigen Ist-Zustand ausgehen, wonach die Verkehrszahlen keine Radwegbenutzungspflicht begründen und kann dies nicht auf mögliche ungewisse Daten in der Zukunft stützen.

Zur Zeitplanung der städtebaulichen Maßnahme können derzeit keine konkreten Angaben gemacht werden; eine zeitnahe Umsetzung ist nicht zu erwarten.

Außerdem kann die Einschätzung zum baulichen Zustand der Fahrbahn seitens des Mobilitätsreferats nicht geteilt werden.

b) Der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem lehnt die Maßnahme ab und teilt mit:

*„Der BA folgt mit seiner Ablehnung der Einschätzung des Polizeipräsidiums München, das aus guten Gründen von der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht abgeraten hat.*

*Im Falle, dass das Mobilitätsreferat entgegen der Empfehlung des Polizeipräsidiums die Radwegbenutzungspflicht aufhebt, ist zu prüfen, ob zum Schutz der Fahrradfahrer Tempo 30 anzuordnen und auf die bestehende Gefahrenlage durch eine ausreichende Beschilderung hinzuweisen ist.“*

Das Mobilitätsreferat - GB2.2111 nimmt dazu wie folgt Stellung:

„Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h festgelegt.

Die Straßenverkehrsbehörde kann von dieser Vorgabe nur in den Fällen abweichen, in denen besondere, in der StVO definierte Gründe vorliegen. Sie müssen z. B. in einer besonderen Unfalllage, einer außergewöhnlichen Eigenart des Straßenverlaufes oder solchen Tatsachen begründet sein, die der Kraftfahrer aus seiner Sicht nicht wahrzunehmen vermag.

Der Rappenweg verläuft in südöstlicher Fahrtrichtung geradlinig von der Emplstraße auf einer Länge von ca. 900m bis zur Schwablhofstraße.

Bis zum Anwesen Hausnr. 11 (Ende der Wohnbebauung) ist der Rappenweg in eine Tempo-30 Zone integriert, auf den restlichen 800m gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Dieser Streckenabschnitt weist einen Landstraßencharakter aufgrund landwirtschaftlicher Flächen ohne Wohnbebauung auf.

Laut einer Stellungnahme der Polizei haben sich die letzten 3 Jahre keine Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit ereignet.

Gem. § 45 Abs. 9 StVO können Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt (die also erheblich über das in einer Großstadt übliche Maß hinausgeht).

Dies ist hier jedoch nicht der Fall:

Weder der Verkehrsbehörde noch der Polizei liegen hier Erkenntnisse über eine Gefahrenlage, die das Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern erheblich übersteigt und eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h notwendig erscheinen lassen, vor.

Aus Sicht der Polizei würde eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h auf dem Rappenweg, der zumeist Landstraßencharakter aufweist, der Einheit von Bau und Betrieb widersprechen und würde beim Verkehrsteilnehmer aufgrund fehlender Nachvollziehbarkeit der Verkehrsregelung auf fehlende Akzeptanz stoßen.

Aus dem oben Genannten kommt hier auch eine Zonenregelung nicht in Betracht. Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Rappenweg die Voraussetzungen für eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h weder als Einzelmaßnahme noch als Zonenregelung vorliegen.“

Darüber hinaus ist anzumerken, dass gemäß der gesetzlichen Vorgaben grundsätzlich alle Fahrzeuge die Fahrbahn nutzen müssen (§ 2 Absatz 1 StVO). Für den Radverkehr kann davon nur unter Maßgabe des § 2 Absatz 4 StVO abgewichen werden. Die Voraussetzungen liegen in diesem Fall wie oben dargelegt nach den einschlägigen Regelwerken nicht vor.

II. Abdruck von I.

**an den Technischen Dienst – MOR-GB 2.2112**

zur weiteren Veranlassung.

Auftrag erteilt: am 14.12.2021 MO-228Ost/2021  
17.12.2021

Auftrag ausgeführt am

III. Abdruck von I. und II.

**an das Polizeipräsidium München, Abt. E4 ([pp-mue.muenchen.e4@polizei.bayern.de](mailto:pp-mue.muenchen.e4@polizei.bayern.de))**

**an das Baureferat – Tiefbau, T2**

**über das Direktorium- HA II – BAG Ost an den Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirks,**

**Trudering-Riem, z.H. des Vorsitzenden, Herrn Ziegler ([bag-ost.dir@muenchen.de](mailto:bag-ost.dir@muenchen.de))**

**an das MOR-GB 2.2111 ([verkehrsanordnungen.mor@muenchen.de](mailto:verkehrsanordnungen.mor@muenchen.de))**

jeweils mit der Bitte um Kenntnisnahme.

IV. **nach Ausführung über MOR-GB 2.2122**

zum Akt-Str.: Rappenweg

zum Sonderakt Verfügungen 2021

gez.  
Voitel