



Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes
Au-Haidhausen
Herr Jörg Spengler
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstraße 40
81660 München

80313 München
Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
isa-betrieb.mor@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
08.04.2022

Rad- und Fußverkehr: Streuscheiben trennen

BA-Antrags Nr. 20-26 / B 03639 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 16.02.2022

Sehr geehrter Herr Spengler,

zu Ihrem Antrag vom 16.02.2022 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Radfahrende haben seit der Novellierung der StVO zum 01.01.2017 „... *die Lichtsignale für den Fahrverkehr zu beachten. Davon abweichend haben sie auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtsignale für Radfahrer zu beachten.*“ (Richtlinien für Lichtsignalanlagen, RiLSA)

Es sind somit drei Grundformen der Signalisierung des Radverkehrs möglich:

- ”
- *gemeinsame Signalisierung mit dem Kraftfahrzeugverkehr,*
- *gesonderte Signalisierung des Radverkehrs und*
- *gemeinsame Signalisierung mit dem Fußgängerverkehr bei kombiniertem Sinnbild für Fußgänger und Radfahrer.*“ (Richtlinien für Lichtsignalanlagen, RiLSA)

Welche Signalisierungsform letztlich zur Anwendung kommt ist stark von den baulichen Gegebenheiten abhängig (z.B. konkrete Führung des Radverkehrs, Breite von Mittelinseln, Flächenverfügbarkeit, etc.). Zudem mehrten sich die Fälle in denen aufgrund der ungünstigen Spartenlage im Untergrund auf alternative Maststandorte und somit auch auf alternative Signalisierungsformen zurückgegriffen werden müssen. Um diesen Herausforderungen begegnen zu können, sind alle Signalisierungsformen auch weiterhin erforderlich.

In Ihrem Antrag regen Sie an, die gemeinsame Signalisierung des Radverkehrs mit dem Fußgängerverkehr aufzuheben



und stattdessen gesonderte Signale des Radverkehrs anzuordnen. Hierdurch erwarten Sie sich, dass bei separater Betrachtung des Radverkehrs die sogenannten Schutzzeiten in Relation zu den Schutzzeiten des Fußgängerverkehrs geringer ausfallen und somit deutlich komfortablere Freigabezeiten für Radfahrende angeboten werden können.

Rein algebraisch betrachtet, ist diese Zielsetzung sicherlich erreichbar, jedoch würde das Mobilitätsreferat aus unfallpräventiven Gründen dennoch eine Synchronisierung der Freigabedauer von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden anordnen. Da vor allem rechtsabbiegende Fahrzeugführer*innen sich leider oft genug an dem Signalzustand der zu Fuß Gehenden orientieren und bei „Rot“ für zu Fuß Gehende ein häufig eher unbedarftes Verhalten an den Tag legen, ist es erprobte Praxis, dass an baulich abgesetzten Radverkehrsanlagen die Signalschaltung von zu Fuß Gehenden und unmittelbar angrenzenden Radfahrenden unfallpräventiv synchronisiert wird. Die zwar algebraisch erzielbare längere Freigabedauer für Radfahrende wird somit zu Gunsten der Verkehrssicherheit nicht angewandt (Gleichschaltungsregel).

Wir hoffen, dass wir Ihnen die komplexen Wechselwirkungen anschaulich erläutern konnten und bitten um Verständnis, dass wir aus den oben genannten Gründen solch grundsätzlichen Änderungswünschen nicht nachkommen werden.

Mit freundlichen Grüßen

GB2.22