



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

80313 München  
Telefon:  
Telefax:  
Dienstgebäude:  
Implerstr. 9  
lsa-betrieb.mor@muenchen.de

---

Ihr Schreiben vom  
21.06.2022

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
10.08.2022

**Rad- und Fußverkehr: Streuscheiben trennen  
Ihre Erwidern vom 21.06.2022 (Ihr Zeichen: BVI 3.2/05/22)**

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

Sehr geehrter Herr Spengler,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 21.06.2022 sowie unseren telefonischen Austausch am  
06.07.2022 und 08.07.2022.

In Ihrem ersten Schreiben vom 16.02.2022 hatten Sie den Vorschlag formuliert, die verkürzten  
Schutzzeiten für den Radverkehr vor Ort sichtbar zu machen. Diesen Vorschlag haben wir aus  
unfallpräventiven Gründen abgelehnt, wir möchten Ihnen gerne alternative Ideen vorschlagen.  
Bitte geben Sie uns zuvor nochmals die Gelegenheit, unsere Gründe darzulegen.

Um eine verkürzte Schutzzeit zu realisieren, müssen mindestens zwei Rahmenbedingungen  
erfüllt sein:

- der Radweg muss deutlich abgesetzt vom Fußverkehr liegen,  
am besten niveaugleich und parallel zum Fahrverkehr (=fahrbahnnah)
- das neue Signal für den Radverkehr muss an der dann neuen Haltlinie positioniert  
werden

Tatsächlich würde diese Art der Signalisierung der Intention des seit 2017 geltenden Vorgaben  
aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) weitergehend entsprechen. Der Gesetzgeber hat mit  
der Novellierung der StVO den Radverkehr dem Fahrverkehr gleichgestellt. In der Vergangen-  
heit war der Radverkehr eher dem Fußverkehr zugeordnet. An allen signalisierten Knoten-

punkten, die wir seit der Novellierung überplanen und bei allen Maßnahmen aus dem Radentscheid, ändern wir die Planung dahingehend, dass der Radverkehr möglichst fahrbahnnah geführt wird. Der Radverkehr erhält dadurch die etwas längeren Freigabezeiten des Fahrverkehrs, wobei jedoch die Schutzzeiten des Radverkehrs relevant werden und beide Verkehrsgruppen aus unfallpräventiven Gründen zeitgleich abgeschaltet werden. Tatsächlich müssen wir hier manchmal schwierige Situationen vor Ort beobachten: Viele Auto Fahrende haben die Änderung der StVO noch nicht verinnerlicht. Es wird weiterhin davon ausgegangen, dass der Radverkehr zeitlich gleich zum Fußverkehr geschaltet wird. Gerade rechtsabbiegende Fahrverkehr nehmen zu spät wahr, dass der Radverkehr noch grün hat, während der Fußverkehr bereits gesperrt ist. Wir sind uns dieser Situationen bewusst und versuchen durch verbesserte Sichtbeziehungen/Öffentlichkeitsarbeit Stück für Stück bessere Rahmenbedingungen zu schaffen.

Im gesamten Stadtgebiet verteilt gibt es dennoch eine Vielzahl von Knotenpunkten, die den Vorgaben aus der Zeit vor der Novellierung der StVO entsprechen. Der Radverkehr wird bei diesem „Kreuzungs-Design“ mit dem Fußverkehr geführt, oft mittels einer kombinierten Streuscheibe.

Da wir Ihrem Wunsch nach einer verlängerten Grünzeit für den Radverkehr am Ende der Freigabedauer aus unfallpräventiven Gründen nicht nachkommen können, würden wir Ihnen gerne die Prüfung eines Vorlaufs von 2-3 Sekunden anbieten. Am Knotenpunkt Rosenheimer Platz stadteinwärts haben wir diese Prüfung durchgeführt. Der Fuß-/Radverkehr könnte hier 2 Sekunden vor dem stadteinwärtigen Fahrverkehr beginnen. In der Gegenrichtung – stadtauswärts – hat der Fuß-/Radverkehr bereits heute schon einen Vorlauf von 4 Sekunden zum Fahrverkehr. Die Haltlinien der Fahrverkehre liegen bereits heute deutlich zurückgesetzt vom Fuß-/Radverkehr, so dass bei Grünbeginn ein weiterer, indirekter Vorlauf entsteht.

Wir werden alle weiteren Knotenpunkte aus Ihrem Schreiben vom 16.02.2022 unter diesen Aspekten prüfen. Ist ein Vorlauf möglich, werden wir diesen realisieren.

In Ihrer Auflistungen hatten Sie den Leuchtenberggring benannt. Könnten Sie uns hier noch einen Hinweis geben, welchen Knotenpunkt Sie meinen, evtl. Leuchtenberg-/Einsteinstraße?

Darüber hinaus haben wir Ihr Anliegen bzgl. des Rosenheimer Platzes an unser Bezirksmanagement weitergeleitet. Wir haben um die Prüfung gebeten, den Radverkehr stadteinwärts im Knotenpunktsbereich fahrbahnnah zu führen. Wir erhielten die Rückmeldung, dass dies wohl möglich ist und bei den Umplanungen im Zuge „Umsetzung Radentscheid Rosenheimer Straße“ auch so berücksichtigt wird.

In Ihrem zweiten Schreiben vom 21.06.2022 hatten Sie eine getrennte Freigabephase für abbiegende Verkehrsströme vorgeschlagen.

Gemäß der einschlägigen Regelwerke ist eine getrennte Freigabe immer dann erforderlich, wenn aus mindestens zwei - nur für diese Abbiegebeziehung - nutzbaren Fahrspuren abgebogen wird. In allen anderen Fällen gelten die universellen Regelungen von § 9 Abs. 3 StVO:

*„Wer abbiegen will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, ... Fahrräder auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. ... Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig ist zu warten.“*

Eine getrennte Signalisierung von rechtsabbiegenden Fahrverkehren zu parallel laufenden Rad-/Fußverkehren ist ggf. dann möglich, wenn

- die Leistungsfähigkeit des Knotens eine solche Schaltung zulässt und
- die Aufstellflächen für den wartenden Verkehr ausreichend lang sind

Eine signaltechnisch gesicherte Führung abbiegender Verkehrsströme erfordert innerhalb eines Signalumlaufs, neben der eigentlichen zusätzlichen Freigabedauer, auch zusätzliche Schutzzeiten. Dieser Mehraufwand an Zeit ist letztlich nur zu realisieren, indem auf Kosten anderer Verkehrsbeziehungen eben dieser Zeitmehrabedarf umverteilt wird, oder die Signalprogrammumlaufzeit entsprechend ausgedehnt wird. In beiden Fällen kommt es jedoch zu einem ähnlichen Resultat, dass nämlich die effektive Freigabedauer für die von Ihnen betrachteten Radfahrenden sich ggf. deutlich verkürzt und die Wartezeiten (durch zusätzliche Freigabedauer für Abbiegebeziehung, zusätzliche Schutzzeiten, evtl. Anhebung der Signalprogrammumlaufdauer) sich verlängern.

Zudem erfordert eine separate Freigabe für Abbiegebeziehungen immer auch eine separate Abbiegespur in ausreichender Länge. Fehlt eine solche Abbiegespur mit ausreichender Länge würden während der Rotzeit Rückstauungen entstehend, die für den nachfließenden Verkehr gefährliche Situationen erzeugen. Wir bitten um Verständnis, dass wir solche Anordnungen nur dort vornehmen, wo dies auch zwingend erforderlich ist.

Wir haben uns Ihren generellen Wunsch vermerkt, bei Anfragen künftig weitere Schritte wie beispielsweise Engagement der Polizei, Öffentlichkeitsarbeit etc. als Empfehlung auszusprechen.

Wir bedanken uns für den direkten Austausch mit Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

GB2.22