

An den Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München  
Herrn Dieter Reiter  
Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

München, 31.03.2023

**Antrag:**  
**Radinfrastruktur schnell sicher und nutzerfreundlich gestalten II**  
**Bordsteinkanten entschärfen**

Das Baureferat wird aufgefordert, an Querungsstellen im Bereich von querenden Radwegen und Radwegfurten bei Neubau- und Instandsetzungsarbeiten Bordsteine höhengleich<sup>1</sup> mit den Radwegen und Fahrbahnen einbauen zu lassen. Wo dies aufgrund überwiegender anderer Belange nicht möglich ist, sollen künftig im Bereich von querenden Radwegen und Radwegfurten ausgerundete Bordsteine<sup>2</sup> oder abgeschrägte Bordsteine<sup>3</sup> verwendet werden.

Im baulichen Bestand sollen im Bereich von querenden Radwegen und Radwegfurten harte (scharfkantige)<sup>4</sup> oder abgerundete<sup>5</sup> Bordsteinkanten durch Absägen oder Abfräsen beseitigt und so abgeschrägte Bordsteine hergestellt werden. Dazu soll die Schwarmintelligenz der Radcommunity in München genutzt werden und zu Meldungen der Orte über die Radmeldeplattform oder besser noch über eine interaktive Karte von MunichWays (analog der Karte zu den Drängelgittern<sup>6</sup>) aufgefordert werden, um sie dann zeitnah abzuflachen.

Die Vorgehensweise soll mit dem Behindertenbeirat abgestimmt werden.

**Begründung:**

Auch wenn eine Bordsteinkante von 1 - 3 cm bei der Auf- und Abfahrt von Radwegen minimal erscheint, so ist sie doch regelmäßig ein großes Ärgernis, da sie nicht leichtgängig und komfortabel zu überfahren ist und beim Überfahren oft zu verzogenen Felgen (umgangssprachlich Achter) führt und sonstigen Reparaturbedarf verursacht.

<sup>1</sup> Vgl. Foto 3\_03 auf Seite 32, Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen, unter: <https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/handbuch-veloverkehr-kreuzungen.pdf.download.pdf/handbuch-veloverkehr-kreuzungen.pdf>

<sup>2</sup> Vgl. Bild 87 auf Seite 79, ERA 2010, unter: <https://www.docdroid.net/J9jhx0/era-2010-ohne-lesezeichen-pdf#page=79>

<sup>3</sup> Vgl. Abb. 307 Randabschluss A auf Seite 30, Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen, unter: <https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/handbuch-veloverkehr-kreuzungen.pdf.download.pdf/handbuch-veloverkehr-kreuzungen.pdf>

<sup>4</sup> Vgl. Fotos unter: <https://www.unser-bogenhausen.de/wp-content/uploads/2021/06/Bordstein.jpeg>, <https://mehner.info/wp-content/uploads/2016/11/abgesenkte-bordsteinkante.jpg>

<sup>5</sup> Vgl. Bild 56 auf Seite 82, bast Heft V242, unter: [https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/793/file/V242\\_Barrierefrei.pdf](https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/793/file/V242_Barrierefrei.pdf)

<sup>6</sup> [https://umap.openstreetmap.de/de/map/drangelgitter-umlaufgitter\\_33579#11/48.1407/11.5332](https://umap.openstreetmap.de/de/map/drangelgitter-umlaufgitter_33579#11/48.1407/11.5332)

Gerade in München wurden und werden auch bei abgesenkten Bordsteinen meist solche mit harten (eckigen) Kanten verwendet, obwohl es für Radfahrende wesentlich komfortablere Lösungen gibt, nämlich ausgerundete (nicht nur abgerundete) oder abgeschrägte Bordsteine. Verschiedene Bordstein-Funktionen, wie Abgrenzung von Straßenbestandteilen, Schaffung einer durchgehenden Entwässerungsrinne und die verkehrsregelnde Eigenschaft nach § 10 StVO können damit gleichermaßen erfüllt werden. Eine taktile ertastbarkeit für Personen mit Seheinschränkung ist auf der Radroute bei getrennter Gehbahn und Radfahrbahn regelmäßig nicht erforderlich, da ohnehin mittels geeigneter Ausgestaltung der Abgrenzung zwischen Gehbahn und Radfahrbahn durchgängig zu verhindern ist, dass Personen mit Seheinschränkung auf die Radfahrbahn und damit in Gefahr geraten. Nur im Spezialfall eines gemeinsamen Geh- und Radweges bedarf es einer ertastbaren Bordsteinkante von 3 cm oder anderer taktile Leitsysteme (wie Bordsteine mit Leitstreifen) für Personen mit Seheinschränkung. Die Fachkenntnisse des Behindertenrats sind dazu einzuholen.

Bestehende scharfkantige Bordsteine im Bereich von querenden Radwegen und Radwegfurten können mit im Vergleich zu Ausbau und Neuverlegung geringem Aufwand abgesägt oder abgefräst werden und auf diese Weise in schräge Bordsteine umgewandelt werden. Dies soll im Bestand zuerst bei stark frequentierten Radrouten und anschließend auch bei den weniger frequentierten Radrouten erfolgen.

Diese kleinen Eingriffe stellen eine sehr große Verbesserung für das tägliche Radfahren dar. Die Entschärfung von Kanten kann als MVP – als minimal viable product – gesehen werden, also als ein mit geringem Aufwand zu bewältigendes und gleichzeitig hohe Wirkung und schnelle Verbesserung für Radfahrende erzielendes Projekt.

**Sonja Haider**

Verkehrspolitische Sprecherin, Stadträtin

**Nicola Holtmann**

Umweltpolitische Sprecherin, Stadträtin

**Tobias Ruff**

Fraktionsvorsitzender, Stadtrat

**Dirk Höpner**

Stadtrat