



MOR-GB2.214

Sendlinger Straße 1
81371 München
Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
Dienstgebäude:
Implerstraße 9

per e-mail
über das Direktorium BA-Geschäftsstelle West
An den
Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes
Aubing-Lochhausen-Langwied
z. Hd. d. Vorsitzenden Herrn Kriesel

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
01.06.2023

Sicherheit Limesunterführung – Aufhebung „Radfahren frei“ auf den Gehwegen, gemeinsame
Fahrbahnnutzung Kfz und Radfahrende
Antrag Nr. B 20-26 / B 005197 des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 22 Aubing-Lochhausen-Langwied vom 15.03.2023

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Kriesel,

zu o.g. Antrag haben wir die Sach- und Rechtslage geprüft, die Örtlichkeit in Augenschein
genommen und Rücksprache mit der Polizei gehalten. Im Anschluss daran können wir
folgendes mitteilen:

Der Antrag zielt darauf ab, durch insgesamt fünf Maßnahmen die Verkehrsführung in der und
durch die Limesunterführung zu verändern und so die Sicherheit des dort fahrenden
Radverkehrs und des Fußverkehrs zu verbessern.

Die Situation in der Unterführung wurde in den vergangenen Jahren immer wieder eingehend
auf Verbesserungsmöglichkeiten untersucht und diese soweit möglich umgesetzt. Die
Unterführung ist in der Überplanung, nachdem vor allem die vorhandenen Breiten von
Gehweg und Fahrrad nicht mehr heutigen Standards entsprechen.

Für Maßnahmen die in der Zwischenzeit bis zum Umbau noch ergriffen werden gilt:

Grundsätzlich hat die Straßenverkehrsbehörde nach § 45 Abs. 1 der Straßenverkehrs-
Ordnung (StVO) die Möglichkeit, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus
Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs zu beschränken.

Dies wird durch § 45 Abs. 9 StVO insofern eingeschränkt, als dass insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung übersteigt.

Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen im Einzelnen:

zu 1) Aufhebung der Gehwegfreigabe

Die Breite der Fahrbahn ist durch das Unterführungsbauwerk eng begrenzt, gleichzeitig wird die – nicht beleuchtete – Unterführung von mehreren Buslinien benutzt. Vor dem Hintergrund der sich daraus ergebenden Gefahren erscheint es zwingend geboten, dem Radverkehr die Benutzung des Gehwegs zu ermöglichen und ihm zugleich die Wahlmöglichkeit zu lassen, ob die Fahrbahn oder der Gehweg benutzt werden soll. Insbesondere für oft etwas unsichere und gleichzeitig besonders schützenswerte Radfahrende wie Kinder (ab 8 Jahren, darunter besteht ohnehin eine Gehwegbenutzungspflicht) oder Senior*innen wird die Nutzung des Gehwegs sicherer empfunden.

Eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2022 hat ergeben, dass das Verkehrsaufkommen insgesamt keinen Radfahrstreifen zwischen Georg-Böhmer-Weg und Unterführung mehr rechtfertigt, sondern dass dieser durch einen Schutzstreifen zu ersetzen ist. Der Radverkehr ist demnach mengenmäßig auch nicht dramatisch stark vertreten. Grundsätzlich trifft es zu, dass die gemeinsame Nutzung des Gehwegs von allen Seiten erhöhte Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme erfordert. Unter den jetzigen baulichen und verkehrlichen Gegebenheiten sowie unter Abwägung der wechselseitigen Interessen ist die gewählte Lösung weiterhin vorzugswürdig – die polizeiliche Unfallstatistik zeigt keine Auffälligkeit.

Zu 2 a) und b) Zeichen 277.1 bzw. 274-20

Für die Limesunterführung und die angrenzenden Bereiche wurde bereits eine Einzelanordnung auf 30 km/h getroffen. Insofern wurde der besonderen Gefahrenlage in diesem Abschnitt aufgrund des Kurvenverlaufes, der schmalen Gehwege und der möglichen Fahrbahnbenutzung durch Radfahrende bereits Rechnung getragen.

Für die Prüfung, ob weitere verkehrliche Maßnahmen getroffen werden müssen, sind daher neben den Individualinteressen, wie z. B. der Verkehrssicherheit auch die Interessen der Allgemeinheit zu würdigen und diese gegeneinander abzuwägen.

Beim Straßenzug Limesstraße/ Altostraße handelt es sich nach dem Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München um eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgeblicher Verbindungsfunktion im Sekundärnetz mit einem Verkehrsaufkommen von 9.000 -14.000 Kfz/24h.

Mit Inkrafttreten der Novelle zur Straßenverkehrsordnung (StVO) am 28.04.2020 sind diverse Änderungen u.a. zur Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr eingeführt worden. § 5 Abs. 4 StVO schreibt nunmehr innerorts für das Überholen von Radfahrenden durch Kraftfahrzeuge einen Mindestüberholabstand von 1,5 m vor. Die Abschätzung, ob dieser Mindestabstand unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und evtl. Gegenverkehrs gegeben ist, obliegt – wie auch bei anderen Abstandsregeln – ausschließlich dem Kraftfahrer. Einer zusätzlichen Beschilderung bedarf es in der Regel aufgrund der klaren gesetzlichen Vorgabe nicht mehr.

Der Gesetzgeber räumt den Straßenverkehrsbehörden (trotzdem) die Möglichkeit ein, z.B. an Engstellen zusätzlich ein neues Überholverbotszeichen anzuordnen, vgl. Zeichen 277.1 StVO. Aufgrund der eindeutigen gesetzlichen Regelung und der generellen Forderung der Straßenverkehrsordnung nach so wenig Beschilderung wie möglich und nötig wird eine derartige Beschilderung aber auf Sonderfälle beschränkt bleiben, in denen aus baulichen oder besonderen verkehrlichen Gründen eine Situation gegeben ist, in der sich der genaue Umfang des gesetzlichen Verbotes nicht ohne Weiteres erschließt.

Auch die bloße Missachtung der neuen Mindestüberholabstand-Regelung kann kein Grund für eine zusätzliche Beschilderung sein, sondern es müssen noch zusätzliche Faktoren, wie z.B. eine besondere Gefahrenlage aufgrund der Unfallsituation, hinzukommen, damit eine ausreichende Rechtsgrundlage für Anordnung des neuen Überholverbotszeichens vorhanden ist.

Nach aktueller Einschätzung der Polizei besteht im Bereich der Limesunterführung derzeit keine Gefahrenlage, die weitere verkehrsordnende Maßnahmen erforderlich machen würde.

Wir bitten daher um Verständnis, dass hier derzeit weder ein Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen (Zeichen 277.1 StVO) noch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h (Zeichen 274-20 StVO) vorgesehen werden können.

Zu 2 c) Roteinfärbung

Da an der Verkehrsführung nichts geändert werden soll, bedarf es auch keiner Roteinfärbung. Wir weisen darauf hin, dass eine so großflächige Roteinfärbung wie in der Skizze zum Antrag vorgeschlagen so oder so nicht in Frage käme. Die Roteinfärbung soll punktuell auf Stellen besonderer Gefahr – im Regelfall belegt durch die polizeiliche Unfallstatistik – aufmerksam machen. Ein wichtiger Aspekt dieses Instruments ist, dass mit Roteinfärbungen sehr sparsam umzugehen ist, um bei Verkehrsteilnehmern keinen Gewöhnungseffekt eintreten zu lassen, der der Wirksamkeit zuwiderliefe. Eine streckenhafte Einfärbung außerhalb eines Signalbereichs soll nach Möglichkeit vermieden werden.

Zu 2 d) Einfädelstreifen

Die Aufbringung eines Einfädelstreifens erübrigt sich schließlich aufgrund des Vorgesagten.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist mit den Ausführungen geschäftsordnungsmäßig behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB2.214