



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

per E-Mail
Über das
Direktorium BA-Geschäftsstelle Süd
An den
Bezirksausschuss des 06. Stadtbezirkes
Sendling
z.Hd. des Vorsitzenden Herrn Lutz

Radverkehr
MOR-GB2.24

80313 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
26.03.2024

Fahrradzonen + Fahrradstr. in Sendling bringen mehr Sicherheit

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01125 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 06 - Sendling vom 05.10.2020

Sehr geehrter Herr Lutz,
sehr geehrte Damen und Herren,

der o. g. Antrag des Stadtbezirkes 06 - Sendling wurde dem Mobilitätsreferat zur federführenden Bearbeitung zugeleitet. Darin bitten Sie, eine Fahrradzone mit Zusatzzeichen 1020-30 („Anlieger frei“) im räumlichen Bereich zwischen Lindwurmstr. (im Norden), Implersstr. (im Osten), Brudermühlstr. (im Süden) und Plinganserstr. (im Westen), sowie eine weitere Fahrradzone mit Zusatzzeichen 1020-30 („Anlieger frei“) im räumlichen Bereich zwischen Implersstr. (im Westen), Brudermühlstr. (im Süden) und Großmarktgelände (im Westen) einzurichten. Zudem bitten Sie die Bavariastraße zwischen Hans-Fischer-Straße/ Poccistraße und Lindwurmstraße als Fahrradstraße mit Zusatzzeichen 1020-30 („Anlieger frei“) auszuweisen. Des Weiteren bitten Sie alternativ zu Nummern 1.a. und 2.a. Ihres Antrages um Ausweisung mehrerer Straßen als Fahrradstraßen.

Wir bitten zu entschuldigen, dass wir Ihren Antrag nicht innerhalb der Fristverlängerung abschließend behandeln konnten. Dies steht auch in Zusammenhang mit einer Vielzahl an Anträgen, Anfragen und Projekten im Radverkehrsbereich bei gleichzeitig sehr begrenzter Personalkapazität und einigen Personalwechseln.

Nach Prüfung Ihres Antrages können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

U-Bahn: Linien U3,U6
Haltestelle Poccistraße

muenchenunterwegs.de

Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße

muenchen.de/mor

Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Allgemein weisen wir an dieser Stelle darauf hin, dass nach § 45 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten können. Allerdings modifiziert und konkretisiert § 45 Abs. 9 StVO diese Ermächtigungsgrundlage dahingehend, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Dies gilt auch für die verkehrsrechtliche Anordnung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen.

Zu Nummern 1. a. und 2. a. Fahrradzonen

Bei den Fahrradzonen handelt es sich um ein noch sehr neues Element der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Auch die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) wurde im Nachgang überarbeitet. Das Mobilitätsreferat befasst sich derzeit mit den konkreten Voraussetzungen, möglichen Einsatzbereichen und Qualitätsstandards. Damit soll ein einheitliches stadtweites Vorgehen erreicht werden.

Die verschiedenen Vorschläge aus den Bezirksausschüssen werden gesammelt und bei der Erarbeitung der oben genannten Parameter einbezogen, um möglichst direkt einen Praxisbezug herzustellen. Sobald ein entsprechendes stadtweites Vorgehen erarbeitet ist, werden wir Sie informieren.

Wir bitten Sie daher um Geduld und danken für Ihr Verständnis.

Zu Nummer 1. b. Bavariastraße zwischen Hans-Fischer-Straße/ Poccistraße und Lindwurmstraße als Fahrradstraße

Die Ausweisung einer Straße bzw. von Straßenzügen als Fahrradstraße erfolgt zunächst nach dem sogenannten Netzgedanken. Das heißt, wesentliches Entscheidungskriterium für die Ausweisung einer Straße bzw. eines Straßenzuges als Fahrradstraße ist die Bündelung des Radverkehrs, z.B. durch bereits bestehende Beschilderung als Radverkehrsrouten oder als wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr. Kleinteilige Maßnahmen, ohne Integration in den Netzgedanken, kommen hingegen nicht in Betracht.

Bei der Bavariastraße handelt es sich um eine Straße, welche nach dem Verkehrsentwicklungsplan-Rad (VEP-R) weder eine Haupt- noch eine Nebenroute ist. Zudem ist die Bavariastraße kein Bestandteil des ausgeschilderten Radnetzes. Auch im künftigen Radverkehrsnetz, das derzeit vom Mobilitätsreferat erarbeitet wird, wurde der Bavariastraße - nach aktuellem Arbeitsstand – keine (Netz-) Kategorie zugeordnet.

Die Radverkehrsrouten verlaufen westlich in der Pfeuferstraße und östlich in der Lindwurmstraße. In beiden Straßen werden Radentscheidungsmaßnahmen und damit Verbesserungen für den Radverkehr geplant bzw. umgesetzt.

Der Netzgedanke ist somit in der Bavariastraße aktuell nicht erfüllt.

Die Bavariastraße ist im südlichen Abschnitt Bestandteil einer Tempo-30 Zone. In Tempo-30 Zonen wird der Radverkehr generell im Mischverkehr geführt. Im nördlichen Abschnitt der Bavariastraße gilt Tempo 50 und der Straßenquerschnitt entspricht nicht dem Gestaltungscharakter einer Fahrradstraße.

Die Auswertung der Unfalldaten der letzten drei Jahre ergab, dass die Örtlichkeit in Bezug auf Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung als unauffällig eingestuft werden kann. Darüber hinaus sind dem Mobilitätsreferat keine Beschwerden oder Probleme in der Bavariastraße bekannt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass unabhängig vom fehlenden Netzgedanken, keine besonderen Erfordernisse ersichtlich sind, die eine auf objektiven Kriterien beruhende konkrete Gefahrenlage begründen und in der Folge die verkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße in der Bavariastraße rechtfertigen könnten.

Wir bitten um Verständnis, dass wir Ihrem Wunsch hier leider nicht nachkommen können und aufgrund der vorstehenden Ausführungen die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Bavariastraße (derzeit) nicht umsetzbar ist, da die rechtlichen Vorgaben nicht erfüllt sind.

Zu Nummer 1.c. Aberlestraße, Gaißacher Straße und Demleitnerstraße als Fahrradstraße

Die Aberlestraße zwischen Lindenschmitstraße und Gaißacher Straße, der westliche Teil der Gaißacher Straße und die Demleitnerstraße sind zwar eine Nebenroute nach dem VEP-R, jedoch sind sie kein Bestandteil des ausgeschilderten Radnetzes.

Im künftigen Radverkehrsnetz sind – nach aktuellem Arbeitsstand - den o.g. Straßen keine (Netz-) Kategorien zugeordnet.

Die Radvorrangroute (Kategorie IR III) verläuft von Nord nach Süd über die Meindlstraße und die Karwendelstraße, die bereits Fahrradstraßen sind.

In der Aberlestraße zwischen Alramstraße und Oberländerstraße sind auf der Westseite baulich gefasste Schrägparkstände eingerichtet.

Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sollte in Fahrradstraßen (und Fahrradzonen) auf Schräg- und Senkrechtparkstände grundsätzlich verzichtet werden.

Aufgrund der eingeschränkten Sichtbeziehungen besteht ein größeres Konfliktpotenzial. Das Mobilitätsreferat ist bestrebt die Qualitätsstandards in Fahrradstraßen zu erhöhen. Daher sollten Schräg- und Senkrechtparker in Fahrradstraßen bei Neuplanungen vermieden bzw. im Bestand nach Möglichkeit in Längsaufstellungen umgewandelt werden.

Das würde für die Aberlestraße in diesem Abschnitt eine neue Raumaufteilung erfordern und damit für Planung und Umsetzung einen sehr großen und unverhältnismäßigen Aufwand darstellen.

In Verlängerung der Aberlestraße Richtung Süden ist im Bereich der Grünanlage ein gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert. In Grünanlagen soll der Aufenthaltscharakter im Vordergrund stehen. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind uns wichtige Anliegen. Es wird mittlerweile davon abgesehen, den Radverkehr explizit durch Grünanlagen zu führen, da es dort regelmäßig zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr kommt. Insofern ist eine Bündelung und Führung des Radverkehrs in Fortsetzung einer Fahrradstraße durch eine Grünanlage nicht zielführend.

Um eine hohe Akzeptanz von Fahrradstraßen bei Radfahrenden zu erreichen, werden Fahrradstraßen grundsätzlich nur ausgewiesen, wenn diese eine lichte Fahrgassenbreite von mindestens 4,0 m, besser 5,00 m, aufweisen. Dann können zwei nebeneinanderfahrende Radfahrende einem entgegenkommenden Kfz sicher begegnen.

Diese Voraussetzung ist in der Demleitnerstraße nicht gegeben, da die lichte Fahrgassenbreite ca. 3,10 m beträgt. Um die notwendige Fahrgassenbreite zu erreichen, müssten in der Demleitnerstraße einseitig alle Parkplätze entfallen.

Die o.g. Straßen liegen im Umgriff einer Tempo-30 Zone, womit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden einher geht. In Tempo-30 Zonen wird der Radverkehr generell im Mischverkehr geführt.

Die Auswertung der Unfalldaten der letzten drei Jahre ergab, dass die Örtlichkeiten in Bezug auf Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung als unauffällig eingestuft werden können. Darüber hinaus sind dem Mobilitätsreferat keine Beschwerden oder Probleme in der Aberlestraße, Gaißacher Straße und Demleitnerstraße bekannt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass keine besonderen Erfordernisse ersichtlich sind, die eine auf objektiven Kriterien beruhende konkrete Gefahrenlage begründen und in der Folge die verkehrsrechtliche Anordnung von Fahrradstraßen in der Aberlestraße, Gaißacher Straße und Demleitnerstraße rechtfertigen könnten.

Zu Nummer 1.d. Lindenschmitstraße als Fahrradstraße

Die Lindenschmitstraße ist in großen Teilen eine Nebenroute nach dem VEP-R und ausgeschildertes Radnetz. Im künftigen Radverkehrsnetz ist sie – nach aktuellem Arbeitsstand - nur als Alternativroute vorgesehen.

Die Lindenschmitstraße liegt im Umgriff einer Tempo-30-Zone, womit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden einher geht. In Tempo 30-Zonen wird der Radverkehr im Allgemeinen im Mischverkehr geführt.

Die Auswertung der Unfalldaten der letzten drei Jahre ergab, dass die Örtlichkeit in Bezug auf Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung als unauffällig eingestuft werden kann. Darüber hinaus sind dem Mobilitätsreferat keine Beschwerden oder Probleme in der Lindenschmitstraße bekannt.

In der Vergangenheit wurde bereits die Möglichkeit der Einrichtung als Fahrradstraße geprüft und auf Grund des überwiegenden Kfz-Verkehrs abgelehnt.

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) beschränkt sich der Einsatzbereich von Fahrradstraßen auf Straßen mit einer Kfz-Belastung bis maximal 400 Kfz/h. Gemäß den Hinweisen zu Radschnellverbindungen (H RSV) ist der Einsatzbereich von Fahrradstraßen auf Straßen mit Kfz-Stärken bis 2.500 Kfz/Tag begrenzt.

Für die Lindenschmitstraße liegen uns keine aktuellen Verkehrszählungen vor, jedoch haben wir Verkehrszahlen aus Detektoren-Auswertungen. Die Auswertung ergab, dass die Kfz-Belastung in der Lindenschmitstraße nach wie vor über dem Grenzwert von 400 Kfz/h liegt. Somit ist der Prüfbereich für eine Fahrradstraße gar nicht eröffnet.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass derzeit die rechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Lindenschmitstraße nicht gegeben sind.

Zu Nummer 1.e. Valleystraße als Fahrradstraße

Die Valleystraße ist weder eine Haupt- oder Nebenroute nach dem VEP-R, noch ist sie Bestandteil des ausgeschilderten Radnetzes. Im künftigen Radverkehrsnetz ist der Valleystraße – nach aktuellem Arbeitsstand - keine (Netz-)Kategorien zugeordnet.

Somit ist der für die Einrichtung einer Fahrradstraße erforderliche Netzgedanke nicht gegeben.

Die Valleystraße ist Bestandteil einer Tempo-30 Zone, womit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden einher geht. In Tempo-30 Zonen wird der Radverkehr generell im Mischverkehr geführt.

Die Auswertung der Unfalldaten der letzten drei Jahre ergab, dass die Örtlichkeit in Bezug auf Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung als unauffällig eingestuft werden kann. Darüber hinaus sind dem Mobilitätsreferat auch keine Beschwerden oder Probleme in der Valleystraße bekannt.

Fahrradstraßen sollen den Radfahrenden einen gewissen Fahrkomfort bieten und sollten daher asphaltiert sein. Die Valleystraße hat in der gesamten Länge mit Pflastersteinen ausgestattet. Im gesamten Straßenzug den Belag auszutauschen, wäre sehr kostenintensiv und in diesem Fall nicht verhältnismäßig.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass unabhängig vom fehlenden Netzgedanken, keine besonderen Erfordernisse ersichtlich sind, die eine auf objektiven Kriterien beruhende konkrete Gefahrenlage begründen und in der Folge die verkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße in der Valleystraße rechtfertigen könnten.

Zu Nummer 2.b. Thalkirchnerstr. zwischen Resi-Huber-Platz und Oberländerstr., Oberländerstr. zwischen Gotzinger Str. und Implerstr. und Gotzinger Str. als Fahrradstraße

Die Thalkirchnerstraße zwischen Resi-Huber-Platz und Oberländerstraße ist eine Hauptroute nach VEP-R und Bestandteil des ausgeschilderten Radnetzes. Die Oberländerstraße zwischen Gotzinger Straße und Implerstraße ist eine Nebenroute nach VEP-R und auch Bestandteil des ausgeschilderten Radnetzes.

Die Gotzinger Straße ist keine Route nach VEP-R und nur im kurzen Teilstück zwischen Oberländerstraße und Thalkirchnerstraße Bestandteil des ausgeschilderten Radnetzes. Im künftigen Radverkehrsnetz sind – nach aktuellem Arbeitsstand – die genannten Abschnitte der Thalkirchnerstraße und der Gotzinger Straße als (Netz-) Kategorie IV und der Abschnitt der Oberländerstraße als Alternativroute vorgesehen.

In der Thalkirchnerstraße und der Oberländerstraße zwischen Gotzinger Straße und Thalkirchnerstraße sind bauliche Radwege vorhanden.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist in Straßen, in denen baulichen Radwege vorhanden sind, auf Grund der rechtlichen Vorgaben nicht möglich, da in Fahrradstraßen der Radverkehr ausdrücklich auf der Fahrbahn gebündelt werden soll. Die parallele Vorhaltung von Radwegen im Bereich von Fahrradstraßen würde diesem Sinn widersprechen.

Beim Radwegerückbau (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03312) verfolgt die Landeshauptstadt München die Zielsetzung verantwortungsvoll mit den finanziellen und personellen Ressourcen umzugehen. Der Rückbau der Radwege soll dabei nicht proaktiv, sondern durch Nutzung von Synergien im Rahmen des ohnehin erforderlichen turnusmäßigen Sanierungsprogramms des Straßenunterhalts erfolgen.

Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen werden, sobald dort vom Baureferat im Rahmen des turnusmäßigen Straßenunterhaltes Sanierungsbedarf festgestellt wird, grundsätzlich zu Gunsten von mehr Platz für den Fußverkehr zurückgebaut und die gewonnene Fläche baulich zu einem Gehweg umgestaltet. Fahrbahnseitig werden neben Baumgräben vorhandene Radwege entsiegelt und dem angrenzenden Baumgraben zugeschlagen. Die Prüfung erfolgt sukzessiv und orientiert sich am Sanierungsplan des Straßenunterhalts. Die Gestaltung nach dem Rückbau berücksichtigt hierbei die Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero. Nach Auflassung der baulichen Radwege wird das Mobilitätsreferat die Ausweisung als Fahrradstraßen erneut prüfen.

In der Thalkirchnerstraße und der Gotzinger Straße sind Schräg- und Senkrechtparkstände vorhanden. Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sollte in Fahrradstraßen (und Fahrradzonen) auf Schräg- und Senkrechtparkstände grundsätzlich verzichtet werden. Aufgrund der eingeschränkten Sichtbeziehungen besteht ein größeres Konfliktpotenzial. Wie bereits oben ausgeführt, sollten Schräg- und Senkrechtparker in Fahrradstraßen bei Neuplanungen vermieden bzw. im Bestand nach Möglichkeit in Längsaufstellungen umgewandelt werden.

Das würde für die Thalkirchnerstraße und die Gotzinger Straße in diesem Bereich eine neue Raumaufteilung erfordern und damit für Planung und Umsetzung einen sehr großen und unverhältnismäßigen Aufwand darstellen.

Zudem fährt in der Valleystraße zwischen Implerstraße und Thalkirchnerstraße, der Gotzinger Straße, der Oberländerstraße und der Thalkirchnerstraße eine Buslinie (StadtBus 132) stadtein- und auswärts, werktags im 10-Minuten-Takt. Somit fahren hier zwölf Linienbusse der Linie 132 in der Stunde. Hinzu kommt, dass die Route des Shuttleverkehrs Gasteig HP8 (Linie 97) zum Parkhaus Blumengroßmarkt - bei Veranstaltungen im 10-Minuten-Takt – durch diesen Bereich führt.

Da in den genannten Straßen ein hoher Linienbusverkehr vorliegt, würde dies der Einrichtung von Fahrradstraßen entgegenstehen.

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) lehnt die Einrichtung von Fahrradstraßen in Straßen mit Buslinienverkehr ab, da infolge der dann einhergehenden Möglichkeit für die Radfahrenden, nebeneinander fahren zu können, das Überholen des Radverkehrs unter Einhaltung des vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes (§ 5 Abs. 4 StVO) nicht möglich ist. Verspätungen im Fahrplanablauf von mehreren Minuten wären zu befürchten.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in den genannten Straßen die rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen (derzeit) nicht vorliegen und in der Folge die verkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße in der Thalkirchnerstraße, Oberländerstraße und Gotzinger Straße nicht möglich ist.

Wir bitten um Verständnis, dass wir Ihrem Wunsch leider nicht nachkommen können und aufgrund der vorstehenden Ausführungen die Einrichtung von Fahrradstraßen in den oben genannten Straßen (derzeit) nicht umsetzbar ist, da die rechtlichen Vorgaben nicht erfüllt sind.

Wir können nachvollziehen, dass dies nicht das erwünschte Ergebnis ist. Das Mobilitätsreferat ist von Amts wegen aber sowieso bestrebt, die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu verbessern.

Mit der letzten Kommunalwahl wurde durch die Münchner Wählerinnen und Wähler ein klares Zeichen für eine Verkehrswende gesetzt. Dies bedeutet, dass der Straßenraum neu aufgeteilt wird, um mehr Platz und damit mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr zu schaffen. In diesem Sinne erreichen uns aus der Bürgerschaft viele gute Ideen und berechtigte Anliegen. Der Stadt München fehlt als kommunaler Aufgabenträger bisher aber der nötige Handlungsspielraum, um die Verkehrswende mit ihren vielen kleinen und wichtigen Maßnahmen der Dringlichkeit angemessen „auf die Straße“ bringen zu können. Den gesetzlichen Ermessensspielraum nutzen wir unter Berücksichtigung gesamtgesellschaftlicher Interessen bereits im Sinne der Verkehrswende aus. Über die Vorgaben (hier sei vor allem die Straßenverkehrsordnung genannt) hinwegsetzen können wir uns aber – wie eben auch in diesem Fall – leider nicht.

Wir bedanken uns für das Engagement bezüglich der Verbesserung und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Der BA-Antrag 20-26 / B 01125 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
MOR-GB2.24