



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
ÖDP/München-Liste
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum 3. Mai 2024

Radsicherheit 30: Radfahren an der Kapuzinerstraße zwischen Tumblinger- und Lindwurmstraße umgehend sicher gestalten

Antrag Nr. Nr. 20-26 / A 03013 von Frau StRin/Herrn StR Sonja Haider, Tobias Ruff, Nicola Holtmann, Dirk Höpner vom 11.08.2022, eingegangen am 11.08.2022

Az. D-HA II/V1 6316-30-0039

Sehr geehrte Stadträtin Haider,
sehr geehrter Stadtrat Ruff,
sehr geehrte Stadträtin Holtmann,
sehr geehrter Stadtrat Höpner,
sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst bitte ich die verspätete Beantwortung zu entschuldigen.

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie die Einführung von 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Auflösung von Schutzstreifen sowie die Anbringung modaler Filter auf dem Mittelstreifen in der Kapuzinerstraße zwischen Tumblinger- und Lindwurmstraße.

Nach § 60 Abs. 9 Geschäftsordnung (GeschO) dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist. Der Inhalt Ihres Antrages betrifft jedoch den Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung und somit eine laufende Angelegenheit, deren Besorgung nach Art. 37 Abs. 1 Gemeindeordnung (GO) und § 22 GeschO dem Oberbürgermeister obliegt, weshalb eine beschlussmäßige Behandlung im Stadtrat rechtlich nicht möglich ist.

Zu den in Ihrem Antrag vom 11.08.2022 gemachten Vorschlägen teile ich Ihnen im Einzelnen Folgendes mit:

Tempo 30

Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich auf 50 km/h festgelegt. Das Mobilitätsreferat kann von dieser Vorgabe bspw. nur in den Fällen abweichen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine sog. qualifizierte Gefahrenlage besteht. Besondere örtliche Verhältnisse können insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen, der anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein.

Eine qualifizierte Gefahrenlage bedarf es nicht für streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen sensiblen Einrichtungen - wie z.B. Kindertagesstätten. Von dieser Möglichkeit hat das Mobilitätsreferat in der Kapuzinerstraße im Abschnitt zwischen Lindwurm- und Tumblingerstraße bereits Gebrauch gemacht. Im Umgriff der Kinderkrippe Kapuzinerstraße 10 wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeordnet und umgesetzt. Die Beschränkung gilt an Werktagen, Montag bis Freitag, jeweils zwischen 7:30 bis 17:30 Uhr.

Eine darüber hinaus gehende Geschwindigkeitsbeschränkung ist an dieser Hauptverkehrsstraße aus Gründen der Verkehrssicherheit rechtlich nicht möglich, da die Kapuzinerstraße im Abschnitt zwischen Lindwurmstraße und Tumblingerstraße nach Verlauf, Ausstattung und Profilierung keine Besonderheiten aufweist, die eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung rechtfertigen könnten.

Die Verkehrsunfallsituation ist im Verhältnis zu vergleichbaren Straßen Münchens nicht auffällig. Auf Nachfrage teilte das Polizeipräsidium München mit, dass auch ihr keine Erkenntnisse über Verkehrsgefahren vorliegen, die auf ein Erfordernis für weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Kapuzinerstraße zwischen Lindwurmstraße und Tumblingerstraße hindeuten könnten.

Eine Abweichung von der Regelhöchstgeschwindigkeit nach unten lässt der Gesetzgeber unter bestimmten Voraussetzungen aus Lärmschutzgründen zu. Die Prüfung diesbezüglich konnte leider noch nicht abgeschlossen werden. Sofern eine Anordnung von Tempo 30 rechtskonform möglich ist, wird dies von Amts wegen erfolgen.

Entfernung der Schutzstreifen

Die Führungsform des Radverkehrs wurde ebenso anhand der rechtlichen Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung und zugehörigen Verwaltungsvorschrift sowie den einschlägigen Regelwerken Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) überprüft.

Als Kriterien sind unter anderem die Fahrbahnbreiten, die Verkehrsstärken, der Schwerverkehrsanteil sowie die Unfallsituation in die Abwägung mit eingeflossen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die 2013 angeordneten Schutzstreifen weiterhin die empfohlene Führungsform für den Radverkehr darstellen. Dies gilt sowohl für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als auch von 50 km/h.

Bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen

Ferner bitten Sie um die Anbringung von modalen Filtern auf den Mittelstreifen. Mit modalen Filtern wird in der Regel die Sperrung von Verkehrswegen für bestimmte Verkehrsarten bewirkt. Oftmals werden Kraftfahrzeuge damit an Durchfahrten gehindert.

In der Begründung Ihres Antrags führen Sie aus, dass mit baulichen Maßnahmen in der Fahrbahnmitte Überholmanöver des Kfz-Verkehrs verhindert werden sollen. Es handelt sich bei Ihrem Vorschlag also nicht um einen modalen Filter im Sinne der eigentlichen Bedeutung, sondern vielmehr wünschen Sie eine bauliche Trennung der beiden Richtungsfahrbahnen.

Hinsichtlich des Regelungscharakters würde die Markierung einer durchgezogenen Fahrbahnbegrenzung einer baulichen Lösung mit modalen Filtern gleichkommen. Diesbezüglich gibt die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vor, dass dies auf Straßen mit nur einem Fahrstreifen je Richtung nur dann angeordnet werden darf, wenn das Befahren des für den Gegenverkehr bestimmten Teils der Fahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zugelassen werden kann.

Die Fahrbahnbreite beträgt einschließlich der beidseitig ca. 1,50 m breiten Schutzstreifen in etwa 8,50 m. Je Fahrtrichtung verbleiben somit ca. 2,25 m Kernfahrbahn.

Dem Befahren der Fahrbahn in Gegenrichtung stehen – sofern dies der Verkehr zulässt – keine Belange der Verkehrssicherheit entgegen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass auch bei einer durch eine Markierung oder bauliche Elemente geteilten Fahrbahn dieser Breite weiterhin Überholmanöver von Autofahrenden vorgenommen werden. Im Gegensatz zum derzeitigen Zustand wäre die Einhaltung des gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsabstands von 1,50 m auch ohne Gegenverkehr nicht möglich. Es wäre daher mit einer Zunahme regelwidriger Überholvorgänge zu rechnen. Folglich würde sich durch eine „gefangene“ Fahrbahn das Unfallrisiko eher erhöhen und die Verkehrssicherheit verschlechtern.

Eine bauliche Trennung der beiden Richtungsfahrbahnen wird aus Verkehrssicherheitsgründen entsprechend der vorstehenden Erläuterungen abgelehnt.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent

