



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat  
Postfach, 80313 München

Bezirk Süd-Ost (MOR-GB2.13)1  
MOR-GB2.13

80313 München

Dienstgebäude:  
Implerstr. 9



I.

Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem  
Herr Stefan Ziegler  
über BAG-Ost  
Friedenstraße 40  
81660 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

23.05.2024

### Wasserburger Landstraße: Situation für Radfahrende verbessern, ohne „das Kind mit dem Bade auszuschütten“

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00356 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem vom 16.07.2020

hier: Ergänzung zum BA-Antrag

Sehr geehrter Herr Ziegler,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss Trudering-Riem spricht sich dafür aus, die Situation für Radfahrende entlang des Rad-/Fußweges in der Wasserburger Landstraße zu verbessern.

Zu der Antwort des Mobilitätsreferat vom November 2023 hat der BA 15 auf die im Antrag gestellten einzelnen Fragen verwiesen und gebeten diese einzeln zu beantworten. Das Mobilitätsreferat kommt dem Wunsch nach.

Diese Fragen lauten:

1. Es erfolgt grundsätzlich eine abschnittsweise Betrachtung der Situation, um den gegebenen unterschiedlichen Nutzungsprofilen des Rad-/Fußweges gerecht zu werden.

*Antwort MOR:*

*Das Mobilitätsreferat stimmt dem Vorschlag zu. Der vorhandene Radweg entlang der Wasserburger Landstraße zwischen Kreillerstraße und Stadtgrenze ist ca. 4 km lang. Eine komplette Umplanung auf voller Länge wäre daher sehr aufwändig und kostenintensiv. Aufgrund der Summe der Unwägbarkeiten würde eine Realisierung der Maßnahme dadurch erschwert.*

2. Als Musterabschnitte sollten z. B. der Bereich zwischen Drosselweg und



Schwablhofstraße stadteinwärts, sowie der Bereich zwischen Turnerstraße und Jagdhornstraße stadtauswärts im Sinne einer Machbarkeitsstudie ausgewählt werden.

*Antwort MOR:*

*Die beiden genannten Bereiche weisen jeweils ca. 1.50m breite Gehwege auf. Diese Dimensionierung wurde mit Ausbau der Wasserburger Landstraße in den 1960-er Jahren gewählt und entspricht nicht den heutigen Mindestanforderungen an Radwegbreiten. Im Jahr 2017 wurde der Radverkehr zum letzten Mal an der Ecke zur Schwablhofstraße ermittelt. Der nördliche Abschnitt hat eine Spitzenstundenbelastung von ca. 90/h Radfahrern. Wir haben ebenfalls beim Baureferat Unterhalt wegen einer Radwegverbreiterung zu Lasten des Gehwegs im Zuge von Sanierungsmaßnahmen nachgefragt. Dies hat uns mitgeteilt, dass Sanierungsmaßnahmen keine Veränderungen des Straßenquerschnittes beinhalten und sich lediglich auf die Sanierung der Fahr- bzw. Gehbahndecke beziehen. Hier wäre ein separates Projekt erforderlich. Im Abschnitt zwischen der Turner- und Jagdhornstraße sind in unseren Erhebungen keine Zählstellen vermerkt. Derzeit stehen dem Mobilitätsreferat keine gesonderten Mittel für eigene Verkehrserhebungen zu. Es wird von einer ähnlichen Größenordnung für den Radverkehr wie in dem westlichen Bereich ausgegangen. Defizite sind auch hier nicht bekannt. Aufgrund der vorliegenden Fakten sehen wir derzeit kein Bedarf eines Umbaus der vorgenannten Abschnitte. Der Fokus bei der Auswahl weiterer Maßnahmen und Projekte liegt, neben anderen Kriterien, auf Unfallschwerpunkte und der Bedeutung bei der Radnetzplanung. Bei der weiteren Radnetzplanung im Rahmen der Erstellung eines Radvorrangnetzes werden wir die mögliche Nutzung des von Ihnen genannten Abschnitt beurteilen und einordnen.*

3. Je nach Fußgängeraufkommen ist zu untersuchen, ob sich eine Verbreiterung des vorhandenen Radfahrstreifens auf Kosten eines örtlich überdimensioniert breiten Fußwegs durchführen lässt.

*Antwort MOR:*

*Wie bereits unter 3. mitgeteilt, erfordern Umbauten der Geh- und Radwege eigene Projektaufträge und eigene Kostenbereitstellungen. Neben den Radentscheid-Projekten und weiteren, durch den Stadtrat und/oder BA beauftragten und geforderten Projekten, müssen hierfür weitere Kapazitäten (finanziell und personell) erst frei werden bzw. bereit gestellt werden*

4. Bei der Sanierung wird untersucht, ob nicht ein Belag verwendet werden kann, der kleine Entwässerungsbohrungen aufweist, wie es auf den Radwegen im Haarer Jagdfeld der Fall ist.

*Antwort MOR:*

*Eine Entscheidung über die Ausgestaltung und die Materialien eines Radweges trifft das Baureferat in der Entwurfsplanung.*

5. Wo es im Rahmen genannten Bedingungen (Erhalt Parkplätze/ Erhalt Fahrstreifen) möglich ist, sollte ein doppelläufiger Radweg installiert werden. Wo kein doppelläufiger Radweg möglich ist, sollten barrierefreie Querungshilfen eingefügt werden.

*Antwort MOR: Die Mindestanforderungen für einen Zweirichtungsradsradweg liegen bei 2,50m Radweg und einem 0,75 breiten Sicherheitsstreifen. . Zudem müssen im Umfeld sicherheitsrelevante Bedingungen erfüllt werden. Dies kann nur im Rahmen eines eigenen Projekts geprüft werden*

6. Markierungen des Radwegs und vor allem der Überfahrten an den Kreuzungen sollen in Verbindung mit Beschilderungen, Signalen und anderen Maßnahmen die Sicherheit beim Abbiegen erhöhen. Im Zuge dessen sollte die Einmündung offen gestaltet werden, so dass hier weder eine Verbauung noch Fahrzeuge die Sicht beim Abbiegen versperren.

*Antwort MOR:*

*Es wird darauf hingewirkt, dass bei Sanierungsmaßnahmen Einmündungen und Einfahrten gemäß Planungsleitlinien und Richtlinien wie u.a. der ERA markiert und/oder angepasst werden. Größere Maßnahmen erfordern, wie oben beschrieben, eigene Projektaufträge. Bei allen Sanierungs- und Neubaumaßnahmen steht die Erreichung und/oder Einhaltung der Vision Zero an oberster Stelle des Mobilitätsreferats. Aus gleichem Grund werden Radwegmarkierungen und Überfahrten an Kreuzungen immer nach neuesten Kriterien, Richtlinien und Unfallstatistiken bewertet und gestaltet.*

7. Denkbar wären an Stellen mit ausreichend Raum auch weitere öffentliche Fahrradständer (wie vor der ehemaligen Stadtbücherei Haus-Nr. 205 und ein markierter Raum für Fahrradanhänger oder Lastenräder.

*Antwort siehe unter 8.*

8. Fahrradständer sollten grundsätzlich in ausreichender Menge vorhanden sein, da bei Diebstahl Versicherungsschutz häufig voraussetzt, dass ein Rad mit einem fest installierten Gegenstand verbunden wurde.

*Antwort MOR zu 7. und 8.:*

*Bei Neu- und Umplanungen von Straßenzügen wird grundsätzlich ein Verhältnis zwischen Kfz-Parkplätzen und Fahrradabstellplätzen von 1 zu 1 vorgesehen. Das bedeutet, es werden pro 10 Kfz-Parkplätze mindestens 10 Fahrradabstellplätze hergestellt. Die Flächeninanspruchnahme im öffentlichen Raum, die für das Parken von Fahrrädern mit Standardmaßen angesetzt wird, wird genauso beim Lastenradparken angesetzt. Auf einer Fläche, auf die circa 10 Abstellplätze für Fahrräder mit Standardmaßen passen, haben 2-3 Lastenräder Platz. Demnach ist ein Verhältnis zwischen Kfz-Parkplätzen und Lastenradabstellplätzen von 1 zu 0,2 bzw. 1 zu 0,3 bei Neu- und Umplanungen vorzusehen. Das bedeutet, es werden dezentral im öffentlichen Raum pro 10 Kfz-Parkplätze mindestens 2-3 Lastenradabstellplätze hergestellt.*

*Unabhängig von Neu- und Umplanungen können Bezirksausschüsse konkrete Standortwünsche für (Lasten-) Fahrradabstellplätze mit der Bitte um Prüfung an das Baureferat richten. Hierfür verweisen wir auf die Internetseite <https://muenchenunterwegs.de/angebote/hilfestellung-neue-fahradabstellplaetze-beantragen>, die über einen Leitfaden und eine Mustervorlage zum unkomplizierten Beantragen von neuen dezentralen Radabstellanlagen verfügt. Das Baureferat führt für jeden vorgeschlagenen Standort ein standardisiertes Prüfverfahren durch, bei dem das Mobilitätsreferat eingebunden ist. Grundsätzlich muss für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum ein allgemeiner Bedarf nachweisbar sein. Handelt es sich um einen Fahrradabstellbedarf, der durch Nutzungen entsteht, die in den anliegenden Gebäuden untergebracht sind (Einzelhandel, Gewerbe, Dienstleistung, Wohnen, etc.), gilt der Grundsatz, dass Fahrradabstellanlagen zunächst durch Grundstückseigentümer\*innen auf Privatgrund und entsprechend dem dort vorhandenen quantitativen und qualitativen Bedarf zu realisieren sind. In Bereichen, in*

*denen eine Nachrüstung auf Privatgrund nachweislich nicht möglich ist, aber gleichzeitig ein hoher Bedarf an Fahrradabstellanlagen vorliegt, besteht die Möglichkeit, im öffentlichen Raum Fahrradstellplätze zu schaffen.*

9. Im Zuge der Sanierung wird die derzeitige Parkzeitregelung überprüft. Im Bereich der ansässigen Geschäfte sind Dauerparker zu verhindern.

Antwort MOR:

*Eine Beschilderung, die nur ein Dauerparken verhindern soll, ist nicht zulässig. Das MOR kann auf Antrag von Geschäftsinhabern prüfen, ob zum Beispiel auf Grund eines hohen Kundenaufkommens und / oder weil schwere Gegenstände zu transportieren sind ein Bedarf an Kurzparkzonen besteht.*

10. Die Anwohner und der Bezirksausschuss werden in die Planungen mit einbezogen und am Entwicklungsprozess beteiligt.

Antwort MOR:

Mit Auflegung eines Projekts, werden alle notwendigen Informationen und Beteiligungen der Öffentlichkeit und des Bezirksausschusses durchgeführt.

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00356 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem vom 16.07.2020 ist damit satzungsgemäß behandelt.“

Mit freundlichen Grüßen

  
Leitung Bezirk Süd / Ost