

Radwegrückbau in Tempo-30-Zonen

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V

Anlage:

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 04.07.1995

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 22.09.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Neuvorlage des konzeptionellen Vorgehens hinsichtlich des Radwegrückbaus in Tempo-30-Zonen.
Inhalt	Beschlussvorlage und Entscheidungsvorschlag für zukünftiges Vorgehen beim Rückbau von Radwegen in Tempo-30-Zonen durch das Mobilitätsreferat
Entscheidungsvorschlag	Vom Bericht des Mobilitätsreferates über das bisherige Verfahren, den Sachstand und der Empfehlung für das zukünftige Konzept zum Radwegrückbau in Tempo-30-Zonen wird Kenntnis genommen und dem Vorschlag für das weitere Vorgehen wird zugestimmt.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Radwege Sanierung von Radwegen Radwegrückbau Tempo-30-Zonen

Radwegrückbau in Tempo-30-Zonen

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V

Anlage:

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 04.07.1995

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 22.09.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
1. Anlass	2
2. Ausgangslage	4
3. Zusammenfassung und Empfehlung	11
4. Mitzeichnung	12
5. Beteiligung der Bezirksausschüsse	13
II. Antrag des Referenten	13
III. Beschluss	15

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Regelmäßige Anfragen von Bezirksausschüssen und Bürger*innen thematisieren die Frage, warum unterdimensionierte bauliche Radwege in Tempo 30 Zonen in München nicht zurückgebaut werden, um den Platz für den Fußverkehr gewinnen zu können und Gefahren zu entschärfen. Gleichzeitig engagieren sich andere Bezirksausschüsse oder Bürger*innen für den Erhalt von solchen Radwegen in Tempo 30 Zonen. Gaststättenbetreiber*innen, die ihre Lokale in Tempo-30-Zonen haben, würden gerne bereits vorhandene Freischankflächen auf den Gehwegen erweitern, was im Falle von vorhandenen Radwegen regelmäßig abgelehnt werden muss.

Mit Beschluss des Stadtrates (Kreisverwaltungsausschuss) vom 04.07.1995 (Anlage) wurde zum Radwegrückbau Folgendes festgelegt:

„Desweiteren besteht zwischen Planungsreferat, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat und dem Arbeitskreis Radverkehr darüber Einvernehmen, dass in Tempo 30-Zonen keine Maßnahmen für den Radverkehr notwendig sind und bestehende Radverkehrsanlagen Zug um Zug aufgelöst (z.B. bei einer Sanierung der Straße) werden.“

Bisherige Praxis:

Im Erinnerungsverfahren zu Sanierungsmaßnahmen des Straßenunterhalts wurde die Verkehrsbehörde (bis 31.12.2020 im Kreisverwaltungsreferat angesiedelt, seit 01.01.2021 im Mobilitätsreferat) zu den Themen „Sanierung von Radwegen und/oder Fahrbahnen in Tempo-30-Zonen“ und „Radwegsanieung“ vom Baureferat um Stellungnahme aus verkehrsrechtlicher Sicht gebeten bzw. es wurde Gelegenheit zur Äußerung eingeräumt.

Bei den überwiegend meisten Sanierungsmaßnahmen wurde von der Verkehrsbehörde standardmäßig unter Bezugnahme auf den o.a. Beschluss aus dem Jahr 1995 immer dieselbe Stellungnahme ausgesprochen, nämlich dass Radwege in Tempo-30-Zonen zurückzubauen sind.

Begründung:

Die Mehrzahl der in Tempo-30-Zonen vorhandenen Radwege stammen noch aus der Zeit vor der Einführung von Tempo-30-Zonenregelungen in der Straßenverkehrsordnung und vor den ersten entsprechenden Maßnahmen in München ab Ende der 1980er Jahre. Tempo-30-Zonen sind seither ein wesentliches Mittel zur stadtweiten Verkehrsberuhigung. Durch das niedrigere Geschwindigkeitsniveau wird die Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden, Radfahrenden und speziell auch für Kinder wesentlich verbessert. Mit Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkungen haben die meisten dort noch vorhandenen Radwege, die zudem überwiegend noch

den Planungsstandards der 1950er- bis 1980-er Jahre entsprechen, ihre ursprüngliche Bedeutung verloren.

Tempo-30-Zonen werden vom Radverkehr als nähräumliche Verbindung oder im Zuge von Fahrradroutes im Mischverkehr genutzt. Wenn es der Routenzusammenhang und die Verkehrszusammensetzung erlauben, wird das Mischverkehrsprinzip noch unterstützt, indem durch die Einrichtung von Fahrradstraßen dem Radverkehr auf der Fahrbahn Vorrang eingeräumt oder durch die flächendeckende Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr die Netzdurchlässigkeit erhöht wird. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA 2010) spiegeln dieses Mischprinzip in Tempo-30-Zonen ebenfalls wieder. Es ist zwar nicht von der Hand zu weisen, dass es im Falle von relativ engen Fahrbahnen im Zweirichtungsverkehr auf der Fahrbahn zu Ausweichsituationen kommt, was Einzelne subjektiv als unsicher empfinden. Jedoch ist dieses Verkehrsgeschehen in Tempo-30 Zonen üblich und kein Verkehrssicherheitsproblem.

Eine Neuanlage von Radwegen in Tempo-30-Zonen erfolgt daher grundsätzlich nicht und ist in analoger Anwendung zu dieser Regelung der ERA bereits grundsätzlich ausgeschlossen.

Aus Sicht der Verkehrsbehörde kann für den Rückbau von baulichen oder markierten Richtungsradsradwegen in Tempo-30-Zonen daher weiterhin die grundsätzliche Zustimmung vorausgesetzt werden.

Mit Schreiben vom 19.09.2019 hat der Oberbürgermeister vor dem Hintergrund der Forderungen des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat gebeten, geplante Rückbaumaßnahmen von Radwegen, die auf dem Beschluss des Kreisverwaltungs-ausschusses von 1995 basieren, bis zur Vorlage eines neuen Konzeptes auf der Basis ggf. neuer Erkenntnisse nicht zu vollziehen.

Aufgrund der Beschlusslage, sowie der objektiven Einschätzung zur Verkehrssicherheit und aufgrund der Empfehlungen zum Radwegrückbau in der ERA hat das Kreisverwaltungsreferat den Oberbürgermeister darüber informiert, dass die bisherige Praxis weiterhin als eine rechtmäßige und praktikable Vorgehensweise gesehen wird. Nachdem aber der letzte Beschluss zu diesem Thema 25 Jahre alt ist, hat die Verkehrsbehörde angekündigt das bisherige Vorgehen im Lichte evtl. vorhandener neuer Erkenntnisse zu reflektieren und eine Bestätigung des Beschlusses aus dem Jahr 1995 oder ggf. eine aus der Recherche resultierende Neukonzeption durch den Stadtrat herbeizuführen. Dies geschieht nun mit der aktuellen Vorlage.

Dazu wurden aktuelle wissenschaftliche Untersuchungen herangezogen und versucht, Vergleiche mit anderen Städten herzustellen. Den Auftrag dazu hat das Kreisverwaltungsreferat im Rahmen des vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung eingebrachten Beschlusses zum Radentscheid (Beschluss vom 18.12.2019, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) erhalten.

Es gibt in anderen Städten leider weder systematische Umfragen noch Erhebungen dazu. Im Internet findet man zu dem Thema nur, dass einige Städte diese Radwege wohl verfallen lassen und ein finanzielles Problem mit dem Rückbau haben. Auch eine Nachfrage im Expertenkreis im Jahr 2019 (Austausch in der Fachkommission der großstädtischen Straßenverkehrsbehörden im Deutschen Städtetag) hat kein einheitliches Meinungsbild bzw. verwertbare Erfahrungen zur Orientierung erbracht. Überwiegend erfolgt jedoch, meist in Abhängigkeit von den Ressourcen und nur sehr langsam, ein Radwegrückbau. Dabei wird teils eine Entscheidung im Einzelfall unter Würdigung von Aspekten wie Schulen oder Einbahnregelungen getroffen. In manchen Städten sind in Tempo-30-Zonen bereits keine Radwege mehr vorhanden.

Letztlich ist weiterhin ein für München individuelles Vorgehen notwendig, das nun im folgenden beschrieben wird.

2. Ausgangslage

Die Förderung des Radverkehrs muss vielerorts mit der Errichtung neuer Radverkehrsanlagen einhergehen. Da ist es auf den ersten Blick für Laien nicht verständlich, warum Radinfrastruktur in Tempo 30-Zonen zurückgebaut werden soll, wenn doch gleichzeitig München das Radfahren fördern möchte.

In Tempo-30-Zonen bestehen aber besondere Umstände. Es

- gibt in den Wohnvierteln vielfach direkt am Bord des zumeist sehr schmalen Radwegs parkende Autos,
- herrscht grundsätzlich die Vorfahrtsregelung rechts-vor-links,
- liegen oft auf kurzer Strecke zahlreiche Knotenpunkte vor,
- entsprechen die Bestandsradwege und die daneben liegenden Gehwege in nahezu allen Fällen nicht den aktuellen rechtlichen und technischen Standards und
- bestehen zahlreiche Grundstückszufahrten über Rad- und Gehwege.

All diese Situationen bergen objektiv ein erhöhtes Gefahrenpotenzial für Radfahrende im Seitenraum.

Die derzeit gültige Straßenverkehrsordnung schreibt in § 45 Abs. 1c bereits vor, dass in Tempo-30-Zonen keine benutzungspflichtigen Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angeordnet sein dürfen. Ein Ermessensspielraum besteht hier nicht.

Vorhandene bauliche Radwege in Tempo 30-Zonen sind also sämtlichst nicht benutzungspflichtige Anlagen und können als Angebot an Radfahrende – zunächst – in der Straße verbleiben. Nach Einschätzung von Expertengremien - u.a. der deutschen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) - auf der Grundlage von Ergebnissen entsprechen-

der Untersuchungen [1], wird seit Langem die Benutzung der Fahrbahn durch Radfahrende in Tempo-30-Zonen (wie auch in anderen gering vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen) als objektiv sicherste Alternative für alle Verkehrsteilnehmer*innen angesehen.

Konfliktpunkte und Sachverhalte im Zusammenhang mit dem Altbestand an Radwegen in Tempo-30-Zonen sollen im Folgenden näher beleuchtet werden:

„Dooring“ (unvermittelt geöffnete Beifahrertüren)

Hintergrund ist, dass es an den meisten älteren Radwegen, wie sie noch in Tempo-30-Zonen bestehen, nicht die in der ERA 2010 für (neue) Radwege aus Sicherheitsgründen empfohlenen Sicherheitstrennstreifen gibt. Vom ruhenden Verkehr geht nach neuesten Ergebnissen der Unfallforschung eine erhebliche Gefahr aus (siehe unter anderem Unfallforschung der Versicherer (UVD) 2020 [2]). Natürlich besteht eine Gefahr latent auch auf der Fahrbahn. Diese ist jedoch als wesentlich geringer einzustufen, da die meisten Radfahrenden zum Einen mehr Abstand beim Vorbeifahren wahren können und zum Anderen Kfz-Fahrer*innen gewohnheitsmäßig mehr Umsicht und Aufmerksamkeit beim Aussteigen an den Tag legen als Beifahrer*innen.

Unklarheiten im Zusammenhang mit der Vorfahrtregel rechts vor links

Typischerweise sind Radfahrende auf Radwegen es nicht gewohnt, auf rechts-vor-links zu achten, da Radwege in der weit überwiegenden Mehrzahl entlang von Hauptverkehrsstraßen verlaufen, die in aller Regel Vorfahrtstraßen sind. Fahrzeuge aus Nebenstraßen rechnen hingegen vielfach in Tempo-30-Zonen nicht mit Radfahrenden im Seitenraum, zumal wegen der rechts-vor-links-Regelung keine Furt für den Radverkehr markiert ist. Diese Unklarheiten bzgl. der Vorrangregelung sind konfliktträchtig. Im Unfallgeschehen sind sie aber bisher nicht besonders auffällig, weil bei insgesamt geringem Verkehrsaufkommen die Unfälle in der Statistik sich auf verschiedene Stellen und über längere Zeiträume verteilen.

Bevorrechtigte Radfahrende werden beim Abbiegen übersehen

Durch rechts und links abbiegende KFZ an Kreuzungen herrschen teils unübersichtliche Situationen. In vielen Fällen verlaufen die Radwege hinter Parkstreifen, zum Teil auch hinter Baumgräben, und es bestehen keine ausreichend sichere Sichtbeziehungen. Diese wären nur durch einen unverhältnismäßig großen Entfall von Parkplätzen am Fahrbahnrand herzustellen.

Quellenangaben / Anmerkungen:

[1] ALRUTZ, D./STELLMACHER-HEIN, J. 1997: *Sicherheit des Radverkehrs in Erschließungsstraßen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen V 37. Bergisch Gladbach*

[2] UVD (Unfallforschung der Versicherer) 2020: *Unfallrisiko Parken für zu Fuß Gehende und Radfahrende. Heft Nr. 98 Unfallforschung kompakt. Berlin*

Abbiegen in oder Ausfahren aus Grundstücken auf einem baulichen Radweg

Hier sind die Sichtbeziehungen in der Regel noch schlechter zu optimieren als an Einmündungen und Kreuzungen, da die Zufahrten meist schmal und parkende KFZ direkt bis an den abgesenkten Bordstein stehen.

Konflikte zwischen Radfahrenden und Zu Fuß Gehenden

In vielen Fällen sind die in Tempo-30-Zonen existierenden Radwege auch (zu) schmal und entsprechen nicht den heutigen Standards um Überholmöglichkeiten für Radfahrende untereinander oder die Nutzung durch Lastenräder / Anhänger mit angemessener Sicherheit zu gewährleisten. Auch die Gehwege weisen – insbesondere in dichten Quartieren – nicht die erforderlichen Regelbreiten auf. Oft kann nicht einmal das Mindestmaß für die Begegnung von Zu Fuß Gehenden von 2,50 m (gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06) erreicht werden. Ergebnis ist vielerorts ein zusätzlicher Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr. Der Rückbau untermaßiger baulicher Radwege in Tempo 30-Zonen kommt daher – insbesondere bei untermaßigen Gehwegen – auch direkt der Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen und der Barrierefreiheit zugute.

Schulwegsicherheit

Viele Grundschulen befinden sich in Tempo-30-Zonen bzw. die Schuleingänge aller weiteren Schulen sind im gesamten Stadtgebiet weitestgehend mittels Tempo-30-Einzelanordnungen auf einer Strecke von ca. 300 m gesichert. Es werden im täglichen Radverkehr zu Münchens Schulen nach wie vor Radwege in Tempo-30-Zonen benutzt, die nicht mehr den Regularien hinsichtlich Ausstattung und Breite entsprechen.

Die teils schmalen Bestandsradwege sind aus Sicht der Schulwegsicherheit kein Sicherheitsgewinn, insbesondere weil sich der Radverkehr von Schüler*innen ständig erhöht und künftig noch verstärken wird. Derzeit sind zahlreiche Schulneu- oder -erweiterungsbauten bereits in Bau oder zumindest zeitnah geplant (1.bis 3.Schulbauoffensive). Die Schulneubauten entstehen sowohl in vollständig neuen Wohngebieten als auch in Stadtteilen mit überwiegend bereits vorhandener Infrastruktur.

Im Rahmen dieser zunehmenden Schulneubauten ergeben sich laufend neue Problemstellungen im Hinblick auf die Schulwegsicherheit. Viele neue Schulen entstehen in Münchner Außenbezirken. Gerade in den Außenbezirken ist die verkehrliche Infrastruktur allerdings meist nicht im selben Maß wie in den Innenstadtbezirken ausgebaut. Es fehlt oftmals an ausreichend breiten Gehwegen, teilweise fehlen Gehwege komplett. Genauso verhält es sich mit Radwegen.

Auch wenn in diesen Gebieten bereits Schulwege stattfinden, verändert sich die Bewertung der Schulwegsicherheit mit einem Neubau wesentlich. Aufgrund von neuen Schulstandorten erhöht sich die Anzahl der Schulkinder auf den Wegen deutlich und auch der motorisierte Individualverkehr steigt aufgrund des Hol-und Bringverkehrs deutlich an. Dies führt dazu, dass

Schulwege in bereits bestehenden Sprengeln aufgrund eines neuen Schulstandortes, einhergehend mit einer geänderten Verkehrssituation, nochmals komplett neu bewertet werden müssen. Handelt es sich bei einem Neubau zum Beispiel um eine weiterführende Schule, ist die Sicherheit des Schüler*innenradverkehrs ebenfalls im Besonderen zu betrachten. Dann sind Radverbindungen im unmittelbaren Umfeld der Schule zu prüfen. Abhängig von den bestehenden Örtlichkeiten sind dann verkehrliche Maßnahmen oder bauliche Änderungen erforderlich. Diese Einzelfallprüfung erfolgt bereits und ist auch künftig unabdingbar.

Der Radwegrückbau in Tempo-30-Zonen stellt aus Sicht der Schulwegsicherheit in der Regel keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit dar. Vielmehr nehmen die dadurch entstehenden breiteren Gehwege künftig größere Schülerströme viel besser auf.

Bei ausreichender Breite kann auf Grund der besonderen örtlichen Umstände im Einzelfall bei ausreichender Breite auch auf Gehwegen zusätzlich der Radverkehr mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ zugelassen werden. Damit hätte der Radverkehr die Wahl, den Gehweg oder die Straße zu benutzen.

Ein subjektives Empfinden der Eltern, die Kinder würden auf den noch vorhandenen untermaßigen Radwegen sicherer fahren als auf der Straße, wird im Tagesgeschäft sehr oft vorgetragen. Objektiv betrachtet ist ein Fahren auf Straßen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h jedoch aus Schulwegsicherheitsgründen sicherlich in den meisten Fällen gefahrlos möglich, zumal es sich dabei überwiegend um Schüler*innen weiterführender Schulen ab der 5. Jahrgangsstufe handelt. Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen sind aufgrund ihres in den vorangegangenen Schuljahren erworbenen Wissens zur Sicherheit auf dem Fahrrad bei entsprechender Sorgfalt und Aufmerksamkeit im Straßenverkehr durchaus in der Lage, mit dem Fahrrad alleinverantwortlich zur Schule zu fahren.

Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern den Gehweg benutzen. Der sog. „Radführerschein“ wird in der 4. Jahrgangsstufe durchgeführt. Somit ist das Thema Radwegrückbau für Grundschüler*innen nicht unbedingt relevant.

Grundsätzlich gibt die Straßenverkehrsbehörde zudem keine Schulwege vor, sondern spricht lediglich Empfehlungen aus. Anhaltspunkte bieten dabei die Schulwegpläne der Grundschulen, die jeweils ein Abbild des jeweiligen Sprengels beinhalten. Empfehlungen für eine Radwegbenutzung per se sind bis dato in den Schulwegplänen nicht vorgesehen.

Grundsätzlich richtet sich der Schulwegplan nur an die Grundschulen. Hier hat man einen begrenzten Schulsprengel und demzufolge kann man die Schulwege etwas eingrenzen. Das ist bei weiterführenden Schulen schwierig. Aufgrund der freien Schulwahl liegt bei weiterführenden Schulen kein Schulsprengel – wie bei den Grundschulen – vor. Die Wegeführung ist daher bei älteren Schüler*innen sehr individuell (zu Fuß, per Rad, per ÖPNV) und daher schwierig vorherzusehen.

Neben verkehrsordnenden Maßnahmen setzt das neue Mobilitätsreferat verstärkt auf Angebote des Mobilitätsmanagements, die Eltern und Kinder dazu motivieren, den Schulweg – zumindest teilweise – aktiv mobil zurückzulegen.

Fazit:

Aus Sicht der Schulwegsicherheit wird die Radverkehrsführung im unmittelbaren Umfeld von Schulen im Einzelfall geprüft, sei es anlassbezogen (Unfallgeschehen, Beschwerden, Auffälligkeiten) oder grundsätzlich bei neuen Schulbauprojekten.

Dabei sind in Tempo-30-Zonen je nach den örtlichen Gegebenheiten verschiedene verkehrliche Lösungen wie Fahrradstraßen oder geeignete Beschilderungen (gegenläufiger Radverkehr in Einbahnstraßen oder auf Gehwegen mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ u.a.) denkbar. Geplante Rückbauten an Schulen werden auch künftig stets hinsichtlich der Schulwegsicherheit genau unter die Lupe genommen. Auch können untermaßige Radwege für einen Übergangszeitraum beibehalten werden.

Im Falle einer Entscheidung für einen Beibehalt solcher Radwege ist mittelfristig die bauliche Herstellung der Vorgaben der technischen Regelwerke angestrebt (siehe unten, **Ziffer 3.2**)

Unterhaltskosten

Ein baulicher Radweg muss durch den Straßenbaulastträger (BauR) unabhängig von seiner Benutzungspflicht und seiner Breite angemessen verkehrssicher und frei von offensichtlichen Gefahren gehalten werden. Aus Sicht des Mobilitätsreferates erscheint es nicht sinnvoll, Erhaltungsinvestitionen in eine nicht regelkonforme Radverkehrsinfrastruktur zu tätigen, für die es eine günstigere und sicherere Infrastrukturlösung – nämlich die Benutzung der Fahrbahn – gibt. Diese Ressourcen sollten besser an anderen Stellen verwendet, wo es mehr Radfahrer*innen zugutekommt und die Sicherheit für Radfahrende signifikant und wissenschaftlich erwiesen erhöht werden kann.

Sperrung von baulichen Radwegen in Tempo-30-Zonen durch Beschilderung als vermeintlich schnell umzusetzende Alternative zum Rückbau

Seitens einiger Bezirksausschüsse und politischer Fraktionen sind im Zuge der Covid-19-Pandemie Anträge und Anfragen eingegangen, Radwege in Tempo 30-Zonen nach dem „Pop-Up-Prinzip“ als schnelle Alternative zum Rückbau vermeintlich unkompliziert zu sperren und zu Gehwegflächen umzubeschildern. Wir gehen daher im Folgenden darauf ein, warum ein Absperren baulicher Radwege durch Absperrschranken (analog der Versuchsanordnung der „Pop-Up-Bike-Lanes“) und sonstigen Schilderkombinationen bei nicht regelkonformen, nicht benutzungspflichtigen baulichen Radwegen in Tempo-30-Zonen dauerhaft rechtlich nicht möglich ist:

Ein baulicher Radweg ist eine i.d.R. durch einen Bordstein von der Fahrbahn bzw. einem parallel verlaufenden Gehweg getrennte Verkehrsfläche für den Radverkehr. Wie beim Gehweg oder einer Platzfläche lässt hier der Ausbau allein erkennen, dass die Fläche für den Radverkehr bestimmt ist. Ein Verkehrszeichen, dass es sich um einen nicht benutzungspflichtigen Radweg handelt, gibt es nicht. Radfahrende müssen also darauf vertrauen, dass Sie eine für sie vorgesehene Fläche, die nur optisch eindeutig erfassbar ist auch als solche ungehindert benutzen können. Die Sperrung und Beschilderung eines baulichen Radwegs mit Zeichen 239 StVO (Gehweg) ist insoweit als nicht eindeutig einzuschätzen, da Verkehrsteilnehmer*innen den baulichen Radweg als solchen erkennen und nicht klar ist, dass es sich nunmehr um einen Gehweg handelt.

Die Verkehrsteilnehmer*innen würden vielmehr die Beschilderung nicht verstehen, da der bauliche Zustand dieser entgegen steht.

Zur Sperrung mittels Anordnung von Absperrschranken (Zeichen 600-30 StVO) oder mittels Anordnung von Zeichen 254 StVO (Verbot für Radverkehr):

Die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen ist nur dort zulässig, wo sie aus Gründen der Sicherheit und Ordnung geboten ist (§§ 39, 43, § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO). Weiterhin sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen wo das aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO).

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs (hierzu zählt auch der Radverkehr) dürfen nur dort angeordnet werden, wo aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko im Straßenverkehr erheblich übersteigt (konkrete Gefahr, nicht allgemeines Risiko, § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO).

Dies ist im Falle von baulichen Radwegen in Tempo-30-Zonen jedoch nicht der Fall, da von der Benutzung dieser Radwege keine unmittelbare Gefahr ausgeht (solange der bauliche Zustand in Ordnung ist), sondern lediglich allgemeine Gefährdungen durch Konfliktpunkte (siehe oben).

Eine Sperrung durch Verkehrseinrichtungen kann auch nur erfolgen, wenn sie sich regelnd, sichernd oder verbotend auf den Verkehr auswirkt und o.a. Gefahrenlage herrscht. D.h. konkret, der Radweg muss durch eine Baustelle, Beschädigungen oder sonstige konkrete Beeinträchtigung unbenutzbar sein und die Sperrung ist erforderlich um eine konkrete Gefahr für die Sicherheit der Nutzer*innen abzuwehren.

Die explizite Schaffung einer Gefahrenlage durch z.B. die Beschilderung eines Gehweges auf einem Radweg, ggf. noch verbunden mit der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für eine Freischankfläche, würde diese Rechtssystematik ad absurdum führen.

Anmerkungen zur Vergleichbarkeit mit der Anordnung von „Pop-Up-Bike-Lanes“:

Die „Sperrung“ der bisherigen baulichen oder markierten Radwege neben den neu entstandenen Radfahrstreifen ist mit einer Sperrung eines baulichen Radwegs in Tempo-30-Zonen nicht ohne weiteres vergleichbar. Bei den als „Pop-Up-Radwege“ auf der Fahrbahn in Tempo-50-Be-

reichen eingerichteten Radfahrstreifen bestand eine Benutzungspflicht und damit eine Alternativlosigkeit zu den Bestandsradwegen. In Tempo-30-Zonen ist dies nicht der Fall (Parallelstruktur). Es handelte sich um eine kurzfristige, temporäre Maßnahme, nicht um eine dauerhafte Umsetzung. Die Anordnung erfolgte im Rahmen eines Verkehrsversuchs. Trotzdem wurde auch hier beobachtet, dass weiterhin Radfahrende den (bisherigen) baulichen oder markierten Radweg benutzten und die Fläche stand nicht tatsächlich ausschließlich den Fußgängern zur Verfügung.

Fazit:

Um in Tempo-30-Zonen Räume für Gehwege und damit auch für Freischankflächen oder sonstige Nutzungen des öffentlichen Raumes gewinnen zu können, ist der Rückbau nicht regelkonformer und nicht benutzungspflichtiger Radwege alternativlos. Nur durch den Rückbau entsteht eine Gehwegfläche, die eindeutig als solche für alle Verkehrsteilnehmer*innen erkennbar ist und welche ggf. auch durch Sondernutzungen genutzt werden kann. Die Fläche von neben Baumgräben fahrbahnseitig vorhandenen Radwegen kann entsiegelt und den in den betroffenen Straßen zumeist auch sehr schmalen Baumgräben zugeschlagen werden. Wenn man in Straßen mit (noch) bestehenden Radwegen in Tempo-30-Zonen nach erfolgreichem Radwegrückbau ein Angebot zur Förderung des Radverkehrs schaffen möchte, kommt primär die Ausweisung von Fahrradstraßen in Frage. Fahrradstraßen sind wissenschaftlich erwiesen sicher und attraktiv. Allerdings muss jeder Einzelfall geprüft werden, da an die Ausweisung einer Fahrradstraße Bedingungen geknüpft sind. In Straßen in Tempo-30-Zonen, in denen die Voraussetzungen für eine Fahrradstraße nicht vorliegen, ist im Einzelfall auch die Einführung von modalen Filtern zur Reduktion des Kfz-Verkehrs allgemein oder zur gezielten Vermeidung von Schleichverkehren des Kfz-Verkehrs möglich. Dies können z.B. Diagonalsperren [3] oder Einbahnstraßen sein, die für Radverkehr in der Gegenrichtung geöffnet werden. Des weiteren hat die Gestaltung des Straßenraums (Breite, Verschwenkungen, Belag, Anordnung von Parkplätzen) hohen Einfluss auf die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten. Schon kleine aber gezielte bauliche Maßnahmen, wie Teilaufpflasterungen, punktuelle Einengungen, Parkkonzepte etc. können daher auch einen positiven Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau und damit das subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrenden haben. Beim Rückbau baulicher Radwege sollte daher ebenfalls die Anpassung des öffentlichen Verkehrsgrundes mit einfachen Mitteln geprüft werden. Die Bevölkerung und die zuständigen Bezirksausschüsse sollen über ein geeignetes Format auf der Internetseite der Mobilitätsmarke „München Unterwegs“ ausführlich über die Hintergründe und den fachlichen und rechtlichen Kontext des Konzeptes informiert werden. Für Interessierte wird der Kontakt radverkehr@muenchen.de für Detailfragen zur Verfügung gestellt.

[3] Anm. zur Diagonalsperre: Die **Diagonalsperre** ist eine bauliche Maßnahme für innerörtliche Erschließungsstraßen und dient dazu, sich geradlinig kreuzende Anliegerstraßen in sog. Schleifenstraßen umzuwandeln. Damit kann unerwünschter Durchgangsverkehr verhindert und eine Verkehrsberuhigung erzielt werden. Die Sperre wird durch

Elemente wie Poller oder Bepflanzung herbeigeführt. Für Fahrzeuge des Rettungsdienstes oder Versorgungsfahrzeuge können bei Bedarf herausnehmbare Sperrpfosten gesetzt werden.

Beispielbild für eine Diagonalsperre:

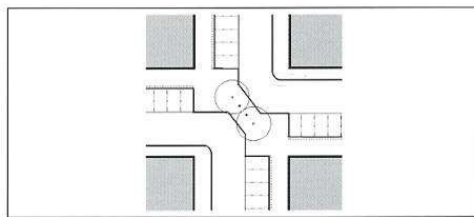


Bild 62: Beispiel für Diagonalsperre mit Überfahrt für Radfahrer, Notdienst- und Versorgungsfahrzeuge (Prinzipiskizze)

Quelle: RAST 06, Kapitel 6.1.2.3, Bild 62

3. Zusammenfassung und Empfehlung

Auf Grund eines verantwortungsvollen Umgangs mit finanziellen und personellen Ressourcen soll der Radwegrückbau nicht proaktiv sondern durch Nutzung von Synergien im Rahmen des ohnehin erforderlichen turnusmäßigen Sanierungsprogramms des Straßenunterhalts erfolgen. Wir empfehlen angesichts der geschilderten Sachlage und der vorstehenden Analyse dem Münchner Stadtrat daher folgende Vorgehensweise für den Radwegrückbau in Tempo-30-Zonen:

3.1. 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 neben Baumgräben vorhandene Radwege werden entsiegelt und dem angrenzenden Baumgraben zugeschlagen. Die Prüfung erfolgt sukzessiv und orientiert sich am Sanierungsplan des Straßenunterhalts.

3.2. Für die Fälle, dass

- in einer Einbahnstraße der gegenläufige Radverkehr aus Sicherheitsgründen zwingend über einen Radweg in Gegenrichtung abgewickelt werden muss,
- in einer Straße für eine Tempo-30-Zone ungewöhnlich hohes Verkehrsaufkommen oder ein hoher Anteil an Schwerverkehr oder Linienverkehr herrscht, der nicht dem Charakter einer Wohnstraße entspricht,

- die Straße vom Ausbauzustand her grundsätzlich nicht einer Tempo-30-Zone entspricht,
- es aus Gründen der Schulwegsicherheit empfehlenswert ist,
- Straßen mit für Radfahrende ungünstigen Pflasterbelägen insbesondere aus Gründen des Denkmal- und Ensembleschutzes nicht asphaltiert werden können,

erfolgt eine Prüfung der Beibehaltung der Radwege im Einzelfall durch das Mobilitätsreferat. Diese Radwege sind dann jedoch möglichst regelkonform, ggf. unter Umprofilierung des Straßenquerschnitts auszubauen und mit Sicherheitsräumen zu versehen und es sind gute Sichtbeziehungen herzustellen. Alternativ ist die Straße so umzugestalten, dass sie Zonencharakter erhält und der Mischverkehr auf der Fahrbahn ermöglicht wird. Der Ausbau darf jedoch analog zum Radentscheid München nicht zu Lasten des Fußverkehrs oder des Stadtgrüns erfolgen. Bis zu einem möglichen späteren Umbau oder falls dieser verhältnismäßig nicht oder nur teilweise durchführbar ist, werden diese Bestandsradwege in einem verkehrssicheren Zustand erhalten. Sperrung oder „Verfallenlassen“ scheiden aus.

3.3. Es wird für jeden der unter den Ziffern **3.1.** und **3.2.** geschilderten Fälle durch die Verkehrsbehörde vorab geprüft, ob eine Fahrradstraße eingerichtet oder sonstige gestalterische oder verkehrsordnende Maßnahmen ergriffen werden können und ob diese angemessen sind, um die verkehrliche Situation für Radfahrende in den Straßen, in denen noch bauliche Radwege in Tempo-30-Zonen verlaufen, nach deren Rückbau zu verbessern oder ob die Voraussetzungen für einen Beibehalt dieser Radwegen vorliegen.

3.4. Die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation mit der Bevölkerung zum hier geschilderten Vorgehen und der Sachlage wird verbessert, intensiviert und in der Mobilitätsmarke der Landeshauptstadt „München Unterwegs“ verankert.

4. Mitzeichnungen

Das Baureferat hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

Das Baureferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung haben jeweils Abdrucke der Vorlage erhalten.

5. Beteiligung der Bezirksausschüsse:

Die Bezirksausschüsse 1 bis 25 haben der Beschlussvorlage zugestimmt / folgende Stellungnahme abgegeben.....

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1 bis 25 werden zu jedem Einzelfall projektbezogen angehört. Wenn der BA gegen einen Rückbau ist und die Verwaltung dafür, soll der Stadtrat über den Einzelfall entscheiden.

Der Korreferent des Mobilitätsreferates, Herr Stadtrat Schuster und der Verwaltungsbeirat für den Geschäftsbereich 1, Strategie, Herr Stadtrat Pretzl haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Den Empfehlungen unter **Punkt 3:**

3.1. Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen werden, sobald dort vom Baureferat Sanierungsbedarf festgestellt wird, grundsätzlich zu Gunsten von mehr Platz für den Fußverkehr zurückgebaut und die gewonnene Fläche baulich zu einem Gehweg umgestaltet. Fahrbahnseitig neben Baumgräben vorhandene Radwege werden entsiegelt und dem angrenzenden Baumgraben zugeschlagen. Die Prüfung erfolgt sukzessiv und orientiert sich am Sanierungsplan des Straßenunterhalts.

3.2. Für die Fälle, dass

- in einer Einbahnstraße der gegenläufige Radverkehr aus Sicherheitsgründen zwingend über einen Radweg in Gegenrichtung abgewickelt werden muss,
- in einer Straße für eine Tempo-30-Zone ungewöhnlich hohes Verkehrsaufkommen oder ein hoher Anteil an Schwerverkehr oder Linienverkehr herrscht, der nicht dem Charakter einer Wohnstraße entspricht,
- die Straße vom Ausbauzustand her grundsätzlich nicht einer Tempo-30-Zone entspricht,

- es aus Gründen der Schulwegsicherheit empfehlenswert ist,
- Straßen mit für Radfahrende ungünstigen Pflasterbelägen insbesondere aus Gründen des Denkmal- und Ensembleschutzes nicht asphaltiert werden können,

erfolgt eine Prüfung der Beibehaltung der Radwege im Einzelfall durch das Mobilitätsreferat. Diese Radwege sind dann jedoch möglichst regelkonform, ggf. unter Umprofilierung des Straßenquerschnitts auszubauen und mit Sicherheitsräumen zu versehen und es sind gute Sichtbeziehungen herzustellen. Alternativ ist die Straße so umzugestalten, dass sie Zonencharakter erhält und der Mischverkehr auf der Fahrbahn ermöglicht wird. Der Ausbau darf jedoch analog zum Radentscheid München nicht zu Lasten des Fußverkehrs oder des Stadtgrüns erfolgen. Bis zu einem möglichen späteren Umbau oder falls dieser verhältnismäßig nicht oder nur teilweise durchführbar ist, werden diese Bestandsradwege in einem verkehrssicheren Zustand erhalten. Sperrung oder „Verfallenlassen“ scheiden aus.

3.3. Es wird für jeden der unter den Ziffern **3.1.** und **3.2.** geschilderten Fälle durch die Verkehrsbehörde vorab geprüft, ob eine Fahrradstraße eingerichtet oder sonstige gestalterische oder verkehrsordnende Maßnahmen ergriffen werden können und ob diese angemessen sind, um die verkehrliche Situation für Radfahrende in den Straßen, in denen noch bauliche Radwege in Tempo-30-Zonen verlaufen, nach deren Rückbau zu verbessern oder ob die Voraussetzungen für einen Beibehalt dieser Radwegen vorliegen.

3.4. Die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation mit der Bevölkerung zum hier geschilderten Vorgehen und der Sachlage wird verbessert, intensiviert und in der Mobilitätsmarke der Landeshauptstadt „München Unterwegs“ verankert.

wird zugestimmt.

2. Das Baureferat wird gebeten, nach den Vorgaben des Mobilitätsreferats Radwege in Tempo-30-Zonen, die im Rahmen des turnusmäßigen Straßenunterhaltes saniert werden müssen, in den Fällen des **Punktes 3, Ziffer 3.1** zurückzubauen und die Oberfläche der gewonnenen Fläche als Gehweg zu gestalten oder einem vorhandenen Baumgraben zuzuschlagen.
3. Das Baureferat wird gebeten, Radwege in Tempo-30-Zonen, die im Rahmen des turnusmäßigen Straßenunterhaltes saniert werden müssen, in den Fällen des **Punktes 3, Ziffer 3.2** nach den Vorgaben des Mobilitätsreferats baulich in einen regelkonformen Zustand zu versetzen oder nach den vom Mobilitätsreferat entwickelten Planungsgrundzügen die Straße umzubauen, so dass sie einer regelkonformen Tem-

po-30-Zone entspricht. Bis zum Umbau oder für den Fall, dass ein Umbau nicht oder nur teilweise durchführbar ist, sind die Radwege in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten.

4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemäß **Punkt 3, Ziffer 3.4** die Öffentlichkeitsarbeit und die Kommunikation mit der Bevölkerung zum hier geschilderten Vorgehen und der Sachlage zu intensivieren und in der Mobilitätsmarke der Landeshauptstadt „München Unterwegs“ zu verankern.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium – HA II-V / SP
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat – GL/5

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 1 bis 25
3. An das Baureferat
4. An das Polizeipräsidium München
5. An die Stadtwerke München GmbH
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
mit der Bitte um Kenntnisnahme
7. Mit Vorgang zurück an MOR GL/5
zur weiteren Veranlassung.

Am
Mobilitätsreferat GL/5

Anlage

Zweit-Druck

Übereinstimmung mit
Originalbeschuß geprüft.

Am 04.07.95

Direktorium *Sturwald*
Stenographischer Sitzungsdienst

Landeshauptstadt München
Kreisverwaltungsreferat
Ruf: 16-23006

Tempo-30-Zonen in München

Anfrage gemäß § 68 GO zum Thema 10 Jahre
"Tempo 30" in München - eine Zwischenbilanz;
von Herrn Stadtrat Bernhard Fricke, DaGG

Sichere Radverkehrsführung in stark frequentierten,
überbreiten Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen
Antrag Nr. 2143 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN
vom 12.04.95

Sofortige und umfassende Überprüfung der Rechtmäßigkeit der
Tempo-30-Zonen im Bereich des Stadtgebietes;
Antrag Nr. 2144 von Herrn Stadtrat Thomas Hanna, ASP vom 11.04.95

Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 14.12.94
zur Einbeziehung von Straßen in Tempo-30-Zonen

Anlagen

Beschluß des Kreisverwaltungsausschusses vom 04.07.1995 (SB) *

- öffentlich -

I. Vortrag des Referenten

In der Sitzung des Kreisverwaltungsausschusses vom 14.2.95 hat der Stadtrat u.a. beschlossen, daß bis zur Vorlage des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes zur Ausweisung von Tempo-30-Zonen keine weiteren Straßen in Tempo-30-Zonen einbezogen werden. Zwischenzeitlich liegt dem Kreisverwaltungsreferat ein Abdruck dieses Urteils vor (Anlage 1).

Herr Stadtrat Bernhard Fricke, DaGG, hat mit Schreiben vom 24.2.95 die beiliegende Anfrage gemäß § 68 GO zum Thema - 10 Jahre "Tempo 30" in München - eine Zwischenbilanz - gestellt (Anlage 6).

Herr Stadtrat Thomas Hanna hat mit Antrag Nr. 2144 vom 11.04.1995 die sofortige umfassende Überprüfung der Rechtmäßigkeit der Tempo-30-Zonen im Bereich des Stadtgebiets auf der Grundlage des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts beantragt (Anlage 3).

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN hat mit Antrag Nr. 2143 vom 12.04.95 beantragt, daß in Straßen mit stärkerem Verkehrsaufkommen, dem Charakter einer Verbindungsstraße und einer befahrbaren Breite von über 8,0m, auch in Tempo-30-Zonen mit dem Ziel der Tempo-Disziplinierung und der Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer, Radstreifen abmarkiert werden sollen (Anlage 4).

Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferates:

Anfrage von Herrn Stadtrat Bernhard Fricke, DaGG gemäß § 68 GO zum Thema - 10 Jahre "Tempo 30" in München - eine Zwischenbilanz

Das Kreisverwaltungsreferat beantwortet in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium München die einzelnen Fragen wie folgt:

Frage 1: Wie hat sich die Unfallstatistik in diesen Zonen im Vergleich zu Straßen ohne diese Beschränkung entwickelt?

Für die Erfassung von Verkehrsunfällen ist das Polizeipräsidium München zuständig. Von dort wird folgendes mitgeteilt (Anlage 5).

"Beim Polizeipräsidium München werden für Tempo-30-Zonen keine gesonderten Statistiken geführt. Zum einen wurde der Vollzug der Einrichtung nur sporadisch be-

kanntgegeben, zum anderen ist dies aus arbeitsökonomischen Gründen für 322 Zonen, die in der Landeshauptstadt München eingerichtet sind, nicht möglich. Die von der Polizei aufgenommenen Unfälle werden zur Erkennung von Unfallschwerpunkten auf einer Unfallsteckkarte für den Zeitraum von 2 Jahren erfaßt und dann fotografisch gesichert. Die Unterlagen werden für nachträgliche Auswertungen beim Planungsreferat aufbewahrt.

Um einen allgemeinen Trend in der Verkehrs- und Unfallentwicklung in den Tempo-30-Zonen erkennen zu können, wurden die Zonen 47 - Laim, nördl. Agnes-Bernauer-Str., 77 - Lochhausen, 90 - Schwabing, östl. Ungererstraße und 93 - Berg-am-Laim, westl. Schatzbogen vom Polizeipräsidium München ausgewählt und einem Vorher/Nachher-Vergleich unterzogen, wobei hier nur eine Erfassung der Gesamtunfälle, der Getöteten und Verletzten sowie der Unfallursachen erfolgte. Eine Unterteilung nach Verkehrsart und Altersgruppen liegt nicht vor.

Die Auswahl der Zonen ergab sich beispielhaft anhand der unterschiedlichen Strukturen in den Gebieten:

- Zone 47 - Laim - Wohngebiet mit Gewerbe und Gaststätten
- Zone 77 - Lochhausen - reines Wohngebiet mit Schule
- Zone 90 - Schwabing - reines Wohngebiet
- Zone 93 - Berg-am-Laim - Wohngebiet mit Schule und Gewerbe

Wie der Anlage 5 zu entnehmen ist, besteht eine Tendenz zum Rückgang der Unfallzahlen. Der Trend ist jedoch nicht einheitlich."

Frage 2: Welche Verringerung der Luftschadstoff-Belastung wird durch "Tempo 30" erreicht?

Eine aktuelle Aussage zu dieser Frage ist dem Kreisverwaltungsreferat nicht möglich. Vergleichbare Messungen der Luftschadstoff-Belastung in einzelnen Tempo-30-Zonen

vor und nach der Beschilderung wurden nach der endgültigen Einführung der Zonengeschwindigkeitsregelung im Jahre 1990 nicht durchgeführt.

Die von der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) während des Versuchszeitraumes der Zonengeschwindigkeitsverordnung im Jahre 1985-1989 durchgeführten Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, daß voraussichtlich bei der Einführung von Tempo-30-Zonen keine Verschlechterung der Schadstoffsituation eintritt und daß Tempo-30 Verbesserungspotentiale bietet, wenn auf niedrigerem Geschwindigkeitsniveau stetig gefahren wird.

Zu dem gleichen Ergebnis kamen die vom Kreisverwaltungsreferat 1986 in Auftrag gegebenen wissenschaftlichen Untersuchungen für 8 Versuchsgebiete durch die Planungsingenieure Prof. Dr. Ing. Retzko und Prof. Dr. Ing. Topp, dem TÜV, dem Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung der TU München und der Ingenieurgesellschaft Dorsch Consult.

Frage 3: Welche Verminderung der Lärmbelästigung wird durch "Tempo 30" erreicht?

Auch hier liegen dem Kreisverwaltungsreferat keine aktuellen Zahlen vor. Die Bundesanstalt für das Straßenwesen kam damals zum Ergebnis, daß sich der Mittelungspegel als Maßzahl für die Schallemission durchschnittlich um 2 bis 3 dB verringerte. Ein stetiges und gleichmäßiges Fahrverhalten ist hierfür Voraussetzung. Dieses Ergebnis deckt sich mit den unter Frage 2 angesprochenen Untersuchungen im Jahre 1986. 2 dB sind aufgrund der sonst im Verkehrsraum wahrnehmbaren Geräusche als Schallpegelunterschied vom Menschen gerade noch wahrnehmbar.

Frage 4: Welche Wohngebiete gibt es noch ohne Geschwindigkeitsbeschränkung und warum?

In der Zeit von 1990 (Beginn der endgültigen gesetzlichen Regelung) bis 1994 hat das Kreisverwaltungsreferat in Zusammenarbeit mit dem Planungs-, Baureferat, den

Stadtwerken-Verkehrsbetriebe, dem MVV und dem Polizeipräsidium München insgesamt 246 Tempo-30-Zonen ausgewählt und beschildert. Während des Versuchszeitraumes 1985 - 1990 wurden 76 Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Insgesamt gibt es derzeit 322 Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet.

Stand 1995

Damit gibt es in sämtlichen Wohngebieten in Münchens, die sich für eine Beschilderung eignen, Tempo-30-Zonen.

Frage 5: Gibt es andere deutsche Millionenstädte mit mehr Tempo-30-Zonen als in München?

Ausschlaggebend für einen Vergleich von Städten mit Tempo-30-Zonen ist nicht die Zahl der einzelnen Zonen, sondern der Anteil der geschwindigkeitsbeschränkten Straßen am Gesamtstraßennetz. In München sind ca. 80 % (= 1760 km) des Gesamtstraßennetzes (= ca. 2000 km) auf Tempo-30 beschränkt. Berlin wird zukünftig etwa 1000 Tempo-30-Zonen besitzen. Der Anteil am Gesamtstraßennetz (ca. 3500 km) beträgt dann ca. 70 % (ca. 2400 km). In Frankfurt und Hamburg ist ebenfalls ein Anteil von ca. 70 % am Gesamtstraßennetz vorhanden.

Frage 6: Wie wird die Einhaltung dieser Geschwindigkeitsbeschränkung kontrolliert?

Am 04.10.1994 nahm die Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung ihren Dienst auf. Zuvor wurde die Geschwindigkeitsüberwachung von der Polizei durchgeführt. Die Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung mißt in den 322 Tempo-30-Zonen, insbesondere im Bereich von Schulen, Kindergärten und Altenheimen. Nähere Einzelheiten können dem Erfahrungsbericht des Kreisverwaltungsreferates im Kreisverwaltungsausschuß vom 04.07.1995 entnommen werden.

Frage 7: Wie hoch ist der Anteil der Bürger, die sich nicht an diese Begrenzung halten?

Bei den an über 150 Örtlichkeiten durchgeführten Radarmessungen der Kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung lag die Beanstandungsquote bei ca. 30 %. Nähere

Ausführungen bittet das Kreisverwaltungsreferat dem unter Frage 6 zitierten Erfahrungsbericht zu entnehmen.

Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Berlin vom 14.12.1994 zur Ausweisung von Tempo-30-Zonen

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Berlin liegt in der Anlage 1 bei. Zusammenfassend liegen folgende Leitsätze dem Urteil zugrunde:

- Der mit der Zonenanordnung verbundene teilweise Verzicht auf die wiederholte Aufstellung von Verkehrszeichen (Sichtbarkeitsprinzip) **setzt voraus**, daß das **Gesamtbild** des betreffenden Gebiets dem Kraftfahrer **stets das Bewußtsein** vermittelt, sein Fahrzeug innerhalb einer geschwindigkeitsbeschränkten Zone zu steuern (Zonenbewußtsein).
- Für dieses "Zonenbewußtsein" ist von Bedeutung, daß die Größe der Zone so festgelegt wird, daß die Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kraftfahrer **überschaubar** und **einsichtig** ist, ferner daß die Straßen innerhalb der Zone **gleichartige Merkmale** aufweisen und die Zone eine **erkennbare städtebauliche Einheit** bildet. Hierbei ist ein **strenger Maßstab** anzulegen.
- Kann dieses "Zonenbewußtsein" wegen der Verschiedenartigkeit der vorhandenen städtebaulichen Struktur und des Fehlens gleichartiger Merkmale der vorhandenen Straßen nicht entstehen und bestehen bleiben, so muß damit gerechnet werden, daß der Kraftfahrer mit der sonst üblichen und zugelassenen innerörtlichen Geschwindigkeit fährt. Damit aber wäre die verlässliche Ordnung des Fahrzeugverkehrs in der Zone nicht gesichert und der Vorschrift des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO (Verkehrssicherheit und Ordnung des Verkehrs) **nicht entsprochen**.

Schreiben des Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 14.03.1995

Das Bayerische Staatsministerium des Innern hat die Regierung mit IMS vom 14.3.1995 (Nr. IC4-3612.45107-8) betreffend Tempo-30-Zonen auf das genannte Bundesverwaltungsgerichtsurteil hingewiesen und dazu folgendes ausgeführt (Anlage 2):

"Die Auswertung der vom Bundesverwaltungsgericht dargestellten Entscheidungsgründe ergibt folgendes:

- Eine Tempo-30-Zone darf nur dann angeordnet werden, wenn mindestens einer der in § 45 StVO genannten Gründe (z.B. Sicherheit des Verkehrs, Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen) das erfordert. Dabei dürfen in keinem Fall die Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit außer Acht gelassen werden.
- Eine Tempo-30-Zone darf deshalb **nur dann angeordnet werden**, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung für die Verkehrsteilnehmer **einsichtig** ist und aufgrund der überschaubaren Ausdehnung und der bestehenden städtebaulichen Einheitlichkeit der Zone ein **"Zonenbewußtsein"** entwickelt wird. Daran muß im Interesse der Verkehrssicherheit ein **strenger Maßstab** angelegt werden. Das "Zonenbewußtsein" und damit die Rechtmäßigkeit der Anordnung setzt deshalb - zusätzlich zum Vorliegen der übrigen einschlägigen Voraussetzungen des § 45 StVO - insbesondere voraus:
 - gleichartige Merkmale der Straßen innerhalb der Zone
 - eine erkennbare städtebauliche Einheit des Gebiets der Zone
 - eine "überschaubare" Ausdehnung der Zone, die vor allem den dort fahrenden Kraftfahrern stets das Gefühl vermittelt, sich noch innerhalb des - lediglich am Beginn und am Ende gekennzeichneten - Zonenbereiches zu befinden.
- Die herausragende rechtliche Bedeutung der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts liegt darin, daß danach die Mißachtung dieser, in einzelnen in der

VwV-StVO geregelten Voraussetzungen im Wege der Interpretation des Erfordernisses der Verkehrssicherheit nicht nur als Verstoß gegen eine Verwaltungsvorschrift gewertet wird, sondern **zur Rechtswidrigkeit** der verkehrsrechtlichen Anordnung einer Zone führt. Zonen, die den genannten Anforderungen nicht entsprechen und damit nicht nur die betroffenen Kraftfahrer zu höheren Geschwindigkeiten verleiten, sondern auch den anderen Verkehrsteilnehmern nur scheinbar mehr Sicherheit bieten, dürfen daher **nicht angeordnet** werden bzw. **müssen** im Rahmen der Behandlung von Rechtsbehelfen oder nach Maßgabe der Rechtsaufsicht **aufgehoben werden**.

Aufgrund dieser Ausführungen wird das Kreisverwaltungsreferat im Rahmen einer Arbeitsgruppe (Teilnehmer: Polizeipräsidium München, Planungsreferat, Baureferat und Stadtwerke-Verkehrsbetriebe) unter Berücksichtigung der genannten Kriterien sämtliche Tempo-30-Zonen prüfen und gegebenenfalls entsprechende Korrekturen vornehmen.

Antrag von Herrn Stadtrat Thomas Hanna auf eine sofortige und umfassende Überprüfung der Tempo-30-Zonen im Bereich des Stadtgebietes

Die Ausführungen des Bayerischen Staatsministerium des Innern zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes machen es notwendig, sämtliche 322 Tempo-30-Zonen insbesondere auf die Gleichartigkeit der Straßen (gleiche Fahrbahnbreiten bis max. 7,0 m, gleiche Verkehrsbedeutung und -belastung) zu prüfen. Das Kreisverwaltungsreferat wird diese Prüfungen wie oben beschrieben durchführen. In Einzelfällen wird auch die Regierung von Oberbayern als Aufsichtsbehörde um Stellungnahme gebeten. Dem Antrag kann somit entsprochen werden.

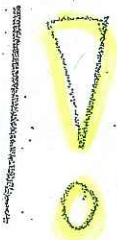
Antrag der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN auf eine sichere Radverkehrsführung in stark frequentierten, überbreiten Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen

(Abmarkierung von Radfahrstreifen)

Die im Antrag angesprochene Kategorie von Straßen mit Überbreite und / oder stärkerem Verkehrsaufkommen oder Verbindungsfunktion ist die Kategorie von Straßen, die aufgrund des Urteiles des Bundesverwaltungsgerichtes und den Vorgaben des Bayerischen Staatsministerium des Innern die Kriterien für die Einbeziehung in Tempo-30-Zonen nicht erfüllen.

Die Abmarkierung von Radfahrstreifen bei Fahrbahnbreiten von 8,50 m und mehr (je Radfahrstreifen oder Schutzstreifen mind. 1,50 m, Mindestfahrbahnbreite 5,50 m) würde zwar die Fahrspuren für Kfz verengen, die erforderliche Gleichartigkeit der Straßen innerhalb einer Tempo-30-Zone ist jedoch weiterhin nicht gegeben, da eine Veränderung der Verkehrsbelastung bzw. der Verkehrsbedeutung einer Straße damit nicht zu erzielen ist.

Desweiteren besteht zwischen Planungsreferat, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat und dem Arbeitskreis Radverkehr darüber Einvernehmen, daß in Tempo-30-Zonen keine Maßnahmen für den Radverkehr notwendig sind und bestehende Radverkehrsanlagen Zug um Zug aufgelöst (z.B. bei einer Sanierung der Straße) werden. Der hierbei gewonnene Raum kann beispielsweise dem Fußgängerverkehr zurückgegeben werden.



Nachdem in Tempo-30-Zonen Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege nur in ganz besonders gelagerten Einzelfällen (Unfallschwerpunkt, Schule, Kindergarten) eingerichtet werden, bekommt bei überbreiten Straßen der Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit eine besondere Bedeutung. Die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger) vertrauen beim Überqueren einer Straße auf die niedrige Fahrgeschwindigkeit der Kfz, die tatsächlich nicht vorhanden ist.

Dem Antrag der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN kann somit nicht entsprochen werden.

Der Korreferent des Kreisverwaltungsreferates, Herr Stadtrat Nagler, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Straßenverkehr, Herr Stadtrat Hännä, haben von der Beschlüßvorlage Kenntnis genommen.

II. Antrag des Referenten

1. Von der Beantwortung der Anfrage von Herrn Stadtrat Fricke, DaGG - Tempo 30 in München - eine Zwischenbilanz - wird Kenntnis genommen.
2. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium München, Baureferat, Planungsreferat, Stadtwerke Verkehrsbetriebe und dem MVV sämtliche Tempo-30-Zonen auf der Grundlage des Bundesverwaltungsgerichtsurteils und dem Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern zu überprüfen, die Zonen ggf. zu ändern und dem Stadtrat nach Abschluß dieser Arbeiten wieder zu berichten..
3. Dem Antrag Nr. 2144 von Herrn Stadtrat Thomas Hanna, ASP auf Überprüfung der Tempo-30-Zonen wird entsprochen. Der Antrag ist damit geschäftsordnungs-, gemäß behandelt.

4. Dem Antrag Nr. 2143 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN auf Abmarkierung von Radfahrstreifen in überbreiten, stark frequentierten Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen kann nicht entsprochen werden.

III. Beschluß

nach Antrag

s. Seite 119

Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

gez. Csampai

gez. Dr. Uhl

3.
Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Uhl
Berufsmäßiger Stadtrat

III. Beschluß (gegen die Stimmen von Bündnis 90/Die Grünen sowie die Stimme der Bürgermeisterin):

1. Wie Referentenantrag
2. Der Antrag Nr. 2144 von Herrn Stadtrat Thomas Hanna, ASP auf Überprüfung der Tempo-30-Zonen wird abgelehnt. Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, über den Deutschen Städtetag darauf hinzuwirken, daß Tempo-30 innerhalb von Gemeindegebieten als Regelgeschwindigkeit eingeführt wird.
4. Dem Antrag Nr. 2143 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Abmerkierung von Radfahrstreifen in überbreiten, stark frequentierten Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen kann nicht entsprochen werden.

Direktorium
Stenographischer Sitzungsdienst

kt

IV. Abdruck von I.-III.

über den stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - D 10 (3 x)
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtwerke - Verkehrsbetriebe
an das Baureferat
an das Planungsreferat
an das Polizeipräsidium München
an den MVV
 zur Kenntnisnahme.

Cap. 04.07.95 (Ska)

V. WV bei Kreisverwaltungsreferat GL 11

- Zu V:
1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
 2. An alle Bezirksausschüsse
 3. An das Polizeipräsidium München
 4. An das Baureferat
 5. An das Planungsreferat
 6. An die Stadtwerke-Verkehrsbetriebe
 7. An den MVV
- zur Kenntnis.

8.. Mit Vorgang zurück zum Kreisverwaltungsreferat HA IV

zur weiteren Veranlassung.

Am.....

Kreisverwaltungsreferat - GL 11

i.A.