



**MOR-GB2.2111**

Bezirksausschuss des 06. Stadtbezirkes  
- Sendling -  
Vorsitzender Herr Markus Lutz  
Meindlstr. 14  
81373 München

80313 München  
Telefon: [REDACTED]  
Telefax: [REDACTED]  
Dienstgebäude:  
Implerstr. 9  
daueranordnungen.mor@muenchen.de

---

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
11.04.2022

---

**Errichtung eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) zur Verbesserung  
der Verkehrssicherheit an der  
Abbiegespur Plinganserstraße-Brudermühlstraße (Höhe  
Einmündung Alois-Johannes-Lippl-Weg)**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02534 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 06 – Sendling vom 07.06.2021

Sehr geehrter Herr Lutz,

mit dem im Betreff genannten Antrag wurde die Landeshauptstadt München aufgefordert, an der im Betreff genannten Örtlichkeit im Bereich der freilaufenden Rechtsabbiegespur einen Fußgängerüberweg zu errichten.

Nach Prüfung des Anliegens können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Im Rahmen des aktuellen Sachstandsbericht zum Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“ hat der Mobilitätsausschuss des Stadtrats am 19.05.2021 ein Konzept zur Überprüfung der Sicherheit an freilaufenden Rechtsabbiegern beschlossen.

So wird in der einschlägigen Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03254 ausgeführt:

**„2.4.5. Konzept zur Analyse und zum Umbau von freilaufenden Rechtsabbiegern  
Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten, insbesondere für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen, wird nachfolgend ein Stufenkonzept zur Erfassung, Überprüfung und zum ggf. notwendigen Umbau / Rückbau von freilaufenden Rechtsabbiegern (RA) vorgestellt.**

## **A) Identifizierung und Kategorisierung**

*In einem ersten, bereits durchgeführten, Schritt wurden zunächst alle freilaufenden RA im Stadtgebiet München identifiziert und erfasst. Die Zusammenstellung umfasst dabei eine Vielzahl von Örtlichkeiten, die sich teilweise sehr stark voneinander unterscheiden.*

*Da nicht alle Knotenpunkte mit freilaufenden Rechtsabbiegern die gleiche Relevanz für das übergeordnete Ziel der Verbesserung der Sicherheit von Fuß- und Radverkehr aufweisen, und respektive auch unterschiedliche Maßnahmenansätze möglich und sinnvoll sind, wurden die Örtlichkeiten zunächst hinsichtlich folgender spezifischer Eigenschaften in Kategorien gefasst.*

- *Infrastruktur (z.B. Geometrie des Knotenpunkts)*
- *Art der Verkehrsteilnahme (z.B. nur MIV und / oder nMIV)*
- *Verkehrsregelung ( z.B. separate Signalisierung Fußgänger\*innen / Radfahrer\*innen)*

*Aus diesen Kategorien wurden wiederum Kategoriegruppen zusammengefasst, die unterschiedlich häufig in München zu finden sind. Um geeignete Maßnahmen in Abhängigkeit der Infrastruktur und der Verkehrsregelung zu beschreiben, aber auch später gezielt auswählen zu können, wurden insgesamt acht Kategoriegruppen mit spezifischen, und für alle freilaufenden RA in München, repräsentativen Eigenschaften gebildet.*

## **B) Zuweisung von mögl. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**

*Diesen acht Kategoriegruppen wurden bereits grundsätzlich in Betracht kommende kurz- und langfristige Maßnahmenpakete zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zugewiesen, die sich aus den o.g. Eigenschaften Infrastruktur, Art der Verkehrsteilnahme und Verkehrsregelung ergeben haben. Diese sind jedoch*

- *bislang nicht als vollständig anzusehen und sollen im Rahmen der Bearbeitung kontinuierlich erweitert werden*
- *in Abhängigkeit der bisherigen Gestaltung, aktueller (Um-)Baumaßnahmen und dem jew. lokalen Unfallgeschehen zu betrachten und entsprechend anzupassen.*

*Hinweis: Übergeordnetes Ziel aller Maßnahmen ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer\*innen wie zu Fuß Gehende und Radfahrende. Die Wirkung umgesetzter Maßnahmen soll engmaschig durch die regelmäßige Analyse aktueller Unfalldaten überprüft werden. Mittelfristig soll auch über entwickelte Sicherheitsindikatoren (siehe 4.4), wie z.B. Geschwindigkeitskenngrößen, die Wirksamkeit von Maßnahmen beurteilt werden.*

*Ob ein langfristiger Rückbau immer die beste Möglichkeit einer Entschärfung von auffälligen Gefahren- und Unfallschwerpunkten darstellt, wird im Einzelfall geprüft. Ggf. kann eine Entschärfung auch durch sinnvolle Umbaumaßnahmen erreicht werden. Die Sicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer\*innen hat hierbei grundsätzlich höchste Priorität.*

## **C) Priorisierung**

*Da nicht alle freilaufenden RA zeitgleich umgestaltet oder überhaupt zurückgebaut werden*

*können (sofern notwendig), ist eine Priorisierung der Knotenpunkte für die weitere Bearbeitung notwendig. Hier geht es vorrangig darum, welche Stellen zuerst analysiert bzw. in der Umplanung angegangen werden sollen. Folgende Kriterien sind für die Priorisierung vorgesehen:*

- 1. Kriterium: Anlagen des Fuß- und Radverkehrs vorhanden (RA mit Anlagen für den Fuß- und Radverkehr zuerst)*

*Da ein Um- bzw. Rückbau der freilaufenden RA primär zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Gewinnung von Flächen besonders für den nicht motorisierten Verkehr dienen soll, werden, zuerst die Örtlichkeiten mit Anlagen für den nicht motorisierten Verkehr bearbeitet.*

- 2. Kriterium: Unfallgeschehen der letzten 5 Jahre (erhöhte oder auffällige Unfallzahlen zuerst)*

*In den ersten Analysen zeigte sich, dass nicht nur ungesicherte Führungen des Fuß- und Radverkehrs zu einem höheren Unfallgeschehen führen, sondern auch Teilsignalisierungen oder ggf. ungünstige Phasenanordnungen. Daher wird als nächstes nicht der Grad der bestehenden Absicherung der Fuß- und Radverkehrsquerungen zur Abgrenzung genutzt. Die Kategorisierung der freilaufenden RA ist vielmehr für die weiteren Analysen und die Maßnahmenfindung wichtig. Als zweites Kriterium wird daher das Unfallgeschehen berücksichtigt, damit besonders kritische Knotenpunkte prioritär bearbeitet werden.*

- 3. Kriterium: Geometrie des Knotenpunktes (rechtwinklig zuerst)*

*An rechtwinkligen Kreuzungen zweier Straßen besteht in den meisten Fällen kein Bedarf eines größeren Radius für rechtsabbiegende Fahrzeuge. Daher ist hier die Notwendigkeit der freilaufenden RA zu hinterfragen. Rechtwinklige Kreuzungen sind die, an denen durch einen Rückbau der freilaufenden RA die größte Fläche frei wird und an denen der Rückbau verkehrstechnisch meist wenig problematisch ist.*

- 4. Kriterium: Hohes Verkehrsaufkommen des nicht motorisierten Verkehrs (erhöhtes Aufkommen (auch Abschätzung davon) von zu Fuß gehenden und Radfahrenden zuerst)*

*Als weiteres Kriterium kann das Verkehrsaufkommen des nicht motorisierten Verkehrs genutzt werden, um die Knotenpunkte zu finden, an denen (tendenziell) die meisten Interaktionen zwischen rechtsabbiegenden Fahrzeugen, zu Fuß gehenden und Radfahrenden verhindert werden können. Auf Basis des beschriebenen Stufenkonzepts soll nun zeitnah eine Priorisierung zur Projektierung und Umsetzung von Umbaumaßnahmen erfolgen.“*

Schlussendlich wird das Mobilitätsreferat den vorstehenden BA-Antrag zum Anlass nehmen, die Errichtung eines Fußgängerüberwegs zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Abbiegespur Plinganserstraße/ Brudermühlstraße (Höhe Einmündung Alois-Johannes-Lippl-Weg) in seine Überlegungen bzw. weiteren Planungen einfließen zu lassen.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist mit den Ausführungen geschäftsordnungsmäßig behandelt.

Mit freundlichen Grüßen  
MOR-GB 2.211