

## **Baustellensicherungskonzept für Schulradwege**

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00145  
des Stadtbezirkes 21 – Pasing – Obermenzing  
vom 19.07.2021

## **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05328**

Anlagen:

1. Empfehlung vom 19.07.2021 Nr. 20-26 / E 00145
2. Leitfaden Fuß-/Radverkehr an Baustellen
3. AGFK-Leitfaden Baustellen
4. Broschüre Barrierefreiheit bei Baustelleneinrichtungen

**Beschluss des Bezirksausschusses des 21 . Stadtbezirkes Pasing - Obermenzing  
vom 09.01.2024**  
Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag des Referenten**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing hat am 19.07.2021 die anliegende Empfehlung beschlossen, wonach die Stadt München ein Konzept für den Stadtbezirk 21 – mit Anwendungsmöglichkeit in der Gesamtstadt – für eine verbesserte Baustellensicherung auf den zentralen Fahrrad-Schulwegen erarbeiten soll.

Zuständig für die Behandlung ist der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 21 Pasing - Obermenzing, da die Empfehlung ein Geschäft der laufenden Verwaltung (Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung i.V.m. § 22 der Geschäftsordnung des Stadtrates) beinhaltet und die Angelegenheit stadtbezirksbezogen ist. Da es sich um eine Empfehlung einer Bürgerversammlung handelt, muss diese nach Art. 18 Abs. 4 Satz 1 GO und § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung vom Stadtrat bzw. Bezirksausschuss behandelt werden. Der Beschluss des Bezirksausschusses hat gegenüber der Verwaltung lediglich empfehlenden Charakter.

Das Mobilitätsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Für die Genehmigung baustellenbedingter Verkehrsführungen und die Anordnung von konkreten verkehrlichen Maßnahmen, wie etwas das Anbringen von Verkehrszeichen oder Absperrmaterial, ist das Mobilitätsreferat in seiner Funktion als Straßenverkehrsbehörde zuständig. Rechtsgrundlage für die getroffenen verkehrsrechtlichen Anordnungen ist stets die Straßenverkehrsordnung sowie die „Richtlinien zur Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen – RSA“. In diesen Regelwerken

sind bundesweit einheitliche Vorgaben darüber enthalten, wie Baustellen abgesichert und beschildert sein müssen, ebenso sind beispielsweise Mindestbreiten genannt, die z.B. auf Fahrbahnen, Gehwegen und Radwegen eingehalten werden müssen.

Da die Erfahrung zeigt, dass die deutschlandweit vorgesehenen Mindestanforderungen vielerorts aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in einer Millionenstadt dem Bedarf nicht gerecht werden, hat die Straßenverkehrsbehörde, damals noch im KVR, bereits im Jahr 2016 einen internen Leitfaden für eine bessere und bedarfsgerechtere Führung des Fuß- und Radverkehrs an Baustellen entwickelt. In diesem Zuge wurden auch eigene „Regelpläne“ entwickelt, die für einen einheitlichen Standard im Interesse einer sicheren Führung des Fuß- und Radverkehrs im Baustellenbereich sorgen. Kernthema war hier bereits, dass die Führung des Fuß- und Radverkehrs auch baustellenbedingt sicher und in einer ausreichenden Breite aufrecht erhalten bleibt, nötigenfalls auch zu Lasten des Fahrverkehrs.

In den darauffolgenden Jahren hat auch die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. - AGFK“ einen Leitfaden „Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich“ mit Vollzugsempfehlungen für Straßenverkehrsbehörden herausgegeben. Dieser Leitfaden wird laufend aktualisiert und findet als „Standardwerk“ auch bei der Planung und Genehmigung von Baustellen durch das Mobilitätsreferat Anwendung. München ist Mitglied der AGFK und seit 2014 als „fahrradfreundliche Kommune“ ausgezeichnet.

Dort, wo auch vor der Baustelle Radwege vorhanden waren, wird grundsätzlich immer versucht, die Radwege während der Baustelle aufrecht zu erhalten oder z.B. mit gelber Markierung oder mit rot-weißen Leitbaken an der Baustelle vorbei zu führen. Es gibt auch immer wieder Baustellen, bei denen z.B. eine Fahrspur in einen baustellenbedingten Radweg umgewandelt wird. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse oder der baulichen Gegebenheiten kann jedoch in Einzelfällen auch eine andere Lösung erforderlich sein, z.B. den Radverkehr gemeinsam mit dem KfZ-Verkehr auf der Fahrbahn zu führen, einen gemeinsamen Geh- und Radweg einzurichten oder – als letztes Mittel – den Radverkehr ggf. über andere Straßen umzuleiten. Priorität hat jedoch – neben dem Sicherheitsaspekt – die Aufrechterhaltung möglichst aller vorhandenen Verkehrswege.

Dabei hat der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, also den Fußgänger\*innen und den Radfahrer\*innen und im speziellen Kindern, sehbeeinträchtigten Personen oder auch Personen mit anderen körperlichen Behinderungen, einen besonderen Stellenwert. Das Mobilitätsreferat hat den Anspruch, dass alle baustellenbedingten Verkehrsführungen für schwächere Verkehrsteilnehmende sowohl bedarfsgerecht als auch so sicher und intuitiv wie möglich ausgestaltet werden. Anfang 2021 hat das Mobilitätsreferat daher beispielsweise in Zusammenarbeit mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen eine Broschüre herausgebracht, in welcher beschrieben ist, wie Baustellen möglichst inklusiv ausgestaltet werden.

Der Fokus bei allen getroffenen Maßnahmen liegt dabei ausdrücklich nicht nur auf bestimmten Nutzungszwecken und Personengruppen (z.B. „Schul-Radwege“), sondern ausdrücklich auf der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden in allen städtischen Straßen.

Zur Verwendung der baulichen Materialien kann Folgendes ausgeführt werden: Baustellenbedingte Verkehrszeichen und Absperrungen werden i.d.R. nicht vom Bauherrn selbst (also z.B. Baureferat oder SWM) beschafft und aufgestellt, sondern von den beauftragten Baufirmen. Dabei ist anzumerken, dass für Baustellen im Straßenraum ohnehin nur Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen verwendet werden dürfen, die einen strengen Zulassungsprozess der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchlaufen haben. Hierfür existieren einschlägige technische Regelwerke wie beispielsweise die oben genannte RSA sowie mehrere sog. „Technische Lieferbedingungen“, die bei der Verwendung aller Verkehrszeichen und verkehrlicher Absperrungen eingehalten werden müssen. Dies wird – zusätzlich zur gesetzlichen Pflicht – üblicherweise auch bereits in Ausschreibungen sowie den verkehrsrechtlichen Anordnungen zur Voraussetzung gemacht. Ziel dieser technischen Regelwerke ist sowohl eine gute Sichtbarkeit der Absperrungen, die Funktion als „Barriere“ für Verkehrsteilnehmende, und nicht zuletzt die Standsicherheit und Verkehrssicherheit der verwendeten Materialien. Auch ist es bereits heute bundesweit Pflicht, dass bei jeder Baustelle im Straßenraum eine verantwortliche Person für die Verkehrssicherung und Beschilderung benannt wird, die eine entsprechende Schulung besucht haben muss.

Darüber hinausgehende Regularien oder die Verwendung von neuem Absperrmaterial ist daher aus Sicht des Mobilitätsreferats nicht erforderlich, da die vorhandenen Regeln bereits einen sehr hohen Standard setzen.

Gleichwohl ist zu beobachten, dass die angeordneten Verkehrszeichen und Absperrungen in manchen Fällen abweichend von der verkehrsrechtlichen Anordnung aufgestellt werden, im Laufe einer Baustelle verschoben werden, oder Ziel von Diebstahl oder Vandalismus werden. Bei Bekanntwerden solcher Missstände, sei es durch Kontrollen oder auch durch Hinweise aus der Bevölkerung, werden die Kolleg\*innen der Straßenverkehrsbehörde im Mobilitätsreferat stets aktiv und veranlassen notwendige Nachbesserungen bis hin zur Einleitung von Bußgeldverfahren. Aufgrund der aktuellen Personalkapazitäten und der großen Anzahl an Baumaßnahmen im öffentlichen Raum (jährlich werden ca. 19.000 Anordnungen erlassen) können Kontrollen jedoch nur stichprobenartig oder anlassbezogen durchgeführt werden. Die Einrichtung eines eigenen Baustellenkontrolldienstes im Kreisverwaltungsreferat, welcher im Jahr 2019 bereits genehmigt wurde, konnte aufgrund von Haushaltseinsparungen und der pandemiebedingten Einschränkungen dort leider bislang nicht umgesetzt werden. Derzeit wird das diesem zugrundeliegende Konzept finalisiert, so dass in absehbarer Zeit mit dessen Einführung zu rechnen ist.

Für Bürger\*innen, denen Missstände an Radverkehrsführungen bei Baustellen auffallen, besteht jedoch seit Mitte 2021 die Möglichkeit, dies über die Online-Meldeplattform unter dem Link [www.meldeplattform-radverkehr.de](http://www.meldeplattform-radverkehr.de) zu melden. Jeder Meldung wird dann selbstverständlich zeitnah nachgegangen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die beantragten Maßnahmen grundsätzlich sehr sinnvoll erscheinen, deren Umsetzung jedoch entbehrlich ist, da die bestehenden gesetzlichen, vertraglichen, angeordneten und internen Regelungen dem bereits vorgreifen und die Voraussetzungen für einen solchen hohen Standard bei der Verkehrssicherheit bieten. Bis zur Einrichtung des oben angesprochenen

Baustellenkontrolldienstes wird das Mobilitätsreferat weiterhin stichprobenartig Kontrollen durchführen sowie beim Bekanntwerden von konkreten Missständen in jedem Einzelfall tätig.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00145 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing - Obermenzing am 19.07.2021 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Beschlussvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag des Referenten**

Ich beantrage Folgendes:

1. Von der Sachbehandlung als einem Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) wird mit folgendem Ergebnis Kenntnis genommen:

Der Empfehlung wird nicht entsprochen, da für nahezu alle genannten Punkte bereits allgemeingültige oder interne Regularien vorhanden sind.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00145 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing - Obermenzing am 19.07.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 der Gemeindeordnung behandelt.

## **III. Beschluss**

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 21 der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Frieder Vogelsgesang

Georg Dunkel  
Berufsm. Stadtrat

#### **IV. WV bei MOR-GL5**

zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit dem Original wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 21

An das Direktorium HA II / BA-Geschäftsstelle West

An das Mobilitätsreferat GB1

An das Mobilitätsreferat GB2

mit der Bitte um Kenntnisnahme

#### **V. An das Direktorium - HA II/ BA-Geschäftsstelle West**

Die Beschlussempfehlung der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing – Obermenzing kann nicht vollzogen werden.

Mit Anlagen

- 3 Abdrucke des Originals der Beschlussempfehlung

- Stellungnahme Mobilitätsreferat

Es wird gebeten, die Entscheidung des Oberbürgermeisters zum weiteren Verfahren einzuholen:

Die Beschlussempfehlung des 21. Stadtbezirkes Pasing – Obermenzing kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen vollzogen werden; ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt)

Die Beschlussempfehlung des 21. Stadtbezirkes Pasing – Obermenzing ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt)

#### **VI. Mit Vorgang zurück zum**

**Mobilitätsreferat – GB2.35**

Am . . . . .

**Mobilitätsreferat MOR-GL5**

