

## **Fahrradstraßen - Pilotrouten**

Ergebnisse der Evaluation der Pilotrouten und Empfehlung zum weiteren Vorgehen bezüglich Fahrradstraßen

### **Sicher, komfortabel und vernetzt Radeln in München 1: Höhere Verkehrssicherheit und Erkennbarkeit für Münchens Fahrradstraßen**

Antrag Nr. 20-26 / A 02786 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt - Fraktion vom 25.05.2022, eingegangen am 25.05.2022

### **Sicher, komfortabel und vernetzt Radeln in München 3: Vorfahrt auf der Fuß- und Fahrradroute in Milbertshofen**

Antrag Nr. 20-26 / A 02788 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt - Fraktion vom 25.05.2022, eingegangen am 25.05.2022

### **Bessere Information über in Fahrradstraßen geltende Verkehrsregeln**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00786 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing West am 14. September 2022

### **Antrag zur Ertüchtigung vorhandener Fahrradstraßen in München**

BA-Antrag-Nr. 20-26 / B 04158 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 29.06.2022

### **Antrag - Fahrradzone Nymphenburg Süd umsetzen**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 05922 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 19.09.2023

### **Antrag - Umsetzung von Fahrradzonen als neuer Bestandteil der StVO als Trudering-Riemer-Messestädter Pilotprojekte zur Unterstützung eines sicheren und dichten Rad-Vorrang-Netzes für Alltags-, Schul- und Freizeitverkehr im 15. Stadtbezirk**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00366 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 16.07.2020

## **Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10735**

8 Anlagen

## **Beschluss des Mobilitätsausschusses am 19.06.2024 (SB)**

Öffentliche Sitzung

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

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates.

#### **1. Anlass**

Mit Beschluss der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 25.01.2017 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07549) erhielt die Verwaltung den Auftrag, Fahrradstraßen entlang von ausgewiesenen Radverkehrshaupttrouten pilothaft gegenüber einmündenden und kreuzenden Straßen und Radwegen zu bevorzugen sowie optisch und bautechnisch aufzuwerten. Mit verschiedenen, teils innovativen markierungs- und beschilderungstechnischen sowie baulichen Lösungen, sollte die Förderung des Radverkehrs auf diesen Routen sichtbarer, sicherer und subjektiv erlebbarer gemacht werden. Gleichzeitig sollte die Attraktivität des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel erhöht und die Reisezeit verkürzt werden.

Für die zwei in dieser Beschlussvorlage dargestellten Routen wurde ein externes Planungsbüro mit der Durchführung der Evaluation und der Erstellung eines Gutachtens beauftragt. Die im Ausgangsbeschluss aufgeführte dritte Pilotstrecke entsteht demnächst im Neubaugebiet Freiham. Da zum Ausgangszeitpunkt der vom Stadtrat beauftragten Untersuchung die Realisierung dieser Strecke vom damaligen Start der Untersuchung noch zu weit in der Zukunft lag, wurde diese Fahrradstraße aus Verhältnismäßigkeitsgründen nicht Teil des Gutachtens. Sie wird aber nach den neuesten baulichen Standards und den Empfehlungen aus dem Gutachten von Anfang an bevorzugt und optisch wie baulich hervorgehoben gebaut werden.

Im Folgenden werden die für das Mobilitätsreferat wesentlichen Erkenntnisse über die untersuchten zwei Pilotstrecken aus dem Gutachten zusammengefasst dargestellt. Im Weiteren wird auf Basis des Gutachtens und der allgemeinen Empfehlungen des Gutachters sowie den aktuellen rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen zum einen die endgültige Gestaltung der zwei untersuchten Pilotrouten und zum anderen antragsgemäß ein spezielles Konzept für die künftige Anordnung und Gestaltung von Fahrradstraßen in München zur Beschlussfassung vorgelegt.

Das vollständige Gutachten ist auf <https://muenchenunterwegs.de/angebote/projekte-rund-ums-rad> veröffentlicht.

## 2. Evaluationsbericht

Als Pilotrouten wurden zwei Radrouten (vgl. Abbildung 1) umgesetzt, in deren Verlauf Fahrradstraßen und deren Bevorrechtigung gegenüber Nebenstraßen ein wesentliches Element darstellen:

### **Pilotroute 1 / Nordradweg: Nymphenburg – Olympiapark - U-Bahnhof Petuelring**

Verlauf (ca. 4,6 km): Kuglmüllerstraße östlich der Menzinger Straße – Canalettostraße – Radweg Canalettostraße zur Dantestraße – Hohenlohestraße – Verbindung zwischen Hohenlohestraße und Birnauer Straße durch den Olympiapark – Willi-Gebhardt-Ufer – Birnauer Straße.

### **Pilotroute 2 / Innerer Radring: Clemensstraße**

Verlauf (ca. 2,5 km): Saarstraße zwischen Deidesheimer Straße und Winzererstraße und Clemensstraße auf ganzer Länge.

Im vorgestellten Projekt war zu untersuchen, wie sich die dort umgesetzten innovativen baulichen und markierungs- und beschilderungstechnischen Maßnahmen auf die Verkehrsteilnehmenden auswirken. Des Weiteren wurde überprüft, ob aus Sicht von verschiedenen Blickwinkeln Nachbesserungen im Bestand erforderlich sind und welche Aspekte beim weiteren Vorgehen zur Einrichtung von Fahrradstraßen künftig zu berücksichtigen sind. Aus Sicht der Gutachter\*innen sind Kriterien für eine „gute Fahrradstraße“ u. a. ein hohes Sicherheitsniveau (objektiv im Unfall- und Konfliktgeschehen nachweisbar wie auch ein subjektiv empfundenes) und ein hoher Fahrkomfort für den Radverkehr.

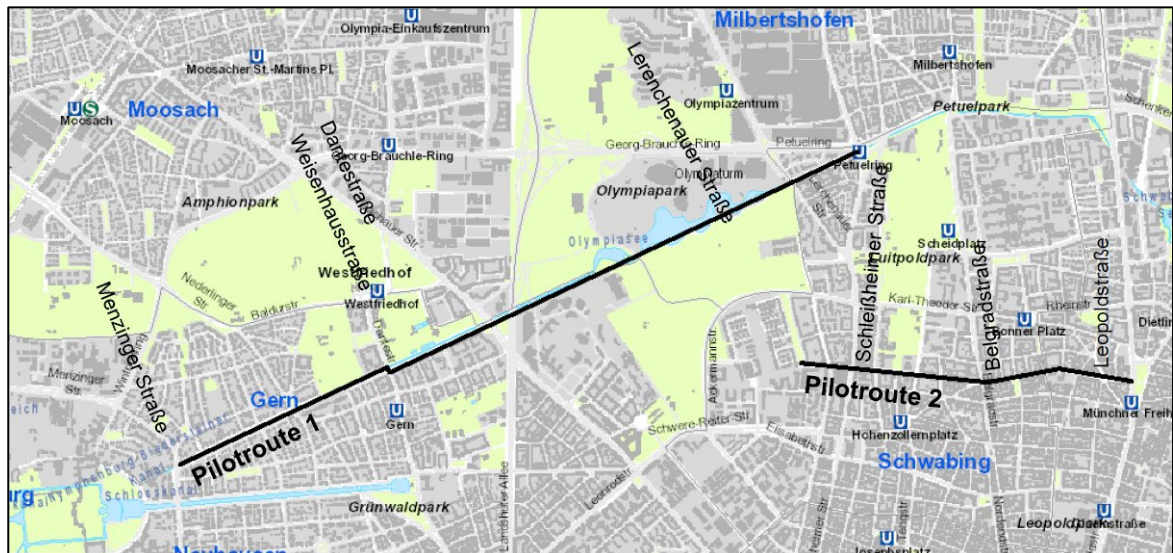


Abbildung 1: Übersichtskarte mit Lage der Pilotrouten

(Quelle: LHM, GeoInfoWeb)

An den beiden Strecken wurden u.a. folgende Untersuchungen durchgeführt:

- Analyse des Unfallgeschehens
- Zählungen zum Verkehrsaufkommen Rad- und Kfz-Verkehr
- Verhaltensbeobachtungen von Rad- und Kfz-Verkehr

Im Folgenden sind die Untersuchungen zur besseren Lesbarkeit entsprechend der Gliederung im Gutachten zusammengefasst und verkürzt dargestellt.

Die ursprünglich geplanten begleitenden Befragungen von Verkehrsteilnehmenden konnten aufgrund der Corona-Pandemie im Untersuchungszeitraum nicht durchgeführt werden.

## 2.1. Unfallgeschehen

Bei der Analyse des Unfallgeschehens wurden die polizeilich gemeldeten Radverkehrsunfälle für die beiden Pilotrouten aus den Jahren 2018 bis 2020 ausgewertet. Dabei wurden Unfälle im Verlauf der Strecke und an den im Verlauf der Strecke liegenden Knotenpunkten betrachtet. Das Unfallgeschehen ist, entsprechend der allgemeinen Lage in gering Kfz-belasteten Erschließungsstraßen im Untersuchungszeitraum vorher wie nachher unauffällig. An den meisten Knotenpunkten, die zuvor mit „Rechts-vor-Links“ geregelt waren,

gab es nach der Bevorrechtigung der Route keine Unfälle. An den Knotenpunkten Kuglmüllerstraße / Nederlinger Straße / Canalettostraße und Clemensstraße / Hiltenspergerstraße traten nach der Verbesserung einzelne Unfälle auf, bei denen die Vorfahrt der Fahrradstraße missachtet wurde. Das Unfallgeschehen konnte hier also nicht „auf null“ gesetzt werden, weshalb zu diesen Knoten weiter unten in dieser Beschlussvorlage spezielle Verbesserungsvorschläge der Gutachter\*innen gemacht werden.

## 2.2. Verkehrsaufkommen

Die Verkehrszählungen (Zählstandorte siehe Abbildung 2) geben Aufschluss über die Stärke des Rad- und Kfz-Verkehrs sowie über die von Radfahrenden genutzten Verkehrsflächen und damit über die Akzeptanz der jeweiligen Radverkehrsführung im Zuge der Pilotrouten.

Zählstandorte Knotenpunkte:

- 1 - KP Kuglmüllerstraße/ Menzinger Straße
- 2 - KP Dantestraße/ Hohenlohestraße/ Waisenhausstraße / Demollstraße
- 3 - KP Lerchenauer Straße/ Birnauer Straße/ Zugang Olympiapark
- 4 - KP Clemensstraße/ Erich-Kästner-Straße
- 5 - KP Clemensstraße/ Belgradstraße
- 6 - KP Clemensstraße/ Viktoriastraße

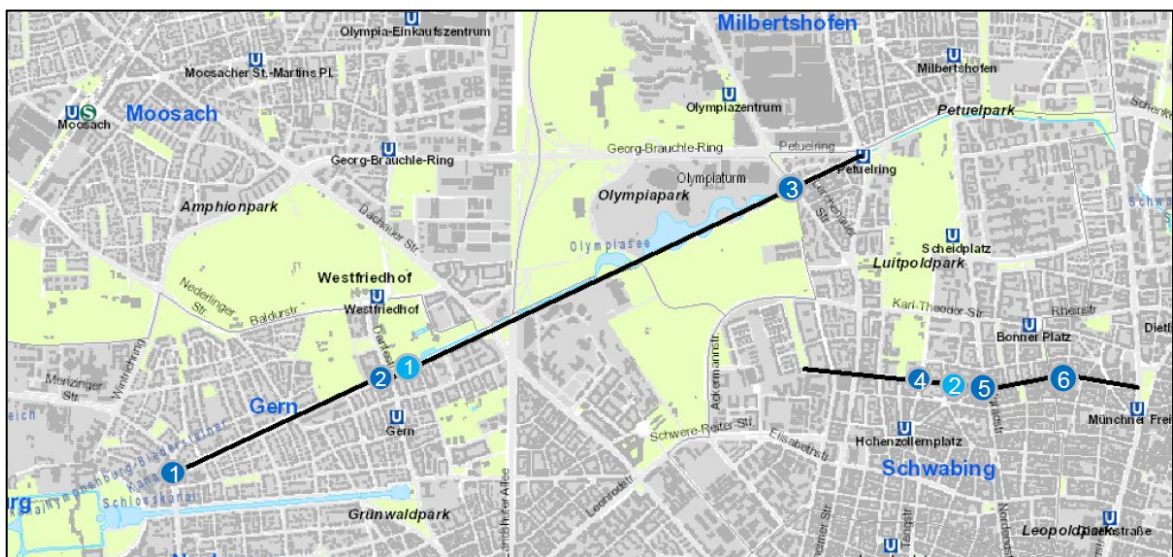


Abbildung 2: Zählstandorte Knotenpunkte und Streckenabschnitte

(Quelle: LHM, GeoInfoWeb)

Zählstandorte Strecke:

- 1 - Strecke Hohenlohestraße (Ost) auf Höhe Nürnberger Straße (mit Knotenpunkt)
- 2 - Strecke Clemensstraße, westl. Belgradstraße

Das Kfz-Aufkommen ist generell und entsprechend der Erschließungsstraßenfunktion auf beiden Routen auf niedrigem Niveau. Auf der Pilotroute 1 ist der Kfz-Verkehr in der Birnauer Straße mit ca. 600 Kfz in 8 Stunden am höchsten. Auf der Pilotroute 2 wurde auf Höhe der Viktoriastraße die höchste Kfz-Stärke von ca. 1.300 Kfz in 8 Stunden erhoben.

Die höchste Radverkehrsstärke auf den beiden Streckenabschnitten verzeichnet die Hohenlohestraße mit rund 5.300 Radfahrenden (Hochrechnung auf 24 Stunden). In der Clemensstraße wurde der höchste Wert westlich der Belgradstraße mit ca. 3.000 Radfahrenden ermittelt (Hochrechnung auf 24 Stunden). Zum Vergleich: Radschnellverbindungen, die mit teils hohem Aufwand ausgebaut werden, benötigen mindestens 2.000 Radfahrende pro 24 Stunden als Potenzial.

Das Radverkehrsaufkommen stieg an den beiden betrachteten Querschnitten in den Pilotrouten stärker als im Durchschnitt der Dauerzählstellen. Die Pilotrouten mit den umgesetzten Maßnahmen führen also zu einem stärkeren Anstieg des Radverkehrs als in der allgemeinen Entwicklung in München, und zwar auch von einem bereits vorher hohen Niveau aus. Die Maßnahmen an den Pilotrouten wirken damit überdurchschnittlich gut im Sinne des Ziels, den Radverkehr zu fördern und zu steigern.

Generell zeigt sich eine sehr hohe Akzeptanz der Fahrbahnführung in den beiden Straßen. Insgesamt führen in beiden Straßen ca. 97 % aller Radfahrenden regelkonform, d. h. auf der Fahrbahn der Fahrradstraße. 3 % führen regelwidrig auf dem Gehweg, z.T. in linker Fahrtrichtung. In der Untersuchung zur Evaluation der Fahrradstraßen in München aus dem Jahr 2016 führen in der Hohenlohestraße ca. 33 % aller Radfahrenden auf dem Gehweg. Damit reduzierte sich der Anteil der regelwidrig fahrenden Radfahrenden auf dem Gehweg durch die dort ergriffenen Maßnahmen deutlich gegenüber dem Jahr 2021, was wiederum die Sicherheit erhöht.

## 2.3. Verhaltensbeobachtungen

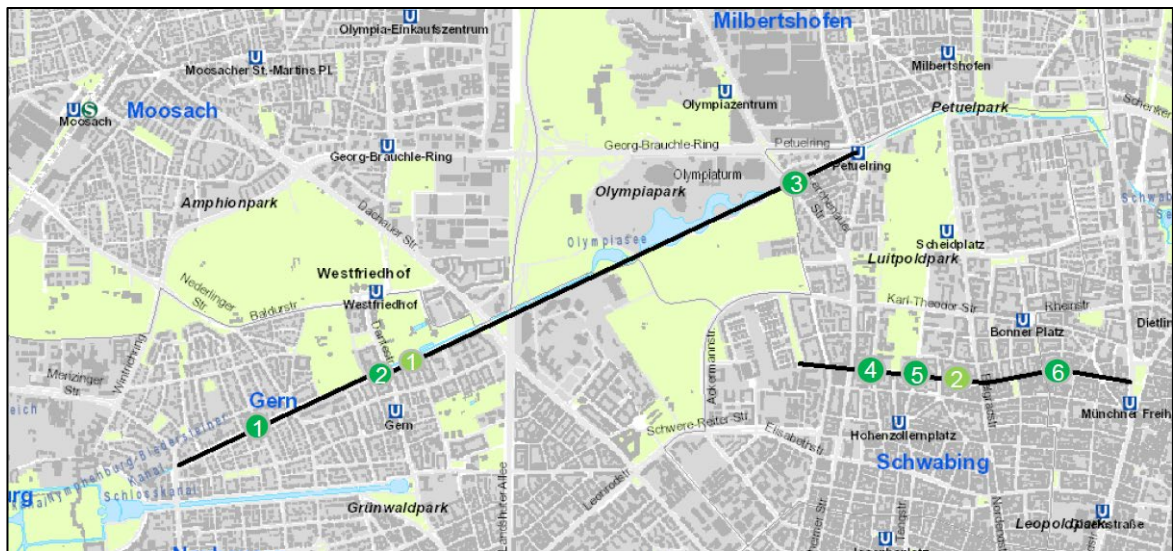


Abbildung 3: Videostandorte Knotenpunkte und Streckenabschnitte

(Quelle: LHM, GeoInfoWeb)

Das Verhalten bzw. die Interaktionen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wurden an sechs Knotenpunkten mit Vorfahrtregelung für den Radverkehr sowie an zwei Streckenabschnitten mittels Videotechnik dokumentiert (Standorte siehe Abbildung 3). Es wurden jeweils 100 alleinfahrende Radfahrende hinsichtlich ihrer Fahrtrichtung und Flächennutzung sowie jeweils 100 Interaktionen mit Radfahrenden beobachtet.

Videostandorte Knoten:

- 1 - KP Kuglmüllerstraße/ Niederlinger Straße/ Canalettostraße
- 2 - KP Dantestraße/ Hohenlohestraße/ Waisenhausstraße/ Demollstraße
- 3 - KP Lerchenauer Straße/ Birnauer Straße/ Zugang Olympiapark
- 4 - KP Clemensstraße/ Hiltenspergerstraße
- 5 - KP Clemensstraße/ Erich-Kästner-Straße
- 6 - KP Clemensstraße/ Viktoriastraße

Videostandorte Strecke:

- 1 - Strecke Hohenlohestraße (Ost) auf Höhe Nürnberger Straße (mit KP)
- 2 - Strecke Clemensstraße, westl. Belgradstraße

## **Allgemeine Beobachtungen Knotenpunkte**

Von den insgesamt 600 beobachteten **Interaktionen an allen Knotenpunkten** zwischen allen Verkehrsarten verliefen im Durchschnitt 82 % normal, in 4 % der Fälle handelte es sich um kooperative Verhaltensweisen (Anm.: mit kooperativem Verhalten im Straßenverkehr ist ein Verhalten gemeint, bei dem Verkehrsteilnehmer ihre eigenen Fahrmanöver so anpassen, dass sie sich gegenseitig die geplanten Manöver ermöglichen bzw. diese erleichtern und unterstützen = Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme im Sinne von § 1 StVO). Behinderungen oder kritische Situationen traten zu 14 % auf.

### **Auffälligkeiten**

Die Knotenpunkte Kuglmüllerstraße / Nederlinger Straße sowie Dantestraße / Hohenlohestraße weisen mit 20 % im Vergleich zu den anderen Knotenpunkten den höchsten Anteil an Interaktionen mit Behinderungen oder kritischen Situationen auf. Die normalen Interaktionen waren mit 94 % am höchsten am Knotenpunkt Clemensstraße / Erich-Kästner-Straße.

### **Beobachtungen Strecken**

Von den insgesamt 200 Interaktionen an den beiden Streckenabschnitten verliefen durchschnittlich 73 % normal, in ca. 2 % der Fälle handelte es sich um kooperative Verhaltensweisen. Behinderungen oder kritische Situationen gab es zu ca. 25 %.

### **Auffälligkeiten**

Die Clemensstraße weist im Vergleich zur Hohenlohestraße einen höheren Anteil an Interaktionen mit Behinderungen oder kritischen Situationen auf. Dies ist vor allem auf parkende Kfz am Fahrbahnrand zurückzuführen.

### **Beobachtungen nach Verkehrsarten**

Von den insgesamt 308 Interaktionen an Knotenpunkten **zwischen Radfahrenden und Kfz** verliefen ca. 80 % normal. In ca. 4 % der Interaktionen handelt es sich um kooperative Verhaltensweisen. Am Knotenpunkt Erich-Kästner-Straße gab es anteilig die meisten normalen Verhaltensweisen (91 %), die meisten Behinderungen und kritischen Situation wurden an der Nederlinger Straße (20 %) dokumentiert.



Von den insgesamt 188 Interaktionen an Knotenpunkten **zwischen Radfahrenden untereinander** verliefen ca. 86 % normal. In ca. 2 % der Interaktionen handelt es sich um kooperative Verhaltensweisen. Behinderungen oder kritische Situationen gab es zu 12 %. An der Viktoriastraße gab es anteilig die meisten normalen Interaktionen zwischen Radfahrenden (100 %). Die meisten Behinderungen und kritischen Situationen zwischen Radfahrenden wurden an der Dantestraße (23 %) dokumentiert.

Von den insgesamt 104 Interaktionen an Knotenpunkten **zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden** verliefen ca. 87 % normal. In ca. 1 % der Interaktionen handelt es sich um kooperative Verhaltensweisen. Behinderungen oder kritische Situationen gab es zu ca. 12 %. In der Erich-Kästner-Straße gab es anteilig die meisten normalen Verhaltensweisen zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden (97 %). Die meisten Behinderungen und kritischen Situationen wurden anteilig am Knotenpunkt Hiltenspergerstraße (25 %), größtenteils an den dortigen beiden Fußgängerüberwegen dokumentiert.

### **3. Fazit und Empfehlungen**

Die an den Pilotrouten umgesetzten Maßnahmen haben sich bewährt. Insbesondere die streckenhaften Sicherheitstrennstreifen haben sich als positiv erwiesen, ebenso die Mittelinseln in der Birnauer Straße. Auch die Bevorrechtigung der Fahrradstraßen auf den Pilotrouten hat an der deutlichen Mehrzahl der Knotenpunkte nicht zu Problemen geführt und sich demnach bewährt. Im Folgenden werden die Erkenntnisse und Empfehlungen des Gutachtens dargestellt, sowie davon abgeleitet die speziellen Verbesserungsmaßnahmen für die Pilotrouten 1+2 und im Weiteren ein Rahmenkonzept zur zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen inklusiv eines Kommunikationskonzeptes unter den Punkten 4.1. bis 4.3. dieser Beschlussvorlage vorgelegt.

#### **3.1. Lichte Fahrbahnbreiten und Sicherheitstrennstreifen**

Fahrradstraßen können grundsätzlich nach geltender Straßenverkehrsordnung (StVO), Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) bei allen Fahrbahnbreiten eingerichtet werden. Auf letztere wird zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen in der VwV-StVO sogar explizit verwiesen. Vorgaben zur Breite gibt es in den genannten geltenden Regelwerken bislang nicht.

Jüngere Empfehlungen, die nur teilweise durch Forschungen gestützt und noch nicht ins geltende Regelwerk eingeflossen sind, gehen insbesondere bei hohen Radverkehrsstärken über 2.000 Radfahrende / Tag davon aus, dass eine Fahrradstraße eine nutzbare Fahrbahnbreite von mindestens 4,60 m, besser 5,00 m haben sollte. Dann können zwei nebeneinanderfahrende Radfahrende einem Pkw begegnen. In allen Fällen sollte ein Sicherheitstrennstreifen von  $\geq 0,75$  m, minimal aber 0,50 m zu längsparkenden Kfz hinzukommen (Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021).

Schräg- und Senkrechtparker sollten in Fahrradstraßen bei Neuplanungen vermieden bzw. im Bestand nach Möglichkeit in Längsaufstellungen umgewandelt werden. Bei Fahrbahnbreiten von  $\geq 5,00$  m wird, zumindest bei höherer Kfz-Belastung, ein gepflasterter Mittelstreifen von  $\geq 1,00$  m empfohlen (H RSV 2021).

Diese Vorgaben aus der jüngeren Literatur sind nicht für alle bestehenden oder künftig einzurichtenden Fahrradstraßen verbindlich. Nichtsdestotrotz sind sie aus Gutachtensicht insbesondere bei stark von Radverkehr genutzten Fahrradstraßen sinnvolle Vorgaben. Zudem besagt die jüngste Rechtsprechung, dass die durch die Anordnung einer Fahrradstraße eingeräumten Sonderrechte für den Radverkehr, insbesondere die Erlaubnis nebeneinander zu fahren, auch tatsächlich nutzbar sein müssen. Somit ist bei zugelassenem Kfz-Verkehr grundsätzlich eine lichte Breite von 5,00 m anzusetzen, damit zwei Radfahrende einem entgegenkommenden Auto sicher begegnen können.

Das Gutachten führt aus, dass es aber nicht zielführend ist, insbesondere bei schwach Kfz-belasteten Straßen wie z.B. Kuglmüllerstraße oder Canalettostraße durchgehend derart hohe Anforderungen zwingend anzusetzen. Das betrifft in besonderer Weise Straßen in weniger dicht bebauten Bereichen mit geringem Parkdruck und geringer Parkwechselfrequenz sowie geringer Kfz-Belastung. Dort kann auf die Markierung von Sicherheitstrennstreifen verzichtet werden.

Für Straßen mit hohem Parkdruck (Saarstraße, Hohenlohestraße, Birnauer Straße) wird hingegen empfohlen, die Sicherheitstrennstreifen nachträglich zu markieren. Bei geringer Parkwechselfrequenz wie in der Saarstraße oder der Birnauer Straße ggf. mit nur 0,50 m Breite entsprechend der ERA 2010 statt mit den 0,75 m gemäß H RSV 2021. Die hohen Radverkehrsaufkommen sprechen dafür, zumindest in der Hohenlohestraße und der Birnauer Straße die größeren Breiten zu verwenden. Da dies im Bestand aus Platzgründen nicht möglich ist, ginge dies allerdings jeweils nur unter Reduzierung des Stellplatzangebotes.

### 3.2. Knotenpunktgestaltung

Die Bevorrechtigung der Fahrradroutes hat sich nach den Ergebnissen von Unfall- und Videoanalyse grundsätzlich bewährt. Die Roteinfärbung am Knoten Niederlinger Straße / Kuglmüllerstraße / Canalettostraße hat zwar einen Verdeutlichungseffekt, reicht aber offenbar als Maßnahme noch nicht aus, um die Missachtung des Vorrangs der Fahrradroute mit der maximal erreichbaren Sicherheit ausschließen zu können. An diesem Knoten werden weitere ergänzende Maßnahmen, wie übergangsweise Quermarkierungen zur Verdeutlichung und langfristig eine Anhebung des gesamten Kreuzungsbereiches empfohlen.

Die flächige Rotfärbung, wie sie am Knotenpunkt Niederlinger Straße besteht, soll allerdings entsprechend der ERA 2010 auch künftig zurückhaltend verwendet werden. Ob eine Einfärbung vorgenommen wird, wird weiterhin im Einzelfall entschieden.

Wie allgemein bereits in den Regelwerken festgelegt, wird auch für die untersuchten Knoten empfohlen, die Sichtdreiecke sicherzustellen und jede Art von Sichtbehinderungen zu vermeiden. Speziell beim Aufhängen von Wahlplakaten sollte den sicherheitsrelevanten Sichtbeziehungen und der Einhaltung der Vorgaben der Genehmigungsbehörde zum Plakatieren erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Zusätzlich ist für die Kreuzungen mit Nebenstraßen zu prüfen, ob bei entsprechender Gelegenheit ggf. die bauliche Umgestaltung zu zwei Einmündungen möglich ist.



Abbildung 4: Abgeänderte Luftbildaufnahme mit Zielbild (Quelle: LHM)

Am konkreten Beispiel: Der Knotenpunkt Clemensstraße / Hiltenspergerstraße ist umgebaut worden. An dieser Kreuzung gab es einen der wenigen Unfälle mit schwer verletztem Radfahrenden in Zusammenhang mit einer Vorrangmissachtung eines Kfz aus der Nebenstraße und einen weiteren Unfall mit einem leicht verletzten Radfahrenden. Es gab auch im Vorher-Zustand mit Rechts-vor-Links-Regelung einzelne Unfälle in Folge von Vorrangmissachtungen. Hier ist nach Ausführung im Gutachten womöglich die geradlinige Durchfahrmöglichkeit im Verlauf der Hiltenspergerstraße ein Teil des Problems (für Knotenpunkte von Landstraßen ist dieses Problem bekannt). Die Umwandlung in zwei Einmündungen hätte diesen „Durchschuss“ von Kfz ohne Abbremsen vermeiden können (siehe Abb. 4). Da der Bereich aber erst kürzlich umgebaut wurde, ist ein neuerlicher Umbau hier nicht geplant. Für andere Kreuzungen kann dies aber im Zuge einer Neuplanung ein sinnvoller Ansatz sein.

### 3.3. Maßnahmen gegen zu viel Kfz-Verkehr

Grundsätzlich werden Fahrradstraßen aus Sicht von Radfahrenden umso positiver wahrgenommen, je weniger Kfz-Verkehr auf ihnen unterwegs ist (FIXMYCITY 2020, DEMNY/PRAHLOW 2022<sup>1</sup>).

Bei einem ungünstigen Verhältnis von Kfz- zu Radverkehr werden auch in Fahrradstraßen teilweise noch mit hohem Anteil die Gehwege von Radfahrenden genutzt (KLEIN et al. 2021<sup>2</sup>). Dies ist an den beiden Pilotrouten bis auf Einzelfälle, wie die Umfahrung von Signalanlagen über den Gehweg vor der Belgradstraße, kaum vorgekommen. Bei (vergleichsweise) hohen Kfz-Belastungen in Fahrradstraßen kommen Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs in Frage, die in jüngerer Zeit unter dem Begriff „Modale Filter“ zusammengefasst werden:

- Diagonalsperren (Abb. 5, 6),
- Einrichtung von für Fuß- und Radverkehr durchlässigen Sackgassen (im Einzelfall auch für öffentlichen Verkehr durchlässig, Abb. 7),
- Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen, mit Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung.

Im Verlauf der Clemensstraße bestehen für eine Erschließungsstraße abschnittsweise hohe Kfz-Belastungen. Insbesondere zwischen der Schleißheimer Straße und der Belgradstraße scheinen auch gebietsfremde Kfz-Verkehre unterwegs zu sein. Hier wird vorgeschlagen, entweder am Knotenpunkt mit der Erich-Kästner-Straße oder mit der

1 DEMNY, A./PRAHLOW, H. 2022: Neue Standards für Fahrradstraßen in Essen. In Straßenverkehrstechnik 4/2022

2 KLEIN et al.2021: Fahrradstraßen. Leitfaden für die Praxis. Berlin/Wuppertal

Hiltenspergerstraße eine Diagonalsperre einzurichten. Laut Gutachten scheint eine Diagonalsperre an der Erich-Kästner-Straße mit ausschließlichem Abbiegen zwischen West und Süd und Ost und Nord für die Clemensstraße die deutlichsten Vorteile zu bringen, da Kfz-Durchfahrtsverkehr damit vermutlich weitgehend auf die Karl-Theodor- und die Herzogstraße geleitet werden kann. Letztlich müssen aber – in Abhängigkeit von der gewählten Lösung (baulich, verkehrsrechtlich) – die entsprechenden technischen, rechtlichen und gestalterischen (z.B. Sichtachsen) Voraussetzungen noch genau geprüft und abgewogen werden, beispielsweise auch ob ggf. Nachteile in den Nachbarstraßen zu einer anderen Entscheidung führen.

### Beispiele des Gutachterbüros für modale Filter



*Abbildung 5: Für Fuß- und Radverkehr durchlässige Diagonalsperre in durchlaufender Fahrradstraße, Beispiel: Hannover*

*(Quelle: LHM, Evaluation Pilotrouten mit Bevorrechtigung des Radverkehrs in Fahrradstraßen - PGV-Alrutz, 2022)*

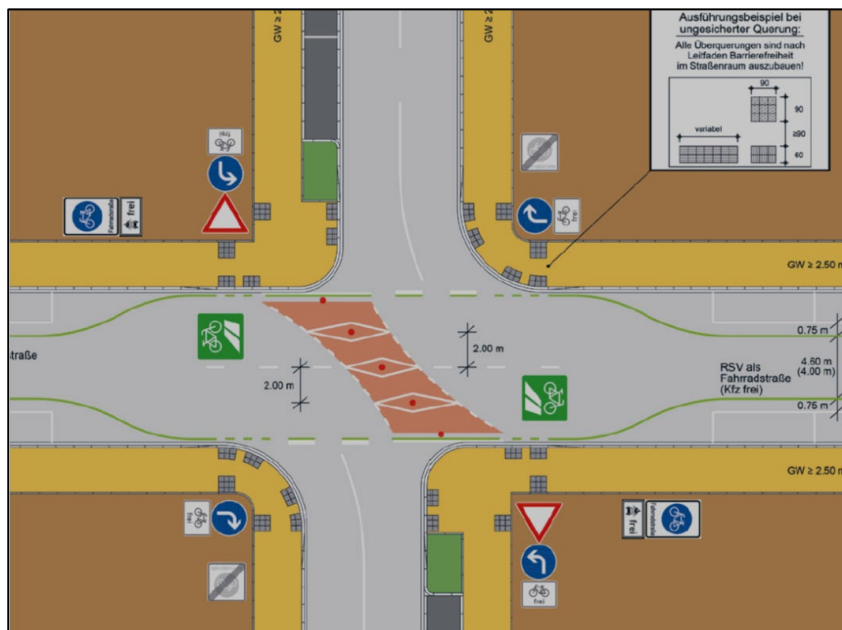


Abbildung 6: Schematische Darstellung einer durchlässigen Diagonalsperre in einer Fahrradstraße, hier innerhalb einer Radschnellverbindung (Quelle: MV NRW 2020)  
(Quelle: LHM, Evaluation Pilotrouten mit Bevorrechtigung des Radverkehrs in Fahrradstraßen - PGV-Alrutz, 2022)



Abbildung 7: Durchfahrtsperre, ggf. mit weiter ausgedehntem autofreiem Bereich  
(Quelle: LHM, Evaluation Pilotrouten mit Bevorrechtigung des Radverkehrs in Fahrradstraßen - PGV-Alrutz, 2022)

## Beispiele aus München



*Abbildung 6: München, Wasserburger Landstr. / Rothuberweg*

*(Quelle: Baureferat, infra3dclient)*



*Abbildung 7: München, Kazmairstraße / Ganghoferstraße*

*(Quelle: Baureferat, infra3dclient)*



*Abbildung 8: München, Adalbertstraße*

*(Quelle: Baureferat T1)*

## **4. Weiteres Vorgehen**

### **4.1. Anpassungen und Optimierung der untersuchten Pilotrouten 1+2**

Auf Basis der Empfehlungen des erstellten Gutachtens und unter Würdigung der rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen wird für die untersuchten Pilotrouten Folgendes vorgeschlagen:

#### **Route 1 (Menzinger Straße bis U-Bahnhof Petuelring)**

- An der Dall' Armstraße ist die aktuelle Querungsmöglichkeit für den Radverkehr in Fahrtrichtung Süden / stadteinwärts nur umwegig erreichbar und daher wenig attraktiv. Die Wegweisung für Radfahrende aus der Kuglmüllerstraße in die Menzinger Straße in Fahrtrichtung Süden erfolgt daher über die Tintorettostraße und die nördliche Auffahrtsallee. Diese Wegweisung ist aber im Bestand nicht unmissverständlich erkennbar, daher wird diese an der Kuglmüllerstraße sichtbar an die Fahrbahn verlegt und über die Zamboninistraße hinweg wiederholt, so dass dieser Führung eindeutig und unmissverständlich gefolgt werden kann.  
Begründung: Im Gutachten wurde ein Sichtbarkeitsdefizit und eine fehlende Konsequenz in der Fortsetzung der Routenbeschilderung erkannt. Einige Radfahrende, die stadteinwärts weiterfahren wollen, nutzen unerlaubt den Radweg in linker Fahrtrichtung an der Menzinger Straße zur nächsten signalgesicherten Querungsmöglichkeit



an der nördlichen Auffahrtsallee. Die Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs an dieser Stelle empfiehlt sich aber nicht, da Zweirichtungsradwege innerorts konfliktbehaftet sind und deshalb laut der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur Straßenverkehrsordnung (StVO) möglichst vermieden werden sollten. Insbesondere kommt an dieser Stelle noch hinzu, dass im Bestand die notwendige Breite nicht vorhanden ist und eine Tankstellenzufahrt die Gefahrenlage zusätzlich verschärft.

Es wird daher eine zusätzliche signalisierte Querung über die Menzinger Straße und die Tramtrasse auf Höhe der Einmündung der Kuglmüllerstraße geprüft, damit Radfahrende aus der Kuglmüllerstraße dort legal und verkehrssicher auf die richtige Straßenseite für die Weiterfahrt stadteinwärts umsetzen können.

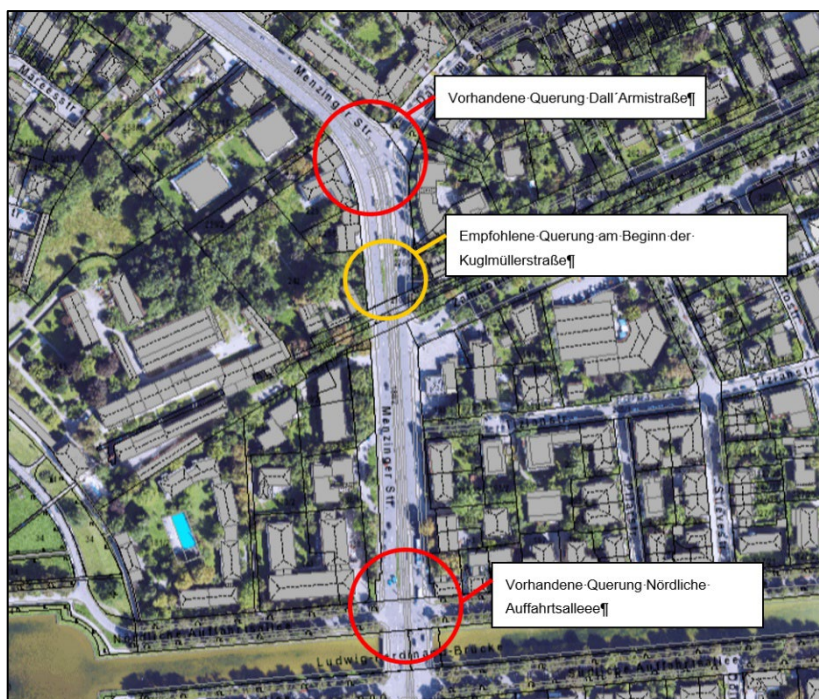


Abbildung 9: Querungssituation am westlichen Beginn der Pilotroute 1

(Quelle: LHM, MOR, GeoInfoWeb ergänzt)

- An den untergeordneten Zufahrten sind wie im Gutachten empfohlen, Quermarkierungen in der Form von weißen Linien anzubringen.  
Begründung: Die Maßnahmen dienen der besseren Kenntlichmachung des Vorrangs der Fahrradstraße. Bei der Untersuchung wurde festgestellt, dass diese Regelung noch nicht im gewünschten Maße respektiert wird und konfliktbehaftet ist.

- Der gemeinsame Geh-/ Radweg in der Canalettostraße zwischen Ponzonestraße und Dante- / Waisenhausstraße wird gemäß dem Gutachten wie folgt umgestaltet, um die Verkehrssicherheit zu verbessern:
  - Die rechtsweisende Richtungstafel im Kurvenbereich (Verkehrszeichen 625-22 StVO) wird durch zwei oder drei einzelstehende rechtsweisende Richtungstafeln (Verkehrszeichen 625-20 StVO) zur Verbesserung der Sichtbeziehungen ersetzt.
  - Die Auffahrt von der Canalettostraße auf den gemeinsamen Geh- und Radweg wird „trompetenhaft“ aufgeweitet (Schaffung günstigerer Fahrlinien)
  - Der Geh- und Radweg wird gegenüber einmündenden Wegen bevorrechtigt, um die wegen der schlechten Sichtbeziehungen bestehenden Konflikte zu beseitigen.
  - Die Bänke werden, wenn möglich, vom Weg zurückgesetzt. (Vergrößerung der aktuell knappen Abstände zu den Radfahrenden).
  - Wo es möglich ist, wird der Weg zur Verbesserung der Ausweich- und Begegnungsmöglichkeiten auch auf Teilabschnitten verbreitert und asphaltiert.
  - Westlich der Dantestraße wird auf der Rasenfläche ein getrennter Gehweg zur Zuwegung des Seniorenheims angelegt (Trennung Durchgangs-Fuß- und Radverkehr vom Ziel- und Quellverkehr zur Verbesserung der Verkehrssicherheit). Begründung: Ein Trampelpfad zeigt den Verlauf der schon im Bestand stattfindenden Nutzung. Diese separate Zuwegung aufzuwerten und barrierefrei zu gestalten, entschärft die von der dortigen Bewohnerschaft und verschiedenen Nutzergruppen seit Langem angemahnten Konflikte auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg.
- An der Einmündung Hohenlohestraße / Waisenhausstraße ist gemäß Gutachten die Variante 3 zu bevorzugen, die Gestaltung als vollsignalisierter Knotenpunkt. Die an der Einmündung Hohenlohestraße / Waisenhausstraße im Gutachten präferierte Lichtsignalanlage (LSA) wird als Antragsstelle ins LSA-Bauprogramm aufgenommen. Bis dies umgesetzt werden kann, ist Variante 1 (Bestand mit ergänzenden Maßnahmen) beizubehalten, da Variante 2 (neue Querungslösung außerhalb des Fußgängerüberweges) einige der im Vorherzustand - vor der Bevorrechtigung des Radverkehrs und dessen Trennung vom Fußverkehr - bereits bestehende Sicherheitsprobleme

wieder aufleben lassen würde. Bestandsnahe Maßnahmen sind die weitere Verringerung der Höchstgeschwindigkeit, wie inzwischen erfolgt, auf 10 km/h, außerdem die Sicherstellung der Sichtbeziehungen.

- Es wird zusätzlich geprüft, ob die Radroute westlich der Dante-/ Waisenhausstraße auf eine Alternativstrecke verlegt werden kann, die über die bestehende Brücke oder einen Brückenneubau über den Kanal zur Böcklinstraße und dann über die Demollstraße zu einer geradlinigen Querung der Dante-/ Waisenhausstraße zur Hohenlohestraße führt. Als potenzieller Konfliktpunkt ist dabei die Tiefgaragenausfahrt am nördlichen Ende der Böcklinstraße mit ggf. ungünstigen Sichtbeziehungen und die dort abknickende Fahrbahn zur Demollstraße näher zu betrachten. Um die Führung für den Radverkehr attraktiv zu machen, ist weitergehend die Errichtung einer direkt zur Demollstraße führenden, spitzwinkelig den Kanal querenden neuen Brücke zu prüfen. Hierbei sind allerdings Konflikte mit Gebüsch- und ggf. Baumbestand sowie mit der Wasserwirtschaft absehbar.
- Knotenpunkt Lerchenauer Straße / Willi-Gebhardt-Ufer / Birnauer Straße:  
Eine Vollsignalisierung wird im Gutachten empfohlen, da die bestehende Teilsignalisierung zu Schwierigkeiten führen könne, wenn wartepflichtige Kfz aus der Birnauer Straße losfahren, in die Lerchenauer Straße einbiegen und dann auf die bei Grünstart losfahrenden Radfahrenden oder zu Fuß Gehenden stoßen. Die jetzige Regelung ist aus Gutachtensicht weniger verständlich als die allgemein bekannte bedingt verträgliche Grünschaltung, bei der die querenden Radfahrenden und zu Fuß Gehenden Vorrang haben gegenüber dem Abbiegeverkehr. In der Birnauer Straße sollte ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen angelegt werden, der bisherige Auffangradweg könnte damit zu einem Rechtsabbiege-Radweg werden. Um die Einbindung in die Signalanlage aber wegen unpassender Rahmenbedingungen und hoher Nutzungsfrequenz im Bestand nicht ins Leere laufen zu lassen, muss nach Auffassung des Mobilitätsreferates der gesamte Knotenpunkt überplant und auch baulich unter Umverteilung der bestehenden Verkehrsflächen in einen regelkonformen Zustand überführt werden. Aufstellflächen für Zu Fuß Gehende sowie Auf- und Abfahrten der Radfahrenden sind zu gering dimensioniert. Insbesondere die Auffahrt und die Aufstellflächen auf der Seite des Olympiaparks müssen großzügiger gestaltet werden.
- In der Zufahrt zur Lerchenauer Straße wird das Zeichen „Fahrradstraße Ende“ und der Wegweiser für den Radverkehr an einen anderen Standort verlegt, da im aktuellen Zustand das „Vorfahrt achten“-Zeichen verdeckt wird.

- Die provisorischen Verkehrsinseln in der Birnauer Straße werden nach Ablauf der Haltbarkeit der Provisorien dauerhaft baulich eingerichtet. Auf der Fahrbahn der Birnauer Straße werden Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m neben den Stellplätzen markiert. Im Bereich der Inseln können aus Platzgründen keine zusätzliche Sicherheitsstreifen neben den dortigen Stellplätzen markiert werden, diese Stellplätze entfallen daher in diesen Bereichen. Um die durch die Einengungen bremsende Wirkung zu bewahren, werden die Inseln im Gegenzug entsprechend verbreitert und / oder ergänzend mit einer begleitenden randseitigen Einengung der Fahrbahn im Bereich der Inseln versehen.
- Als Alternativvariante ist in der Birnauer Straße gemäß den Empfehlungen des Fahrradstraßen-Leitfadens des Deutschen Institutes für Urbanistik auch die Anlage eines durchgehenden gepflasterten Mittelstreifens zu prüfen.
- Die Einleitung vom Zweirichtungsradweg aus der Schleißheimer Straße in die Fahrbahn der Birnauer Straße bleibt wie im Bestand erhalten.

### **Route 2 (Clemensstraße)**

- In der Clemensstraße zwischen Schleißheimer Straße und Belgradstraße wird zur Eindämmung des für eine Fahrradstraßen nicht gut verträglichen, zeitweise hohen Kfz-Aufkommens - vorbehaltlich der vorherigen rechtlichen Prüfung und Abwägung der Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz - entweder am Knotenpunkt Clemensstraße / Erich-Kästner-Straße oder alternativ am Knotenpunkt Clemensstraße / Hiltenspergerstraße eine Diagonalsperre gemäß Punkt 3.4. dieser Beschlussvorlage errichtet.  
Dabei müssen die Anforderungen von Einsatzfahrzeugen, AWM, Straßenreinigung und Winterdienst berücksichtigt werden. Die Einrichtung einer Diagonalsperre kann eine einschränkende Wirkung auf die Fahrzeuge der AWM, der Straßenreinigung und des Winterdienstes haben. Durch die notwendige Umfahrung kann es zum einen zu einem stark erhöhten Personal- und Geräteeinsatz kommen und zum anderen ist eine durchgehende Reinigung, bzw. Schneeräumung nicht mehr möglich. Dies kann im Winter bei entsprechender Witterung im Bereich der Sperre zumindest zeitweise zu merklichen Einschränkungen für den Radverkehr führen.
- Für den westlichen Radweg der Leopoldstraße zwischen Clemensstraße und der Lichtsignalanlage auf Höhe der Ungererstraße wird dieser baulich für den Zweirichtungsradverkehr nach RSV-Standard ertüchtigt, um Richtung Osten und Norden umwegige Fahrten über Siegfriedstraße, Herzogstraße und Münchner Freiheit

vermeiden zu können. Alternativ wird auf Höhe der Einmündung der Clemensstraße eine signalisierte Rad- und Fußverkehrsquerung eingerichtet. Diese Anpassung ist zur Nutzung von Synergien in die Planung der RSV München – Garching bzw. in die Planung zur Tram-Nordtangente zu integrieren und eng mit diesen Projekten abzustimmen.

- Auf der Fahrbahn der Saarstraße und dem westlichen Abschnitt der Clemensstraße wird empfohlen, Sicherheitstrennstreifen mit 0,75 m zu den Parkständen zu markieren. Im Bestand ist dies aufgrund der Fahrbahnbreite nicht möglich. Es wird daher geprüft, ob dies durch einseitigen Stellplatzentfall umgesetzt werden soll.

## 4.2. Fahrradstraßen als Teil des Münchner Radroutennetzes

### Aktueller Stand und Mehrwert von Fahrradstraßen

In München gibt es derzeit 91 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von gut 43 Kilometern (Stand Oktober 2023).

Die Einrichtung von Fahrradstraßen soll den Radverkehr fördern und Radverkehrsströme bündeln. Radfahrende haben in Fahrradstraßen generell Vorrang und dürfen nebeneinander fahren. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden, folglich geben die Radfahrenden die Geschwindigkeit vor. Es gilt für den Fahrverkehr eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Gerade in Streckenabschnitten entlang von Radverkehrsrouten, wo die Platzverhältnisse keine gesonderten Radverkehrsanlagen ermöglichen oder die einschlägigen Vorschriften und Regelwerke solche nicht vorsehen, kann durch Fahrradstraßen ein Lückenschluss im Netz erreicht und die Sicherheit des Radverkehrs verbessert werden.

### Rechtsgrundlage und Anordnungsvoraussetzungen

Die Einrichtung und Gestaltung von Fahrradstraßen richtet sich grundsätzlich neben der StVO und der VwV zur StVO nach der RASSt 2006, der ERA 2010 und der H RSV (2021), letztere speziell für die Fälle der IR II und IR III (IR = Verkehrswegekategorien des Radverkehrs gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN). Zusätzlich und soweit ergänzend erforderlich, wird in München zur Prüfung von Fahrradstraßen der Leitfaden für die Praxis (Kooperationsprojekt des Deutschen Institutes für Urbanistik (difu) und der Bergischen Universität Wuppertal, gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): <https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden->

[fuer-die-praxis](#)), herangezogen. Das Werk setzt sich zum Ziel, die überschaubaren gesetzlichen Regelungen beim Einsatz von Fahrradstraßen zu ergänzen und den Verwaltungs Empfehlungen an die Hand zu geben, was die Gestaltung des Elements Fahrradstraße betrifft. Insbesondere soll dadurch erreicht werden, dass bundesweit einheitlich eine nachvollziehbare Gestaltung dafür sorgt, dass das gewünschte Verhalten in Fahrradstraßen durch bestimmte Qualitäts- und Komfortmerkmale hervorgerufen wird. Im Einzelfall sind diese durch bauliche Begleitmaßnahmen herzustellen, soweit Markierung und Beschilderung allein nicht ausreichend sind, um die Regeln klar nachvollziehbar darzustellen. Das Vorhandensein baulicher Radwege in einer Straße, auch abschnittsweise, schließt eine Fahrradstraße aus, da diese den Radverkehr auf der Fahrbahn bündeln soll.

Rechtsgrundlage für die verkehrsrechtliche Anordnung ist § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO i.V.m. § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO. Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Im Rahmen von Planungsprozessen (Bebauungspläne, Stadtentwicklungsmaßnahmen) kommt auch § 45 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO (zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung) als Rechtsgrundlage in Frage. In diesen Fällen ist das Vorliegen eines konkreten örtlich begrenzten und vom Stadtrat beschlossenen Verkehrskonzeptes notwendig.

Bei der Anordnung von Verkehrszeichen müssen die zuständigen Behörden auf alle Fälle die örtlichen Verhältnisse auf Basis objektiver Kriterien wie Verkehrszahlen (insbes. Kfz- und Radverkehr), Unfalldaten, Straßenbreite, vorhandene bauliche Radwege, Kfz-Stellflächen, Straßenkategorie oder die angrenzende Bebauung im Hinblick auf eine konkrete Gefahrenlage bewerten. Im Weiteren ist nach pflichtgemäßem Ermessen im Einzelfall zu prüfen, ob die vorgesehene Regelung durch Verkehrszeichen zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen.

### **Netzgedanke**

Fahrradstraßen „*machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs*“ (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV, ERA 2010). Die Einrichtung von Fahrradstraßen folgt daher neben den o.a. rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen grundsätzlich dem Netzgedanken.

Das Radverkehrsnetz verbindet wichtige Quell- und Zielpunkte des Alltags, z.B. Wohn- und Arbeitsstätten, Einkaufsmöglichkeiten, Sportzentren und Erholungsgebiete. Das Radnetz ist gemäß der Bedeutung der Route in verschiedene Kategorien eingeteilt, denen entsprechend ihrer Bedeutung Sicherheits- und Qualitätsstandards zugrunde gelegt sind. Die Radnetz-kategorien sind durch die ERA 2010 definiert. Bei den Radnetz-kategorien II – IV wird der Netzgedanke als erfüllt angesehen. Bei der Netz-kategorie V, bei der es sich nur um verbleibende Radverkehrs-anbindungen ohne Netzbedeutung handelt, wird der

Kategoriengruppe		innerhalb bebauter Gebiete	außerhalb bebauter Gebiete
		IR	AR
überregional	II	IR II	AR II
regional	III	IR III	AR III
nahräumig	IV	IR IV	AR IV
kleinräumig	V	IR V	-

ERA      zusätzlich H RaS

Abbildung 10: Radnetz-kategorien

Quelle: ERA 2010

Netzgedanke als nicht erfüllt angesehen, da in den meisten Fällen auf Grund der herrschenden entspannten Verkehrsverhältnisse kein Regelungsbedarf gegenüber dem reinen Mischverkehr auf der Fahrbahn besteht. Die Anlage von Fahrradstraßen in der

Kategorie V ist zwar dadurch nicht ausgeschlossen, erfolgt aber nur in absoluten Einzelfällen auf Grund besonderer örtlicher Umstände, wenn keine anderen verhältnismäßigen Maßnahmen zur Beseitigung etwaiger Gefahrensituationen möglich sind. Darunter können beispielsweise Abschnitte mit Zubringerfunktion zu Schulen und Einzelhandel, Abschnitte mit hoher Radverkehrsnutzung oder Lückenschlüsse zwischen angrenzenden Abschnitten mit Radverkehrsanlagen fallen.

### Fahrradstraßen im Zuge von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten

Die Einrichtung und Gestaltung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten richtet sich nach den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021) der FGSV.

Fahrradstraßen mit zugelassenem Kfz-Verkehr kommen demnach im Verlauf von Radschnellverbindungen (RSV, Netz-kategorie IR II) und Radvorrangrouten (RVR, Netz-kategorie IR III) in Betracht, wenn die Vorgaben für Querschnittsbreiten und die Vorrangregelung für die Fahrradstraße an Knotenpunkten eingehalten werden. Fahrradstraßen ohne zugelassenem Kfz-Verkehr entsprechen weitgehend selbstständig geführten Radwegen. Der

Einsatz von Fahrradstraßen ist innerorts auf ca. 2.500 Kfz/Tag begrenzt. Sollen Fahrradstraßen innerorts in Bereichen mit > 2.500 Kfz/Tag eingerichtet werden, so müssen verkehrslenkende Maßnahmen (z.B. Diagonalsperren, Einbahnstraßen, Fahrtrichtungsgebote) zur Verringerung der Kfz-Belastungen ergriffen werden. Auch für die Anordnung von verkehrslenkenden Maßnahmen gelten die oben im Abschnitt „Rechtsgrundlagen und Anordnungsvoraussetzungen“ beschriebenen rechtlichen Vorgaben. Bei niedrigerer Kfz-Belastung (< 1.500 Kfz/Tag) können die Begegnungsspielräume enger angesetzt werden. Ebenso sollen deutlich größere Fahrbahnbreiten als die Regelbreiten vermieden werden, um der Erhöhung der Kfz-Geschwindigkeiten sowie einem Überholen der Radfahrenden durch Kfz-Verkehr entgegenzuwirken.

### **Bevorrechtigung**

Eine Bevorrechtigung von Fahrradstraßen gegenüber anderen Straßen kann zu einer Absenkung der Unfallgefahr sowie einem flüssigerem Radverkehr beitragen. Dies wirkt sich besonders stark auf Strecken aus, die von einer großen Anzahl Radfahrer\*innen genutzt werden und auf denen Radfahrer\*innen aufgrund großzügiger Breitenmaße häufiger überholen oder nebeneinander fahren. Dies wird immer im Einzelfall geprüft. Unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten kommt die Bevorrechtigung von Fahrradstraßen vor allem für Radschnellverbindungen in Betracht. Konkrete Pläne zu Radhaupttrouten der Netzkategorie II und III werden im Rahmen der Netzplanung aufgegriffen.

### **Modale Filter**

Modale Filter etwa in Form von Diagonalsperren können wie unter 3.4. beschrieben helfen, Durchgangsverkehr zu reduzieren oder Einfahrtverbote durchzusetzen. Durch die Reduzierung anderer Verkehrsarten erhöht sich sowohl die objektive als auch die subjektiv empfundene Sicherheit des Radverkehrs. Ob und ggf. in welcher Form (verkehrsrechtlich oder baulich) modale Filter eingesetzt werden können, wird im jeweiligen Einzelfall beurteilt.



## Breitenmaße und Sicherheitstrennstreifen von Fahrradstraßen

**Querschnittsausbildung**

**Tabelle 8: Regelbreiten<sup>\*)</sup> und Untergrenzen bei Unterschreitung der Regelbreite für Fahrradstraßen im Zuge von RSV und RVR (Werte in Klammern bei < 1.500 Kfz/Tag)**

Art der Radverkehrsführung	RSV		RVR	
	Regelbreite	Untergrenze bei Unterschreitung der Regelbreite	Regelbreite	Untergrenze bei Unterschreitung der Regelbreite
Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr (innerorts und außerorts)	≥ 4,00 m	3,00 m	≥ 3,00 m	2,50 m
Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr in einer Fahrtrichtung (innerorts)	≥ 5,00 m (≥ 4,60 m)**)	4,00 m	≥ 4,00 m	3,80 m
Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen (innerorts)	≥ 5,00 m (≥ 4,60 m)	4,00 m	≥ 4,60 m (≥ 4,10 m)***)	3,80 m
Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen (außerorts)	≥ 5,00 m	4,00 m	≥ 4,75 m	4,00 m

<sup>\*)</sup> Die Regelbreiten berücksichtigen die Breiten des Bemessungs-Pkw nach RBSV (Ausgabe 2020) in Verbindung mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen nach RASt.  
<sup>\*\*)</sup> Mit eingeschränktem Bewegungsspielraum für das Nebeneinanderfahren von zwei Radfahrenden (1,60 m nach RASt).  
<sup>\*\*\*)</sup> Mit eingeschränktem Bewegungsspielraum für das Begegnen von zwei Pkw (nach RASt; gegebenenfalls Neufassung RASt beachten).

**Abbildung 11: Regelbreiten\* und Untergrenzen bei Unterschreitung der Regelbreite für Fahrradstraßen im Zuge von RSV und RVR (Werte in Klammern bei < 1.500 Kfz/Tag)**

Quelle: H RSV (2021)

**Tabelle 9: Regelbreiten und Untergrenzen bei Unterschreitung der Regelbreite für Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen im Zuge von RSV und RVR (Werte in Klammern bei seltenen Parkwechselfvorgängen)**

Sicherheitstrennstreifen	RSV		RVR	
	Regelbreite	Untergrenze bei Unterschreitung der Regelbreite	Regelbreite	Untergrenze bei Unterschreitung der Regelbreite
Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr (Längsaufstellung)	≥ 0,75 m (0,50 m)	0,50 m	≥ 0,75 m (0,50 m)	0,50 m
Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr (Schräg- oder Senkrechtaufstellung)	≥ 1,00 m (0,75 m)	0,75 m	≥ 1,00 m (0,75 m)	0,75 m

**Abbildung 12: Regelbreiten und Untergrenzen bei Unterschreitung der Regelbreite für Sicherheitstrennstreifen im Zuge von RSV und RVR (Werte in Klammern bei seltenen Parkwechselfvorgängen)**

Quelle: H RSV (2021)

Fahrradstraßen im Zuge von RSV und RVR sollen gegenüber innerörtlichen Erschließungsstraßen grundsätzlich bevorrechtigt werden. Da jedoch eine Bevorrechtigung auch den Kfz-Verkehr beschleunigen kann, muss auch hier mittels geeigneter Maßnahmen (z.B. Netzunterbrechungen für den Kfz-Verkehr, Einbahnregelungen, Abbiegegebote, siehe oben, Kapitel 3 dieser Beschlussvorlage) der Geschwindigkeitserhöhung gegengelenkt werden. Die Abhängung von Fahrbeziehungen und die Gestaltung sind

insbesondere auch verkehrsplanerisch zu bewerten. Anliegerverkehr, Ausweichverkehre, Interessen der Anlieger\*innen, der Parklizenz-Inhaber, der Gewerbetreibenden und des ÖPNV sind zu würdigen. Soweit im Bestand die notwendigen Sicherheitstrennstreifen der o.a. Tabellen bei Fahrradstraßen der IR II und IR III nicht markiert werden können, wird zur Herstellung notwendiger Breiten eine Reduzierung des Stellplatzangebotes geprüft.

Für Fahrradstraßen im Zuge von Radverkehrsverbindungen (IR IV) finden die Vorgaben der RASSt 2006, der ERA 2010 (Kapitel 6.3), der RASSt 2006 und der Fahrradstraßen - Leitfaden des Difu Anwendung. Fahrradstraßen kommen gemäß RASSt 2006 demnach bei Belastungen bis etwa 400 Kfz/h in Frage. Soweit Sicherheitstrennstreifen nach den Empfehlungen des Fahrradstraßen - Leitfadens des Difu weder im Regelfaß noch im Mindestmaß gemäß u.a. Abbildungen 13 und 14 markiert werden können, kann nach Einzelfallprüfung auf die Markierung auch verzichtet werden, soweit nur vereinzelt am Straßenrand geparkt wird und wenige Parkwechsel stattfinden.

### **Beschilderung**

Die Beschilderung einer Fahrradstraße erfolgt nach Maßgabe der StVO (Zeichen 244.1 und 244.2 StVO). Das Zeichen 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht (VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 244.1 und 244.2 Rn.4). Durch diese positive Beschilderung soll vermieden werden, dass dem Fahrverkehr ein Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit suggeriert wird. Kfz-Verkehr wird bei Bedarf durch ein Zusatzzeichen freigegeben. Damit im Zuge von Fahrradstraßen liegende Grundstücke auch weiterhin erreichbar sind, ist es in der Regel erforderlich, zumindest Anliegerverkehr zuzulassen. Häufig ist es auch notwendig, die Fahrradstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr durch ein Zusatzzeichen freizugeben, etwa um andere Straßen im Wohnviertel erreichen zu können, die sonst abhängig wären oder nur durch unverhältnismäßig lange Umwege erreichbar wären bzw. durch etwaigen zusätzlichen Verkehr auf Ausweichstrecken Probleme entstehen würden. Bei der Beschilderung von Fahrradstraßen wird das Ziel verfolgt, sich bei der Freigabe des Kfz-Verkehrs in erster Linie auf den Anliegerverkehr zu beschränken und die Freigabe für den Kfz-Verkehr erst in einer zweiten Stufe und sofern notwendig in Betracht zu ziehen.

### **Markierung**

Die Piktogramme (Zeichen 244.1 StVO) werden grundsätzlich im Verlauf der Fahrradstraße nach jeder Einmündung angebracht. Sind Einmündungen dicht nebeneinander

wird unter Umständen nicht an jeder Einmündung ein Piktogramm aufgebracht. Die Piktogramme werden gut wahrnehmbar in der Größe 2 m x 3 m aufgebracht. Da sich Fahrradstraßen nur geringfügig von anderen Erschließungsstraßen unterscheiden, werden zukünftig gemäß den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) der FGSV Sicherheitstrennstreifen in unterbrochener Breitstrichmarkierung (Strichbreite 0,25 m und im Verhältnis 1:1 oder 1:2 unterbrochen) gemäß o.a. Breitentabellen markiert. Bei Fahrradstraßen der Netzkategorie IV sind die Breiten der Sicherheitstrennstreifen analog anzuwenden, da die ERA und die H RSV hier identisch sind. Die Kenntlichmachung von Fahrradstraßen im Zuge von RSV/RVR (IR II und IR III) soll bei Vorliegen der örtlichen Gegebenheiten grundsätzlich entsprechend der H RSV mittels zusätzlicher Markierung von beidseitigen grünen Schmalstrichen, welche Teil der nutzbaren Breite sind, erfolgen (siehe Abbildung 15).

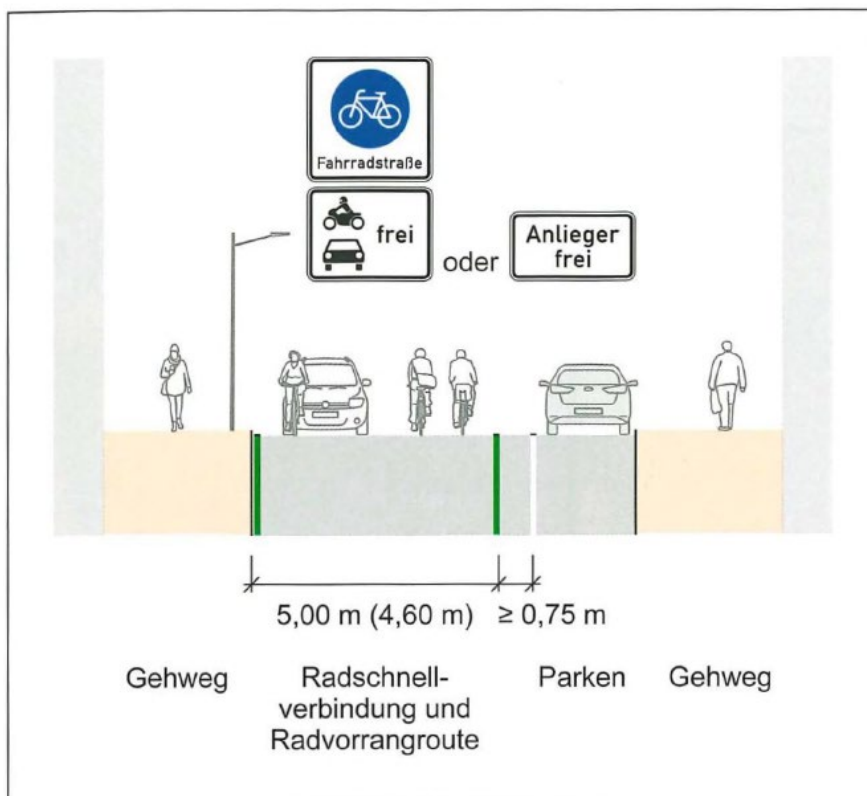
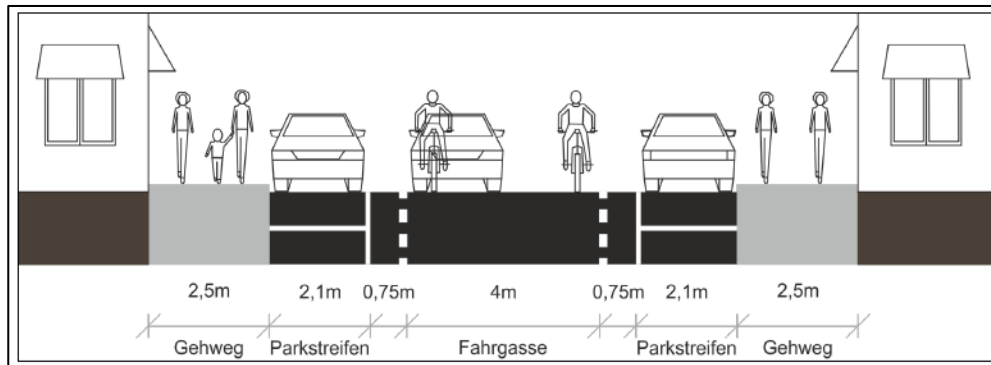


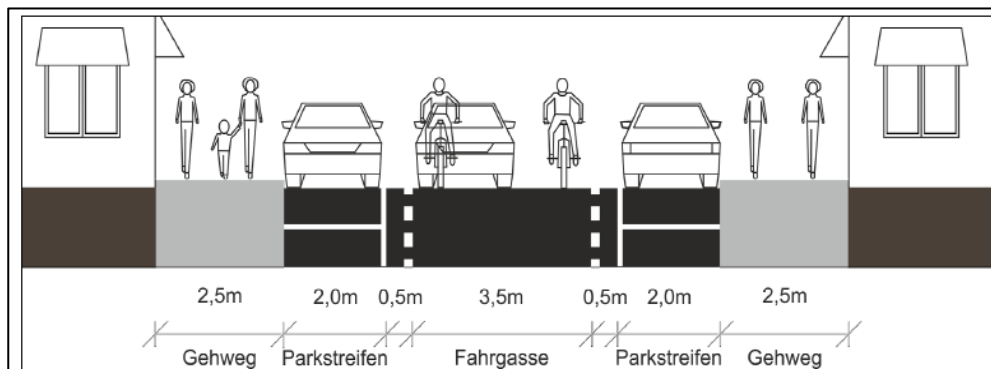
Abbildung 13: zusätzlicher Markierung von beidseitigen grünen Schmalstrichen

Quelle: H RSV (2021)



**Abbildung 14: Regelquerschnitt mit Markierung für eine Fahrradstraße mit Längsparkständen**

(Quelle: Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis (difu))



**Abbildung 15: Empfohlene Mindestbreite mit Markierung für eine Fahrradstraße, wenn die verfügbaren Breiten für Regelmaße nicht ausreichen, geringe Verkehrsstärken und gute Sichtbeziehungen vorhanden sind, sowie nur wenige Parkwechselforgänge bei Anwohner\*innenparken zu erwarten sind**

(Quelle: Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis (difu))

## Rotfärbung

Flächige Rotfärbungen von Radverkehrsanlagen werden zur Kenntlichmachung besonderer Gefahrenstellen etwa an konfliktreichen oder stark befahrenen Kreuzungen eingesetzt. Damit die Signalwirkung der Rotfärbung erhalten bleibt, wird in jedem Einzelfall geprüft, ob eine Einfärbung insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zweckmäßig ist und in welchem Umfang sie erforderlich ist. Dies entspricht der ERA 2010 sowie dem „Verkehrssicherheitsprogramm 2030 - Handlungsleitfaden Radverkehr“ des zuständigen

Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr sowie des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration (Stand 09/2023).

### **Sichtbeziehungen**

Unabhängig der Verbindungsfunktionsstufe einer Fahrradstraße wird das Ziel verfolgt, eine durchgängige Regelbreite umzusetzen und Sichtbeziehungen an Kreuzungen und entlang der Strecke freizuhalten. Auch hier wird zur Herstellung notwendiger Breiten und zur Einhaltung der Sichtbeziehungen eine Reduzierung des Stellplatzangebotes geprüft. Gerade an den Einmündungen in Fahrradstraßen ist besondere Aufmerksamkeit geboten. Werden diese Stellen oder auch Kreuzungen entlang der Strecke von z.B. Pkw zugestellt, ist die Sichtbeziehung zu anderen Verkehrsteilnehmenden beschränkt. Querende Kinder können gar nicht mehr wahrgenommen werden. Sofern das Freihalten ohne bauliche Einschränkungen nicht eingehalten wird, wird zukünftig geprüft, ob an diesen Stellen bauliche Anpassungen zur Sicherstellung der Sichtbeziehungen notwendig sind (z.B. Gehwegnasen).

### **Gesamtbewertung**

Die vorstehenden Ausführungen mit Verweis auf verschiedene Regelwerke und den Leitfaden des Difu sind Empfehlungen und Richtwerte für die Einrichtung und Ausgestaltung von Fahrradstraßen. Die Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 StVO weist hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen auch auf die ERA in der jeweils gültigen Fassung hin. Die Regelwerke selbst stellen aber insgesamt keine verbindlichen gesetzlichen Vorgaben dar. Für die Entscheidung über die verkehrsrechtliche Anordnung zur Einrichtung einer Fahrradstraße und deren genauer Ausgestaltung nach den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung ist immer eine Gesamtbetrachtung aller örtlichen Umstände erforderlich. Dabei kommt nach Feststellung eines notwendigen Handlungsbedarfs im Sinne des Radverkehrs insbesondere dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit eine besondere Bedeutung zu. Insofern ist immer im Einzelfall abzuwägen, welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen in welcher Ausgestaltung getroffen werden. Als Anhaltspunkt gilt dabei, dass eine größere Bedeutung und ein höheres Radverkehrsaufkommen im Einzelfall auch einschneidendere Maßnahmen rechtfertigen können. Die genannten Maßnahmen zur Gestaltung von Fahrradstraßen werden als anzustrebender Standard angesetzt.

### **Ausblick**

Fahrradstraßen sind ein wichtiges Element für eine fahrradfreundliche Mobilität und eine Maßnahme, die die Verkehrssicherheit verbessert und im Vergleich zu einer kompletten

baulichen Neugestaltung des Straßenraums mit Radinfrastruktur relativ einfach umzusetzen ist.

Das Mobilitätsreferat betrachtet bei Anträgen auf die Einrichtung von Fahrradstraßen anhand des Netzgedankens die komplette Route und prüft hierbei neben der beantragten Straße den ganzen Straßenzug auf die Möglichkeit zur Ausweisung als Fahrradstraße(n). Auf diesem Weg sollen ggf. vorhandene Lücken im Netz auf den jeweiligen Routen möglichst schnell geschlossen werden.

Weiterhin erfolgt im Zuge des Radwegrückbaus in Tempo 30-Zonen die Prüfung, ob eine Fahrradstraße eingerichtet oder sonstige gestalterische oder verkehrsordnende Maßnahmen ergriffen werden können, die der Verkehrssicherheit des Radverkehrs dienen. Hierzu wird auf den Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 20.10.2021 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 03312) verwiesen.

Bei den Radschnellverbindungen in München und Umland (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.04.2022, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04418) sind als Führungsform ebenfalls in Teilbereichen Fahrradstraßen vorgesehen (siehe auch Punkt 4.2 dieser Beschlussvorlage), die im Zuge der Umsetzung straßenverkehrsrechtlich näher zu prüfen sind.

Zudem werden nach Möglichkeit sukzessive auch für bestehende Fahrradstraßen die genannten Maßnahmen geprüft und wo möglich umgesetzt. Im Interesse einer Verbesserung für den Radverkehr und einer angemessenen Priorisierung wird die Umgestaltung bestehender Fahrradstraßen etwa bei anstehenden Sanierungen oder Umbauten zur Nutzung von Synergieeffekten geprüft oder auf konkrete Hinweise der Polizei hin, sowie bei einer hohen Beschwerdelage aus der Bürgerschaft und im Zuge von Projekten zu Radschnellverbindungen. Diese Überprüfung wird umgehend und mit Eingang von Hinweisen angegangen. Eine pauschale Überprüfung aller Fahrradstraßen (derzeit über 90 im Bestand) empfehlen wir nicht, da wir mit dem genannten Vorgehen sicherstellen können, dass jene Fahrradstraßen mit einem dringlicheren Handlungsbedarf zuerst überprüft werden.

Mittelfristig ist geplant, den sogenannten „Lückenschluss“ im Radverkehr anhand des Radroutennetzes aktiv zu prüfen und hierbei den Fokus auf die Möglichkeit der Einrichtung von Fahrradstraßen zu richten.

### 4.3. Kommunikation zu geltenden Regeln in Fahrradstraßen

Ein breiter Kenntnisstand aller Verkehrsteilnehmenden in München über die geltenden Regeln in Fahrradstraßen ist die Voraussetzung für ein gleichberechtigtes und akzeptiertes Miteinander von Rad- und Autofahrenden auf Fahrradstraßen, in denen der Kfz-Verkehr durch Zusatzbeschilderung freigegeben ist. Dies ist in den Straßen der Fall, in denen die Erschließung von öffentlichen Einrichtungen oder Privatem Eigentum alternativlos ist. Aus diesem Grund nimmt die Kommunikation der Regelungen in Fahrradstraßen einen wichtigen Stellenwert in der Öffentlichkeitsarbeit des Mobilitätsreferats ein. Im Rahmen dieser werden immer wieder Aktionen im öffentlichen Raum durchgeführt, die gerade diesen Informationsschwerpunkt haben. Ziel der Informationsveranstaltungen ist es, zum einen einer breiten Öffentlichkeit die wichtigsten Regeln einer Fahrradstraße zu erklären und zum anderen, alle Verkehrsteilnehmenden für die Vorteile einer solchen Lösung zu sensibilisieren. Hierzu ist zur Vermittlung in der Regel ein\*e Mitarbeiter\*in des Mobilitätsreferats vor Ort. Schwerpunktmäßig werden die Veranstaltungen in Absprache mit den Bezirksausschüssen entweder im Umgriff vorhandener Fahrradstraßen oder an zentralen Orten im jeweiligen Viertel angeboten.

Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren an relevanten neu ausgewiesenen Fahrradstraßen (z.B. entlang der Pilotroute Menzinger Straße – Petuelpark oder der Blütenburg- und Tengstraße) während der ersten Wochen der Umwandlung zur Fahrradstraße spezielle Fahrräder aufgestellt, auf denen die wichtigsten Regeln aufgeführt wurden, mit dem Ziel, Anwohnenden und Besucher\*innen die neue Straßengestaltung kenntlich zu machen.

Zusätzlich werden bei allen öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen, wie beispielsweise den beliebten Radl-Sicherheitschecks, zusätzlich Printmaterialien (Flyer, Poster) ausgelegt, die unter anderem neben den wichtigsten Regeln einer Fahrradstraße auf die Notwendigkeit eines gemeinsamen respektvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmenden im öffentlichen Straßenraum hinweisen.

Die wichtigsten Regeln und der entsprechende Informationsflyer sind auch auf der Internetseite des Mobilitätsreferats unter <https://muenchenunterwegs.de/angebote/fahrradstrassen-geoeffnete-einbahnstrassen> abrufbar. Hier findet sich zusätzlich eine Übersichtskarte zu den aktuellen Fahrradstraßen sowie – wie bereits erwähnt – der aktuelle Evaluationsbericht zu den Fahrradstraßen-Pilotrouten.

Auch das Bereitstellen von Postern und Printmaterialien bezüglich der Regelungen an alle Fahrschulen im Jahre 2019 war Teil der bisherigen kommunikativen Begleitung. Somit können die Fahranfänger\*innen für diese wichtige Thematik frühzeitig sensibilisiert werden.

Zudem werden zukünftig bei neu einzurichtenden Fahrradstraßen (und sofern größere Anpassungen bei bestehenden Fahrradstraßen erfolgen auch bei diesen) zeitlich begrenzte und fest verankerte, zusätzliche größere Hinweisschilder mit den wichtigsten Regelungen einer Fahrradstraße angebracht (siehe Abbildung 18). Diese Hinweisschilder sollten generell zirka 12 Wochen vor Ort aufgestellt bleiben. Zusätzlich werden mobile Lösungen

geprüft, die kurzzeitig oder nach Bedarf an ausgewählten Strecken angebracht werden könnten.

Des Weiteren ist geplant, mittels Postwurfsendungen, Anwohnende im Umgriff einer neuen Fahrradstraße über die geltenden Regelungen zu informieren. Voraussetzung hierfür sind gut abgestimmte Informationsprozesse zwischen Bau- und Mobilitätsreferat, um eine zeitnahe Information der Anwohnenden über die Neuerungen sicherstellen zu können.

Dabei orientiert sich München auch am Kommunikationspaket zu Fahrradstraßen für Mitgliedskommunen der AGFK (<https://agfk-bayern.de/neues-kommunikationspaket-fahrradstrasse/>).



Abbildung 16: Erster Entwurf eines Hinweisschildes mit den wichtigsten Regelungen einer Fahrradstraße

Quelle: MOR



#### 4.4. Fahrradzonen

Seit Einführung des § 45 Abs. 1i StVO durch die 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (ÄndVStVR) vom 20.04.2020 können Fahrradzonen angeordnet werden. Diese dienen der „Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs“ (BR-Drucks. 591/19, S. 86). Sie ergänzen die auf der Rechtsgrundlage des § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 1 StVO bereits möglichen Fahrradstraßen. Fahrradzonen stellen nach dem gesetzgeberischen Willen eine „flächenmäßige Erweiterung der nur streckenmäßig anzuordnenden Fahrradstraßen“ dar (BR-Drucks. 591/19). Entscheidender Unterschied ist, dass die Fahrradstraße streckenweise für eine bestimmte Straße oder in entlang einer bestimmten Fahrradrouten aufeinanderfolgenden Straßen angeordnet wird. Die Fahrradzone dagegen kann mehrere miteinander verbundene Straßen, mithin ein Gebiet, umfassen. Die Anordnung einer Fahrradzone soll dabei nach Nummer I der VwV-StVO zu § 45 Absatz 1j) i.V.m. Nummer XI. 1 der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e StVO zweckmäßigerweise im Rahmen einer flächenhaften Verkehrsplanung erfolgen. Dabei sind der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie der Verkehrsplanung vorrangig Rechnung zu tragen.

Grundsätzlich sind die Anordnung von ggf. bevorrechtigten Fahrradstraßen nach dem Netzgedanken und entlang von IR-II- und III-Routen und die Anordnung von gebietsbezogenen Fahrradzonen verschiedene Planungsansätze und richten sich an unterschiedlichen Zielgruppen und Beschlusslagen aus.

Da die beiden Instrumente vom Gesetzgeber aber u.a. ergänzend gedacht sind, sollen Fahrradzonen und der geplante weitere Umgang damit in dieser Beschlussvorlage thematisiert und zur Kenntnisnahme dargestellt werden.

Aktuell liegen über Fahrradzonen leider wenig über den Gesetzestext und die Verwaltungsvorschrift hinausgehende Erkenntnisse vor. Der Gesetzgeber hat den Kommunen hier bis dato leider noch keine konkreten Handlungsempfehlungen an die Hand gegeben.

In der Fahrradzone gelten dieselben Regeln wie in der Fahrradstraße. Demnach sind nur Fahrräder und Elektrokraftfahrzeuge zugelassen, es sei denn weitere Verkehrsarten sind durch Zusatzzeichen erlaubt (Ge- oder Verbote aus der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO). Es gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für den Fahrverkehr. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Hierfür muss gesondert zugelassener Kraftfahrzeugverkehr bei Bedarf die Geschwindigkeit noch weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern und Elektrokraftfahrzeugen i.S.d. eKFV ist jedoch erlaubt. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

Hinsichtlich der Fahrradzonen ist zunächst ein iterativer Prozess anzustoßen und ähnlich wie zu Beginn bei der Einführung der Fahrradstraßen und bevorrechtigter Routen sind vorerst Rahmenbedingung und zu Beteiligende zu recherchieren und Erfahrungen zu sammeln. Es ist daher geplant, analog zu den Pilotrouten, ggf. über einen Pilotversuch Vor- und Nachteile konkret am Praxisbeispiel untersuchen zu lassen. Hierzu liegen der Verwaltung auch schon einschlägige Bezirksausschussanträge vor.

Zunächst liegt die Priorität aber auf dem o.a. dargestellten Routen- und Netzgedanken, sowie die dargestellten Maßnahmen bei den erfolgreich getesteten Fahrradstraßenpilotrouten abzuschließen und empfohlene Verbesserungen umzusetzen sowie zunächst neue Fahrradstraßen nach der dargelegten Konzeption auf die Straße zu bringen. Die Bearbeitung der Fahrradzonen ist als ein zweiter, ergänzender Schritt zu sehen. Das konkrete Vorgehen zum Thema Fahrradzonen wird aktuell eruiert und abgestimmt und soll in der kommenden Beschlussvorlage „Mobilitätsstrategie 2035 - Teilstrategie Radverkehr“ inhaltlich behandelt werden.

## **5. Klimaprüfung**

Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv

- Setzt mit der Verfestigung und Verbesserung von bisher pilothaft eingerichteten bevorrechtigten Fahrradstraßen einen Anreiz für klimafreundliche Mobilität
- Führt zu einer Verbesserung des klimafreundlichen Verkehrsangebotes durch Vorlage eines Konzeptes zur Verbesserung der Standards bei der Einrichtung von Fahrradstraßen

Einbindung des Referats für Klima- und Umweltschutz (RKU):

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde dem RKU vorab zur Kenntnis zugeleitet.

## 6. Anträge

### **6.1. Sicher, komfortabel und vernetzt radeln in München 1: Höhere Verkehrssicherheit und Erkennbarkeit für Münchens Fahrradstraßen**

Antrag Nr. 20-26 / A 02786 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion vom 25.05.2022, eingegangen am 25.05.2022

Es wird beantragt, ein Konzept zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und klaren Erkennbarkeit der Besonderheiten für im Bestand und in Planung befindlicher Fahrradstraßen zu entwickeln und dieses stufenweise umzusetzen.

Weiter wird beantragt, parallel ein Konzept zur Kommunikation der Zielsetzung und zu geltenden Regeln in Fahrradstraßen zu erarbeiten. Die geltenden Regeln für Fahrradstraßen sollen auch direkt vor Ort, in der Straße, temporär für alle Verkehrsteilnehmer\*innen sichtbar und damit deutlich gemacht werden. Gegebenenfalls wird dafür die Sondernutzungsvereinbarung der Stadt angepasst, die bisher nur politischen Parteien erlaubt Plakate zu Wahlkampfzwecken in der Straße aufzustellen.

Zum Antrag Nr. 20-26 / A 02786 wird wie folgt Stellung genommen:

Das konzeptionelle Vorgehen zur Errichtung einer sichtbaren, netzorientierten Fahrradstraßeninfrastruktur inklusive eines Konzeptes zur Kommunikation der Zielsetzung und zu geltenden Regeln in Fahrradstraßen ist unter den Punkten 4.2 – 4.3 dieser Beschlussvorlage dargestellt. Die Umsetzung erfolgt sukzessive im Rahmen der Weiterentwicklung der Netzplanung von Amts wegen und anhand einschlägiger Anträge sowie sukzessive im Rahmen der Fahrbahnsanierung des Bestandsnetzes.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02786 vom 25.05.2022 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

### **6.2. Sicher, komfortabel und vernetzt radeln in München 3: Vorfahrt auf der Fuß- und Fahrradroute in Milbertshofen**

Antrag Nr. 20-26 / A 02788 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion vom 25.05.2022, eingegangen am 25.05.2022

Es wird beantragt, die Fuß- und Fahrradroute vom Petuelpark entlang der alten Tram-bahnstrecke durch Milbertshofen (ca. 2,5 km) mit einer Vorfahrtsregelung aufzuwerten. Als

Vorbild soll die 5 km lange Pilotstrecke von Nymphenburg bis zum Petuelpark dienen, wobei an Querungen Zebrastreifen, rot markierte Radstreifen und Beschilderung die Vorfahrtsregelung gegenüber dem Autoverkehr klar kommunizieren. Derzeit ist die Fuß- und Fahrradroute in Milbertshofen von fünf Straßen unterbrochen. An den kleinen Straßen Kerferloher Straße, Sudetendeutschestraße, und Permanederstraße soll dem Fuß- und Radweg zukünftig die Vorfahrt gegeben werden. An der Milbertshofener Straße und der Hufelandstraße sollen die bestehenden Induktionsschleifen für den Radverkehr evaluiert und bei Bedarf – auch zugunsten des Fußverkehrs – angepasst werden.

Zum Antrag Nr. 20-26 / A 02788 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Bevorrechtigung der Strecke wird angelehnt an die unter Punkt 4 dieser Beschlussvorlage dargestellten Maßnahmen geprüft. Da es sich um einen Radweg handelt und nicht um eine Fahrradstraße, können die Vorgaben nicht direkt übertragen werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02788 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion vom 25.05.2022 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

### **6.3. Bessere Information über in Fahrradstraßen geltende Verkehrsregeln (Punkt 3 des Antrags)**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00786 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing West am 14. September 2022

Es wird eine bessere Information durch unterschiedliche Hinweise (Wurfsendungen etc.) der Bürger\*innen über die in Fahrradstraßen geltenden Verkehrsregeln beantragt.

Zur Empfehlung Nr. 20-26 / E 00786 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing West am 14. September 2022 wird wie folgt Stellung genommen:

Die aktuellen und zukünftige Kommunikationsmaßnahmen zur Information der Stadtgesellschaft über die in Fahrradstraßen geltenden Verkehrsregeln werden unter Punkt 4.3 dieser Beschlussvorlage erläutert. Es finden bereits regelmäßige Informationsveranstaltungen an und zu Fahrradstraßen statt. Zudem sind die wichtigsten Regelungen digital unter [www.muenchenunterwegs.de](http://www.muenchenunterwegs.de) abrufbar und in Printmaterialien, die regelmäßig bei

Veranstaltungen verteilt werden, erläutert. Darüberhinausgehende Maßnahmen sind vom Mobilitätsreferat, wie unter Punkt 4.3 dieser Beschlussvorlage ausgeführt, bereits geplant.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00786 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing West am 14. September 2022 wird entsprochen.

#### **6.4. Antrag zur Ertüchtigung vorhandener Fahrradstraßen in München**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04158 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 29.06.2022

Es wird beantragt Maßnahmen aus der genannten Maßnahmenliste zur Ertüchtigung vorhandener Fahrradstraßen in München zu prüfen und die jeweils möglichen Maßnahmen umzusetzen. Die Maßnahmenliste umfasst die Einrichtung von modalen Filtern, Einschränkung durch Zusatzzeichen 1020-30 StVO (Anlieger frei), Verkehrszeichen 277.1 StVO (Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Kraftträger mit Beiwagen), Verkehrszeichen 721 StVO (Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr), Winterdienst bei Fahrradstraßen im Nebenstraßennetz und Entfall von Kfz-Stellplätzen auf der Fahrbahn von Fahrradstraßen.

Zum Antrag Nr. 20-26 / B 04158 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen ist hinsichtlich der grundlegenden Voraussetzungen und der Gestaltung ein sehr komplexer und aufwendiger Prüfprozess. Gerade auch hinsichtlich der Gestaltung und etwaiger zusätzlicher Beschränkungen durch Beschilderung mit „Anlieger frei“, Überholverbote oder Durchfahrtsverbote mittels modaler Filter erfordert dies sehr umfangreiche rechtliche und verkehrsplanerische Erhebungen und Abwägungen. Allein aus Ressourcengründen wird es nicht möglich sein, die über 90 Fahrradstraßen im Bestand hinsichtlich etwaiger Optimierungen zu überprüfen. Oft werden die begrenzten örtlichen Verhältnisse bei einer verhältnismäßigen Bewertung unter Würdigung aller betroffenen Belange voraussichtlich auch kaum Handlungsmöglichkeiten ergeben. Insofern wird eine vollumfängliche Überprüfung aller bestehenden Fahrradstraßen auch nicht für zielführend erachtet. Das Mobilitätsreferat wird vorhandene Fahrradstraßen aufgrund konkreter Hinweise zu Problemen insbesondere durch die Polizei, einer hohen Beschwerdelage aus der Bürgerschaft sowie im Zuge von Projekten zu RSV auf die unter Punkt 4. dieser Beschlussvorlage dargestellten Maßnahmen und mögliche Verbesserungen überprüfen. Zudem wird im Zuge von Fahrbahnsanierungen geprüft, inwiefern Synergieeffekte für Verbesserungen genutzt werden können. Diese Überprüfung wird umgehend und mit Eingang von Hinweisen angegangen. Eine pauschale Überprüfung aller Fahrradstraßen in einzelnen Stadtbezirken wie hier gewünscht, kann folglich derzeit nicht erfolgen. Mit dem oben genannten Vorgehen können wir sicherstellen, dass jene Fahrradstraßen mit einem dringlicheren Handlungsbedarf zuerst überprüft werden.

Der Antrag Nr. 20-26 / B 04158 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 29.06.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

### **6.5. Antrag - Fahrradzone Nymphenburg Süd umsetzen**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 05922 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 19.09.2023

Es wird beantragt, eine Fahrradzone im Bereich Nymphenburg Süd zeitnah umzusetzen. Auf den BA-Antrag 20-26 / B 00156 vom 16.06.2020 wird insoweit Bezug genommen.

Zum Antrag Nr. 20-26 / B 05922 wird wie folgt Stellung genommen:

Das weitere Vorgehen zum Thema Fahrradzonen ist unter Punkt 4.4. dieser Beschlussvorlage dargestellt. Die verschiedenen Vorschläge aus den Bezirksausschüssen werden gesammelt und bei der Erarbeitung der Parameter, wie konkrete Voraussetzungen, mögliche Einsatzbereiche und Qualitätsstandards einbezogen. In der kommenden Beschlussvorlage „Mobilitätsstrategie 2035 - Teilstrategie Radverkehr“ soll das Thema Fahrradzonen inhaltlich behandelt werden.

Der Antrag Nr. 20-26 / B 05922 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 19.09.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

### **6.6 Antrag - Umsetzung von Fahrradzonen als neuer Bestandteil der StVO als Truderinger-Riemer-Messestädter Pilotprojekte zur Unterstützung eines sicheren und dichten Rad-Vorrang-Netzes für Alltags-, Schul- und Freizeitverkehr im 15. Stadtbezirk**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00366 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 16.07.2020

Zum Antrag Nr. 20-26 / B 00366 wird wie folgt Stellung genommen:

Das weitere Vorgehen zum Thema Fahrradzonen ist unter Punkt 4.4. dieser Beschlussvorlage dargestellt. Die verschiedenen Vorschläge aus den Bezirksausschüssen werden gesammelt und bei der Erarbeitung der Parameter, wie konkrete Voraussetzungen, mögliche Einsatzbereiche und Qualitätsstandards einbezogen. In der kommenden Beschlussvorlage „Mobilitätsstrategie 2035 - Teilstrategie Radverkehr“ soll das Thema Fahrradzonen inhaltlich behandelt werden.

Der Antrag Nr. 20-26 / B 00366 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 16.07.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

## 7. Beteiligung der Fremdreferate und der Bezirksausschüsse

Das Baureferat hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet und folgende Stellungnahme abgegeben:

„Im Umgriff des Knotenpunktes (KP) Kuglmüllerstraße der Pilotroute 1 ist das Projekt Ludwig-Ferdinand-Brücke aus dem 2. ÖPNV-Bauprogramm (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07916) lokalisiert. Das Projekt erstreckt sich vom Romanplatz bis zur Tram-Haltestelle Dall'Armistraße und beinhaltet u. a. die Generalinstandsetzung der Ludwig-Ferdinand-Brücke sowie die Instandsetzung der Straßenbrücke Menzinger Straße über den Nymphenburg-Biedersteiner-Kanal (am KP Kuglmüllerstraße).

In diesem Projekt wurde bereits eine mögliche Querung der Menzinger Straße diskutiert.



Die erforderliche Umgestaltung der Verkehrsraumaufteilung sollte im Gesamtkontext betrachtet werden. Wir empfehlen eine frühzeitige Abstimmung zwischen BAU, SWM GmbH und MOR.

Diese Festlegung ist zwingend erforderlich, um auch mögliche Varianten der Brückensanierung „Ludwig-Ferdinand-Brücke“ zu untersuchen.

Auf der Strecke der Pilotroute 1 befindet sich das Bauwerk 30/42/4 Straßenbrücke Waisenhausstraße, das gequert wird.

Die Brüstungshöhe des Brückenbauwerks weist, laut Bestandsunterlagen, eine Höhe von 90 cm auf. Sie unterschreitet somit die Vorgaben des bauaufsichtlich eingeführten Regelwerks und des Stadtrats. Es ist zu prüfen, inwieweit hier ggf. straßenbauliche Veränderungen zu berücksichtigen sind.

Am östlichen Ende der Pilotroute 1 besteht eine Schnittstelle zum Tramprojekt Y-Nord verbunden mit der notwendigen Sanierung der Brücke an der Kreuzung Schleißheimer Straße mit dem Nymphenburg-Biedersteiner-Kanal. Planungsdetails liegen hierzu noch nicht vor.

Es gelten dieselben Anmerkungen wie bei der Ludwig-Ferdinand-Brücke.“

Das Baureferat, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die SWM / MVG haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Gemäß § 13 Abs. 1 und 3 (Katalog des Mobilitätsreferates, Ziffern 1 und 2.1) der Bezirksausschusssatzung wurden die von Punkt 4.1 betroffenen Bezirksausschüsse des 4. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann (auch Punkt 6.3), des 5. Stadtbezirkes Au-Haidhausen (zu Punkt 6.4), des 9. Stadtbezirkes Neuhausen-Nymphenburg (auch Punkt 6.5), des 10. Stadtbezirkes Moosach, des 11. Stadtbezirkes Milbertshofen - Am Hart, des 12. Stadtbezirkes Schwabing – Freimann (zu Punkt 6.2) und der Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem (zu Punkt 6.6) angehört.

Der Bezirksausschuss 4 hat mit Schreiben vom 16.05.2024 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Der Bezirksausschuss 4 Schwabing West hat sich in seiner Sitzung am 15.05.2024 mit dem o.g. Beschlussentwurf beschäftigt und dazu folgende Beschlüsse gefasst:



1. Den Vorschlägen der Verwaltung für den Bereich Birnauer Straße (Pilotroute 1) wurde mehrheitlich zugestimmt.

2. Ein Änderungsantrag der SPD-Fraktion auf Ablehnung der Verwaltungsvorschläge für die Fahrradstraße Clemensstraße (Pilotroute 2) wurde bei Stimmengleichheit abgelehnt.

3. Der BA bittet mehrheitlich um Prüfung folgender Vorschläge, die interessierte Bürgerinnen und Bürger im zuständigen Unterausschuss gemacht haben:

a) Zusätzliche Maßnahme zwischen Leopoldstraße und Belgradstraße zur Reduktion des Kfz-Verkehrs, z.B. modaler Filter, Einbahnregelung für KFZ in einem Abschnitt o.ä.

b) Zusatz „Abbiegepflicht“ in der Clemensstraße von Osten nach Westen an der Belgradstraße --> keine Überfahrt mehr möglich

c) Enger Abschnitt zwischen Belgrad- und Fallmerayerstraße: Ergänzung der fehlenden Markierung mit Sicherheitsabstand (Dooring Zone), wahrscheinlich nur umsetzbar mit einseitigem Entfall der Stellplätze

d) Ausweisen von mehreren Lieferzonen in der Clemensstraße

4. Wenn die Clemensstraße wegen der Diagonalsperre(n) nicht mehr durchgängig befahrbar ist, wird zur Vermeidung von weiten Umwegen eine zusätzliche Linksabbiegemöglichkeit aus der Belgradstraße (Fahrtrichtung Norden) benötigt. Der BA fordert daher einstimmig die Aufhebung des vor einigen Jahren angeordneten Linksabbiegeverbotes an der Karl-Theodor-Straße im Zuge des bevorstehenden Umbaus.“

Stellungnahme MOR:

Die Beschlüsse, Prüfaufträge und Anregungen wurden zur Kenntnis genommen und werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Der Bezirksausschuss wird dann zu gegebener Zeit satzungsgemäß und projektbezogen wieder eingebunden.

Der Bezirksausschuss 9 hat mit Schreiben vom 15.05.2024 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Der Vorlage wird zugestimmt mit folgenden Anmerkungen:

Wir begrüßen die Verstetigung der Pilotroute von Nymphenburg zum Petuelring, insbesondere die Prüfung einer Querung am Beginn Kuglmüllerstraße über die Menzinger Straße.

Die geplanten Maßnahmen in der Canalettostraße sowie Prüfungen von Alternativplanungen über die Demollstraße werden ebenfalls positiv beurteilt, wobei Bänke natürlich in ihrer Anzahl erhalten bleiben sollten. Eine Vorstellung der Planung im UA Verkehr wird begrüßt.

Für die geplanten LSA Hohenlohe- / Waisenhausstraße regen wir im Sinne der Beibehaltung des Pilotroutencharakters eine Anforderungsfunktion für KfZ an, die in München erstmals pilotiert werden könnte (in Anpassung des Modells Hamburg-Eimsbüttel mit Wärmebildkamera). Hinsichtlich der Ausführungen zur Fahrradstraßen begrüßen wir die vorrangige Freigabe des KfZ-Verkehrs in erster Linie für den Anliegerverkehr und erst in zweiter Instanz für den allgemeinen KfZ-Verkehr (sofern notwendig). Grüne Schmalstriche halten auch wir für sehr sinnvoll, wie auch, wo möglich, Fahrbahnteiler.

In Bezug auf Fahrradzonen begrüßt der BA9 die Ausführungen und steht für eine Teilnahme am Pilotversuch in Nymphenburg Süd analog unserem Antrag aus dem Jahr 2020 bereit. In diesem Zusammenhang sehen wir die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Guntherstraße nur als temporäre Lösung, die sich in den angestrebten Pilotversuch einfügen sollte. Wir bitten noch vor Eingabe in den Stadtrat um die redaktionelle Änderung hinsichtlich der Bezugnahme auf unseren Antrag zur Fahrradzone: Der BA-Antrag 20-26 / B 00156 dazu datiert vom 16.06.2020. Der Antrag aus dem Jahr 2023 hatte eine reine Erinnerungsfunktion.“

Stellungnahme MOR:

Die Maßnahmenvorschläge und Anregungen, sowie der Wunsch auf Vorstellung der Planung des Weges am Canaletto im Unterausschuss Verkehr des Bezirksausschusses 9 werden zur Kenntnis genommen und in der weiteren Planung geprüft. Der Bezirksausschuss wird dann zu gegebener Zeit satzungsgemäß wieder eingebunden. Die redaktionelle Anpassung wurde vorgenommen, der Verweis auf den Antrag vom 16.06.2020 wurde unter Ziffer 6.4 entsprechend ergänzt.

Der Bezirksausschuss 11 hat mit Schreiben vom 16.05.2024 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Der Bezirksausschuss 11 Milbertshofen - Am Hart hat sich im Rahmen seiner Sitzung am 15.05.2024 mit dem o.g. Beschlussentwurf befasst und hat den im Beschluss enthaltenen Ziffern 1-12 des Entscheidungsvorschlages grundsätzlich mehrheitlich zugestimmt sowie ergänzend mehrheitlich folgende Stellungnahme beschlossen:

Hinsichtlich Ziffer 5 bittet der BA um weitere Prüfung, ob die Kreuzungssituation mit der Rathenaustraße so umgestaltet werden kann, dass die Gefährdungen durch verdeckte Sichtbeziehungen (Büsche, abgestellte Fahrzeuge) gelöst werden können, z.B. durch Vorrang für die Nord-Süd-Verbindung.

Außerdem erwünscht der BA keinen Rückbau von bestehenden Fahrradwegen in Tempo-30-Zonen.“

Stellungnahme MOR:

Der Prüfauftrag zu Ziffer 5 wurde zur Kenntnis genommen und wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Der Bezirksausschuss wird dann zu gegebener Zeit satzungsgemäß wieder eingebunden. Zum Fahrradwegerückbau generell in Tempo-30-Zonen verweisen wir inhaltlich auf die Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03312, Vollversammlung vom 20.10.2021, welcher der Bezirksausschuss 11 im Zuge der Anhörung der Bezirksausschüsse mehrheitlich zugestimmt hat. Die Befassung des Bezirksausschusses erfolgt im Übrigen detailliert und projektbezogen, soweit ein solcher Rückbau für ein Projekt auf dem Gebiet des Bezirksausschusses 11 vorgeschlagen wird.

Der Bezirksausschuss 15 hat mit Schreiben vom 17.05.2024 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem (BA 15) hat sich in seiner Sitzung am 16.05.2024 mit o.g. Angelegenheit befasst und stimmt der Beschlussvorlage unter der Maßgabe zu, dass der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01100 „Truderinger-Riemer Fahrradoffensive Teil 4 – Aufbau eines sicheren und dichten Rad-Vorrang-Netztes für Alltags-, Schul- und Freizeitverkehr innerhalb des 15. Stadtbezirks und in benachbarte Stadtbezirke bzw. Nachbar-Kommunen“ aufgegriffen und inhaltlich beantwortet wird. Wir halten ebenfalls fest, dass der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 0036 nur aufgegriffen und nicht erledigt ist.“

Stellungnahme MOR:

Der BA-Antrag 20-26 / B 01100 wurde bereits mit Schreiben vom 15.03.2021 beantwortet und ist erledigt. Das Radroutennetz wird gemäß Sitzungsvorlage-Nr.:20-26 / V 01458, Vollversammlung vom 30.09.2020, von der Arbeitsgruppe „Netzplanung“ erarbeitet, die Bezirksausschüsse werden bzw. wurden inhaltlich diesbezüglich satzungsgemäß eingebunden. Die Netzplanung selbst ist im Übrigen nicht Thema dieser Beschlussvorlage, dazu ist eine eigene Sitzungsvorlage in Vorbereitung. Zum BA-Antrag 20-26 / B 0036 verweisen wir zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen oben zu den Ziffern 4.4 und 6.6. Der Antrag ist geschäftsordnungsgemäß behandelt, bleibt aber insoweit

aufgegriffen, als dass die darin beantragten Maßnahmen und Prüfaufträge bereits in den Verwaltungsgang eingespeist sind und im Ergebnis in der einschlägigen Beschlussvorlage „Mobilitätsstrategie 2035 - Teilstrategie Radverkehr“ inhaltlich aufgearbeitet werden.

Die Bezirksausschüsse 5 und 10 haben die Beschlussvorlage ohne weitere inhaltlichen Anmerkungen zur Kenntnis genommen.

Der Bezirksausschuss 12 hat sich innerhalb der Anhörungsfrist nicht zur Beschlussvorlage geäußert.

Die Bezirksausschusssatzung sieht eine Anhörung der Bezirksausschüsse im Übrigen nicht vor. Betroffene Bezirksausschüsse werden im Rahmen der Einzelprojekte satzungsgemäß beteiligt. Die Bezirksausschüsse 1 – 25 haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Im Rahmen der Anhörung wurde auch von einem nicht betroffenen Bezirksausschuss aufgefordert eine Stellungnahme eingereicht. Das Mobilitätsreferat hat diese zur Kenntnis genommen und wird sie gesondert auf dem Schriftwege beantworten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, dem Verwaltungsbeirat für den Geschäftsbereich 1, Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl und dem Verwaltungsbeirat für den Geschäftsbereich 2, Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die pilothaft eingerichteten und bevorrechtigten Fahrradstraßen - Pilotrouten 1+2 unter Beachtung der unter Punkt 4.1 aufgeführten Maßnahmen in einen dauerhaften Bestand zu überführen. Sofern bauliche Anpassungen notwendig sind, wird das Mobilitätsreferat im Rahmen einer Bedarfs- und Konzeptgenehmigung das Baureferat verwaltungsintern mit der Umsetzung beauftragen. Die Maßnahmen werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt und das Baureferat wird nach projektbezogener Beauftragung durch das Mobilitätsreferat gebeten, neue Fahrradstraßen künftig wie unter Punkt 4.2. beschrieben und an der Netzkonzeption ausgerichtet zu planen, anzuordnen und einzurichten.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt und das Baureferat wird nach projektbezogener Beauftragung durch das Mobilitätsreferat gebeten, bestehende Fahrradstraßen sukzessiv im Zuge von turnusmäßigen Fahrbahnsanierungen und/oder bei konkreten Hinweisen zu Problemen insbesondere durch die Polizei, einer hohen Beschwerdelage aus der Bürgerschaft sowie im Zuge von Projekten zu RSV in die unter Punkt 4.2. beschriebene Gestaltung zu überführen.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Baureferat mittels Postwurfsendungen Anwohnende im Umgriff einer neuen Fahrradstraße über die geltenden Regelungen zu informieren. Darüber hinaus wird das Mobilitätsreferat beauftragt, das unter Punkt 4.3 beschriebene Hinweisschild mit den Verhaltensregeln zeitbegrenzt an Fahrradstraßen anzubringen.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Baureferat und der MVG die Fahrradrouten vom Petuepark entlang der alten Trambahnstrecke durch Milbertshofen bis zur Rathenastraße als bevorrechtigte Fahrradrouten analog zu der Gestaltung der Pilotrouten 1 + 2 zu planen und im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten anzuordnen. Das Baureferat wird nach projektbezogener Beauftragung durch das Mobilitätsreferat gebeten, die Maßnahme umzusetzen.
6. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02786 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02788 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

8. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00786 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing West ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
9. Der BA-Antrag-Nr. 20-26 / B 04158 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05922 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00366 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 16.07.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel

Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. mit III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
z.K.

**V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 1 - 25
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Klima und Umweltschutz
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung-SG3
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
9. An das Mobilitätsreferat – GL1
10. An das Mobilitätsreferat – GL2  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
11. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB 1.13  
Zum Vollzug des Beschlusses.

**Am**

**Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen**