

Datum: 14.03.2012  
Telefon: 0 233-39978  
Telefax: 0 233-39977

**Kreisverwaltungsreferat**  
Hauptabteilung III  
Straßenverkehr  
Verkehrsmanagement  
Strategische Konzepte und  
Grundsatzangelegenheiten  
KVR-III/111

Radfahrkonzepte auf den Prüfstand  
Antrag Nr. 08-14 / A 02978 der FW vom 12.12.2011

AZ.: D-HA II/V1 6316-1-0008

**I. An Herrn Stadtrat Johann Altmann**

Sehr geehrter Herr Stadtrat Altmann,

nach § 60 Abs. 9 GeschO dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist.

Ihr Antrag auf Überprüfung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs hat die Evaluation, die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht zum Gegenstand.

Das Kreisverwaltungsreferat trifft verkehrsrechtliche Maßnahmen auf öffentlichem Verkehrsgrund nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung. Markierungen und Beschilderungen richten sich nach den §§ 39 ff. StVO. Der Vollzug der Straßenverkehrsordnung ist eine laufende Angelegenheit, deren Besorgung nach Art. 37 Abs. 1 GO und § 22 GeschO dem Oberbürgermeister obliegt.

Eine beschlussmäßige Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat ist daher nicht möglich.

Zu Ziffer 1 Ihres Antrags nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

- 1. Im Rahmen der Fördermaßnahmen für den Radverkehr in München werden alle geplanten Maßnahmen daraufhin überprüft und ggf. überarbeitet, dass bevor umfangreiche und teure Rückbaumaßnahmen an wichtigen Ein- und Ausfallstraßen vorgenommen werden, vordringlich Verlagerungen und entsprechend gekennzeichnete Radverkehrsführungen in anliegende, weniger frequentierte Straßenzüge vorzusehen sind.**

„Laut Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr vom 03.07.2002 ist es bereits Ziel der städtischen Radverkehrsplanung, den Radverkehr möglichst abseits der stark belasteten Hauptverkehrsstraßen z.B. durch Tempo-30-Zonen und Grünanlagen zu führen. Auf das entsprechend gestaltete Routennetz des Verkehrsentwicklungsplans Radverkehr werden die Radlerinnen und Radler u.a. auch über die wegweisende Beschilderung hingewiesen. Trotzdem findet ein großer Teil besonders des Alltagsradverkehrs auch auf den Hauptverkehrsstraßen statt, da diese häufig – mit dem Rad genauso wie mit dem Auto – die schnellste Verbindung zwischen alltäglichen Zielen (z.B. Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplätze...) darstellen. Ergän-

zend zu den Routen durch wenig belastete Straßen und Wege muss daher grundsätzlich auch an den Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsinfrastruktur vorgehalten werden.“

Ergänzend dürfen wir mitteilen, dass bei dem von Ihnen genannten Beispiel der Rosenheimer Straße die Fahrradhauptroute in Richtung Südosten gemäß o.a. Ausführungen bereits in die Balanstraße gelegt ist. Dem Radverkehr wird diese Alternative durch Beschilderung auch aufgezeigt. Weitergehende Lenkungsmaßnahmen sind nicht notwendig, da jede(r) Radfahrer(in) selbst entscheidet, ob die Rosenheimer Straße oder die Balanstraße für das jeweilige Ziel die bessere Route darstellt.

Zu den Ziffern 2 bis 5 nimmt das Kreisverwaltungsreferat wie folgt Stellung:

**2. Besondere Gefahrenbereiche - u.a. verschwenkte Radwege an Kreuzungen oder Radwegeinmündungen - werden durch Sichthilfen insbesondere für LKW entschärft und ggf. durch zusätzliche Hinweise besonders gekennzeichnet.**

Zur Prüfung der Wirksamkeit ortsfester Spiegel zur Reduzierung des Unfallgeschehens im Zusammenhang mit dem „Toten Winkel“ wurden in München der sog. „Trixi-Spiegel“ vom 20.05.1996 bis zum 09.01.1998 als Versuch eingesetzt.

In Zusammenarbeit mit dem Baureferat München, dem Polizeipräsidium München und dem Kreisverwaltungsreferat wurde an 14 Kreuzungen je 2-4 Spiegel angebracht.

Der Versuch wurde wegen unbefriedigender Ergebnisse abgebrochen mit der Maßgabe, das Projekt „Trixi-Spiegel“ als generelle Maßnahme nicht mehr weiter zu verfolgen:

- Die Spiegel waren häufig beschlagen, verschmutzt oder vereist, mehrfach verstellt und in Einzelfällen auch zerstört.
- Nicht möglich war es, konkrete Auswirkungen auf das Unfallgeschehen festzustellen, da es keine Unfallschwerpunkte nach den Richtlinien der StVO gab (und bis dato auch nicht gibt).
- Das Verkehrsgeschehen wird im Spiegel verkleinert dargestellt. Dies kann zu Fehleinschätzungen der abbiegenden Kfz-Führer führen.
- Bei einer Umfrage gaben bis zu 50 % der Befragten -insbesondere ortsfremde- LKW- und Busfahrer an, den Spiegel nicht wahrgenommen zu haben.

Ergänzend wurde noch eine Bewertung der Problematik durch das Institut für Fahrzeugsicherheit des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. und durch die Bundesanstalt für Straßenwesen eingeholt. Diese gelangten zu dem Ergebnis, dass ein genereller Einsatz des Spiegels nicht empfohlen werden kann.

Besonderen Gefahrenbereichen ist daher mit den Möglichkeiten der StVO, der technischen Regelwerke (Beschilderung und Markierung) sowie baulichen Maßnahmen zu begegnen.

**3. Bereits vorgenommene Verkehrsführungsmaßnahmen werden mindestens alle 2 Jahre auf ihre Tauglichkeit hin überprüft, insbesondere**

**a) hinsichtlich eines tatsächlichen Rückganges von Unfällen sowie**

**b) hinsichtlich sekundärer Auswirkungen wie etwa vermehrter Staus.**

**4. Die Erkenntnisse aus diesen Evaluierungen werden als Grundlage herangezogen, um die getroffenen Maßnahmen anzupassen oder ggf. sogar gänzlich zurückzunehmen.**

**a) Diese Evaluierungen sind dem Stadtrat inklusive insbesondere auch der Erkenntnisse aus der sog. „Bereisungskommission“ entsprechend ebenfalls min. alle 2 Jahre in einem Bericht mit Vorschlägen zu Maßnahmen vorzulegen.**

Entsprechend den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschriften zur StVO ist es eine ständige Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde, die im Rahmen der StVO getroffenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt auf ihre Notwendigkeit zu prüfen. Das Kreisverwaltungsreferat als Straßenverkehrsbehörde erledigt diese Aufgabe im Rahmen seiner personellen Möglichkeiten bei Ortsterminen. Wichtige Partner bei diesem Aufgabenbereich sind die Polizei, die örtlichen Bezirksausschüsse und die Hinweise auf konkrete Situationen durch die Münchner Bürger.

Eine weitergehende Überprüfung speziell von Radverkehrsmaßnahmen erfolgt durch die Evaluierung und den daraus resultierenden Bericht, den das Planungsreferat dem Stadtrat im Rahmen der Umsetzung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr im Dreijahresturnus vorlegt.

Die Unfallentwicklung kann dem jährlichen Verkehrssicherheitsbericht der Polizei entnommen werden.

**5. Von einer erweiterten oder gar generellen Befreiung von der Pflicht zur Benutzung von Radwegen wird abgesehen.**

Die Anlage von Radwegen kommt im Allgemeinen dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung und der Verkehrsablauf erfordern. Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht stellt allerdings ein Verbot der Fahrbahnbenutzung für den Radverkehr dar und erfordert daher eine Einzelfallprüfung.

Nach § 45 Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) können die Verkehrsbehörden

die Benutzung bestimmter Straßen verbieten.

§ 45 Absatz 9 Satz 1 StVO grenzt dies dahingehend ein, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen gemäß § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen dieser Vorschrift genannten Rechtsgüter übersteigt.

Zudem hat das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 18. November 2010 entschieden, dass die Straßenverkehrsbehörde eine Radwegbenutzungspflicht durch Aufstellen von Zeichen 237, 240 oder 241 nur dann anordnen darf, wenn die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO erfüllt sind. Erforderlich ist danach eine auf besondere örtliche Verhältnisse zurückgehende qualifizierte Gefahrenlage. Radfahrerinnen und Radfahrer sind folglich nicht bereits auf einen Radweg zu verweisen, nur weil er vorhanden ist oder den baulichen Anforderungen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 StVO entspricht. Auch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat mit Urteil vom 06. April 2011 bestätigt, dass die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht nur erfolgen darf, wenn neben anderen Kriterien eine auf den besonderen örtlichen Verhältnissen beruhende Gefahrenlage vorliegt.

Die Verkehrsbehörde hat in jedem Einzelfall eine Ermessensentscheidung zu treffen. Aufgrund des Erfordernisses der Einzelfallprüfung und des Rechtscharakters der Ermessensentscheidung kann daher zusammengefasst werden, dass weder eine generelle Aufhebung noch eine generelle Anordnung der Benutzungspflicht in Frage kommt.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Dr. Blume-Beyerle  
Berufsmäßiger Stadtrat