



Dr. Thomas Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

I. An
Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Heide
Rieke, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Gerhard
Mayer, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Hans
Dieter Kaplan, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Dr.
Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Klaus Peter
Rupp, Herrn StR Christian Vorländer
c/o SPD-Stadtratsfraktion
Rathaus - Marienplatz 8 -

03.02.2020

Getrennte Ampeln für Fußgänger- und Radverkehr

Antrag Nr. 14-20 / A 04859 von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Heide Rieke,
Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Haimo Liebich,
Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Jens Röver,
Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Christian
Vorländer
vom 16.01.2019, eingegangen am 16.01.2019

Az. D-HA II/V1 1405-1-0051

Sehr geehrte Frau Stadträtin Messinger,
sehr geehrte Frau Stadträtin Rieke,
sehr geehrte Frau Stadträtin Abele,
sehr geehrte Frau Stadträtin Dr. Söllner-Schaar,
sehr geehrter Herr Stadtrat Mayer,
sehr geehrter Herr Stadtrat Liebich,
sehr geehrter Herr Stadtrat Kaplan,
sehr geehrter Herr Stadtrat Röver,
sehr geehrter Herr Stadtrat Rupp,
sehr geehrter Herr Stadtrat Vorländer,

ich komme zurück auf Ihren o.g. Antrag. Für die gewährte Fristverlängerung bedanke ich mich
nochmals ausdrücklich.

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-45000
Telefax: 089 233-45003

Ihr Antrag zielt darauf ab, dass die Stadtverwaltung dem Stadtrat den Stand der Umrüstung zu getrennten Signalanlagen für den Fuß- und Radverkehr darstellen soll. Außerdem soll erläutert werden, wie die weitere Umsetzung des Stadtratsbeschlusses (Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München vom Februar 2018) zur Ziffer 12.2 erfolgen soll.

Sie zitieren Ziff 12.2 aus dem o.g. Beschluss: „Das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat werden beauftragt, Signalanlagen im Stadtgebiet so umzurüsten und Kreuzungen so umzubauen, dass eine vom Fußgänger getrennte Signalisierung für Radfahrende erfolgen kann. Dies kann Zug um Zug entstehen.“

Und Sie führen in der Begründung Ihres Antrages weiter aus:

„Nach einer Gesetzesänderung gelten ab 2017 Ampeln für den Fahrverkehr auch für Radfahrende – egal ob sie auf der Fahrbahn fahren oder auf einem Radweg. Nach Fußgängerampeln mit ihren kurzen Grünphasen müssen sie sich nicht mehr richten. Der Gesetzgeber erkannte damit an, dass RadfahrerInnen ein Fahrzeug lenken und keine FußgängerInnen sind. Radfahren könnte so schneller, komfortabler und sicherer werden. München hat häufig den einfachen und schnelleren Weg gewählt, aus Fußgängerampeln kombinierte Fußgänger- und Radfahrerampeln zu machen (mit gemeinsamer Streuscheibe). Dann gilt dieses Signal. Diese Regelung widerspricht dem Sinn der StVO-Änderung nach Ampelphasen, die dem jeweiligen Verkehrsmittel angemessen sind. Deshalb sollen die Signalanlagen Zug für Zug mit eigenen Ampelschaltungen umgerüstet werden, wie der Stadtrat bereits aufgrund eines Änderungsantrages der SPD beschlossen hat.“

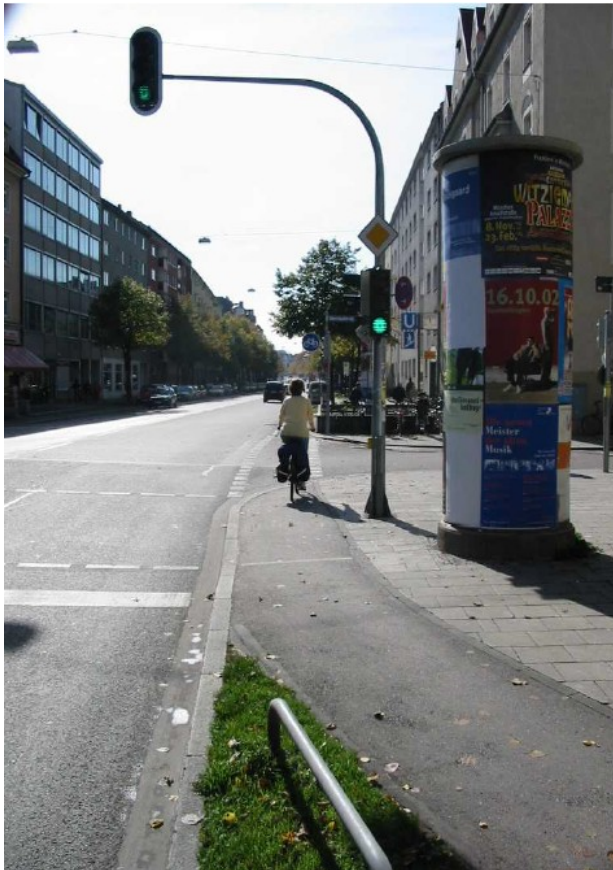
Wie Ihnen sicher bewusst ist, ist für die Anordnung von Lichtsignalanlagen (LSA/Ampeln) das Kreisverwaltungsreferat zuständig, die Ausführung erfolgt jedoch bei jeder Art baulicher Maßnahme über das Baureferat, das die entsprechenden Ausschreibungen macht, Verträge abschließt und Firmen beauftragt.

Das Baureferat hat mit seiner Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16059 bereits die umgesetzten (baulichen) Maßnahmen für den Radverkehr 2014-2019 vorgestellt und in der Anlage 1 zu diesem Beschluss im Detail aufgelistet.

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, teile ich Ihnen deshalb in Abstimmung mit dem Oberbürgermeister auf diesem Wege Folgendes ergänzend mit:

Zunächst gilt es, immer zu unterscheiden, ob die Führung der Radfahrenden im Kreuzungsbereich auf der Fahrbahn erfolgt, ob sie unmittelbar an den parallel fahrenden Kraftverkehr angrenzt und die Signalmasten Fahrbahn und Radweg einschließen – oder nicht.

1. Auf der Fahrbahn oder unmittelbar angrenzend geführter Radverkehr






In diesem Fall fahren Radler

- auf der Fahrbahn
- auf einem Radfahrstreifen oder Schutzstreifen
- auf einem unmittelbar an die Fahrbahn grenzenden, baulichen Radweg (siehe Bild)

und haben das Signal des Kraftverkehrs zu beachten.

Radler haben dadurch in der Regel länger „Grün“, als Fußgänger.

2. Von der Fahrbahn abgesetzte Radwegführung mit in der Regel 3 Konstellationen:

| a) Kombisignal für Fußgänger und Radler | b) Fußgängersignal mit besonderem Signal für Radler hinter der Konfliktfläche | c) Fußgängersignal mit besonderem Signal für Radler vor der Konfliktfläche |
|--|--|---|
|  |  |  |
| <p>Grünzeit für Radler entspricht automatisch der für Fußgänger.</p> | <p>Die Straßenverkehrsordnung bestimmt in diesem Fall, dass die Grünzeit der Radler jener der Fußgänger gleich sein muss.</p> <p>(Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO zu § 37 zu Nummer 6)</p> | <p>Das Kreisverwaltungsreferat schaltet in diesem Fall ebenfalls gleiche Grünzeiten für Radler und Fußgänger.</p> <p>So werden Radler vor Rechtsabiegern geschützt, die sich leider nur zu oft am „Rot“ des Fußgängersignals orientieren und nicht mehr mit einfahrenden Radlern rechnen.</p> |
| <p>Radler müssen ggf. auch auf der Mittelinsel halten.</p> | <p>Radler erreichen stets die gegenüberliegende Straßenseite und müssen nicht auf der Mittelinsel stehen bleiben.</p> | |
| | <p>Ermöglicht Radlern beim indirekten Linksabbiegen vom Fahrbahnrand aus die Sicht auf das Signal.</p> | |

In Beispiel c) wäre es theoretisch möglich, dem Radverkehr länger „Grün“ zu geben, als Fußgängern. Es hat sich jedoch gezeigt, dass viele Fahrzeuglenker sich beim Rechtsabbiegen am „Rot“ des Fußgängersignals orientieren und nicht auf Radler achten, die noch bei „Grün“ ihres Signals einfahren könnten.

Um in diesem Fall der Sicherheit Vorrang zu gewähren, schaltet das Kreisverwaltungsreferat die Grünzeiten für Radler und Fußgänger wie in den Beispielfällen a) und b) gleich lang. Vor dem Hintergrund der jüngsten Unfälle zwischen Rechtsabbiegenden LKW und Radlern wäre es unverantwortlich, von dieser Vorgehensweise abzusehen.

Fahrradfurten, die nicht - wie in den Beispielbildern - unmittelbar an eine Fußgängerfurt angrenzen, werden immer individuell signalisiert.

Ein erklärtes Ziel der Straßenverkehrsbehörde ist es, den Radverkehr möglichst komfortabel, flüssig und schnell zu gestalten. Bei der gebotenen Interessenabwägung im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben werden letztlich in jedem Einzelfall die örtlichen Verhältnisse berücksichtigt. Bei allen Entscheidungen hat die Verkehrssicherheit höchste Priorität.

Dem von Ihnen zitierten Beschluss des Stadtrates

„Das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat werden beauftragt, Signalanlagen im Stadtgebiet so umzurüsten und Kreuzungen so umzubauen, dass eine vom Fußgänger getrennte Signalisierung für Radfahrende erfolgen kann. Dies kann Zug um Zug entstehen.“

wird bereits Zug um Zug nachgekommen. Meist müssen die baulichen Gegebenheiten erst geschaffen werden, damit die Radwegführung unmittelbar auf oder neben der Fahrbahn erfolgen kann. Die im Vorfeld erforderlichen Abstimmungen finden in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Referaten und Bezirksausschüssen statt.

Die gesonderte Signalisierung für Radler wird gegenüber der gemeinsamen mit dem Kraftfahrzeug- oder dem Fußgängerverkehr nur dann eingesetzt, wenn die sich daraus ergebenden Vorteile für die Sicherheit, die Akzeptanz und die Verkehrsqualität einen zusätzlichen Aufwand rechtfertigen.

Aktuell hat der Stadtrat den Radentscheid übernommen. Damit muss für alle Radverkehrsanlagen geprüft werden, wie die darin formulierten Vorgaben und Ziele umgesetzt werden können. Dies gilt auch für die Signalisierung an Kreuzungen.

Ein erster Beschluss hierzu wurde vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung federführend vorbereitet und am 18.12.2019 in der Vollversammlung des Stadtrates beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 15585 - Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“ - Bürgerbegehren „Radentscheid“ - Umsetzung Teil I).

Eine quantitative Aussage, an wie vielen Lichtsignalanlagen die Radler mit eigenen Signalen bedient werden, ist mangels entsprechender Daten nicht möglich. Eine manuelle Erfassung kann aus Kapazitätsgründen leider nicht geleistet werden.

Hierfür bitte ich um Ihr Verständnis.

Ich bitte um Kenntnisnahme der Ausführungen und gehe davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen