



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat  
80313 München

---

An die Vorsitzende  
des Bezirksausschusses 04  
Schwabing West  
Frau Gesa Tiedemann  
Tal 13

80331 München

**MOR-GB1.12**

Strategie -  
Stadtweite Gesamtkonzeption

Öffentliche, geteilte und  
vernetzte Mobilität

Datum  
15.04.2021

**Unertlstraße teilweise für den gegenläufigen Radverkehr freigeben und Gleisübergang an der Belgradstraße sicherer und barrierefreier gestalten**

BA-Antrag-Nr. 20-26 / B 01593 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 04 vom  
20.01.2021

Sehr geehrte Frau Tiedemann,

der Bezirksausschuss beantragte am 20.01.2021, die Unertlstraße im Abschnitt zwischen Belgradstraße und Ansprengerstraße für den gegenläufigen Radverkehr freizugeben und die Umlaufsperrungen am Gleisübergang auf der Belgradstraße so umzugestalten, dass er auch mit Lastenrädern, Fahrradanhängern, Kinderwägen und Rollstühlen kein gefährliches Hindernis darstellt.

Es handelt sich um eine laufende Angelegenheit im Sinne des Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung. Zuständig ist daher der Oberbürgermeister, der das Mobilitätsreferat mit der Beantwortung beauftragt hat.

Wir haben die Stadtwerke München GmbH/ Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (SWM/MVG) um Stellungnahme gebeten, die Folgendes mitgeteilt hat:

Die genannte Umlaufsperrung entspricht mit einer lichten Weite von 1,80 m zwischen den Geländerholmen parallel zum Gleis den einschlägigen Richtlinien.

Aufgrund der Wechselwirkungen mit den gleisbegleitenden Fahrbahnen des Individualverkehrs ist es bei der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt für einen querenden Radfahrer geboten und zugleich Gestaltungsprinzip der Anlage mit Stützpunkten zwischen den Gleisen und den benachbarten Straßenfahrbahnen, die Aufmerksamkeit zunächst dem zu querenden MIV zu widmen. An dieser Stelle hat die Landeshauptstadt München, wie im

Antrag erwähnt, vor Kurzem die Verhältnisse durch die Anlage größerer Aufstellflächen am Fahrbahnrand verbessert.

Kann hier gequert werden, wird als nächstes der Stützpunkt am Gleis erreicht. Dort ist die Größe der fahrbahnseitigen Öffnung im Geländer so bemessen, dass ein Befahren mit Fahrradanhänger gerade noch möglich ist. Die Führung der Umlaufsperrn bewirkt anschließend eine Änderung der Fahrtrichtung mit Blick auf einen sich ggf. nähernden Zug auf dem anliegenden Gleis. Durch die lichte Weite zwischen den gleisparallelen Geländerholmen von 1,80 m mit Überlappung des fahrbahnseitigen und des gleisseitigen Geländers wird einerseits diese Richtungsänderung bewirkt, andererseits die Geschwindigkeit eines Radfahrers im Sinne der BOStrab soweit gedrosselt, dass auf dem zur Verfügung stehenden kurzen Weg erforderlichenfalls, also bei Annäherung eines Zuges, angehalten werden kann.

Gleichzeitig ist die lichte Weite ausreichend groß, um eine Benutzung durch Rollstuhlfahrer entsprechend der DIN 18040-3 zu ermöglichen. Anschließend wird die Blickrichtung durch Änderung der Fahrtrichtung so umgelenkt, dass Blickkontakt zu einem sich auf dem zweiten zu querenden Gleis nähernden Zug aufgenommen werden kann. Die Aufstellfläche hinter der Gleisquerung ist wiederum so groß bemessen, dass ein Radfahrer Gelegenheit hat, rechtzeitig anzuhalten, sofern eine unverzügliche Querung der anschließenden MIV-Fahrbahn nicht möglich ist.

Rechtsgrundlage ist § 20 (4) Ziff. 2 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung -BOStrab. Danach müssen Bahnübergänge von Fuß- und Radwegen durch die Übersicht auf die Strecke und Drehkreuze oder ähnlich wirkende Einrichtungen gesichert sein. Nach § 20 (6) BOStrab ist die Sicherung durch die Übersicht auf die Bahnstrecke vorhanden, wenn die Wegebenutzer die Bahnstrecke so weit und aus einem solchen Abstand übersehen können, dass sie bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang ungefährdet überqueren oder vor ihm anhalten können.

Die Bemessung der Anlage erfolgte nach dem Grundsatz „So großzügig wie möglich, dabei aber so eng wie nötig“. Die Maße wurden von dem für die Sicherheit des Straßenbahnbetriebes verantwortlichen Betriebsleiters BOStrab als optimaler Kompromiss aus Sicherheitsbelangen des Straßenbahnbetriebes und Befahrbarkeit für Radfahrer festgelegt, sind mit der Technischen Aufsichtsbehörde abgestimmt und entsprechen auch dem 2020 vom Länderfachausschuss für Stadtbahnen und andere spurgebundene Ortsverkehrssysteme (LSO) und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VdV) gemeinsam erarbeiteten Leitfaden für Bahnübergänge nach § 20 BOStrab und Empfehlungen für die bauliche Gestaltung von Querungsstellen nach § 16 Absatz 5 BOStrab.

Eine Änderung der Geländer in der Umlaufsperrre ist daher nicht veranlasst und wird abgelehnt.“

Des Weiteren hat unser Geschäftsbereich 2 (Verkehrs- und Bezirksmanagement, Verkehrsmanagement, Team Radverkehr nach Prüfung die folgende Stellungnahmen hierzu abgegeben:

„Nach der StVO können Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet werden, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt, eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist und die Verkehrsführung im Streckenverlauf übersichtlich ist. Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) eignen sich Fahrgassen ab 3,0 m Breite bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten, um eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr zu gewährleisten. Einbahnstraßen mit geringen Breiten können im Einzelfall geöffnet werden, sofern eine Begegnungswahrscheinlichkeit aufgrund der Länge der Einbahnstraße nur gering ist.

Die Unertlstraße befindet sich in einer Tempo-30-Zone und weist zwischen Belgradstraße und Ansprengerstraße eine Fahrbahnbreite von ca. 6,00 – 6,20 m und eine Gesamtlänge von ca. 200,00 m auf. Im Bereich der Degenfeldstraße und dem dazugehörigen Grünstreifen beträgt die Fahrbahnbreite ca. 8,50 m.

Im Abschnitt zwischen Belgradstraße und westlicher Degenfeldstraße (ca. 80,00 m lang) befinden sich auf beiden Seiten parkende Kfz, wobei die Fahrzeuge hälftig auf dem Gehweg stehen. Die lichte Fahrgassenbreite zwischen den parkenden Fahrzeugen beträgt ca. 3,80 m. Im Bereich der Degenfeldstraße und dem dazugehörigen Grünstreifen (ca. 30,00 m lang) beträgt die Restbreite ca. 5,60 m.

Im Abschnitt zwischen östlicher Degenfeldstraße und Ansprengerstraße (ca. 90,00 m lang) werden die Fahrzeuge auf der Nordseite am Fahrbahnrand und auf der Südseite hälftig auf dem Gehweg geparkt. Die Restbreite zwischen den parkenden Fahrzeugen beträgt dort ca. 3,00 m.

Die Unertlstraße kann in dem von Ihnen beantragten Abschnitt nicht für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet werden, da die Voraussetzungen der ausreichenden Begegnungsbreite und der Ausweichmöglichkeiten nicht erfüllt sind.

Die lichte Fahrgassenbreite von 3,80 m (Abschnitt Belgradstraße und westlicher Degenfeldstraße) und 3,00 m (Abschnitt östliche Degenfeldstraße und Ansprengerstraße) beruht auf dem regelwidrigen Parken hälftig auf dem Gehweg.

Bei ordnungsgemäßigem Parken des gesamten Kfz auf der Fahrbahn, würde sich die Fahrgassenbreite entsprechend reduzieren und die lichte Restfahrbahnbreite würde weniger als 3,00 m aufweisen.

Hinzu kommt, dass es sowohl im Abschnitt zwischen Belgradstraße und westlicher Degenfeldstraße als auch im Abschnitt zwischen östlicher Degenfeldstraße und Ansprengerstraße keine Ausweichmöglichkeiten gibt, da aufgrund des hohen Parkdrucks fast durchgängig auf beiden Seiten geparkt wird. Zudem sind die Straßenabschnitte zu lang, um die Einbahnstraße trotz geringer Breite öffnen zu können.“

Zusammenfassend sieht das Mobilitätsreferat nur die Möglichkeit, die Unertlstraße in dem betreffenden Abschnitt zu öffnen, wenn das Parken nur noch auf einer Straßenseite bzw. versetzt gestattet werden würde. Dann wäre eine ausreichende Fahrgassenbreite für den Begegnungsverkehr gewährleistet.

Wir bitten um Ihr Verständnis für die Darstellungen und Begründungen, weshalb Ihrem Antrag nur nach Maßgabe des vorstehenden Vortrags entsprochen werden und möchten uns hiermit für Ihr Engagement im Sinne der Bürgerinnen und Bürger bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
MOR-GB1.12