

## **Ausweisung von mehr Fahrradstraßen**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00103  
der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen  
am 08.07.2021

## **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04412 - Neufassung**

Anlage: 1. BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00103  
2. Abstimmungsergebnis des BA 05 vom 18.05.2022  
3. Auszug aus dem Sitzungsprotokoll des BA 05 vom 18.10.2023

**Beschluss des Bezirksausschusses des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen  
vom 19.02.2025**  
Öffentliche Sitzung

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

Die Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen hat am 08.07.2021 anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 00103 beschlossen. Darin wird gefordert, mehr „normale Straßen“ in Fahrradstraßen umzuwandeln (insbesondere die Balanstraße, die Oberföhringer Straße, die Scheinerstraße, die Possartstraße und die Grillparzerstraße).

Die Beschlussvorlage wurde dem BA 05 erstmals für seine Sitzung am 18.05.2022 zugeleitet. Nach Ablehnung dieser sowie des Schreibens des Mobilitätsreferates vom 13.09.2023 wurde auf den Rückmeldungen des BA 05 basierend die vorliegende Neufassung erstellt (Anlage 2 und 3).

Die Empfehlung betrifft einen Vorgang der nach Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Gemeindeordnung (GO) in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 23 der Geschäftsordnung des Stadtrates zu den laufenden Angelegenheiten zu zählen ist. Da es sich um eine Empfehlung einer Bürgerversammlung handelt, die in ihrer Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt ist, muss diese nach Art. 18 Abs. 5 Satz 1 GO i.V.m. § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung vom Stadtrat bzw. Bezirksausschuss und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschuss-Satzung (BA-Satzung) vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Die Einrichtung und Gestaltung von Fahrradstraße richtet sich grundsätzlich neben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und speziell bei Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten nach den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV).

Die Ausweisung einer Straße bzw. von Straßenzügen zur Fahrradstraße erfolgt zunächst nach dem sogenannten Netzgedanken. Das heißt, wesentliches Entscheidungskriterium für die Ausweisung einer Straße bzw. eines Straßenzuges als Fahrradstraße ist die Bündelung des Radverkehrs, z.B. durch bereits bestehende Beschilderung als Radverkehrsrouten oder als wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr. Kleinteilige Maßnahmen, ohne Integration in den Netzgedanken, kommen hingegen nicht in Betracht.

Fahrradstraßen bündeln den Radverkehr abseits von Hauptverkehrsstraßen im Nebenstraßennetz. Auf Grund der rechtlichen und planerischen Vorgaben ist es nicht möglich, „normale Straßen“ als Fahrradstraßen auszuweisen, in denen bauliche Radwege vorhanden sind. Die parallele Vorhaltung von Radwegen im Bereich von Fahrradstraßen würde dem Grundsatz der Bündelung des Radverkehrs auf der Fahrbahn widersprechen.

Beim Radwegerückbau (Sitzungsvorlage 20-26 / V 03312 vom 20.10.2021) verfolgt die Landeshauptstadt München die Zielsetzung verantwortungsvoll mit den finanziellen und personellen Ressourcen umzugehen. Der Rückbau der Radwege soll dabei nicht proaktiv, sondern durch Nutzung von Synergien im Rahmen des ohnehin erforderlichen turnusmäßigen Sanierungsprogramms des Straßenunterhalts erfolgen.

Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen werden, sobald dort vom Baureferat im Rahmen des turnusmäßigen Straßenunterhalts Sanierungsbedarf festgestellt wird, grundsätzlich zu Gunsten von mehr Platz für den Fußverkehr zurückgebaut und die gewonnene Fläche baulich zu einem Gehweg umgestaltet. Fahrbahnseitig werden neben Baumgräben vorhandene Radwege entsiegelt und dem angrenzenden Baumgraben zugeschlagen. Die Prüfung erfolgt sukzessiv und orientiert sich am Sanierungsplan des Straßenunterhalts. Die Gestaltung nach dem Rückbau berücksichtigt hierbei die Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero.

Ein weiteres, wesentliches Kriterium, ob eine Straße als Fahrradstraße ausgewiesen werden kann, ist eine Kfz-Belastung von maximal 400 Fahrzeugen in der Spitzenstunde (RASt 06) bzw. im Zuge von Radschnellverbindungen bzw. Radvorrangrouten innerorts von etwa 2.500 Kfz/Tag (HRSV 2021).

Zu den in der Empfehlung erwähnten Straßen (Balanstraße, Oberföhringer Straße, Scheinerstraße, Possartstraße und Grillparzerstraße) im Einzelnen:

Bei der **Balanstraße** handelt es sich um eine Straße, welche nach dem Verkehrsentwicklungsplan-Rad Teil einer Hauptroute und Bestandteil des ausgeschilderten Radnetzes ist. In der Balanstraße sind bauliche Radwege vorhanden, auf Grund derer die Einrichtung einer Fahrradstraße ausgeschlossen ist (wegen des Bündelungsgedankens auf der Fahrbahn; s.o.). Die Balanstraße ist eine Hauptverkehrsstraße und zwischen Orleansstraße und Ständlerstraße gilt die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Im Abschnitt zwischen Rosenheimer Straße und Orleansstraße ist die Balanstraße Bestandteil einer Tempo-30-Zone, womit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden einher geht. In Tempo-30-Zonen wird der Radverkehr im Allgemeinen im Mischverkehr geführt. In der Balanstraße zwischen Rosenheimer Straße und Orleansstraße sind nicht benutzungspflichtige, bauliche Radwege vorhanden. Radfahrende haben hier die Wahlmöglichkeit, ob sie die Balanstraße im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder auf den baulichen Radwegen befahren.

Im Rahmen der Prüfung wurden auch Überlegungen zu einem Teilrückbau der baulichen Radwege angestellt. Aufgrund der Vielzahl an Einmündungen und weiteren in Fahrradstraßen nicht vorgesehenen Gegebenheiten wie Senkrechtparkplätzen würde die Planung und Umsetzung jedoch einen sehr großen und im Hinblick auf die ohnehin beauftragten Planungen

zur Radschnellverbindung unverhältnismäßigen Aufwand darstellen.

Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sollte in Fahrradstraßen auf Schräg- und Senkrechtparkstände grundsätzlich verzichtet werden. Aufgrund der eingeschränkten Sichtbeziehungen besteht ein größeres Konfliktpotenzial. Das Mobilitätsreferat ist bestrebt die Qualitätsstandards in Fahrradstraßen zu erhöhen. Daher sollten Schräg- und Senkrechtparker in Fahrradstraßen bei Neuplanungen vermieden bzw. im Bestand nach Möglichkeit in Längsaufstellungen umgewandelt werden.

Demzufolge würden im Parklizenzgebiet Franziskanerstraße ca. 50 Stellplätze entfallen. Als Kompensation für den Entfall von Parkplätzen im Lizenzgebiet kann ggf. der Anteil an privilegierten Bewohnerparkplätzen im öffentlichen Straßenraum erhöht werden. Diese Möglichkeit ist zum Zeitpunkt der Umsetzung der Projekte (Radwegerückbau, rechtskonforme Einrichtung einer Fahrradstraße, Platzgestaltung St.-Wolfgangs-Platz, Umsetzung der Radschnellverbindung) aktuell zu prüfen.

Die RSV München - Oberhaching wurde in ihrer Streckenführung durch den Stadtrat beschlossen (Sitzungsvorlage 20-26 / V 04418 vom 27.04.2022, „Radschnellverbindungen in München und Umland“) ohne die unmittelbare Streckenplanung bereits zu beauftragen. Zum Zeitpunkt der Aufnahme der Planungen für die RSV München - Oberhaching kann daher aufgrund der Beschlusslage keine konkrete Angabe getätigt werden.

Es ist jedoch grundsätzlich die Beschlussziffer 7 zu beachten: „Die Dienststellen der Landeshauptstadt München sowie die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, die Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen bei Neu- und Umplanungen, die auf den Strecken der fünf radialen Bestvarianten liegen, soweit möglich zu berücksichtigen“.

Die beantragten planerischen Ziele entsprechen der Mobilitätsstrategie 2035 des Mobilitätsreferates sowie dem Stadtratsbeschluss Radwegerückbau in Tempo-30-Zonen (Sitzungsvorlage 20-26 / V 03312 vom 20.10.2021). Bei der Überprüfung der Rahmenbedingungen in diesem Umgriff wurde festgestellt, dass ein Radwegerückbau voraussichtlich durch bauliche Anpassungen des Straßenprofils begleitet werden muss, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind uns wichtige Anliegen.

Das Mobilitätsreferat wird daher die Anpassung dieses Abschnitts der Balanstraße entweder im Rahmen des Radwegerückbaus in Tempo-30-Zonen aufgreifen bzw. im Rahmen der Konkretisierung der Radschnellverbindung von der Münchner Innenstadt Richtung Oberhaching berücksichtigen. Derzeit gehen wir davon aus, dass eine Konkretisierung der Planungen in der Balanstraße zwischen Rosenheimer Straße und Orleansstraße in den kommenden fünf Jahren erfolgen wird.

Wir können nachvollziehen, dass das nicht der gewünschte zeitliche Rahmen ist. Wir bitten jedoch um Verständnis, dass die Überplanung eines ganzen Straßenzuges mit einem entsprechenden Zeitaufwand und Vorlauf verbunden ist und auch übergeordnete Rahmenbedingungen wie etwa die Haushaltslage zu berücksichtigen sind.

Die **Oberföhringer Straße** ist Teil einer Radnebenroute. Jedoch ist sie kein Bestandteil des ausgeschilderten Radnetzes. In der Oberföhringer Straße sind teilweise bauliche Radwege vorhanden. Zudem gilt die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und es ist nur teilweise, zeitlich begrenzt Tempo 30 angeordnet. Die Kfz-Verkehrsbelastung übersteigt den für eine Fahrradstraße verträglichen Rahmen erheblich. Die Oberföhringer Straße liegt nicht im 5. Stadtbezirk.

Bei der **Scheinerstraße** und der **Possartstraße** handelt es sich um Straßen, welche nach dem Verkehrsentwicklungsplan-Rad weder Teil einer Haupt- noch einer Nebenroute sind. Zudem sind die genannten Straßen kein Bestandteil des ausgeschilderten Radlernetzes. In beiden Straßen gilt gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Beide Straßen liegen nicht im 5. Stadtbezirk.

Bei der **Grillparzerstraße** handelt es sich um eine Straße, welche nach dem Verkehrsentwicklungsplan-Rad weder Teil einer Haupt- noch einer Nebenroute ist. Zudem ist die Grillparzerstraße kein Bestandteil des ausgeschilderten Radlernetzes. Die Grillparzerstraße ist eine Hauptverkehrsstraße mit baulichen Radwegen und entspricht nicht dem Gestaltungscharakter einer Fahrradstraße. Die Verkehrsbelastung liegt erheblich über dem für eine Fahrradstraße verträglichen Rahmen. Seit Juli 2023 gilt in der Grillparzerstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen.

Mit dem Beschluss Fahrradstraßen – Pilotrouten (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10735) wurden neben speziellen Verbesserungsmaßnahmen für die Pilotrouten auch ein Rahmenkonzept zur zukünftigen Gestaltung von Fahrradstraßen inklusiv eines Kommunikationskonzeptes auf den Weg gebracht.

Das Mobilitätsreferat wird bestehende 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 in der Beschlussvorlage dargestellten Maßnahmen und mögliche Verbesserungen, wie beispielsweise Sicherheitstrennstreifen, 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.

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass sich die überprüften Straßen (Balanstraße, Oberförhringer Straße, Scheinerstraße, Possartstraße und Grillparzerstraße) allesamt leider nicht für die Umwandlung in Fahrradstraßen eignen, da die rechtlichen und planerischen Voraussetzungen nicht erfüllt sind.

Das Mobilitätsreferat geht jedoch der Forderung aus der Bürgerversammlung nach, im Stadtbezirk Au-Haidhausen mehr „normale Straßen“ in Fahrradstraßen umzuwandeln. Dies erfolgt sukzessive von Amts wegen oder – dazwischengeschoben – im Rahmen der Überprüfung von Anliegen und Anträgen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00103 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 08.07.2021 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

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

## II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von der Sachbehandlung als einem Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) wird mit folgendem Ergebnis Kenntnis genommen:
  - a. Die Ausweisung der Balanstraße und Grillparzerstraße jeweils zur Fahrradstraße ist nicht möglich, da die rechtlichen und planerischen Voraussetzungen nicht vorliegen.
  - b. Die Oberföhringer Straße, Scheinerstraße und Possartstraße liegen nicht im 5. Stadtbezirk.
  - c. Dem Tenor der Bürgerversammlung folgend ist das Mobilitätsreferat von Amts wegen aber sowieso bestrebt, mehr Fahrradstraßen im Stadtbezirk Au-Haidhausen auszuweisen. Dabei ist der Gedanke eines Fahrradnetzes zu berücksichtigen.
  - d. Das Mobilitätsreferat wird die Anpassung des westlichen Teils der Balanstraße entweder im Rahmen des Radwegrückbaus in Tempo-30-Zonen aufgreifen bzw. im Rahmen der Konkretisierung der Planungen der Radschnellverbindung von der Münchner Innenstadt Richtung Oberhaching (20-26 / V 04418) berücksichtigen.
  
2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00103 der Bürgerversammlung des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen am 08.07.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

## III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 05. Stadtbezirkes Au-Haidhausen der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Herr Jörg Spengler

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. WV Mobilitätsreferat – GL5**

zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle Ost  
An D-II-V / Stadtratsprotokolle

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. An das Direktorium – HA II/BA**

- Der Beschluss des BA 05 - kann vollzogen werden.
- Der Beschluss des BA 05 - kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).
- Der Beschluss des BA 05 - ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

**VI. Über MOR-GL5**

zurück zum MOR-GB2.24  
zur weiteren Veranlassung

**Am**  
**Mobilitätsreferat, Beschlusswesen**