Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement
MOR-GB2

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle West
bag-west.dir@muenchen.de
An den BA 25 - Laim
Herr Mögele

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Datum
			12.05.2025

Die Laimer Röhre endlich verkehrssicher für Fußgänger
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06923 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 - Laim

Sehr geehrter Herr Mögele,

zu Ihrem Antrag vom 25.07.2024 teilen wir Ihnen Folgendes mit:

Bestehende Verkehrsregelung in der Laimer Unterführung

Derzeit ist die Laimer Unterführung jeweils an den Stirnseiten mit dem amtlichen Verkehrszeichen 239 („Gehweg“) nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) und dem Zusatz 1022-10 („Radverkehr frei“) nach der Straßenverkehrsordnung beschildert.

In der Erläuterung zu Zeichen 239 StVO führt diese unter anderem Folgendes aus:

„*1. Anderer als Fußgängerverkehr darf den Gehweg nicht benutzen.*
2. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Gehwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“

Die bestehende Beschilderung beschreibt und regelt folglich, dass auf dem Gehweg in der Laimer Unterführung das Radfahren lediglich mit Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist.

Entwicklungen und Maßnahmen des Mobilitätsreferats der letzten Jahre

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit in der bestehenden westlichen Laimer Unterführung hat das Mobilitätsreferat in der Vergangenheit eine Vielzahl verschiedener Maßnahmen getroffen.

So wurden beispielsweise im Jahr 2022 zusätzliche Gefahrzeichen „Fußgänger“ in Form von Piktogrammen sowohl an den Eingängen der Röhre als auch beidseitig des Zuganges zur S-Bahn angebracht. Diese Maßnahme dient zur Klarstellung, dass es sich bei den von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen benutzten Flächen um einen Gehweg handelt.

Außerdem wurden im Rahmen von Baumaßnahmen im Jahre 2022 als temporäre Maßnahme mobile Beschilderungen mit der Aufschrift „Radfahrer Schrittgeschwindigkeit“ an mehreren Stellen angebracht, um auf die vorgegebene Geschwindigkeit hinzuweisen.

Problematik

Die Platzverhältnisse sind für das sehr hohe Fuß- und Radverkehrsaufkommen und das Abstellen von Fahrrädern zu gering. Durch diese Tatsache steht den jeweiligen Verkehrsträgern nur eine begrenzte Fläche an nutzbarem Seitenraum zur Verfügung. Nichtsdestotrotz ist das Mobilitätsreferat bemüht die Interessen aller Verkehrsteilnehmer*innen auszugleichen, ohne ein Verkehrsmittel zu benachteiligen oder die Durchfahrt zu sperren.

Auswirkungen eines Durchgangs der Laimer Röhre ausschließlich für Fußgänger*innen

Ein Durchgang der Laimer Röhre ausschließlich für Fußgänger*innen wäre bis zur Fertigstellung der Umweltverbundröhre grundsätzlich nur dann möglich, wenn der Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr in der Kfz-Unterführung geführt werden würde, da keine nahräumlich zumutbaren Alternativen zur Querung der Bahngleise und Gewährleistung der Erreichbarkeit der S-Bahnhaltestelle für den Radverkehr vorliegen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit lehnt das Mobilitätsreferat eine Führung des Radverkehrs in der vorhandenen Kfz-Unterführung ab. Diese Gründe setzen sich unter anderem aus einer hohen Kfz-Belastung, hoher Belastung durch Schwerverkehr, mangelnden Ausweichstellen zum potenziellen Überholen und einer hohen Unfallgefahr zusammen.
Potenzielle Unfälle zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Individualverkehr würde darüber hinaus zu einer Blockade einer bedeutenden Verkehrsachse in München führen.
Neben Aspekten der Verkehrssicherheit besteht auch begründeter Zweifel, dass die Führung des Radverkehrs durch die Kfz-Röhre in Hinsicht auf abgestoßene Emissionen in dieser Röhre auf Akzeptanz stoßen würde. Es darf für wahrscheinlich gehalten werden, dass Radfahrende in diesem Szenario auch dann weiterhin durch die westliche Laimer Unterführung verkehren würden; nicht allein aufgrund des subjektiven Sicherheitsempfinden der Radelnden.

Unter anderem mit Blick auf diese Sachlage besteht Einigkeit im Mobilitätsreferat, dass eine Führung des Radverkehrs in der westlichen Unterführung weiter zugelassen werden muss.

Potenzielle Trennung des Fuß- und Radverkehrs in der Laimer Unterführung

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt befindet sich eine städtebaulich-verkehrliche Machbarkeitsstudie zur Bedarfs- und Konzeptplanung im Umfeld des Laimer S-Bahnhofs in Bearbeitung. Diese Ausschreibung wurde durch das Mobilitätsreferat vorbereitet und durchgeführt. Ziel der Studie ist es Standorte zu definieren und zu untersuchen, welche sich für Bike and Ride Anlagen im Umfeld des Laimer S-Bahnhof eignen. Diese Machbarkeitsstudie resultiert aus dem unbefriedigenden Status Quo, bei dem das Angebot an

Fahrradabstellanlagen weder aktuell noch perspektivisch der Nachfrage an einer zentralen Verkehrsdrehscheibe Münchens gerecht wird.

Einer von mehreren in der Studie thematisierten Standorten ist dabei die Laimer Unterführung, welche bereits heute Fahrradabstellanlagen beherbergt. Im Zuge der Studie wird eine alternative Anordnung von Fahrradabstellanlagen bzw. eine Neugestaltung der Fahrradabstellanlagen untersucht. Dabei wird nachrangig auch geprüft, ob mit der genannten Anordnung mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr in der Röhre geschaffen werden könnte. Die Ergebnisse der Studie werden den Bezirksausschüssen zugeleitet; dem Stadtrat wird ein Umsetzungsvorschlag vorgelegt.

Ein Gesichtspunkt, welcher darüber hinaus beachtet werden muss, ist, dass bei einer getrennten Führung der Radverkehr nicht wie aktuell auf Schrittgeschwindigkeit begrenzt werden kann, was wiederum hinsichtlich einer gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsarten in dieser räumlich sehr eingeschränkten städtebaulichen Lage gegen eine getrennte Führung spricht.
Die Studie hat zudem ergeben, dass das Angebot von Fahrradabstellanlagen in der Laimer Unterführung allein aufgrund der Nähe zum S-Bahn-Aufgang essenziell ist. Selbst bei Entfernung der Abstellanlagen ist mit wild geparkten Rädern zu rechnen, die die Breite der Unterführung gegebenenfalls noch weiter einschränken würden als geordnet abgestellte Räder.

Ein Rückbau der bestehenden Pflasterrinne inklusive Entwässerungseinrichtungen stellt sich als baulich sowie finanziell sehr aufwendig dar. Zudem kann sie nur unter Vollsperrung des Fußverkehrstunnels erfolgen, da die Rinne in der Mitte des Tunnels liegt und auch Arbeits- und Sicherheitsabstände während der Bauarbeiten eingehalten werden müssten.

Die Situation in der Laimer Unterführung ist nicht optimal und wir können Ihren Wunsch nach Verbesserungen nachvollziehen. Leider sind die Möglichkeiten in der flächenmäßig sehr engen Unterführung sehr beschränkt. Die perspektivische Eröffnung der Umweltverbundröhre wird zu einer Entschärfung der Situation beitragen.
Um die Konfliktstelle dennoch etwas zu entschärfen, beabsichtigt das Mobilitätsreferat das nichtamtliche Schild "Miteinander mit Rücksicht", das einen Hinweis auf das allgemeine Rücksichtnahmegebot darstellt, an den beiden Eingängen zur Laimer Unterführung aufzustellen

Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06923 ist damit satzungsgemäß erledigt.

Zur Informationsweitergabe wird dem Bezirksausschuss 09 ein Abdruck dieses Antwortschreiben übersandt.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]