



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat  
Postfach, 80313 München

**Betrieb**  
**MOR-GB2.412**

80313 München

Bezirksausschuss des 7. Stadtbezirkes  
Sendling-Westpark  
Herrn Günter Keller  
BA-Geschäftsstelle Süd  
Meindlstr. 14  
81373 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

17.06.2025

### **Antrag zur Ampelschaltung Am Westpark / Hansa- / Fuggerstraße**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 07617 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 –  
Sendling-Westpark vom 25.03.2025

Sehr geehrter Herr Keller,

zu Ihrem Antrag vom 25.03.2025 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Die Lichtsignalanlage (LSA) Am Westpark / Fugger-/ Hansastrasse weist eine - signaltechnisch betrachtet - recht anspruchsvolle Kreuzungsgeometrie auf. Während die Hauptfahrbeziehung „Am Westpark – südliche Hansastrasse“ als abknickende Vorfahrtsstrasse geführt wird, münden noch zwei untergeordnete Verkehrsbeziehungen nördlich (nördl. Hansastrasse) und östlich (Fuggerstrasse) in den Kreuzungsbereich ein. Signalgesicherte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger\*innen und Radfahrende gibt es im westlichen, nördlichen und östlichen Kreuzungsbereich. Im Zuge Am Westpark und der Hansastrasse gibt es jeweils baulich angelegte Radwege. Der umseitig abgebildete Lageplan stellt den Kreuzungsbereich dar.

Im Weiteren möchten wir auf die von Ihnen genannten Fallszenarien näher eingehen.

U-Bahn: Linien U3,U6  
Haltestelle Poccistraße

[muenchenunterwegs.de](http://muenchenunterwegs.de)

Bus: Linie 62  
Haltestelle Poccistraße

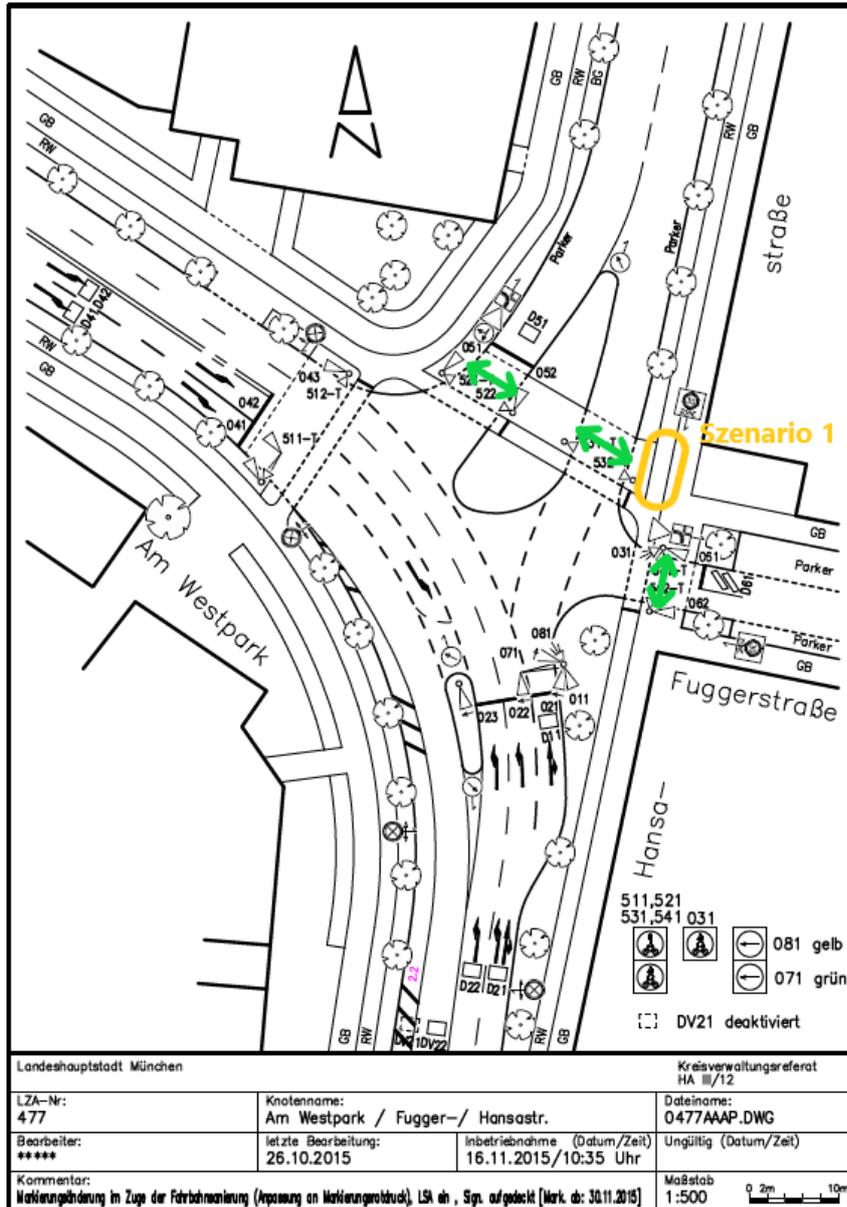
[muenchen.de/mor](http://muenchen.de/mor)

Bus: Linie 132  
Haltestelle Senserstraße



**MÜNCHEN  
UNTERWEGS**

1.) Szenario 1 (auf der Kreuzungsnordseite querende Fußgänger\*innen vs. Radfahrende in Fahrtrichtung Norden)



(Signallageplan, Quelle: MOR)

Die Thematik der Signalisierung des Radverkehrs ist leider recht komplex. Der Verordnungsgeber hatte bei der Novellierung der StVO zum 01.01.2017 sicherlich die gute Absicht, den Radverkehr mit dem Fahrverkehr möglichst gleichzustellen, aber dies führt in der Praxis leider auch zu gewissen einschränkenden Fallkonstellationen. Die konkrete bauliche Gestaltung eines Radweges kann hierbei schon zu unterschiedlichen Betrachtungsweisen führen.

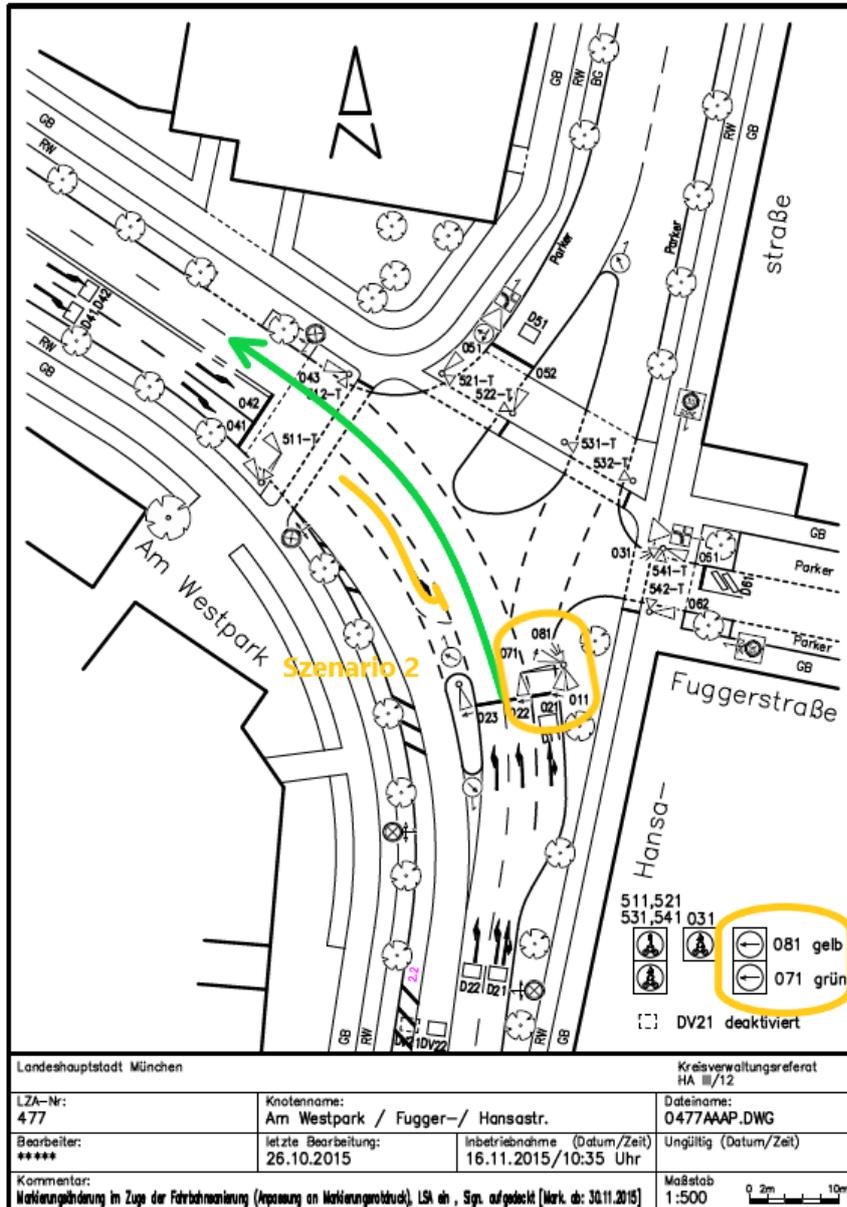
So wird in den Erläuterungen zu § 2 StVO ausgeführt, dass die Fahrbahn "derjenige Teil der Straße <ist>, der nach seiner bautechn. Gestaltung nach vernünftiger Auffassung für den FzgVerkehr bestimmt ist. Auch Radwege sind Teil der Fahrbahn."

Somit sind fahrbahngleich oder fahrbahnnah geführte Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, fahrbahnahe Radwege) auch Teil der Fahrbahn. Dort verkehrende Radfahrende haben somit auch i.d.R. das Signal des Fahrverkehrs zu beachten. Die Wirkung des Signals für querende Fußgänger\*innen/Radfahrende erstreckt sich somit in diesen Fällen auch bis über die fahrbahnnah verlaufende Radverkehrsanlagen hinweg.

Fahrbahnfern geführte Radverkehrsanlagen wiederum, wie die gegenständlichen Radwege längs Am Westpark und HansasträÙe, sind in der Regel durch eine Aufstellfläche für Fußgänger\*innen, einen Haltestellenbereich, einen Baumgraben, einen Parkstreifen, oder einer Kombination hieraus von der Fahrbahn abgesetzt. Dortige Radfahrende müssen somit auch gemäß § 37 Abs. 2 Nr. 6 StVO das "*besondere Lichtzeichen für den Radverkehr*" beachten. Als besonderes Lichtzeichen für den Radverkehr gelten spezielle Kleinsignalgeber, Kombisignale (Sinnbild: Fußgänger/Radverkehr) oder auch zweibegriffige Signalgeber mit dem Sinnbild "Rad", welches ggf. auch hinter der Konfliktfläche angebracht wird. Die Auswahl des Signalgebers erfolgt aufgrund der konkreten baulichen und situativen Eigenheiten des Knotens. Der Wirkungsbereich des Signals für querende Fußgänger\*innen/Radfahrende erstreckt sich an solchen Stellen nur bis zur "Bordsteinkante". Die Querung des "dahinter befindlichen" fahrbahnfernen Radweges erfolgt somit eigenverantwortlich nach den allgemeinen Regelungen der StVO. Fußgänger\*innen haben - ähnlich wie bei der Querung einer Fahrbahn – dabei den Vorrang der dortigen Radfahrenden zu beachten.

Wie wir vor Ort feststellen konnten, ist im gegenständlichen Bereich die bauliche Einfassung der Fußgängeraufstellfläche unvollständig. Wir haben deshalb eine Anordnung erteilt, die Einfassung mittels einer Grenzmarkierung zu ergänzen. Eine entsprechende Anordnung wurde bereits erteilt. Bis zur Umsetzung bitten wir Sie um Geduld.

2.) Szenario 2 (Fahrverkehr aus der südl. Hansastraße kommend vs. linksabbiegender Fahrverkehr aus Richtung Am Westpark)



(Signallageplan, Quelle: MOR)

Fahrzeugführer\*innen, welche aus Richtung Am Westpark kommend nach links in die Fuggerstraße oder die nördliche Hansastrasse abbiegen wollen, haben gemäß § 9 Abs. 3 StVO den Vorrang des Gegenverkehrs, sowie der „parallel geführten“ Fuß- und Radverkehrsströme zu beachten. Entsprechende Gelblinker weisen linksabbiegender Fahrzeugführer\*innen hierauf explizit hin. Erst nach Ablauf entsprechender Schutzzeiten, bzw. hieraus folgend erst mit dem Aufleuchten des für diese linksabbiegender Fahrzeugführer\*innen geltenden Diagonalgrünpfeils, erlischt auch der letzte Gelblinker.

Die "Zuschaltung" des Geradeaus-Rechts-Verkehrs erfolgt während der noch laufenden Freigabe der eigenen signalisierten Linksabbieger aus der südl. Hansastrasse (da hier zweispurig abgebogen werden kann, muss diese Fahrbeziehung auch eigen signalisiert werden). Die

Schutzblinker werden hierbei zu keinem Zeitpunkt unterbrochen, sondern blinken fortlaufend durch. Wartepflichtige Linksabbieger aus „Am Westpark“ werden somit auch fortlaufend auf den Vorrang des Gegenverkehrs hingewiesen. Die Sichtbeziehungen sind als gut zu bewerten. Das spezifische Unfallgeschehen ist unauffällig.

Wir bitten um Verständnis, dass wir derzeit keine Notwendigkeit für Änderungen an der Signalschaltung erkennen können.

Die BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 07617 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 - Sendling-Westpark vom 25.03.2025 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

GB2.41