

München, den 29.09.2025

VERKEHRSSICHERHEIT DONNERSBERGERBRÜCKE VERBESSERN

Der BA9 möge beschließen

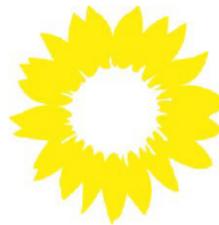
Leider sind bisher keine erkennbaren Maßnahmen an der Tramhaltestelle Donnersbergerbrücke (Arnulfstraße, v.a. Fahrtrichtung Osten / Innenstadt) erfolgt, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Daher bitten wir das MOR die unten dargestellten Überlegungen zu bewerten und aufzuzeigen, wie eine Realisierung aussehen kann. Im Falle einer Ablehnung der dargestellten Maßnahmen bitten wir um Hinweise, wie die Verkehrssicherheit von vulnerablen Verkehrsteilnehmenden in diesem Bereich anderweitig und in welchem Zeitrahmen verbessert werden kann.

Begründung / Hintergründe / Konzept

Der schlimme Unfall an der Tramhaltestelle Donnersbergerbrücke am 07.05.2025 mit zwei Todesopfern hat bisher keine Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nach sich gezogen.

Da wir keinen detaillierten Polizeibericht zum Unfallhergang kennen, gehen wir davon aus, dass, wie in den Medien dargelegt, die Verschwenkung in Fahrtrichtung Innenstadt mit dazu führte, dass die Tragödie eingeleitet wurde (1). Um diese Situation zu entschärfen schlagen wir vor, Maßnahmen zu ergreifen, die den Verkehrsfluss für den (nicht geringen) Radverkehr im Kreuzungsbereich verbessern, die Verschwenkung durch KfZ nicht mehr befahren zu lassen (südliche Spur) und sowohl dem Fuß- wie auch dem Radverkehr an verschiedenen Stellen mehr Raum zu gewähren. Am Ende entsteht durch relativ wenige Maßnahmen, die v.a. durch kostengünstige verkehrsrechtliche Anordnungen umgesetzt werden können, eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten. Daneben fordern, wie auch bereits auf der, in Nord-Süd-Richtung kreuzenden Landshuter Allee, Tempo 30 in einem anordnungsrechtlich zulässigen Bereich auf der Arnulfstraße in beiden Richtungen, mindestens jedoch in Fahrtrichtung Innenstadt.

Die Maßnahme kann als Verkehrsversuch gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO durchgeführt werden.



Die Maßnahmen sind in Anlage dargestellt und unterscheiden sich hinsichtlich der Ausprägung der Sonderspur für den Radverkehr ab der Safferlingstraße.

Option 1: Hier findet eine Führung des Radverkehr ab der Safferlingstraße auf der aktuell südlichen KfZ-Spur statt. Diese wird zur Sonderspur Fahrrad und ist für rechtabbiegende KfZ frei. Im weiteren Verlauf wird die Freigabe für den KfZ-Verkehr ab dem Rechtabbieger zum Mittleren Ring aufgehoben. Inwieweit hier ein robuster, gut sichtbarer modaler Filter eingesetzt wird, wäre zu prüfen. Ein Einfärbung der Fahrbahn kann erfolgen, ist aber kein Muss. Die Sonderspur für den Radverkehr wird idealerweise ab diesem Punkt geschützt ausgeführt („Protected Bike Lane“), im Querungsbereich unterbrochen und unter der Brücke wieder geschützt fortgeführt. Anschließend wird der Radverkehr wie bisher auf dem Radweg geführt. Der KfZ-Verkehr behält zwei Spuren Richtung Innenstadt.

Option 2: Hier findet eine Führung des Radverkehr erst ab der Richelstraße auf die südliche KfZ-Spur als Sonderspur Fahrrad statt. Somit bleibt mehr Raum für KfZ und der etwaige Rückstau in Fahrtrichtung Innenstadt wird ggf. geringer. Hier ist ein robuster, gut sichtbarer modaler Filter sehr angezeigt und wäre zu prüfen. Ansonsten gelten die Ausführungen wie unter Option 1 hinsichtlich der weiteren Gestaltung der Fahrspur.

Auf diese Weise werden verschiedene tägliche Konfliktsituationen entzerrt bzw. gelöst. Auch dazu findet sich in Anlage eine Übersicht.

In Kombination mit der Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ergeben sich viele positive Effekte. Insbesondere der KfZ-Verkehr südlich der Tramhaltestelle hat eher eine Orientierung weg von der Haltestelle, da dort ja wieder zwei volle Fahrspuren zur Verfügung stehen. Somit wirken Kollisionen eher in die andere, südliche Richtung, die im Straßenprofil über einen Puffer in Form des Grünstreifens verfügt.

Ebenso können die bekanntermaßen zu knappen Aufstellflächen für Fuß und Rad an profitieren und entlastet werden.

(1) Bspw. Artikel in der Abendzeitung unter [REDACTED]

[REDACTED] Hier heißt es u.a.: „Kurz nach der Donnersbergerbrücke kam es demnach zu einer Kollision beider Fahrzeuge, woraufhin der 52-Jährige mit seinem Fahrzeug nach links von der Fahrbahn abkam und frontal gegen den Fahrgastunterstand der Trambahnhaltestelle Donnersbergerstraße stieß...“

Konfliktstelle Fahrbahnverschwenkung Arnulfstraße / Donnersbergerbrücke

Fahrtrichtung West / Innenstadt

> Aktuelle Konfliktpunkte Fahrzeugverkehr vor der Maßnahme

Aktuelle Konfliktstellen

- 1 – Sehr schmaler Radweg ab Safferlingstraße Richtung Landshuter Allee
- 2 – Rechtsabbiegende KfZ gefährden Radverkehr
- 3 – Zwei-Richtungs-Radverkehr mit Zwei-Fahrtrichtungs-Aufspaltung
- 4 - Zwei-Richtungs-Radverkehr aus verschiedenen Richtungen trifft auf sehr kleiner Fläche aufeinander
- 5 – Nach Norden verschwenkende südliche KfZ-Spur birgt Gefahr der Kollision mit nördlicher Fahrspur



Konfliktstelle Fahrbahnverschwenkung Arnulfstraße / Donnersbergerbrücke

Fahrtrichtung West / Innenstadt

> Maßnahme Option 1: Lange Sonderspur zur Vermeidung von Abbiegekonflikten

— Geschützte Radspur („Protected Bike Lane“)

■ Sonderspur Fahrrad mit teilweise Freigabe für KfZ (Rechtsabbieger)



Konfliktstelle Fahrbahnverschwenkung Arnulfstraße / Donnersbergerbrücke

Fahrtrichtung West / Innenstadt

> Maßnahme Option 2: Kurze Sonderspur ab Kreuzungsbereich mit mehr Raum für KfZ

— Geschützte Radspur („Protected Bike Lane“)

■ Sonderspur Fahrrad



Konfliktstelle Fahrbahnverschwenkung Arnulfstraße / Donnersbergerbrücke

Fahrtrichtung West / Innenstadt

> Beurteilung Konfliktpunkte Fahrzeugverkehr nach der Maßnahme

Beurteilung Konfliktstellen

- 1 – Radweg kann aufgehoben, mehr Platz für Zu-Fuß-Gehende
- 2 – Kein Radverkehr mehr vorhanden
- 3 – Radverkehr nur in „Gegenrichtung“ reduziert Konfliktpotentiale
- 4 – Entzerrung des Radverkehr reduziert Konfliktpotentiale
- 5 – Nach Norden verschwenkende Fahrspur nur für Radverkehr mit mehr Platz für Linksabbieger Richtung Norden
- 6 – Ggf. Rückstau von KfZ durch von Norden kommende Linksabbieger in die Arnulfstraße

