

Einrichtung einer Fahrradstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00592 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18424

Anlage: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00592

Beschluss des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied vom 21.01.2026

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied hat am 17.05.2022 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00592 beschlossen.

In Ziffer 1 des Antrags wird eine durchgehende Fahrradstraße vom Aubinger Bahnhof über die Streitbergstraße bis zur Bodenseestraße vorgeschlagen.

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 vorgeschlagene Fahrradstraße wird vom Mobilitätsreferat und seiner Arbeitsgemeinschaft Fahrradstraßen grundsätzlich befürwortet. Eine eingehendere Prüfung ergab jedoch, dass die erforderlichen Voraussetzungen zur Einrichtung zumindest aktuell nicht vorliegen.

Eine erste zentrale Voraussetzung ist die sogenannte Verbindungsfunktion für den Radverkehr. Eine neue Fahrradstraße soll für den Radverkehr des Viertels eine zentrale Route sein oder zumindest perspektivisch werden können. Diese Bündelungsfunktion rechtfertigt es, den Kraftfahrzeugverkehr in dieser Straße gleichsam „zum Gast“ werden zu lassen und dem Radverkehr Privilegien einzuräumen – wie etwa das Nebeneinanderfahren zweier Radfahrender auf der Fahrbahn.

Die vorgeschlagene Fahrradstraße vom Aubinger Bahnhof zur Bodenseestraße hätte diese Verbindungsfunktion. Sie verbindet innerhalb eines einwohnerstarken Wohnviertels über eine

Länge von 1,3km den S-Bahnhof im Norden des Viertels mit der Bundesstraße, Sportanlagen, Freizeiteinrichtungen sowie dem Naherholungsgebiet südlich der Autobahn 96. Die Verbindung steht auch nicht in Konkurrenz zu den Radverkehrsanlagen der östlich gelegenen Limesstraße. Dort gibt es straßenbegleitende Radwege, die jedoch aus älterem Bestand und über weite Strecken untermaßig sind. Auf der Limesstraße herrscht dazu starker Kraftfahrzeugverkehr u.a. mit Buslinienbetrieb, so dass diese Verbindung nicht gut für den Radverkehr in größerem Umfang geeignet wäre.

Der Abschnitt Colmdorfstraße eignet sich wegen seiner zahlreichen Querparkplätze und des LKW-Lieferverkehrs zum dortigen Supermarkt wegen der damit verbundenen Gefahren für den Radverkehr gleichwohl nicht für die Einrichtung einer Fahrradstraße und wird bis zu einer möglichen Änderung dieser Umstände außer Betracht gelassen.

Um im restlichen Abschnitt die Anordnung einer Fahrradstraße und den damit verbundenen Eingriff in den Straßenverkehr rechtfertigen zu können, muss nach der Straßenverkehrsordnung eine konkrete Gefahr vorliegen, welcher mit der Maßnahme begegnet wird. Es muss sich nicht bereits ein Schadenfall realisiert haben, es genügt, dass in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ein Schadenfall eintreten könnte. Mit der Routenbündelung wird die Anzahl der Radfahrenden bewusst gesteigert, da diese dazu animiert werden, genau dort zu fahren. Damit nimmt zugleich die Wahrscheinlichkeit von Konflikten und Schadenfällen zwischen Rad- und Fahrverkehr zu.

Bei hohem oder zunehmendem Radverkehrsanteil erhöhen sich die Konflikte zwischen motorisiertem Individualverkehr und Radverkehr durch den begrenzten gemeinsamen Verkehrsraum und die Schutzgüter Leib und Leben der Radfahrenden als vulnerablere Gruppe sind gefährdet. Mit der Anordnung der Fahrradstraße wird der Radverkehr geschützt.

Nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung kommt die Anordnung einer Fahrradstraße nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht.

Der Radverkehr muss nicht die vorherrschende Verkehrsart in der Straße sein, es darf aber auch kein auffälliges Missverhältnis dergestalt geben, dass der Radverkehr deutlich in der Minderheit gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr ist.

Im Frühjahr 2025 wurde an gleich mehreren Stellen der untersuchten Route (in der Streitbergstraße an den Kreuzungen Pretzfelder Straße und Wiesentfeller Straße sowie am Aufseßer Platz) eine Verkehrszählung durchgeführt.

Dabei ergab sich, dass in der Spitzenstunde bis zu vier Mal so viele Kraftfahrzeuge wie Fahrräder die Route nutzen. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte im Sinne der Vorschrift ist damit nicht gegeben, eine wesentliche Voraussetzung nicht erfüllt und die Einrichtung damit nicht möglich.

Das Mobilitätsreferat wird die Örtlichkeit jedoch weiter beobachten und zu gegebener Zeit im Rahmen der verfügbaren Ressourcen eine erneute Zählung durchführen. Die vorgeschlagene Route erscheint grundsätzlich wegen ihrer Netzbedeutung für den Radverkehr gut geeignet. Sollten sich zu einem anderen Zeitpunkt geänderte Nutzungszahlen ergeben, würde die Einrichtung dann vorgenommen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00592 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied vom 17.05.2022 kann nicht 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:

Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist derzeit nicht möglich, da die erforderlichen Voraussetzungen – insbesondere die erforderlichen Radverkehrszahlen – nicht vorliegen. Das Mobilitätsreferat wird zu gegebener Zeit erneut prüfen, ob eine Einrichtung möglich ist.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00592 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied der Landeshauptstadt München

Der*Die Vorsitzende

Der Referent

Sebastian Kriesel

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 West

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium – HA II/BA

☐ Der Beschluss des BA 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied kann vollzogen werden.

☐ Der Beschluss des BA 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).

☐ Der Beschluss des BA 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

VI. Über MOR-GL5

zurück zum MOR-GB2.24

zur weiteren Veranlassung