



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Betrieb
MOR-GB2.412

80313 München

Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes
Trudering-Riem
Herrn Stefan Ziegler
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
15.12.2025

Konkrete Sicherheit für Radfahrer im Ortszentrum Trudering

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 07506 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 20.02.2025

Sehr geehrter Herr Ziegler,

aufgrund interner Abstimmungs- und Kommunikationsprobleme hat sich die Beantwortung
ihres Antrags leider deutlich verzögert. Wir möchten uns hierfür bei Ihnen und allen Mitgliedern
des Bezirksausschusses 15 entschuldigen.

Zu Ihrem Antrag vom 20.02.2025 möchten wir Ihnen nun Folgendes mitteilen:

Aufgrund einiger grundsätzlicher Fragestellungen, bei den von Ihnen vorgetragenen Themen-
feldern, haben wir diese Themen bereits vor einiger Zeit verwaltungsintern intensiv diskutiert.
Auf diesen internen Austausch beruhen auch unsere nachfolgenden Ausführungen. Zu einigen
während unseres gemeinsamen Ortstermins am 26.11.2025 vorgetragenen Aspekten möchten
wir uns ebenfalls äußern.

zu 1.) Anzahl der Radfahrersymbole erhöhen, farblich auffrischen, und vergrößern

Die im „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ des Truderinger Ortskerns aufgebrachten
Radpiktogramme stellen eine sogenannte „Piktogrammreihe Fahrrad“ dar, und sollen Ver-
kehrsteilnehmer*innen auf Radfahrende auf der Fahrbahn und deren Schutzbedürfnis hinwei-
sen. Die „Piktogrammreihe Fahrrad“ entfaltet jedoch keinerlei rechtsverbindliche Ge- oder Ver-
bote. Radfahrende befinden sich im Bereich eines mit einer „Piktogrammreihe Fahrrad“ verse-



henen Streckenabschnitts weiterhin im Mischverkehr mit anderen Fahrzeugen und haben sich entsprechend umsichtig zu verhalten. Hierzu haben wir uns auch mit Schreiben vom 31.10.2025 (BA-Antrag Nr. 20-26 / B 07440) bereits geäußert.

Der Abstand zwischen den einzelnen Piktogrammen beträgt im Bereich des Ortszentrums Trudering im Durchschnitt etwa 50m. Durch die Lage von Fußgängerüberwegen, von Haltestellen, oder Einmündungen kann dieser Abstand auch etwas variieren. Die Größe der Radpiktogramme entspricht laut Baureferat dem üblichen Standard.

Da sich diese „Piktogrammreihe Fahrrad“ in einem temporeduzierten Zonenbereich befindet, die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20km/h auf dem Niveau der von Radfahrenden erzielbaren Geschwindigkeit beschränkt ist, die dortige Fahrbahnbreite der Truderinger Straße im Begegnungsverkehr kein Überholen von Radfahrenden zulässt und jeder einem Kraftfahrzeug vorausfahrende Radfahrende sich somit zwangsläufig deutlich präsent im Blickfeld einer Fahrzeugführer*in befindet, kann das Mobilitätsreferat derzeit keine Notwendigkeit erkennen umgehende Änderungen vorzunehmen. Wie während des gemeinsamen Ortstermin am 26.11.2025 bereits in Aussicht gestellt, werden wir im Rahmen des laufenden Unterhalts die Radpiktogramme hinsichtlich ihres Ausführungsformats, als auch hinsichtlich der Aufbringungshäufigkeit einer erneuten Prüfung unterziehen.

Hinsichtlich der allgemeinen Erkennbarkeit der vorhandenen Fahrbahnmarkierungen, haben wir das Baureferat gebeten, deren Status zu prüfen.

zu 2.) aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

Ein wie von Ihnen angeregter ARAS, macht nach Auffassung des Mobilitätsreferates nur dann Sinn, wenn Radfahrenden auch eine hinreichend breite Zufahrtsmöglichkeit zum ARAS, in Form eines Schutzstreifens, eines Radfahrstreifens, oder eines baulichen Radwegabschnitts angeboten werden kann. Solch hinreichend breite Zufahrtsmöglichkeiten zu einem ARAS sind an den von Ihnen genannten Stellen nicht realisierbar. Durch die reduzierte Fahrspuranzahl im unmittelbaren Kreuzungsbereich, sowie der kompakten Fahrbahnrestbreite, ist im Bereich des neu gestalteten Truderinger Ortskerns nur mehr eine kooperative Nutzung der Fahrbahn möglich. Radfahrende, Individualverkehr, sowie der Linienverkehr teilen sich gleichberechtigt dieselbe Verkehrsfläche im Mischverkehr. Sowohl ein Überholen von Radfahrenden im Begegnungsverkehr, als auch ein „Vorbeischlängeln“ Radfahrender an wartenden Fahrzeugen ist regelwidrig und konfliktbehaftet.

Auch die Entfernung des „vordersten“ Radpiktogramms - kurz vor der Haltlinie - wurde von uns intensiv diskutiert. Wir sind dabei zu der Auffassung gelangt, dass dieses „letzte“ Piktogramm durchaus geeignet ist, die Aufmerksamkeit der dortigen Fahrzeugführer*innen nochmals auf die Belange des Radverkehrs - besonders im unmittelbar folgenden Kreuzungsbereich - zu fokussieren. Wir bitten deshalb um Verständnis, dass wir den Vorschlag des BA nicht aufgreifen werden.

Hinsichtlich des von Ihnen genannten Unfallgeschehnis, zwischen einem Radfahrenden und einem Linienbus, wurden Sie bereits mit Schreiben vom 31.10.2025 informiert.

Wir möchten abschließend die Gelegenheit nutzen und uns auch zu einigen bei unserem gemeinsamen Ortstermin am 26.11.2025 vorgetragenen Aspekten zu äußern:

- ergänzende Tempo 20-Symbole zu Beginn der Tempo 20-Zone

Die Aufbringung von Tempo 20-Symbolen östlich der Bajuwarenstraße und westlich des Schmuckerweges ist grundsätzlich denkbar, wenn die aus den Geschwindigkeitsmessungen

der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ) resultierende Beanstandungsquote deutlich über dem städtischen Durchschnitt liegt. Dies ist aktuell nicht der Fall.

Die Beanstandungen gingen in den letzten Jahren erfreulicherweise zurück. Im Jahr 2024 wurden 192 Messungen bei einer Beanstandungsquote von 7,97 Prozent durchgeführt, was dem städtischen Durchschnitt entspricht. Im Jahr 2025 fanden bisher 181 Messungen statt, welche jedoch noch nicht vollständig ausgewertet sind. Wenn uns die kompletten Daten für 2025 vorliegen, werden wir unaufgefordert auf den BA zukommen.

- Fahrstreifenbegrenzungen und Leitmarkierungen

Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) und Leitmarkierungen (Zeichen 340) sind gemäß §45 Abs. 1c StVO in Tempo 30-Zonen und somit auch in den noch niederschwelligeren Tempo 20-Zonen unzulässig. Entsprechende Fahrbahnmarkierungen (z.B. Radschutzstreifen, durchgezogene Mittellinie, etc.) sind in solchen Zonenbereichen deshalb nicht anordnungsfähig.

- Verkehrszeichen Z 277.1 StVO (Verbot des Überholens einspuriger Fahrzeuge)

In einer gemeinsamen Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr und des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration von Oktober 2022 wurde festgelegt, dass das Zeichen 277.1 StVO (Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen) nur in begründeten Ausnahmefällen (dort wo ein legales Überholen grundsätzlich möglich, aber aufgrund der besonderen örtlichen Begebenheiten, nicht überholt werden sollte, weil der Kfz-Verkehr die Verkehrslage nur schwer einschätzen kann) angeordnet werden soll. Entsprechend restriktiv ist mit Anordnungen umzugehen.

Für die Anordnung des Zeichens 277.1 StVO muss eine qualifizierte Gefahrenlage vorliegen. Die Auswertung der Unfallzahlen innerhalb der letzten drei Jahre ergab insgesamt sieben Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Alle Unfälle ereigneten sich in unterschiedlichen Fahrbeziehungen. Bei keinem der Unfälle war ein direkter nachweisbarer Zusammenhang zu erkennen, der eine qualifizierte Gefahrenlage in Verbindung eines Überholvorgangs begründen würde. Weitere Umstände, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (wie zum Beispiel Engstellen, Gefälle- und Steigungsstrecken, regelmäßig nur schwer zu überblickende Verkehrslagen oder eine gefahrenträchtige Fahrbahnbeschaffenheit), eine qualifizierte Gefahrenlage begründen würden, sind nicht erkennbar.

Des Weiteren ist durch die Beschränkung der Geschwindigkeit auf Tempo 20 in diesem Streckenabschnitt ein Überholen des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr nicht in großem Ausmaß zu erwarten.

Bitte haben Sie Verständnis für unsere Entscheidung, dass wir Ihren Vorschlag deshalb nicht in Betracht ziehen werden.

Die BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 07506 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 20.02.2025 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Team
Verkehrssteuerung und Verkehrsleitzentrale
Lichtsignalanlagen Planung, Betrieb, ÖPNV (GB2.41)