Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Betrieb
MOR-GB2.412

lsa-betrieb.mor@muenchen.de

I. Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Nord
bag-nord.dir@muenchen.de
An den BA 09 - Neuhausen-Nymphenburg

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Datum
			20.01.2026

Verkehrssicherheit Donnersbergerbrücke verbessern
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 08268 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg

Sehr geehrte Frau Lobinger,

zu Ihrem Antrag vom 21.10.2025, in welchem Sie eine geänderte Fahrspuraufteilung zugunsten einer „Sonderspur Fahrrad“ unter der Donnersbergerbrücke entlang der Arnulfstraße fordern, teilen wir Ihnen Folgendes mit:

Wir haben Ihre beiden Vorschläge hinsichtlich der tatsächlichen Umsetzung geprüft, wobei wir jedoch diverse Punkte feststellen konnten, welche gegen eine Umwidmung der Fahrspuren sprechen. Zum einen stellt die gegenständige Lichtsignalanlage durch die hohe Frequenz an ÖPNV-Fahrzeugen und einer Tagesbelastung von rund 45.000 Fahrzeugen einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt im Nordwesten Münchens dar und dient dem kreuzendem Mittleren Ring als Quelle und Senke.

Aus diesem Grund ist das Mobilitätsreferat der Auffassung, dass sämtliche, potenziellen Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsströmen entlang der Arnulfstraße und den Verkehrsströmen, welche auf den mittleren Ring auf- bzw. von diesem abfahren, einer eigenen Signalsicherung bedürfen. Durch das Rücksetzen des Radwegs an der südwestlichen Seite des Knotenpunktes wird diesem Umstand an dieser Stelle Rechnung getragen.

Um dies zu kompensieren, beträgt die Freigabezeit für Fußgänger*innen bzw. Fahrradfahrer*innen an der fraglichen signalisierten Stelle über die Hälfte der zur Verfügung stehenden Umlaufzeit (durchschnittlich 70 Sekunden bei einer Umlaufzeit von 104 Sekunden).

Ebenso erhalten die im Anschluss freigegebenen Furten eine hohe durchschnittliche Freigabezeit von 36 bzw. 42 Sekunden.

Zum anderen sehen wir in der Sonderspur, mit den notwendigen Unterbrechungen für querende bzw. abbiegende Fahrzeuge ohne Signalsicherung, keinen Mehrwert hinsichtlich der Vermeidung potenzieller Abbiegekonflikte, vielmehr eine Schaffung neuer Konfliktfälle. Unserer Auffassung nach, vermittelt die „Protected Bike Lane“ an der fraglichen Stelle somit ein falsches Sicherheitsgefühl, ohne diese Sicherheit konsequent bieten zu können.

Aus den genannten Gründen können wir Ihrem Antrag nicht entsprechen und werden keine wie von Ihnen angeregte Änderung der Spuraufteilung am Knotenpunkt Arnulfstraße / Landshuter Allee vornehmen. Präventiv haben wir jedoch die Roteinfärbung der Radfurt über die Richelstraße im Zulauf zum Knotenpunkt angeordnet, welche im Zuge der im Antwortschreiben zum BA-Antrag 20-26 / B 08369 erwähnten Maßnahmen zum Schutz vulnerabler Verkehrsteilnehmer*innen, erfolgen wird.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

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

II. **<u>über das DMS (E-Akte) an MOR-GL5</u>**
mit der Bitte um Abschluss des RIS und DMS-Vorganges

III. **<u>Ablage bei MOR-GB2.412</u>**

[LHM-Schutzbedarf: 2]