Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirkes
Neuhausen-Nymphenburg
Frau Anna Hanusch
BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Straße 1
80992 München

Betrieb
MOR-GB2.412

80313 München

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Datum
			25.03.2026

Die Miteinander-Haltelinie für den Radverkehr

BA-Antrags Nr. 20-26 / B 08367 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 18.11.2025

Sehr geehrte Frau Hanusch,

in Ihrem Schreiben vom 19. November 2025 bitten Sie uns, Haltlinien an Lichtsignalanlagen bei fahrbahnfern geführten Radwegen auf Höhe der KFZ-Haltlinie nachzurüsten. Zu Ihrem Anliegen möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Die Thematik von zusätzlichen Haltlinien für den Radverkehr an fahrbahnfern geführten Radwegen an Lichtsignalanlagen (LSA) hat uns bereits im Rahmen von mehreren Anfragen und Anträgen beschäftigt. Vereinzelt wurden auch schon solche Haltlinien im Stadtgebiet markiert und das Verhalten von Radfahrenden beobachtet.

Wir konnten dabei feststellen, dass die Akzeptanz (vermutlich auch das Verständnis) der Haltlinie mit zunehmendem Abstand abgenommen hat. Während die Akzeptanz bei einer Haltlinie auf Höhe des querenden Radverkehrs (z.B. an der LSA Landshuter Allee / Nymphenburger Straße) noch vergleichsweise hoch ist, ist sie bei einer Haltlinie auf Höhe des KFZ-Verkehrs (z.B. an der LSA Baldeplatz) eher marginal.

Die geltenden Regelwerke empfehlen, die Radaufstellflächen so zu gestalten, dass sich der Radverkehr während der Rotphase vorgelagert im Blickfeld der parallel wartenden Fahrzeugführer*innen aufstellen kann. Dadurch soll die Sichtbarkeit des Radverkehrs gesteigert werden und dieser zudem einen zeitlichen Vorlauf zu

Freigabebeginn erhalten. Diesen Prinzipien läuft eine Haltlinie für Radfahrende auf Höhe der KFZ-Haltlinie zuwider und dies kann unserer Einschätzung nach allein durch zusätzlichen zeitlichen Vorlauf der Grünphase auch nicht ausgeglichen werden.

Was den Konflikt mit dem Fußverkehr angeht, so ist dies auch nicht so eindeutig. Weil die Grünphase für den Radverkehr (insbesondere durch den zeitlichen Vorlauf durch einen früheren Grünbeginn) meist genau dann anfängt, wenn die zu Fuß Gehenden, die ihre Querung gegen Grünende auf der gegenüberliegenden Seite der Fahrbahn begonnen haben, im Bereich des Radwegs ankommen. Ein Aufeinandertreffen bei „Rad-Grün“ bietet deutlich mehr Konfliktpotential, als wenn sich zu Fuß Gehende mit wartenden Radfahrenden verständigen müssen.

Wie Sie schon angemerkt haben, können zwischen Signal und Haltlinie ziemlich lange Entfernungen entstehen, die zusätzliche Signale und ggf. sogar eine Signalisierung des Fußverkehrs über den Radweg erfordern können. Letzteres würde stark zu Lasten des Fußverkehrs gehen.

Als Fazit möchten wir festhalten, dass die bisherigen Erkenntnisse nicht für einen flächendeckenden Einsatz von solchen zusätzlichen Haltlinien sprechen. Um weitere Erkenntnisse bei diesem Thema sammeln zu können, möchten wir aber Ihren Vorschlag zur LSA Steubenplatz aufgreifen und in allen vier Kreuzungsecken versuchsweise umsetzen. Wir haben uns für diese Stelle entschieden, da hier die Entfernungen zwischen den neuen unterstützenden Haltlinien zu den Radsignalen nicht zu groß wird.

Wir bitten noch um Geduld.

Mit freundlichen Grüßen

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