

[ LHM-Schutzbedarf: 2 ]

## **Ausbau von Protected Bike Lanes wo immer im Stadtbezirk möglich**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 03209 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 - Sendling am 20.11.2025

### **Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00443**

Anlage: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03209

**Beschluss des Bezirksausschusses des 06. Stadtbezirkes Sendling  
vom 08.06.2026**  
Öffentliche Sitzung

#### **I. Vortrag des Referenten**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 - Sendling hat am 20.11.2025 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 03209 beschlossen. Darin wird gefordert, wo immer im Stadtbezirk möglich, Protected Bike Lanes einzurichten.

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 sogenannten Protected Bike Lanes sind durch bauliche Elemente von der Fahrbahn getrennte Radfahrstreifen. Die Protectionselemente sollen das widerrechtliche Befahren und Halten von Kfz auf Radfahrstreifen besser unterbinden. Die baulichen Elemente kommen nur dort zum Einsatz, wo sich rechts daneben keine Parkplätze oder Ladezonen befinden. Einmündungen und Zufahrten werden ebenso ausgespart. Unter anderem ist auch zu beachten, ob es sich um hilfsfristrelevante Straßen für den Brandschutz handelt.

Radfahrstreifen sind Sonderwege für den Radverkehr. Sie sind im Gegensatz zu Schutzstreifen kein Teil der Fahrbahn und für den Radverkehr benutzungspflichtig. Für markierte Radverkehrsanlagen einschließlich baulich geschützter Radfahrstreifen sind die rechtlichen Voraussetzungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu beachten.

Für Protected Bike Lanes müssen konkrete Nutzungskonflikte bekannt und dokumentiert sein und es muss zudem eine qualifizierte Gefahrenlage für das Anordnen von Sperrflächen vorlie-

gen, auf denen die Protektionselemente installiert werden können.

Zu beachten ist auch, dass für das Aufbringen von Protektionselementen eine Sperrfläche mit einer Breite von mindesten 0,75 m auf der Fahrbahn zu markieren ist. Hinzu kommt der Radfahrstreifen, der eine nutzbare Breite von mindestens 2,00 m benötigt. Insofern wirkt sich dies auch auf die Raumaufteilung im jeweiligen Straßenquerschnitt aus und kann vielerorts räumlich nicht umgesetzt werden.

Der Einsatzbereich von Protected Bike Lanes liegt derzeit auch mangels geeigneter dauerhaft bewährter und genehmigter Protektionselement im Bereich mehrjähriger Interimslösungen. Die baulichen Elemente sind Provisorien, die einen regelmäßigen Austausch erfordern und so laufende nicht unerhebliche Unterhaltskosten erzeugen. Generell ist daher eine dauerhafte bauliche Lösung vorzugsweise anzustreben.

Wo ein Radfahrstreifen aus Verkehrssicherheitsgründen zukünftig mittels Markierung einer Sperrfläche und der Einbringung von Protektionselementen zu schützen ist, entscheidet die Straßenverkehrsbehörde nach Prüfung des Sachverhaltes im Einzelfall. Der Intention der Empfehlung der Bürgerversammlung kommt das Mobilitätsreferat im rechtlich vertretbaren Umfang nach.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 03209 der Bürgerversammlung des 06. Stadtbezirkes Sendling vom 20.11.2025 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Korreferenten / der Korreferentin des Mobilitätsreferats 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:

Der Einsatzbereich von Protected Bike Lanes liegt im Bereich mehrjähriger Interims-lösungen. Wo ein Radfahrstreifen aus Verkehrssicherheitsgründen zukünftig mittels Markierung einer Sperrfläche und der Einbringung von Protektionselementen zu schützen ist, entscheidet die Straßenverkehrsbehörde nach Prüfung des Sachverhaltes im Einzelfall. Der Intention der Empfehlung der Bürgerversammlung kommt das Mobilitätsreferat im rechtlich möglichen Umfang nach.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 03209 der Bürgerversammlung des 06. Stadtbezirkes Sendling am 20.11.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

## **III. Beschluss**

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 06. Stadtbezirkes Sendling der Landeshauptstadt München

Der\*Die Vorsitzende

Der Referent

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 Süd

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

#### **V. An das Direktorium – HA II/BA**

- Der Beschluss des BA 06 - Sendling kann vollzogen werden.
- Der Beschluss des BA 06 - Sendling kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).
- Der Beschluss des BA 06 - Sendling ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

#### **VI. Über MOR-GL5**

zurück zum MOR-GB2.24

zur weiteren Veranlassung