

## **Sicherer Radweg zum neuen Gymnasium München-Nord**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 02943 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 23 - Allach-Untermenzing am 22.07.2025

### **Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00460**

Anlage: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02943

## **Beschluss des Bezirksausschusses des 23. Stadtbezirkes Allach-Untermenzing vom 16.06.2026** Öffentliche Sitzung

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

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 23 - Allach-Untermenzing hat am 22.07.2025 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02943 beschlossen. Die Empfehlung führt hierzu u.a. Folgendes aus:

*Die Strecke zum neuen Gymnasium ist sowohl über den Karlsfelder Bhf als auch hinten über die Felder für Radfahrer sehr eng & teilweise unübersichtlich. Ein gekennzeichnete Radweg würde die Autofahrer aufmerksam machen bzw. sie dazu bringen Abstand einzuhalten. Bodenmarkierungen bzw. Verlängerung des Radwegs von der Sieberstr. wäre sehr gut hierfür.*

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:

Mit dem neuen Schuljahr 2025-2026 startete der Schulbetrieb im neuen Gymnasium Karlsfeld, einem Gemeinschaftsprojekt der Gemeinde Karlsfeld und der Landeshauptstadt München. Circa ein Drittel der neuen Schüler\*innen soll aus der Landeshauptstadt kommen, womit auch ein sicherer und angenehmer Schulweg für diese Kinder und Jugendlichen in den Fokus rückt. Dies spiegelt sich in dem Antrag auf der Bürgerversammlung wider, wobei gleichlautende Wünsche auch in der Beteiligung zum Nahmobilitätskonzept Allach-Untermenzing eingebracht wurden.

Am 24.09.2025 wurde mit Vertreter\*innen der Gemeinde Karlsfeld, der Polizeiinspektion Dachau, des Bezirksausschusses des 23. Stadtbezirks, dem Antragsteller sowie weiteren

Bürger\*innen und Vertreter\*innen des Mobilitätsreferats ein Ortstermin in den angesprochenen Bereichen im Gemeindegebiet von Karlsfeld und im Gebiet der Landeshauptstadt durchgeführt. Vor Schulbeginn nahmen auch der Schulleiter des Gymnasium Karlsfeld, sowie zwei Schüler\*innen teil. Dabei wurden die Mängel aufgenommen und bereits Lösungsansätze diskutiert. Die Beschlussvorlage gibt den Diskussionsstand mit einer eingehenden Stellungnahme der Verwaltung wieder und formuliert im Anschluss Lösungswege.

Folgende Handlungsschwerpunkte im Gebiet der Landeshauptstadt München wurden aus Sicht der Antragsteller identifiziert:

#### Eversbuschstraße zwischen Stadtgrenze und Zufahrt P&R-Anlage

##### *Problemlage:*

Die Führung des Fußgängerverkehrs auf beiden Straßenseiten ist mangelhaft. Auf der Westseite gibt es als Fußverkehrsanlage nur eine zur Fahrbahn höhengleiche, unebene Asphaltfläche, die durch eine Bodenmarkierung und Straßenpfosten abgetrennt ist. Auf der Ostseite grenzen an die Fahrbahn Stellplätze an, Fußverkehrsanlagen sind nicht vorhanden, weswegen die Parkfläche zu Fuß (und mit dem Rad) als Wegeverbindung genutzt wird.

Auf der Ostseite könnten unter Umständen zusätzliche Markierungen den Parkplatzcharakter betonen. Im Bereich der Pkw-Zufahrt zur P&R-Anlage sollte geprüft werden, ob durch (provisorische) Maßnahmen der Einfahrtsbereich verschmälert werden kann, um eine übersichtlichere Situation zu erreichen und Einfahrtsgeschwindigkeiten zu reduzieren.

##### *Stellungnahme der Verwaltung:*

Hier ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es sich bei beiden Parkplatzflächen um Privatgrund handelt – das Areal gehört der DB AG. Bei einer Verschmälerung der Zufahrt zum Park&Ride-Platz ist somit zwingend die DB AG einzubinden.

Für die Fahrbahnbegrenzung auf der West- und Ostseite der Fahrbahn Eversbuschstraße wurde seitens des Mobilitätsreferats bereits eine Erneuerung der Bestandsmarkierung beim Baureferat beauftragt. Weitergehende Markierungen können seitens des Mobilitätsreferats aufgrund dessen, dass es sich auch bei der hieran anliegenden Parkfläche um Privatgrund handelt, nur eingeschränkt und mit nicht unerheblichen Aufwand gegenüber der Eigentümerin veranlasst werden, sodass darauf derzeit verzichtet wird.

Für den verbleibenden Streckenabschnitt der Eversbuschstraße Nord zwischen Stadtgrenze und Eisolzrieder Straße wird eine Neuaufteilung befürwortet. Bezüglich der niveaugleichen Gehbahn im Bestand (grenzwertig) gelten die Ausführungen zur Siberstraße s.u. Allerdings weist die Eversbuschstraße eine nicht unerhebliche Verkehrsbelastung von 5718 KFZ/24h (davon 209 Schwerlastverkehr) auf. Die Unfallkarte zeigt im betroffenen Streckenabschnitt in 3 Jahren 3 Unfälle mit Personenschäden. Insgesamt empfiehlt das Mobilitätsreferat eine etwaige bauliche Ertüchtigung der Eversbuschstraße vorrangig der Siberstraße zu behandeln.

Bei einer Gesamtbreite des städtischen Grundes von ca. 10,50 m ließe sich auch die Gehbahn – unter Berücksichtigung der verbleibenden Fahrbahnbreite – mit der Sollbreite von 2,50 m herstellen.

#### Kreuzung Eversbuschsstraße / Eisolzrieder Straße

##### *Problemlage:*

Im Bereich Einmündung der Eisolzrieder Straße in die Eversbuschstraße besteht eine große Asphaltfläche, auf der die vorgeschriebenen Fahrbeziehungen nicht durch Markierungen verdeutlicht werden. Durch die unübersichtliche Situation entstehen insbesondere bei Radfahrer\*innen die nach Norden in die Eversbuschstraße einfahren wollen, aber auch bei querenden Fußgänger\*innen Unsicherheiten. Um die Kreuzung nach aktuellen Standards der Verkehrsplanung umzugestalten wäre ein großflächiger Eingriff notwendig, der auch den Entfall des Großbaumes mit sich bringen würde. Auf Grund der unauffälligen Unfalllage und Aspekten der Nachhaltigkeit und Kosten-Nutzen-Überlegungen werden keine Umbauarbeiten angestrebt. Um dennoch eine Verbesserung der (gefühlten) Sicherheit zu erreichen sollte die Einrichtung von Bodenmarkierungen im Kreuzungsbereich und der Eisolzrieder Straße, sowie die Installation von Barken in der Eisolzrieder Straße überprüft.

*Stellungnahme der Verwaltung:*

Es ist nachvollziehbar, dass der Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereich nicht optimal gestaltet ist. Eine zusätzliche Einengung der Fahrbahn in Form von Baken und Sperrflächen ist jedoch an der Maßgabe des § 45 Abs. 9 StVO zu prüfen. Da es sich um einen Eingriff in den fließenden Verkehr handelt, ist eine Gefahrenlage erforderlich, die das Risiko einer Rechtsgutsverletzung erheblich übersteigt. Der Bereich ist mit Blick auf die letzten fünf Jahre bezüglich der Unfallsituation allerdings als vollkommen unauffällig einzuschätzen. Eine Beschwerdelage zum Einmündungsbereich ist dem Mobilitätsreferat nicht bekannt. Die erforderliche Gefahrenlage ist somit aktuell nicht zu begründen, eine diesbezügliche verkehrliche Maßnahme folglich nicht geboten. Um die verkehrliche Situation – die der Weitläufigkeit des Einmündungsbereichs geschuldet ist – insbesondere beim Einfahren in die Eversbuschstraße in nördlicher Richtung zu verbessern, beauftragt das Mobilitätsreferat das Baureferat mit der Anbringung einer Blockmarkierung auf der Eversbuschstraße entlang beider Einmündungen; zusätzlich wird die Anbringung einer Wartelinie für Linksabbiegender aus der Eisolzrieder Straße nach Norden veranlasst. Beide Markierungslösungen klären die Abbiegebeziehungen und optimieren damit die Verkehrssicherheit.

Kreuzung Siberstraße / Lippweg

*Problemlage:*

Gemäß Aussage der Teilnehmer\*innen an der Ortsbegehung kommt es an dieser Kreuzung regelmäßig zu überhöhter Geschwindigkeit durch Fahrzeugführer\*innen. Die Beschilderung der Tempo 30 Zone wird als unzureichend empfunden. Sofern keine Zwischenbeschilderungen möglich sind und um die Fahrzeugführer\*innen dennoch an die Tempo 30 Zone zu erinnern wird empfohlen, die Anbringung zusätzlicher Bodenpiktogramme zu prüfen, sofern auch keine Fahrradstraße eingerichtet werden kann.

*Stellungnahme der Verwaltung:*

Grundsätzlich ist die Kennzeichnung von Tempo 30-Zonen gesetzlich festgelegt. Diese erfolgt mittels Beschilderung durch Zeichen 274.1 StVO „Tempo 30-Zone“ ausschließlich am Beginn der Zone. In großen Zonen besteht die Möglichkeit, eine solche zusätzlich durch Markierungen zu kennzeichnen. Dies wird im Stadtgebiet jedoch äußerst restriktiv gehandhabt. Im Interesse der Einheitlichkeit und Klarheit der Zonenkennzeichnung wurde durch den seinerzeit zuständigen Kreisverwaltungs Ausschuss ein Beschluss gefasst, in welchem die Möglichkeiten einer (zusätzlichen) Kennzeichnung genau festgelegt wurden. So ist dies möglich vor Schulen oder Kindergärten, wenn Besonderheiten wie besonders schmale Gehwege und ein Zugang direkt an der Fahrbahn gegeben sind oder eine Straße aufgrund des Busverkehrs mit Zeichen 301 StVO bevorrechtigt ist und gleichzeitig eine

überdurchschnittliche Beanstandungsquote ausgewiesen ist. Dieser Regelung hat nach wie vor Gültigkeit. Das Mobilitätsreferat ist daher hieran gebunden.

Entlang der Siberstraße selbst sind weder ein Kindergarten noch eine Schule ansässig, eine Markierung aufgrund dessen kann damit nicht in Betracht kommen. Ferner ist die Straße nicht mittels Zeichen 301 StVO bevorrechtigt. Stattdessen gilt an den einmündenden Straßen die in Tempo 30-Zonen übliche Vorfahrtsregelung „Rechts-vor-Links“. Zwar ist die Beanstandungsquote der Messungen der KVÜ im laufenden Jahr als etwas über dem städtischen Durchschnitt zu sehen; da aber das erste Tatbestandsmerkmal „Vorfahrtsregelung mittels Zeichen 301 StVO“ hier nicht einschlägig ist, kann dies für sich allein genommen keine Begründung für eine Markierung von Piktogrammen „30“ liefern.

#### Eisenbahnüberführung Siberstraße

##### *Problemlage:*

Die Straße ist in der Unterführung sehr schmal, es sind keine Gehbahnen vorhanden. Es sollte eine Vorfahrtregelung geprüft werden.

##### *Stellungnahme der Verwaltung:*

Auf Grund der geradlinigen Führung der Siberstraße in diesem Bereich ist die Engstelle im Grunde gut einsehbar. Von einer Vorfahrtsregelung wird abgesehen, da diese meist zu erhöhten Geschwindigkeiten in Richtung der Vorfahrt verleitet.

Um die Verkehrssicherheit durch verbesserte Sichtbeziehungen zu erhöhen, sollen die Gehölze im Seitenbereich, insbesondere auf der Nordseite ausgelichtet werden.

Das Mobilitätsreferat wird das BAU und die DB AG (je nach Straßenunterhaltlast) hierzu auffordern.

#### Siberstraße südlich Hohenadelweg

##### *Problemlage:*

Die Siberstraße hat auf der Ostseite südlich des Hohenadelweg eine untermaßige Gehbahn, von der Fahrbahn getrennt durch einen schmalen unbefestigten Streifen.

Es sollen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit getroffen werden, z.B. geprüft werden, ob eine Verbreiterung der Gehbahn möglich ist.

##### *Stellungnahme der Verwaltung:*

Die Gehbahn ist von der Fahrbahn zwar baulich, aber ohne Höhenunterschied abgetrennt. Die Verkehrssicherheit entlang der Siberstraße ist nicht optimal gewährleistet, zumindest aber auch nicht unfallkritisch. Die 3-Jahreskarte zeigt einen Unfall mit Personenschaden (Zusammenstoß Fahrrad – Pedelec). Das Mobilitätsreferat hat aber keine Einwände, wenn eine Herstellung der Gehbahn entlang der Siberstraße (auch aufgrund der angespannten Haushaltslage) gegen die verfügbaren Haushaltsmittel abgewogen wird. Gehbahnen mit 0 cm Bord sind im Ausnahmefall gemäß aktuellem Stand der Technik zulässig (wenn auch nicht optimal).

Hinzuzufügen ist, dass eine Gehbahn ohne Hochbord aus verkehrssicherheitsrechtlicher Sicht nie ideal ist und stets nur eine Ausnahme sein kann. Der aktuelle Stand der Technik sieht vor, dass Gehwege von der Fahrbahn im Regelfall durch Bordsteine abzusetzen sind (vgl. hierzu Formulierung unter 3.1.3 Empfehlungen zu Fußgängerverkehrsanlagen, S. 14: „Insbesondere an Straßen mit Parkdruck sind straßenbegleitende Gehwege von der Fahrbahn durch Bordsteine abzusetzen“ – Umkehrschluss: Auch an allen anderen Fahrbahnen sind Gehwege im Regelfall abzusetzen). Tabelle 18 auf S. 75 der Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen sieht allerdings – im Ausnahmefall – auch Borde mit 0 cm

bzw. erhöhte Seitenraumpflasterung bei Natursteinpflaster an Erschließungsstraßen (hierunter fällt auch die Siberstraße) vor.

Sofern eine bauliche Umgestaltung – ggf. auch erst zu einem späteren Zeitpunkt – vorgenommen wird, regen wir zudem an, den geradlinigen Streckenverlauf in den Abschnitten mit unterschiedlichen Fahrbahnbreiten aufzuteilen und auch Verschwenkungen einzuplanen. Bei einer Gesamtbreite des städtischen Grundes von ca. 8,0 m ließe sich auch die Gehbahn – unter Berücksichtigung der verbleibenden Fahrbahnbreite – auf die Sollbreite von 2,50 m verbreitern.

## Lückenschluss Fahrradstraße Servetstraße / Siberstraße / Kleselstraße

### *Problemlage:*

Die von den Schüler\*innen als Schulweg zum neuen Gymnasium benötigte Radwegsverbindung führt von der Servetstraße über die Kleselstraße in die Siberstraße. Es wird die Einrichtung einer Fahrradstraße gefordert. Idealerweise sollte die Fahrradstraße von der Servetstraße/Kleselstraße über die Siberstraße und weiter über die Enterstraße bis zur Stadtgrenze geführt werden.

### *Stellungnahme der Verwaltung:*

Nach erster Prüfung wird die Einrichtung / Ausweisung der Siberstraße als Fahrradstraße kritisch gesehen.

Die Anordnung einer Fahrradstraße ist an verschiedene Voraussetzungen gebunden. Die neue Route soll als Verbindung zwischen bestehender Radverkehrsinfrastruktur fungieren, ohne isoliert zu sein. In der aktuellen Netzplanung für den Radverkehr führt eine Radvorrangroute durch die Siberstraße, die geforderte Verbindungsfunktion wäre also gegeben. Mittlerweile muss der Radverkehr in einer Fahrradstraße nicht mehr die vorherrschende Verkehrsart sein, gegenüber dem Fahrzeugverkehr sollte er aber doch in zahlenmäßig vergleichbarer Stärke vorkommen, um eine Bevorrechtigung, welche Kraftfahrzeuge in der Straße „zum Gast“ macht, rechtfertigen zu können. Der Antrag bezieht sich auf den Radverkehr von und zur Schule. Wie das Radverkehrsaufkommen außerhalb davon, etwa abends, am Wochenende oder in den Ferien ist, wäre zu untersuchen. Die gegenüber anderen Straßen hervorgehobene Bedeutung für den Radverkehr muss aber zu jeder Zeit bestehen – eine auf bestimmte Tageszeiten (Schulzeiten) begrenzte Fahrradstraße ist nicht vorgesehen.

Zahlen über Stärke und Zusammensetzung des Verkehrs liegen bisher nicht vor und wären ggf. noch zu erheben.

Ziel des Antrags ist es, die Sicherheit der radelnden Schüler\*innen zu verbessern. Zur Erreichung dieses Ziels ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht das geeignete Mittel, da diese von anderen Voraussetzungen ausgeht und andere verkehrspolitische Ziele verfolgt. Für die Verbesserung der Situation für die radelnden Schüler\*innen ist auf andere Maßnahmen – nicht zuletzt auf die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden hinsichtlich gegenseitiger Vorsicht und Rücksichtnahme – zurückzugreifen

## **Aufbauend auf den Erkenntnissen aus dem Ortstermin und den Ausführungen der Verwaltung werden folgende Schritte zur Ausführung empfohlen:**

### **Markierungslösungen:**

- Zur Verbesserung der Fußgängersicherheit, der Aufstellmöglichkeiten für den Rad- (und Kfz-) Verkehr auf der Fahrbahn und der Querungsmöglichkeiten soll eine Markierungslösung an der Eversbuschstraße auf Höhe der P&R Anlage West nach Einigung mit der DB AG geprüft werden
- und an der Kreuzung Eversbuschsstraße / Eisolzrieder Straße baldmöglichst umgesetzt werden.

### **Straßenunterhalt:**

- Die Einsehbarkeit an der Eisenbahnüberführung Siberstraße soll durch Pflege der Seitenräume verbessert werden.

## **Anordnung einer Radverkehrsstraße und Straßenneuaufteilung:**

- Im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel und der Personalverfügbarkeit soll eine Neuaufteilung des Straßenraums der Eversbuschstraße zwischen Stadtgrenze und dem Bereich des Bebauungsplanes „Hirmerei“ unter Beachtung der Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der P&R-Anlage geplant werden.
- Ebenso sollen im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel und der Personalverfügbarkeit zunächst Verkehrszählungen in der Siberstraße durchgeführt werden und die Anordnung einer Fahrradstraße darauf aufbauend nochmals näher geprüft werden.
- Sofern eine Anordnung nicht möglich ist, soll eine bauliche Erweiterung der Siberstraße um eine durchgehende möglichst breite Gehbahn auf städtischem Grund geplant werden.

Für ggf. mögliche Aufträge zur späteren Realisierung von Bauvorhaben mit Kosten über 1 Mio € bringt das Mobilitätsreferat zum gegebenen Zeitpunkt die entsprechenden Beschlüsse in den Stadtrat ein.

Die zu prüfenden Maßnahmen und identifizierten Handlungsschwerpunkte können einen Fortschritt für die Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität in dem Bereich darstellen. Positiv ist dabei auch die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren, wie der Nachbargemeinde Karlsfeld und vor allem den sehr engagierten Bürger\*innen und Schüler\*innen hervorzuheben.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02943 der Bürgerversammlung des 23. Stadtbezirkes Allach-Untermenzing vom 22.07.2025 kann im Rahmen der obigen Ausführungen entsprochen werden.

Der Korreferent / die Korreferentin des Mobilitätsreferates hat einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## **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:
  - a. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, Verkehrszählungen in der Siberstraße durchzuführen und die Anordnung einer Fahrradstraße darauf aufbauend nochmals näher zu prüfen.
  - b. Sofern eine Anordnung unter Ziffer 2 nicht möglich ist, wird das Mobilitätsreferat beauftragt, eine bauliche Erweiterung der Siberstraße um eine durchgehende möglichst breite Gehbahn auf städtischem Grund zu planen.
  - c. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, eine Neuaufteilung des Straßenraums der Eversbuschstraße zwischen Stadtgrenze und dem Bereich des Bebauungsplanes „Hirmerei“ unter Beachtung der Machbarkeitsstudie zur Erweiterung der P&R-Anlage zu planen.
2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02943 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 23 - Allach-Untermenzing am 22.07.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

**III. Beschluss**  
nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 23. Stadtbezirkes Allach-Untermenzing 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 West

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

An das Baureferat, HA Tiefbau T1

An MOR-GB2.412

An MOR-GB2.2

An BAU T2

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. An das Direktorium – HA II/BA**

- Der Beschluss des BA 23 - Allach-Untermenzing kann vollzogen werden.
- Der Beschluss des BA 23 - Allach-Untermenzing kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).
- Der Beschluss des BA 23 - Allach-Untermenzing ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

**VI. Über MOR-GL5**

zurück zum MOR-GB2.12

zur weiteren Veranlassung

Mit der Bitte um Kenntnisnahme