



Datum: 05.03.26

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

Kreisverwaltungsreferat
Büro der Referentin
KVR-RL

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum - Umsetzung des Radentscheidprojekts Gebtsattelstraße, Teilprojekt Gebtsattelberg (Stadtbezirk 5);
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17777

An das Mobilitätsreferat

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Kreisverwaltungsreferat ist mit dem oben genannten Beschlussentwurf gemäß der Einbindung vom 25.02.26 einverstanden.

Die aus Aspekten der Verkehrssicherheit geplante bauliche Abtrennung von Radweg und Fahrbahn, mit der auch das Beparken des Radfahrweges verhindert wird, ist aus Sicht der Kommunalen Verkehrsüberwachung zu begrüßen.

Die betroffenen Parklizenzgebiete Regerplatz, Nördliche Au und Franziskanerstraße werden durch die Kommunale Verkehrsüberwachung bereits mit hohem Personaleinsatz regelmäßig bestreift. Eine dauerhafte Intensivierung der Überwachungsdichte isoliert zur Kontrolle einer Zunahme von Falschparker*innen aufgrund des Wegfalls von bestehenden Stellflächen ist hierbei personell und organisatorisch nicht zu leisten. Gleichwohl wird die Kommunale Verkehrsüberwachung natürlich im Rahmen und im Umfang der üblichen Bestreifung das Parkraummanagement überwachen und widerrechtlich parkende KfZ verwarren.

Die inhaltlich beteiligte Hauptabteilung IV des Kreisverwaltungsreferates, Branddirektion, wurde bereits auf Arbeitsebene im Rahmen der Erstellung des Beschlussentwurfs einbezogen. Die Belange des Brandschutzes sind in den Planungen ausreichend berücksichtigt.

Wir bitten darum, diese Mitzeichnung der Beschlussvorlage hinzuzufügen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]
Kreisverwaltungsreferentin

Datum: 17.03.2026

Telefon: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Baureferat

Tiefbau Verkehrsinfrastruktur

Mitte

BAU-T1-VI-M

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum - Umsetzung des Radentscheidprojekts Gebssattelstraße, Teilprojekt Gebssattelberg (Stadtbezirk 5)

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 17777

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom XX.XX.XXXX (SB)

– Mitzeichnung –

An das Mobilitätsreferat

Der im Betreff genannte Beschlussentwurf kann seitens des Baureferates grundsätzlich mitgezeichnet werden, sofern die markierten Änderungen übernommen werden und folgende Anmerkung Berücksichtigung findet:

Der im Entwurf genannte Umsetzungszeitpunkt der Maßnahme (Mitte/Ende 2027) kann nur gewährleistet werden, wenn der Beschluss des Mobilitätsreferates zeitnah, bis spätestens Mai 2026, erfolgt.

gez.

[REDACTED]
Stadtdirektor

Anlage: Beschlussentwurf mit Änderungen

Datum: 06.03.2026

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

**Referat für Arbeit und
Wirtschaft**Team Nachhaltig Wirtschaften &
Mobilität

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Mitzeichnung der Beschlussvorlage*Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum - Umsetzung des Radentscheidprojekts Gebsselstraße, Teilprojekt Gebsselberg (Stadtbezirk 5)**Bedarfs- und Konzeptgenehmigung**Verkehrsführung und Raumaufteilung*

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 17777

An das Mobilitätsreferat, Beschlusswesen

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft nimmt zur o.g. Beschlussvorlage wie folgt Stellung:

Als Veranstalter der dreimal im Jahr stattfindenden Auer Dulten sieht das RAW den Wegfall von insgesamt 55 Parkplätzen in der Gebsselstraße (Reduktion des Bestands um 62 Prozent) äußerst kritisch. Das Mobilitätsreferat stellt in seiner Beschlussvorlage selbst fest, dass der Parkdruck in den betroffenen Parklizenzgebieten bereits hoch ist. Gleichzeitig wird der Wegfall der Parkplätze dennoch als verträglich bewertet.

Das RAW kann dieser Einschätzung insbesondere mit Blick auf die Bedürfnisse der Händler*innen der Dulten nicht folgen. Diese sind darauf angewiesen, dass sie im Umfeld des Veranstaltungsgeländes mit ihren Lieferwagen oder Warenlagern parken können. Seit Jahren wird von ihnen bemängelt, dass das Parken im Umfeld der Dulten immer schwerer wird, die Parkplatzsuche viel Zeit in Anspruch nimmt und die Fußwege zurück zum Veranstaltungsgelände immer länger werden. Dabei sind die Händler*innen während der Dulten auf die drei genannten Parkgebiete (Nördliche Au, Franziskanerstraße, Regerplatz) angewiesen. Weitere umliegende Parkgebiete wurden als Parkmöglichkeit aufgrund des ohnehin hohen Parkdrucks in diesen Bereichen ausgeschlossen. Wenn nun in den drei genannten Parkgebieten zusätzliche Parkplätze wegfallen – insbesondere in der Gebsselstraße, die während der Dulten aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Veranstaltungsgelände von den Händler*innen sehr stark genutzt werden, dann spitzt sich die Lage weiter zu.

Hinzu kommen zahlreiche Baustellen (beispielsweise 2026 die umfangreichen Fernwärme-Baustellen der SWM), der laufende Wegfall von Parkplätzen durch temporäres Umwandeln von Misch- in Anwohnerparken zur Dult (wie an der Hochstraße oder Zeppelinstraße, siehe auch Beschlussvorlage) oder schon erfolgte Umbaumaßnahmen für Radwege (wie in der Zeppelinstraße), die den Parkdruck deutlich erhöhen.

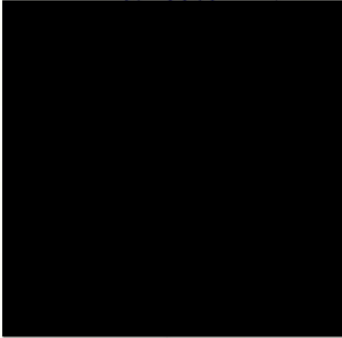
In Zeiten, in denen es dem Referat für Arbeit und Wirtschaft als Veranstalter bereits schwerfällt, Händler*innen für die Dulten zu finden, ist es kontraproduktiv, wenn diesen durch solche Maßnahmen das gewerbliche Treiben zusätzlich erschwert wird. Es ist weder wirtschaftlich noch sinnvoll, wenn sie sich erst zeitintensiv auf Parkplatzsuche begeben und dann große Wegstrecken zum Veranstaltungsgelände überwinden müssen. Aus diesen Gründen rechnet das Referat für Arbeit und Wirtschaft aufgrund der zusätzlichen Erschwernis bei der Anlieferung und Lagerung von Waren für die Dulten mittel- bis langfristig mit einem weiteren Rückgang von Bewerbungen für die Veranstaltungen. Wenn keine Alternativen oder Kompensationsmaßnahmen angeboten werden, sieht das Referat für Arbeit und Wirtschaft die Zukunft der Dulten in Gefahr.

Da laut dieser Beschlussvorlage keine Alternativen für Händler*innen oder

Kompensationsmaßnahmen zur Entlastung des Parkdrucks vorgesehen sind, kann das RAW der Beschlussvorlage aus den oben genannten Gründen nicht zustimmen.

Mit freundlichen Grüßen

Mit freundlichen Grüßen



Datum: 30.03.2026

Landeshauptstadt
München
StadtkämmereiInvestitionsplanung
und -controlling
SKA 2.21**V 17777 Umsetzung Radentscheidprojekt Gebattelstraße Teilprojekt Gebattelberg****im 5. Stadtbezirk Au-Haidhausen**Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
Verkehrsführung und Raumaufteilung**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17777****Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss am [unbekannt; spätestens Mai] (SB)**
Öffentliche Sitzung**I. An das Mobilitätsreferat**

Die Stadtkämmerei stimmt der o. g. Beschlussvorlage zu.

Die nunmehr in der Gebattelstraße umzusetzenden Maßnahmen sind für die Gewährleistung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zwingend erforderlich.

Die geschätzten Gesamtkosten inkl. Risikoreserve belaufen sich auf rd. 780.000 € und werden aus vorhandenen Mitteln der Nahmobilitätspauschale des Baureferats finanziert.

Die Stadtkämmerei bittet darum, die Stellungnahme in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

Gezeichnet

[Redacted Signature]

[Redacted Name] am 27.03.2026

Stellungnahme des Radentscheid München zur Gebssattelstraße zw. Am Neudeck und Regerstraße

Auf Grundlage der Planungen mit Stand vom 07/2025

Einordnung

Die Gebssattelstraße zw. Am Neudeck und Regerstraße, auch Gebssattelberg genannt, ist Bestandteil des innerstädtischen Radlriings und damit eine Radverbindung übergeordneter Bedeutung der Kategorie IR III. Bundesweite Normen sehen für IR III eine nutzbare Breite von 2,5m vor. Dies muss auch die Zielbreite für die vorgestellten Planungen sein.

Die bislang nur mit einseitigem Schutzstreifen neben Längsparkern ausgebaute Strecke liegt in unmittelbarer Nähe von mehreren Schulen wie z.B. der Theresia- Gerhardinger-Mädchenrealschule, der Grundschule am Maria-Hilf-Platz und dem Pestalozzi-Gymnasium und stellt somit eine wichtige Erschließungsstrecke mit besonderer Bedeutung für sichere Schulwege dar.

Der Ausbau des Gebssattelbergs ist mit Hinblick auf eine kostengünstige und schnelle Verbesserung der aktuell unbefriedigenden Situation in zwei Ausbaustufen geplant.

In der 1. Ausbaustufe, die laut vorliegendem Beschluss auf die Baufreigabe wartet, soll die Radverbindung bergauf mit einer geschützten Radinfrastruktur ausgestattet werden. Bergab sehen die Planungen den Radverkehr im Mischverkehr zusammen mit Kfz vor, allerdings unter Entfall der Längsparker auf der Nordseite, die bislang ein hohes Gefährdungspotenzial für Radfahrende darstellen (Dooring-Unfälle). Schutzstreifen bergab sind wegen unzureichender Fahrbahnbreiten nicht möglich.

In einer zweiten Ausbaustufe soll auch bergab eine geschützte Radinfrastruktur mit einem Hochbordradweg entstehen.

Auch wenn das Realisierungsdatum dieser zweiten Ausbaustufe in unbekannter, vermutlich ferner Zukunft liegt, sollte die 1. Ausbaustufe mit dieser zukünftigen Erweiterung kompatibel sein und möglichst ohne bauliche Veränderungen fortbestehen können.

Die Vertreter*innen des Radentscheid München beurteilen die vorgestellten Planungen auch hinsichtlich ihrer Eignung für die zukünftige Erweiterung, wobei eine Norm-konforme 1. Ausbaustufe höher gewichtet wird als eine lediglich mögliche Erweiterung in unbekannter Zukunft.

Stellungnahme

Die Vertreter*innen begrüßen das Vorhaben der LHM, den Gebssattelberg möglichst kostengünstig mit einer sicheren Radinfrastruktur auszustatten. Dabei bestätigen sie den grundsätzlichen Ansatz, die Strecke bergauf zu priorisieren und mit Radinfrastruktur auszubauen und den Radverkehr bergab vorerst im sicher gestalteten Mischverkehr mit Kfz zu führen. Eine solche asymmetrische Querschnittsaufteilung wird auch im Entwurf der neuen ERA202X als sinnvoll erachtet (ERA202X, Kapitel 3.8 Radverkehrsführung bei Steigung und Gefälle).

Allerdings sehen die Vertreter*innen des Radentscheid in den konkret vorgestellten Planungen wesentliche Kriterien hinsichtlich der sicheren Führung im Mischverkehr, eines barrierefreien Zugangs zu den Kfz-Parkspuren sowie der Einhaltung der geforderten Regelbreite des Radweges nicht erfüllt.

Sie bedauern, dass diese wichtigen Kriterien in einer mehrjährigen Entwicklungszeit mit komplizierten Abstimmungsprozessen zwischen den Referaten mit dem REM nicht geklärt und nicht verbessert werden konnten und hoffen zugleich, dass die erwarteten Neuauflagen der Normen RASSt und ERA dazu beitragen werden, mit ihren konkreten Angaben die Details der vorliegenden Planungen neu zu bewerten und zu verbessern.

Barrierefreien, baulichen Schutz des Radweges realisieren

In den Planungen sind bislang Hochbordstreifen, vom Baureferat „Münchner Flachbord“ genannt, zur Abtrennung des Radweges von der Parkspur vorgesehen. Der 82cm breite Hochbordstreifen soll nur von ca. 50cm schmalen Lücken zur Entwässerung der Fahrbahn unterbrochen sein.

Inwiefern ein solcher Bordstreifen einen barrierefreien Ein- und Ausstieg, sowie einen barrierefreien Zugang vom Gehweg zu den parkenden Kfz ermöglichen soll, wurde den Vertreter*innen des REM nicht erklärt und erschließt sich diesen nicht.

Personen mit Rollstuhl oder Rollator können nur auf die 70cm breite Krone der Bordstreifen aussteigen – wie sie von dort oben runter auf den Radweg und dann zum Gehweg kommen sollen, erschließt sich nicht.

Der Zugang zur Fahrertür von parkenden Kfz ist nur durch das Überqueren der Bordstreifen möglich. Wie das für Rollstuhlfahrende möglich sein soll, ist ebenfalls nicht ersichtlich.

Diese Kritikpunkte sind nicht neu, sie wurden wiederholt auch von Anwohnern der sehr ähnlich gestalteten St.-Magnus-Straße geäußert.

Aus Sicht des REM wäre eine barrierefreie Lösung jedoch nicht nur einfach zu realisieren, sondern würde die Kosten für den Straßenumbau sogar um einen wesentlichen Betrag reduzieren.

Angelehnt an das Erfolgsmodell Lindwurmstraße, empfehlen die Vertreter*innen des REM die Sperrfläche zwischen Radweg und Parkstreifen ausschließlich über Flexpoller zu schützen, die ein vollkommen stufenfreies Ein- und Aussteigen sowie einen stufenfreien Zugang zur Fahrerseite der Kfz gestatten. Bei Pollern entfällt zudem der Aufwand für die Beschaffung und den Einbau von Flachborden, die Fläche kann ohne störende Einbauten durchgehend asphaltiert werden und die Poller sind in wenigen Stunden über die gesamte Länge eingeschraubt.

Die bislang bestehende, nicht kohärente Unterscheidung zwischen geschützten Radfahrstreifen und baulichen Radwegen wird in der Neufassung der ERA202X aufgehoben. Mit Pollern geschützte Sperrflächen machen die angrenzenden Radwege zu baulichen Radwegen, die Notwendigkeit einer verkehrlichen Anordnung entfällt.

(siehe ERA202X, Kapitel 3 Führungsformen an innerörtlichen 1 Hauptverkehrsstraßen
Radwege mit Trennelementen auf Fahrbahnniveau

Radwege mit Trennelementen kombinieren Merkmale von Radfahrstreifen (vgl. Abschnitt 3.2) und baulichen Radwegen. Sie liegen auf Fahrbahnniveau mit baulicher Trennung vom Kfz-Verkehr²¹. Durch die bauliche Trennung handelt es sich funktional und verkehrsrechtlich nicht um Radfahrstreifen, sondern um Radwege. Statt mittels Breitstrich erfolgt die Trennung durch erhabene Trennelemente [z.B. Poller, Anm. REM] oder durchgehende Hochborde.)

Radweg bergauf in Regelbreite realisieren

Die Radwege am Gebetsattelberg stellen als Teil des Inneren Radelrings (IRR) eine Radvorrangroute der Kategorie IR III dar, für die die Regelbreite 2,50m von den Normen vorgegeben ist. In den Planungen ist aber nur eine nutzbare Breite von 2,30m vorgesehen, während die angrenzenden Kfz-Fahrbahnen eine Überbreite aufweisen.

Die Planungsskizzen des REM zeigen jedoch, dass die Regelbreite ohne Mehraufwand und allein durch eine andere Flächenaufteilung herstellbar ist. Die vorgeschlagene Flächenaufteilung ist auch mit einer zweiten Ausbaustufe kompatibel (siehe beigefügte Skizzen)

Die Vertreter*innen des REM fordern in diesem Punkt schlicht und einfach die Einhaltung der bundesweiten Normen und damit die Realisierung von Norm- und Radentscheid-konformen Radwegen mit 2,50m nutzbarer Breite.

Sichere Fahrbahnbreite für Rad im Mischverkehr herstellen

Das regelwidrige und gefährliche Überholen von Kfz mit zu geringem Seitenabstand bestmöglich zu verhindern, stellt sicherlich die zentrale Herausforderung für die objektive und subjektive Sicherheit von Radfahrenden im Mischverkehr dar.

Das „Vorbeiquetschen“ von Kfz an Radfahrenden mit zu geringem Seitenabstand (< 1,50m) lässt sich in der Praxis nur durch geringe Fahrbahnbreiten, die ein Überholen trotz Gegenverkehr ganz offensichtlich „unmöglich“ erscheinen lassen, wirksam unterbinden. Darum sehen auch die gültigen Normen, Fahrbahnbreiten zwischen 6,5m und 7,0m als ungeeignet für den Mischverkehr Rad/Kfz an.

Doch die in den Planungen vorgesehene Fahrbahnbreite liegt mit 6,90m unverständlicherweise genau im kritischen Bereich.

Die Vertreter*innen des REM empfehlen deshalb, die Fahrbahnbreite durch eine leichte Verschiebung des südseitigen Parkstreifens auf die von der MVG für Busverkehr geforderte Gesamtbreite von 6,50m zu reduzieren und zudem die Leitlinie für Kfz asymmetrisch so zu legen, dass die Breite der nördlichen Fahrbahn bergab eine für den Mischverkehr geeignete Breite von 3,00m erhält.

Mit dieser einfachen Maßnahme wird regelwidrigen Überholmanövern Kfz/Rad vorgebeugt und zugleich dem ÖPNV die geforderte Gesamtfahrbahnbreite zur Verfügung gestellt.

Sichere Fahrbahnbreite neben Schutzstreifen am Knoten Regerplatz

Aus den gleichen, vorgenannten Gründen, sehen die Vertreter*innen des REM die geplante Fahrbahnbreite von 3,00m neben dem Schutzstreifen zu Beginn der Radroute bergab kritisch. Möglichst geringe Fahrbahnbreiten sind auch neben einem Schutzstreifen essentiell, um ein Überholen von Radfahrenden ohne sicheren Seitenabstand unwahrscheinlicher zu machen.

Die Vertreter*innen des REM fordern deshalb an dieser Stelle eine Fahrbahnbreite von max. 2,75m (anstatt geplant 3,00m), was im Einklang mit den speziellen Forderungen der MVG bezüglich der verbleibenden Kernfahrbahnbreiten von 5,50m ist.



Verengung des Radweges bergauf am Knoten Regerplatz vermeiden

In den vorliegenden Planungen verengt sich der Radweg bergauf vor dem Knoten am Regerplatz auf unter 2,0m nutzbarer Breite.

Die Vertreter*innen fordern, dass diese Einengung durch die Reduzierung der Kfz-Fahrbahnbreite bergab (siehe Punkt „Sichere Fahrbahnbreite neben Schutzstreifen am Knoten Regerplatz“) weitestgehend behoben wird.

Schlussbemerkung

Die Vertreter*innen des Radentscheid-München begrüßen die Tatsache, dass die Sicherheit der Fahrradfahrenden in der Gabsattelstraße verbessert werden soll und unterstützen den grundsätzlichen Ansatz für den ersten Schritt des Ausbau mit einer geschützten Radweg bergauf und Mischverkehr bergab.

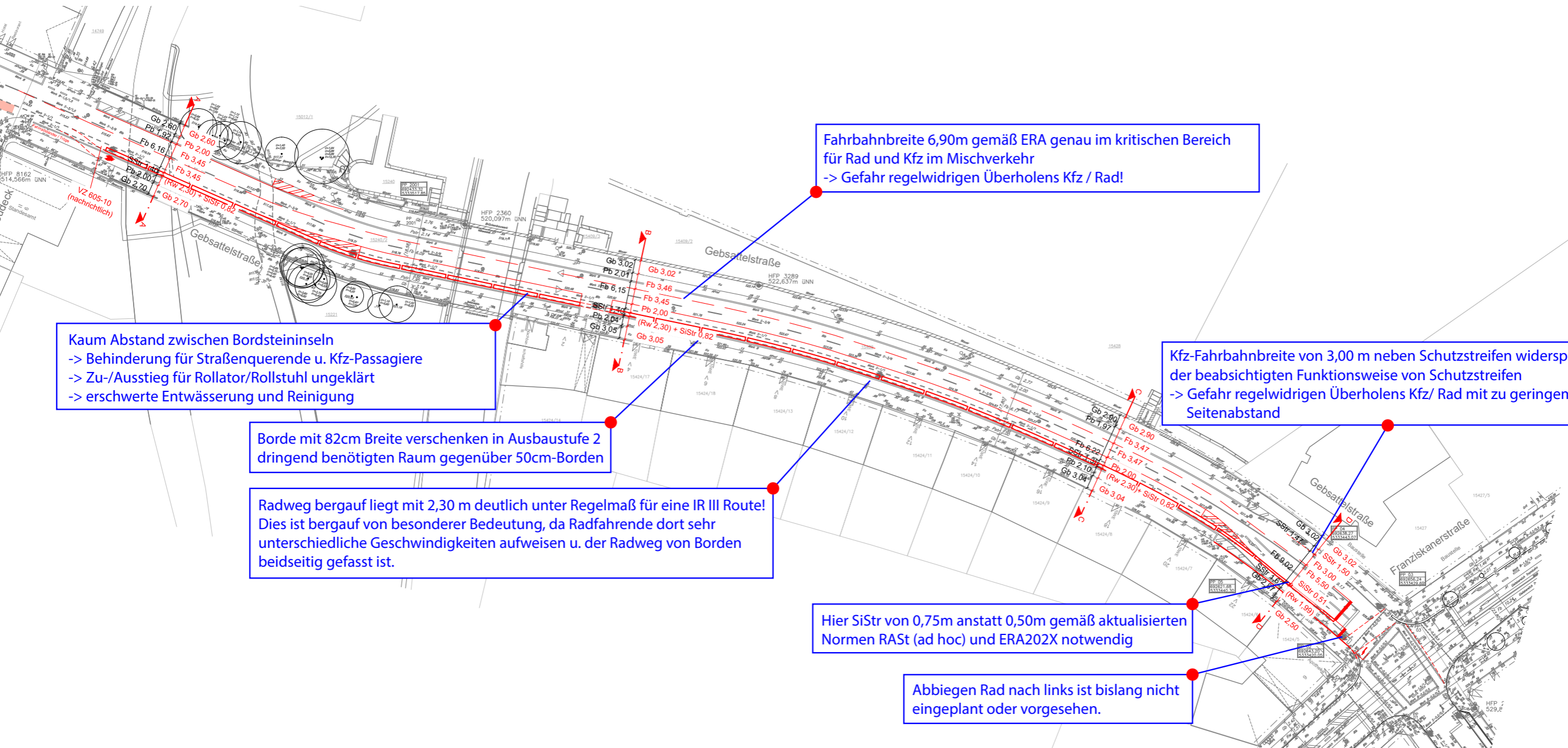
Allerdings sehen die Vertreter*innen des Radentscheid München in den Planungen wesentliche Merkmale bezüglich Sicherheit, Barrierefreiheit und angemessenen Radwegbreiten nicht erfüllt. Somit können die Planungen zum vorliegenden Stand nicht als Radentscheid-konform angesehen werden und können in dieser Form nicht als „mit den Vertreter*innen des REM abgestimmt“ bezeichnet werden.

Unter der Bedingung, dass die in der Stellungnahme genannten und beschriebenen Veränderungen in den folgenden Planungsschritten und in Abstimmung mit dem REM weitestgehend in die Planungen aufgenommen werden, unterstützen die Vertreter*innen des REM grundsätzlich die Fortführung der Planungen mit dem Ziel der Realisierung.

Gebattelstraße - zweistufiger Ausbau mit sicherer baulicher Radinfrastruktur

Vorschlag des REM für kostengünstige und barrierefreie, bauliche Radinfrastruktur in zwei Bauphasen

Gebattelstraße - Ausbaustufe 1



Fahrbahnbreite 6,90m gemäß ERA genau im kritischen Bereich für Rad und Kfz im Mischverkehr
-> Gefahr regelwidrigen Überholens Kfz / Rad!

Kaum Abstand zwischen Bordsteininseln
-> Behinderung für Straßenquerende u. Kfz-Passagiere
-> Zu-/Ausstieg für Rollator/Rollstuhl ungeklärt
-> erschwerte Entwässerung und Reinigung

Borde mit 82cm Breite versenken in Ausbaustufe 2 dringend benötigten Raum gegenüber 50cm-Borden

Radweg bergauf liegt mit 2,30 m deutlich unter Regelmaß für eine IR III Route! Dies ist bergauf von besonderer Bedeutung, da Radfahrende dort sehr unterschiedliche Geschwindigkeiten aufweisen u. der Radweg von Borden beidseitig gefasst ist.

Kfz-Fahrbahnbreite von 3,00 m neben Schutzstreifen widerspricht der beabsichtigten Funktionsweise von Schutzstreifen
-> Gefahr regelwidrigen Überholens Kfz/ Rad mit zu geringem Seitenabstand

Hier SiStr von 0,75m anstatt 0,50m gemäß aktualisierten Normen RAST (ad hoc) und ERA202X notwendig

Abbiegen Rad nach links ist bislang nicht eingeplant oder vorgesehen.

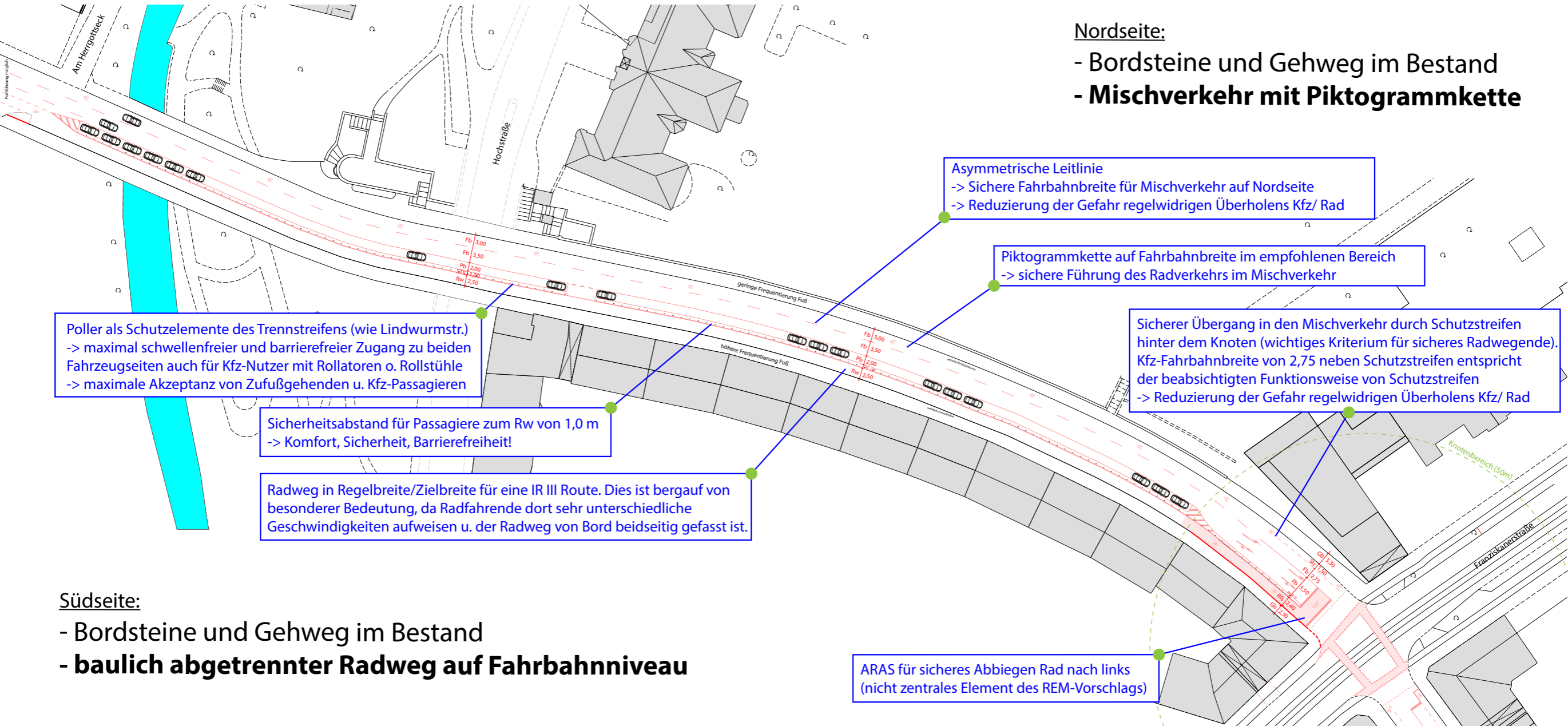
Gebattelstraße

Vorschlag REM für **1. Ausbaustufe** (jetzt) und
2. Ausbaustufe (in unbekannter Zukunft)

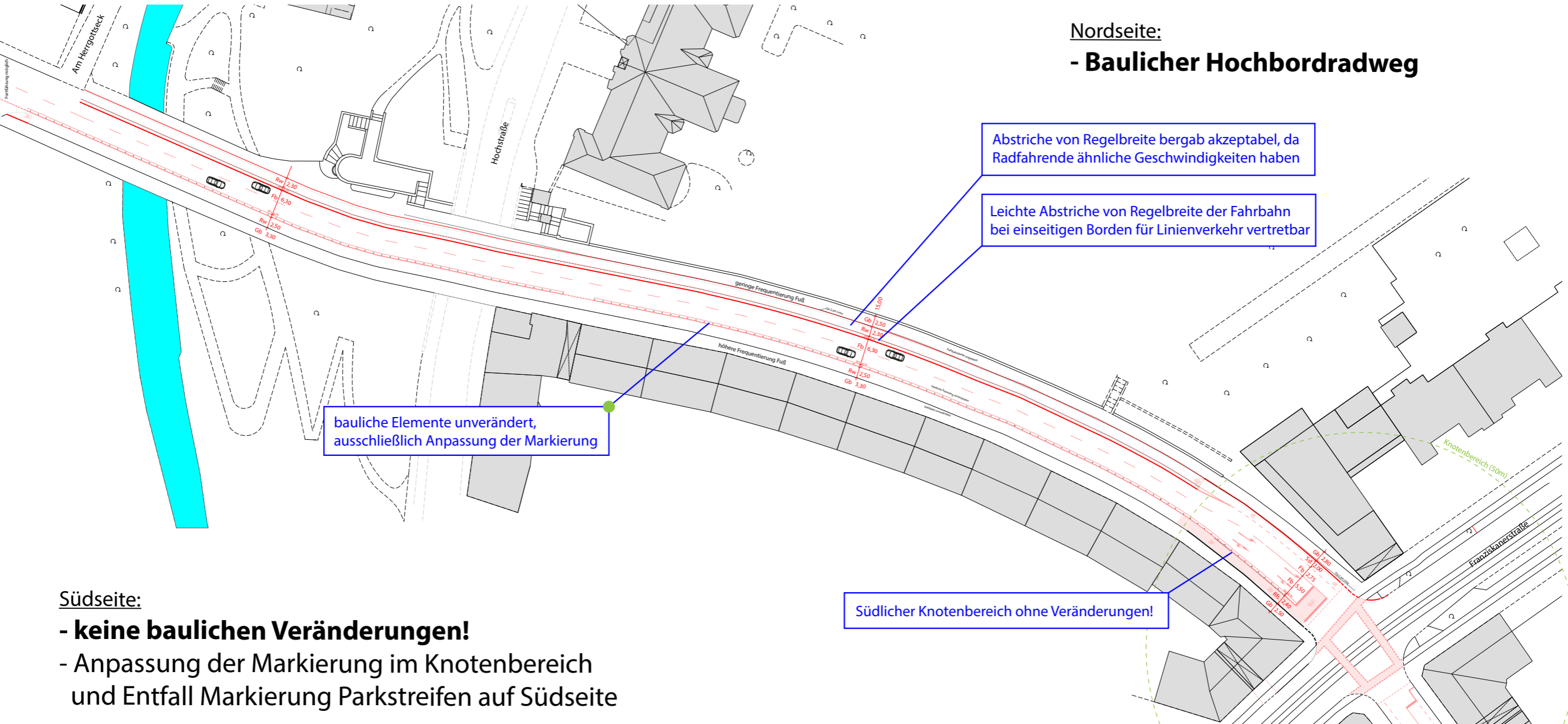
Verbesserte Eigenschaften

- Erfolgsmodell der PBL in der Lindwurmstraße auf bauliche Ausführung übertragen:
 - > *Sicherheitstrennstreifen nur mit Pollern absichern*
 - > *Zugang und Ein-/Ausstieg zu parkenden Kfz damit stufen- und barrierefrei*
- Vergrößerter Sicherheitsabstand von 1,0m zwischen Parstreifen und Radweg:
 - > *Sicherer, stufenfreier Zustieg zu Kfz für alle Menschen, besonders aber mit Rollatoren und Rollstühlen*
- sichere Führung der Radfahrenden im Mischverkehr bergab durch Fahrbahnbreite gemäß ERA-Empfehlungen
- konfliktfreier Begegnungsverkehr Bus durch Gesamt-Fahrbahnbreite von 6,50 m gemäß Forderungen MVG
- Radweg bergauf mit Regelbreite von 2,50 m (IR III) anstatt nur 2,30 m

Gebattelstraße - Ausbaustufe 1



Gebattelstraße - Ausbaustufe 2



Nordseite:

- **Baulicher Hochbordradweg**

Abstriche von Regelbreite bergab akzeptabel, da Radfahrende ähnliche Geschwindigkeiten haben

Leichte Abstriche von Regelbreite der Fahrbahn bei einseitigen Borden für Linienverkehr vertretbar

bauliche Elemente unverändert, ausschließlich Anpassung der Markierung

Südlicher Knotenbereich ohne Veränderungen!

Südseite:

- **keine baulichen Veränderungen!**

- Anpassung der Markierung im Knotenbereich und Entfall Markierung Parkstreifen auf Südseite

Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes
Au-Haidhausen



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstr. 40, 81660 München

Mobilitätsreferat
Geschäftsleitung
Beschluss- und Berichtswesen

Per eMail

Vorsitzender:
Jörg Spengler

E-Mail:
[REDACTED]

BA-Geschäftsstelle Ost:
Friedenstr. 40, 81660 München

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

München, 23.04.2026

Ihr Schreiben
08.04.2026

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
BVI 2.6 / 04/26

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Straßenraum - Umsetzung des Radentscheidprojekts Gabsattelstraße, Teilprojekt Gabsattelberg
Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 5 Au- Haidhausen hat in seiner Sitzung am 22.04.2026 folgendes einstimmig beschlossen:

Der BA begrüßt das Konzept grundsätzlich und bittet zusätzlich um Berücksichtigung der Vorschläge des REM:

- Realisierung der Regelbreite des Radwegs von 2,50m (statt 2,30m wie momentan geplant).
- Asymmetrische Reduzierung der momentan geplanten Fahrbahnbreite bergab auf so schmal wie möglich (aktuell geplant insgesamt > 6,50m, steigert für Kfz die Motivation zum Überholen, könnte dem Sicherheitsstreifen zugeschlagen werden, MVG reicht Gesamtbreite 6,50m für die Busse).
- Poller zur Abtrennung zwischen Radweg und parkenden Kfz (statt des bisher geplanten „Münchner Bords“, die bisher noch nirgends realisiert wurden und nicht barrierefrei sind); Poller analog Lindwurmstraße sind ausreichend für Status als „baulicher Radweg“.
- Erleichterung des Linksabbiegens in die Franziskanerstraße.
- Um die Wirkung dieser Radentscheidmaßnahme quantifizieren zu können, überlegt das MOR den Einbau von Dauerzählstellen für den Radverkehr im Streckenverlauf. Der BA befürwortet das, würde mit dem Zählen aber bald beginnen wollen, um einen Vergleich zu haben. Es soll auf jeden Fall verlässliche Zahlen (aus verschiedenen Jahreszeiten) von vor dem Umbau geben.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Jörg Spengler
Vorsitzender im BA 5
Au-Haidhausen