Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Radverkehr
MOR-GB2.24

radverkehr.mor@muenchen.de

I.

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost
bag-ost.dir@muenchen.de
An den BA 16 - Ramersdorf-Perlach
Herr Kauer

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Datum
			13.05.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Einrichtung eines Fahrradwegs vom Alexisquartier bis zur Friedenspromenade
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 08477 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 - Ramersdorf-Perlach

Sehr geehrter Herr Kauer,

zu Ihrem Antrag vom 11.12.2025 teilen wir Ihnen Folgendes mit:

Zu den aufgezählten Punkten bzgl. der Straßenverhältnisse in der Friedrich-Creuzer-Straße können wir folgende Aussagen treffen:

kein Radweg

Die Radverkehrsführung an Stadtstraßen hängt im Wesentlichen von der Stärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Beide Größen werden zu einem Belastungsbereich zusammengefasst. Den Belastungsbereichen sind geeignete Führungsformen zugeordnet. Nach diesen Kriterien wird die Friedrich-Creuzer-Straße dem Belastungsbereich I zugeordnet und somit die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr als die geeignete Radverkehrsführung angesehen. Das bedeutet, dass der Radverkehr sicher im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn ohne eigene Radverkehrsanlage geführt wird.

Benutzungspflichtige Radwege sind in einer solchen Konstellation auszuschließen. Der Bau eines (nicht benutzungspflichtigen) Radwegs wäre aufgrund der zu geringen Platzverhältnisse auch nicht realisierbar. Zur Gestaltung der Straße stehen uns lediglich rund 10,00 m zur Verfügung. Davon entfallen ca. 6,00 m auf die Fahrbahn und die verbleibenden 4,00 m auf die

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Gehwege. Die Breiten variieren je nach Abschnitt geringfügig. Nach heutigen Richtlinien sind selbst diese Maße nicht ausreichend, können aber wegen der fehlenden Flächen nicht verbreitert werden. Eine weitere Verschmälerung zugunsten eines nicht erforderlichen Radwegs muss daher im Interesse der übrigen Verkehrsteilnehmer*innen ausscheiden. Natürlich ist verständlich, dass sich Radfahrende in höher belasteten Tempo 30-Bereichen unsicher fühlen können. Separate Radwege können jedoch gerade bei einer objektiv sicheren Führung im Mischverkehr nur bei entsprechender Flächenverfügbarkeit ausgewiesen werden. Zudem hat der Stadtrat für Tempo 30-Zonen 2021 den sukzessiven Rückbau von Radwegen entschieden, um diese Flächen den dortigen Gehwegen zuzuschlagen. Der nicht notwendige Neubau eines Radwegs in einer Tempo 30-Zone stünde dem diametral entgegen.

grundsätzlich immer nur einspurig (wegen Parkzone auf der einen Seite)

Auf der Westseite der Friedrich-Creuzer-Straße befinden sich einige Längsparkstände. Teilweise bestehen Haltverbote. Die Anordnung eines Haltverbots für die gesamte Länge der Friedrich-Creuzer-Straße wurde bereits geprüft und abgelehnt.

Hierzu verweisen wir auf das Antwortschreiben zum BA-Antrag B 07068:
„Die Straßenverkehrsbehörde hat in der Ausübung des ordnungsgemäßen Ermessens sich gegen ein absolutes Haltverbot auf der gesamten Länge der Friedrich-Creuzer-Straße entschieden um die Interessen der Anwohnenden hinsichtlich öffentlicher Parkplätze zu berücksichtigen sowie den Charakter der Tempo – 30 Zone zu erhalten.“

großer Müllwagen / Leerung der Glascontainer

Auf die Leerungszeiten der (Glas-)Container haben wir keinen Einfluss. Hier sind die Firmen REMONDIS und Wittmann zuständig. Für Fragen und Anregungen wenden Sie sich bitte an die zuständigen Firmen (https://www.awm-muenchen.de/abfall-entsorgen/abgabestellen/wertstoffinseln#c906).

Pendler, öffentlicher Busverkehr

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurde das bestehende Haltverbot verlängert.

Wir verweisen hier ebenfalls auf das Antwortschreiben zum BA-Antrag B07068:
„Das absolute Haltverbot in der Friedrich-Creuzer-Straße (Westseite) […] wird in Hinblick auf den geringstmöglichen Eingriff bezugnehmend auf das angrenzende Wohnquartier zeitlich auf die Hauptverkehrszeiten werktags von 07.00 Uhr bis 20.00 Uhr begrenzt. In der Gesamtabwägung ist die Maßnahme aus den o.g. nachvollziehbaren Gründen geeignet, erforderlich und angemessen, um für den Linienverkehr der Buslinie 194 einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten und um die Verkehrssicherheit im Allgemeinen zu verbessern.“

miserable Asphaltdecke (hier wurde kürzlich durch einen Flickenteppich die Straße noch verschlimmbessert!)

Hierzu haben wir folgende Stellungnahme vom Baureferat erhalten:

„Der betroffene Abschnitt der Friedrich-Creuzer-Straße ist in keinem komfortablen, aber verkehrssicheren Zustand. In der anhaltenden Wintersaison zeigten sich nun erhebliche

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Frostaufbrüche, die provisorisch gesichert wurde, um die Verkehrssicherheit weiter zu gewährleisten.

In Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ist eine Sanierung der Oberfläche der Friedrich-Creuzer-Straße – etwa im Bereich ab Zehntfeldstraße bis Hippelstraße – in der kommenden Bausaison geplant."

nur schmale Fußgängerwege, auf die man notgedrungen ausweichen muss

In der aktuellen Situation in der Friedrich-Creuzer-Straße sollten Radfahrende die Fahrbahn nutzen. Die Nutzung des Gehwegs durch Radfahrer*innen ist nicht nur rechtlich verboten, sondern birgt auch erhebliche Gefahren für alle Beteiligten. Fußwege sind für Fußgänger*innen gedacht, und die unzulässige Nutzung durch Radfahrer*innen kann sowohl zu gefährlichen Situationen für Radfahrende als auch für Fußgänger*innen führen. Zudem ist das Ausweichen auf den Gehweg nicht sinnvoll, da dies die Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen erhöht und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen gefährdet.

Verständlicherweise fühlen sich Radfahrer*innen in Tempo-30-Zonen zu hochfrequentierten Zeiten teilweise unsicher, wenn sie die Fahrbahn nutzen müssen, da der Verkehr in diesen Zeiten intensiver ist. Um das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu stärken, wurden kurzfristig bereits verkehrsverbessernde Maßnahmen im Rahmen der bestehenden Profilierung umgesetzt (siehe oben zur Erweiterung Haltverbot). Somit kann gewährleistet werden, dass zukünftige Überholmanöver nur auf kurzer Strecke erfolgen müssen. Fahrzeugführer*innen können durch die kurzen Abschnitte des ruhenden Verkehrs die Verkehrssituation besser einschätzen und rechtzeitig ausweichen. Die Verkehrssituation kann somit beruhigt werden. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass das Ausweichen und Abwarten in Tempo 30-Zonen auch aus Sicht des Radverkehrs sinnvoll und gewollt ist, damit der MIV ausgebremst wird und nicht zu schnell fährt.

Langfristig gesehen strebt das Mobilitätsreferat an, im Rahmen der Masterplanungen zu der Parkmeile Trudering Perlach die Fuß- und Radwegesituation an der Friedrich-Creuzer-Straße nachhaltig zu verbessern.

Da der Bezirksausschuss 15 – Trudering-Riem einen identischen Antrag gestellt hat, wurde dieser mit dem inhaltsgleichen Schreiben ebenfalls informiert.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

GB 2.24

[LHM-Schutzbedarf: 2]