Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Radverkehr
MOR-GB2.24

radverkehr.mor@muenchen.de

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost
bag-ost.dir@muenchen.de
An den BA 05 - Au-Haidhausen
Herr Spengler

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Datum
18.03.2026	BVI 3.7 / 03/26		18.05.2026

Verkehrskonflikte Fahrradweg auf Gehweg Wörthstraße Höhe Bordeauxplatz; ganztägig Tempo 30
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 08800 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen - vom 18.03.2026 als Folgeantrag zum BA-Antrag Nr. 20-26 / B 08484

Sehr geehrter Herr Spengler,

im oben genannten Antrag wird ein ganztägiges Tempo 30 zum Schutz des Radverkehrs gefordert.

Hierzu möchten wir feststellen, dass die Anordnung von Tempo 30 ausschließlich zum Schutz des Radverkehrs in der Regel unzulässig ist, da der Mischverkehr grundsätzlich die vorgesehene Führungsform darstellt und somit für sich genommen kein „besonderer Umstand“ im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO gegeben ist, der die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zwingend erforderlich macht.

Laut der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA2010) hängt die geeignete Führungsform des Radverkehrs im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Als Kraftfahrzeugbelastung wird dabei die Prognosebelastung in der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt zugrunde gelegt. Bei geringen Fahrbahnbreiten ist Mischverkehr bis zu einer Kraftfahrzeugverkehrsstärke von 700 Kfz/h verträglich. Aufgrund der vorliegenden Verkehrszahlen liegt dieser Wert deutlich unterhalb dieser Grenze.

Als Grundlage dient hier eine am 06.05.2025 durchgeführte Verkehrszählung am südöstlichen Knoten Bordeauxplatz zwischen Breisacher Straße und Metzstraße. Der ermittelte Tageswert beträgt 3.635 Kfz bzw. 2.082 Radfahrende in beiden Richtungen.

In Richtung Nordwesten ergibt sich ein Tageswert von 2.150 Kfz und 1.051 Radfahrenden, wobei bei der Verkehrszählung nicht von Radverkehr auf der Fahrbahn und/oder auf dem

Radweg unterschieden wurde.

In der täglichen Spitzenstunde – hier im morgendlichen Berufsverkehr in der Zeit von 08:15 bis 09:15 Uhr ermittelt - wurden 221 Kfz gezählt. In Verbindung mit Tempo 30 in der Zeit von 07:00 bis 18:00 Uhr (werktags, Mo bis Fr) ist die Führung des Radverkehrs nach der ERA2010 auf der Fahrbahn im Mischverkehr vorgesehen.

Außerhalb dieses Zeitraums (18:00 bis 07:00 Uhr) gilt Tempo 50. Das Verkehrsaufkommen ist während dieser Zeit deutlich geringer. In der Zeit von 00:00 bis 06:00 Uhr liegt der Spitzenwert bei 14 Kfz/h; in der Zeit von 19:00 bis 24:00 Uhr bei 131 Kfz/h. Auch bei zulässigem Tempo 50 ist aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens die Führung des Radverkehrs nach der ERA2010 auf der Fahrbahn im Mischverkehr vorgesehen.

Zugleich ist ein baulicher nicht benutzungspflichtiger Radweg als Angebot für den Radverkehr vorhanden. Wir gehen davon aus, dass dieses Angebot vom Radverkehr auch genutzt wird. Es bleibt dem Radverkehr vorbenommen, ob er sich auf dem Radweg oder auf der Fahrbahn im Mischverkehr fortbewegen möchte.

Die Unfallstatistik beim Polizeipräsidium München spricht für eine unauffällige Situation auf diesem Abschnitt. In den letzten fünf Jahren wurden keine signifikanten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung verzeichnet.

Aufgrund des Sachverhalts kann festgestellt werden, dass hier derzeit keine weiteren Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs zu ergreifen sind. Die dauerhafte Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 zum Schutz des Radverkehrs ist rechtlich anhand der aktuellen örtlichen Verhältnisse auf Basis der geltenden Rechtslage nicht zulässig.

Ein eventueller Radwegrückbau, der jedoch bzgl. der Bewertung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht relevant ist, wäre mit einem nicht unerheblichen finanziellen Aufwand verbunden. Angesichts der aktuellen Haushaltslage ist dies an dieser Örtlichkeit nicht darstellbar.

Bzgl. des Wunschs sich für eine Gesetzesänderung einzusetzen, können wir mitteilen, dass sich das Mobilitätsreferat regelmäßig über den Deutschen Städtetag in Gesetzgebungsverfahren einbringt und dabei auch Verbesserungen im Sinne der Vereinfachung von Umsetzungsmöglichkeiten im Straßenverkehrsrecht fordert.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

Team Radverkehr