Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
Fraktion ÖDP / BK / ML
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
28.07.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Schulwegsicherheit in Milbertshofen verbessern!

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 06355 von der Fraktion ÖDP/München-Liste
vom 02.02.2026, eingegangen am 02.02.2026

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

in Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie, die Schulwegsicherheit im Stadtteil Milbertshofen zu optimieren und den Forderungen der Petition „Optimierung der Verkehrssicherheit im Bereich Schleißheimer Straße, Hanselmannstraße und Keferloherstraße in Milbertshofen für Kinder der anliegenden Schulen, Kindergärten und sonstiger Einrichtungen für Kinder“ nachzukommen. Dabei sollten gemäß Ihrem Antragstext im Wesentlichen drei Optimierungen des Straßenverkehrs erreicht werden:

1. Errichtung von Fahrradampeln an der Schleißheimer Straße / Ecke Keferloherstraße
2. Umwandlung der Keferloherstraße (Abschnitt Christoph-von-Gluck-Platz bis Riesenfeldstraße) in eine Fahrradstraße
3. Einrichtung einer Spielstraße in der Hanselmannstraße

Nach § 60 Abs. 9 Geschäftsordnung (GeschO) dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist. Der Inhalt Ihres Antrages betrifft jedoch eine laufende Angelegenheit, deren Besorgung nach Art. 37 Abs. 1 Gemeindeordnung (GO) und § 22 GeschO dem Oberbürgermeister obliegt, weshalb eine beschlussmäßige Behandlung im Stadtrat rechtlich nicht möglich ist.

Zu Ihrem Antrag vom 02.02.2026 teile ich Ihnen Folgendes mit:

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Zu Punkt 1:
Errichtung von Fahrradampeln an der Schleißheimer Straße / Ecke Keferloherstraße

Hinsichtlich der problematischen Querungssituation für Schüler*innen über die Schleißheimer Straße an der Lichtsignalanlage auf der Südseite der Kreuzung Keferloherstraße / Schleißheimer Straße wurde unser Team Schulwegsicherheit durch eine Schulweghelferin im Juli 2025 informiert (vgl. hierzu auch Bürgerversammlungsanfrage Nr. 20-26 / Q 00690). Hierauf fand am 23.07.2025 ein gemeinsamer Ortstermin statt.

Im Rahmen der Ortseinsicht stellten die Beteiligten einvernehmlich fest, dass die querenden Kinder den Radweg vorrangig aufgrund der identischen Pflasterung des Curt-Mezger-Platzes und des östlichen Radwegs der Schleißheimer Straße nicht wahrnehmen, da die Blicke und die Aufmerksamkeit in dieser Situation vor allem auf die Ampel gerichtet sind. Da der Radverkehr, welcher den östlichen Radweg der Schleißheimer Straße in nördliche Richtung befährt, Vorrang hat, kann es für die Schulkinder zu Konflikten mit den – teils sehr schnell fahrenden – Radfahrer*innen kommen.

Das Mobilitätsreferat hat die Beobachtungen des Ortstermins ausgewertet und hiernach Verbesserungsmöglichkeiten der Verkehrssteuerung und der Schulwegsicherheit mit folgendem Ergebnis geprüft.

- Das Team Schulwegsicherheit hat einen zusätzlichen Schulweghelferstandort für die Nordseite der Kreuzung genehmigt.
- Im jeweiligen Zulauf der Radwege werden sowohl auf der Ostseite als auch auf der Westseite der Schleißheimer Straße die Piktogramme „Achtung Fußgänger" (Zeichen 133 StVO) angeordnet.
- An allen in Verlängerung der jeweiligen Fußgänger-Furten befindlichen Radwegabschnitten werden auf der Ostseite und der Westseite der Schleißheimer Straße je 2 Radpiktogramme (um 180 Grad zueinander verdreht und jeweils in Fahrtrichtung weisend) angeordnet.

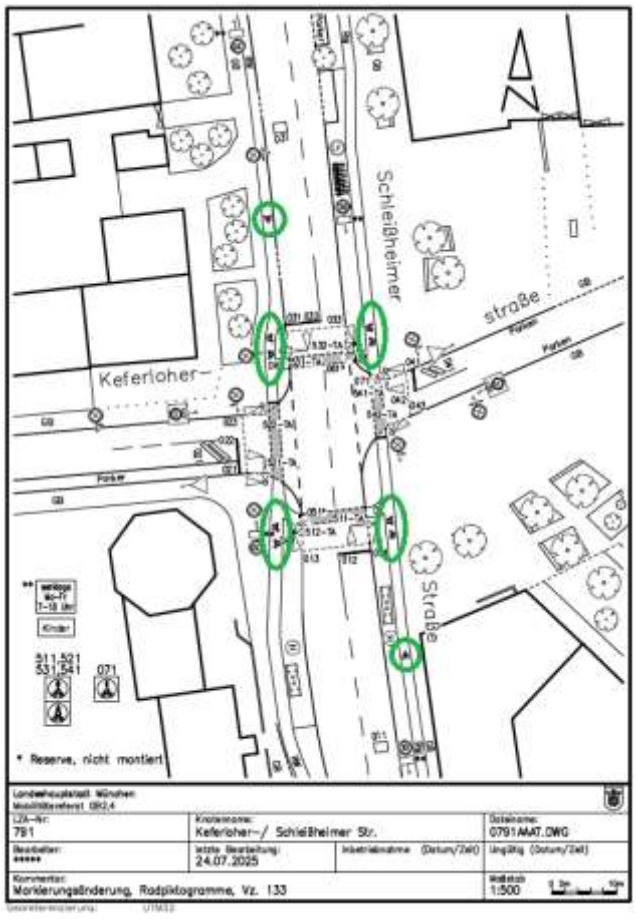


Abbildung 1: Lageplan, Quelle: MOR

Die genannten Maßnahmen sind in Abbildung 1 dargestellt und können im Jahr 2026 umgesetzt werden. Ebenso hält das Mobilitätsreferat die Schulweghelfer*innen sowie die örtliche Schulgemeinde informiert, letztere insbesondere, um weiterhin für das Ehrenamt der Schulweghelfenden zu werben.

Die Thematik der Signalisierung des Radverkehrs durch „Fahrradampeln“ ist hingegen deutlich komplexer. Die konkrete bauliche Gestaltung eines Radweges kann hierbei schon zu völlig

[LHM-Schutzbedarf: 2]

unterschiedlichen Betrachtungsweisen führen.

Die Radwege entlang der Schleißheimer Straße werden in dem gegenständlichen Abschnitt „fahrbahnfern“ geführt. Dies bedeutet, dass zwischen dem Radweg und der Fahrbahn ein teilendes Element wie z.B. eine Aufstellfläche für Fußgänger*innen, ein Baumgraben, eine Grünfläche, ein Parkstreifen, ein Haltestellenbereich oder eine Kombination hieraus liegt. Bei dieser baulichen Konstellation befinden sich Radfahrende nicht mehr im Einflussbereich einer Lichtsignalanlage (LSA).

Der Geltungsbereich der LSA Keferloherstraße / Schleißheimer Straße erstreckt sich somit für querende Fußgänger*innen nur bis zur "Bordsteinkante". Die Querung des "dahinter befindlichen" fahrbahnfernen Radweges erfolgt eigenverantwortlich nach den allgemeinen Regelungen der StVO. Fußgänger*innen haben – ähnlich wie bei der Querung einer Fahrbahn – dabei den Vorrang der dortigen Radfahrenden zu beachten.

Die Verkehrsflächen am Curt-Mezger-Platz wurden 2007 neu geordnet und der Platzbereich aufwändig umgestaltet. Da hierbei auf eine möglichst einheitliche Flächengestaltung wertgelegt wurde, wurden auch die dortigen Radwegbereiche mit einem Pflasterbelag versehen. Hierdurch kommt dieser Radwegabschnitt jedoch weniger kontrastreich zur Geltung. Eine beiläufige Unterscheidung des Radweges von den angrenzenden Aufstellbereichen bzw. Gehwegbereichen ist hierdurch etwas eingeschränkt. Die nachfolgende Befahrungsaufnahme dokumentiert diesen Umstand:



Abbildung 2: Befahrungsaufnahme, Quelle: Infra3D

Das Mobilitätsreferat hat, wie oben dargestellt, die Markierung diverser Piktogramme angeordnet. Der wenig kontrastreiche Radwegabschnitt wird hierdurch auch deutlich stärker hervorgehoben. Das Referat geht vorerst davon aus, dass mit den angeordneten Piktogrammen eine hinreichende Verbesserung der Situation erzielt werden kann, und bevorzugt ausdrücklich kooperative Ansätze zur Regelung des Straßenverkehrs.

Eine wie in dem vorliegenden Stadtratsantrag angeregte Fahrradampel, müsste etwa auf Höhe der Wartehalle an der dortigen Bushaltestelle platziert werden und somit mindestens 22 Meter von der regelkonformen Signalstelle entfernt.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Die Erfahrung hat gezeigt, dass solche vorgelagerten Signalstellen bei Radfahrenden selten zu einer Veränderung des Verkehrsverhaltens führen. Radfahrende, welche bisher schon rücksichtsvoll im Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen agierten (das ist der große Teil), benötigen solche "Hilfskonstrukte" nicht, weil sie auch ohne diese aufmerksam, regelbewusst und zuvorkommend am Straßenverkehr teilnehmen. Radfahrende, welche sich eher unbedarft über die Belange anderer Verkehrsteilnehmer*innen hinwegsetzen (und dies ist der kleine Teil), werden dies auch nach Einrichtung dieser weit vorgelagerten Radverkehrsampel tun, zumal sich deren Funktion und Notwendigkeit nicht unmittelbar erschließt. Ohne eine hinreichende, aber kaum leistbare Überwachung durch die Polizei, wird eine vorgelagerte Fahrradampel mit hoher Wahrscheinlichkeit keine nachhaltige Wirkung zu erzielen.

Im Gegenzug wirken sich zurückversetzte Radverkehrsampeln in der Zusammenschau mit dem parallel geführten und am Verkehrsknoten rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr nachteilhaft auf die Verkehrssicherheit der Radfahrenden aus, da der Radverkehr nunmehr außerhalb der üblichen Sichtbeziehungen des Kfz-Verkehrs auf sein Grünsignal wartet. Sicherlich wäre es "technisch" möglich, Radfahrenden mittels einer ergänzenden Signalisierung und einer progressiv gestaffelten Freigabe an der zurückversetzten Warteposition wieder "vor" die startenden Fahrzeugführer*innen zu bringen, jedoch würde diese progressiv gestaffelte Freigabe dann gegebenenfalls verspätet räumende Fußgänger*innen bzw. zu einem nicht kalkulierbaren Zeitpunkt aus dem Linienbus aussteigende Fahrgäste wiederum in Bedrängnis bringen, da dann Radfahrende mit dem Erlöschen von "Rot" vermutlich kompromisslos ihren Weg fortsetzen werden, zumal ja dann auch bald das "Grün" an der eigentlichen signalgesicherten Querungsstelle der Keferloherstraße in Sichtweite gelangt. Gegenüber zeitlich unbestimmt eintreffenden Fahrgästen an der Bushaltestelle, wäre die Wirksamkeit einer weit vorgelagerten Radfahrampel ohnehin ungewiss.

Auch das Umschaltverhalten auf „Rot“ für eine solche Fahrradampel birgt in Kombination mit dem in Sichtweite befindlichen regulären „Hauptsignal“ gewisse Unwägbarkeiten. Richtet man sich hierbei an die Fahrdynamik Radfahrender, so müsste hier „laut Lehrbuch“ ebenfalls eine gestaffelt wirksame Abschaltung vorgenommen werden. Zuerst die vorgelagerte Radfahrampel, und dann mit einem gewissen Zeitversatz die eigentliche regelkonforme Signalstelle (abhängig von der Geschwindigkeit der Radfahrenden und der Distanz der Fahrradampel bis zu 8s Versatz). Ob jedoch diese dann frühere Umschaltung der Fahrradampel auf „Rot“ auch ausreichend Beachtung findet, wenn das eigentliche in Sichtweite befindliche „Hauptsignal“ noch „Grün“ anzeigt, darf bezweifelt werden. Schaltet man beide Signalstellen simultan, so wird es immer auch einen gewissen Anteil Radfahrender geben, die - wie bisher auch - sich zwischen die dann mit der Querung beginnenden Fußgänger*innen mischen werden.

Da es schlicht nicht möglich ist, alle vorstellbaren Konfliktszenarien ordnungsrechtlich zu „glätten", vor allem solche nicht, die aus verkehrsfachlicher Sicht ohnehin nur durch kooperatives Miteinander lösbar sind, muss folgerichtig auf die Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer*innen verwiesen werden. Dabei sollte das in der StVO fixierte Grundprinzip des Zusammenwirkens aller Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenverkehr wieder in den Fokus der Öffentlichkeit gelangen. Aus mobilitäts- und verkehrsfachlicher Sicht ist ein stärkeres Maß an kooperativem Miteinander dringend geboten. Eine Regulierung sämtlicher vorstellbarer Problemfälle ist nicht leistbar und letztlich auch nicht erforderlich. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert eben auch *"... ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht*" (§ 1, Abs. 1 StVO).

Die durch das Mobilitätsreferat angeordneten Maßnahmen stützen deshalb den kooperativen Ansatz.
Hinsichtlich der in dem vorliegenden Stadtratsantrag ebenfalls thematisierten Freigabedauer für Fußgänger*innen während den schulrelevanten Zeiten wurde das Mobilitätsreferat bereits

[LHM-Schutzbedarf: 2]

tätig. Seit dem 13.02.2026 werden über sogenannte Betriebsfunktionen zu schulrelevanten Zeiten (Montag mit Freitag: 07:30h bis 08:30h und 11:30h bis 13:30h) deutlich längere Freigabezeiten wirksam.

Zu Punkt 2:
Umwandlung der Keferloherstraße im Abschnitt zwischen Christoph-von-Gluck-Platz und Riesenfeldstraße in eine Fahrradstraße

Die Ausweisung einer Straße bzw. von Straßenzügen zur Fahrradstraße erfolgt zunächst nach dem sogenannten Netzgedanken. Das heißt, wesentliches Entscheidungskriterium für die Ausweisung einer Straße bzw. eines Straßenzuges als Fahrradstraße ist die Bündelung des Radverkehrs, z.B. durch eine bereits bestehende Beschilderung als Radverkehrsroute oder als wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr. Kleinteilige Maßnahmen, ohne Integration in den Netzgedanken, kommen hingegen nicht in Betracht.

Bei der Keferloherstraße im Abschnitt zwischen der Riesenfeldstraße und Schleißheimer Straße handelt es sich um eine Straße, welche nach dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr weder Teil einer Haupt- noch einer Nebenroute ist und somit der Netzgedanke fehlt. Auch im künftigen Radverkehrsnetz, ist der Keferloherstraße in diesem Abschnitt keine (Netz-)Kategorie zugeordnet. Im Abschnitt zwischen der Schleißheimer Straße und dem Christoph-von-Gluck-Platz ist die Keferloherstraße eine Radnebenroute und in der künftigen Radverkehrsnetzplanung als eine Radverkehrsverbindung (IR IV) vorgesehen. Jedoch sprechen dort die baulichen Radwege im Abschnitt zwischen der Schleißheimer Straße und der Korbinianstraße gegen die Einrichtung einer Fahrradstraße, da sie dem Bündelungscharakter des Radverkehrs entgegenstehen. Die Keferloherstraße im Abschnitt zwischen Riesenfeldstraße und Christoph-von-Gluck-Platz ist kein Bestandteil des ausgeschilderten Radlnetzes. Gemäß des Radlstadtplans verläuft über die nördlich parallel verlaufende Milbertshofenerstraße das ausgeschilderte Radlnetz. Auch sprechen das im Abschnitt zwischen Christoph-von-Gluck-Platz und Knorrstraße verlegte Kleinsteinpflaster sowie eine lichte Fahrbahnbreite von ca. 4,90 m bei ein- bzw. beidseitigen Parkständen gegen die Einrichtung einer Fahrradstraße.

Der Schulwegsicherheit liegen bislang keine Informationen über eine Problemstellen für Rad fahrende Schüler*innen zur Grundschule in der Hanselmannstraße vor.

Generell handelt es sich bei dem Schulsprengel der Grundschule in der Hanselmannstraße um einen kleinen Sprengel. Die Sprengelgrenze führt im Osten entlang der Knorrstraße und der Korbinianstraße, im Norden entlang der Hamburger Straße, der Moosacher Straße und der Preußenstraße, im Westen entlang der Lerchenauer Straße sowie im Süden entlang des Petuelrings bzw. der Birnauerstraße. Bis zum 10. Lebensjahr dürfen Grundschulkinder mit den Fahrrädern die Gehbahnen befahren. Kein Schulweg sollte weiter als 2km vom Wohnort zur Grundschule sein, weswegen wir i.d.R. von zu Fuß zurück gelegten Schulwegen ausgehen.

In der Schleißheimer Straße befindet sich zudem noch eine Mittelschule. Auch von dort sind keine Schulwegprobleme Rad fahrender Mittelschüler*innen bekannt.

Entlang der Schleißheimer Straße wurde aufgrund der zahlreichen Einrichtungen die Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h reduziert, bei dem umliegenden Wohngebieten handelt es sich um Tempo-30-Zonen.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Vor diesem Hintergrund sowie nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen wird das Mobilitätsreferat von der Ausweisung der Keferloherstraße als Fahrradstraße absehen.

Zu Punkt 3:
Umwandlung der Hanselmannstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich

Ich gehe davon aus, dass mit dem Antragspunkt die Umwandlung in einen verkehrsberuhigten Bereich, nicht aber in eine Spielstraße gemeint ist. Eine „Spielstraße“ im wörtlichen Sinne kann durch Zeichen 250 StVO mit Zusatzzeichen 1010-10 StVO nach den einschlägigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung nur dort ausgewiesen werden, wo es möglich ist, die Straße auch für den Anliegerverkehr zu sperren. Das kommt in der Hanselmannstraße schon aufgrund der Zufahrten nicht in Frage.

Schulwegprobleme, die Hanselmannstraße betreffend, wurden seitens der Eltern/des Elternbeirats/der Schule noch nicht an uns herangetragen.

Mit verkehrsberuhigten Bereichen im Umfeld von Grundschulen haben wir in München bislang eher negative Erfahrungen gemacht. Dies resultiert vor allem aus der Tatsache, dass in diesen Bereichen keine Gehbahnen vorgesehen sind, die Schüler*innen somit keine „geschützten“ Bereiche haben, in welchen sie mit dem Fahrverkehr nicht in Berührung kommen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die in einem verkehrsberuhigten Bereich vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit sehr oft nicht eingehalten wird und die notwendige Rücksichtnahme auf den Fußverkehr, welcher sich auf der Fahrbahn bewegt, oftmals nicht gegeben ist. Die Hanselmannstraße (Tempo-30-Zone) verfügt derzeit beidseitig über Gehbahnen, die die Kinder gut als Schulweg nutzen können.

Für die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich müsste die Straße baulich umgestaltet werden. Verkehrsberuhigte Bereiche – beschildert mit Zeichen 325/326 StVO – müssen optisch den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion für Fußgänger*innen überwiegt und der Fahrverkehr hier eine untergeordnete Bedeutung hat. Dies wird z.B. erreicht durch niveaugleichen Ausbau über die gesamte Straßenbreite, durch Gestaltungselemente zur Sicherung und Abgrenzung von reinen Aufenthaltsflächen gegenüber Flächen, die auch für den ruhenden und fließenden Verkehr zur Verfügung stehen sowie durch geschwindigkeits-hemmende Elemente, wie Fahrgassenversätze und Einengungen.

Eine solche Ausbauform wird grundsätzlich nur in reinen Wohnstraßen mit kurzer Länge und sehr geringem Verkehrsaufkommen für sinnvoll erachtet.

Eine den gesetzlichen Anforderungen genügende Ausgestaltung des verkehrsberuhigten Bereiches (z.B. mit geschwindigkeitsdämpfenden Fahrgassenversätzen und Gestaltungsele-menten zur deutlichen Hervorhebung der Aufenthaltsfunktion) wäre aufgrund der relativ geringen Straßenbreite nicht in ausreichendem Umfang möglich. Dies hätte zur Folge, dass mit der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches lediglich eine „Scheinsicherheit“ geschaffen würde, die – vor allem für Kinder – mit größeren Gefahrenpotentialen behaftet wäre als die gegenwärtige Ausbauform der Straße, insbesondere da keine gesonderten Gehwege mehr vorhanden wären.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent

[LHM-Schutzbedarf: 2]