Telefon: 0 233-39884

Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement
StVO Radverkehr
MOR-GB2.24

Lücke im Radweg am Nockherberg schließen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 02693 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 5 - Au-Haidhausen am 29.04.2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01306

Anlage: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02693

Beschluss des Bezirksausschusses des 5. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 16.09.2026
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 5 – Au-Haidhausen – hat am 29.04.2025 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02693 wie folgt beschlossen.

> ***Lücke im Radweg am Nockherberg schließen***
>
> *Der Bezirksausschuss 5 – Au-Haidhausen – beantragt, dass die Lücke im Radweg Am Nockherberg in Abwärtsrichtung geschlossen werden soll. Am Nockherberg fehlt in Abwärts-richtung ein Radweg, was für Radfahrende einen gefährlichen Abschnitt zur Folge hat. Die Autospur sei zu schmal und ein sicheres Überholen ist aufgrund der Straßenbahnmarkierung nicht erlaubt. Autos müssten zwar warten, tun es aber nicht und überholen stattdessen zu eng oder fahren über die Markierung. Daher werden zwei mögliche Lösungen gefordert: Vorschlag A) Radweg auf dem Gehweg markieren oder Vorschlag B) Radstreifen auf der Straße und Straßenbahnmarkierung anpassen.*

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:

In München sind für die nächsten Jahre die Sanierungen der Isarbrücken geplant und in den übergeordneten Bauzeitenplänen durchgetaktet. So auch die Umgestaltung und Sanierung der Reichenbachbrücke. Die weiteren Planungen zum Ausbau der Radinfrastruktur zwischen der Fraunhoferstraße und dem Ostfriedhof werden sich zunächst an diesen Überlegungen zur Umgestaltung der Reichenbachbrücke orientieren. In diesem Zusammenhang wird auch eine

Betrachtung der Ohlmüllerstraße und des Nockherbergs erfolgen. Beides steht in den 2030er Jahren bevor.

Aus verkehrsfachlicher Sicht ist nachvollziehbar, dass insbesondere für den Nockherberg in Fahrtrichtung Norden (bergab) oder im Bereich der Ohlmüllerstraße Forderungen nach Übergangslösungen an die Stadtverwaltung herangetragen werden. Infolgedessen wurden in vergangener Zeit Vorschläge zur Einrichtung von Schutz- oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geprüft.

Bislang konnten zur Verbesserung der Radverkehrssituation einzelne kleinere Maßnahmen wie z. B. die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in der Ohlmüllerstraße oder Anpassungen an bestehenden Markierungen am Nockherberg im Einmündungsbereich zur Hoch- und zur Edelweißstraße umgesetzt werden.

Im Gegensatz zu einer Unfallhäufungsstelle im Einmündungsbereich der Hochstraße waren im weiteren Verlauf bergab erfreulicherweise bislang keine signifikanten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zu verzeichnen. Die Polizei qualifiziert die aufgenommenen Unfällen mit Radfahrenden als sogenannte Alleinunfälle (Stürze im Gleisbereich oder beim Auffahren auf den baulichen Radweg ohne Fremdeinwirkung).

Vorschlag A) Radweg auf dem Gehweg markieren

Nach erneuter Überprüfung des Sachverhalts ist festzustellen, dass der Vorschlag A) mit der Markierung eines Radwegs auf dem Gehweg aufgrund der baulichen Gegebenheiten nicht zulässig ist. Gleiches würde auch für die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr – ohne Trennung zwischen Geh- und Radweg in Form einer Markierung – gelten.

Gehwege sollen dem Fußverkehr ein ungestörtes Fortkommen und einen der Umfeldnutzung entsprechenden Aufenthalt ermöglichen. Radverkehr im Gehwegbereich kann zu Fuß Gehende verunsichern oder gefährden. Bei stärkerem Radverkehr kann der Fußverkehr in die Randbereiche der Gehwege gedrängt werden, so dass ihm nur noch Restflächen zur Verfügung stehen. Auch wird den Ansprüchen des Radverkehrs bei einer gemeinsamen Führung oft nur unzureichend Rechnung getragen. Eine gemeinsame Führung ist nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Insbesondere bei starkem Gefälle (> 3 %) ist von einer gemeinsamen Führung abzusehen.

An Deckschichten für Radverkehrsanlagen wird ferner eine dauerhaft ebene Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand, eine hohe Griffigkeit (insbesondere bei Nässe) und Allwettertauglichkeit als Grundlage gefordert. Nachdem der Gehweg bergab mit Kleinsteinpflaster ausgestaltet ist, sind diese Anforderungen nicht erfüllt.

Vorschlag B) Radstreifen auf der Straße und Straßenbahnmarkierung anpassen

Zum Vorschlag B) zur Markierung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn unter Anpassung der bestehenden Markierung im Bereich des Trambahngleises wurden Stellungnahmen vom Baureferat und von den Stadtwerken München eingeholt.

Im Falle einer Markierung eines Schutzstreifens oder eines Radfahrstreifens ist von einem permanenten Überfahren des entsprechenden Streifens durch den Fahrverkehr auszugehen, da die Restfahrbahnbreite zu gering wäre. Aus diesem Grund wäre die Einrichtung eines Schutzstreifens oder Radfahrstreifens nicht zulässig.

Für ein Befahren des Gleisbereichs durch den Fahrverkehr – derzeit verläuft die Straßenbahntrasse bergab per durchgezogener Linie vom restlichen Verkehr getrennt – müsste eine gesonderte Prüfung durchgeführt werden. Gleichfalls wäre auch die Verträglichkeit zwischen

Gleis- und Fahrverkehr aufgrund der differenzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu betrachten. Für die Straßenbahn ist aufgrund der Gefällestrecke die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt - für den Fahrverkehr gilt jedoch Tempo 50 (im Bereich der Ohlmüllerstr. 46 Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h werktags, Montag bis Freitag 7:00 - 18:00 Uhr, aufgrund einer Kita). Angesichts der Gefällestrecke im Gleisbereich ist insbesondere bei Nässe und Schnee für den Mischverkehr im Kurvenbereich mit einer erhöhten Schleudergefahr zu rechnen. Infolgedessen müsste auch ein sogenanntes „Abdriften“ in den Gegenverkehr unbedingt vermieden und entsprechende Maßnahmen ergriffen werden.

Nach Auskunft des Baureferats müsste die bestehende Markierung aus Gründen der Verkehrssicherheit zur Vermeidung von Phantommarkierungen komplett entfernt werden und eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen mit entsprechender Sanierung der Fahrbahn erfolgen. Da in absehbarer Zeit keine turnusmäßige Sanierung der Fahrbahndecke geplant ist, müssten hier gesondert Mittel zur Verfügung gestellt werden. Auch ist anzumerken, dass die bestehende Deckschicht im Kurvenbereich mit einem speziellen und kostenintensiven Überzug für eine erhöhte Griffigkeit versehen wurde. Im Rahmen von jährlichen Messungen wird diese Gefahrenlage überprüft und müsste im Falle einer notwendigen Sanierung oder Umplanung besonders berücksichtigt werden.

Piktogrammkette

Das Mobilitätsreferat hat jenseits der Vorschläge A) und B) noch weitere Lösungsansätze für die Übergangszeit bis zu einer umfassenden Neuordnung und Neugestaltung des Straßenquerschnitts untersucht.

Aufgrund unserer bisherigen Erfahrungen mit Piktogrammketten auf der Fahrbahn wäre diese Markierungsmaßnahme für die Übergangszeit ein geeignetes Mittel zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit. Die Piktogrammkette als Lückenschluss der Radvorrangroute Am Nockherberg zwischen dem Radwegende auf dem baulichen Radweg in der Sankt-Bonifatius-Straße und dem Beginn des baulichen Radwegs auf Höhe Am Neudeck sollte zu mehr Aufmerksamkeit und gegenseitiger Rücksichtnahme im Straßenverkehr führen.

Im Abstand von jeweils 50 m werden weiße Piktogramme in großer Ausführung (1,30 m x 1,00 m) im Abstand von 0,5 m zum Bordstein hin auf der Fahrbahn aufgebracht.

- Die Piktogrammkette soll dem Fahrverkehr signalisieren, dass auf der Fahrbahn auch mit Radverkehr zu rechnen ist.
- Die Piktogrammkette dient der Orientierung des Radverkehrs und unterstützt die subjektive Wahrnehmung in Bezug auf die eigene Verkehrssicherheit.
- Die Piktogrammkette soll dem Fahrverkehr signalisieren, dass der bauliche nichtbenutzungspflichtige Radweg auf Höhe Am Neudeck lediglich ein Angebot an den Radverkehr darstellt.
- Die Piktogrammkette soll auf Höhe Am Neudeck den Beginn des baulichen Radwegs für den Radverkehr verdeutlichen.
- Die Piktogrammkette soll dem Radverkehr deutlich machen, dass der Gehweg ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten ist.

Zusätzlich soll ein separater Pfeil als Piktogramm auf der Fahrbahn den Übergangsbereich auf den baulichen Radweg für den Radverkehr verdeutlichen. In diesem Zusammenhang erhoffen wir uns auch eine Reduzierung der Unfälle ohne Fremdeinwirkung auf Höhe Am Neudeck.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02693 der Bürgerversammlung des 5. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 29.04.2025 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen dahingehend entsprochen werden, dass die Radverkehrsführung mittels Markierung einer Piktogrammkette bergab am Nockherberg verbessert wird.

Der Korreferentin des Mobilitätsreferates, Frau Stadträtin Veronika Mirlach, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Felix Lang, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

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:

   Dem Antrag, am Nockherberg bergab ein Angebot für den Radverkehr in Form eines Radweges oder Radfahrstreifens zu schaffen, kann nicht entsprochen werden. Es wird jedoch eine Piktogrammkette zum Lückenschluss markiert.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02693 der Bürgerversammlung des 5. Stadtbezirkes Au-Haidhausen am 29.04.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes Au-Haidhausen der Landeshauptstadt München

Der*Die Vorsitzende	Der Referent
Jörg Spengler	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 Ost
An D-II-V / Stadtratsprotokolle

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium – HA II/BA

☐ Der Beschluss des BA 5 - Au-Haidhausen kann vollzogen werden.

☐ Der Beschluss des BA 5 - Au-Haidhausen kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).

☐ Der Beschluss des BA 5 - Au-Haidhausen ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

VI. Über MOR-GL5

zurück zum MOR-GB2.24
zur weiteren Veranlassung