Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Sendlinger Str. 1, 80313 München

MOR-GB2.221

Staedtebau-stvo.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
			09.07.2026

Verbesserung der Sicherheit an der Bushaltestelle Kustermannpark

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 08850 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 - Ramersdorf-Perlach

Sehr geehrter Herr Kauer,

auf unser Antwortschreiben vom 20.02.2026 zu o.g. Antrag wird verwiesen.

Zu den Rückfragen von [redacted] vom 17.03.2026 teilen wir folgendes mit:

Sollen Fußgänger durch die Markierung auf mögliche Radfahrer oder Radfahrer auf mögliche Fußgänger hingewiesen werden?

Fußgängerüberwege räumen dem Fußgänger an Querungsstellen Vorrang vor dem fließenden Verkehr ein. Ein Fußgängerüberweg an Radwegen würde den Vorgaben der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (FGSV R-FGÜ 2001) widersprechen und wird daher in München bislang nicht umgesetzt. Grundsätzlich soll der fließende Verkehr auf mögliche Fußgänger hingewiesen werden.

Meiner Meinung nach sollen Radfahren, die sich nicht an die geltenden Verkehrsregeln halten, den Regeln nach bestraft und darauf hingewiesen werden, dass ein langsames Fahren oder wenn nötig sogar das Anhalten auf dem Radweg erforderlich ist. Wie es in dem Rechtsrahmen beschrieben ist.

Die Überwachung der Verkehrsregeln erfolgt durch die Polizei. Die Straßenverkehrsbehörde kann daher keine Aussagen zum Vollzug tätigen. Eine flächendeckende Überwachung dürfte in der Praxis allerdings weder möglich noch finanzierbar und im Übrigen von den Bürgern mehrheitlich auch nicht gewünscht sein.

Eine mögliche Markierung auf dem Radweg kann NUR ein Zebrastreifen auf dem Radweg und ein auf die Straße gemaltes Verkehrszeichen „Fußgängerüberweg“, Zeichen 145-12 sein.

Nein. Zeichen 145-12 StVO warnt den Verkehrsteilnehmer und fordert zu erhöhter Achtsamkeit auf. Dieses Verkehrszeichen ist daher vorliegend nicht einschlägig.

Wir verstehen [redacted] Vorschlag so, dass am Haltepunkt (direkt an der Wartefläche?) ein Fußgängerüberweg angeordnet werden soll, sozusagen an Position der Tür eines haltenden Busses.

Die Anordnung eines Fußgängerüberweges erfolgt durch die Zeichen 293 und 350 StVO. Die Unfallforschung zeigt, dass Fußgängerüberwege allerdings nicht grundsätzlich die Verkehrssicherheit erhöhen.

Für eine sichere Ausgestaltung listet die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (FGSV R-FGÜ 2001) verschiedene Kriterien (z.B. ausreichende Sichtweiten, Beleuchtung und Verkehrsstärken). Werden diese Kriterien nicht erfüllt, so kann die Anordnung eines Fußgängerüberweges die Verkehrssicherheit sogar verschlechtern, mindestens leidet die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer. Diese kann nicht allein durch flächendeckende Überwachung sichergestellt werden, siehe oben. Die erforderlichen Verkehrsstärken, welche bei Anordnung eines Fußgängerüberweges vorausgesetzt werden (mindestens 200 Fahrzeuge bzw. Radfahrer in der Spitzenstunde) dürften an Radwegen nur in seltenen Ausnahmefällen erreicht werden.

Für eine sinnvolle, verkehrssichere Anordnung von Fußgängerüberwegen an Radwegen braucht es daher angepasste Kriterien in der R-FGÜ auf Basis entsprechender Unfallforschung. Ein inflationärer Gebrauch von Anordnungen zu Fußgängerüberwegen ohne jegliche Selektion ist weder finanzierbar noch rechtlich möglich.

Die Anwendung der FGSV R-FGÜ wurde zuvor bereits mit Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 22.10.2001 angewiesen. Demnach ist die R-FGÜ i.V.m. dem Einführungserlass ein für die Verwaltung grundsätzlich bindendes Innenrecht.

Insgesamt können aus der FGSV R-FGÜ Stand heute daher keine Aussagen zur verkehrssicheren Anordnung von Fußgängerüberwegen an Radwegen abgeleitet werden. Das Thema ist bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen allerdings bereits präsent. Derzeit wird die R-FGÜ daher bereits überarbeitet. Eine verkehrssichere Anordnung von Fußgängerüberwegen an Radwegen soll im Rahmen der Überarbeitung berücksichtigt werden.

Vielleicht wäre das Verkehrszeichen „Fußgängerüberweg“, eine generelle Lösung an allen Bushaltestellen in der ganzen Stadt?

Nein. Ein inflationärer Gebrauch von Anordnungen zu Fußgängerüberwegen ist weder finanzierbar noch sinnvoll.

Im Jahr 2025 wurden im **gesamten Stadtgebiet München** 250 Unfälle zwischen Rad- und Fußverkehr polizeilich erfasst. Das sind 1,3 % aller polizeilich erfassten Verkehrsunfälle. Bei diesen Unfällen sind 279 Menschen leicht-, 27 schwerverletzt und 1 Person getötet worden.

Trotz der erheblichen Dunkelziffer (zwischen Fuß- und Radverkehr für München 2022 ca. 80 %), ist das Unfallgeschehen zwischen Fuß- und Rad in München nachrangig vor anderen Konstellationen (z. B. 444 Unfälle zwischen Pkw und Fuß und 1.620 Unfälle zwischen Pkw und Rad im Jahr 2025).

Im Sinne einer effizienten Einteilung von Ressourcen wird die Prüfung von Fußgängerüberwegen an Radwegen weiterhin nicht Schwerpunkt der Unfallprävention sein.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
MOR-GB 2.221