



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Betrieb
MOR-GB2.412

80313 München

Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes
Au-Haidhausen
Herrn Jörg Spengler
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
25.08.2026

Fahrradweg vor Ampelübergang am Regerplatz

BA-Antrags-Nr. 26-32 / B 00070 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 17.06.2026

Sehr geehrter Herr Spengler,

zu Ihrem Antrag vom 17.06.2026 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Die Thematik der Signalisierung des Radverkehrs ist leider deutlich komplexer als gemeinhin angenommen. Der Ordnungsgeber hatte bei der Novellierung der StVO zum 01.01.2017 sicherlich die gute Absicht, den Radverkehr mit dem Fahrverkehr möglichst gleichzustellen, aber dies führt in der Praxis auch zu einschränkenden Fallkonstellationen. Die konkrete bauliche Gestaltung eines Radweges kann hierbei schon zu unterschiedlichen Betrachtungsweisen führen.

Fahrbahn gleich oder fahrbahnnah geführte Radverkehrsanlagen

Fahrbahn gleich oder fahrbahnnah geführte Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, fahrbahnahe Radwege) sind aufgrund ihrer bautechnischen Gestaltung als Teil der Fahrbahn zu werten. Dort verkehrende Radfahrende haben somit dort auch das Signal des Fahrverkehrs zu beachten. Die Wirkung des Signals für querende Fußgänger*innen erstreckt sich somit in diesen Fällen auch stets über die fahrbahnnah verlaufende Radverkehrsanlage hinweg.

Fahrbahn fern geführte Radverkehrsanlagen

Fahrbahn fern geführte Radverkehrsanlagen wiederum, sind in der Regel durch eine Aufstellfläche für Fußgänger*innen, einen Haltestellenbereich, einen Baumgraben, einer



Parkbucht, oder einer Kombination hieraus von der Fahrbahn abgesetzt. Dortige Radfahrende müssen somit i.d.R. (sofern eine Einbeziehung in die Signalisierung überhaupt erforderlich ist) gemäß § 37 Abs. 2 Nr. 6 das *"besondere Lichtzeichen für den Radverkehr"* beachten, um die Fahrbahn zu überqueren. Als besonderes Lichtzeichen für den Radverkehr gelten spezielle Kleinsignalgeber, Kombisignale (Sinnbild: Fußgänger/Radverkehr) oder auch zweibegriffige Signalgeber mit dem Sinnbild "Rad", welches ggf. auch hinter der Konfliktfläche angebracht wird. Die Auswahl des Signalgebers erfolgt aufgrund der konkreten baulichen und situativen Eigenheiten des Knotens.

Bei dieser baulichen Konstellation befinden sich Radfahrende - im jeweiligen Zu- und Abfluss zur/von der eigentlichen signalgesicherten Querungsstelle für Radfahrende - nicht mehr im Einflussbereich einer Lichtsignalanlage (LSA). Der Geltungsbereich der LSA erstreckt sich somit für dort querende Fußgänger*innen nur bis zur "Fahrbahnkante". 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.

An der Lichtsignalanlage (LSA) Franziskaner-/ Gebtsattelstraße wird in den für die Signalisierung jeweils relevanten Abschnitten, der südöstliche nichtbenutzungspflichtige Radweg **fahrbahnnah** geführt, während der nordwestliche ebenfalls nicht benutzungspflichtige Radweg **fahrbahnfern** geführt wird. Somit gelten bei der Querung der beiden Radwege auch völlig unterschiedliche Betrachtungsweisen (s.o.).

Südöstlicher fahrbahnnah geführter Radweg

Bei dem südöstlichen fahrbahnnah geführten Radweg werden Radfahrende bereits regelkonform und somit vollumfänglich in die Signalisierung eingebunden. Der leider immer wieder zu beobachtende Konflikt mit den dort signalgesichert querenden Fußgänger*innen ist in erster Linie auf eine fahrlässige oder gar vorsätzliche Missachtung des auch für Radfahrende geltenden Signals zurückzuführen. Hierbei scheint nicht das „Erkennenkönnen“ des Signalzustandes, sondern das „Erkennenwollen“ das eigentliche Problem zu sein. Während viele Radfahrende sich völlig regelkonform verhalten und an dem auch für sie geltenden Rotsignal anhalten, gibt es leider auch eine nicht gerade vernachlässigbare Anzahl an Radfahrenden, welche die für sie geltenden Regeln entsprechend beugen oder gänzlich ignorieren. Die in letzter Zeit öfters publizierten Schwerpunktaktionen der Polizei scheinen unsere Beobachtungen leider auch quantitativ zu bestätigen.

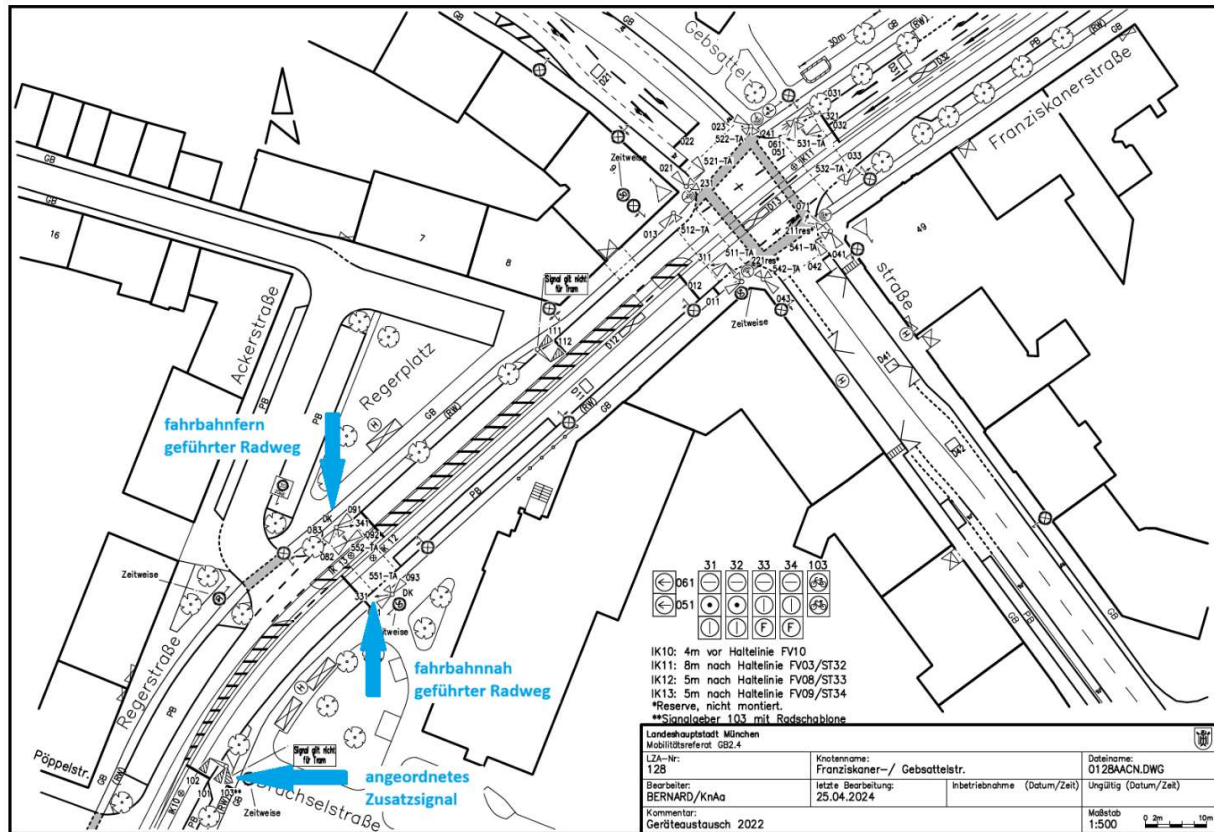
Ein wie im Antrag formulierter Hinweis „Signal gilt auch für Radfahrende“ stellt lediglich eine Wiederholung des Offensichtlichen dar (eindeutig erkennbares Signal, eindeutig erkennbare Haltlinie) und ist zudem gemäß § 45 Abs. 9 StVO, aufgrund fehlender „*besonderer Umstände*“ nicht angezeigt.

Wir bitten um Verständnis, dass wir Ihrer Anregung somit nicht nachkommen werden.

Im Zuge des bereits angeordneten altersbedingten Austauschs der LSA Franziskaner-/ Gebtsattelstraße werden wir ein weiteres für Radfahrende geltendes Signal anbringen lassen. Dieses dann für Radfahrende geltende Signal soll, ergänzend zu dem bereits bestehenden Vorsignal der stadteinwärtigen dynamischen Haltestelle der Trambahn, auch den dort von einem fahrbahnfernen zu einem fahrbahnnahen verschwenkten Radweg mit abdecken. Bis zur Umsetzung bitten wir um Geduld.

Wir möchten hierzu noch anmerken, dass gemäß § 20 StVO auch heute schon eine erhöhte Sorgfaltspflicht für Fahrzeugführer*innen an Haltestellen des Linienverkehrs besteht (somit auch für Radfahrende bindend).

Der nachfolgend abgebildete Lageplan stellt die zukünftige Situation bereits dar:



(Lageplan, Quelle: MOR)

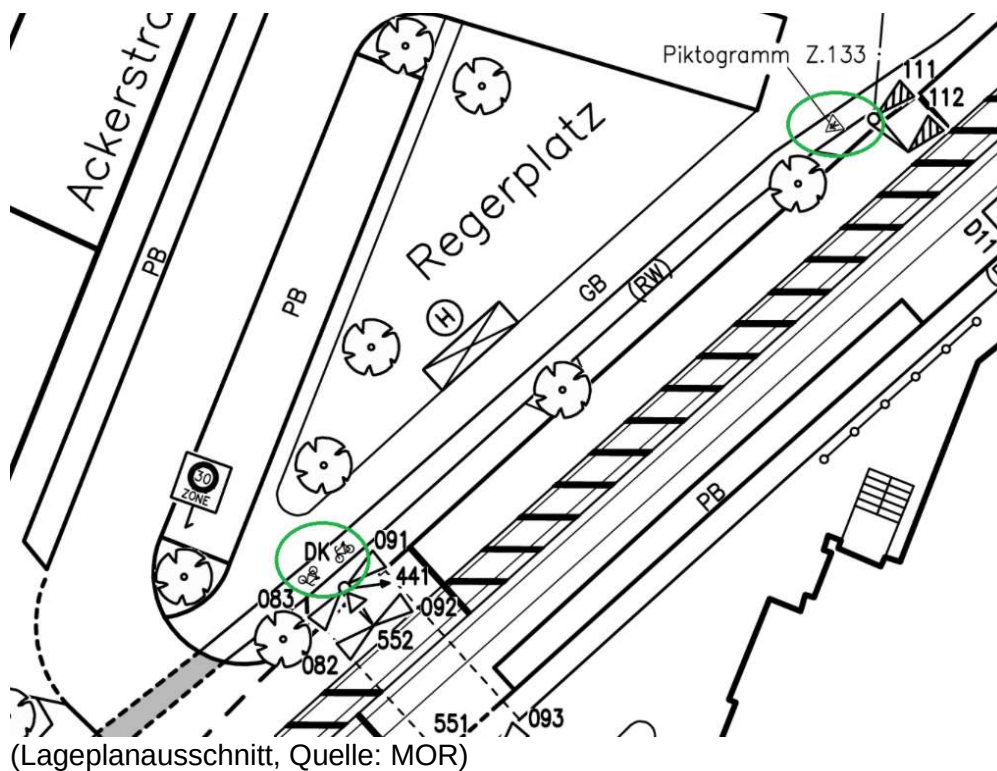
Nordwestlicher fahrbahnfern geführter Radweg

Bei dem nordwestlichen Radweg befinden sich – im für die signaltechnische Betrachtung relevanten Bereich – zwischen der Fahrbahnkante und dem fahrbahnfernen Radweg baulich hergestellte Flächen, welche als Aufstellfläche für querende Fußgänger*innen, oder als Wartebereich für Fahrgäste der dort haltenden Trambahn fungieren. Der Wirkungsbereich der dortigen Signalisierung erstreckt sich - wie bereits eingangs genannt - 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. Der Signalzustand des nur für die Überquerung der Fahrbahn geltenden Fußgängersignals ist dabei - wie bereits ausführlich beschrieben - nicht von Belang.

Durch die Verwendung von unterschiedlichen Oberflächenmaterialien von Gehbahn/Aufstellfläche zum einen (Pflasterbelag) und dem angrenzenden Radweg (Asphaltbelag) zum anderen, sollte jede durchschnittliche Verkehrsteilnehmer*in keine Mühe haben, den jeweiligen Verkehrsweg dem entsprechenden Verkehrsmittel zuordnen zu können. Unterschiede in der Textur und Farbgebung machen eine eindeutige Unterscheidung zweifelsfrei möglich. Eine besondere Kenntlichmachung einzelner Verkehrsflächen ist somit regelhaft nicht angezeigt.

Beobachtungen vor Ort haben gezeigt, dass die Mehrzahl der dortigen Passanten sehr verantwortungsvoll agieren, das Radverkehrsgeschehen genau beobachten und ihre Handlungsweise entsprechend variieren. In einigen Fällen konnte jedoch auch ein vergleichsweise unbedarftes Verhalten von Fußgänger*innen beobachtet werden, überwiegend verursacht durch den „konzentrierten Konsum digitaler Medien“ im Straßenraum. Das spezifische Unfallaufkommen im Bereich Regerplatz ist erfreulicherweise absolut unauffällig.

Um Fußgänger*innen und Radfahrende an konkreter Stelle noch stärker auf den thematisierten Radwegabschnitt zu fokussieren und um somit auch das eigenverantwortliche Miteinander weiter zu fördern, hat sich das Mobilitätsreferat dazu entschlossen, diese Stelle mit einzelnen Piktogrammen zu versehen. Der nachfolgende Lageplanausschnitt stellt die Maßnahme bereits dar:



Eine entsprechende Anordnung wurde bereits erteilt. Bis zur Umsetzung bitten wir um Geduld.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Team
Verkehrssteuerung und Verkehrsleitzentrale
Lichtsignalanlagen Planung, Betrieb, ÖPNV (GB2.41)