



I.

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Nord
bag-nord.dir@muenchen.de
An den BA 09 - Neuhausen-Nymphenburg
Frau Lobinger

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
07.09.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Mehr Verkehrssicherheit für den Radverkehr an der Arnulfstraße

BA-Antrag Nr. 26-32 / B 00184 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg

Sehr geehrte Frau Lobinger,

mit oben genanntem BA-Antrag vom 21.07.2026 bitten Sie um Prüfung folgender verkehrlicher Anpassungen an der Arnulfstraße:

1. Umwidmung einer Kfz-Fahrspur der Arnulfstraße im Abschnitt Schulstraße bis Donnersbergerstraße zugunsten eines breiten, geschützten Zweirichtungsradwegs auf Fahrbahnniveau
2. Deutliche Vergrößerung der Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Kreuzung Arnulfstraße / Landshuter Allee / Schulstraße, ggf. auch durch Rückbau der Verkehrsinsel (Aufpflasterung) an der Ecke Landshuter Allee / Arnulfstraße

Zu Ihrem Antrag können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Seitens des Mobilitätsreferats wird eine Fahrspurreduktion als schwierig umsetzbar eingestuft. Der Grund hierfür liegt überwiegend im vorausliegenden Knotenpunkt Arnulfstraße / Landshuter Allee.

Für eine Fahrspurreduktion auf der Arnulfstraße im Abschnitt zwischen Schulstraße und Donnersbergerstraße wäre die Voraussetzung, dass schon im Knotenpunkt Arnulfstraße / Landshuter Allee die Aufstellflächen auf eine Fahrspur verringert werden. Denn ohne Vorhandensein eines Verflechtungsbereiches ist eine zweispurige Aufstellung

unmittelbar vor einer dann geschaffenen Engstelle in Form einer einspurigen Fahrbahn nicht möglich.

Wenn es nur mehr eine Fahrspur im Abfluss geben sollte, dann wird sich diese Fahrspurreduktion auch auf die zufließenden Verkehrsbeziehungen unmittelbar auswirken (siehe gelb markierte Sperrfläche in der Skizze).

Durch diese Änderung erfolgt der größte Einfluss auf die linksabbiegenden Fahrzeuge von der Donnersbergerbrücke kommend in die Arnulfstraße (stadtauswärts). Gemäß den letzten Verkehrszählungen ist zu den Spitzenstunden mit folgendem Verkehrsaufkommen bei diesen Linksabbiegern zu rechnen:

Morgendliche Spitzenstunde: 163 Fahrzeuge
Abendliche Spitzenstunde: 306 Fahrzeuge

Umgerechnet auf die Signalprogrammumlaufzeit von 104 Sekunden ergibt sich eine durchschnittliche Anzahl von etwa 5 Fahrzeugen pro Umlauf (morgens) und 9 (abends), die links abbiegen. Obwohl diese Zahlen auf den ersten Blick gering erscheinen, haben sie erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss am Knotenpunkt.

Aufgrund der begrenzten Aufstellflächen im Bereich des Brückenbauwerkes sowie der bereits weitgehend ausgereizten Optimierungsmöglichkeit des Signalprogrammablaufes ist während der Hauptverkehrszeiten mit einem Kollabieren des Verkehrsablaufes am Knoten zu rechnen. Bei nur mehr einspuriger Aufstellmöglichkeit im Kreuzungsinnenbereich würden die in den Kreuzungsbereich einfahrenden linksabbiegenden Fahrzeuge zwangsläufig sowohl den Gleisbereich, die separat signalisierten beiden Linksabbiegespuren der von der westlichen Arnulfstraße kommenden Fahrzeuge, als auch die beiden stadteinwärts führenden Fahrspuren der Arnulfstraße versperren (siehe Skizze). Der Abfluss der anderen Abbiegebeziehungen würde damit massiv beeinträchtigt.

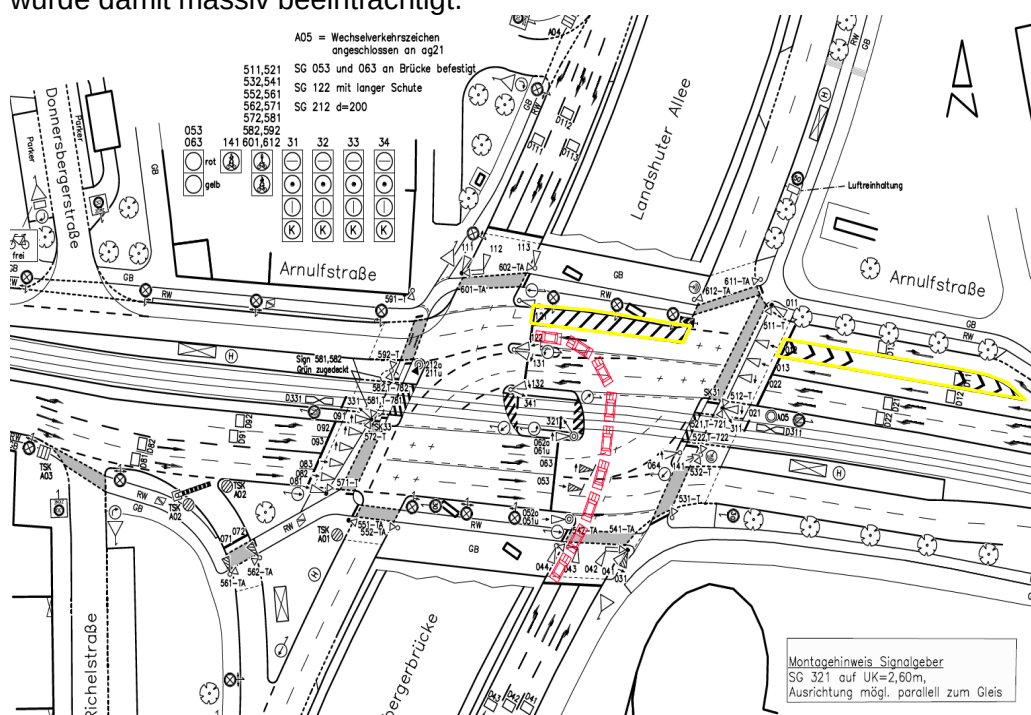


Abbildung 1: Knotenpunkt Arnulfstraße / Landshuter Allee

Eine Dosierung der in den Kreuzungsinnenbereich einfahrenden Linksabbieger ist aufgrund der beschränkten Länge der Linksabbiegespur im Rampenbereich nicht realisierbar, da hierdurch die anliegende Geradeauspur durch sich aufstauende linksabbiegende Fahrzeuge blockiert würde. Dies wiederum hätte auch negative Auswirkungen auf die dort verlaufende Buslinie.

Die beschriebenen Auswirkungen gelten gleichermaßen für eine Erweiterung der Aufstellflächen an der nördlichen Ecke Arnulfstraße / Landshuter Allee. Hierdurch würde ebenfalls eine Engstelle für den KFZ-Verkehr entstehen, welche die beschriebenen Konsequenzen mit sich bringen würde.

Die während der Baustellenphase an der Arnulfstraße gemachten Erfahrungen zeigen, dass eine dauerhafte Umgestaltung der Verkehrsführung eher zu Schwierigkeiten bei der Verkehrsabwicklung führt.

Daher müssen wir von einer dauerhaften Fahrspurreduktion im Bereich zwischen Donnersbergerstraße und Landshuter Allee abraten.

Wir bitten um Verständnis, dass eine solche Maßnahme erhebliche Auswirkungen auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit des vorangehenden Knotenpunkts hätte und daher nicht weiterverfolgt werden kann.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Team
Bezirksmanagement Süd

II. über das DMS (E-Akte) an MOR-GL5
mit der Bitte um Abschluss des RIS und DMS-Vorganges

III. Ablage bei MOR-GB2.141