Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Schulwegsicherheit und Unfallkommission
MOR-GB2.23

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Mitte
bag-mitte.dir@muenchen.de
An den BA 12 - Schwabing-Freimann
Herr Wolf

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Datum
			08.09.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Erhöhte Verkehrssicherheit an der Einmündung Schenkendorfstraße / Lyonel-Feininger-Straße
BA-Antrag Nr. 26-32 / B 00124 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann

Sehr geehrter Herr Wolf,

zu Ihrem Antrag vom 30.06.2026 teilen wir Folgendes mit:

Bei der Umgestaltung der Einmündung Lyonel-Feininger-Straße / Schenkendorfstraße handelt es sich um eine Maßnahme der Unfallkommission München. Unfallkommissionen sind nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV zu § 44 StVO) einzurichtende Institutionen. Sie sind Expertengremien, bestehend aus Vertretern der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde und des zuständigen Straßenbaulastträgers. Sie kommen zusammen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen und so vorhandene Unfallschwerpunkte zu entschärfen.

Die Einmündung Lyonel-Feininger-Straße / Schenkendorfstraße ist, mit einer kurzen Unterbrechung, seit 2019 ein Unfallschwerpunkt. Zwischen 2019 und 2025 ereigneten sich an dieser Stelle 27 Verkehrsunfälle mit Radfahrenden. Dabei war der Konflikt fast ausnahmslos der Gestalt, als dass Radfahrende, die den Radweg auf der Nordseite der Schenkendorfstraße berechtigt in östliche Richtung fuhren, mit Kraftfahrzeugen kollidierten, welche die Lyonel-Feininger-Straße in Richtung Schenkendorfstraße befuhren. Auf Grundlage der Angaben aus den Unfallberichten, welche sich mit den eigenen Beobachtungen decken, bestand das Grundproblem stets darin, dass die Kfz-Führenden weitgehend bis ausschließlich auf den von Osten kommenden Fahrverkehr der Schenkendorfstraße achteten und dabei regelmäßig die von Westen kommenden Radfahrenden übersahen bzw. nicht beachteten.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Auf Grund dessen wurde durch die Unfallkommission seit 2019 mit mehr als einen Dutzend Maßnahmen versucht, Radfahrende sichtbarer und Autofahrer aufmerksamer zu machen.

Nachdem alle vorherigen Maßnahmen keine nachhaltige Verbesserung der Unfallsituation zur Folge hatten und Radfahrende weiterhin vom ausfahrenden Fahrverkehr übersehen und zum Teil schwer verletzt wurden, wurde ein Umbau der Einmündung mit abgesetzter Querung geprüft, geplant und kürzlich umgesetzt.

Mit der baulichen Versetzung der Querung wurde hierbei das Ziel verfolgt, die Querungssituation von der Einmündungssituation zu trennen. Die Querungsstelle wurde, soweit es die baulichen Rahmenbedingungen (Zufahrt zur Tankstelle und Einmündung zur Mies-van-der-Rohe-Straße) zulassen, in Richtung Norden versetzt, damit erstens klar erkennbar ist, dass die Querung nicht mehr zur Einmündung gehört und zweitens aus der Lyonel-Feininger-Straße ausfahrende größere Fahrzeuge nicht die Querung beeinträchtigen, wenn sie an der Schenkendorfstraße stehend auf eine Lücke im Verkehr warten.

Durch die bauliche Ausgestaltung mittels Geländer und die Absetzung der Querung von mehr als 15 m von der Einmündung ist die Vorrangregelung nach § 9 Abs. 3 StVO nicht mehr einschlägig. Durch den neu baulich hergestellten durchgehenden, abgesenkten Randstein handelt es sich nunmehr um ein Einfahren auf die Fahrbahn über einen abgesenkten Bordstein hinweg gemäß § 10 Satz 1 StVO. Die Markierung einer Furt im Bereich der Querung ist daher nicht zulässig. Durch die errichteten Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren.) werden Radfahrende und zu Fuß Gehende zusätzlich auf die neue Regelung hingewiesen.

Der Unfallkommission ist bewusst, dass dies eine bedeutende Änderung für Radfahrende und zu Fuß Gehende darstellt. Doch da alle vorangegangenen Versuche, das Unfallgeschehen dauerhaft positiv zu beeinflussen, unwirksam waren und der Zweirichtungsradweg selbst aufrecht erhalten bleiben sollte, wurde an dieser Stelle diese Führungsform gewählt. Auch wenn Querende jetzt keinen Vorrang mehr genießen und ggf. etwas länger warten müssen, bis sie die Straße passieren können, ist die Unfallkommission überzeugt, mit der neuen Gestaltung der Einmündung die Zahl Verkehrsunfälle reduzieren zu können. Die Unfallkommission evaluiert die Stelle daher derzeit. Seit dem Umbau wurde im gegenständlichen Einmündungsbereich lediglich ein einziger Verkehrsunfall polizeilich registriert. Hierbei handelt es sich im einen Verkehrsunfall, bei dem ein Kfz, im Rahmen einer Flucht vor einer Verkehrskontrolle, von der Fahrbahn abkam. Es handelt sich somit nicht um einen Verkehrsunfall, welcher in Zusammenhang mit der neuen baulichen Situation gebracht werden kann. Sollten sich jedoch derartige Unfälle ereignen, so würden diese entsprechend ausgewertet werden, um weitere Erkenntnisse zu gewinnen.

Bezüglich dem Vorschlag einen Fußgängerüberweg zu errichten, erlauben wir uns aus der verkehrsrechtlichen Anordnung, welche der BA-Geschäftsstelle mit der Bitte um Weiterleitung an Sie am 08.05.2026 zugeleitet wurde, zu zitieren:

„Vorrang querender zu Fuß Gehender gegenüber dem Fahrverkehr kann an, abseits signalisierter Querungsstellen nur mittels Errichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) gewährt werden. Folglich war zu prüfen, ob die Möglichkeit eröffnet ist, einen FGÜ anzuordnen. Hierfür wurde am 11.04.2024 eine Verkehrszählung (gezählt wurde 6-10 Uhr und 15-19 Uhr, anschließend wurde auf 24 Std. hochgerechnet) vorgenommen. Hierbei wurden als Tageswert 24 zu Fuß Querende sowie 529 mit dem Rad fahrend Querende ermittelt. Dem gegenüber standen 2.977 Kraftfahrzeuge, welche aus der Lyonel-Feininger-Straße kommend in die Schenkendorf-Straße einbogen. Gemäß § 26, IV. VwV StVO sind die in der R-FGÜ (Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen) vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen (Passage zu Verkehrsstärke und Fußgängerzahlen) „rechtlich

[LHM-Schutzbedarf: 2]

unverbindlich“. Aufgrund des bayerischen Einführungserlasses der R-FGÜ zum 02.01.2002 ist diese in Bayern jedoch weiterhin vollständig verbindlich anzuwenden. Nach den Punkt 2.3 (2) R-FGÜ (verkehrliche Voraussetzungen) scheidet die Errichtung eines Fußgängerüberweges auf Grund der ermittelten äußerst geringen Zahl (24) an zu Fuß Gehenden aus (gefordert werden mindestens 50 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde). Hinzu kommt, dass die im Punkt 2.2 (2) geforderten Sichtweiten auf den Fußgängerüberweg für von der Schenkendorfstraße kommende, rechts abbiegende Fahrzeuge nicht sicher gewährleistet ist. Denn die Querung befindet sich, wie aufgeführt nur ca. 15 m nördlich der Einmündung. Gleiches gilt für die in gleichem Punkt 2.2 (2) geforderte Sichtweite auf die Warteflächen. Sie wären für von der Schenkendorfstraße kommende, rechts abbiegende Fahrzeuge nicht sicher gewährleistet. Gemäß § 26, IV. VwV StVO ist Punkt 2.2, der örtliche Voraussetzungen abbildet, für das gesamte Bundesgebiet weiterhin als verbindlich zu betrachten. Mangelnde Sichtbeziehungen an Fußgängerüberwegen stellen ein Risiko zu Erhöhung des Unfallgeschehens dar. Demnach wäre die Anordnung eines Fußgängerüberweges auch auf Grund der örtlichen Gegebenheiten nicht vertretbar. Ein weiterer Hinderungsgrund für die Anlage eines Fußgängerüberweges ist die Fahrbahnbreite. Gemäß Punkt 3.1 (allgemeines) der R-FGÜ Abs. 3 sollte die für den Kraftfahrzeug-Längsverkehr effektiv nutzbare Fahrbahnbreite auf höchstens 6,50 m beschränkt werden. Mit einer Fahrbahnbreite von rund 8 m ist die Lyonel-Feininger-Straße in Höhe der Querungsstelle deutlich zu breit. Die vorhandene Fahrbahnbreite wurde jedoch im Rahmen der Planungen zum Umbau der Einmündung als erforderlich erachtet, um sicherzustellen, dass von der Schenkendorfstraße kommende, rechts abbiegende Lkw im Zuge des Abbiegens nicht mit ausfahrenden Kfz (insbesondere Lkw) in Konflikt geraten. Somit scheidet die Anlage eines Fußgängerüberweges auch aus den Vorgaben des Punktes 3.1 (allgemeines) der R-FGÜ aus. In der Gesamtschau aller vorgenannten Hinderungsgründe ist die Anlage eines FGÜ an dieser Stelle nicht zulässig.“

Zu Ihrem Vorschlag, die neue Querungsstelle rot einzufärben, teilen wir mit, dass Rot-einfärbungen generell nur in Betracht kommen, wenn es sich um eine reine Radwegfurt handelt und der Radverkehr an der Stelle bevorrechtigt ist. Im vorliegenden Fall handelt es sich um weder um eine reine Radwegfurt, noch ist der querende Fuß- / Radverkehr bevorrechtigt. Wir bitten daher um Verständnis, dass wir dem Vorschlag nicht nachkommen können.

Bezüglich der im Antrag angesprochenen Mittelinsel teilen wir mit, dass die Straßenraumbreite in der Lyonel-Feininger-Straße 15,75 m beträgt. Hier sind ausreichende Breiten als Bewegungsspielraum für den Fuß- und Radverkehr vorzusehen, da auf beiden Straßenseiten der Radverkehr in beiden Richtungen fahren bzw. der Fußverkehr laufen darf. Aufgrund der beengten Verhältnisse kann dabei nur eine gemeinsame Fläche zur Nutzung für den Rad- und Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden. Zudem sind, um ein reibungsloseres Ein- und Ausfahren für Lkw zu ermöglichen, die notwendigen Breiten aus den Schleppkurven einer Lkw-Fahrt umzusetzen, insbesondere da es sich bei der Schenkendorfstraße um eine Bundesstraße (B2) handelt.

Beim Einbau einer Mittelinsel im Einmündungsbereich, würden sich die Breiten der Seiten-räume entsprechend reduzieren. Aufgrund der Schleppkurven für den Lkw-Verkehr würden sich dabei die Breiten für den gemeinsamen Geh- und Radweg im Kurvenbereich direkt an der Einmündung Lyonel-Feininger-Straße so stark reduzieren, dass dort für den Rad- und Fuß-verkehr neue Engstellen entstehen. Auch wäre mit einer Mittelinsel an der Querungsstelle eine Einfahrt eines größeren Lkws oder Gelenkbusses (z. B. wegen Umleitungsverkehre analog 2026), die dort nicht gewünscht, aber nicht ausgeschlossen werden können, fahrtechnisch nicht mehr möglich. Dies würde dann zu Behinderungen und Stauungen am Knotenpunkt führen.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Zur Einfahrt zur ARAL-Tankstelle, von der Schenkendorfstraße aus, teilen wir mit, dass an dieser Stelle seit der Fertigstellung des Umbaus Anfang Mai 2026 keine Verkehrsunfälle polizeilich registriert wurden. Die Stelle war vor dem Umbau unfallunauffällig und ist es weiterhin. Zudem wird die Fahrgeschwindigkeit von Radfahrenden in Richtung Westen durch die neue Situation, im Vergleich zum vorumbaulichen Zustand, abgesenkt. Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind daher erfreulicherweise an dieser Stelle aktuell nicht angezeigt.

Wunschgemäß erhalten Sie anbei zudem den finalen Rotdruck des Bauvorhabens (260420_ST-E-LA-01.pdf) zugesandt.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Team der Unfallkommission im MOR

[LHM-Schutzbedarf: 2]