Landeshauptstadt
München
Kreisverwaltungsreferat

KVR
C3.2.1
04/14

Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat
Ruppertstr. 19, 80466 München

Über das
Direktorium BAG-Mitte (per E-Mail)

An den
Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirks
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
z. Hd. des Vorsitzenden
Herrn Alexander Miklosy

Hauptabteilung III Straßenverkehr
Verkehrsmanagement
Strategische Konzepte und
Grundsatzangelegenheiten
KVR-III/111

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-39980
Telefax: 089 233-39977
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
Zimmer: A103
Sachbearbeitung:
Frau Schulze
ines.schulze@muenchen.de

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Datum
			19.03.2014

Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in der Isartalstraße;

Anhörung gemäß § 13 der Satzung für die Bezirksausschüsse zu einer verkehrsrechtlichen Anordnung nach § 45 StVO

Anlage: 1 verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO

Sehr geehrter Herr Miklosy,

es ist beabsichtigt, die anliegende verkehrsrechtliche Anordnung zu vollziehen.

Gemäß § 13 der Satzung für die Bezirksausschüsse in der derzeit gültigen Fassung wird um Stellungnahme zu der vorgesehenen Maßnahme ersucht. Für den Fall, dass Ihrerseits Einwände bestehen, bitten wir um schriftliche oder telefonische Mitteilung innerhalb 6 Wochen. Andernfalls darf Ihr Einverständnis angenommen werden.

Anmerkung:

Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar, deren Rechtmäßigkeit in jedem Einzelfall an den strengen Voraussetzungen des § 45 Absatz 9 Satz 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu messen ist.
Die Anordnung der Benutzungspflicht bedeutet für den Radfahrer, dass er den Radweg (Radfahrstreifen) benutzen muss und die (restliche) Fahrbahn nicht benutzen darf.
Neben der von § 45 Abs. 9 StVO verlangten erheblich das allgemeine Risiko übersteigende Gefahrenlage wurde als neue Voraussetzung das Vorhandensein ausreichender Flächen für den Fußgängerverkehr in die Verwaltungsvorschrift zur StVO mit aufgenommen.

Aufgrund des eng gesteckten Rahmens der Ermessensentscheidung und der Zielsetzung des

Gesetzgebers, den Radverkehr nur noch in Ausnahmefällen auf benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zu führen, wird zukünftig bei der Anordnung der Radwegbenutzungspflicht restriktiv verfahren werden müssen.
Dem Radverkehr werden dabei überwiegend die vorhandenen Radverkehrsanlagen auf freiwilliger Basis als nicht benutzungspflichtige Radwege weiterhin angeboten und auch entsprechend unterhalten.

Jedoch ist zudem der Grundsatz „besser keine Radverkehrsanlage als eine Schlechte" anzuwenden, wie den Empfehlungen von Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, welche in der jeweils gültigen Fassung in der StVO für anwendbar erklärt wird, zu entnehmen ist.
Schmale, auf Gehwegen abmarkierte Radwege, wie sie in den 70er und 80er Jahren angelegt wurden und die teilweise unter einem Meter Breite haben, stellen eine erhebliche Gefahrenquelle für den Fußgängerverkehr dar.
Diese Art von Radwegen wird daher nicht mehr angelegt und vorhandene entfernt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Schulze

Datum:
Telefon: 0 233-39980
Telefax: 0 233-39977
Frau Schulze
ines.schulze@muenchen.de

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Straßenverkehr
Verkehrsmanagement
Strategische Konzepte und
Grundsatzangelegenheiten
KVR-III/111

Entwurf

Betreff
Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in der Isartalstraße

I. Verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO:

Die Radwegbenutzungspflicht in der Isartalstraße wird zwischen Lagerhausstraße und Roecklplatz aufgehoben.

Sämtliche Zeichen 237 StVO (sowie Markierungen) und Zeichen 240 StVO sind in diesem Bereich zu entfernen.
Anstelle des Zeichens 240 ist ein Zeichen 239 StVO mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO zu errichten.

Zeichen 239 = Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10 Radfahrer frei

Die baulichen Radverkehrsanlagen mit allen dazugehörigen Markierungen und Beschilderungen (außer Z 237 StVO) bleiben als nicht benutzungspflichtige Anlagen erhalten. Fehlende oder schadhafte Markierungen sind in diesem Zuge zu erneuern oder aufzubringen.
Die in diesem Bereich vorhandenen Signalanlagen sind der neuen Verkehrsführung anzupassen.

Begründung:

Aufgrund des Verhältnisses der Bestimmungen in §§ 2 Abs. 4; 45 Abs. 1 und 4 sowie 9 StVO muss bei der Entscheidung über die Radwegbenutzungspflicht abgewogen werden, ob die Gefahren für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.
Hinsichtlich der Anforderungen an die im pflichtgemäßen Ermessen der Verkehrsbehörde stehende Entscheidung bestimmt § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist.
Nur in diesen Fällen dient die Trennung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Radverkehr der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Nach den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind für die Wahl der Radverkehrsführung u.a. die Verkehrsbelastung als auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit Entscheidungskriterien. Die dabei definierten Einsatzgrenzen sind allerdings nicht als harte Grenzen, sondern vielmehr als Richtwert zu verstehen.

Auch wenn die Isartalstraße im Hinblick auf die Verkehrsstärke dem Belastungsbereich III der ERA zuzuordnen ist, da die Verkehrsstärke nach einer Zahlung des Planungsreferates vom 28.06.2012 bei ca. 14.500 Kfz und 670 Schwerlastfahrzeugen pro Tag liegt, ist die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht nicht zwingend geboten.
Darüber hinaus ist das Kriterium der Verkehrsbelastung nur eines von einer Vielzahl im Entscheidungsprozess zu berücksichtigenden Kriterien.
Auch die Schwerverkehrsbelastung mit 670 Fahrzeugen am Tag (~ 4,5 %) steht der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht nicht entgegen, da nach der ERA die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn grundsätzlich bis zu einer Schwerverkehrsbelastung von ca. 1.000 Fahrzeugen vertretbar ist.

Gefährdungslage im Seitenraum heißt Konflikte auf dem gemeinsamen Rad-Fußweg zwischen Radfahreren und Radfahrern (vor allem solche, die verbotswidrig gegen die Fahrrichtung fahren) sowie Radfahrern und Fußgängern (da keine Trennlinie vorhanden ist), sowie Radfahrern und querenden PKWs aus der Tiefgaragenausfahrt

Entwurf

Es besteht daher keine so hohe Sicherheitsgefährdung für den Radverkehr, dass diesem zum Eigenschutz das Fahren auf der Fahrbahn untersagt werden müsste.

Weiterhin entsprechen weder die vorhandenen Radverkehrsanlagen den gesetzlich vorgegebenen Mindestanforderungen noch sind ausreichend Flächen für den Fußverkehr vorhanden.
Auch die vom Polizeipräsidium München übermittelten Verkehrsunfalldaten sprechen für eine erhöhte Gefährdungslage im Seitenraum, da sich die im Jahr 2013 registrierten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Seitenraum ereigneten.
Da der Radverkehr bereits in südwestlicher Richtung die Fahrbahn benutzen darf, ist im Umkehrschluss aus den übermittelten Verkehrsunfalldaten ersichtlich, dass die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn trotz der hohen Verkehrsbelastung im Vergleich zur Seitenraumführung mit geringeren Gefahren für den Radverkehr verbunden ist.

Die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht in der Isartalstraße ist aus vorgenannten Gründen nicht geeignet, erforderlich und angemessen.
Dem Radverkehr werden im Übrigen die vorhandenen Radverkehrsanlagen auf freiwilliger Basis als nicht benutzungspflichtige Radwege weiterhin angeboten und auch entsprechend unterhalten.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass es im Rahmen des Straßenverkehrsrechts weder erforderlich noch immer möglich ist, dass durch eine Maßnahme sämtliche Gefahren vollständig beseitigt werden.
Entscheidend ist vielmehr, dass die ordnungsrechtliche Maßnahme dazu geeignet ist, die Gefahr zumindest zu minimieren.

Anhörungen:

a) Das Polizeipräsidium München hat der Maßnahme mit Schreiben vom_____ (nicht) zugestimmt.
b) Der örtliche Bezirksausschuss hat der Maßnahme mit Schreiben vom_____ (nicht) zugestimmt.

Die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht in der Isartalstraße ist nicht geeignet, nicht erforderlich und nicht angemessen

Schulze