

Beschlussvorlage

Bauverwaltung / Martin Schmidt-Roschow

Erstellungsdatum: 24.06.2026

Antrag aus der Bürgerversammlung vom 22.10.2025 auf Anbringung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen an der B 471 (Aschheimer Straße/Oberndorfer Straße) und M 18 (Münchner Straße/Hohenlindner Straße)

I. Vortrag

Der Gemeinderat hat in der Sitzung vom 04.12.2025 über die Annahme des Antrags auf Anbringung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen an der B471 und M18 aus der Bürgerversammlung vom 22.10.2025 beraten und beschlossen, diesen anzunehmen.

Beantragt wurde, dass die Gemeindeverwaltung beauftragt werden soll, eine Anbringung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen an der Bundesstraße B471 und an der Kreisstraße M18 in die Wege zu leiten, soweit kein benutzungspflichtiger Radweg möglich ist.

Zur Klärung des Sachverhalts wurde das Landratsamt München als zuständiger Straßenbaulastträger kontaktiert. Mit Datum vom 27.04.2026 übersandte das Landratsamt daraufhin folgende Stellungnahme:

„Der Antrag in der Bürgerversammlung wurde allgemeiner Art für die B 471 und die Kreisstraße M 18 in Feldkirchen gestellt.

Die Beurteilung kann daher auch nur allgemein ohne Bezug auf einzelne Streckenabschnitte erfolgen. Im Bestand wird der Radverkehr sowohl auf der B 471 als auch auf der M 18 überwiegend im Seitenraum mit unterschiedlicher verkehrsrechtlicher Beschilderung geführt. In Bereichen mit Zeichen 239 und 1022-10 (Gehweg/Radfahrer frei) dürfen Radfahrende auch die Fahrbahn benutzen.

Beantragt wird die Einrichtung von Schutz- oder Radfahrstreifen. Diese sind grundsätzlich nur innerorts zulässig. Innerhalb der Ortsdurchfahrt sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) in Verbindung mit den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) maßgeblich.

Als Mindestmaß sind bei Schutzstreifen eine Breite von 1,50 m und bei Radfahrstreifen eine Breite von 1,85 m erforderlich. Bei Parkständen im Seitenraum ist aus Verkehrssicherheitsgründen ein zusätzlicher Sicherheitsraum von 0,75 m zu berücksichtigen, insbesondere um Dooring-Unfälle zu vermeiden. Im Folgenden wird die grundsätzliche Machbarkeit beurteilt:

Die Kreisstraße M 18 hat derzeit eine Fahrbahnbreite von ca. 6,50 m. Mit Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen mit 1,50 m Breite würde nur noch eine Fahrbahnbreite von 3,50 m verbleiben. Dieses Maß ist zu gering, um das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen von 6.029 Kfz/24 h bzw. 6.536 Kfz/24 h auf der Kreisstraße M 18 verkehrssicher zu führen. Durch die zahlreichen Parkstände im Seitenraum wären ein zusätzlicher seitlicher Sicherheitsraum von jeweils 0,75 m zu den parkenden Fahrzeugen erforderlich.

Die Bundesstraße 471 hat südlich der Kreuzung mit der M 18 eine Fahrbahnbreite von ca. 8,50 m. Mit Errichtung von beidseitigen Schutzstreifen mit 1,50 m Breite würde eine Fahrbahnbreite von

5,50 m verbleiben. Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen liegt bei 8.406 Kfz/24 h, der Schwerverkehrsanteil ist mit 10,5 % hoch. Mit der verbleibenden Breite von 5,50 m wäre nur eine Fahrspurbreite von 2,75 m möglich. Aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils ist dies nicht ausreichend und hätte ein häufiges Überfahren des Schutzstreifenbereichs durch LKWs und Busse zur Folge und würde die Sicherheit der Radfahrenden auf dem Schutzstreifen herabsetzen.

Die Einrichtung von Radfahrstreifen würde im Vergleich zu Schutzstreifen aufgrund der größeren Mindestbreite mehr Platz benötigen und wird daher nicht näher betrachtet.

Hinzuweisen ist darauf, dass sowohl über die Bundesstraße B 471 als auch über die Kreisstraße M 18 Bedarfsumleitungen der Bundesautobahnen A 94 bzw. A 99 verlaufen.

Der Einrichtung von Schutz- oder Radfahrstreifen im bestehenden Straßenquerschnitt der Bundesstraße 471 bzw. der Kreisstraße M 18 kann aus Sicht der Straßenbaulastträger (Bund für B 471 und Landkreis für M 18) nicht zugestimmt werden. Die Einrichtung von kurzen Schutzstreifenabschnitten in Bereichen, in denen der vorhandene Straßenquerschnitt ausreichend wäre, sehen wir sehr kritisch, da ein häufiger Wechsel der Führungsform sowohl die Verkehrssicherheit als die Begreifbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer deutlich einschränkt. Es sollte immer eine möglichst einheitliche Radverkehrsführung angestrebt werden.“

II. Beschlussempfehlung

Der Sachvortrag wird ohne Beschluss zur Kenntnis genommen. Eine Entscheidung seitens des Gemeinderates ist aufgrund fehlender Zuständigkeit nicht erforderlich.