

**Beteiligung der Öffentlichkeit  
für die sechs  
vertieften Machbarkeitsuntersuchungen  
für Radschnellverbindungen**

**Ergebnisdokumentation**

**20. Mai 2019**

**18:30 – 21:00 Uhr**

**Großer Sitzungssaal | Neues Rathaus  
Landeshauptstadt München**

**Anlage 1 – Karten**

**Anlage 2 – Präsentation**

# Einführung

---

Bundesweit wird derzeit die Realisierung von Radschnellverbindungen geprüft, mit dem Ziel, den Radverkehr über deutliche Qualitätsverbesserungen zu fördern und damit Verlagerungseffekte vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr zu erreichen.

Radschnellverbindungen zielen in erster Linie darauf ab, in einem Entfernungsbereich bis etwa 20 km ein zügiges, attraktives und sicheres Radfahren zu gewährleisten und so insbesondere bei Berufspendlern Verlagerungen vom Kfz zu erreichen. Im Stadt-Umland-Verkehr bzw. in der Verbindung von Städten sollen sie als das Rückgrat der Radverkehrsinfrastruktur fungieren und aufgrund ihrer besonderen Ausgestaltung den Umstieg auf das Fahrrad auch bei längeren Wegestrecken attraktiv machen. Sie sind in ihrer Verkehrsfunktion den klassifizierten Straßen gleichzusetzen.

Im Jahr 2015 wurde bereits eine Potenzialanalyse für das Umland von München in einem Radius von etwa 20 km um das Stadtzentrum durchgeführt. Im Ergebnis wurden sechs radiale Korridore für eine vertiefende Machbarkeitsstudie identifiziert. Das Pilotprojekt „Radschnellverbindung von München nach Garching“ wurde bereits auf ihre Machbarkeit hin untersucht.

Nun hat die Landeshauptstadt München in Zusammenarbeit mit den Landkreisen Dachau, Ebersberg, Fürstentum Bruck, München und Starnberg weitere fünf Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen von München in das Umland sowie eine Potenzial- und Machbarkeitsuntersuchung für eine Ring-Verbindung innerhalb der Stadt München an externe Gutachter vergeben.

## Tagesordnung

---

**TOP 1:** Grußwort der LHM - Dr. Florian Paul (Radverkehrsbeauftragter der Landeshauptstadt München)

**TOP 2:** Projekthintergrund und Aufgabenstellung - Alexander Stark (LHM)

**TOP 3:** Anforderungen an Radschnellverbindungen und Projektablauf (Gutachtkonsortien)

**TOP 4:** Rückfragen und Einleitung in die Workshop-Phase

**TOP 5:** Einstieg in die Trassensuche (Ideen- und Workshop-Phase)

**TOP 6:** Zusammenfassung und Ausblick

# Ergebnisdokumentation

---

## TOP 1: Grußwort der Landeshauptstadt München

Herr Dr. Florian Paul, Radverkehrsbeauftragter der Landeshauptstadt München, begrüßt die Teilnehmenden und hebt die Bedeutung des Radverkehrs für die Stadt München im Allgemeinen und die spezielle Zielsetzung der Radschnellverbindungen hervor. Insbesondere den Überlastungserscheinungen auf anderen Verkehrsträgern, wie sie in der Region München in Folge der vielfältigen Pendlerverflechtungen zu beobachten wären, können mit der Realisierung von Radschnellverbindungen gezielt entgegengewirkt werden.

## TOP 2: Projekthintergrund und Aufgabenstellung

Herr Alexander Stark, Vertreter der Landeshauptstadt München (Abt. Verkehrsplanung – PLAN I/13-1), erläutert die Aufgabenstellung der Machbarkeitsuntersuchungen, die sich aus einer Potenzialstudie des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München aus dem Jahr 2015 ergibt. In dieser Untersuchung wurden insgesamt 13 Korridore identifiziert, in denen jeweils das Potenzial für eine Radschnellverbindung vorhanden ist. In der Studie werden sechs radiale Korridore für die prioritäre Untersuchung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vorgeschlagen, von welchen die Verbindung München – Garching in einem Pilotprojekt untersucht wurde. Die laufende Studie soll sich mit der Machbarkeitsuntersuchung folgender sechs Korridore beschäftigen:

- München – Dachau
- München – Kirchheim – Marktschwaben
- München – Oberhaching
- München – Planegg – Starnberg
- München – Fürstenfeldbruck
- Ring-Verbindung innerhalb Münchens (zwischen Altstadttring und Stadtgrenze)

Da aus der Vorstudie bekannt ist, dass das zu erwartende hohe Radverkehrsaufkommen innerhalb der genannten Korridore gute Voraussetzungen für die Realisierung von Radschnellverbindungen bietet, sollen in den Machbarkeitsuntersuchungen nun konkrete Trassenführungen geprüft und mit Kosten hinterlegt werden. An der Studie beteiligen sich neben der Landeshauptstadt München auch die Landkreise Dachau, Ebersberg, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg.

Abbildung 1: Erläuterung des Projekthintergrundes durch Herrn Stark (LHM München)



### TOP 3: Anforderungen an Radschnellverbindungen und Projektablauf

Die Gutachterkonsortien, bestehend aus PGV-Alrutz und Inovaplan (Bearbeitung der Korridore nach Dachau, Fürstenfeldbruck, Ring-Radschnellverbindung) sowie Planersocietät und Planungsbüro VIA (Bearbeitung der Korridore nach Markt Schwaben, Oberhaching und Starnberg), stellen die jeweiligen Bearbeitungsteams vor und führen anhand einer Präsentation (Anlage 2) durch die folgenden Themen:

#### **Anforderungen an Radschnellverbindungen (Peter Gwiasda, Planungsbüro VIA)**

Radschnellverbindungen sind bedeutende Routen des Alltagsverkehrs, die den Radverkehr, vor allem im Berufs- und Ausbildungsverkehr, gezielt für lange Strecken attraktiv machen und zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad motivieren sollen. Sie erfordern eine Mindestauslastung von 2.000 Radfahrenden / Tag, sollen direkt und steigungsarm geführt werden und sind an festgelegte Breiten (4,00 m im Zweirichtungsverkehr, 3,00 m im Einrichtungsverkehr, jeweils zzgl. Gehweg) gebunden. Radschnellverbindungen können sich aus verschiedenen Führungsformen wie selbstständig geführten und straßenbegleitenden Wegen sowie aus Fahrradstraßen zusammensetzen. Ein weiteres entscheidendes Qualitätsmerkmal stellen die Kreuzungspunkte dar, die durch die Errichtung neuer Unter- oder Überführungen, Vorfahrtsregelungen oder die Optimierung von Signalschaltungen für den Radverkehr mit wenigen Zeitverlusten passierbar sein sollen.

#### **Raumkonkurrenzen und Herausforderungen (Detlev Gündel, PGV-Alrutz)**

Das Potenzial für eine starke Nutzung der künftigen Radschnellverbindungen und ein Anwachsen des Radverkehrs gegenüber dem heutigen Zustand ergibt sich aus mehr und längere Fahrten der bisheri-

gen Fahrradfahrer. Umsteigeeffekte ergeben sich auf Grund der höheren Reisegeschwindigkeit vor allem bei Arbeits- und Ausbildungswegen, vom Auto- oder auch vom (im Berufsverkehr teils überlasteten) öffentlichen Verkehr. Weitere Steigerungen im Radverkehr ergeben sich allgemein durch weitere Entfernungen, die mit dem Rad zurückgelegt werden können, unter anderem in Folge zunehmender Pedelec-Nutzung. Schließlich ergibt sich durch eine hochattraktive Verbindung eine Bündelung der Fahrten, es werden also Radfahrten von anderen Straßen hierhin verlegt und die dortige Fahrrad-Infrastruktur wird entlastet.

Radschnellverbindungen müssen als neues Element in bestehende Siedlungs- und Verkehrsstrukturen eingepasst werden. Daher sind sie dort einfach zu ermöglichen, wo bisherige Nutzungen wenig intensiv sind, z.B. auf brachliegenden Bahnstrecken oder anderen Freiflächen, in wenig befahrenen Erschließungsstraßen, in bereits bestehenden Fahrradstraßen oder auf nicht ausgelasteten mehrstreifigen Fahrbahnen. Herausforderungen für die Planung, ggf. auch Konflikte, können sich dort ergeben, wo die Linienführung auf andere intensive Nutzungen trifft, wenn z.B. Grunderwerb erforderlich wird, bisher vom ruhenden oder fließenden Kfz-Verkehr in Anspruch genommene Flächen umgenutzt werden (müssen) oder auch zusätzliche Flächen versiegelt werden.

#### **Projektlauf (Gernot Steinberg, Planersocietät)**

Das Projekt der vertieften Radschnellverbindungen ist bis Mitte des Jahres 2020 angesetzt. Im Projektverlauf sollen die Politik und die Verwaltung sowie die Bürgerinnen und Bürger an verschiedenen Stellen zum Projektlauf informiert und beteiligt werden.

Als erste Schritte werden dabei mögliche Trassen für die Radschnellverbindungen durch die Gutachter sowie bei den ersten Workshops durch die Politik und die Bürgerinnen und Bürger identifiziert. Die Strecken werden dann in einer Bestandserhebung von den Gutachtern befahren und anhand eines Rasters bewertet. Für jeden Korridor sollen so zwei Vorzugstrassen identifiziert werden. Für beide Vorzugstrassen wird dann eine Konzeption und Maßnahmenplanung sowie eine Kostenschätzung durchgeführt. Auf Basis dessen wird außerdem eine Nutzen-Kosten-Analyse erarbeitet die zum einen den Vergleich der beiden Trassen pro Korridor untereinander, als auch im Vergleich zu anderen Infrastrukturprojekten (z. B. Straßen des Kfz-Verkehrs) ermöglichen. Anhand dieser Nutzen-Kosten-Analyse wird dann die Empfehlung einer „Bestvariante“ für jeden Korridor abgegeben.

Das Endprodukt wird so aussehen, dass eine zeichnerische Ausarbeitung der Bestvariante im Maßstab 1:500 sowie einen textlichen Endbericht in Kurz- und Langfassung angefertigt wird. Außerdem soll eine veröffentlichungsfähige Zusammenfassung in Form einer Broschüre erstellt werden.

#### **Besonderheiten der tangentialen Radschnellverbindung (Svenja Schreiber, Inovaplan)**

Neben den radialen RSV von der Münchner Innenstadt in Richtung Dachau, Kirchheim, Oberhaching, Starnberg und Fürstenfeldbruck sollen auch potenzielle Routen für eine tangentielle RSV gefunden werden. Diese RSV ist im Bereich zwischen der Stadtgrenze und dem Altstadtring geplant, der genaue Korridor ist bisher jedoch noch völlig offen. An den tangentialen RSV sollen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte, Standorte verschiedener Schulen sowie Haltestellen des SPNV angebunden werden.

Dadurch sollen intermodale Wege, insbesondere auf dem Arbeits- bzw. Pendelweg ermöglicht werden. Neben den bestehenden Bebauungen müssen auch Zwänge durch Barrieren im Stadtgebiet, wie bspw. Gewässer oder Landschaftsschutzgebiete berücksichtigt werden.

#### TOP 4: Rückfragen und Einleitung in die Workshop-Phase

Abbildung 2: Beantwortung von Rückfragen und Einleitung in die Workshop-Phase



Die Teilnehmenden nutzen die Gelegenheit, um die folgenden Fragen zu stellen bzw. Anregungen hervorzubringen:

- Ein Mitglied des „ADFC“ bemängelt den fehlenden Bezug zu anderen Planungen der Landeshauptstadt München im Zuge dieser Planungen, wie zum Beispiel die detaillierten Konzepte für den Altstadtring. Daraufhin entgegnet ein Mitglied von „MunichWays“, dass die Planungen des Altstadtringes nicht mit den geplanten Radschnellverbindungen in Zusammenhang stehen würden. Es wird vorgeschlagen, eher an ein tangenciales Netz als Verbindung der Radschnellverbindungen zu erschließen, als eine durchgehende Ringroute anzustreben.
- Es wird auf ein Tangentenkonzept des Landkreises München verwiesen, mit dem Hinweis, dass es einen konkreten Vorschlag zu einem Ring von Dachau nach Planegg gebe. Außerdem kommt die Frage auf, warum und wie die Auswahl dieser 5 Korridore erfolgte.
- Ein Mitglied des Bezirksausschusses Milbertshofen – Am Hart äußert sich besorgt zu den Querungen der RSV durch Fußgänger und ist an näheren Informationen zur Unfallgefahr an Kreuzungen mit roter Markierung interessiert. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass nicht befestigte Gehwege für Fußgänger nicht attraktiv seien und diese auf die Radwege ausweichen würden. Daher kam die Frage auf, welcher Belag für Fußwege parallel zu RSV gewählt werden würde. – Um das Ausweichen zu vermeiden seien sowohl die Fuß- als auch die Radwege zu befestigen.

- Aus aktuellem Anlass wird diskutiert, ob RSV-Verbindungen aufgrund von E-Scootern breiter geplant werden müssen. – 4 Meter seien zwar ausreichend, würden jedoch keine Begrenzung nach oben darstellen. Grundsätzlich weisen E-Scooter (mit bis zu 20 km/h) ähnliche Geschwindigkeiten wie Fahrräder auf und seien daher gut auf Radwegen integrierbar.
- Der erste Bürgermeister von Gröbenzell schlägt vor, den 14. Korridor zu einer Radschnellverbindung auszubauen, da die Bedingungen hier bereits sehr gut seien. 10-20% der erforderlichen Mindestlänge von 5km seien hier bereits vorhanden. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass bei Neubau grundsätzlich RSV-Norm umzusetzen sei, insofern Platz vorhanden wäre.
- Ein Mitglied von „MunichWays“ äußert, dass die Bahntrasse Richtung Süd-Osten keinen Platz für einen guten Radweg bietet würde.
- Ein Vertreter der Gemeinde Germering/Freiham fragt, warum die Trasse nach Freiham gestrichen wurde, obwohl es hier viele geplante Neubaugebiete gebe. Der Anschluss an diese eventuelle zukünftige Trasse sei bei den Planungen zu berücksichtigen. Erneut wird angemerkt, bei Neubau möglichst RSV-Norm umzusetzen.

#### TOP 5: Einstieg in die Trassensuche (Ideen- und Workshop-Phase)

An insgesamt fünf großformatigen Plänen zeichneten die Teilnehmenden erste Idee zu Routenverläufen, Zielen im Untersuchungskorridor, Ausschlussbereichen und Knackpunkten im Untersuchungsgebiet ein.

Folgende Anregungen wurden dabei auf separate Karten notiert:

#### **Anmerkungen zum Abschnitt München – Dachau**

---

##### *Anmerkungen zu radialen Streckenführungen:*

- Der Übergang nach Dachau könnte entlang der S-Bahn-Trasse (westlich davon) oder über die Dachauer Straße stattfinden. Sonst gäbe es kaum weitere Möglichkeiten.
- Interessant sei zudem eine Anbindung von Feldmoching, da dort eine Verdichtung des Gebiets vorgenommen wird und neue Wohneinheiten entstehen.
- Konfliktstellen befinden sich u.a. an der Querung der Güterbahngleise in Höhe der Landshuter Allee und am Knotenpunkt Dachauer Straße/ Schwere-Reiter-Straße.
- Konfliktstellen befinden sich u.a. an der Querung der Güterbahngleise in Höhe der Landshuter Allee und am Knotenpunkt Dachauer Straße/ Schwere-Reiter-Straße. Planung Heßstraße Querung: Schwere-Reiter-Straße.; kritische Stelle; Brücke beantragt; Heßstraße, westlich oder östlich der Landshuter Allee und Wegeverbindung nördlich des Rangierbahnhofs (Ausbau und Begradigung nördlich der Bahntrasse erforderlich). (1)
- Alte Bahntrasse → Verbindung Uni-Standorte. (2)
- Nördliche S-Bahn-Trasse bis Schlosspark Nymphenburg und nördlich der Verdistrasse entlang der Würm (attraktive Trasse, aber umwegig) → viele Steigungen, aber frei von Verkehr (3)

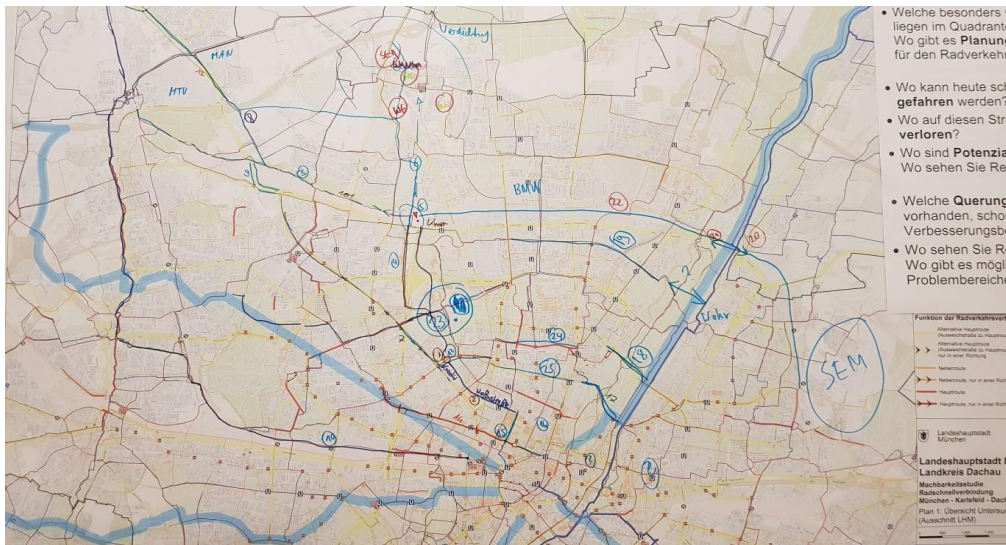
- 
- S-Bahn-Trasse bei Geisterbahnhof (schnell realisiert). Die Gleise werden nicht mehr genutzt (4)
  - Olympiapark schwierig, Unterführung (Bahntrasse) / Brücke nutzen (Triebstraße) (5)
  - Aktueller Stadtratsantrag Richtung SEM (6)
  - Dachauer Straße wäre direkte Verbindung, aber Hauptverkehrsstraße mit viel Verkehr (7)
  - Alte Dachauer Straße Böschung „abflachen“ (8)
  - Ausreichend viel Platz auf der Brücke (Dachauer Straße über Rangierbahnhof) (9)
  - Entlang Bahntrasse Richtung Pasing (10)
  - Sehr angenehm, ruhig → muss ausgebaut werden (Rangierbahnhof) (11)
  - Strecke zwischen MTU und MAN (auf Firmengelände ist kein Durchkommen) (12)
  - Nymphenburger Straße → Mögliche Nutzung der Fläche der überbreiten Kfz-Fahrbahnen. Weitere Anbindung Richtung Norden zu klären. (14)
  - Die Anbindung des Altstadtrings könnte über Briener Straße oder über Katharina-von-Bora-Straße und Sophienstraße ermöglicht werden; Briener Straße wird bereits umgebaut → Radstreifen (15)
  - Weitere Hinweise:
    - Der Übergang nach Dachau könnte entlang der S-Bahn-Trasse (westlich davon) oder über die Dachauer Straße stattfinden. Sonst gäbe es kaum weitere Möglichkeiten.
    - Interessant sei zudem eine Anbindung von Feldmoching, da dort eine Verdichtung des Gebiets vorgenommen wird und neue Wohneinheiten entstehen.

*Anmerkungen zu tangentialen Streckenführungen:*

- Auch nutzbar für Tangente (Dachauer Straße) (7)
- Beispielhafte aktuelle Diskussion Prinzregentenstraße: Umbau mit Busspur zu Lasten Vierstreifigkeit (16)
- Straßenbahntrasse im Englischen Garten berücksichtigen (17)
- Mittlerer Ring schlecht umsetzbar (18)
- jetzt schon gute Trasse → aber problematisch mit Isarquerung (Domagkstraße weiter über Isar), welches Ziel?, Unterführung zu weit draußen (19)
- entlang der Isar: FFH → asphaltieren schwierig (20)
- Isarquerung am Frankfurter Ring wird momentan neu geplant (21)
- Entlang Eisenbahn Nordring (22)
- Problematik Olympiapark (gesamtes Gebiet) (23)
- Clemensstraße: gute Voraussetzungen; bereits gut ausgebaut (24)
- Franz-Joseph-Straße → Gehweg sehr breit (25)
- Weitere Hinweise:
  - Eher „kleinere“ Tangentiale, da Landkreis München Tangenten plant
  - Eher Tangentennetz anstatt vollständiger Ring



**Abbildung 1: Abschnitt München – Dachau (siehe Anhang 1-1)**



### **Anmerkungen zum Abschnitt München – Kirchheim**

#### *Anmerkungen zu radialen Streckenführungen:*

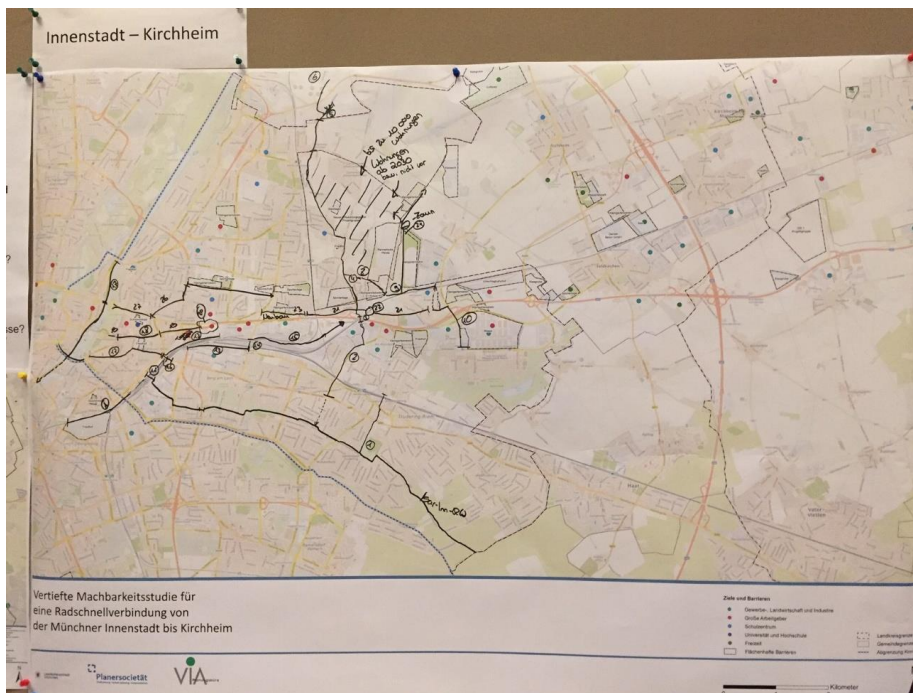
- Geh- und Radweg nördlich der Bahntrasse (Erdinger Langdstraße – Landshamer Straße), sehr eng (!), aber ausbaufähig (9)
- Anbindung der Messe (An der Point & Olof-Palme-Straße) (10)
- Radunterführung im Bereich Bahnhof München-Ost, nicht sehr breit, mit Fußverkehr, aber komfortabel, Zufahrten müssten verändert werden, z.B. Kurve sehr eng (im N-W) (11)
- Fahrradstraße (Kirchenstraße, Wolfgangstraße, Preysingstraße), aber über Platz, heute schon viele Konflikte (!) wegen spielender Kinder / schneller Radler (12)
- Neue Flächen im Bereich der Bahngleise (München-Ost) werden zukünftig frei bzw. sind verfügbar (13)
- Schlechte Unterführung (Haltestelle „Berg am Laim“) (14)
- Trasse im Bereich der Bahnflächen (Haltestelle „Berg am Laim“ bis BAB 94), Wege bereits vorhanden aber geschottert (15)
- Ausfahrt der Unterführung (Berg-am-Laim-Straße): Bisher 3 Spuren, aber eine Spur derzeit ungenutzt, wird zukünftig für den Radverkehr genutzt (Radfahrstreifen) (16)
- Radfahrstreifen vorhanden (Teilstück Einsteinstraße) (18)
- Führung im Seitenraum vorhanden (weiterer Verlauf Einsteinstraße) (19)
- Konfliktpunkt (Einsteinstraße / Beginn BAB 94) (20)
- Flächenpotenzial vorhanden (Riemer Straße: Graf-Lehndorff-Straße – Burghauer Straße) (21)
- Schlechte Unterführung (Riemer Straße / Bahntrasse) (22)

- 
- Neubau der Straße inkl. Radverkehrsinfrastruktur (Süskindstraße – Friedrich-Eckart-Straße) (23)
  - Fuß- und Radweg vorhanden (Friedrich-Eckart-Straße – Richard-Strauss-Straße / südlich Kleingartenanlage) (25)
  - Nebenstraße (Richard-Strauss-Straße - Mühlbaurstraße) (26)
  - Prüfauftrag für Nutzung der Busspur, schmaler Radweg (Prinzregentenstraße) (27)
  - Anträge gestellt für Flächenfreihaltung, RW im Bereich Welfenstr. Wird gebaut mit Neubaugebiet (insgesamt 4,0m mit FV), weitere Anträge bei jedem Neubau entlang der Bahntrasse

*Anmerkungen zu tangentialen Streckenführungen:*

- RW + FW vorhanden, LSA für den Radverkehr am Knoten, durchgängiger Weg, Unterführung vorhanden (Horst-Salzman-Weg) (1)
  - Radweg straßenbegleitend vorhanden (Schatzbogen) (2)
  - Keine Unterführung vorhanden (BAB 94 / Bahntrasse) (3)
  - Tempo30-Zone (Rennbahnstraße / Kunihohstraße) (4)
  - Straße gesperrt für den Kfz-Verkehr, asphaltierte Weg, für Radverkehr nutzbar (Glücksburger Straße (nördliches Ende)) (5)
  - Neues Gewerbegebiet mit ca. 20 000 Mitarbeitenden (z.B. Allianz) (6)
  - Ggf. Weiterführung vom Schatzbogen nach Trudering / Perlach (Potenzial vorhanden), in Perlach wohnen viele Allianzmitarbeiter, da der Standort von dort in neues Gebiet im Norden verlagert wurde, immer noch ein Standort, auch wichtige Achse für Mitarbeiter von Pro7, BR, etc. (7)
  - Fahrradstraße (Schichtlstraße) (8)
  - Westliches Isarufer: Radweg vorhanden, Fußwege sehr breit, inkl. Unterführung für den Radverkehr, Flächen könnten ggf. neu geordnet werden (?), Untersuchen des Baureferats für kreuzungsfreien Ausbau laufen, rechts der Isar großer Druck durch viele Radler, daher Ausbau westlich wünschenswert (17)
  - Weg entlang der Galopprennbahn nach Norden nicht befestigt (24)
-

**Abbildung 2: Abschnitt München - Kirchheim (siehe Anhang 1-2)**



### **Anmerkungen zum Abschnitt München - Oberhaching**

#### *Anmerkungen zu radialen Streckenführungen:*

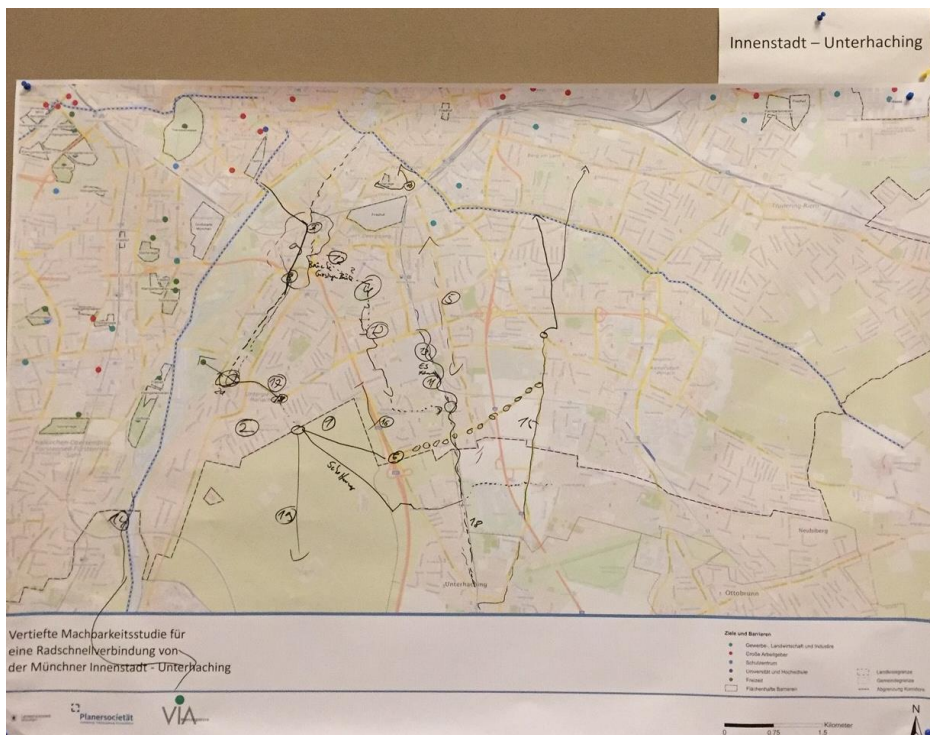
- Forst nutzen als wichtige Verbindung sowohl als Tangente als auch in den Süden (1)
- Weg entlang des Auer Mühlbachs als Alternative zum Isarradweg (3)
- Problematische Topografie (Nockhernberg) (4)
- Balanstraße als mögliche Route prüfen (5)
- Tegernseer Landstraße/BAB 995: Brücke die bisher in der Planung ist (Realisierung?) (6)
- Auer Mühlbach / Bereich Candidstraße: Steiler und enger Abschnitt, aber wichtige Verbindung (8)
- Problembereich (Waldeckstraße) (9)
- Mögliche Variante: Balanstraße – Innenstadt (10)
- Viele Wechsel östlich und westlich der Bahnlinie (S-Bahn) (11)
- Mögliche Variante zur Führung Perlacherstraße bis Stadelheimer Str. (12)
- Zwei Engstellen, die den Standard nicht zulassen (Balanstraße: Ständlerstraße – Lauensteinstraße) (13)
- Mögliche Variante über östliche Route Isartalradweg, Waldweg Richtung Bavariafilmstudios (14)
- Unterhachinger Straße ist Ausweichstrecke für Autobahn (15)
- Tegernseer Landstraße: Ebenfalls Autobahnausweichstrecke (16)
- Radweg an der S-Bahn als Achse nach Oberhaching (18)

- Zubringer und Ergänzungen zur Strecke durch den Perlacher Forst (19)

*Anmerkungen zu tangentialen Streckenführungen:*

- Forst nutzen als wichtige Verbindung sowohl als Tangente als auch in den Süden (1)
- Wichtige Verbindung durch das Wohngebiet vom Forst und aus den Wohngebieten zum Hochuferradweg als Alternative zum Isarradweg; Querverbindungen sind sehr problematisch durch das Wohngebiet (südlich Seybothstraße) (2)
- Querverbindung realisieren (Karolingerallee / St.-Magnus-Straße) (17)

**Abbildung 3: Abschnitt München - Oberhaching (siehe Anhang 1-3)**



**Anmerkungen zum Abschnitt „Innenstadt – Planegg“**

*Anmerkungen zu radialen Streckenführungen:*

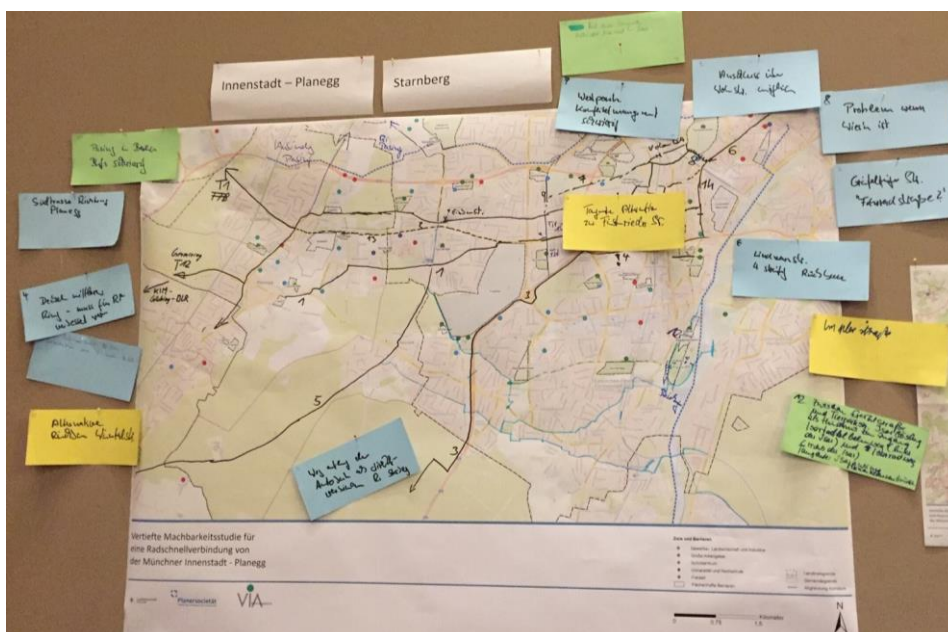
- (1) Die Südtrasse von städtischem Friedhof durch Großhadern und Martinsried nach Planegg ist für viele Verkehrsbeziehungen eine direktere Alternative
- (8) Streckenführung an Theresienwiese ist problematisch bei Wies'n, da aus Sicherheitsgründen auch die Straßen am Rand der Theresienwiese gesperrt werden.
- (7) Führung durch den Westpark ist schwierig aufgrund von Nutzungskonflikten zwischen Radfahrern und anderen Parknutzern, die heute schon diskutiert werden.
- An U-Bahnhaltestelle am Klinikum Großhadern ist ein Rad-Parkhaus mit E-Bike-Ladestation und E-Scooter Verleih denkbar und wünschenswert.
- (9) Die Gräfelfinger Straße in Hadern ist als Fahrradstraße und damit als radiale Radschnellverbindung möglich.

- (9) Im Zuge der Radiale über die Gräfelinger Straße sind Anschlüsse an den Westpark über Wohnstraße (potenzielle Fahrradstraßen) möglich.
- (3) Weg entlang der Autobahn A 95 ist als Direktverbindung nach Starnberg nutzbar
- (13) Alternative zur Gräfelinger Straße: Würmtalstraße
- (14) Eine Variante zur Anbindung der Radiale an den Altstadtring ist die Führung über Implerstraße in Sendling
- (6) Eine zweite Variante zur Anbindung der Radiale an den Altstadtring ist die Führung auf der Lindwurmstraße zum Sendlinger Tor. Diese ist 4-spurig und ein Rückbau wird diskutiert.

*Anmerkungen zu tangentialen Streckenführungen:*

- In Pasing ist im Bereich des Bahnhofs ist es schwierig eine tangentielle Verbindung durchgehend zu führen.
- Eine mögliche Tangentiale kann Neuried und die Isar verbinden (siehe blaue Linie auf dem Plan)
- (15) Die Tangentiale über Werdenfelsstraße ist als Alternative zur Fürstenrieder Str. zu prüfen.
- (4) Der Deckel über dem mittleren Ring ist relativ neugestaltet, weist aber aus Sicht des Radverkehrs Mängel auf. Diese Abschnitte müsste bei einer Nutzung als Radschnellverbindung deutlich verbessert werden
- (12) Zwischen Tierparkstraße und Gerblstraße bildet die Isarböschung ein Hindernis beim Zugang zum Isartalbahnweg (links der Isar) und Isarradweg (rechts der Isar)
- Für eine Tangente steht nur die Isarquerung Marienklausenbrücke zur Verfügung

**Abbildung 4: Abschnitt München - Planegg (siehe Anhang 1-4)**



## Anmerkungen zum Abschnitt München - Fürstenfeldbruck

---

### *Anmerkungen zu radialen Streckenführungen:*

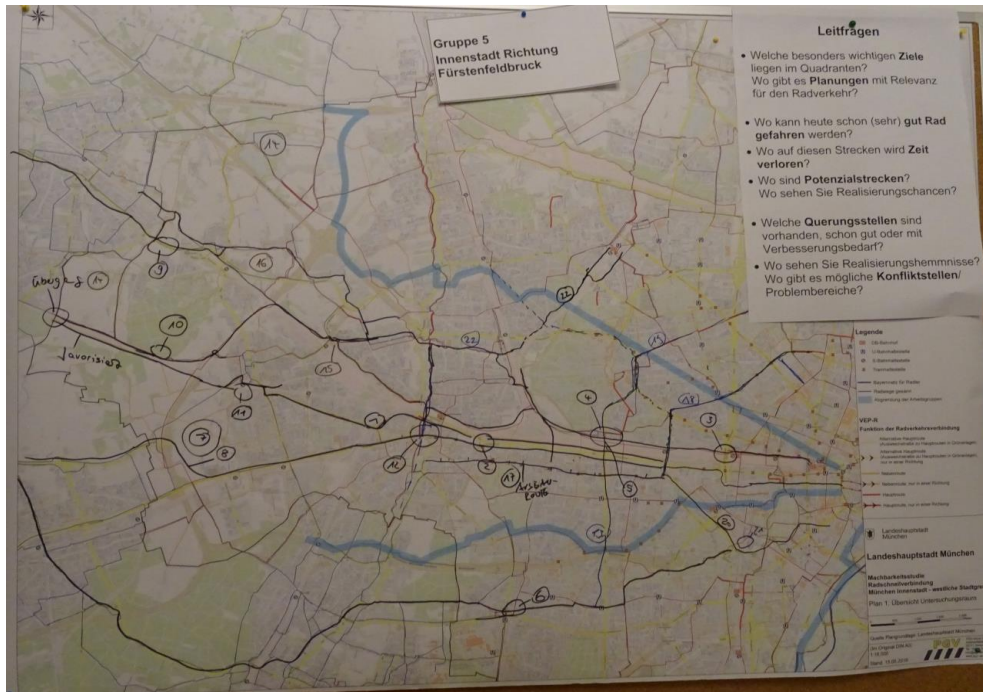
- Beim Ausbau der S4 von Pasing nach Fürstenfeldbruck sei ein Radweg miteinzuplanen. (1)
- Der Querungsbereich beim Knotenpunkt Landsbergerstraße/ Josef-Felder-Straße sei schwierig für Radfahrende. (2)
- Die Führung nördlich der Bahntrasse bis zur Donnersberger Brücke ist zur Innenstadt kreuzungsfrei. (3)
- Die Laimer Unterführung (Umwelt-Verbund-Röhre) sei zu berücksichtigen. (4)
- Das Neubaugebiet Freiham sei zu berücksichtigen. (7)
- Wünschenswert sei die Einrichtung einer neuen Radverkehrsverbindung zwischen S-Bahn-Halt Freiham diagonal in nordwestliche Richtung bis Höhe Autobahnkreuz Germing-Nord. (8)
- Wünschenswert ist der Stadtstraßenausbau zwischen Gröbenzell und Lochhausen. (9)
- Nördlich der Eichenauerstraße sind das Relief und die Gebiete, die unter Denkmalschutz stehen, zu berücksichtigen (10)
- Es wird auf die Engstelle südl. des S-Bahn-Halts Aubing hingewiesen. (11)
- Es wird auf die Engstelle beim Pasinger Marienplatz hingewiesen. (12)
- Nennung von Zielen: Badeseen, Berufsschule (14) (15)
- Nördlich der Lochhauer Straße sei die zukünftige Wohnbebauungsplanung zu berücksichtigen. (16)
- Die Agnes-Bernauer Straße ist sehr schmal, sowie sind beidseits Längsparkstände angelegt. Diese Führung könnte jedoch attraktiver gegenüber der Landsberger Straße sein, da sie weniger Kfz-Verkehr aufweist. (17)
- Hinweise für angrenzende Bezirke:
  - Nutzung der bestehenden Brücke Am Westpark, Ganghoferstraße (21)
  - In der Gräfelfinger Straße soll eine unechte Einbahnstraße eingerichtet werden.(6)
  - Am Kapuzinerhölzl (Erholungsgebiet) gib es Konflikte mit Schülerverkehr. (22)

### *Anmerkungen zu tangentialen Streckenführungen:*

- Umwelt-Verbund-Röhre entlang Neubau Tram Kurve (5)
  - Bei der Tram-Trasse Westtangente soll der Raum gleich richtig umverteilt werden (Tram und Rad). (13)
  - Eine mögliche Führung könnte entlang der Friedenheimer Straße, Wendl-Dietrich-Straße, Leonrodstraße Richtung Nordosten sein. (18)
  - Eine mögliche Führung könnte entlang der Olympiaparkroute sein (u.a. Zambonistraße, Demollstraße). (19)
-

- Eine mögliche Führung könnte entlang der Eisenheimerstraße, HansasträÙe, Richtung Südosten Theresienwiese sein. (20)

Abbildung 5: Abschnitt München - Fürstenfeldbruck (siehe Anhang 1-5)



### TOP 6: Zusammenfassung und Ausblick

Nach der Workshop-Phase bedanken sich die Gutachter für die konstruktive Mitarbeit und fassen die Ergebnisse der Stationen kurz zusammen. Herr Stark bedankt sich und verabschiedet die Teilnehmenden.

**Gutachterliche Betreuung der Korridore nach Markt Schwaben, Oberhaching und Starnberg:**



**Planersocietät**

- Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation -  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft  
Caroline Huth, Dennis Stocksmeier, Gernot Steinberg  
Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund  
Info@planersocietaet.de



**Planungsbüro VIA eG**

- Verkehrsplanung, Mobilitätsforschung, Kommunalberatung -  
Dahlia Busch, Lena Erler, Peter Gwiasda  
Marspfortengasse 6, 50667 Köln  
viakoeln@viakoeln.de

**Gutachterliche Betreuung der Korridore nach Fürstenfeldbruck und Dachau sowie der Ring-Verbindung:**



**PGV-Alrutz GbR**

Stefanie Busek, Detlev Gündel, Sabrina Perlitius  
Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover  
info@pgv-alrutz.de



**INOVAPLAN GmbH**

Alisa Ehrler, Svenja Schreiber, Sebastian Storz  
Degenfeldstraße 3, 76131 Karlsruhe  
karlsruhe@inovaplan.de

**Im Auftrag von:**

**Landeshauptstadt München:**

**Referat für Stadtplanung und Bauordnung**

Stadtentwicklungsplanung - Abteilung  
Verkehrsplanung PLAN I/31-1  
Blumenstraße 31, 80331 München

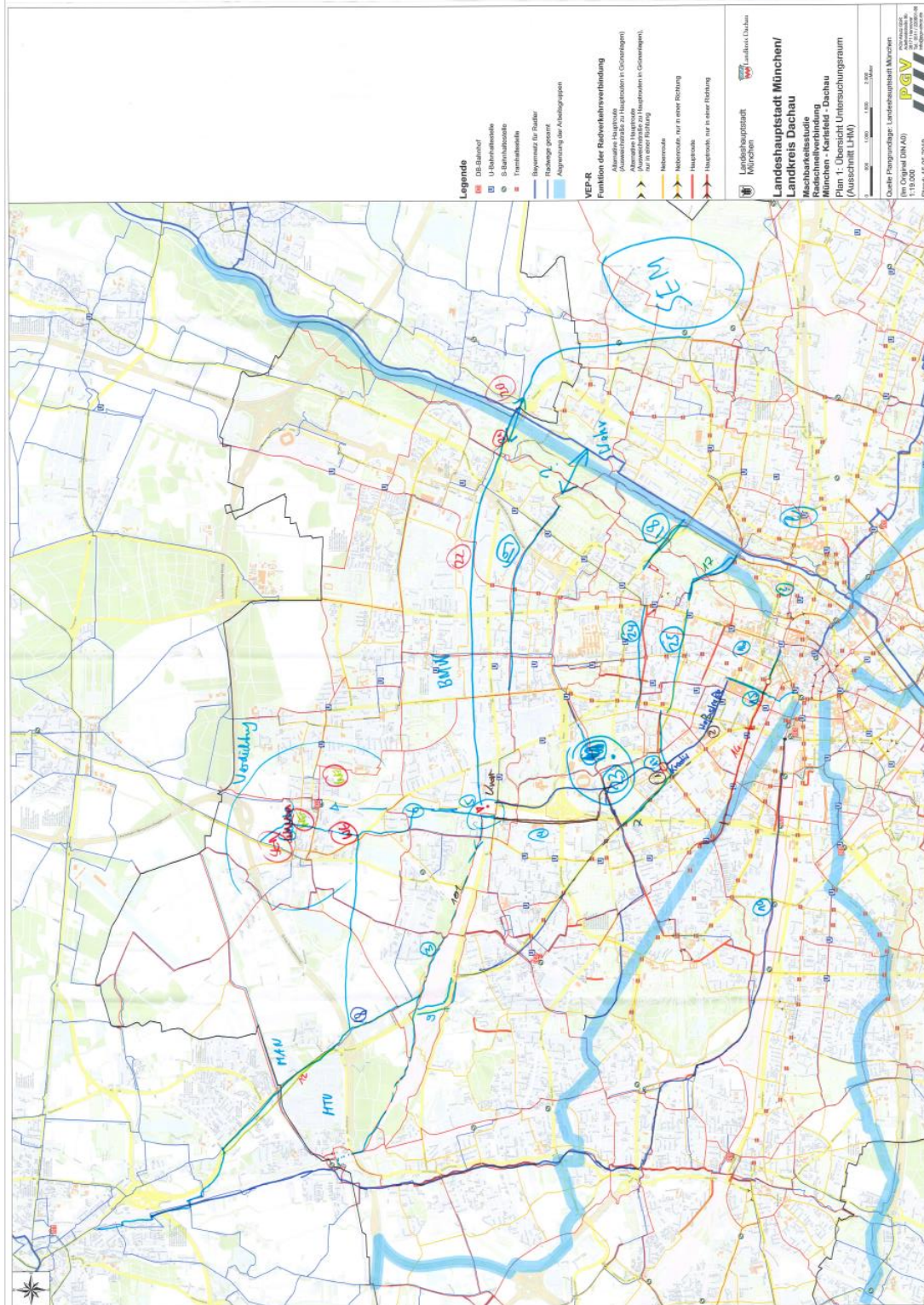
Ansprechpartner:  
Alexander Stark

Alle Fotos: © INOVAPLAN | PGV-Alrutz GbR | Planersocietät | VIA eG

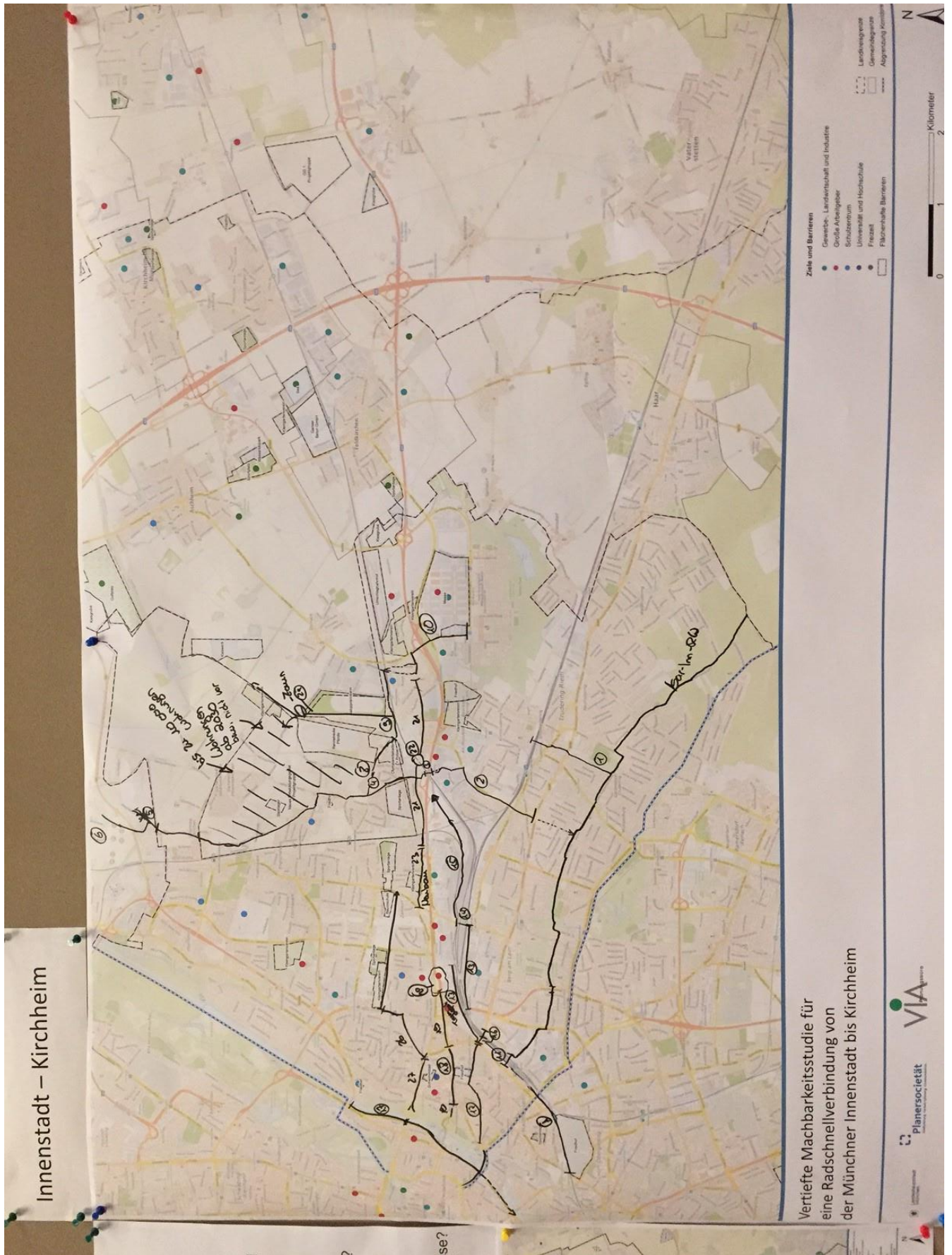


# Anlage 1 - Karten

## Anhang 1-1: Abschnitt „München – Dachau“

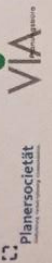


Anhang 1-2: Abschnitt „München – Kirchheim“

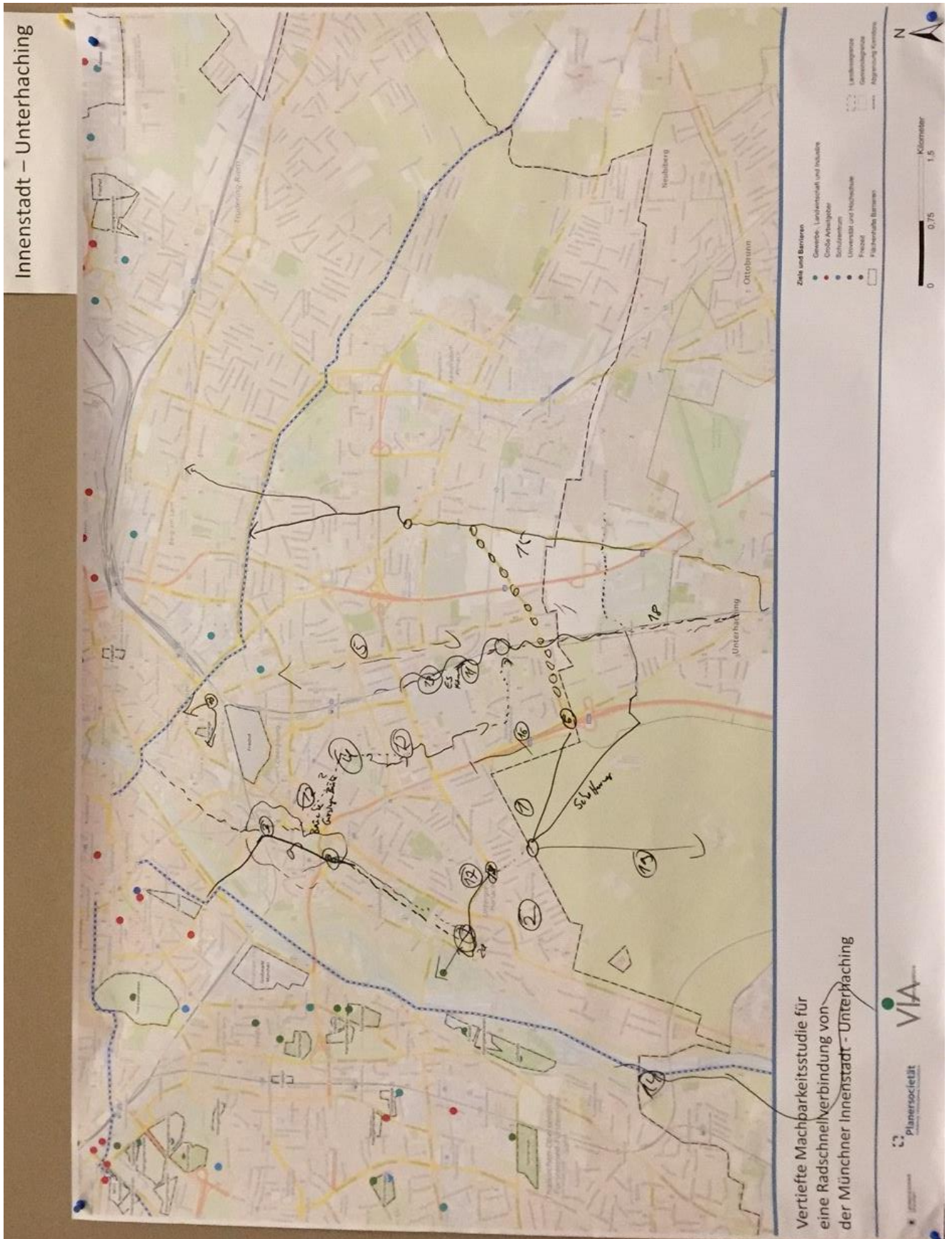


Innenstadt – Kirchheim

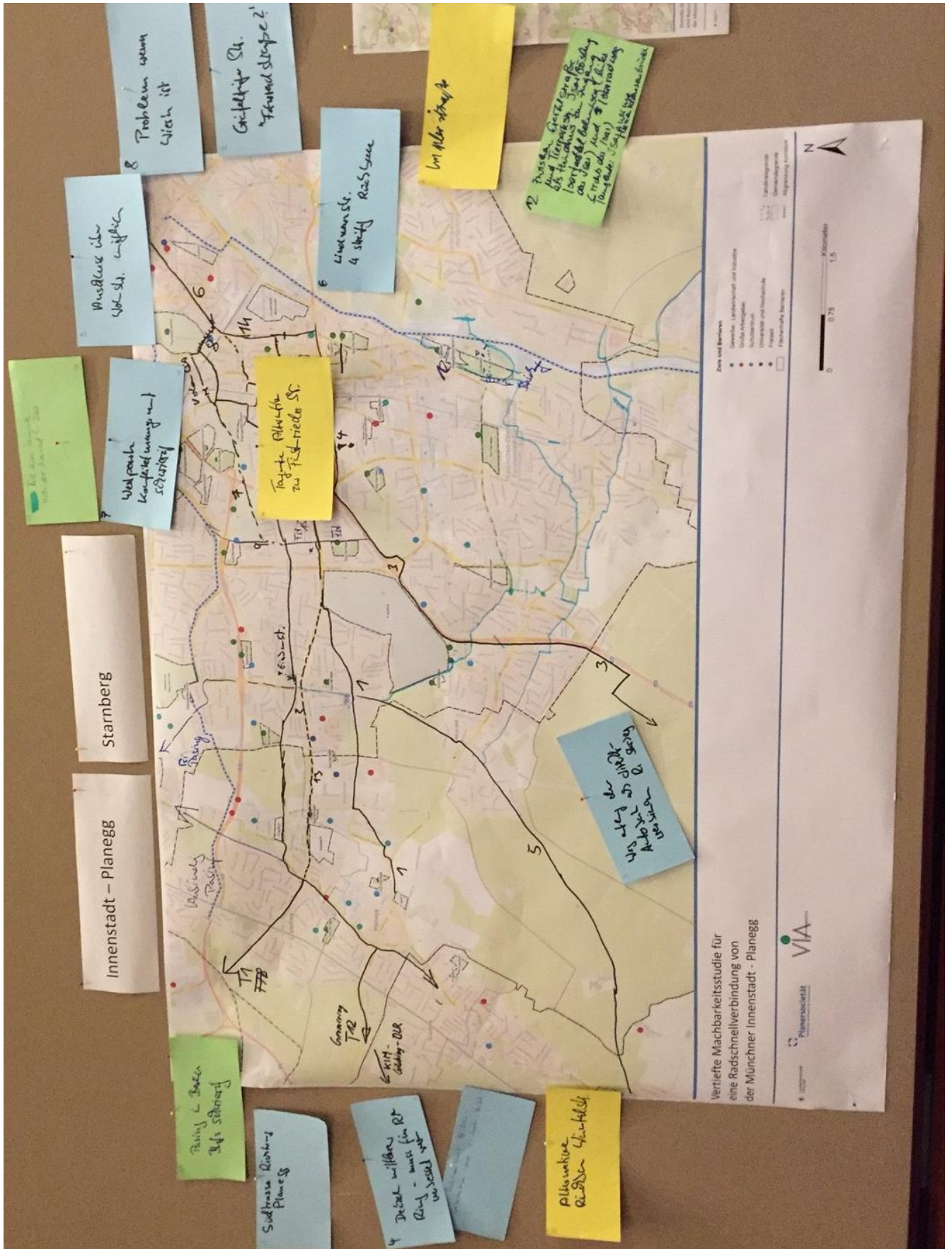
Vertiefte Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von der Münchner Innenstadt bis Kirchheim



Anhang 1-3: Abschnitt „München – Oberhaching“



Anhang 1-4: Abschnitt „München – Planegg“



Anhang 1-5: Abschnitt „München – Fürstenfeldbruck“

