



An die  
ÖDP-Stadtratsgruppe,  
CSU-Stadtratsfraktion,  
Rathaus

Datum  
22.10.2015

Radweg Hauptbahnhof-Laim-Pasing unverzüglich  
in guten und sicheren Zustand versetzen

Antrag Nr. 14-20 / A 01215 der ÖDP und der Stadtratsfraktion der CSU  
vom 14.07.2015, eingegangen am 14.07.2015

Az.: D-HA II/V1 6319-9-0015

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrem Antrag fordern Sie die Stadtverwaltung auf, den Radweg Hauptbahnhof-Laim-Pasing unverzüglich in einen Zustand zu versetzen, der ein sicheres, gefahrenfreies und komfortables Befahren und Begehen ermöglicht. Dazu soll u.a. geprüft werden, wie von der Landeshauptstadt München mit der CA Immo Deutschland GmbH eine interimswise Übereignung des benötigten Teilstückes an die Stadt oder eine Unterhaltsübernahme dafür durch die Stadt vereinbart werden kann.

Zudem sollen weitere Problemstellen entschärft werden durch

- Asphaltieren der Ecken hinter dem Hirschgartengelände
- Bevorrechtigte Querung des Birketwegs am neu entstehenden City-Logistikgelände
- Entfernen der Begrenzungssteine und Zäune hinter dem Sozialgericht, DB Zentrale
- sichere und direkte Querung des Parkplatzes unter der Donnersbergerbrücke
- Widmung Erika-Mann-Str. und Bernhard-Wicki-Str. als Fahrradstraßen
- Optimierung der weiterführenden Wege entlang des Hauptbahnhofs in die Innenstadt

Die Finanzierung soll aus der Nahmobilitätspauschale erfolgen.

Nach § 60 Abs. 9 GeschO dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist. Der Inhalt Ihres Antrages betrifft jedoch eine laufende Angelegenheit zu örtlich begrenzten kleineren Einzelmaßnahmen im Zuge der Umsetzung von konzeptionellen Grundsatzbeschlüssen des Stadtrates i. S. von Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 GO und § 22 GeschO, deren Erledigung dem Oberbürgermeister obliegt. Eine beschlussmäßige Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat ist daher rechtlich nicht möglich.

Zu Ihrem Antrag vom 14.07.2015 teilt das Baureferat aber Folgendes mit:

Bei dem im Antrag angesprochenen Radweg handelt es sich um einen Bestandteil des Projektes Hauptbahnhof-Laim-Pasing (HLP) das hauptsächlich ehemals bahnbetrieblich genutzte Flächen entlang der Bahnachse umfasst und sich über eine Länge von ca. 8 km vom Hauptbahnhof bis zum Würmgrünzug im Münchner Westen erstreckt.

Das Fuß- und Radwegekonzept in diesem Bereich und die Auswertung der hierzu erarbeiteten Machbarkeitsstudie wurde von der Vollversammlung des Stadtrates am 20.06.2007 (Sitzungsvorlage Nr.: 02-08 / V 09878) beschlossen.

Der Fuß- und Radweg auf der Nordseite der Bahnachse ist bis auf drei Teilabschnitte fertig hergestellt.

In Pasing fehlt aktuell noch der Abschnitt zwischen dem Bahnhof Pasing und der Offenbachstraße. Dieser wird voraussichtlich im Laufe 2016 hergestellt.

Für eine Fuß- und Radwegbrücke über die Offenbachstraße wurde das Baureferat im November 2014 mit dem Beschluss „Fuß- und Radwegbrücke zur besseren Erschließung des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee“ (Sitzungsvorlage Nr.: 14-20 / V 01428) mit der Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie beauftragt.

Für die Realisierung des Teilabschnittes im Bereich der Paul-Gerhardt-Allee bis zur Bärmanstraße wurden die Grundlagen 2014 mit dem Bebauungsplan 2058a für den Bereich der Paul-Gerhardt-Allee (Sitzungsvorlage Nr.: 14-20 / V 01899) geschaffen. Der Ausbau erfolgt durch den Erschließungsträger sukzessive mit der Umsetzung des Bebauungsplanes voraussichtlich bis 2018. Die entsprechende Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wurde vom Bauausschuss am 22.09.2015 beschlossen (Sitzungsvorlage Nr.: 14-20 / V 03732).

Der östlich anschließende Teilabschnitt zwischen der Bahnüberführung an der Bärmanstraße und dem Wendehammer an der Margarethe-Danzi-Straße wurde 2014 fertiggestellt.

Im Bereich Nymphenburg fehlt im Anschluss daran noch ein rund 1800 m langer Abschnitt des bahnbegleitenden Weges zwischen der 2014 verlängerten Margarethe-Danzi-Straße, ca. 100 m westlich der dortigen Kleingartensiedlung, und der Skateanlage nahe dem Christoph-Rapparini-Bogen. Der Fuß- und Radverkehr wird in diesem Abschnitt bislang über die parallelen Tempo-30-Straßen und den begleitenden Grünzug entlang der Margarethe-Danzi-Straße und der Winfriedstraße geführt. Diese Interims-Fuß- und Radwegverbindung ist insgesamt nur ca. 150 m länger als die direkte bahnbegleitende Wegetrasse.

Die provisorische Herstellung des Radweges in dem von Ihnen angesprochenen Abschnitt, direkt neben der zukünftigen Baustellenstraße für die 2. S-Bahn-Stammstrecke, wurde 2007 im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Projekt Hauptbahnhof-Laim-Pasing aus Gründen der Verkehrssicherheit explizit nicht weiter verfolgt.

Entsprechende Festlegungen wurden zuvor bereits im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke in diesem Bereich, dem Bebauungsplan 1925 und dem städtebaulichen Vertrag zu diesem Bebauungsplan getroffen bzw. vertraglich geregelt.

Am 09.06.2015 hat das Eisenbahn-Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 1 Laim bis Karlsplatz erlassen, der auch den von Ihnen angesprochenen Abschnitt umfasst.

Auf den Zeitpunkt des Baus der 2. S-Bahn-Stammstrecke und damit auch auf den Zeitpunkt der möglichen späteren Realisierung der direkten Fuß- und Radwegverbindung in diesem Bereich hat die Landeshauptstadt München keinerlei Einfluss.

In der Planfeststellung ist der vorhandene bahnbegleitende Schotterweg als Baustraße mit angrenzenden Baustelleneinrichtungsflächen ausgewiesen. Er liegt auf einem vom Eisenbahn-Bundesamt aus diesem Grund noch nicht freigestellten Grundstücksstreifen der der Planungshoheit des Eisenbahn-Bundesamtes unterliegt.

Der Weg ist nicht offiziell zur Benutzung freigegeben und weder asphaltiert noch beleuchtet. Bis zur temporären Übernahme durch die DB AG für den Bau der S-Bahntrasse befinden sich die ehemaligen Bahnflächen in diesem Bereich aktuell noch im Eigentum der CA Immo Deutschland GmbH.

Nach seiner Nutzung als Baustraße soll der Weg vom Eisenbahn-Bundesamt von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden („eisenbahnrechtlich entwidmet werden“) und von der CA Immo Deutschland GmbH (in der Nachfolge der Vivico Real Estate GmbH) an die Stadt zum Ausbau des Fuß- und Radwegs und des begleitenden Grünzugs übertragen werden.

Eine provisorische Herstellung des Weges ist vor diesem Hintergrund wirtschaftlich nicht vertretbar. Der Ausbau einer provisorischen Wegeführung ist zudem nicht sinnvoll, da durch die geplante Baumaßnahme der Stammstrecke und den dadurch verursachten Baustellenverkehr, die Wegeführung in diesem Bereich nicht entlang der Bahn, sondern wie bereits bisher, durch die angrenzenden Wohngebiete verlaufen muss. Bereits derzeit finden im Bereich dieses Weges Bauarbeiten der DB AG zur Erneuerung von Gleisanlagen entlang der S-Bahn-Stammstrecke statt, wozu der Bahnseitenweg durch Baustellenfahrzeuge benutzt wird.

Da die Voraussetzungen für einen Wegeausbau zum gegenwärtigen Zeitpunkt, d.h. vor Abschluss der Baumaßnahmen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke, nicht vorliegen und eine Übernahme der Verkehrssicherungspflicht auf diesem, bereits derzeit auch für Baumaßnahmen der Deutschen Bahn genutzten Privatweg nicht möglich ist, kann das Baureferat den Antrag auf eine zwischenzeitliche provisorische Ertüchtigung dieses Wegeabschnittes seitens der Stadt nicht entsprechen.

Östlich der Donnersbergerbrücke ist der Fuß- und Radweg bereits bis zum Hauptbahnhof endgültig hergestellt.

Zu den weiteren angeführten Einzelpunkten können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

### **1. Asphaltieren der Ecken hinter dem Hirschgartengelände:**

Die eckigen Verschwenkungen des Radweges im Abschnitt zwischen Friedenheimer Brücke und Laimer Unterführung resultieren aus dem Siegerentwurf des Wettbewerbes zur Hirschgartenerweiterung. Diese Art der Wegeführung ist ein wesentlicher Bestandteil des gestalterischen Konzeptes und kann daher nicht einfach abgeändert werden.

Radfahrerinnen und Radfahrer die mit normaler Geschwindigkeit fahren, können die sehr flach ausgebildeten Ecken problemlos umrunden.

Weniger günstig zeigt sich die Situation am provisorischen westlichen Ende des Radweges, etwa auf Höhe der Skateanlage. Eine Fortführung des Weges an dieser Stelle ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da die Flächen, wie bereits beschrieben, zum Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke benötigt werden. Um den provisorischen Wegeanschluss und die zwei auf dem Weg zum Christoph-Rapparini-Bogen zu umfahrenden rechten Winkel zu entschärfen, wird das Baureferat den kurzen dort entstandenen Trampelpfad und die beiden Innenwinkel in geeigneter Weise befestigen.

### **2. Bevorrechtigte Querung des Birketwegs am neu entstehenden City-Logistikgelände:**

Das Kreisverwaltungsreferat teilte uns dazu Folgendes mit:

„Vor Ort wurde festgestellt, dass es bei der derzeitigen örtlichen Situation verfrüht ist, hier eine Entscheidung über Vorfahrts- bzw. Vorrangregelungen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs zu treffen, bzw. dies derzeit unverhältnismäßig und im Bestand auch nicht verkehrssicher umsetzbar ist. Die wegen der geplanten 2. S-Bahnstammstrecke derzeit nur provisorisch als gemeinsamer Geh- und Radweg hergestellte Wegeführung zwischen der Fuß- und Radwegunterführung der Friedenheimer Brücke und der Reitknechtstraße führt im Bereich der Straßenquerung über einen Gehweg und auch nördlich der Reitknechtstraße im Nahbereich weiter als gemeinsamer Geh- und Radweg. Für die Fahrbahn besteht keine Geschwindigkeits- oder Zonenregelung. Bei einem Ortstermin an einem Werktag, vormittags, wurde festgestellt, dass dort derzeit hauptsächlich Baustellen- und Lieferverkehr stattfindet.

Die beantragte Regelung ist aber, zum Beispiel nach den einschlägigen Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS-NRW), aus Verkehrssicherheitsgründen immer als eine Kombination von Beschilderung und baulicher Gestaltung auszuführen und wäre ggf. zusätzlich mit einer Signalanlage zu sichern.

Seitens des Kreisverwaltungsreferates ist eine solche Regelung nach Abschluss der im Umfeld noch anstehenden größeren Baumaßnahmen grundsätzlich vorstellbar, sofern sich mit der Fertigstellung der Gesamtverbindung hier entsprechende Querungsbedürfnisse einstellen, die eine Bevorrechtigung dieser Fuß- und Radwegverbindung gegenüber dem motorisierten Verkehr rechtfertigen. Dazu müssten dann auch bauliche Anpassungen der Anschlusswege-

führungen mit gut einsehbaren Anschlusspunkten, Aufpflasterungen und ggf. eine Roteinfärbung vorgesehen und referatsübergreifend abgestimmt werden.  
Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist es jedenfalls noch zu früh, hier konkret entsprechende Änderungen vorzunehmen.“

### **3. Entfernen der Begrenzungssteine und Zäune hinter dem Sozialgericht, DB Zentrale:**

Der dritte noch fehlende Abschnitt des Fuß- und Radweges betrifft den ca. 470 m langen Abschnitt hinter dem Sozialgericht an der Richelstraße bis zur Donnersbergerbrücke.

Die Umfahrung erfolgt hier über die Richelstraße (Tempo 30) und einen Stichweg zu dem westlich anschließend bis nach Laim bereits fertiggestellten Abschnitt.

Der geplante Fuß- und Radweg führt in diesem Bereich über Privatgrundstücke. Der Bau der durch den Bebauungsplan vorgegebenen Verbindung ist derzeit noch nicht möglich, da ein Gebäude im Weg steht und die Flächen in diesem Bereich als Baustelleneinrichtungsflächen für den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke benötigt werden.

Die Entfernung der Begrenzungssteine und Zäune würde die Radfahrerinnen und Radfahrer in einen Bereich lenken, in dem kein ordnungsgemäßer Radweg vorhanden ist und die Verkehrssicherheit weder gegeben ist noch gewährleistet werden kann.

Eine provisorische Verbindung nördlich der endgültigen Trasse, näher an den Gebäuden, könnte weitgehend auf bestehenden befestigten Flächen angelegt werden. Sie würde mehrere Privatgrundstücke queren. Es wurden bereits Verhandlungen in die Wege geleitet, um mit den Eigentümern der Grundstücke im betreffenden Bereich eine Einigung zu erzielen. Es wird angestrebt, die bestehenden privaten Wege für eine öffentliche Nutzung freigeben zu können. Eine fundierte Prognose, ob bzw. wann diese Verhandlungen zum Erfolg führen und wann ggfs. die angestrebte Übergangslösung realisiert werden kann ist derzeit noch nicht möglich, da mit einem der Eigentümer bisher keine Einigung erzielt werden konnte. Die Verhandlungen werden fortgesetzt.

### **4. Sichere und direkte Querung des Parkplatzes unter der Donnersbergerbrücke:**

Die Flächen unter der Donnersbergerbrücke befinden sich nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München.

Basierend auf dem o.g. Grundsatzbeschluss zum Projekt Hauptbahnhof-Laim-Pasing und dem Bebauungsplan mit Grünordnung 1926a (Satzungsbeschluss vom 13.12.2006, Sitzungsvorlage Nr.: 02-08 / V 09109) soll der endgültige Verlauf des Fuß- und Radwegs von der Erika-Mann-Straße kommend, unmittelbar vorbei am Zugangsbauwerk zum S-Bahnhof Donnersbergerbrücke mit den dortigen Bike&Ride-Anlagen führen und von dort in annähernd gerader Linie bahnbegleitend in den Bereich hinter dem Sozialgericht zum dortigen derzeitigen Wegende fortgesetzt werden.

Eine ursprünglich in direkter Fortsetzung der Erika-Mann-Straße bestehende Dienstbarkeit für ein Geh- und Radfahrrecht über das dortige Privatgrundstück (bewirtschafteter Parkplatz) ist im Hinblick auf den künftigen Fuß- und Radwegverlauf nicht mehr erforderlich und wurde im Zuge einer Grundstücksveräußerung im Jahr 2005 im Grundbuch gelöscht. Im Gegenzug dazu wurde ein Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit für die Fortsetzung der künftigen Wegführung im Vorfeld des Bahnhofzuganges eingeräumt.

Eine direkte Querung des Parkplatzes unter der Donnersbergerbrücke kann daher städtischerseits nicht geschaffen werden.

#### **5. Widmung Erika-Mann-Str. und Bernhard-Wicki-Str. als Fahrradstraßen:**

Die Erika-Mann-Straße und die Bernhard-Wicki-Straße sind straßenrechtlich als Ortsstraßen gewidmet. Zu einer verkehrsrechtlichen Ausweisung dieser Straßen als Fahrradstraßen teilt das Kreisverwaltungsreferat Folgendes mit:

„Fahrradstraßenvorschläge und -anträge werden hinsichtlich einer sinnvollen Einbettung in den Netzzusammenhang einheitlich und zentral von der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Öffnung von Einbahnstraßen und Einrichten von Fahrradstraßen“ geprüft. Wir setzen die Straßen "Erika-Mann-Straße und Bernhard-Wicki-Straße" daher gerne auf die Prüfliste.

Das Kreisverwaltungsreferat kann auf Grund eines Personalengpasses Anträgen zum Radverkehr derzeit aber nur eingeschränkt und priorisiert nach sicherheitsrelevanter Dringlichkeit nachkommen. Nach unserer Kenntnis besteht diese in den gegenständlichen Straßen nicht. Wir bitten daher um Verständnis, dass, erst wenn für den Bereich „Fahrradstraßen und Öffnung von Einbahnstraßen“ wieder ein/e Sachbearbeiter/in zur Verfügung steht, mit der fachlichen Prüfung des Vorschlags der Stadträte begonnen werden kann. Wir rechnen mit einer Beseitigung des personellen Engpasses und einer nächsten Sitzung der o.a. Arbeitsgruppe im 4. Quartal 2015.“

#### **6. Optimierung der weiterführenden Wege entlang des Hauptbahnhofs in die Innenstadt:**

Der Projektumgriff für den Fuß- und Radweg Hauptbahnhof-Laim-Pasing endet am Hauptbahnhof. Der Abschnitt zwischen der Donnersbergerbrücke und dem Hauptbahnhof ist bereits endgültig ausgebaut. Östlich der Seidlstraße / Paul-Heyse-Unterführung wird der Radverkehr bis zum Bahnhofplatz im Mischverkehr (Tempo-30) auf der Fahrbahn geführt. Für zusätzliche Radverkehrsführungen steht hier in den Seitenräumen kein Platz zur Verfügung. Für die in der Fortsetzung bis zum Altstadttring vorhandenen Defizite in der Radverkehrsführung sollen im Rahmen eines vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung auszuarbeitenden Verkehrskonzeptes für das Umfeld des Hauptbahnhofs Lösungen aufgezeigt werden. Für detailliertere Ausführungen verweisen wir auf den diesbezüglichen Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015 „Neubau Hauptbahnhof München, Sachstand und weiteres Vorgehen“ (Sitzungsvorlage Nr.: 14-20 / V 02553).

Wir bitten, von den Ausführungen Kenntnis zu nehmen und gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

gez. i.V. Dr. Herbert Melchior

Rosemarie Hingerl  
Berufsmäßige Stadträtin  
Baureferentin der Landeshauptstadt München