



Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Blumenstr. 28 b, 80331 München

Frau Carmen Dullinger-Oswald  
Vorsitzende des BA 17 Obergiesing –  
Fasangarten  
- Geschäftsstelle Ost -  
(per E-Mail an bag-ost.dir@muenchen.de)

**PLAN-HAI-34**

Blumenstr. 28 b  
80331 München

plan.ha1-3-34@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

14.07.2020

### **Radlbrücken für Giesing**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 07511 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing-Fasangarten vom 11.02.2020

### **Fußgänger/Radl-Brücke am Mittleren Ring; Antrag der SPD Fraktion**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00077 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing-Fasangarten vom 16.06.2020

Sehr geehrte Frau Dullinger-Oswald,

die oben genannten, nahezu gleichlautenden Anträge des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing-Fasangarten wurden dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet.

In Ihren Anträgen fordern Sie die Stadtverwaltung zu prüfen, ob eine Kombinierte Fußgänger/Radfahrerbrücke zwischen den Grünbereichen "Am Katzenbuckel" und "Am Höhenweg" über den nördlichen Bereich des St.-Quirin-Platzes in West-Ost-Richtung errichtet werden kann.

Mit dem Beschluss „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr – Priorisierung bestehender und geplanter Querungsbauwerke“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01203 vom 20.07.2016) wurden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung stadtweit alle nicht barrierefreien Querungsbauwerke des Fuß- und Radverkehrs, sowie alle der Verwaltung vorliegenden Planungen zu zusätzlichen Fuß- und Radwegbauwerken nach Dringlichkeit bzw. Bedarf priorisiert. Darin wurden bestehende Fußgängerunterführungen und -Brücken, sowie neue Standorte für eine eventuelle barrierefreie Nachrüstung betrachtet. Insgesamt wurden 123 Standorte untersucht und davon 47 mit hohen Prioritätsklassen „1+“ und „1“ eingestuft.

Im Rahmen des Bewertungsprozesses wurde vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein standardisiertes Verfahren entwickelt, in dem alle derartige Maßnahmen nach gleichen

Kriterien bewertet werden können. Daraus entstanden Prioritätsklassen, die die Dringlichkeit einer möglichen Umsetzung beschreiben (siehe Anlage 1).

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat anhand dieses Bewertungsprozesses Ihr Anliegen geprüft. Die aktuelle Querung am St.-Quirin-Platz ist lichtsignalisiert und beinhaltet zwei Mittelinseln. Sie ist dank der Signalisierung als sicher zu bewerten. Da sie barrierefrei ist, stellt sie funktional keine Trennwirkung dar. Eine mögliche Brücke als Ergänzung der bestehenden signalisierten Querung ist als eine Grünzugsverbindung gestalterisch sinnvoll und stellt eine Komforts- und Qualitätsaufwertung dar, ist jedoch aufgrund von der Art der zu ergänzenden Querung keine Maßnahme, die aus Verkehrs- und Sicherheitsgründen als dringlich eingestuft werden kann. Das Ergebnis der Prioritätensetzung der thematisierten Brücke am St.-Quirin-Platz ist Prioritätsklasse „2“.

Das Baureferat hat mit dem Beschluss „Bauprogramm – Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15344 vom 02.07.2019) über den Sachstand der 47 von insgesamt 123 Querungen, die die Prioritätsklasse „1+“ und „1“ aufweisen, berichtet das Bauprogramm mit Maßnahmenpaketen diesbezüglich vorgeschlagen. Die zeitnah zu umsetzenden Bauwerke wurden in 3 Maßnahmenpakete verteilt um zeitlich gestafelte Bearbeitung mit den vorhandenen Personalressourcen zu ermöglichen. Brückenbauwerke der Prioritätsklassen „2“ und „3“ werden bei neuen Planungen berücksichtigt, sind jedoch nicht als solche mit hohem Handlungsbedarf zu sehen.

Die Maßnahme der kombinierten Fußgänger-/Radfahrerbrücke am St.-Quirin-Platz wurde vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung in die neue Auflage der Prioritätenliste der möglichen barrierefreien Querungsbauwerke aufgenommen und wird im Rahmen künftiger beschlussmäßiger Übergabe an das Baureferat berücksichtigt.

Den Anträgen Nr. 14-20 / B 07511 und 20-26 / B 00077 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Sie sind damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

<b>Priorität 1+</b>	<p>Diese Querungsbauwerke bzw. Standorte wurden in die Klasse „Priorität 1+“ eingestuft, da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eine vom Stadtrat beauftragte Planung beschlossen wurde</li> <li>• sie in der Planung so weit fortgeschritten sind, dass eine Priorisierung nicht mehr für zielführend erachtet wird (z. B. bei Planfeststellungsverfahren oder laufenden Realisierungswettbewerben)</li> <li>• eine übergeordnete Beschlussvorlage den weiteren Handlungsbedarf bzw. das weitere Vorgehen oder/und einen Planungszeitraum der Querungsbauwerke vorgibt</li> </ul>
<b>Priorität 1</b>	<p>Unter städtebaulichen und verkehrsplanerischen Gesichtspunkten sehr hohe Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dringlicher Handlungsbedarf gegeben</li> <li>• Überprüfung, ob ebenerdige Quermöglichkeit am untersuchten Standort möglich ist (in Abstimmung mit Kreisverwaltungsreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung)</li> <li>• Im zweiten Schritt sind die baulichen Voraussetzungen als auch Abwägungen zwischen Wirtschaftlichkeit und Aufwand zu treffen.</li> <li>• Erstellung eines Maßnahmenkataloges</li> </ul>
<b>Priorität 2</b>	<p>Unter städtebaulichen und verkehrsplanerischen Gesichtspunkten hohe Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Handlungsbedarf gegeben, jedoch geringer als in der Prioritätsklasse 1.</li> <li>• Bei eventuellen neuen Planungen, Bauvorhaben oder Entwicklungsmaßnahmen zwingend zu berücksichtigen und dann ggf. vorzuziehen.</li> </ul>
<b>Priorität 3</b>	<p>Können zunächst zurückgestellt werden, sind bei eventuellen neuen Planungen, Bauvorhaben oder Entwicklungsmaßnahmen dennoch zu berücksichtigen und dann ggf. vorzuziehen.</p>
<b>barrierefrei</b>	<p>Diese Bauwerke wurden im Rahmen des Verfahrens nicht bewertet, da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• barrierefreie oder teilweise barrierefreie (nach DIN) Alternativen (Ausweichmöglichkeiten, z. B. Lichtsignalanlage, Überweg) in zumutbarer Entfernung vorhanden sind. Dabei werden Fuß- und Radfahrüberwege auf Straßenniveau gegenüber Brücken und diese wiederum gegenüber Unterführungen bevorzugt.</li> </ul>

**Quelle:** Beschluss „Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr – Priorisierung bestehender und geplanter Querungsbauwerke“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01203 vom 20.07.2016)