



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat  
80313 München

**Verkehrs- und Bezirksmanagement  
MOR-GB2.11**

An den Vorsitzenden  
des Bezirksausschusses  
25 – Laim  
Herrn Josef Mögele  
Landsberger Straße 486,  
81241 München  
[REDACTED]

80313 München  
Telefon: [REDACTED]  
Telefax: [REDACTED]  
Dienstgebäude:  
Implerstr. 9  
Zimmer: [REDACTED]  
Sachbearbeitung:  
[REDACTED]

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

18.07.2023

### **Fahrradweg entlang der Bahngleise auf der Südseite**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03706 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 – Laim vom  
30.05.2017

### **Übergeordneter Fahrradweg Hauptbahnhof - Pasing**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05901 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 – Laim vom  
12.03.2019

### **Radwegverbindung vom Pasinger Stadtpark in die Mitte der Stadt**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 06192 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 – Laim vom  
07.05.2019

### **Planungsstand und Realisierungszeitraum Rad-/Fußweg HBF-Laim-Pasing (HLP-Süd)**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 00247 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 – Laim vom  
02.07.2020

Sehr geehrter Herr Mögele,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die o.g. Anträge des Stadtbezirkes 25 - Laim wurden dem Mobilitätsreferat zur feder-  
führenden Bearbeitung zugeleitet. Darin bitten Sie um Sach- und Planungsstände sowie  
Realisierungszeiträume zu dem Fuß- und Radweg entlang der Südseite der Bahnachse

U-Bahn: Linien U3,U6  
Haltestelle Poccistraße  
Bus: Linie 62  
Haltestelle Poccistraße  
Bus: Linie 132  
Haltestelle Senserstraße

Hauptbahnhof-Laim-Pasing (Antragsnummern Nr. 14-20 / B 05901, Nr. 14-20 / B 05901, Nr. 20-26 / B 00247) sowie um den Stand einer Radwegverbindung vom Pasinger Stadtpark in die Mitte der Stadt. Dazu können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Bezüglich der Trasse HLP Süd hat das Mobilitätsreferat zuletzt 2019 den Trassenzustand aufnehmen lassen. Dieser ist in der angefügten Abbildung 1 dargestellt. Leider ist die Flächenverfügbarkeit weiterhin nicht durchgängig gesichert und Grunderwerb notwendig. Daher konnte im Mobilitätsreferat eine vertiefende Befassung in Zeiten mangelnder Ressourcen nicht prioritär behandelt werden.



Abbildung 1: Trassenzustand Radverbindung HLP Süd (Quelle LHM Mobilitätsreferat)

Mit den Beschlüssen der Vollversammlung „Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“, Bürgerbegehren „Radentscheid“ vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 15585), des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 17708) sowie mit dem Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid 3. und 4. Maßnahmenbündel vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01458) wurde die Verwaltung beauftragt, für ca. 40 Maßnahmen Varianten verwaltungsintern zwischen Mobilitätsreferat, Baureferat, Referat für Klima- und Umweltschutz, Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie der Stadtwerke München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) zu erarbeiten. Diese werden dann der Öffentlichkeit in Form einer Beteiligung/Information vorgestellt. Bei der Erarbeitung eines Entscheidungsvorschlags werden dabei die ggf. betroffenen Anlieger\*innen sowie die Bezirksausschüsse beteiligt. Abschließend wird im Stadtrat ein Entscheidungsvorschlag zum Beschluss eingebracht, auf dessen Basis dann das Baureferat zur baulichen Umsetzung beauftragt wird.

Im Zusammenhang mit dem Sachstandsbericht zum Radentscheid München, der im Dezember 2022 dem Mobilitätsausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt wurde (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06921), wurden 10 weitere Maßnahmen für eine Umsetzung des Radentscheides vorgeschlagen.

Am 27.04.2022 wurde der Stadtratsbeschluss „Radschnellverbindungen in München und Umland“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04418) beschlossen. Dabei werden die Dienststellen der Landeshauptstadt München sowie die Stadtwerke München GmbH gebeten, die

Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen (RSV) bei Neu- und Umplanungen, die auf den Strecken der fünf radialen Bestvarianten liegen, soweit möglich zu berücksichtigen. Das bedeutet, dass die Qualitätsstandards (z.B. Radwegbreite, Sicherheitstrennstreifen) von Radschnellverbindungen bei Neu- und Umplanungen im Straßenraum, die auf den Strecken der Bestvarianten liegen, stets zu berücksichtigen sind (Kapitel 3.7. und Antragspunkt 7). Dies begründet sich durch die grundsätzliche Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit der RSV-Trassen, sodass nach und nach alle fünf RSV-Trassen umgesetzt werden können.

Bei der Erstellung von Varianten im Rahmen der Radentscheidungsmaßnahmen (REM) und Radschnellverbindungen (RSV) müssen neben den Belangen des Radverkehrs eine Vielzahl weiterer Belange der einzelnen Referate wie z.B. Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Belange des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Klimaschutz auch die rechtlichen Rahmenbedingungen – in erster Linie die der Straßenverkehrsordnung (StVO) – berücksichtigt werden. Die Gestaltungsspielräume sind daher bei vielen der derzeit in Bearbeitung stehenden Maßnahmen herausfordernd bzw. teilweise auch begrenzt und erfordern eine hohe Ressourcenbindung.

Die in Ihren Anträgen benannten Projekte erfordern eine wie oben beschriebene Vorgehensweise; es müssen für den gesamten Abschnitt der Projekte der Straßenraum bzw. die notwendigen Flächen auf Nutzbarkeit hin geprüft werden und ggf. weitere Varianten erarbeitet werden.

Die derzeit für den Themenbereich Radverkehr vorhandenen Personalressourcen sind mit oberster Priorität für die oben genannten Maßnahmen gebunden. Weitere oftmals umfangreiche Projekte wie z.B. auch die in Ihren Anträgen genannten Routen können erst durch Gewinnung von weiterem Personal bearbeitet und vorangetrieben werden.

Die Trasse HLP Süd war bislang nicht auf der REM Maßnahmenliste, da zur Realisierung der Trasse noch Grunderwerb erforderlich ist und entsprechende Abstimmungen zwischen dem Kommunalreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Mobilitätsreferat noch ausstehen. Dadurch ist eine kurzfristige Realisierung nicht möglich. Aktuell sichert die Stadtverwaltung im Zuge von Neubauvorhaben und Flächenentwicklungen kontinuierlich Flächen für die Radtrasse HLP Süd. Eine bauliche Herstellung der Trasse HLP Süd ist leider erst bei einer Durchgängigkeit der Trasse sinnvoll und nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit möglich.

Es wird daher vorgeschlagen, die in Ihren Anträgen genannten Projekte im Zusammenhang mit einer dafür notwendigen Personalzuschaltung zu vertiefen bzw. im Rahmen weiterer Maßnahmenvorschläge in der entsprechenden Maßnahmenliste des Mobilitätsreferates zu führen.

Den Anträgen Nr. 14-20 / B 03706, Nr. 14-20 / B 05901, Nr. 14-20 / B 06192 und Nr. 20-26 / B 00247 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Sie sind damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.



Abteilungsleitung

Bezirksmanagement und Projektentwicklung