

**Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der Lochhausener Straße  
(Stadtbezirk 22)**

Grundsatzbeschluss  
Verkehrsführung und Raumaufteilung

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07826**

Anlage:  
Vorblatt Klimaschutzprüfung

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 08.05.2024 (SB)**

Öffentliche Sitzung

## Inhaltsverzeichnis

<b>I.</b>	<b>Vortrag des Referenten.....</b>	<b>2</b>
1.	<b>Anlass und Ziel.....</b>	<b>2</b>
2.	<b>Bestand.....</b>	<b>3</b>
2.1.	<b>Ausgangslage im 22. Stadtbezirk.....</b>	<b>3</b>
2.2.	<b>Grünflächen und Biotope.....</b>	<b>5</b>
3.	<b>Abschnittsweise Darstellung der Rad- und Fußwegeführung.....</b>	<b>6</b>
3.1.	<b>Untersuchte Führungsformen für Fuß- und Radverkehr.....</b>	<b>6</b>
3.2.	<b>Beidseitige Fuß- und Einrichtungsradwege.....</b>	<b>8</b>
3.3.	<b>Mögliche Verbesserungen.....</b>	<b>18</b>
4.	<b>Durchstich zum Schubinweg.....</b>	<b>21</b>
5.	<b>Weiteres Vorgehen.....</b>	<b>22</b>
6.	<b>Betroffenheiten und Stellungnahmen.....</b>	<b>23</b>
6.1.	<b>Städtische Dienststellen.....</b>	<b>23</b>
6.2.	<b>Klimaprüfung.....</b>	<b>23</b>
6.3.	<b>Beteiligung des Bezirksausschusses.....</b>	<b>23</b>
6.4.	<b>Vertreter des Radentscheids.....</b>	<b>24</b>
6.5.	<b>Externe Dienststellen.....</b>	<b>24</b>
<b>II.</b>	<b>Antrag des Referenten.....</b>	<b>25</b>
<b>III.</b>	<b>Beschluss.....</b>	<b>26</b>

## I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gem. § 7 Abs. 1 Nr. 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates.

Eine rechtzeitige Zuleitung der Sitzungsvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da interne Abstimmungen durchzuführen waren. Da die Behandlung des Themas von den örtlichen Vertretern, den ansässigen Bürgerinnen und Bürgern und der Verwaltung seit Jahren gefordert wird, wird empfohlen, die Sitzungsvorlage nun zügig dem Stadtrat vorzulegen.

### 1. Anlass und Ziel

Seit der Annahme des Radentscheids 2019 stehen Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur in München im Fokus. Das Mobilitätsreferat setzt neben den Maßnahmenpaketen des Radentscheids weitere Verbesserungen der örtlichen Radverkehrsinfrastruktur um und bietet hier Lösungen für in Teilen lang bestehende Forderungen an. Eine solche Radverkehrsverbesserung wird mit einem durchgehenden Radweg entlang der Lochhausener Straße zwischen Gröbenzell und der A99 inkl. einer Querung auf Höhe des Schubinweges gesehen.

Die Mobilität im 22. Stadtbezirk Aubing/Lochhausen/Langwied der Landeshauptstadt München (LHM) ist stark durch den motorisierten Individualverkehr geprägt, fast die Hälfte aller Wege werden mit dem Kfz zurückgelegt. Der Radverkehrsanteil liegt mit 7 % deutlich unter dem Münchner Durchschnitt und ist damit so gering wie in keinem anderen Münchner Stadtbezirk (MiD-Studie 2017, <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/>).

Schon lange wünschen sich Radfahrende in und um Lochhausen einen durchgehenden Radweg entlang der Lochhausener Straße zwischen Gröbenzell und der A99. Zusätzlich werden Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und der Querungsmöglichkeiten im Bereich des S-Bahnhofs Lochhausen und des Schubinweges gefordert. Auch von Seiten der Gemeinde Gröbenzell besteht der Wunsch, die Radverkehrsinfrastruktur zwischen Gröbenzell und der Landeshauptstadt München zu verbessern. Dies wird von Seiten des Staatlichen Bauamtes Freising als anteilige Baulastträgerin der Staatsstraße 2345 unterstützt.

Deshalb wurde eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Auftrag gegeben, welche die Anlage von richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen entlang der Lochhausener Straße zwischen der Stadtgrenze im Westen und der Straße „Am Langwieder Bach“ prüft. Dabei sollten nach Möglichkeit auch die Forderungen des Münchner Bürgerbegehrens „Radentscheid“ berücksichtigt werden.

Ziel dieser Untersuchung war es, eine durchgehende Radwegführung unter Berücksichtigung des Fußverkehrs in der Lochhausener Straße aufzuzeigen. Dabei waren u.a. auch die Trennwirkung der Bahnlinie, der Lochhausener Straße selbst sowie die Parksituation und die Wegeführungen zu den bestehenden und den neu ausgewiesenen Wohngebieten zu beachten. Zudem wurden die Folgen hinsichtlich des Eingriffs in Grün und Baumbestand sowie in Fremdgrund untersucht.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden in der vorliegenden Beschlussvorlage dargestellt und ein Vorschlag zur Realisierung einer durchgehenden Radverkehrsführung entlang der Lochhausener Straße unterbreitet. Zusätzlich wird das Ergebnis einer Untersuchung zur Verbesserung der Schulwegsicherheit mittels einer Unterführung der Lochhausener Straße im Bereich des Schubinweges vorgestellt.

Auf Basis dieser durchgeführten Machbarkeitsstudie wird dem Stadtrat eine Entscheidung über die Aufteilung des Straßenraumes vorgelegt. Auf Grundlage, der vom Mobilitätsreferat zu erstellenden Vermessung und Raumaufteilung, wird mit dieser Beschlussvorlage zudem die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung erteilt.

## 2. Bestand

### 2.1. Ausgangslage im 22. Stadtbezirk

Die Lochhausener Straße verläuft quer durch den Stadtbezirksteil Lochhausen von Gröbenzell bis zur Autobahn A99 West und stellt sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr eine wichtige Verkehrsachse dar. Die Länge des betrachteten Gesamtabschnittes beträgt ca. 2,7 km (vgl. Abbildung 1).



Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

#### Kfz

Durch die Lochhausener Straße und die parallel dazu verlaufende Bahnlinie besteht eine hohe Trennwirkung im Stadtbezirksteil Lochhausen. Die Lochhausener Straße weist eine hohe Verkehrsbelastung von bis zu ca. 1.600 Kfz/h (max. Tagesbelastung ca. 20.000 Kfz/Tag) im Querschnitt mit einem Schwerverkehrsanteil von < 5 % auf.

#### Ruhender Verkehr

Im Ortskern von Lochhausen befinden sich zwischen der Ranertstraße und der Hufschmiedstraße ca. 150 Kfz-Parkstände entlang der Lochhausener Straße, die im Wesentlichen durch sogenannte „Grau-Parker“ genutzt werden. Damit sind S-Bahn-Kunden gemeint, die sich vermutlich die Gebühren für die Nutzung der P+R-Anlage sparen wollen. Auf dieser P+R-Anlage nördlich des Lochhausener Bahnhofs existieren ca. 140 Parkstände. Südlich des Lochhausener Bahnhofs befindet sich ebenfalls eine P+R-Anlage mit ca. 40 Parkständen. Zukünftig ist eine bedarfsgerechte Erweiterung der bestehenden P+R-Anlagen rund um den Lochhausener Bahnhof geplant. (siehe Abbildung 2)

### Rad

Der Radverkehrsanteil fällt mit 130 (Morgenspitze) bzw. 70 (Abendspitze) Radfahrenden pro Stunde aktuell gering aus. Dies kann auf das heutige schlechte Angebot für den Radverkehr mit der hohen Belastung auf der Lochhausener Straße mit Parkstreifen am Fahrbahnrand zurückgeführt werden. Es handelt sich um eine geplante Radvorrangroute der Netzkategorie III (Verkehrswegekategorien des Radverkehrs gemäß RIN; ERA 2010, H-RSV).

### Querungsmöglichkeiten

Für den Fuß- und Radverkehr ist die Querung der parallel zur Lochhausener Straße verlaufenden Bahnlinie über den Wiedehopfweg und am Bahnhof Lochhausen möglich. Die Querung der Straße ist für den Fuß- und Radverkehr an vier Stellen möglich: auf Höhe des Sumpfmeisenweges, südwestlich des Wiedehopfweges und des Bahnhofes

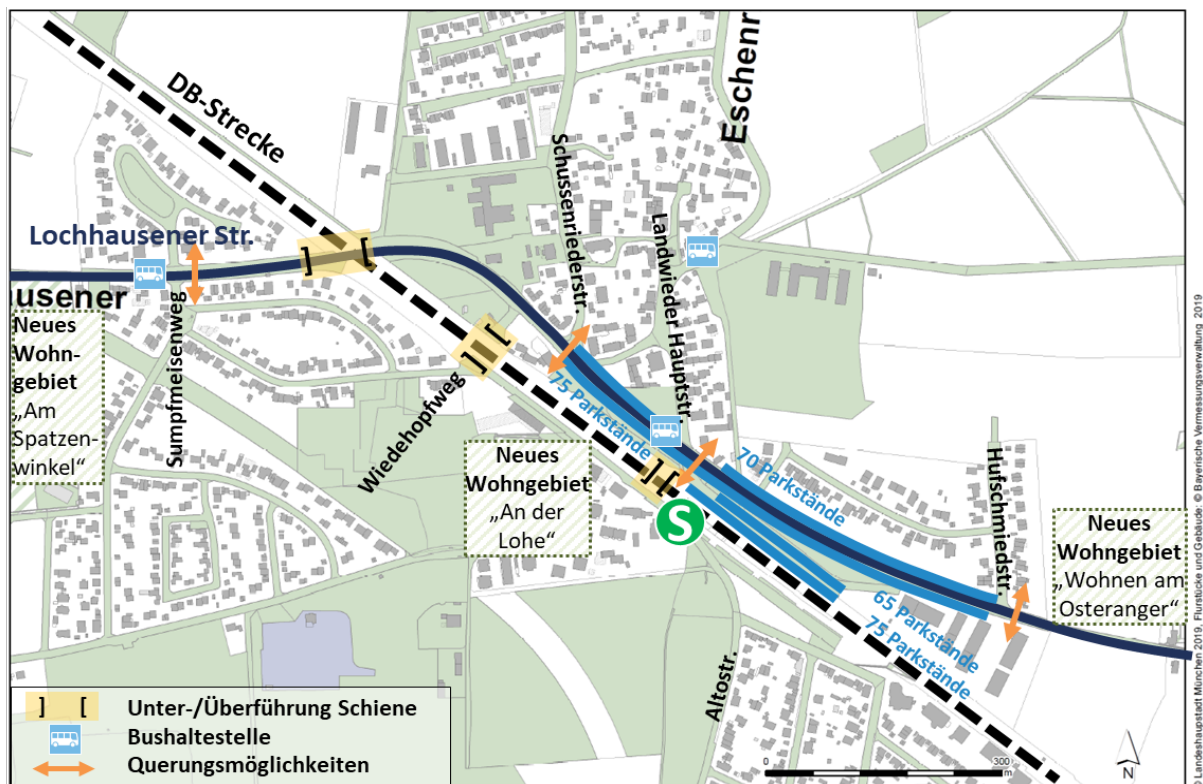


Abbildung 2: Querungsmöglichkeiten, Parkstände (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Lochhausen befinden sich signalisierte Überquerungsstellen. Auf Höhe des östlichen Ortsausgangs befindet sich zudem eine Mittelinsel als unsignalisierte Überquerungshilfe.

## 2.2. Grünflächen und Biotope

Im Verlauf der Lochhausener Straße gibt es Grünflächen und Biotope, die bei der Planung berücksichtigt werden müssen (vgl. Abbildung 3). Zwischen Gröbenzell und Lochhausen (Abschnitt 1 und teilweise Abschnitt 2) existiert südlich der Lochhausener Straße zwischen der Fahrbahn und dem heutigen gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsrادweg eine Baumallee, die erhalten bleiben soll. Im dritten Abschnitt ist zwischen der Lochhausener Straße, dem Wiedehopfweg und der Bahnlinie ein Biotop vorhanden. Dieses stellt eine übergeordnete Grünbeziehung entlang der Bahnlinie sowie eine allgemeine Grünfläche durch das dort bestehende Wäldchen dar. Auch im vierten Abschnitt liegt zwischen der Lochhausener Straße und der Bahnlinie ein ca. 180m langes Biotop, bestehend aus Feldgehölz und Grasfluren. Ein Eingriff in die Biotope durch den Radweg direkt entlang der Lochhausener Straße soll grundsätzlich vermieden werden. Eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts kann somit in diesen Bereichen nicht vorgesehen werden.

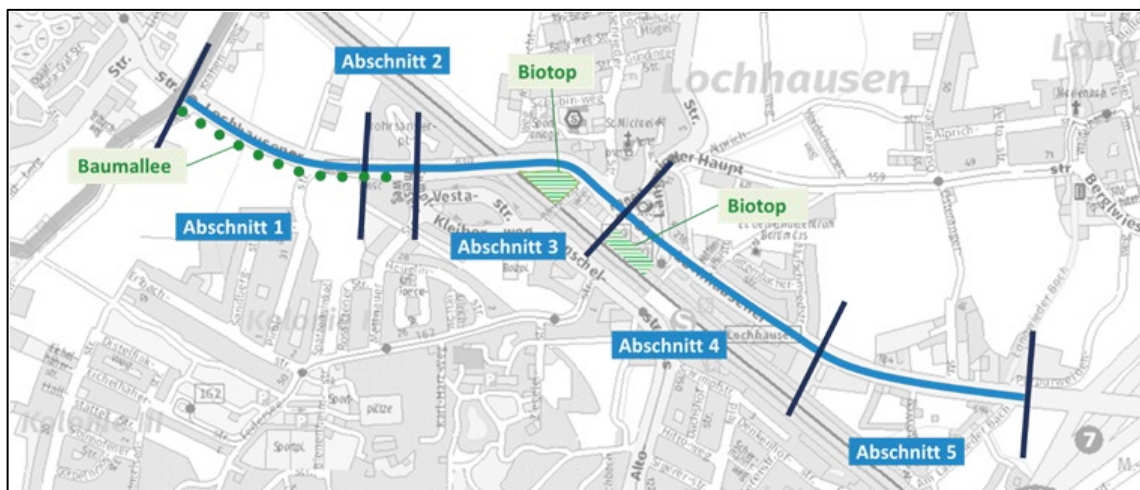


Abbildung 3: Übersicht Grünflächen und Biotope (Quelle: INOVAPLAN GmbH - Kartengrundlage: LHM)

### 3. Abschnittsweise Darstellung der Rad- und Fußwegeführung



Abbildung 4: Abschnitte Lochhausener Straße (Quelle: INOVAPLAN GmbH - Kartengrundlage: LHM)

Für eine detaillierte Darstellung der bestehenden Rahmenbedingungen und Zwangspunkte wurde die Lochhausener Straße in fünf Abschnitte (Länge jeweils ca. 100m – 700m) eingeteilt (siehe Abbildung 4).

In den einzelnen Abschnitten stellt sich die Führungsform für den Fuß- und Radverkehr sehr unterschiedlich dar.

Insgesamt ist im Bestand keine durchgängige Radverkehrsführung entlang der Lochhausener Straße vorhanden, so dass immer eine Querung der Lochhausener Straße für beide Fahrtrichtungen notwendig ist. Aufgrund der direkt angrenzenden Wohnbebauung und infrastrukturellen Gegebenheiten (z.B. Bahnquerung, Tankstelle) ist die Flächenverfügbarkeit teilweise stark begrenzt, sodass sich verschiedene Engstellen im Streckenverlauf ergeben. Zudem entsprechen die vorhandenen Breiten der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur nicht den Regemaßen der ERA. Für die Lochhausener Straße besteht somit ein erheblicher Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Radweginfrastruktur. In den angebauten Bereichen der Straße bestehen Straßenbegrenzungslinien innerhalb derer der Straßenraum auf Basis vorhandenem Planungsrecht umgestaltet werden kann. In den Außenbereichen existieren nur z.T. Straßenbegrenzungslinien, hier muss die Planungssicherheit im Bedarf- und Konzeptgenehmigungsverfahren geklärt werden.

#### 3.1. Untersuchte Führungsformen für Fuß- und Radverkehr

Im Rahmen der Untersuchung wurden aufgrund der vorgenannten Rahmenbedingungen und Engstellen bzw. Beschränkungen für eine durchgängige Radverbindung zunächst verschiedene Varianten der Radverkehrsführung unter Berücksichtigung des Fußverkehrs

betrachtet. Zur Diskussion standen sowohl eine einseitige als auch beidseitige Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur. Für die Fahrbahn wurde aufgrund des vorhandenen Buslinienverkehrs grundsätzlich von 6,50 m im Querschnitt ausgegangen.

Eine beidseitige und separate Führung von Fuß- und Radverkehr gemäß des Münchner Bürgerbegehren „Radentscheid“ ist grundsätzlich für die Lochhausener Straße wünschenswert. Allerdings ist aufgrund der vorhandenen Straßenraumbreiten und den bestehenden Engstellen, wie z.B. der angrenzenden Wohnbebauung, der Brücke oder der straßenbegleitenden Biotope, die erforderliche Breite von über 17m für einen solchen Querschnitt nicht durchgängig umsetzbar.

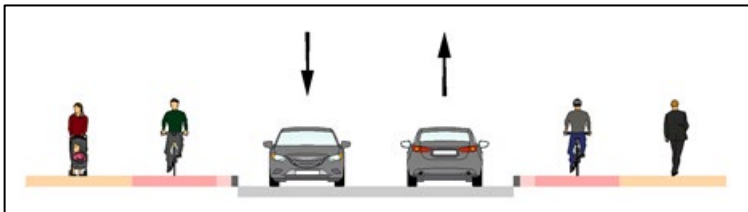


Abbildung 5: schematischer Querschnitt (Quelle: INOVAPLAN GmbH)  
Beidseitige separate Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur

Um entsprechende Fläche für den Radverkehr zu gewinnen, wurde ein möglicher einseitiger Entfall der Gehwege aufgrund des Buslinienverkehrs und den damit beidseitig vorhandenen Bushaltestellen ausgeschlossen. Infolgedessen wurde die einseitige Führung des Radweges und die Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr diskutiert bzw. geprüft. Aufgrund der Weiterführung der Radverkehrsinfrastruktur in Richtung Osten der Lochhausener Straße bietet sich dafür die Nordseite an.

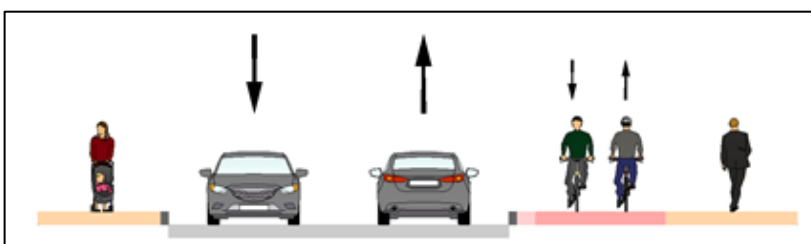


Abbildung 6: schematischer Querschnitt (Quelle: INOVAPLAN GmbH)  
Einseitiger Entfall der Radverkehrsinfrastruktur

Einseitige Zweirichtungsradwege sollen innerstädtisch jedoch aufgrund der Konflikte mit dem ein- und ausfahrenden Kfz-Verkehr an Einmündungen sowie Grundstücksein- und Ausfahrten vermieden werden und sollten nach der Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 der StVO grundsätzlich nicht angeordnet werden.

Ein Kompromiss zwischen beidseitiger Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie geringem Flächenverbrauch stellen beidseitige gemeinsame Geh- und Einrichtungsräder dar. Eine Trennung von Fuß- und Radverkehr ist dann nicht vorgesehen (vgl. Abbildung 7). In den Engstellen kann dadurch auch bei Erhalt der Abbiegefahrstreifen das Mindestmaß

von 2,50 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen eingehalten werden.

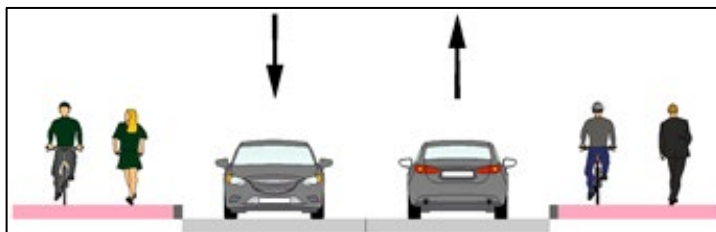


Abbildung 7: schematischer Querschnitt (Quelle: INOVAPLAN GmbH)  
Beidseitige gemeinsame Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur

### 3.2. Beidseitige Fuß- und Einrichtungradwege

Wie in Kapitel 3.1 ausgeführt, muss aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen und der vorhandenen Engstellen für die Führung des Fuß- und Radverkehrs öfter auf beidseitige gemeinsame Geh- und Einrichtungradwege zurückgegriffen werden. Diese Führungsform kann größtenteils richtlinienkonform nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV; ERA 2010) umgesetzt werden. Dabei sind die Einsatzgrenzen der ERA bei einer gemeinsamen Führung von Rad- und Fußverkehr in Abhängigkeit der geplanten Breiten zu beachten. Im Folgenden wird für die Abschnitte 1 bis 4 die Führung des Fuß- und Radverkehrs erläutert und auf Besonderheiten hingewiesen.

#### Abschnitt 1: Stadtgrenze bis Ortseingang West

##### Bestand:

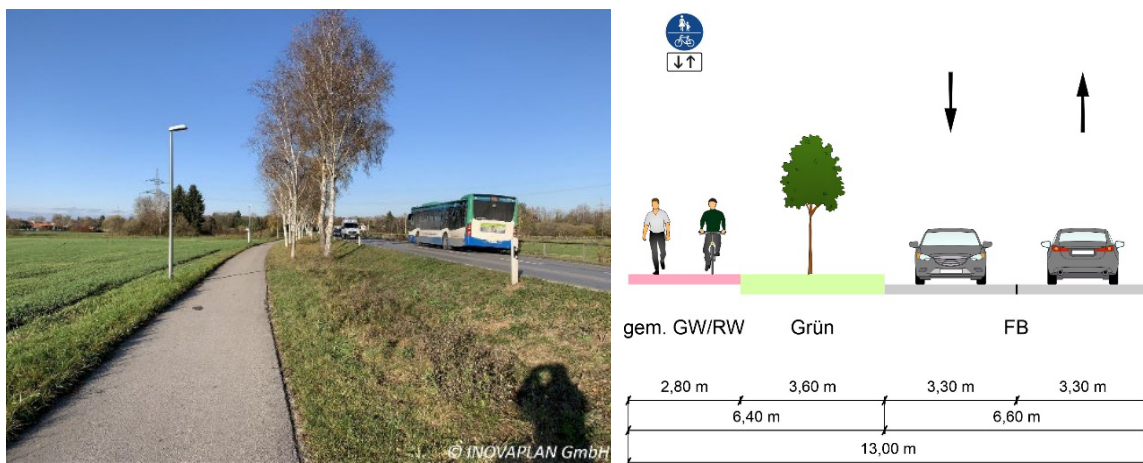


Abbildung 8: Querschnitt Bestand Abschnitt 1 (Blickrichtung West), (Quelle: INOVAPLAN GmbH)



Abschnitt 1 des Untersuchungsgebiets verläuft von der Stadtgrenze bis zum westlichen Ortseingang Lochhausens und hat eine Länge von ca. 700m. Hier wird derzeit ein gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsrادweg auf der Südseite geführt (vgl. Abbildung 8). In diesem Abschnitt sind die zwei Haltestellen „Krähenweg“ und „Pirolstraße“ vorhanden, zu denen es bisher weder eine sichere Überquerungsmöglichkeit noch eine Wartefläche für die Fahrgäste gibt. Östlich der Pirolstraße besteht Bebauungsrecht für ein neues Wohngebiet „Am Spatzenwinkel“.

### Planung:

Weder heute noch in Zukunft wird aufgrund der Lage entlang landwirtschaftlicher Flächen ein hohes Fußverkehrsaufkommen erwartet, weshalb aufgrund von Baumerhalt, Flächenzukauf, Eingriffen in Grün, usw. der Kompromiss eines beidseitigen gemeinsamen Geh- und Einrichtungsrادweges mit einer Breite von jeweils 2,50 m (Mindestbreite gemäß FGSV, ERA 2010) empfohlen wird.

Die derzeit bekannten, aber noch nicht abgeschlossenen Planungen des Staatlichen Bauamts Freising sehen sowohl im Süden als auch im Norden einen straßenbegleitenden Grünstreifen vor. Die vorhandene Baumallee bleibt bei dieser Planung erhalten.

Die Forderungen des Radentscheids (getrennte Radwege mit 2,30 m Breite) können in diesem Abschnitt nicht umgesetzt werden. Da in diesem Bereich nur ein geringes Fußverkehrsaufkommen herrscht, ist dies als vertretbar zu bewerten.

### Abschnitt 2: Ortseingang West bis Sumpfmeisenweg

#### Bestand:

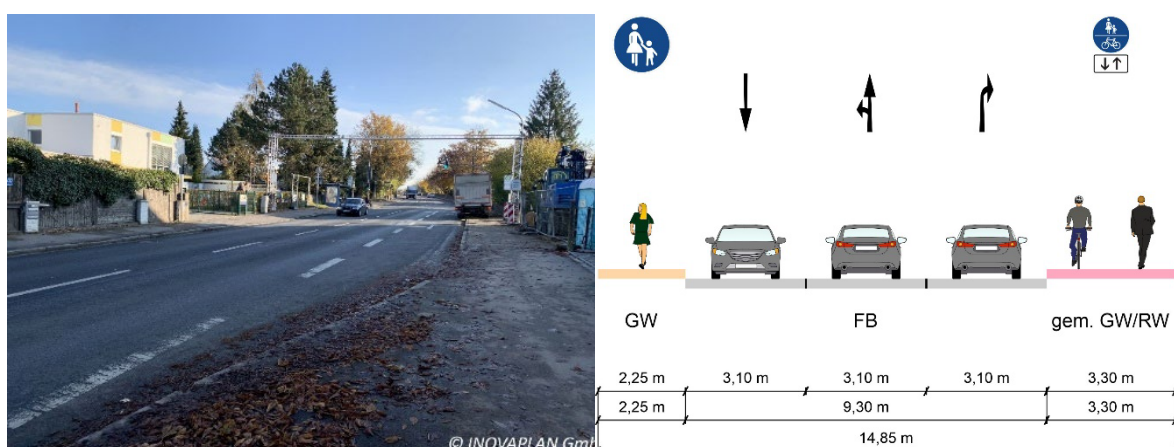


Abbildung 9: Querschnitt Bestand Abschnitt 2 (Blickrichtung Ost)

Der zweite Abschnitt verläuft über 100 m vom westlichen Ortseingang bis zum Sumpfmeisenweg. Auf der Nordseite gibt es einen Gehweg, auf der Südseite einen gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsrادweg. Aufgrund einer Baumallee im Bereich des

Ortseingangs, einem zusätzlichen Abbiegefahrstreifen in den Sumpfmeisenweg und der direkt angrenzenden Wohnbebauung sind in diesem Abschnitt keine weiteren Flächenreserven vorhanden, die für eine Umgestaltung in Anspruch genommen werden können. Die Wohnbebauung grenzt in diesem Abschnitt direkt an die Lochhausener Straße an. Westlich des Knotenpunktes Lochhausener Straße/Sumpfmeisenweg befindet sich die Bushaltestelle „Sumpfmeisenweg“. Die verfügbare Querschnittsbreite beträgt in diesem Abschnitt lediglich ca. 15 m.

### Planung:

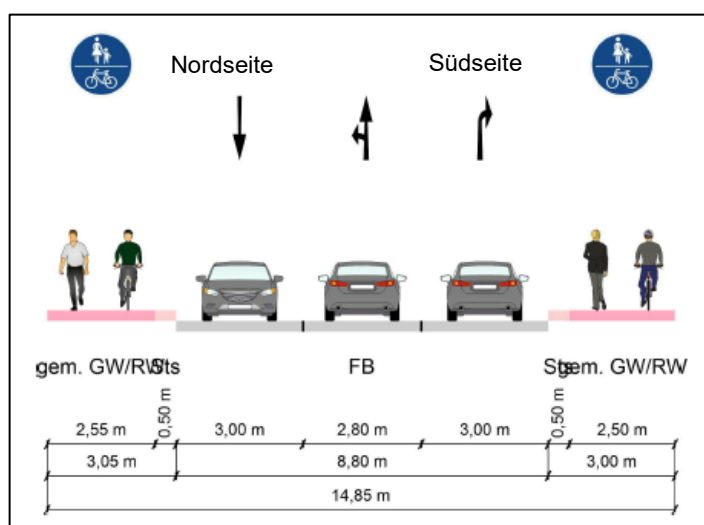


Abbildung 10: Querschnitt Abschnitt 2 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Zwischen dem westlichen Ortseingang von Lochhausen und dem Sumpfmeisenweg kann durch die Reduzierung der Fahrstreifenbreite auf 3,00 m (bzw. 2,80 m als Abbiegestreifen) im Seitenraum jeweils ein gemeinsamer Geh- und Einrichtungsradweg mit einer Breite von 2,50 m mit einem Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m umgesetzt werden.

Bei dieser Gestaltung können jedoch im Bereich der Haltestellen angesichts der begrenzten Flächen Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr bzw. den wartenden Fahrgästen nicht ausgeschlossen werden. Die Forderungen des Radentscheids hinsichtlich 2,30 m breiter Radwege pro Richtung können wegen der dafür notwendigen Straßenraumbreite von min. 17,00 m nicht umgesetzt werden.

Durch die Führung des Fuß- und Radverkehrs auf beidseitigen Geh- und Einrichtungsradwegen in den Abschnitten 1 und 2 ist eine Querung der Lochhausener Straße am westlichen Ortsausgang von Lochhausen nicht mehr notwendig. Damit trägt diese Führungsform zu einer durchgängigen Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur bei.

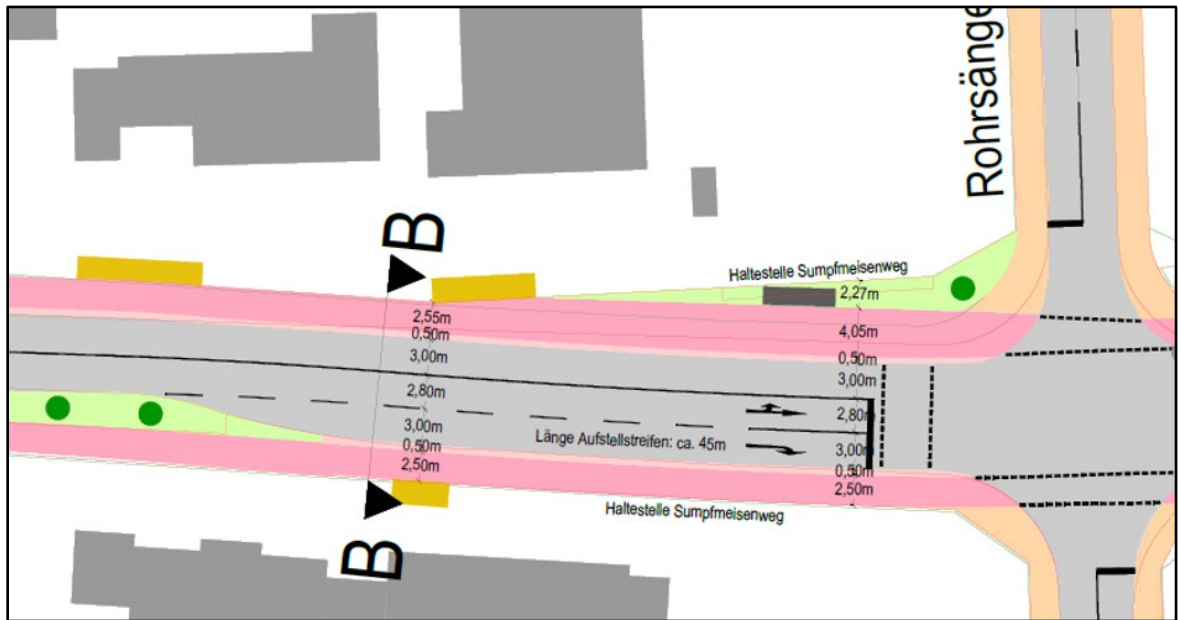


Abbildung 11: Lageplanausschnitt westlich Sumpfmosenweg (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

### Abschnitt 3: Sumpfmeisenweg bis Ranertstraße

#### **Bestand:**

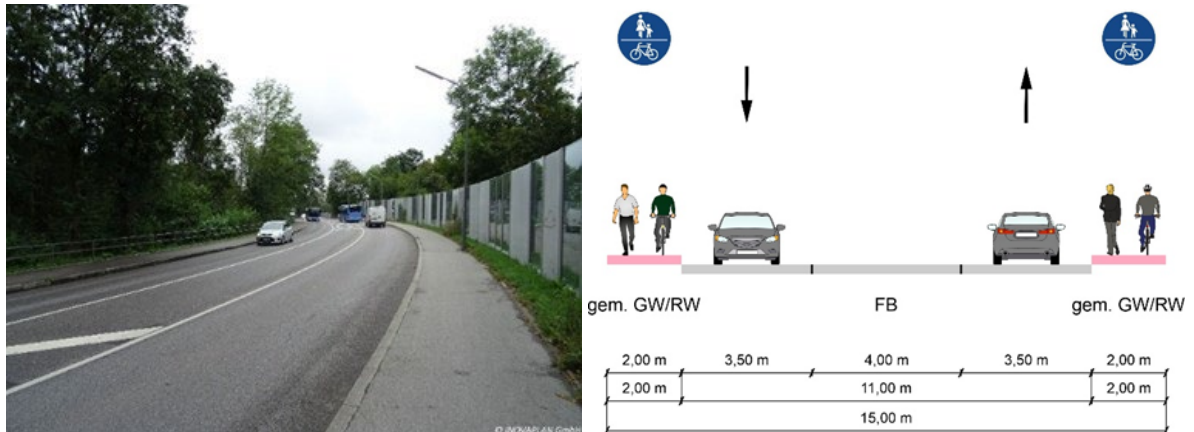


Abbildung 12: Querschnitt Bestand Abschnitt 3 (Blickrichtung West), (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Abschnitt 3 verläuft auf einer Länge von ca. 600 m vom Sumpfmeisenweg bis zur Ranertstraße. Der Radverkehr wird beidseits über gemeinsame Geh- und Einrichtungsradwege geführt. Dieser Abschnitt beinhaltet die Überführung der Lochhausener Straße über die Bahntrasse in Richtung des Stadtzentrums über eine Länge von ca. 500 m. Im Bereich der Straßenüberführung und den anschließenden Rampenbauwerken ergibt sich eine Querschnittsbreite von ca. 15 m. Im Bereich des westlichen Rampenbauwerks sind aufgrund des dritten Fahrstreifens für Abbiegende in den Sumpfmeisenweg auf beiden Seiten der Fahrbahn lediglich gemeinsame Geh- und Einrichtungsradwege mit einer Breite von jeweils ca. 2 m vorhanden. Diese Einschränkung im Seitenraum setzt sich auch im Bereich der östlichen Rampe fort. Zwischen der Brücke und dem Wiedehopfweg ist zwischen den Richtungsfahrbahnen eine Sperrfläche abmarkiert, die den Seitenraum zusätzlich einschränkt. Das Mindestmaß von 2,50 m für beidseitige gemeinsame Geh- und Einrichtungsradwege wird auf einer Länge von ca. 450 m unterschritten.

Auch wenn die Notwendigkeit der markierten Sperrfläche nicht zwingend erscheint, wäre eine eventuelle Anpassung des bestehenden Brückenquerschnitts baulich sehr aufwändig und teuer, sodass die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur innerhalb der bestehenden Abmessungen anzupassen ist.

Am Ende des dritten Abschnittes befindet sich auf Höhe der Tankstelle eine weitere Engstelle. In diesem Bereich existiert eine signalisierte Überquerungsstelle mit Mittelinsel. Nördlich davon grenzt direkt ein Privatgrundstück an den Straßenraum an, im Süden befindet sich ebenfalls direkt angrenzend die Tankstelle auf privatem Grund. Aufgrund der Fahrbahn und der Überquerungsstelle verbleibt nur noch eine geringe Breite von ca. 2,50 m für den Fuß- und Radverkehr im Seitenraum.

#### **Planung:**

Im Bereich des Abbiegefahrstreifens östlich des Sumpfmeisenweges beträgt die Breite des gemeinsamen Geh- und Einrichtungsradweges beidseitig ca. 2,50 m zuzüglich der

erforderlichen Sicherheitstrennstreifen. Die Einhaltung der Mindestmaße ist nur durch die Reduzierung der Fahrstreifenbreiten auf 3,00 m möglich (vgl. Abbildung 13). Nach dieser Engstelle kann der gemeinsame Geh- und Radweg auf beiden Straßenseiten verbreitert werden. Die Fahrbahnstreifen haben in diesem Bereich eine Breite von jeweils 3,25 m.

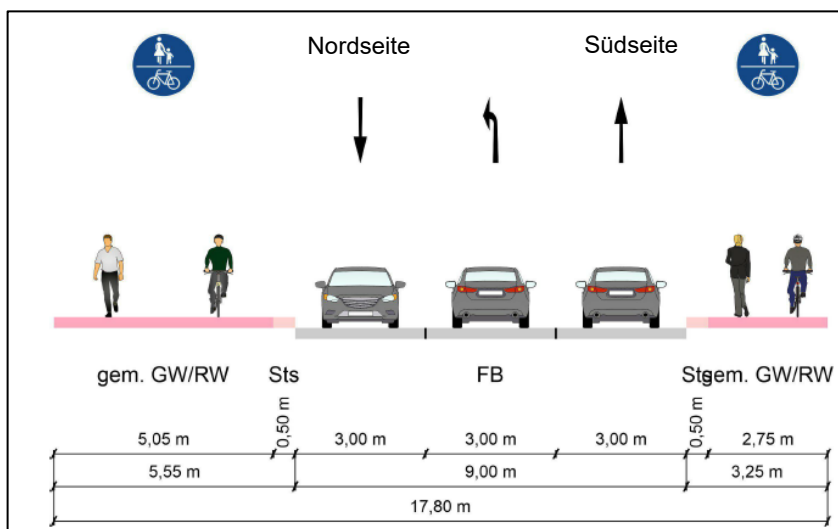


Abbildung 13: Querschnitt Abschnitt 3 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die bestehende Mittelinsel, die sich in diesem Abschnitt im Bereich des Knotenpunkts mit der Schussenrieder Straße befindet, wird Richtung Westen auf Höhe des Wiedehopfweges verlegt, so dass eine direkte Wegeführung im Bereich des Wiedehopfweges für den Fuß- und Radverkehr erreicht wird.

Aufgrund der stark eingeschränkten Flächenverfügbarkeit ergibt sich im Bereich der Querungshilfe eine lokale Engstelle. Um eine Durchfahrbreite von 3,50 m für Fahrzeuge des Winterdienstes gewährleisten zu können, stehen für den gemeinsamen Geh- und Einrichtungsrادweg inklusive des Sicherheitstrennstreifens auf einem kurzen Abschnitt lediglich 2,75 m zur Verfügung (eigentlich benötigt 2,50 m + 0,50 m). Die genaue Ausführung ist nach einer exakten Vermessung im Rahmen der weiteren Planungsschritte zu prüfen.

Durch diese Umgestaltung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs ist der Wiedehopfweg (heute Sackgasse ohne Verbindungsfunktion für den Kfz) nicht mehr für Kfz-Verkehr aus der östlichen Lochhausener Straße befahrbar, somit entfallen auch die Parkplätze in diesem Bereich.

Auch die bestehenden Abbiegefahrstreifen in die Tankstelle und in die Schussenrieder Straße werden durch die Verschiebung der Mittelinsel verschoben, sodass die Befahrbarkeit der Tankstelle und der Schussenrieder Straße weiterhin aus beiden Fahrtrichtungen auf einem separaten Abbiegefahrstreifen möglich ist. Durch die Querungshilfe und den anschließenden zusätzlichen Abbiegefahrstreifen besteht die o.g. Engstelle auf einer Länge von ca. 130 m.

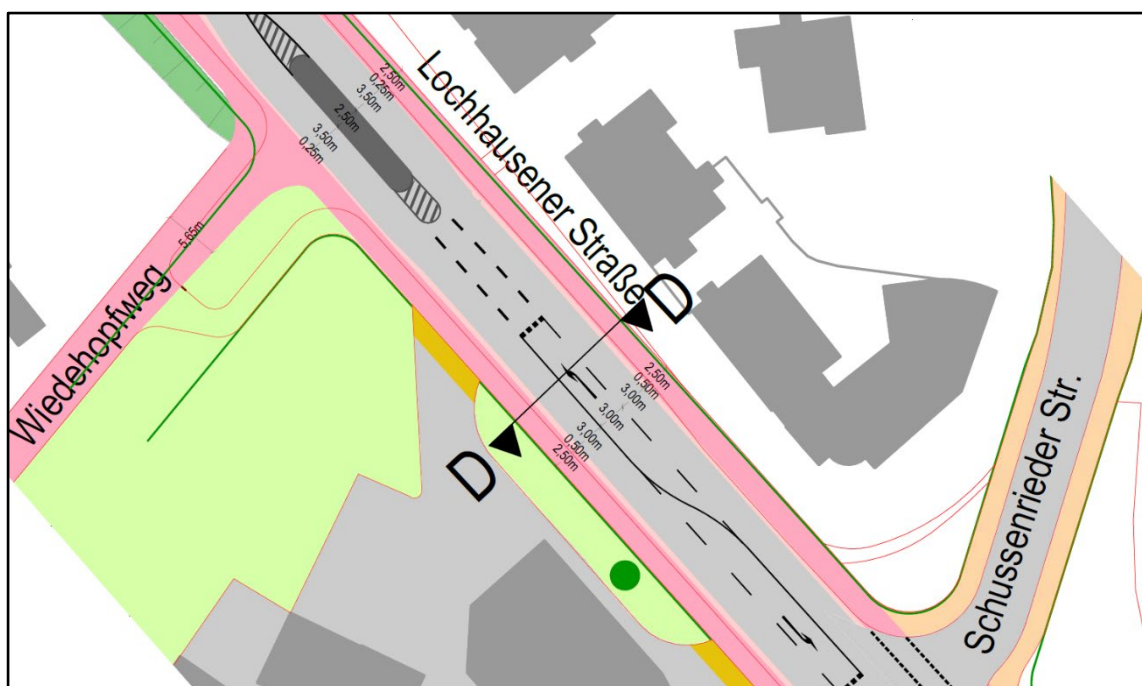


Abbildung 14: Planausschnitt zwischen Wiedehopfweg und Schussenrieder Str (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Abschnitt 4: Ranertstraße bis Osterangerstraße

**Bestand:**



Abbildung 15: Querschnitt Bestand Abschnitt 4 (Blickrichtung West) (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Der vierte Abschnitt verläuft von der Ranertstraße bis zum östlichen Ortsausgang von Lochhausen und ist ca. 700 m lang. In diesem Abschnitt sind ebenfalls beidseitig gemeinsame Geh- und Einrichtungsradwege vorhanden, die eine Breite von ca. 2,00 m aufweisen. Aufgrund der ca. 150 straßenbegleitenden Parkstände ist der Seitenraum auch in diesem Abschnitt stark eingeschränkt (vgl. Abbildung 15).

### Planung:

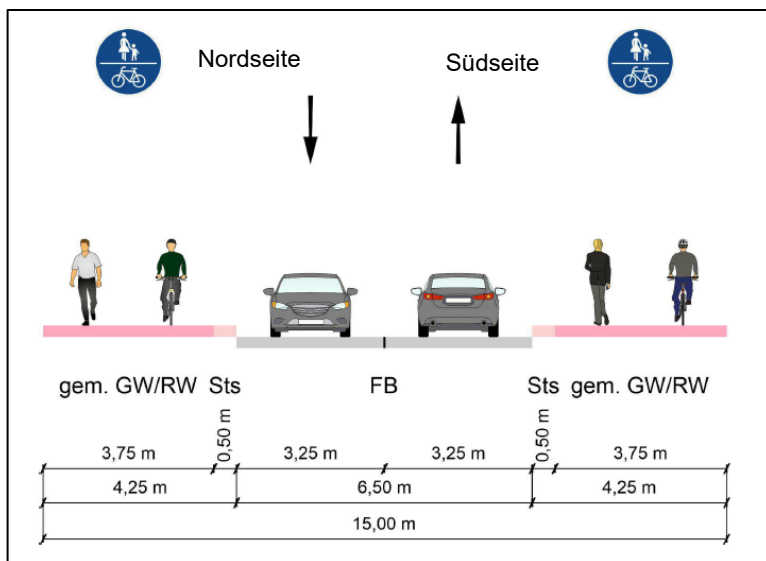


Abbildung 16: Querschnitt Abschnitt 4 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Im vierten Abschnitt von der Ranertstraße bis zum östlichen Ortseingang von Lochhausen kann für den Radverkehr ein beidseitiges Angebot von gemeinsamen Geh- und Einrichtungsradwegen mit einer Breite von 3,75 m zuzüglich Sicherheitstreifen umgesetzt werden. Um die geplante Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in diesem Abschnitt ohne den Eingriff in weitere Flächen umsetzen zu können, ist der Entfall der straßenbegleitenden Parkstände erforderlich. Für die bestehende P+R-Anlage nördlich des Lochhausener Bahnhofs mit ca. 140 Parkständen ist eine bedarfsgerechte Erweiterung geplant, wodurch die heute straßenbegleitenden Parkstände kompensiert werden könnten. Es gibt bereits Gespräche mit der P+R GmbH, um die Erweiterung der bestehenden P+R-Anlage voranzutreiben.

Im Bereich nördlich des Lochhausener Bahnhofs wird der bestehende Geh- und Zweirichtungsradweg für die Umsetzung des beidseitigen Geh- und Radwegangebotes aufgehoben. Hier ist auf Grundlage einer Vermessung im Rahmen der weiteren Planungsschritte eine gesicherte Erreichbarkeit der Keltenafferstraße sowie des Bahnhofs von der Langwieder Hauptstraße genauer zu prüfen.

Unmittelbar östlich der Fußgängerquerungsmöglichkeit (gesichert mit einer Fußgänger-LSA) im Bereich des Bahnhofs befinden sich die Haltepositionen Lochhausen Bahnhof für die Linie X80. Im Zuge der weiteren Detailplanung sind die Bushaltestellen vom Platzbedarf bei der Vermessung und Raumaufteilung zu berücksichtigen und die Möglichkeiten des barrierefreien Ausbaus zu prüfen.

## Abschnitt 5: Osterangerstraße bis Langwieder Bach

### Bestand:

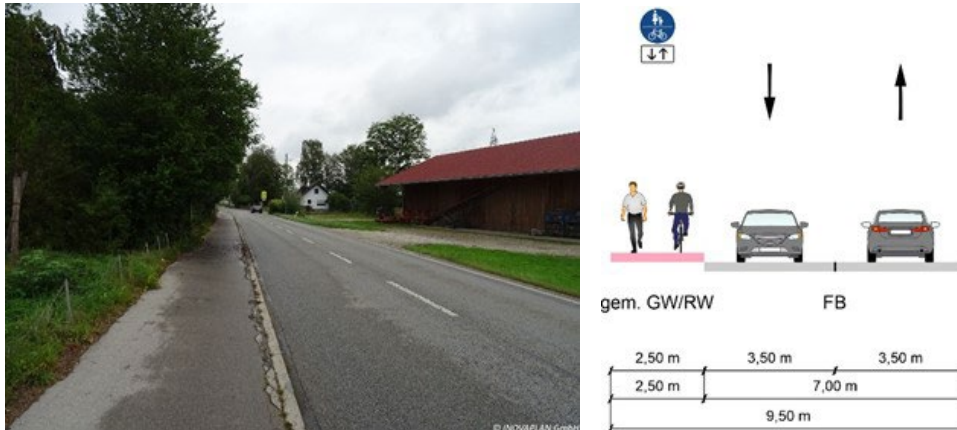


Abbildung 17: Querschnitt Bestand Abschnitt 5 (Blickrichtung Ost) (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Abschnitt 5 verläuft vom östlichen Ortsausgang Lochhausens bis zum Ende des Untersuchungsgebietes am Langwieder Bach. Dieser Abschnitt ist ca. 600 m lang. In diesem Bereich wird der Fuß- und Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsradweg auf der Nordseite der Lochhausener Straße geführt (vgl. Abbildung 17). Diese Führungsform wird auch nach der Straße „Am Langwieder Bach“, außerhalb des Untersuchungsgebietes, zur Querung der A 99 weiter fortgesetzt. Erst nach der Anschlussstelle München-Lochhausen ist ab dem Knotenpunkt Lochhausener Straße/Mühlangerstraße wieder eine beidseitige Führung vorhanden.

Das bestehende Brückenbauwerk über den Langwieder Bach hat eine Breite von 9,50 m. Abzüglich der Fahrbahnbreite bleiben im Seitenraum lediglich 2,50 m für die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur.

Wie auch im ersten Abschnitt findet hier eine städtebauliche Entwicklung statt. Nördlich der Lochhausener Straße, zwischen dem östlichen Ortsausgang von Lochhausen und der Osterangerstraße, entsteht derzeit das neue Wohngebiet „Wohnen am Osteranger“. Im Zuge des Neubaus ist mit einer Ertüchtigung des Knotenpunktes Lochhausener Straße/Osterangerstraße zu rechnen.

### Planung:

Für einen Anschluss an den bestehenden Rad- / Gehweg im Osten wechselt die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur als gemeinsamer Geh- mit Zweirichtungsradweg auf die Nordseite. Für die Radfahrenden mit Fahrtrichtung (Nord)Osten ist damit eine Querung der Lochhausener Straße verbunden. Diese Querung wäre zurzeit auf Höhe der bestehenden Mittelinsel östlich der Hufschmiedstraße vorgesehen. Der gemeinsame Geh- und Zweirichtungsradweg ist mit einer Breite von ca. 3,00 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen vorgesehen und würde damit dem Regelmaß nach den geltenden Richtlinien (FGSV; ERA 2010) entsprechen. Aus Gründen der beengten Straßenraumbreiten können die Forderungen des Radentscheids nicht umgesetzt werden.



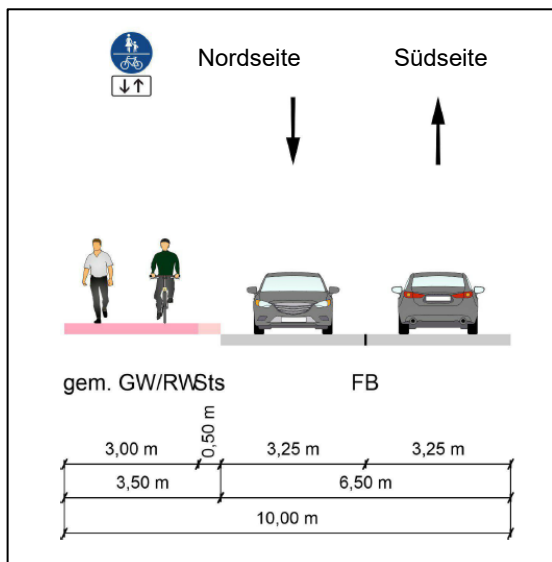


Abbildung 18: Querschnitt Abschnitt 5 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Im Rahmen der Umsetzung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2107 sind im Bereich zwischen der Osterangerstraße und des Maganusweges beidseitig ein Fuß- und Radweg vorgesehen. Der nördliche Fuß- und Radweg ist im Bebauungsplan dabei auf der ganzen Länge des Planungsgebietes mit einer Breite von 4,00 m festgesetzt (ca. Mitte zwischen Hufschmiedstraße und Osterangerstraße). Die südliche Fuß- und Radwegeverbindung ist auch mit dieser Breite zwischen dem Maganusweg und der Osterangerstraße festgesetzt. Der Grunderwerbsauftrag für diesen Abschnitt ist vom Baureferat gestellt und wird derzeit beim Kommunalreferat bearbeitet.

Um diese südliche Fuß- und Radwegeverbindung an das Radnetz anzubinden, besteht grundsätzlich das Ziel, die südliche Lücke zwischen Hufschmiedstraße und Maganusweg zu schließen. Auch hier wäre Grunderwerb erforderlich, der jedoch wegen fehlender planungsrechtlicher Voraussetzungen derzeit nicht umsetzbar ist.

Die Haltestelle Korbmacherweg der Linie X80 befindet sich Richtung Puchheim unmittelbar westlich der Einmündung Osterangerstraße und in Richtung Moosach Bahnhof zurzeit nahe der Sprunginsel Höhe Hufschmiedstraße (zunächst in provisorische Lage). Die Haltestelle Richtung Moosach Bahnhof ist von der Hufschmiedstraße nach dem erforderlichen Grunderwerb für Fuß- und Radweg mit Haltestellenauffstellfläche gegenüber der Haltestelle Richtung Puchheim zu situieren.

Im Zuge der weiteren Planungsschritte sollte im Falle eines Umbaus im Bereich der Haltestellen (Krähenweg, Piroldstraße, Sumpfmeisenweg, Lochhausen Bahnhof an der Lochhausener Straße und Korbmacherweg) ein barrierefreier Ausbau geprüft werden.

### 3.3. Mögliche Verbesserungen

Die vorgeschlagene Umsetzungsvariante trägt bereits zu einer deutlich verbesserten Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur entlang der Lochhausener Straße bei. Die Engstellenlösungen sehen allerdings eine reduzierte Fahrstreifenbreite sowie lediglich eine Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur mit Mindestmaßen vor.

Daher ist in einem zweiten Schritt untersucht worden, welche verkehrlichen Auswirkungen der Entfall von (Links)Abbiegestreifen entlang der Lochhausener Straße zugunsten einer Straßenraumaufteilung für den Rad- und Fußverkehr hat. Insbesondere sind dabei die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf bzw. die Leistungsfähigkeit und die Abwicklung des Kfz-Verkehrs gemeint.

Abbiegestreifen	Länge
Rechtsabbieger von Westen in Sumpfmiesenweg	ca. 50 m
Linksabbieger von Osten in Sumpfmiesenweg	ca. 130 m
Linksabbieger von Osten in Wiedehopfweg	ca. 10 m
Linksabbieger von Westen in Schussenriederstraße	ca. 30 m
Linksabbieger von Westen in Ranertstraße	ca. 30 m

Tabelle 1: Übersicht Abbiegestreifen Lochhausener Straße (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Im zweiten Abschnitt kann durch den Entfall des Abbiegestreifens westlich des Sumpfmiesenweges der Seitenraum großzügiger bemessen werden. Auf der Nordseite fällt der gemeinsame Geh- und Einrichtungsweg in der Engstelle mit ca. 2,65 m, auf der Südseite mit ca. 4,65 m (statt ca. 2,55 m bzw. 2,50 m) zuzüglich Sicherheitstrennstreifen größer aus. Im Bereich des Knotenpunktes Sumpfmiesenweg sind beidseitig ca. 4,50 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen für die gemeinsamen Geh- und Einrichtungsweg möglich (siehe Abbildung 19).

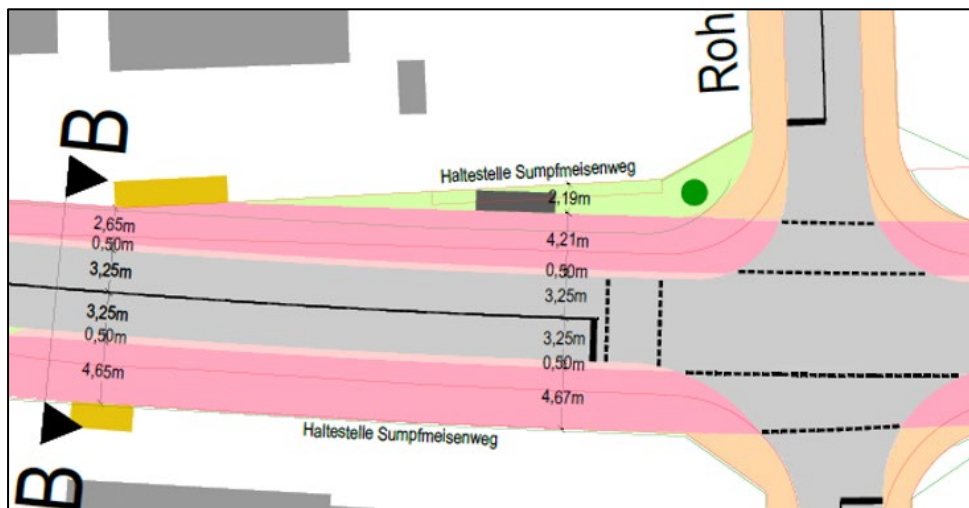


Abbildung 19: Lageplanausschnitt westlich des Sumpfmosenweges (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Von Gröbenzell kommend stellt die Abbiegerelation in den Sumpfmosenweg jedoch aufgrund der Weiterführung über die Altostraße in Richtung Aubing eine wichtige Relation dar. Da es derzeit keine klein-räumigen Alternativen zu dieser Wegeverbindung gibt, wird der Entfall dieser Abbiegefahrspur grundsätzlich kritisch gesehen. Insgesamt kann beim Entfall von (Links)Abbiegestreifen eine Verbesserung bzw. eine Verbreiterung für die Anlage für den Rad- und Fußverkehr erreicht werden.

Auch im dritten Abschnitt östlich des Sumpfmosenweges kann die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur beidseitig mit ca. 3,75 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen verbreitert werden (siehe Abbildung 20).

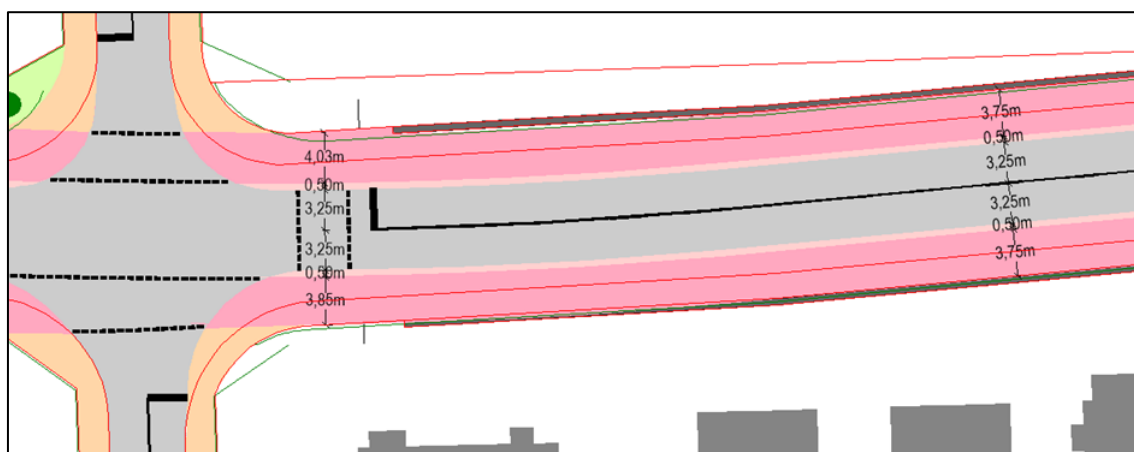


Abbildung 20: Lageplanausschnitt östlich des Sumpfmosenweges (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Wie auch in Abschnitt 2 wird der vollständige Entfall des Abbiegefahrstreifens aufgrund der Wegebeziehung über den Sumpfmosenweg über die Altostraße nach Aubing nicht

empfohlen. Eine Verkürzung des Abbiegefahrstreifens ist allerdings möglich und erscheint sinnvoll.

Im Bereich der Querungshilfe am Wiedehopfweg besteht eine lokale Engstelle, die durch den Entfall der nachfolgenden Abbiegefahrstreifen in die Schussenrieder Straße sowie in die Ranertstraße auf ca. 30 m im unmittelbaren Bereich der Mittelinsel verkürzt wird. Im Anschluss an diesen Bereich können die beidseitigen gemeinsamen Geh- und Einrichtungsradwege dagegen wieder auf beidseitig 3,75 m verbreitert werden (siehe Abbildung 21).

Der Entfall des Abbiegefahrstreifens auf Höhe der Schussenrieder Straße wird aufgrund der wichtigen Wegebeziehungen zur Kirche, Schule und in das Neubaugebiet allerdings kritisch gesehen.

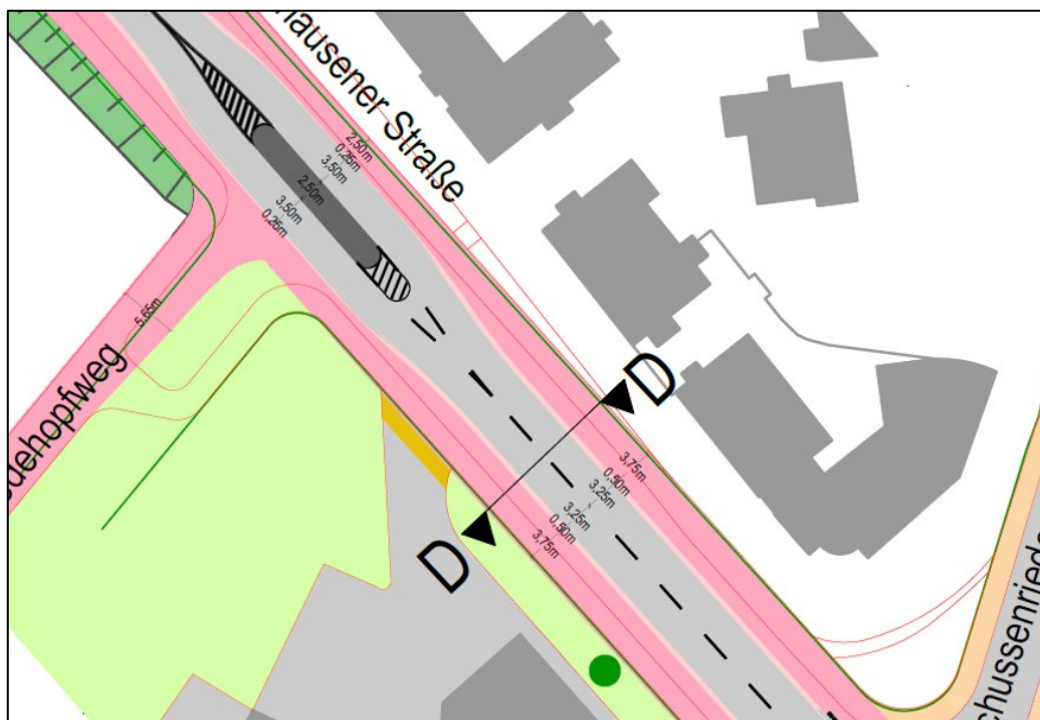


Abbildung 21: Lageplanausschnitt zwischen Wiedehopfweg und Schussenriederstraße  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Allerdings zeigen die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Knotenpunkte Lochhausener Straße/Sumpfmiesenweg bzw. Schussenriederstraße im Vergleich zwischen Analysefall und dem Planfall (mit Entfall Abbiegefahrstreifen), dass der Verkehr zwar auch nach Umsetzung der Maßnahmen noch abgewickelt werden kann, jedoch sind in den untergeordneten Zufahrten nur noch begrenzte Kapazitätsreserven vorhanden. Da in diesem Bereich aber durch die Nähe zur S-Bahn und die insgesamt zentrale Lage in Lochhausen ein stärkeres Fußverkehrsaufkommen erwartet wird, wird dieser Vorschlag im Rahmen der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung noch einmal geprüft.

#### 4. Durchstich zum Schubinweg

Nördlich der Lochhausener Straße, im Schubinweg, befindet sich eine Grundschule, die u.a. von Schulkindern südlich der Lochhausener Straße erreicht werden muss. Dafür muss die Lochhausener Straße auf Höhe der Tankstelle (westl. des Wiedehopfweges) mindestens zweimal täglich durch Grundschulkinder gequert werden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist die Überquerung der Lochhausener Straße für die Schulkinder mit Defiziten im Hinblick auf die Verkehrssicherheit verbunden.

Um den Stadtteil zukünftig attraktiver zu gestalten, die Nahmobilität zu fördern und den Norden und Süden besser miteinander zu verknüpfen, wurde ein Durchstich unter der Lochhausener Straße vom Schubinweg bis zum Wiedehopfweg für den Fuß- und Radverkehr sowie die Weiterführung bis zum Bahnhof Lochhausen geprüft. Es wird hier ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine rein grundsätzliche Machbarkeit untersucht wurde.

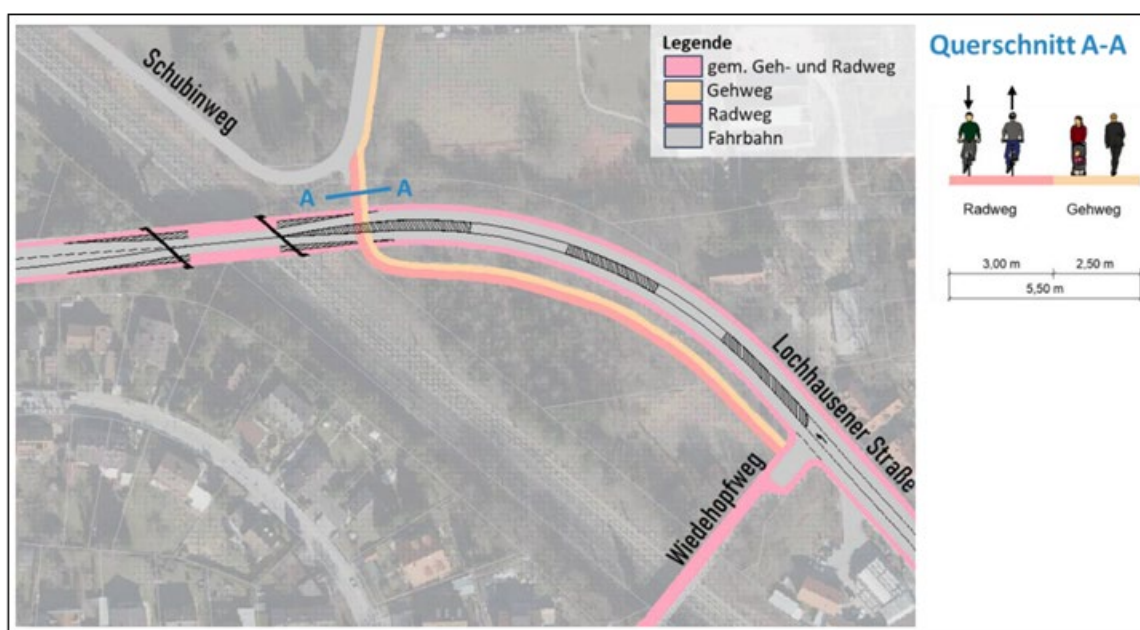


Abbildung 22: Schematische Darstellung Durchstich Schubinweg  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die durchgeführten Untersuchungen haben gezeigt, dass ein Durchstich unter der Lochhausener Straße vom Schubinweg bis zum Wiedehopfweg grundsätzlich machbar ist.

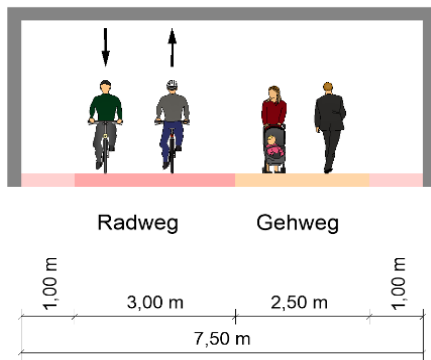


Abbildung 23: Querschnitt Unterführung,  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Für die Unterführung würde sich unter Einhaltung der Vorgaben der Richtlinien ein Zweirichtungsradweg mit 3,00 m Breite und ein 2,50 m breiter Gehweg ergeben. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) soll die Mindesthöhe einer Unterführung 2,50 m betragen, anzustreben sind 3,00 m. In Abbildung 23 ist ein beispielhafter Querschnitt für die Unterführung mit seitlichen Sicherheitsabständen dargestellt.

Die grundsätzliche Machbarkeit eines Durchstichs unter der Lochhausener Straße im Bereich des Schubinwegs wurde nachgewiesen. Allerdings sind weitere detaillierte Untersuchungen (z.B. Belange Grünplanung, Naturschutz, Kosten, Bauwerk) notwendig.

Die vorliegende Beschlussvorlage und die damit verbundenen weiteren Planungen fokussieren das Ziel, den von allen Beteiligten gewünschten und benötigten, durchgehenden Fuß- und Radweg auf beiden Seiten der Lochhausener Straße umzusetzen. Vertiefte Untersuchungen eines Durchstichs würde die zügige Erstellung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung verzögern, weshalb der Durchstich in dieser Planung nicht weiter vertieft wird.

Sobald allerdings ein höherer Querungsbedarf aufgrund von Entwicklungen im erweiterten Umfeld des Schubinweges zu erwarten ist, ist die Verbesserung der Querung der Lochhausener Straße (z.B. mittels eines Durchstichs) aufbauend auf der vorliegenden Machbarkeitsstudie technisch (inkl. Abwägung z.B. grünplanerischer und naturschutzfachlicher Belange, Kosten) vertieft zu untersuchen.

## 5. Weiteres Vorgehen

Auf Basis der vorgestellten Machbarkeitsstudie wird dem Stadtrat eine Entscheidung über die Aufteilung des Straßenraumes vorgelegt. Auf Grundlage der vom Mobilitätsreferat noch zu erstellenden Vermessung und Raumaufteilung wird mit dieser Beschlussvorlage zudem bereits vorab die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung erteilt. Während des gesamten Erstellungsprozesses der Planunterlagen wird eine Abstimmung mit den unterschiedlichen Fachreferaten stattfinden. Ebenso wird eine nochmalige Einbindung des Bezirksausschusses und der Radinitiatoren durch das Mobilitätsreferat erfolgen. Sobald die Raumaufteilung für die jeweiligen Abschnitte 1 bis 5 abgeschlossen ist, wird die Planung an das Baureferat übergeben. Das Baureferat wird auf dieser Basis die Entwurfsplanung erstellen und die einzelnen Teilabschnittsgenehmigungen gemäß der Wertgrenzen für Stadtratsbefassungen in Form von Beschlussvorlagen im Stadtrat oder verwaltungsintern herbeiführen.

## **6. Betroffenenheiten und Stellungnahmen**

### **6.1. Städtische Dienststellen**

Der Behindertenbeirat, Facharbeitskreis Mobilität hat der Beschlussvorlage mit folgendem Hinweis am 23.08.2023 zugestimmt: „Wir sehen hier die bauliche Einschränkung, so dass keine Lösung für die in München abgestimmte Trennung von Geh- und Radweg möglich ist. Wir erwarten aber weiterhin, dass bei Bauvorhaben auf eine Trennung geachtet wird.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt den Ausbau der Radwegeverbindung zwischen Lochhausen und Gröbenzell sehr und hat die Beschlussvorlage am 03.08.2023 mitgezeichnet.

Die jeweiligen Hinweise zum Naturschutz sind dem Kapitel 4 zu entnehmen.

Das Baureferat zeichnet den Beschlussentwurf mit.

### **6.2. Klimaprüfung**

Das Referat für Klima und Umwelt unterstützt die Maßnahme und hat mit Schreiben vom 09.08.2023 der Beschlussvorlage zugestimmt.

Ist Klimarelevanz gegeben: nein.

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde dem RKU vorab zur Kenntnis zugeleitet. Im Rahmen der stadtweiten Abstimmung war das RKU eingebunden

### **6.3. Beteiligung des Bezirksausschusses**

Am 04.03.2021 wurde das o.g. Projekt Vertreter\*innen des Bezirksausschusses 22 vorgestellt, die sich anschließend in ihrer Sitzung am 17.03.2021 damit befasst und folgende Stellungnahme übermittelt haben:

- Der beidseitige Radwegausbau entlang der Lochhausener Straße ab Stadtgrenze Gröbenzell bis zur Straße am Langwieder Bach wird sehr begrüßt.
- Die Fußgängerquerung am Wiedehopfweg ist richtig situiert.
- Der Abbiegestreifen in Höhe der Schussenrieder Straße darf wegen der wichtigen Wegebeziehung (Kirche, Schule, Neubaugebiet) nicht entfallen. Hierbei sind die Möglichkeiten der Inanspruchnahme von Flächen des südlich gelegenen Grundstücks zu prüfen.
- Der Wegfall der Parkstreifen auf der Lochhausener Straße in Höhe der Keltenafferstraße wird aufgrund fehlender Parkmöglichkeiten als problematisch eingestuft. Deshalb sind zuvor über eine Erweiterung der P&R-Anlage Lochhausen Nord die Anzahl der entfallenden Parkplätze sicherzustellen.
- Die Kreuzungsanlage der Lochhausener Straße zum Langwieder Bach muss dringend mit einer Ampel ausgestattet werden. Die westlich davon gelegene Brücke

soll verbreitert werden.

- Für Fuß- und Radverkehre, die die S-Bahnlinie S 8 in Höhe Wiedehopfweg und Lochhausener Straße kreuzen, soll die Idee der seit langem geforderten Unterführung unter der Lochhausener Straße zum Schubinweg untersucht und realisiert werden.
- Die weiteren wichtigen Radverkehrsplanungen eines Radschnellwegs nördlich der Bahnlinie von Gröbenzell kommend, sowie die Parallelroute ab Lochhausener Bahnhof nördlich der Bahnlinie über den Negrelliweg sind weiter zu verfolgen.
- Die Abbiegespur von Gröbenzell zum Sumpfmeisenweg soll erhalten bleiben. Die Abbiegespur von Osten nach Westen auf der Höhe des Sumpfmeisenweg kann verkürzt, aber nicht aufgegeben werden.
- An der Pirolstraße soll eine Ampel als Querungshilfe für Reiter und Radfahrer, sowie für den Verkehr errichtet werden.“

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied wurde gemäß § 13 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat der Beschlussvorlage am 17.04.2024 einstimmig zugestimmt. Der Bezirksausschuss hat ferner darauf hingewiesen, dass ein Wegfall des 2-Richtungsradwegs zwischen Sumpfmeisenweg und Stadtgrenze Richtung West an den Einmündungen Pirolstraße und Krähenweg eine gesicherte Querung zur Nutzung der 1-Richtungsradwege erfordert und bittet darum, dass die Querung der Lochhausener Straße mindestens durch Anforderungsampeln sicherzustellen ist. Das Mobilitätsreferat bedankt sich für diesen Hinweis, den das Mobilitäts- und Baureferat in der weiteren Planung prüfen werden.

#### **6.4. Vertreter des Radentscheids**

Am 30.06.2021 wurde Vertretern des Radentscheids München (REM) die Ergebnisse der Untersuchung zur Verbesserung der Radinfrastruktur entlang der Lochhausener Straße vorgestellt.

Mit Schreiben vom 08.07.2021 wurde das grundsätzliche Einverständnis des Vorhabens mitgeteilt: „Grundsätzlich stellt die Planung, obgleich sie an keiner Stelle Radentscheidkonform ist, eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr dar – das begrüßen wir natürlich. Wir bitten dennoch um erneute Betrachtung der folgenden Punkte:

- Abschnitt 4: Grünfläche vor Radabstellanlagen: Verbreiterung des Radwegs möglich?
- Abschnitt 3: Aufstellflächen für Radfahrende an Kreuzungen beachten  
- es zeigt sich immer deutlicher, wie schwierig das mit Anhängern oder Lastenrad ist.
- Wenn möglich: farbliche „Führung“ auf dem gemeinsamen Fuß und Radweg, um das „in die-Quere-Kommen“ zu vermeiden.“

Sowohl die genannten Punkte des Bezirksausschusses als auch die der Vertreter des Radentscheids werden in den weiteren Ausarbeitungen des Mobilitätsreferates geprüft und soweit möglich berücksichtigt.

#### **6.5. Externe Dienststellen**

Die Gemeinde Gröbenzell wurde über die Planungen informiert und begrüßt den Ausbau der Radinfrastruktur entlang der Lochhausener Straße.



Die P+R GmbH zeichnete die Beschlussvorlage mit Schreiben vom 19.07.2023 mit. Die SWM zeichnen den Beschlussentwurf nicht mit. Grund ist, dass eine Untersuchung einer eigenen Busspur in der westlichen Lochhausener Straße negativ bewertet wurde. Allerdings wurde diese Thematik nicht im Rahmen der hier vorliegenden Untersuchung eines durchgehenden Fuß- und Radweges behandelt, sondern ist dem Projekt „Sanierung der westlichen Lochhausener Straße“, das in der Zuständigkeit des Freistaates Bayern geplant wird, zuzuschreiben. Im Gegenteil: im Rahmen des genannten Projektes ist im westlichen Abschnitt 1 nach derzeitigem Planungsstand ein zusätzlicher Fuß/Radweg geplant.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Andreas Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag des Referenten**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zur Machbarkeitsstudie eines durchgehenden Rad- und Fußweges entlang der Lochhausener Straße und zum Durchstich der Lochhausener Straße im Bereich des Schubinweges zur Kenntnis.
2. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Maßnahme Radwegeplanung Lochhausener Straße wird erteilt, sofern sich nach Durchführung der unter Ziffer 3 genannten Arbeiten keine wesentlichen Änderungen ergeben.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Vermessung und eine mit der Spartenlage abgestimmte Raumaufteilung auf Grundlage der vorgestellten Lösung zu erarbeiten und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren. Die Raumaufteilung ist vom Mobilitätsreferat mit dem Bezirksausschuss sowie den Vertretern des Radentscheids abzustimmen.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, vor der Übergabe der Raumaufteilung an das Baureferat, den Stadtrat über den Sachstand und die ermittelten Investitionskosten zu informieren.
5. Das Baureferat wird gebeten, auf Basis der Raumaufteilung des Mobilitätsreferats, abschnittsweise für die dargestellten Teilabschnitte 1 bis 5 die Entwurfsplanung zu erarbeiten und Teilprojektgenehmigungen herbeizuführen.
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. mit III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Mobilitätsreferat GL5-Beschlusswesen**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (1x)
3. An den Bezirksausschuss 22
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Referat für Klimaschutz und Umwelt
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
8. An die Stadtkämmerei
9. An den Behindertenbeirat
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
12. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
13. An das Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen
14. An das Mobilitätsreferat – GL - BVK
15. An das Mobilitätsreferat – GB1
16. An das Mobilitätsreferat – GB2  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
17. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB 2.12  
Zum Vollzug des Beschlusses.

**Am**

**Mobilitätsreferat GL5-Beschlusswesen**