



I.

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost
bag-ost.dir@muenchen.de
An den BA 15 - Trudering-Riem
Herr Ziegler

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

05.09.2024

Radroutenführung im neuen Gleisdreieck Moosfeld

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06899 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem

Sehr geehrter Herr Ziegler,
sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf Ihren Antrag vom 18.07.2024 möchten wir Sie über den aktuellen Stand zu den Radverbindungen im Bereich der geplanten Bahn-Projekte Daglfinger-/Truderinger Kurve sowie des zweigleisigen Ausbaus zwischen Trudering und Daglfing (DTK) informieren.

Gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 18.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15609) ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (bzw. seit 2021 das Mobilitätsreferat) beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zu zwei Radverbindungen im Planungsgebiet der DTK durchzuführen und in die Planungen der Deutschen Bahn einzuspeisen, sodass die Belange der Landeshauptstadt München bei den Vorhaben der DB entsprechend berücksichtigt werden können.

Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie im Herbst 2023 wurde diese auftragsgemäß an das Baureferat übergeben, sodass die Ausführung zwischen DB und Baureferat abgestimmt werden kann.

Uns ist bewusst, dass die aktuellen Planungen der Deutschen Bahn (Amtslösung) nicht den Forderungen der LHM entsprechen. Da wir, solange (noch) keine belastbare Entscheidung für eine Umplanung vorliegt, davon ausgehen müssen, dass mittelfristig das Planfeststellungs-



verfahren eingeleitet werden soll, haben wir uns dazu entschlossen die Machbarkeitsstudie vor der finalen Variantenentscheidung durchzuführen, um sicherzustellen, dass die städtischen Belange in Bezug auf den Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich Berücksichtigung finden können.

Sollte es zukünftig zu Änderungen bei den Planungen der DB kommen, ist eine Umplanung unsererseits möglich. Wir haben der DB in den Abstimmungsgesprächen mitgeteilt, dass die Durchführung der Machbarkeitsstudie für uns keine Festlegung der Vorzugsvariante bedeutet und eine Umplanung der Radverbindungen möglich ist. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollen vielmehr bei den Planungen durch die DB in Ihrer Intension aufgegriffen und im Falle von kleineren Änderungen angepasst werden.

Aufgrund der bisherigen Festlegungen des Bundes stellt aktuell die Amtslösung die Basis unserer Radverbindungen dar. Insgesamt werden unsererseits zwei Radverbindungen geplant, die wir im Folgenden gerne näher erläutern:

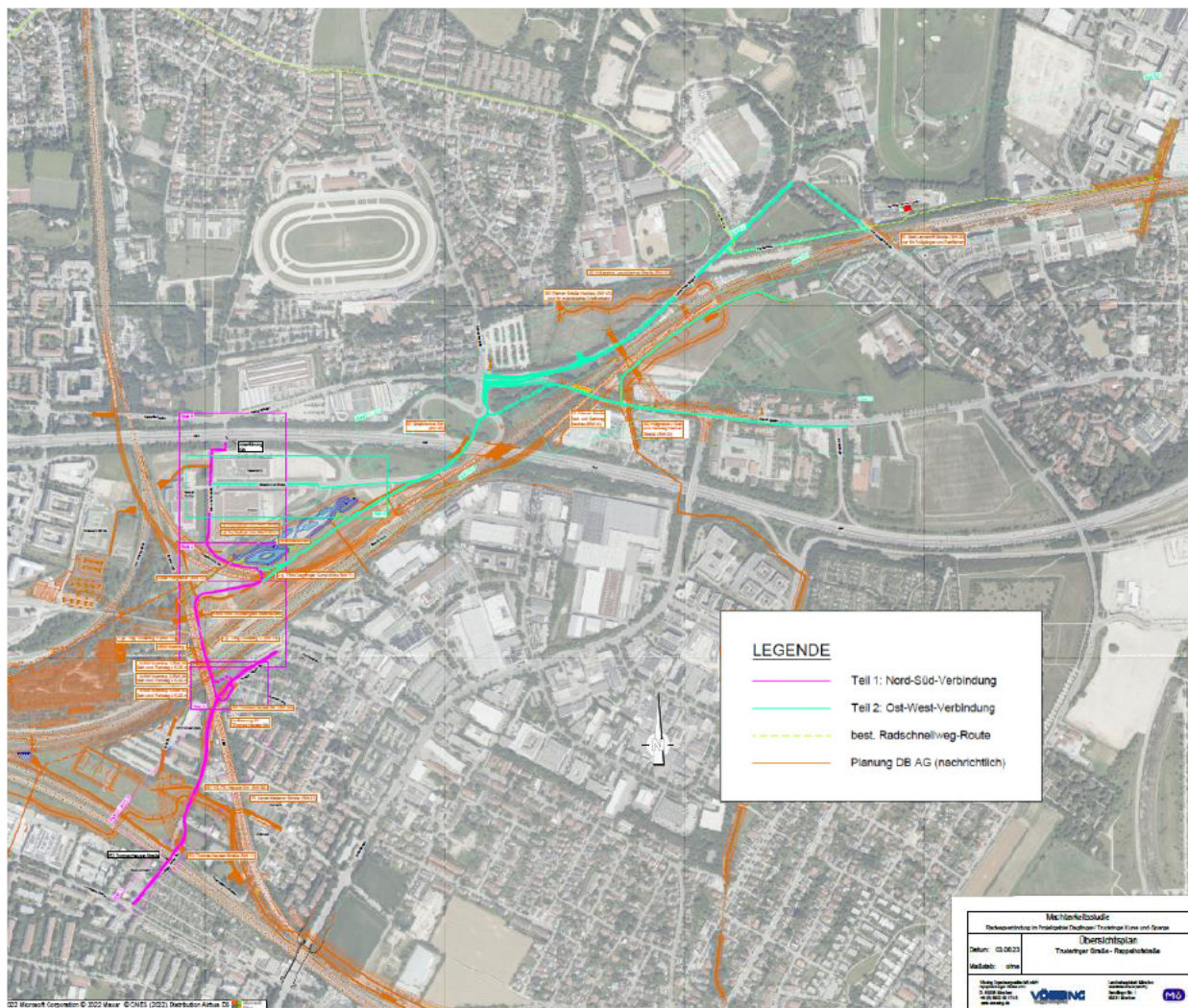


Abb. 1: Übersichtslageplan Radverbindungen im Projektgebiet Daglfinger und Truderinger Kurve (Quelle: Vössing Ingenieurgesellschaft mbH)

In Abbildung 1 zeigt die Route in pink die Nord-Süd-Rad- und Fußverbindung zwischen der Truderinger Straße im Süden und der Riemer Straße nördlich der A94. Die grüne Route zeigt die Ost-West-Verbindung. Sie führt vom Riemer Bahnhof im Osten und stößt auf die Nord-Süd-Route südlich der Grasbrunner Straße. Die braunen Darstellungen sind die Planungen der DB, diese sind hier nachrichtlich dargestellt.

Aufgrund bestehender und geplanter Bahnüber- und unterquerungen, Straßen und unterschiedlichen Höhenlagen sind keine direkteren Verbindungen möglich. Die Führung der Rad- und Fußwege erfolgt in vier verschiedenen Regelquerschnitten:

1. **Selbständig geführter gemeinsamer Geh- und Radweg:** Da mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen gerechnet wird, ist die Wegeföhrung als gemeinsame Föhrung geplant, Breite 5,50m. Falls sich das Fußverkehrsaufkommen deutlich erhöht, wäre eine spätere Trennung zwischen Fuß- und Radweg möglich (2,50m und 3,00m). Geplante Bereiche: Nord-Süd-Verbindung ab der Thomas-Hauser-Straße bis zur A94, sowie der Weg südlich des Gewerbegebiets Grasbrunner Straße.
➔ In Abbildung 2 als dunkelblaue Linie dargestellt.
2. **Rad- und Fußverkehr fahrbahnbegleitend:** Bei einer fahrbahnbegleitenden Föhrung werden Radweg und Gehbahn getrennt geföhrt mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn, Radweg 3,00m (bei Zweirichtungsverkehr; sonst 2,30m) und Gehbahn 2,50m Regelmaß. Geplante Bereiche: Grasbrunner Straße Ostteil, Riemer Straße, Landshamer Straße
➔ In Abbildung 2 als türkise Linie dargestellt.
3. **Radverkehr im Mischverkehr:** In beengten Bereichen wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geföhrt. Die Geschwindigkeit ist auf 30km/h begrenzt. Eine Anordnung zur Fahrradstraße wird geprüft. Geplante Bereiche: Thomas-Hauser-Straße und Grasbrunner Straße westlich der Autobahn-Zufahrt München-Daglfing.
➔ In Abbildung 2 als rote Linie dargestellt.
4. Im Bereich von Unterföhrungen sind die Abmessungen teilweise geringer, dies ist bedingt durch die Erfordernisse der DB.

Eine Weiterföhrung der Ost-West-Verbindung Richtung S-Bahn Berg am Laim ist bislang nicht möglich, da hier von Seiten der DB keine Flächen zur Verfügung gestellt werden können. Wir bringen den Wunsch einer Weiterföhrung Richtung Westen jedoch auch weiterhin in Gespräche mit der DB ein.

Aufgrund der hohen Dichte an geplanten und bestehenden Schienenwegen, die auf den unterschiedlichsten Höhenniveaus verlaufen, ist keine direktere Föhrung für die neuen Fuß- und Radwege möglich. Gegenüber der Bestandssituation, in der eine Durchquerung des Gebiets kaum bzw. gar nicht möglich ist, birgt es aus unserer Sicht dennoch eine enorme Verbesserung.

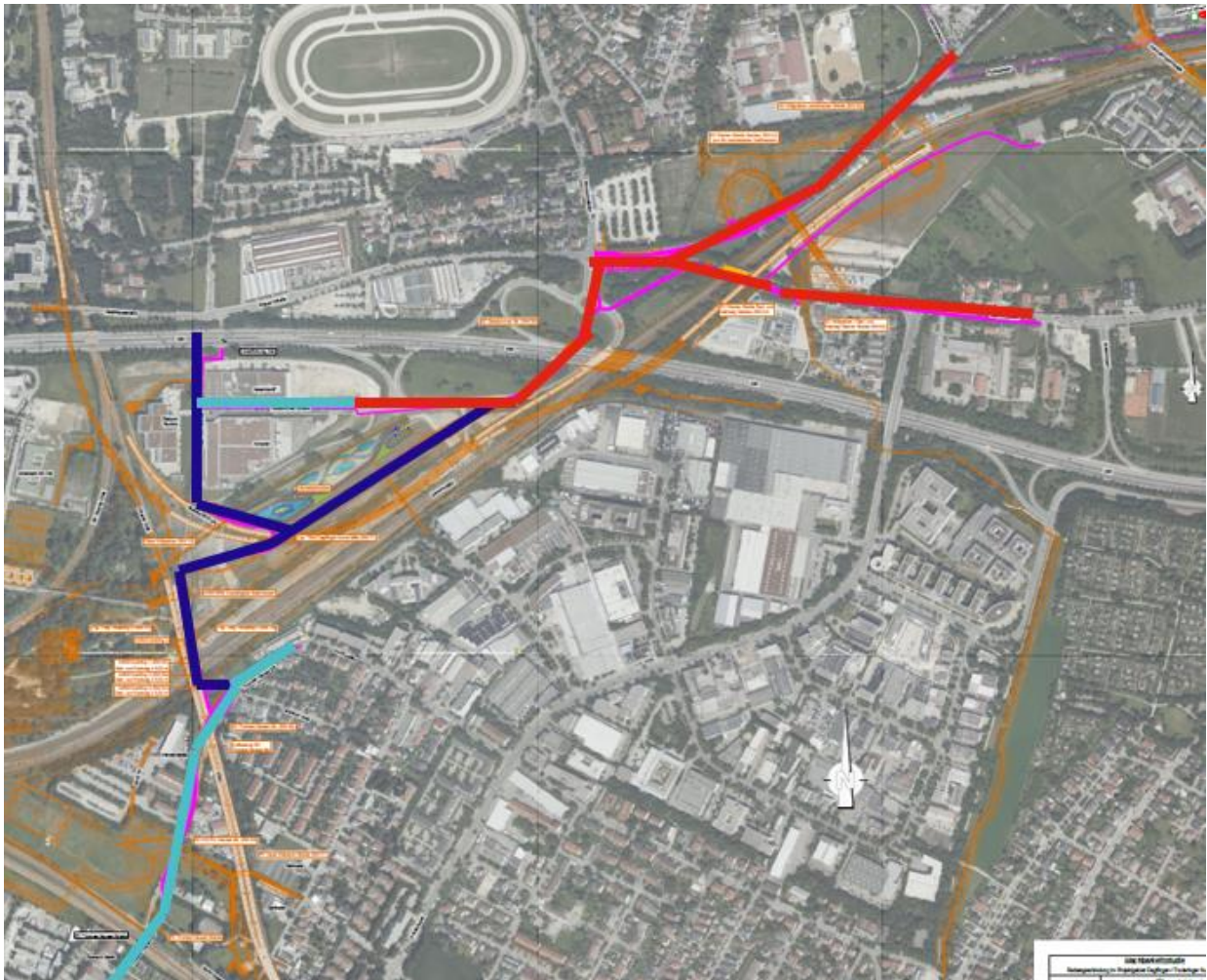


Abb. 2: Übersichtslageplan Radverbindungen im Projektgebiet Daglfinger und Truderinger Kurve überlagert mit den verschiedenen Führungsformen (Quelle: Vössing Ing.gesellschaft mbH und LHM)

Wir hoffen Ihre Fragen mit den obigen Ausführungen beantwortet zu haben und würden von einer Vorstellung im Mobilitätsausschuss des BA 15 aufgrund der ausführlichen Schilderung in unserer Antwort vorerst absehen. Zu den aktuellen Planungen der DB dürfen von Seiten des Mobilitätsreferates ohnehin keine Auskünfte erteilt werden.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsmäßig erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB2.13