Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
CSU-Stadtratsfraktion
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
09.10.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Fragen zum Rückbau des Radwegs an der Lindwurmstraße

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 26-32 / F 00052 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Nihat Demir, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Armin Gastl, Herrn StR Andreas Babor, Frau StRin Ulrike Grimm
vom 20.07.2026, eingegangen am 20.07.2026

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

in Ihrer Anfrage vom 20.07.2026 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

Der im Jahr 2025 errichtete Radweg im nördlichen Teil der Lindwurmstraße wird während des Schienenersatzverkehres (SEV) der U-Bahn-Linien U3/U6 auf einem Teilstück temporär als Busspur genutzt. Der Radverkehr wird dort auf den bereits zuvor vorhandenen baulichen Radweg zurückgeführt. Vor diesem Hintergrund wird insbesondere nach den Gründen für die Umsetzung des Radwegs im Jahr 2025, der Koordinierung der verschiedenen Baumaßnahmen sowie der Ausgestaltung und Bewertung der temporären Busspur gefragt.

Herr Oberbürgermeister Krause hat uns Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet. Die darin aufgeworfenen Fragen beantworten wir wie folgt:

Frage 1:
Warum wurde trotz der bekannten Baustellensituation an der Lindwurmstraße der Radweg bereits im Jahr 2025 umgesetzt?

Antwort der Stadtverwaltung:
Bereits im Zuge der Erstellung der Beschlussvorlage zur Lindwurmstraße (Sitzungsvorlage 20-26 / V 10376) wurde eine Verkehrstechnische Untersuchung (VTU) zur

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Bewertung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Maßnahme durchgeführt. Die VTU zeigte, dass durch die Fahrspurreduzierungen in den Spitzenstunden die Kapazitätsgrenzen in Einzelfällen temporär überschritten werden können, dabei die Nachbarknoten aber nicht überstaut werden. Dass im Zuge von größeren Baumaßnahmen Einschränkungen auch entlang dieser Strecke in Zukunft zu erwarten sind, war von fachlicher Seite bei den Planungen der neuen Straßenraumaufteilung bewusst.

In dieser Hinsicht ist die Lindwurmstraße keine „besondere“ Hauptverkehrsstraße. Vielmehr gilt für das gesamte (Hauptverkehrs)Straßennetz der Landeshauptstadt München, dass größere Baumaßnahmen zu Einschränkungen und damit verbunden zu Verkehrsverwerfungen führen können. Gleichzeitig kann nicht vorhergesehen werden, welche Ausmaße einzelne Baustellen einnehmen werden und mit welchen Maßnahmen diese kompensiert werden müssen. Denn auch wenn die Auswirkungen für den Verkehr im Vorfeld bei solchen Maßnahmen aufgrund von Modellberechnungen analysiert werden und versucht wird, diesen bestmöglich zu begegnen, entwickelt sich der Verkehr stets dynamisch. Mit der für die Phase 1 der U-Bahnhof-Sanierung samt SEV-Einsatz angepassten Verkehrsführung reagierten das Mobilitätsreferat und die Stadtwerke München GmbH / Ressort Mobilität (SWM/MVG) auf den Umstand, dass der SEV hohe Verlustzeiten aufgewiesen hat, es zu Rückstauungen kam und so auch immer wieder zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

Selbst wenn es zunächst einer Gewöhnungsphase für alle Verkehrsteilnehmenden braucht, war der Bau des Radwegs im Herbst 2025 auch in der Rückschau die richtige Entscheidung. Seit September 2025 gibt es auf beiden Seiten der Lindwurmstraße über rund 700 Meter eine gute und sicherere Lösung für den Radverkehr und erhebliche Verbesserung für den Fußverkehr, dem in der Seitenlage seither deutlich mehr Raum zur Verfügung steht. Nur auf knapp 170 Metern wurde der Radweg temporär auf den baulichen Radweg im Seitenbereich zurückverlegt.
Eine Verschiebung des gesamten 700m langen Abschnitts von 2025 auf eine Zeit bis nach 2027, wenn die dringend notwendige Sanierung der beiden U-Bahnhöfe abgeschlossen sein und kein SEV mehr verkehren wird, wäre in der Gesamtbetrachtung die schlechtere Lösung für die Verkehrssicherheit auf der Lindwurmstraße gewesen. Vor allem der Fußverkehr und der Radverkehr profitieren auch trotz der vorübergehenden Anpassung von der neuen Verkehrsflächenaufteilung.

Frage 2:
Warum gelang keine bessere Baustellenkoordination zwischen den Beteiligten im Baureferat, bei den SWM und der DB?

Antwort der Stadtverwaltung:
Die betroffenen Baumaßnahmen und ihre verkehrlichen Auswirkungen wurden zwischen den beteiligten Stellen koordiniert. Allerdings lassen sich nicht sämtliche Folgen mehrerer parallel oder aufeinanderfolgend durchgeführten Baumaßnahmen vollständig im Voraus abbilden und schließlich auch nicht ausräumen. Insbesondere entwickelt sich das tatsächliche Verkehrsgeschehen häufig dynamisch und kann von den zuvor erstellten Prognosen abweichen.

Die Sanierung des U-Bahnhofs Poccistraße musste aufgrund von Auflagen der Technischen Aufsichtsbehörde zwingend durchgeführt werden. Nachdem sich im laufenden Schienenersatzverkehr erhebliche Verlustzeiten und Rückstauungen gezeigt hatten,

[LHM-Schutzbedarf: 2]

musste kurzfristig auf die tatsächliche Verkehrssituation reagiert werden. Die daraufhin umgesetzte Verkehrsführung stellte daher eine vorübergehende Anpassung an die im Betrieb gewonnenen Erkenntnisse dar.

Frage 3:
Warum wurde bei der Abwägung zur Positionierung der Bushaltestellen in der Lindwurmstraße nach dem Radwegebau ausschließlich auf die üblicherweise fahrenden Nachtbusse Bezug genommen und nachteilige Positionierungen, bei denen zum Ein- und Aussteigen die Radwege überquert werden müssen, mit Verweis auf die Nachtzeiten und geringe Passagierzahlen als akzeptabel eingestuft, obwohl auch früher Schienenersatzverkehr auf der Lindwurmstraße gefahren wurde?

Antwort der Stadtverwaltung:
Die Platzierung einer Haltestelle am Straßenrand führt zwangsläufig zu einem abzuwägenden Konflikt mit dem Radverkehr, der entsprechend den örtlichen Möglichkeiten um oder an der Haltestelle vorbeigeführt werden muss. Diese Thematik beschränkt sich nicht nur auf die Haltestelle Goetheplatz, sondern ist stadtweit zu finden.
Bei der Planung der Haltestellen waren die Anforderungen an die Barrierefreiheit, die Verkehrssicherheit sowie Belange des Fuß- und Radverkehrs abzuwägen. Nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) muss der Radverkehr an Haltestellen besondere Rücksicht auf ein- und aussteigende Fahrgäste nehmen und erforderlichenfalls mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

Aufgrund der besonderen Anforderungen des derzeitigen Schienenersatzverkehrs und der damit verbundenen höheren Taktung der Busse war eine erneute Abwägung erforderlich. Dabei waren sowohl die Belange des Radverkehrs als auf die Anforderungen an eine sichere und barrierefreie Nutzung der Haltestellen zu berücksichtigen. Die provisorische Haltestelle ist ebenfalls barrierefrei nutzbar, kann als temporäre Lösung jedoch nicht dieselbe Qualität wie eine dauerhaft angelegte Haltestelle erreichen.

Frage 4:
Warum wird nicht über die gesamte Länge des neuen Radwegs eine Busspur eingerichtet?

Antwort der Stadtverwaltung:
Die Busspur wurde gezielt auf dem rund 170 Meter langen Abschnitt zwischen der Reisingerstraße und der Fliegenstraße eingerichtet. In diesem Abschnitt konnte auf den bereits vorhandenen baulichen Radweg zurückgegriffen werden, weil sich der Gehweg dort verbreitert. Zudem ist das Fußgängeraufkommen geringer als in anderen Abschnitten der Lindwurmstraße.
Eine Ausdehnung der Busspur bis zum Goetheplatz war aufgrund des dort höheren Fußgängeraufkommens und der geringen verfügbaren Gehwegbreite nicht verhältnismäßig.

Frage 5:
Nach welchen Kriterien wird die Wirkung der Busspur evaluiert?

Antwort der Stadtverwaltung:

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Das Mobilitätsreferat und die Stadtwerke München GmbH / Ressort Mobilität (SWM/MVG) haben fortlaufend die Wirkung der Busspur überprüft. Berücksichtigt wurden insbesondere die Fahr- und Verlustzeiten des Schienenersatzverkehrs sowie die Auswirkungen der geänderten Verkehrsführung auf den Fuß- und Radverkehr und deren Verkehrssicherheit.

Frage 6:
Sollte, gemessen an den Erkenntnissen aus der Machbarkeitsstudie zu „HOV Lanes“ in München im Rahmen des Forschungsprojekts TEMPUS, die im Mobilitätsausschuss am 22.07.2026 (26-32/ V 01008) vorgestellt werden, die Spur nicht besser für den KfZ-Verkehr insgesamt geöffnet werden?

Antwort:
Die Erkenntnisse der genannten Machbarkeitsstudie lassen sich nicht unmittelbar auf die konkrete Situation in der Lindwurmstraße übertragen. Mit der eingerichteten Busspur wurde vorrangig der Schienenersatzverkehr beschleunigt. Zugleich wurde eine möglichst störungsfreie Anfahrt zum Sendlinger Tor ermöglicht.
Eine Öffnung der Spur für den allgemeinen Kfz-Verkehr hätte diese Beschleunigungswirkung reduziert und damit dem Zweck der temporären Maßnahme entgegengestanden. Die Busspur blieb daher den Bussen vorbehalten.

Frage 7:
Wie viel Stau und Zeitverlust gilt für die Verwaltung für den ÖPNV und den MIV als akzeptabel?

Antwort der Stadtverwaltung:
Die Richtlinien für die Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt München sehen für den öffentlichen Personennahverkehr vor, dass gelegentliche oder kurzzeitige Betriebsstörungen sowie Verspätungen von bis zu zwei Minuten als nicht vermeidbar betrachtet werden müssen.
Busse, und andere im Straßenraum geführte Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs können diesen Anforderungen jedoch nicht immer gerecht werden, da sie unter anderem Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr ausgesetzt sind. Solche Behinderungen können sowohl zu Fahrzeitverlängerungen als auch zu Fahrzeitschwankungen führen.

Die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrs sind jeweils anhand der konkreten örtlichen und zeitlichen Rahmenbedingungen im Einzelfall zu bewerten. Dabei bilden die Fahr- und Verlustzeiten ein Kriterium unter mehreren. Vorrangiges Kriterium ist stets die Verkehrssicherheit. Darüber hinaus werden insbesondere die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs, des Fuß- und Radverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs in die erforderliche Gesamtabwägung einbezogen.

Frage 8:
Besteht die Möglichkeit, die für den Radverkehr sichere und komfortable Alternativroute entlang der Bavariastraße und des Bavariarings, wie seitens unserer Stadtratsfraktion bereits 2024 vorgeschlagen (20-26 / A 05143), kurzfristig auszuschildern und zu empfehlen?

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Antwort der Stadtverwaltung:
Die vorgeschlagene Route stellt keine durchgängige Alternative für die betroffene Verbindung in Richtung Sendlinger Tor dar. Vom Bavariaring aus hätte der Radverkehr unter anderem über die Beethovenstraße, Nußbaumstraße und Ziemssenstraße geführt werden müssen und wäre anschließend wieder auf den rund 170 Meter langen Abschnitt der Lindwurmstraße getroffen.

Mit der vorhandenen Verkehrsführung stand dem Radverkehr weiterhin eine durchgängige Verbindung entlang der Lindwurmstraße zur Verfügung. Eine zusätzliche Ausschilderung der genannten Route wurde daher nicht als zielführend angesehen.

Während der Wiesnzeit pausiert die Sanierung der U-Bahnhöfe Goetheplatz und Poccistraße. Weil die U-Bahnen wieder regulär fahren können und deshalb kein Schienenersatzverkehr unterwegs sein wird, ist auch die temporäre Busspur in der Lindwurmstraße nicht mehr vonnöten. Sie wurde zum Beginn des Oktoberfestes entfernt. Damit wurde der ursprüngliche Zustand in der Lindwurmstraße wieder hergestellt. Nach dem Oktoberfest werden die Sanierungsarbeiten zunächst bis Ende November fortgesetzt. Zwischen Goetheplatz und Implerstraße wird eine Pendel-U-Bahn im Zehn-Minuten-Takt fahren, die von einem reduzierten SEV-Angebot an der Oberfläche unterstützt wird. Mobilitätsreferat und MVG werden die Verkehrssituation intensiv beobachten und, wenn erforderlich, mit entsprechenden Maßnahmen reagieren.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent

[LHM-Schutzbedarf: 2]