

An

Geschäftsstelle des BA 15
Friedenstr. 40
81660 München

Herbert Danner
Dr. Susanne Weiß
Sprecher und Sprecherin der Fraktion

**Eva Döring, Claudia Grefen, Christoph Heidenhain,
Elise Pouvreau, Dr. Ruth Pouvreau, Cemre Sağlam,
Regina Schreiner, Dr. Sven Thorspecken**
Fraktionsmitglieder

ba15@gruene-bergamlaim-trudering-riem.de

München, den 07.04.2021

Schneller Radweg aus dem Münchner Osten über den Landkreis München nach Ebersberg – Abschnitt Trudering

Antrag zur BA-Sitzung am 22.4.2021

Der BA15 unterstützt die Idee und den Einstieg in die Planung für eine „Schnelle Radverbindung“ aus dem Münchner Osten und fordert die Münchner Stadtverwaltung und den Münchner Stadtrat auf, diese Planungen zu unterstützen. Die nachgenannte Route <https://schneller-radweg-muenchen-ebersberg.de/> soll schnellstmöglich in den VEP-Rad einfließen. Kernforderung ist die Schaffung schneller, komfortabler und alltagstauglicher Radverkehrsabschnitte für alle Altersgruppen auf überwiegend bereits bestehenden Wegen, ergänzt durch neue Wege in derzeit in Planung/Vorplanung befindlichen Baugebieten (Heltauer Straße, Arrondierung Kirchtrudering, Rappenweg). Um möglichst gleichmäßige Fortschritte auf der gesamten überörtlichen Radroute zu gewährleisten fordert der BA15 eine kooperative Zusammenarbeit mit den Landkreisen München und Ebersberg sowie mit der Bahn AG.

Streckenbeschreibung des Abschnitts Trudering – von West nach Ost:

1. Beginnend am östlichen Ende der Berg-am-Laimer Fahrradstraße Hansjakobstraße wird an der Westseite der Schatzbogenbrücke eine Radwegführung in beide Richtungen ermöglicht, um eine umständliche bzw. gefährliche Querung des Schatzbogen zu vermeiden.
2. An der Kreuzung Schatzbogen/Heltauer Straße wird der Schatzbogen ampelgesichert überquert, die Strecke führt dann entlang der Heltauer Straße und Birthälmer Straße in Richtung Osten bis zum Beginn der Kirchtruderinger Straße (vor der Kirche St. Peter und

Paul). **Mit hoher Priorität muss bereits zu Beginn des bevorstehenden „Bauleitplanverfahren Heltauer Straße“ eine sichere und komfortable Teilstrecke durch das neue Siedlungsgebiet eingeplant und frühzeitig realisiert werden.**

3. a) Die Route führt nun für ca. 400 m entlang der Kirchtruderinger Straße bis zur Emlstraße. Die Kirchtruderinger Straße muss in diesem Abschnitt für den Radverkehr ertüchtigt werden. Aufgrund der bevorstehenden Neuordnung des Verkehrs in Kirchtrudering ist diese Ertüchtigung ohne großen Aufwand im Zuge der neuen Verkehrsführung problemlos möglich.

3. b) Alternativ kann die Strecke auch möglichst nah nördlich der Bahntrasse geführt werden, insbesondere wenn sich eine Möglichkeit bietet, die Schmuckerwegbrücke unmittelbar nördlich der Bahngleise zu unterqueren.

4. An der Abzweigung Emlstraße verschwenkt die Radroute entlang der Kirchtruderinger Straße in Richtung Bahngleise. Auf dem derzeitigen Wirtschafts- und Freizeitweg führt die Radroute nördlich der Gleistrasse bis zur Bahnunterführung Schwablhofstraße. **Mit hoher Priorität muss bereits zu Beginn des bevorstehenden „Bauleitplanverfahren Arrondierung Kirchtrudering“ eine sichere und komfortable Teilstrecke am Siedlungsrand eingeplant und frühzeitig realisiert werden.** Dabei ist eine Lösung anzustreben, die das vorhandene Biotop nördlich der Gleise weder in seiner Ausdehnung noch in seiner Qualität negativ beeinträchtigt.

5. Über die Schwablhofstraße ist – nördlich zur Gleistrasse – eine mindestens 4 m breite Überführung für den Fuß- und Radverkehr neu zu errichten, um die Radroute dann bahnparallel bis zur Anschlussstelle in Grons Dorf zu führen. **Mit hoher Priorität muss bereits zu Beginn des bevorstehenden „Bauleitplanverfahren Rappenweg“ diese sichere und komfortable Teilstrecke eingeplant und frühzeitig realisiert werden.**

Für das Gelingen eines Durchstichs vom Truderinger Rappenweg nach Grons Dorf (Gemeinde Haar) und die Realisierung der nötigen Fuß und Radwegüberführung über die Schneiderhofstraße ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den beiden Kommunen unerlässlich, die wir hiermit mit Nachdruck anregen.

Bis zur vollständigen Realisierung der o. g. Routenabschnitte Trudering sind einzelne Teilabschnitte so weit zu ertüchtigen, dass ein durchgängiges, sicheres und komfortables Radfahren für alle Bevölkerungsschichten möglich ist.

Begründung:

Der Radverkehr erfreut sich immer größerer Beliebtheit in der Bevölkerung. Dies gilt für kurze Strecken und längere Distanzen gleichermaßen. Durch die zunehmende Vielfalt moderner Räder, auch mit elektrischer Kraftunterstützung, wird der Umstieg aufs Rad leichter und attraktiver. Attraktive Radverbindungen und Radwegenetze sind wesentliche Bausteine, um die angestrebte Verkehrswende erfolgreich umzusetzen. Leider hinkt die

Radverkehrs-Infrastruktur diesem Ziel noch weit hinterher. Dies gilt gerade auch für die vorgenannte Strecke vom Münchner Osten in Richtung Ebersberg. Dieses Defizit gilt es schnellstmöglich zu beheben.

Von den fünf standardisierten Radschnellwegen ins Umland, die derzeit von der Stadt München untersucht werden, führt leider keiner in den Südosten Richtung Ebersberg. Deshalb stellen GRÜNE aus der Stadt und dem Umland von München diese Strecke vor, die auf über zwanzig Kilometern weitgehend abseits des Autoverkehrs die betroffenen Gemeinden miteinander verbinden könnte. Dabei würde eine ebenso alltagstaugliche wie familienfreundliche Trasse geschaffen werden, die Freizeitradler*innen und Pendler*innen komfortabel zum Radeln einlädt. Menschen in einem der am stärksten wachsenden Gebiete Bayerns erhielten damit eine attraktive Wahlmöglichkeit in ihrer alltäglichen Mobilität – ohne bestehende Verkehrswege zu beschneiden und ohne die hemmenden Begleiterscheinungen des Radelns parallel zur B304 wie rote Ampeln, Abgase und querende Verkehrsteilnehmer*innen.

Engagierte Kenner*innen der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur haben sich deshalb auf der gesamten Strecke zu einem sachkundigen Bündnis zusammengeschlossen und nach Prüfung zahlreicher Optionen die folgende Vorzugsvariante entwickelt: <https://schneller-radweg-muenchen-ebersberg.de/>

Großer Vorteil dieser Route ist:

1. das Vorhandensein vieler Wege – leider meist in keinem alltagstauglichen Zustand
2. ganzheitliche Entwicklung neuer Streckenabschnitte in künftigen Neubaugebieten
3. verhältnismäßig kostengünstige Herstellung der Gesamtroute, durch Nutzung/Ausbau vorhandener Wege und Synergieeffekte in den Neubaugebieten. Akquisemöglichkeit von Fördermitteln aus Bund (z. B. Nationaler Radverkehrsplan – NRVP 3.0) und Land (BayGVFG)
4. keine direkte Konkurrenz zu den bereits ausgewählten fünf Radschnellwegen (RSW) und deren noch höherem Standard / separaten Finanzierungsmodell.
5. nachdem sowohl die LH München, als auch die Landkreise München und Ebersberg Mitglied in der *Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.* (AGFK) sind, ist eine zielorientierte und kooperative Zusammenarbeit aller 3 Gebietskörperschaften zu erwarten.

Beschlossen in der BA-Sitzung am 22.4.2021

Ja

Nein

Initiative: **Herbert Danner (Fahrradbeauftragter),
Susanne Weiß, Ruth Pouvreau, Christoph Heidenhain**