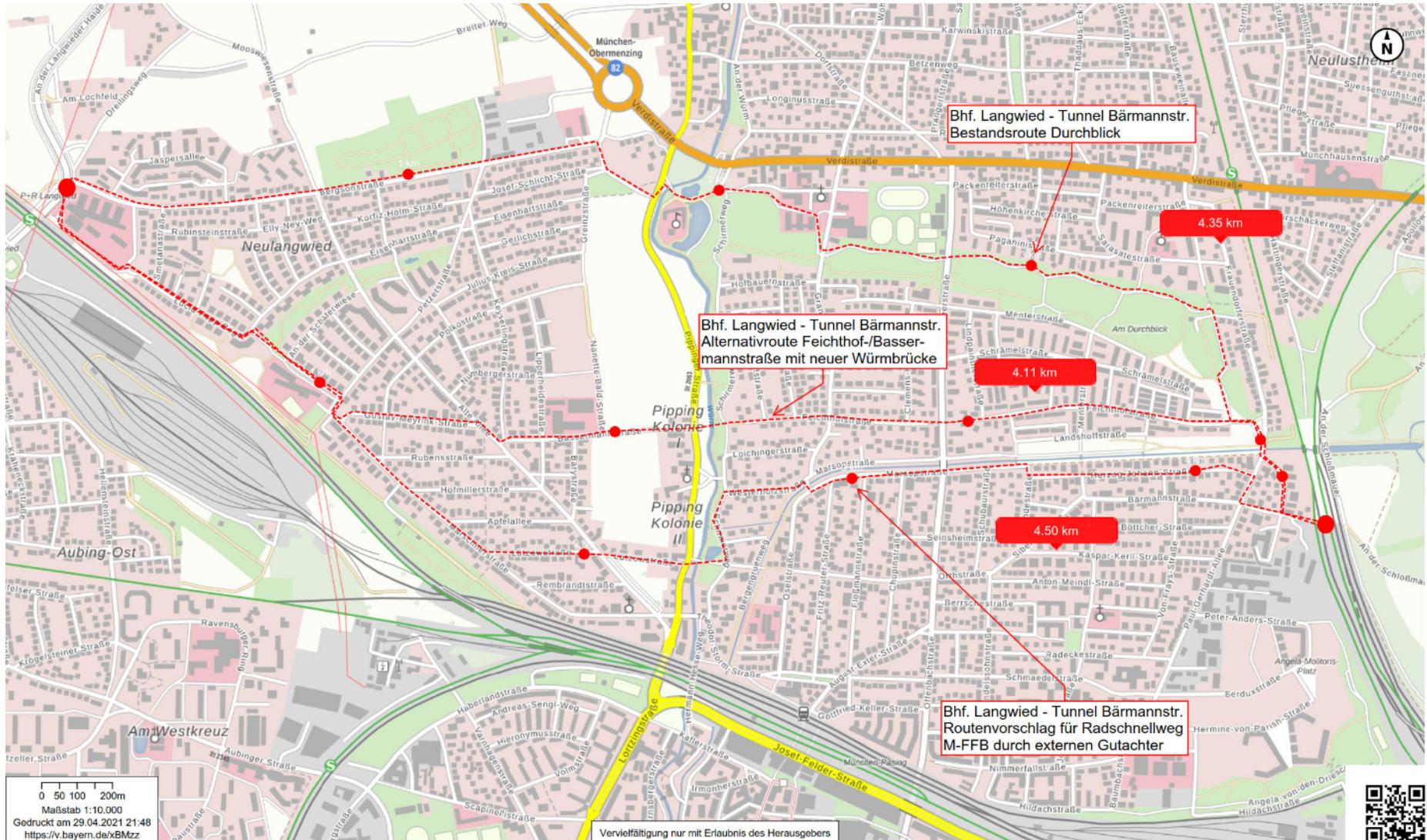


Die Trassen über die Feichthof- und Bassermannstraße bietet folgende Vorteile:

- Kürzeste Verbindung zwischen Bahnhof Langwied und Tunnel Bärmanstraße durch den Stadtbezirk Pasing-Obermenzing mit 4,11 km (Bestandsroute Durchblick 4,35 km und „Amtslösung“ 4,50 km)
- Schnellste Verbindung zwischen Bahnhof Langwied und Tunnel Bärmanstraße durch den Stadtbezirk Pasing-Obermenzing mit ca. 13:30 min (Bestandsroute Durchblick 15 min und „Amtslösung“ 15 min)
- Sichere Querung der Hauptverkehrsstraße Pippinger Straße und der Sammelstraßen Alte Allee und Meyerbeerstraße); an der Pippinger Straße und der Alten Allee sind bereits Ampelanlagen vorhanden, die angepasst werden können
- Alle anderen Straßen befinden sich in Tempo 30-Zonen und weisen praktisch keinen Durchgangsverkehr auf
- Die Kfz-Belastung der Straßen ist sehr gering, auch sind diese kaum von Fußgängern frequentiert, so dass keine Konflikte mit Fußgängern zu befürchten sind
- Die bestehenden Radverbindungen im Durchblickpark und entlang des Würmkanals können deutlich entlastet werden (starke Frequentierung mit Fußgängern)
- Direkte und sichere Erreichbarkeit des neuen Spielplatzes an der Nanette-Bald-Straße aus den östlich der Würm liegenden Wohngebieten
- Die noch fehlende Würmbrücke stellt den „Missing Link“ dar

# Routenvergleich Bahnhof Langwied – Tunnel Bärmanstraße





Feichthofstraße (9m Fahrbahnbreite)





Querung Alte Allee  
an der Bassermannstraße



Querung Meyerbeerstraße  
an der Feichthofstraße



Blick zur Bassermannstraße  
(Bereich neuer Brückenstandort)



Querung Pippinger Straße  
an der Bassermannstraße

Alternative Führung über die Pippinger Straße ist keine Lösung:

- Umwegige Streckenführung
- Keine Radverkehrsanlagen an der Pippinger Straße; Radverkehrsanlagen müssten dort erst aufwändig hergestellt werden (Böschung zur Würm)
- Querung der Pippinger Straße an der bestehenden Signalanlage unkomfortabel (z.B. über Fußgängerfurt)
- Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sind aufgrund der hohen Verkehrsmengen nicht auszuschließen

Naturraum Würm:

- Die bestehende Brücke (nördlich der Feichthofstraße ohne Weganschluss) engt den Retentionsraum deutlich ein (Barrierefunktion durch Damm und Brückenfundamente direkt am Fluss)
- Der Bau einer neuen Brücke auf Punktfundamenten (z.B. mit Vorlandbrücke) ermöglicht Vegetations- und Retentionsflächen auch unter der Brückenkonstruktion
- Da die Bäume nicht durchgängig den Uferbereich säumen und Lücken vorhanden sind, wären Baumfällungen nicht notwendig, auch die Uferbiotope könnten zusammenhängend erhalten bleiben

Bei der Planung von schnellen Radfahrverbindungen wird allzu oft – so auch bei der Bewertung des Radschnellwegs München-Fürstenfeldbruck – das Kriterium der Regelbreite in den Vordergrund gestellt.

Dies ist zwar objektiv nachprüfbar – insbesondere auch für Nicht-Nutzer, aber für die eigentliche Zielsetzung, zügige und sichere Radfahrverbindungen über längere Distanzen anzubieten, zumindest anfangs eher nachrangig.

Um schnell viele Menschen zum Radfahren zu motivieren, ist vor allem in der Anfangsphase, die Zügigkeit und Direktheit einer Route wichtig. Breiten sind dabei zunächst nachrangig. Erst wenn viele Menschen die Routen benutzen, ist es erforderlich größere Breiten herzustellen. Dann ist auch die Akzeptanz bei anderen Verkehrsteilnehmern gegeben (großzügige Dimensionierungen bei schwacher Frequentierung sind kaum vermittelbar).

Für wichtige Einzelmaßnahmen (z.B. Brücke) stehen Förderprogramme von Bund und Land zur Verfügung.

Die neue Würmbrücke könnte auch im Rahmen der Umsetzung des Radschnellwegs München – Fürstenfeldbruck realisiert werden. Dieser Radschnellweg ist, der schnellste (Durchschnittsgeschwindigkeiten), kostengünstigste (Kosten je km) und wirtschaftlichste (höchstes Nutzerpotenzial) aller untersuchten Trassen.

## Beispiele (Quelle Internet)

