

Neues Radverkehrsnetz für München
Stadtbezirksübergreifende Radverkehrsverbindungen

Sicher, komfortabel und vernetzt radeln in München 2: Radverkehr im Westpark – hochwertige Umfahrungen einrichten, Nutzungskonflikte reduzieren

Antrag Nr. 20-26 / A 02787 von der Fraktion die Grünen – Rosa Liste, SPD / Volt - Fraktion vom 25.05.2022, eingegangen am 25.05.2022

Planung einer besseren Fahrradverkehrsführung vom Westpark zur Umweltverbundröhre am S-Bahnhof Laim

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00060 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 25 - Laim vom 26.06.2021

Lücken im Radnetz auf Hauptstraßen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00642 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 5 - Au-Haidhausen vom 31.05.2022

Radschnellweg Machbarkeitsstudie Bestvariante Markt Schwaben - Münchener Innenstadt Markt Schwaben

Empfehlung Nr. 20-26 / E 02321 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 13 - Bogenhausen vom 24.10.2024

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00804

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 22.07.2026 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Ein modernes Radverkehrsnetz, inklusive der in dieser Beschlussvorlage behandelten stadtbezirksübergreifenden Verbindungen, ist die konzeptionelle Basis für jegliche Radverkehrsplanung und bildet zudem einen wesentlichen Rahmen für alle weiteren Planungen im öffentlichen Straßenraum.
Inhalt	Mit dieser Beschlussvorlage sollen die stadtbezirksübergreifenden Radverbindungen (IR III) verbindlich festgelegt werden und damit nach den Radschnellverbindungen (IR II) die zweite Hierarchiestufe im neuen Radverkehrsnetz bilden.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	(-/-)

Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv Die Konzeption des neuen Radverkehrsnetzes wird sich perspektivisch positiv auf den Radverkehr auswirken und es ist anzunehmen, dass es in der Folge zu einer Verminderung des motorisierten Individualverkehrs und damit einer positiven Veränderung des Modal Split beitragen wird. Zielvorgaben für die Anpassung des Modal Splits finden sich auch in den allgemeinen Stadtratsbeschlüssen zur Umsetzung der Münchner Klimaziele.
Entscheidungsvorschlag	1. Den stadtbezirksübergreifenden Radverbindungen (IR III) inklusive der jeweiligen Routenführung und der zentralen POI gemäß den Anlagen 5 und 6 als Teil des neuen Radverkehrsnetzes für München wird zugestimmt. 2. Die Dienststellen der Landeshauptstadt München sowie die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, die Qualitätsstandards für stadtbezirksübergreifende Radverbindungen (IR III) bei Neu- und Umplanungen soweit möglich zu berücksichtigen. Ausgenommen hiervon sind Maßnahmen, die sich bereits beim Baureferat in einem weit vorgeschrittenen Planungsstand (Entwurfsplanungsphase mit abgeschlossenem Spartenverfahren) befinden.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Stadtbezirksübergreifende Radverkehrsverbindungen, IR III, Radnetz, Bürgerbegehren Radentscheid
Ortsangabe	Landeshauptstadt München

Neues Radverkehrsnetz für München
Stadtbezirksübergreifende Radverkehrsverbindungen
Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00804
31 Anlagen
Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 22.07.2026 (SB)
 Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	5
1. Management Summary	5
2. Anlass und Zielsetzung	5
3. Grundlagen und Planungsablauf	6
3.1 Aufgaben der Netzplanung.....	6
3.2 Radnetzkatgorien	6
3.3 Beschreibung der stadtbezirksübergreifenden Radverbindungen (IR III).....	7
3.4 Ablauf zur Erstellung der stadtbezirksübergreifenden Radverbindungen (IR III)	9
4. Einbindung Fachdienststellen und Auswirkungen auf das Radverkehrsnetz	15
5. Kategorie „Zielkonzeption“ und Weiterentwicklung von Netzabschnitten	22
6. Anwendung des Radverkehrsnetzes in München.....	23
7. Fazit und Ausblick	25
8. Klimaprüfung	26
9. Behandlung eines Stadtratsantrages bzw. von Empfehlungen von Bürgerversammlungen	26
9.1 Sicher, komfortabel und vernetzt radeln in München 2: Radverkehr im Westpark – hochwertige Umfahrungen einrichten, Nutzungskonflikte reduzieren, Antrag Nr. 20- 26 / A 02787 von der Fraktion die Grünen – Rosa Liste, SPD / Volt - Fraktion vom 25.05.2022 (Anlage 1).....	26
9.2 Planung einer besseren Fahrradverkehrsführung vom Westpark zur Umweltverbundröhre am S-Bahnhof Laim, Empfehlung Nr. 20-26 / E 00060 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 25 - Laim vom 26.06.2021 (Anlage 2).....	27

9.3	Lücken im Radnetz auf Hauptstraßen, Empfehlung Nr. 20-26 / E 00642 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 5 - Au-Haidhausen vom 31.05.2022 (Anlage 3)	27
9.4	Radschnellweg Machbarkeitsstudie Bestvariante Markt Schwaben - Münchener Innenstadt Markt Schwaben, Empfehlung Nr. 20-26 / E 02321 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 13 - Bogenhausen vom 24.10.2024 (Anlage 4)	28
10.	Abstimmung mit den Fachreferaten.....	28
11.	Beteiligung der Bezirksausschüsse und weiterer Akteure	28
11.1	Bezirksausschuss 01 Altstadt-Lehel	29
11.2	Bezirksausschuss 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt	30
11.3	Bezirksausschuss 03 Maxvorstadt	31
11.4	Bezirksausschuss 04 Schwabing-West	31
11.5	Bezirksausschuss 05 Au-Haidhausen	32
11.6	Bezirksausschuss 06 Sendling.....	33
11.7	Bezirksausschuss 07 Sendling-Westpark.....	33
11.8	Bezirksausschuss 08 Schwanthalerhöhe	33
11.9	Bezirksausschuss 09 Neuhausen-Nymphenburg	34
11.10	Bezirksausschuss 10 Moosach	34
11.11	Bezirksausschuss 11 Milbertshofen-Am Hart	36
11.12	Bezirksausschuss 12 Schwabing-Freimann	37
11.13	Bezirksausschuss 13 Bogenhausen.....	38
11.14	Bezirksausschuss 14 Berg am Laim.....	40
11.15	Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem	41
11.16	Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach	44
11.17	Bezirksausschuss 17 Obergiesing-Fasangarten.....	44
11.18	Bezirksausschuss 18 Untergiesing-Harlaching.....	46
11.19	Bezirksausschuss 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried- Solln ..	47
11.20	Bezirksausschuss 20 Hadern	47
11.21	Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing	49
11.22	Bezirksausschuss 22 Allach-Lochhausen-Langwied	50
11.23	Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing.....	52
11.24	Bezirksausschuss 24 Feldmoching-HasenbergI	53
11.25	Bezirksausschuss 25 Laim	54
II.	Antrag des Referenten	55
III.	Beschluss.....	56

I. Vortrag des Referenten

1. Management Summary

- In der Beschlussvorlage werden die wichtigsten Aufgaben der Netzplanung, die verschiedenen Netzkategorien sowie dabei im speziellen die stadtbezirksübergreifenden Verbindungen mit ihren verschiedenen Eigenschaften erläutert.
- Anschließend werden der Planungsablauf und die Auswirkungen auf die vorgeschlagenen Routenführungen und Qualitätsstandards dargelegt, die sich nach der Einbindung der verschiedenen Fachdienststellen ergeben haben. Die wichtigsten Themenfelder waren dabei Berührungspunkte mit dem Fußverkehr, Radverkehr in Grünanlagen und Grünzügen, Eigentumsverhältnisse sowie die Umsetzung der bundesweiten Standards für die Netzkategorie der stadtbezirksübergreifenden Verbindungen.
- Die Beschlussvorlage beinhaltet zudem einen Ausblick über die zukünftige Anwendung und Weiterentwicklung des neuen Radverkehrsnetzes für München sowie ein Fazit der wichtigsten Aussagen zur Anwendung des neuen Radverkehrsnetzes und der Netzkategorie der stadtbezirksübergreifenden Verbindungen.
- Zum Abschluss werden die Rückmeldungen der Münchner Bezirksausschüsse sowie des Radentscheids München wiedergeben und kommentiert.
- Der Münchner Stadtrat wird gebeten, den stadtbezirksübergreifenden Radverkehrsverbindungen der Netzkategorie IR III inklusive der jeweiligen Routenführung und der zentralen POI gemäß den Anlagen 5 und 6 als Teil des neuen Radverkehrsnetzes für München zuzustimmen.
- Des Weiteren wird beantragt, dass die Dienststellen der Landeshauptstadt München sowie die Stadtwerke München GmbH, die Qualitätsstandards von IR III-Verbindungen bei Neu- und Umplanungen soweit möglich zu berücksichtigen. Ausgenommen hiervon sind Maßnahmen, die sich bereits beim Baureferat in einem weit vorgeschrittenen Planungsstand (Entwurfsplanungsphase mit abgeschlossenem Spartenverfahren) befinden.

2. Anlass und Zielsetzung

Ein modernes Radverkehrsnetz, inklusive der in dieser Beschlussvorlage behandelten stadtbezirksübergreifenden Verbindungen, ist die konzeptionelle Basis für jegliche Radverkehrsplanung und bildet zudem einen wichtigen Baustein bei Planungen im öffentlichen Straßenraum. Auch hat der Stadtrat am 24.07.2019¹ die Forderungen des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ übernommen. Darin ist u.a. als Ziel 2 Folgendes formuliert:

„2. Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz

Ein lückenloses Netz aus optisch hervorgehobenen Rad-Vorrangrouten verbindet alle Stadtbezirke, etwaige Radschnellwege und wichtige Orte des öffentlichen Lebens (z. B. Hochschulen, Fernbahnhöfe, Kultureinrichtungen). Unter Rad-Vorrangrouten sind zusammenhängende Radverkehrsanlagen mit ebenen Oberflächen zu verstehen. Rad-Vorrangrouten ermöglichen kurze Reisezeiten mit geringem Zeitverlust und wenigen Stopps sowie ein hohes Radverkehrsaufkommen.“

Mit dieser Beschlussvorlage sollen die stadtbezirksübergreifenden Radverbindungen (vgl.

¹ „Bürgerbegehren Radentscheid Entscheidung über die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572, Vollversammlung vom 24.07.2019, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/5551938>

Anlagen 5 und 6) festgelegt werden und damit nach den Radschnellverbindungen² die zweite Hierarchiestufe im neuen Radverkehrsnetz bilden.

Das Mobilitätsreferat hat den Auftrag des Stadtrats auch zum Anlass genommen, die bestehenden Netzkonzeptionen für den Radverkehr (Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr 2002 (VEP-R), Realisierungsnetz Radfahrverbindungen in München 2005, beschilderte Radrouten 2006) in diesem neuen Netz zusammenzuführen und zu aktualisieren. Dabei werden die bisherigen Radnetzkatégorien Haupt-, Neben- und Alternativrouten abgelöst und durch die aktuellen, bundesweit gültigen Netzkategorien gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ersetzt.

3. Grundlagen und Planungsablauf

3.1 Aufgaben der Netzplanung

Ein Radnetz stellt eine übergeordnete Funktions- und Planungsvorgabe dar und bildet die konzeptionelle Grundlage für lokale Radverkehrskonzepte und -maßnahmen. Zielgruppe ist der Alltagsradverkehr. Grundlegende Aufgaben der Netzplanung sind:

- Sicherung von Radverkehrsverbindungen bei Neu-, Um- oder Ausbauten von Verkehrsanlagen zum Beispiel in der Bauleitplanung, bei Planfeststellungsverfahren, bei der Planung von Straßenbauprojekten oder bei sonstigen baulichen Vorhaben
- Hierarchisierung von Radverkehrsverbindungen mit differenzierten Qualitätsstandards
- Priorisierung von Maßnahmen
- Identifikation von Netzlücken

Grundsätzlich steht dem Radverkehr, bis auf wenige Straßen, auf denen das Radfahren ausdrücklich verboten ist, das gesamte Straßennetz und eine Vielzahl an Anlagenwegen, Feldwegen etc. zur Verfügung. Insbesondere der nähräumliche Radverkehr profitiert von den großflächig ausgewiesenen Tempo-30-Zonen und für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen. Mit dem neuen Radnetz werden aus diesem umfassenden Straßen- und Wegenetz maßgebliche Verbindungen herausgearbeitet, die als direkte und komfortable Verbindungen in besonderem Maße radverkehrsgerecht sind oder entsprechend realisiert werden sollen. Gleichzeitig soll das Radverkehrsnetz die gelebte Praxis der Radfahrenden in München abbilden.

Die Umsetzung eines Radverkehrsnetzes verfolgt darüber hinaus das Ziel einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und soll dazu beitragen, den Straßenverkehr im Hinblick auf die Nutzungsansprüche der Radfahrenden verträglich abzuwickeln. Die Konzeption des Radverkehrsnetzes versteht sich dahingehend als Fachkonzept im Sinne der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO)³.

3.2 Radnetzkatégorien

Ein Radverkehrsnetz verbindet wichtige Quell- und Zielpunkte des Alltags. Das Radnetz wird über Netzkategorien gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

² „Pilotprojekt Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925, Vollversammlung vom 24.07.2019, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/5455456> und „Radschnellverbindungen in München und Umland - Ergebnisse der sechs vertieften Machbarkeitsstudien und Empfehlung zur vertieften Planung und Umsetzung einer ausgewählten Trasse“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04418, Vollversammlung vom 27.04.2022, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6779402>

³ Soweit Anordnungen zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr auf die im Zuge der StVO-Novelle 2024 neu eingeführten Anordnungsgrundlagen gestützt werden, sollten sie auf einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept beruhen.

hierarchisch aufgebaut (vgl. Abbildung 1).

Kategorien- gruppe		Kate- gorie	Bezeichnung	Beschreibung
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen (z. B. zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung)
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	In Oberzentren: Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrs- verbindung	Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen
		IR V	innergemeindliche Radverkehrs- anbindung	Anbindung aller Grundstücke und potenziellen Quellen und Ziele

Abbildung 1: Netzkategorien für den Radverkehr nach den RIN (Quelle: ERA 2010, FGSV)

Für den Kfz- und den öffentlichen Personenverkehr gibt es in der Netzplanung zusätzlich die Verbindungsfunktionsstufen 0 (kontinental) und I (großräumig). Für den Radverkehr hingegen beginnen die Verbindungsfunktionen bei II (überregional = Radschnellverbindungen (kurz RSV)) als höchste Stufe.

Die Kategorien IR⁴ II bis IR IV werden für den zielorientierten Alltagsradverkehr unter dem Begriff Hauptverbindungen des Radverkehrs zusammengefasst und entsprechen dem Ziel 2 des Radentscheids zum Radvorrangnetz.

Das zukünftige gesamte Münchner Radverkehrsnetz beinhaltet darüber hinaus auch die Netzkategorie IR V (kleinräumige Radverkehrsanbindungen).

3.3 Beschreibung der stadtbezirksübergreifenden Radverbindungen (IR III)

Definition

Gemäß den 2021 erschienenen bundesweiten „Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) der FGSV werden IR III-Verbindungen auch als „Radvorrangrouten“ bezeichnet. Um eventuellen Missverständnissen bezüglich der Formulierung des Ziels 2 im Bürgerbegehren Radentscheid „Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz“ vorzubeugen, wird an dieser Stelle klargestellt, dass der Begriff „Radvorrangrouten“ der FGSV nicht dem gesamten „Rad-Vorrangnetzes“ im Sinne des Radentscheids entspricht, sondern gemäß dem bundesweiten Standard lediglich die Verbindungen der Netzkategorie IR III abbildet. Aufgrund der Erfahrungen bei der Abstimmung der Beschlussvorlage und des Netzentwurfs führt allein der Begriff „Radvorrangroute“ gemäß der FGSV bei anderen Fachdienststellen und den Bezirksausschüssen teilweise zu Missverständnissen.

Diese betreffen sowohl eine eventuell damit implizierte geringere Wertigkeit der Belange anderer Verkehrsarten und Fachdisziplinen in der Planung als auch die Befürchtung falscher Verhaltensweisen durch Radfahrende. Zukünftig wird deshalb die Bezeichnung „stadtbezirksübergreifende Radverkehrsverbindungen“ verwendet, die auch der Funktion von IR III-Verbindungen der FGSV entspricht.

Stadtbezirksübergreifende Radverkehrsverbindungen der Netzkategorie IR III verbinden zentrale POI⁵ mit dem Hauptzentrum sowie zentrale POI untereinander (bspw. Altstadt - Harras oder Arabellapark - Münchner Freiheit).

Ebenso kann, sofern das voraussichtliche Radverkehrspotenzial den Bau einer Radschnellverbindung nicht rechtfertigt oder der hohe RSV-Standard nicht umgesetzt werden kann, der Standard einer IR III-Verbindung angewandt werden.

⁴ Der Begriff **IR** der FGSV setzt sich zusammen aus **I** für Innerhalb bebauter Gebiete und **R** für Radverkehr

⁵ POI = Points of Interest sind Orte, die für bestimmte Nutzer*innen von gehobenem Interesse sind.

Auszug Qualitätsstandards (nach H RSV 2021)

- Regelbreite Einrichtungsrادweg 2,5 m
- Regelbreite Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen 4,60 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zu Parkplätzen
- Durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit 20-25 km/h
- Gute Wiedererkennbarkeit als durchgängig wahrnehmbares, hochwertiges Produkt
- Umwegfaktor maximal 1,15 gegenüber der kürzesten Verbindung
- Ortsfeste Beleuchtung
- Winterdienst
- Reinigung
- Wegweisung

Regelführungsformen

- Selbstständig geführte Radwege
- Straßenbegleitende Ein- oder Zweirichtungsrادwege
- (geschützte) Radfahrstreifen innerorts
- Bevorrechtigte Fahrradstraßen

Weitere Führungsformen können in Ausnahmefällen zum Einsatz kommen. IR III-Verbindungen sollen möglichst nicht über Gehwege, Fußgängerbereiche mit zugelassenem Radverkehr und verkehrsberuhigte Bereiche (VZ 325 StVO) verlaufen.

Gestaltung/Markierung

Die bundeseinheitlichen Vorgaben der H RSV empfehlen eine farbliche Hervorhebung von hochwertigen Radverkehrsanlagen der Netzkategorien IR II und IR III mittels grüner und ggf. zusätzlich weißer Randmarkierungen.

Für IR III-Verbindungen kann ein unterbrochener grüner Schmalstrich mit einem Strich-Lücke Verhältnis von 1,00 m / 2,00 m, ein weißes Sinnbild „Fahrrad“ bzw. im Falle von Fahrradstraßen das Piktogramm „Fahrradstraße“ in regelmäßigen Abständen der Verdeutlichung dienen (vgl. Abbildung 2).

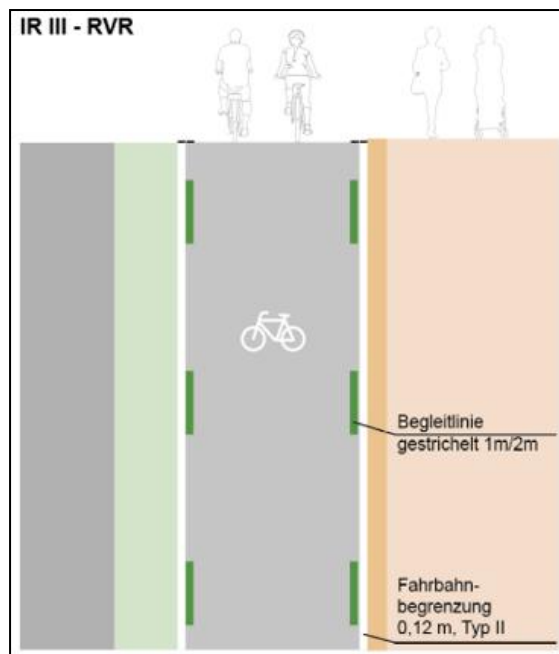


Abbildung 2: Symbolbild Gestaltung/Markierung IR III-Verbindungen (Quelle: H RSV. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), eigene Bearbeitung).

Darüber hinaus ist die farbliche Gestaltung des Radvorrangnetzes (IR II-IV) Teil des Bürgerbegehrens Radentscheid. Die Verwaltung wird anhand des Pilotprojektes Altstadt-Radring Erfahrungen hinsichtlich bautechnischer sowie verkehrlicher Aspekte, Kosten und der förderrechtlichen Auswirkungen sammeln. Auf Basis dieser Erkenntnisse wird dem Stadtrat dann ein Vorschlag zur farblichen Gestaltung des Radvorrangnetzes für die Gesamtstadt im Zuge des Beschlusses zu den IR IV-Verbindungen als letzte Netzkategorie des Radvorrangnetzes vorgelegt.

3.4 Ablauf zur Erstellung der stadtbezirksübergreifenden Radverbindungen (IR III)

Die Erarbeitung eines ersten Entwurfs erfolgte in Zusammenarbeit von Mobilitätsreferat und Baureferat unter Beteiligung des Radentscheid München in einer eigenen Arbeitsgruppe (AG Netzplanung). Anschließend wurde der Entwurf mit weiteren internen und externen Fachdienststellen sowie den Bezirksausschüssen abgestimmt und überarbeitet.

a) Festlegung der zentralen „Points of Interest“ (POI) in München und im Münchner Umland

Quell- und Zielpunkte von IR III-Verbindungen bilden die zentralen POI. Als zentrale POI wurden Orte mit einer möglichst hohen Funktionsdichte ausgewählt, die das „gelebte“ Zentrum eines Stadtbezirkes abbilden sollen. Dabei wurden bspw. ein vielfältiges Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot (vgl. Zentrenkonzept des Referates für Stadtplanung und Bauordnung⁶ und des Planungsverbands für den Landkreis München und die Umlandgemeinden), Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte, das multimodale Verkehrsmodell des Mobilitätsreferats, wichtige ÖPNV-Verknüpfungspunkte sowie Vorschläge aus den Bezirksausschüssen berücksichtigt. Für die Festlegung der IR III-Verbindungen ist demnach nicht vorrangig das Zentrum des Einzelhandels, sondern das „gelebte“ Zentrum ausgewählt worden, wodurch sich teilweise Abweichungen zum Zentrenkonzept des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ergeben. Beispielsweise wird für den Stadtbezirk 10 nicht das Olympiaeinkaufszentrum, sondern der Moosacher Bahnhof vorgeschlagen.

Die Altstadt wurde innerhalb des Altstadt-Radlring im Gesamten als Stadtzentrum defi-

⁶ „Fortschreibung des Zentrenkonzepts“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12932, Vollversammlung vom 20.03.2019, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/5118808>.

niert. Damit enden alle IR II- und IR III-Verbindungen am Altstadt-Radlring. Insbesondere in den äußeren Stadtbezirken wurden einzelne zentrale POI zur besseren Netzabdeckung ergänzt (Waldtrudering, Lochhausen, Solln). Des Weiteren wurden nach den Hinweisen zur Anwendung der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2018, FGSV) die beiden größten Universitätsstandorte der LMU und TUM mit über 20.000 Studierenden aufgenommen. Die folgende Tabelle 1 zeigt auf, welcher zentrale POI für den jeweiligen Stadtbezirk und aus welchem Grund ausgewählt wurde.

Stbz.	Zentraler POI	Begründung
1	Altstadt	Stadtzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN, zentraler Stadtbezirk einer Stadt, höchste Funktionsdichte
2	Hauptbahnhof	Großer ÖPNV-Knotenpunkt mit Einrichtungen für Handel, Gastronomie und Nahversorgung, Wunsch des BA 2
3	LMU (Geschwister-Scholl-Platz)	Universität > 20.000 Studierende
3	TUM (Arcisstraße)	Universität > 20.000 Studierende
4	Nordbad	Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN, Historisches Zentrum
5	Ostbahnhof	Großer ÖPNV-Knotenpunkt mit Einrichtungen für Handel, Gastronomie und Nahversorgung
6	Harras	Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN
7	Partnachplatz	Aufnahme auf Wunsch des BA 7
8	Schwanthalerhöhe (Georg-Freundorfer-Platz)	vielfältiges Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot, Verortung in Abstimmung mit BA 8
9	Rotkreuzplatz	Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN
10	Moosacher Bahnhof	vielfältiges Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot, Verknüpfung mit ÖPNV
11	Am Hart (U-Bahnstation)	Hohe Arbeitsplatzdichte, Verknüpfung mit ÖPNV
11	Nordhaideplatz	Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN
12	Münchner Freiheit	Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN
12	Neufreimann	Geplanter POI; Wunsch des BA 12
13	Arabellapark (U-Bahnstation)	Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN
13	Stadtentwicklungsgebiet Münchner Nordosten (kurz: SEM Nordost)	Geplantes Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN
14	Berg am Laim (Grüner Markt)	vielfältiges Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot, Wochenmarkt
15	Waldtrudering	Ergänzung zur besseren Netzabdeckung
15	Messestadt Riem (Willy-Brandt-Platz)	Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN
16	Neuperlach (PEP, Hans-Seidel-Platz)	Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN
17	Giesing (Tegernseer Platz)	Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN
18	Wettersteinplatz	Aufnahme auf Wunsch des BA 18
19	Fürstenried Ost (Züricher / Winterthurer Straße)	Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN
19	Solln (Fellererplatz)	Ergänzung zur besseren Netzabdeckung

20	Hadern (Würmtalstraße / Großhaderner Straße)	vielfältiges Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot
21	Pasinger Bahnhofsplatz	Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN
22	Lochhausen (S-Bahnstation)	Ergänzung zur besseren Netzabdeckung
22	Freiham	Geplantes Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN
23	Allach (Oertelplatz)	vielfältiges Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot, Verknüpfung mit ÖPNV
24	Feldmoching (Walter-Sedlmayr-Platz)	Aufnahme auf Wunsch des BA 24
25	Laim (U-Bahnstation Laimer Platz)	Stadtteilzentrum nach Zentrenkonzept des PLAN

Tabelle 1: Auswahl und Begründung der zentralen POI

Der Regionalplan München, herausgegeben von der Regierung von Oberbayern (2015), definiert zentrale Orte und Nahbereiche um die Metropole München. So konnten mithilfe des Regionalplans alle Grund- und Mittelzentren, die an die LHM angrenzen, herausgefiltert werden (siehe Tabelle 2). Die genaue Lage dieser zentralen POIs außerhalb der LHM wurde auf dieser Basis in Absprache mit den jeweiligen Vertreter*innen der Landkreise, Städte und Gemeinden festgelegt.

Landkreis	Grund-/ Mittelzentrum
LK München	Oberschleißheim
LK München	Garching
LK München	Ismaning
LK München	Unterföhring
LK München	Aschheim
LK München	Feldkirchen
LK München	Haar
LK München	Putzbrunn
LK München	Neubiberg
LK München	Unterhaching
LK München	Pullach
LK München	Gräfelfing
LK München	Planegg
LK Fürstenfeldbruck	Germering
LK Fürstenfeldbruck	Puchheim
LK Fürstenfeldbruck	Gröbenzell
LK Dachau	Karlsfeld

Tabelle 2: Grund- und Mittelzentren angrenzend an die LHM

b) Verbindung der zentralen POI untereinander anhand von Luftlinien

Die Luftlinien sind geradlinige Verbindung zwischen den zentralen POI, zunächst unabhängig vom realen Wegenetz (vgl. Abbildung 3). Ausgehend vom Hauptzentrum (Altstadt) wurden die zentralen POI über ein Dreiecksnetz so miteinander verbunden, dass sich die Verbindungslinien nicht überschneiden.

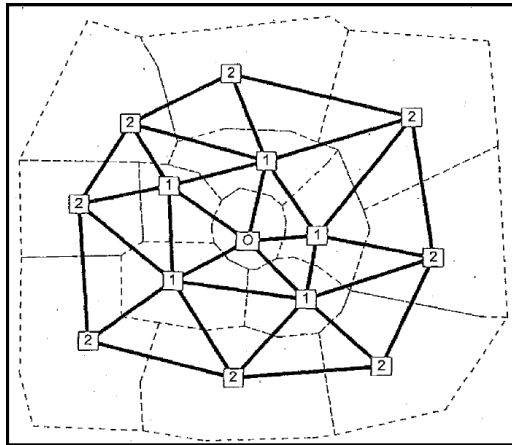


Abbildung 3: Idealtypische Darstellung eines Dreiecksnetz zur Ermittlung der Luftlinien-netze (Quelle: RIN. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV))

c) Umlegung der Luftlinien auf das Straßen- und Wegenetz

Die Basis für die Umlegung der Luftlinienverbindungen auf das reale Straßen- und Wegenetz waren in erster Linie die bereits bestehenden Fahrradhaupt- und Nebenrouten (VEP-R, Realisierungsnetz Radverkehr, ausgeschildertes Radnetz) sowie ein erster Arbeitsentwurf des Radvorrangnetzes inklusive aller Verbindungen der Kategorien IR II-IV.

Dabei wurde mittels Ortskenntnis und einer planerischen Ersteinschätzung seitens Mobilitätsreferat und Baureferat gemeinsam mit Vertreter*innen des REM die einzelnen Verbindungen diskutiert, angepasst und ggf. alternative Routenführungen aufgenommen.

Zudem wurden die Übergabepunkte in das Münchner Umland mit den Landkreisen München, Dachau und Fürstenfeldbruck abgestimmt.

d) Vergleich von Alternativen für IR III-Verbindungen

Da für einige IR III-Verbindungen alternative Linienverläufe in Betracht kommen, wurden diese in die in- und externe Abstimmung aufgenommen und allen Beteiligten die Möglichkeit gegeben, eine eigene Bewertung aus der jeweiligen fachlichen Perspektive heraus abzugeben. Für den finalen Routenvorschlag sind die Bewertungen aus der Perspektive des Radverkehrs nicht immer maßgebend, da auch andere Belange wie Eigentumsverhältnisse, Grünplanung, bauliche und verkehrliche Rahmenbedingungen etc. in der Abwägung berücksichtigt wurden.

Das Ergebnis des vorliegenden Entwurfs für die Münchner IR III-Verbindungen ist dementsprechend ein Kompromissvorschlag, der die Belange unterschiedlicher Fachbereiche und Sichtweisen bestmöglich zusammenführt. Der Beschlussvorlage sind die eingegangenen Rückmeldungen in der Anlage beigelegt. Nach der Stadtratsentscheidung zur vorliegenden Beschlussvorlage werden die „Alternativen“ aus dem finalen Netz entfernt bzw. bei der Erarbeitung des Radnetzes für IR IV-Verbindungen berücksichtigt.

e) Netzergänzungen

Die Stadtverwaltung schlägt neben dem originären Einsatzbereich von Radverkehrsverbindungen der Netzkategorie IR III (Verbindungen zwischen zentralen POI) weitere Strecken mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr für die Netzkategorie IR III vor:

Isarradwege Ost und West

Die Isarradwege Ost und West sind wichtige Nord-Süd-Achsen in München mit stadtbezirksübergreifender Verbindungsfunktion und sehr hohen Radverkehrsstärken.

Menzinger Straße bis Petuelpark inklusive Netzanbindungen

Diese Strecke ist eine wichtige tangentielle Radverbindung von Nymphenburg nach Milbertshofen mit sehr hohen Radverkehrsstärken (siehe auch Stellungnahme des BA 09 Neuhausen-Nymphenburg im Kapitel 11). Zur Aufnahme dieser Verbindung in das IR III-Netz sind folgende Netzergänzungen notwendig (vgl. Abbildung 4):

Ergänzungen im Westen:

- Menzinger Straße zwischen Schragenhofstraße und Nördliche Auffahrtsallee
- Ludwig-Ferdinand-Brücke
- Notburgastraße
- Romanplatz
- Guntherstraße

Ergänzungen im Osten:

- Schleißheimer Straße zwischen Birnauer Straße und Petuelring
- Petuelring zwischen Schleißheimer Straße und Belgradstraße



Abbildung 4: Netzergänzung Tangentialverbindung Menzinger Straße - Petuelring
(Quelle: Mobilitätsreferat, LHM, 2025)

Anbindung Harlaching und Giesing an die Innenstadt

Aufgrund der räumlichen Nähe der beiden zentralen POI Wettersteinplatz und Giesing ergibt sich bei der zuvor dargestellten Vorgehensweise der Dreiecksbildung der Luftlinien zunächst keine Verbindung vom Wettersteinplatz in Richtung Altstadt. Für die Fahrbeziehung von Harlaching in Richtung Innenstadt ist die vorgeschlagene Ergänzung jedoch eine praxisnahe Alternative zur Verbindung über die Brudermühlbrücke. Auch von Giesing in Richtung Innenstadt ist die Verbindung über den Giesinger Berg je nach Quelle-Ziel-Beziehung attraktiver als die IR III über Tegernseer Landstraße und Nockherberg. Von der

vorgeschlagenen Verbindung mit bereits heute hohen Radverkehrsstärken können somit sowohl Harlaching als auch Giesing profitieren.

Dazu sind folgende Netzergänzungen notwendig (vgl. Abbildung 5):

- Giesinger Berg
- Humboldtstraße
- Martin-Luther-Straße
- Silberhornstraße/Ichostraße

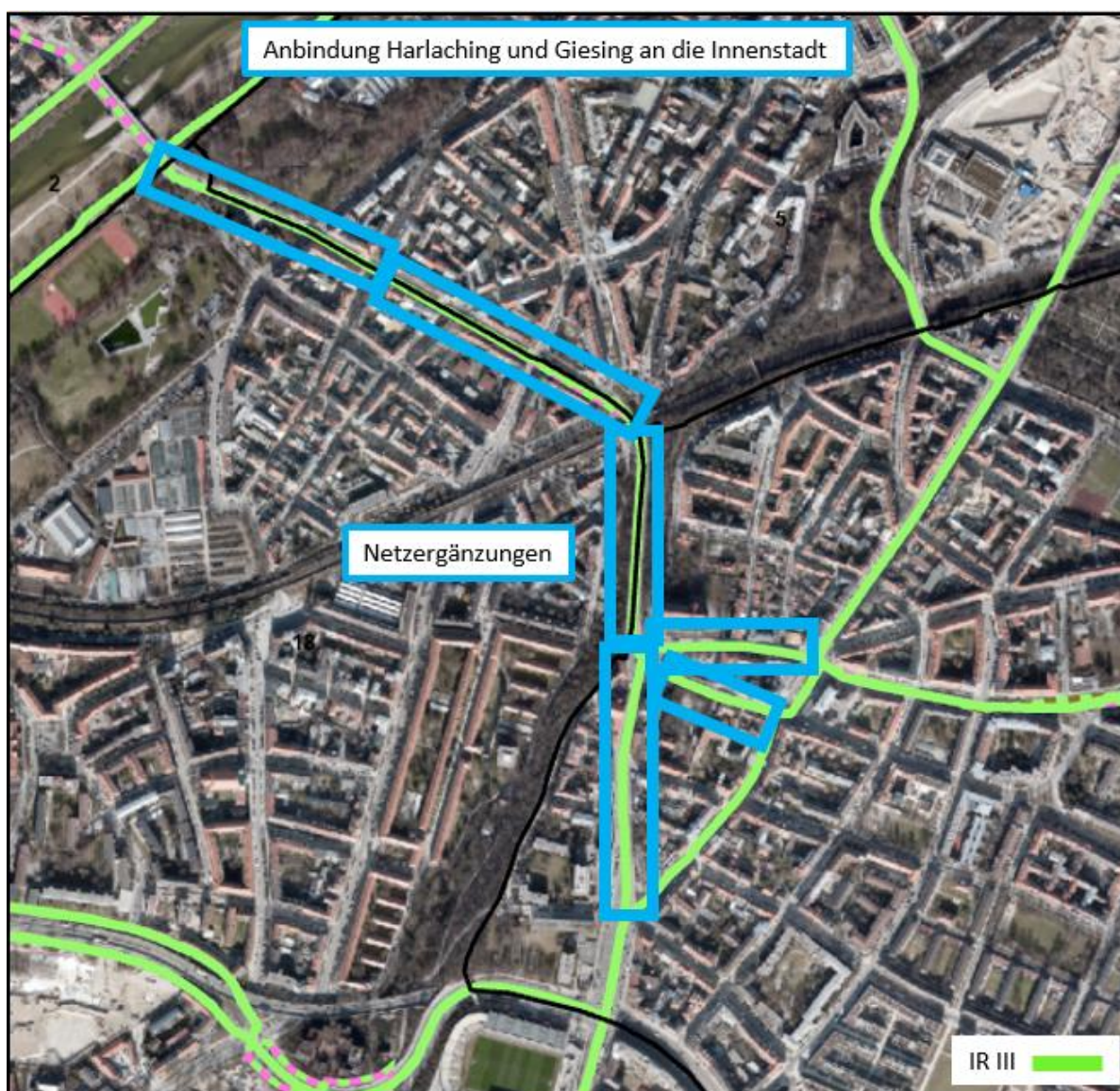


Abbildung 5: Netzergänzungen Anbindung Harlaching und Giesing an die Innenstadt
(Quelle: Mobilitätsreferat, LHM, 2025)

Altstadt-Radling

Für den Altstadt-Radling wurde vom Stadtrat ein eigenes Bürgerbegehren übernommen⁷. Der Altstadt-Radling (ARR) wird hinsichtlich seiner Qualitätsstandards grundsätzlich der

⁷ „Bürgerbegehren „Altstadt-Radling“ Entscheidung über die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15560, Vollversammlung vom 24.07.2019, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/5547973>.

Kategorie IR III zugeordnet, sofern hinsichtlich bestimmter Kriterien aufgrund des Bürgerbegehrens nicht explizit eigenständige Qualitätsstandards gelten (wie z.B. Breite von 2,8 m). Im Abschnitt zwischen Karlsplatz/Stachus und Von-der-Tann-Straße ist der ARR gleichzeitig RSV und damit in diesem Abschnitt als IR II-Verbindung kategorisiert.

Innerer und Äußerer Radlring

Die beiden bereits beschilderten Ringe zwischen Altstadt-Radlring und Mittlerer Ring bzw. Mittlerer Ring und Stadtgrenze werden derzeit noch hinsichtlich der Streckenführung überprüft und ein Vorschlag mit der Beschlussvorlage zu den IR IV-Verbindungen vorgelegt.

Zusammenfassend ergibt sich für die Radverbindungen der Netzkategorien IR II und IR III perspektivisch folgendes Bild für München (vgl. Abbildung 6).

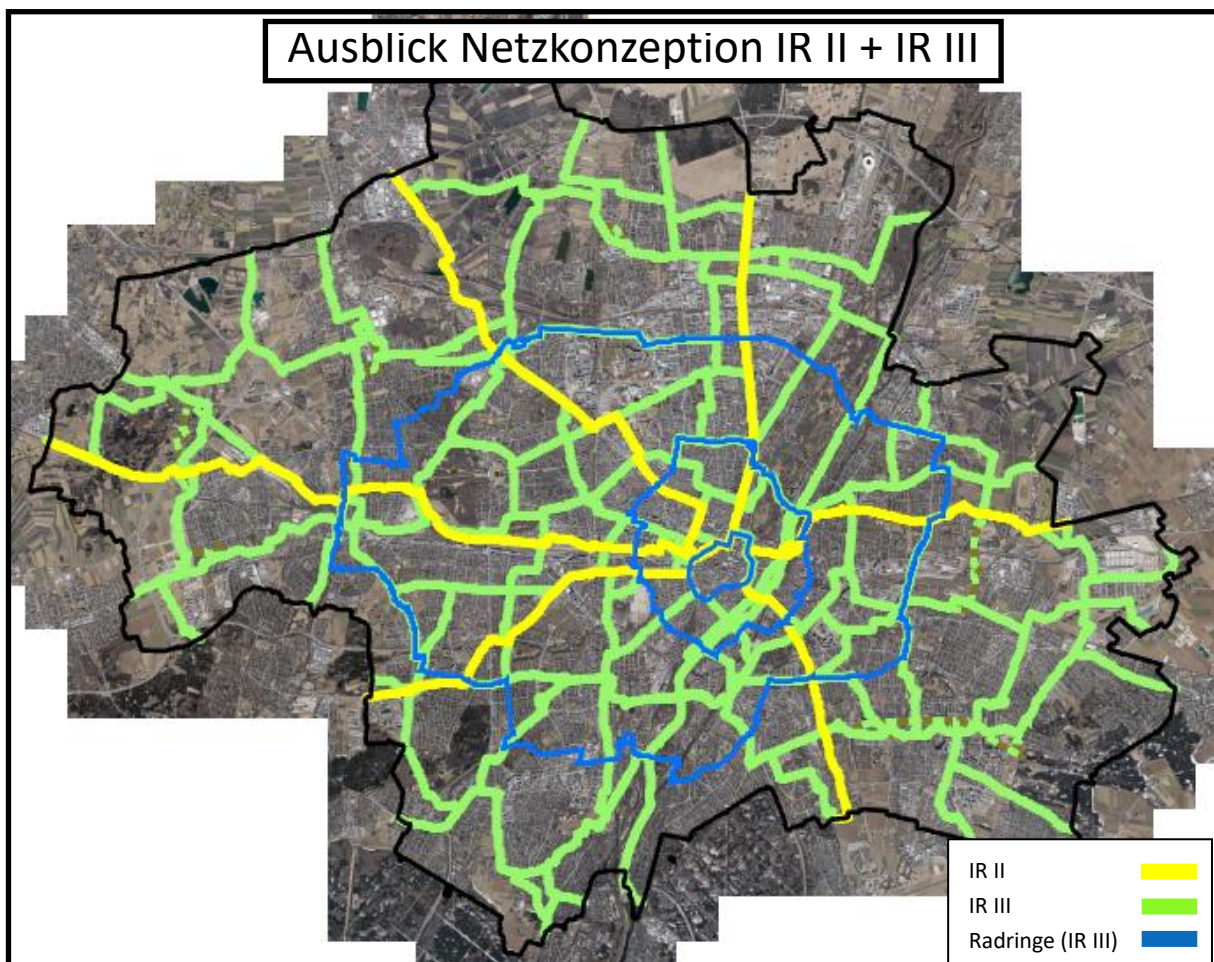


Abbildung 6: Ausblick Radverbindungen der Netzkategorien IR II + IR III innerhalb der LHM (Quelle: Mobilitätsreferat, LHM, 2025)

4. Einbindung Fachdienststellen und Auswirkungen auf das Radverkehrsnetz

Per Schreiben des Mobilitätsreferates wurden das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Kommunalreferat, die SWM/MVG, die DB Station & Service AG München, die Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen (BSV) sowie die Landkreise München, Dachau und Fürstenfeldbruck über die Erarbeitung, die Standards sowie den Entwurf der IR III-Verbindungen im Jahr 2024 informiert. Das Mobilitätsreferat hat dazu einen Termin zur Vorstellung des Projekts sowie zur Beantwortung von Fragen durchgeführt. Zudem wurde die Möglichkeit gegeben, eine Stellungnahme zum Entwurf der IR III-Verbindungen abzugeben.

Das Baureferat, die Branddirektion des Kreisverwaltungsreferats, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Klima- und Umweltschutz, die SWM/MVG und die Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen haben Stellungnahmen abgegeben (siehe Anlage 7).

Nach dem o.g. grundlegenden Informationstermin und nach Erhalt der Stellungnahmen wurden in gesonderten Einzelterminen mit dem Baureferat und der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen grundlegende Rahmenbedingungen der Netzplanung erörtert und Kompromisse erarbeitet.

Vom Kommunalreferat, der DB Station & Service AG München und den Landkreisen München, Dachau und Fürstenfeldbruck sind keine Stellungnahmen eingegangen.

Unter Berücksichtigung aller Stellungnahmen und Abstimmungstermine wurden die Routenführungen einzelfallbezogen angepasst. Zu einzelnen Grundsatzthemen wird zusammengefasst Folgendes festgehalten:

Verbindungen entlang von Hauptverkehrsstraßen im Vergleich zu Erschließungsstraßen

Wie bereits im VEP-R ist es weiterhin das Ziel des Mobilitätsreferats, dass die Netzkonzepktion für den Radverkehr grundsätzlich auf einer Routenführung abseits von Hauptverkehrsstraßen aufbaut. Dazu müssen allerdings möglichst direkte und attraktive Alternativen vorhanden sein, die auch in der Praxis von Radfahrenden angenommen werden. Hauptverkehrsstraßen werden wegen der Lage und Anbindung wichtiger Quellen und Ziele sowie der Direktheit der Linienführung insbesondere von Alltags-Radfahrenden häufig genutzt. Als Zielwert für IR III-Verbindungen gilt ein maximaler Umwegfaktor von 1,15 gegenüber der kürzest möglichen Verbindung (H RSV 2021, FGSV). Unabhängig von der Festlegung von Routenführungen im Rahmen der Netzkonzepktion, entbindet eine Routenführung im Erschließungsstraßennetz nicht davon, verkehrssichere und richtlinienkonforme (Rad-)Verkehrsverhältnisse im parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraßennetz herzustellen und vorhandene Radverkehrslücken zu schließen.

Beispiele für IR III-Verbindungen mit möglicher alternativer Führung entweder entlang von Hauptverkehrsstraßen oder im Erschließungsstraßennetz:

Hauptbahnhof – Rotkreuzplatz:

Nymphenburger Straße als Alternative zu Karlstraße / Blütenburgstraße

Altstadt – Harras:

Plinganserstraße als Alternative zu Jägerwirthstraße / Meindlstraße

Am Hart – Moosacher Bahnhof:

Pelkovenstraße / Hanauer Straße als Alternative zu Naumburger Straße / Merseburger Straße / Triebstraße

Gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr

Gemäß den H RSV 2021 kommen gemeinsame Führungen von Fuß- und Radverkehr nur in Ausnahmefällen in Betracht, wenn die Fußverkehrsstärke ein verträgliches Miteinander der beiden Verkehrsarten ermöglicht.

Die Erfahrungen der letzten 20 Jahre bei der Umsetzung der Fahrradhaupttrouten aus den bisherigen Netzkonzepktionen haben gezeigt, dass eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr bei vielen Fahrradhaupttrouten teilweise auch über Jahrzehnte nicht realisiert werden konnte und teilweise auch bei Neuplanungen nicht vorgesehen wurde. Meistens ist dies durch Flächenkonkurrenzen, rechtliche Gegebenheiten, baulichem Aufwand oder

anderen, höher gewichteten Zielsetzungen in den jeweiligen Einzelprojekten zu begründen.

Beispiele für IR III-Verbindungen mit einer gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr:

Arnulfsteg, Isarradweg Ost, Salzsenderweg, Jägerwirthstraße

Bei der Entscheidung für eine Routenführung von IR III-Verbindungen auf gemeinsamen Flächen mit dem Fußverkehr sind zwei Punkte festzuhalten:

- ⇒ Auf Abschnitten von IR III-Verbindungen mit einer gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr, bei denen eine Trennung nicht realisiert werden kann, wird auf Markierungen und Gestaltungen, die einen Vorrang für den Radverkehr suggerieren könnten, verzichtet.
- ⇒ Bei Neuplanungen von IR III-Verbindungen ist der Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr eine höhere Gewichtung beizumessen.

Radverkehr in Grünanlagen und Grünzügen

Die Thematik Radverkehr in Grünanlagen und Grünzügen wurde bereits im „Realisierungsnetz Radfahrverbindungen in München Fortschreibung 2005“⁸ beschrieben und ist im Wesentlichen auf die heutige Situation übertragbar.

Ein langjähriger Grundsatz der Radverkehrsplanung, bestätigt durch den VEP-R 2002, war die vorrangige Radroutenführung durch Grünanlagen, Grünzüge und verkehrsarme Nebenstraßen, die abseits des motorisierten Verkehrs sowohl vom Freizeit- wie auch vom Alltagsradverkehr gerne genutzt werden. In Bezug auf den Freizeitradverkehr ist die Radverkehrsführung auf den zumeist gemeinsamen Geh- und Radwegen überwiegend verträglich mit den Belangen des Fußverkehrs. Innerstädtische Wege, auf denen wegen ihrer großen Beliebtheit häufig viele Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gemeinsam unterwegs sind, stellen sich insbesondere in Bezug auf routinierte, zielorientierte Alltagsradler*innen als konfliktträchtig dar. Diese Bereiche erfordern daher eine individuelle Betrachtung. Insbesondere die durch die Qualitätskriterien für IR III angestrebten Fahrgeschwindigkeiten stellen für vulnerable Gruppen wie Kinder oder Senior*innen ein Gefahrenpotenzial dar. Eine Trennung der Verkehrsarten ist in den überwiegenden Fällen aus Platzgründen nicht möglich bzw. wurde aufgrund der Schwere der damit einhergehenden Eingriffe und entstehenden Konfliktpotenzialen in Grünanlagen und Parks nicht weiterverfolgt. Wie z.B. die bislang getrennten Wege in weiten Bereichen des ostseitigen Isarradweges zeigen, ist es in der Praxis vielfach nicht möglich, in Grünanlagen die Mitbenutzung von Radwegen durch den Fußgängerverkehr sowie die Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr zu unterbinden.

Bestehende innerstädtische Wege durch Grünanlagen sind wegen der nicht verbreiterbaren Wege und des hohen Erholungswertes mit den grundsätzlichen Anforderungen, die an eine Hauptroute zu stellen sind, nämlich eine möglichst uneingeschränkt ganzjährig, zügig befahrbare und gut ausgebaute Verbindung angeboten zu bekommen, nur bedingt zu vereinbaren. Bei Radrouten durch Grünanlagen muss gemäß der städtischen Grünanlagen-satzung grundsätzlich, neben den ökologischen und klimatischen Funktionen, eine vorrangige Erholungs- und Freizeitfunktion für unterschiedliche Nutzergruppen im Vordergrund stehen und dem damit verbundenen außerordentlich hohen Nutzungsdruck Rechnung getragen werden. Dabei müssen in jedem Einzelfall die verschiedenen Nutzungsin-tensitäten und die vorhandenen Wegebreiten berücksichtigt und abgewogen werden. In den überwiegenden Fällen ist es auch aus ökologischer Sicht nicht wünschenswert bzw. genehmigungsfähig, alle die IR III betreffenden Verbindungen in Grünanlagen und Parks

⁸ Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 06223, Beschluss des Bauausschusses vom 18.10.2005, <https://risi.muenchen.de/risi/Sitzungsvorlage/detail/648175>

bituminös und damit auch winterdienstfähig zu befestigen und zu beleuchten. Der Winterdienst stellt sich in Bezug auf die etwaige Verwendung von Tausalz und die damit verbundenen Schädigungen von Gehölzbeständen als problematisch dar. Hier ist in jedem Einzelfall eine eingehende Abwägung erforderlich. Großteils sind diese Wege in Bebauungsplänen als unversiegelte Flächen festgeschrieben. Entsprechende Ausbaumaßnahmen können in diesen Fällen vom Baureferat in der Regel nicht unternommen werden.

Für das neue Radnetz sind diese Ausführungen sowohl hinsichtlich der generellen Festlegung von Radhauptverbindungen (IR II-IV) als auch der Qualitätsstandards zu berücksichtigen. Sofern sich bei der Erarbeitung des neuen Radverkehrsnetzes Alternativen ergeben, die eine Führung von Radhauptverbindungen durch Grünanlagen vermeiden können, werden bestehende Verbindungen in Grünanlagen herabgestuft (in der Regel zu IR V-Verbindungen). Für den Radverkehr bereits freigegebene Wege in Grünanlagen und Parks sollen in der Netzkonzeption beibehalten werden, um in Schwachlastzeiten eine regelkonforme Befahrung weiterhin zu ermöglichen. Um eine Verlagerung von Radverkehrsanteilen von Grünanlagen auf benachbarte Fahrradhauptverbindungen zu ermöglichen, ist eine entsprechende Gestaltung als attraktive Alternative unabdingbar.

Es gibt allerdings bei IR III-Verbindungen Teilabschnitte, die weiterhin durch Grünanlagen führen. Die meisten dieser vorgeschlagenen Radverbindungen durch Grünanlagen sind für bestimmte Fahrbeziehungen alternativlos und bilden die gelebte Praxis ab. Auch in den bisherigen Netzkonzeptionen für den Radverkehr sind Fahrradhaupttrouten durch Grünanlagen enthalten und teilweise auch bereits beschildert, asphaltiert, beleuchtet und/oder als Verkehrsflächen gewidmet. Für die Routenführung und den Umgang mit den Qualitätsstandards für IR III-Verbindungen gibt es verschiedene Möglichkeiten:

1. Beibehaltung der Routenführung durch die Grünanlage mit dem Anspruch an den Qualitätsstandards festzuhalten und insbesondere eine Trennung der Verkehrsarten durch eine Flächenumverteilung zu forcieren.
2. Beibehaltung der Routenführung durch die Grünanlage unter Inkaufnahme einer Standardunterschreitung der bundesweiten Qualitätsstandards von IR III-Verbindungen.
3. Keine Routenführung durch die Grünanlage und Führung über geeignete Alternativstrecken, sofern diese vorhanden sind.

Als Ergebnis der eingegangenen Stellungnahmen wird vorgeschlagen, für IR III-Verbindungen in Grünanlagen, bei denen keine geeignete Alternativstrecke gefunden wurde, in der Regel auf die Einhaltung der bundesweiten Qualitätsstandards zu verzichten. Sofern sich durch Neuplanungen und Ausweisungen in Bebauungs- oder Grünordnungsplänen Gestaltungsmöglichkeiten ergeben, wird die Umsetzung der Qualitätsstandards hinsichtlich der verschiedenen Kriterien anlassbezogen geprüft (aktuelles Beispiel Parkmeile Trudering Neuperlach⁹). Auf Wunsch des Baureferats wurden die Park- und Grünanlagen in den Netzplänen (Anlagen 5 und 6) optisch hervorgehoben.

Beispiele bei denen die Führung durch Grünanlagen/Grünverbindungen explizit vermieden wurde: Grünzug entlang der Würm, Hirschgarten, Kleingartenverein Nord-West 19.

Beispiele für Grünanlagen/Grünverbindungen, bei denen bisher keine geeignete Alternative gefunden wurde: Petuelpark, Westseite des Ostparks, Isarradwege.

⁹ „Masterplanungen in den Münchner Parkmeilen“, Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 09786, Vollversammlung vom 24.07.2024, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7738146>

Radverkehrsführung über öffentliche Plätze

Insbesondere wenn flächiger Fußverkehr mit linearem Radverkehr aufeinandertrifft, kann es ohne getrennte Fuß- und Radverkehrsanlagen und/oder beengten Verhältnissen zu Konflikten kommen. In den allermeisten Fällen werden neben der Neuplanung auch partielle Umplanungen von öffentlichen Plätzen, teilweise auch aufgrund von bestehenden Urheberrechten, nicht forciert. IR III-Verbindungen sollen deshalb nach Möglichkeit nicht über Platzbereiche geführt werden.

Beispiele für Platzbereiche, die bei der Führung von IR III-Verbindungen gezielt vermieden wurden: Hauptbahnhof, Hohenzollernplatz, Heimeranplatz, Gollierplatz, Preysingplatz.

Eigentumsverhältnisse

Die Routenführung von IR III-Verbindungen verläuft teilweise auch über Flächen und Wege, die sich nicht im Eigentum der LHM befinden, aber öffentlich nutzbar sind. Dies ist auch bei den bereits bestehenden Fahrradhaupttrouten der Fall. Demnach können nicht alle IR III-Verbindungen in eigener Zuständigkeit der LHM ausgewiesen und mit allen Qualitätsstandards umgesetzt werden. Für Radverkehrsrouten über Flächen abseits städtischer Baulast, hinsichtlich derer das Baureferat keine Einflussmöglichkeiten auf den Ausbau- und Unterhaltsstandard hat, sind einzelfallspezifische Regelungen zur Haftungs- und gegebenenfalls zur Unterhaltsübernahme zu treffen. Wo die Zustimmung Dritter zur Routenführung oder zur Umsetzung der Qualitätsstandards derzeit nicht gegeben ist, wurden bzw. werden auch zukünftig entweder alternative Führungen erarbeitet, die Route als „Zielkonzeption“ mit langfristigem Umsetzungshorizont aufgenommen oder es muss eine Standardunterschreitung in Kauf genommen werden.

Den überarbeiteten Führungen der IR III-Verbindungen über Flächen der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen (BSV) wurde unter der Maßgabe zugestimmt (vgl. Anlage 7, 1. und 2. Stellungnahme zum Netzentwurf, 3. Stellungnahme der BSV zur Beschlussvorlage), dass damit kein Anspruch auf Einhaltung der bundesweiten Qualitätsstandards für IR III-Verbindungen einhergeht (analog zum Vorgehen für Grünanlagen der LHM). Davon ausgenommen ist allerdings die vorgeschlagene IR III-Verbindung durch die Maximiliansanlagen als Teil des Isarradwegs Ost. Der Bereich der Maximiliansanlagen ist bereits heute Teil beschilterter, nationaler und regionaler Radverkehrsrouten (Radweg D11 Ostsee – Oberbayern, Isarradweg Scharnitz – Deggendorf) und ist seit über 20 Jahren Teil der innerstädtischen Netzkonzeption („Isarradweg Ost“ und „Innerer Radring“). Auch im „Bayernnetz für Radler“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr ist dieser Abschnitt als Teil des „Isarradwegs“ (einzige Nord-Süd/Süd-Nord-Achse durch München zwischen Solln/Harlaching im Süden und Bogenhausen im Norden) enthalten. Auf dem Höhenniveau der Isar gibt es für den Isarradweg Ost keine Alternative.

Auch nach wiederholten Bemühungen seitens des Mobilitätsreferats wird dieser Bereich allerdings aktuell von der BSV als IR III-Verbindung aus den folgenden Gründen abgelehnt:

„Eine weitere Einbindung des Weges entlang der Isar im Bereich der Maximiliansanlagen in ein Radkonzept der Stadt München wird den Weg weiter als Radweg bewerben und die Nutzung eher noch erhöhen. Daher ist dies (...) im Sinne der gleichberechtigten Nutzung und des Erholungswertes der Anlage nicht zu befürworten. Wie bereits mehrfach ausgeführt, besteht jetzt schon ein erhebliches Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrenden in den Maximiliansanlagen“.

„Die Ausweisung des Isarradweges durch die Maximiliansanlagen wird durch die BSV nicht bestritten, ebenso wenig wird hier gegen die Ausweisung als überregionaler Isarradweg zu Erholungszwecken argumentiert. Wie in der Beschlussvorlage auf S. 15 ausgeführt wird, ist das Verhalten von „Freizeitradfahrenden“ und „routinierten zielorientierten“

Alltagsradlerinnen und -radlern“ sehr unterschiedlich.

Als kritisch wird die Ausweisung und auch der Vorschlag als IR III-Verbindung mit dem Ziel einer optimalen Routenführung für diese zweite Gruppe Radfahrende gesehen. Diese sind deutlich schneller unterwegs als die Gruppe der Freizeitradfahrenden.

Einer solchen Einstufung, die der vorrangigen Nutzung durch Radfahrerinnen und Radfahrer dienen soll, kann die BSV sich aufgrund der Anlagenverordnung und aufgrund des Erholungswertes für Besucherinnen und Besucher der Maxanlagen nicht anschließen. In den Maximiliansanlagen ist ein Ausweichen der Fußgänger auf andere Wege im unteren isarnahen Bereich der Gartenanlage an vielen Punkten nicht möglich. Es ist mit weiteren, stärkeren Konflikten (Unfälle, Trampelpfade) zu rechnen, wenn der Isarradweg zu einer Radvorrangroute erklärt würde.

Es ist weiterhin nicht zielführend den Isarradweg als Vorschlag für eine IR III-Verbindung aufzunehmen (Stichwort „Zielkonzeption“), da sich die Zahl der Fahrradfahrenden in Zukunft nicht verringern wird und auch die Schutzbelange in den Maximiliansanlagen sich nicht verändern werden.“

Trotz der ablehnenden Haltung der BSV ist dieser Abschnitt des Isarradwegs als IR III-Kategorie „Zielkonzeption“ im Radnetz enthalten. Ähnlich zu den städtischen Grünanlagen muss aus Sicht des Radverkehrs akzeptiert werden, dass hier keine Maßnahmen zur Umsetzung der Qualitätsstandards für IR III-Verbindungen umgesetzt werden und Radfahrer*Innen zur Rücksichtnahme angehalten sind. Dennoch ist der Isarradweg Ost eine seit Jahrzehnten etablierte Verbindung, die de facto die Funktion einer stadtbezirksübergreifenden Verbindung erfüllt und deshalb aus Sicht des Mobilitätsreferates im neuen Radnetz dementsprechend abgebildet werden sollte. Zudem wird das Mobilitätsreferat hierzu auch mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Kontakt aufnehmen, da hier auch das Bayernnetz für Radler bearbeitet wird.

Zu den weiteren Anregungen der BSV wird seitens des Mobilitätsreferats wie folgt Stellung genommen:

Hofgarten: Alternative Routenführung der IR II entlang der Prinzregentenstraße

Die Routenführung der RSV Markt Schwaben wurde gemäß der Machbarkeitsuntersuchung vom Stadtrat beschlossen und endet am Altstadtring. Die von der BSV vorgeschlagene Alternativroute entlang der Prinzregentenstraße zwischen Von-der-Tann-Straße und Friedensengel wird im Rahmen des Netzentwurfs für IR IV-Verbindungen berücksichtigt.

Blutenburg: Streichung der Darstellung der alternativen Routenführung

Die Darstellung der alternativen Routenführungen dient dazu den Abwägungsprozess transparent darzustellen. Nach der Stadtratsentscheidung zur vorliegenden Beschlussvorlage werden die „Alternativen“ aus dem finalen Netz entfernt.

Beispiele für IR III-Verbindungen über nicht städtisches Eigentum:

Englischer Garten, Maximiliansanlagen, Flächen der Deutschen Bahn

Umsetzung der Qualitätsstandards

IR III-Verbindungen und die damit verbundenen hohen Qualitätsstandards sind relativ neue Entwicklungen in der Radverkehrsplanung und wurden durch die FGSV erstmalig 2021 definiert. Dementsprechend erfüllen die wenigsten vorgeschlagenen Routenführungen im Bestand diese bundesweiten Standards.

Der Netzentwurf ist eine konzeptionelle Planungsgrundlage. Die Abstimmung von Umset-

zungsmöglichkeiten einzelner konkreter Qualitätsstandards und die Abstimmung mit weiteren fachlichen Belangen bspw. ÖPNV, Denkmalschutz, Umwelt- und Naturschutz, Brandschutz, Lufthygiene und Lärmvorsorge, Bestands- und Zukunftsspartenräumen, o.ä. erfolgt im Rahmen von Einzelprojekten. Planungsleitlinien zur Umsetzung des Radentscheids, auch in Bezug auf die unterschiedlichen Netzkategorien, wurden in der Arbeitsgruppe „Planungsleitlinien und technische Standards“ in enger Kooperation von Vertreter*innen aus der Verwaltung (Mobilitätsreferat, Baureferat, Branddirektion), SWM/MVG sowie mit Akteur*innen des REM erarbeitet¹⁰. Bei den Einzelfallbeurteilungen werden die Belange aller Beteiligten stets berücksichtigt.

Die bundesweiten Qualitätsstandards der FGSV für IR III-Verbindungen sind, wie andere Standards aus FGSV-Regelwerken auch, als grundsätzliche Zielsetzung bei der Planung von Einzelprojekten zur Realisierung des Optimums aus Sicht des Radverkehrs zu verstehen. In der Planung des konkreten Einzelprojektes werden sich die Qualitätsstandards in die Gesamtabwägung mit allen anderen verkehrlichen und nicht-verkehrlichen Zielsetzungen (z.B. Baumüberschirmung, Aufenthaltsqualität) einfügen und dem Stadtrat ein Vorschlag unterbreitet, ob oder bis zu welchem Grad diese Standards aus Sicht aller Beteiligten umgesetzt werden können. Es ist absehbar, dass eine vollständige Erreichung aller Qualitätsstandards der FGSV für IR III-Verbindungen nicht realistisch ist. Das grundlegende Ziel ist es jedoch eine größtmögliche Annäherung an die bundesweiten Qualitätsstandards zu erreichen. Auch wenn die Qualitätsstandards im Einzelprojekt nicht vollumfänglich erreicht werden können, wird sich die Netzkategorie der jeweiligen Verbindung in der Regel nicht verändern.

Die Umsetzung von einzelnen Aspekten wie Gestaltung/Markierung und Beschilderung erfolgt grundsätzlich nach Abschluss der baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen auf der gesamten Route. Zum Winterdienstkonzept für den Radverkehr in München liegen mehrere Beschlussvorlagen¹¹ vor. Der städtische Winterdienst auf Radwegen geht über die rechtlichen Anforderungen hinaus: Ab einer Schneehöhe von drei Zentimetern räumt und streut das Baureferat alle Radwege (inklusive Fahrradstraßen). Der erste Umlauf ist bereits nach maximal 3 Stunden abgeschlossen. Auf bestimmten Winterrouen sogar innerhalb von zwei Stunden. Innerhalb von 24 Stunden wird ein zweites Mal geräumt, auch bei Schneefall unter drei Zentimetern. Zur Beseitigung von Schneematsch wird auch in der Tauphase geräumt. Bei beengten Verhältnissen wird der Schnee verstärkt abtransportiert. Splitt wird bei längeren Wärmepersonen auch während der Wintersaison abgekehrt, um Rollsplitt möglichst zu vermeiden. Die Winterdienstarbeiten beginnen ab 2 Uhr und enden um 22 Uhr. Eine weitere Ausweitung des Winterdienstes wird aktuell aufgrund der dafür notwendigen Personal- und Sachmittel nicht vorgeschlagen. Eine eventuelle zukünftige Erweiterung des Winterdienstes wird sich an dem neuen Netzentwurf orientieren.

Fazit zur Einbindung der Fachdienststellen

Als Ergebnis der Rückmeldungen seitens der Referate und ihrer verschiedenen Fachbereiche sowie der SWM/MVG müssen für IR III-Verbindungen Kompromisse hinsichtlich der Routenführung und der Qualitätsstandards eingegangen werden. Auch wenn der in einigen Stellungnahmen geäußerte Grundgedanke einer „Trennung der Verkehrsarten“ gerade bei der Erstellung von Netzkonzeptionen naheliegend erscheint, ist ein Radverkehrsnetz abseits von Hauptverkehrsstraßen, ÖPNV und Grünanlagen mit einer vollständigen Beschränkung auf das Erschließungsstraßennetz ein theoretisches Konstrukt. Dies würde weder der Zielsetzung zur Anbindung wichtiger Ziel- und Quellpunkte noch dem realen Fahrverhalten der Radfahrenden in München gerecht werden.

¹⁰ „Sachstandsbericht 2022 zum Altstadt-Radlring und Radentscheid“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06921, Vollversammlung vom 21.12.2022, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7224958>

¹¹ letztmalig: „Weiterentwicklung des Winterdienstes Finanzierung“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12647, Vollversammlung vom 24.07.2024, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8293307>

5. Kategorie „Zielkonzeption“ und Weiterentwicklung von Netzabschnitten

Manche der vorgeschlagenen Routenführungen setzen in einigen Bereichen mittel- bis langfristige Maßnahmen voraus, die teilweise erst durch konkrete Bebauungspläne, Planfeststellungsverfahren, verkehrsplanerische Neuordnungen, Ingenieurbauwerke, Maßnahmen Dritter etc. umgesetzt werden können. Das neue Radverkehrsnetz dient in diesen Bereichen als mittel- bis langfristige Zielsetzung und stellt eine Planungsgrundlage bei der Erarbeitung von stadtplanerischen Struktur- und Maßnahmenplanungen dar. Beispiele aus dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr aus dem Jahr 2002 im Sinne der Kategorie „Zielkonzeption“ sind der Arnulfsteg, die Brücke über die Offenbachstraße oder die Braunaer Eisenbahnbrücke.

In Abhängigkeit des Zeithorizonts werden bis zur Entscheidung über die Realisierung von Maßnahmen auf Abschnitten in der Kategorie „Zielkonzeption“ in der Regel keine Maßnahmen mit IR III-Qualitätsstandards auf alternativen Routen realisiert.

Beispiele für Abschnitte mit der Kategorie „Zielkonzeption“ im aktuellen Netzentwurf sind: Neue Querungsmöglichkeit S-Bahnhalte Berduxstraße, Machbarkeitsuntersuchung aufgeständerter Radweg entlang der Ständlerstraße, Maßnahmen aus dem Fuß- und Radwegekonzept „Zentrale Bahnflächen München“¹².

Weiterentwicklung im Rahmen von großräumigen Planungen

Sollte sich im Rahmen von konkreten Planungs- oder Bauvorhaben zeigen, dass einzelne Abschnitte auf IR III-Verbindungen aus verkehrlichen, rechtlichen, technischen, finanziellen oder sonstigen Gründen nicht weiterverfolgt werden können, so werden die Routenführungen nach Möglichkeit nahräumig angepasst. Änderungen ergeben sich ggf. auch durch neue Bebauungspläne, Grünzüge und sonstige Baumaßnahmen, die in Teilabschnitten attraktivere Routenführungen ermöglichen. Für Planungsgebiete, die derzeit noch in Entwicklung sind und deshalb keine eindeutige Routenführung vorliegt, wird im Rahmen der Entwicklung des Verkehrskonzepts auch eine Netzkonzeption für den Radverkehr erarbeitet und in das gesamtstädtische Radverkehrsnetz eingepasst. Gleiches gilt für die eventuelle zukünftige Entstehung neuer POI durch stadtplanerische Entwicklungen und eine erfolgreiche Olympiabewerbung.

Aus den genannten Gründen können daher in der vorliegenden Beschlussvorlage folgende zentrale POI oder Teilabschnitte von IR III-Verbindungen noch nicht lagegenau festgelegt werden:

- zentrale POI: Freiham und Stadtentwicklungsgebiet Münchner Nordosten
- IR III Freiham - Lochhausen: Verbindung vom Hans-Clarín-Weg zur Aubinger Allee
- IR III nach Neufreimann
- IR III in das Stadtentwicklungsgebiet Münchner Nordosten

Wesentliche Netzänderungen werden dem Stadtrat in den entsprechenden Stadtratsbeschlüssen (bspw. B-Pläne, Verkehrskonzepte, Straßenplanungen etc.) zur Entscheidung vorgelegt und im Anschluss in das gesamtstädtische Radverkehrsnetz eingepflegt.

Die aktuelle Version des Radverkehrsnetzes wird vom Mobilitätsreferat online unter <https://karten.muenchen.de/radverkehrsnetz/> veröffentlicht.

¹² <https://stadt.muenchen.de/infos/zentrale-bahnflaechen.html>

6. Anwendung des Radverkehrsnetzes in München

Grundsätzlich soll das neue Radverkehrsnetz im Vergleich zu den bisherigen Netzkonzeptionen eine höhere Relevanz für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen sowie die Wahrnehmbarkeit durch die Münchner Bevölkerung erhalten.

In Anbetracht der zu erwartenden Nutzungspotentiale sollte ein Radverkehrsnetz idealtypisch wie folgt hierarchisch geplant und realisiert werden:

1. Priorität IR II: Radschnellverbindungen Umland-Stadtzentrum
2. Priorität IR III: Stadtbezirksübergreifende Radverbindungen
3. Priorität IR IV: Radverbindungen zu wichtigen Quell- und Zielpunkten
4. Priorität IR V: sonstige Radverkehrsverbindungen

Das Vorgehen zur Umsetzung der IR II wurde bereits beschlossen¹³. Demnach ist die RSV Münchner Norden seit 2019 in Planung bzw. bereits in Umsetzung. Die RSV nach Markt Schwaben ist seit 2022 in Planung. Die beiden Radschnellverbindungen in Richtung Dachau und Starnberg sollen mittelfristig, in Abhängigkeit der verfügbaren Personal- und Sachmittel, als Nächstes folgen.

Zur Umsetzung der vorgeschlagenen IR III-Verbindungen liegen bereits Planungs- bzw. Umsetzungsaufträge für mehrere Örtlichkeiten gemäß der nachfolgenden Auflistung vor (Auszug, je nach Straße ggf. Teilabschnitte):

- Boschetsrieder Straße
- Candidstraße
- Gotthardstraße (Oberflächenplanung U-Bahn)
- Lindwurmstraße
- Lochhausener Straße
- Pfeuferstraße
- Ridlerstraße
- Truderinger Straße
- Werinherstraße
- vom Petuelpark entlang der alten Trambahnstrecke durch Milbertshofen bis zur Rathenaustraße

Anlässlich der Erarbeitung der IR III-Verbindungen war seitens des Mobilitätsreferats geplant, den bisherigen Ansatz punktueller Maßnahmen auf wichtigen Radverkehrsverbindungen (siehe auch Maßnahmenbündel I-V zur Umsetzung des Radentscheids), verstärkt mit durchgängigen Routenplanungen zu ergänzen. Dieser Ansatz wäre beispielsweise für IR III-Verbindungen interessant, in deren Verlauf bereits Planungen und Umsetzungen stattfinden. Aufgrund der derzeitigen Finanzsituation erscheint jedoch für IR III-Verbindungen, neben den bereits bestehenden Planungsaufträgen, aktuell eine Fokussierung auf das Erschließungsstraßennetz mit vergleichsweise schnellen und kostengünstigen Maßnahmen angebracht. Mit den IR II- und IR III-Verbindungen liegt dazu nun eine aktualisierte Netzkonzeption vor, auf deren Basis ein „Top-down-Ansatz“ zur Umsetzung

¹³ Pilotprojekt Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925, Vollversammlung vom 24.07.2019, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/5455456> und „Radschnellverbindungen in München und Umland - Ergebnisse der sechs vertieften Machbarkeitsstudien und Empfehlung zur vertieften Planung und Umsetzung einer ausgewählten Trasse“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04418, Vollversammlung vom 27.04.2022, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6779402>

von Maßnahmen, auch im Erschließungsstraßennetz, verstärkt angewendet werden kann. Mit dem Beschluss „Fahrradstraßen – Pilotrouten: Ergebnisse der Evaluation der Pilotrouten und Empfehlung zum weiteren Vorgehen bezüglich Fahrradstraßen“¹⁴ wurde das Vorgehen für Fahrradstraßen bereits beschlossen. Ausgerichtet an der Netzkonzeption sollen demnach neue und bestehende Fahrradstraßen qualitativ wesentlich aufgewertet werden.

Bestehende Fahrradstraßen auf den vorgeschlagenen IR III-Verbindungen (Auszug, je nach Straße, ggf. Teilabschnitte):

- Adalbertstraße
- An der Stemmerwiese
- Angererstraße
- Behringstraße
- Birnauer Straße
- Blumenburgstraße
- Borschtallee
- Canalettostraße
- Clemensstraße
- De-la-Paz-Straße
- Donaustauer Straße/Holledauer Straße
- Erich-Kästner-Straße
- Ernsbergerstraße
- Friedenspromenade
- Golo-Mann-Straße
- Goteboldstraße
- Hans-Clarin-Weg
- Hans-Jakob-Straße
- Hohenlohestraße
- Jakob-Hagenbucher-Straße
- Josef-Retzer-Straße
- Karwendelstraße
- Kuglmüllerstraße
- Lehrer-Götz-Straße
- Meindlstraße
- Prof.-Huber-Platz
- Rothuberweg
- Schirmerweg
- Schwere-Reiter-Straße (Parallelfahrbahn)

¹⁴ Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10735, Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.07.2024, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7912554>

- Servetstraße
- Siegfriedstraße
- Silberdistelstraße
- Tengstraße
- Thomas-Mann-Allee
- Veterinärstraße
- Willi-Gebhardt-Ufer
- Winfriedstraße

7. Fazit und Ausblick

Zusammenfassend können für IR III-Verbindungen folgende wesentliche Aussagen festgehalten werden:

- Die wichtigste Aufgabe der Netzplanung ist die Sicherung von Radverkehrsverbindungen bei Neu-, Um- oder Ausbauten von Verkehrsanlagen zum Beispiel in der Bauleitplanung, bei Planfeststellungsverfahren, bei der Planung von Straßenbauprojekten oder bei sonstigen baulichen Vorhaben.
- Die maßgebende Zielgruppe ist der Alltagsradverkehr. Das Radverkehrsnetz soll die gelebte Praxis der Radfahrenden in München abbilden.
- Die Netzkonzeption für den Radverkehr beruht grundsätzlich auf einer Routenführung abseits von Hauptverkehrsstraßen und Grünanlagen im weiteren Sinne. Dazu müssen allerdings möglichst direkte und attraktive Alternativen vorhanden sein, die auch in der Praxis von Radfahrenden angenommen werden.
- Auf Abschnitten von IR III-Verbindungen mit einer gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr, bei denen eine Trennung nicht realisiert werden kann, wird auf Markierungen und Gestaltungen, die einen Vorrang für den Radverkehr suggerieren könnten, verzichtet. Bei Neuplanungen auf IR III-Verbindungen ist der Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr in der Abwägung eine höhere Gewichtung beizumessen.
- Als Ergebnis der eingegangenen Stellungnahmen wird für IR III-Verbindungen in Grünanlagen in der Regel auf die Einhaltung der bundesweiten Qualitätsstandards verzichtet. Sofern sich durch Neuplanungen Gestaltungsmöglichkeiten ergeben, wird die Umsetzung der Qualitätsstandards hinsichtlich der verschiedenen Kriterien anlassbezogen geprüft.
- Wo die Zustimmung Dritter zur Routenführung oder zur Umsetzung der Qualitätsstandards derzeit nicht gegeben ist, wurden bzw. werden entweder alternative Führungen erarbeitet, die Route als „Zielkonzeption“ mit langfristigem Umsetzungshorizont aufgenommen oder es muss eine Standardunterschreitung in Kauf genommen werden.
- Die bundesweiten Qualitätsstandards der FGSV für IR III-Verbindungen sind, wie andere Standards aus FGSV-Regelwerken auch, als grundsätzliche Zielsetzung bei der Planung von Einzelprojekten zur Realisierung des Optimums aus Sicht des Radverkehrs zu verstehen. In der Planung des konkreten Einzelprojektes werden sich die Qualitätsstandards in die Gesamtabwägung mit allen anderen (nicht-)verkehrlichen Zielsetzungen einfügen und dem Stadtrat ein Vorschlag unterbreitet, ob oder bis zu welchem Grad diese Standards aus Sicht aller Beteiligten umgesetzt werden können.
- Grundsätzlich soll das neue Radverkehrsnetz im Vergleich zu den bisherigen Netzkonzeptionen eine höhere Relevanz für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen sowie die Wahrnehmbarkeit durch die Münchner Bevölkerung erhalten.

- Wesentliche Netzänderungen werden dem Stadtrat in den entsprechenden Stadtratsbeschlüssen (B-Pläne, Verkehrskonzepte des MOR etc.) zur Entscheidung vorgelegt.

Die nächsten Arbeitsschritte zum Abschluss des neuen Radnetzes für München stellen sich wie folgt dar:

- ⇒ Finale Überarbeitung der IR III-Verbindungen „Innerer und Äußere Radlring“ hinsichtlich der Streckenführung
- ⇒ Finale Erarbeitung der IR IV-Verbindungen als letzte Kategorie des Radvorrangnetzes im Sinne des Radentscheids und damit aller Radhauptverbindungen in München
- ⇒ Finale Erarbeitung der IR V-Verbindungen

8. Klimaprüfung

Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv.

Die Konzeption des neuen Radverkehrsnetzes wird sich perspektivisch positiv auf den Radverkehr auswirken und es ist anzunehmen, dass es in der Folge zu einer Verminderung des motorisierten Individualverkehrs und damit einer positiven Veränderung des Modal Split beitragen wird. Zielvorgaben für die Anpassung des Modal Splits finden sich auch in den allgemeinen Stadtratsbeschlüssen zur Umsetzung der Münchner Klimaziele.

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde dem RKU vorab zur Kenntnis zugeleitet.

9. Behandlung eines Stadtratsantrages bzw. von Empfehlungen von Bürgerversammlungen

9.1 Sicher, komfortabel und vernetzt radeln in München 2: Radverkehr im Westpark – hochwertige Umfahrungen einrichten, Nutzungskonflikte reduzieren, Antrag Nr. 20-26 / A 02787 von der Fraktion die Grünen – Rosa Liste, SPD / Volt - Fraktion vom 25.05.2022 (Anlage 1)

Es wird beantragt, dass das Mobilitätsreferat das Radverkehrsroutennetz insofern weiterentwickelt, dass hochwertige Umfahrungen des Westparks eine attraktive Alternative zum Durchfahren des Westparks werden.

Hierfür sind die Vorschläge des BA 7 zu prüfen und bestmöglich umzusetzen:

- Nordumfahrung: Gerty-Spies-/Westendstraße – über die Brücke über die A 96 – Rubihornweg – Lermooser Weg (Brücke über A96), Alfred-Ludwig-Weg – Unterführung Garmscher Straße – entlang der AB-Auffahrtsschleife
- Südumfahrung: Gilm- /Raidinger Straße – Raidinger Straße – Krüner Platz – Krüner Straße – Reulandstraße – Preßburger Straße – Hinterbärenbadstraße – Zillertalstraße – Ortlerstraße

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die vom BA 7 vorgeschlagene Nordumfahrung ist bereits im Netzentwurf aufgenommen. Die Südumfahrung ist zum großen Teil bereits ebenfalls im Netzentwurf enthalten. Die in der Beschlussvorlage vorgeschlagene stadtbezirksübergreifende Radverkehrsverbindung (IR III) verläuft über die Gilmstraße – Ehrwalder Straße – Treffauerstraße und ist damit die

Verbindung der beiden Stadtteilzentren Laim und Partnachplatz. Zudem ist parallel dazu etwas nördlicher die Gilmstraße – Preßburger Straße – Hinterbärenbadstraße – Zillertalstraße – Ortlerstraße im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten. Diese Verbindung verläuft geradlinig und stellt daher eine attraktive Umfahrung des Westparks dar. Damit verläuft keine IR III-Verbindung durch den Westpark, um bekannte Nutzungskonflikte zu vermeiden.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
☒ ja	☐ nein	☐ teilweise

9.2 Planung einer besseren Fahrradverkehrsführung vom Westpark zur Umweltverbundröhre am S-Bahnhof Laim, Empfehlung Nr. 20-26 / E 00060 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 25 - Laim vom 26.06.2021 (Anlage 2)

Es wird beantragt, zwischen Westpark und der Umweltverbundröhre am S-Bahnhof Laim eine bessere Fahrradverkehrsführung zu planen. Im Detail werden dabei folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- die Einrichtung von Fahrradstraßen in den östlich der Fürstenrieder Straße gelegenen Straßen bis zu Friedenheimer Straße
- die Änderung von bestehenden Einbahnregelungen (z.B. Fröbelplatz, Veit-Stoß-Straße) bzw. die Öffnung entgegen der Einbahnrichtung für den Radverkehr
- sichere Querungen von Zschokke-, Agnes-Bernauer- und Landsberger Straße
- Verbesserung der Radwege entlang der Fürstenrieder Straße

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Im Zuge der Maßnahme Tram-Westtangente wird entlang der Fürstenrieder Straße auch die Situation für Radfahrende durch breitere Radwege verbessert. Im Rahmen dieser Beschlussvorlage ist zwischen Westpark und der Umweltverbundröhre Laim neben einer Radverkehrsführung über die Fürstenrieder Straße eine östlich davon verlaufende IR III-Verbindung über die Friedenheimer Straße angedacht. Aufgrund des dargestellten Netzzusammenhangs sieht das Mobilitätsreferat die in der Bürgerversammlungsempfehlung genannten Vorschläge wie die Errichtung von Fahrradstraßen, die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende entgegen der Einbahnrichtung oder geänderte Verkehrsführungen im Bereich zwischen Fürstenrieder Straße und Friedenheimer Straße derzeit nicht für prioritär notwendig. Dieser Bereich ist bereits heute als Tempo 30 Zone gewidmet. Somit stellt der Korridor zwischen Fürstenrieder und Friedenheimer Straße für Radfahrende mit Blick auf die vorhandenen Verkehrsmengen einen sicheren Raum dar.

Der Empfehlung einer Bürgerversammlung wird entsprochen:		
☒ ja	☐ nein	☐ teilweise

9.3 Lücken im Radnetz auf Hauptstraßen, Empfehlung Nr. 20-26 / E 00642 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 5 - Au-Haidhausen vom 31.05.2022 (Anlage 3)

Es wird beantragt, Lücken im Radnetz auf Hauptstraßen zu schließen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Durch die sukzessive Umsetzung des neuen Radverkehrsnetzes wird es auch zu den geforderten Lückenschlüssen im Radverkehrsnetz im Stadtbezirk 05 Au-Haidhausen kommen. Die im Antragstext genannten Gebtsattelstraße und Regerstraße/Tegernseer Landstraße sind bereits Teil des Radverkehrsnetzes. Für die Gebtsattelstraße werden aktuell vom Mobilitätsreferat in Zusammenarbeit mit dem Baureferat Verbesserungsmöglichkeiten

für den Radverkehr erarbeitet. Für die Regerstraße/Tegernseer Landstraße hat die Vollversammlung des Stadtrats 2016 ein Priorisierungsverfahren für barrierefreie Querungsbauwerke für den Fuß- und Radverkehr beschlossen, in dem die Regerbrücke in Priorität 1 eingestuft wurde (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01203).

Der Empfehlung einer Bürgerversammlung wird entsprochen:		
☒ ja	☐ nein	☐ teilweise

9.4 Radschnellweg Machbarkeitsstudie Bestvariante Markt Schwaben - Münchener Innenstadt Markt Schwaben, Empfehlung Nr. 20-26 / E 02321 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 13 - Bogenhausen vom 24.10.2024 (Anlage 4)

Es wird beantragt, von den Planungen des Radschnellweges München – Markt Schwaben zwischen Riem und dem S-Bahnhof Daglfing entlang der Bestvariante gemäß Machbarkeitsstudie abzusehen. Stattdessen wird eine Routenführung entlang der Riemer Str. vorgeschlagen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Gemäß dem Beschluss „Radschnellverbindungen in München und Umland“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04418, Vollversammlung vom 27.04.2022 erfolgt die vertiefte Untersuchung der in der Machbarkeitsstudie als Bestvariante ausgewiesenen Route. Zudem werden gemäß Beschluss im Rahmen der Untersuchungen alternative Routen mit geringer Abweichung von der Bestvariante geprüft (z.B.: Hompeschstraße, Sternwartstraße). Eine grundsätzliche Verlegung der Route in die Riemer Straße ist jedoch nicht geplant. Diese Route wurde im Rahmen der Erstellung der Machbarkeitsstudie bereits unter anderem aufgrund der dadurch entstehenden Konflikte mit dem ruhenden und fließenden motorisierten Verkehr sowie dem ÖPNV verworfen. Sie wird daher in den Untersuchungen nicht erneut geprüft oder verfolgt.

Der Empfehlung einer Bürgerversammlung wird entsprochen:		
☐ ja	☒ nein	☐ teilweise

10. Abstimmung mit den Fachreferaten

Siehe auch Ausführungen unter Kapitel 4.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Klima und Umweltschutz, dem Kommunalreferat und den SWM/MVG abgestimmt.

Das Baureferat, das Kommunalreferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Klima und Umweltschutz und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung haben die Beschlussvorlage mitgezeichnet bzw. wurden Änderungswünsche in die Beschlussvorlage eingearbeitet. Die SWM/MVG nehmen die Beschlussvorlage zur Kenntnis.

Dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Klima und Umweltschutz, dem Kommunalreferat und den SWM/MVG ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

11. Beteiligung der Bezirksausschüsse und weiterer Akteure

Mit Schreiben des Mobilitätsreferates vom 17.05.2024 „Abstimmung neues Radverkehrsnetz für München – IR III“ wurden die Bezirksausschüsse über die Erarbeitung, die Stan-

dards sowie den Entwurf der IR III-Verbindungen informiert. Das Mobilitätsreferat hat dazu einen Termin zur Vorstellung des Projekts sowie zur Beantwortung der Fragen durchgeführt. Des Weiteren wurden örtliche Detailfragen in gesonderten Abstimmungsterminen besprochen. Die Bezirksausschüssen haben daraufhin die Möglichkeit zur Abgabe einer ersten Stellungnahme zum Netzentwurf erhalten.

In dieser Beratungsangelegenheit ist zudem die Anhörung der Bezirksausschüsse vorgeschrieben. Die Gremien wurden, neben den Vorabstimmungen zum Netzentwurf, dementsprechend auch um eine Stellungnahme zur Beschlussvorlage gebeten. Die Stellungnahmen zum Netzentwurf und zur Beschlussvorlage werden im Folgenden aufgeführt und kommentiert.

Parallel zu den Abstimmungen der vorliegenden Beschlussvorlage zu den IR III-Verbindungen wird gemeinsam mit den Bezirksausschüssen sukzessive an der Ausarbeitung der IR IV- und V-Verbindungen gearbeitet. Einige Bezirksausschüsse haben in ihren Stellungnahmen und Abbildungen zu dieser Beschlussvorlage mit den IR III-Verbindungen auch Anmerkungen zu weiteren Netzkategorien abgegeben.

11.1 Bezirksausschuss 01 Altstadt-Lehel

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 8)

„Ergänzung Hofgarten zwischen Brienner Straße + Karl-Scharnagl-Ring“

Die Routen zum zentralen POI LMU werden aus östlicher Richtung über den parallel verlaufenden Altstadtadrling (Von-der-Tann-Straße) geführt. Die Hofgartenstraße ist im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten.

„Ergänzung Prinzregentenstraße zwischen Altstadtunnel und Isar“

Aufgrund der parallel verlaufenden und bereits beschlossenen RSV über die Liebigstraße wird eine IR III-Verbindung über die Prinzregentenstraße nicht befürwortet. Der Vorschlag wird im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

„Maximilianstraße ab Altstadttring über Kirchenstraße bis Anbindung Orleansstraße“

Die Maximilianstraße ist im genannten Abschnitt im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten. Die Führung über die Kirchenstraße bis zur Orleansstraße wird im Netzentwurf als IR IV-Verbindung ergänzt.

„Ergänzung Martiusstraße / Thiemestraße als Verbindung zwischen Königinnenstraße und Leopoldstraße“

Die Führung einer IR III-Verbindung über die Martius- und Thiemestraße wird abgelehnt, da dies mit der bisherigen Tramplanug nicht vereinbar ist. Der Vorschlag ist im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten.

„Ergänzung Königinnenstraße zwischen Karl-Scharnagl-Ring / Von-Der-Tann-Straße und Veterinärstraße“

Aufgrund der parallel verlaufenden bereits beschlossenen Radschnellverbindung über die Leopoldstraße wird eine IR III-Verbindung in der Königinstraße zwischen Altstadtadrling und Veterinärstraße nicht ergänzt. Ziel ist die Bündelung des Radverkehrs auf der RSV. Die Königinstraße ist im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten.

Zur Beschlussvorlage

Der Beschlussvorlage wurde einstimmig zugestimmt.

„Der Bezirksausschuss 1 bittet um Begründung, warum die Tangentialverbindung durch den Englischen Garten in der Vorlage mit der Begründung, da diese mit der Tramplanung nicht vereinbar ist, abgelehnt wird. Unseres Wissens gibt es keine neue Planungen zur Tram im Englischen Garten.“

Die Verbindung durch den Englischen Garten ist im Netzentwurf als IR III-Verbindungen enthalten. Lediglich der Bereich Martiusstraße/Thiemestraße wird nicht als IR III-Verbindungen vorgeschlagen, da es hierfür eine nördlich verlaufende Alternative über die Maria-Josepha-Straße und die Nikolaistraße gibt. Somit ist für diesen Abschnitt eine Routenführung der IR III-Verbindung abseits der bereits heute verkehrenden Buslinien und einem evtl. zukünftigen Tramverkehr, möglich.

11.2 Bezirksausschuss 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 9)

1. Ausweichroute zur Lindwurmstraße entlang der Theresienwiese

Dem Vorschlag wird zugestimmt und die IR III-Verbindung über die Lindwurmstraße belassen. Die alternative Routenführung über den Bavariaring wird nach Beschlussfassung im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

2. Alternative durch die Ehrengutstraße und das Dreimühlenviertel als Hauptverbindung von der Isarparallele nach Sendling

Die IR III-Verbindung über den Mittleren Ring / Candidstraße / Brudermühlbrücke ist eine wichtige und schnelle Verbindung zwischen Giesing und Sendling und bleibt daher – auch aufgrund der Rückmeldungen der Bezirksausschüsse 7 und 17 – als IR III-Verbindung enthalten. Nach Beschlussfassung wird die Alternative durch das Dreimühlenviertel im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

3. Führung des Radrings über Wittelsbacherbrücke und Kapuzinerstraße

Die beiden bereits bestehenden und auch beschilderten Radlringe (Innerer und Äußerer Radlring) werden in einem nächsten Schritt hinsichtlich der Streckenführung überprüft und ein Vorschlag mit der Beschlussvorlage zu den IR IV-Verbindungen vorgelegt (siehe Kapitel 3.4e). Der Vorschlag des BA02 wird in die Prüfung aufgenommen.

4. Herzog-Heinrich-Straße und Paul-Heyse-Unterführung

Die Herzog-Heinrich-Straße sowie die Paul-Heyse-Straße sind im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten. Nördlich der Paul-Heyse-Unterführung schließt die Verbindung an die IR II-Verbindung in der Seidlstraße an.

5. Verzweigung Richtung Hackerbrücke bzw. Querung der Theresienwiese

Der Bereich Theresienwiese / Bavariaring wird im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

6. Route über die Braunauer Eisenbahnbrücke

Die genannte Verbindung inklusive der Braunauer Eisenbahnbrücke wird im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

Zur Beschlussvorlage

Der Beschlussvorlage wurde einstimmig zugestimmt.

11.3 Bezirksausschuss 03 Maxvorstadt

Zum Netzentwurf

Dem Netzentwurf wurde mehrheitlich zugestimmt.

Zur Beschlussvorlage

Der Bezirksausschuss hat als Stellungnahme einen Protokollauszug der Sitzung am 21.04.2026 abgegeben:

*„**Beschlussvorschlag des UA:** Der UA nimmt das Schreiben zur Kenntnis.*

Beschlussvorschlag im Plenum: Zustimmung

Es wird diskutiert, ob die Vorlage zu lang war. Herr [...] merkt an, dass er über die Vorlage nicht abstimmen kann, da der Inhalt unklar ist. Frau [...] merkt an, dass es hier bereits eine Zustimmung des BAs gab. Da keine Veränderungen im Bereich des BA3 eingegangen sind, wurde der Vorlage in Betreff des Umfelds des BA3 also bereits durch diesen zugestimmt.

SPD und CSU sehen die Vorlage weiter kritisch.

Abstimmungsergebnis: Der Beschlussentwurf wird mehrheitlich abgelehnt“

11.4 Bezirksausschuss 04 Schwabing-West

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 10)

„Verlegung POI Nordbad an die Elisabethstraße und Die West-Ost Verbindung von und zur Schwere-Reiter-Straße über die Elisabethstraße“

Dem Vorschlag wird zugestimmt. Die Lage des POI Nordbad wurde geändert und die Routen aus Westen kommend über die Elisabethstraße gelegt.

„Ablehnung Süd-Nord-Streckenführung durch den Luitpoldpark mit Alternativvorschlag über die Belgradstraße“

Dem Vorschlag wird zugestimmt und die IR III-Verbindung zwischen Voelderndorffstraße und Rümmanstraße von der Grünanlage auf die Belgradstraße verlegt. Durch die Grünanlage wird in diesem Abschnitt im Netzentwurf eine untergeordnete IR V geprüft.

„Querverbindung Rümmanstraße als Alternative zum Petuelpark“

Die IR III-Verbindung durch den Petuelpark ist die Umlegung der Luftlinie zwischen Am Hart und Münchner Freiheit. Eine Führung über die Rümmanstraße ist für die IR III-Verbindung zu umwegig und kann daher nicht berücksichtigt werden. Die Rümmanstraße wird im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

„Berücksichtigung Hochschule München an der Lothstraße als zentralen POI“

Wie in Kapitel 3.4. beschrieben, werden nach den Hinweisen zur Anwendung der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN der FGSV, 2018) nur Universitätsstandorte mit über 20.000 Studierenden aufgenommen. Da dies für die Hochschule München nicht zutrifft, wird im BA 3 neben den zentralen POI LMU und TUM kein Weiterer aufgenommen. Die Hochschule München ist aber als Quell- und Zielpunkt im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten.

Zur Beschlussvorlage

„Umgesetzt ist der Wunsch, die Hauptroute aus dem Luitpoldpark auf die Belgradstr. zu verlegen. Nicht umgesetzt wurde „keine Vorrangroute mehr durch den Petuelpark, sondern durch die Rümmanstr.“, da dort bei der derzeitigen Raumaufteilung viele Konflikte zu beobachten sind.

Wir bitten wiederholt um eine Verlegung der Vorrangroute in die Rümmanstraße oder eine andere gute Alternative. Sollte die Radvorrangroute eingerichtet werden, sehen wir den dringenden Bedarf einer getrennten Rad- und Fußwegführung. Nachts wird man immer noch durch das Kunstwerk geblendet. Ignoriert wurde, dass man den Hohenzollernplatz nicht queren kann (obwohl mitten auf der Radhauptroute), sondern sehr weiträumig umfahren soll, was eine unrealistische Forderung ist. Der BA bittet um nochmalige Prüfung der beiden Punkte.“

Zur Rümmanstraße wird auf die vorstehenden Ausführungen zum Netzentwurf verwiesen. Bezüglich des Hohenzollernplatzes sind die Rahmenbedingungen im Kapitel 4. Einbindung Fachdienststellen und Auswirkungen auf das Radverkehrsnetz - Radverkehrsführung über öffentliche Plätze beschrieben.

11.5 Bezirksausschuss 05 Au-Haidhausen

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 11)

„Strategische Problemstellen und Fokus für kurzfristige Umsetzung“

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

„Unterstützung für Vorschlag Humboldtstraße anstatt Ohlmüllerstraße“

Die Abschnitte Humboldtstraße / Giesinger Berg / Silberhornstraße / Ichostraße werden dem Stadtrat als Netzergänzungen vorgeschlagen (vgl. Kapitel 3.4e).

Zur Beschlussvorlage

„Der BA 5 nimmt die Beschlussvorlage mit folgenden Anmerkungen zur Kenntnis:

- Sowohl an der Gebsattelstraße als an der Regerstraße/Tegernseer Landstraße erkennt der BA erhöhte Unfallgefahr. Die zügige Umsetzung wird dringend angemahnt, trotz der derzeitigen angespannten Finanzlage.*
- Der BA erkennt das Überholverbot an der Regerstraße / Tegernseer Landstraße als sinnvolle Maßnahme und lobt diese schnelle Verbesserung.*
- Der BA erinnert daran, dass die beiden Stellen Gebsattelstraße und Regerstraße/ Te-*

gernseer Landstraße von Ihnen nur als Beispiel angeführt wurden und weitere Lücken bestehen. So wäre die Orleansstraße ein weiteres solches Beispiel.

- *Die summarische Bearbeitung der ganzen Stadt in einer Beschlussvorlage an den Bezirksausschuss erschwert die Arbeit des Bezirksausschusses deutlich. Der Bezirksausschuss bittet um Vorlagen, die nur den Stadtbezirk betreffen.“*

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

11.6 Bezirksausschuss 06 Sendling

Zum Netzentwurf

Der Entwurf wurde zur Kenntnis genommen.

Zur Beschlussvorlage

Die Beschlussvorlage wurde zur Kenntnis genommen.

11.7 Bezirksausschuss 07 Sendling-Westpark

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 12)

1. Ergänzung Werdenfelsstraße als Verbindung zwischen Gilmstraße und Südpark

Die Werdenfelsstraße bildet zwar keine Verbindung zwischen zwei zentralen POI ab, ist aber als Teil des Äußeren Radlirings im Netzentwurf enthalten.

2. Ergänzung Margarethenunterführung - Ortlerstraße

Eine Verlegung der Route Partnachplatz - Schwanthalerhöhe ist aufgrund der Bündelung mit der Route Harras – Partnachplatz nicht zu befürworten. Die Verbindung Ortlerstraße – Margarethenstraße ist aber im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten.

3. Entlang des Mittleren Rings im Bereich von Sendling-Westpark

Eine IR III-Verbindung im Verlauf der Brudermühlbrücke ist bereits im Radverkehrsnetz enthalten.

Zur Beschlussvorlage

Der Beschlussvorlage wurde einstimmig zugestimmt.

11.8 Bezirksausschuss 08 Schwanthalerhöhe

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 13)

„IR III-Verbindung über Heimeranplatz und Ridlerstraße“

Dem Vorschlag wird zugestimmt und die IR III-Verbindung auf die Ridlerstraße verlegt.

Zur Beschlussvorlage

Der Beschlussvorlage wurde einstimmig zugestimmt.

11.9 Bezirksausschuss 09 Neuhausen-Nymphenburg

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 14)

„Einbezug des Schlosses Nymphenburg und Olympiapark“

Der Vorschlag wird übernommen.

„Einbezug des S-Bahnhofs Laim / Verbindung zum Stadtbezirk Laim“

Die Anbindungen an den Stadtbezirk Laim sowie den Laimer Bahnhof sind im aktuellen Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten.

„Anmerkungen zu ausgewiesenen Radvorrangrouten bzw. Alternativen dazu“

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

Zur Beschlussvorlage

Der Beschlussvorlage wurde einstimmig zugestimmt.

11.10 Bezirksausschuss 10 Moosach

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 15a)

1. Dachauer Straße / Ecke Saarlouiser Straße bis Beginn Manzostraße

Abstimmungen zum Erwerb des Privatgrundes sind in Vorbereitung.

2. Dachauer Straße / Ecke Gröbenzeller Str. bis Waldhornstraße

Die angesprochene Konfliktsituation in der Grünanlage ist uns bekannt. Da jedoch in naher Umgebung keine alternative Routenführung möglich ist, wird keine Änderung vorgenommen. Die vorgeschlagene Routenführung bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

3. Dachauer Straße / Ecke Haylerstraße bis Rangierbahnhofbrücke

Die vorgeschlagene Routenführung bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

4. Dachauer Straße / Moosburger Straße über Holledauer und Donaustauer Str. bis Rangierbahnhofbrücke

Der Vorschlag wird übernommen. Die IR III Feldmoching – Moosacher Bahnhof führt entsprechend dem Wunsch von BA 10 und BA 24 und, da diese Route auch heute schon beschildert ist, über den Rangierbahnhof.

5. Moosacher Stachus bis Kolonie Eggarten

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort. Grundsätzlich ist aber eine Führung Richtung Norden über die Triebstraße möglich, da auf der Triebstraße (zwischen Landshuter Allee und Eisenbahnbrücke) ein Zweirichtungsradweg vorhanden ist. Der Ablehnung von Routen über die gesamte Lasallestraße bzw. Pelkovenstraße stimmen wir zu. Bei der Erarbeitung des Netzentwurfs für die IR IV-Verbindungen wird geprüft, ob die beiden Alternativen plus die Führung über die Lasallestraße / Eggartenstraße aufgenommen werden.

6. Moosacher Stachus bis Amalienburg

Die vorgeschlagene Routenführung bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort. Der Bereich der Baubergerstraße zwischen Großbeerenstraße und Moosacher Stachus ist im aktuellen Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten. Zudem wird die alternative Routenführung der IR III-Verbindung über die Untermenzinger Straße nach Beschlussfassung im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen berücksichtigt.

7. Dantestraße über Orpheusstraße zur Dachauer Straße

Das Olympia Einkaufszentrum ist das Zentrum des Einzelhandels im BA 10, jedoch soll mit einem zentralen POI das gelebte Zentrum abgebildet werden. Daher hat das Mobilitätsreferat nicht das OEZ, sondern den Moosacher Stachus im BA 10 festgelegt. Das OEZ wird als wichtiger Quelle/Zielpunkt im aktuellen Netzentwurf für IR IV-Verbindungen berücksichtigt.

8. Radverbindung Richtung Norden über Nord-Süd Grünverbindung der ehemaligen Olympia S-Bahnstrecke

Die Radverbindung entlang der ehemaligen Olympia-S-Bahnstrecke ist im aktuellen Netzentwurf für IR IV-Verbindungen als Zielkonzeption enthalten.

Zur Beschlussvorlage (siehe Anlage 15b)

1. Dachauer Straße / Ecke Saarlouiser Straße bis Beginn Manzostraße

Die Routenführung wurde angepasst.

2. Dachauer Straße / Ecke Gröbenzeller Str. bis Waldhornstraße

Es wird auf die vorstehenden Ausführungen zum Netzentwurf verwiesen.

3. Dachauer Straße / Ecke Haylerstraße bis Rangierbahnhofbrücke wird zusammengefasst mit

4. Dachauer Straße / Moosburger Straße über Holledauer und Donaustauer Str. bis Ran-

gierbahnhofbrücke

Es wird auf die vorstehenden Ausführungen zum Netzentwurf verwiesen. Generell sind die Alternativen für diese Fahrbeziehung begrenzt.

5. Moosacher Stachus bis Kolonie Eggarten

Die Routenführung über den verkehrsberuhigten Bereich in der Naumburger Straße, über die abschnittsweise bereits heute eine beschilderte Radroute verläuft, wird aufgrund der mangelnden, direkt verlaufenden Alternativen vorgeschlagen.

6. Moosacher Stachus bis Amalienburg

Es wird auf die vorstehenden Ausführungen zum Netzentwurf verwiesen.

11.11 Bezirksausschuss 11 Milbertshofen-Am Hart

Zum Netzentwurf

Dem Entwurf wurde mehrheitlich zugestimmt.

Zur Beschlussvorlage (siehe Anlage 16)

Der Beschlussvorlage wurde mehrheitlich zugestimmt.

Der BA 11 bittet um Befassung der Stellungnahme vom September 2025, die diesem Schreiben als Anlage beigelegt ist. Des Weiteren empfiehlt er, auf Radschnellwegen und auf IR III Verbindungen in Grünanlagen stärker auf eine gute Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern zu achten. Konkret betrifft das aktuell die Strecke durch den Petuelpark.

Bezüglich einer guten Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr in Grünanlagen auf IR II- und IR III-Verbindungen allgemein und am Beispiel des Petuelparks, sind die Rahmenbedingungen im Kapitel 4. Einbindung Fachdienststellen und Auswirkungen auf das Radverkehrsnetz - Radverkehr in Grünanlagen und Grünzügen beschrieben.

Milbertshofener Straße

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

Oberhofer Weg bis zur Rathenaustraße

Die IR III-Verbindungen in diesem Bereich ergeben sich durch die Lage des zentralen POI Am Hart. Der Abschnitt ist im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten.

Von der Ecke Lerchenauer Straße / Willi-Gebhardt-Ufer in den Olympiapark hinein als Verbindung zur Winzererstraße

Der Abschnitt ist im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten.

Schaffung einer Ost-West-Verbindung auf der Südseite der Panzerwiese sowie einer Ost-Westverbindung im Hartelholz der Panzerwiese

Bezüglich der Panzerwiese sind die Rahmenbedingungen im Kapitel 4. Einbindung Fachdienststellen und Auswirkungen auf das Radverkehrsnetz - Radverkehr in Grünanlagen und Grünzügen beschrieben. Die Verbindungen werden im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

Aufnahme Dostlerstraße in das IR IV-Netz

Die Verbindung wird im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

Korrektur: kurze Abschnitt zwischen Straßbergerstraße und Moosacher Straße bzw. der weiterführenden Straße Am Oberwiesenfeld nicht als IR IV markiert. Bitte diesen Lückenschluss ergänzen.

Die Verbindung wird im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

11.12 Bezirksausschuss 12 Schwabing-Freimann

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 17)

B.1) IR III-Verbindung Münchner Freiheit - Unterföhring

Der Vorschlag wird übernommen. Die IR III-Verbindung von der Münchner Freiheit nach Unterföhring führt dann über die Ungererstraße.

B.2) IR III-Verbindung Münchner Freiheit - Arabellapark

Der Vorschlag wird übernommen. Die IR III-Verbindung vom Arabellapark zur Münchner Freiheit führt wie beschrieben durch die Tivolistraße / Englischen Garten / Königinstraße / Maria-Josepha-Straße / Nikolaistraße / Leopoldstraße. Die alternative Routenführung der IR III-Verbindung über den Isarring wird nach Beschlussfassung im aktuellen Netzentwurf für IR IV-Verbindungen berücksichtigt.

C.1) Frankfurter Ring

Der Frankfurter Ring ist eine der großen Hauptverkehrsstraßen in München und bildet keine Quelle-Ziel-Beziehung für eine IR III-Verbindung ab. Wie in Kapitel 4. erläutert, werden Radverkehrsverbindungen in Erschließungsstraßen gegenüber Hauptverkehrsstraßen bevorzugt.

C.2) IR III-Verbindung Neufreimann - Unterföhring

Die eingezeichnete Routenführung ist gut ausgebaut und als IR III-Verbindung geeignet. Eine Verlegung auf den Frankfurter Ring wird, wie unter C1) dargestellt, abgelehnt.

Zur Beschlussvorlage

„Der BA 12 (Schwabing-Freimann) hat die oben genannte Anhörung in der BA-Sitzung am 28.04.26 diskutiert. Dabei hat der BA 12 kritisiert, dass der Rang des künftigen Radweges „Missing Link“ zur Maria-Probst-Straße ist nicht klar ersichtlich ist.“

Die Verbindung wird im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

11.13 Bezirksausschuss 13 Bogenhausen

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 18)

1. Alternativführung der RSV nach Markt Schwaben

Die vom Bezirksausschuss vorgeschlagenen Änderungen hinsichtlich einer Alternativführung¹⁵ werden in der vertieften Planung der RSV berücksichtigt und geprüft. Mit dieser Beschlussvorlage wird ein Vorschlag für die Kategorie IR III formuliert, sodass IR II-Verbindungen hier nicht näher betrachtet werden.

2. Östlicher Isarradweg, 3. Montgelasstraße, 4. Isarring, 5. Bülowstraße und 6. Richard-Strauss-Straße

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort. Hinsichtlich der Anregung zur Beschilderung der Umleitung für den Radverkehr aufgrund der Bauarbeiten am Föh-ringer Ring können wir Ihnen mitteilen, dass die LHM in diesem Bereich über keine Flächen verfügt. Ihr Anliegen wird an das Staatliche Bauamt Freising weitergeleitet, das die Baumaßnahme durchführt.

7. Leuchtenbergring

Nach Eingang der Stellungnahme wurde diese in einem gemeinsamen Termin mit Vertreter*innen des BA 13 besprochen sowie einzelne Punkte konkret thematisiert. So wurde vereinbart, dass die IR III-Verbindung über Leuchtenbergring / Richard-Strauß-Straße trotz des engen Radfahrstreifens an der Unterführung Leuchtenbergring gegenüber der IR III -Verbindung Hultschiner Straße / Friedrich-Eckart-Straße vom BA 13 bevorzugt wird. Diese Entscheidung wird vom Mobilitätsreferat übernommen.

8. Englschalkinger Straße

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

9. Vollmannstraße

Zum Projekt Vollmannstraße können derzeit leider keine Aussagen hinsichtlich der Planung und Umsetzung gemacht werden. Im Zuge der angespannten Haushaltslage liegt die derzeitige Fokussierung auf bestehenden Netzlücken (bspw. ungesicherter Mischverkehr bei Tempo 50), Straßenzügen mit besonderen Defiziten in der Radinfrastruktur oder auf Projekten mit Synergieeffekten mit ohnehin anstehenden Baumaßnahmen.

¹⁵ „Radschnellverbindungen in München und Umland - Ergebnisse der sechs vertieften Machbarkeitsstudien und Empfehlung zur vertieften Planung und Umsetzung einer ausgewählten Trasse“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04418, Vollversammlung vom 27.04.2022, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6779402>

10. Cosimastraße

Es gibt keine logische alternative Führung zur Cosimastraße im Radnetz. In einem gemeinsamen Termin mit den Vertreter*innen des BA 13 wurde die Führung über die Cosimastraße besprochen. Es wurde vereinbart, dass die IR III-Verbindung wie eingezeichnet auf der Cosimastraße verbleibt.

11. Hultschiner Straße/Eggenfeldener Straße

Nach Eingang der Stellungnahme wurde diese in einem gemeinsamen Termin mit Vertreter*innen des BA 13 besprochen sowie einzelne Punkte konkret thematisiert. So wurde vereinbart, dass die IR III-Verbindung über Leuchtenbergring / Richard-Strauß-Straße trotz des engen Radfahrstreifens an der Unterführung Leuchtenbergring gegenüber der IR III -Verbindung Hultschiner Straße / Friedrich-Eckart-Straße vom BA 13 bevorzugt wird. Diese Entscheidung wird vom Mobilitätsreferat übernommen.

12. Salzsenderweg

Nach Eingang der Stellungnahme wurde in einem gemeinsamen Termin mit Vertreter*innen des BA 13 vereinbart, dass die IR III-Verbindung über den Salzsenderweg verläuft.

13. Freischützstraße

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

14. Johanneskirchner Straße (Ost)

Nach Eingang der Stellungnahme wurde in einem gemeinsamen Termin mit Vertreter*innen des BA 13 vereinbart, dass die IR III-Verbindung über den Salzsenderweg verläuft.

15. Brodersenstraße

Das Stadtentwicklungsgebiet Nordosten ist derzeit noch in Entwicklung, sodass hier noch keine eindeutige Routenführung vorliegt (siehe Kapitel 5.). Dennoch geht die Brodersenstraße in die Erarbeitung des neuen lokalen Radverkehrsnetzes als IR III-Verbindung (in Richtung Aschheim) ein.

16. Fideliostraße/Stegmühlstraße“ und 17. „Glücksburger Straße / Kuni Hohstraße / Burgauerstraße

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

18. Prinzregentenstraße

Die Prinzregentenstraße stellt keine direkte Quelle-Ziel-Verbindung für eine IR III-Verbindung dar. Der Vorschlag wird im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

19. Ostpreußenstraße

Der Äußere Radring führt bereits heute durch die Marienburger Straße und ist im Netzentwurf enthalten. Die Westpreußenstraße und die Graudenzer Straße werden im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

Zur Beschlussvorlage

Der Beschlussvorlage wurde mehrheitlich zugestimmt.

11.14 Bezirksausschuss 14 Berg am Laim

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 19)

„Zentrale POI“

Für den BA 14 wurde der zentrale POI Berg am Laim (Grüner Markt) festgelegt. Das Truderinger Ortszentrum liegt im BA 15, in welchem die beiden zentralen POI Messestadt Riem und Waldtrudering aufgenommen wurden. Aufgrund der besseren Netzabdeckung in Richtung Stadtrand im Münchner Osten wurde Waldtrudering gegenüber Trudering bevorzugt. Das Zentrum Trudering wird als Quartierszentrum (vgl. Zentrenkonzept¹⁶ des Referates für Stadtplanung und Bauordnung) aufgenommen.

„Statt Ostpark über Hofangerstraße und Staudingerstraße. Die Beantragung obliegt dem BA 16“

Hierzu ist keine Äußerung des BA 16 eingegangen.

„Steg Leuchtenberggring“

Der BA 13 favorisiert für die Verbindung Arabellapark - Berg am Laim die Route über den Leuchtenberggring. Der Steg über den Bahnhof Leuchtenberggring soll primär der Anbindung des Bahnhofs nach Süden und Norden für den Fußverkehr dienen. Eine Quermöglichkeit der Gleise ist in Form eines gemeinsamen Geh- und Radwegs mit maximal fünf Meter nutzbarer Breite vorgesehen.

„Auf dem Wasen - Thomas-Hauser-Straße, Verhandlungen mit der Bahn über die Daglfinger Spange“

Dies ist bereits im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen als Zielkonzeption enthalten und wird in die Planung eingebracht.

„Grafinger Straße und weitere Wegführung über Schlüsselbergstraße – Weißenstephaner Straße – Neumarkter Straße“

Eine Routenführung über Schlüsselbergstraße / Weißenstephaner Straße / Neumarkter Straße wird nicht unterstützt, da die Neumarkter Straße einen hohen Schwerlastverkehrsanteil hat und zudem der zentrale POI Berg am Laim dann von Norden (statt direkt von

¹⁶ „Perspektive München Fortschreibung des Zentrenkonzepts“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12932, Vollversammlung vom 20.03.2019, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/5118808>

Süden) angebunden wird. Die Route verbleibt daher auf Altöttinger Straße / Echardinger Straße / Josephsburgstraße / Baumkirchner Straße.

„Baumkirchner Straße – Hansjakobstraße (Fahrradstraße) – Auf dem Wasen – Truderinger Straße“

Aufgrund des verkehrsberuhigten Bereichs Auf dem Wasen verläuft die Route wie eingezeichnet über die St.-Veit-Straße. Die Hansjakobstraße hat sich bereits als Fahrradstraße etabliert und bleibt daher als IR III-Verbindung enthalten.

Zur Beschlussvorlage

Die Beschlussvorlage wurde zur Kenntnis genommen.

11.15 Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 20)

A) Grundsätzliche Anmerkungen/Kritik:

Die Bezirksausschüsse wurden bei der Abfrage des Stadtteilzentrums im jeweiligen Stadtbezirk sowie zuletzt zur Abstimmung der IR III-Verbindungen eingebunden. Zudem hat das Mobilitätsreferat einen Termin per Videokonferenz zur Vorstellung des Projekts sowie zur Beantwortung der Fragen angeboten. Eine umfangreichere Beteiligung von 25 Bezirksausschüssen ist aufgrund des Arbeitsumfangs und der damit gebundenen Personalressourcen nicht leistbar. Das vom BA 15 entwickelte Radvorrangnetz zielt v.a. auf IR IV-Verbindungen ab. Denn wie in Kapitel 3.4. vorgestellt, unterliegt das IR III-Netz direkten Quelle-Ziel-Verbindungen. Das Konzept wird im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen berücksichtigt. Auch zu den IR IV-Verbindungen werden die Bezirksausschüsse entsprechend eingebunden.

B 1) und B 2) Anmerkungen und Erläuterungen zum Gebiet des BA 15 Trudering-Riem

Die Radverbindung bildet keine Verbindung zwischen zwei zentralen POI ab und wird daher nicht als IR III-Verbindung aufgenommen. Jedoch ist der schnelle Radweg München – Ebersberg im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten. Zielgruppe des neuen Radverkehrsnetzes ist der Alltagsradverkehr. Daher wird der touristische Isar-Inn-Radweg nicht in die Konzeption aufgenommen.

B 3a) O-W-1 Route entlang der Salzstraße

Das Stadtentwicklungsgebiet Münchner Nordosten ist derzeit noch in Entwicklung, sodass hier noch keine eindeutige Routenführung vorliegt (siehe Kapitel 5.). Dennoch entspricht die Route entlang der Salzstraße aktuell der IR III Stadtentwicklungsgebiet Münchner Nordosten – Aschheim im Landkreis München und erfüllt damit die Netzfunktion.

B 3a) O-W-2 Weiterführung Rierner Straße

Die Rierner Straße bildet keine Verbindung zwischen zwei zentralen POI ab und wird daher nicht als IR III-Verbindung aufgenommen. Bei der Erarbeitung des Netzentwurfs für IR IV-Verbindungen wird der Vorschlag geprüft.

B 3a) O-W-3 Lückenschlüsse

Die Lückenschlüsse stellen keine direkten Quelle-Ziel-Verbindungen einer IR III-Verbindung dar, sind aber im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten.

B 3a) O-W-4 Wasserburger Landstraße ab Friedenspromenade bis zur Stadtgrenze

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

B 3a) Wichtige Anmerkung: fehlende Verbindungen durch Gartenstadt Trudering und Waldtrudering

Diese werden bei der Erarbeitung des Netzentwurfs für IR IV-Verbindungen berücksichtigt.

3 b) Ablehnung Alternativroute Ostpark

Der Vorschlag wird übernommen und die IR III-Verbindung verbleibt wie bereits eingezeichnet in der Hans-Pfann-Straße und dem Horst-Salzman-Weg.

3 b) S-N-1: Einfügen Verbindungsstück Grundstück an der Zehntfeldstraße Höhe 212 (direkt östlich Hausnr. 210)

Das Verbindungsstück über das städtische Grundstück wird als IR III-Zielkonzeption aufgenommen.

3 b) S-N-2: Fortsetzung Alexisweg Richtung Süden, Friedrich-Creuzer-Straße

Die Anpassung der Radverkehrsführung im Bereich der Friedrich-Creuzer-Straße und des Alexiswegs - unter den schwierigen Voraussetzungen hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit - wurde bereits im Beschluss „Masterplanungen in den Münchner Parkmeilen“, Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 09786, Vollversammlung vom 24.07.2024 benannt. Dort wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung unter Beteiligung des Baureferats und des Mobilitätsreferats beauftragt, ein Wegekonzzept zu erstellen. Die Weiterführung der IR III-Verbindung vom Alexisweg in Richtung Süden nach Neuperlach wird zudem im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft, vorbehaltlich von Einschränkungen durch vorliegende Besitzverhältnisse.

„Für den Abschnitt zwischen Markgrafenstraße und Am Hochacker soll weiterhin die existierende Fahrradstraße genutzt werden.“

Der Vorschlag wird übernommen.

„Für die Wegeführung im nördlichen Grünstreifen entlang der Friedenspromenade liegt dem Baureferat ein Vorschlag des BA15 nach Verbreiterung des bestehenden Weges vor, dieser Vorschlag sollte zügig geprüft, geplant und umgesetzt werden.“

Die Beantwortung durch das Baureferat erfolgt separat von dieser Beschlussvorlage.

„Wichtige Anmerkung: Es fehlen zusätzliche S-N-Verbindungen, z.B. entlang der Bajuwarenstraße im Westen des Stadtbezirks sowie über den Hockacker und Schrammingerweg im Osten unseres Siedlungsgebietes in Richtung Umland.“

Der Vorschlag stellt keine direkte Quelle-Ziel-Verbindung einer IR III-Verbindung dar. Der Vorschlag wird bei der Erarbeitung des Netzentwurfs für IR IV-Verbindungen geprüft.

„Die bestehende wichtige und stark frequentierte Verbindung am Friedrich-Panzer-Weg nach Waldperlach fehlt im vorliegenden Netz vollständig, ist aber unverzichtbar. Dieser Weg muss baulich ertüchtigt werden und als gut befahrbarer Forstweg ein wichtiger Bestandteil des Radwegenetzes im Münchner Osten werden, sonst muss ein Umweg von ca. 2 km gefahren werden (Umfwegfaktor). In Richtung Nordosten kann – im Sinne der Vernetzung – ein Abzweig über die Fauststraße in Richtung Schrammingerweg dienen, in Richtung Westen eignet sich eine Fortsetzung z.B. über die Gerstäcker Straße.“

Der Vorschlag stellt keine direkte Quelle-Ziel-Verbindung einer IR III-Verbindung dar. Der Vorschlag wird bei der Erarbeitung des Netzentwurfs für IR IV-Verbindungen geprüft.

„Ein Defizit der bisherigen Planungen ist die mangelnde Berücksichtigung des Truderinger Ortskerns als wichtiges Geschäftszentrum und die mangelnde Berücksichtigung der Feldbergstraße mit den zahlreichen Bildungs-, Kultur-, sportlichen- und sozialen Einrichtungen (POI). Als weiterer POI könnte das kleine Einkaufszentrum mit Wochenmarkt an der Friedenspromenade berücksichtigt werden.“

Für den BA 15 wurden die zentralen POI Messestadt Riem und Waldtrudering festgelegt. Aufgrund der besseren Netzabdeckung in Richtung Stadtrand im Münchner Osten wurde Waldtrudering gegenüber Trudering bevorzugt. Das Zentrum Trudering wird als Quartierszentrum (vgl. Zentrenkonzept¹⁷ des Referates für Stadtplanung und Bauordnung) aufgenommen und ist im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen als Quelle/Zielpunkt enthalten.

Zur Beschlussvorlage

„Der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem stimmt unter der Maßgabe zu, dass zusätzlich zu den beiden Points of Interest (POI) in Waldtrudering und in der Messestadt ein weiterer POI im Bereich des Truderinger Ortskerns (alternativ an der Wasserburger Landstraße zwischen Bajuwaren- und Feldbergstraße) festgeschrieben wird.“

In einem großen Flächenstadtbezirk wie Trudering-Riem ist dies räumlich mehr als vertretbar und macht auch planerisch Sinn, da die Rad-Haupttrouten und das übergeordnete Rad-Netz (IR III) sich schon jetzt an ebendieser Örtlichkeit ausrichten und dort auch durchlaufen.

Zudem bittet der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem, die Verkehrsplanungen im Bereich des Rappenwegs zu berücksichtigen und die perspektivische Verbindung zwischen den POI Waldtrudering und Messestadt über die neu zu bauende Brücke an der Mauerseglerstraße und das neue („Gute Uta“-)Quartier am östlichen Rappenweg (statt über die Unterführung an der Schwablhofstraße) planerisch im IR-III-Netz zu berücksichtigen.“

Zur Festlegung der zentralen POI wird auf die Ausführungen in Kapitel 3.4a verwiesen. Die räumliche Nähe eines Quelle-/Zielpunkts zu einer IR III-Verbindung bedingt keine Einordnung als zentraler POI. Der Truderinger Ortskern ist als Quartierszentrum eingestuft und wird bei der Erarbeitung der IR IV-Verbindungen berücksichtigt.

Die IR III-Verbindung zwischen 15. und 16. Stadtbezirk in Nord-Süd-Richtung über die Schwablhofstraße bleibt weiterhin bestehen, da Sie die direkte Verbindung zwischen den Stadtteilen darstellt, auch bei Realisierung einer Brücke zwischen Rappenweg und Mauerseglerstraße. Der Vorschlag via Mauerseglerstraße und weitere Relationen im Umfeld des Rappenwegs werden bei der Erarbeitung des Netzentwurfs für IR IV-Verbindungen als Zielkonzeption geprüft und ggf. vorgesehen.

¹⁷ „Perspektive München Fortschreibung des Zentrenkonzepts“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12932, Vollversammlung vom 20.03.2019, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/5118808>

11.16 Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 21)

1. Ost-West-Passage des Wohnrings über die nördliche Variante

Der Vorschlag wird übernommen.

2. Friedrich-Panzer-Weg über die Gerstäckerstraße zur Friedrich-Creuzer-Straße

Der Vorschlag stellt keine direkte Quelle-Ziel-Verbindung einer IR III-Verbindung dar. Der Vorschlag wird bei der Erarbeitung des Netzentwurfs für IR IV-Verbindungen geprüft.

3. Anschluss im Nord-Osten an Quiddestr und weiter über die Nawiaskystraße zum Adolf-Baeyer-Damm

Der Vorschlag wurde im Nachgang vom BA 16 noch konkretisiert: „Es geht um den Anschluss an die aus Trudering kommende Route, die am Karl-Marx-Ring gegenüber des Peschelangers in den BA16 führt. Für diesen Anschluss würden wir die Route Richtung über die Quiddestr bis zur Kreuzung mit der Nawiaskystraße, über die dann zum Adolf-Baeyer-Damm in Richtung Ostpark führen.“

Der Vorschlag stellt keine direkte Quelle-Ziel-Verbindung einer IR III-Verbindung dar. Der Vorschlag wird bei der Erarbeitung des Netzentwurfs für IR IV-Verbindungen geprüft. Ein Anschluss an die Ständlerstraße wird im Rahmen der „Machbarkeitsstudie aufgeständerter Rad- und Gehweg Ständlerstraße“ geprüft.

Zur Beschlussvorlage

Der Beschlussvorlage wurde einstimmig zugestimmt.

11.17 Bezirksausschuss 17 Obergiesing-Fasangarten

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 22)

1.-5. Grundsätzliche Anmerkungen

Die Zwangspunkte sind uns bekannt und werden so gut wie möglich berücksichtigt. Beispielsweise verläuft die Route zwischen Harras und Wettersteinplatz über die Candidstraße - Brudermühlbrücke, um trotz einer Führung an der Hauptverkehrsstraße eine direkte Routenführung anzubieten.

6. Problematische Routenführung im südlichen Teil des Stadtbezirks

Da die Streckenführung der RSV östlich der Bahn verläuft, ist eine Anbindung daran westlich der Bahn notwendig. Die eingezeichnete Radvorrangroute über den Kreuzbichlweg schließt über Sperber- und Zwergerweg direkt an das Radnetz im Landkreis München an. Der Vorschlag stellt keine direkte Quelle-Ziel-Verbindung einer IR III-Verbindung dar. Der Vorschlag ist im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten.

7. Einbindung des Mangfallplatzes

Eine Umlegung der Route von der Soyerhofstraße auf die Tegernseer Landstraße wird nicht befürwortet, da die Tegernseer Landstraße eine viel befahrene Hauptverkehrsstraße ist, die zudem durch viele Kfz-Parkplätze (auch Senkrechtparkplätze) ungünstig für den

8. Alternativen zur Unterführung Cincinnatistraße / Tegernseer Landstraße

Siehe 7. Die IR III-Verbindung wird über die Schwarzenbergstraße / Grotiusweg / Feuerbachstraße vorgeschlagen.

9. Giesinger Berg als Teil des RVR-Netzes

Der Vorschlag wird übernommen (siehe Kapitel 3.4e).

10. RVR über Candidberg, Führung über Wettersteinplatz für gesamtstädtisch ausgerichtetes Netz nicht sinnvoll

Der Wettersteinplatz ist der zentrale POI im BA 18 und wird daher im IR III-Netz angebunden. Die Weiterführung in Richtung Harras erfolgt über den Candidberg.

11. Anpassung Führung Äußerer Radlring (ARR) abseits von Grünanlagen

Die beiden bereits bestehenden und auch beschilderten Ringe (Innerer und Äußerer Radlring) werden in einem nächsten Schritt hinsichtlich der Streckenführung überprüft und ein Vorschlag mit der Beschlussvorlage zu den IR IV-Verbindungen vorgelegt (siehe Kapitel 3.4e). Der Hinweis zur grundsätzlichen Routenführung wird in die Prüfung aufgenommen.

12. Verbindungen zwischen Giesinger Bahnhof, Tegernseer Platz, dem südlichen Teil des Stadtbezirks sowie Querungen der Chiemgaustraße und Stadelheimer Straße

Für den BA 17 wurde der zentrale POI am Tegernseer Platz festgelegt. Der Giesinger Bahnhof wird als Quartierszentrum aufgenommen und ist im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen als Quelle/Zielpunkt enthalten.

13. Neben der bereits angesprochenen RVR-Route im Zuge der Fasangartenstraße nach Neuperlach (vgl. Nr. 6) halten wir mit Blick auf die gesamtstädtische Bedeutung des RVR-Netzes (und seine Verknüpfungsfunktion mit dem Umland) eine Verbindung nach Solln, z.B. im Zuge der Naupliastraße, für unverzichtbar. Gleiches gilt für eine RVR-Route vom Tegernseer Platz nach Norden in die Stadtbezirke 5 und 13, die notwendigerweise oberhalb des Isarhangkante verlaufen muss.

Eine Verbindung nach Solln ist durch die Kombination der beiden IR III-Verbindungen Giesing – Wettersteinplatz und Solln – Wettersteinplatz sichergestellt. Die Naupliastraße ist im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen (u.a. zur Anbindung des Krankenhauses Harlaching) enthalten. Zudem ist eine Anbindung an die Stadtbezirke 5 und 13 durch die Verbindungen Giesing – Ostbahnhof und Berg am Laim – Giesing sowie deren Weiterführungen Richtung Arbellapark berücksichtigt.

Zur Beschlussvorlage

„Der BA stimmt dem Konzept grundsätzlich zu, begrüßt insbesondere die Einbeziehung des Giesinger Bergs und dass das veraltete Konzept des ARR in der nächsten Planungsstufe endlich einer Überprüfung unterzogen wird. Gleichzeitig werden die Einwände unter den Punkten 7 und 10 der ersten Stellungnahme aufrechterhalten.“

Bezüglich der Einwände zu den Punkten 7 und 10 der Stellungnahme zum Netzentwurf

wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

11.18 Bezirksausschuss 18 Untergiesing-Harlaching

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 23)

1. Fehlende überregionale Radverbindung nach Grünwald

Wie in Kapitel 3.4a beschrieben, wurden die Grund- und Mittelzentren im Landkreis aufgenommen, die an die LHM angrenzen. Statt Grünwald wurden im Münchner Süden die Gemeinden Pullach und Unterhaching ausgewählt. Für den Alltagsradverkehr führt die direkte Verbindung nach Grünwald über die Geiseltasteig- und Münchner Straße, die aber aufgrund des engen Straßenquerschnitts der Staatsstraße und der Tramgleise in ihren Ausbaumöglichkeiten deutlich limitiert ist. Die Verbindung ist aber im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten und bindet neben Grünwald auch das Klinikum Harlaching und die Bavaria Filmstadt an.

2. IR III-Route entlang des Mittleren Rings

Dem Vorschlag wird zugestimmt und die Route auf der Candidstraße – Brudermühlbrücke belassen. Die Harlachinger Straße ist im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten.

3. Isarradweg rechts der Isar als IR III-Route

Die Isarradwege Ost und West sind eine der wichtigsten Nord-Süd-Achsen in München mit stadtteilübergreifender Verbindungsfunktion und hohen Radverkehrsstärken (vgl. Kapitel 3.4e).

4. Fehlende Verbindung südlicher Landkreis - Thalkirchner Brücke

Der Vorschlag stellt keine direkte Quelle-Ziel-Verbindung einer IR III-Verbindung. Die Route wird aber über den Äußeren Radlring bzw. den Netzentwurf für IR IV-Verbindungen berücksichtigt.

Eine möglichst kurzfristig umzusetzende Verbesserung der Radinfrastruktur auf Straßenebene zwischen Tierparkbrücke und Harlaching entlang der Tierparkstraße wird derzeit durch das MOR erarbeitet. Die Umsetzung soll durch den Stadtrat beschlossen werden. Damit einhergehend soll die Beauftragung des Baureferats zur vertieften Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten des Woodcycle-projektes erfolgen.

5. Neue Route Wettersteinplatz - Wittelsbacher Brücke

Der Vorschlag wird übernommen (siehe Kapitel 3.4e).

6. Neue Route Mangfallplatz nach Süden/Grünwald

Die Verbindung vom Mangfallplatz in Richtung Solln bildet keine Route zwischen zwei zentralen POI ab und wird daher nicht als IR III-Verbindung aufgenommen. Die Naupliastraße ist aber im Netzentwurf für IR IV-Verbindung (u.a. zur Anbindung des Krankenhauses Harlaching) enthalten.

7. Äußerer Altstadt-Radlring

Die beiden bereits bestehenden und auch beschilderten Ringe (Innerer und Äußerer Radlring) werden in einem nächsten Schritt hinsichtlich der Streckenführung überprüft und ein Vorschlag mit der Beschlussvorlage zu den IR IV-Verbindungen vorgelegt (siehe Kapitel 3.4e).

Zur Beschlussvorlage

„Das Gremium lehnt die Vorlage ab – die Stellungnahmen des BAs wurden nicht berücksichtigt.“

Es wird auf die Ausführungen zum Netzentwurf verwiesen. Die Vorschläge des Bezirksausschusses wurden teilweise übernommen. Diejenigen Vorschläge, deren Übernahme nicht empfohlen wird, wurden entsprechend kommentiert und werden ggf. im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen berücksichtigt.

11.19 Bezirksausschuss 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 24)

1. Fürstenried – Innenstadt, Führung über die Höglwörther Straße

Der Vorschlag wird übernommen.

2. (Neuried) - Solln – Innenstadt, Führung über die Emil-Dittler-Straße

Der Vorschlag wird übernommen.

Zur Beschlussvorlage

Der Bezirksausschuss hat sich in seiner Sitzung am 14.04.2026 mit der Sitzungsvorlage befasst und gibt einstimmig keine Stellungnahme ab.

11.20 Bezirksausschuss 20 Hadern

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 25)

„Zentrale POI und Radschnellverbindung“

Die Auswahl und Festlegung der zentralen POI erfolgte nach dem in Kapitel 3.4a vorgestellten Verfahren. Die beiden Vorschläge (nördlich der BAB das Blumenauer Einkaufszentrum und südlich der Max-Lebsche-Platz) nehmen wir in die Prüfung der Quell- und Zielpunkte von IR IV-Verbindungen auf. In der vorliegenden Beschlussvorlage werden die IR III-Verbindungen behandelt. Die IR II-Verbindungen (RSV) wurden vom Stadtrat bereits beschlossen und sind nicht Teil dieser Vorlage.

„Unterführung Schröfelhofstraße“

Die IR III-Verbindung Hadern - Laim wurde in Abstimmung mit dem BA 25 in ihrer Routenführung verändert und führt nicht mehr über die Schröfelhofstraße (siehe BA 25).

„Guardinistraße - Kornwegerstraße - Kriegerheimstraße - Pfingstrosenstraße - Max-

Lebsche-Platz - Radweg entlang des Klinikums Großhadern bis Frauenhofstraße (Martinsried)“

Die Routenführung bildet keine Verbindung zwischen zwei zentralen POI ab und wird daher nicht als IR III-Verbindung aufgenommen. Der Vorschlag wird bei der Erarbeitung des Netzentwurfs für IR IV-Verbindungen geprüft.

„Rückbau des Radwegs in der Pfingstrosenstraße und Ausweisung als Fahrradstraße“

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

„Senftenauerstraße - Kleinhaderner Straße - Haderner Steg - Haderunstraße - Gräfelfinger Straße stadtauswärts“

Die Haderunstraße sowie die Gräfelfinger Straße sind im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten (siehe auch BA 25).

„Kriegerheimstraße - Zöllerstraße - Tischlerstraße Richtung Fürstenried“

Die Routenführung bildet keine Verbindung zwischen zwei zentralen POI ab und wird daher nicht als IR III-Verbindung aufgenommen. Der Vorschlag wird bei der Erarbeitung des Netzentwurfs für IR IV- bzw. IR V-Verbindungen geprüft.

„Beide Alternativrouten sollen gestrichen werden“

Der Vorschlag wird übernommen und die Alternativrouten nach Beschlussfassung im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

Zur Beschlussvorlage

„Der Bezirksausschuss bemängelt die knappe Anhörungsfrist rund um den Wahlperiodenwechsel.“

Der BA 20 fordert einen größeren Planausschnitt für den Stadtteil Hadern zum Plan auf Seite 13. Außerdem fordert der BA die sofortige Einrichtung der beantragten POIs in der Blumenau und am Max-Lebsche-Platz und nicht erst zukünftig. Weiterhin bittet der BA um Erklärung zum Thema „IR II: Radschnellweg an der Kreuzung Großhaderner Straße / Würmtalstraße / Gräfelfinger Straße“ - Wie ist die zukünftige Routenführung dort geplant? Darauf wurde nicht geantwortet.“

Der Beschlussvorlage liegt in der Anlage 5 auch eine Kartendarstellung für die Gesamtstadt bei und enthält darüber hinaus den Link zur digitalen stadtweiten Darstellung im Geo-portal. Zu den beantragten POI und der IR II wird auf Ausführungen in der Beschlussvorlage und die Kommentierung der ersten Stellungnahme des Bezirksausschusses zum Netzentwurf verwiesen. In der letzten Beschlussvorlage zu den Radschnellverbindungen in München¹⁸ sind die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen und die jeweiligen Streckenführungen, auch für die RSV Starnberg, enthalten.

¹⁸ „Radschnellverbindungen in München und Umland - Ergebnisse der sechs vertieften Machbarkeitsstudien und Empfehlung zur vertieften Planung und Umsetzung einer ausgewählten Trasse“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04418, Vollversammlung vom 27.04.2022, <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6779402>

11.21 Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing**Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 26)**

„IR III-Verbindungen auf Hauptverkehrsstraßen oder in Grünanlagen, Konzeption der Radringe sowie Standards von IR III-Verbindungen“

Es wird auf die Ausführungen in Kapitel 3 verwiesen. Die beiden bereits bestehenden und auch beschilderten Radringe (Innerer und Äußerer Radlring) werden in einem nächsten Schritt hinsichtlich der Streckenführung überprüft und ein Vorschlag mit der Beschlussvorlage zu den IR IV-Verbindungen vorgelegt. Innerstädtische Radringe sind wichtig für den Alltagsradverkehr, da sie bei der Verteilung der Radfahrenden auf radialen Routen eine wichtige Rolle spielen.

„Versatz von der Bärmanstraße in die Herzog-Johann-Straße“

In der vorliegenden Beschlussvorlage werden die IR III-Verbindungen behandelt. Die IR II-Verbindungen (RSV) wurden vom Stadtrat bereits beschlossen und sind nicht Teil dieser Vorlage.

„Querung der Pippinger Straße“

Diese Querungsstelle wurde im Rahmen der Erarbeitung der IR II-Verbindungen mehrfach besprochen und in dieser Routenführung beschlossen.

„Routenführung vom Bärman-Tunnel“

Die Routenführung bildet keine Verbindung zwischen zwei zentralen POI ab und wird daher nicht als IR III-Verbindung aufgenommen. Der Vorschlag wird bei der Erarbeitung des Netzentwurfs für IR IV- bzw. IR V-Verbindungen geprüft.

„Führung der Radroute über den Hellihofweg“

Das Anliegen den Hellihofweg zu umfahren, wird unterstützt. Aufgrund der Zweiteilung des Wensauerplatzes sehen wir diese Routenführung aber nicht als geeignet an und legen die IR III-Verbindung daher auf die Orthstraße / Floßmannstraße / August-Exter-Straße.

„Durchfahrt von der Reinoltstraße zur Pirschstraße“

Die Durchfahrt führt durch eine Grünanlage und wird daher nicht als IR III-Verbindung aufgenommen. Der Abschnitt ist im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen enthalten.

Zur Beschlussvorlage

Der Bezirksausschuss 21 hat sich in seiner Sitzung am 16.06.2026 mit der Beschlussvorlage befasst und hierzu folgendes beschlossen:

„Der Vorlage wird zugestimmt. Der BA verweist auf sein Schreiben vom 03.07.24 (siehe Anlage 26) und hält seine Forderungen aufrecht.“

Hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen zum Netzentwurf verwiesen.

11.22 Bezirksausschuss 22 Allach-Lochhausen-Langwied

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 27a)

„Radschnellverbindung München - Fürstenfeldbruck“

In der vorliegenden Beschlussvorlage werden die IR III-Verbindungen behandelt. Die IR II-Verbindungen (RSV) wurden vom Stadtrat bereits beschlossen und sind nicht Teil dieser Vorlage.

„Freiham – Pasing“

Der Vorschlag wird teilweise übernommen. Die Bodenseestraße wird nicht als IR III-Verbindung vorgeschlagen. Eine Zuwegung der Scapinellistraße über den Knoten Lortzingstraße und Haberlandstraße ist nicht vorhanden, die Route wird daher nicht umgelegt. Hierzu ging auch keine Rückmeldung des BA 21 ein. Des Weiteren wird die Führung über die Neidensteiner Straße / Wildenfeser Straße (statt Hohensteinstraße / Aufseßer Straße) bevorzugt, da sie näher an den Nutzungen der Bodenseestraße verläuft. Zu einer möglichen Querung der Wiesentfeler Straße auf Höhe der Albert-Camus-Straße mit einer Anbindung an die Fahrradstraße Hans-Clarín-Weg/Golo-Mann-Weg hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes mitgeteilt:

„Eine Durchquerung der öffentlichen Grünfläche an der Wiesentfeler Straße wird abgelehnt, da diese einen erheblichen Eingriff verursachen würde. Hier wäre auch sehr erhaltenswerter Baumbestand betroffen, der zudem als Biotop erfasst ist. Des Weiteren handelt es sich hier um einen Bestandteil des Neuaubinger Riedels, d.h. hier liegt eine mehrere Meter hohe Erhebung vor, in die bei einem Radwegeausbau erheblich eingegriffen werden würde. Unabhängig von den Kosten müsste hier die vorhandene, gut angenommene Grünfläche massiv umgebaut werden. Der Radweg ist daher außerhalb der Grünfläche zu führen, denkbar ist z.B. die Führung des Radweges am Westrand der Schmetterlingssiedlung nach Süden auf die Bodenseestraße.“

Da sich ohne die Querung der Grünfläche keine sinnvolle Routenführung ergibt, wurde die IR III-Zielkonzeption zwischen Aubinger Allee und Wiesenthauer Straße entfernt.

„Freiham – Lochhausen“

Die Route wird im Bereich Lochhausen über die Tunneldecke A99 / Am Langwieder Bach / Maganusweg / Lochhausener Straße geführt. Eine Querung der Bahntrasse durch die Unterführung Henschelstraße wird trotz erneuter Nachfrage von der Deutschen Bahn abgelehnt. Die Verbindung vom Hans-Clarín-Weg zur Aubinger Allee wird erst im Rahmen der anstehenden Planungen zu Freiham konkretisiert.

„Lochhausen – Pasing“

Die Weiterführung der Negrellistraße in Richtung des zentralen POI Lochhausen entlang der Bahntrasse ist als IR III-Zielkonzeption im Radverkehrsnetz enthalten.

„Lochhausen – Allach“

Eine alternative Führung zur Eversbuschstraße ist aufgrund des so kurzen Abschnittes (ca. 80 m) nicht notwendig.

„Freiham – Gräfelfing und Freiham – Germering“

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

„Freiham – Puchheim“

Die Routen östlich bzw. westlich der A99 sind in etwa gleich lang. Da die Route östlich der A99 jedoch durch bebauten Gebiet verläuft und damit mehr Einwohnende anbindet, sozial sicherer ist und den Radverkehr auf der IR III Freiham – Lochhausen bündelt, wird diese Verbindung bevorzugt. Zudem wird die Route westlich der A99 aufgrund der Führung durch den Münchner Grüngürtel abgelehnt.

„Lochhausen – Puchheim“

Die Querung der Bahntrasse auf der westlichen Bahnhofseite ist nur über den Wiedehopfweg möglich, da die Unterführung Henschelstraße von der Deutschen Bahn für den Radverkehr abgelehnt wird.

Zur Beschlussvorlage (vgl. Anlage 27b)

„Der Bezirksausschuss 22 bezieht sich in seiner Stellungnahme auf die vorliegende Beschlussvorlage und aktuell laufende Veränderungen im Stadtbezirk 22. Zu betrachten sind:

- 1. Die Vorlagen zur Verkehrsführung im Bereich U-Bahnhof Westkreuz*
- 2. Die finale Festlegung des „Point of Interest“ (POI) in Freiham (Stadtteilzentrum mit U-Bahn Freiham Mitte, Seite 19 der Beschlussvorlage)*
- 3. Die aktuellen Beschlüsse zum Freihamer Park und Anbindung nach Germering“*

Pasing - Freiham

Das Radnetzplanung bildet keine temporären Routenführungen während einer zukünftigen Baumaßnahme ab. Für die spätere Oberflächenwiederherstellung U-Bahn Westkreuz wird eine Radverkehrsanlage berücksichtigt.

Lochhausen - Freiham

Die Routenführung über die Tunneldecke des Aubinger Tunnels und die Aubinger Allee ist als „Alternative“ im Netzentwurf abgebildet und wird im Rahmen der Erarbeitung der IR IV-Verbindungen geprüft.

Freiham - Gräfelfing und Freiham - Germering

Die vorgeschlagene Netzkonzeption für diesen Bereich bildet den mit der Autobahndirektion GmbH und der Gemeinde Germering abgestimmten Planungsstand da (Brückenneubau und Weiterführung innerhalb des Stadtgebiets Germering).

Lochhausen - Pasing

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

Freiham - Puchheim

Eine Führung östlich der A99 ist als Vorschlag im Netzentwurf enthalten. Anstatt der Aubinger Allee ist die Führung über die Fahrradstraßen (Hans-Clarin-Weg / Golo-Mann-Weg) vorgesehen.

Lochhausen - Puchheim

Die vorgeschlagene Führung ist im Netzentwurf enthalten.

Bestehende Fahrradstraßen auf IR III Routen - Es entfallen Golo-Mann-Weg und Hans-Clarin-Weg

Die Fahrradstraßen Hans-Clarin-Weg und Golo-Mann-Weg werden im aktuellen Netzentwurf als IR III-Verbindungen vorgesehen.

11.23 Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 28)

„Grundsätzliche Anmerkungen“

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort. Zu den Standards von IR III-Verbindungen wird auf Kapitel 3 verwiesen.

„Pfarrer-Grimm-Straße – Ganzenmüllerstraße – Elly-Staegmeyer-Straße (Radweg) – Einkaufszentrum EVER.S“

Der Vorschlag wird teilweise übernommen. Eine Führung über die Elly-Staegmeyer-Straße wird wegen der Lage direkt im Gewerbegebiet (Be- und Entladung von LKWs) abgelehnt. Aufgrund der anstehenden Planungen des Kirschgeländes wird die IR III-Zielkonzeption über die Pfarrer-Grimm-Straße / Ganzenmüllerstraße / Weg westlich der Bahn zum Oertelplatz aufgenommen.

Zur Beschlussvorlage

„S 42: Eine Führung entlang der Bahnlinie zum Oertelplatz kann zwischen der Ganzenmüllerstraße und dem Oertelplatz über den östlichen neuen Radweg erfolgen (ggf. Übergangsweise noch bis zu dessen Fertigstellung östlich der Bahnlinie).“

Die Vorschläge sind im Netzentwurf abgebildet.

In der Elly-Staegmeyr-Straße gibt es seit 2025 kein Gewerbegebiet mehr. Der BA 23 empfiehlt deshalb eine Aktualisierung der Radwegplanung.

Der Bereich wird im Netzentwurf für IR IV-Verbindungen geprüft.

In der Behringstraße bitten wir um Abstimmung mit dem Nahverkehrskonzept, da es hier immer wieder zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr kommt.

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

Am „Evers“ entlang gibt es keine Konflikte mit Rad- und Lieferverkehr, da hier eine bauliche Trennung durch einen Bordstein existiert und eine durchgezogene weiße Linie besteht.“

Der Bereich ist im Netzentwurf enthalten.

11.24 Bezirksausschuss 24 Feldmoching-Hasenberg

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 29)

„IR III-Verbindungen entlang der Dachauer Straße“

Auf der Dachauer Straße verläuft über weite Strecken die RSV München – Dachau. Zudem bildet die Dachauer Straße keine Verbindung zwischen zwei zentralen POI ab und wird daher nicht als IR III-Verbindung ergänzt.

„IR III-Verbindungen in Nord-Süd-Richtung auf der Westseite ausgehend von der Landschuter Allee einschließlich der Brücke über die Moosacher Straße“

Die Radverbindung entlang der ehemaligen Olympia-S-Bahnstrecke ist im aktuellen Netzentwurf für IR IV-Verbindungen als Zielkonzeption enthalten (siehe BA 10).

„IR III-Verbindungen in Verlängerung der Pappelallee über den Rangierbahnhof die Donaustauer Straße, Holledauer Straße bis zum Moosacher Bahnhof“

Der Vorschlag wird übernommen. Die IR III Feldmoching – Moosacher Bahnhof führt entsprechend dem Wunsch von BA 10 und BA 24 und, da diese Route auch heute schon beschildert ist, über den Rangierbahnhof. Die Alternative über die Triebstraße / Feldbahnstraße / Heidelerchenstraße / Lerchenstraße wird abgelehnt, da sie über mehr Hauptverkehrsstraßen führt, die Feldbahnstraße teils nicht befestigt ist, in der Lerchenstraße keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind und die Route teilweise auf Bahngrund verläuft.

„Ablehnung einer Radvorrangroute in der Josef-Frankl-Straße“

Die nördliche Umfahrung der Josef-Frankl-Straße bedingt ein längeres Befahren der Feldmochinger Straße. Südliche Umfahrungen sind zu umwegig oder wegen nicht städtischem Grund nicht möglich. Mangels geeigneter Alternativen verbleibt die IR III-Verbindung daher in der Josef-Frankl-Straße.

Zur Beschlussvorlage

„Der BA 24 stimmt der Anhörung mit dem Zusatz, dass die Nord-Süd-Radverbindung entlang der Triebstr. / Feldbahnstr. / Heidelerchenstr. / Lerchenstr. weiterverfolgt wird und bei der Planfeststellung für den Bahnübergang an der Lerchenstraße berücksichtigt wird, zu.“

Das neue Radverkehrsnetz für München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument im Bereich Radverkehr, welches die mittel- bis langfristigen Ziele im Bereich Radverkehr festlegt. Es bildet die strategische Grundlage für die Erarbeitung lokaler Radverkehrskonzepte und Verbesserungsmaßnahmen vor Ort.

11.25 Bezirksausschuss 25 Laim

Zum Netzentwurf (vgl. Anlage 30)

1. Laim Ost

Eine Führung über die Lautensackstraße / Hans-Thonauer-Straße und Fachnerstraße bildet nicht die Quelle-Ziel-Verbindung von Laim zum Rotkreuzplatz ab. Zudem wird eine Führung über die Lautensackstraße abgelehnt, da Abschnitte über Privatgrund verlaufen.

2. Laim West

Der Vorschlag wird übernommen. Die Weiterführung im BA 20 erfolgt über die Großhaderner Straße zum zentralen POI Hadern.

3. Von Ost nach West

Der Vorschlag wird übernommen.

Zur Beschlussvorlage

„Der Bezirksausschuss 25 bedankt sich für die Übernahme der Vorschläge zu den Routen 2 und 3. Die Route 1 im Osten des Stadtbezirkes wird allerdings weiterhin etwas kritisch gesehen. Die Routenführung auf den schmalen Radwegen der Elsenheimerstraße und der östlichen Agnes-Bernauer-Straße bis zur Friedenheimer Straße, sowie die Engstelle Käthe-Bauer-, Hechenwanger Weg erscheinen für die Kategorie der Radverkehrsverbindung etwas fraglich. Als Alternative sollte nach Ansicht des BA untersucht werden, die Route schon früh z.B. über die Straubinger Straße auf den IR II - Radschnellverbindung in der Westendstraße zur führen.“

Die Routenführung im Osten des Stadtbezirkes Laim ist keine durchgängige Verbindung durch den Stadtbezirk, sondern beinhaltet drei unterschiedliche IR III-Verbindungen (Laim-Rotkreuzplatz, Laim-Partnachplatz, Laim-Schwanthalerhöhe). Für diese Verbindungen ist die vom Bezirksausschuss vorgeschlagene Routenführung keine sinnvolle Alternative. Zudem gibt es für den aus der Straubinger Straße kommenden Radverkehr in Fahrtrichtung Westendstraße keine legale Fahrmöglichkeit.

Der **Radentscheid München (REM)** hat die Beschlussvorlage im Zuge der Anhörung der Bezirksausschüsse zur Kenntnis erhalten und ebenfalls eine Stellungnahme abgegeben (siehe Anlage 31).

Dazu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die Stellungnahme des REM greift in vielen Punkten die inhaltlichen Ausführungen der Beschlussvorlage auf.

Das Olympiaeinkaufszentrum wurde in mehreren Sitzungen der AG Netzplanung thematisiert und letztlich in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss, der Moosacher Stachus als zentraler „Point of Interest“ (POI) für den Stadtbezirk Moosach festgelegt. Auf die Ausführungen unter 2.4a) wird verwiesen. Das OEZ wird im aktuellen Netzentwurf für die IR IV-Verbindungen als Quelle-/Zielpunkt berücksichtigt.

Der Altstadt-Radring (ARR) wird hinsichtlich seiner Qualitätsstandards grundsätzlich der Kategorie IR III zugeordnet, sofern hinsichtlich bestimmter Kriterien aufgrund des Bürgerbegehrens nicht explizit eigenständige Qualitätsstandards gelten (wie z.B. Breite von 2,8 m). Im Abschnitt zwischen Karlsplatz/Stachus und Von-der-Tann-Straße ist der ARR gleichzeitig RSV und damit in diesem Abschnitt als IR II-Verbindung kategorisiert.

Die Korreferentin des Mobilitätsreferates, Frau Stadträtin Veronika Mirlach, hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Den stadtbezirksübergreifenden Radverkehrsverbindungen der Netzkategorie IR III inklusive der jeweiligen Routenführung und der zentralen POI gemäß den Anlagen 5 und 6 als Teil des neuen Radverkehrsnetzes für München wird zugestimmt.
2. Die Dienststellen der Landeshauptstadt München sowie die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, die Qualitätsstandards von IR III-Verbindungen bei Neu- und Umplanungen soweit möglich zu berücksichtigen. Ausgenommen hiervon sind Maßnahmen, die sich bereits beim Baureferat in einem weit vorgeschrittenen Planungsstand (Entwurfsplanungsphase mit abgeschlossenem Spartenverfahren) befinden.
3. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02787 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00642 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen ist gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeverordnung behandelt.
5. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00060 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim ist gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeverordnung behandelt.
6. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02321 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen ist gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeverordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Der Referent

Mona Fuchs
2. Bürgermeisterin

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
z. K.

V. Wv. Mobilitätsreferat MOR-GL5

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA
3. An die Bezirksausschüsse 1 – 25
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung–SG3
9. An die Stadtwerke München GmbH

57

10. An das Mobilitätsreferat – GL1

11. An das Mobilitätsreferat – GL2

12. An das Mobilitätsreferat – GB1.13

z. K.

Am

Mobilitätsreferat, Beschlusswesen