Landeshauptstadt
München
Referat für Arbeit und Wirtschaft

Dr. Christian Scharpf
Referent für Arbeit und Wirtschaft

I. Die Linke -Fraktion
Rathaus

[LHM-intern] 18.08.2026

Wie verhältnismäßig ist die Sperrung der Brücken im Olympiapark für den Radverkehr?
Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 26-32 / F 00028 von der Die Linke Fraktion im Münchner Rathaus
vom 24.06.2026, eingegangen am 24.06.2026
Az. D-HA II/V1 0241.1-8-0034

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrer Anfrage vom 24.06.2026 führten Sie als Begründung aus:

„Wie der Presse zu entnehmen war, wurden im Olympiapark aus Sicherheitsgründen mehrere Brücken für den Radverkehr gesperrt. Was in den letzten Jahrzehnten nie ein Problem war, soll nun auf einmal sicherheitsgefährdend sein. Die Sperrung der Brücken im Olympiapark stellt einen erheblichen Eingriff in den Radverkehr dar und betrifft eine der wichtigsten Radverbindungen Münchens. Nach bisherigem Kenntnisstand liegen keine belastbaren Hinweise auf eine konkrete Gefährdungslage vor. Vielmehr entsteht der Eindruck, dass die Maßnahmen aus übervorsichtigem Verwaltungshandeln resultieren. Umso wichtiger ist eine transparente Darstellung der Faktenlage und eine Prüfung der Verhältnismäßigkeit. Wir bitten daher die Stadtverwaltung um eine Einordnung der tatsächlichen Gefährdung für Radfahrende.“

Zu den im Einzelnen gestellten Fragen kann ich Ihnen auf Grund einer Stellungnahme der SWM Services GmbH (SWMS) Nachfolgendes mitteilen:

Frage 1:
Wie viele Brücken im Olympiapark sind von den Maßnahmen betroffen?

[LHM-intern]

Herzog-Wilhelm-Str. 15
80331 München
Telefon: 089 233-727969
Telefax: 089 233-21136

Antwort:
Ihre Fragen können wie folgt beantwortet werden, wobei um Verständnis gebeten wird, dass auf die Fragen nicht im Einzelnen eingegangen wird, da die Brücken im Olympiapark inzwischen wieder für Fahrräder freigegeben sind.
Zur Historie: Im Rahmen regelmäßiger Bauwerksprüfungen stellte die SWMS fest, dass die Geländer an mehreren Brücken im Olympiapark die seit 2003 vorgeschriebenen Mindesthöhe von 1,30 m nicht erreichen. Stattdessen waren einige historische Geländer nur etwa 1,05 m bis 1,20 m hoch. Aus Sicherheitsgründen wurden zunächst rein vorsorglich von der SWMS fünf Brücken für Fahrradfahrende gesperrt.

Eine erneute Überprüfung hat nach kurzer Zeit ergeben, dass die fünf betroffenen Brücken bereits im Vorfeld einer Anpassung an den Brücken für Radfahrende freigegeben werden können. Dies wurde dann auch umgehend am letzten Juni-Wochenende 2026 realisiert, so dass Fahrradfahrende die Brücken im Olympiapark wieder uneingeschränkt nutzen dürfen.

Die zur zusätzlichen Absturzsicherung für Fahrradfahrende erforderliche Anpassung der Geländerhöhen soll im Rahmen der nächsten Unterhaltungsarbeiten an den Brücken umgesetzt werden. Die SWMS stimmt sich hierzu auch mit den zuständigen Behörden ab. Die Unterhaltungsarbeiten im Olympiapark finden permanent und rollierend statt.

Frage 2:
Wie viele Unfälle mit Radfahrer*innen wurden in den vergangenen zehn Jahren auf den betroffenen Brücken registriert? (Bitte bei der Darstellung unterscheiden, ob es sich um Einzelfälle handelt oder ob eine signifikante Häufung vorliegt.)

Antwort:
Siehe Antwort zu Frage 1

Frage 3:
Wie viele der bekannten Unfälle stehen nachweislich im Zusammenhang mit der Höhe der Brückengeländer? Sind der Stadt Fälle bekannt, in denen Personen durch zu niedrige Geländer schwer verletzt oder getötet wurden?

Antwort:
Siehe Antwort zu Frage 1

Frage 4:
Auf welcher Grundlage wurde entschieden, die Brücken vollständig für den Radverkehr zu sperren?

Antwort:
Siehe Antwort zu Frage 1

Frage 5:
Wurden Alternativen zur Sperrung geprüft (z. B. temporäre Hinweise, Geschwindigkeitsreduktion, punktuelle bauliche Anpassungen)?

[LHM-intern]

Antwort:
Siehe Antwort zu Frage 1

Frage 6:
Trifft die angenommene Gefährdungslage gleichermaßen auf alle Arten von Fahrrädern zu (Liegeräder, 20-Zoll-Fahrräder, Lastenräder und Kinderanhänger)? Gibt es hierzu belastbare Erkenntnisse oder handelt es sich um eine rein theoretische Annahme?

Antwort:
Siehe Antwort zu Frage 1

Frage 7:
Welche technischen Normen oder Empfehlungen wurden herangezogen, um die Geländerhöhe als „nicht ausreichend“ zu bewerten? Entsprachen die Brücken zum Zeitpunkt ihrer Errichtung den zugrundeliegenden Normen und wie bewertet die Stadt diese Normen rechtlich?

Antwort:
Siehe Antwort zu Frage 1

Frage 8:
Wie hoch ist die tatsächliche Nutzung der Brücken durch Radfahrer*innen? Steht die Sperrung in einem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung der Strecke als wichtige innerstädtische Verbindung?

Antwort:
Siehe Antwort zu Frage 1

Frage 9:
Wie wurde die Öffentlichkeit über die Gründe der Sperrung informiert? Wurde transparent kommuniziert, dass es sich um eine Vorsichtsmaßnahme ohne konkrete Unfallhäufung handelt?

Antwort:
Siehe Antwort zu Frage 1

Frage 10:
Hält die Stadtverwaltung es für verhältnismäßig, Bußgelder zu verhängen, anstatt eine Kulanzzeit zu gewähren, bis regelmäßige Nutzer*innen über die Sperrung Bescheid wussten?

Antwort:
Siehe Antwort zu Frage 1

Frage 11:
Welche Schritte plant die Stadt, um die Brücken zeitnah wieder für den

[LHM-intern]

Radverkehr freizugeben? Gibt es einen Zeitplan für bauliche Anpassungen oder eine Neubewertung der Lage?

Antwort:
Siehe Antwort zu Frage 1

Ich hoffe, dass ich Ihre Fragen hiermit zufriedenstellend beantworten konnte.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Christian Scharpf

II. **an RS/BW**
per Mail an anlagen.ru@muenchen.de
z.K.

III. **Vor Auslauf**
per Mail an RS/BW zur Freigabe an D-II-V1

IV. **Wv. RAW-GB5-SG2**
Die Struktur (Verweis auf Antwort 1 wurde am 24.07.2026 mit Frau Kudlasevich abgestimmt.)
S:\FB5\Olympiapark\3 Gremien\1 Stadt\1 Stadtrat\3 Anfragen\2026\26-32F00028LinkeBrückensperrgAntw26-07-24.rtf

Dr. Scharpf

[LHM-intern]