



Landkreis München

Landkreis *aktuell*

Landratsamt
München
Mariahilfplatz 17
81541 München

München, 23.01.2018

Radschnellweg nimmt Fahrt auf

Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann und Landrat Christoph Göbel präsentieren Machbarkeitsstudie zur ersten Radschnellverbindung in Oberbayern

Die Pilotstrecke für den ersten Radschnellweg in Oberbayern zwischen der Landeshauptstadt München und den Kommunen Unterschleißheim und Garching kann gebaut werden. Das ist das Ergebnis der Machbarkeitsstudie, die Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann und Landrat Christoph Göbel am Mittwoch, 24. Januar 2018, gemeinsam mit dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) und dem Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen im Landratsamt München vorgestellt haben.

In nur etwas mehr als 20 Minuten könnten Radfahrer künftig über die neue Radschnellverbindung von Unterschleißheim nach München gelangen. Und selbst für die rund zehn Kilometer lange Strecke von Garching bis zur Münchner Stadtgrenze würden schnelle Radler dann nur noch gut 30 Minuten benötigen. Nicht nur vor dem Hintergrund der täglichen Autokolonnen im Berufsverkehr ist die Radschnellverbindung damit eine echte Alternative zum PKW. Schon 2021 könnte, wenn alles gut geht, die Pilotstrecke zwischen der Grenze der Landeshauptstadt und den beiden Landkreiskommunen der Einschätzung der Fachplaner zufolge den Radverkehr zur Arbeit, Universität oder Schule erleichtern.

Pilotstrecke unterstützt Anbindung von Forschungs- und Arbeitsschwerpunkten im Münchner Norden

Die vorgesehene Trasse führt von der Stadtgrenze München (Neuherberg) entlang der B 13 nach Unterschleißheim und über den U-Bahnhof Garching-Hochbrück bis zum Forschungszentrum der TU München in der Stadt Garching. Die etwa sieben Kilometer lange Strecke von München nach Unterschleißheim lässt sich bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde in etwa 23 Minuten zurücklegen. Den rund zehn Kilometer langen Weg nach Garching schaffen schnelle Radler dann in etwa einer halben Stunde. Natürlich sollen die Radler nicht nur im Landkreis schnell vorwärtskommen. Die Stadt München lässt derzeit ebenfalls eine Machbarkeitsstudie erstellen, um die aus dem Norden kommende Strecke nahtlos in die Innenstadt fortzuführen.

„Im Ballungsraum ist das Fahrrad eine schnelle und umweltfreundliche Alternative zum Auto geworden. Gerade auf Strecken, auf denen wir hohe Pendlerströme haben, wollen wir im Alltagsverkehr mit Radschnellwegen eine hohe Zahl an Radfahrern erreichen“, so Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann.

Landrat Christoph Göbel hält den „hoffentlich schon bald entstehenden Radschnellweg“ gleich in mehrfacher Hinsicht für ein wegweisendes Projekt: „Der Ballungsraum München droht schon heute im Verkehr zu ersticken. Dies belastet auf der einen Seite die Unternehmen, die sowohl für Kunden als auch für Mitarbeiter immer schwerer erreichbar sind und sich am Ende für einen Standort

Ansprechpartnerin:

Franziska Herr

Telefon:
089/6221-2636

Telefax:
089/6221-442636

Pressesprecherin:

Christine Spiegel

Telefon:
089/6221-2621

Telefax:
089/6221-442621

E-Mail:

[pressestelle@ira-
m.bayern.de](mailto:pressestelle@ira-m.bayern.de)

Internet:

[www.landkreis-
muenchen.de](http://www.landkreis-muenchen.de)

Landkreis München

weiter außerhalb entscheiden könnten, auf der anderen Seite ist jeder einzelne Bürger betroffen. Nicht nur, dass der alltägliche Stau oder die Fahrt in überfüllten öffentlichen Verkehrsmitteln viel Zeit und Nerven kosten, auch die Umweltbelastung durch fossile Verkehrsmittel ist erheblich. Das Fahrrad als weitere echte Alternative zum Individual- und öffentlichen Verkehr zu stärken, ist daher richtig und zukunftsweisend“, so der Landrat. „Dass Sie, sehr geehrter Herr Staatsminister, heute hier sind, unterstreicht die Bedeutung des Projekts, nicht nur für den Landkreis München, sondern auch für die Zukunft der Mobilität in Bayern.“

Die von den Verkehrsexperten zur Realisierung empfohlene Strecke weist im Vergleich zu anderen in der Machbarkeitsstudie untersuchten Varianten zahlreiche Vorteile auf. Mit der favorisierten Trasse werden bedeutende Quell- und Zielpunkte angebunden. So führt sie etwa unmittelbar durch den Garchinger Stadtteil Hochbrück und weiter zum Garchinger Forschungszentrum der TUM mit seiner Vielzahl an Arbeitsplätzen. Sie bindet sowohl den S-Bahnhaltepunkt als auch das Gewerbegebiet Lohhof über das kommunale Radwegenetz an. Darüber hinaus ist eine Weiterführung der Radschnellverbindung Richtung Freising möglich, genauso wie eine Verknüpfung mit der Gemeinde Oberschleißheim. Auf der favorisierten Strecke sind laut Berechnungen der Fachplaner sehr hohe Nutzerzahlen zu erwarten. Die Kosten für die Realisierung der Radschnellverbindung schätzen die Experten auf rund 34 Millionen Euro.

Vor dem Hintergrund kontinuierlich steigender Arbeitsplatz- und Einwohnerzahlen werden zusätzliche tangenziale Radverbindungen in der Region München und besonders im Landkreis München dringend benötigt. Daher hat der Landkreis den Planungsverband und das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen beauftragt, ein Konzept für schnelle Radwegtangenziale zu erstellen. Der Landkreis verspricht sich eine Empfehlung für jeweils eine Tangente im südlichen und im nördlichen Teil des Landkreises sowie eventuell eine weitere Tangente im Osten. Das Konzept stellt einen wichtigen Baustein dar, um ein effizientes und schnelles Radwegenetz im Münchner Umland aufzubauen.

Kriterien eines Radschnellwegs

Radschnellwege sind schnelle Verbindungen, die vor allem den Alltagsradverkehr erleichtern sollen. Für leichtes Überholen müssen Radschnellwege in beide Richtungen eine komfortable Breite aufweisen. Sie sollen Geschwindigkeiten von 30 Kilometern pro Stunde ermöglichen und Zeitverluste an Ampeln oder Kreuzungen gering halten – durch Über- und Unterführungen sowie Vorfahrtsrechte. Für die Sicherheit spielen parallele Fußwege, Beleuchtung und Winterdienst eine große Rolle. Damit sich der Bau einer Trasse lohnt und die Strecke eine echte Alternative zum Autofahren bietet, sollte der Radschnellweg mindestens fünf Kilometer lang sein.

Regionales Radschnellwegekonzept

Schon 2015 kam eine Studie des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) zum Ergebnis: „Die Region München mit ihren ausgeprägten Pendlerbeziehungen zwischen der Landeshauptstadt München und ihrem engeren Umland ist ideal für Radschnellwege.“ Das konkrete Ergebnis der PV-Untersuchung ergab 14 Korridore plus drei potenzielle Ergänzungen oder Verlängerungen – jeder zwischen elf und 25 Kilometer lang. Die Korridore sind radial auf die Stadt München ausgerichtet und orientieren sich am System des Schienenverkehrs. Sie sollen idealerweise im Stadtgebiet München fortgeführt werden.