



München, den 3. Juli 2015

## Presseaufruf und Hintergrundinformationen Aktion Löcher stopfen

**Ökologisch-  
Demokratische  
Partei**

### Viele Schlaglöcher machen noch keinen Radweg!



Foto: Michael Sandweg

**Katharina Horn  
Presse  
Stadtratsgruppe München  
Zimmer 174  
Marienplatz 8  
80331 München**

presse@oedp-muenchen.de  
www.oedp-muenchen.de

Tel.: +49 89 233 269 22  
Mobil: +49 172 695 63 29

### Aufruf zum Mitmachen:

Aktion *Löcher stopfen* mit der ÖDP-Stadträtin Sonja Haider und Bürgerinnen und Bürgern aus Pasing, Laim und Nymphenburg

„**Am Samstag, den 11. Juli 2015 von 9-14 Uhr** packen wir es selber an und stopfen die größten Schlaglöcher des Radwegs entlang der Gleise in Höhe des Nymphenburger Parks. Dafür suchen wir noch tatkräftige Menschen, die Spaß daran haben, selber zu Schaufel und Rechen zu greifen. Alle sind herzlich willkommen!“

Das Material, also Kies und Walze, stellt das Organisationsteam. Mitzubringen sind Schaufel, Rechen und Handschuhe und viel Spaß!

**Treffpunkt:** Auf dem Bahndamm auf Höhe der ESV-Turnhalle und der Grundschule in der Margarethe-Danzi-Straße. Bei starkem Regen muss die Aktion leider verschoben werden.

### Aktion *Löcher stopfen*

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

Kontakt: [sonja.haider@oedp-muenchen.de](mailto:sonja.haider@oedp-muenchen.de)

### Hintergrundinformationen zum Radweg Hauptbahnhof – Laim – Pasing

#### Was war eigentlich geplant?

Bereits 2006 hat die Stadt München mit dem Bebauungsplan für das Gelände vom Hauptbahnhof über Laim nach Pasing nördlich des Gleisbettes ein Fuß- und Radwegkonzept vorgelegt, das der PERSPEKTIVE MÜNCHEN entsprechen soll. In diesem Konzept, wird die bereits vor 15 Jahren von den Anliegern geforderte Fahrradstrecke nördlich der Gleise zwischen Hauptbahnhof und Laim mit der Priorität 1 angesetzt. Das war noch zu Zeiten der damaligen Stadtbaurätin Prof. Dr. Christine Thalgott und heute, „kaum“ neun Jahre später, ist aus dem Plan zwar so etwas wie ein Radweg geworden, als die gewünschte „Radmagistrale“ lässt sich dieser allerdings wahrlich noch nicht bezeichnen. Wie der ganze Radweg aussehen könnte, sieht man am hervorragend ausgebauten

Stück ab der Bärmannterführung, die im August 2014 für ca. 1,5 Millionen Euro gebaut wurde. Grundsätzlich lässt sich die Strecke jetzt zwar durchgängig befahren, allerdings sind einige Teilstücke noch in einem schlechten Zustand. Schlaglochpisten, zugewachsene Stellen auf dem Betriebsgelände der Bahn, gefährliche Überquerung von Parkplätzen und die Führung auf normalen Straßen als Mischverkehr. Das ist weder sicher, noch attraktiv.

### **Warum dauert das so lange?**

Die Stadt München verweist stets darauf, dass ihr die Hände gebunden seien, denn die Flächen für den vorgesehenen Radweg liegen auf Bahngelände, das als Baustelleneinrichtungsfäche dienen würde (Konjunktiv!) wenn denn die 2. Stammstrecke beschlossen würde (wiederum Konjunktiv!). In der Planung von 2006 sind für diesen Zeitpunkt Interimswegeführung vorgesehen. Heute fahren wir offiziell schon seit 9 Jahren diese Interimswege, anstatt diesen kreuzungs- und ampelfreien Radweg entlang der Bahn zu nutzen. Und selbst wenn die 2. Stammstrecke käme, es würde mit Sicherheit drei Jahre dauern, bis der erste Bagger auf dem Gelände anrollte. Bereits für diese drei Jahre lohnt es sich, die eine oder andere Teilstrecke so auszubessern, dass sich darauf gut und sicher radeln lässt.

### **Warum müssen wir das eigentlich selber machen?**

Schon seit Planung des Radwegs vor mehr als 9 Jahren wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass eventuell die 2. Stammstrecke gebaut wird. Das Baureferat müsste den Radweg dann zumindest für die Bauzeit verlegen, denn Teile der Strecke gehören noch der Bahn und nicht der Stadt München. Soweit so gut. Nachdem nun aber bereits neun Jahre lang darauf verwiesen wurde, dass man nur provisorisch tätig werden könne, haben sich die Radler schon längst ihren eigenen sichereren Weg gebahnt. Dieser Weg hat allerdings einige Tücken und daher sind Ausbesserungen dringend nötig.

### **Ist wirklich nur die Stammstrecke der Auslöser?**

Darauf gibt es eine eindeutige Antwort: Nein! Der Eigentümer der Strecke entlang der Gleise parallel zur Margarethe-Danzi-Straße, die wir nun am 11. Juli ausbessern wollen, hat der Stadt München bereits vorgeschlagen, das Gelände vorübergehend zu übereignen. Allerdings trägt dann der neue Eigentümer die Verantwortung für die Strecke. Anscheinend ist die Stadt München dazu nicht willens, allerdings gibt es aus unserer Sicht dafür keine sinnvolle Begründung.

### **Es gibt doch eine Interimswegeführung – warum reicht das nicht aus?**

Dieser Weg quert die vielbefahrene Wotanstraße. Das ist nicht nur für die Radler ein Nachteil, sondern besonders für die Anwohner des neuen Hirschgartenquartiers, liegt doch in der Margarethe-Danzi-Straße eine Grundschule für das neue Einzugsgebiet. Die Schulkinder müssten eigentlich die stark befahrene Wotanstraße überqueren – auf dem eigentlich vorgesehenen Radweg müssen sie das aber nicht. Deshalb nutzen viele bereits jetzt schon den sinnvolleren aber mit vielen Schlaglöchern versehenen Weg entlang der Gleise.

### **Wo fehlt es denn sonst noch?**

Außer dem Teilstück welches wir am 11. Juli gemeinsam mit vielen Bürgerinnen und Bürgern ausbessern werden, besteht noch weiterer dringender Handlungsbedarf:

1. Beschilderung der Strecke – dieser Radweg darf kein Geheimtipp bleiben!
2. Gleisüberführung von der Hildachstraße in Richtung Nymphenburger Park mit Anschluss an den bestehenden Radweg in Pasing!
3. Asphaltierung und Beleuchtung entlang der Gleise im Bereich über der Laimer Unterführung!
4. Durchfahrt hinter dem Sozialgericht/Bahndirektion/Donnersberger Brücke verbessern und kennzeichnen!
5. Sichere Querung des Parkplatzes unter der Donnersberger Brücke durch Abmarkierung!
6. Erika-Mann-Str. und Bernhard-Wicki-Straße werden Fahrradstraßen!
7. Eigener und sicherer Radweg zwischen Hackerbrücke/ZOB und Starnberger Bahnhof.