



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



**MÜNCHEN  
UNTERWEGS**



# Umgang mit Widerstand bei Radverkehrsprojekten – Erfahrungen aus München

Dr.-Ing. Florian Paul

Martina Wermuth

Österreichischer Radgipfel 2025 - Saalfelden

04.06.2025







## Plan für die Lindwurmstraße: Weniger Spuren für Autos



## Zank um jeden Zentimeter

**M**ittagszeit am Goetheplatz. Die Sonne brennt vom Himmel. Die Stimmung ist aufgeheizt. Autos hupen. Ein Radfahrer schießt an einem Pulk von Passanten vorbei, schreit ihnen in Rage zu, vom Radweg runterzugehen, und setzt seinen Zickzack-Kurs fort. Eine Frau schreit plötzlich aus Vollbremsung! Das war knapp.

Die Lindwurmstraße hat es in sich: Teils schlecht ausgebaut, schmale Radwege machen die Fahrt auf der rund 2,2 Kilometer langen Hauptverkehrsader zwischen Innenstadt und Sendling zum Abenteuer, die Unfallgefahr ist groß. Radler, Autofahrer und Fußgänger zanken sich hier um jeden Zentimeter! Das will das Mobilitätsreferat jetzt ändern – und die Straße sicherer machen. Der Plan: Pro Fahrtrichtung soll eine Autospur wegfallen, und da-



Simone Jell (li.) von Betten Bären hält die Pläne für gewerbefreudig. (F. Bärner)



Anwohner Nico V. ist zweigespalten. Er fährt Rad und Auto.



Muss in der Not auf dem Gehweg halten: Malermeister Josef Steiger klagt über zu wenig Parkplätze in München.

klein macht, dass die Leute weil es hier echt gefährlich



Die Lindwurmstraße jetzt (li.). Nach dem Umbau (r.) sind auf beiden Seiten breite Radwege geplant. (M. J. Stadt)

### TZ-KOMMENTAR Langer Weg

Viele Radler jubeln: Endlich soll die Lindwurmstraße für sie sicherer werden. In der Tat: Der geplante Umbau ist aus Radfahrersicht überfällig. Doch gerecht ist der Weg zur Radhauptstadt von halb noch lang nicht. Kann er gar nicht sein. Denn Platz ist endlich, und praktisch jeder hat ein berechtigtes Anliegen. Was man Radlern gibt, nimmt man Autofahrern und Anwohnern weg. Die Stadt zeigt jetzt zwar Umsicht: Die Öffentlichkeit wird informiert, lang bevor die Pläne in den Stadtrat kommen. Gerechtigkeit kann es trotzdem nicht geben, nur ei-



Daniela Pohl

## „Verkehrswendchen im Schneckentempo“

*Der Beschluss zur Lindwurmstraße ist vertagt worden – der Großumbau kommt nicht*

**S**oll die Lindwurmstraße umgebaut werden? Seit Wochen streitet der Stadtrat über diese Frage. Denn die Straße mit breiteren Rad- und Gehwegen auszustatten, würde fast 40 Millionen Euro kosten und sieben Jahre dauern.

SPD und Grüne sind sich zwar inzwischen einig, dass die Stadt das momentan nicht stemmen

kann. Sie fordern eine geschützte Radmarkierung und einen weniger aufwendigen Umbau zwischen Goetheplatz und Pocicistraße. Die SPD schlug dazu zuerst einen Änderungsantrag vor. Schließlich stellte die Koalition einen gemeinsamen.

Abstimmen konnte der Stadtrat das allerdings nicht. Die FDP forderte eine Vertagung – weil sich die Pläne so grundlegend verändert hätten. Jetzt muss sich der Stadtrat im September damit befassen. Die ÖPDlerin Sonja Haider ist enttäuscht: Das sei ein „Verkehrswendchen im Schneckentempo“.

**che**

Quelle: Abendzeitung, 18.07.2024

Quelle: TZ, 19.07.2024







CCO  
otCoM





# Chief Cycling Officer Of the City Of Munich





















# Digitale Informationsveranstaltungen:

Vorstellung von bislang 20 Radentscheid-Maßnahmen  
unter Moderation externer Agentur



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

Digitale Informationsveranstaltung  
**Radentscheid-Maßnahme:  
Pilgersheimer Straße**

2. Dezember 2021  
17 bis 18.30 Uhr

Landeshauptstadt  
München  
Mobilitätsreferat

MÜNCHEN  
UNTERWEGS

Quelle: LHM

Variante 1

- Durchgängiger Radweg 2,3 m
- Umgestaltung von 31 (+12) Parkplätzen
- Gehwegbreite 2,8 m

Schnitt C-C M=1:100

Landeshauptstadt  
München  
Mobilitätsreferat

MÜNCHEN  
UNTERWEGS

Quelle: LHM



# Planungsziele und Vorgaben



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

## Verbesserungen für den ÖPNV

Abschnittsweise Busspur, barrierefreier Ausbau  
Haltestellenbereiche, zukünftige Tramtrassen



## Verbesserung für Fußgänger\*innen

gem. Stadtratsbeschluss zur Teilstrategie Fußverkehr  
(Gehwege mit Regelbreite 2,50 m)



## Parkraummanagement und Lieferrn, Laden, Leisten

Erhalt und Neuschaffung von Lieferzonen  
/ Parkbuchten, Behindertenparkplätze,  
Anwohnerparkplätze



## Schaffung sicherer Radinfrastruktur

gem. Stadtratsbeschluss zum Radentscheid  
(Mindestbreite von 2,30 m zzgl. Sicherheits-  
trennstreifen 0,50 / 0,75 m) sowie Ausbau von  
Fahrradabstellplätzen



Steigerung  
Verkehrs-  
sicherheit &  
Aufenthalts-  
qualität

## Berücksichtigung weiterer Infrastruktur und Belange

Schulwegsicherheit, Vorgaben der  
Branddirektion, Hotels, Reisebus-Haltezonen,  
Ladestationen, Wertstoffinseln...



## Verkehrsberuhigung

Damit einhergehende Effekte wie Reduktion von  
Immissionen und Emissionen durch Mobilität &  
Verkehr



## Grünflächen und Bäume

Erhalt bestehender Bäume, Neupflanzungen (Kühlung  
der Straßenräume, Versiegelung, Entwässerung)



**MÜNCHEN  
UNTERWEGS**



LANDTAGSWAHL  
8. OKTOBER

**GRÜN-ROTES**  
**MILLIONENGRAB**

**GEGEN** DEN IDEOLOGISCHEN  
**TOTAL-UMBAU** DER  
**ST.-MAGNUS-STRASSE!**



**ANDREAS LORENZ**  
Landtagsabgeordneter

**CLAUDIA KÜNG**  
Bezirkstagskandidatin

**ANDREAS BABOR**  
Stadttrat


**CSU**  
Näher am Menschen

Quelle: LHM, MOR

LANDTAGSWAHL  
8. OKTOBER

**GRÜN-ROTES**  
**MILLIONENGRAB**

**GEGEN** DEN IDEOLOGISCHEN  
**TOTAL-UMBAU** DER  
**LINDWURMSTRASSE**



**ANDREAS LORENZ**  
Landtagsabgeordneter **PLATZ 19**

**CLAUDIA KÜNG**  
Bezirkstagskandidatin **PLATZ 15**

Quelle: LHM, MOR



# Politisches Beben in München: Katrin Habenschaden legt Amt nieder

11. Oktober 2023, 16:55 Uhr | Lesezeit: 3 Min.



Katrin Habenschaden, Grüne, hat ihr Amt als Zweite Bürgermeisterin von München niedergelegt.  
(Foto: Florian Peljak)

Die grüne Bürgermeisterin wechselt überraschend auf einen  
Posten bei der Deutschen Bahn. In einer Stellungnahme deutet sie  
an, dass ihr der Politikbetrieb zugesetzt habe.

## Habenschaden tritt zurück

Die Zweite  
Bürgermeisterin von  
den Grünen gibt ihr  
Amt auf – und beginnt  
einen Job bei der Bahn

Viele sahen Katrin Habenschaden schon als die erste grüne Oberbürgermeisterin Münchens. Doch nun kommt alles anders. Am Mittwoch hat sie sich überraschend aus der Kommunalpolitik verabschiedet. Das Amt der Zweiten Bürgermeisterin wird sie niederlegen. Die Grünen-Fraktion will am Donnerstag beraten, wer ihr nachfolgt. Die Entscheidung sei ihr schwergefallen, sagt Katrin Habenschaden. Die vergangenen dreieinhalb Jahre als Zweite Bürgermeisterin bezeichnet sie als ein Privileg.

Engagiert ist ein Wort, mit dem andere Politikerinnen und Politiker Katrin Habenschaden (44) gerne beschreiben. Im Stadtrat war sie für Verkehr und Wirtschaft zuständig.



Foto: Inago

Ich habe der  
Aufgabe alles  
untergeordnet

„Es war immer mein Anspruch und auch mein Arbeitsverständnis, 100 Prozent zu geben für meine Heimatstadt München. Der Aufgabe habe ich dreieinhalb Jahre alles andere untergeordnet“, sagt Habenschaden. Tatsächlich gilt die 46-Jährige als eine besonders fleißige Politikerin, die täglich von einem Termin zum nächsten eilt, auch am Abend und am Wochenende. Sie war für Mobilität, Wirtschaft und Kultur zuständig. Sie handelte für die Stadt das Dieselabverbote aus, auch für die Sanierung des Gastwegs war sie verantwortlich. Wichtige, anspruchsvolle Aufgaben – die offensichtlich an ihr gehen haben. In den vergangenen Monaten habe ich gemerkt, dass die Belastung durch die öffentliche Rolle Spuren hinterlassen hat“, sagt Habenschaden. Allerdings: „Das Amt nur mit reduziertem Engagement auszuführen, kommt für mich nicht in Frage.“

Für Nachhaltigkeit und Klimaschutz will sich Katrin Habenschaden weiterhin einsetzen – allerdings nicht mehr als Politikerin, sondern bei der Deutschen Bahn. Ab Ende des Jahres wird sie dort den Bereich Umwelt und Nachhaltigkeit leiten. Habenschaden werde „die grüne Transformation der DB mit neuen Impulsen weiter voran-



2021 hat Katrin Habenschaden SPD-OB Dieter Reiter herausgefordert.

treiben“, kündigt Bahn-Chef Richard Lutz an. „Die neue Aufgabe ist weit weniger ökonomisch wirksam, bietet aber die große Gelegenheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie die Mobilitäts- und Energiewende deutschlandweit voranzubringen“, sagt Habenschaden. Sie ist gelernte Betriebswirtin und arbeitete früher bei der Sparkasse.

2007 ist Habenschaden den Grünen beigetreten, nach der Geburt ihrer Tochter. Ihr Ausstieg war der Schock über die nukleare Katastrophe von Tschernobyl 1986. Sie wollte Verantwortung für die Umwelt übernehmen, auch am München für ihre Kinder so zu erhalten, wie es ist. So beschreiben die Grünen in einer Mitteilung Habenschadens Motivation. 2014 zog sie als Stadträtin ins

Rathaus ein. 2018 wurde sie Fraktionsvorsitzende. 2020 kandidierte sie als Oberbürgermeisterin. Die Grünen wurden damals zwar stärkste Fraktion des Stadtrats. Habenschaden schaffte es allerdings nicht, die Stichwahl.

„Wir werden sie vermissen“

Dieses Frühjahr war Habenschaden der Legislatur. Die AZ hatte sich deshalb mit Habenschaden getroffen, um über ihre Bilanz zu sprechen. Damals klang alles danach, dass sie es noch einmal mit einer Kandidatur probieren will. In diesem Jahr wolle sie mit ihrer Familie und der Partei sprechen und dann entscheiden, sagte sie. Münchner Bürgermeisterin sei ein „Traumjob“.

Jetzt hat der Traum ein Ende. Und das kam für das Münchner Rathaus überraschend. Sie habe ihn in einem persönlichen Ge-



Danach wurde die Zweite Bürgermeisterin von München – ein „Traumjob“.

sprach am Mittwoch inbetrachtet, sagt Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD). „Ich bedauere diese Entscheidung ausdrücklich, respektiere diesen Schritt aber selbstverständlich.“ Die Zusammenarbeit bezeichnet er als konstruktiv und vertrauensvoll. „Engagement“ ist ein weiteres Wort, das fällt – auch bei der SPD-Fraktionschefin Anne Hübner. Sie habe Katrin Habenschaden als eine Politikerin schätzen gelernt, die ihre Ziele mit Klarheit und pragmatisch verfolgt hat.

„Wir werden die Zusammenarbeit mit ihr vermissen“, sagt Grünen-Fraktionschef Dominik Krause. „Am Wahlerfolg 2020 und dem damit verbundenen Bedeutungswachstum der Grünen-Fraktion hatte sie großen Anteil“, ist seine Co-Chefin Mona Fuchs sich sicher. Beide gehen als mögliche Nachfolger. Doch womöglich stehen die Chancen für Krause etwas besser. Er ist schon seit fast zehn Jahren Stadtrat. Mona Fuchs erst seit 2021. Am Donnerstag soll eine Entscheidung fallen.

Christine Hertel

### MEINUNG

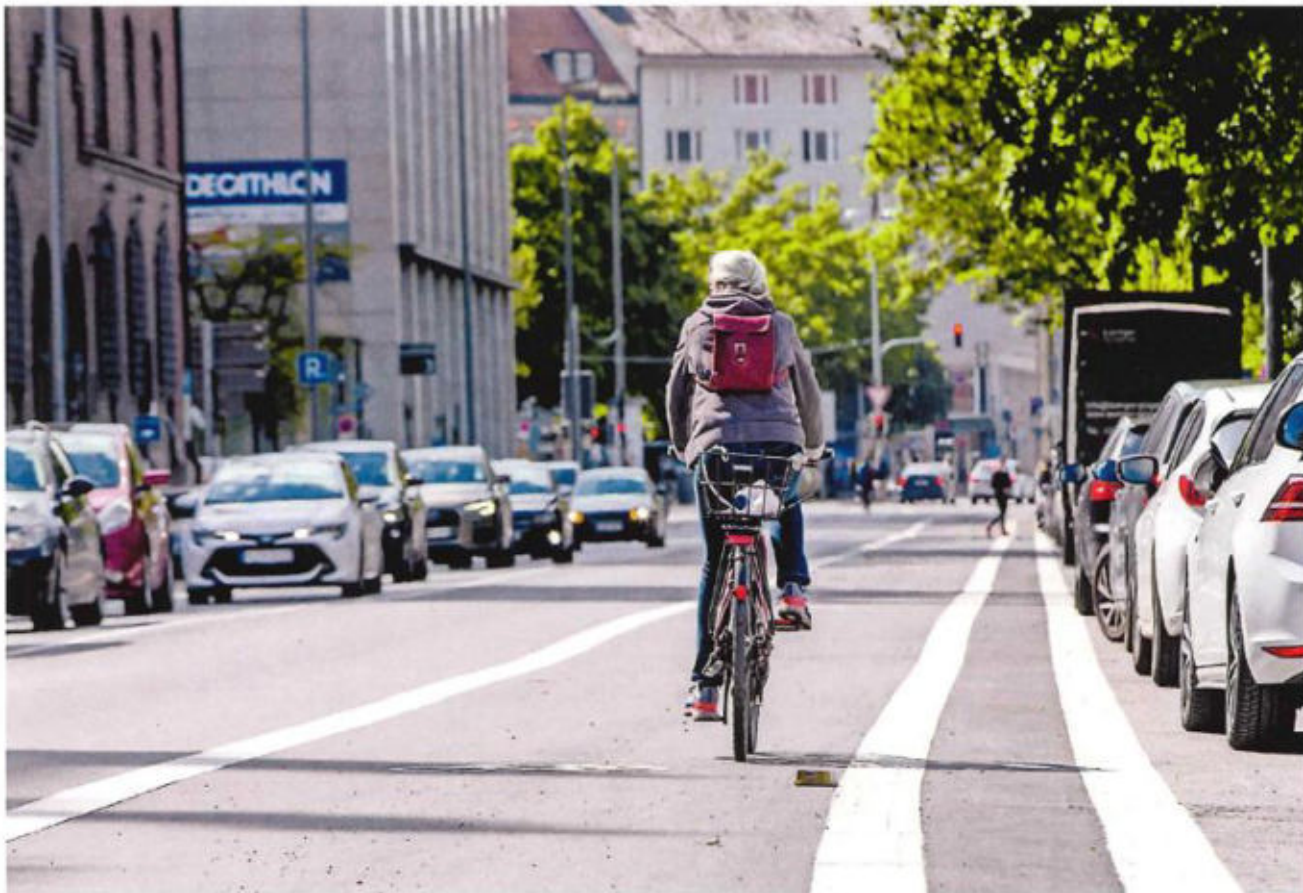
Felix Müller  
Die AZ-Lokalchef über  
Habenschadens Rückzug.  
felix.mueller@az-muenchen.de



### Karten werden neu gemischt

Es ist erst drei Jahre her, da soll Katrin Habenschaden in ihrem neuen Büro mit Blick auf den Marienplatz. Voller Energie und Tatendrang und Vorbeude war sie auf das, was da kommen sollte. Sie, die Spatzen, deren Namen selbst die allermeisten Münchner Politik-Experten vor ihrem Einzug ins Rathaus 2014 nicht gekannt hatten, schien eine große Zukunft vor sich zu haben. In den Jahren darauf konnte man eine Politikerin beobachten, die sich mit viel Fleiß und einer im Rathaus selten wendenden Ehrlichkeit den Themen und Menschen der Stadt widmete, aber auch zunehmend angegründet wirkte mit all dem Klein-Klein der parteipolitischen Spielchen, dem Heischen nach der scharfen Öffentlichkeit statt inhaltlicher Debatten. Dass OB Dieter Reiter ihr die Verdichtung des erwartbar unpopulären Dieselabverbotes ans Bein bindet und selbst weichen sollte, als hätte er nichts damit zu tun, ist da nur ein Beispiel. Ihr Rückzug aus der Münchner Politik kommt trotzdem sehr überraschend. Selbst in ihrem Umfeld gingen die meisten fest davon aus, dass sie es 2025 noch einmal mit Dieter Reiter aufnehmen würde – trotz der eher trüben Aussichten, diesen Wahlkampf wohl wieder auf Platz 2 oder 3 zu beenden. Nun werden die Karten im Rathaus ganz neu gemischt. Vor allem für die CSU ist das eine gute Nachricht. Perspektivisch, weil sie es im nächsten Wahlkampf wohl mit einer Kandidatin – oder gar einem Kandidaten! – zu tun haben wird, die oder der deutlich weniger Profil in der Stadtgesellschaft hat. Und konfrontiert, weil Habenschaden eine verständliche Ader des grün-roten Bündnisses war. Jetzt rückt jemand aus der deutlich krawalligeren Grünen-Fraktion an die Stadt-Spitze nach. Die Lage im Rathaus dürfte das nicht entspannen. Eher im Gegenteil.





Die Strecke in der Elisenstraße war als Pop-up-Radweg einfach aufgepinelt worden. Der Umbau soll dagegen 14 Millionen Euro kosten.

FOTO: SMITH/IMAGO

Süddeutsche Zeitung

## Abschied von Luxus-Radwegen

0 5. 10. 23

Vier Jahre nach dem Bürgerentscheid sind nur zwei Abschnitte fertig und zwei angefangen. Grün-Rot will nun einfacher und günstiger bauen – auch den 500-Meter-Abschnitt im Zentrum, der 14 Millionen Euro kosten soll

Von Heiner Efferen

**S**chneller, einfacher, günstiger – so will die Stadt künftig ihre neuen Radwege bauen. Das heißt auch, dass es Kompromisse bei den ursprünglich im Radentscheid festgesetzten höchsten Standards geben darf und soll. Mit einem entsprechenden Antrag im Stadtrat, der in der Vollversammlung auch gleich beschlossen wurde, justiert die Koalition aus Grünen/Rosa Liste und SPD/Volt ihre Radpolitik neu. „Wir müssen schneller und effizienter werden“, sagte die SPD-Fraktionsvorsitzende Anne Hübner.

Der Stadtrat hatte mit großer Mehrheit im Jahr 2019 zwei Bürgerentscheide übernommen, die sich für ein sicheres und flächendeckendes Radwegenetz in München inklusive des Altstadtrings einsetzten. Damit ist die Umsetzung eine Aufgabe der Kommune, die dabei allerdings nur sehr schleppend vorankommt. Die Initiatoren des Radentscheids bilanzierten vier Jahre danach, dass die Stadt zwei Abschnitte fertig und zwei begonnen habe. Vorgenom-

men hatte sie sich dagegen 65 neue Radweg-Strecken.

Den Frust bei vielen Radfahrern kann die SPD-Fraktionsvorsitzende verstehen. „Vieles dauert viel zu lange. Ist ja auch logisch, wenn man eine Straße von links nach rechts vollständig aufgräbt, um danach eine exakte Umsetzung des Radentscheids zu ermöglichen“, sagte die Vorsitzende der SPD-Fraktion.

Davon will ihre Fraktion weg, auch Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) hatte sich kritisch zu den hohen Kosten für kur-

ze Abschnitte geäußert. Die Grünen überließen es im Stadtrat weitgehend der SPD, die neue Strategie zu erklären. Fraktions-sprecherin Mona Fuchs verwies wie ihre SPD-Kollegin Hübner auf die schwierige Haushaltslage.

Bis 2025 solle der Radentscheid umgesetzt sein, sagte Hübner. „Wenn wir jetzt schauen, was tatsächlich realisiert wird bis dahin, müssen wir sagen, dass wir mit unseren sehr umfassenden und teuren Planungen ein erhebliches Zeitverzugsproblem haben.“

Der Zustimmung der meisten Radler ist sich die SPD-Fraktionschefin sicher. „Die 160.000 Unterzeichner haben sich nicht das Kleingedruckte im Radentscheid angeschaut, die haben dafür abgestimmt, dass der Radverkehr da, wo er unsicher ist, schnell sicherer wird.“ Und noch ein Versprechen gab Hübner ab. Die Beteiligung der Öffentlichkeit bei solchen Verkehrsprojekten solle besser und transparenter werden, erklärte sie. Die Bürger sollten genau erfahren, wann sie nur informiert würden und wann sie tatsächlich noch etwas bewirken könnten.

Die Koalition reagiert mit ihrer Neuausrichtung beim Radwegbau auch auf die Kritik am geplanten neuen Radweg in der Elisenstraße. Der 500 Meter lange Abschnitt vom Lenbachplatz und bis zur Dachauer Straße sollte bis zu 13,8 Millionen Euro kosten. Nach dem Bau hätte er die allerhöchsten Standards erfüllt und als Teil

### Die Opposition sieht sich in ihrer Kritik bestätigt

des geplanten Radschnellwegs nach Fürstentfeldbruck Vorbildcharakter für andere Projekte entwickeln sollen. Die Grünen nannten den Abschnitt einen „Kristallisationspunkt“ der Verkehrswende. Aus der Opposition kam heftige Kritik an den hohen Kosten, besonders da in der Pandemie bereits ein einfacher, breiter Radweg abmarkiert worden war.

Diese Pläne sollen nun nach dem Willen der Koalition auch nochmal diskutiert werden. Es handle sich nicht um eine Korrektur, sondern um eine „Präzisierung“, sagte Hübner im Stadtrat. Die Grünen verwiesen darauf, dass die hohen Kosten vornehmlich auch wegen des nötigen Umbaus des Lenbachplatzes entstehen würden, an dem künftig Fußgänger einfach und sicher den Altstadtring queren können sollen. Dabei spreche man „von einer der größten innerstädtischen Kreuzungen“, sagte Fraktionschefin Fuchs.

CSU und FDP sehen sich in ihrer Kritik am aus ihrer Sicht exzessiven Radwegbau bestätigt. „Das Rad wird von Grün-Rot gerade neu erfunden“, sagte CSU-Stadträtin Veronika Mirlach. Wenn nun „ein Lerneffekt“ eintrete, sei das „ein Erfolg für uns“. Die CSU wolle sich neuen Radwegen nicht grundsätzlich verschließen, aber auch nicht immer gleich eine „radikale“ Lösung akzeptieren. Bei der Lindwurmstraße etwa sei auch ihrer Fraktion klar, dass dort etwas passieren müsse für die Radfahrer.

Auch die FDP wertete ein Überdenken des „Prestigeprojekts“ an der Elisenstraße als einen Fortschritt. Das Kristallisationsprojekt der Verkehrswende sei geschmolzen „wie Butter in der Sonne“, sagte Stadtrat Fritz Roth. Wenn es nun eine „kleine Kehrtwende“ in der Koalition gebe und das Augenmaß das Mantra von maximalen Breiten ablöse, dann „vielen Dank“.



In der Elisenstraße soll der Radweg ausgebaut werden.

Foto: Hartmann

## Luxus-Radweg wird noch mal geprüft

Das umstrittene Projekt Radweg in der Elisenstraße kommt auf den Prüfstand. Das hat der Stadtrat entschieden, kurioserweise mit den Stimmen der Grünen. Die wollen den rund 14 Millionen Euro teuren Ausbau des 500 Meter langen Teilstücks als Grundstein für einen Radschnellweg nach Fürstentfeldbruck weiterhin. Die SPD hat zwar ebenfalls für das Projekt votiert, allerdings nach einer knappen Abstimmung in der Fraktion und entgegen dem Wunsch von OB Dieter Reiter.

Die Genossen wollen zwar an ihrer grundsätzlichen Zustimmung festhalten, fordern aber mittels Änderungsantrag mehr Informationen hinsichtlich Kosten, Förderfähigkeit und Realisierungschancen ein. „bevor sie dem Vorhaben endgültig“ zustimmen, heißt es in einer Mitteilung. Zudem sollen künftig Projekte priorisiert werden, die schnell und kostengünstiger mehr Sicherheit bringen.

Mit dem Änderungsantrag werden zwar zwei der Hauptkritikpunkte an dem Projekt aufgegriffen: die Kosten und die Priorisierung. Der Ausbau der Elisenstraße sei ein reines Luxusthema, hatte etwa FDP-Stadtrat Fritz Roth im Juli kritisiert. „An der Paul-Heyse-Straße oder an der Schwanthalerstraße ist die Situation für Radfahrer schlechter, da habe ich von Ihnen aber noch keinen Vorschlag gesehen.“ Aber: Insbesondere die SPD hält sich freilich ein Hintertürchen offen, um den Radweg – dann wieder ganz im Sinne des OB – doch nicht bauen zu müssen. Die Grünen haben den Änderungsantrag zähneknirsch mittragen müssen. Denn ohne die SPD gibt es keine Mehrheit für Radwege – zumindest nicht für diesen umstrittenen. SKA



# Zoff um neue Radwege an Zeppelinstraße

Autos, Parkplätze und Bäume sollen weichen – FDP und Bayernpartei fordern Umdenken

Die Zeppelinstraße sowie der Platz vor dem Museum Lichtspiele wird umgestaltet. Das hat der Bauausschuss beschlossen. Wie berichtet, soll zwischen Rosenheimer Straße und Kreuzplätzchen ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 4,50 Metern entstehen. Für Autofahrer bleiben auf der Zeppelinstraße 3,50 Meter. Zudem wird der westlich der Bäume verlaufende Radweg dem Gehweg entlang der Isar zugeschlagen. 30 Fahrradabstellmöglichkeiten an den

Einmündungsbereichen der Schwarzstraße und des Kreuzplätzchens sollen überdies geschaffen werden.

FDP und Bayernpartei kritisieren die Umgestaltung, weil dazu alte Stadtbäume gefällt werden müssen. Zudem werden 95 Parkplätze weggenommen, „ohne dass sich das Baureferat um Ersatz bemüht. Von Seiten der Anwohner gibt es deutliche Kritik an den Maßnahmen“, heißt es in einer Mitteilung. Die Fraktion erneuert damit ihre Kritik aus Septem-



Für breitere Radwege müssen entlang der Zeppelinstraße Bäume gefällt werden.

Foto: Schlaf

ber vorigen Jahres, als die Pläne der Stadt erstmals publik wurden:

„Wir sind der Überzeugung, dass einige der wertvollen alten Bäume

erhalten werden könnten, wenn die Radwegplanung flexibler wäre“, sagt FDP-Stadtrat Fritz Roth. Weil die Stadtverwaltung aber auf die „zentimetergenaue Umsetzung des Radlbegehrens und extrabreite Radspuren“ bestehe, müssten vielerorts Bäume geopfert werden.

„Als Ausgleich für die fast 100 dringend benötigten Parkplätze hat unsere Fraktion bereits vor längerem im Bauausschuss vorgeschlagen, in der Gasteig-Tiefgarage Möglichkeiten zum An-

wohnerparken zu schaffen“, so Roth weiter. Dies sei unter anderem von den Grünen abgelehnt worden – „mit der aberwitzigen Begründung, Gasteig-Besucher könnten dann nicht mehr mit dem Auto zum Konzert anreisen“. Durch die brachliegende Sanierung des Kulturtempels an der Rosenheimer Straße würden jedoch auf absehbare Zeit keine Konzerte im Gasteig stattfinden. Roth: „Wir erhalten unsere Forderung nach Anwohnerparken aufrecht.“ SKA

Quelle: TZ, 08.11.2023





# Stau-Stadt München!

**Aufstand gegen einspurige Hauptverkehrsstraßen und Tram-Tangente durch den Englischen Garten**

Von FRANZISKA VON MÜLLER

München – Die Autofahrer werden von der Grün-Roten Stadtregierung immer stärker ausgebremst!

Das wird der Super-Gau: um den „Radentscheid“ umzusetzen (bis 2025), sollen etliche Hauptverkehrsstraßen wie z.B. die Ungererstraße und die Lindwurmstraße weitestgehend einspurig werden!

In der Ungererstraße, ab dem Ring bis zur Leopoldstraße, soll je eine Fahrspur in beide Richtungen entfallen, dafür in der Mitte Bäume gepflanzt werden und an den Seiten überbreite Fahrradwege entstehen.

„Ich sehe das sehr kritisch, aber das Mobilitätsreferat will den Rad-Entscheid haarklein umsetzen“, ärgert sich Patrick Wolf (CSU), Vorsitzender des Bezirksrates 12 Schwabing-Freimann.

Die Pläne für die Ungererstraße wurden am 27. Juli der Öffentlichkeit in einer Videoschleife gezeigt. Einen Tag vor Zeugnisvergabe und Sommerferienbeginn! Man kann sich vor-



stellen, dass kaum jemand die Pläne gesehen hat“, so Wolf. „Laut einer Studie könnte ein Drittel der Autofahrer in München auf Auto verzichten, will es aber nicht“, sagen die Stadtwerke München zu BILD. Und wenn dieses Drittel auf Rad oder MVG umsteigen würde, hätten die restlichen Autofahrer

genug Platz zum Fahren. Vielen Münchnern auch ein Dorn im Auge: die geplante Tram-Tangente (für 26 E-Trams) durch das Kulturdenkmal Englischer Garten. Vom Elisabethplatz bis zur Tivolistraße. Kosten: 160 Millionen Euro. Geplante Fertigstellung: 2028. Dafür soll u.a. die Franz-Joseph-Straße beschient werden.

Hält die Tram auf der einspurigen Fahrbahn, stauen sich Autos dahinter. Bei der jüngsten Sitzung dazu liefen Anwohner Sturm dagegen. Sie wollen keine Endlos-Staus vor der Haustür und ihre Parkplätze behalten.

Mitten in München

## Wer plant denn so was? Radweg breiter als Straße



Links vorn fährt ein Radfahrer vor den Autos. Er soll eigentlich den neuen, superbreiten Radweg benutzen. Der Lieferdienstfahrer benutzt den richtigen Weg. An der Zeppelinstraße in München wird den Fahrradfahrern platzmäßig Vorrang eingeräumt

Foto: Jakob Mell



18.12.2024 - 09:27 Uhr



# Wieder brennen Bagger in München – Polizei ermittelt

22. April 2025, 14:27 Uhr | Lesezeit: 2 Min.



Zwei Bagger sind in der Nacht in Obersendling durch einen Brand zerstört worden.  
(Foto: Feuerwehr München)

**In der Nacht zum Dienstag haben im Münchner Stadtteil Obersendling zwei Bagger auf einer Baustelle gebrannt. Der Schaden ist enorm. Die Polizei ermittelt. Gibt es einen Zusammenhang zu einer Anschlagserie?**

Quelle: Süddeutsche Zeitung, 22.04.2025



Quelle: Eigene Aufnahme





# Game Over?

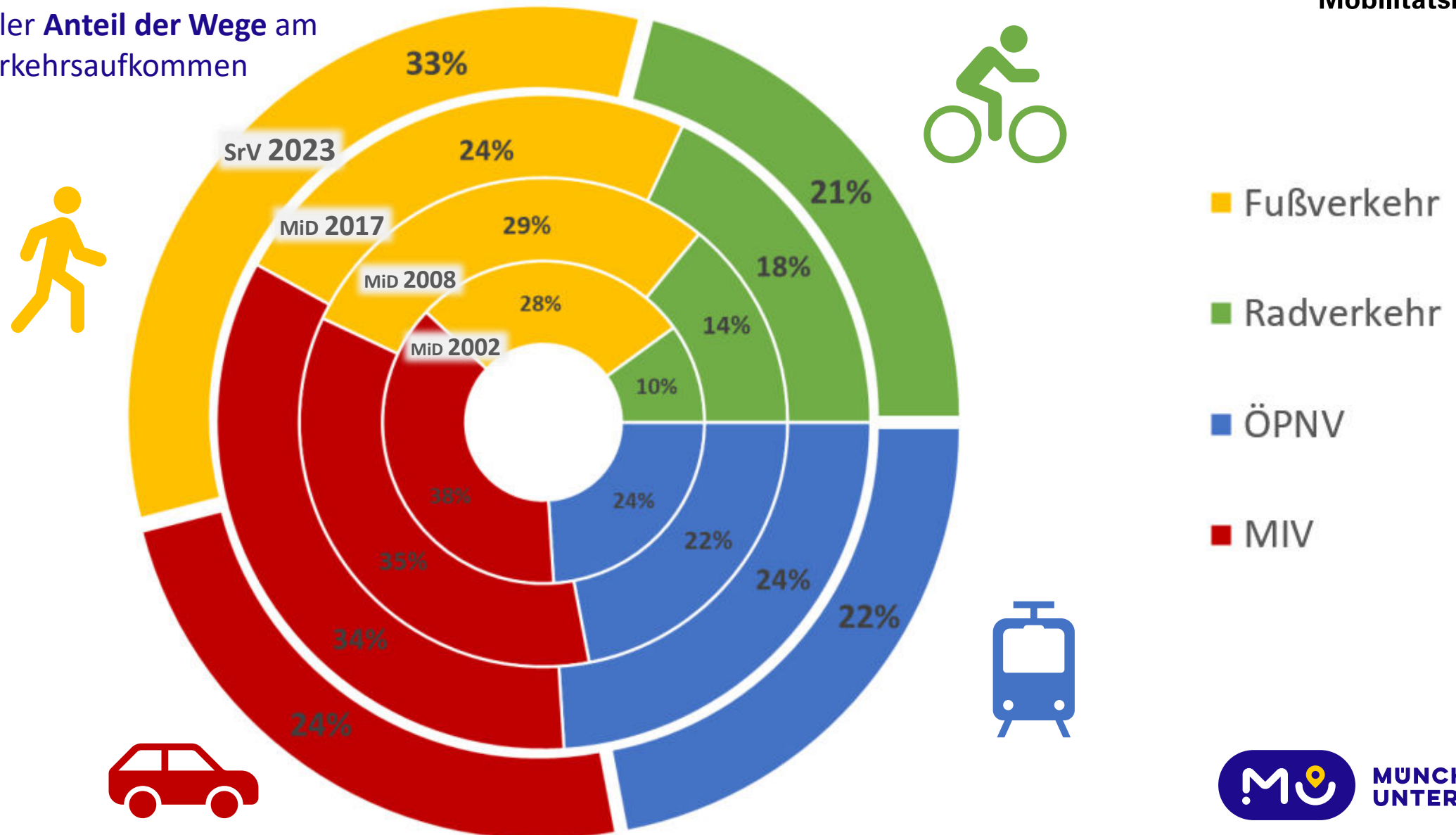


# Aktuelle Daten zum Modal Split in München

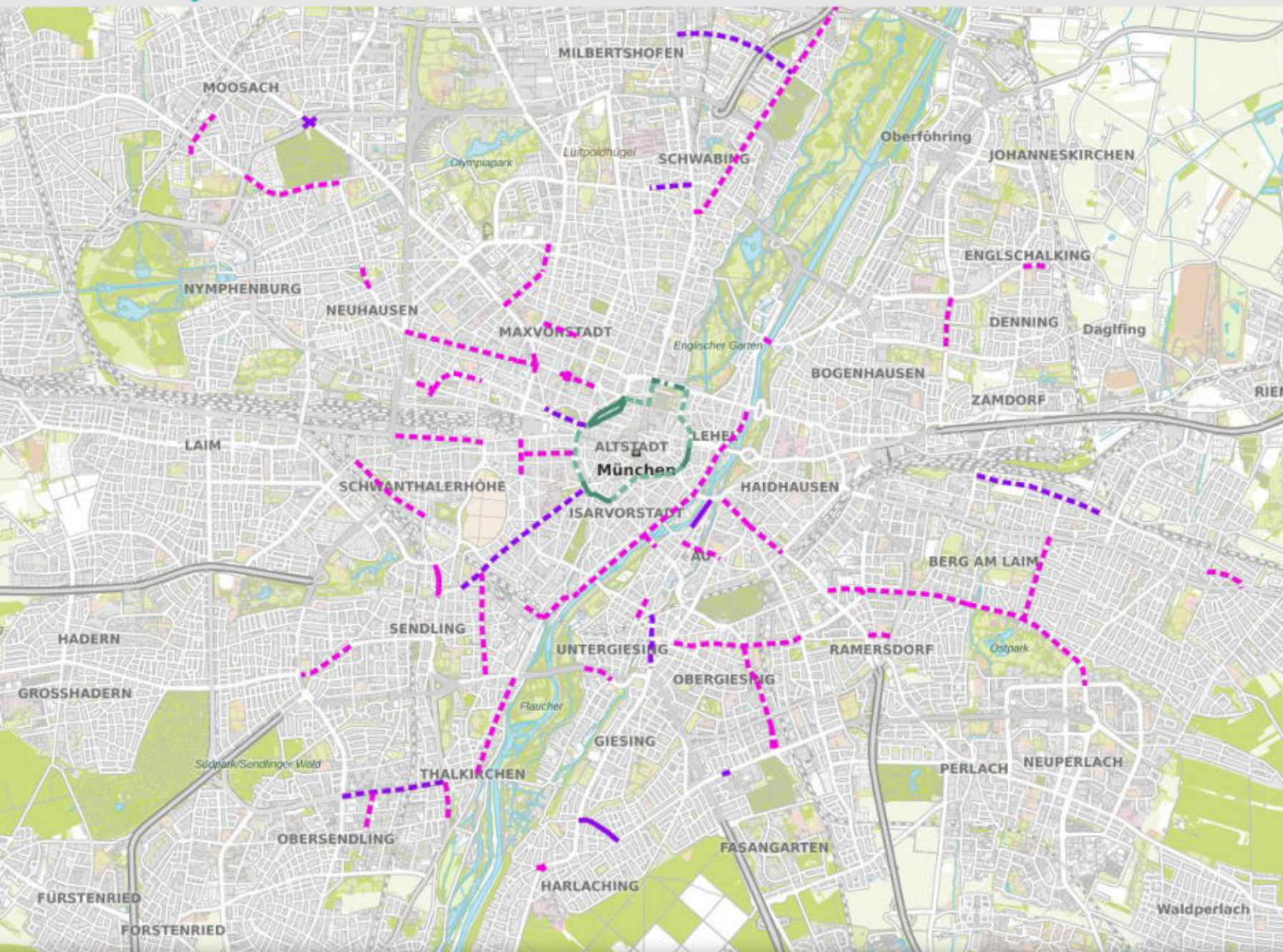


Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

Prozentualer **Anteil der Wege** am  
Gesamtverkehrsaufkommen







## Legende

### Radentscheidmaßnahmen

- Umsetzung erfolgt (BAU)
- In Bau / in Umsetzung (BAU)
- Umsetzung beschlossen (BAU)
- Planung beschlossen (MOR)

### Allstadt-Radring

- Umsetzung erfolgt (BAU)
- In Bau / in Umsetzung (BAU)
- Umsetzung beschlossen (BAU)
- Planung beschlossen (MOR)

### Stadtkarte mit OpenStreetMap (WMTS)

- | Legende OpenStreetMap    | Münchner Stadtgebiet (Ab 1:7500) |
|--------------------------|----------------------------------|
| Waldfläche               | Gebäude                          |
| Grünfläche               | Gebäude, nicht Kataster          |
| Landwirtschaft           | Öffentliches Gebäude             |
| Friedhof                 | Kirchliche Einrichtung           |
| Golfplatz                | Bildungseinrichtung              |
| Strand                   | Gesundheit                       |
| Siedlungsgebiet          | Waldfläche                       |
| Attraktion               | Grünfläche                       |
| Universität / Hochschule | Landwirtschaft                   |
| Krankenhaus              | Unkultivierte Fläche             |
| Stadion                  | Marktstand                       |
| Einzelhandel             | Spielplatz                       |
| Religiöse Einrichtung    | Sport- / Bolzplatz               |
| Parkplatz                | Verkehrsbegleitgrün              |
| Start- / Landebahn       | Verkehrsbegleitfläche            |
| Flughafenvorfeld         | Fußgängerzone                    |
| Militärgebiet            | Gewässer                         |
| Gewässerfläche           |                                  |







München  
Digital Twin





# Videos mit 3D-Stadtmodell aus digitalem Zwilling der LHM

## Beispiel Lindwurmstraße



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

Link YouTube-Video: <https://www.youtube.be/jWWWsmqBSD0>



© Landeshauptstadt München – Kommunalreferat – GeodatenService 2023





DER DEUTSCHE  
FAHRRADPREIS  
NACH BERLIN

München  
Digital Twin



# In Bau

## Radentscheid-Projekt Rheinstraße



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



VORHER

Quelle: LHM



VISUALISIERUNG

Quelle: LHM, winhard 3D





Landeshauptstadt  
München

Mobilitätsreferat

Baureferat

# Neugestaltung der Zeppelinstraße

Auf einer Länge von etwa 400 Metern entstehen neue und attraktive Rad- und Gehwege. Die Umsetzung der Radentscheidungsmaßnahme sorgt für mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität für rund 7.000 Radfahrende und 2.000 Fußgänger\*innen pro Tag.

## Fakten zum Projekt

- 4,5 Meter breiter, baulicher Zweirichtungsradweg
- Verbreiterung des Gehwegs entlang der Isar, barrierefreie Überquerungsmöglichkeiten
- 30 neue Fahrradparkplätze
- Drei Baum-Ersatzpflanzungen für drei Baumfällungen
- Erhalt von etwa 50 Kfz-Parkplätzen
- Gesamtprojektkosten einschließlich der Platzumgestaltung vor den Museum-Lichtspielen ca. 3,8 Millionen Euro

## Projektmeilensteine

- Vorstellung der Planungen und Varianten am 16. November 2021 in einer digitalen Informationsveranstaltung für Bürger\*innen
- Beschluss der Umsetzung durch den Stadtrat im September 2022
- Projektgenehmigung zum Umbau am 7. November 2023
- Baubeginn am 1. Juli 2024, geplante Fertigstellung im Dezember 2024

Weitere Informationen gibt es unter:  
[muenchenunterwegs.de/radentscheid](https://muenchenunterwegs.de/radentscheid) und  
[muenchen.de/Zeppelinstrasse](https://muenchen.de/Zeppelinstrasse)



MÜNCHEN  
UNTERWEGS



# Neugestaltung der Rheinstraße

## Mehr Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr

In der Rheinstraße entstehen neue und attraktive Geh- und Radwege.  
Das Ziel ist mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit für alle -  
insbesondere auch für die Schüler\*innen der anliegenden Schulen.



Weitere Informationen gibt es unter:  
[muenchenunterwegs.de/radentscheid](https://muenchenunterwegs.de/radentscheid) und  
[muenchen.de/rheinstrasse](https://muenchen.de/rheinstrasse)

## Warum bauen wir die Rheinstraße für euch um?



### Schulwegsicherheit ist uns eine Herzensangelegenheit:

Wir verbreitern die Gehwege in der Rheinstraße, besonders im Bereich der Schulen.



### Der Radverkehr in der Stadt nimmt stetig zu:

Durchgängige bauliche Radwege mit 2,30 Meter Breite bieten ausreichend Platz und Sicherheit.



### Auch der Fußverkehr bekommt mehr Platz:

Konflikte werden durch die klare Trennung von Fuß- und Radverkehr vermieden.



### Wir steigern die Aufenthaltsqualität für alle:

Zusätzliche Bäume spenden Schatten und tragen so zu kühleren Temperaturen in der Stadt bei.



### Wir haben den Wirtschaftsverkehr im Blick:

Die Einrichtung von Lieferzonen schafft mehr Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr.

Landeshauptstadt  
München  
Mobilitätsreferat

## Ein weiteres Stück ist geschafft!

Die neuen Rad- und Fußwege rund um den Maximiliansplatz sind fertig!

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat, 80333 München

[muenchenunterwegs.de](https://muenchenunterwegs.de)

**MÜNCHEN  
UNTERWEGS**

## Die neuen Rad- und Fußwege rund um den Maximiliansplatz sind fertig!

Deshalb laden wir Sie zu einem **kostenlosen Radl-Sicherheitscheck** am südwestlichen Ende des Maximiliansplatzes ein.

Wann?

3. Dezember 2024, 10 bis 16 Uhr

Wo?

Lenbachplatz am Wittelsbacherbrunnen

Lassen Sie Ihr Fahrrad überprüfen.  
Kleinere Mängel beheben wir direkt.  
Auch Kinderwagen und Rollstühle  
pumpen wir gern auf.  
Eine Anmeldung ist nicht erforderlich:  
Kommen Sie einfach vorbei!



Alle unsere Termine unter:  
[muenchenunterwegs.de/termine](https://muenchenunterwegs.de/termine)







# Fertigstellung Radentscheid-Projekt Zeppelinstraße



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



VORHER



NACHHER

Quelle: LHM

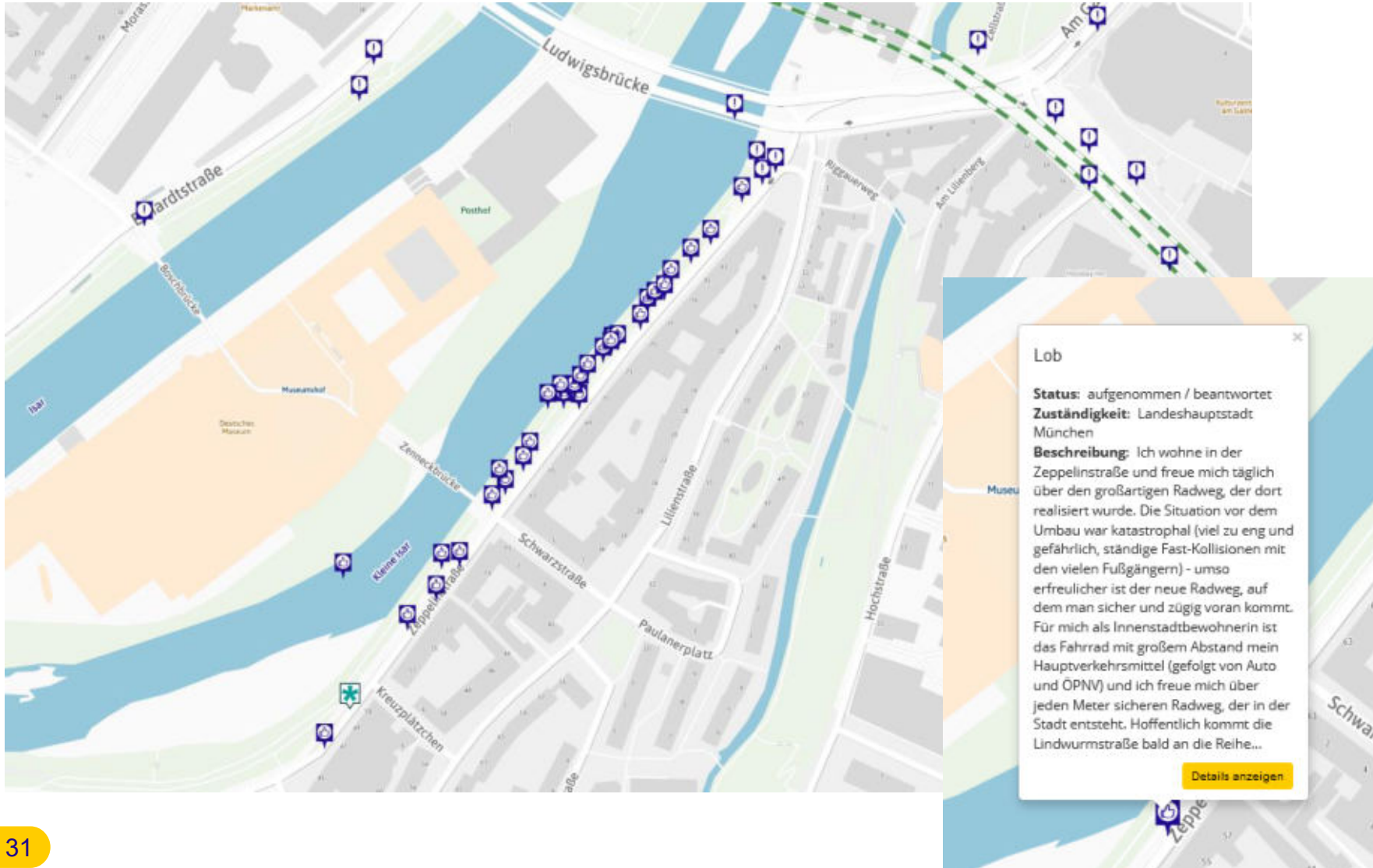
Mehr Platz und Sicherheit für Fußgänger und Radfahrende



# Und die leise Mehrheit?



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



33 x Lob auf der  
Meldeplattform  
Radverkehr für die  
umgestaltete  
Zeppelinstraße!





# Fertigstellung

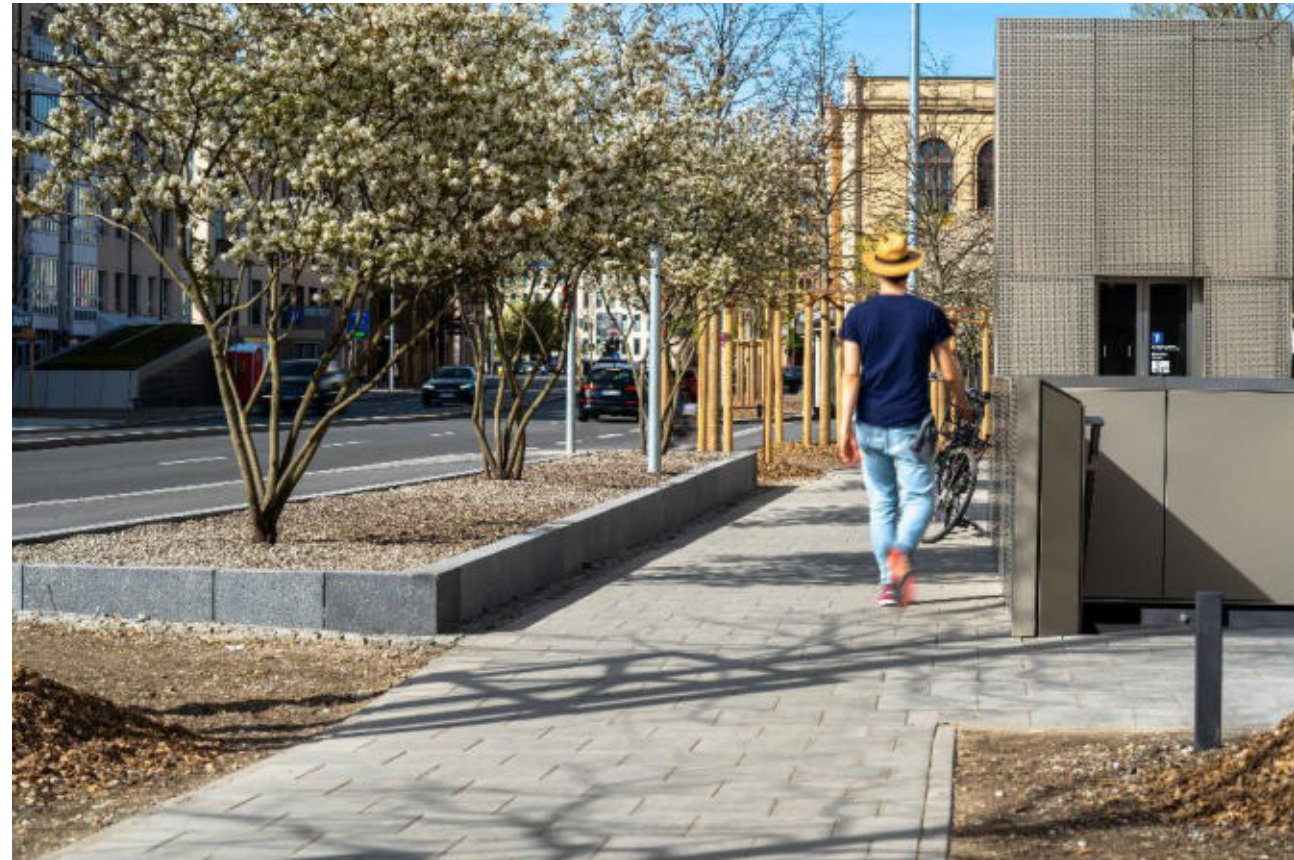
## Teilabschnitt Altstadt-Radring



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



Quelle: LHM



Quelle: LHM



# Fertigstellung

## Teilabschnitt Radschnellverbindung



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



Quelle: LHM



Quelle: LHM





ZECH  
BAUER  
HAUS





**MÜNCHEN  
UNTERWEGS**



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

# Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Landeshauptstadt München  
Mobilitätsreferat  
Referatsleitung

Stab 2 – Kommunikation und  
Radverkehrskoordination

**Dr.-Ing. Florian Paul**  
E-Mail: [florian.paul@muenchen.de](mailto:florian.paul@muenchen.de)

**Martina Wermuth**  
E-Mail: [martina.wermuth@muenchen.de](mailto:martina.wermuth@muenchen.de)

[muenchenunterwegs.de](https://muenchenunterwegs.de)

