



Landkreis  
München

# Radschnellverbindung München - Garching

**Dr. Michael Stanglmaier**

Projektleiter Radverkehr  
Sachgebiet Mobilitätsplanung  
Landratsamt München

AGFK Fachtagung 15.05.2025



# Potentialanalyse Radschnellverbindungen im Großraum München



Mai 2015 Vorstellung der Potentialanalyse  
Radschnellverbindungen in München und Umland

## Auftraggeber:

LH München  
LKR München  
LKR Fürstenfeldbruck  
Landkreis Dachau  
Landkreis Starnberg

## Auftragnehmer:

PV Äußerer Wirtschaftsraum München

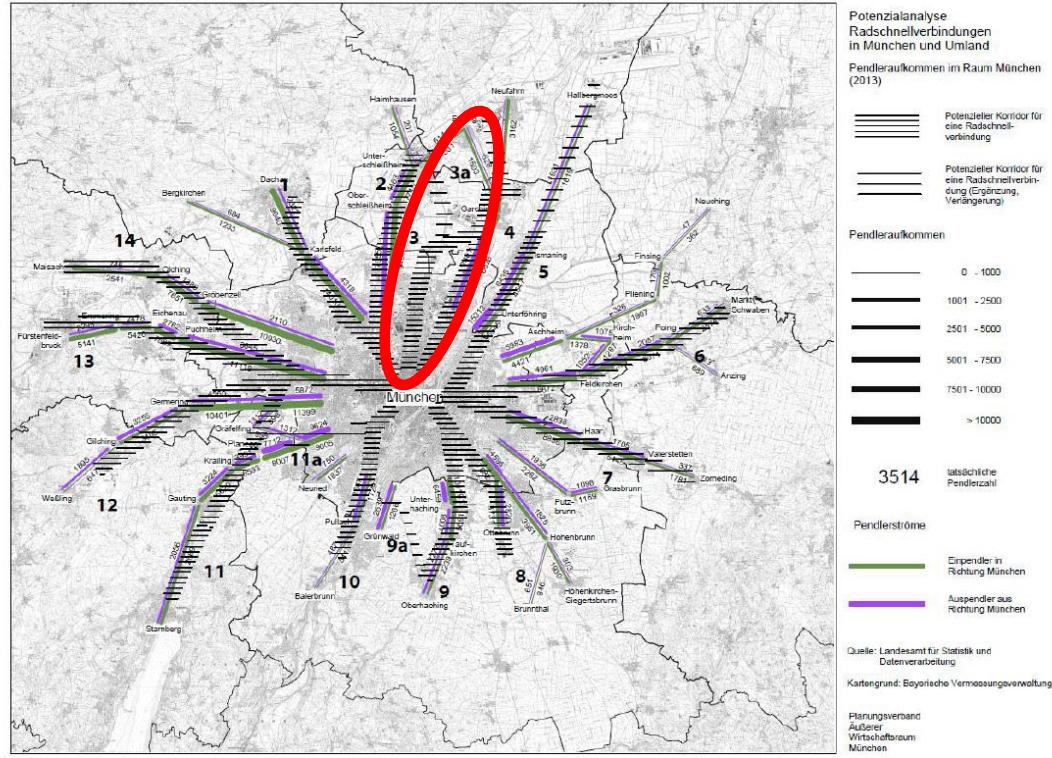
## Ergebnisse:

14 Korridore entwickelt und untersucht

## Nächste Schritte:

2016 Beauftragung einer Potentialanalyse mit  
Variantenuntersuchung Trasse 3 und 3a, mit  
Bürgerworkshops;

Installation eines Lenkungskreises  
Weitere Machbarkeitsstudien und Planungen

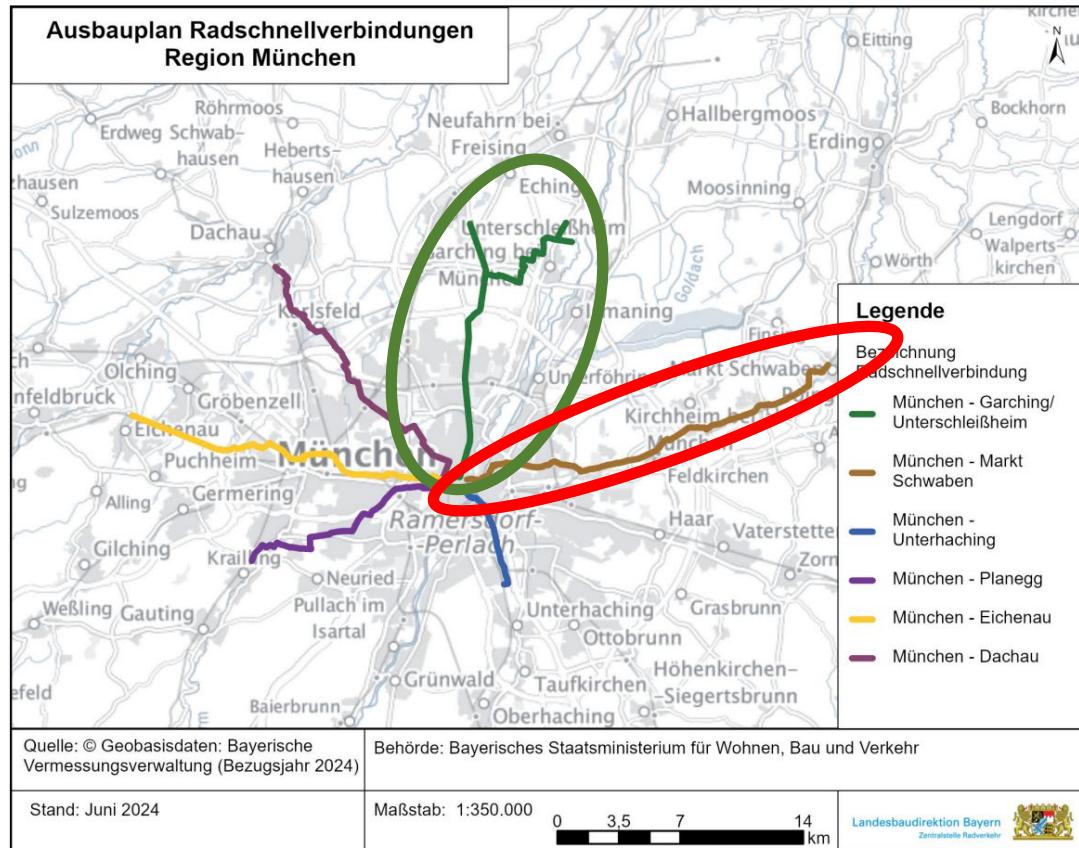


# Landesbaudirektion BY: Ausbauplan Radschnellverbindungen 2025



RSV München – Garching in der Umsetzung

RSV München – Markt Schwaben in der Vorbereitung



# Radschnellweg München Garching



## 3 Bauträger

LHM

StBA-FS

LKR München (Sonderbaulast im Gemeindegebiet Garching)

## Allgemeine Daten

Gesamtlänge: 21,6 km + 3 km

Länge der Abschnitte

Länge LHM 9,1 km, gebaut: 0,5 km (2022/2024)

Länge LKR: 8,1 km , gebaut: 2,6 km (2023/2024)

Länge StBA-FS: 4,4 km + 3 km (Abstecher Unterschleißheim)

## Kosten:

Kostenschätzung Gesamt 2017: 34 Mio. € ( 1,45 Mio. € / km)

Kostenschätzung LKR M 2022: 22,6 + 12,2 Mio. € ( 2,8 Mio. € / km)

Baukosten 4.1 Süd 2024: 4,42 Mio. € (1,7 Mio. € / km)





- **Flächenverfügbarkeit**
- **Öffentliche- und politische Widerstände**
- **Natur- und Umweltschutz**
- **Aufwendige Bauwerke**
- **Finanzierung und Personal**
- **Interkommunale Zusammenarbeit**

# Herausforderung politische Entscheide



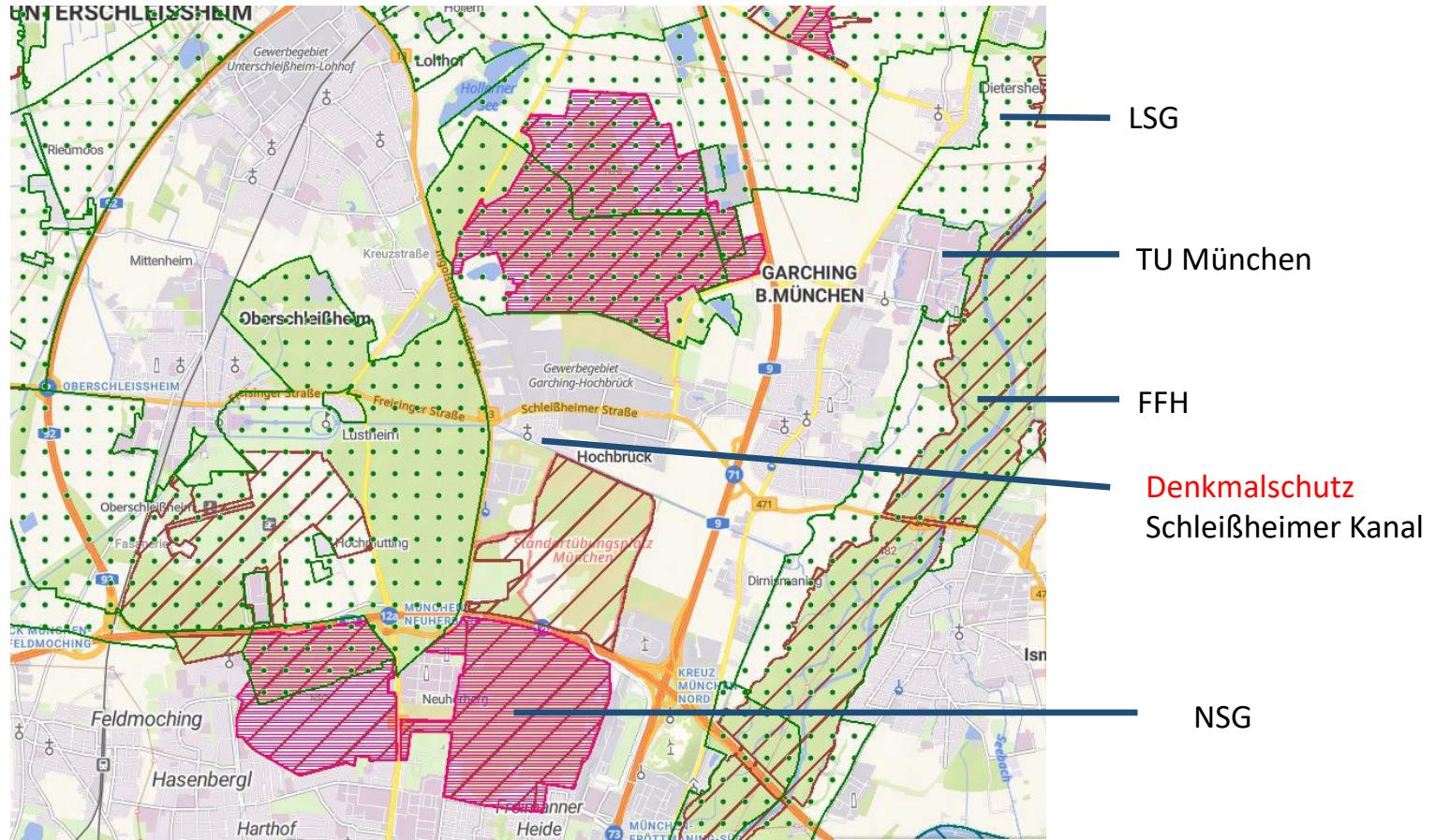
Viele Bedenken hinsichtlich Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit: Fahrradautobahn gefährdet Kinder, Flächenverbrauch, Kosten

- Zahlreiche Gespräche mit Bürgermeister, Fraktionen und Stadträten (Zeit – und Personalaufwand!)
- Übernahme der Sonderbaulast durch Landkreis, aber ständige Einbindung der Stadt Garching

**Stadtrat Garching: Mehrheitlicher Beschluss (15:7): 30.11.2021**

**Landkreis München: Beschluss Kreistag (56:1): 13.12.2021**

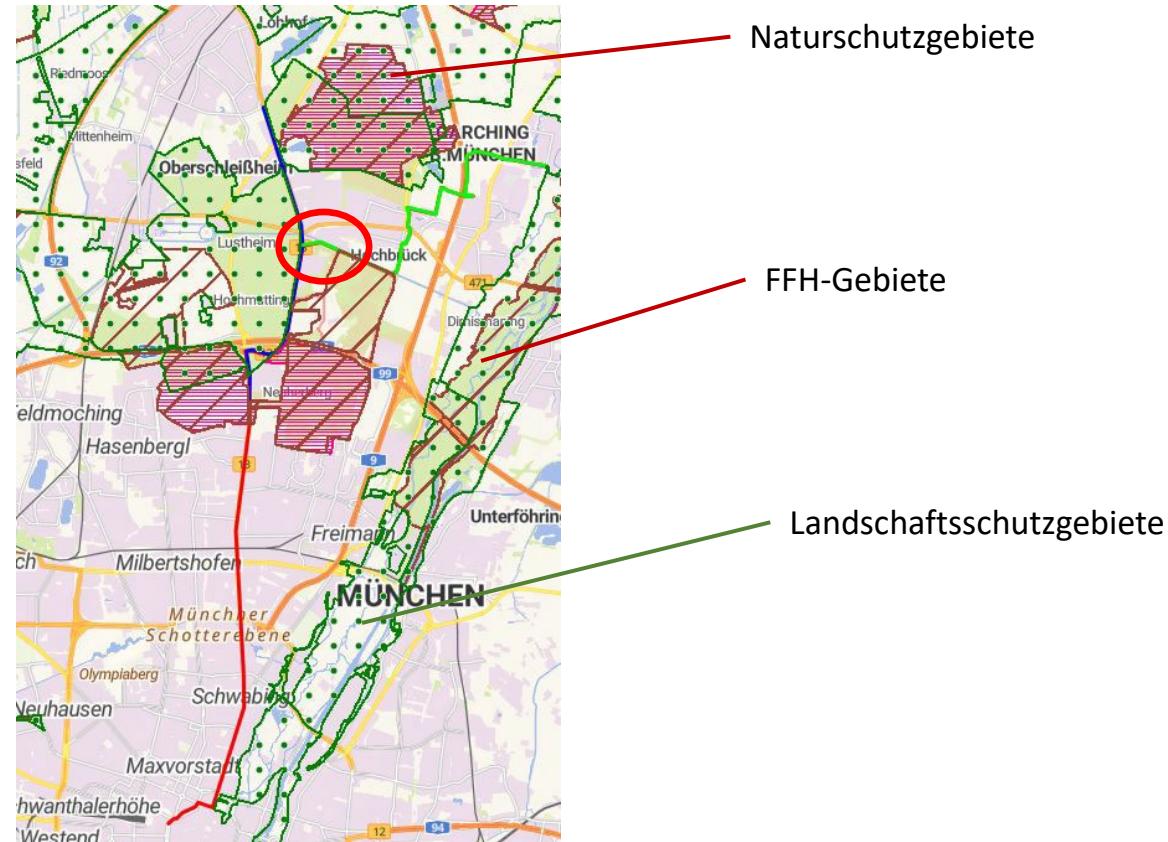
# Herausforderung Naturschutz – Schutzgebiete im Planungsraum



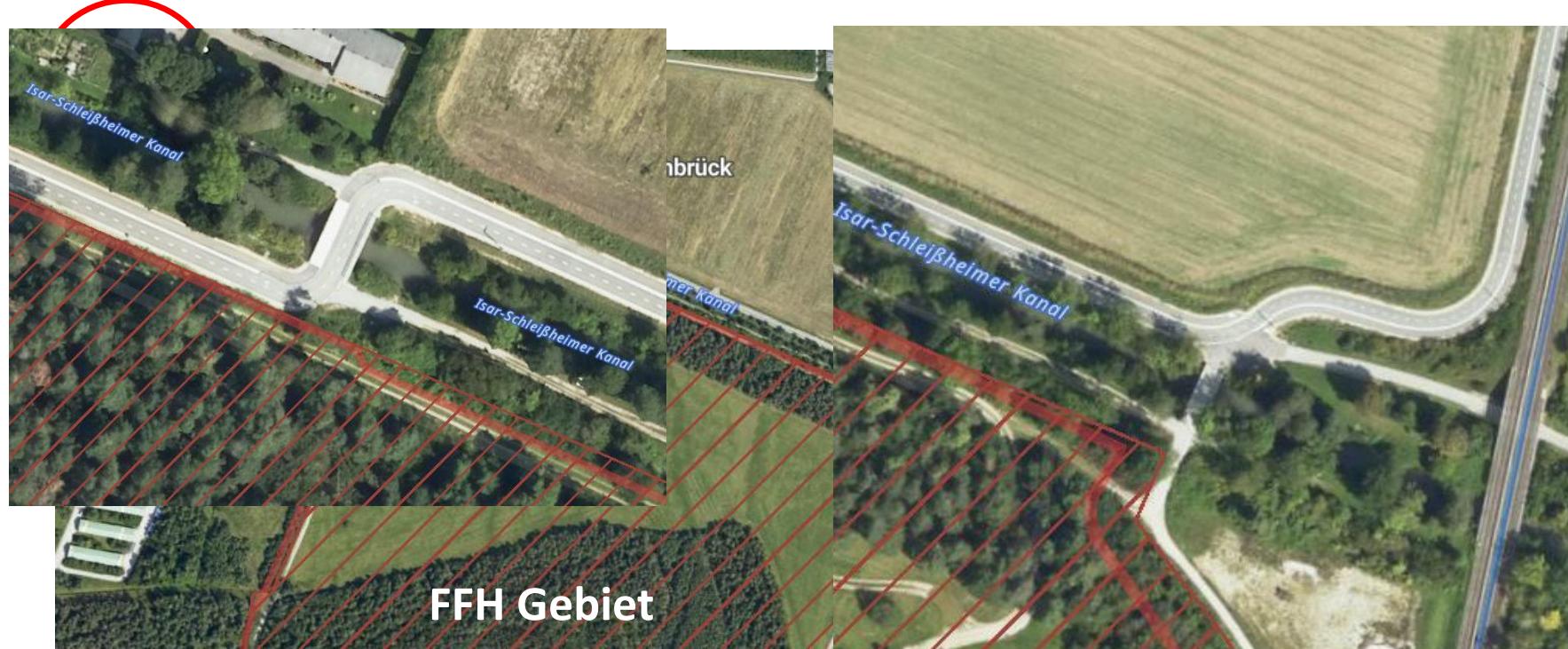
## Herausforderungen Naturschutz



- Hoher Ausgleichflächenbedarf durch betroffene Schutzgebiete
  - Naturschutz bei Trassenwahl berücksichtigen
  - Winterdienst dem Naturschutz anpassen



# Herausforderungen Naturschutz



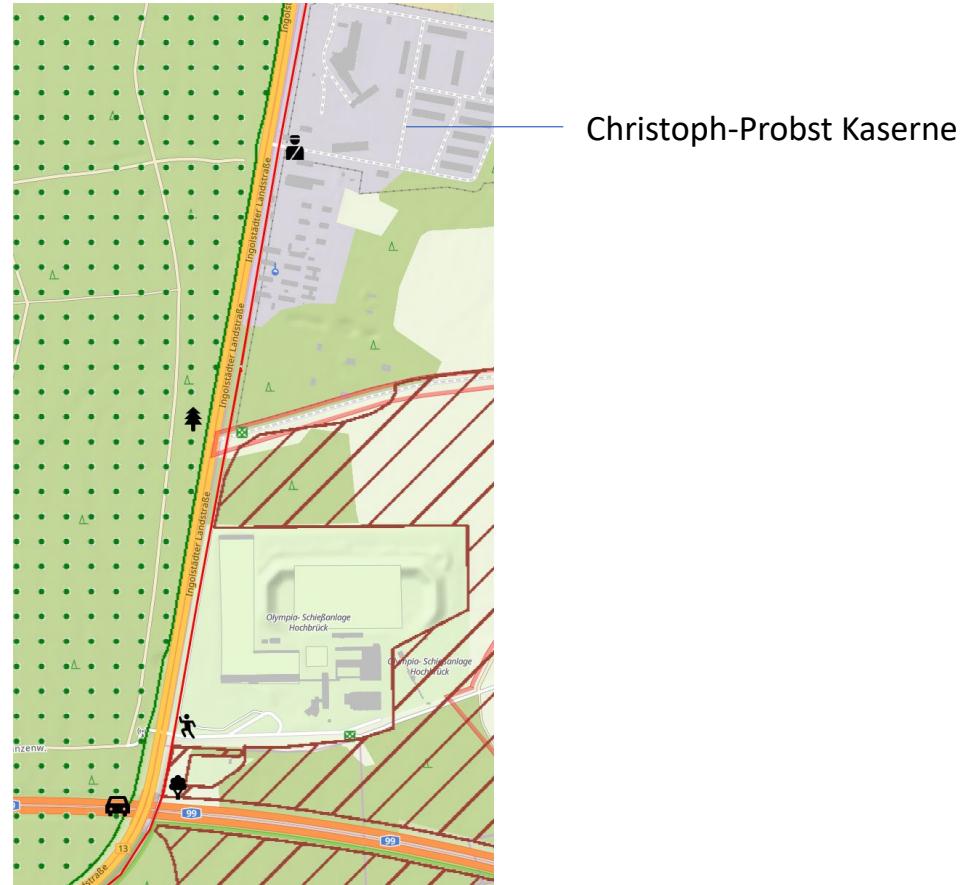
- Verlegung der RSV-Trasse nördlich des Schleißheimer Kanals um FFH Gebiet zu umgehen, mit neuer Kanalbrücke
- RSV-Trasse vom Spielplatz wegverlegt, öffentlicher Grund konnte gekauft werden

# Herausforderung Bundeswehr



- Planung: Grunderwerb, militärisch genutzte Flächen (Standortübungsplatz, Kaserne)

→ Entbehrlichkeitsverfahren notwendig

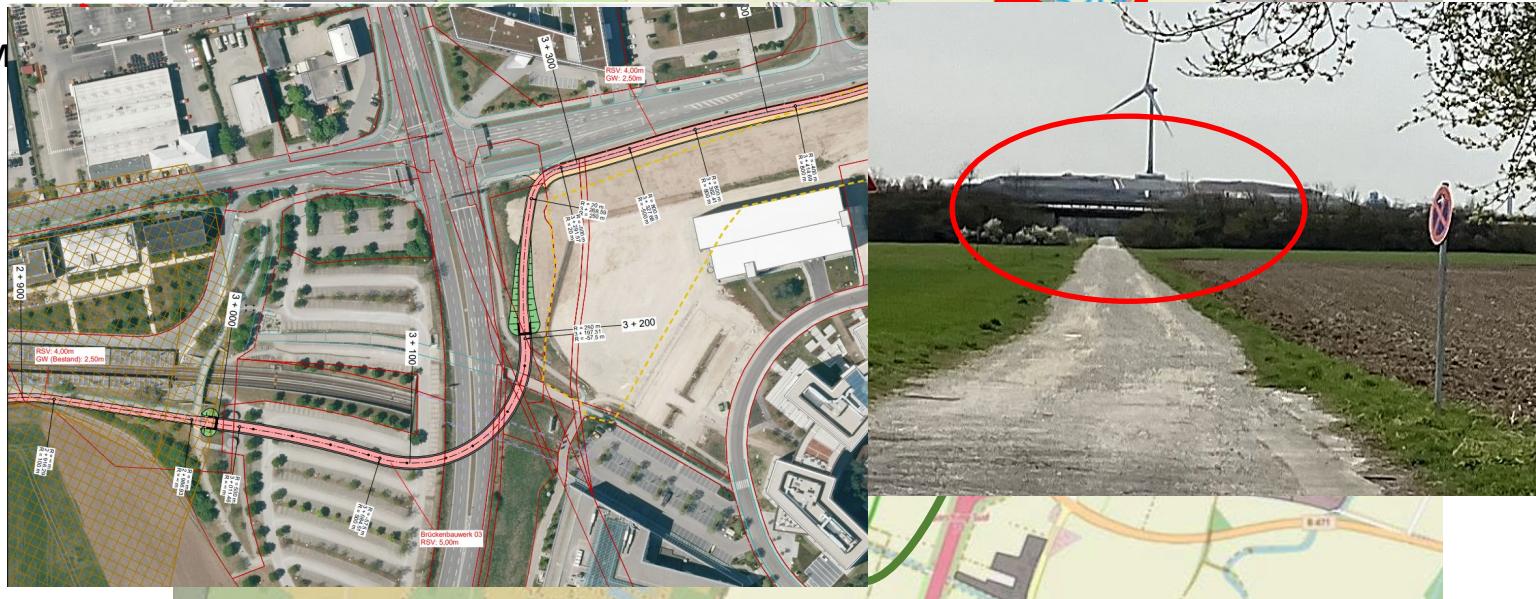


# Herausforderungen Brückenbauwerke



Keltenweg mit Unterführung  
B471 nicht verfügbar

Variante mit aufwendiger  
Brückenkonstruktion  
notwendig!  
Zusatzkosten ca. 7,3 M





# Interkommunale Zusammenarbeit

- **Intensive Gespräche mit Stadt Garching und den Stadtratsfraktionen und Mitgliedern (Verständnis erzeugen für Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit des Projektes)**
- **Aufteilung der Baulast:**  
LHM, StBa-FS an der B13; LKR München Sonderbaulast für die Stadt Garching
- **Regelmäßige Projekttreffen, mindestens 2 x Jahr und bei Bedarf der Baulastträger und weiterer Betroffener (Stadt Garching)**
- **Menschen vor Ort einbeziehen (Infoveranstaltungen, Workshops) zum Abbau von Widerständen**
- **Bestehende Infrastruktur genutzt, fast nur öffentlicher Grund nötig („Radwege werden nicht gebaut, wo sie notwendig sind, sondern wo Grund zur Verfügung steht!“)**

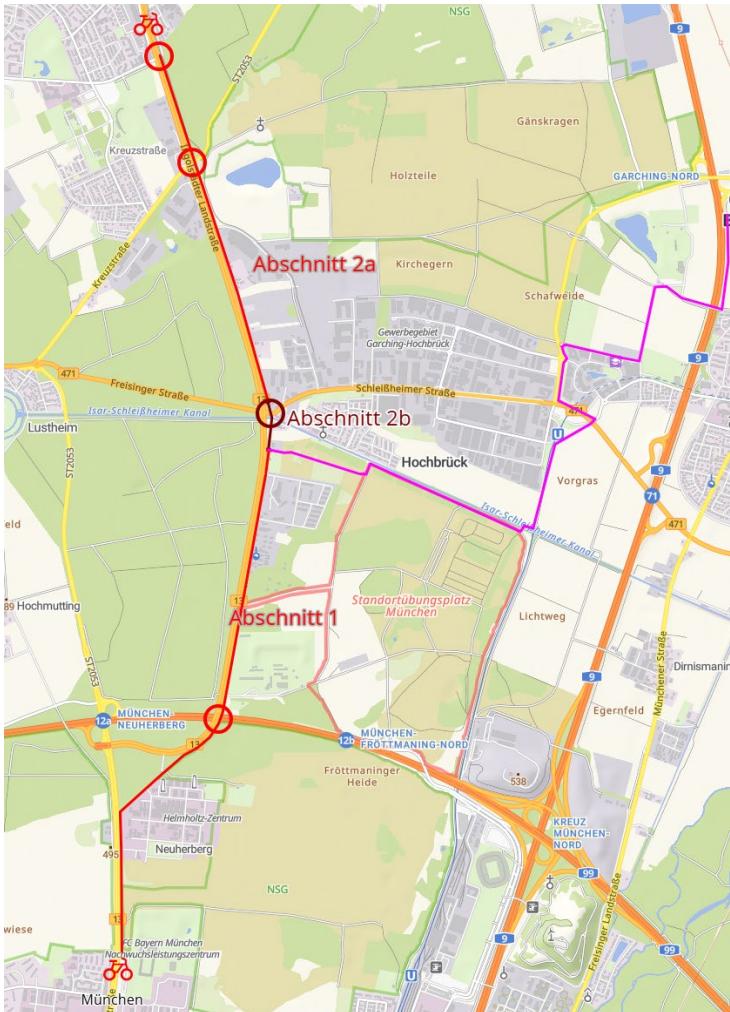


## Zusammenfassung

- Rechtzeitige und adäquate Einbindung aller Beteiligten
- Ausreichend Personal bereits in der Vorbereitungs- und Planungsphase bereitstellen
- Kreative Lösungen auch hinsichtlich Trassenwahl
- Grundstücksverfügbarkeit kritischer Parameter
- Sehr lange Umsetzungsdauer, Fertigstellung nach 2030



# **Back -up**



Planung und Bau der neuen Radschnellverbindung entlang B13 von München nach Unterschleißheim in 3 Abschnitten

|           | <b>Streckenabschnitt</b>   | <b>Länge</b> | <b>Umsetzung<br/>szeitraum</b> | <b>Besonderhei<br/>t</b>                |
|-----------|--|--------------|--------------------------------|---|
| Abschnitt | Haltestelle FC-Bayern-<br>Campus bis zum Anschluss<br>an den bereits fertig<br>gestellten Abschnitt RSV<br>Richtung Garching | 4,200 km     | Ab 2028                        | Brücke über<br>A99                      |
| Abschnitt | Knotenpunkt B13 / B471<br>bis Knotenpunkt B13 /<br>Münchner Ring   | 2,700 km     | Nach 2030                      | höhenfreie<br>Ausbildung<br>der Querung |
| Abschnitt | Knotenpunkt B13 / B471   | 0,400 km     | Nach 2030                      | höhenfreie<br>Ausbildung<br>der Querung |



Herausforderungen:

- Planfeststellungsverfahren
- verkehrlich hochbelastete Knotenpunkte
- Bau: Verkehrsführung u. Umleitung des Radverkehrs
- interkommunale Zusammenarbeit (Kommunikation)

Für den Erfolg in der Zukunft:

- Heben des prognostizierten Potentials nach Fertigstellung