

Auf der Suche nach der Direttissima

Von einer attraktiven Radstrecke, die vom Norden Münchens bis ins Stadtzentrum führt, erhoffen sich Lokalpolitiker eine Entlastung des Straßenverkehrs. Zusammen mit dem Verein Urbanes Wohnen tüfteln sie an einer Route

VON JERZY SOBOTTA

Feldmoching/Lerchenau – Im Münchner Norden scheint das Wort „Verkehr“ fast untrennbar mit dem Wort „Chaos“ verbunden zu sein. Hin und wieder ist auch von einer „Verkehrswende“ die Rede, doch dann meist nur in vagen Ankündigungen und Zehnjahresplänen. Einige konkrete Vorschläge hat man hingegen im Stadtbezirk Feldmoching-Hasenbergl, wo sich Lokalpolitiker seit Längerem um die Verbesserung der Fahrradwege bemühen. Mit guten Radwegen würden vielleicht mehr Menschen ihr Auto stehen lassen, so die dahinterstehende Hoffnung. Doch bislang wird es den Fahrradfahrern aus Feldmoching nicht gerade einfach gemacht, in Richtung Stadtmitte zu fahren.

Helfen könnte eine Radstrecke im Grünen zwischen Oberschleißheim und dem Olympiapark, auf der man auch am U- und S-Bahnhof Feldmoching und dem Eggarten vorbei käme. Zurzeit ist sie nur auf Teilen befahrbar und wird von vielen Hindernissen verstellt: Manchmal muss man vielbefahrene Straßen kreuzen, über Trampelpfade fahren und stellenweise ganze Felder und Waldstücke umfahren, weil ein direkter Weg fehlt.

Die Mitglieder des örtlichen Bezirksausschusses (BA) setzten sich für den Ausbau einer Nord-Süd-Strecke ein: Vom künftigen Neubaugebiet an der Raheinstraße im Norden Feldmochings soll sie entlang der S-Bahn-Trasse in gerader Linie nach Süden bis zum Olympiapark führen. Um der Stadt sehr konkrete Vorschläge zu unterbreiten, hat sich der BA Hilfe beim Verein Urbanes Wohnen geholt. „Wir sind die Strecke Stück für Stück abgefahren, haben vie-

le Fotos gemacht und Verbesserungen diskutiert“, berichtet Christian Vogel, Architekt und Vorstand von Urbanes Wohnen. Mit Vereinsmitgliedern und Bürgern hat er die schwierigen Punkte identifiziert.

Das ambitionierteste Vorhaben sei ein Verbindungsstück nördlich und südlich der S-Bahnhaltestelle Feldmoching, denn dort gibt es bisher noch keinen Fahrradweg entlang der Gleise. Allerdings wird hier von Stadt und Investoren gerade ein

Grünvernetzung im Münchner Norden

- vorhandene Grün-/Wegevernetzung
- geplante Grün-/Wegevernetzung
- fehlende Grün-/Wegevernetzung



Plan für eines der großen Neubaugebiete im Stadtbezirk ausgearbeitet: Entlang der Rahein- und Ratoldstraße werden im kommenden Jahrzehnt neue Wohnungen für mehr als 2000 Menschen entstehen. Und bei diesen Planungen ist auch ein Fahrradweg östlich der Gleise bis zum Bahnübergang an der Lerchenstraße mit eingeplant. „Dafür haben wir uns lange eingesetzt“, sagt BA-Mitglied Gabriele Meissner (SPD). Teil dieser Planungen ist auch eine Brücke über die Dülferstraße, damit die Fahrradfahrer parallel zu den Gleisen weiterfahren können. Weil die Radverbindung in den Bauplänen von Stadt und Investoren auftaucht, hat das Radwegprojekt neuen Wind bekommen und die Lokalpolitiker zu ihrem bisher wohl teuersten Projekt bewegt. Stolze 120 000 Euro will der BA nächstes Jahr aus seinem eigenen Budget für

Die Initiatoren wollen ihre Verbesserungsvorschläge der Stadt häppchenweise servieren

eine weitere Fahrrad- und Fußgängerbrücke ausgeben. Sie wird etwas weiter nördlich parallel zu den Gleisen die Herbergstraße überqueren und die Verbindung in Richtung Oberschleißheim sicherstellen. Ideengeber und Verfechter der Brücke ist Markus Auerbach (SPD), weshalb manche Lokalpolitiker spotten, man solle die Brücke gleich nach ihm benennen.

Radelt man weiter stadteinwärts, stößt man auf weitere Hindernisse: Man muss die Lerchen- und Lerchenauer Straße, beide stark befahren, überqueren. „Hier bräuhete es mindestens einen Zebrastreifen“, sagt Vogel. Lieber wäre ihm eine weite-

re Fahrradbrücke. Schon heute kommt man von hier aus weiter über die Heidelerchenstraße östlich vom Lerchenauer See zum Eggarten und dort durch eine Gleisunterführung nach Moosach. Hier ist das größte Problem für Fahrradfahrer die Triebstraße, über die allerdings zwei alte Zugbrücken führen. „Die wären ausgezeichnet für Fußgänger und Radfahrer geeignet. Man müsste nur die Gleise entfernen“, schlägt Vogel deshalb vor.

Insgesamt seien die nötigen Ausbesserungen überschaubar und gut zu realisieren, meint Vogel. Das größte Hindernis sei nicht physikalischer Natur, sondern liege in der Überzeugungskraft gegenüber der Stadtverwaltung. „Es ist ein sehr mühsamer Prozess“, sagt er. Nicht alle Grundstücke des möglichen Radwegs gehören der Stadt, was zusätzliche Probleme mit sich bringe. Daher stimmen sich Verein und BA ab und unterbreiten der Stadt die Verbesserungsvorschläge häppchenweise – stets mit der Bitte, dass die Verwaltung den künftigen Radweg berücksichtige. Ein Vorgehen, das durchaus von Erfolg gekrönt sein kann, wie ein zweites Projekt im Stadtbezirk zeigt. Eine Radstrecke zwischen der Regattastrecke Oberschleißheim und dem NS-Dokuzentrum sei, so Vogel, bereits deutlich weiter vorangeschritten und könne bereits in absehbarer Zeit genutzt werden. Außerdem macht Vogel viele weitere Vorschläge für Radwege in Feldmoching und dem Hasenbergl: etwa ein durchgehender Radweg auf der Ostseite des Feldmochinger Angers oder eine Querverbindung durch das Virginia-Depot. Zurzeit diskutiert der BA darüber, ob er für 7500 Euro eine weitere Studie bei Urbanes Wohnen in Auftrag geben will.