



München, den 25.11.2024

Wie weiter in der Laimer Röhre? Ergebnisse der Bike+Ride Machbarkeitsstudie jetzt umsetzen

Der BA9 möge beschließen

Das Mobilitätsreferat wird aufgefordert, die vorgestellten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu den B+R Anlagen in und um die Laimer Unterführung umgehend in konkrete Planung und Realisierung umzusetzen. In Bezug auf die Standorte im Bereich des 9. Stadtbezirks beurteilen wir die Umsetzung der Standorte wie folgt:

- Standort 2 ist bereits durch das angestossene Baugenehmigungsverfahren aus unserer Sicht gesetzt und wird bis ca. 2026/27 realisiert werden können:
- Eine zeitnahe Umsetzung halten wir in der Kombination der Standorte 1 und 3.V1 für möglich. Bei Standort 1 empfehlen wir den Verzicht auf die Anlehnbügel, zu Gunsten des Fußverkehrs. Der Standort 3.V1 ist die dringende Alternative zum Wegfall der Stellplätze im Tunnel.
- Standort 8 hat aus unserer Sicht die geringsten Umsetzungschancen, da dieser nur Sinn macht, bei einer sicheren Querung der Tramgleise.

Begründung / Hintergründe

Die dem BA9 und BA25 gemeinsam vorgestellten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu der B+R Anlage in und um die Laimer Röhre sind ermutigend, sowohl was die Bedarfsanalyse als auch die baulichen Vorschläge betrifft. Diese Studie muss nun zeitnah zu konkreten Planungen und baulichen Verbesserungen führen - jetzt und nicht erst mit Inbetriebnahme der Umweltverbundröhre (UVR) bzw. der Tram-Westtangente (TWT). Die Diskrepanz zwischen dem analysierten Bedarf von 1.200 gegenüber ca. 300 vorhandenen Stellplätzen muss kontinuierlich abgebaut werden.

Manche Vorschläge außerhalb der Röhre sind hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit von den Baumaßnahmen am Bahnhof relativ unabhängig und können sofort angegangen werden. In der Laimer Unterführung ist dagegen - insbesondere vor Eröffnung der UVR - die große Zahl an Fußgänger*innen zu berücksichtigen, die einer vollständige Umsetzung des ermittelten Potenzials am Standort 1 der Studie entgegenstehen. Daher empfehlen wir hier den Verzicht der Anlehnbügel entlang der westlichen Tunnelwand im südlichen Teil. Damit wird auch die Mindest-Gehwegbreite von 2,50m, wie bei der Strategie zum Gehwegparken, wieder realisierbar. Die dadurch wegfallenden Stellplätze sind zugunsten des Fußverkehrs hinnehmbar.

Im Zugangsbereich zum S-Bahnhof regen wir an den Radweg visuell zu unterbrechen, um das Ziel einer Geschwindigkeitsreduktion des Radverkehrs zu



unterstützen. Dieser Bereich könnte auch als „Platz“ ausgestaltet werden (andere Pflasterung oder (Rand-) Einfärbung), um dieses Ziel noch weiter zu bestärken.

Wie oben beschreiben, halten wir Standort 3.V1 für sehr zeitnah umsetzbar, sofern hier keine Baustelleneinrichtung für die TWT notwendig ist. Somit wird eine Alternative zu den wegfallenden Stellplätzen durch die Umsetzung von Variante 1 sowie ein Pendant zu Variante 2 geschaffen. In der Planung zur TWT war dieser Standort ja bereits vorgesehen, jedoch mit weniger Stellplätzen.