



Wohin radelt München?

Forderungen an eine nachhaltige
Verkehrspolitik



Inhalt

	Randnr.
Rauf auf's Rad!.....	1
Runter vom Rad!	10
Bedarfsorientiertes Angebot	13
Flächendeckendes Angebot	16
Einfach, schnell und sicher.....	23
Ausreichend breite Radverkehrsanlagen	26
Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege	29
Klare, geradlinige Radverkehrsführung	31
Mehr Radfahrstreifen.....	35
Keine Hindernisse auf Radverkehrsführungen.....	37
Sichere Radverkehrsführung an Baustellen.....	39
Keine Nachsicht für Falschparker auf Rad- und Fußwegen.....	42
Regelmäßige Instandhaltung und Reinigung	46
Weg mit allen Radlerschikanen	48
Umbau von Kreuzungen und Einmündungen	49
Programm zur Entschärfung von Gefahrenstellen	53
Öffnung von Einbahnstraßen.....	54
Mehr ‚Grün‘ für Radfahrer	55
Mehr Fahrradstraßen	59
Instandhaltung der Radroutenbeschilderung	61
Rahmenbedingungen	63
Politik und Verwaltung	63
Finanzieller Rahmen	67
Infrastrukturprojekte.....	69
Kurzfristig realisierbare Projekte	69
Altstadtquerung	69
Lindwurmstraße.....	71
Nymphenburger Straße	73
Dringlicher Änderungsbedarf.....	75
Sonnenstraße	77
Leopold-/Ludwigstraße.....	79
Odeonsplatz	81
Radschnellwege	82
Grüne Radrouten.....	86
Gemeinsam für eine bessere Radverkehrspolitik.....	88
Impressum.....	90

Rauf auf's Rad!

„Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden, wie beim Fahrrad.“ 1

Diesen Satz soll vor mehr als 100 Jahren Adam Opel gesagt haben. Und jeder der Fahrrad fährt, weiß, wie Recht er – damals wie heute – damit hat. Daher ist es wenig verwunderlich, dass in den letzten Jahren immer mehr Bürgerinnen und Bürger hierzulande das Fahrrad als ihr ideales Fortbewegungsmittel (wieder) für sich entdecken. 2

So auch in München. Seit der Veröffentlichung unseres radverkehrs-politischen Programms „Mehr Raum für Radler“ sind fast sechs Jahre vergangen. Inzwischen hat sich der Radverkehrsanteil in München auf 18% erhöht, Tendenz steigend. Die Münchnerinnen und Münchner radeln häufiger, längere Strecken, und viele treten das ganze Jahr über in die Pedale. Wir erwarten bald einen Radverkehrsanteil von 35% und mehr. Kopenhagen, eine attraktive Metropolregion mit hoher Lebensqualität und ähnlicher Größe wie München, hat diesen Wert bereits erreicht. Besonders interessant: der Radverkehrsanteil dort hatte noch vor gar nicht allzu langer Zeit ähnliche Werte wie München heute. 3

Erzwungen wird der Umstieg auf das Rad aber auch durch die Stagnation im öffentlichen Personennahverkehr, der seine Kapazitätsgrenzen erreicht und mit einer unfreundlichen Preispolitik weiter an Attraktivität verliert. 4

Dabei ist das Potenzial der elektrisch unterstützten Antriebstechnik noch gar nicht berücksichtigt, die verstärkt neue Nutzergruppen aufs Fahrrad bringen wird: Berufstätige und große Teile der „jüngeren älteren“ Generation, denen das konventionelle Rad zu anstrengend erscheint. 5

Aus dieser Prognose heraus entstehen neue Herausforderungen an das Management des nur begrenzt zur Verfügung stehenden Verkehrsraums. Die sichere Integration des Radverkehrs in den Straßenverkehr muss gelingen. Dies gerade im Hinblick auf den technischen Fortschritt, der mit der Elektrifizierung der Fahrräder auch mehr Geschwindigkeit in den Radverkehr trägt. Den vielseitigen und erweiterten Nutzungsmöglichkeiten des Fahrrads, etwa als Lastenrad, Taxi oder Kindertransportmittel muss ebenfalls Rechnung getragen werden. 6

Es besteht weitgehend Konsens darüber, dass der Radverkehr in einer Stadt wie München einen herausragenden Beitrag zur nachhaltigen Sicherung ihrer Lebensqualität und zur Bewältigung ihrer ökologischen Probleme leistet. München will mehr Radverkehr, braucht mehr Radverkehr, 7

muss diesen aber auch in Zukunft sicher bewältigen können. Die Akzeptanz neuer Radverkehrsangebote in München ist so hoch, dass selbst neue Anlagen schon jetzt an Kapazitätsgrenzen stoßen. Wie will München bei einem prognostizierten Einwohnerzuwachs von über 100.000 Einwohnern bis 2020 dieses Mehr an Radverkehr bewältigen?

- 8 Mit dem Grundsatzbeschluss des Münchner Stadtrats zum Radverkehr im Frühjahr 2010 und der daraus entwickelten „Radlhauptstadt-Kampagne“ hat die Landeshauptstadt unter Federführung des Kreisverwaltungsreferats (KVR) begonnen, auf diesen abzusehenden Zuwachs des Radverkehrs zu reagieren und damit auch langjährige Forderungen des ADFC München umzusetzen. Was vor einiger Zeit noch undenkbar erschien, wird nun möglich. Erfreuliche Verbesserungen für den Radverkehr bringen die Errichtung von Radfahrstreifen, die Umwandlung von Kfz-Parkraum in Fahrradstellplätze sowie die Öffnung vieler Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr. Auch die breit angelegte Image-Kampagne, verbunden mit vielen Aktionen und Veranstaltungen sowie die „Gscheid-Mobil-Seite“ im Internet zeigen auf originelle Art die Reize des Radfahrens und fördern die Lust, auf das Fahrrad umzusteigen.
- 9 Damit sich diese Lust nicht in Frust verwandelt, muss sowohl der Umfang der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs als auch das Tempo bei der Umsetzung deutlich erhöht werden. Wir fordern mutige und zukunftsorientierte Entscheidungen der Stadtregierung, eine Neubewertung der Planungsprioritäten zugunsten des Radverkehrs sowie ein konsequentes und systematisches Handeln von Seiten der Verwaltung, wenn es darum geht, die Zukunft des Radverkehrs in München zu gestalten.

Runter vom Rad!

- 10 Selbst der leidenschaftlichste Radler wird irgendwann absteigen und sein Fahrrad sicher abstellen wollen. Ein flächendeckendes Angebot von Stellmöglichkeiten für Fahrräder ist eine zentrale Voraussetzung für einen funktionierenden Radverkehr. Gute Stellplätze nehmen die Angst vor Diebstahl und Beschädigung hochwertiger Räder und erhöhen damit die Sicherheit. Sie verhindern die heute weit verbreitete Gewohnheit, für kurze Wege, etwa vom S-Bahnhof zur Wohnung oder zur Arbeitsstätte nicht immer verkehrssichere Fahrräder zu verwenden.
- 11 Mit Beginn des Jahres 2013 trat in der Landeshauptstadt erstmals eine Satzung in Kraft, welche die Schaffung von Fahrradabstellplätzen für Neubauten verbindlich vorschreibt. Der ADFC München hat bei der Erstellung der Fahrrad-Abstellplatz-Satzung (FabS) tatkräftig mitgewirkt und konnte

deutliche Verbesserungen im Vergleich zu ihrer ursprünglich geplanten Fassung erreichen. So sind Fahrradabstellanlagen bei Neubauten heute Pflicht. Die FabS gibt eine Mindestzahl von Stellplätzen abhängig von der Zahl der Wohneinheiten vor und fordert einen geeigneten Qualitätsstandard für die Abstellanlagen.

Auch im öffentlichen Verkehrsraum, etwa am Pasinger Bahnhof, hinter dem Neuen Rathaus und an anderen Orten finden sich neue, gut nutzbare Fahrradstellmöglichkeiten. Diese Verbesserungen sind jedoch nur Einzelmaßnahmen, die ein Gesamtkonzept nicht erkennen lassen, aber auch nicht ersetzen können. Der überwiegende Teil der Fahrräder wird immer noch ungeordnet abgestellt und oft an nicht geeigneten Straßen-

12



einrichtungen angesperrt. Größere Ansammlungen derart geparkter Fahrräder stellen nicht nur ein Sicherheitsproblem dar. Sie dienen auch nicht gerade der Verschönerung des Straßenbildes.

München muss ein Fahrradstellplatzkonzept entwickeln, das ein bedarfsorientiertes und flächendeckendes Angebot für den Radfahrer gewährleistet. Dieses Konzept muss regelmäßig fortgeschrieben und mit Umsetzungszeiträumen und Finanzierung hinterlegt werden.

Bedarfsorientiertes Angebot

Radfahrer haben abhängig von der Wertigkeit ihres Fahrrades, der Dauer des Aufenthaltes, der Zahlungsbereitschaft sowie dem Sicherheitsbedürfnis differenzierte Anforderungen an Abstellanlagen. Es gibt Besitzer

13

hochwertiger Fahrräder, die bei längerer Parkdauer auch kleinere Umwege und Kosten in Kauf nehmen, wenn das Fahrrad dann überdacht geparkt werden kann. Allein der Akku eines Pedelecs ist oft teurer als ein Mittelklasse-Alltagsfahrrad. Auch der Fahrradtourist mit vollgepackten Satteltaschen freut sich über eine abschließbare Einstellmöglichkeit.

- 14 Es gibt aber auch den Radler, der am liebsten bis vor die Eingangstüre fährt und nicht so hohe Ansprüche an die Stellmöglichkeit formuliert. Dieser Radler bevorzugt die einfache Abstellanlage in Zielnähe.
- 15 Der ADFC München fordert, die differenzierten Bedürfnisse der Nutzer anzuerkennen und das Konzept hierauf abzustellen.

Flächendeckendes Angebot

- 16 Abstellanlagen an einigen Hauptzielpunkten reichen nicht aus. Grundsätzlich werden an allen Start- und Zielpunkten Stellplätze benötigt. Private und öffentliche Stellplätze müssen sich ergänzen.
- 17 Das über die Stadt zu legende Netz für den schnellen Kurzzeitparker sollte dabei so engmaschig geknüpft sein, dass der Radfahrer alle 50 m auf beiden Straßenseiten eine Stellmöglichkeit vorfindet. Hier sind einfache, gleichzeitig preiswerte aber stabile Bügel ausreichend, an denen das Fahrrad befestigt werden kann.
- 18 Mit der Bedeutung der Abfahrts- und Zielorte für den Radverkehr, steigen die Anforderungen an die Vielseitigkeit des Stellangebots. Hier kann keine allgemein gültige Netzdichte vorgegeben werden. Anzahl und Qualität der Stellplätze sind abhängig von der individuellen Örtlichkeit. Stellplätze verschiedener Qualität müssen kombiniert angeboten werden. Sollte z.B. am Gasteig die Tiefgarage teilweise zu einer Fahrradgarage umgebaut werden, wird allein dieses Stellplatzangebot nicht den Gesamtbedarf abdecken. Es muss vielmehr mit Stellplätzen für Kurz- und Schnelparker auf allen Seiten und auf allen Ebenen des vielseitig genutzten Gebäudekomplexes ergänzt werden.
- 19 Die Stadt muss dringend ihr Repertoire an Stellplatzangeboten erweitern und ihre rechtlichen Möglichkeiten voll ausschöpfen. Private Stellplätze auf privaten Flächen und in Gebäuden, private Stellplätze auf öffentlichen Flächen, Stellplätze privat finanziert im öffentlichen Raum, öffentliche Stellplätze im öffentlichen Raum, Umwandlung von Kfz-Stellplätzen, Quartiersgaragen in Gebäuden, Fahrradparkhäuser müssen das Instrumentarium sein.
- 20 Alle Endhaltestellen von Bus und Tram und wichtige S- und U-Bahn-Haltestellen müssen mit Fahrradgaragen ausgestattet werden, in denen

das Fahrrad vor Diebstahl, Vandalismus und ungünstiger Witterung geschützt ist. Nur so gelingt eine sinnvolle Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV.

Im Wohnumfeld dicht bebauter Gebiete mit hohem Altbaubestand müssen privatfinanzierte Fahrradgaragen auf öffentlichen Plätzen zugelassen oder in Eigenregie errichtet werden. Die notwendige Umwidmung von Kfz-Stellplätzen darf kein K.-o.-Kriterium mehr sein. Statt einem Auto können bis zu sieben Fahrräder auf gleicher Fläche geparkt werden. Statt Fahrradgaragen, in denen ein, maximal zwei Fahrräder eingeschlossen werden können, sind größere Fahrradhäuser für eine gemeinsame Nutzung bei Mehrfamilienhäusern und Mietshäusern oft die bessere Lösung.

Schlussendlich ist dafür zu sorgen, dass vorhandene Fahrradabstellanlagen auch für den eigentlichen Zweck zur Verfügung stehen. Instrumente zur Befristung der Parkdauer und zur Beseitigung von Schrotträdern bringen bei konsequenter Anwendung einen großen Gewinn für den Radverkehr.

Radeln – Einfach, schnell und sicher

Mobilität in der Stadt bedeutet, sein Ziel einfach, schnell und sicher zu erreichen. Das Fahrrad ist das einzige Verkehrsmittel, welches diese Anforderungen für alle ermöglicht.

Im Vergleich zum Autoverkehr geht vom Radverkehr erheblich weniger Gefahr aus, der Platzbedarf ist deutlich geringer, es tritt keine Lärmbelastung und Luftverschmutzung oder Feinstaubbelastung auf. Daher hält der ADFC München es für notwendig, im Konfliktfall vorrangig dem stadtverträglichen Verkehrsmittel Fahrrad das einfache, schnelle und sichere Vorankommen zu ermöglichen.

Einseitige Benachteiligung von Rad fahrenden Verkehrsteilnehmern lehnen wir ab.

Ausreichend breite Radverkehrsanlagen

Die vielseitige Verwendungsmöglichkeit des Fahrrads bringt eine noch deutlichere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Radfahrern untereinander mit sich, als wir sie im motorisierten Verkehr vorfinden. Aus diesem Grunde müssen auch Radfahrer einander gefahrlos überholen können. Durch den zunehmenden Radverkehr, den vermehrten Einsatz von Anhängern, die Verbreitung von elektrisch unterstützten Pedelegs und von Lastenfahrrädern wird sich die Bandbreite des Radverkehrs zukünftig noch weiter erhöhen.

Technische Regelwerke und politische Bauvorgaben („Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010“, „Radlhandbuch Radlland Bayern“) haben diese wichtige Anforderung bereits vor Jahren erkannt und entsprechende Regelbreiten ermittelt, bei deren Einhaltung Radverkehrsinfrastruktur sicher genutzt werden kann.

27 So beträgt z.B. die Regelbreite für bauliche Radwege 2,00 m. Bisher werden diese Vorgaben in München nicht durchgehend angewendet. Daher kann schon heute der Radverkehr entlang der Hauptrouten oft nur mit großen Einschränkungen – selbst auf neu gebauten Radwegen – bewältigt werden.

28 Der ADFC München fordert die ausnahmslose Anwendung wenigstens der empfohlenen Regelbreiten beim Neubau von Radverkehrsanlagen. Auf die Mindestbreite oder gar darunter darf nicht ausgewichen werden. Erst recht verbietet sich die Kombination von mehreren Mindestbreiten (Gehweg, Radverkehrsanlage, Schutzbereich, etc.). Neue Radverkehrsanlagen müssen von vornherein so dimensioniert werden, dass sie auch einem zunehmenden Radverkehr noch gewachsen sind. Auch aus diesem Grunde setzt sich der ADFC für Radfahrstreifen anstelle baulich getrennter Radwege ein. Diese lassen sich ggf. auch nachträglich in der Breite an einen steigenden Bedarf anpassen.



Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege

29 Alles, was fährt, gehört auf die Fahrbahn. Das Fahren auf baulich getrennten Radwegen birgt größere Gefahren als das Fahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr. Daher hat der Ordnungsgeber schon 1997 festgelegt, dass Radwege nur noch im Ausnahmefall benutzungspflichtig sein dürfen und diesen Ausnahmetatbestand an strenge Voraussetzungen geknüpft. Dennoch sind in München viele Radwege gesetzeswidrig benutzungspflichtig. Im Widerspruch zu den gesetzlichen Bestimmungen hat das KVR bei mehr als 300 benutzungspflichtigen Radwegabschnitten noch nicht einmal die Rechtmäßigkeit seiner eigenen Anordnungen

überprüft. Es ist zwingend notwendig, dass diese Prüfung bis spätestens Ende 2014 komplett abgeschlossen wird.

Der ADFC München ist überzeugt davon, dass die freie Wahl der Fahrbahn zu einem großen Plus an Sicherheit führt und plädiert für eine umgehende Aufhebung der Benutzungspflicht aller Radwege, die nach der

30



Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und ihrer dazugehörigen Verwaltungsvorschrift nicht benutzungspflichtig sein dürfen. Zusätzlich sollte neben einem nicht benutzungspflichtigen baulichen Radweg auf der Fahrbahn ein Radfahrstreifen abmarkiert werden. Dies wird den Anforderungen der verschiedenen Nutzungsarten eines Fahrrades ebenso gerecht wie dem subjektiven Sicherheitsbedürfnis der im Stadtverkehr weniger geübten Radfahrer.

Klare, geradlinige Radverkehrsführung

Der ADFC München fordert eine deutlich erkennbare und möglichst einheitliche Radverkehrsführung. Die Sicherheit des Radverkehrs steigt, wenn sowohl dem Radfahrer als auch seinen Verkehrspartnern stets klar ist, wo und wie die Führung des Radverkehrs verläuft.

31

Sicherheitsrisiko Nummer 1 ist dabei der häufige Wechsel in der Radverkehrsführung entlang einer Route. Leider kommen solche unstetigen Führungen in München selbst bei Neuanlagen vor. Im schnellen Wechsel

32

folgen baulicher Radweg, Radfahrstreifen, rechts- und linksseitige Radwegführung und Mischverkehr aufeinander. Oft wird nur geflickt und auf eine ganzheitliche Planung einer Radverkehrsführung verzichtet (Einsteinstraße, Rosenheimer Straße).

- 33 Aus Gründen der Beschleunigung des Kfz-Verkehrs an Knotenpunkten wird eine geradlinige Radverkehrsführung gerne unterbrochen oder verschwenkt. Knotenpunkte müssen systematisch so verbessert werden, dass die Radverkehrsführung geradlinig und ohne Unterbrechung dem Straßenverlauf folgt. Die gelungene, nachträgliche Verbesserung an der Maximilianstraße (Kreuzung Altstadttring) kann hier als Vorbild dienen.
- 34 In Bereichen, in denen Radfahrer unmittelbar neben dem Fußgängerverkehr geführt werden, muss ebenfalls Klarheit über die Führung herrschen.



Mehr Radfahrstreifen

- 35 Sehen und gesehen werden erhöht die Sicherheit. Der ADFC München fordert verstärkt den Bau von Radfahrstreifen anstelle oder neben baulichen Radwegen.
- 36 Auf Radfahrstreifen befinden sich Radfahrer stets im Blickfeld des Kfz-Verkehrs und haben das Verkehrsgeschehen selbst besser im Blick. Das vorausschauende Fahren wird erleichtert, Gefahrensituationen werden früher erkannt, auf der Fahrbahn steht bei Bedarf eine erweiterte Aus-

weichmöglichkeit zur Verfügung. Radfahrstreifen können an Knotenpunkten links von einer Rechtsabbiegerspur geführt werden, womit jeglicher Konflikt mit Rechtsabbiegern von vornherein vermieden wird. Radfahrstreifen erleichtern das Einordnen zum direkten Linksabbiegen. Die Erneuerung des Fahrbahnbelages und der Winterdienst können in einem Zug mit der gesamten Fahrbahn erledigt werden. Das Verkehrsmanagement an Baustellen wird einfacher und logisch. In zweiter Reihe haltender Lieferverkehr kann leichter passiert werden. Die Fußgänger freuen sich über den gewonnenen Bewegungsraum.

Keine Hindernisse auf Radverkehrsführungen

Die Liebe zum Radverkehr endet in München abrupt, wenn vermeintlich höher zu bewertenden Interessen Vorrang eingeräumt werden muss. Sämtliche sonst geltenden Regeln werden ohne Bedenken außer Kraft gesetzt und der Radverkehr wird so behandelt, als existiere er nicht. Schilder und Fahrzeuge werden auf Radwegen abgestellt, Radverbindungen enden ohne Vorankündigung im Nichts, Schneehaufen werden auf dem Radweg abgeladen. Fußgänger und Radfahrer werden auf schmalstem Wege zusammengepfercht. Wer kennt sie nicht, die stummen Zeitungsverkäufer, die Glascontainer, in einer Weise aufgestellt, dass die Nutzer sie nur über den Radweg erreichen können? Oktoberfest, Mülltonnen, Winterdienst,... – um nur einige zu nennen.

37

Der ADFC München erwartet von den Sicherheitsbehörden der Stadt sowie von der Polizei eine gleichrangige Wertschätzung mit dem Kraftverkehr. Es wird immer Situationen geben, in denen eine zeitweise Behinderung des fließenden Verkehrs unvermeidbar ist. Der ADFC München wehrt sich aber entschieden dagegen, dass diese Benachteiligungen grundsätzlich immer (und oftmals ausschließlich) den Radverkehr treffen.

38

Sichere Radverkehrsführung an Baustellen

Es existieren klare Regeln, wie der Radverkehr an Baustellen geführt werden soll. Diese werden in der Praxis jedoch häufig missachtet. Es gibt kaum eine Baustelle, an der die Radverkehrsführung ordnungsgemäß geregelt ist, aber gerade in diesen unübersichtlichen Bereichen ist es besonders wichtig, dass allen Verkehrsteilnehmern klar ist, wo der Radverkehr geführt wird.

39

Vielerorts werden durch das wahllose Pflanzen eines bunten Schilderwaldes oder durch Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs mit nicht ausreichender Breite Gefahrensituationen erst generiert. Quer über den Radweg gelegte Kabel mit Abdeckungen wie Sprungschancen

40

stellen besonders nachts gefährliche Hindernisse für Radfahrer dar. Nicht benutzungspflichtige Radwege werden im Gefahrenbereich einer Baustelle plötzlich wieder als benutzungspflichtig ausgewiesen. Das Schild „Radfahrer absteigen“ muss endgültig aus dem Verkehrsraum verschwinden.

- 41 Der ADFC München erwartet von der Stadtverwaltung ein entschiedeneres Vorgehen gegen die falsche und unzulängliche Beschilderung sowie gegen den Radverkehr gefährdende Umleitungen an Baustellen. Eine Baustelle darf erst genehmigt werden, wenn klar ist, wie der Radverkehr während der Bauzeit sicher geführt wird. Die Genehmigungsvorgaben müssen kontrolliert werden. Die Personaldecke im KVR ist hierfür deutlich aufzustocken.



Keine Nachsicht für Falschparker auf Rad- und Fußwegen

- 42 Zugeparkte Geh- und Radwege sind eine besondere Gefahrenquelle für Radfahrer. Sie führen alle Sicherheitsüberlegungen der Verkehrsplaner ad absurdum. Der Radfahrer hat kaum Möglichkeiten, dieses Hindernis regelkonform zu umfahren. Bei blockiertem Gehweg wird der Fußgänger gezwungen, auf den Radweg auszuweichen. Dies führt zwangsläufig zu unnötigen Konflikten.

Diesem rücksichtslosen Verhalten steht der Münchener Radfahrer machtlos gegenüber. Von Seiten der Polizei oder der kommunalen Verkehrsüberwachung gibt es zu wenig erkennbare Bestrebungen, diesem unkontrollierten Treiben nachhaltig Einhalt zu gebieten.

43

Während Halteverbote auf der Fahrbahn oft respektiert werden, ist das Fahr- und Parkverbot auf Fuß- und Radwegen sowie Radfahrstreifen für Kfz-Lenker nur selten ein Hinderungsgrund, ihr Fahrzeug dort widerrechtlich abzustellen. Auch in diesen Fällen müssen die Verantwortlichen sich fragen lassen, wie es zu diesem Missverhältnis kommen konnte.

44

Die Polizei muss ihrem gesetzlichen Auftrag nachkommen. Blockierte Radwege müssen zügig von Falschparkern befreit und rechtswidrig abgestellte Fahrzeuge abgeschleppt werden. Die geänderte Duldungspolitik der Polizei sollte durch eine Aufklärungskampagne über die Gefahren für den Radfahrer durch zugestellte Radwege und ein Plädoyer für ein partnerschaftliches Miteinander vorbereitet werden.

45



Regelmäßige Instandhaltung und Reinigung

Der beste Radweg kann nicht genutzt werden, wenn er sich in einem Zustand befindet, der dem Radfahrer die Benutzung verleidet. Scherben, nasses Laub, Schnee, Eis, Schlaglöcher, Baumwurzeln und hereinragende Äste sowie zu lange liegen gebliebener Splitt machen das Radfahren gefährlich und sind häufig Ursache für Stürze und Sachschäden. Daher muss mehr Zeit und Geld in die Instandhaltung und Reinigung

46

bestehender Radwege, vor allem auf Haupttrouten und entlang großer Hauptstraßen investiert werden.

- 47 Ebenso müssen die für den Radverkehr bedeutsamen Nebenstraßen sowie die Fahrradabstellanlagen in den Straßenreinigungsplänen stärker berücksichtigt werden.

Weg mit allen Radlerschikanen

- 48 Auch in München gibt es sie immer noch: die Relikte aus der Steinzeit des Verkehrssicherheitsdenkens. Umlaufsperrn bremsen den Verkehrsfluss und schließen mehrspurige Fahrräder von der Nutzung der Radverkehrsanlage nahezu aus. Eltern mit Kindern im Anhänger werden die ruhigen Wege durch die Parkanlagen auf diese Weise unnötig erschwert. Der ADFC München kann keinen sicherheitsrelevanten Nutzen von Umlaufsperrn erkennen. Wir fordern dringend deren Abbau.

Umbau von Kreuzungen und Einmündungen

- 49 Hier muss das Motto in Zukunft heißen: „Sicherheit zuerst“. Laut Polizeipräsidium München geschehen mehr als 25 % aller Unfälle mit Auto- und Radfahrerbeteiligung beim Abbiegen im Kreuzungsbereich.
- 50 Radwege werden an Knotenpunkten häufig von der Fahrbahn weg verschwenkt. Dies widerspricht allen seit Jahren gültigen Regelwerken und Sicherheitsempfehlungen. Die Radler geraten in den toten Winkel und damit oftmals unter die Räder. Die vielen tragischen Unfälle, bei denen Radfahrer wegen der schlechten Sichtbarkeit schwer verletzt oder getötet wurden, dürfen nicht mehr länger tatenlos hingenommen werden.
- 51 An Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen müssen die Haltelinien für den motorisierten Verkehr zurückgesetzt werden. So entstehen ausreichend große Aufstellflächen, die dem Radfahrer eine gefahrlose Weiterfahrt in alle Richtungen ermöglicht. Schon frühzeitig auf dem Weg zur Kreuzung muss dem Radfahrer ein sicheres Einordnen zur beabsichtigten Weiterfahrt angeboten werden.
- 52 Im Rahmen eines zügig umzusetzenden Umbauprogramms müssen alle problematischen Kreuzungen an den Sicherheitsanspruch des Radverkehrs angepasst werden.

Programm zur Entschärfung von Gefahrenstellen

- 53 Die Liste der Gefahrenstellen auf Radwegen ist lang: gefährliche Radwegenden, Engstellen und Hindernisse auf Radwegen, schlecht sichtbare Pfosten, unerwartet scharfe Radien bei Radwegverschwenkungen, hohe und scharfe Bordsteinkanten, unzureichende Beleuchtung der Radver-

kehrsanlagen. Viele dieser Gefahrenstellen für den Radverkehr sind seit vielen Jahren bekannt. Gelegentlich werden einzelne auch entschärft. Der ADFC München fordert eine systematische Erfassung solcher Gefahrenpunkte und ein straffes Programm zu deren Beseitigung.

Öffnung von Einbahnstraßen

Der ADFC München begrüßt die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Entgegen vieler Bedenken, zeigt die Praxis kein erhöhtes Unfallrisiko im Zweirichtungsverkehr. Denn auch hier gilt: sehen und gesehen werden dient der Sicherheit. Durch die Freigabe verkürzen sich viele Wege für Radler. Dieses Angebot muss beschleunigt ausgebaut und auch bei temporär angeordneten Einbahnstraßen bedacht werden.

54

Mehr ‚Grün‘ für Radfahrer

Unnötige Zeit verliert der Radfahrer vor roten Ampeln. Oft erhält er nur die gleiche Grünzeit wie der Fußgänger. Der Radverkehr bewegt sich jedoch innerstädtisch eher auf dem Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs als auf dem der Fußgänger. Der ADFC München konnte bislang keine Förderung des Radverkehrs in diesem Zusammenhang feststellen. Hier ist die Politik gefragt! Wir fordern, dass die Radfahrer in dieser Hinsicht dem Kraftverkehr mindestens gleichgestellt werden. Daher muss von der Spitze der Verwaltung sowie aus der Politik die klare Vorgabe kommen, dass bei der Berechnung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten der Radfahrer gleichwertig wie ein Kraftfahrzeug mitberechnet wird. Der ADFC München fordert gleiche Grünzeiten für den gesamten Fahrverkehr, selbstverständlich einschließlich Radverkehr.

55

Positiv sieht der ADFC, dass einige Ampeln inzwischen komplett in Frage gestellt und – wie z.B. am östlichen Ausgang des Englischen Gartens an der Tivolistraße – schließlich demontiert wurden. In diesen Bereichen läuft der Verkehr nun friedlich und für alle Verkehrsteilnehmer sehr flüssig. Die Prüfung der Notwendigkeit von Lichtzeichenanlagen muss intensiviert werden. Dies gilt auch für den Betrieb von Lichtzeichenanlagen zur Nachtzeit.

56

Lobenswert ist auch der grüne Abbiegepfeil für Radfahrer an der Jägerwirtstraße in Sendling. Ein verkehrspolitisches Instrument, welches die Stadt München noch häufiger nutzen könnte. Einem Radfahrer fällt es viel leichter als einem Kraftfahrer, sich gefahrlos als Rechtsabbieger in den bevorrechtigten Querverkehr einzuschleusen. Interessant ist auch die Signalgebung für Radfahrer an dieser Kreuzung: sie ermöglicht gleich-

57

zeitiges Grünlicht für Radfahrer in alle Richtungen, bisher ohne bekannt gewordenen erhöhtes Unfallrisiko. Der ADFC wünscht sich weitere solche innovative Ideen für den Radverkehr.

- 58 Bedarfsampeln erlauben die Weiterfahrt erst nach Anforderung des Grünlichts. Sie zeigen meist kein Signal für den Kfz-Verkehr und gemeinsames Rotlicht für den Rad- und Fußgängerverkehr. Wir fordern, dass solche „Bettelampeln“, wenn sie für den Kfz-Verkehr deaktiviert sind, für Radfahrer und Fußgänger kein Rot anzeigen. Wenn sie nur bei Bedarf aktiv sein sollen, dürfen sie in der Ruhephase nicht einseitig den Rad- und Fußgängerverkehr benachteiligen.



Mehr Fahrradstraßen

- 59 Die in München vermehrte Ausweisung von Straßen als Fahrradstraßen begrüßt der ADFC München ausdrücklich. Alleine der Werbeeffect, der davon ausgeht, rechtfertigt die Maßnahme. Die Stadt schöpft das Potenzial der Fahrradstraße jedoch nicht aus. So unterliegen neu eingerichtete Fahrradstraßen selten weiteren Verkehrsbeschränkungen. Fahrrad-

straßen sollten aber gemäß StVO im Normalfall nur dem Radverkehr zur Verfügung stehen.

Der ADFC München fordert die Einrichtung von Fahrradstraßen entlang der Hauptverkehrsrouten des Radverkehrs. Wie in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) beschrieben, sollen sie Vorfahrt vor querenden Seitenstraßen haben. Fahrradstraßen sollten dazu auch näher am Zentrum der Stadt – also im Zentrum der Aufmerksamkeit – ausgewiesen werden. Dadurch werden dem Radverkehr Alternativen zu den Hauptstraßen für den Kfz-Verkehr angeboten. Sofern die Voraussetzung zur Ausweisung als Fahrradstraße, also die Dominanz des Radverkehrs auf solchen Strecken, bislang noch nicht gegeben ist, muss diese zunächst durch andere Maßnahmen (Verkehrslenkung, Verkehrsanordnungen, bauliche Unterbrechung) geschaffen werden.

60

Instandhaltung der Radroutenbeschilderung

Der ADFC München begrüßt die flächendeckende Einführung einer Radrouten-Beschilderung. Einheitliche gut lesbare Wegweiser, die sich an die nationalen Empfehlungen für Radwegweisung anlehnen, erleichtern die Orientierung im Straßenraum.

61

Das Netz der Radwegweisung muss regelmäßig auf beschädigte und fehlende Wegweiser geprüft und diese zeitnah erneuert werden. Die Nennung von Kontaktdaten an den Masten der Radwegweisung ähnlich wie bei Lichtmasten vereinfacht die Meldung fehlender, beschädigter und irreführender Schilder.

62

Rahmenbedingungen

Politik und Verwaltung

Der ADFC München erwartet von Politik und Stadtverwaltung, dass sie für einen attraktiven und sicheren Radverkehr an einem Strang ziehen. Die Stadtregierung muss zunächst sicherstellen, dass die Verwaltung die verbindlichen Vorgaben für den Radverkehr von Seiten des Gesetzgebers und der Rechtsprechung zügig und einheitlich erfüllen kann. Zur Durchsetzung des Straßenverkehrsrechts sollte eine enge Kooperation mit der Polizei stattfinden. Um einheitliche Standards über verschiedene Referate hinweg zu schaffen, sollten für zentrale Themen – wie z.B. zum Winterdienst auf Radwegen – Leitfäden erarbeitet und eingeführt werden.

63

Wir fordern in diesem Zusammenhang die Schaffung einer zentralen Anlaufstelle für Radverkehrsfragen. Diese koordiniert alle Aufgaben im Interesse der Förderung des Radverkehrs nach innen und außen.

64

65 Aus Sicht des ADFC München verhindert die derzeitige Straßenausbaubeitragssatzung die Schaffung von adäquaten Radverkehrsanlagen, da dadurch die Stadtverwaltung aus Rücksicht auf die Anlieger gezwungen ist, immer die billigste Ausführung herzustellen, welche oft nach wenigen Jahren aufwendig nachgebessert werden muss. Der Stadtrat ist aufgefordert, die Satzung so zu ändern, dass die Kosten für Radverkehrsanlagen nicht länger auf die Anwohner umgelegt werden.

66 Die Stadt und ihre kommunalen Wirtschaftsbetriebe sollten ihren Fuhrpark gezielt auf Dienst- und Transporträder umstellen. Damit sind sie nicht nur Vorbild für andere Unternehmen, sondern können so auch ihren CO₂-Ausstoß und ihre Betriebskosten erheblich senken.



Finanzieller Rahmen

67 Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) empfiehlt seit mehreren Jahren für deutsche Kommunen und Städte fünf Euro pro Einwohner und Jahr als Budgetuntergrenze für Radverkehrsmaßnahmen. Auf die Einwohnerzahl Münchens übertragen wären das sieben Millionen Euro im Jahr. Tatsächlich werden aber nur 4,5 Millionen Euro bereitgestellt, die noch nicht einmal allein für den Radverkehr, sondern auch für Maßnahmen zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens aufgewendet werden. Wie viel also tatsächlich für die Münchner Radler zur Verfügung steht, ist nicht sofort ersichtlich. Die Empfehlungen werden auf jeden Fall deutlich unterschritten. Damit koppelt sich die Landeshauptstadt zum einen von anderen Städten ab, die in den nächsten Jahren ihre Budgets stärker erhöhen wollen. Zum anderen verhält sie sich im Verkehrsbereich nicht nachhaltig, wie sie es tun würde, wenn sie vor allem in die Bereiche investieren würde, die mit einem gegebenen Budget möglichst viel erreichen und von dem möglichst viele Menschen profitieren würden. Der ADFC München fordert die Landeshauptstadt auf, in den nächsten Jahren deutlich mehr in die Radinfrastruktur zu investieren. Die weiter unten aufgeführten Infrastrukturprojekte zeigen, dass bereits mit geringen Mitteln viel erreicht werden kann.

Ohnehin sind die Kosten für eine gute und sicher gestaltete Radverkehrsinfrastruktur viel niedriger als Straßenbaumaßnahmen für den Kraftverkehr. Für 20 Millionen Euro könnte man wenige Meter eines Ringtunnels graben oder aber mehr als 100 Kilometer von zeitgemäßen und sicheren Radverkehrsanlagen schaffen.

68

Infrastrukturprojekte

Kurzfristig realisierbare Projekte

Altstadtquerung

Die jahrelange Diskussionen um die so genannte „Nord-Süd-Querung“ zwischen Odeonsplatz und Rindermarkt über die Dienerstraße und den Marienplatz haben bisher zu keinen effektiven Verbesserungen für den Radverkehr geführt. Der heutige Zustand birgt hohes Konfliktpotenzial zwischen Radlern, Fußgängern und Lieferverkehr. Ein Aussperren der Radfahrer wird jedoch kaum möglich sein und wird von Seiten der Stadt auch nicht gewünscht.

69

In naher Zukunft muss es eine Gestaltung aus einem Guss geben, welche das Miteinander von Passanten und Radlern fördert. Darüber hinaus kann eine attraktive Umleitungsstrecke – beispielsweise über die Sparkassenstraße – eine deutliche Entlastung für die Strecke durch die Fußgängerzone darstellen. Langfristiges Ziel muss sein, den Kfz-Verkehr innerhalb des Altstadtrings auf ein Minimum zu beschränken.

70

Lindwurmstraße

Die viel genutzten Radwege entlang der Lindwurmstraße, insbesondere zwischen Implerstraße und Sendlinger-Tor-Platz, werden schon seit Jahren den Anforderungen in keiner Weise gerecht. Sie sind schmal und verlaufen in unmittelbarer Nachbarschaft zu dicht frequentierten und oft dazu noch mit Auslagen verstellten Gehwegen. Verbindliche Vorschriften zur Breite des Geh- und Radwegs werden nirgendwo eingehalten. Vollkommen inakzeptabel ist die derzeitige Führung des Radverkehrs in der Bahnunterführung auf Höhe der Poccistraße. Die Gehwege müssen insbesondere zwischen der Bahnunterführung und dem Sendlinger-Tor-Platz in voller Breite uneingeschränkt den Fußgängern zur Verfügung stehen – die Empfehlungen für den Fußgängerverkehr (EFA) verlangen hier ein Mindestmaß von 4,50 m. Die Benutzungspflicht der Radwege muss umgehend aufgehoben werden.

71

Wie es besser geht, hat die Baustellensituation im Sommer 2012 zufällig gezeigt. Zwischen Kapuzinerstraße und Altstadtring wurde vier Wochen

72

lang die jeweils rechte Fahrbahn in einen Radstreifen umgewandelt. Am Ende der Baumaßnahmen hätten diese Radstreifen sofort zur weiteren Prüfung ohne Baustelle Bestand haben können. Eine Chance zur zeitnahen Erprobung und Beseitigung der gefährlichen Radverkehrsführung auf diesem benutzungspflichtigen Radweg wurde vertan.

Nymphenburger Straße

- 73 Die Radwege in der Nymphenburger Straße zwischen Stiglmaier- und Rotkreuzplatz sind auch nach der vor kurzem erfolgten Oberflächen-sanierung viel zu schmal, um dem Radverkehrsaufkommen gerecht zu werden. Ein Überholen ist nicht möglich. Auch hier muss die – von Seiten des KVR dem ADFC München bereits zugesagte – Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht zügig realisiert werden, was angesichts der überbreiten Fahrbahnen auch kein Problem darstellt.
- 74 Besondere Beachtung ist darüber hinaus der Kreuzung mit der Lands-huter Allee zu schenken, dort müssen Radfahrer im Seitenbereich der Straße queren, teilweise mit viel zu kurzen Grünphasen. Die Ampelschal-tungen und Radverkehrsführungen müssen adäquat angepasst werden.

Dringlicher Änderungsbedarf

- 75 Die nachfolgend anhand dreier Beispiele vorgestellten Verbesserungs-maßnahmen sind keinesfalls erschöpfend. Es lassen sich problemlos zahlreiche weitere Straßen und Plätze in München finden, an denen schon durch kleine bauliche oder verkehrsrechtliche Änderungen die Be-dingungen für den Radverkehr verbessert werden können. Der ADFC München wird für die nachfolgend dargestellten Straßenräume Schritt für Schritt eigene Konzepte zur zügigen und sicheren Führung des Radver-kehrs entwickeln und vorstellen.
- 76 Zur Beschleunigung der Projekte wünscht sich der ADFC ein mutigeres Verwaltungshandeln. Statt ein geplantes Projekt umfangreich, teuer, zeit-raubend und theoretisch gutachterlich prüfen zu lassen, könnte die neue Verkehrssituation durch vorläufige Maßnahmen kurzzeitig simuliert und die Auswirkungen auf den Gesamtverkehr praktisch erprobt werden. Be-hörden und Verbände, die vor der Realisierung eines Projekts gehört werden müssen, können sich gleichfalls ein Bild aus der Praxis machen. Was am Rotkreuzplatz mit der versuchsweisen Einrichtung eines Rad-fahrestreifens funktioniert hat, klappt auch an anderen Orten.

Sonnenstraße

- 77 Der vor ca. 15 Jahren erfolgte Einbau von Radwegen entlang der Son-nenstraße war zwar einerseits mit großen Kosten verbunden, auf der

anderen Seite ist er aber ein Beispiel, wie schnell auch neue Infrastruktur für den Radverkehr unzureichend wird, wenn sie nicht von vornherein großzügig dimensioniert wird. Schon heute können diese Radwege den Verkehr oft nicht mehr aufnehmen. Stellenweise wird die Radspur gefährlich schmal, weil man den Radverkehr in Gegenrichtung zulässt, ohne die baulichen Voraussetzungen dafür geschaffen zu haben, weil der Radweg zu nahe an den U-Bahnaufgängen geführt wird und am Stachus an den Haltestellen der Touristenbusse anliegt. Die Grünlichtphase zur Querung der Sonnenstraße am Stachus reicht nicht einmal für einen Radfahrer, um die Sonnenstraße in einem Zug zu überqueren, zumal die Furt für Radfahrer und Fußgänger sehr ungünstig liegt.

Hier sind nach Auffassung des ADFC München Sofortmaßnahmen notwendig: Jeweils drei Richtungsfahrbahnen für den Kraftverkehr machen eine Aufhebung der Benutzungspflicht problemlos möglich; mittelfristig ist eine komplette Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn unumgänglich. Dann können auch direkte Abbiegemöglichkeiten in die Schwanthaler- und Bayerstraße geschaffen werden. Die Ausfahrt aus der Schwanthalerstraße in Richtung Osten kann mit Hilfe einer erweiterten Aufstellfläche mit angeschlossenem Schutzstreifen für Radfahrer deutlich sicherer und komfortabler werden.

78

Leopold-/Ludwigstraße

Die Leopold- bzw. Ludwigstraße ist eine viel befahrene Nord-Süd-Verbindung für Radfahrer nördlich der Altstadt. Die dort vorhandenen Radwege werden gerade in der warmen Jahreszeit den Bedürfnissen längst nicht mehr gerecht. Sie sind nicht breit genug und werden häufig direkt an längs parkenden Kfz-Parkplätzen entlang geführt. Starker Fußgängerverkehr und zahlreiche Freischankflächen auf den Gehsteigen sorgen für weitere Gefahrenquellen aus den Seitenbereichen.

79

Auch hier ist es in einem ersten Schritt notwendig, dem Radverkehr die Nutzung der Fahrbahn zu ermöglichen. Des Weiteren müssen die Parkstände einer kritischen Überprüfung unterzogen werden. Zu prüfen ist, ob diese aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht aufgelöst werden müssen und zumindest teilweise in Fahrradabstellplätze umgewandelt werden können. Der jeweils rechte Fahrstreifen der Leopoldstraße ist ausschließlich für den Radverkehr zu reservieren.

80

Odeonsplatz

Am Odeonsplatz werden heute Radfahrer insbesondere in Ost-West-Richtung zwischen Hofgarten und Briener Straße sehr umständlich geführt. Auch die von der Ludwigstraße kommende in Richtung Süden

81

durch die Dienerstraße zum Marienplatz hin derzeit vorgegebene Fahrbeziehung ist keinesfalls optimal und leidet an erheblichen Engstellen. Nach Ansicht des ADFC München muss die Raumaufteilung hier grundlegend geändert werden. Der momentane Taxenstandplatz wirkt wie eine Barriere und verhindert ein direktes und zügiges Queren in Ost-West-Richtung. Darüber hinaus muss der Kfz-Verkehr in der Briener Straße deutlich reduziert werden.

Radschnellwege

- 82 Um über weitere Distanzen zügig voran zu kommen, brauchen Radfahrer Wege, auf denen sie – ähnlich wie Kraftfahrer auf Autobahnen – möglichst ungehindert von kreuzendem Verkehr oder Fußgängern mit gleichmäßigem Tempo zügig vorankommen und sicher überholen können.
- 83 Erste Ansätze für einen Radschnellweg gibt es schon lange auf der Ostseite der Isar zwischen Tierpark und Bogenhausen. Allerdings müssten für einen echten „Radlhighway“ zahlreiche Problemstellen umgestaltet werden. Die Längsparker an der Zeppelinstraße engen den Weg stark ein, die meisten Unterführungen sind gerade für den Zweirichtungsverkehr deutlich zu schmal und mit Fußgängermischverkehr belastet. Der Weg an der Außenseite des Müllerschen Volksbads ist völlig unterdimensioniert und unübersichtlich, die sich daran anschließende Wegführung bis zur Maximiliansbrücke entlang der Hangkante ist für schwächere Radler kaum zu bewältigen. Insgesamt ist eine konsequente Trennung des Rad- und Fußverkehrs notwendig.
- 84 Ein weiteres Beispiel ist der abseits von Straßen geführte Radweg auf der alten Trambahntrasse durch Milbertshofen vom Petuelpark bis zur Ratheustraße. Allerdings gibt es auf dieser Strecke mehrfach Querungen, an denen Radfahrer aufgrund von Ampelschaltungen oder nachteiliger Vorrangregelungen häufig ausgebremst werden. Ebenso fehlt bisher eine durchgehende Trennung vom Fußverkehr. Hier muss von Seiten der Stadt nachgebessert werden.
- 85 Mit der Auslagerung von großen Teilen der Technischen Universität nach Garching besteht der Bedarf für viele Studenten, die knapp 20 km lange Strecke zwischen der Innenstadt und dem Campus zügig und ohne große Umwege mit dem Fahrrad zurücklegen zu können. Dafür stehen heute keine geeigneten Wege zur Verfügung. Über Stadt- und Gemeindegrenzen hinweg muss eine solche Verbindung unter Federführung der Landeshauptstadt schnellstmöglich in Angriff genommen werden, auch um die häufig überfüllte U6 zu entlasten.

Grüne Radrouten

Für Freizeitradler, Eltern mit kleinen Kindern oder Mitbürger, die einfach nur stressfrei und gemütlich mit dem Rad die Stadt durchqueren wollen, ohne ständig in die unvermeidbaren Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu geraten, wünscht der ADFC München auch den verstärkten Ausbau von Radverkehrsführungen im „Grünen“, in Parks und entlang von Wiesen und Bächen. München hat viele Grünflächen, die sich mit ein bisschen Kreativität und geringem finanziellen Aufwand zu einem Netz von grünen Radwegen verbinden lassen. Einige solcher Routen existieren bereits (z.B. Westpark bis Theresienwiese).

86

Bereits im März 2012 hat der ADFC München ein detailliertes Konzept zur Neuerrichtung einer solchen grünen Radverbindung zwischen den bereits hervorragend geeigneten Teilbereichen Denninger Anger, Zamilapark und ÖBZ-Park vorgestellt. Diese Verbindung ist für viele Bewohner der östlichen Stadtbezirke eine Möglichkeit, auf parkähnlichen Wegen nahezu bis zum Englischen Garten zu gelangen. Das Konzept wurde dem Bezirksausschuss Bogenhausen vorgestellt und von diesem im August 2013 einstimmig angenommen. Der ADFC München erwartet, dass diesem starken Votum nun auch Taten folgen und eine Umsetzung des Konzeptes zügig in Angriff genommen wird.

87

Gemeinsam für eine bessere Radverkehrspolitik

„Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden, wie beim Fahrrad.“

88

Immer mehr Menschen engagieren sich für eine bessere Radverkehrspolitik in München. Machen auch Sie mit! Seien Sie aktiv in den Bürgerversammlungen. Fordern Sie Ihren Abgeordneten und Ihren Stadtrat. Unterstützen Sie uns, den ADFC München als Mitglied, als Aktiver oder als Förderer. Nur gemeinsam können wir etwas bewirken.

89

Impressum

Herausgeber: ADFC München e.V., Platenstraße 4, 80336 München
Verantwortlich: Peter Kappel, Vorsitzender
Redaktion: Martin Glas
Texte: Martin Glas, Peter Kappel, Thomas Schmidt, Michael Winkler
Fotos: Peter Kappel, Hubert Ströhle
Layout: Anna Feldtkeller, Hubert Ströhle
Druck: Rothe-Druck, Passau
© ADFC München 2014

90



adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Beitritt
auch auf www.adfc.de

Anschrift:

Name, Vorname	Geburtsjahr
Straße	PLZ, Ort
Telefon	E-Mail
Beruf	

☐ **Ja**, ich trete dem **ADFC** bei und bekomme die Radwelt. Mein Jahresbeitrag unterstützt die Fahrrad-Lobby in Deutschland und Europa. Im **ADFC-Tourenportal** erhalte ich Freikilometer.

Einzelmitglied	☐ ab 27 J. (46 €)	☐ 18 – 26 J. (29 €)
Familien-/Haushaltsmitgliedschaft	☐ ab 27 J. (58 €)	☐ 18 – 26 J. (29 €)
Jugendmitglied	☐ unter 18 J. (16 €)	

☐ **Zusätzliche jährliche Spende** €

Anmerkungen

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname	Geburtsjahr
Name, Vorname	Geburtsjahr

☐ Ich erteile dem **ADFC** hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847 | **Mandats-Referenz:** wird separat mitgeteilt
Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungszeitpunkt wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber

D	E								
IBAN									
BIC					Datum/Ort/Unterschrift				

☐ **Schicken Sie mir eine Rechnung.**

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus. Personen unter 27 Jahren können freiwillig gerne den Normalbeitrag bezahlen. Dazu bitte einfach die Kategorie „ab 27 Jahre“ wählen.

Bitte einsenden oder per Fax an: 0421/346 29 50

Datum Unterschrift