

6. Dezember 2011

Tempo 30 für ein lebenswertes München

Positive Vorstöße und Maßnahmen der Stadt für den Radverkehr im Jahr 2011

Weiter auf dem richtigen Weg sieht der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) München die Landeshauptstadt beim Radverkehr und begrüßt wie schon im Vorjahr auch heuer wieder die im Laufe des Jahres angestoßenen und durchgeführten Maßnahmen. Als ausgesprochen positiv bewertet der Interessensverband dabei die Vorstöße in Sachen Geschwindigkeitsreduzierung. So schlug Kreisverwaltungsreferent Wilfried Blume-Beyerle im Mai vor, in München eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zur Regelgeschwindigkeit zu machen. Anders als jetzt wären dann die auf Hauptverkehrsstraßen weiterhin erlaubten 50 km/h die Ausnahme, das im größten Teil des Stadtgebiets bereits gültige Tempo 30 aber die Regel. Für den ADFC wäre die Umsetzung dieses Prinzips ein wichtiger Schritt zu einer Bewusstseinsveränderung beim Thema Geschwindigkeit, der zu mehr Sicherheit im gesamten Straßenverkehr, besonders jedoch für den Rad- und Fußverkehr führen würde. Nach wissenschaftlichen Untersuchungen ist das Risiko eines tödlichen Ausgangs für einen Zusammenstoß zwischen Kfz und Fußgänger bei 50 km/h Aufprallgeschwindigkeit mehr als fünfmal größer als bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 30 km/h. Tempo 30 verbessert zudem die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten und macht unsere Städte lebenswerter.

Seine langjährige Forderung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h hat der ADFC jüngst auf seiner Bundeshauptversammlung am 5./6. November 2011 in Regensburg bekräftigt. Er liegt mit dieser Forderung auf einer Linie mit dem Europäischen Parlament und der European Cyclists' Federation. Auch auf dem 2. Nationalen Radverkehrskongress im Mai in Nürnberg war diese Forderung präsent. In München hat kürzlich außerdem Umweltreferent Joachim Lorenz eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sogar in Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen gefordert, um die von der EU geforderten Ziele zur Reduzierung des Verkehrslärms zu erreichen.

Speziell für den Radverkehr bringt Tempo 30 einen weiteren Vorteil: Bei dieser Höchstgeschwindigkeit können Radfahrerinnen und Radfahrer immer ohne eigene Radverkehrsanlage sicher auf der Fahrbahn fahren. Mit der Zunahme des Radverkehrs in München auf einen Anteil von derzeit bereits 17,4 Prozent an allen zurückgelegten Wegen, sind die vorhandenen Radwege häufig nicht mehr in der Lage, die Radler aufzunehmen. Oft genügen sie auch längst nicht mehr den aktuellen planerischen Standards. Eine teure, eigene Infrastruktur ist aber nicht notwendig, wenn der Radverkehr bei Tempo 30 auf der

Fahrbahn geführt wird, selbst wenn der Radverkehr in den kommenden Jahren noch weiter zunehmen wird.

Tempo 30 in der Altstadt

Unabhängig von der Frage einer etwaigen Änderung der Regelgeschwindigkeit ist der Anteil an Tempo-30-Straßen in München 2011 weiter gewachsen. Die nahezu flächen-deckende Einführung dieser Geschwindigkeit in der Münchner Altstadt im Sommer 2011 begrüßt der ADFC München sehr und sieht damit eine Forderung realisiert, die er 2008 in seinem Altstadtkonzept erhoben hatte. Die Maßnahme hat deutliche Verbesserungen bei den Durchquerungsmöglichkeiten der Altstadt per Fahrrad gebracht. Denn Einbahnstraßen, die im wesentlichen zur Lenkung des Kfz-Verkehrs dienen, konnten in der Folge für den Radverkehr in beide Richtungen durchlässig gemacht werden.

Weitere Verbesserungen 2011

Generell zieht der ADFC eine positive Bilanz für das Jahr 2011. Mit der Marketingkampagne „Radlhauptstadt München“ zeigt die Landeshauptstadt, dass sie den Radverkehr als wichtigen Teil eines modernen Nahmobilitätskonzepts sieht. Das schlägt sich auch immer deutlicher in ihrem Handeln nieder. So hat das Kreisverwaltungsreferat im vergangenen Jahr allgemein die Öffnung von Einbahnstraßen in erheblichem Umfang vorangetrieben, was dazu beiträgt, vorhandene Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen. Besonders lobenswert ist auch der Beschluss zur Umgestaltung der Kapuzinerstraße, wo der Radverkehr mehr Platz auf der Fahrbahn erhalten wird. Auch der Verkehrsversuch am Rotkreuzplatz ist positiv zu erwähnen, ebenso die Sanierung des Isarradwegs Ost zwischen Reichenbachbrücke und Marienklausensteg. Erfreulich auch, dass die Marketingkampagne bis 2014 fortgesetzt wird.

Wünsche für 2012

Für das kommende Jahr hofft der ADFC auf eine Lösung für die Lindwurmstraße in ihrer Gesamtheit, die eine wichtige und von Radlerinnen und Radlern stark frequentierte Verbindungsachse darstellt. Ein weiterer Wunsch ist die Schaffung weiterer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Altstadt und an wichtigen Schnittstellen zum öffentlichen Nahverkehr. Die Stadt hat im letzten Jahr zwar schon viele neue, moderne Abstellanlagen geschaffen. Diese reichen aber immer noch nicht aus. Der ADFC wünscht sich nicht zuletzt endlich die Umsetzung einer einheitlichen Gestaltung der Nord-Süd-Querung der Altstadt. Schon 2008 hatte der Verband hierfür konkrete Vorschläge unterbreitet. Die Passage Rindermarkt – Marienplatz – Dienerstraße – Residenzstraße muss für den Radverkehr durchlässig bleiben. Minimallösung wäre eine Duldung von Radfahrern als „Gäste“ im Fußgängerbereich. Eine alternative Route über die Sparkassenstraße muss schnellen Radlern ein zügiges Durchkommen ermöglichen.

Quellen und weiterführende Links

- **Forderung nach Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit**

Europäisches Parlament, 2011:

<http://www.adfc.de/news/europaeisches-parlament-fordert-tempo-30-in-wohngebieten>

Verkehrssicherheits-Charta des ECF, 2011:

http://www.ecf.com/wp-content/uploads/2011/10/ECF_Road_safety_charter.pdf

- **Verkehrssicherheit bei Tempo 30**

Verletzungsrisiko von Fußgänger in Abhängigkeit von der Kfz-Aufprallgeschwindigkeit, 2009:

<http://www.autoliv.com/wps/wcm/connect/cca723004e01fd2f8d278f5246ea8885/RosenSander.pdf?MOD=AJPERES>

Beurteilung der Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit, Zürich 2000:

<http://www.ivt.ethz.ch/iv/research/tempo30/index#download>

http://www.ivt.ethz.ch/iv/research/tempo30/artikel_tempo30.pdf

- **Aktueller Radverkehrsanteil in München 2011**

Evaluationsbericht der Fahrradmarketingkampagne „Radlhauptstadt München“

<http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2497925.pdf>

- **Radverkehr in München im internationalen Vergleich**

<http://www.zukunft-mobilitaet.net/7012/analyse/copenhagenize-urban-index-2011-deutsch-fahrrad/>

ADFC Kreisverband München

Platenstr. 4, 80336 München

Tel. (089) 77 34 29

Fax (089) 77 85 37

E-Mail info@adfc-muenchen.de

www.adfc-muenchen.de

Medienbetreuung

Traudl Schröder

www.adfc-muenchen.de/presse