

11. Januar 2014

München muss beim Radverkehr noch nachlegen

ADFC legt verkehrspolitisches Programm mit konkreten Forderungen vor

Auf positive Resonanz stieß bei der Mitgliederversammlung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) München am gestrigen Freitag das soeben erschienene verkehrspolitische Programm des Verbandes. Unter dem Titel „Wohin radelt München? Forderungen an eine nachhaltige Verkehrspolitik“ fasst es die wichtigsten Forderungen zur Radverkehrsinfrastruktur, zum ruhenden Radverkehr, zu den politischen Rahmenbedingungen und zur nachhaltigen Finanzierung zusammen, ergänzt um konkrete Vorschläge zu Infrastrukturmaßnahmen. Der ADFC München hat damit in einem neunmonatigen Diskussionsprozess seinen Forderungskatalog aus dem Jahr 2007 aktualisiert. Aus jenem hatten bereits einige Vorschläge Eingang in die Politik der Landeshauptstadt München gefunden und sind mittlerweile umgesetzt. So sind flächendeckend viele Einbahnstraßen inzwischen für Radfahrer in beide Richtungen befahrbar, die Radhauptstadt-Kampagne hat das Image des Fahrrads erheblich gehoben und in einigen Straßen, wie im letzten Jahr die Kapuzinerstraße, ist die Infrastruktur des Kfz-Verkehrs zu Gunsten des Radverkehrs zurückgebaut worden. Der Anteil des Radverkehrs an allen zurückgelegten Wegen hat sich so in rund zehn Jahren von zehn Prozent auf 17 Prozent erhöht. Der Erfolg zeigt, dass die Richtung stimmt.

Der finanzielle Aufwand für alle bisherigen Maßnahmen war dabei nach Auffassung des ADFC im Verhältnis zu den Ergebnissen gering. Die in den letzten zehn Jahren ausgegebenen Investitionsmittel stellen lediglich einen Bruchteil des gesamten Münchner Verkehrsetats dar. Angesichts dessen ist die deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils umso beachtlicher und das beste Beispiel für eine nachhaltige Investition im Verkehrsbereich. Das trägt dazu bei, dass München lebenswert bleibt und trotz Einwohnerzuwachses die Ressourcen schonen kann.

In seinem neuen verkehrspolitischen Programm fordert der ADFC daher eine deutlich Aufstockung der Finanzmittel auf die im Nationalen Radverkehrsplan empfohlenen fünf Euro pro Jahr und Einwohner. Damit könnte die Entlastung der Innenstadt und der städtischen Verkehrswege entscheidend vorangetrieben werden.

Radfahrstreifen in Rosenheimer Straße und Lindwurmstraße

Einstimmig forderte die ADFC-Mitgliederversammlung den Stadtrat auf, in der kommenden Woche der von der Stadtverwaltung vorgeschlagene Lösung für die Rosenheimer Straße zuzustimmen, die dort zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz Radfahrstreifen vorsieht. Das verkehrspolitische Programm fordert die Abmarkierung weiterer Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, damit der Radverkehr im direkten Sichtfeld des Autoverkehrs geführt wird. Sehen

und gesehen werden erhöht deutlich die Sicherheit für die Radfahrer, wie zahlreiche Untersuchungen zeigen. Neben der Rosenheimer Straße müssen auch auf der Lindwurmstraße angesichts der stark gestiegenen Zahl von Radlern jetzt Radfahrstreifen eingerichtet werden, um die Sicherheit zu erhöhen. Denn auf den Gehwegen und den derzeit unmittelbar daneben verlaufenden Radwegen herrscht oft drangvolle Enge und es kommt unausweichlich immer wieder zu Konflikten.

Abschluss der Überprüfung der Benutzungspflichten

Eine Aufstockung der Finanzmittel für den Radverkehr würde auch zusätzliches Personal ermöglichen, um zügig alle Radwege mit Benutzungspflicht auf ihre Rechtmäßigkeit zu überprüfen. In den letzten drei Jahren hat diese Prüfung lediglich in fünf der 25 Münchner Stadtbezirke stattgefunden, obwohl sie auf einer Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung bereits aus dem Jahre 1997 beruht. Der ADFC München fordert die Landeshauptstadt München dringend auf, alle Prüfungen abschließend in 2014 durchzuführen und zügig die Aufhebungen umzusetzen.

Radschnellwege

Die Münchner Radler fahren nicht nur immer häufiger mit dem Fahrrad, sondern auch über immer weitere Strecken. Dazu trägt auch die stetig wachsende Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes bei. Oft werden diese längeren Distanzen regelmäßig im Alltagsverkehr zurückgelegt. Um diesen Nutzern eine adäquate Infrastruktur zu bieten, gibt es in den Niederlanden und Dänemark seit Jahren eigene Radschnellwege. Auf ihnen können Radler möglichst ungehindert von kreuzendem Verkehr und Fußgängern mit gleichmäßigem Tempo zügig über längere Strecken vorankommen. So wird das Fahrrad eine echte Alternative zum Auto auch für Menschen aus den Vororten. Mit dem Isarradweg hatte München genau genommen in Deutschland ein erstes Vorläufermodell eines Radschnellwegs. Mittlerweile sind allerdings andere Städte und Regionen längst viel weiter. So hat etwa Nordrhein-Westfalen erst vor Kurzem alle Signale auf Grün gestellt, um in fünf Städten Radschnellwege einzurichten. München muss hier dranbleiben und sollte noch in diesem Jahr ein Konzept vorlegen, wo und wie Radschnellwege bald auch in München eingerichtet werden können.

Das aktuelle Verkehrspolitische Programm des ADFC München steht als PDF-Version im Internet unter <http://www.adfc-muenchen.de/radverkehr/verkehrspolitisches-programm/> zum Herunterladen bereit oder ist als gedrucktes Heft während der Öffnungszeiten in der ADFC-Geschäftsstelle in der Platenstraße 4 erhältlich.