

7. August 2014

## **Großer Handlungsbedarf beim Radverkehr**

### **ADFC fordert zeitnah mutige Entscheidungen von der Politik**

Die Kommunalwahl hat für München politische Veränderungen gebracht. Die neuen Bürgermeister und der neue Stadtrat mit seinen veränderten Mehrheitsverhältnissen und Bündnissen sind nun seit 1. Mai im Amt. Am 8. August endet die 100-Tage-Frist und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) München fragt sich, wie es für den Radverkehr weitergeht in München. Die Verwaltung hat in den vergangenen Jahren bereits manches für den Radverkehr auf den Weg gebracht und einige Verbesserungen erreicht. Positiv herauszuheben sind nach Ansicht des ADFC hier etwa die Umgestaltung der Kapuzinerstraße, der Beschluss zur Verbesserung des Winterdienstes, die Aufhebung weiterer Radwegebenutzungspflichten sowie die Verdoppelung der Anzahl der Fahrradstraßen. Allerdings sind viele einfach zu realisierenden Maßnahmen inzwischen umgesetzt. Handlungsbedarf besteht jetzt vor allem an Punkten, wo es vieler mutiger Entscheidungen von Seiten der Politik bedarf und zwar schnell!

### **Rosenheimer Straße und Lindwurmstraße**

Zuallererst ist da die Rosenheimer Straße zu nennen. Der ADFC fordert den Stadtrat auf, hier einen Praxistest zu wagen: Der vom Planungsreferat vorgelegte Entwurf, der Radfahrstreifen zulasten jeweils einer Fahrspur vorsieht und der Anfang des Jahres abgelehnt wurde, sollte in einer dreimonatigen Versuchsphase hinsichtlich seiner Auswirkungen auf den Gesamtverkehr getestet werden. Viele Münchner Radlerinnen und Radlern wollen diese Radfahrstreifen. Sie aber zulasten der Parkplätze zu realisieren und vor allem dafür auch noch zahlreiche Bäume zu opfern, wie es aus dem rot-schwarzen Koalitionspapier zu schlussfolgern ist, hält der ADFC für die deutlich schlechtere Variante. Dazu Martin Glas, stellvertretender Vorsitzender des ADFC München: „Sind erst einmal alle Bäume gefällt, gibt es kein Zurück mehr und die Rosenheimer Straße verliert das letzte bisschen Lebensqualität. Ein dreimonatiger Test des Konzepts des Planungsbüros Kaulen dagegen könnte zeigen, ob dieses überhaupt die von manchen befürchteten Staus verursacht.“

Nicht weniger wichtig ist die Lindwurmstraße. Nur Radfahrstreifen können hier ausreichend Platz für die enorm gestiegene Zahl von Radlern bringen. Sie verringern das Gefährdungspotential durch abbiegende Kfz wie etwa an der Poccistraße und die Konflikte mit Fußgängern zum Beispiel im Bereich Goetheplatz und insbesondere in der Bahnunterführung. Aber auch weitere Zubringer zur Altstadt wie Nymphenburger Straße und Dachauer Straße bedürfen dringend neuer Lösungen.

### **Altstadt**

Längst überfällig ist eine Verbesserung der Altstadtquerung in Nord-Süd-Richtung und umgekehrt. Selbstverständlich haben sich Radler dem Fußverkehr unterzuordnen, wo sie Fußgängerzonen queren. Doch bedarf es auch vernünftiger Lösungen für den Radverkehr, um vorhandene Konflikte zu entschärfen. Im südlichen Bereich der Residenzstraße etwa provoziert eine große Freischankfläche geradezu Konflikte zwischen Radlern und Fußgängern, nimmt sie diesen doch derzeit die Hälfte der gesamten Wegebreite weg. Der Fahrraddurchgangsverkehr sollte aus Sicht des ADFC besser über eine intuitiv erfassbare Bypass-Route am Marienplatz vorbei geführt werden, die den Radverkehr bevorrechtigt und ein zügiges Vorwärtskommen erlaubt. Der Marienplatz als Ziel muss aber per Rad erreichbar bleiben. Erheblicher Verbesserungen bedarf es auch am Odeonsplatz, wo sich mehrere ausgewiesene Hauptfahrradrouten kreuzen. Hierzu hat der ADFC kürzlich ein umfassendes Konzept vorgelegt, das eine Fahrradstraße vom Hofgarten durch die Brienerstraße bis zum Amiraplatz vorsieht.

### **Radverkehr finanziell und personell angemessen ausstatten**

Die Gruppe der Radler ist unter allen Verkehrsteilnehmern diejenige, die mit Abstand am schnellsten wächst. Wurden in München 2002 noch 10 Prozent aller Wege mit dem Rad zurückgelegt, waren es 2011 bereits 17,4 Prozent. Ein Radverkehrsanteil von zwanzig Prozent scheint in greifbarer Nähe, wenn er nicht bereits erreicht ist. Diese stetig wachsende Zahl von Radfahrern erfordert eine Umverteilung des zur Verfügung stehenden Straßenraums. Wo angemessene Verkehrslösungen fehlen, ist es nicht verwunderlich, wenn es vermehrt zu Konflikten und Regelverstößen kommt. Die Politik kann hier nicht einfach zusehen. Einige Stadtratsanträge in jüngster Zeit gehen in die richtige Richtung. Die mit dem Radverkehr befassten Referate verfügen derzeit nicht über eine finanzielle und personelle Ausstattung, die der Bedeutung des Radverkehrs angemessen wäre, ~~sonit~~ da besteht dringender Handlungsbedarf. Hier kann die neue Stadtregierung zeigen, wie ernst sie das Fahrrad als Verkehrsmittel nimmt.

---

### **Weiterführende Informationen**

- *ADFC-Konzept für den Odeonsplatz:*  
<http://www.adfc-muenchen.de/radverkehr/odeonsplatz.html>
- *Verkehrspolitisches Programm des ADFC München*  
<http://www.adfc-muenchen.de/radverkehr/verkehrspolitisches-programm.html>
- *Offizielle Zahlen zum Radverkehrsanteil in München (ganz unten auf der Seite)*  
<http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/radlnetz/>