

Mehr Raum für Radler



Wie München zur Radl-Hauptstadt wird

Inhalt

1. Image-Werbung und PR-Kampagnen

1.1. „Radlust“

1.2. Der Radler ist immer und überall...

1.3. „Rad fahren (ist) sicher!“

1.4. „Mit dem Rad zur Arbeit“

1.5. Weitere Kampagnen

2. Infrastrukturmaßnahmen

2.1. Einhaltung von Qualitätsstandards

2.1.1. Benutzungspflichtige Radwege

2.1.2. Instandhaltung und Reinigung von Radwegen und Nebenstraßen

2.1.3. Radverkehrsführung an Knotenpunkten

2.1.4. Radverkehrsführung an Baustellen

2.2. Weitere Sicherheitsmaßnahmen

2.2.1. Freie Fahrbahnwahl

2.2.2. Programm zur Entschärfung von Gefahrenstellen

2.2.3. Falschparker auf Radwegen und in zweiter Reihe

2.3. Beschleunigung des Radverkehrs

2.3.1. Benachteiligung an Lichtsignalanlagen

2.3.2. Direktes Linksabbiegen

2.3.3. Vorfahrtregelungen

2.3.4. Hindernisse

2.3.5. Öffnung von Einbahnstraßen

2.3.6. Aufhebung von Benutzungspflichten

2.3.7. Fahrradmitnahme im MVV

2.3.8. Verleihsysteme

2.3.9. Radrouting

2.4. Ruhender Radverkehr

2.4.1. Neue dezentrale Abstellanlagen

2.4.2. Nutzbarmachung vorhandener Abstellanlagen

2.4.3. Verbesserung der Abstellanlagen

2.4.5. Fahrradparkhäuser

2.5. Schwerpunktsetzung

2.5.1. Kosten-Nutzen-Überlegungen

2.5.2. Stadtteilkonzepte

3. „From Vision to Visibility“

3.1. Radroutenbeschilderung

3.2. Radfahrstreifen

3.3. Fahrradstraßen

3.4. Abstellanlagen am Straßenrand

4. Information / Schulung / Training

4.1. Fahrradinformationszentrum

4.2. Fahrradkurse

4.3. Verkehrsregeln bekannt machen

4.4. Schulungen

5. Rahmenbedingungen

5.1. Personalausstattung der städtischen Referate

5.2. Strukturen

6. Kosten

6.1. Finanzbedarf für Investitionen

6.2. Sonstige Kosten

6.3. Steuerung der Mittelverwendung



Vorwort

Seit der Velo-city-Konferenz 2007 ist eine Zahl in aller Radler-Munde: 15 %. So hoch ist der Radverkehrsanteil, den sich der Münchner Radl-Bürgermeister Hep Monatzeder bis 2015 zum Ziel gesetzt hat. Dies würde einen Zuwachs von 50 % bedeuten.

Auch wenn das nur das Nahziel auf dem Weg zu einer echten Mobilitätswende sein kann, ist es Zeit, sich Gedanken darüber zu machen, wie dieses erreicht werden kann. Immerhin deuten die Prognosen der Stadtverwaltung in genau die umgekehrte Richtung. Selbst beim positivsten im Planungsreferat denkbaren Szenario wird ein geringer Zuwachs an Radverkehr prozentual gesehen von einem riesigen Zuwachs an Autoverkehr wieder aufgefressen.

Im Vorfeld der Velo-city-Konferenz 2007 hat die Stadt München dem Radler auf der Straße viele Ansätze gezeigt, was man alles für den Radverkehr tun kann, wenn man nur will. Die Velo-city-Konferenz selbst hat weitere Anregungen geliefert. Gleichzeitig hat ihr Verlauf aber auch gezeigt, woran es hapert. Obwohl die Routen für die Fachexkursionen mit Bedacht gewählt wurden, war der Platz für die Radlergruppen von 20 bis 30 Personen zum Teil viel zu knapp. Will man also künftig mehr Radler auf der Straße sehen, muss man ihnen auch mehr Raum geben. Da dieser Raum begrenzt ist, muss der vorhandene umverteilt werden: vom motorisierten Individualverkehr auf den klimafreundlichen und stadtverträglichen Radverkehr. „Mehr Raum für Radler“ ist daher die Devise, mit der München die Mobilitätswende erreichen wird.

München, im Februar 2008

Christoph Zindel-Kostelecky
Kreisvorsitzender
ADFC München

Martin Glas
Leiter Arbeitsgruppe Verkehr
ADFC München

Das verkehrspolitische Programm des ADFC München „Mehr Raum für Radler“ wurde im Winter 2007 / 2008 in der Arbeitsgruppe Verkehr erarbeitet.

ADFC Kreisverband München, Platenstr. 4, 80336 München, Tel Büro (089) 773429
Fax (089) 778537 Email: info@adfc-muenchen.de Internet: www.adfc-muenchen.de

1. Image-Werbung und PR-Kampagnen

Auf der Velo-city-Konferenz waren sich alle einig: Die Image-Werbung ist eine hocheffiziente Möglichkeit, den Radverkehr zu fördern, aber diese Möglichkeit wurde bisher viel zu wenig genutzt.

1.1. „Radlust“

„Mehr Raum für Radler“, bzw. für das Fahrrad, muss daher zunächst auch in den Köpfen der Bürger geschaffen werden. Der Trierer Professor Heiner Monheim hat bei der Konferenz mit seinen Studenten vorgeführt, wie eine solche Image-Kampagne aussehen könnte. Mit Charme und Humor werden die Reize des Radfahrens dargestellt, wird die Lust zum Umsteigen geweckt. Eine solche breit angelegte Image-Kampagne der Stadt München für das Radfahren könnte auch den notwendigen politischen Rückenwind für schwierig durchzusetzende Eingriffe in alte Gewohnheiten entstehen lassen.

1.2. Der Radler ist immer und überall...

...nicht nur auf der Straße, sondern auch in allen Broschüren, auf allen Plakaten, im Fernsehen, im Radio und im WorldWideWeb. Die Stadt München sollte jede Gelegenheit nutzen, das Fahrrad als nicht wegzudenkendes Element im Stadtbild in den Köpfen zu verankern. Ob in der Bebilderung einer Broschüre des Schulreferats oder bei den Baustellenwarnungen auf der „Gscheid-Mobil-Seite“ der Stadt: Das Fahrrad muss vorkommen. Wenn es im Radio standardmäßig heißt: „Die Parkplätze sind überfüllt; bitte kommen Sie mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln“, ist ein großer Schritt in Richtung Normalität des Radverkehrs getan.

1.3. „Radfahren (ist) sicher!“

Ein weit verbreitetes Vorurteil lautet, Radfahren in einer Großstadt wie München sei gefährlicher als andere Fortbewegungsarten. Der ADFC München schlägt vor, diesem falschen Eindruck mit einer Kampagne entgegenzutreten. Dabei soll nicht allein auf die Vermittlung von Fakten gesetzt, sondern vor allem auch die emotionale Ebene angesprochen werden. Eine solche Kampagne kann gemeinsam von der Stadtverwaltung und dem ADFC betrieben werden.

1.4. „Mit dem Rad zur Arbeit“

Eine Kampagne, die bereits jährlich in München läuft, ist die ADFC/AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Etwa 5000 Münchnerinnen und Münchner beteiligten sich im Jahr 2007 an dieser Aktion. Viel zu wenig, wie wir meinen. Hier ist die Stadt vor allem als Arbeitgeberin gefragt. Wenn in der Stadtverwaltung und in den Eigenbetrieben zentral für die Aktion geworben wird, kann nicht nur dort die Zahl der Teilnehmer explosionsartig wachsen. Die so angestoßene Mundpropaganda wird auch bald viele andere Betriebe erreichen und zu einer breiten Beteiligung unter allen Arbeitnehmern führen.

1.5. Weitere Kampagnen

Bei der einen Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ darf es aber nicht bleiben. Das Umweltreferat sollte von sich aus aktiv werden und weitere Aktionen anstoßen. Auch

Bewährtes aus den 80er und 90er Jahren (z. B. „Mit dem Rad zum Einkaufen“) könnte etwas modernisiert wieder neu aufgelegt werden. Der ADFC München steht als kompetenter Partner für solche Kampagnen jederzeit wieder zur Verfügung und wird auch eigene Vorschläge einbringen. Weitere Partner aus der Wirtschaft ließen sich sicher finden.

2. Infrastrukturmaßnahmen

Selbstverständlich reichen Imagekampagnen alleine nicht aus, um nachhaltig mehr Menschen aufs Rad zu bringen. Damit diese nicht gleich wieder absteigen, müssen sie Strecken vorfinden, auf denen sie sicher, schnell und komfortabel ans Ziel gelangen. Daher muss die Radverkehrsinfrastruktur auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans Radverkehr (VEP-R) weiter ausgebaut werden.

2.1. Einhaltung von Qualitätsstandards

Radverkehrsanlagen, die gewisse Qualitätsstandards unterschreiten, sind nicht nur ärgerlich, sondern auch gefährlich. Auch Mindeststandards, wie sie unter anderem in den Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) und in den Empfehlungen für den Bau von Radverkehrsanlagen (ERA) beschrieben sind, sorgen vor allem für Sicherheit im Verkehr. Daher ist es in den Augen des ADFC München nicht zu akzeptieren, dass solche Qualitätsanforderungen an zahlreichen Stellen immer noch nicht erfüllt werden.

2.1.1. Benutzungspflichtige Radwege

Insbesondere die Mindestanforderungen, die die VwV-StVO an benutzungspflichtige Radwege stellt, dürfen bereits beim heutigen Radverkehrsaufkommen auf keinen Fall unterschritten werden. An Radwegen wie zum Beispiel entlang der Leopoldstraße ist die Breite trotz der Erfüllung dieser Forderungen bereits heute nicht mehr ausreichend. Soll der Radverkehr sogar noch zunehmen, wird dies an der Mehrzahl der Straßen der Fall sein. Der ADFC München fordert daher den unverzüglichen Ausbau aller Radwege, die die Mindestkriterien der VwV nicht erfüllen oder – besser wäre noch: und – die sofortige Aufhebung der Benutzungspflicht.

2.1.2. Instandhaltung und Reinigung

Der best-ausgebaute Radweg kann jedoch nicht genutzt werden, wenn er sich in einem Zustand befindet, der dem Radfahrer die Benutzung verleidet. Glas, nasses Laub, Schnee und Eis und nach deren Verschwinden Split machen das Rad fahren gefährlich – ebenso Schlaglöcher, Baumwurzeln und hereinragende Äste. Daher muss mehr als bisher auch Geld in die Instandhaltung und Reinigung bestehender Radwege, vor allem auf Haupttrouten und entlang großer Hauptstraßen investiert werden. Aber auch Nebenstraßen, die für den Radverkehr bedeutsam sind, müssen künftig in den Straßenreinigungsplänen berücksichtigt werden. Auch Abstellanlagen sollten regelmäßig gepflegt werden.

2.1.3. Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Entgegen aller Sicherheitsempfehlungen werden Radwege an Knotenpunkten immer noch von der Fahrbahn weg verschwenkt, um die Leistungsfähigkeit des Knotens für den motorisierten Verkehr zu erhöhen. Die Radler geraten so in den toten Winkel und damit oftmals unter die Räder. Hier muss das Motto in Zukunft heißen: „Sicherheit zuerst“. Mit einem Umbauprogramm sollte die Stadt innerhalb der nächsten 20 Jahre nach und nach auch alle bestehenden Kreuzungen sicherer gestalten.

2.1.4. Radverkehrsführung an Baustellen

Trotz Vorgaben, wie der Radverkehr an Baustellen geführt werden soll, herrscht in der Realität Anarchie. Es gibt kaum eine Baustelle, an der die Radverkehrsführung ordnungsgemäß geregelt ist. Vielerorts werden durch wahlloses Aufpflanzen eines bunten Schilderwaldes sogar Gefahrensituationen generiert. Die Stadtverwaltung kennt das Problem, steht diesem Treiben aber bislang machtlos gegenüber und ergibt sich in ihr Schicksal. Nach Auffassung des ADFC München gibt es kein Problem, das nicht gelöst werden könnte. Wenn der Stadt tatsächlich das Werkzeug fehlt, den Radler-Fallenstellern das Handwerk zu legen, sollte sie sich höheren Orts dafür einsetzen ein solches Werkzeug an die Hand zu bekommen.

2.2. Weitere Sicherheitsmaßnahmen

Neben der Einhaltung von Mindeststandards lässt sich aber noch viel mehr für die Sicherheit des Radverkehrs tun.

2.2.1. Freie Fahrbahnwahl

Das Fahren auf Radwegen birgt meist größere Gefahren als das Fahren im Mischverkehr. Daher hat der Bundesverordnungsgeber 1997 beschlossen, dass Radwege nur noch im Ausnahmefall benutzungspflichtig sein sollen und die Benutzungspflicht an Mindestkriterien geknüpft. Dennoch sind in München noch viele Kilometer Radwege benutzungspflichtig, die dies eigentlich nicht sein müssten. Der ADFC ist überzeugt davon, dass die freie Wahl der Fahrbahn überall zu einem großen Plus an Sicherheit führen würde und plädiert daher dafür, wenigstens diejenigen Radwege von der Benutzungspflicht zu befreien, die nach den Worten der VwV-StVO nicht verpflichtend sein müssten. Vielfach käme statt eines baulichen Radwegs auch das Abmarkieren eines Radfahrstreifens in Frage.

2.2.2. Programm zur Entschärfung von Gefahrenstellen

Gefährliche Radwegenden, Engstellen und Hindernisse auf Radwegen, Umlaufsperrern nicht nur am Ende von Gefällestrecken, schlecht sichtbare Pfosten, unerwartet scharfe Radien bei Radwegverschwenkungen – die Liste der Gefahrenstellen auf Radwegen ist lang. Viele dieser Gefahrenstellen für den Radverkehr sind seit vielen Jahren bekannt und immer wieder werden einzelne auch entschärft. Was bisher fehlt ist jedoch eine systematische Erfassung solcher Gefahrenpunkte und ein Programm zu deren Beseitigung.

2.2.3. Falschparker auf Radwegen und in zweiter Reihe

Engstellen werden oft auch durch Falschparker in zweiter Reihe sowie auf Fuß- und Radwegen erzeugt. Der ADFC München hofft, dass ein Teil dieses Problems durch die Ausweisung zusätzlicher Parklizenzbereiche und die damit einher gehende bessere Überwachung des ruhenden Verkehrs gelöst werden kann. Daneben wären Maßnahmen zur Herausbildung eines besseren Problembewusstseins wünschenswert.

2.3. Beschleunigung des Radverkehrs

Eines der überzeugendsten Argumente für das Umsteigen auf das Fahrrad in Ballungsräumen ist, dass man damit zumeist schneller am Ziel ist. Je stärker dieser Vorteil ausgebaut werden kann, desto öfter werden die Menschen künftig auf das Auto fahren verzichten.

2.3.1. Benachteiligung an Lichtsignalanlagen

Am meisten unnötige Zeit verliert der Radfahrer vor roten Ampeln. Viele davon sind nach Auffassung des ADFC München unnötig lange rot oder gar komplett überflüssig und stellen eine Benachteiligung des umweltfreundlichen Verkehrs gegenüber dem Kraftverkehr dar. Der ADFC München hat im Jahr 2001 ein Grundsatzpapier („Positionsbestimmung“) sowie eine lange beispielhafte Liste von Lichtsignalanlagen vorgelegt, an denen Radfahrer benachteiligt werden. Seither hat sich erst wenig an der Situation geändert. Nach Einschätzung des ADFC München fehlt es der Verwaltung an politischer Rückendeckung, um Radfahrer in dieser Hinsicht dem Kraftverkehr mindestens gleichstellen zu können. Daher muss von der Spitze der Verwaltung sowie aus der Politik die klare Vorgabe kommen, dass die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten für den Kraftverkehr nicht mehr oberstes Ziel sein darf.

2.3.2. Direktes Linksabbiegen

Ein großer Nachteil für den Radfahrer, der einen Fahrradweg benutzt, ist, dass er beim Linksabbiegen Straßenkreuzungen in der Regel zweimal queren und dabei eine zusätzliche Rotphase abwarten muss. Um diesen Nachteil aufzuheben, gibt es mittlerweile verschiedene Möglichkeiten der Knotenpunktgestaltung. Die Stadt München sollte eine Untersuchung auf den Weg bringen um auszuloten, an welchen Stellen und wie dem Radfahrer das direkte Linksabbiegen ermöglicht werden kann. Auch hier darf der Wille, den Radverkehr zu fördern, dem Ziel der höchsten Leistungsfähigkeit für den Kraftverkehr nicht untergeordnet werden.

2.3.3. Vorfahrtregelungen

Je stärker der Verkehr wird, desto mehr Regelungen muss es geben, damit er sicher und möglichst ungehindert fließen kann. Was für den Kraftverkehr gilt, gilt selbstverständlich auch für den Radverkehr. Daher ist es für den ADFC München unverständlich, warum selbst bedeutende Fahrradrouten kleinen Nebenstraßen immer noch untergeordnet sind. Vorfahrtregelungen müssen unserer Auffassung nach künftig die Bedeutung für den Gesamtverkehr widerspiegeln, nicht allein die Bedeutung für den motorisierten Verkehr. Bedauerlich finden wir, dass dem Radverkehr oft nicht einmal auf den neuen Münchner Fahrradstraßen die Vorfahrt gegeben wurde, wie es die ERA empfiehlt. Aber auch an

Kreuzungen zweier Radwege ohne begleitende Fahrbahn kann bei Zunahme des Radverkehrs nicht immer und für alle Zeit an Rechts-vor-Links-Regelungen festgehalten werden.

2.3.4. Hindernisse

Auch dort, wo Hindernisse keine große Gefahr darstellen, sind sie ein Ärgernis. Sie lassen den Radverkehr langsamer fließen und können einem – wenn sie häufig auftreten – das Radfahren verleiden. Besonders ärgerlich sind Hindernisse, die mit Absicht aufgestellt und vom Radfahrer daher als Schikane empfunden werden. Umlaufsperrern gehören nicht auf Radwege und müssen schnellstmöglich verschwinden, Kanten an Radwegauffahrten ebenso.

2.3.5. Öffnung von Einbahnstraßen

Während andere Großstädte längst bei einer Quote von 60 oder 80 Prozent angelangt sind, war in München bis zur Velo-city-Konferenz 2007 lediglich jede fünfte Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Da diese Maßnahme ebenso kostengünstig wie effektiv ist, fordert der ADFC München alle Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen umgehend zu öffnen, sofern keine besonderen Umstände vorliegen, die dies zu unsicher erscheinen lassen. Ausnahmen sollen einzeln begründet werden.

2.3.6. Aufhebung von Benutzungspflichten

Fast kostenlos ist eine weitere Beschleunigungsmaßnahme für den Radverkehr: Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht. Auf der Fahrbahn gibt es weniger Hindernisse und die gemeinsame Signalisierung mit dem Kraftverkehr lässt den Radler schneller vorankommen. Zudem kann schneller gefahren werden als auf dem Radweg, der sich meist zwischen Fußgängerweg und sich potentiell öffnenden Autotüren befindet, und an Kreuzungen muss der Radfahrer nicht unerwartet bremsen, um rücksichts-losen Rechtsabbiegern zu entkommen. Auch aus diesem Grund fordert der ADFC München die Aufhebung der Benutzungspflicht überall dort, wo dies nach den einschlägigen Vorschriften möglich ist.

2.3.7. Fahrradmitnahme im MVV

Radfahren bringt vor allem auf kurzen und mittleren Strecken einen Zeitgewinn. Soll dieser auch auf weiteren Strecken erzielt werden, muss die Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert werden. Nur so wird es auch Pendlern ermöglicht, den Umweltverbund zu nutzen, ohne auf die Vorteile eines Individualverkehrsmittels verzichten zu müssen. Warum sollte in München nicht möglich sein, was in anderen Großstädten gang und gäbe ist?

2.3.8. Verleihsysteme

Einen ähnlichen Zweck erfüllen kostenlose Leihräder, wie sie in anderen europäischen Großstädten bereits erfolgreich eingeführt wurden. Stellt man diese Leihräder an allen U- und S-Bahnhöfen zur Verfügung, so vergrößert sich der Einzugsbereich dieser Stationen von ca. 500 Metern auf über zwei Kilometer. Der MVV könnte auf diese Weise viele neue Kunden gewinnen.

2.3.9. Radlrouting

Das vor wenigen Jahren im Rahmen von Mobinet konzipierte Radl-Routing-System leidet immer noch an einigen Kinderkrankheiten und ist zudem viel zu wenig bekannt. Wünschenswert wäre auch eine bessere Einbeziehung des Haupttroutennetzes in die Routenberechnungen und eine Ausdehnung über die Stadtgrenzen hinaus. Daher sollte ein ausreichender Etat zur Verfügung gestellt werden, um das System weiterzuentwickeln und stärker zu bewerben.

2.4. Ruhender Radverkehr

Bereits bei einem Radverkehrsanteil von aktuell 10 % ist festzustellen, dass die vorhandenen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nicht ausreichen. Insbesondere rund um die zentrale Fußgängerzone gibt es täglich tausende wild abgestellter Fahrräder, weil die für sie vorgesehenen Abstellanlagen meist voll belegt sind. Aber auch in den Stadtteilzentren reichen die Parkmöglichkeiten für Fahrräder zum Teil längst nicht mehr aus. Wie soll das erst werden, wenn sich der Radverkehrsanteil noch erhöht?

2.4.1. Neue dezentrale Abstellanlagen

Ein großer Systemvorteil des Radverkehrs ist, dass man mit dem Rad (fast) direkt bis zum Ziel gelangt. Der ADFC München drängt daher darauf, die Zahl der Abstellplätze drastisch und bedarfsgerecht zu erhöhen. Das bereits vorhandene Stellplatzkonzept des städtischen Baureferats vom März 2006 sollte daher schnellstens umgesetzt und noch erweitert werden. Wo es eng wird, dürfen neue Stellplätze aber nicht auf Kosten der Fußgänger geschaffen werden. Gerade in der Innenstadt führt kein Weg mehr daran vorbei, Parkplätze für Autos in Abstellplätze für Fahrräder umzuwandeln.

2.4.2. Nutzbarmachung vorhandener Abstellanlagen

Doch die beste Abstellanlage hilft nicht, wenn sie nicht benutzbar ist. Leider ist zu beobachten, dass ein beachtlicher Teil der Fahrradständer ständig durch defekte und längst nicht mehr in Verwendung befindliche Fahrzeuge blockiert ist. Mit einem Konzept zur Nutzbarmachung blockierter Abstellplätze ließe sich die Zahl der Stellplätze in kürzester Zeit um mindestens zehn Prozent erhöhen.

2.4.3. Verbesserung der Abstellanlagen

Abstellanlagen, in denen das Rad sicher steht und an denen man es mit dem Rahmen anschließen kann, sind Voraussetzung dafür, auch höherwertige Fahrräder im Alltag zu nutzen. Daher sind diese Mindeststandards an allen Stellplätzen nachzurüsten. An den stark frequentierten U- und S-Bahnstationen, vor allem auch im Außenbereich, sowie an den Innenstadtzugängen müssen die Abstellanlagen überdacht werden. Um aktive und passive Sicherheit zu erhöhen, ist durchgängig für ausreichende Beleuchtung zu sorgen. Zu untersuchen ist auch, wo es Bedarf für abschließbare Bereiche bzw. Fahrradboxen gibt.

2.4.5. Fahrradparkhäuser

Zigtausende Münchnerinnen und Münchner nutzen täglich den Umweltverbund und fahren mit dem Rad zur Bahn. Diese Zahl ließe sich noch drastisch erhöhen, wenn es bessere Möglichkeiten gäbe, sein Rad am Bahnhof sicher abzustellen. Der ADFC München

bedauert es daher sehr, dass Pläne für Fahrradparkhäuser am Hauptbahnhof und in Pasing vorläufig wieder in den Schubladen verschwunden sind und weitere gar nicht erst geschmiedet wurden. Wer den Radverkehr wirklich fördern will, darf solche Leuchtturmprojekte nicht an verglichen mit Großprojekten für den Kraftverkehr geradezu lächerlichen Kosten scheitern lassen.

2.5. Schwerpunktsetzung

Bei vielen Infrastrukturmaßnahmen, die zur Steigerung des Radverkehrsanteils ergriffen werden müssen, stellt sich die Frage: Womit anfangen? Ein Patentrezept dafür kann freilich auch der ADFC München nicht liefern. Allerdings sähen wir es gerne, wenn die Schwerpunkte künftig vor dem Hintergrund zweier Überlegungen gesetzt würden:

2.5.1. Kosten-Nutzen-Überlegungen

Beim Einsatz der personellen und finanziellen Ressourcen sollten in Zukunft mehr denn je Überlegungen eine Rolle spielen wie: „Wie viele Radler betrifft das?“ oder „Wie viele zusätzliche Menschen bringen wir damit auf das Fahrrad?“. Die Antwort auf solche Fragen muss in Relation zu den mit dem jeweiligen Projekt verbundenen Kosten gesetzt werden. So kann für Leuchtturmprojekte an hoch frequentierten Radrouten oder Schnittstellen des Umweltverbundes durchaus einmal etwas tiefer in die Tasche gegriffen werden. Das Geld für einen teuren baulichen Radweg in der Peripherie wäre aber vielleicht in 20 oder 25 Einbahnstraßenöffnungen besser investiert.

2.5.2. Stadtteilkonzepte

Sternförmige Hauptrouten sowie der Innere und Äußere Radroutenring waren in den vergangenen 13 Jahren alleinige Schwerpunkte des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur. Auch wenn diese in der Regel sinnvollen beschilderten Hauptrouten immer noch nicht alle fertiggestellt sind, muss dieses Konzept jetzt nicht zwingend erst zu Ende geführt werden, bevor mit etwas Neuem begonnen wird. Ist die Zahl der Radfahrer in der Innenstadt in den letzten Jahren geradezu explodiert, hinkt die Entwicklung in den übrigen Stadtteilen noch etwas hinterher. Daher sind nun die Stadtteilzentren an der Reihe. Diese müssen für Radfahrer besser erreichbar, passierbar und an die Hauptrouten zur Innenstadt angebunden sein. Die Fortschreibung des Stadtratsbeschlusses „Realisierungsnetz Radfahrverbindungen in München“ vom 18.10.2005, der auf dem „Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr“ von 2002 basiert, bietet dafür eine sehr gute Grundlage, die jetzt konkretisiert und verwirklicht werden muss.

3. „From Vision to Visibility“

Entscheidend für die Förderung des Radverkehrs ist, dass die Radverkehrs-Infrastruktur sichtbar wird. Die Stadt muss so gestaltet sein, dass sich die Menschen zum Radfahren eingeladen fühlen und dass auch die Kraftfahrer sehen: Der Radverkehr ist erwünscht! Radfahrer gehören hierher!

3.1. Radroutenbeschilderung

Viel dazu beitragen kann das neue einheitliche Beschilderungssystem für die Hauptrouten, in das nun zum Teil auch ehemalige Freizeitrouten aufgenommen werden. Daher hält der ADFC München den zuweilen kritisierten Aufwand, der mit diesem Projekt verbunden ist, für durchaus gerechtfertigt und wünscht sich, dass dieser sogar noch erhöht wird, um eine flächendeckende Beschilderung so schnell wie möglich zu erreichen.

3.2. Radfahrstreifen

Kaum zu übersehen sind auch Radfahrstreifen, wenn diese richtig angelegt sind, wie das in der Blumenstraße oder in der Seidlstraße zu besichtigen ist. Sie zeigen auch dem eingefleischtesten Automobilisten, dass die Straße nicht ihm allein gehört, und ziehen eine Menge neuer Radfahrer an. Auch wenn der ADFC München nicht verkennt, dass es manchmal noch sicherer wäre, die Radler im Mischverkehr fahren zu lassen: So lange Radfahrer davor Angst haben und im Zweifelsfall lieber gar nicht fahren oder – was am gefährlichsten ist – auf die Fußwege ausweichen, sind Radfahrstreifen auf jeden Fall auch ein Gesundheits- und Sicherheitsgewinn. Wie auch von der ERA empfohlen, sollten daher erheblich mehr Fahrradstreifen eingerichtet werden. Dazu hat der ADFC München der Stadtverwaltung eine Liste mit möglichen Projekten vorgelegt. Das Beispiel Kapuzinerstraße zeigt jedoch, dass an mancher Stelle noch eine politische Richtungsentscheidung nötig ist, bevor man sich in der Verwaltung im Sinne des Radverkehrs zu handeln traut.

3.3. Fahrradstraßen

In anderen Städten gang und gäbe, sind Fahrradstraßen in München relativ neu. Auch der ADFC München hatte lange das Potential verkannt, das in ihnen steckt. Zwar ändert die Umbeschilderung an den Verkehrsverhältnissen erst einmal wenig, der Werbeeffekt, der davon ausgeht, rechtfertigt die Maßnahme aber durchaus. Allerdings müssen Fahrradstraßen dazu künftig auch öfter näher am Zentrum der Stadt – also im Zentrum der Aufmerksamkeit – ausgewiesen werden. Dadurch könnten auch neue Alternativen zum Radfahren an Hauptstraßen entstehen. Wenn die Voraussetzung zur Ausweisung als Fahrradstraße, also die Dominanz des Radverkehrs auf solchen Strecken, bislang noch nicht gegeben ist, könnte man diese zunächst durch andere Maßnahmen (Verkehrslenkung, Verkehrsanordnungen, bauliche Unterbrechung) schaffen.

3.4. Abstellanlagen am Straßenrand

Fahrradabstellanlagen auf Fußwegen und in anderen den Fußgängern vorbehaltenen Bereichen sind nicht nur ärgerlich, weil sie dort den Platz verengen und in besonders sensiblen Bereichen sogar als Störung des Stadtbildes empfunden werden. Eine solche Platzierung nimmt die Fahrräder auch aus dem Wahrnehmungsbereich derer, die man zum Umsteigen bewegen will. Gerade in der Innenstadt also, wo viele Fußgänger unterwegs sind und wo man die Zahl der Autos ja auch reduzieren will, müssen Parkplätze für Autos in großer Zahl Abstellanlagen für Fahrräder weichen. Vielleicht erhöht dies ja auch die Auslastung der trotz Leitsystem oft schlecht frequentierten Parkhäuser.



4. Information / Schulung / Training

4.1. Fahrradinformationszentrum

Was dem Radfahrer in München bislang fehlt, ist eine zentrale Anlaufstelle. Ein Fahrradinformationszentrum an prominenter Stelle in der Innenstadt würde Abhilfe schaffen. Informationen rund ums Rad könnten dort verbunden sein mit Kursangeboten (Fahrradschule, Technikkurse), einem Reparaturservice, einem Fahrradverleih und gegebenenfalls mit einem Fahrradparkhaus. Neben dem bereits diskutierten Hauptbahnhof wäre als Standort auch die unmittelbare Nachbarschaft des Verkehrszentrums des Deutschen Museums denkbar. Der ADFC München würde sich an Konzeption und Betrieb beteiligen.

4.2. Fahrradkurse

Radfahren kann jeder, glaubt man. Ein Trugschluss, wie viele Anfragen beim ADFC zeigen. Daher bietet der ADFC München seit kurzem Radfahrkurse für Erwachsene an, die auch ohne Werbung schon bestens ausgelastet sind. Solche Kursangebote müssen daher künftig gefördert werden, damit der tatsächliche Bedarf gedeckt werden kann. Aber auch sehr viele Menschen, die das Radfahren beherrschen, fühlen sich im Stadtverkehr unsicher.

4.3. Verkehrsregeln bekannt machen

Bei Infoständen stellt der ADFC München immer wieder fest, dass die Kenntnis radverkehrsspezifischer Regeln der StVO bei den Verkehrsteilnehmern – ganz gleich, welches Verkehrsmittel sie benutzen oder ob sie einen Führerschein haben – sehr gering ist. Insbesondere die Gültigkeit von Ampeln, die Frage der Fahrbahnwahl, Fahrradstraßen und richtige Geschwindigkeit sind Themen, bei denen großes Unwissen herrscht. Der ADFC München tut sein Möglichstes, um diesem Problem abzuhelpfen. Ohne eine massive Unterstützung von öffentlicher Seite kann dies aber nur eine begrenzte Zahl an Verkehrsteilnehmern erreichen. Daher schlagen wir der Stadt und der Polizei eine gemeinsame Kampagne zur Vermittlung besserer Regelkenntnis vor.

4.4. Schulungen

In der Stadtverwaltung München muss auf breiter Basis ein hohes Niveau an Know-how in Radverkehrsfragen erreicht und erhalten werden. Der ADFC München begrüßt alle laufenden und künftigen Maßnahmen, weiteres Hintergrundwissen zu Radverkehrsthemen zu vermitteln. Die Chancen der Fahrradakademie (im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans), aber auch andere Angebote zu Schulung und Fortbildung sollen kontinuierlich genutzt werden. Der ADFC bietet außerdem den Newsletter seines Bundesverbandes an, der speziell auf Entscheider und Mitarbeiter der öffentlichen Verwaltung zugeschnitten ist.

5. Rahmenbedingungen

Ehrgeizige Ziele wie das, den Radverkehr um mindestens 50% zu erhöhen, erreicht man nicht ohne jeden Mehraufwand. Wer es ernst meint, muss auch die Rahmenbedingungen für die Umsetzung seines Ziels verbessern.

5.1. Personalausstattung der städtischen Referate

In der Vergangenheit sind geplante Verbesserungen für den Radverkehr oft daran gescheitert, dass es nicht ausreichend personelle Kapazitäten gab, um diese umzusetzen. Erst im Vorfeld der Velo-city-Konferenz 2007 wurde so umgeschichtet, dass lange in den Schubladen schlummernde Projekte endlich verwirklicht werden konnten. Der ADFC München hofft, dass die so geschaffenen Kapazitäten jetzt nach der Konferenz nicht nur erhalten bleiben, sondern sogar noch erhöht werden. Anders nämlich werden die Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsanteils nicht umzusetzen sein.

5.2. Strukturen

Oftmals ist zu beobachten, dass Regelungen für den Radverkehr in verschiedenen Teilen der Stadt sehr unterschiedlich und auch unterschiedlich gut getroffen werden. Der ADFC München begrüßt daher die Ankündigung, dass hier künftig besser koordiniert werden soll. Ohne einen mit ausreichenden Kompetenzen ausgestatteten Koordinator in jedem Referat wird es auch künftig viele Reibungsverluste geben. Auch vom neu geschaffenen Lenkungskreis Radverkehr, in dem leitende Mitarbeiter aller für den Radverkehr wichtigen Referate Probleme entscheiden sollen, die auf Sachbearbeiterebene unlösbar waren, erhoffen wir uns neuen Schwung für die Förderung des Radverkehrs. Dieser Lenkungskreis soll nach unserer Auffassung künftig auch den Fahrplan aller Maßnahmen zur Radverkehrsförderung festlegen.

6. Kosten

Nichts ist umsonst, und so kostet auch eine Steigerung des Radverkehrsanteils Geld. Damit keine zusätzlichen Kosten entstehen, muss innerhalb des Haushalts zu Gunsten des klimafreundlichen und stadtverträglichen Verkehrs umverteilt werden.

6.1. Finanzbedarf für Investitionen

Was die Investitionskosten angeht, schlagen wir vor, nach dem Grundsatz zu verfahren, dass die prozentualen Mittel für die Radverkehrsinfrastruktur dem angestrebten Modal-Split-Anteil entsprechen sollen. Aufgrund leerer Kassen wurde jedoch die sowieso schon sehr knappe Radverkehrspauschale von 2,5 Millionen Euro pro Jahr seit dem Jahr 2003 auf 1,5 Millionen Euro gekürzt. Dazu kommen jährlich noch einmal ca. drei bis vier Millionen Euro für Radverkehrsprojekte, die in größeren Projekten „versteckt“ sind, z. B. im

Umbau größerer Kreuzungen oder in der Wiederherstellung der Oberfläche nach U-Bahn-Bau. Da solche Projekte in der Regel nicht primär den Bedürfnissen der Radfahrer folgen und die Reihenfolge dieser Baumaßnahmen nicht nach Dringlichkeit und Bedeutung für das Radverkehrsnetz erfolgen kann, kann man diese Gelder nur bedingt als Finanzierung einer gezielten Radverkehrsförderung sehen. Aber selbst wenn man sie einbezieht, beträgt der Anteil der Investitionen für den Radverkehr gerade einmal etwa drei Prozent der gesamten Verkehrsinvestitionen.¹ Allein die Kosten für die Verwirklichung des VEP-R (Verkehrsentwicklungsplan-Rad) werden auf 75 Millionen Euro geschätzt². Da diese fast ausschließlich aus der Radverkehrspauschale genommen werden müssen, würde dies bedeuten, daß der VEP-R erst im Jahr 2053 umgesetzt wäre. Maßnahmen außerhalb des Haupttroutennetzes wären dabei noch nicht finanziert. Wie aus all dem abzuleiten ist, ist eine drastische Anhebung der Radverkehrspauschale notwendig, wenn man tatsächlich in den nächsten zehn Jahren auf einen Radverkehrsanteil von 15 Prozent kommen will. Verteilt man die Gesamtkosten für den VEP-R auf zehn Jahre, so ergibt sich bereits für das Knüpfen eines dichten Haupttroutennetzes ein jährlicher Investitionsbedarf von etwa 7,5 Millionen Euro. Dazu kommen z. B. Kosten für die Schließung von Sicherheitslücken, für Parkhäuser, Abstellanlagen oder die Beseitigung von Benachteiligungen.

6.2. Sonstige Kosten

Zu erwarten ist, dass sich mit den Investitionskosten auch der Personalaufwand und damit auch die Personalkosten erhöhen werden, wenn diese auch durch effizienteren Einsatz nicht im gleichen Maße gesteigert werden müssen. Auch dies sollte durch Umschichtungen innerhalb der einzelnen Referate zu bewerkstelligen sein. Weiter sind in den Investitionskosten noch nicht die – allerdings vergleichsweise moderaten – Kosten für Imagekampagnen und andere „weiche“ Maßnahmen enthalten.

6.3. Steuerung der Mittelverwendung

Damit die Mittel für den Radverkehr bedarfsgerecht eingesetzt werden können, muss die Steuerung ihrer Verwendung durch den Lenkungsreis Radverkehr erfolgen, wo auch die Priorisierung der Maßnahmen abgestimmt werden muss.

¹ Da keine offiziellen Zahlen vorliegen, haben wir hier die Berechnungen der Grünen Stadtratsfraktion aus dem Jahr 2003 herangezogen.

² Auch dies mangels anderer Zahlen nach Angaben der Grünen Stadtratsfraktion aus dem Jahr 2003

Mehr Raum für Radler



Ärgernis Radwegparker

Einbahnstrassenöffnung vorbildlich gelöst



Ärgernis falsch beschilderte oder ungenügend gesicherte Baustellen



Vorbildliche Lösung eines Radfahrstreifen in der Blumenstrasse

Mehr Raum für Radler: Beispiele für Aktionen und Imagekampagnen



„Mit dem Rad zur Arbeit“: Auftaktveranstaltung 2007 in München mit symbolischer Radfahrt zur Arbeit



Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ will möglichst viele Leute aktivieren - Abschlussveranstaltung 2007



Die Aktion und Imagekampagne „Radlust“ setzt auf positive Kommunikation beim Thema Fahrrad.