

Was will der neue Oberbürgermeister für Münchens Radler tun?



Sie haben die Wahl! Am 30. März wählen die Bürgerinnen und Bürger in einer Stichwahl den Münchner Oberbürgermeister. Sie wissen nicht, was Dieter Reiter (SPD) und Josef Schmid (CSU) konkret tun wollen? Wir helfen Ihnen bei Ihrer Entscheidungsfindung. Dazu haben wir in vier Tabellen Aussagen der beiden OB-Kandidaten aufgelistet.

In der ersten Tabelle sind konkrete Projekte aufgeführt, die die beiden OB-Kandidaten für die Münchner Radlerinnen und Radler persönlich unterstützen und umsetzen wollen. Die Äußerungen haben wir direkt nach dem ersten Wahlgang am 16. März abgefragt.



Für die Eintragungen in der zweiten Tabelle baten wir die OB-Kandidaten im Januar um die Zusendung ihrer jeweiligen Hauptthesen, die die wesentlichen Aussagen zum Radverkehr in München zusammenfassen. In der dritten Tabelle haben wir die Äußerungen aufgeführt, die Reiter und Schmid am 30. Januar auf der Podiumsdiskussion „Radlhauptstadt - War das alles oder kommt noch was?“ des ADFC München auf Fragen des Moderators persönlich nannten. In der letzten Tabelle sind einige der aus dem Publikum heraus gestellten Fragen und die Antworten der beiden OB-Kandidaten aufgeführt.

Bilden Sie sich eine Meinung. Entscheiden Sie sich für einen der beiden OB-Kandidaten und gehen Sie am Sonntag, den 30. März wählen.



Fünf konkrete Projekte, die Dieter Reiter oder Josef Schmid als Oberbürgermeister in den nächsten sechs Jahren für die Münchner Radlerinnen und Radler persönlich unterstützen und umsetzen wollen:



Dieter Reiter 	Josef Schmid 
<p>Ich werde mich für ein umfangreiches, stadtweites Radwegekonzept in München einsetzen. Auch Radschnellwege müssen geprüft und realisiert werden, genauso wie ein Bike&Ride System. Dabei haben wir natürlich auch die Sicherheit der Radfahrer im Blick. Und wir brauchen mehr Abstellflächen, beispielsweise Radparkhäuser und öffentliche Ladestationen für E-Bikes. Für konkrete Projekte bedarf es allerdings einer Stadtratsmehrheit, nicht eines Wahlversprechens eines einzelnen Kandidaten. Ich habe mich immer für die Fortsetzung einer Rot/Grünen Koalition ausgesprochen - was auch für die Radfahrer ein starkes Ergebnis bedeuten würde.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die asphaltierten Radwege sollen im Winter zu 100% geräumt werden. 2. Die Fahrradbrücke über den Giesinger Berg soll realisiert werden. 3. Das bestehende Radwegenetz soll wieder in einen vernünftigen Zustand versetzt werden; die baulichen Lücken müssen schnell identifiziert und geschlossen werden. Dazu gehören z.B. die Anträge: <ul style="list-style-type: none"> - „Traumtrasse für Radler in den Münchner Süden“ durchgehend realisieren. - München und Pullach sorgen für den Lückenschluss beim Isartalbahn-Radweg - Schluss mit dem ewigen Hinwarten – überfälligen Radwegelückenschluss über Riemer A94-Brücke endlich dem Stadtrat vorlegen. 4. Das bestehende Radwegenetz muss für die zukünftigen Bedarfe ausgebaut werden z.B. auf dem Luise-Kiesselbach-Tunnel mit gleichzeitiger Verkehrsberuhigung an der Oberfläche. 5. Der motorisierte Individualverkehr wird sukzessive in den Untergrund verlagert, um an der Oberfläche Platz für Rad- und Fußwege zu schaffen. 6. Wie beim Wohnungsbau muss die Kooperation mit den Umlandgemeinden beim Ausbau des Radwegenetzes intensiviert werden. 7. Entschärfung der Gefahrenstellen bei Brücken und Unterführungen (z.B. Lindwurm-Straße-Bahnunterführung)

Hauptthesen der Kandidaten zum Radverkehr:



Dieter Reiter 	Josef Schmid 
<ol style="list-style-type: none"> Das Fahrrad ist aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen das ideale Fortbewegungsmittel in der Stadt und für viele auch Ausdruck urbaner Lebensqualität. Der Fahrradverkehr hat weiteres Wachstumspotenzial: Moderne Fahrräder und die immer mehr verbreitete Elektrounterstützung bringen neue Gruppen, darunter auch die Älteren, vermehrt zum Fahrradfahren. Die Akzeptanz auch regelmäßig weitere Strecken zurückzulegen steigt. Zudem wird durch Lastenräder oder Fahrradanhänger das Spektrum der Radnutzung ständig erweitert. Die Infrastruktur muss mit dem Wachstum des Radverkehrs Schritt halten und an die unterschiedlichen Anforderungen der Radler angepasst werden: <ul style="list-style-type: none"> Radwege müssen so gestaltet werden, dass die Sicherheit gewährleistet ist und gefahrlose Überholvorgänge möglich sind. Wir brauchen mehr komfortable, zügig zu befahrende Fahrradstraßen sowie durchgehende Radrouten, die Stadt und Umland verbinden. Die Politik der Öffnung von Einbahnstraßen ist fortzusetzen, die direkte Innenstadtquerung muss möglich bleiben. Für sicheren und zügigen Radverkehr ist die Straße oft besser geeignet als schmale Radwege neben dem Bürgersteig, die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist möglichst flächendeckend umzusetzen. Wenn im Einzelfall eigene Radspuren entlang der Verkehrshauptachsen nicht möglich sind, dann müssen Alternativrouten möglichst attraktiv gestaltet werden: Vorfahrtsregelung, gute Beschilderung und ordentliche Straßenbeläge. 	<ol style="list-style-type: none"> Ausbau und Instandhaltung der Fahrradinfrastruktur sowie des Radwegenetzes in München <ul style="list-style-type: none"> Das bestehende Radwegenetz muss zunächst ordentlich instandgesetzt werden; Lücken im bestehenden Netz müssen baulich geschlossen werden (z.B. Möglichkeit einer Verbindung Giesinger Berg (evtl. Brücke) muss geprüft werden); Räumung der Radwege im Winter ist eine ursprüngliche Forderung der CSU-Fraktion, welche jetzt kurz vor der Wahl auf einmal auch von rotgrün aufgegriffen wird; Ausbau des Fahrradwegenetzes insbesondere in neu zu entwickelnden Gebieten z.B. Freiham; Kooperation beim Ausbau des Radwegenetzes mit den Umlandgemeinden; Mittel- bzw. langfristig können auch Projekte einer intelligenten Verkehrssteuerung durchgeführt werden, die ersten Entwicklungen dazu laufen bereits; Entschärfung der Gefahrenstellen bei Brücken und Unterführungen. Verträgliches Nebeneinander aller Verkehre – neue Verkehrsräume erschließen <ul style="list-style-type: none"> der motorisierte Verkehr soll in den Untergrund verlagert werden, dadurch entsteht insgesamt mehr Verkehrsraum; gerade auf den Verkehrsachsen, z.B. Mittlerer Ring können dann an der Oberfläche, unabhängig vom motorisierten Individualverkehr, z.B. auch Radschnellwege entstehen.

Antworten von Dieter Reiter und Josef Schmid auf Fragen des Moderators auf der Podiumsdiskussion des ADFC München:

	Dieter Reiter 	Josef Schmid 
Umverteilung des Verkehrsraums zugunsten des Radverkehrs?	<p>Radfahren ist deutlich wichtiger geworden als vor 10-15 Jahren. Eine Neuaufteilung des Straßenraums ist daher völlig logisch. Heute beträgt der Modal Split in München 18-20%. Alle Parteien sind gut beraten, das Thema Fahrrad ernst zu nehmen, denn dieses hat hohes Wachstumspotenzial: E-Bikes, Anhänger, Lastenpedelecs. Die Infrastruktur muss – schon aus Sicherheitsgründen – dem Wachstum gerecht werden. Derzeit sollen Alternativrouten zur Rosenheimer Straße geprüft werden. Dies müssen aber echte Alternativen sein, welche die Akzeptanz der Radfahrer finden. Ansonsten muss wieder über eine radverkehrsgerechte Lösung in der Rosenheimer Straße nachgedacht werden. Reiter geht davon aus, dass dies in den nächsten drei bis sechs Monaten geschehen wird.</p>	<p>Kraftverkehr hat stetig zugenommen, es besteht ein Mobilitätsbedürfnis mit dem Auto. München wächst um 200 000 Menschen in den nächsten 15 Jahren. Daher ist eine Umverteilung nicht hilfreich, sondern neuer Verkehrsraum ist [unter der Erde] notwendig. Daher fließender Autoverkehr UND ruhender Verkehr so weit möglich unter die Erde und U-Bahn statt Tram da wesentlich leistungsfähiger. Oberhalb Platz für Fahrradspuren. Ein positives Beispiel ist der Petuelpark (später ergänzt Ruff (ÖDP) Petuelpark sei von allen Tunnelprojekten der einzige Park, ansonsten nur vierspurige Straßen oberhalb der Tunnel). In der Rosenheimer Straße (entsprechend Lindwurmstraße) ist mehr Raum nicht möglich, da dort Tunnel unwahrscheinlich. Im Stadtrat hat er für die Parallelroute über Lothringerstraße gestimmt, denn manchmal muss der Radfahrer einen Umweg in Kauf nehmen, der eventuell sicherer ist. Radfahrer sollen nicht diskriminiert werden, aber die gleiche Menge Autos auf der halben Straße führt zu mehr Stop&Go, Stau und Abgasen. Eine Citymaut zur Reduktion des Verkehrs wird abgelehnt. Umverteilung ist keine Lösung, wenn dabei die Verhältnisse für Autos schlechter werden.</p>

	Dieter Reiter 	Josef Schmid 
Zukünftige Finanzierung und Personalausstattung für den Radverkehr?	Finanzausstattung seit 2008 gleich, 5 Mio. pro Jahr. Anpassung der Radwegpau-schale nach oben an geänderte Verhältnisse. Entsprechend Unterstützung einer adäquaten Personalausstattung im KVR und zur Überprüfung der Radweg-Benutzungspflicht.	München ist eine der reichsten Städte. Tunnel (Straße/U-Bahn) sind Investitionen in die Zukunft und werden über Jahre finanziert. Staus verursachen volkswirt-schaftliche Folgekosten. Wenn Tunnel gebaut werden, dann müssten oben möglichst Radwege gebaut werden.
Befürwortung eines Radlbeauftragten?	Ja.	Ja, wenn er die Vorstellungen der CSU umsetzt.
Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwin-digkeit außer auf Hauptverkehrsstraßen?	Die derzeitige Regelung ist sinnvoll, denn schon über 80% der Straßen haben Tempo 30. Eine Einzelfallbetrachtung ist wichtig, die generelle Umkehr des Regel/Ausnahmeverhältnisses ist nicht sinnvoll, da es ein großer Aufwand wäre.	Dagegen, da Umkehrung Ausnahme/Regelverhältnisses. Bis jetzt schon 85% der Straßen Tempo 30. Umkehrung wäre Beschäftigungsprogramm für die Verwaltung.

Antworten der OB-Kandidaten auf Fragen aus dem Publikum auf der Podiumsdiskussion des ADFC München:

	Dieter Reiter 	Josef Schmid 
Befürwortung einer Brücke am Giesinger Berg?	Ja.	Ja.
Befürwortung von mehr Park&Ride (wie etwa in Fröttmaning)?	Ja.	Ja.
Laut Fragendem aus dem Publikum sind keine Radwege am neuen Luise-Kiesselbach-Platz zwischen der Brücke Westpark bis zur Passauer Straße vorgesehen?	Reiter kann sich nicht vorstellen, dass dort keine Radwege geplant sind.	Schmid sagt, es sei zur Zeit offen und es würde noch eine Bürgerbeteiligung geben. Er setzt sich dort für Radwege ein.