

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus



München, den 11.12.2007

Velo-city 2007- Wie weiter mit dem Radverkehr in München IV Konzept „Shared Space“: Chancen für den Radverkehr nutzen

Antrag

Der Stadtrat möge beschließen

1. Die Verwaltung berichtet dem Stadtrat, an welchen Stellen in München die Aspekte des Konzeptes „Shared Space“ (gemeinsam genutzter Raum) im Zusammenhang mit dem Radverkehr angewandt werden könnten.
2. Dabei wird besonders eingegangen auf die Anlage von sogenannten Schutzstreifen, bei denen sich der Radverkehr und – im Begegnungsfall – LKW die gleiche Fläche teilen.
3. Besonders berücksichtigt werden ebenso Straßenabschnitte, die einen zu schmalen Fußweg und einen schmalen Radweg aufweisen. Es soll dargelegt werden, an welchen Stellen der Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt, Tempo 30 oder Schutzstreifen eingeführt und der Fußweg auf Kosten des Radverkehrs verbreitert werden kann (ggf. mit einer Regelung Gehweg – Radfahrer frei).
4. Ferner wird die Verwaltung beauftragt dem Stadtrat aufzuzeigen, an welchen Stellen eine Nutzung von Fußgängerzonen durch den Radverkehr (ggf. zeitlich eingeschränkt) sowie an welchen Stellen neue Mischzonen sinnvoll und möglich wären.

Begründung

Die Velo-city-Konferenz 2007 war ein voller Erfolg. So viel Teilnehmer aus aller Welt wie noch nie auf einer Velo-city-Konferenz setzten sich intensiv mit dem Radverkehr auseinander. München konnte etliche Projekte vorweisen, die für andere Städte Vorbild sein können. Die Organisation der Konferenz und die Gastfreundlichkeit Münchens sind viel gelobt.

Aber auch für München brachte die Konferenz wichtige Impulse. Schon jetzt gilt als Ziel der LH München, den Radverkehrsanteil auf 15 % zu erhöhen. Angesichts steigender Treibstoffpreise und der Potenziale in München für Nahmobilität sind 20% realistisch. Um eine Steigerung des Radverkehrsanteils wirklich zu erreichen, müs-

sen allerdings unverzüglich massive Anstrengungen in der Radverkehrsförderung unternommen werden.

Das Konzept „Shared Space“ war auf der Velo-city vorgestellt und positiv aufgenommen worden. Der städtische Raum ist knapp. Die Bevorrechtigung einzelner Verkehrsarten auf ausschließlich dafür vorgesehenen Flächen ist nicht immer möglich und nicht immer sinnvoll, weil damit auch ein egoistisches Beharren auf einem Vorrecht anstatt eines kooperativen Miteinanders gefördert wird. Auf diese Problemlage versucht das Konzept „Shared Space“ zu reagieren.

Schutzstreifen (früher auch Angebots- oder Mehrzweckstreifen genannt) sind eine gute Möglichkeit auch bei schmalen Fahrbahnen den Radverkehr in der Regel einen gewissen Schutzraum zu bieten, der nur im Begegnungsfall von LKW mitbenutzt wird. Für PKW verschmälern Schutzstreifen optisch die Fahrbahn, so dass sich das Geschwindigkeitsniveau reduziert und sich die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer verbessert.

Das Auflassen schmaler Radwege zugunsten größerer Gehwegbreiten und die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, z.B: in Kombination mit der Anordnung von Tempo 30 oder Schutzstreifen, verbessert die Situation für den Radverkehr und den Fußverkehr gleichermaßen. Ein Beispiel könnte die Tumblingerstraße im Abschnitt zwischen Kapuzinerplatz und Ruppertstraße auf der Westseite sein. Falls erforderlich kann für unsichere Radfahrerinnen und Radfahrer das (langsame) Fahren auf dem Gehsteig freigegeben werden (Beschilderung Gehweg – Radfahrer frei).

Es gibt einige Stellen in München, an denen das Radverkehrsnetz durch Fußgängerzonen durchschnitten wird. Ein herausragendes Beispiel hierfür war bis vor kurzem die Maffeistraße, die mittlerweile für den Radverkehr geöffnet wurde. Bei einigen weiteren Stellen, wäre zu überlegen ob der Radverkehr – eingebunden in entsprechende Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit - freigegeben werden könnte, z.B. in der Weißenburger Straße oder zeitweise (werktags 20 Uhr bis 10 Uhr und sonntags) zwischen Eisenmannstraße und Ettstraße und über den Viktualienmarkt, mit dem Ziel eine Kriminalisierung der dort bzw. zu diesen Zeiten dort Radelnden zu vermeiden. Darüber hinaus könnten einige Straßen, insbesondere in Quartierszentren wie z.B. Pasing oder an der Weißenburger Straße (Ostteil) durch eine Mischzone verbunden mit Verkehrsberuhigung an Attraktivität gewinnen.

Initiative:

Jens Mühlhaus
Stadtrat