

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus

München, den 28.02.2014

Zusätzliche Potentiale für den Radverkehr im urbanen Raum

Anfrage

Ende Januar 2014 veröffentlichte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) eine neue **Studie „Radpotentiale im Stadtverkehr“**, die erstmals belastbare Daten zur Umweltentlastung durch eine maßgebliche Zunahme des Radverkehrsanteils in Städten liefert. **Diese Studie belegt wissenschaftlich, dass eine sinnvolle und systematische Förderung des Radverkehrs eine Abnahme der Autofahrten bewirkt**, und damit einen wesentlichen Beitrag zur Umweltentlastung von Ballungsräumen leisten kann.

Die Quote der Umsteiger vom Pkw auf das Fahrrad liegt demnach zwischen 3 und 13%. Wir gehen davon aus, dass die Potentiale in München aufgrund der guten Rahmenbedingungen (z. B. günstige Witterung, hohe Bereitschaft in der Bevölkerung), bei einer systematischen Förderung und ausreichend politischem Willen im Jahresschnitt sogar bei über 13 % Umsteiger liegen kann.

Damit trägt der Radverkehr nicht nur zu einer besseren Luftqualität und CO₂-Minderung bei, sondern leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsentslastung in den Städten. Daraus ergibt sich zwangsläufig auch eine nicht unerhebliche wirtschaftliche Komponente für die LHM, durch eine Verminderung der Investitionen in einzelne Straßenbauprojekte. Unbestritten ist auch, dass Investitionen in zeitgemäße Radverkehrsinfrastruktur wesentlich schneller und kostengünstiger realisiert werden können als weitere Autotunnels oder Projekte des schienengebundenen ÖPNV.

Besonders freut uns die Unterstützung der beiden verkehrspolitischen Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Ulrich Lange und Gero Storjohann, durch folgende Aussage: "Die Kommunen werden ermuntert, auch bei knappen Kassen in den Ausbau der Fahrradinfrastruktur zu investieren. Die Kosten für Radverkehrsprojekte sind verhältnismäßig gering und Kommunen sind gut damit beraten, in den Ausbau ihrer Infrastruktur für Fahrradfahrer zu investieren. Das Interesse der Bürger an individueller, nachhaltiger, flexibler und kostengünstiger Mobilität wird in der Zukunft weiter zunehmen."

Deshalb fragen wir:

- 1.) Was bedeuten die Ergebnisse der BaSt-Studie konkret für München?
- 2.) Macht es Sinn, dass das Planungsreferat für München eine vergleichbare Studie erstellen lässt oder können aus der BaSt-Studie die konkreten Verlagerungspotentiale für München hinreichend genau abgeleitet werden?
- 3.) Wie hoch schätzt das Planungsreferat die Verlagerungspotentiale ein, wenn die städtische Radverkehrspauschale auf 25 Mio. Euro/Jahr erhöht wird, so wie im aktuellen Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP) empfohlen?
- 4.) Ist nach Einschätzung des Planungsreferats die unter 3. genannte Erhöhung der Radverkehrspauschale für die LHM als betriebswirtschaftlich sowie volkswirtschaftlich sinnvoll zu betrachten, wenn dadurch die entsprechenden Verlagerungspotentiale genutzt werden und die Umweltbelastung entsprechend sinkt sowie einzelne Straßenausbaumaßnahmen reduziert werden können?

Mehr Infos unter:

<http://www.bast.de/DE/Publikationen/Forschung-kompakt/2015-2014/2014-01.html>

Initiative:

Herbert Danner
Paul Bickelbacher
Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

