

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 17.03.2015

Regionales Radverkehrskonzept mit Radschnellwegen für die Region 14

Antrag

1. Die Landeshauptstadt München initiiert und beteiligt sich an einem Regionalen Radverkehrskonzept und fordert vom Regionalen Planungsverband eine entsprechende Planung ein, ggf. unter Einbindung eines Fachplanungsbüros.
2. Das Regionale Radverkehrskonzept sieht radial nach München ausgerichtete und tangentielle Radschnellwege in der Region als schnelle Radverkehrsverbindungen für den Alltagsverkehr vor.
3. In der Region München soll vorab möglichst schnell ein Vorzeigeprojekt für einen Radschnellweg realisiert werden, das die Qualitäten aufzeigt.
4. Das Regionale Radverkehrskonzept beinhaltet auch Verbesserungen beim nachgeordneten Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr.

Begründung:

Die Nutzung des Fahrrades erfreut sich wachsender Beliebtheit: Nicht nur für Freizeitfahrten oder Besorgungsgänge im nahen Wohnumfeld, sondern mit schnell wachsender Tendenz auch für den täglichen Weg zur Arbeit. Die zunehmende Verbreitung der Fahrräder mit elektrischer Unterstützung (Pedelecs, eBikes) befördert diesen Trend zusätzlich. Damit werden nicht nur Distanzen bis 5 oder 10 Kilometern problemlos überwunden sondern durchaus bis zu 20 Kilometer und mehr. Auch weniger sportlichen Menschen und allen, die nicht verschwitzt zur Arbeit kommen wollen, bietet die neue Technik eine Perspektive.

Im wachsenden Ballungsraum München ist es sinnvoll den Anteil des Fahrradverkehrs am Verkehrsaufkommen (modal split) zu erhöhen, da das Fahrrad nicht nur ein gesundes sondern auch für Nutzer und Betreiber ein außerordentlich kostengünstiges und flächensparendes Verkehrsmittel ist. Während die öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere die S-Bahn längst an der Kapazitätsgrenze fährt und Staus auf Straßen zum Alltag im Ballungsraum München gehören, weist der Fahrradverkehr noch große Potenziale auf, die nur durch ein verbessertes Radwege-Angebot gehoben werden können. Die Bereitschaft der Menschen, gelegentlich oder regelmäßig das Verkehrsmittel Fahrrad zu wählen ist sehr hoch. Es mangelt aber an geeigneter Infrastruktur.

Der Zustand der interkommunalen Radverbindungen ist trotz vielfacher Bemühungen und Absichtserklärungen noch deutlich verbesserungswürdig. Radfahrerinnen und Radfahrer sind vielfach gezwungen, sich im Zickzack auf unbefestigten Wegen ohne Winterdienst durch schlammige Feld- und Waldwege oder sich auf ungepflegten schmalen Fahrstreifen entlang lauter Hauptverkehrsstraßen fortzubewegen und müssen sich oftmals den geringen Platz mit Fußgängerinnen und Fußgängern teilen. Darüber hinaus werden sie von Pollern, Stufen und Schranken behindert und an Kreuzungen und Ampeln meist durch lange Warteintervalle gegenüber dem Autoverkehr benachteiligt. Das Angebot an Radwegen verharrt bislang vielfach auf dem Status als Angebot für landschaftsorientierte Erholungssuchende an sommerlichen Sonntagnachmittagen. Ein alltagstaugliches, attraktives und geradliniges Radwegenetz für den Weg zur Arbeit, das Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer respektiert, ist jedoch die Ausnahme.

Um die Potenziale des Fahrradverkehrs in der verkehrsreichen Region München besser auszuschöpfen, sind bessere und teilweise neue Radwege erforderlich. Dabei handelt es sich naturgemäß um eine regionale, gemeindeübergreifende Aufgabe, die einzelne Kommunen alleine nicht lösen können. Deshalb ist es sinnvoll, dass die Region 14, mindestens aber zunächst die LH München und der Landkreis München ein stimmiges Konzept für ein übergeordnetes Radschnellwegenetz erarbeiten und dies anschließend umsetzen.

Das Konzept für ein verbessertes regionales Radverkehrsnetz soll drei Ebenen enthalten:

- **Ertüchtigung des bestehenden Radverkehrsnetzes** mit Beseitigung von Gefahrstellen und Lücken, Steigerung der Fahrbahnqualität, ggf. Asphaltierung, Winterdienst, Beleuchtung etc.
- **Schaffung von Radschnellwegen**
 - a) **radial** von/nach München sowie
 - b) **tangential** zwischen den Siedlungs- und Gewerbeschwerpunkten des Landkreises München und darüber hinaus zu den benachbarten Landkreisen.
- **Ausrüstung aller Radrouten** mit der wegweisenden Beschilderung, die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) eingeführt wurde und vom bayerischen Innenministerium empfohlen wird (Radverkehrshandbuch der Obersten Baubehörde)

In der LH München werden bereits Überlegungen angestellt, das vorhandene Radverkehrsnetz durch sogenannte Radschnellwege zu ergänzen. Das sind breite Fahrradwege auf Haupttrouten, auf denen der Radverkehr beschleunigt, weitgehend kreuzungsarm erfolgen kann. Nutzerinnen und Nutzer kommen hier – ähnlich wie im Auto auf Autobahnen – schnell und geradlinig voran, um dann im Zielgebiet das letzte Stück auf herkömmlichen Wegen an ihr Ziel zu fahren.

Aktuell eruiert nicht nur die LH München sondern auch der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum, der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) und der Bund Naturschutz mögliche Trassen von der Innenstadt bis an den Stadtrand. Der Freistaat erwägt sogar, einen ersten Radschnellweg auf dem Gebiet der LH und des Landkreises München (vom Norden der Dülferstraße zum Forschungsgelände Garching) zu fördern.

In anderen Städten existieren bereits sehr positive Erfahrungen mit Radschnellwegen, beispielsweise in Braunschweig, Göttingen und auch im Ruhrgebiet. Seit Langem bekannt sind Erfolge im Ausland z.B. in Kopenhagen oder Amsterdam aber auch zukunftsfähige Planungen wie in London und Wien. Der Zweckverband Braunschweig hat bereits vor zehn Jahren mit der Erarbeitung eines regionalen Radverkehrskonzeptes begonnen.

Zwar haben die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) und der ADFC ambitionierte Mindeststandards für Radschnellwege erarbeitet z.B. eine Breite von vier Metern bei Begegnungsverkehr. Diese Standards werden nicht immer sofort möglich sein. Wichtiger als die Fixierung auf Mindeststandards erscheint ein Konzept, in dem man sich abschnittsweise an das gewünschte Zielnetz annähert und – zumindest zeitweise – auch bereit ist, Kompromisse einzugehen. Die Schaffung erster Pilot-Maßnahmen ist wünschenswert, um durch schnelle erste Erfolge die Akzeptanz des Projekts zu erhöhen. Vorzugsweise sollte die Erarbeitung unter Zuhilfenahme eines geeigneten Fachplanungsbüros erfolgen.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Herbert Danner

Anna Hanusch

Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates