

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus

München, den

07.05.2013

Antrag

Radlhauptstadt 2.0

I. Neue Ziele, mehr Mittel und bessere Daten für den Münchner Radverkehr

1. Als neuer Zielwert für den Radverkehr in München wird ein Anteil von mindestens 25% am Gesamtverkehr (Anteil an allen Wegen) bis zum Jahr 2020 festgesetzt. Dieser Wert soll als Ziel in allen Programmen und Planungen zum Radverkehr zugrunde gelegt werden. Im Rahmen eines Masterplans Radverkehr, der von der Verwaltung entwickelt werden soll, sind sämtliche Aktivitäten und Maßnahmen darzustellen, die zur Erreichung des Zielwerts notwendig sind. Der Masterplan Radverkehr ist dem Stadtrat erstmals im Jahr 2014 vorzulegen und alle zwei Jahre fortzuschreiben.
2. Um das Ziel von 25% Radverkehrsanteil zu erreichen, werden die Mittel für die Radverkehrsförderung gemäß den Empfehlungen von Bundesverkehrsminister Ramsauer im neuen Nationalen Radverkehrsplan auf mind. 15 Euro pro Einwohner und Jahr erhöht. Dies entspricht einem jährlichen Gesamtbudget zur Förderung des Radverkehrs in München von 20 Mio. Euro.
3. Dieses Budget wird zur Vereinfachung des Verwaltungsablaufs auf die wichtigsten mit Radverkehrsthemen betrauten Referate (Planungsreferat, Baureferat und Kreisverwaltungsreferat) gemäß ihren Aufgaben verteilt und von diesen in Eigenregie verwaltet.
4. Zur Finanzierung des Budgets ist zu prüfen, inwieweit Mittel aus dem Stellplatzablösetopf, Einnahmen aus dem Parkraummanagement oder andere fachlich verbundene Einnahmen verwendet werden können.
5. Neben der Erhöhung der finanziellen Ressourcen wird auch die Zahl der Stellen in der Verwaltung für die Bearbeitung von Aufgaben des Radverkehrs verdoppelt, was in etwa 10 neue Stellen für den Themenbereich Radverkehr bedeutet.
6. Um die Radverkehrsförderung zu überprüfen und die Umsetzung von Maßnahmen anpassen und optimieren zu können, wird bis zum Jahr 2015 ein umfassendes Qualitätssicherungssystem im Radverkehr aufgebaut und eingeführt. Dazu gehören regelmäßige und systematische Erhebungen des Radverkehrs mit dem Ergebnis aussagekräftiger, repräsentativer und räumlich differenzierter Aussagen über Aufkommen, Verhalten und Qualität im Radverkehr, sowie ein systematischer Vergleich mit Best-Practise-Städten.
7. Periodische Erhebungen sind im zweijährigen Rhythmus zu wiederholen und

fortzuschreiben. Die wissenschaftlich abgesicherten Daten sind durch Erfahrungen im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern zu ergänzen. Hierzu wird ein internetgestütztes „Münchener Radlbüro“ eingerichtet, das im Sinne eines „Beschwerdemanagements-Tools“ eine moderne, IT-gestützte Möglichkeit bietet, Anregungen zur Verbesserung der Radverkehrssituation zu geben und sich über die laufende Bearbeitung des Anliegens zu informieren. Über die Ergebnisse des Monitorings, daraus abgeleitete Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen ist dem Stadtrat im zweijährigen Rhythmus zu berichten

Begründung:

Aktuell legen die Münchnerinnen und Münchner über 17% aller Wege mit dem Fahrrad zurück. Das entspricht einer Steigerung von rund 70% in den letzten 10 Jahren. Allein die Fortschreibung dieses Trends ergäbe nahezu 25% Radverkehrsanteil bis 2020. Andere europäische Großstädte haben dieses Ziel längst übertroffen. Die Erreichbarkeit dieses Ziels steht somit außer Frage.

Allerdings muss für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des Radverkehrs auch die Infrastruktur entsprechend angepasst werden, sonst schwächt sich der Trend ab oder es entstehen massive Probleme bei der Verkehrssicherheit, wenn die zunehmenden Mengen an Radlerinnen und Radlern sich auf zu kleinen und schlecht unterhaltenen Radverkehrsanlagen fortbewegen müssen.

Das Ziel „25% Radverkehr“ ist zum einen ein deutliches Zeichen nach Außen, dass die Radlhauptstadt München sich als solche bekennt und gewillt ist, den Titel unter den größten deutschen Städten zu verteidigen und in Europa den Rückstand auf Städte wie Kopenhagen oder Amsterdam aufzuholen. Vor allem aber ist ein konkretes, ambitioniertes Ziel als verbindliche Vorgabe und Legitimation für die Verwaltung nötig, damit sie entsprechende Maßnahmen entwickeln und umzusetzen kann.

Gegenwärtig investiert die LH München etwa 7-10 Mio. Euro pro Jahr in den Radverkehr. Diese jährlichen Mittel setzen sich zusammen aus

- α) knapp 4 Mio. Euro aus der mittlerweile in „Nahmobilitätspauschale“ umbenannten ehemaligen „Radverkehrspauschale“ (insgesamt 4,5 Mio. Euro) sowie
- β) geschätzten rund 3-6 Mio. Euro aus dem Bereich des Straßenbaus und des Straßenunterhalts (Finanzmittel-Anteil des Radverkehrs bei der Umsetzung von Großprojekten, die ein eigenes Finanzbudget haben).

Angesichts der massiv gestiegenen Bedeutung des Radverkehrs, der Zielsetzung von 25% Modal-Split-Anteil sowie der fachlich begründeten Anforderung aus dem Nationalen Radverkehrsplan erscheint eine Verdoppelung der aktuell eingesetzten Mittel nicht nur angemessen, sondern dringend notwendig.

Um die Aufteilung der Mittel auf die verschiedenen Projekte und Themenbereiche effektiver und transparenter zu gestalten, sollen die Mittel künftig in eigener Budgetverantwortung der Referate und nicht mehr zentral durch das Baureferat

verwaltet werden.

Die Fachreferate bzw. die Kämmerei verfügen über erhebliche Einnahmen aus Sondertöpfen, wie z.B. der Stellplatzablöse, dem Parkraummanagement oder auch der Verkehrsüberwachung, die weit über dem geforderten Budget liegen und bei ausreichendem politischen Willen auch haushaltstechnisch sauber zweckgebunden verwendet werden könnten, ohne dass frisches Geld von der Kämmerei aufgebracht werden müsste.

Auch bei einer Verdopplung der Finanzmittel bleibt das Fahrrad im Hinblick auf seine steigende Bedeutung, seine Leistungsfähigkeit und seine Stadtverträglichkeit neben dem Fußverkehr das mit Abstand kostengünstigste Verkehrsmittel. Andere Fahrradstädte haben dies bereits erkannt und investieren seit Jahren deutlich höhere Summen in die Förderung des Radverkehrs (Bsp.: Kopenhagen: etwa 30 Mio. Euro pro Jahr).

Momentan existieren über den Münchner Radverkehr nur unzureichende Daten. Nur alle 6-7 Jahre wird das Mobilitätsverhalten der Münchnerinnen und Münchner im Rahmen der MiDMUC-Erhebung umfassend untersucht. Automatische Dauerzählstellen gibt es im gesamten Stadtgebiet bisher erst sieben. Dazu kommen Teilerhebungen im Zuge von Einzelvorhaben mit jeweils unterschiedlichem Erkenntnisinteresse und methodischen Ansätzen, was die Vergleichbarkeit der Daten schwierig macht. Um aber zu wissen, wo genau München im Radverkehr steht, wo Schwachstellen sind und Verbesserungsbedarf herrscht, ist ein belastbares Monitoring auf der Grundlage aussagekräftiger Daten unerlässlich.

Überfällig ist auch ein Beschwerdemanagementsystem, bei dem Radfahrer beispielsweise per Smartphone Schlaglöcher in Radwegen oder gefährliche Führungen an Baustellen fotografieren, an die Stadt schicken und sich in der Folge über die Behebung informieren können.

Fraktion Die Grünen-rosa liste
Initiative:
Paul Bickelbacher
Sabine Nallinger
Herbert Danner

Mitglieder des Stadtrates