



München, den 16.10.2017

Stellungnahme des BA18 zum Entwurf: Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017

Antrag

Im Sinne eines Masterplans-Radverkehr beantragt der BA18 folgende Verbesserungen:

Die Landeshauptstadt München wird gebeten,

1. einen klaren Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen im Radverkehr vorzulegen (sog. Meilensteine)
d.h. welches Ziel soll im Radverkehr bis wann und wo erreicht werden (einschließlich Priorisierung). Die Verwaltung hat sich dabei eng mit den BAs abzustimmen. Den BAs wird ein jährlicher Bericht über die jeweilige Umsetzung vorgelegt.
2. einen visuellen (Stadt-)Plan, analog dem Verkehrsentwicklungsplan, zu erstellen und damit alle anstehenden und bereits umgesetzten Projekte im Radverkehr transparent an die Öffentlichkeit zu kommunizieren.
3. bis Ende erstes Quartal 2018 alle noch vorhandenen Lücken und Barrieren im Radwegenetz aufzulisten, zu priorisieren und Vorschläge zu erarbeiten, wie diese behoben werden können (in enger Zusammenarbeit mit den BAs)
Für den 18. Stadtbezirk mit über 54.000 Einwohner*innen ist in Anlage 1 nur eine einzige Maßnahme vorgesehen (Pilgersheimer Straße zwischen Plattnerstraße und Humboldtstraße)
4. mehr Stellen einzurichten, als im Entwurf gefordert, um die Förderung des Radverkehrs überhaupt merklich voranzutreiben.
Mit ca. 6 neuen Stellen wäre die Verwaltung lediglich dazu in der Lage, den aktuellen Rückstand zu bewältigen. Bei der Personalentwicklung ist zweigleisig zu fahren:
 - a.) Spezielle Aufträge sind extern zu vergeben.
 - b.) Neue Stellen sind gezielt zu schaffen.Dringend abgeschlossen werden müssen bis Ende 2019:
 - Radwegbenutzungspflicht (S.24): Die Überprüfung der restlichen 18 Stadtbezirke dauert sonst mindestens 6 Jahre und geht bis dahin zu Lasten der Verkehrssicherheit
 - Öffnung von Einbahnstraßen (S.25): Überprüfungsquote bisher nur ca. 70 %
 - Roteinfärbung von Fahrradfurten und -wegen (S.82)
5. die Nahmobilitätspauschale bis 2030 jährlich um 5.- Euro pro Bürger*in zu erhöhen. Der Mittelabfluss der Nahmobilitätspauschale beträgt für die Jahre 2015-17 bereits ca. 95% (S.54). Damit die Vorschläge der Referentin, Punkte 5,7,8,10,12,16 und 17 (S.104-106) auch **zeitnah** umgesetzt werden können, bedarf es einer Erhöhung der Nahmobilitätspauschale.

6. (S.104) Punkt 3 im Entwurf der Referentin:
den ersten Satz zu streichen und letzten Satz zu ersetzen durch: „Die Grundlage für weitere Planung ist der vom Stadtrat mehrheitlich beschlossene Modal Split aus dem Bürgerbegehren "Sauba sog i"" (sonst würde im letzten Satz suggeriert, dass der Radverkehr einen negativen Einfluss auf die Luftqualität hat; der Satz ist missverständlich und irreführend, da Radverkehr POSITIV im Sinne der Luftreinhaltung wirkt)
7. (S.25) die SV 14-20 V 06221 „Anordnung von Radverkehrsanlagen (Markierung im Fahrbahnbereich) durch das Kreisverwaltungsreferat“ rückgängig zu machen, da sie zu zeit- und personalaufwändig ist: danach müssten sonst z. B. Radverkehrsmarkierungen dem Stadtrat vorgelegt werden.
8. Verkehrsversuche kurzfristig und zahlreich durchzuführen, damit die Leute selber mit ihren Rädern und Füßen abstimmen können, was funktioniert und was nicht.
9. konsequent jährlich mindestens je 1 aufwändiges Radverkehrs-Projekt in jedem Stadtbezirk umzusetzen, sowie mindestens je 10 Minimal-Maßnahmen pro Stadtbezirk und Jahr.
10. Die Zahl der Baumaßnahmen rein für den Radverkehr auf 50% der Anzahl der Baumaßnahmen zu erhöhen, die ausschließlich für den Autoverkehr durchgeführt werden.

im Detail zu:

#Ampeln für Radverkehr:

11. - Radfahrer*innen werden nur dort gemeinsam mit Fußgänger*innen signalisiert, wo dies aus baulichen Gründen nicht anders möglich ist. Stattdessen sollen 3-feldige Fahrradampeln angebracht werden.
12. - Anforderungsampeln für den Radverkehr werden nur dann angebracht, wenn diese innerhalb weniger Sekunden nach Anforderung umschalten bzw. mit Kontaktschleifen o.ä. ausgelöst werden.
13. - Zur Steigerung der Attraktivität werden Signalanlagen auf niedrige Wartezeiten für den Radverkehr optimiert.
14. - Grüne Wellen für den Autoverkehr dürfen nicht zu Lasten der Reisezeiten der Radfahrer*innen gehen.
15. - Das Baureferat wird beauftragt, zusammen mit dem KVR zu prüfen, inwiefern Komforteinrichtungen wie Ampelgriffe oder Ampeltrittbretter für den Radverkehr an Knotenpunkten eingerichtet werden können und ausreichend Pilotprojekte dazu zu starten.
<http://hamburgize.blogspot.de/2013/06/vom-ampelgriff-zum-ampeltrittbrett.html>
- 2 zusätzliche (befristete) VZÄ im KVR zur zeitnahen Umsetzung der obigen LSA-Aufgaben.

#Baustellen

16. - Der Radverkehr wird an Baustellen vorrangig und auf ERA2010-konformen Radverkehrsanlagen geführt.
17. - 8 VZÄ zur Kontrolle, ob die verkehrsrechtlichen Anordnungen von Baustellen umgesetzt werden.

Kreuzungssicherheit

18. - Jährlich wird die Sicherheit für Radfahrer*innen an mindestens 1 großen Kreuzung pro Stadtbezirk verbessert, indem Furten in rot markiert werden. Ggf. sind zusätzlich gelbe Blinklichter zu installieren oder die Ampelphasen von Radverkehr und

Abbiegern zu trennen. Falls notwendig werden die Kreuzungen ERA2010-konform umgebaut.

Falschparken

19. - Die KVÜ stellt ein zusätzliches Team mit 16 VZÄ zusammen, mit der alleinigen Aufgabe der Ahndung des Falschparkens auf Radverkehrsanlagen. Ist eine RVA nicht mehr passierbar oder liegt eine Gefährdung von Radfahrer*innen vor, wird unverzüglich ein Abschleppvorgang eingeleitet. Besonderer Wert wird dabei auf die Freihaltung der Sichtbeziehungen gelegt. Es wird der von der StVO vorgegebene 5m-Bereich von haltenden oder parkenden Fahrzeugen konsequent freigehalten.

Bordsteine

20. - Radwege werden an Einmündungen grundsätzlich ohne Bordstein "durchasphaltiert". Falls ein Bordstein zwingend notwendig ist, so darf der Abstich höchstens 1cm betragen.
21. - scharfkantige Bordsteine werden im Radverkehrsbereich abgerundet.

Fahrradstellplätze im Straßenraum

22. -(hierzu wird im Entwurf nichts vorgeschlagen)
das Baureferat baut jährlich 3 Fahrradabstellanlagen pro Stadtbezirk im Straßenraum anstelle von jeweils 1-3 Kfz-Stellplätzen an geeigneten Orten, sofern nicht genügend Fahrradabstellplätze zur Verfügung stehen oder anderweitig geschaffen werden können
23. Um die teuer gebauten Radständer für die tägliche Nutzung frei zu halten, wird eine Fahrrad-Abstell-Verordnung erlassen, nach der durch Einstellen eines Rades das Einverständnis gegeben wird, dass die Radständer häufiger als bisher (etwa wöchentlich) gesäubert werden, um das Dauerparken zu verhindern.

Lieferzonen

24. - Monatlich wird pro Stadtbezirk mindestens 1 Lieferzone an Radfahrstreifen errichtet.

Umsetzungsfrist

25. - Zu den Themenfeldern Winterdienst, Abstellanlagen, Querungsbauwerke und MVG-Rad sind Umsetzungsfristen nötig.

Begründung

Dieser Entwurf ist trotz seines Umfangs leider weder mutig noch visionär. Wenn man in München die Potentiale des Radverkehrs wirklich nutzen will, muss man in fast allen Punkten inhaltlich viel weiter gehen.

Auch die geforderten Ressourcen beziehen sich nur auf den aktuellen Ist-Zustand. Schließlich wird seitens Verwaltung nicht vorgeschlagen, die Pauschale von 10 Mio. weiter zu erhöhen und auch die geforderten neuen Stellen sind lediglich dazu gedacht, die aktuell schon vorhandene Arbeit, von der zumindest im KVR ein erheblicher Teil im Moment liegen bleibt, bewältigen zu können. Heißt: wenn man bei der Radverkehrsförderung einen ordentlichen Zahn zulegen will, braucht man deutlich mehr Stellen und Budget.

Der Entwurf ist zwar ein monströses Werk, aber trotzdem fehlt ein klarer Plan oder eine referatsübergreifende Gesamtstrategie, welche Ziele man im Radverkehr bis wann erreichen will. Es werden keine Meilensteine definiert, kaum konkrete Projekte benannt, keine klaren Prioritäten gesetzt und schon gar nicht die aktuelle Struktur in der Verwaltung hinterfragt. Aber die zwischen BAU, PLAN und KVR zersplitterten Zuständigkeiten sind ja nicht nur beim Radverkehr schwierig, sondern beim Verkehr insgesamt. Dieser Entwurf zeigt wieder einmal, wie gut der Stadt ein eigenes Verkehrsreferat täte.

Auf die vielen zu behandelnden BA- und Stadtratsanträge (seit 2012!) wird kaum in angemessener Weise eingegangen. Das ist in der Vielzahl auch nicht wirklich zu schaffen, denn dann wäre der Entwurf 500 Seiten lang. Trotzdem wird die Chance vertan, zumindest

aus den interfraktionellen Stadtratsanträgen, die nach der Holland-Reise gestellt wurden, ein Maximum zu übernehmen. Anstatt hier aus fachlicher Sicht mutig und zukunftsgerichtet zu denken, merkt man dem Entwurf überall an, dass hier jegliche ambitionierten Vorschläge fehlen.

Dass der Entwurf vorsieht, erst den Bedarf an Kfz-Spuren festzustellen und anschließend RVA zu planen, ist geradezu symptomatisch.

Die Zeit drängt, Planung darf nicht zum Selbstzweck werden. Es nützt niemandem, Pläne für die Schublade zu machen, wenn diese dann nicht zeitnah realisiert werden und wieder veralten. deshalb ist eine rasche Umsetzung derzeit vorrangig anzustreben.

Es fehlt die Benennung eines konkreten Zielwerts für den Modal Split im Radverkehr von 25% bis 30 % bis zum Jahr 2025, der dem vom Stadtrat mit großer Mehrheit übernommenen Bürger „Sauba sog i“ entspricht (siehe Antragspunkt 3 im Referentenentwurf).

Im übrigen ist das im Entwurf häufig zitierte Ziel der Luftreinhaltung am besten durch ein Umsteigen zugunsten des Radverkehrs und nicht durch eine Verflüssigung des Kfz-Verkehrs zu erzielen (siehe Antragspunkt 3 im Referentenentwurf).

Wolfgang F. Geißelbrecht
Vorsitzender im Unterausschuss Verkehr
BA18@Gruene-Muenchen.de

Petra Jakobi
stv. Vorsitzende im Unterausschuss
Umwelt und Gesundheit