



17.11.2017

**Stellungnahme des BA4 zum Beschlussentwurf
„Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München,
Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017“**

Antrag der Grünen-Fraktion:

Kein „Weiter so“ in der Radverkehrspolitik der Stadt München!

Der Bezirksausschuss Schwabing-West beantragt, folgende Verbesserungen des Beschlussentwurfs vorzunehmen:

1. Ergänzung der Vorlage um einen Realisierungsplan für die Umsetzung der vorlegten Maßnahmen und eine Meilensteinplanung für übergeordnete Zielsetzungen, statt einer wenig strukturierten Auflistung von Einzelmaßnahmen. Es muss Planungstransparenz geschaffen werden.
2. Jährliche Berichterstattung zur Umsetzung der Planung heruntergebrochen auf Ebene der Stadtteile im Sinne eines Fortschrittsberichtes.
3. Benennung eines konkreten Zielwerts für den Radverkehr im Modalsplit¹ von 25% - 30% bis zum Jahr 2025, der dem vom Stadtrat mit großer Mehrheit übernommenen Zielsetzung des Bürgerbegehrens „Sauba sog i“ entspricht.
4. Die Grundsätze der Radverkehrsförderungen (S. 104) beginnen mit der Aussage, dass stets die Auswirkungen auf die Luftqualität zu berücksichtigen sind. An dieser Stelle sollte eher ein Hinweis auf den vom Stadtrat beschlossenen Modalsplit in München stehen, d.h. bis zum Jahr 2025 80 Prozent aller Wege in unserer Stadt sollten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad, zu Fuß oder in emissionsfreien Automobilen zurückgelegt werden.
5. An gleicher Stelle wird im Sinne der Luftreinhaltung auf attraktive Angebote zum Umstieg auf den Umweltverbund hingewiesen und darauf, dass negative oder indirekte Wechselwirkungen zu verhindern sind. Dieser Allgemeinplatz sollte konkretisiert werden, indem ergänzt wird, dass negative Wechselwirkungen zulasten des Fußverkehrs zu vermeiden sind.
6. Erhöhung der Nahmobilitätspauschale auf 20 Mio. Euro im Jahr 2018 und 30 Mio. Euro bis zum Jahr 2020. Das Ziel sollten 15 Euro/Einwohner sein – in Anlehnung an entsprechende Vorgaben in anderen Großstädten. Ein Beibehalten des jetzigen Ansatzes bedeutet angesichts der schnell wachsenden Bevölkerung jedenfalls einen Rückgang der Förderung, der nicht einmal eine zeitnahe Umsetzung der im Beschlussentwurf enthaltenen Maßnahmen (Punkte 5 -19 auf S. 104) erlauben würde.
7. Die Kriterien für eine Stadtratsbefassung bei Umsetzung von Maßnahmen mit Auswirkungen auf den KFZ-Verkehr (siehe S. 25 der Beschlussvorlage, 1. Abs.) soll wieder rückgängig gemacht werden. Es handelt sich um eine zeit- und kostenaufwendige Schutzregelung für den Autoverkehr, um eine Umverteilung des Straßenraums zu verhindern. Das ist in der heutigen Situation angesichts hoher Schadstoffbelastung in der Luft und drohender Fahrverbote nicht mehr zeitgemäß.

¹ Mit Modalsplit wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt. Eine andere gebräuchliche Bezeichnung im Personenverkehr ist Verkehrsmittelwahl.



8. Übersichtliche Auflistung aller noch vorhandenen Lücken und Barrieren im Radnetz, vor allem natürlich im 4. Stadtbezirk, bis Ende erstes Quartal 2018, Priorisierung und Erarbeitung von Lösungsvorschlägen in Zusammenarbeit mit den BAs.
9. Für Schwabing-West besteht die Forderung nach einer komfortablen Nord-Süd-Verbindung als Radschnellweg von der Lerchenauer Straße zur Heißstraße über die schon jetzt bei Radfahrern beliebte Winzererstraße, von der aus die abzweigende Lothstraße direkt zur Hochschule führt. Weitere Tangentiale wären hierbei die Franz-Joseph-/Elisabethstraße sowie die Karl-Theodor-Straße, die beide für den steigenden Radverkehr ertüchtigt werden müssten. Unabhängig von diesem Radschnellweg spielt die Leopoldstraße im angrenzenden Bezirk Schwabing-Freimann als schnelle Nord-Süd-Verbindung eine wichtige Rolle und darf bei der Untersuchung in Frage kommender Streckenführungen nicht außer Acht gelassen werden.

Begründung:

Ein „Weiter so“ beim Radverkehr in München darf es nicht geben, wenn München eine lebens- und liebenswerte Stadt bleiben soll.

Die vorliegende Beschlussvorlage ist eine voluminöse Bestandsaufnahme von bereits durchgeführten oder in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen, verbunden mit einer unübersichtlichen Aneinanderreihung von geplanten Vorhaben. Über 100 Seiten Anträge im Anhang aus Bürgerversammlungen und der Fraktionen im Stadtrat verstärken den Eindruck, dass noch vieles zu tun bleibt und eine schlichte Fortschreibung den heutigen Anforderungen nicht gerecht wird.

Dieser Eindruck wird auch von der Münchner Polizei bestätigt, die bereits seit mehreren Jahren darauf hinweist, dass die Stadt nicht genug für die Sicherheit von Radfahrern tue. Die Polizei geht sogar so weit, dass sie mehr Straßenraum für den Radverkehr fordert, selbst dann, wenn dies auf Kosten des Kraftverkehrs geht (siehe SZ vom 12.10.2017 „Polizei prangert Gefahrenstellen für Radfahrer an“). Auch der Chef des KVR, Dr. Thomas Böhle, bedauert das geringe Tempo bei der Weiterentwicklung des Radverkehrs. Verantwortlich dafür sieht er letztlich den Stadtrat (siehe SZ vom 20.10.2017 „KVR-Chef fordert schnellere Weiterentwicklung des Radverkehrs“). Schließlich beklagen auch die Referate in der vorliegenden Beschlussvorlage, dass für die Herausforderungen, den Radverkehr deutlich auszubauen, schlichtweg Mitarbeiter fehlen. So stünden für intensivere Untersuchungen zum Ausbau der Radschnellverbindungen, wie sie von den Kommunalpolitikern in München und Umland ständig gefordert werden, aktuell keine Personalressourcen zur Verfügung. Wegen solcher Engpässe konnte zudem seit August 2015 nicht mehr geprüft werden, ob Radwege in Nebenstraßen wegfallen können. Es heißt, um die gesamte Stadt allein unter diesem Aspekt zu untersuchen, würde es mindestens noch sechs Jahre dauern.

Unter diesen gegebenen Umständen sind die vom BA4 geforderten Verbesserungen hinsichtlich Struktur, Inhalt der Beschlussvorlage und insbesondere eine bessere Personal- und finanzielle Ausstattung der zuständigen Stellen in den Referaten zwingend erforderlich.

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
BA4 Schwabing-West

Harald Damskis