



München, den 16.10.2017

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

---

Zur effektiveren Förderung des Radverkehrs wird die Landeshauptstadt München gebeten, folgende Verbesserungen vorzunehmen:

1. ein klarer Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen im Radverkehr ist 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. ein visueller (Stadt-)Plan, analog dem Verkehrsentwicklungsplan, ist zu erstellen und damit alle anstehenden und bereits umgesetzten Projekte im Radverkehr transparent an die Öffentlichkeit zu kommunizieren.
3. bis Ende erstes Quartal 2018 sind 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. die Nahmobilitätspauschale ist 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.
5. Verkehrsversuche sind kurzfristig und zahlreich durchzuführen, damit die Leute selber mit ihren Rädern abstimmen können, was funktioniert und was nicht.
6. jährlich ist konsequent mindestens je 1 aufwändiges Radverkehrs-Projekt in jedem Stadtbezirk umzusetzen, sowie mindestens je 10 Minimal-Maßnahmen pro Stadtbezirk und Jahr.
7. die Zahl der Baumaßnahmen rein für den Radverkehr ist auf 50% der Anzahl der Baumaßnahmen zu erhöhen, die ausschließlich für den Autoverkehr durchgeführt werden.
8. zu den Themenfeldern Winterdienst, Abstellanlagen, Querungsbauwerke und MVG-Rad sind Umsetzungsfristen zu benennen.

## Begründung

Der 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.

Dem Entwurf 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 entsprechen den interfraktionellen Stadtratsanträgen, aus fachlicher Sicht mutig und zukunftsgerichtet zu denken. Es fehlen jegliche ambitionierten Vorschläge.

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](mailto:BA18@Gruene-Muenchen.de)

Petra Jakobi  
stv. Vorsitzende im Unterausschuss  
Umwelt und Gesundheit