

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 23.11.2018

Sicherheit im innerstädtischen Radwegenetz erhöhen – Lücken dringend schließen

Antrag:

Die Münchner Stadtverwaltung nimmt schnellstmöglich Planungen auf, Sicherheit und Komfort im innerstädtischen Radwegenetz auf folgenden Strecken zu erhöhen durch die Schließung nachfolgender Lücken:

- 1.) Maximilianstraße zwischen Altstadtring und Residenzstraße
Vorzugsvariante a) beidseitige Radstreifen zu Lasten der Parkspuren auf gesamter Länge
Variante b) beidseitig markierte Radstreifen (Breite möglichst 2,50 m) zwischen Parkspur und Trambahnschienen
- 2.) Elisenstraße beidseitig zwischen Lenbachplatz und Luisenstraße zu Lasten der Parkstreifen und Abbiegespuren
- 3.) Zweibrückenstraße beidseitig zwischen Ludwigsbrücke und Isartorplatz – ggf. mit Ausnahme der Tram-Haltestelle – zu Lasten von Fahrspuren
- 4.) Sofortmaßnahme Färbergraben/Alzheimer Eck zwischen Oberanger und Damenstiftstraße in westlicher Richtung im Vorgriff auf die geplante neue Fußgängerzone Färbergraben/Georg-Kronawitter-Platz
5. Paul-Heyse-Straße zwischen der Bayer- und der Schwanthalerstraße

Begründung:

Der Stadtrat hat mit großer Mehrheit ein klares Bekenntnis abgelegt, den Radverkehr zu fördern und das Unfallrisiko im Sinne von „Vision Zero“ zu reduzieren. Obwohl das Fahrrad im innerstädtischen Verkehr längst das dominierende Verkehrsmittel ist, sind im Zentrum noch zahlreiche Straßen vorrangig dem Autoverkehr vorbehalten, bzw. werden Radfahrer*innen auf vielen Straßenabschnitten einem unnötig hohen Unfallrisiko ausgesetzt.

Zu 1.) Die Maximilianstraße ist Teil der stark frequentierten Radverbindung in Ost-West-Richtung durch die Innenstadt. Aus Richtung Osten kommend kann man bis zum Altstadtring auf getrennten Fahrradwegen oder markierten Fahrradspuren radeln, bevor es auf den letzten mehreren hundert Metern zum Zentrum nochmals gefährlich für Radlerinnen und Radler wird. Hier erhalten plötzlich der ruhende und fahrende Kfz-Verkehr eindeutigen Vorrang zu Lasten der Sicherheit des Radverkehrs. Neben der Möglichkeit, die Kfz-Stellplätze vollständig in die Tiefgaragen am Max-Joseph-Platz und die künftige TG am Thomas-Wimmer-Ring zu verweisen (Vorzugsvariante a), gibt es die Möglichkeit, dass die rechte Fahrspur vollständig für den Radverkehr reserviert wird (Variante b) und der Kfz-Verkehr sich auf der mittleren Spur bewegt und ggfs. hinter die Trambahn einreihen muss. Nachteile für die Trambeschleunigung sind auf diesem ampelfreien Abschnitt nicht zu erwarten. Für den Kfz-Parkverkehr stehen Tiefgaragen zur Verfügung, außerdem verkehren künftig 2

Trambahnlinien in der Maximilianstraße, zur Hauptverkehrszeit im 5 Minutentakt. In fußläufiger Entfernung sind Haltestellen der S-Bahn-Stammstrecke ebenso vorhanden wie Haltestellen der U-Bahn-Linien 3,4,5 und 6.

Zu 2.) Nach dem Beschluss des Bauausschusses vom 18.9.2018, dem Radverkehr in der Marsstraße zu Lasten des Kfz-Verkehrs eigene Radspuren einzurichten, ist es dringend erforderlich, diese wichtige Fahrradwestroute aus der/in die Innenstadt auch im zentralen Abschnitt sicher zu machen. Nachdem es in der Elisenstraße keine privaten Anlieger gibt und das einzige gewerbliche Objekt über ausreichend eigene Tiefgaragenstellplätze verfügt, und im unmittelbaren Umfeld weitere Kfz-Parkhäuser zur Verfügung stehen, gibt es keinen Anlass, den ruhenden Kfz-Verkehr gegenüber der Radverkehrs-Sicherheit zu bevorzugen. Es dringendst geboten, endlich eine der 4 zentralen Ost-West-Verbindungen (Elisenstraße, Bayerstraße, Schwanthaler Straße, Landwehrstraße), durchgängig für den Radverkehr zu ertüchtigen und sicherer zu machen. Bereits im April 2017 hat der Stadtrat beschlossen, eine vertiefende Untersuchungen für die Errichtung von Radverkehrsinfrastrukturen im Abschnitt der Elisenstraße zu beauftragen und dem Stadtrat anschließend einen Konzeptentwurf zur Entscheidung vorzulegen. Mit der eigentlichen Umsetzung der Radverkehrsanlagen in der Elisenstraße hätte bereits Ende 2017 begonnen werden können. Passiert ist bislang leider noch nichts.

Zu 3.) Die zentrale Zweibrückenstraße ist für die zig-tausenden täglichen RadlerInnen und FußgängerInnen unzumutbar beengt und gefährlich. Der Kfz-Verkehr ist dem Fuß- und Radverkehr längst zahlenmäßig unterlegen, nimmt aber die doppelte bis 3-fache Fläche in Anspruch. Dies ist nicht weiter zu akzeptieren. Der Kfz-Verkehr muss hier zur Erhöhung der Verkehrssicherheit endlich Flächen abgeben. Durch die Sanierung der Ludwigsbrücke in den Jahren 2020/2021 wird sich der Kfz-Verkehr in der Zweibrückenstraße zwangsläufig reduzieren. Diese Chance muss für eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen genutzt werden.

Zu 4.) Es gibt im Stadtrat einen breiten Konsens, dass der Färbergraben im Zuge der Neugestaltung des neuen Georg-Kronawitter-Platzes zur Fußgängerzone umgestaltet werden soll. Fester Bestandteil der Planungen ist, dass der Fahrradverkehr weiterhin durch den Färbergraben in östlicher Richtung fahren kann. Wenn, man die Stellplätze auf der Nordseite herausnimmt, ist schon jetzt ausreichend Platz für eine neue Radverbindung zwischen dem Viktualienmarkt und dem Stachus in westlicher Richtung . Gegebenenfalls bedarf es dafür einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 20 oder 10 beim Altheimer Eck. Ab der Damenstiftstraße ist der Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung bereits gestattet. Diese Verbesserung für den innerstädtischen Radverkehr bedarf keiner baulichen Maßnahmen und sollte schnellstmöglich umgesetzt werden.

Zu 5.) Der Abschnitt Paul-Heyse-Straße zwischen der Bayer- und der Schwanthalerstraße ist Teil der einzig durchgehenden Nord-Süd-Achse westlich des Hauptbahnhofs und für Radfahrer eine tägliche Herausforderung.

Fazit: Die ungerechte Bevorzugung des ruhenden und fahrenden Kfz-Verkehrs im Herzen unserer Stadt muss schnellstmöglich beendet werden, sonst bleibt das Ziel Vision Zero ein reines Lippenbekenntnis.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Paul Bickelbacher, Katrin Habenschaden, Anna Hanusch

Mitglieder des Stadtrates