

Ekkehard Pascoe
Fraktion die Grünen im BA 12

An die LH München, Rathaus

Antrag: Rad-Tangente für Schwabing

Der BA 12 möge beschließen:

1. Die Querung des Englischen Gartens ist (auch) als Fahrradbahn zu planen. In den laufenden Planungen sollen die Bedarfe des Neuen Radverkehrs berücksichtigt werden, ebenfalls die wachsenden räumlichen Ansprüche moderner Radfahr-Technologien (zB Lastenräder, Radtaxis etc.).
2. Die Fahrradbahn soll zwischen Elisabethplatz und Herkomerplatz verlaufen. Der Straßenquerschnitt soll entsprechend angepasst werden.
3. An den Netzknoten mit dem Nord-Süd-Fahrrad-Schnellweg (hier: Martius-/Leopoldstr.) sind Radhäuser auf dem Stand der Technik vorzusehen.
4. Die Fahrradbahn soll in der Kosten-Nutzen-Analyse der Tangente durch den Englischen Garten berücksichtigt werden.

Begründung

Mit der Einführung neuer und attraktiver Radfahr-Technologien und -anbieter wächst der Raumanspruch für diese Verkehre. Der Umstieg auf das emissionsfreie Rad ist politisch gewünscht und muss gesichert werden, indem ihm attraktive Verkehrs-Räume angeboten werden, und zwar so, dass diese unfallfrei und sicher befahren werden können. Sie sind von anderen Nutzungen zu trennen (Fußgänger, MIV, ÖPNV) und nach dem stark steigenden Bedarf zu dimensionieren. Es sollte das Ideal gelten: Jeder Bürger hat das Recht auf den gleichen Straßenraum. Die Räume für Radwege und Fußgänger sind entsprechend zu erweitern und in geeigneter Weise zu dimensionieren.

Für den Bau einer Ost-Westtangente, deren Teil die Querung des Englischen Gartens ist, hat dieses Prinzip Konsequenzen, die in den Planungen noch berücksichtigt werden müssen.

Zu den Anträgen:

Zu 1. Der Radverkehr ist die klimaneutrale und naturschonende Ergänzung für die Tangente durch den Englischen Garten.

Zu 2. Die Radbahn soll integraler Bestandteil einer Ost-West-Tangente sein. Sie muss schnell und sicher sein. Im Bereich des Englischen Gartens ist sie für Radfahrer hochattraktiv. Auch das bisher regellose und unsichere „Miteinander“ von Bus, Fuß- und Radverkehr sollte geordnet werden.

Zu 3. München hinkt im Vergleich zu anderen Städten, auch Hamburg, natürlich den Niederlanden, mit dem Bau von modernen, automatisierten Abstellanlagen („Radhäusern“) weit hinterher. Dort finden Radler Möglichkeiten zur platzsparenden und sicheren Einlagerung und Ausleihe. Die kostspieligen E-Räder müssen, auch im Interesse des Stadtbildes, sicher und effizient untergebracht werden. Einen Missbrauch des öffentlichen Raums für chaotisch abgestellte Räder sollte es nicht mehr geben

Zu 4. Der allseits erwünschte Anstieg des Radverkehrs ist in den Kosten-Nutzen-Analysen der Verkehrsformen noch nicht (erkennbar) enthalten.

Schlussbemerkung: Die aktuelle Neuausrichtung der urbanen Mobilität auf den Radverkehr hat Auswirkungen auf die Dimensionierung aller Verkehrsträger und -räume.

Ekkehard Pascoe