



Fraktion **Die Linke & ÖDP**
im BA 8 Schwanthalerhöhe



Fraktion im **Bezirksausschuss**
Schwanthalerhöhe

München, den 28.12.2021

Antrag an den Bezirksausschuss 08 Schwanthalerhöhe für die Sitzung am 18.01.2022

Der Bezirksausschuss beauftragt die Landeshauptstadt München, im Stadtbezirk Schwanthalerhöhe drei Fahrradzonen auszuweisen.

Begründung:

Die 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2020 S. 814), die am 28.04.2020 in Kraft getreten ist, enthält Fahrradzonen als effektive Möglichkeit zur Stärkung des Radverkehrs. Diese Änderung, die eine Fahrradzone ausweist, ist Teil der bundesweiten Zielsetzung, Deutschland fahrradfreundlicher zu gestalten. Anderer Verkehr ist prinzipiell gestattet, allerdings nur nach gesonderter Freigabe. Für den freigegebenen Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Die Einrichtung von Fahrradzonen hat keinen Einfluss auf das Vorfahrtsrecht: Falls die Vorfahrt nicht durch Zeichen geregelt ist, gilt für alle rechts vor links. Autos und Motorräder dürfen auch in Fahrradzonen parken, falls keine Beschilderung dies verbietet oder einschränkt – Parkplätze gehen durch die Maßnahme also nicht verloren.

Bremen ist mit dem Projekt des Fahrradmodellquartiers und der ersten offiziellen Fahrradzone deutschlandweit Vorreiter und Impulsgeber vermehrt Fahrradzonen einzurichten, dem Stellenwert des Radverkehrs gerecht zu werden und verstärkt auf die Radverkehrsförderung zu setzen. Wo die Vorteile liegen, wird in Bremen deutlich, denn hier werden 25% aller Strecken mit dem Fahrrad zurückgelegt. Damit hat die Fahrradstadt Bremen nicht nur den höchsten Radverkehrsanteil, sondern auch den niedrigsten Stickoxidwert aller deutschen Großstädte über 500.000 Einwohner. Am Bremer Beispiel wird deutlich, welchen Stellenwert der Radverkehr hat und dass die Einrichtung fahrradfreundlicher Quartiere notwendig ist, um den Radverkehr zu stärken und noch mehr Menschen zu überzeugen im Alltag auf das Rad (um-) zu steigen.

Für die Verkehrssituation in München, innerhalb des Mittleren Rings, ergibt sich nach dem Bericht „Mobilität in Deutschland; Regionalbericht Stadt München, Münchner Umland und MVV-Verbundraum“ aus dem Jahr 2020, dass 56% der Münchner:innen das Fahrrad mindestens 1x pro Woche nutzen, das Auto dagegen nur 37%. Im Modal-Split ergibt sich für die Anzahl der zurückgelegten Wege speziell im Bezirk Schwanthalerhöhe, dass nur 23% der Wege mit dem Auto zurückgelegt werden, 77% dagegen zu Fuß, mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Anwohner:innen des Bezirks Schwanthalerhöhe weisen somit einen besonders hohen Anteil

an Wegen auf, die nicht im Auto zurückgelegt werden. Die Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs ist umgekehrt besonders hoch.

Das Bremer Modell hat somit Potential, auch in München Anwendung zu finden. So wie Hauptverkehrsstraßen den Autoverkehr konzentrieren, dienen Fahrradstraßen der Bündelung des Radverkehrs. Sie können dort eingerichtet werden, wo der Radverkehr Priorität hat oder bekommen soll. Anhand der bereits im Münchener Stadtgebiet existierenden Fahrradstraßen lassen sich zaghafte Bemühungen erkennen, dem Radverkehr Priorität einzuräumen – jedoch ohne ein ganzheitliches Konzept. Der Stadtbezirk Schwanthalerhöhe als flächenmäßig kleinster Stadtteil mit gleichzeitig hoher Radverkehrsdichte bietet sich an, auf Basis der bereits bestehenden Tempo-30-Zonen im Viertel zusammenhängende Fahrradzonen auszuweisen: Die in letzter Zeit vermehrt an den Bezirksausschuss herangetragenen Änderungs- und Erweiterungsvorschläge der im Viertel existierenden Fahrradstraßen zeigen, dass ein zeitgemäßes Gesamtkonzept zu Fahrradstraßen angebracht ist. Zudem können mit zusammenhängenden Fahrradzonen auch die Forderungen des erfolgreichen Bürgerbegehrens zum Radentscheid mit der geforderten sicheren Radinfrastruktur umgesetzt werden.

Die Fahrradzone wird durch Zusatzschild 244.3 begonnen, und endet mit Zusatzschild 244.4. Nach der StVO bedarf die Freigabe einer Fahrradzone für anderen Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge einer expliziten Berechtigung durch weitere Zusatzzeichen. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Durch den hohen Parkdruck innerhalb des beantragten Gebiets der Fahrradzone(n) beantragen wir eine Nutzungseinschränkung für Anlieger, und somit eine Zusatzbeschilderung „Anlieger frei“.

Abbildung 1 zeigt die heute existierenden Tempo-30 Zonen im Viertel, die im Sinne unseres Antrags als durchgehende Fahrradzonen ausgewiesen werden sollen. Diese sind:

1. Die derzeitige Tempo-30 Zone, die von der Landsbergerstraße in Norden, der Barth- und Ridlerstraße im (Süd-)Westen, der Ganghofer- und Heimeranstraße im Süden und der Theresienhöhe im Osten eingefasst ist.
2. Das Neubauviertel südlich des Alten Messeparks (Zufahrt über Hans-Fischer-Straße)
3. Die Straßen nördlich der Landsbergerstraße (Philipp-Loewenfeld-Straße, Max-Friedländer-Bogen)

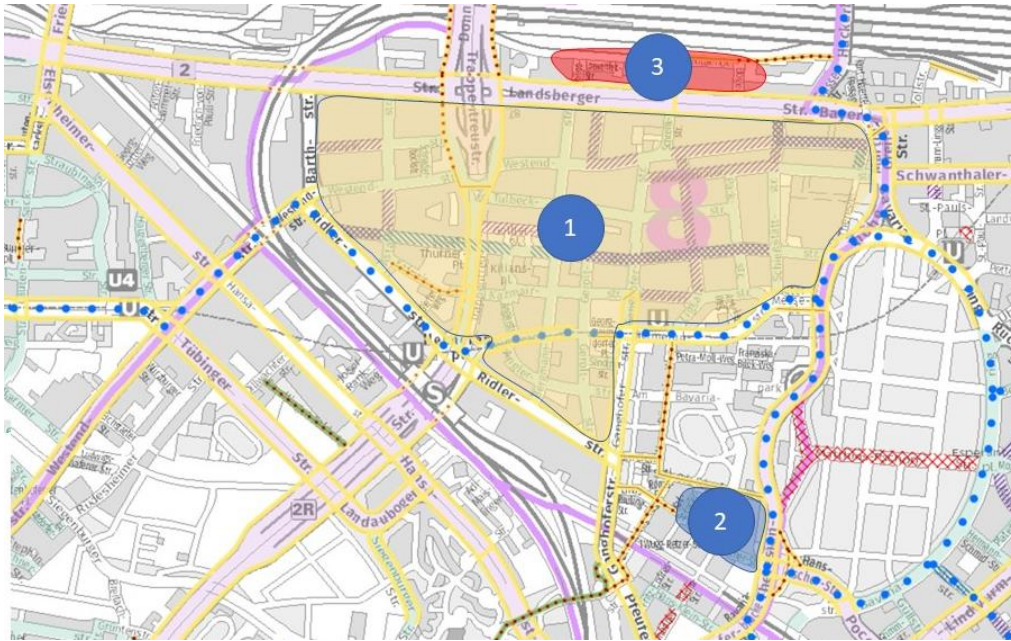


Abbildung 1: Karte des Bezirks 8 mit den 3 vorgeschlagenen Fahrradzonen. <https://geoportal.muenchen.de/portal/radstadtplan>

Für die Fraktion Die Linke & ÖDP

Initiative: Severin Beilner (Fahrrad- und Mobilitätsbeauftragter BA8)

Katharina Jarrah, Dominik Lehmann

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Initiative: Dr. Michael Czisch, Michael Schelle, Sibylle Stöhr

Manuela Diebolder, Daniel Günthör, Anja Kaiser, Florian Kraus, Sarah Seeßlen-Kozumplik

Quellen:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/neuerungen-radverkehr-treten-in-kraft.html>

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/vorschriften-verhalten/fahrradstrassen/>

<https://www.bremen.de/leben-in-bremen/fahrradstadt-bremen/fahrradzone>

<https://www.radentscheidmuenchen.de>