

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 25.05.2022

Sicher, komfortabel und vernetzt radeln in München 1: Höhere Verkehrssicherheit und Erkennbarkeit für Münchens Fahrradstraßen

Antrag

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, ein Konzept zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und klaren Erkennbarkeit der Besonderheiten für im Bestand und in Planung befindliche Fahrradstraßen zu entwickeln und dieses stufenweise umzusetzen.

Parallel wird ein Konzept zur Kommunikation der Zielsetzung und zu geltenden Regeln in Fahrradstraßen erarbeitet. Die geltenden Regeln für Fahrradstraßen sollen auch direkt vor Ort, in der Straße, temporär für alle Verkehrsteilnehmer*innen sichtbar und damit deutlich gemacht werden. Gegebenenfalls wird dafür die Sondernutzungsvereinbarung der Stadt angepasst, die bisher nur politischen Parteien erlaubt Plakate zu Wahlkampfzwecken in der Straße aufzustellen.

Begründung

Ziel bleibt es, dass bis 2025 mindestens 80 Prozent der Wege (sog. Modal Split) durch den Umweltverbund und Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben zurückgelegt werden. Die Umsetzung wird regelmäßig evaluiert und im Lenkungskreis Radverkehr präsentiert.

Die Rathauskoalition hat sich deshalb auch ein Fahrradstraßenprogramm mit hohem Qualitätsstandard zum Ziel gesetzt. Denn Fahrradstraßen sind ein wichtiges Element im Baukasten der Radverkehrsplanung. In München sind sie zudem Bestandteil des Radvorrangnetzes im Rahmen des Beschlusses zur Umsetzung des Radentscheid München sowie der Radschnellverbindungen. Sie können den Radverkehr bündeln, beschleunigen und komfortabel machen - bei einer sehr hohen Verkehrssicherheit. Auch in den Niederlanden werden Fahrradstraßen so geplant, dass die Besonderheiten der Straße für alle Verkehrsteilnehmenden auf den ersten Blick

erkennbar sind und das erwünschte Verkehrsverhalten von der Infrastruktur herbeigeführt wird.

Aktuelle Gerichtsurteile (zum Beispiel in Hannover) unterstützen den Handlungsbedarf in Fahrradstraßen und fordern bei der Ausweisung tatsächliche Verbesserungen für den Radverkehr, beispielsweise durch verkehrslenkende Regelungen für den Autoverkehr wie Einbahnstraßen, Abbiegegebote oder die Freigabe für den Autoverkehr maximal für Anlieger und damit explizit nicht oder nur eingeschränkt für Durchgangsverkehr. Auch kann die verfügbare Fahrbahn ggf. durch Entfall von Parkplätzen verbreitert werden.

Der 2021 veröffentlichte „Leitfaden für die Praxis von Fahrradstraßen“ des Deutschen Institut für Urbanistik und der Bergischen Universität Wuppertal¹, gefördert durch das Bundesverkehrsministerium, führt aus, dass ein Schild am Anfang der Straße nicht ausreichend sei, um das in der Straßenverkehrsordnung erwünschte Verhalten in Fahrradstraßen zu bewirken. Außerdem würden Fahrradstraßen häufig nicht als solche wahrgenommen werden und große Teile der Verkehrsteilnehmenden die Regeln dort nicht kennen. Zusätzlich zu einer Öffentlichkeitsarbeit sind also weitere Gestaltungsmaßnahmen notwendig. Hier nennt der Leitfaden neben Markierung und Beschilderung eine vollflächige Einfärbung, die Anpassung der Querschnitte, die Erhöhung der Sicherheit an den Knotenpunkten, die Einbindung in ein Radinfrastrukturnetz, Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr, Vermeidung des Haltens von Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn sowie Elemente zur Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs. Diese Kriterien sollen auch in München für Fahrradstraßen zur Anwendung kommen, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich zu erhöhen.

Fraktion Die Grünen – Rosa Liste

Initiative:

Christian Smolka
Gudrun Lux
Paul Bickelbacher
Mona Fuchs
Sofie Langmeier
Florian Schönemann
Sibylle Stöhr
Mitglieder des Stadtrates

SPD/Volt-Fraktion

Andreas Schuster
Nikolaus Gradl
Christian Müller
Simone Burger
Roland Hefter
Felix Sproll
Dr. Julia Schmitt-Thiel
Mitglieder des Stadtrates

¹ <https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>