

Rad-Tangente für Schwabing

Vorrede

Die Klimakrise ist Tatsache. Sich ihren Herausforderungen in der hoch verdichteten Stadt zu stellen heißt: Neue Wege für die Mobilität zu gehen, auch für den Individualverkehr. Der ÖPNV wird nicht die Lösung bringen. Die MVG und viele andere Anbieter drängen mit großem Einsatz auf den Mobilitätsmarkt. Zwölf Anbieter für E-Scooter-Sharing stehen in München am Start. Mit bis zu 10 000 dieser elektrisch betriebenen Tretroller rechnet das Kreisverwaltungsreferat (KVR) noch dieses Jahr auf Münchens Straßen. Dass diese Neuausrichtung der urbanen Mobilität Auswirkungen auf die Diskussion um die „Gartentram“ im Englischen Garten hat, ist eine anregende Konsequenz. In diesem Licht möge folgende Initiative verstanden werden werden.

Anträge

1. Die Querung des Englischen Gartens ist (auch) als Fahrradbahn zu denken und zu planen. Die bisherige Ausrichtung der Planungen auf dominante Bedarfe des ÖPNV muss um solche des Individualverkehrs - hier: vorrangig des Neuen Radverkehrs - ergänzt werden.
2. In östlicher wie westlicher Verlängerung ist konsequent eine Radbahn als Tangentialverbindung vorzusehen. Sie soll den räumlichen Ansprüchen der aktuellen wie künftigen Radfahr-Technologien entsprechen.
3. Zu erwartende Nutzerfrequenz auf der neuen Tangente erfordert die Auflassung von Parkräumen auf wenigstens einer Seite der Straßen und ein Ausbau der Radbahn bis hin zum Herkomerplatz.
4. Eine Verkehrsführung, die eine deutliche Steigerung des E-Radverkehrs durch den Englischen Garten anstrebt, kann auf eine sehr leistungsfähige ÖPNV-Verbindung mit der Tram ggf verzichten, sodass die bestehende, sicher reduzierbare Asphaltbahn für Bus, Rad und Fußverkehr in verbessertem Querschnitt erhalten bleiben kann.
5. An den Umstiegsknoten sind angemessen dimensionierte Radhäuser vorzusehen.
6. Die Stadtwerke werden gebeten, die beschriebene Radbahn-Variante in ihren Planungen für die Querung des Englischen Gartens zu berücksichtigen.

Begründung

Mit der Einführung neuer und attraktiver Radfahr-Technologien und -anbieter wächst der Raumanspruch für diese besonderen Verkehre. Der Umstieg auf das emissionsfreie Rad ist wünschbar und muss gesichert werden, indem ihm neue 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 künftigen, stark steigenden Bedarf zu dimensionieren. Es sollte das Ideal gelten: Jeder Bürger hat das Recht auf den gleichen Straßenraum. Dass damit der Raum für MIV -angesichts des endlichen Raumangebots - deutlich eingeschränkt wird, ist hinzunehmen. 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 bedenken ist, dass eine umweltschonender, sanfter Ausbau der O-W-Tangente, wie hier vorgeschlagen, erheblich kostengünstiger und akzeptabler wäre als jede andere Lösung, die in der erbittert geführten Debatte ist.

Zu den Anträgen:

Zu 1. In den vorgelegten und diskutierten Planungen zur Querung des Englischen Gartens spielt der Radverkehr nur eine nachgeordnete Rolle. Im Vordergrund stehen die Bedarfe des ÖPNV. Dies hat zur Folge, dass allein das Thema „Bus oder Tram (unten/oben)“ strittig ist, aber bisher kein Verkehrskonzept mit entsprechenden Raumangeboten mit prioritärem Radverkehr diskutiert wird. Es sollte aber klar sein, dass der Radverkehr für den Englischen Garten die bei Weitem behutsamste Variante für die (notwendige) Querung des Gartendenkmals und ohnehin Teil seines Charakters ist – vorgesetzt, die Bedingungen dafür werden geschaffen. Dass die Variante „Radbahn“ ökologisch wünschbar ist, steht außer Frage.

Zu 2. Die Radbahn muss integraler Bestandteil einer Ost-West-Tangente sein, die nun nicht mehr nur auf Bedingungen des ÖPNV ausgerichtet ist. Konsequenz ist dann, dass wenigstens auf einer Seite der betreffenden Straßen-Züge – möglichst weit in alle Richtungen – eine Parkreihe entfällt und für die Radbahn frei gemacht wird. Sie muss attraktiv und sicher sein.

Zu 3. Wie bereits für die Leopoldstraße vorgesehen, muss die neue Radtangente angemessen dimensioniert sein, um die erwünschten Verkehre aufnehmen zu können. Diese sind insofern erwartbar, als die Streckenführung der Tangente weitgehend kreuzungsfrei verläuft – eine attraktives Angebot für Radler.

Zu 4. In der Folge kann das bisher regellose und unsichere „Miteinander“ von Bus, Fuß- und Radverkehr endlich geordnet werden. – wie es ist, kann es nicht bleiben. Der Corso Leopold hat die Erfahrung machen müssen, dass ein solches „Miteinander“ insbesondere an Wochenenden eigentlich nicht genehmigungsfähig wäre. Dass die neu zu gestaltende Asphaltstrecke im Englischen Garten nicht unbedingt für Großraumbusse gebaut werden muss, sondern den geringeren Platzbedarf der modernen Fahrzeuge der MVG berücksichtigen könnte, sei hier angemerkt – wie auch die Anregung einer einspurigen Fahrbahn mit Ausweiche in Höhe Chinaturm.

Zu 4. München hinkt im Vergleich zu anderen Städten, auch Hamburg, natürlich den Niederlanden, mit dem Bau von modernen Abstellanlagen („Radhäusern“) weit hinterher. Dort finden Radler Möglichkeiten zur automatischen Einlagerung und Ausleihe. Die kostspieligen E-Räder müssen sicher und platzsparend untergebracht werden. Einen weiteren Missbrauch des öffentlichen Raums für chaotisch abgestellte Räder darf es nicht mehr geben.

Ekkehard Pascoe