



Ökologisch-Demokratische Partei

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 06.12.2017

Änderungs-Antrag

Radverkehr in München: Ambitioniertere Ziele - Vereinfachte Umsetzung

TOP 1 des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, Bauausschusses und Kreisverwaltungs Ausschusses am 06.12.2017,
Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09964: Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München - Fortschreibung und Radverkehrsbericht 2017

Der Antrag der Referentinnen und des Referenten wird in Ziffern II. 3., 4., 12., 19., 28. ff. geändert:
3. neu: Die Stadtverwaltung wird beauftragt, bei allen Planungen zur Radverkehrsförderung die Auswirkungen auf die Luftqualität zu berücksichtigen. Im Sinne der Luftreinhaltung ist es Ziel, attraktive Angebote zum Umstieg auf den Umweltverbund zu schaffen. Negative Folgen durch direkte oder indirekte Wechselwirkungen sind weitestgehend zu verhindern.

4. letzter Unterpunkt neu: „Die Landeshauptstadt München fördert die Kooperation und Kommunikation innerhalb der Stadtverwaltung sowie zwischen Politik, Stadtverwaltung und Öffentlichkeit auf städtischer und regionaler Ebene. **Der Radverkehrsbeauftragte entscheidet im Benehmen mit den städtischen Referaten über die Priorisierung von Einzelmaßnahmen und bei verwaltungsinternem Dissens über die Durchführung von Einzelmaßnahmen.**“

12. neu: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, unter Voraussetzung einer Bereitstellung der erforderlichen Personalkapazität (vgl. Ziffer 7.1 des Vortrags) in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat **möglichst testweise Umsetzungen (beispielsweise Abmarkierungen für den Radverkehr ohne große bauliche Veränderungen) und soweit dies nicht möglich ist** vertiefende verkehrliche Untersuchungen für die folgenden Strecken und Knotenpunkte durchzuführen, um Lösungen für den Radverkehr zu entwickeln: ... Nach Abschluss der Untersuchungen wird dem Stadtrat ein Entscheidungsvorschlag nach erfolgter Anhörung der Bezirksausschüsse zum weiteren Vorgehen vorgelegt.

19. neu: Der Stadtrat nimmt Kenntnis von der Evaluierung der letzten Radverkehrsziele und beschließt die neuen Evaluierungsziele für das Jahr 2025 (vgl. Ziffer 6 des Vortrages).

Zusätzlich zu Ziffer 6 des Vortrages gelten folgende Evaluierungsziele:

- **Modal Split:** Der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Werte der Münchnerinnen und Münchner ist im Jahr 2025 um weitere 3% im Vergleich zu den Ergebnissen der MiD-Untersuchung von 2016/2017 gestiegen, mindestens jedoch auf 25%.
- **Fahrradabstellplätze:** Bis zum Jahr 2025 werden im öffentlichen Raum 3.500 Fahrradabstellplätze mit rahmenanschließbaren Fahrradständern neu errichtet.

28. neu: Die Nahmobilitätspauschale wird jedes Jahr um ca. 2 Mio. Euro erhöht bis auf 25 Mio. Euro im Jahr 2025. Dem Stadtrat wird alle zwei Jahre über die Verwendung der Mittel aus der Nahmobilitätspauschale berichtet.

Die Punkte 28. - 83. alt der Vorlage werden die Punkte 29.- 84. neu der Vorlage. b.w.=>

ÖDP - Stadtratsgruppe

Rathaus, Marienplatz 8 • Zimmer 174 • 80331 München
Telefon: 089 / 233 - 25922 • E-Mail: stadtrat@oedp-muenchen.de

Begründung

zu 3. neu: Die Ermittlung potentieller direkter und vor allem indirekter Wechselwirkungen der Förderung des Radverkehrs auf die Luftqualität ist, wenn überhaupt, nur mit enormem Verwaltungsaufwand zu leisten, der in keinem Verhältnis zum Nutzen der Ermittlungen steht.

Regelmäßig ist die Förderung des Radverkehrs bereits deswegen förderlich für die Luftqualität, weil, im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln, im Betrieb entweder gar keine Emissionen entstehen oder bei elektrisch betriebenen Fahrrädern allenfalls minimale Emissionen, die zudem nicht am Betriebsort in der Stadt, sondern am Kraftwerksstandort zu Luftverunreinigungen führen.

Ziffer II.3. soll daher ersatzlos gestrichen werden.

zu 12. neu: Vertiefende verkehrliche Untersuchungen benötigen meist viel Zeit- und Personalaufwand. Im Verhältnis dazu benötigt eine testweise Umsetzung für einen begrenzten Zeitraum mit anschließender Evaluation häufig weniger Zeit- und Personalaufwand. Daher ist die testweise Umsetzung, wo immer möglich, zu bevorzugen, gerade auch um schnelle Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen.

zu 19. neu: Leider kennt bisher niemand die Ergebnisse der MiD-Untersuchung von 2016/2017. Der Radverkehrsanteil am Modal Split lag bei der MiD-Untersuchung 2002 bei 10% und 2008 bei 14% (Seite 50 der Vorlage). Es konnte somit innerhalb von 6 Jahren eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split von 6% erreicht werden. Der Zeitraum von 2008 bis 2025 sind 17 Jahre, somit müsste in diesem Zeitraum eine Steigerung von beinahe dreimal 6%, also um 18% auf 32% möglich sein. Für den Fall des Worst-Case-Szenarios, dass seit 2008 keine vergleichbar dynamische Steigerung erreicht wurde, ist für das Jahr 2025 zumindest eine Untergrenze mit einer Zielgröße von 25% Radverkehrsanteil am Modal Split festzuschreiben.

Bei den Evaluationszielen für 2025 wurde im vorliegenden Beschluss, im Gegensatz zum Radverkehrs-Grundsatzbeschluss von 2009, eine allgemeine Zielgröße für neu errichtete Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum vergessen und lediglich eine Zielgröße für überdachte Fahrradstellplätze an ÖPNV-Stationen aufgenommen. Es besteht jedoch unverändert ein großer Bedarf an Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum, so dass eine Zielgröße notwendig und machbar ist, die sich für den Zeitraum 2018 – 2025 an den Fertigstellungszahlen von 3.930 Fahrradstellplätzen im Zeitraum 2009 – 2017 orientiert.

Zu 28. neu: Die Nahmobilitätspauschale wurde ab 2015 auf 10 Mio Euro erhöht und wird laut Bericht des Baureferates vom 21.08.2017 voll ausgeschöpft.¹ Um den Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur weiterhin mit dynamischen Steigerungsraten voranzutreiben ist es sinnvoll den finanziellen Etat dafür regelmäßig zu erhöhen. Der Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ist wesentlich kostengünstiger als der Ausbau der überlasteten Infrastrukturen im ÖPNV und im Autoverkehr, so dass sich die Erhöhung der Nahmobilitätspauschale auch wirtschaftlich sehr gut rechnet.

Sonja Haider (ÖDP), Tobias Ruff (ÖDP)

1 StR-Antrags-Nummer: 14-20 / F 00905, unter www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_dokumente.jsp?risid=4495845