

Geschafft: Neue VCD-Website ging an den Start



Top-
thema

Nun ist es so weit: Die neue Website des VCD München ist online. Bereits auf den ersten Blick ist erkennbar: Das Layout ist moderner und frischer. Die neue Website bietet aber vor allem zahlreiche Vorteile, was die Nutzerfreundlichkeit angeht: Konsequenterweise sind die Seiten im responsive Design angelegt, das heißt, die Seite passt sich automatisch an die verschiedenen Bildschirmbreiten an, alle Inhalte sind so auch sekundenschnell über Smartphone abrufbar.

Inhaltlich ist der VCD München nun völlig neu aufgestellt. Die Themen orientieren sich an den neuen Schwerpunkten unserer Arbeit und sind konsequent nach Zielgruppen geordnet. Um die Benutzerführung zu erleichtern, wurden Icons eingeführt. Diese gibt es für die Kernthemenbereiche "Fußverkehr", "Radverkehr", "Bahn & Bus", "Überlegt Auto nutzen" und "Lebenswertes München". Neugierig geworden? Schauen Sie doch einfach mal rein!

-> www.vcd-muenchen.de

-> Ihr Feedback: vorstand@vcd-muenchen.de

Steinhausen: Bald Direkt-Tram in die City

Der Einsatz des VCD und anderer Verbände hat sich gelohnt: Die MVG hat nun die Entscheidung getroffen, den im Dezember 2016 neu eröffneten Tramast vom S-Bahnhof Berg am Laim zum Max-Weber-Platz künftig an die City anzubinden und nicht mehr Richtung Grünwald. Damit wird den Wünschen der Fahrgäste in den anliegenden Quartieren Rechnung getragen. Die Tramlinie wird künftig als Linie 23 geführt und fährt dann bis Lothstraße. Damit wird auch die Trasse durch die Maximilianstraße deutlich besser bedient.

Bahn
& Bus

E-Mobilität: VCD fordert Citybus

Ist das Hackenviertel schon perfekt vom ÖPNV erschlossen? Spätestens seit dem Rückzug der Buslinie 52 vom Marienplatz stellte sich die Frage. Wir meinen: Es ist Zeit für eine City-Buslinie. Ähnlich dem Vorbild Wien. Hier hat die Stadt Elektrobusse eingeführt, die verschiedene Rundkurse durch die Innenstadt drehen. Super Vorbild. In München könnte eine solche Linie vom Sendlinger Tor aus eine Runde Richtung Stachus, Bayerischer Hof, Theatinerstraße, Sparkassenstraße, Viktualienmarkt, Rindermarkt

**Bahn
& Bus**



drehen - und den Kreis zum Sendlinger Tor schließen. Natürlich mit dichtem Haltestellenabstand - etwa alle 300 Meter. Um gut durch die engen Straßen zu kommen, könnten, wie in Wien, Midi-Busse eingesetzt werden, die über ca. 40 Plätze verfügen.

Der VCD-Vorstand meint: Der City-Bus wäre ein richtiges Signal, die ÖPNV-Erschließung der City zu ergänzen: Gerade Senioren, die ungern mit Einkaufstaschen länger Zeit laufen mögen, würden das Angebot sicher gern annehmen. Zumal der Haltestellenabstand innerhalb der City heute ungewöhnlich weit ist. Zwischen Sendlinger Tor und Stachus z.B. gibt es keinen Stopp bei der Tram. Wenn durch den City-bus auch nur ein Teil der privaten Autofahrten oder aber Taxifahrten von und zur Innenstadt wegfielen, wäre der Effekt erreicht: Ein Bus, der CO2-neutral fährt und dazu neue Verkehrsbedürfnisse erfüllt.

-> www.vcd-muenchen.de/citybus

Aktionsbündnis Sauba sog i: Luftreinhaltesymposium

Das Aktionsbündnis Sauba sog i, in dem der VCD München aktives Mitglied ist, lädt ein zu einem Luftreinhalte-Symposium: Es findet statt am Sonntag, dem 26. November 2017 ab 10 Uhr im Rahmen der 17. Münchner Wissenschaftstage, Alte Kongresshalle, Theresienhöhe 15, 80339 München. Ein ganzer Tag im Zeichen der Luftreinhaltung. **10 Uhr:** "Gift mit jedem Atemzug? – Luftdaten selbst erheben und auswerten. **15.30 Uhr:** „Luft zum Handeln – Luft zum Handeln – Aktionsideen zur Luftreinhaltung“. **19 Uhr:** Abendveranstaltung „Durchatmen oder Luft anhalten?“

-> www.luft-reinheitsgebot.de/luftsymposium

**Saub're
Luft**

An der Isar werden die Rad-Frequenzen gemessen

Der Wunsch des VCD nach einem Ausbau der Radwege an der Isar könnte die Stadt München bald näher kommen. Immerhin wird jetzt an der Isar gezählt. Seit April 2017 steht in der Erhardtstraße auf der Höhe des Deutschen Museums links der Isar eine Zähl"stele". Sie zählt nicht nur, sondern zeigt immer den aktuellen Zählstand an: Tageswert und Gesamtwert. Anfang September wurde bereits das Millionste Rad gezählt, nur fünf Monate nach Aufstellung der Stele.

Verkehrszahlen sind eine wichtige Grundlage für die Verkehrsplanung. In München werden regelmäßig Mobilitätsdaten erhoben, die in den letzten Jahren erfreulicherweise einen kontinuierlichen Zuwachs beim Radverkehr belegt haben.

2002 wurden 10 Prozent aller Wege in München mit dem Rad zurückgelegt. 2008 waren es 14 Prozent und 2011 bereits 17 Prozent. Ob sich diese Tendenz fortsetzt oder ob zum Beispiel die Infrastruktur irgendwann an ihre Grenzen stößt und weitere Steigerungen verlangsamt, werden zukünftige Erhebungen zeigen. Die letzte große Befragung, die 2016 bis Anfang 2017 durchgeführt wurde (Mobilität in Deutschland, "MID"), wird gerade ausgewertet.

Zusätzlich zählt das Planungsreferat aber auch kontinuierlich mit Zählstellen. An den Isarbrücken werden alle Radlerinnen und Radler erfasst.

-> Foto: Zählstelle an der Isar: Transparenz über Radfrequenzen



-> Foto: Zählstelle an der Isar: Transparenz über Radfrequenzen

Rad-
verkehr

G'scheid radeln oder: Das Auto und die Macht der Sprache

Eine Betrachtung von Anja Schaefer

Fehler beim Autofahren werden anders bewertet als Fehler beim Radfahren. Klar, könnte man meinen, Autos sind ja auch gefährlicher für Andere als Fahrräder. Aber: Sprache und Interpretationen von Polizeiberichten, in Kampagnen und teils in der Presse suggerieren oft das Gegenteil. Im Frühjahr 2011 war in München die Anzahl der Unfälle mit Radbeteiligung gegenüber dem Vorjahr um 30 Prozent gestiegen. Das nahmen Polizei und Kreisverwaltungsreferat zum Anlass, eine Kampagne zum Schutz von Radlerinnen und Radlern zu beginnen: „G'scheid radln - aufeinander achten!“.

An sich wäre das zu begrüßen, denn mit 42 Prozent stellen Radler auch laut Verkehrsbericht (VB) 2016 den Hauptanteil der schwer Verunglückten. Fehler beim „Abbiegen/Wenden“ und bei „Vorrang/Vorfahrt“ verursachten damals wie heute mit Abstand die meisten Unfälle. Doch diese machten hauptsächlich andere Verkehrsteilnehmer, nicht die Radler (VB 2011, S. 26). Trotzdem wurde die Kampagne „G'scheid radln“ genannt, nicht „G'scheid autofahren“, „G'scheid abbiegen“ oder „Sicherheit für alle!“. In ihren Äußerungen wird die Polizei - und mit ihr oft auch die Presse - nicht müde, mantraartig zu wiederholen: „Über die Hälfte der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern wurden von den Radfahrern verursacht (Homepage „G'scheid radln“). Das stimmt, in der Summe betrachtet. Schaut man aber genauer in den VB 2015, auf den sich dieses Zitat bezieht, sieht man: Kinder (0-13 Jahre), Jugendliche (14-17 Jahre) und Senioren (ab 65 Jahre) waren tatsächlich öfter „Täter“ (Hauptverursacher) als „Opfer“ (Nichtverursacher), Erwachsene (25-64 Jahre) waren hauptsächlich „Opfer“, junge Erwachsene (18-24 Jahre)

Rad-
verkehr

zu gleichen Teilen „Opfer“ und „Täter“ (VB 2015, S. 32). Es ist also die besonders schutzbedürftige Gruppe der – altersentsprechend – impulsiven Kinder, risikobereiten Jugendlichen und in Wahrnehmung und Motorik teils beeinträchtigten Senioren, die als Radler häufiger Unfälle verursachen und sich damit wohl am meisten selbst gefährden. Klassische „Radlowdys“ sind es nicht. Es sollte deshalb mantraartig wiederholt werden: „Kinder, Jugendliche und Senioren verursachen ihre Radunfälle überwiegend selbst. Da sie schutzbedürftig sind, sollten alle anderen Verkehrsteilnehmer besonders auf sie achten“. Neben der Aussage, „die“ Radfahrer seien meist selbst schuld, wird ihnen oft implizit eine Mitschuld an der Schwere der Unfälle gegeben: „Alle fünf getöteten Radfahrer trugen keinen Fahrradhelm, in zwei dieser Fälle erlagen die Radfahrer den Folgen ihrer Kopfverletzungen“ (VB 2015, S. 31).

Nach dieser Logik müsste auch das „Nicht-Helm-Tragen“ verunglückter Fußgängerinnen und Fußgänger betont werden, denn diese sind im Straßenverkehr noch mehr gefährdet als Radler. Die Umkehr der Verantwortung von den Verursachern der Gefahr hin zu den gefährdeten Verkehrsteilnehmern zeigt sich auch im Umgang mit dem „toten Winkel“: Dieser Gefahr kann laut Polizei nur durch die Umsicht der Radfahrer und Fußgänger begegnet werden (Homepage „Gscheid radln“ u. VB 2016, S. 18). Auch sprachliche Feinheiten spiegeln die benachteiligte Rolle der in den Verkehrsberichten so genannten „besonderen Beteiligungsformen“ Rad- und Fußverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wider – der offenbar als die „normale“ Form gilt. In der „Kurzübersicht der tödlichen Verkehrsunfälle“ im VB 2016 heißt es regelmäßig: PKW/LKW-Fahrer „übersah“ Fußgänger, Radfahrer, Inlineskater oder Straßenbahn - die jeweils Vorrang hatten. Oder auch: LKW-Fahrer „übersah beim Linksabbiegen einen verbotswidrig auf dem Gehweg kommenden“ Radler (S.16 f). Sind am Unfall dagegen zwei PKW-Fahrer beteiligt, heißt es: PKW-Fahrer „missachtete die Vorfahrt“ eines anderen PKW, PKW-Fahrer fuhr mit „überhöhter Geschwindigkeit ungebremst“ in einen anderen PKW. Wegen der vielen Abbiegeunfälle fragte im März 2017 die Polizei auf die Anregung des ADFC hin endlich und erstmals Radler nach gefährlichen Kreuzungen. Auf Facebook wurde, nahezu entschuldigend für diese Umfrage, betont, es gehe hier nicht um Schuldzuweisungen, und Zielgruppe der Kontrollen seien nicht ausschließlich LKW- oder PKW-Fahrer, sondern auch Radler. Die Abendzeitung schrieb über die Ergebnisse der Umfrage. Nach dem üblichen Mantra, dass über die Hälfte der Unfälle von Radlern selbst verursacht wurden, wird berichtet, wie die Radler „ziemlich flott entlang der Isar unterwegs“ sind. Es komme immer wieder zu gefährlichen „Begegnungen“ mit Autofahrern, „die abbiegen wollen und dabei die Radler übersehen“. An einem weiteren Brennpunkt „rauschen“ die Radler „mit Karacho“ durch die Unterführung – „Autofahrer sehen die Radler oft viel zu spät aus der Dunkelheit auftauchen“ (AZ 27.03.2017).

Fazit: Autofahrer „nehmen die Vorfahrt“ und „fahren mit überhöhter Geschwindigkeit“, wenn die Geschädigten andere Autofahrer sind. Diese objektive Beschreibung des Sachverhalts gibt es für Radler als Unfallopfer meist nicht. Sie werden von Autofahrern grundsätzlich „übersehen“ (VB 2016, S. 35). Hier wird zugunsten der Autofahrer über Ursachen spekuliert statt beschrieben. Genauso könnten sie die Vorfahrt bewusst missachten, die Regeln nicht kennen oder die Geschwindigkeit falsch einschätzen. Weshalb wird überhaupt gemutmaßt statt beschrieben? Wenn Radler dagegen Anderen die Vorfahrt nehmen, wird meist das Schlechteste unterstellt: Beispiel „Gscheid radln“, Rückblick 2016: Nach dem üblichen Mantra folgt: „hauptsächlich missachteten sie dabei die Vorfahrt“. Autofahrer machen Fehler bei der „Geschwindigkeitswahl“ oder fahren mit „unangepasster“ Geschwindigkeit (VB 2015, S. 10, VB 2016, S. 7) - suggerierend, sie dürften wählen, wie schnell sie fahren. Vorschriften sind Vorschläge, und wer passt sich schon gern immer an? Radler dagegen fahren „mit Karacho“, „ziemlich flott“, oder „verhalten sich regelwidrig“.

Klar, dass sie erstmal „Gscheid radln“ lernen müssen! Kürzlich beschrieb die Sozialhistorikerin Dr. Bettina Gundler die lange Tradition der „Disziplinierung der Radfahrer“ und der Förderung des Autoverkehrs auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer. Diese begann bald nach der Erfindung des Automobils, war unabhängig vom tatsächlichen Anteil an der Verkehrsleistung und spiegelte die gesellschaftlichen Machtverhältnisse (Vortrag am 30.03.2017, Verkehrszentrum München). Diese Tradition ist noch sehr lebendig.