

POSITIONSPAPIER ZUM RADVERKEHR

Wer mit dem Rad fährt, ist individuell und kostengünstig unterwegs und schützt aktiv das Klima: Jeder mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückgelegte Kilometer spart rund 140 Gramm CO₂. Zudem verursacht Radfahren weder Lärm noch giftige Abgase oder Feinstaub und ist damit neben dem Zu-Fuß-Gehen die umweltfreundlichste Fortbewegungsart.

Radeln ist für alle Menschen unabhängig von Alter, finanziellen Möglichkeiten und formalen Voraussetzungen wie Volljährigkeit oder Führerschein weitestgehend uneingeschränkt verfügbar und deshalb eine besonders soziale Fortbewegungsart. Es ist *Mobilität für alle*.

Für Städte und Gemeinden lohnen sich Investitionen in die Radinfrastruktur besonders, weil sich mit vergleichsweise niedrigen Beträgen viel erreichen lässt. Trotz dieser Vorteile des Radverkehrs ist der Platz in deutschen Städten deutlich zugunsten des Autoverkehrs verschoben. In Berlin etwa standen 2014 den Kfz 58 Prozent, den Rädern nur 3 Prozent der Fläche zur Verfügung. Darum setzt sich der VCD für eine klare Priorisierung des Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ein. Die Stadt München muss die Voraussetzungen schaffen, dass in der Stadt häufiger und auch auf längeren Wegen geradelt wird und damit der Modalsplit, also die prozentuale Verkehrsmittelwahl, sich weiter zugunsten des Fahrrads verschiebt. Der Weg dorthin führt über mehr Sicherheit und (sogenannte) Leichtigkeit für den Radverkehr. Dazu braucht es

- mehr Platz und Priorität für Fahrräder auf den Straßen
- mehr Geld und mehr Qualität für den Radverkehr
- ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz
- mehr sichere Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkhäuser
- im Winter gut geräumte Radwege

In München, der am dichtesten besiedelten deutschen Großstadt, steht wenig Platz zur Verfügung. Hier ist der Kampf um jeden Quadratmeter besonders heftig. Doch gerade in München steigen die Einwohnerzahlen rasant. Der Trend,

dass jedes Jahr mehr Kfz angemeldet werden, muss gestoppt werden, wenn die Stadt nicht an ihren Staus ersticken will. Die Antwort auf diese Probleme ist der Umweltverbund: ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und zunehmend beispielsweise auch Carsharing – Verkehrsarten, die sich sinnvoll ergänzen. Aus Sicht des VCD soll der Radverkehr neben dem ÖPNV zur gleichberechtigten Säule im Umweltverbund werden. Dabei kommt der Stadt zugute, dass der Radverkehr vergleichsweise wenig Fläche benötigt. Eine Rückumwandlung von Verkehrsflächen, die die autozentrierte Verkehrspolitik der 70er-Jahre anderen Verkehrsarten entzogen hat, steigert die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt wesentlich. Zudem kann der Verkehr wieder flüssiger gemacht werden.

Die Stadt München hat bereits eine Reihe begrüßenswerter Schritte in die richtige Richtung unternommen: Mit der Kampagne „Radlhauptstadt“ und dem „Grundsatzbeschluss Radverkehr“ von 2008 wurden die Weichen in die Zukunft gestellt. Doch mit der Umsetzung hapert es, die Geschwindigkeit, mit der begrüßenswerte Maßnahmen vorangetrieben werden, reicht nicht aus. Es muss wesentlich schneller gehen! Die Gründung eines Verkehrsreferats, wie von Oberbürgermeister Dieter Reiter vorgeschlagen, kann dazu beitragen.

Gleichzeitig muss die Stadt den Bürger*innen endlich sagen, wohin die Reise geht. Aus fossilen Antriebsarten auszusteigen ist das Gebot der Stunde, sich von alten Mobilitätsformen zu verabschieden unerlässlich. Rational gesehen, ist das für die Menschen kein unlösbares Problem, wenn sie sich langfristig darauf einstellen können. Dagegen muss es zu Akzeptanzproblemen führen, wenn man weiterhin zulässt, dass Menschen ihr Ersparnis in kostspielige Blechkisten investieren, und man ihnen dann den Parkplatz wegnimmt.



Bestehende Radwege müssen, wenn irgend möglich, in einen guten Zustand gebracht werden; bei einer Straßensanierung sollte es selbstverständlich sein, die Radwege auf Standardmaß zu verbreitern. Lücken im Netz sind systematisch zu erfassen und mittelfristig zu schließen.

Ziel muss ein sinnvolles, von der Bevölkerung akzeptiertes Gesamtnetz sein.



Die ganz alltägliche Behinderung. Solches Falschparken muss sanktioniert werden, etwa von radelnden Polizeistreifen

VCD-POSITIONEN IM EINZELNEN

- Abbiegeassistenten
- Rotmarkierung
- Ampeln, Aufstellflächen
- Abstellplätze, Parkgaragen
- Tempo 30
- Winterdienst

Abbiegeassistenten

Technische Fortschritte im Kfz-Bereich sollten nicht nur genutzt werden, um den Innensound der Musikanlage oder die Sitzheizung zu optimieren, sondern auch zur Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer*innen beitragen. Die verbindliche Einführung automatischer Assistenzfunktionen kann die Sicherheit des Radverkehrs wesentlich verbessern.

Auf Bundesebene sieht der Koalitionsvertrag derzeit vor, Fahrerassistenzsysteme wie nicht abschaltbare Notbremssysteme oder Abbiegeassistenten für Lkw und Busse verbindlich vorzuschreiben und eine Nachrüstpflcht für Lkw-Abstandswarnsysteme zu prüfen. Dies sollte schnellstmöglich in Gesetzen festgeschrieben werden. Mehr Sicherheit bieten auch an Ampeln angebrachte „Trixi-Spiegel“ – kleine Konvexspiegel, die den toten Winkel v.a. für Fahrer*innen großer Lkw verkleinern.

Im nächsten Schritt ist auch für Pkw zu fordern:

- Geschwindigkeitsassistent - hält Tempolimits ein
- Notbremsassistent/Auffahrassistent
- Überholassistent - verhindert einen Überholvorgang bei nicht ausreichendem Seitenabstand zum Radverkehr
- Abbiege-Assistent - warnt vor Rechtsabbiegeunfällen mit Radfahrer*innen im toten Winkel
- Dooring-Assistent - blockiert kurzfristig das Öffnen der Tür und schützt so vor Zusammenstößen mit vorbeifahrenden Radfahrer*innen

Rotmarkierungen

Früher wurden in München Radwege nur dort rot markiert, wo bereits ein Unfallschwerpunkt bekannt war. Die auffällige farbliche Markierung von Radwegen, Radstreifen, Radquerungen erhöht aber die Sicherheit der Radler*innen und die Aufmerksamkeit der Autofahrer*innen

enorm. Zudem verändert der Platz, der gut sichtbar für den Radverkehr reserviert ist, auch das Straßenbild und führt dazu, dass der Radverkehr insgesamt stärker beachtet wird. Deshalb ist es zu begrüßen, dass die Verwaltung seit Kurzem Rotmarkierungen präventiv und in größerem Stil einsetzt. Das hilft dem Radverkehr überall dort, wo beispielsweise baulich getrennte Radwege nicht möglich oder unübersichtliche Kreuzungen zu bewältigen sind. Der VCD fordert, innerhalb des Mittleren Rings alle Radstreifen rot einzufärben.



Ampeln/Aufstellflächen

Fahrradampeln sind direkt neben Pkw-Ampeln zu installieren. Gemeinsame Ampeln mit Fußgänger*innen sollten die Ausnahme sein, damit Radler*innen die Grünphase besser ausnutzen können. „Bettelampeln“ müssen rasch auf Grün springen. Denkbar sind auch Induktionsschleifen für Radfahrer*innen, wie bereits an der Jägerwirthstraße realisiert.

Mehr Sichtbarkeit und damit Sicherheit bringen auch Aufstellflächen an Ampeln. Dort, wo Radler*innen im Gesamtverkehr mitfahren, hilft es, wenn sie sich an roten Ampeln gut wahrnehmbar vor den Autos aufstellen können. Solche aufgeweiteten Radverkehrsanlagen gibt es in München bisher zu wenige.

Kostenvergleich Abstellanlagen

Im Grundsatzbeschluss Radverkehr von 2009 steht:

„So liegen beispielsweise die Kosten von aufwändigen Fahrradabstellanlagen (Doppelstock-Fahrradparkhaus) nach Aussage der städtischen Park&Ride GmbH pro Stellplatz mit ca. 1.200 € für den Bau und ca. 50 € jährlich für den Betrieb deutlich unter den Kosten für die günstigsten Kfz-Stellplätze (ebenerdig, ohne Überdachung) mit 5.500 € für den Bau und ca. 190 € jährlich für den Betrieb.“

Tempo 30

Wo insgesamt langsamer gefahren wird, gleicht sich die Geschwindigkeit zwischen den Verkehrsarten an. Schon das macht das Radeln in Tempo-30-Zonen viel angenehmer als auf Straßen, wo 50 km/h erlaubt sind. Ein Auto, das 30 km/h fährt, hat einen kürzeren Bremsweg und die Fahrerin oder der Fahrer mehr Zeit zu reagieren. So werden Unfälle vermieden; und wenn es doch dazu kommt, sind die Folgen wesentlich geringer und die Überlebenschancen für Fußgänger*in oder Radfahrer*in erheblich höher.

In Tempo-30-Zonen ist es auch nicht so laut, und sie bieten insgesamt eine ungleich höhere Aufenthaltsqualität. Der deutsche Städte- und Gemeindetag hat durchgesetzt, dass seit 2017 vor Schulen, Kitas, Altenheimen, Krankenhäusern u.ä. auf maximal 300 Metern Tempo 30 angeordnet werden darf. Der VCD begrüßt, dass dies in München nun systematisch angegangen wird. Noch besser wäre es, wenn generell auf allen Münchner Straßen Tempo 30 gelten würde, von dem in begründeten Einzelfällen abgewichen werden könnte. Doch das muss in Berlin angestoßen werden.

Winterdienst

Es ist wichtig, dass Radler*innen das ganze Jahr hindurch sicher Rad fahren können. Im Winter trauen sich aber die wenigsten, bei schlecht geräumten Radwegen auf der Straße zu fahren. Lieber lassen sie das Rad stehen und fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln – die ohnehin schon überfüllt sind - oder mit dem Auto – noch mehr Stau. Zwar ist der Winterdienst im Vergleich zu den Vorjahren besser geworden, ist aber weiterhin unzureichend. Deshalb fordert der VCD: Beim Winterdienst müssen alle Verkehrsteilnehmer*innen flächendeckend gleich behandelt werden.

Im Sommer sind hier viele Radler*innen unterwegs – im Winter wäre das bei derart schlecht bis gar nicht geräumtem Radweg lebensgefährlich. Dagegen die Fahrbahn für Autos: schnee- und eisfrei!



In einem Artikel in [nahfairkehr 2017](#) hatten wir bereits zum Thema „G’scheid radeln oder: Das Auto und die Macht der Sprache“ einen Vorstoß der Polizei und der Stadt kommentiert, in dem eine Disziplinierung der Radler im Vordergrund steht.

Den aktuellen Polizeibericht finden Sie [hier](#).

SINNVOLLE VERKEHRSVERSUCHE IN MÜNCHEN

- Fahrradstraßen
- Radschnellwege bzw. -straßen
- Isartorplatz
- Zweibrückenstraße
- Rosenheimer Straße
- Rosenheimer Berg
- Kreuzungsfreier Radschnellweg links der Isar

Fahrradstraßen

In München gibt es 65 Fahrradstraßen, zusammen knapp 30 Kilometer lang. Der VCD begrüßt sehr, dass die Stadt die Einrichtung dieser kostengünstigen Möglichkeit, das Radfahren sicherer zu machen, vorantreibt. Wichtig ist dabei, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen die Regeln kennen: Autofahrer*innen müssen sich an die Geschwindigkeit der Radfahrenden anpassen, Radler*innen dürfen nebeneinander fahren, Autos sind nur geduldet. Dazu müssen Autofahrer*innen umfassend informiert und geschult werden, denn viele kennen diese Regeln noch nicht. Intuitiv meinen überdies viele Radfahrer*innen, auf der Fahrradstraße Vorfahrt zu haben – ein Irrtum, der zu gefährlichen Situationen führt.

Auch müsste die hohe Hürde für die Einrichtung der Fahrradstraßen – Voraussetzung ist ein bestehender starker Radverkehr bei niedrigem Kfz-Aufkommen - gesenkt werden. Umgekehrt wird ein Schuh draus: Je sicherer das Radfahren, desto mehr Menschen trauen sich aufs Rad, und desto weniger fahren mit dem Auto! Hier fordert der VCD entsprechende Änderungen der StVO, die die Stadt mit anstoßen könnte. Zudem müssten Radler*innen bevorrechtigt werden, damit abbiegende Kfz sie nicht ständig ausbremsen. Hier sieht der VCD Handlungsbedarf, um Fahrradstraßen wirklich sicher zu machen.



StVO-Schild „Fahrradstraße“. Diese Straße ist Radfahrer*innen vorbehalten, andere Fahrzeuge sind nur durch ein Zusatzschild erlaubt. Grundsätzlich darf die Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden. Hier darf man auch nebeneinander radeln.

Radschnellstraßen

Auf Radschnellstraßen sollen Radler*innen zügig lange Strecken zurücklegen können. Das ist wichtig, um Berufspendler*innen zum Umstieg vom Auto aufs Rad zu bewegen und die Alltags-Radwege sicherer zu machen. Unterschiedliche Geschwindigkeiten, das Überholen von Lastenrädern, aber auch Nebeneinander-Radeln müssen gefahrlos möglich sein. Deshalb fordert der VCD, alle neuen Radschnellstraßen in der vorgegebenen Mindestbreite von 2,30 Metern zu bauen. Sie müssen möglichst kreuzungsfrei und getrennt vom Kfz- und Fußverkehr verlaufen. Der Radverkehr muss deutlich bevorrechtigt sein. Auch ist das Umland miteinzubeziehen.

Da zügig fahrende Radler*innen im Vergleich zur Ruheposition bis zu fünfmal so viel Luft inhalieren und damit die Abgase der Kfz besonders gefährlich sind für sie, plädiert der VCD für Radschnellstraßen abseits stark befahrener Straßen und Stauschwerpunkte. Der Belag muss haltbar und stufenlos sein, ohne Hindernisse wie Deckel o.ä. Hier bietet es sich an, Straßen für den Kfz-Verkehr in reine Radschnellstraßen umzuwandeln: Sie haben die erforderliche Breite und bereits einen guten, stufenlosen Belag, Baumaßnahmen sind überflüssig. Die bisherigen Bemühungen der Stadt München, etwa die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Schwabing und Überlegungen, die Anzahl der Parkplätze zu vermindern, gehen in die richtige Richtung. Nötig ist ein schnelles politisches Handeln, das grundsätzlich die Umwidmung von Straßen mitberücksichtigt und vorrangig behandelt.

Isartorplatz

Am Isartorplatz sollte die Anzahl der Fahrspuren reduziert werden. Der „freilaufende Rechtsabieger“ von der Zweibrückenstraße auf den Thomas-Wimmer-Ring ist überflüssig. Bei weniger Fläche für den Autoverkehr kann der Platz neugestaltet und aufgewertet werden.

Zweibrückenstraße

In der Zweibrückenstraße will der VCD den Kfz-Verkehr auf eine Spur reduzieren: Die Autos sollten nicht mehr zweispurig bis ins Herz der Altstadt geleitet, sondern schon vorher verteilt bzw. abgefangen werden. Die jeweils rechte Spur ist zu einer überbreiten Radspur umzugestalten. Das erlaubt einen breiteren Gehweg, der vollständig dem Fußverkehr gehört.

Rosenheimer Straße

Der Verkehrsversuch auf der Rosenheimer Straße im Bereich zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße beweist: Auch auf einer Hauptverkehrsstraße funktioniert Tempo 30, und der Lärm überschreitet vermutlich endlich nicht mehr den Grenzwert. Erste Messergebnisse des Referats für Gesundheit und Umwelt deuten an, dass die Stickoxidwerte seit Einführung von Tempo 30 erstmals wieder eingehalten werden.

Allerdings ist der Radverkehr nicht überall ausreichend sicher. Die Einfädelsituation, insbesondere an der Kreuzung Orleansstraße/Rosenheimer Straße, ist für stadteinwärts fahrende Radler*innen nach wie vor äußerst gefährlich. Das ist nur durch eine eigene Spur für Radler*innen zu ändern, die bereits vor der Kreuzung beginnen muss und bis zum Rosenheimer Platz durchgehen sollte.

Um den Autoverkehr in der Altstadt zu vermindern, sollte weniger Verkehr zum Altstadtring hingeleitet werden. Deshalb ist es sinnvoll, bereits weiter außen auf der Rosenheimer Straße die Anzahl der Fahrspuren zu reduzieren. Wenn Ampelschaltungen angepasst und Kreuzungsbereiche mehrspurig geführt werden, muss das auch nicht die Staugefahr vergrößern. Das haben Gutachten im Auftrag des Planungsreferats gezeigt. Gleichzeitig entsteht so genügend Platz für komfortabel breite Radfahrstreifen, die auch mit

einem Mix aus gewöhnlichen Stadträdern und schnelleren Rädern oder Lastenrädern gefahrlos zu benutzen sind.

Rosenheimer Berg

Der Radfahrstreifen am Rosenheimer Berg stadtauswärts ist eine gute Lösung. Allerdings muss es konsequent gehandelt werden, wenn der Streifen zum Parken oder als Lieferzone missbraucht wird. Ein Radfahrstreifen, der nicht zuverlässig zur Verfügung steht, gewährt keine ausreichende Sicherheit. Der VCD will, dass auch bergab, stadteinwärts, eine der drei Fahrspuren zum Radfahrstreifen umgewidmet wird, da der Radweg teilweise zu schmal und äußerst unübersichtlich ist.



Beispiel: Potsdam

Radfahrstreifen für den Radverkehr verteidigen, Mitnutzung durch Kfz unterbinden: An heiklen Stellen Radfahrstreifen durch Bäume abtrennen. Vielleicht eine Verbesserungsmöglichkeit für den Radfahrstreifen am Rosenheimer Berg?

© Clean air VCD Projekt

Links der Isar

Die Radroute entlang der Isar zwischen Max-Joseph-Brücke im Norden und Wittelsbacher Brücke im Süden ist sehr beliebt, aber völlig überlastet. Abhilfe könnten Tunnel schaffen. Damit könnte die Route ihrer Bedeutung gerecht werden und die Radler*innen zügig und ohne andere Verkehrsteilnehmer zu beeinträchtigen durch die Innenstadt bringen.

Innerhalb der Innenstadt fehlen an Luitpold-, Cornelius- und Wittelsbacher Brücke Unterführungen der querenden Straßen. Die vorhandenen Tunnel und die Radwege sind fast überall zu

schmal, Fuß- und Radverkehr nicht getrennt, der Belag mit Kleinpflaster ist unangenehm zu befahren, und zu steile Stellen machen den Anstieg beschwerlich. Besonders gefährlich sind die Einfädelungen, wo sich Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in die Quere kommen; Konflikte sind so programmiert. Nur die beiden neu ausgebauten Tunnel an der Max-Joseph-Brücke trennen schon heute Fuß- und Radverkehr. An der Boschbrücke wäre eine für den Fuß- und Radverkehr dauergrüne Ampel sinnvoll. Ist es wirklich unverzichtbar, dass Kfz auf die Museumsinsel fahren, sollte zumindest eine Induktionsschleife sicherstellen, dass die Ampel wirklich nur dann Rot für den Radverkehr zeigt, wenn ein Auto queren will.



Situation an der Max-Joseph-Brücke:
zu viele Räder - zu wenig Platz

Anders als rechts der Isar ist am linken Ufer noch Platz, um Fuß- und Radverkehr zu trennen. Vor allem ist das Gelände hier eben, während rechts die Isarhangkante und das Landschaftsschutzgebiet einem Ausbau der Radwege entgegenstehen. Gut geplante und ausreichend breite Fuß- und Radwege sind die Voraussetzung dafür, dass sich der langsame und schnelle Radverkehr nicht gegenseitig behindern oder gefährden und Fußgänger ihre Wege in Ruhe genießen können.

Vor einigen Jahren hat der Stadtrat ein wegweisendes Konzept für alle weiteren Entwicklungen an der Isar im Innenstadtbereich beschlossen. Der Isarraahmenplan ist zukünftig die Richtmarke bei allen notwendigen Sanierungen und Baumaßnahmen in den Isarauen. Ziel ist demnach unter anderem, die viel befahrene Verkehrsachse Erhard-, Steinsdorf- und Widenmayerstraße am linken Isarufer zu einem Verbindungs- und Erholungsraum zu entwickeln. Der Blick zur Isar und die Zugänglichkeit sollen verbessert werden. Die

erhebliche Bedeutung der isarbegleitenden Radwege wird betont. Im Zuge der anstehenden Sanierungs- und Baumaßnahmen an den Ufermauern und Brücken und des Baus eines großen Mischwasserkanals bietet sich die einmalige Chance, neue Rad- und Fußwege anzulegen und zu gestalten.



Viel besser: Der Tunnel an der Max-Joseph-Brücke