



Radfahren in Car-City

In München gibt es keine Bezirksausschuss-Sitzung oder Bürgerversammlung, in der nicht mindestens ein Verkehrsthema auf der Tagesordnung stünde. Kein Wunder, denn der Straßenverkehr dominiert unsere Lebensumwelt. Für welche Verkehrslösungen wir uns entscheiden und welche Verkehrsarten wir fördern, bestimmt deshalb auch, wie unsere Städte aussehen.

Von Jahr zu Jahr steigt die Verkehrsleistung in unseren Städten. Es ist absehbar, dass der motorisierte Individualverkehr diesen Zuwachs nicht mehr auffangen kann. Im Hinblick auf die Lebensqualität und den Klimaschutz wäre dies auch gar nicht wünschenswert. Doch auch der öffentliche Nahverkehr stößt bereits an seine Grenzen. Das Fahrrad hingegen besitzt als Fortbewegungsmittel großes Potenzial, denn gerade im Nahbereich bei Entfernungen unter fünf Kilometern kann der Radverkehr viele Kfz-Fahrten ersetzen.

Wie das Auto ist auch das Fahrrad Individualverkehrsmittel. Es fährt – unabhängig von Fahrplänen – wann und wohin ich möchte. Mit dem Fahrrad mobil sein können auch diejenigen, die noch nicht oder nicht mehr Auto fahren können. Mehr Radverkehr reduziert die Geschwindigkeiten und erhöht die Verkehrssicherheit für alle, insbesondere auch für Fußgänger.

Automobile Welten

Der Kraftfahrzeugverkehr dominiert die Umwelt, in der wir leben. Die Planung unserer Städte ist für ihn optimiert. Es handelt sich um ein System, in dem zahlreiche Komponenten zusammenwirken. Ein Auto

braucht Straßen, ein Netz von Tankstellen und ausreichend Parkplätze. Parkende Kraftfahrzeuge prägen das Straßenbild so sehr, dass wir sie kaum noch bewusst wahrnehmen. Ihr Platzbedarf schränkt massiv den Raum ein, der Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung steht. Die Regeln in diesem System sind auf Kfz abgestimmt und sollen ein schnelles Vorankommen ermöglichen. Es genügt für Autofahrer, die Grundregeln zu kennen. Die Verkehrsplanung sorgt dann dafür, dass sie weitgehend intuitiv erfassen, was von ihnen erwartet wird.

In einem System, das auf hohe Fahrgeschwindigkeiten ausgelegt ist, müssen sich Autofahrer darauf verlassen können, dass sich auch die anderen Verkehrsteilnehmer an die Regeln halten, denn eine Unfallvermeidung durch eigenes Ausweichen oder Bremsen ist bei hohen Geschwindigkeiten nicht mehr möglich.

Die Optimierung des Verkehrsraums für diese hohen Geschwindigkeiten erfordert eine Separation der langsameren Verkehrsteilnehmer. Fußgänger müssen Gehwege benutzen und dürfen die Fahrbahn nur unter strenger Reglementierung betreten; Radfahrer werden auf gesonderte Radwege gezwungen. Begründet wird das mit deren Schutz, aber die-

ser ließe sich auch durch eine geringere Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs erreichen. Eine wirkliche Entflechtung der Verkehrsarten gibt es ohnehin nicht, denn an jeder Kreuzung treffen alle Verkehrsströme doch wieder aufeinander und bremsen sich gegenseitig aus.

Radeln im falschen System

Der Radverkehr bewegt sich also in einem System, das eigentlich für den Kfz-Verkehr optimiert ist. Er ist dabei Regeln unterworfen, die für ihn keinen Sinn ergeben und funktional gesehen unnötig sind, wie das Beispiel Einbahnstraße zeigt. Die Regeln sind auch nicht intuitiv zu erfassen. So ist ein Radfahrer in manchen Fällen verpflichtet, einen Gehweg zu benutzen, weil dieser als gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert ist. Fehlt jedoch ein entsprechendes Schild, ist der Gehweg für Radfahrer tabu – und zwar auch, wenn er sich funktional in keiner Weise von erstgenannter Variante unterscheidet.

Um effizient zu funktionieren, benötigt der Radverkehr viel weniger formale Regeln als der Kfz-Verkehr. Radfahrer können sich untereinander und mit Fußgängern viel einfacher verständigen. Auch sind die Geschwindigkeiten im Radverkehr so unterschiedlich wie die Radfahrerinnen und Radfahrer.

Die 13-jährige Schülerin auf dem Schulweg, ein 21-jähriger Student auf dem Rennrad, die 35-jährige Mutter mit Kinderanhänger, der 40-jährige Geschäftsmann auf dem Weg zur Arbeit und die 75-jährige Rentnerin auf dem Holland-Rad beim Einkauf haben ganz unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsraumes. Sie alle auf einen viel zu schmalen und für Autofahrer schwer einzusehenden Radweg zu zwingen, auf dem sie an der nächsten Einmündung von rechtsabbiegenden Kfz gefährdet werden oder ihnen von einbiegenden Fahrzeugen die Vorfahrt genommen wird (das sind die häufigsten Unfallursachen bei Radverkehrsunfällen in München), wird ihren Bedürfnissen sicher nicht gerecht.

Um die Gefährdung für Radfahrer nicht zu erhöhen, müssen Radverkehrsanlagen strengen Entwurfsrichtlinien genügen, an die sich jedoch kaum eine Stadt hält. Daher sind die meisten Radwege auch für Radfahrer nicht attraktiv. Radverkehrsförderung ist nämlich nicht gleichbedeutend mit Radwegebau.

Den Radverkehr neu erfinden

Eine sinnvolle Förderung des Radverkehrs betrachtet diesen als System und ermöglicht ein reibungsloses Ineinandergreifen aller Bereiche des fließenden und ruhenden Radverkehrs. Es braucht komfortable Radrouten, frei von Scherben, Dreck, Schnee und Eis und eine zuverlässige Wegweisung.

Auch eine hohe Durchlässigkeit des Straßennetzes für den Radverkehr – unabhängig von Lenkungsmaßnahmen für den Kfz-Verkehr – sowie gut zu erreichende, diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten an der Wohnung und an Geschäften, Büros, Schulen und Haltestellen sind notwendig. Dafür sollte auch dem Kfz-Verkehr durchaus (Park-)Platz im öffentlichen Raum genommen werden. Eine im Jahr 2013 in Kraft getretene Fahrradabstellplatzsatzung verpflichtet Bauherren, bei Neubauten auch



Dienen Radwege wirklich der Sicherheit von Radfahrern – oder doch nur der Beschleunigung des Kfz-Verkehrs?

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen – bei Kraftfahrzeugen seit Jahrzehnten eine Selbstverständlichkeit.

Reduziert man die Geschwindigkeit im Straßenverkehr, so erübrigen sich separate Radwege. Tempo 30 ermöglicht sicheren Radverkehr auf der Fahrbahn. Dort, wo eine Radverkehrsanlage notwendig erscheint, ist ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn im Sichtfeld der Autofahrer zu bevorzugen. Das ist nachweislich sicherer als ein baulich getrennter Radweg, auf dem sich allerdings die meisten Radfahrer subjektiv sicherer fühlen. Fahrradstraßen gewähren dem Radverkehr Vorrang und ermöglichen sichere und bequeme Radrouten. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr gegen die Fahrtrichtung schafft Durchlässigkeit.

Entscheidend ist es, nicht nur punktuelle Lösungen zu finden, sondern den Radverkehr genau wie auch den Kfz-Verkehr als zusammenhängendes System zu sehen. Was beim Kfz-Verkehr für die Planung selbstverständlich ist, muss es genauso für den Radverkehr sein. Radfahren sollte mindestens so bequem sein wie die Fahrt mit dem Auto. Denn wir wollen in einer lebenswerten Stadt Rad fahren, nicht in einer autodominierten „Car City“.

TEXT Bertram Klein, ADFC München

FOTOS European Cyclists Federation (ECF)/Flickr, Heiner Pyhel

Vom Armeleutedrahtesel zum Lifestylefahrzeug

Das Image des Radfahrens hat sich in den letzten Jahren deutlich gewandelt. Im Interview verrät Hep Monatzeder, wie er künftig noch mehr Münchner aufs Radl bringen will.

Herr Monatzeder, vor mehr als drei Jahren hat sich die Stadt München das ehrgeizige Ziel gesetzt, Radlhauptstadt zu werden. Was hat sich seitdem getan?

Den Titel „Radlhauptstadt“ haben wir uns im Jahr 2010 zum eigenen Ansporn gegeben. Wir wollen damit augenzwinkernd unsere eigenen Ambitionen untermauert sehen, die „Landeshauptstadt“ so schnell und gut wie möglich fahrradfreundlich zu gestalten.

Die Radlhauptstadt-Kampagne ist aber nur ein Teilaspekt im 2009 vom Stadtrat gefassten „Grundsatzbeschluss Radverkehr“. Durch diesen hat sich unser jährliches Radverkehrsbudget auf viereinhalb Millionen Euro verdreifacht, und es gibt jetzt in allen zuständigen Referaten Stellen, die sich mit der Radverkehrsförderung beschäftigen und sich in gemeinsamen Arbeitskreisen austauschen. Mittlerweile wurden in der Stadt viele Fahrradstraßen eröffnet und eine Vielzahl von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet.

Außerdem werden die Radwege zunehmend vom Gehsteig auf die Fahrbahn verlegt, was den Radfahrern ein zügigeres und sichereres Fahren erlaubt und die leider häufig auftretenden Konflikte mit Fußgängern und Rechtsabbiegern entschärft. Jeder Neubau und jede Sanierung von Straßen berücksichtigt nun grundsätzlich auch die Bedürfnisse des Radverkehrs. Das Radwegenetz umfasst mittlerweile 1200 Kilometer. Im Grundsatzbeschluss Radverkehr haben wir uns den Ausbau auf 1400 Kilometer bis zum Jahr 2015 zum Ziel gesetzt und sind zuversichtlich, das auch zu schaffen.

Der „Fahrradklima-Test“ des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) im Frühjahr 2013 hat die Stadt Münster zur beliebtesten Fahrradstadt Deutschlands erklärt. Was kann sich München vom Testsieger abschauen?

Wir haben im letzten ADFC-Fahrradklimatest zwar „nur“ Platz 11 von 38 erreicht, der ADFC selbst lobt in der Auswertung jedoch ausdrücklich die Städte Karlsruhe, München und Frankfurt am Main für ihr Engagement, mehr Menschen aufs Rad zu bringen und erklärt, dass Münchens „Radlhauptstadt“-Kampagne Standards in der Radverkehrsförderung gesetzt hat.

Ich finde außerdem, dass Platz 11 gar kein so schlechter Platz ist, denn wir und auch der ADFC stellen fest, dass die Ansprüche und Erwartungen der Radfahrerinnen und Radfahrer in den letzten Jahren erheblich gestiegen sind. Folglich benennen sie Probleme auch deutlicher und sind kritischer in ihrer Bewer-

tung. Wir hätten uns aber nicht das Ziel gesetzt, „Radlhauptstadt“ zu werden, wenn wir nicht von Städten wie Münster oder Kopenhagen lernen wollten – auch wenn diese kleiner und deshalb nicht direkt vergleichbar sind.

Für viele der bei uns nun angewandten Infrastruktur-Anpassungen haben wir uns Anregungen aus diesen besonders fahrradfreundlichen Städten geholt, z.B. die breit abmarkierten Fahrradstreifen, für die teilweise auch Autospuren weggenommen wurden. Sogenannte Aufstellstreifen an Ampeln oder Rad-schnellwege sind ebenfalls gute Beispiele aus Münster und Kopenhagen. Gerne würden wir auch guten Beispielen wie Freiburg folgen und baldmöglichst die Abstell- und Servicemöglichkeiten an den Bahnhöfen verbessern. In Pasing ist dies mit der großen Bike&Ride-Anlage bereits ganz gut gelungen. Am Hauptbahnhof sind wir aber von der Kooperation der Deutschen Bahn als Grundeigentümer abhängig.

Zur Person

Josef (Hep) Monatzeder ist Dritter Bürgermeister von München. Er ist Schirmherr der Fahrradkampagne „Radlhauptstadt München“ und setzt sich für eine nachhaltige Mobilitätskultur ein.

Für sein Engagement wurde er 2013 auf der internationalen Radler-Konferenz Velo-city in Wien mit dem Leadership Award for Cycling Promotion ausgezeichnet.



München will bis zum Jahr 2015 den Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehr auf mindestens 20 Prozent erhöhen. Wie stehen die Chancen, dass dieses Ziel erreicht wird?

Ich bin ganz zuversichtlich, denn die im Grundsatzbeschluss Radverkehr eigentlich erst für 2015 angepeilten 17 Prozent Radverkehrsanteil hatten wir bereits 2011 erreicht. Deshalb streben wir nun 20 Prozent bis 2015 an.

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr in München steigt schon deshalb stark, weil wir nach wie vor einen hohen Zuzug haben und deshalb im öffentlichen Nahverkehr und im Autoverkehr immer öfter Kapazitätsengpässe feststellen müssen. Ein Ausbau der Kraftfahrzeuginfrastruktur kann schon allein wegen der klimapolitischen Ziele und europäischen Vorgaben wie der Feinstaubverordnung keine Lösung sein. Folglich weichen immer mehr Menschen aufs Fahrrad aus und stellen dabei fest, dass dieses im Nahbereich das bequemste und schnellste Verkehrsmittel und nebenbei umweltfreundlich und gesundheitsfördernd ist. Hinzu kommt, dass sich das Image des Radfahrens weg vom „Armeleutdrahtesel“ hin zum „Lifestylefahrzeug“ entwickelt.

Ist es überhaupt realistisch, dass die notwendige Infrastruktur bis zu diesem Termin bereitgestellt werden kann? Noch gibt es ja einige Lücken im Radnetz sowie gefährliche Engstellen.

Sie haben Recht, dass die Zunahme des Radverkehrsanteils eine Herausforderung für die

Infrastruktur darstellt. Eine zusätzliche Schwierigkeit sind die unterschiedlichen Geschwindigkeiten, die durch die Zunahme von Elektro- und Lastenrädern im Straßenverkehr bedingt sind. Größte Hürde beim Umbau ist aber der Platzmangel, denn der Straßenraum ist bereits fast vollständig überplant, so dass uns nichts anderes übrig bleibt, als den nötigen Platz dem fahrenden wie ruhenden Autoverkehr „wegzunehmen“. Und hier gibt es nach wie vor regelmäßig lange Debatten.

Zu einer echten „Fahrradstadt“ gehört, dass sich auch jüngere Verkehrsteilnehmer gefahrlos im Straßenverkehr bewegen können. Welche konkreten Pläne gibt es, um die Verkehrssicherheit in München speziell für Kinder und Jugendliche zu erhöhen?

Zum Glück ist die Verunglücktenrate von Kindern und Jugendlichen in München vergleichsweise gering und weiter abnehmend. Dennoch werden Kinder aus Angst vor Unfällen häufig von ihren Eltern im Auto zur Schule, zum Sportverein oder zur Musikstunde gebracht. Ärgerlicherweise oft in Autos, die durch ihre Größe selbst eine besondere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellen. Außerdem verhindert das Chauffieren im elterlichen Auto, dass die Kinder lernen, sich selbstständig und sicher im Straßenverkehr zu bewegen.

Deshalb freue ich mich ganz besonders, dass es Projekte wie den „Bus mit Füßen“ von Green City e.V. gibt, bei dem Eltern sich reihum abwechseln, Kinder aus der Nachbarschaft zu Fuß zur Schule zu begleiten. Die

Radlhauptstadt-Kampagne vermittelt außerdem im Rahmen der Schultournee „Check dein Rad!“ spielerisch die Themen Verkehrssicherheit, Freude am Radfahren und Umweltfreundlichkeit an weiterführenden Schulen. In der „Radlwerkstatt“ legen Jugendliche schließlich selbst Hand an und reparieren in Kleingruppen mit erfahrenen Fahrradmechanikerinnen und -mechanikern ihre eigenen Fahrräder und machen sie verkehrssicher.

Nicht vergessen bei der Schulwegsicherheit möchte ich die unzähligen ehrenamtlichen Schülerlotsen, die Morgen für Morgen kritische Punkte auf dem Schulweg sichern sowie die Angebote der Bayerischen Polizei wie Jugendverkehrsschule und Fahr Simulator.

Wichtigste Maßnahme wäre in meinen Augen aber die Einführung von Tempo 30 (siehe Infokasten), denn mit verringerter Geschwindigkeit können Autofahrer Gefahrensituationen am Straßenrand besser wahrnehmen und aufgrund des kürzeren Anhalteweges schneller reagieren. Tempo 30 verhindert Unfälle, und falls es dennoch dazu kommt, sind die Folgen deutlich weniger gravierend. Mittlerweile sind bereits etwa 80 bis 85 Prozent des rund 2300 Kilometer umfassenden Münchner Straßennetzes mit Tempo 30-Zonen abgedeckt.



INTERVIEW: Joy Mann

FOTOS: Michael Nagy, www.30kmh.eu

Initiative Tempo 30



Die europäische Bürgerinitiative **30kmh - macht die Straßen lebenswert** ist seit November 2012 zur Unterschriftensammlung zugelassen. Ziel der Initiative ist ein EU-weites reguläres Tempolimit von 30 km/h (20mph) für städtische

Gebiete und Wohngebiete.

Ausnahmen sollen auf kommunaler Ebene nur dann beschlossen werden, wenn nachgewiesen werden kann, wie die Umwelt- und Sicherheitserfordernisse für die schwächsten Straßenverkehrs-TeilnehmerInnen erfüllt werden.

Zentrale Anliegen der Bürgerinitiative sind die Verbesserung von Verkehrssicherheit und Lebensqualität sowie eine Reduzierung des Verkehrslärms. Bis zum 13. November 2013 müssen eine Million Unterschriften in mindestens sieben europäischen Ländern gesammelt werden, damit sich die EU-Kommission mit dem Thema Tempo 30 auseinandersetzen muss. Weitere Informationen zur Initiative:

www.30kmh.eu

Auch in München hat sich ein Bündnis aus lokalen Umwelt- und Verkehrsverbänden zur Einführung von Tempo 30 gegründet. Weitere Informationen zum Bündnis:

www.greencity.de/tag/tempo-30