



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

München radelt

Report 2022/23



MÜNCHEN
UNTERWEGS



Inhalt

- 04 Zahlen und Fakten rund ums Radeln in München
- 06 Interview mit Florian Paul, Radverkehrsbeauftragter
- 08 Viele neue Wege fürs Rad
- 20 Service und Angebote: Stadt- und Schulradeln, Radflohmarkt, Sharing
- 22 Meldeplattform: Feedback für besseres Radeln



Foto: LHM/Nefzger



Foto: LHM/Nefzger



Foto: LHM/Dobner/Angermann

Impressum
 Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat, Marienplatz 8, 80331 München, kontakt@muenchenunterwegs.de
 Redaktion, Grafik und Illustrationen: SZ Scala GmbH
 Texte: Christian Escher, Katrin Lange, Falko Müller
 Druck: druckwerk Druckerei GmbH
 Stand: April 2023

[muenchenunterwegs.de](https://www.muenchenunterwegs.de)

- 24 Vorfahrt und Fahrradparken
- 26 Bürger*innenbeteiligung
- 28 Service und Angebote: Sicherheit, Orientierung und Vorteile für Familien
- 31 Das Fahrrad-Quiz
- 32 München und Hamburg: Georg Dunkel im Gespräch mit Anjes Tjarks



Titelfoto: Murillo de Paula/Unsplash

Liebe Münchnerinnen und Münchner,

das Fahrrad ist neben Bus und Bahn ein Schlüssel für die Verkehrswende in München und unsere ambitionierten Klimaschutzziele. Deshalb bedanke ich mich bei allen, die immer öfter auf das Rad umsteigen und so zu einer nachhaltigen Mobilität in unserer Stadt beitragen.

München hat den höchsten Radverkehrsanteil unter den Millionenstädten in Deutschland. Unsere Aufgabe ist es, diesen Trend zu verstärken und das Radfahren in München für noch mehr Menschen sicher und attraktiv zu machen.

Der vorliegende Radreport gibt einen Überblick darüber, was die Stadt rund ums Rad alles anpackt: Wir sanieren und verbreitern bestehende Radwege. Wir bauen kontinuierlich am Altstadt-Radring und an weiteren neuen Fahrradwegen. Und wir bringen die Radschnellwege voran, damit das Rad auch für Pendlerinnen und Pendler attraktiver wird. Darüber hinaus stärken wir die weitere Infrastruktur, zum Beispiel beim Fahrradparken.

Das Engagement für den Radverkehr lohnt sich für uns alle. Denn wer radelt, der kommt oft schneller durch unsere Stadt als mit dem Auto und tut gleichzeitig etwas für seine Gesundheit – aber auch für die der anderen Münchnerinnen und Münchner, denn zur Verbesserung der Luftqualität leistet das Fahrradfahren einen wichtigen Beitrag.

Ihr Oberbürgermeister
 Dieter Reiter



Zahlen und Fakten

Wie viele Menschen fahren in München Fahrrad? Wie entwickelt sich der Radverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln? Wie viele Kilometer Radwege hat die Stadt und was gibt sie fürs Radeln aus? Hier finden Sie Zahlen und Fakten rund um den Münchner Radverkehr.*

* Quelle: Landeshauptstadt München



18 Prozent ihrer Wege

legten Münchner*innen bei der letzten Erfassung des Verkehrsmix im Jahr 2017 mit dem Rad zurück. Seit 2002 hat sich damit der Anteil des Rads fast verdoppelt. Ziel für das Jahr 2025 ist es, dass Münchner*innen 25 Prozent ihrer Wege radeln.



155 Kilometer Radwege werden innerhalb von zwei Stunden nach Schneefall geräumt.

83 Prozent der Münchner Haushalte

besitzen mindestens ein Fahrrad. Dagegen besitzt nur etwa die Hälfte der Haushalte ein oder mehrere Autos.



Lieblingsmonat

der Münchner Radler*innen ist der Juli. Außerdem: Knapp 60 Prozent des Radverkehrsaufkommens liegen in den fünf Monaten von Mai bis September.



Die Mehrheit der Münchner*innen will in Zukunft noch mehr Fahrrad fahren. Bei keinem anderen Verkehrsmittel erhoffen sich so viele Menschen eine häufigere Nutzung.

860 Kilometer Radwege hat München insgesamt. Hinzu kommen 85 Kilometer Radfahrstreifen und auf dem Gehweg abmarkierte Radwege.



3,6 Kilometer ist die durchschnittliche Strecke, die Münchner*innen auf einem Weg von A nach B mit dem Fahrrad zurücklegen.

Über die Hälfte der Münchner*innen

wünscht sich mehr Radwege sowie die Trennung von Radfahrenden und Autos. Damit sind das die meistgenannten Radverkehrswünsche an die Politik.



400 von etwa 700 Einbahnstraßen

in München sind für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.



Mehr als 90 Fahrradstraßen

mit einer Gesamtlänge von circa 42 Kilometern gibt es in München.

Fast 4,6 Millionen Radler*innen sind 2022 an den fünf in München installierten Dauerzählstellen vorbeigefahren – ein neuer Rekord! Damit stieg ihre Anzahl in sechs Jahren um mehr als 50 Prozent.

Anzahl erfasster Fahrräder in Millionen an den fünf Dauerzählstellen von 2016 bis 2022



53 Prozent der Münchner*innen nutzen das Fahrrad täglich oder mehrmals pro Woche. Damit liegt das Rad in der regelmäßigen Nutzung inzwischen knapp vor dem Auto (52 Prozent) – und München fünf Prozent über dem Durchschnitt deutscher Großstädte.



25 Millionen Euro

stehen in München jährlich für den Rad- und Fußverkehr zur Verfügung. Inzwischen arbeiten etwa 45 Personen im städtischen Mobilitätsreferat, um den Radverkehr in München voranzubringen.

„Der Radentscheid hat für Rückenwind gesorgt“

Florian Paul, 42, ist seit 2017 Radverkehrsbeauftragter der Landeshauptstadt München. Der begeisterte Radfahrer hat seine Doktorarbeit über den Radroutenplaner der Stadt München geschrieben.

Herr Paul, was macht ein Radverkehrsbeauftragter genau?

Ich vertrete die Interessen des Radverkehrs in Münchens Verwaltung und bin Ansprechpartner für alle Belange rund um den Radverkehr. Ich koordiniere zwischen den Referaten und Abteilungen die Radprojekte und bin in engem Austausch mit der Politik.

Was hat sich in den letzten fünf Jahren beim Radverkehr verändert?

Viel mehr Menschen steigen auf das Rad, um von A nach B zu kommen. Der Fokus auf den Radverkehr ist größer geworden, der politische Rückenwind ebenfalls. Gleichzeitig sind die gesellschaftlichen Spannungen und Konflikte beim Thema Mobilität angestiegen. Aber insgesamt ist die Entwicklung positiv, neben der politischen Unterstützung profitieren wir davon, dass wir jetzt ein Mobilitätsreferat haben.

Welche Ziele hat die Münchner Verkehrswende?

Die Verkehrswende beschreibt die Transformation von der autogerechten Stadt zur menschengerechten beziehungsweise umweltfreundlichen Stadt. Weniger Platz für das Auto, mehr Platz für öffentlichen Nahverkehr, Fahrrad- und Fußverkehr. Die Verkehrswende sieht vor, dass bis 2025 in München 80 Prozent der Wege mit Bus und Bahn, dem Rad, zu Fuß oder mit rein elektrischen Fahrzeugen zurückgelegt werden. Momentan sind wir bei rund 67 Prozent, was bereits ein sehr guter Wert ist.



Foto: LHM/Kliewer

„Wir bekommen an vielen Stellen mehr Platz für das Fahrrad.“

Welche Rolle spielt dabei das Rad?

Wir wollen den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 25 Prozent erhöhen. Der ist ja in den vergangenen Jahren schon stark gestiegen. 2002 lagen wir bei zehn Prozent, 2017 bei 18 Prozent – das sind 80 Prozent Steigerung in 15 Jahren. Wir gehen davon aus, dass wir momentan ungefähr bei 20, eher sogar 21 Prozent liegen.

Liegt es auch an der Corona-Pandemie, dass so viele Menschen das Rad für sich entdeckt haben?

Während des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 hatten wir einen extremen Anstieg beim Radverkehr in der Stadt. Die Parks waren voll, die Radwege auch. Als der Lockdown vorbei war, haben wir aber festgestellt, dass der Trend anhält. 2021, als es keine großen Lockdowns mehr gab und der öffentliche Nahverkehr wieder vermehrt genutzt wurde, blieb der Anteil der Radfahrenden weiterhin auf dem hohen Niveau des Vorjahrs und hat sich 2022 verstetigt.

Wie steht München im bundesweiten Vergleich da?

Sehr gut, im Bundesschnitt liegt der Fahrradanteil zwischen zehn und elf Prozent, in Bayern ebenfalls. Bei den Städten ab 500.000 Einwohner*innen stehen wir auf Platz 1 – noch vor Köln, Hamburg oder Berlin.

Um was geht es bei den Bürgerbegehren Radentscheid und Altstadt-Radring?

Das Bürgerbegehren Altstadt-Radring fordert, dass es am Altstadt-Ring mindestens 2,80 Meter breite Fahrradwege gibt, die baulich – zum Beispiel durch Bordsteine, Bäume oder Grünflächen – von Autos und

Fußgänger*innen getrennt sind. Das kann man sich anschauen an der Blumenstraße, am Thomas-Wimmer-Ring und auch am Lenbachplatz. Die breiten Radwege, die wir derzeit bauen, sorgen übrigens dafür, dass Radfahrende sich gegenseitig sicher überholen können.

Und der Radentscheid?

Der Radentscheid hat vier Ziele. Erstens: An Hauptverkehrsstraßen, auf denen schneller als Tempo 30 gefahren wird, sollen mindestens 2,30 Meter breite, baulich geschützte Radwege entstehen. Zweitens: die Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende an Kreuzungen und Einmündungen. Drittens: ausreichende und sichere Fahrradabstellanlagen und viertens ein durchgängiges Radvorrangnetz in ganz München.

Was ist ein durchgängiges Radvorrangnetz?

Beim Radvorrangnetz soll ein lückenloses Netz aus Fahrradrouen zur Verbindung aller Stadtbezirke und wichtigen Orte in der Stadt umgesetzt werden, damit man nicht am Ende des Fahrradwegs im Nichts landet. Wir entwickeln dieses Netz gerade in Abstimmung mit den Vertreter*innen des Radentscheids und legen es demnächst dem Stadtrat zur Entscheidung vor.

Welche Rolle spielt der Radentscheid für die Radpolitik in München?

Binnen weniger Wochen haben die Initiator*innen im Jahr 2019 160.000 Unterschriften gesammelt. Das hat für viel Rückenwind gesorgt. Zuvor hatten wir selbst bei kleinen Maßnahmen große Diskussionen und

Widerstände, jetzt können wir die großen Ziele entschlossener angehen. Durch die Umsetzung bekommen wir an vielen Stellen mehr Platz für das Fahrrad. So können die Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen entschärft werden.

Von den Projekten in den vergangenen Jahren: Haben Sie da ein Lieblingsprojekt?

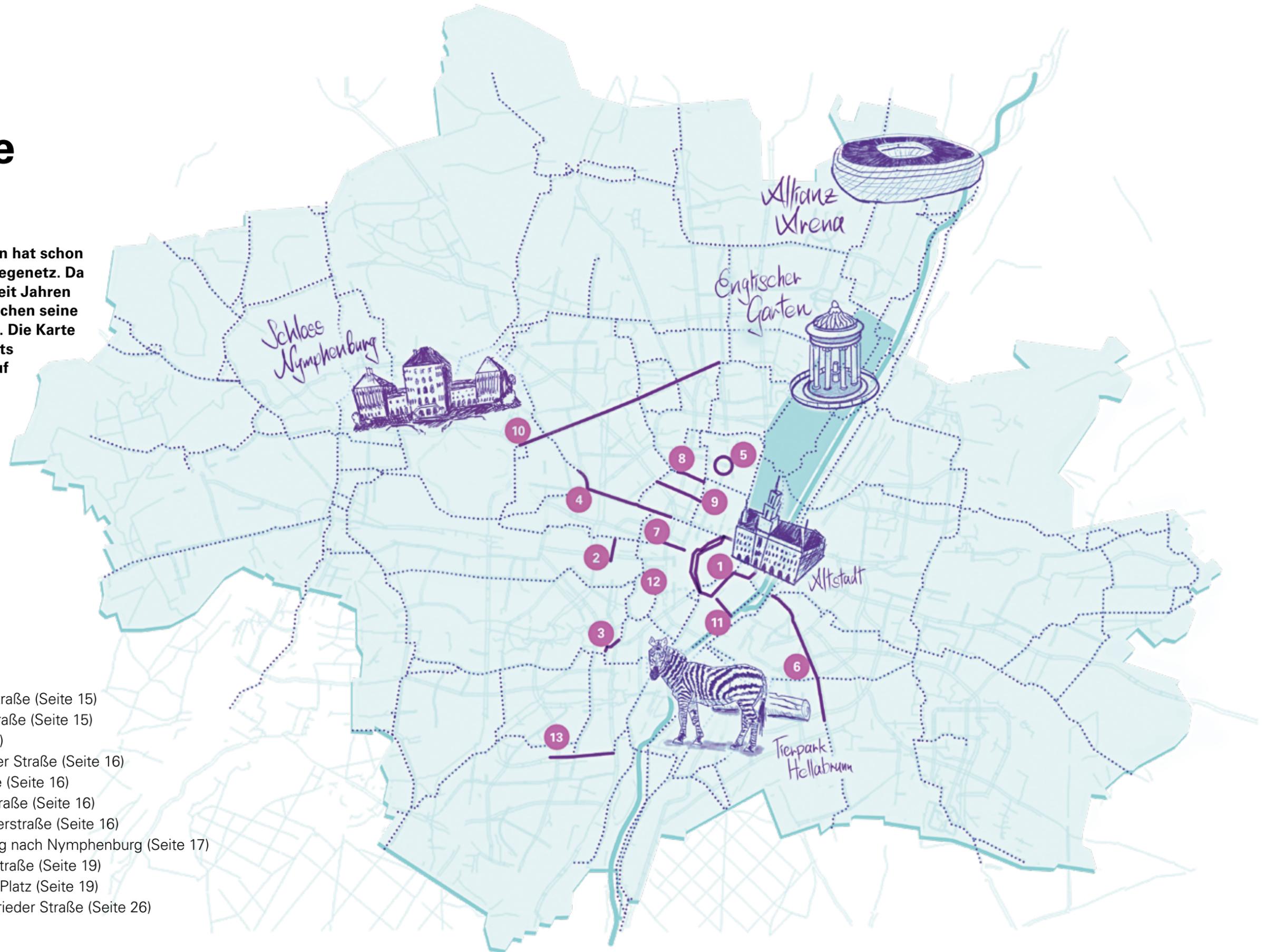
Da gibt es einige. Am Sendlinger Berg wurde ein neuer Radfahrstreifen an der Lindwurmstraße markiert. Der alte bauliche Radweg wurde zurückgebaut, die Fußgänger*innen haben mehr Raum bekommen. Die Radfahrenden können auf der Straße den Berg runterfahren und haben Platz. Aber auch die Radfahrstreifen an der Fraunhoferstraße, die ja sehr stark diskutiert wurden, haben die Sicherheit der Radfahrenden massiv gesteigert. Trotz gelegentlicher Falschparker*innen auf dem Radstreifen ist die Situation für Radler*innen insgesamt besser geworden. Das ist in der Diskussion ein wenig untergegangen.

Auch in anderen Städten hat das Thema Fahrrad eine hohe Priorität. Tauschen Sie sich aus?

Natürlich tauschen wir uns über Projekte und Maßnahmen aus. Wir waren beispielsweise mit Kopenhagen und Amsterdam in dem CIVITAS-EU-Projekt „Handshake“ engagiert. Von beiden Städten lassen wir uns inspirieren, geben aber auch unsere Ideen und Erfahrungen weiter.

Neue Wege fürs Rad

Die Landeshauptstadt München hat schon heute ein ziemlich gutes Radwegenetz. Da die Anzahl der Radfahrenden seit Jahren kontinuierlich steigt, baut München seine Fahrradinfrastruktur stetig aus. Die Karte zeigt eine Auswahl an Highlights der Radinfrastruktur, die wir auf den folgenden Seiten genauer vorstellen.



Legende

- 1 Altstadt-Radring (Seite 10)
- 2 Arnulfsteg (Seite 14)
- 3 Radfahrstreifen Lindwurmstraße (Seite 15)
- 4 Fahrradstraße Blumenburgstraße (Seite 15)
- 5 Radweg Siegestor (Seite 16)
- 6 Radfahrstreifen Rosenheimer Straße (Seite 16)
- 7 Radfahrstreifen Elisenstraße (Seite 16)
- 8 Radfahrstreifen Theresienstraße (Seite 16)
- 9 Radfahrstreifen Gabelsbergerstraße (Seite 16)
- 10 Vorfahrttroute vom Petuelring nach Nymphenburg (Seite 17)
- 11 Radfahrstreifen Fraunhoferstraße (Seite 19)
- 12 Neugestaltung Sankt-Pauls-Platz (Seite 19)
- 13 Radwegeplanung Boschetsrieder Straße (Seite 26)

..... Ausgeschilderte Radrouten

Gegenwart und Zukunft

Der Altstadt-Radring wurde durch ein Bürgerbegehren vom Münchner Stadtrat beschlossen. An einigen Stellen ist er schon gebaut, andere Stellen sind gerade im Umbau und an einigen Abschnitten steht noch die Planung an. Wir sind einmal um die Altstadt geradelt.

A Sendlinger Tor

An einem sonnigen Mittwochnachmittag geht es vom Sendlinger Tor aus los in Richtung Stachus. Der Fahrradweg: ordentlicher Untergrund, aber zu schmal für die steigende Zahl Münchner Radler*innen. Das wird sich mit dem Ausbau ändern. Der Altstadt-Radring soll in jeder Fahrtrichtung mindestens 2,30 Meter, in der Regel sogar 2,80 Meter breit werden und baulich von der Straße getrennt. Das wird in der Sonnenstraße eine besondere Herausforderung, denn es gibt viele weitere Ideen aus Politik und Stadtgesellschaft, zum Beispiel einen Boulevard für die Fußgänger*innen. Außerdem grenzt die Altstadt direkt an, in der Fußverkehr, Radverkehr und Stadtgrün ebenfalls mehr Platz bekommen sollen.

B Stachus

Am Stachus treffen wir Heiko, der gerade sein Fahrrad am Brunnen abgestellt hat: „Hier laufen immer wieder Fußgänger auf den Radweg. Und an der Ampel über den Ring steht alles voll, da ist zu wenig Platz. Viele hier sind zu Besuch in der Stadt und erkennen die Radwege nicht.“ Durch den Radring sollen an dieser Stelle

Fußgänger*innen und Radfahrer*innen deutlich mehr Platz haben. Weiter geht es vorbei an Lenbach- und Maximiliansplatz. Hier sind bereits die Bauarbeiten für den nächsten Abschnitt des Radrings gestartet. Gegenüber dem Platz der Opfer des Nationalsozialismus wird der neue Platanenplatz entstehen, wo der Verkehr bisher um große Verkehrsinseln steht und fließt. Das bringt nicht nur Stadtgrün, sondern verbessert auch die derzeit umständliche Überfahrt der Kreuzung von West nach Ost – sowohl fürs Fahrrad als auch für das Auto.

C Odeonsplatz

Kurz darauf kommen wir am Odeonsplatz an. Ähnlich wie am Stachus ist hier zu wenig Platz für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Hier verfällt man als Münchner*in gerne ins Granteln, egal, ob zu Fuß oder auf dem Rad. Steffi, die mit dem Rennrad unterwegs ist, bringt es auf den Punkt: „Ich steige hier ab und sage mir: einfach mal entspannen.“ Damit das leichter fällt, muss dieser Abschnitt verbessert werden. Der Umbau ist sensibel, denn auch Denkmalschutz, öffentlicher Nahverkehr sowie die Aufenthaltsqualität hier sind zu bedenken. Ein Gestaltungs-

wettbewerb soll Ideen bringen, wie der Platz verändert und, ähnlich wie am Siegestor weiter nördlich schon zu sehen, aufgewertet werden kann.

D Thomas-Wimmer-Ring

Nach der Radring-Baustelle in der Von-der-Tann-Straße geht es hinter der Staatskanzlei vorbei. Dann ein Aufatmen: Entlang des Thomas-Wimmer-Rings bis kurz vor dem Isartor verläuft der erste fertiggestellte Teil des Radrings. Breiter Radweg, baulich getrennt von der Straße, ein wunderbares Gleiten durch die Stadt. Empfinden das auch andere so? Vor dem Isartor frage ich Stella, die von der Arbeit heimradelt: „Ich fahre die Strecke seit Jahren. Auf dem neuen Stück fühlt sich das Fahren viel sicherer an. Einmal so komplett um die Altstadt, das wäre großartig.“ In der östlichen Gegenrichtung machen neu gepflanzte Bäume und die geschwungenen Wege optisch etwas her und auch die Fußgänger*innen profitieren von den breiteren Wegen.

E Frauenstraße

Wie im echten Leben folgen auch beim Radeln um die Altstadt auf die

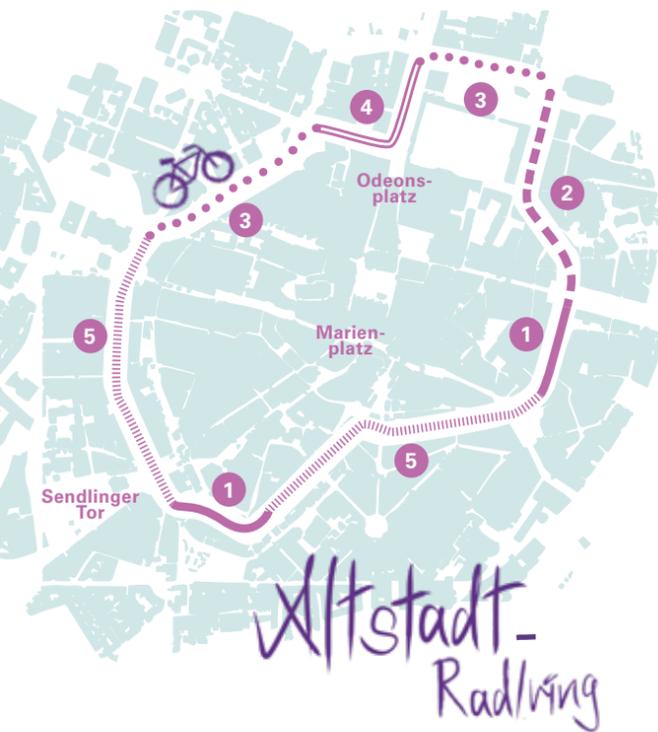


Hochs oftmals die Tiefs. Vom Isartor die Frauenstraße entlang, vorbei an Viktualienmarkt und Schrannehalle müssen Radfahrer*innen mit den Autos auf der Straße fahren. Die Straße ist eng und unübersichtlich. Autos fahren hinter Radler*innen her und können nur überholen, wenn kein Gegenverkehr kommt. Klar, dass sich hier nicht alle aufs Rad trauen. Um Platz zu schaffen, wird hier eine Fahrtrichtung des Autoverkehrs wegfallen. Welche und was das für Konsequenzen für das innerstädtische Straßennetz hat, wird aktuell von der Stadt untersucht.

F Blumenstraße

Das Beste zum Schluss: Ab der Pappaschmid-Straße bis zum Sendlinger Tor folgt mit dem neuen Teilstück Blumenstraße der Altstadt-Radhit. Früher war hier der Wilde Westen des Fahrradfahrens: eine kurvige doppelspurige Straße ohne Fahrradweg, mit hohen Bordsteinkanten und schnell fahrenden Autos. Alfons, den ich mitsamt Enkelkinderanhänger an der Ampel treffe, ist erleichtert: „Früher hieß es: entweder in die Müllerstraße mit ihren Tramschienen oder über Kopfsteinpflaster an der Hauptfeuerwache vorbei.

Jetzt komme ich hier schnell voran, und auch mit dem Kinderanhänger sicher.“ Ein gebührender Abschluss der Fahrt. Unser Fazit: München kann sich auf den Altstadt-Radring freuen. Der Unterschied zwischen den bereits fertiggestellten Teilstücken und den älteren Radwegen ist gigantisch. Ein wenig Geduld ist noch gefragt, aber das Warten lohnt sich. Stück für Stück geht es weiter, zunächst mit Lenbachplatz und Maximiliansplatz, bis wir bald reibungslos, mit Platz und entspannt um die komplette Altstadt radeln können.



Der aktuelle Stand

- 1 Fertig:** Komplette ausgebaut ist der Abschnitt zwischen Blumenstraße und Sendlinger Tor sowie am Thomas-Wimmer-Ring zwischen Isartor und Maximilianstraße.
- 2 Fast fertig:** Von der Prinzregenten- bis zur Maximilianstraße gibt es schon heute gut ausgebaute Radwege, die nur noch an die Vorgaben des Radentscheids angepasst werden müssen.
- 3 Voraussichtlich 2024 fertig:** Zwischen Lenbachplatz und dem Platz der Opfer des Nationalsozialismus haben die Bauarbeiten bereits 2022 begonnen. Hier wurde schon ein Teilstück in grüner Farbe eingefärbt.
- 4 Detailplanung:** Für den Abschnitt zwischen dem Platz der Opfer des Nationalsozialismus und der Ludwigstraße gibt es bereits Detailplanungen, die aktuell noch abgestimmt werden.
- 5 Verkehrliche Untersuchung:** Komplex gestaltet sich die Umgestaltung zwischen Frauen- und Papa-Schmid-Straße sowie Sendlinger Tor und Lenbachplatz. Hierzu hat die Stadt Untersuchungen beauftragt.

Rundherum auf Grün

An einigen Abschnitten kann man schon auf dem Altstadt-Radring fahren, andere Abschnitte werden gerade gebaut und bei wieder anderen laufen erst die Planungen. Ein Überblick.

Gut fünf Kilometer wird er lang sein und bis zu 2,80 Meter breit: der Altstadt-Radring. Beschlossen hat die Landeshauptstadt München ihn 2019, als sie die Forderungen aus dem Radentscheid übernommen hat. Nun fragen sich einige Radler*innen vielleicht ungeduldig, warum sie nicht schon längst komfortabel und getrennt vom Autoverkehr um die Münchner Altstadt herumradeln können. Die Antwort: Bau und Planung eines solchen Projekts sind in einer so dicht bebauten Stadt wie München komplex und es gilt viele Interessen zu

berücksichtigen. Wie zum Beispiel an der Sonnenstraße: Dort wird darüber diskutiert, die mehrspurige Straße in einen Boulevard mit vielen Bäumen und mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrende zu verwandeln. Dafür müssten nicht nur Autospuren reduziert, sondern auch Tramgleise neu verlegt werden. Bevor ein solches Konzept nicht entschieden ist, können die Detailplanungen für den Radring hier nicht weitergehen.

An anderen Stellen ist es hingegen schon gut vorangegangen. Auf knapp

600 Metern können Münchner*innen bereits heute ausprobieren, wie es sich auf den breiten, grün gefärbten Radwegen fährt. Aber warum eigentlich grün? Der Altstadt-Radring soll entsprechend der Forderungen aus dem Radentscheid einheitlich so gestaltet sein, dass ihn alle Verkehrsteilnehmer*innen gut erkennen können. An Gefahrenstellen wie Kreuzungen oder Einfahrten ist der Radweg dann rot. Diese Einfärbung hat sich schon an vielen anderen Stellen in München bewährt und die Sicherheit von Radler*innen verbessert. 🚲

Sicher und entspannt durch die Stadt radeln

Radler*innen haben keine Knautschzone oder Sicherheitsgurte und brauchen im Straßenverkehr besonderen Schutz.

In den letzten zehn Jahren waren 46 Prozent aller im Münchner Straßenverkehr Schwerverletzten Radfahrende. Damit sich das ändert, hat die Landeshauptstadt München die Vision Zero beschlossen: keine Toten und keine Schwerverletzten mehr auf Münchens Straßen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden bereits zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt, weitere sind in Planung. Mit etwas mehr Rücksicht und Gelassenheit können aber alle Verkehrsteilnehmer*innen dazu beitragen, dass es auf Münchens Straßen sicherer zugeht. Dafür wirbt auch die Kampagne Merci Dir.

Bessere Radwege: Mehr, breitere und besser gestaltete Radwege machen das Radeln nicht nur komfortabler, sondern auch sicherer. Radspuren werden in München künftig 2,30 Meter breit sein. Neue Radspuren werden direkt so breit gebaut, bestehende sukzessive umgebaut. Wie gut es sich anfühlt, auf so breiten Wegen zu radeln, kann man zum Beispiel schon an der Brienner oder Dachauer Straße ausprobieren.

Sichere Kreuzungen: Kreuzungen sind häufig Unfallschwerpunkte. Besonders gefährlich sind sogenannte freilaufende Rechtsabbieger. Das sind Spuren, auf denen Autos und Lastwagen abbiegen können, ohne an der Kreuzung anhalten zu müssen. Wenn

sie dabei aber Rad- oder Fußwege kreuzen, kommt es immer wieder zu Unfällen. Aktuell überprüft die Stadt diese Art von Kreuzungen und baut, wo es nötig ist, die freilaufenden Rechtsabbieger zurück. Auch rot eingefärbte Radspuren im Kreuzungsbereich können dazu beitragen, dass Radler*innen besser gesehen werden.

Weniger Tempo: Der Anhalteweg eines Autos ist mit Tempo 30 noch nicht einmal halb so lang wie bei Tempo 50. Und kommt es doch zu einem Unfall, sind dessen Folgen bei Tempo 30 weniger schwer: Dann entspricht der Aufprall einem Fall aus 3,60 Metern, bei Tempo 50 hingegen aus zehn Meter Höhe. Deshalb sollten Autofahrer*innen in Straßen, in denen viele Radler*innen und Fußgänger*innen unterwegs sind, ihre Geschwindigkeit

reduzieren. In vielen Nebenstraßen Münchens ist Tempo 30 bereits vorgeschrieben. Dort kann die Zahl der Unfälle laut eines Gutachtens der Landeshauptstadt München um bis zu 32 Prozent reduziert werden.

Mehr Abstand: Zu dichtes Überholen von Radfahrenden kann zu Unfällen führen. Der Gesetzgeber schreibt deshalb einen Mindestabstand von 1,50 Metern in Ortschaften beim Überholen vor. Außerorts ist der Überholabstand mit zwei Metern vorgeschrieben. Auch Kinder oder Räder mit Anhängern dürfen generell nur mit einem Abstand von zwei Metern überholt werden. Radler*innen wird empfohlen, andere Fahrradfahrende mit mindestens 75 Zentimeter Abstand zu überholen. 🚲



Foto: LHM/Dobner/Angermann

Hoch über den Gleisen

Fußgänger*innen und Radelnde können seit gut einem Jahr zwischen Hackerbrücke und Donnersberger Brücke auf dem Arnulfsteg die Gleise queren.



Foto: LHM/Marienhagen/John

Die Bahngleise zwischen Pasing und Hauptbahnhof teilen München in Nord und Süd. Wer mit dem Rad die Gleise queren will, zum Beispiel von Neuhausen oder der Maxvorstadt ins Westend, musste sich für einen Weg entscheiden: Fährt man über die stark befahrene Donnersberger Brücke? Oder über die Hackerbrücke, die viele Radler*innen gerne nutzen, auf der es zu Stoßzeiten aber auch sehr voll wird? Oder doch durch die Paul-Heyse-Unterführung?

240 Meter Freiheit

Seit der Fertigstellung des Arnulfstegs im Dezember 2020 haben Radelnde und Fußgänger*innen eine weitere Option: Die Brücke bietet den ersten autofreien Übergang über die Gleise entlang der S-Bahn-Stammstrecke. Wer im nördlich gelegenen

Arnulfpark startet, schraubt sich zunächst in zwei vollen 360-Grad-Drehungen die spiralförmige Rampe hoch. Oben angekommen, geht es mit viel Platz auf 240 Meter Länge über insgesamt 37 Bahngleise und die ICE-Waschanlage, während der Blick durch die seitlichen Glaswände über die Gleisanlagen und über München wandert. Am südlichen Ende führt die Rampe parallel zu den Gleisen herab auf die kleine Philipp-Loewenfeld-Straße, die schließlich in die Landsberger Straße mündet. Dank des neuen Übergangs mit Ampel an der Landsberger Straße gelangt man von dort ohne Umwege in die asphaltierte Bergmannstraße und damit ins Westend. So verbindet der Arnulfsteg als wesentliches Element der übergeordneten Fahrradrouten den Süden der Stadt mit dem Norden.

Für Fußgänger*innen gilt das ebenso, zumal der Steg dank seiner Aufzüge insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen eine deutliche Erleichterung darstellt. Damit möglichst viele Menschen den Steg für sich entdecken, wird er in Zukunft auf den Anfahrtsrouten noch besser ausgeschildert.

Mögliche Brückenschläge

Neben dem Arnulfsteg sind weitere autofreie Brücken im Gespräch oder in der Planung: etwa der Steg über den Giesinger Berg, der Klenzesteg oder auch ein Brückenschlag über die Schwere-Reiter-Straße von der Heßstraße in den Olympiapark. Bereits begonnen wurde mit dem Bau der Fuß- und Radbrücke über die Offenbachstraße nördlich der Bahnstrecke in Pasing. 



Schneller, schöner und sicherer

Verbesserungen für Radler*innen in der Lindwurm- und Blütenburgstraße

Lindwurmstraße

Der Beginn der Lindwurmstraße an der Sendlinger Kirche war für Radfahrer*innen bisher eine Herausforderung. Auf dem schmalen Fahrradweg den Berg hinab konnten gefährliche Situationen entstehen, da man neben dem Fußverkehr auch auf rechts abbiegende Autos achten musste. Diese Stelle hat die Stadt deutlich entschärft: Jetzt geht es auf einem komfortablen, 2,30 Meter breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn den Berg hinunter. Damit man auf dem Rad vor sich plötzlich öffnenden Türen der parkenden Autos geschützt ist, gibt es auf der rechten Seite zusätzlich einen 75 Zentimeter breiten Sicherheitsstreifen. Auch Fußgänger*innen, Gewerbe und Gastronomie profitieren, denn die durch den Rückbau des Radwegs gewonnene Fläche steht nun ihnen zur Verfügung. Auf der Fahrbahn ist dafür teilweise ein Fahrstreifen in Richtung Innenstadt entfallen. Gute Nachricht für Radler*innen: Dieses Teilstück von der Sendlinger Kirche bis zur Aberlestraße ist nur der Anfang des fahrradfreundlichen Umbaus der gesamten Lindwurmstraße.



Foto: LHM/Dobner/Angermann

Landshuter Allee und Blütenburgstraße

Eine der Forderungen des Radentscheids: Radfahrer*innen sollen schnell und sicher durch die Stadt fahren können. Besonders wichtig sind dabei gute Verbindungen zwischen verschiedenen Radstrecken. Eine solche Verbindung fehlte zwischen dem Radweg an der Nymphenburger Straße und der Fahrradstraße in der parallel verlaufenden Blütenburgstraße. Kam man vom Rotkreuzplatz und fuhr in Richtung Zentrum,

war der Einstieg in die Blütenburgstraße mit dem Rad nicht erreichbar, außer man schob ein Stück die Landshuter Allee entlang. Nun kann man auf einem neu eingerichteten Radweg gegen die Fahrtrichtung der Landshuter Allee komfortabel in die Fahrradstraße gelangen. Das wird sich in Zukunft noch mehr lohnen, denn die fahrradfreundliche Route in die Innenstadt wird in den kommenden Jahren über die Karlstraße bis zum Maximiliansplatz verlängert.

Siegestor

Der Platz um das Siegestor zeigt, wie die Radschnellwege (siehe Seite 18) in München aussehen werden: Zwischen Geschwister-Scholl-Platz und Siegestor sind drei Meter breite Radwege entstanden, die Teil des Radschnellwegs nach Garching sein werden. Im Zuge des Umbaus hat die Stadt in beiden Richtungen jeweils eine Fahrspur der Straße sowie 53 Parkplätze um das Siegestor zugunsten von Radwegen umgewidmet. Davon profitieren auch Fußgänger*innen, die nun viel mehr Raum zum Flanieren haben. Die Verschönerung des Platzes rund um das Siegestor bietet auch einen Blick in die Vergangenheit: Durch die 36 neu gepflanzten Pappeln erhält dieses Teilstück wieder den Alleecharakter, den die Ludwigstraße bereits bis 1880 hatte.



Foto: LHM/Knechtl



Foto: LHM/Marienhagen/John

Vom Versuch zur Dauerlösung

Die Corona-Pandemie und der dadurch stark zunehmende Radverkehr waren der Auslöser: An fünf Stellen richtete die Stadt im Juni 2020 sogenannte Pop-up-Radwege ein. Eine Evaluation des Mobilitätsreferats zeigte, dass die Fahrradstreifen gut angenommen wurden, zusätzlich sammelte die Verwaltung Feedback von Anwohnenden, Gewerbetreibenden, Verbänden und interessierten Münchner*innen. Im Frühjahr 2021 gab der Stadtrat dann grünes Licht für eine Weißmarkierung der ehemaligen Pop-up-Bike-Lanes an der Rosenheimer Straße, der Elisenstraße und der Gabelsbergerstraße. Seit Mai 2021 sind diese für den Radverkehr freigegeben und dauerhafter Bestandteil des Münchner Radwegenetzes.



Foto: LHM/Nagy

10
bis
20

Kilometer Radwege werden in München jedes Jahr saniert.

Der Fuß bleibt auf dem Pedal

Auf 4,5 Kilometern hat die Stadt München zwischen dem Petuelring und Nymphenburg eine Fahrradroute gebaut, auf der Radler*innen durchgängig Vorfahrt haben. Ein Erlebnisbericht.

Wer unbehelligt von Autos und ständigem Anhalten an Kreuzungen radeln will, sollte mal vom Petuelring bis nach Nymphenburg fahren. Dort heißt es seit 2020 auf einer 4,5 Kilometer langen Strecke: Vorfahrt für den Radverkehr. Die Route fungiert als Pilotprojekt, mit dem die Stadt neue Arten der fahrradfreundlichen Verkehrsführung testet. Täglich sind hier bis zu 5.500 Radfahrer*innen unterwegs. Und wie fährt es sich dort?

Immer Vorfahrt fürs Fahrrad

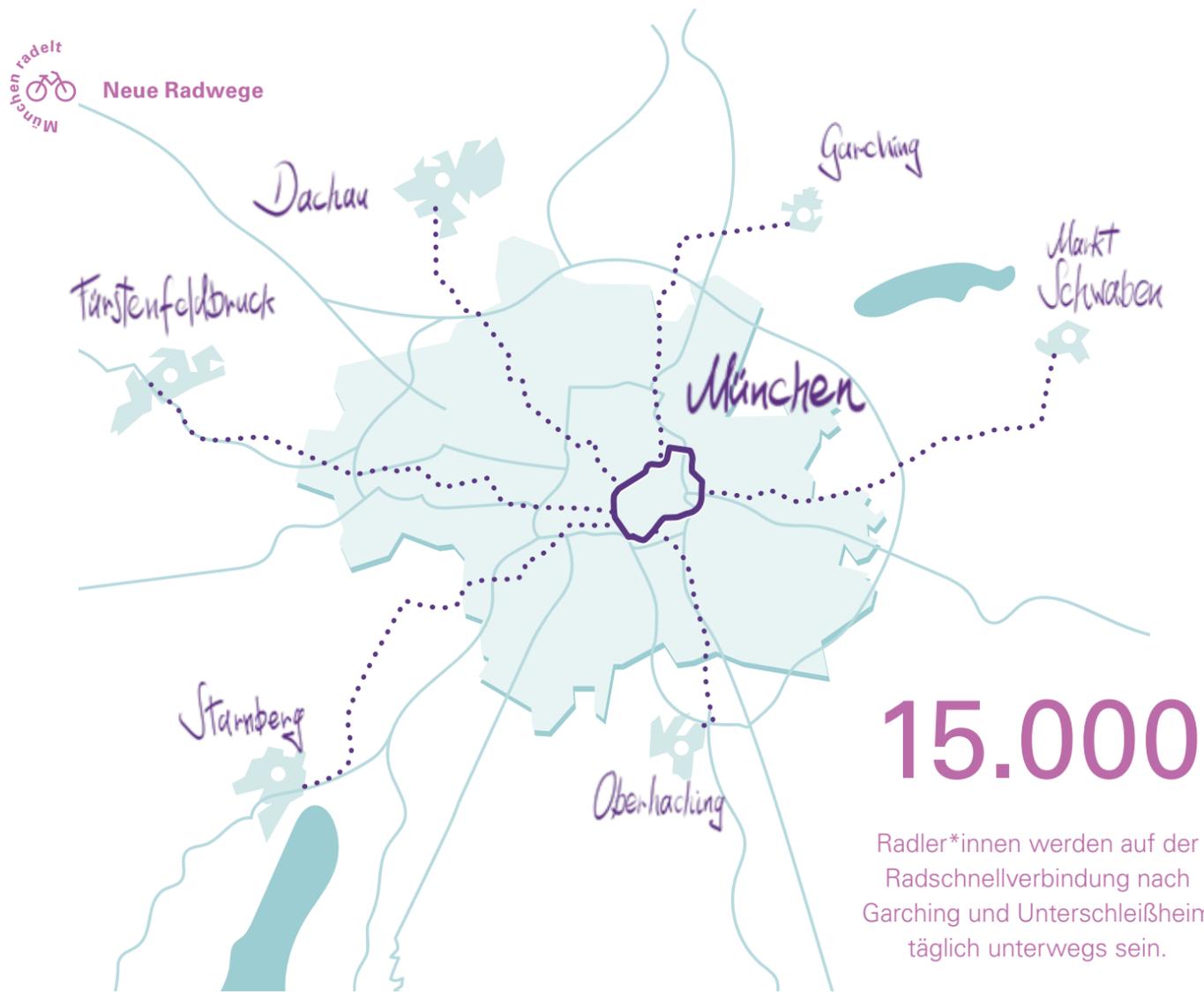
Der Einstieg in die Fahrradhauptroute liegt neben dem U-Bahnhof Petuelring in der Birnauer Straße, einer Fahrradstraße. Um den Autoverkehr auf der schnurgeraden Straße zu

verlangsamen, hat die Stadt provisorische Verkehrsinseln aufgebaut. Das funktioniert sehr gut, die Autos passen sich dem Tempo des Radverkehrs an und so radelt man gemütlich bis zu einer Fuß- und Fahrradampel. Es wird die einzige auf der ganzen Strecke bleiben. Danach geht es autofrei durch den Olympiapark, vorbei am Olympiasee und am Olympiaberg. Am Ausgang des Olympiaparks folgt der innovativste Teil der Strecke. Auf dem baulich von den Fußgänger*innen getrennten Radweg haben Radler*innen viel Platz. Unter Bäumen führt die Route am Willi-Gebhardt-Ufer entlang eines Kanals. Dann kommt der erste Höhepunkt auf dem Weg: Man kreuzt eine Autostraße und

die Autos müssen Vorfahrt gewähren, was sie tatsächlich auch tun! Weiter geht es über die Hohenlohestraße bis zur Dantestraße. Radler*innen haben auch an dieser Kreuzung Vorfahrt, darauf werden Autos mit einem Blinklicht aufmerksam gemacht.

Ein toller Vorgeschmack

Nach der Canalettostraße ist die Fahrradstraße an der Kreuzung mit der Nederlinger Straße komplett rot eingefärbt, damit die Vorfahrt für die Fahrräder deutlich wird. Als Radler*in fühlt man sich hier nicht nur sicher, sondern auch wertgeschätzt. Dann führt die Route in die Kuglmüllerstraße – ebenfalls mit Vorfahrt fürs Fahrrad. Vorbei geht die Fahrt an Villen und endet an der Menzinger Straße. Fazit: viel zu schnell vorbei! Die Fahrt vergeht wie im Flug. Die 4,5 Kilometer schaffen auch sehr gemütliche Radler*innen in weniger als 15 Minuten. Ganz ohne Stress, ständiges Abbremsen und Anfahren. Und vor allem ohne die Sorge, von Autos übersehen zu werden. Ein toller Vorgeschmack auf die Radvorrangrouten, die sich bald durch ganz München ziehen sollen. 🚲



Pendeln mit dem Rad

In Zukunft soll München bis zu sechs Radschnellverbindungen ins Umland bekommen. Der Bau der ersten Strecke nach Garching und Unterschleißheim hat bereits begonnen.

Eine Radschnellverbindung ist wie eine Autobahn fürs Fahrrad: Mit mindestens drei Meter Breite ausgestattet, ermöglicht sie eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 20 bis 25 Kilometern pro Stunde. Zeitverluste an Ampeln oder Kreuzungen werden durch Über- und Unterführungen sowie Vorfahrtsrechte minimiert. So sollen die Schnellverbindungen das Rad

für Pendler*innen aus dem Münchner Umland attraktiv machen. Doch die Planung ist komplex: Nur wenn die Stadt die Anforderungen an Radschnellverbindungen erfüllt, kann sie Fördergelder vom Bund erhalten. Das ist im engen München nicht einfach, oft müssen Fahrspuren oder Parkplätze weichen. Eine wichtige Frage ist ebenso der Umgang mit Bäumen und

Grünflächen. Gleichzeitig muss sich die Stadt genau mit den umgebenden Kommunen und Landkreisen abstimmen.

Pilotstrecke Garching/Unterschleißheim

Sechs Radschnellverbindungen soll München bekommen. Wie in einem Spinnennetz laufen diese aus allen

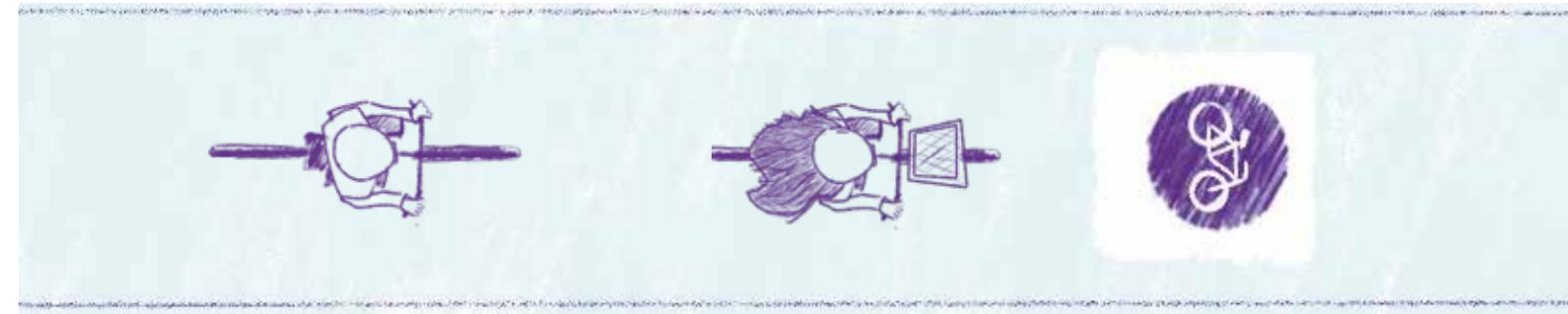
Himmelsrichtungen vom Umland zum künftigen Münchner Altstadt-Radring. Die Startpunkte der Strecken sind nach derzeitigem Planungsstand Garching/Unterschleißheim, Dachau, Markt Schwaben, Oberhaching, Starnberg und Fürstenfeldbruck. Gebaut wird als Erstes die mehr als 23 Kilometer lange Radverbindung nach Garching und Unterschleißheim, die vom Stachus entlang der Ludwig-, Leopold- und Ingolstädter Straße in den Landkreis München führen wird. Bis zu 15.000 Radfahrer*innen werden dort, so die Prognose, täglich fahren. Mittlerweile ist bei der Umgestaltung des Siegestors ein erstes

Teilstück entstanden, auf dem man testen kann, wie es sich in Zukunft fahren wird. Auch der Spatenstich für ein zweites Stück vom Lenbachplatz bis zum Platz der Opfer des Nationalsozialismus, das gleichzeitig Teil des Altstadt-Radlirings ist, ist im Herbst 2022 erfolgt. Weitere Abschnitte sind derzeit in der Detailplanung.

Fünf weitere Strecken

Die Stadt hat durch externe Gutachten fünf weitere Radschnellverbindungen prüfen lassen. Das Ergebnis: Alle fünf Radschnellverbindungen sind machbar und sinnvoll. Damit kann es jetzt in die konkrete Planung gehen. „Wir wollen

den Erfahrungsschatz von der Pilotradschnellverbindung nach Garching und Unterschleißheim nutzen, um bei den weiteren Strecken schneller zum Ziel zu kommen“, sagt Florian Paul, der Radverkehrsbeauftragte der Stadt München. „Deshalb planen wir parallel zur Verbindung nach Garching/Unterschleißheim die nächsten Radschnellverbindungen.“ Priorität hat die 25 Kilometer lange Verbindung nach Markt Schwaben, auch die Trassen nach Dachau und Starnberg sollen angegangen werden. Sie können dazu beitragen, dass Menschen in München und dem Umland das Auto in Zukunft öfter stehen lassen. 🚲



Doppelter Gewinn

Mehr Platz für Fahrradfahrende und Fußgänger*innen

Fraunhoferstraße

Die Fraunhoferstraße wurde im Sommer 2019 umgestaltet. Dies war das mehrheitliche Ergebnis einer Bürger*innenversammlung und der Wunsch der Bezirksausschüsse. Auf beiden Seiten der Straße gibt es nun breite Radfahrstreifen, dafür sind 120 Parkplätze gewichen. Für Geschäfte richtete die Stadt neue Ladezonen in den Seitenstraßen ein. Seither hat sich die Sicherheit für Radfahrende verbessert, es gibt einen Rückgang von Unfällen. Die Trambahnen kommen schneller durch die Straße, weil die Gleise nicht durch Parker*innen in der zweiten Reihe blockiert werden. Auch die Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen konnte gesteigert werden. Das viel diskutierte Projekt zeigt aber auch, dass eine umfangreiche Beteiligung der Anwohnenden notwendig ist und für Gewerbe- und Lieferverkehr verträgliche Lösungen gefunden werden müssen.

Ein Platz zum Wohlfühlen

Weniger Parkplätze, mehr Grün und Sitzmöglichkeiten hatten sich die Anwohner*innen des Sankt-Pauls-Platzes gewünscht. Der Platz nahe der Theresienwiese und direkt vor Münchens zweithöchster Kirche Sankt Paul war zuvor stark vom Autoverkehr dominiert. Das Ergebnis der im Juni 2020 abgeschlossenen Umbauarbeiten kann sich sehen lassen: Die Verkehrsfläche vor dem Westportal der Kirche ist eine Fußgängerzone, der Platz wurde mit Natursteinbelag gepflastert. Von zahlreichen Sitzgelegenheiten aus kann man die Kirche, den Brunnen, die alten Bäume und auch die neu angelegten, insektenfreundlichen Beete bewundern. Radler*innen dürfen den Platz weiterhin überqueren, nur der Autoverkehr ist nun ausgeschlossen. Im September 2022 hat diese Umbaumaßnahme beim Wettbewerb „Wohlfühlplätze“ einen verdienten zweiten Platz erreicht.

Mitradeln

Gemeinsam üben oder im Team Kilometer sammeln



Foto: LHM/Nagy

Der Fahrrad-Übungsplatz

Sie möchten zum ersten Mal das Radeln ausprobieren? Oder Ihr Können verbessern? Der Fahrrad-Übungsplatz auf der Theresienwiese bietet unterschiedliche Balance- und Geschicklichkeitsübungen, um sich mit dem Fahrrad vertraut zu machen und sicherer zu werden. Zudem greift der Parcours eine Auswahl besonders kniffliger Stellen und Situationen aus dem Straßenverkehr zum Üben auf. Schärfen Sie Ihre Konzentration, Balance, Übersicht und Geschicklichkeit!

Der Fahrrad-Übungsplatz befindet sich in der Südhälfte der Theresienwiese, ist öffentlich zugänglich und zu jeder Tageszeit kostenlos nutzbar. Auf dem Platz können alle – egal, ob groß oder klein – das Radeln üben.



Stadt- und Schulradeln

Beim Stadt- und Schulradeln 2022 haben 12.937 Münchner*innen teilgenommen, das waren 50 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Zusammen sind sie mehr als zwei Millionen Kilometer geradelt – ebenfalls ein neuer Rekord. Das Schul- und Stadtradeln ist eine Kampagne des Netzwerks Klima-Bündnis. Drei Wochen lang sollen möglichst viele Bürger*innen in ganz Deutschland ihre Wege mit dem Fahrrad zurücklegen. Jedes Jahr können sich Radler*innen einem Team anschließen oder selbst eines gründen. Beim parallel stattfindenden Schulradeln können Schüler*innen, Lehrer*innen und Eltern mitmachen und Teams bilden. Jeder geradete Kilometer der Teammitglieder zählt, die Teams mit den meisten Kilometern werden mit tollen Preisen belohnt.

Weitere Informationen: muenchenunterwegs.de/angebote/stadtradeln-und-schulradeln



Foto: Sina Scherer

Bürgermeisterin Katrin Habenschaden mit den Gewinner*innen



Foto: LHM/Dobner/Angermann

Fahrrad gefällig?

Tipps zum Kauf von gebrauchten Bikes sowie zum Sharing

Der Münchner Radflohmarkt

Sie brauchen ein Rad und das kann gerne auch gebraucht sein? Die größte Auswahl auf einem Fleck bietet der jährliche Radflohmarkt des Mobilitätsreferats, auf dem Münchner*innen Räder verkaufen und kaufen. Das Angebot reicht von Cityrädern über Mountainbikes und Kinderräder bis zu Vintage Bikes und Pedelecs. Der Eintritt ist kostenlos. Der Radflohmarkt findet in der Regel einmal jährlich statt. 2022 hat der Radflohmarkt sein zehnjähriges Jubiläum gefeiert.

Flexibel mit Sharing

Sie bekommen Besuch und brauchen ein Fahrrad fürs Wochenende? Sie wollen nur bis zur nächsten Haltestelle radeln? Oder mit dem Rad den Hinweg fahren, aber nicht zurück? Nicht immer muss es das eigene Fahrrad sein. Im Gegenteil: Mit Sharing-Fahrrädern ist man in vielen Situationen spontaner und flexibler unterwegs. Eine gute Anlaufstelle ist die App MVGO. Hier findet man auf einer digitalen Karte die Mieträder von MVG Rad sowie die Elektrotretroller und E-Motorroller von TIER und Voi. MVGO ist im Apple App Store oder im Google Play Store erhältlich.



Unter diesem Link können Sie die App MVGO herunterladen:
mvg.de/services/mobile-services/mvgo.html

Feedback für besseres Radeln

Seit Juni 2021 gibt es die Testversion der Meldeplattform. Hier können Münchner*innen Hinweise, Fragen und Lob rund um die Radverkehrsinfrastruktur in München einreichen. Bis Anfang 2023 sind bereits über 3.800 Meldungen eingegangen.

Mit der Meldeplattform möchte die Stadt näher an die Bürger*innen herankommen und ein offenes Ohr für die Wünsche aller Münchner*innen zum Thema Radverkehr haben. Auf der digitalen Plattform können Nutzer*innen zunächst zwischen den Kategorien „Hinweise“, „Fragen“ und „Lob“ auswählen. Als Nächstes klickt man auf einer digitalen Stadtkarte auf den Ort, um den es geht, bevor weitere Angaben abgefragt werden: wo der Schuh drückt, was nicht verständlich ist oder was besonders gut gefällt. Die Meldeplattform checkt zudem automatisch, ob vielleicht schon jemand eine ähnliche Meldung gemacht hat. Fotos können ebenfalls hochgeladen werden, das hilft der Stadt dabei, die richtige Stelle zu finden. Im Anschluss erhält man eine Bestätigungsmail. „Die Meldeplattform ist vom ersten Tag an richtig gut angenommen worden“, sagt Lea Seidl, Projektleiterin im

Mobilitätsreferat. Früher, als Meldungen nur per E-Mail möglich waren, gab es rund 750 sogenannte Anliegen pro Jahr, jetzt sind es nach gut ein- einhalb Jahren schon fast 4.000. Die positive Entwicklung bedeutet aber auch eine große Herausforderung, die Anfragen zeitnah und angemessen zu bearbeiten.

Ein Berg an Meldungen

Momentan leisten die Mitarbeitenden in den verschiedenen beteiligten Referaten und Abteilungen die Arbeit an der Meldeplattform zusätzlich zu ihren bestehenden Aufgaben, was eine zeitnahe Bearbeitung oft erschwert. „Zudem mussten wir uns erst einmal in die Plattform einarbeiten, die digitalen und technischen Routinen mussten sich einspielen.“ Mittlerweile klappten die Abläufe gut, auch wenn der Berg an Meldungen, der noch aus der Startphase stammt, bisher nicht vollständig abgearbeitet werden konnte.

Ziel ist es, dass künftig alle Anliegen nur noch über die Meldeplattform gemeldet werden können, um somit einen gebündelten Überblick zu gewinnen. „Grundsätzlich bekommt jede und jeder eine Rückmeldung von uns“, so Seidl, auch wenn es manchmal etwas dauern könne. Das liege neben der großen Anzahl auch an der unterschiedlichen Komplexität der Anliegen. „Teilweise sind mehrere Referate beteiligt und es müssen Vor-Ort-Termine, beispielsweise auch mit der Polizei, koordiniert werden“, sagt Lea Seidl. Dann kann eine Bearbeitung auch schnell mehrere Monate dauern. Aber was bringen die Meldungen genau? Lohnt es sich überhaupt, ein Anliegen zu melden? Ja, und das auf zwei Ebenen: Die Stadt erhält zusätzlich zu den bereits bekannten Missständen weitere Hinweise für Verbesserungsmöglichkeiten. So können beispielsweise Ampelschaltungen für Radfahrer*innen überprüft

und gegebenenfalls optimiert werden. Das Baureferat kann Auffahrten zu Radwegen einebnen, bei denen es einen bislang aus dem Sattel gehoben hat. Und wenn Äste in Radwege hineinragen, können die Kolleg*innen vom Gartenbau aktiv werden.

Hotspots identifizieren

Für die Verwaltung ist eine zweite Funktion der Plattform jedoch fast noch wichtiger: „Die Meldungen helfen uns, Hotspots zu identifizieren, an denen Missstände immer wieder auftreten.“ Wenn an bestimmten Stellen beispielsweise Autos wiederholt auf dem Fahrradweg parken, können die Kontrollen verstärkt werden. Wenn Themen mehrfach gemeldet werden, hat die Verwaltung gute Argumente, hier aktiv zu werden. Durch die Anzeige der Meldungen auf der Karte der Meldeplattform schafft die Stadt zusätzliche Transparenz für die Nutzer*innen. Genau diese Transpa-

renz soll ausgebaut werden. Mit den Grundfunktionen der Meldeplattform sei man trotz der noch vielen abzuarbeitenden Meldungen zufrieden, so Seidl. Dank der Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club habe man zudem einige Schwachstellen identifiziert, die in Zukunft behoben werden können. Darüber hinaus soll aus der Meldeplattform in Zukunft eine Melde- und Informationsplattform werden. Dann können Nutzer*innen auch Informationen zu Fahrradstraßen, zu aktuellen Beschlüssen oder Maßnahmen beim Radverkehr auf der Übersichtskarte erhalten. Im Sinne einer digitalen und transparenten Verwaltung werden somit Anliegen ausschließlich über die Meldeplattform bearbeitet.

Die Meldeplattform finden Sie unter muenchenunterwegs.de/meldeplattform-radverkehr 



Foto: LHM/Paul

München macht den Weg frei

Rund um die Baustelle: Wenn in München gebaut wird, wird es eng. In vielen Fällen ist dann nicht mehr ausreichend Platz fürs Rad da. Die Stadt München arbeitet daran, Baustellen in München sicherer zu gestalten. Dafür hat das Mobilitätsreferat klare Regeln etabliert. Und wenn es doch mal nicht klappt, freuen wir uns über eine Meldung über die Meldeplattform.

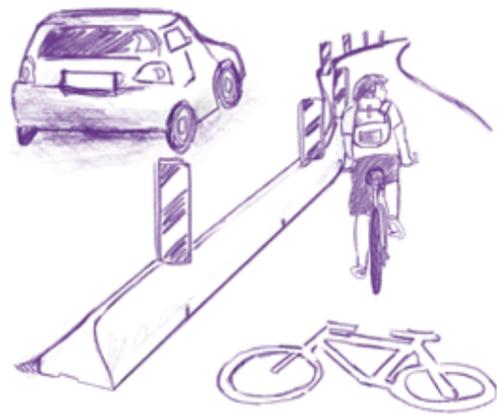
Winterdienst: München ist die schneereichste Großstadt Deutschlands. Da ist es wichtig, dass Fahrradwege von zu viel Schnee befreit werden. Die Landeshauptstadt hat ihre Anstrengungen intensiviert: Ab einer Schneehöhe von drei Zentimetern räumt das Baureferat alle Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen innerhalb von drei Stunden, auf wichtigen Strecken sogar innerhalb von zwei Stunden. Innerhalb von 24 Stunden wird ein zweites Mal geräumt, auch bei Schneefall unter drei Zentimetern.



Foto: LHM/Schebesta

Vorfahrt fürs Rad

Mit verschiedenen Pilotprojekten erprobt München innovative Lösungen für den Radverkehr der Zukunft. Wir stellen drei aktuelle Beispiele vor.

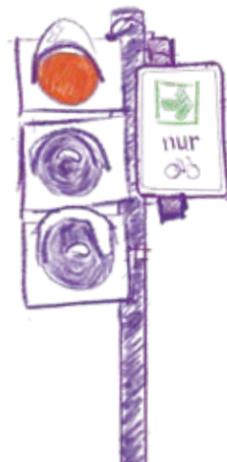


Protected Bike Lanes

Um das Sicherheitsgefühl der Radfahrer*innen zu erhöhen, gibt es sogenannte Protected Bike Lanes, geschützte Radfahrstreifen. Die meisten Lösungen sehen als zusätzliche Trennung des Radverkehrs von Autos, Lastern und Bussen eine Art flexiblen Bordstein vor. Seit Mai 2022 testen das Mobilitätsreferat und das Baureferat für die Dauer von rund einem Jahr an insgesamt fünf Standorten in München verschiedene technische Alternativen für die Einrichtung von Protected Bike Lanes. Die Tests können zeigen, welche Lösungen für den dauerhaften Einsatz im Straßenverkehr geeignet sind, um das Radfahren in München sicherer zu machen.

Grünpfeil für Rechtsabbieger

Der grüne Pfeil an Ampeln, der das Rechtsabbiegen auch bei Rot erlaubt, ist im Straßenverkehr schon länger bekannt. Diesen Pfeil gibt es seit der Aktualisierung der Straßenverkehrsordnung aus dem Jahr 2021 auch speziell für Radfahrer*innen. München war Vorreiter in Deutschland und hatte ihn zuvor an 13 Standorten erprobt. Mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung bleiben diese Pfeile dauerhaft erhalten. Gleichzeitig soll der Grünpfeil für Radler*innen in Zukunft viel häufiger in München zu sehen sein: Die Stadt prüft ab sofort bei allen neuen Projekten und Anpassungen von Ampelanlagen, ob ein grüner Rechtsabbiegepfeil für das Fahrrad angebracht werden kann. Und auch bei Anträgen der Bezirksausschüsse oder Vorschlägen von Bürger*innen prüft die Verwaltung die Einrichtung des Grünpfeils für Radfahrende.



Grüne Welle fürs Rad

Wer hat sich darüber noch nicht geärgert? Häufig muss man als Fahrradfahrer*in stehen bleiben, weil sich die Folgeampel an der Geschwindigkeit der Autos orientiert. Die grüne Welle speziell fürs Rad wird hingegen an einer durchschnittlichen Radgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern ausgerichtet. Die erste grüne Fahrradwelle Münchens gibt es seit einer Testphase 2018/19 in der Schellingstraße in der Maxvorstadt. Seit September 2019 sind die Ampeln in der Kapuzinerstraße zwischen Baldeplatz und Lindwurmstraße sowie in der Adalbertstraße ebenfalls als grüne Welle für Radfahrende geschaltet. Auch auf der Karlstraße zwischen Dachauer und Barer Straße gibt es seit Februar 2021 eine grüne Welle für den Radverkehr. Weil sich das Konzept bewährt hat, werden noch weitere grüne Wellen folgen.

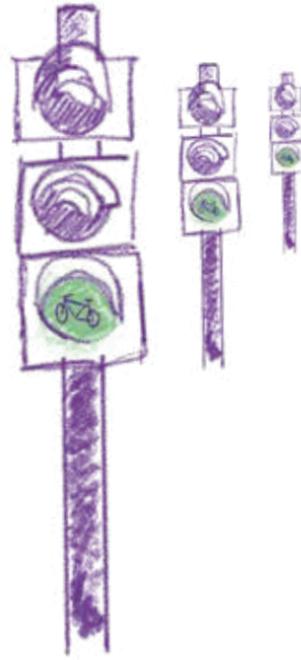


Foto: LHM / Marienhagen/John

Fakten zum Fahrradparken

Nach der Fahrt will das Zweirad sicher abgestellt sein. Was rund ums Fahrradparken in München passiert, haben wir in unseren FAQs zusammengestellt.

Warum ist das Thema Fahrradparken überhaupt wichtig?

Die Gehwege sind oft voll. Das ist gerade für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein Hindernis. Deshalb braucht es zusätzliche Abstellmöglichkeiten. Außerdem sollen Münchner*innen ihr Fahrrad (diebstahl-)sicher und möglichst witterungsgeschützt abstellen können.

Was tut die Landeshauptstadt München für das Fahrradparken?

Wie jedes Jahr wurden auch 2022 rund 1.500 neue dezentrale Fahrradabstellplätze eingerichtet. Davon wurden 58 nur für Lastenräder installiert. Wenn auf dem Gehweg keine geeigneteren Flächen zur Verfügung stehen, werden Autoparkplätze in Fahrradplätze umgewandelt. Dazu kommen weitere 320 überdachte und teilweise mit Doppelstockparkern ausgestattete Stellplätze an U- und S-Bahnhöfen. Derzeit gibt es etwa 41.000 öffentliche Fahrradabstellplätze. Jährlich sollen künftig 1.000 bis 3.000 im öffentlichen Bereich hinzukommen. Zusätzlich

werden pro Jahr rund 10.000 Fahrradabstellplätze auf privaten Flächen errichtet.

Wann dürfen Schrotträder entsorgt werden?

Räder, die längere Zeit nicht mehr benutzt wurden, können nicht einfach eingesammelt werden, weil Fahrradparken ohne zeitliche Beschränkung ja grundsätzlich erlaubt ist. Wie und wann die Stadt Schrotträder durch die P+R GmbH beseitigen lassen kann, erfahren Sie auf stadt.muenchen.de/infos/strassenreinigung.html

Wo darf ich Lastenräder parken?

Auch Lastenräder dürfen auf dem Gehweg abgestellt werden, solange sie andere nicht behindern oder gefährden. Es gibt auch spezielle entsprechend markierte und beschilderte Stellplätze für Lastenräder. Die festen Anleihen werden dort so montiert, dass zum Befahren und Rangieren mehr Platz vorhanden ist als bei Fahrradabstellanlagen für Fahrräder mit Standardmaßen. Die Stadt prüft bei neuen Fahrradab-

stellanlagen, die mehr als 50 Rädern Platz bieten, ob auch Abstellplätze für Lastenräder, Sonderfahrzeuge oder Räder mit Anhängern integrierbar sind.

Was ist „ParkenDual“?

Unter dem Titel „ParkenDual“ testet die Stadt derzeit an sechs Standorten das temporäre Fahrradparken. Diese Parkplätze sind zu bestimmten Tages- oder Jahreszeiten entweder für Fahrräder oder für Autos vorgesehen. So soll eine effektivere Nutzung des öffentlichen Raums erreicht werden.

Kann ich selbst Fahrradabstellplätze schaffen?

Mit einem Vorschlag für eine Fahrradabstellanlage wenden Sie sich am besten an Ihren Bezirksausschuss. Dieser prüft den Vorschlag und reicht ihn an das Mobilitätsreferat weiter.

Infos für Grundstückseigentümer*innen gibt es im Leitfaden des Mobilitätsreferats unter muenchenunterwegs.de/information/fahrradparken



Grafik: Digitaler Zwilling



Foto: LHM/Nagy

Mobilitätsreferent Georg Dunkel, Bürgermeisterin Katrin Habenschaden und Markus Mohl vom Geodatenservice des Kommunalreferats

Ein ausgezeichnete Plan

Für ihren innovativen Weg, die Bürger*innen über Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu informieren, hat die Landeshauptstadt München beim Deutschen Fahrradpreis 2022 den zweiten Platz erreicht.

2019 hat der Münchner Stadtrat beschlossen, die Forderungen der zwei Bürger*innenbegehren Radentscheid und Altstadt-Radring zu übernehmen. Ziel ist es, bis 2025 eine deutlich verbesserte Radinfrastruktur zu haben: Neue und breitere Radwege, ein Radring rund um die Altstadt sowie mehr Abstellmöglichkeiten sollen das Radeln in München sicherer und komfortabler machen. Konkret in Planung sind in mehr als 50 Straßen neue, breitere oder bes-

ser markierte Radwege. Doch solche Maßnahmen werden nicht von allen Bürger*innen gleich positiv bewertet. In einer so eng bebauten Stadt wie München kann nur selten zusätzlicher Platz für Radwege geschaffen werden. Stattdessen muss man den vorhandenen Raum neu verteilen. In der Praxis bedeutet das häufig: weniger Fahrspuren oder Parkplätze für Autos. Deshalb ist es so wichtig, schon in der Planungsphase Anwohnende, Gewerbetreibende und Be-

zirksausschüsse zu informieren und verschiedene Lösungen mit ihnen zu diskutieren.

Hohe Akzeptanz

„Kommunikation ist die Grundlage erfolgreicher Politik, das gilt besonders bei Infrastrukturprojekten. Indem wir unsere Pläne gut erklären, können Vorbehalte meist schnell ausgeräumt werden. Dadurch schaffen wir eine hohe Akzeptanz unserer Radverkehrsprojekte“, erklärt Münchens zweite

Bürgermeisterin Katrin Habenschaden. Bei zahlreichen Veranstaltungen informiert die Landeshauptstadt München deshalb die Bürger*innen über die geplanten Maßnahmen zum Ausbau der Radinfrastruktur. Die Teilnehmer*innen werden hier in den Planungsprozess integriert, sie können ihre Vorschläge einbringen und Kritik äußern.

Komplexe Projekte auf einen Blick

Um den aktuellen Stand der Planungen anschaulich und bürger*innenfreundlich vorstellen zu können, hat das Mobilitätsreferat zusammen mit dem Geodatenservice des Kommunalreferats den sogenannten Digitalen Zwilling weiterentwickelt. Er basiert

auf einem digitalen 3-D-Stadtmodell Münchens, in dem künftige Radwege eingefügt und visualisiert werden können. Mobilitätsreferent Georg Dunkel: „Mit dem Digitalen Zwilling können wir den Bürger*innen zeigen, wie sich Straßenräume durch die Umbaumaßnahmen verändern werden.“

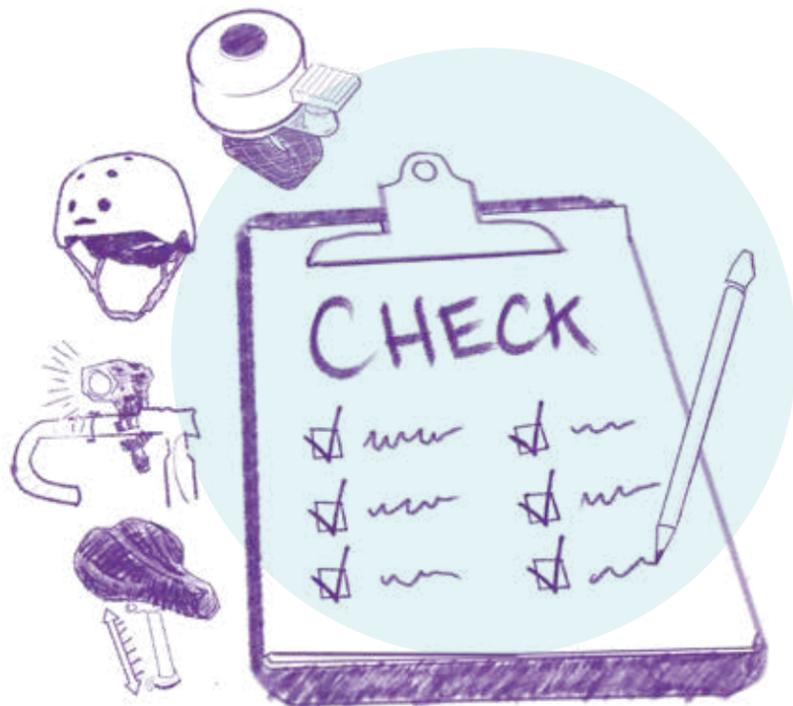
Weiterer Vorteil ist, dass sich mit dem Digitalen Zwilling auch unterschiedliche Varianten für eine Umgestaltung schnell darstellen und miteinander vergleichen lassen. So lässt sich auch bei komplexen Projekten wie zum Beispiel der Umgestaltung einer großen Kreuzung auf einen Blick erkennen, wie der Raum künftig verteilt werden kann.

Auf dem richtigen Weg

Dieser innovative Weg der Bürger*innenbeteiligung hat auch die Jury des Deutschen Fahrradpreises überzeugt. Der bundesweite Wettbewerb honoriert jedes Jahr besonders fahrradfreundliche Städte und Kommunen. Mit dem Digitalen Zwilling hat die Landeshauptstadt München 2022 den zweiten Platz in der Kategorie „Service & Kommunikation“ erreicht. Für Georg Dunkel ein wichtiges Signal: „Der zweite Platz beim Deutschen Fahrradpreis bestätigt uns, dass wir mit unserer Form der Bürger*innenbeteiligung auf dem richtigen Weg sind.“ 

Mit Sicherheit ein gutes Gefühl

Zum Radspaß gehört ein funktionierendes und sicheres Fahrrad.



Radl-Sicherheitschecks

Die Bremsen nachjustieren, den Sattel richtig einstellen, Licht, Reflektoren und Reifendruck prüfen – schon ist das Fahrrad verkehrssicher. Für alle, die ihr Rad nicht selbst checken wollen oder können, gibt es die kostenfreien Fahrrad-Sicherheitschecks des Mobilitätsreferats. Die Checker*innen sind mit ihrem Werkzeug und ihrer Erfahrung an zentralen Orten in vielen Münchner Stadtbezirken im Einsatz. Kleinere Mängel beheben die Profis direkt vor Ort, für größere Reparaturen haben sie die richtigen Werkstatt-Tipps parat.

Servicestationen

Die Luft ist raus und keine Pumpe zur Hand? Verteilt in München finden Sie an aktuell zwölf Plätzen öffentliche Pumpstationen. Davon profitieren nicht nur Radfahrende, sondern auch Münchner*innen, die im Rollstuhl oder mit Kinderwagen unterwegs sind. An drei der Stationen stehen zusätzlich auch Werkzeuge für kleinere Wartungen und Reparaturen zur Verfügung. Die Pump- und Servicestationen sollen den Komfort für Radfahrende in München weiter erhöhen. Die zwölf Stationen finden Sie an stark frequentierten Fahrradrouten, an MVG Radstationen und an größeren Fahrradabstellanlagen. Eine Übersicht finden Sie unter muenchenunterwegs.de/angebote/oeffentliche-radlpumpen



Informationen zu den Radl-Sicherheitschecks finden Sie unter muenchenunterwegs.de/angebote/fahrrad-sicherheitschecks

Strecke kennen, Strecke machen

Die beiden hier vorgestellten Angebote helfen Ihnen, sich in München zurechtzufinden.

München entdecken

Wer Lust hat, München mit dem Fahrrad zu erkunden, sollte an einer der geführten Touren des Mobilitätsreferats teilnehmen. Die Stadtführer der Guiding Architects Munich begleiten Gruppen interessierter Bürger*innen auf attraktiven und sicheren Radrouten zu den schönsten Ecken Münchens. Auf den Touren erfahren die Teilnehmer*innen viel Wissenswertes zur Stadtentwicklung, über neue und historische Viertel, zukünftige Projekte sowie Meilensteine der Radförderung. Es gibt Tipps zum Radfahren in München und zur Entdeckung schöner und sicherer Routen. Und ganz nebenbei lassen sich bei den Radtouren auch neue Kontakte knüpfen.

Infos zu Anmeldung und Terminen: muenchenunterwegs.de/angebote/muenchen-neu-entdecken

Radlstadtplan und Radroutenplaner

Wer kennt das nicht: Plant man eine Radltour quer durch die Stadt mithilfe einer Karte, egal, ob digital oder analog, landet man meist doch auf einer Route entlang der großen Straßen. Dabei gibt es fürs Rad so viele schönere Wege, die übersichtlich im Münchner Radlstadtplan zu sehen sind. Der Radlstadtplan zeigt alle Radverbindungen auf einen Blick. Zusätzlich bietet er nützliche Informationen zum Radwegenetz, zu den Forst- und Feldwegen, Fahrradstraßen und freigegebenen Einbahnstraßen sowie zu den ausgeschilderten Fahrradhaupttrouten. Den Plan gibts zum Download unter geoportal.muenchen.de/portal/radlstadtplan

Einen praktischen Radroutenplaner hat die Stadt in Zusammenarbeit mit dem Münchner Verkehrsverbund (MVG) entwickelt. Wenn Sie Ihre Route auf Laptop oder Handy planen wollen, ist rad.mvv-muenchen.de eine gute Wahl. Neben der schnellsten Route schlägt der Radroutenplaner auch grüne oder familienfreundliche Strecken vor.



Foto: LHM/Neeser



Foto: LHM/Marienhagen/John

Mobil von klein auf

Angebote für Familien und Schulen

Mit Baby unterwegs

Sie haben ein Baby und wollen ohne eigenes Auto in München unterwegs sein? Mit dem Projekt „Go!Family“ unterstützt das Mobilitätsreferat junge Familien. Die kostenlosen oder vergünstigten Mobilitätsangebote gelten für werdende Eltern sowie für alle Eltern mit Babys, die maximal 15 Monate alt sind. So können Familien für sechs Tage einen Kinderfahrradanhängers mit Elektrofahrrad oder ein Lastenrad für den Kindertransport testen. Bis zu drei Monate im Voraus lassen sich die Testfahrräder reservieren. Darüber hinaus gibt es für Bus und Bahn das „Münchner Kindl Ticket“: Damit fährt ein Elternteil mit Baby und allen Geschwisterkindern einen Monat lang ab 9 Uhr Bus und Bahn in der M-Zone zum vergünstigten Preis von 29 Euro. Und sollte doch mal ein Auto nötig sein, können Eltern mit dem Familienpaket von „Go!Family“ ein Jahr lang ohne die monatliche Grundgebühr, Anmeldegebühr und Kautions-Sharing-Fahrzeuge von Stattauto ausleihen. Mehr Informationen unter muenchenunterwegs.de/angebote/gofamily

Mobilitätstheater

Für Kinder und Jugendliche ab elf Jahren tourt das Mobilitätstheater „Let's go! 2.0“ durch die Münchner Schulen. Das Theater greift unterhaltsam die Themen nachhaltige Mobilität und Klimaschutz auf. In dem Stück machen sich zwei Jugendliche auf den Weg vom Olympiapark zum Isarstrand. Dabei erkennen sie, dass sie in einer Großstadt mit verschiedenen Fortbewegungsmitteln unterwegs sein können. Zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Tretrollern, mit Bus oder Bahn: Mobilität ist vielfältig wie auch die ökologischen Fußabdrücke der unterschiedlichen Fortbewegungsarten. Aktuelle Vorstellungstermine finden Sie unter muenchenunterwegs.de/angebote/mobilitaetstheater



Achtung, Lehrer*innen: Wenn Sie das Theaterstück an Ihre Schule holen wollen, schreiben Sie an schule.mor@muenchen.de



Foto: LHM/Blei

Das Fahrrad-Quiz



Radfahren ist kinderleicht? Ja, das stimmt. Dennoch gibt es auch fürs Radeln viele Verkehrsregeln, die vielleicht nicht jede und jeder kennt. Testen Sie Ihr Wissen bei unserem Quiz.

1. Was bedeutet dieses Schild?



- a) Hier dürfen nur Zweiräder fahren.
- b) Autos dürfen Radfahrer*innen und andere Zweiräder nicht überholen.
- c) Autos verboten, motorisierte Zweiräder müssen hinter Fahrrädern bleiben.

2. Was gilt auf einer Fahrradstraße?*



- a) In Fahrradstraßen gilt eine Maximalgeschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde für alle.
- b) Auf Fahrradstraßen haben Fahrradfahrende Vorfahrt vor einbiegenden Verkehrsteilnehmenden anderer Straßen.
- c) In Fahrradstraßen dürfen Radfahrer*innen nebeneinander fahren.
- d) In Fahrradstraßen dürfen nur Fahrräder, Pedelecs und E-Tretroller fahren.
- e) In Fahrradstraßen darf man auch mit Inlineskates und Rollschuhen auf der Straße fahren.

3. Darf man Autos mit dem Fahrrad rechts überholen?

- a) Natürlich, das gilt immer – wenn man eben schnell genug radelt.
- b) Nur wenn die Autos stehen, zum Beispiel an einer Ampel.
- c) Rechts überholen ist in Deutschland nie erlaubt, egal, mit welchem Verkehrsmittel.

4. Wann müssen Radler*innen einen Radweg benutzen?



- a) Wenn ein Radweg vorhanden ist, muss man ihn mit dem Fahrrad auch nutzen.
- b) Nur wenn er durch ein rundes blaues Schild mit weißem Fahrrad gekennzeichnet ist.
- c) Nur wenn zusätzlich ein Schild „Radweg muss benutzt werden“ angebracht ist.

5. Womit darf ich in München auf dem Fahrradweg fahren?*



- a) Fahrrad
- b) E-Tretroller
- c) S-Pedelec
- d) E-Bike
- e) Pedelec
- f) Mofa

6. Was gilt bei diesem Verkehrsschild?*



- a) Der Weg ist grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmenden verboten, außer für Fußgänger*innen.
- b) Kinder bis zehn Jahre dürfen auf diesem Weg Fahrrad fahren.
- c) E-Tretroller dürfen hier fahren, solange sie nicht schneller als zehn Kilometer pro Stunde fahren.
- d) Fahrradfahrende dürfen hier nur Schrittgeschwindigkeit fahren.
- e) Hier darf man sein Rad wie einen Tretroller nutzen, solange man nicht auf dem Sattel sitzt und sich nur mit dem freien Bein vom Boden abstößt.

Lösungen: 1 b; 2 a, c, d; 3 b; 4 b; 5 a, b, e; 6 a, b, e

* Mehrfachnennung möglich



Foto: LHM/Marienhagen/John



Foto: Imago/Lars Berg



Anjes Tjarks,
41, ist seit 10. Juni 2020
Senator der neu
geschaffenen Senats-
verwaltung für Verkehr
und Mobilitätswende
der Freien und
Hansestadt Hamburg.



**Isar im Süden
und Außenalster
im Norden: Die
beliebtesten
Radrouten bieten
einen schönen
Blick aufs
Wasser.**

München

Georg Dunkel,
49, ist seit 1. Januar
2021 Referent im
neu geschaffenen
Mobilitätsreferat
der Stadt München.



München und Hamburg

Den Straßenraum anders verteilen

Sowohl Hamburg als auch München wollen die Verkehrswende. Eine Schlüsselrolle spielt dabei das Fahrrad. Doch der Umbau von Großstädten, die jahrzehntlang vor allem für Autos geplant und gebaut wurden, ist eine Herausforderung. Wir wollten von den beiden Machern der Verkehrswende wissen: Wie können Hamburg und München fahrradgerecht werden – und welche Hindernisse müssen sie dabei überwinden?

Herr Tjarks, Herr Dunkel: Fahren Sie privat auch Fahrrad, und wenn ja, haben Sie eine Lieblingsstrecke?

Dunkel: Ich fahre täglich mit dem Rad zur Arbeit, und das sehr gern. Das Rad ist für meine Wege das absolut beste Verkehrsmittel. Meine Lieblingsstrecke ist vom Olympiapark nach Nymphenburg am Kanal entlang. Aber auf meinem Arbeitsweg probiere ich auch gerne unterschiedliche Strecken aus.

Tjarks: Ich habe kein Auto und auch keinen Dienstwagen. In der Stadt ist das Rad das beste und schnellste Verkehrsmittel, das sehe ich wie Georg. Und Lieblingsstrecke – nun, wir haben in Hamburg ein paar tolle, aber auch ein paar nicht so tolle Strecken. Eine richtige Lieblingsstrecke habe ich nicht, aber genau wie Georg variere ich viel und schaue mir verschiedene Strecken an, um zu sehen, was wir

noch tun müssen. Sehr schön ist natürlich die Fahrradstraße entlang der Alster, die liegt aber leider meist nicht auf meinem Weg.

Sie beide sind ja im besten Alter. Aber würden Sie eine 75-jährige Rentnerin oder ein sechsjähriges Kind mit dem Fahrrad durch Ihre Stadt fahren lassen?

Tjarks: Jein. Mein Vater ist 75 und fährt gut und gerne durch die Stadt. Und dennoch verstehe ich viele Menschen, die da ein Unbehagen verspüren. Das Grundproblem in Deutschland ist, dass die Radwege, die in den bundesweiten Standards stehen, nicht angemessen inklusiv sind. Die Regelwerke sehen Radwege vor, die zu schmal und nicht ausreichend getrennt sind von der Straße und damit vom Autoverkehr. Dadurch sind sie auch nicht immer vollständig sicher.

Dunkel: Das kann ich nur unterstreichen. Wir müssen viel mehr für die Sicherheit tun. Wir brauchen mehr baulich getrennte Lösungen für Radwege und eine ausreichende Breite.

Um mehr Platz und Sicherheit für die Radfahrenden zu haben, muss der Platz auf der Straße neu verteilt werden. Wie sehen das die Menschen in Ihren Städten?

Dunkel: Einige Bürger*innen sträuben sich gegen die Veränderungen, aber vielen kann es damit auch gar nicht schnell genug gehen. Wir werden im Zuge der Verkehrswende geradezu überrollt mit den unterschiedlichsten Wünschen von Radfahrenden. Aber wir werden es nicht schaffen, die autogerechte Stadt- und Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte in drei oder vier Jahren komplett auf den Kopf zu stellen.

Tjarks: Trotzdem ist es ja zunächst positiv, dass in den großen deutschen Städten eine Mehrheit der Menschen für die Verkehrswende ist. Bei uns in Hamburg hat eine Zeitung mit vier Buchstaben eine Umfrage gemacht. Die Frage war, ob die Menschen für den Ausbau von Fahrradwegen sind. Allerdings mit dem Zusatz versehen, „auch wenn dafür den Autos Platz weggenommen werden muss“. Eine Mehrheit der Hamburger*innen hat sich dennoch dafür ausgesprochen. Wir sind deshalb zum Handeln aufgefordert, wir leben in einer Demokratie.

Herr Dunkel, spüren Sie den Rückenwind, dass die Mehrheit der Menschen eine fahrradfreundliche Stadt will, auch in München?

Dunkel: Ja, das hilft uns natürlich auch sehr! Bei der Umsetzung merken wir aber, dass es den politischen

Porträtfotos: BVM/Henning Angerer (oben), LHM/Marienhagen/John (unten)

Entscheidungssträgern, je konkreter der Entscheidungsvorschlag wird, manchmal schwerfällt, den Mut zu haben, die Entscheidungen für eine Verkehrswende mit allen Konsequenzen auch zu fällen. Denn ganz klar ist, da fallen Parkplätze weg, da fallen Fahrspuren weg und das gefällt nicht allen.

Tjarks: Politik, das muss man ganz klar sagen, ist eine Frage von Mut. Wie unser Bundeskanzler, ehemaliger Bürgermeister von Hamburg, sagte: Politik ist nichts für Feiglinge.

Ein Stichwort bei der Verkehrsplanung und der Stadtentwicklung ist die Beteiligung. Welche Rolle spielt diese denn für Sie?

Dunkel: Beteiligung kann Verschiedenes heißen: Ist es eine Informationsveranstaltung? Oder können die Bürger*innen wirklich substantiell entscheiden, was gemacht werden soll? Wir werden dem Stadtrat demnächst einen klaren Vorschlag machen, wie wir uns im Mobilitätsreferat Informationsveranstaltungen vorstellen und wie Beteiligungsformate aussehen sollen.

Tjarks: Beteiligung ist sicher wichtig an manchen Stellen, aber wir müssen dazu kommen, dass wir auch einfach mal bauen! Eine Beteiligung führt dazu, dass von der ersten Idee bis zum Baubeginn im Schnitt vier Jahre vergehen. Wir brauchen aber Geschwindigkeit. Denn am Ende können Radfahrer*innen nur auf einem neu gebauten Radweg fahren und nicht auf einer Planung. Fairerweise muss man sagen, dass unser politisches System in Hamburg anders funktioniert als in München, Straßenplanung ist bei uns nicht Teil von politischen Beschlüssen, sondern sie obliegt der Behörde. Und wir sagen: Wenn wir den prägenden Charakter einer Straße nicht verändern, sanieren wir auch mal ohne Beteiligung. Wenn man 50 Parkplätze hat und nimmt fünf weg, dann

verändert das nicht den prägenden Charakter der Straße.

Dunkel: Das fände ich auch für München gut. Die Behörde plant, und wenn es kein größerer Eingriff ist, dann wird's gemacht. Informieren und gut erklären muss ich natürlich dennoch, aber das muss aus meiner Sicht dann an manchen Stellen reichen.

Kommen wir zum Träumen: Sie haben beide jeweils einen Wunsch bei der Mobilitätsfee frei für den Radverkehr – ohne Rücksicht auf politische Realitäten. Was bringt die Fee Ihnen, Herr Tjarks?

Tjarks: Das ist einfach. Wir wissen aus Umfragen: Die Hälfte der Hamburger*innen fühlt sich auf unseren Radwegen nicht sicher. Deshalb wünsche ich mir an allen Hauptstraßen und viel befahrenen Nebenstraßen Hamburgs baulich geschützte und vom Autoverkehr und Fußverkehr getrennte Radwege mit einer angemessenen Breite.

„Wir müssen es schaffen, weniger Autos in unserer Stadt zu haben.“

Georg Dunkel

Dunkel: Ich tue mich schwer damit, das mit einem Wunsch hinzukriegen. Was Anjes sagt, wünsche ich mir natürlich auch für München. Aber um das zu erreichen, müssen wir es schaffen, weniger Autos in unserer Stadt zu haben. Deshalb müssen wir den öffentlichen Verkehr massiv ausbauen, den Fußverkehr attraktiver machen und durch Sharing-Angebote den Verzicht aufs eigene Auto erleichtern. Kurz gesagt: Ich wünsche mir, dass die Fee mir ganz viele Wünsche

„Politik ist eine Frage von Mut.“

Anjes Tjarks

erfüllt [beide lachen], damit wir das hinkriegen, was Anjes sich wünscht – denn sonst fehlt uns die gesellschaftliche Akzeptanz.

Oft werden Kopenhagen oder Amsterdam genannt, wenn es um die Fahrradstadt der Zukunft geht. Nervt das, wenn einem diese Vorbilder immer wieder gespiegelt werden?

Dunkel: Mich nervt das gar nicht. Wir können von anderen Städten lernen, müssen dabei nur darauf achten, dass alle Städte ihre Eigenheiten haben. Ich kann München nicht mit diesen Städten vergleichen, aber ich kann dort wertvolle Ansätze finden, die wir versuchen können zu übernehmen. Verstecken müssen wir uns im Vergleich zu anderen Städten nicht.

Tjarks: Die Vorbildstädte zeigen, was alles geht, und man kann der Vorstellungskraft freien Lauf lassen. Übrigens: In Hamburg wurde der älteste Fahrradverein der Welt gegründet, in den 1920er-Jahren sind Menschen von Kopenhagen nach Hamburg gekommen, um zu sehen, wie eine vernünftige Fahrradstadt geht. Dann haben wir nach dem Krieg die autogerechte Stadt gebaut. Und in Kopenhagen sah das bis 1977 auch so aus. Weil die Stadt aber damals pleite war, hat man sich gedacht, dass man jetzt eben die günstigste Verkehrsinfrastruktur baut, die es gibt: Radwege. So sind aus der Not heraus eine Erfolgsgeschichte und ein Exportschlager geworden. Das zeigt: Städte können sich ändern und transformieren. 

Mit München unterwegs möchte das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München alle bei der Mobilitätswende mitnehmen.

Wir engagieren uns für eine Stadt, in der alle nach ihren Wünschen und ihrem Bedarf eine passende Alternative zum eigenen Auto wählen können. Unsere Ziele sind ein gleichberechtigtes und sicheres Miteinander auf unseren Straßen und mehr Lebensqualität in München.

Auf der Webseite muenchenunterwegs.de finden Sie Informationen, Neuigkeiten, Aktionen und Events.



Link zu einem barrierefreien PDF



muenchenunterwegs.de