

# Antrag zur dringlichen Behandlung für die Vollversammlung am 29.09.2021



Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter  
Rathaus  
80331 München

München, 23.08.2021

## Radverkehr neu denken – Fahrradstraßen anstelle kostenintensiver Radschnellwege

### Der Stadtrat möge beschließen:

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, keine weiteren Personalkapazitäten oder Finanzmittel in die Planung und/oder Umsetzung von Radschnellwegen zu investieren. Stattdessen ist ein Konzept auszuarbeiten, wie der Radverkehr in München zukünftig durch Ausweitung und Weiterentwicklung von Fahrradstraßen fortentwickelt werden kann.

Kernelemente dieses Radwegkonzepts sind:

- Hauptverkehrsstraßen bleiben unangetastet, stattdessen wird der Radverkehr auf Nebenstraßen verlagert.
- Hierzu werden beispielsweise Parallelstraßen der Hauptverkehrsachsen in Fahrradstraßen umgewandelt. In diesen werden Anwohnerparkzonen eingerichtet.
- Zusätzlich wird für diese Fahrradstraßen eine Vorfahrtsregelung gegenüber querenden Nebenstraßen eingerichtet, hervorgehoben durch farbige Fahrbahnmarkierungen.
- Erst an querenden Hauptverkehrsstraßen wird die Fahrradstraße unterbrochen. In einem weiteren Schritt ließen sich hier Über- oder Unterführungen vorsehen.

Beispielsweise könnte die Streckenführung der einzelnen Abschnitte des „Radschnellwegs Münchner Norden“ in einer alternativen Umsetzung folgendermaßen gestaltet werden (s. Kartenausschnitte):

1. Altstadtadrling: Ottostraße
2. Siegestor: Türkenstraße
3. Münchner Freiheit / Tram Nordtangente: Friedrichstraße – Kaiserstraße – Bismarckstraße
4. Leopoldstraße: Siegfriedstraße – Karl-Theodor-Straße – Mannheimer Straße – Sulzbacher Straße – Durchquerung, anschließend Heidelberger Straße – Tristanstraße – Eisenacher Straße – Isoldenstraße – Rümannstraße
5. B13 Süd: Klopstockstraße – Querung Petuertunnel bis Grünstreifen entlang Ricarda-Huch-Straße / Bad-Nauheimer-Weg – folgen bis Unterführung Frankfurter Ring
6. B13 Mitte: Oberhofer Weg – Aussiger Platz / Permanederstraße
7. B 13 Nord: Grünstreifen bis Rathenaustraße – Rathenaustraße – Grünstreifen bis Höhe Schollerweg – Dientzenhoferstraße – Grünstreifen bis Rockefellerstraße – Grünstreifen bis Neuherbergstraße – Grünstreifen bis Panzerwiese

## Antrag zur dringlichen Behandlung für die Vollversammlung am 29.09.2021



### **Begründung:**

Die landläufig vorgebrachte Behauptung, der öffentliche Straßenraum sei insgesamt zu klein für alle Verkehrsteilnehmer (und deshalb müssten Parkplätze und Fahrbahnsuren zugunsten des Radverkehrs reduziert werden) ist nicht wahr: es ist genügend Platz für alle da!

Denn während viele Hauptverkehrsstraßen zweifelsohne vollkommen überlastet sind, ist dies ein bis zwei Parallelstraßen weiter häufig vollkommen anders. Hier steht auch nach Beibehaltung der Anwohnerparkplätze meist noch ausreichend Fahrbahnfläche zur Verfügung, um Radfahrern ein nebeneinander herfahren zu ermöglichen, sogar ohne dass eine Behinderung durch entgegengerichtete Radfahrer besteht.

Ein positiver Nebeneffekt liegt darin, dass sich Radfahrer durch Nutzung der Fahrbahnfläche in räumlicher Distanz zum Fahrbahnrand befinden. Somit sind Gefahrenquellen wie Einmündungen, Ausfahrten, Fußgängerwege, Bordsteine, Personen die aus parkenden Autos ein- oder aussteigen oder der Publikumsverkehr von Geschäften oder Restaurants von ihnen deutlich weiter entfernt als bei herkömmlichen Radwegen. Selbstredend gelten diese Vorteile auch in umgekehrter Richtung, d.h. Fußgänger und Autofahrer profitieren ebenfalls von diesem Abstand. Des Weiteren bleibt man in Nebenstraßen weitgehend von Lärm und Abgasen der Hauptverkehrsstraßen verschont.

Durch die Vorfahrtregelung gegenüber querenden Nebenstraßen besteht der gleiche Geschwindigkeitsvorteil wie bei den geplanten Radschnellwegen.

Es muss sicher nicht weiter ausgeführt werden, dass das beantragte Radwegkonzept fast zum Nulltarif zu haben ist, im Gegensatz zu den fast 1,6 Milliarden (!) Euro, die laut Medienberichten für die Radschnellwege veranschlagt wurden<sup>1</sup>. Hieraus ergibt sich auch die Dringlichkeit für den Antrag: es muss sofort gegengesteuert werden, um keine weiteren Kosten zu verursachen.

Ebenso liegt auf der Hand, dass auch neu geschaffene meterbreite Radwege bei schlechtem Wetter oder im Winter wenig bis gar nicht genutzt werden. Stattdessen dürften viele derjenigen, die diese zuvor noch mit dem Fahrrad genutzt haben, nun auf das Auto umsteigen. Somit würde sich das ohnehin schon vorherrschende Verkehrschaos potenzieren, wenn diese zusätzlichen Autofahrer auf die nun in geringerer Zahl zur Verfügung stehenden Fahrspuren treffen.

Zudem wäre eine Lösung geschaffen, bei der kein Verkehrsteilnehmer benachteiligt wird. Denn Ziel kann und darf es nicht sein, eine sogenannte „Verkehrswende“ nur zum Nachteil des motorisierten Individualverkehrs auszudrücken. Eine Behinderung und Verunmöglichung des Autoverkehrs durch Reduzierung von Parkplätzen und Fahrbahnsuren würde nur zu weiteren (bewusst herbeigeführten) Staus führen und somit die Mobilität innerhalb der Stadt sowie deren Attraktivität als Wirtschaftsstandort nachhaltig schädigen.

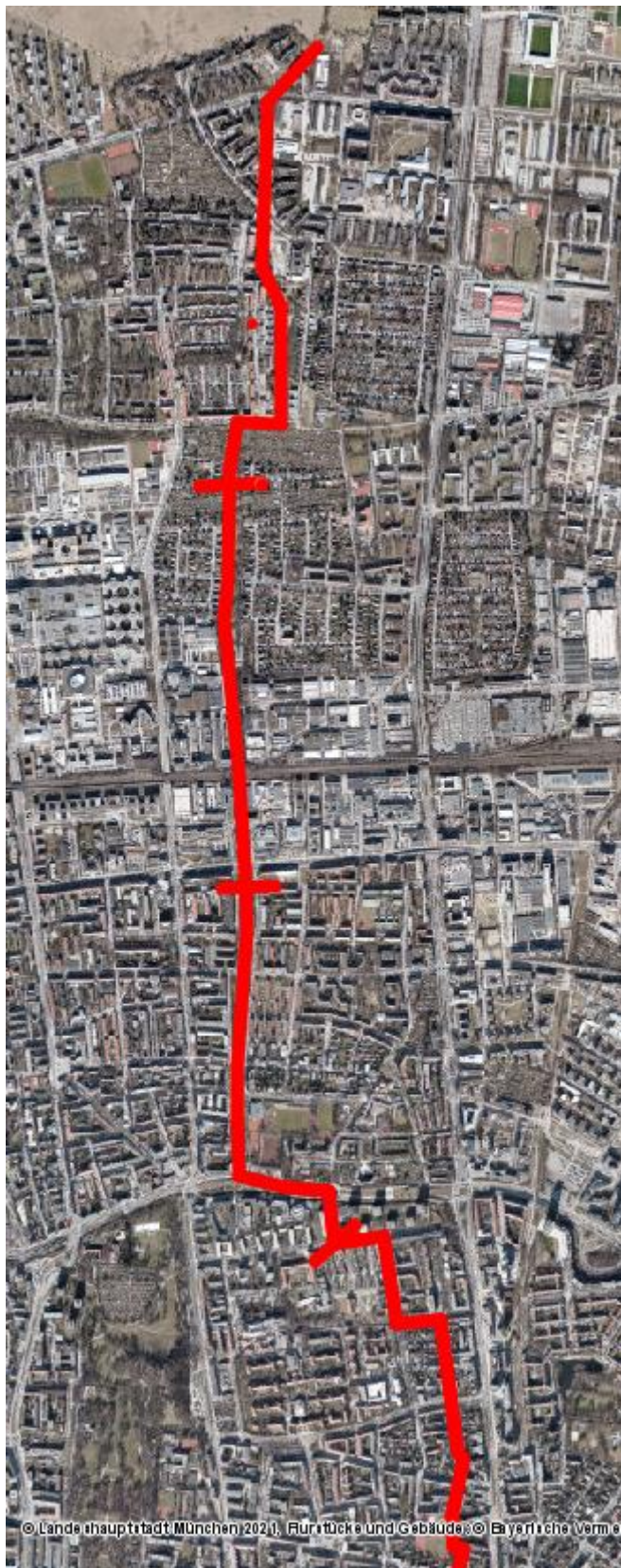
Nachfolgend sind die Alternativen zu den einzelnen Streckenabschnitten des „Radschnellwegs Münchner Norden“ aus Stadtratsvorlage 20-26 / V 02721 grafisch dargestellt:

---

<sup>1</sup> SZ 11.12.2019: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-radwege-1-6-milliarden-euro-buergerbegehren-1.4719690>

# Antrag zur dringlichen Behandlung für die Vollversammlung am 29.09.2021

Alternative Streckenführung Fahrradstraßen:

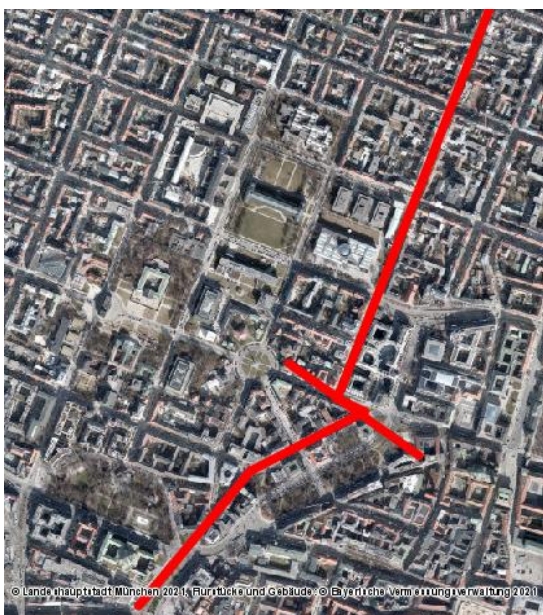


„Radschnellweg Münchner Norden“:



# Antrag zur dringlichen Behandlung für die Vollversammlung am 29.09.2021

Alternative Streckenführung Fahrradstraßen:



„Radschnellweg Münchner Norden“:



**Initiative:**

Iris Wassill  
ea. Stadträtin

Markus Walbrunn  
ea. Stadtrat

Daniel Stanke  
ea. Stadtrat