

A9 Radlstadt München

Antragsteller*in: Rüdiger Schäffer

Tagesordnungspunkt: 6. Anträge

Antragstext

- 1 Die GRÜNEN MÜNCHEN fordern:
- 2 1. Der Radlring und mindestens 4 der daran anschließenden konzipierten
- 3 Radschnellwege werden in den nächsten Monaten (spätestens bis Frühjahr 2021) als
- 4 Pop-Up-Bike-Lanes erstellt, wobei
- 5 - der Radlring bevorzugt im Zweibahnverkehr und kreuzungsfrei auf der
- 6 Innenstadtseite geführt wird
- 7 - mindestens einer der Radschnellwege nicht an einer viel befahrenen Straße
- 8 geführt wird
- 9 2. Die nächsten zwei Jahre mit coronabedingter Geldknappheit werden dazu genutzt,
- 10 die vorhandenen Pop-Up-Bike-Lanes zu evaluieren und gleichzeitig ein Konzept für
- 11 die Gesamtstadt München zu erstellen mit Radschnellwegen, Fahrradstraßen,
- 12 Fahrradzonen und Zonen mit Vorrang für die Nahmobilität (Shared Spaces).
- 13 3. Parallel dazu wird der stark frequentierte Isar-Radschnellweg durchgängig
- 14 (auch zwischen Müller'schem Volksbad und der Reichenbachbrücke) zweispurig
- 15 ausgebaut.
- 16 4. Anschließend werden massive Investitionen getätigt, um die Pop-Up-Bike-Lanes
- 17 sukzessive in echte Radschnellwege umzubauen, oder durch andere geeignetere zu
- 18 ersetzen und die Quartiere nach und nach zu nahmobilitätsfreundlichen
- 19 Lebensräumen umzubauen.

Begründung

In den Niederlanden - und daran sollten wir uns orientieren - ist es Standard, an stark (fahrrad-) frequentierten breiten Straßen auf beiden Seiten zweispurige Fahrradstraßen auszubilden. Dies hat den großen Vorteil, dass die breiten Straßen wenig überquert werden müssen und die Fahrradstraßen zudem breit genug zum Überholen sind.

Diese Lösung sollte auch das langfristige Ziel für den Altstadt-Radlring sein und ist in ein paar Jahren, wenn der MIV deutlich abgenommen hat, auch fast durchgängig möglich.

Für die Übergangszeit ist der zweispurige Fahrradweg auf der Altstadtseite zu bevorzugen, da hier die Vorteile offensichtlich sind: Nachdem kaum noch Autos in die Altstadt einfahren dürfen, ist der Radlring auch für Kinder sicher und die Radler haben selbstverständlich Vorrang.

<https://radlstadt.de/temp/Arnheim.htm>

Die momentan favorisierte Lösung einzelne (halbe) Straßenzüge nach und nach - und ohne Gesamtkonzept - zu entwickeln, ist nicht nur in der momentanen Lage nicht bezahlbar (1,5 Milliarden), sondern auch nicht zielführend: Zuerst sollte ein Gesamtkonzept erstellt werden und danach die einzelnen Fahrradstraßen - möglichst am Stück - gebaut werden.

Hier bietet uns Corona in Kombination mit Pop-Up-Bike-Lanes eine einmalige Chance.

Übrigens: Auch hier bitte mal nach Holland schauen: Dort werden nie Fahrradwege in stark frequentierten, luftverpesteten Ausfallstraßen gebaut, sondern sehr gerne in Sichtweite davon, im Grünen, so dass die im Stau stehenden Autofahrer neidisch werden und aufs Fahrrad umsteigen. Funktioniert dort bestens!