



Gemeinsam für eine bessere Radverkehrspolitik

»Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden wie beim Fahrrad.«

(Adam Opel, deutscher Gründer der Firma Opel, 1837 – 1895)

Immer mehr Menschen engagieren sich für eine bessere Radverkehrspolitik in München und damit für mehr Lebensqualität in unserer Stadt. Mach mit! Sei aktiv im Bezirksausschuss deines Stadtviertels und in den Bürgerversammlungen.

Unterstütz uns, den ADFC München, als Mitglied, als Aktiver oder als Förderer. Gemeinsam können wir etwas bewirken!

Als ADFC München fordern wir

- ▶ eine moderne, sichere, bedarfsgerechte Radverkehrsinfrastruktur
- ▶ Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite
- ▶ freie Wahl der Fahrbahn für Radler
- ▶ eine deutliche und sichere Verkehrsführung
- ▶ gut gepflegte Radinfrastruktur insbesondere Wege und Beschilderung
- ▶ ein Programm zur Entschärfung von Gefahrenstellen und zum Umbau gefährlicher Kreuzungen und Einmündungen
- ▶ faire Ampelregelungen
- ▶ die Öffnung von Einbahnstraßen für Radler
- ▶ den Erhalt und weiteren Ausbau von Fahrradstraßen
- ▶ mehr Abstellanlagen
- ▶ stärkere Kontrolle von Falschparkern auf Rad- und Fußwegen

Wir unterstützen für Bayern die Initiative „Ein Rad-Gesetz für Bayern“ des ADFC Bayern und fordern:

- ▶ Einen verbindlichen Maßnahmenplan zum „Radverkehrsprogramm Bayern 2025“
- ▶ Ein sicheres, komfortables, durchgängiges Radwegenetz in ganz Bayern
- ▶ Gute Radabstellplätze – insbesondere auch an allen bayerischen Bahnhöfen
- ▶ Eine Verdoppelung des Budgets für die Förderung des Radverkehrs
- ▶ Erheblich mehr Personal für die Umsetzung des Radverkehrsprogramms Bayern 2025
- ▶ Eine deutliche Verbesserung der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn

Fazit: Wir wollen eine sichere und entspannte Mobilität für alle und überall in Bayern!

ADFC München e.V.
Platenstraße 4, 80336 München
Tel. (089) 77 34 29

E-Mail: info@adfc-muenchen.de
Internet: www.adfc-muenchen.de
Verantwortlich: Martin Glas (Vorsitzender)
Titelbild: www.croozier.de | pd-f



Wohin radelt München?

Forderungen an eine nachhaltige Verkehrspolitik



Wohin radelt München?

2. überarbeitete und aktualisierte Auflage

München setzt aufs Rad!	3	Abstellen – sicher und komfortabel	12
Radeln – einfach, schnell und sicher	5	Bedarfsorientiertes Angebot	13
Anforderungen an eine moderne Radverkehrsinfrastruktur	5	Flächendeckendes Angebot	13
Klare, geradlinige Radverkehrsführung	6	Notwendige Rahmenbedingungen für den Radverkehr der Zukunft	14
Ausreichend breite Radverkehrsanlagen	6	Politik	14
Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege	7	Verwaltung	14
Programm zur Entschärfung von Gefahrenstellen	7	Verbände	15
Radverkehrskonformer Umbau von Kreuzungen und Einmündungen	7	Finanzieller Rahmen	15
Faire Ampelregelungen	8	Wichtige Infrastrukturprojekte für den Radverkehr	16
Öffnung von Einbahnstraßen	8	Altstadtring	16
Mehr und bessere Fahrradstraßen	8	Hauptadtrouten ins Zentrum	17
Keine Hindernisse auf Radverkehrsanlagen	9	Altstadtquerung	17
Sichere Radverkehrsführung an Baustellen	9	Brücke am Giesinger Berg	17
Keine Nachsicht für Falschparker auf Rad- und Fußwegen	10	Odeonsplatz	18
Regelmäßige Instandhaltung und Reinigung	10	Radschnellwege	18
Gute Radroutenbeschilderung	11	Grüne Radrouten	20
Mehr Verkehrsversuche wagen	11	Zamilapark–Denninger Anger–ÖBZ-Park	20
Regelgerechtes Radfahren	11	Verbindung Daglfing–Trudering–Berg am Laim	20
Radverleihsysteme	11	Gemeinsam für eine bessere Radverkehrspolitik	21
		Impressum	22



München setzt aufs Rad!



»Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden wie beim Fahrrad.«
(Adam Opel, deutscher Gründer der Firma Opel, 1837 – 1895)

Diesen Satz soll vor mehr als 100 Jahren Adam Opel gesagt haben. Wer Fahrrad fährt, weiß, wie recht er hat – damals wie heute. In den letzten Jahren entdecken deshalb immer mehr Menschen das Fahrrad (wieder) als ihr ideales Fortbewegungsmittel für sich.

So auch in München. Seit der Veröffentlichung unseres radverkehrspolitischen Programms „Mehr Raum für Radler“ sind zehn Jahre vergangen. Inzwischen hat sich der Radverkehrsanteil in München auf 18% erhöht, Tendenz steigend. Die Münchnerinnen und Münchner radeln häufiger und längere Strecken, viele treten das ganze Jahr über in die Pedale. Dazu kommt, dass die elektrische Radl-Unterstützung verstärkt neue Nutzergruppen anzieht: Berufstätige und große Teile der jüngeren „älteren“ Generation, denen das konventionelle Rad zu schweißtreibend ist, nutzen E-Bikes.

Wir erwarten in naher Zukunft einen Radverkehrsanteil von 30% und mehr. Zum Vergleich: Kopenhagen, wie München eine attraktive Metropolregion mit hoher Lebensqualität, hat diesen Wert bereits übertroffen – nachdem der Radverkehrsanteil dort noch vor nicht allzu langer Zeit dem von München heute entsprach. Schnelle deutliche Veränderungen sind also machbar!

Das Management des nur begrenzt verfügbaren Verkehrsraums steht damit vor neuen Herausforderungen: Der Radverkehr wächst, der technische Fortschritt bringt mit der Elektrifizierung der Fahrräder mehr Geschwindigkeit in den Radverkehr. Den vielseitigen und erweiterten Nutzungsmöglichkeiten des Fahrrads – etwa als Lastenrad, Taxi oder Kindertransportmittel – ist ebenfalls Rechnung zu tragen. Die sichere Integration des Radverkehrs in den Straßenverkehr muss gelingen.

Der Radverkehr leistet in München einen herausragenden Beitrag zur nachhaltigen Sicherung der Lebensqualität und zur Bewältigung von ökologischen Problemen. München will mehr Radverkehr und braucht mehr Radverkehr. Schon heute aber stoßen etliche Radverkehrsanlagen an ihre Kapazitätsgrenzen. Wie kann München bei einem derzeitigen Zuwachs von etwa 30 000 Einwohnern pro Jahr das erfreuliche Mehr an Radverkehr sicher bewältigen?

Mit dem im Januar 2018 fortgeschriebenen Grundsatzbeschluss des Münchner Stadtrats zum Radverkehr vom Frühjahr 2010 und der damals entwickelten „Radlhauptstadt-Kampagne“ hat die Landeshauptstadt begonnen, auf diesen Zuwachs des Radverkehrs zu reagieren und damit auch viele unserer langjährigen Forderungen umzusetzen.

Erfreuliche Verbesserungen für den Radverkehr brachten etwa 60 Fahrradstraßen, viele Radfahrstreifen, die Umwandlung von Kfz-Parkraum in Fahrradstellplätze sowie die Öffnung vieler Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr. Die Lust am Radeln sollte gestärkt werden, etwa durch die leider nicht mehr fortgeführte Imagekampagne „Radlhauptstadt München“ sowie die Internetseite „München – Gscheid mobil“.

Leider ist seit der großen Koalition im Münchner Rathaus die Unterstützung für den Radverkehr ins Stocken geraten – bei der Nord-Süd-Querung der Innenstadt besonders deutlich zu sehen.

Sowohl der Umfang der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs als auch das Tempo ihrer Umsetzung müssen deutlich erhöht werden. Das gilt für den gesamten Großraum München, denn mehr Radverkehr bedeutet auch eine Entlastung des öffentlichen Nahverkehrs. Wir fordern mutige und zukunftsorientierte Entscheidungen der Verantwortlichen, eine Neubewertung der Planungsprioritäten zugunsten des Radverkehrs sowie ein konsequentes und systematisches Handeln der Verwaltung, wenn es darum geht, die Zukunft des Radverkehrs in München zu gestalten. Deshalb begrüßen wir, dass sich München und einige Kommunen in die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) einbringen.

Als ADFC sprechen wir uns dafür aus, den Anteil (Modal Split) des Fahrrads bei den zurückgelegten innerstädtischen Wegen bis 2025 auf 40 % im Bundesdurchschnitt zu erhöhen. Alle Steigerungen sind zu Lasten des Autoverkehrs zu erreichen und dürfen nicht in Konkurrenz zum Fußverkehr oder öffentlichen Verkehr (Umweltverbund) erfolgen.

60 Jahre hat das Auto die Stadt maßgeblich geprägt. Automobilität ist im alltäglichen Verhalten der meisten Deutschen verankert. Weitgehend unwidersprochen hat das Auto vom größten Teil des öffentlichen Stadtraumes Besitz ergriffen, Autofans in Politik, Wirtschaft und am Stammisch weigern sich, seinen Anteil auf ein verträgliches Maß zurückzuführen, obwohl aktuelle Trends den Rückgang der traditionellen Autokultur signalisieren.

Im Gegensatz zum Autoverkehr geht vom Radverkehr kaum Gefahr aus, sein Platzbedarf ist deutlich geringer, er verursacht weder Lärmbelastung noch Luftverschmutzung (z. B. durch Stickstoffdioxid, Feinstaub). Daher halten wir es für notwendig, vorrangig dem stadtverträglichen Verkehrsmittel Fahrrad das einfache, schnelle und sichere Vorkommen zu ermöglichen.

Der zunehmenden Bedeutung des überörtlichen Radverkehrs muss durch den Bau von Radschnellverbindungen und einer Finanzierung analog dem motorisierten Individualverkehr (Bundesverkehrswegeplan) Rechnung getragen werden.

Wir wünschen uns eine Verkehrsumgebung, die objektiv sicher ist und auch als sicher wahrgenommen wird. Und die zudem das soziale Bedürfnis nach Kommunikation berücksichtigt und das Nebeneinanderfahren ermöglicht.

Heute sind das Spielen oder der Aufenthalt auf der Straße kaum noch möglich. Wir sehen es als gesellschaftliche Aufgabe, diese Entwicklung umzukehren und verlorene Lebensqualität langfristig in den Städten zurückzugewinnen. Straßen müssen wieder zu Lebensräumen werden!



Mobilität in der Stadt bedeutet, sein Ziel einfach, schnell und sicher zu erreichen. Das Fahrrad ist hierfür das ideale stadtverträgliche Verkehrsmittel. Damit es sein Potential entfalten kann, braucht es Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite und eine deutliche und sichere Verkehrsführung, die hindernisfrei befahrbar ist. Außerdem müssen Gefahrenstellen wie Kreuzungen und Einmündungen sicher gestaltet, Einbahnstraßen für Räder geöffnet und qualitativ hochwertige Fahrradstraßen geschaffen werden.

Anforderungen an eine moderne Radverkehrsinfrastruktur

Häufig folgen an ein und derselben Straße baulicher Radweg, Radfahrstreifen, rechts- und linksseitige Radwegführung und Mischverkehr aufeinander. Oft wird nur geflickt und auf eine ganzheitliche Planung einer Radverkehrsführung verzichtet (z. B. Einsteinstraße, Rosenheimer Straße, Münchner Freiheit). Das ist unattraktiv und vermindert das Sicherheitsempfinden.

Wir fordern eine einheitliche Anpassung der Radinfrastruktur an die Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer:

- ▶ Im gering belasteten Nebennetz oder bei echter Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeiten bis 30 km/h wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.
- ▶ Straßen mit Verkehrsgeschwindigkeiten über 30 km/h und auf Straßen mit Tempo 30 und hohem Kfz-Aufkommen erhalten Radfahrstreifen.
- ▶ An Straßen mit Geschwindigkeiten über 50 km/h und mehr fahren Räder auf baulich getrennten Radverkehrsanlagen.
- ▶ Der Radverkehr wird getrennt vom Fußverkehr geführt um auch die wahrgenommenen Sicherheit der jeweiligen Verkehrsart zu erhöhen.

Klare, geradlinige Radverkehrsführung

Häufig werden (geradlinige) Radverkehrsführungen zur Beschleunigung des Kfz-Verkehrs an Kreuzungen unterbrochen oder verschwenkt. Das ist zu vermeiden. Kreuzungen müssen stattdessen systematisch so verbessert werden, dass die Radverkehrsführung geradlinig und ohne Unterbrechung dem Straßenverlauf folgt.

In Bereichen, in denen Radfahrerinnen und Radfahrer unmittelbar neben Fußgängerinnen und Fußgängern geführt werden, muss ebenfalls Klarheit über die Führung herrschen. Statt Radwege zu verschwenken, sind Radfurten durch eine geeignete geradlinige Markierung auf der Straße zu kennzeichnen.

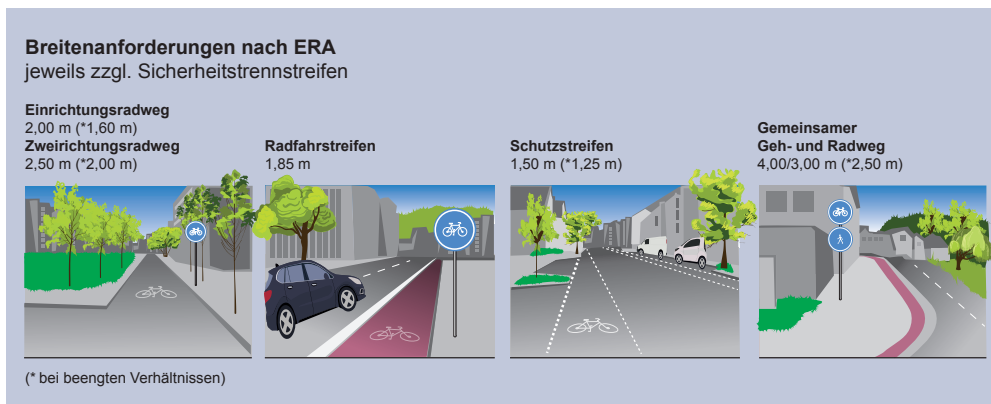
Die Sicherheit steigt, wenn allen anderen klar ist, wo und wie der Radverkehr geführt wird. Wir fordern daher eine deutlich erkennbare und möglichst einheitliche Radverkehrsführung!

Ausreichend breite Radverkehrsanlagen

Der wachsende Radverkehr, der vermehrte Einsatz von Anhängern, die zunehmende Verbreitung von E-Bikes und Lastenfahrrädern erhöht die Bandbreite des Radverkehrs. Die vielseitige Verwendungsmöglichkeit des Fahrrads bringt eine höhere Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Radfahrerinnen und Radfahrern mit sich, als wir sie innerorts im Autoverkehr vorfinden. Aus diesem Grund müssen Radler einander gefahrlos überholen können.

Technische Regelwerke und politische Bauvorgaben wie die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010), das „Radverkehrshandbuch Radland Bayern“ (2011) und das „Radverkehrsprogramm Bayern 2025“ haben diese wichtige Anforderung erkannt und entsprechende Regelbreiten ermittelt, bei deren Einhaltung Radverkehrsinfrastruktur sicher genutzt werden kann.

Wir fordern beim Neubau von Radverkehrsanlagen die ausnahmslose Anwendung wenigstens der empfohlenen Regelbreiten, beispielsweise mindestens 2,00 m für bauliche Radwege. Die Kombination schmaler Fußweg, schmaler Radweg, schmale Fahrbahn ist besonders gefährlich und verbietet sich deshalb von selbst. Neue Radverkehrsanlagen müssen von vornherein so dimensioniert werden, dass sie auch einem zunehmenden Radverkehr noch gewachsen sind.



Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege

Gute Radverkehrsanlagen brauchen keine Benutzungspflicht. Das Fahren auf baulich getrennten Radwegen birgt insbesondere im Kreuzungsbereich größere Gefahren als das Fahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr. Deswegen gilt seit 1997, dass Radwege nur noch im Ausnahmefall benutzungspflichtig sein dürfen. Diese Ausnahmen sind an strenge Voraussetzungen geknüpft. Dennoch sind in München seit zwei Jahrzehnten viele Radwege gesetzeswidrig benutzungspflichtig. Im Widerspruch zu den gesetzlichen Bestimmungen hat das KVR bei mehr als 300 benutzungspflichtigen Radwegabschnitten noch nicht einmal die Rechtmäßigkeit seiner eigenen Anordnungen überprüft. Es ist zwingend notwendig, dass diese Prüfung in Kürze komplett abgeschlossen wird.

Wir sind überzeugt, dass die freie Wahl der Fahrbahn zu einem großen Plus an Sicherheit führt, und plädieren für eine umgehende Aufhebung der Benutzungspflicht für alle Radwege, die nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) und ihrer dazugehörigen Verwaltungsvorschrift nicht benutzungspflichtig sein dürfen. In unklaren Fällen kann statt eines benutzungspflichtigen baulichen Radwegs auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen markiert werden, wie etwa in der Elsenheimer Straße.

Programm zur Entschärfung von Gefahrenstellen

Die Liste der Gefahrenstellen auf Radwegen ist lang: Engstellen und Hindernisse, schlecht sichtbare Pfosten, unerwartet scharfe Radien bei Radwegverschwenkungen, hohe und scharfe Bordsteinkanten, unzureichende Beleuchtung der Radverkehrsanlagen und gefährliche Radwegenden. Viele dieser Gefahrenstellen für den Radverkehr sind seit langen Jahren bekannt. Gelegentlich werden einzelne entschärft.

Wir fordern eine systematische Erfassung solcher Gefahrenpunkte, eine Meldeplattform für Radwegemängel und ein straffes Programm zu ihrer Beseitigung.

Radverkehrskonformer Umbau von Kreuzungen und Einmündungen

Laut Polizeipräsidium München geschehen fast ein Viertel aller Unfälle mit Beteiligung von Radfahrerinnen und Radfahrern beim Abbiegen und Wenden.

Radwege werden an Kreuzungen häufig von der Fahrbahn weg verschwenkt. Radfahrerinnen und Radfahrer sind dadurch weniger präsent und gefährdeter. Deshalb müssen an Kreuzungen mit Ampeln die Haltelinien für den motorisierten Verkehr zurückgesetzt werden. So entstehen davor ausreichend große Aufstellflächen, die Radlern eine gefahrlose Weiterfahrt in alle Richtungen ermöglichen. Auch dem Radverkehr muss schon frühzeitig auf dem Weg zur Kreuzung ein sicheres Einordnen zur beabsichtigten Weiterfahrt angeboten werden.

Pflasterungen quer zur Fahrtrichtung deuten an Ein- und Ausfahrten fälschlicherweise dem Querverkehr Vorrang an.

Wir fordern ein zügig umzusetzendes Umbauprogramm zur Anpassung aller problematischen Kreuzungen an den Sicherheitsanspruch des Radverkehrs. Dazu gehören konsequente Furtmarkierungen und Roteinfärbungen an Gefahrenstellen. Frei laufende Rechtsabbiegespuren – besonders auf untergeordneten Straßen – die den Vorrang des Radverkehrs gefährden, müssen möglichst vermieden oder – im Notfall – entsprechend den besonderen Sicherheitsbedürfnissen des Radverkehrs gestaltet werden.



Faire Ampelregelungen

Leider finden sich in München noch immer viele Ampeln, die den Radverkehr unnötig ausbremsen. Erzwungene Halte auf Mittelinseln, die weder für mehrere Räder noch für Räder mit Anhänger oder Lastenräder dimensioniert sind, sind ein Ärgernis und Sicherheitsrisiko.

Mehrspurige Straßen sollten mit dem Rad immer in einem Zuge – also ohne Halt auf einer Mittelinsel – gequert werden können. Auch aus diesem Grund verbietet sich die gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr. Der Radverkehr bewegt sich innerstädtisch eher auf dem Geschwindigkeitsniveau des Autoverkehrs und sollte dementsprechende Grünphasen erhalten.

Wir fordern deshalb gleiche Grünzeiten für den gesamten Fahrverkehr sowie eigene Ampeln auf Radinfrastruktur. Verbesserungsbedarf sehen wir auch bei nur für Rad- und Fußverkehr aktivierten Bedarfsampeln – solche „Bettelampeln“ sollten, wenn sie für den Kfz-Verkehr deaktiviert sind, für Radfahrende und Fußgänger ebenfalls deaktiviert sein.

Öffnung von Einbahnstraßen

Durch die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung verkürzen sich viele Wege mit dem Rad. Entgegen vieler Bedenken bringt die Öffnung kein erhöhtes Unfallrisiko im Zweirichtungsverkehr mit sich. Denn auch hier gilt: Sehen und Gesehenwerden dient der Sicherheit.

Wir fordern eine zügige Öffnung der restlichen Einbahnstraßen – auch temporär angeordneter – sofern die verkehrsrechtlichen und baulichen Voraussetzungen vorliegen oder geschaffen werden können.

Mehr und bessere Fahrradstraßen

München hat inzwischen etwa 60 Fahrradstraßen. Wir fordern, dass die Stadt die Qualität ihrer Fahrradstraßen erhöht: So unterliegen neu eingerichtete Fahrradstraßen oft keinen weiteren Verkehrsbeschränkungen. Fahrradstraßen sollten aber gemäß StVO im Normalfall nur dem Radverkehr zur Verfügung stehen.

Wir fordern die Einrichtung von Fahrradstraßen auf den Hauptverkehrsrouten des Radverkehrs. Sofern die Voraussetzung zur Ausweisung als Fahrradstraße bislang nicht gegeben ist, muss diese durch andere Maßnahmen (Verkehrslenkung, Verkehrsanordnungen, bauliche Unterbrechung für Kraftfahrzeuge) geschaffen werden.

Keine Hindernisse auf Radverkehrsanlagen

Vermeintlich höher zu bewertenden Interessen wird leider immer noch häufig Vorrang vor dem Radverkehr eingeräumt. Schilder und Mülltonnen werden auf Radwegen abgestellt, Schnee- und Laubhaufen auf dem Radweg abgeladen. Umlaufsperrn schließen mehrspurige Fahrräder (z. B. Räder mit Kinderanhängern) von der Nutzung der Radverkehrsanlage nahezu aus und sind nicht barrierefrei.

Es wird immer Situationen geben, in denen eine zeitweise Behinderung des fließenden Verkehrs unvermeidbar ist. Wir wehren uns aber entschieden dagegen, dass diese Benachteiligungen oftmals ausschließlich den Radverkehr treffen. Der Radverkehr muss künftig eine mindestens gleichrangige Wertschätzung mit dem Kraftverkehr erfahren.

Sichere Radverkehrsführung an Baustellen

Für schikanierende Verkehrsführungen, unnötige Wechsel der Fahrbahnseite, inkonsistente Beschilderungen oder zusätzliche Gefahren haben wir keinerlei Verständnis. Denn es existieren klare Vorgaben, wie der Radverkehr an Baustellen geführt werden soll. Trotzdem werden Geh- und Radwege auf zu engem Raum zusammengelegt oder es wird das Schild „Radfahrer absteigen“ aufgestellt. Nicht benutzungspflichtige Radwege werden im Gefahrenbereich einer Baustelle plötzlich wieder als benutzungspflichtig ausgewiesen. Dabei ist es gerade in diesen unübersichtlichen Bereichen besonders wichtig, dass allen klar ist, wer wo geführt wird.

Wir erwarten eine klar erkennbare und durchgängig sicher befahrbare Führung des Radverkehrs an Baustellen. Wir begrüßen die Bemühungen der Stadt, gefährdender Verkehrsführung





vorzubeugen, etwa durch interne Schulungen. Eine Baustelle darf erst genehmigt werden, wenn klar ist, wie der Radverkehr über die gesamte Bauzeit sicher geführt wird.

Um die Radverkehrsführung kontrollieren und unzulängliche Beschilderungen konsequent verfolgen zu können, muss die Personaldecke im KVR deutlich aufgestockt werden. Während aller Bauphasen muss ein städtischer Ansprechpartner für die Radverkehrsführung benannt sein, der kurzfristig auf Meldungen zu Gefahren, fehlerhaften Führungen oder fehlender Beschilderung reagieren kann.

Keine Nachsicht für Falschparker auf Rad- und Fußwegen

Während Halteverbote auf der Fahrbahn oft respektiert werden, ist das Fahr- und Parkverbot auf Fuß- und Radwegen sowie Radfahrstreifen für Kfz nur selten ein Hinderungsgrund. Zugeparkte Geh- und Radwege sind eine besondere Gefahrenquelle für Radfahrende. Es gibt kaum Möglichkeiten, sie regelkonform zu umfahren. Bei blockiertem Gehweg werden Menschen gezwungen, auf den Radweg auszuweichen. Dies führt zwangsläufig zu unnötigen Konflikten.

Wir fordern, dass Polizei und kommunale Verkehrsüberwachung – u. a. durch neu einzuführende Fahrradstaffeln – konsequent gegen Falschparker vorgehen. Wer falsch parkt, muss zügig abgeschleppt werden.

Regelmäßige Instandhaltung und Reinigung

Etlliche Radwege sind mittlerweile in die Jahre gekommen und weisen Schlaglöcher und Wurzelaufbrüche auf. Die teils Jahrzehnte alten Markierungen sind manchmal schlecht erkennbar. Daher begrüßen wir die aktuellen städtischen Aktivitäten zu Radwegsanierungen.

Scherben, nasses Laub, Schnee, Eis, in den Radweg hineinragende Äste sowie zu lange liegenden gebliebenen Splitt machen das Radfahren gefährlich und sind häufig Ursache für Stürze und Sachschäden.

Wir fordern weiterhin eine dauerhafte Instandhaltung und Reinigung der Radwege und Fahrradabstellanlagen – zu jeder Jahreszeit.

Gute Radroutenbeschilderung

Eine flächendeckende Radroutenbeschilderung mit einheitlichen, gut lesbaren Wegweisern erleichtert die Orientierung im Straßenraum.

Wir fordern, die Radwegbeschilderung regelmäßig an neue Gegebenheiten anzupassen und instand zu halten. Wie bei Lichtmasten sollten an Schildern Kontaktdaten genannt werden, um die Meldung bei Problemen zu vereinfachen.

Mehr Verkehrsversuche wagen

Den Pilotversuch der grünen Welle für den Radverkehr in der Schellingstraße, die Bemühungen um grüne Rechtsabbiegepeile für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie die Beschilderung einiger Fahrradstraßen als Vorfahrtsstraße begrüßen wir sehr.

Ebenfalls positiv sehen wir, dass einige Ampeln inzwischen komplett demontiert wurden. Die Prüfung der Notwendigkeit von Ampeln, insbesondere zur Nachtzeit und an Wochenenden, muss intensiviert werden.

Generell gilt bei Verkehrsinnovationen: Statt ein geplantes Projekt umfangreich, teuer, zeitraubend und theoretisch gutachterlich prüfen zu lassen, könnte die neue Verkehrssituation durch vorläufige Maßnahmen kurzzeitig simuliert und die Auswirkungen auf den Gesamtverkehr praktisch erprobt werden.

Wir wünschen uns weitere innovative Ideen für den Radverkehr.

Regelgerechtes Radfahren

Wir setzen uns für ein regelkonformes Verhalten aller Radfahrenden ein. Die Benutzung von Radwegen in falscher Richtung, die unerlaubte Benutzung von Gehwegen mit dem Rad und das Fahren ohne Licht sind für uns nicht akzeptabel. Allerdings hat manches Fehlverhalten seine Ursache auch in unzulänglicher Radinfrastruktur und im rücksichtslosen Verhalten mancher Auto- und LKW-Fahrer. Auch aus dieser Motivation heraus setzen wir uns für eine bessere Radinfrastruktur ein.

Eine weitere Ursache für Fehlverhalten ist die Unkenntnis der oftmals komplizierten Verkehrsregeln für Radfahrerinnen und Radfahrer. Mit unserem beliebten Verkehrsquiz informieren wir in spielerischer Form über die Verkehrsregeln. Bei unseren Beleuchtungsaktionen überprüfen wir kostenlos die Fahrradbeleuchtung und beheben kleinere Mängel.

Radverleihsysteme

Wir begrüßen die jüngste Aufstockung der Anzahl der MVG-Leihräder sowie die städtische Unterstützung für das Radverleihsystem generell. So wird eine Alternative bzw. Ergänzung zu Taxi und ÖPNV geboten und multi- und intermodale Mobilität in München gefördert.

Wir fordern darüber hinaus, mittelfristig die Stationsdichte und Zahl der Fahrräder deutlich zu erhöhen. So sollte etwa alle 300 m innerhalb des Mittleren Rings ein Leihrad verfügbar sein.





Abstellen – sicher und komfortabel

München hat das Angebot an Fahrradstellplätzen in den letzten Jahren mit großem finanziellem Aufwand stetig weiter und qualitativ hochwertig ausgebaut. Unsere Forderung: Das zugrunde liegende Fahrradstellplatzkonzept muss regelmäßig fortgeschrieben und mit Umsetzungszeiträumen und Finanzierung hinterlegt werden.

Ein flächendeckendes Angebot von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist eine zentrale Voraussetzung für einen funktionierenden Radverkehr. Gute Stellplätze nehmen die Angst vor Diebstahl und Beschädigung hochwertiger Räder und erhöhen damit die Sicherheit. Sie verhindern die heute weit verbreitete Gewohnheit, für kurze Wege, etwa vom S-Bahnhof zur Wohnung oder zur Arbeitsstätte, alte und nicht immer verkehrssichere Fahrräder zu verwenden.

Mit Beginn des Jahres 2013 trat in der Landeshauptstadt erstmals eine Satzung in Kraft, welche die Schaffung von Fahrradabstellplätzen für Neubauten verbindlich vorschreibt. Wir haben bei der Erstellung der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) tatkräftig mitgewirkt und konnten Verbesserungen im Vergleich zu ihrer ursprünglich geplanten Fassung erreichen. Die FabS gibt bei Neubauten eine Mindestanzahl von Stellplätzen abhängig von der Zahl der Wohneinheiten vor und fordert einen gewissen Qualitätsstandard.

Wir fordern, auch Regelungen für Bestandsbauten zu treffen, eine deutlich höhere Zahl an Abstellplätzen vorzuschreiben und Vorgaben für die wachsende Zahl der Lastenräder und Anhänger zu ergänzen.

Im öffentlichen Verkehrsraum, etwa am Pasinger Bahnhof, hinter dem Neuen Rathaus und an anderen Orten finden sich neue, gut nutzbare Fahrradabstellmöglichkeiten. Diese Verbesserungen sind jedoch Einzelmaßnahmen, die Teil des erwarteten Gesamtkonzeptes werden können. Der überwiegende Teil der Fahrräder wird immer noch ungeordnet abgestellt und oft an nicht geeigneten Straßeneinrichtungen angeschlossen.

München sorgt inzwischen jährlich für die Entsorgung von Schrotträdern, an zentralen Orten sogar halbjährlich. Damit stehen mehr Abstellplätze für tatsächlich genutzte Fahrräder zur Verfügung. Das begrüßen wir ausdrücklich, denn wild geparkte Fahrräder können auch ein Sicherheitsproblem (z. B. für sehbehinderte Fußgänger) darstellen und das Straßenbild beeinträchtigen.

Bedarfsorientiertes Angebot

Abhängig von der Wertigkeit des Fahrrads, der Dauer des Aufenthaltes, der Zahlungsbereitschaft sowie dem Sicherheitsbedürfnis sind Anforderungen an Abstellanlagen verschieden. Wer ein hochwertiges Fahrrad hat, nimmt bei längerer Parkdauer auch kleinere Umwege und Kosten in Kauf, wenn das Fahrrad dann überdacht geparkt werden kann. Allein der Akku eines E-Bikes ist oft teurer als ein Mittelklasse-Alltagsfahrrad. Auch der Fahrradtourist mit vollgepackten Satteltaschen freut sich über eine abschließbare Einstellmöglichkeit.

Manche radeln aber auch am liebsten bis vor die Eingangstür und haben nicht so hohe Ansprüche an die Stellmöglichkeit. Diese Radler bevorzugen die einfache Abstellanlage in Zielnähe.

Wir fordern, diese differenzierten Bedürfnisse im städtischen Konzept für Radabstellanlagen zu berücksichtigen.



Flächendeckendes Angebot

Abstellanlagen an einigen Hauptzielen reichen nicht aus. Grundsätzlich werden an möglichst vielen Zielen Stellplätze benötigt. Die Stadt muss deshalb dringend ihr Repertoire an Stellplatzangeboten erweitern und ihre rechtlichen Möglichkeiten voll ausschöpfen. Private Stellplätze auf privaten Flächen und in Gebäuden, private Stellplätze auf öffentlichen Flächen, Stellplätze privat finanziert im öffentlichen Raum, öffentliche Stellplätze im öffentlichen Raum, Umwandlung von Kfz-Stellplätzen, Quartiersgaragen in Gebäuden und Fahrradparkhäuser – all das muss das Instrumentarium umfassen, um ein flächendeckendes Angebot zu schaffen.

Über die Stadt ist ein Netz für schnelles Kurzzeitparken zu legen, das so engmaschig geknüpft ist, dass alle 50 m auf beiden Straßenseiten eine Stellmöglichkeit vorhanden ist. Hier sind einfache und gleichzeitig preiswerte, aber stabile Bügel ausreichend, an denen das Fahrrad befestigt werden kann.

Zusätzlich sind an zentralen Zielpunkten, etwa kulturellen und Bildungseinrichtungen, qualitativ hochwertige und der DIN-Norm entsprechende Abstellmöglichkeiten anzubieten.

Auch müssen alle Endhaltestellen von Bus und Tram und wichtige S- und U-Bahn-Haltestellen, insbesondere Knotenpunkte, mit Fahrradgaragen ausgestattet werden, in denen das Fahrrad vor Diebstahl, Vandalismus und Witterung geschützt ist. Nur so gelingt eine sinnvolle Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV.



Notwendige Rahmenbedingungen für den Radverkehr der Zukunft

Politik

Wir erwarten von der Politik, dass sie sich für einen attraktiven und sicheren Radverkehr einsetzt, und bringen uns in diesen Prozess gern weiter ein. Gute Verkehrspolitik fürs Fahrrad braucht langfristige Visionen: Wie soll sich der Radverkehr in München in den kommenden Jahrzehnten entwickeln? Es braucht eine langfristige Strategie und Grundsatzbeschlüsse, die mehr als eine Zusammenführung des Bestehenden sind und für mehrere Jahre die fahrradpolitische Entwicklung aufzeigen.

Verwaltung

Wir fordern mittelfristig ein eigenständiges Verkehrsreferat einzuführen, um die derzeit auf fünf Referate verteilten Zuständigkeiten zu bündeln. Die Stadtregierung muss sicherstellen, dass die Verwaltung die verbindlichen Vorgaben für den Radverkehr vonseiten des Gesetzgebers und der Rechtsprechung zügig und einheitlich erfüllen kann. Die Durchsetzung des Straßenverkehrsrechts erfordert eine enge Kooperation mit der Polizei.

In diesem Zusammenhang fordern wir die Schaffung einer zentralen Anlaufstelle für Radverkehrsfragen, die alle Aufgaben im Interesse der Förderung des Radverkehrs nach innen und außen koordiniert. Mit der Besetzung des Radverkehrsbeauftragten hat die Stadt einen wichtigen Schritt in diese Richtung getan. Nun muss dieser auch weitreichende Kompetenzen und Durchgriffsrechte erhalten. Bis zur Einführung eines Verkehrsreferats fordern wir weiterhin, den Radverkehrsbeauftragten als Stabsstelle im Büro des Oberbürgermeisters zu verankern.

Gleichzeitig braucht es deutlich mehr Stellen für den Radverkehr, um die Planung und Umsetzung guter Infrastruktur sicherzustellen. Wir wünschen uns außerdem ein mutigeres Verwaltungshandeln und größere Spielräume beim Erproben von fahrradfreundlicher Verkehrsführung. Bei vielen Straßen und Plätzen in München könnten schon durch kleine bauliche oder verkehrsrechtliche Änderungen die Bedingungen für den Radverkehr verbessert werden.

Zur Schaffung einheitlicher Standards sollten für zentrale Themen – wie z. B. den Winterdienst auf Radwegen, die Führung des Radverkehrs an Baustellen, die Markierung von Radverkehrsanlagen, die Signalisierung von Radfahrenden – Leitfäden erarbeitet werden.

Verbände

Für Verbände wie den ADFC München wünschen wir uns eine frühzeitige und institutionalisierte Beteiligung bei verkehrspolitischen Themen.

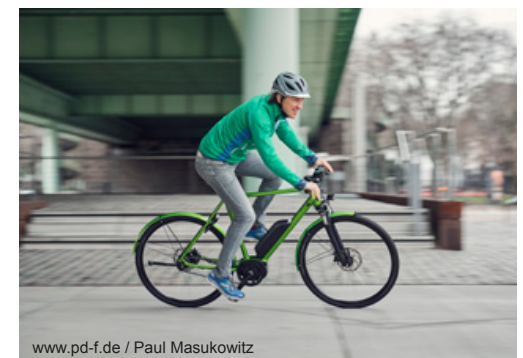
Auf Landesebene braucht es dafür ebenfalls Weichenstellungen: Bayern braucht ein Informationsfreiheitsgesetz und ein Verbandsklagerecht.

Durch eine Informationsfreiheitsatzung sollte München dann der interessierten Öffentlichkeit, ob Einzelperson oder Verband, kostenfrei etwa über aktuelle Verkehrszahlen an bestimmten Routen Auskunft geben. Als weiteres Mittel sollte ein Verbandsklagerecht eingeführt werden, damit nicht nur Einzelpersonen, sondern auch betroffene Verbände rechtliche Schritte einleiten können, wenn etwa bestimmte Vorgaben nicht eingehalten werden.

Finanzieller Rahmen

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) empfiehlt für deutsche Kommunen und Städte 19 Euro pro Einwohner und Jahr als Budgetuntergrenze für Radverkehrsmaßnahmen. Auf die Einwohnerzahl Münchens übertragen wären das knapp 30 Millionen Euro im Jahr. Tatsächlich werden aber nur 10 Millionen Euro bereitgestellt, die noch nicht einmal nur für den Radverkehr, sondern auch für Maßnahmen zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens aufgewendet werden. Wie viel also tatsächlich fürs Fahrrad zur Verfügung steht, ist nicht sofort ersichtlich. Die Empfehlungen werden auf jeden Fall deutlich unterschritten. Damit koppelt sich die Landeshauptstadt von anderen Städten ab, die in den nächsten Jahren ihre Budgets stärker erhöhen wollen. Sie verhält sich im Verkehrsbereich nicht nachhaltig: Würde sie vor allem in die Bereiche investieren, die mit einem gegebenen Budget möglichst viel erreichen, würden auch möglichst viele Menschen profitieren.

Wir fordern die Landeshauptstadt auf, in den nächsten Jahren deutlich mehr in die Radinfrastruktur zu investieren. Die unten aufgeführten Infrastrukturprojekte zeigen, dass bereits mit geringen Mitteln viel erreicht werden kann. Ohnehin sind die Kosten für gute und sicher gestaltete Radverkehrsinfrastruktur viel niedriger als Straßenbaumaßnahmen für den Kraftverkehr. Für 20 Millionen Euro kann man wenige Meter eines Ringtunnels graben, aber mehr als 100 Kilometer zeitgemäße und sichere Radverkehrsanlagen schaffen.



www.pd-f.de / Paul Masukowitz



Wichtige Infrastrukturprojekte für den Radverkehr

Altstadtring

Was der Mittlere Ring in München für den Kfz-Verkehr ist, soll der Altstadtring für den Radverkehr werden: Ein viel befahrener Radring mit besonders attraktiven und breiten Radwegen, der durch seine Bündelungsfunktion einerseits den Radverkehr innerhalb der Altstadt vermeidet und andererseits die radialen Radhaupttrouten zusammenführt.

Wir fordern daher am Altstadtring beidseitig durchgängig mindestens 2,00 m, möglichst 3,00 m Meter breite und geschützte bauliche Radwege einzurichten. Die hierfür notwendigen Flächen sollen vom Autoverkehr und nicht dem Fußverkehr kommen. Auf diese Weise kann nicht nur die Leistungsfähigkeit des Altstadtrings für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden, sondern auch die Sicherheit von Radfahrenden und Fußgängern deutlich gesteigert werden.

Hauptradrouten ins Zentrum

Der beste Radring nützt nichts, wenn er schlecht angebunden ist. Viele zentrale Haupttrouten ins Zentrum sind auf längeren Abschnitten regelwidrig zu schmal, teilweise stark sanierungsbedürftig und durch das gestiegene Radverkehrsaufkommen zeitweise überlastet.

Wir fordern ERA-konforme Radwege von mindestens 2,00 m Breite an den zentralen Radrouten ins Stadtzentrum, etwa an der Maximilians-, Lindwurm-, Landsberger, Dachauer und Leopoldstraße.

Altstadtquerung

Die jahrelangen Diskussionen um die sogenannte „Nord-Süd-Querung“ zwischen Odeonsplatz und Rindermarkt haben im Dissens geendet. Die Sperrung des Marienplatzes für den Radverkehr führt zu einer gänzlich ungenügenden Situation, die so nicht bestehen bleiben kann.

Der neue Zustand birgt wegen seiner Konzentration auf die einzig verbliebene Querung im Bereich der Kustermann-Fahrbahn am Viktualienmarkt ein mindestens genauso hohes Konfliktpotential zwischen Radlern, Fußgängern und Lieferverkehr wie vorher am Marienplatz. Die Querung ist lediglich aus dem Zentrum in eine Randlage verschoben worden. Wir fordern, den Marienplatz für Radfahrer ganztäglich frei zu geben.

Zur Wiederanbindung des Zentrums schlagen wir zwischen Marienplatz und Stachus eine weitere Querung vor, z. B. im Bereich Augustinerstraße – Färbergraben, im Norden mit Anschluss an den Straßenzug Brienerstraße – Kardinal-Faulhaber-Straße – Löwengrube. Generell braucht es ein Gesamtkonzept zur Altstadtquerung für Radler.

Brücke am Giesinger Berg

Das Brückenprojekt wird seit ca. 8 Jahren von den für eine Realisierung zuständigen Referaten der Stadt München befürwortet. Sowohl Oberbürgermeister Dieter Reiter als auch der 2. Bürgermeister Josef Schmid sprachen sich im Kommunalwahlkampf 2014 für den Bau aus, es gab breite politische Unterstützung für die Brücke.

Wir freuen uns, dass mittlerweile konkrete Planungen aufgenommen wurden und fordern die zügige Umsetzung dieses wichtigen Projektes.

Odeonsplatz

Am Odeonsplatz wird der Radverkehr in Ost-West-Richtung zwischen Hofgarten und Briener Straße auch nach der zwischenzeitlich erfolgten baulichen Änderung umständlich und konfliktträchtig geführt. Auch ist die von der Ludwigstraße kommende, nach Süden durch die Residenzstraße Richtung Marienplatz vorgegebene Fahrbeziehung keinesfalls optimal. Die Raumaufteilung muss hier grundlegend geändert werden.



In der Briener Straße ist deutlich zu viel Kfz-Verkehr für sicheres Radeln. Wir fordern deshalb vorerst eine echte Einbahnstraße vom Odeonsplatz Richtung Maximiliansplatz. Die Busse des Öffentlichen Nahverkehrs können die Briener Straße weiterhin nutzen.

Das ermöglicht die Führung von Radwegen in beide Richtungen auch im Rahmen des Altstadtrings fürs Rad. Die Verkehrsführung wäre klar strukturiert, die Anzahl möglicher Konflikte deutlich reduziert und eine Verkehrsregelung ohne Ampel möglich. Insgesamt würde sich durch diese Maßnahmen die Aufenthaltsqualität deutlich erhöhen.

Eine alternative Lösung ist die Ausweisung der Brienerstraße als Fuß- und Radfahrerzone.

Radschnellwege

Um auch im Alltag regelmäßig weitere Distanzen zügig und bequem mit dem Rad zurücklegen zu können, braucht der Radverkehr eigenständige Wege, auf denen er mit gleichmäßigem Tempo fahren kann und dabei möglichst wenig durch kreuzenden Verkehr oder Fußgänger behindert wird.

Durch Radschnellwege und ähnlich qualitativ hochwertige Radverbindungen im Stadtgebiet lässt sich eine deutliche Verkehrsverlagerung auf das Fahrrad erreichen. Die Hauptzielgruppe sind Pendler aus den Münchner Umlandgemeinden, etwa Ober- und Unterschleißheim, Garching, Aschheim, Feldkirchen, Ottobrunn, Oberhaching, Planegg, Germering, Gröbenzell und Dachau. Diese Entfernungen lassen sich auf Radschnellwegen mit Fahrrädern oder E-Bikes sehr gut und in ähnlicher Zeit wie mit dem Auto oder ÖPNV zurücklegen.

Wir fordern daher, in einem ersten Schritt sämtliche Umlandgemeinden mit den Hauptzielen in der Stadt (Hochschulen, große Arbeitgeber etc.) durch qualitativ hochwertige und priorisierte



Radrouten zu verbinden. Langfristig braucht es ein komplettes Netz an Radschnellwegen, das die Umlandgemeinden untereinander und mit den wichtigsten Zielen in der Landeshauptstadt verbindet.

Wir begrüßen daher die vertiefte Untersuchung von weiteren Radschnellverbindungen, wie sie in der aktuellen Fortschreibung des „Grundsatzbeschlusses Radverkehr“ vorgesehen sind, und die fortgeschrittene Planung des ersten Münchner Radschnellwegs vom Stadtzentrum nach Garching-Forschungszentrum und Unterschleißheim. An der sich im Norden verzweigenden Trasse liegen wichtige Ziele der Landeshauptstadt (Hochschulen, BMW, Innenstadt). Nach der Planung muss die zügige Umsetzung der Pilotstrecke erfolgen.

Die Trassierung von Radschnellwegen im innerstädtischen Bereich gestaltet sich aufgrund der dichten Bebauung und der vielfältigen Nutzungsinteressen schwieriger als außerorts. Wir erwarten besonders an Knotenpunkten die Schaffung von sicheren und priorisierten Radverkehrsführungen. Es gibt in anderen Städten erprobte Lösungen, die gut in München eingesetzt werden können:

- ▶ Leuchttafeln oder in den Asphalt eingelassene LED-Leuchten signalisieren die Restdauer der Grünphase und das richtige Tempo, um die grüne Welle zu erwischen.
- ▶ Detektoren erkennen Gruppen von Radlern und verlängern entsprechend die Grünphase.
- ▶ Rotterdam und Groningen haben an Kreuzungen Sensoren installiert, die dem Radverkehr bei Regen schneller und häufiger grünes Licht geben.
- ▶ In Kopenhagen regeln intelligente Ampeln den Verkehrsfluss nach Bedarf und verkürzen die Wartezeit für Radfahrerinnen und Radfahrer – auch bei gutem Wetter.

Positiv sind die in der Fortschreibung des „Grundsatzbeschlusses Radverkehr“ enthaltenen weitergehenden Zusagen für die Umsetzung der tangentialen Verbindungen entlang des Würmkanals zwischen Waisenhausstraße und Petuelring sowie die weitere Fortentwicklung des Straßenzugs Königinstraße – Mandlstraße – Osterwaldstraße. Weitere konkrete Projekte müssen umgehend begonnen werden, auch vermehrt in tangentialer Richtung, wo der ÖPNV derzeit weniger leistungsfähig ist. In der Diskussion sind etwa eine Trasse vom Tierpark nach Bogenhausen und eine weitere durch Milbertshofen vom Petuelring bis zur Rathenaustraße. Wir begrüßen ausdrücklich die Planung von Tangentialverbindungen im Landkreis München. Sie können im Norden und Süden Münchens rasch Entlastung bieten. Bei der Analyse und Planung der Maßnahmen müssen die betroffenen Kommunen und der ADFC rechtzeitig eingebunden werden. Tangentialverbindungen übernehmen wichtige Zubringerfunktionen für Radschnellwege und sorgen für eine praxistaugliche Gestaltung des Fahrradnetzes.

Grüne Radrouten

Für gemütliche Freizeitradler, radelnde Eltern mit kleinen Kindern oder Mitbürger, die sicher und stressfrei mit dem Rad die Stadt durchqueren wollen, ohne ständig in die unvermeidbaren



www.pd-f.de / gregor bresser

Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu geraten, wünschen wir uns auch den verstärkten Ausbau von Radverkehrsführungen im „Grünen“, d.h. in Parks und entlang von Wiesen und Bächen. München hat viele Grünflächen, die sich mit ein bisschen Kreativität und geringem finanziellem Aufwand zu einem Netz von grünen Radwegen verbinden lassen. Einige solcher Routen existieren bereits (z.B. vom Westpark bis zur Theresienwiese); die beiden folgenden könnten kurzfristig realisiert werden.

Zamilapark–Denninger Anger–ÖBZ-Park

Bereits 2012 haben wir ein detailliertes Konzept für eine grüne Radverbindung in Bogenhausen zwischen Denninger Anger, Zamilapark und ÖBZ-Park vorgestellt. Die vorgeschlagene Verbindung reicht nahezu bis zum Englischen Garten. Damit wäre für die Bewohner der östlichen Stadtbezirke das Erreichen der Innenstadt auf parkähnlichen Wegen weitgehend realisiert.

Das vorgeschlagene Konzept wurde 2013 vom Bezirksausschuss Bogenhausen einstimmig angenommen. Wir erwarten, dass diesem starken Votum endlich Taten folgen und das Konzept zügig umgesetzt wird. Die Gestaltung des Pühnparks bietet hierfür eine gute Gelegenheit.

Verbindung Daglfing–Trudering–Berg am Laim

Eine dringend benötigte Radverbindung zwischen den östlichen Stadtbezirken Bogenhausen und Trudering/Berg am Laim wurde 2015 von uns erarbeitet. Sie fand in der Bürgerversammlung Bogenhausen begeisterte Unterstützung. 2016 wurde die Idee von allen betroffenen Bezirksausschüssen – Bogenhausen, Trudering und Berg am Laim – unterstützt.

Die starke Trennung der Stadtbezirke durch die Autobahn A94 sowie verschiedene Fern- und S-Bahn-Gleise trifft derzeit Fußgänger und Radfahrende besonders hart. Wir fordern, diese dringend benötigte Nord-Süd-Verbindung zügig zu realisieren.

Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, enden nicht an den Grenzen der Landeshauptstadt. Wir fordern die Planung und den Bau von Grünen Routen in Stadt und Landkreis München. Diese Planung muss gemeinsame mit angrenzenden Landkreisen wie Dachau oder Fürstenfeldbruck erfolgen.



Eigene Notizen

Davon profitierst Du als Mitglied im ADFC

- ▶ Ermäßigte oder kostenfreie Teilnahme an den Veranstaltungen des ADFC München
- ▶ Kostenlose Nutzung der Selbsthilfe-Werkstatt
- ▶ Sechsmal jährlich das bundesweite ADFC-Magazin Radwelt
- ▶ ADFC Pannenhilfe – unkomplizierte Hilfe bei Pannen und Unfällen im Alltag und auf Reisen
- ▶ Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung als Fahrradfahrer/in oder als Fußgänger/in bzw. als Benutzer/in öffentlicher Verkehrsmittel in Verbindung mit einem Fahrradtransport
- ▶ Kostenfreie Rechtsberatung bei allen Fragen rund um das Fahrrad
- ▶ Vergünstigungen bei einigen Fördermitgliedern des ADFC München
- ▶ 500 Freikilometer für das ADFC Tourenportal www.adfc-tourenportal.de
- ▶ Kostenfreie Nutzung der ADFC-Infoline – exklusive Beratung für ADFC-Mitglieder



Alle Vorteile findest Du hier: www.adfc-m.de/vorteile

Gleichzeitig unterstützt Du den ADFC München bei seinem Engagement für eine bessere und sichere Fahrradinfrastruktur in München.

Fordere einfach unser Infopaket an, bestehend aus:

- ▶ Informationen über den ADFC
- ▶ Probeexemplar „Radwelt“
- ▶ Infos zu Versicherungen

www.adfc.de/mitgliedschaft/infopaket-anfordern



Jetzt online Mitglied werden: www.adfc.de/beitritt

Herausgeber: ADFC München e. V., Platenstraße 4, 80336 München
 Verantwortlich: Martin Glas, Vorsitzender
 Red. 2. Auflage: Robert Burschik, Maria Deingruber, Andreas Groh, Eckhart Groh, Wolfgang Hülle, Michael Winkler
 Texte: Maria Deingruber, Martin Glas, Peter Kappel, Thomas Schmidt, Michael Winkler
 Fotos: Titelbild: www.croozier.de | pd-f ; Diverse Bilder (innen): pixabay.com
 Layout: Marcus Wiegand, www.wieganddesign.de
 Druck: saxoprint.de
 © ADFC München 2018

Mach mit!

BEITRITT

auch auf www.adfc.de

Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen,
 oder per Fax an 0421/346 29 50, oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de

Name

Vorname Geburtsjahr

Straße

PLZ Ort

Telefon (Angabe freiwillig) Beruf (Angabe freiwillig)

E-Mail Adresse (Angabe freiwillig)

Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/mitgliedschaft.

Einzelmitglied ab 27 Jahre (56 €) 18 – 26 Jahre (33 €)
 unter 18 Jahren (16 €)

Familien- / Haushaltmitgliedschaft ab 27 Jahre (68 €) 18 – 26 Jahre (33 €)

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

Zusätzliche jährliche Spende: €

Familienmitglieder

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Name, Vorname Geburtsjahr

Ich erteile dem ADFC hiermit ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf:
 Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF0000266847
 Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorab-information über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber/in

IBAN BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung

Datum, Ort, Unterschrift