

Notwendige erste Maßnahmen für eine zügige Umsetzung der beiden Bürgerbegehren



Zusammenarbeit im Münchner Radl-Dialog

Wir möchten die angebotene Zusammenarbeit und unsere Einbindung in einem regelmäßigen Format fest vereinbaren. Im Rahmen eines Münchner Radl-Dialogs treffen sich monatlich der Oberbürgermeister bzw. seine Vertretung, der Radbeauftragte der LH München, die einzubindenden Referatsleiter*innen sowie Vertreter*innen des Radentscheids.

Über den Fortschritt der einzelnen Projekte werden die Münchner*innen regelmäßig informiert und eingebunden, zum Beispiel über einen Radentscheid-Ticker oder eine Kartenansicht wie in Berlin (<https://fixmyberlin.de/planungen>).

Geld, Personal und Flächen: Jetzt vorsorgen!

Die Umsetzung des Radentscheid Münchens und des Altstadt-Radlringes erfordert zusätzliche finanzielle und planerische Kapazitäten. Angesichts des langen Vorlaufs bei Stellenbesetzungen und der Haushaltsverabschiedung muss daher bereits *jetzt* beschlossen werden, diese zusätzlichen Stellen und Finanzmittel bereitzustellen, um Verzögerungen zu vermeiden. Ebenso wenig dürfen die heute noch vorhandenen Flächen für Radrouten anderweitig verplant werden. Daher fordern wir:

1. Bereitstellung ausreichender Gelder für die Umsetzung des Altstadt-Radlringes im Haushalt 2020 sowie in den Folgejahren.
2. Die Aufstockung der Nahmobilitätspauschale auf die vom ADFC als notwendig errechneten mindestens 30 Euro pro Einwohner*in pro Jahr.
3. Zusätzliche Stellen im Umfang von mindestens 30 Vollzeitäquivalenten werden für die Planung und Genehmigung von Radverkehrsprojekten, verkehrsrechtliche Prüfungen und Anordnungen sowie bauliche Maßnahmen zum Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2020 angemeldet.
4. Damit das durch den Radentscheid geforderte Rad-Vorrangnetz realisiert werden kann, ist sicherzustellen, dass Flächen für mögliche Trassen, geplante Lückenschlüsse und notwendige Bauwerke (wie Über- oder Unterführungen) nicht verplant und/oder verbaut werden. Das gilt insbesondere für Radschnellwege und beispielsweise auch für die Radroute durch die Heßstraße über das Kreativquartier in den Olympiapark, die grüne Radroute zwischen Denninger Anger, ÖBZ und Zamilapark sowie die grüne Radroute von Daglfing nach Trudering/Berg-am-Laim über die Bahnanlagen.

Sofortmaßnahmen Radinfrastruktur

Wir schlagen folgende Sofortmaßnahmen vor, die ohne größeren Planungsvorlauf und ohne umfangreiche Baumaßnahmen umgehend realisiert werden können:

Vorneweg: Der Schutz der Radwege oder Radfahrstreifen vor unzulässigem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge kann statt mit aufwändigen Baumaßnahmen zunächst mit provisorischen Mitteln erreicht werden (Baustellengitter, Flexipoller, etc.). So können schnell erste Verbesserungen für die Münchner Radfahrer*innen erreicht werden.

1. Lückenschluss in der **Blumenstraße** zwischen Papa-Schmid-Str. und Sendlinger Tor-Platz. Ein geschützter breiter Radweg auf diesem Abschnitt steht ganz oben in der Priorität für einen sicheren, eigenständigen und durchgängigen [Altstadt-Radring](#).
2. Auf dem Abschnitt **Sonnenstraße** des [Altstadt-Radlring](#)s kann eine schnelle, pragmatische Lösung noch dieses Jahr eingerichtet werden, indem die Parkstreifen auf die rechte Fahrspur verlegt werden.
3. Der Lückenschluss **Elisenstraße** sowie an der **Kreuzung Lenbachplatz/Stachus** wurde lange genug geprüft. Jetzt ist es endlich Zeit geschützte Radwege einzurichten.
4. Geschützte breite Radwege am **Isarradweg** in der **Widenmayerstraße** zwischen der Praterwehrbrücke und Prinzregentenstraße zu Lasten des Parkstreifens oder einer Fahrspur sind aufgrund der besonders vielen Radfahrenden und der regelwidrig engen Verhältnisse dringend notwendig.
5. Geschützte breite Radwege in der **Ludwigstraße** zwischen Odeonsplatz und Siegestor / Universität zu Lasten von Parkstreifen oder Fahrspuren sind aufgrund der besonders vielen Radfahrenden dringend notwendig.