

Radverkehrsförderung rechnet sich!

Vortrag, gehalten auf der Fachkonferenz „Der Nationale Radverkehrsplan – Einladung zum Dialog“, 16. November 2004 in Berlin

Von Hep Monatzeder, Bürgermeister der Landeshauptstadt München

Kurzfassung

Radverkehrsförderung rechnet sich für eine Kommune aus vielen Gründen:

Das Radfahren leistet einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz durch die Vermeidung von Luftschadstoffen und Lärm. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln wird das Fahrrad nur mit Muskelkraft betrieben und trägt somit zum Klimaschutz bei. Das Fahrrad benötigt weniger Fläche als das Auto und nicht zuletzt ist die Förderung des Fahrradfahrens auch ein Beitrag zur Gesundheitsvorsorge.

Um die Potenziale des Radverkehrs wirksam auszuschöpfen, ist eine attraktive Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Radverkehr notwendige Voraussetzung. Dazu müssen aber noch weitere wichtige Bausteine, wie der Service rund ums Fahrrad sowie Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit kommen. Aber auch die verwaltungsinterne Koordination, die Zusammenarbeit mit Lobby-Gruppen wie dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) und die Kooperation auf kommunaler und regionaler Ebene mit verschiedenen Entscheidungsträgern stellt eine wichtige Voraussetzung für eine effektive Radverkehrsförderung dar.

Das Stadtentwicklungskonzept "Perspektive München" legt die Förderung aller umweltfreundlichen Verkehrsarten in München fest. Um die Bedeutung des Radverkehrs für die stadtverträgliche Mobilität in München noch zu unterstreichen, wurde ein eigenständiger Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr erarbeitet. Dieser legt Qualitätskriterien für das Routennetz fest und sieht gute Verbindungen zu den Nachbargemeinden vor.

Nach der neuesten bundesweiten Erhebung zum Verkehrsverhalten (Mobilität in Deutschland 2002) werden in München rund 60% aller Wege schon umweltfreundlich zurückgelegt, d.h. zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Radverkehrsanteil liegt insgesamt bei 10 %, bei Wegen in Richtung Altstadt erhöht sich

dieser Anteil auf 18%. Im Entwurf des neuen Verkehrsentwicklungsplans wird eine weitere Steigerung angestrebt.

München bemüht sich seit Jahren um die Bereitstellung einer **fahrradfreundlichen Infrastruktur**. Seit 1990 wird ein Fahrradrouthenetz aus Haupt-, Neben- und Alternativrouten errichtet, das regelmäßig angepasst und fortgeschrieben wird. Dabei wird besonderer Wert auf kostensparende Lösungen wie Führung des Radverkehrs in Tempo 30 Zonen, Abmarkierung von Radfahr- bzw. Schutzstreifen und das Öffnen von Einbahnstraßen gelegt. Aber auch das Angebot an geeigneten Abstellanlagen beeinflusst die Verkehrsmittelwahl. Deswegen sollen in zentralen Zielpunkten der Stadt mehr Parkmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen und die Vernetzung mit dem öffentlichen Nahverkehr verbessert werden.

Zu dem **Servicepaket** für den Münchner Radverkehr zählen Call a bike, die Ausleihmöglichkeit von im Stadtgebiet verteilten Fahrrädern, kostenlose Fahrradstadtpläne und ein digitales Fahrrad-Routing-Programm im Internet.

Um mehr Menschen zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen, hat die Stadt München einen Schwerpunkt auf die **Öffentlichkeitsarbeit** gelegt.

So wurde in den letzten Jahren eine Public-Awareness-Kampagne durchgeführt, in der nicht der Verzicht auf's Auto sondern der Gewinn an konkreter Lebensqualität im Vordergrund stand. Mit Plakaten und Broschüren wurden verschiedene Zielgruppen wie Berufstätige, Jugendliche und Senioren angesprochen.

Weitere **Kommunikations- und Marketingprojekte** sollen das fahrradfreundliche Klima fördern. Zur Bundesgartenschau im Jahr 2005 wird ein etwa 170 km langer Radring rund um München mit Anbindungen in die Stadt ausgebaut und beschildert.

Um die Radverkehrsförderung in der Kommune voranzubringen, ist die referatsübergreifende **Koordination** innerhalb der Stadtverwaltung und die Anbindung des Themas in der politischen Stadtpitze sehr wichtig. In München gibt es bereits seit 12 Jahren den Arbeitskreis "Radverkehr", der beim 3. Bürgermeister angesiedelt wurde. Ständige Vertreter sind das Baureferat, die Straßenverkehrsbehörde, das Referat für Gesundheit und Umwelt, die Polizei, die Münchner Verkehrsgesellschaft und der Münchner Verkehrsver-

bund. Genauso wird aber auch die Vertretung der Radfahrer – der ADFC – in alle Entscheidungen einbezogen, die den Radverkehr betreffen.

Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer lässt sich in einem Ballungsraum wie München nur durch **Kooperation** der verschiedenen Entscheidungsträger in der Region sichern.

Deshalb hat die Landeshauptstadt München gemeinsam mit BMW die Initiative “Inzell – Verkehrsprobleme gemeinsam lösen” - ins Leben gerufen. Hochkarätige Akteure aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung erarbeiten im Dialog tragfähige Lösungen für die Verkehrsprobleme der Region München. Die Potenziale des Radverkehrs wurden inzwischen von diesem politisch allgemein akzeptierten Gremium anerkannt.

Aber rechnet sich die Förderung des Radverkehrs auch für München? Da sich die Landeshauptstadt den Klimaschutz, den Umweltschutz und die Förderung der Nachhaltigkeit als Ziele gesetzt hat, rechnet sich die Förderung des Radverkehrs schon allein aus diesen Gesichtspunkten.

Bei dem Versuch, die **investiven Mittel**, die in den Radverkehr fließen, abzuschätzen, wird deutlich, dass die Finanzmittel, die in dieses Verkehrssystem fließen, noch deutlich erhöht werden müssten, da das Fahrrad doch immerhin für 10 % aller Wege in München genutzt wird. Also: Radverkehrsförderung rechnet sich.

Folien zum Vortrag



Radverkehrsförderung rechnet sich!

Der Nationale Radverkehrsplan - Einladung zum Dialog

Fachkonferenz am 16. November 2004,
im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin

Hep Monatzeder,
Bürgermeister der Landeshauptstadt München



Radverkehrsförderung rechnet sich

- Radfahren vermeidet Luftschadstoffe und Lärm
- Radfahren ist ein Beitrag zum Klimaschutz
- Radfahren ist Gesundheitsvorsorge
- Mehr Radverkehr fördert die Attraktivität der Innenstadt
- Mehr Radverkehr sichert Mobilität für alle



Übersicht

1. Infrastruktur,
der Grundbaustein der Radverkehrsförderung
2. Service für den Radverkehr
3. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
4. Koordination und Kooperation
5. Investitionen in den Radverkehr

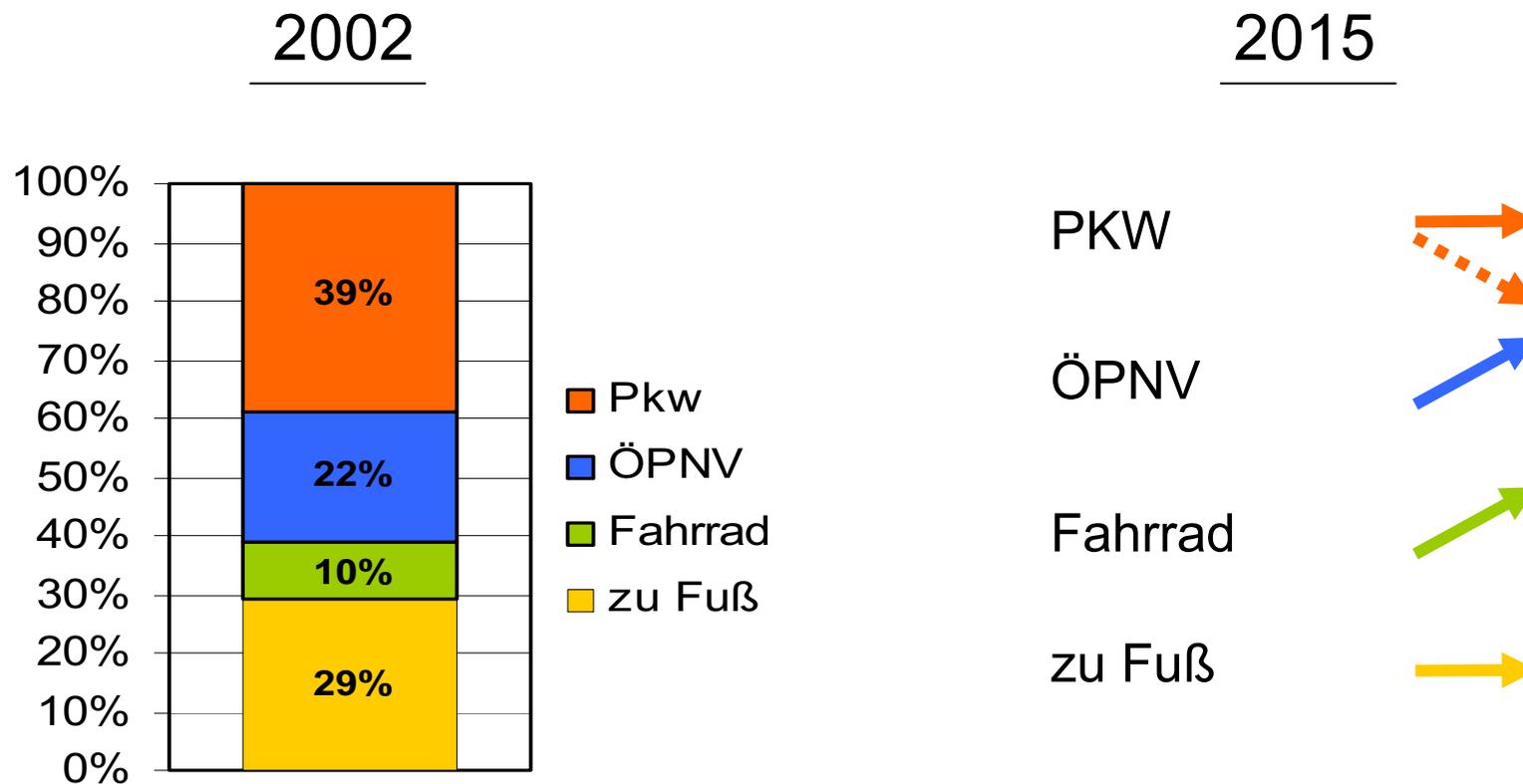


Übersicht

1. Infrastruktur,
der Grundbaustein der Radverkehrsförderung
2. Service für den Radverkehr
3. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
4. Koordination und Kooperation
5. Investitionen in den Radverkehr



Modal split in München





Münchner Radverkehrsnetz



Aufbau:

Hauptnetz

- 16 Radialrouten
- 2 Ringrouten

Verteilernetz

Ist-Zustand: 708 km (80 %)
Soll-Zustand: 890 km (100 %)



Münchner Radverkehrsnetz





Münchner Radverkehrsnetz





Fahrradabstellanlagen



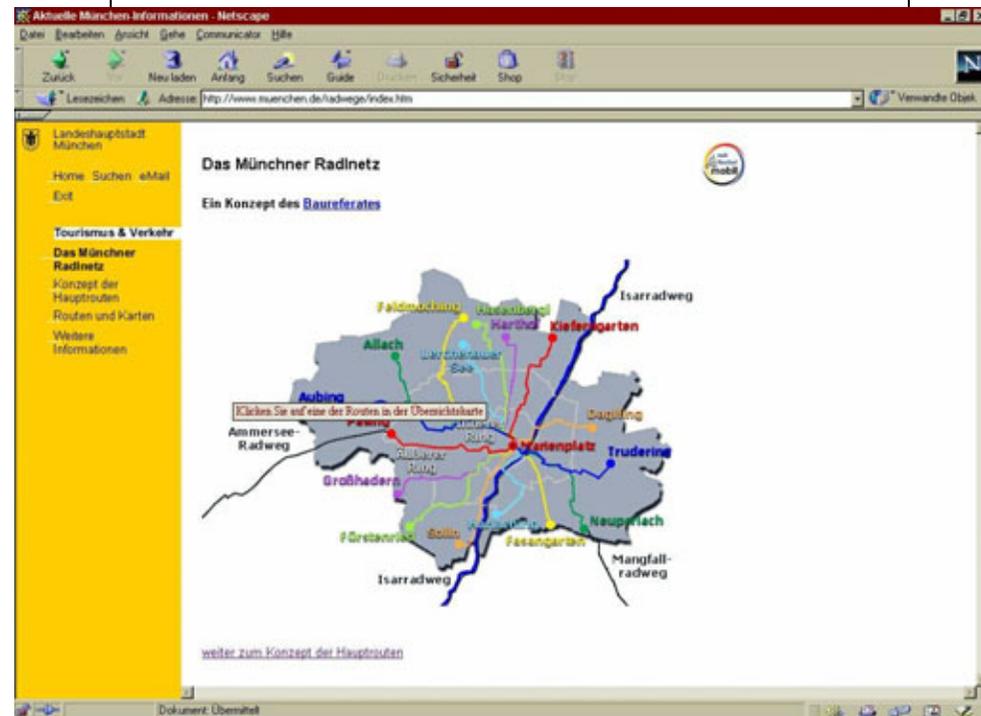
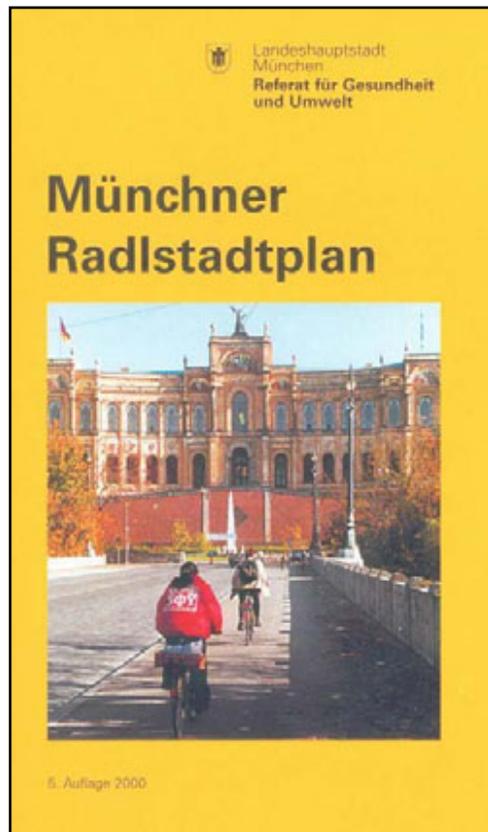


Übersicht

1. Infrastruktur,
der Grundbaustein der Radverkehrsförderung
2. Service für den Radverkehr
3. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
4. Koordination und Kooperation
5. Investitionen in den Radverkehr



Münchner Radlplan und Radverkehr im Internet





Übersicht

1. Infrastruktur,
der Grundbaustein der Radverkehrsförderung
2. Service für den Radverkehr
3. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
4. Koordination und Kooperation
5. Investitionen in den Radverkehr

Radfahren ist Chefsache





Marketing Kampagne „Na klar, mit dem Fahrrad!“



Motiv:

Berufstätiger in der Innenstadt:

Botschaft:

In puncto Schnelligkeit und Flexibilität ist das Fahrrad auf kurzen Strecken unschlagbar



Marketing Kampagne „Na klar, mit dem Fahrrad!“



Motiv:

ein Jugendlicher auf dem Fahrrad

Botschaft:

flotte Fahrräder sind „in“ und machen Spaß



Marketing Kampagne „Na klar, mit dem Fahrrad!“



Motiv:

Seniorin beim Einkaufen

Botschaft:

Radfahren ist gesund

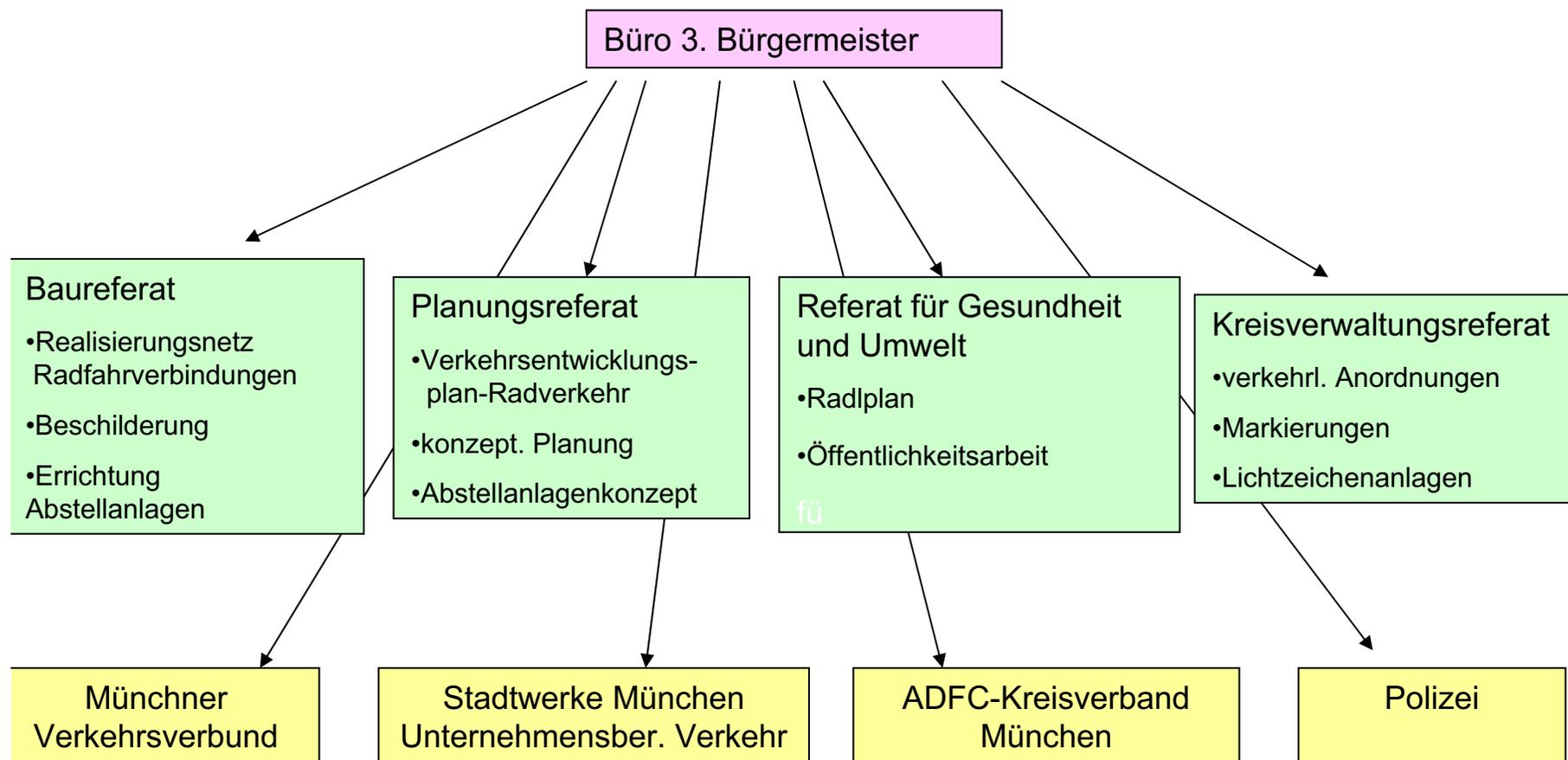


Übersicht

1. Infrastruktur,
der Grundbaustein der Radverkehrsförderung
2. Service für den Radverkehr
3. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
4. Koordination und Kooperation
5. Investitionen in den Radverkehr



Der Arbeitskreis „Radverkehr“





Übersicht

1. Infrastruktur,
der Grundbaustein der Radverkehrsförderung
2. Service für den Radverkehr
3. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
4. Koordination und Kooperation
5. Investitionen in den Radverkehr



Gesamtinvestitionen 1990 - 2002

(ohne Anlagenwege und Unterhalt)

Radwegpauschale (*) + MIP-Maßnahmen (**): ca. 27 Mio €

sonstige Verbesserungen: ca. 8 Mio €

Gesamtsumme: ca. 35 Mio €

(*) Radwegpauschale
(seit 1992: 2 Mio €, seit 2003: 1,5 Mio €)

(**) Mehrjahresinvestitionsprogramm



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

