



ADFC München e.V.
Platenstraße 4, 80336 München
Tel. (089) 77 34 29
E-Mail: info@adfc-muenchen.de
Internet: www.adfc-muenchen.de

**Ein Altstadt-Radring
für München**



Ein Altstadt-Radring für München

Ausgangslage

Jetzt aktiv werden!.....	4
Ziele und Vorteile	5
Bedeutung des Altstadtrings für das Radgesamtnetz.....	5
Schneller in die City auf Radschnellwegen.....	5
Schneller in der City auf dem Radring.....	7
Neuverteilung des Verkehrsraums.....	7
Mehr Lebensqualität in der Stadt.....	7
Geschützte Radwege – breit, lückenlos, sicher.....	8
Die Streckenabschnitte: Bestand, Maßnahmen und deren Priorisierung.....	11

Verkehrskonzept je Straßenabschnitt

1. Blumenstraße I (Corneliusstraße bis Sendlinger-Tor-Platz).....	12
2. Sonnenstraße bis Karlsplatz.....	16
3. Maximiliansplatz	20
4. Briener Straße bis Odeonsplatz.....	22
5. Hofgarten	26
6. Karl-Schornagl-Ring	28
7. Thomas-Wimmer-Ring	30
8. Frauenstraße I (Isartor bis Zwingerstraße).....	34
9. Frauenstraße II (Zwingerstraße bis Viktualienmarkt).....	36
10. Blumenstraße II (Viktualienmarkt bis Corneliusstraße).....	40

Fazit

Attraktion Münchner Radring.....	42
----------------------------------	----



Foto: wieganddesign

Ein Radring für München

Fahrradfahren ist gesund, umweltschonend, platzsparend und auf vielen Strecken unschlagbar schnell. Damit ist das Rad gerade in vom Verkehrschaos geplagten München das optimale Verkehrsmittel. Für Radfahrende sind jedoch Ziele in der Münchner Innenstadt auf Grund der ausgedehnten Fußgängerzone nur schwer zu erreichen.

Doch wie kann unsere Mobilität der Zukunft in Bezug auf den Radverkehr in Münchens Innenstadt konkret aussehen?

Dieses Konzept beschreibt, wie auf dem Altstadtring für die Münchner Bürgerinnen und Bürger ein attraktiver Radring geschaffen werden kann. Ein durchgängiger, komfortabler und sicherer Radring, auf dem Radfahrende jeden Alters mit Vorrang und „Grüner Welle“ sicher, zügig und stressfrei unterwegs sein können.

Der Altstadtring wurde in zehn Straßenabschnitte unterteilt und für jeden ein detailliertes Modell erarbeitet, das die spezielle Ausgangslage und die Herausforderungen darstellt sowie konkrete Lösungen und Maßnahmenvorschläge enthält. Allen Vorschlägen für dieses realistische Szenario liegen die ERA 2010 und die EAE 85/95 (Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen bzw. Erschließungsstraßen der Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen) zugrunde. Dennoch ist eine weitergehende verkehrsfachliche Prüfung unerlässlich.

Das hier entworfene Zukunftsmodell verdeutlicht, dass sich moderne, bedarfsgerechte Radwege auf dem Altstadtring umsetzen lassen, wenn der politische Wille dazu vorhanden ist. Ein Altstadt-Radring ist machbar und er hilft, München sicherer, sauberer und lebenswerter zu gestalten. Dazu möchten wir mit unserem Konzept einen Beitrag leisten.

München, Februar 2019

*Cornelia Feyer, Thomas Häusler
(Arbeitsgruppe Verkehr ADFC München),
Andreas Groh (1. Vorsitzender ADFC München)*

Jetzt aktiv werden!

Angesichts von Münchens Bevölkerungswachstum, drohendem Dauerstau, Klimawandel und der Luftreinhalteproblematik ist eine weitere Förderung und Steigerung des Radverkehrs dringend nötig. Metropolen wie Paris, London, Kopenhagen und New York machen es längst vor: Sie schränken den innerstädtischen Autoverkehr ein und setzen verstärkt aufs Rad. Die Beispiele zeigen, dass die Anlage von geschützten Radfahrstreifen und Radwegen die Verkehrssicherheit erhöht und den Radverkehr als umweltverträgliche Verkehrsart begünstigt, ohne den motorisierten Verkehr auszubremsen. München ist jetzt gefordert, aufzuholen. Denn der Radverkehrsanteil in der Landeshauptstadt erhöhte sich in den vergangenen Jahren stetig auf heute rund 20 Prozent und wächst weiter.

Münchnerinnen und Münchner radeln heute häufiger und längere Strecken, viele treten das ganze Jahr über in die Pedale. Mit dem E-Bike-Boom werden zudem sichere Radwege immer wichtiger, weil mehr ältere Menschen auf längeren Strecken aktiv mobil sein können. Und die erweiterten Nutzungsmöglichkeiten des Fahrrads – etwa als Lastenrad oder Kindertransportmittel – erfordern mehr Platz. Die Radverkehrsinfrastruktur in München ist jedoch nicht im gleichen Maß

mitgewachsen. Sie ist veraltet, unterdimensioniert und teilweise weder sicher noch komfortabel nutzbar. Auch die Radwege auf dem Altstadttring sind größtenteils viel zu schmal oder sie fehlen ganz. Anfang 2019 soll zudem der bereits in vielen europäischen Metropolen boomende E-Tretroller auch in Deutschland zugelassen werden. Da er ebenfalls die Radinfrastruktur nutzen wird, verschärft sich das Platz- und Sicherheitsproblem.



Bedeutung des Altstadttrings für das Radgesamtnetz

Was der Mittlere Ring in München für den Kfz-Verkehr ist, soll der Altstadttring für den Radverkehr werden: ein viel befahrener Radring mit besonders attraktiven und breiten Radwegen. Dieser Radring soll als zentrale und leistungsfähige Drehscheibe die städtischen Radwege in die City sowie die geplanten Radschnellwege verbinden und die Altstadt vom Durchgangsradsverkehr entlasten. Radfahrende müssen nicht mehr unbedingt die City queren, sondern können sie komfortabel und schnell umrunden, um an ihr Ziel zu kommen. Der Altstadt-Radring bündelt den Radverkehr, erhöht dessen Kapazität und Sicherheit und bringt so mehr Menschen aufs Rad. So trägt er zur Verflüssigung des Verkehrs insgesamt bei und führt zu positiven Auswirkungen auf die Luft- und Lebensqualität. Eine weitreichende Neugestaltung des Altstadttrings bringt daher allen Verkehrsteilnehmern Vorteile.

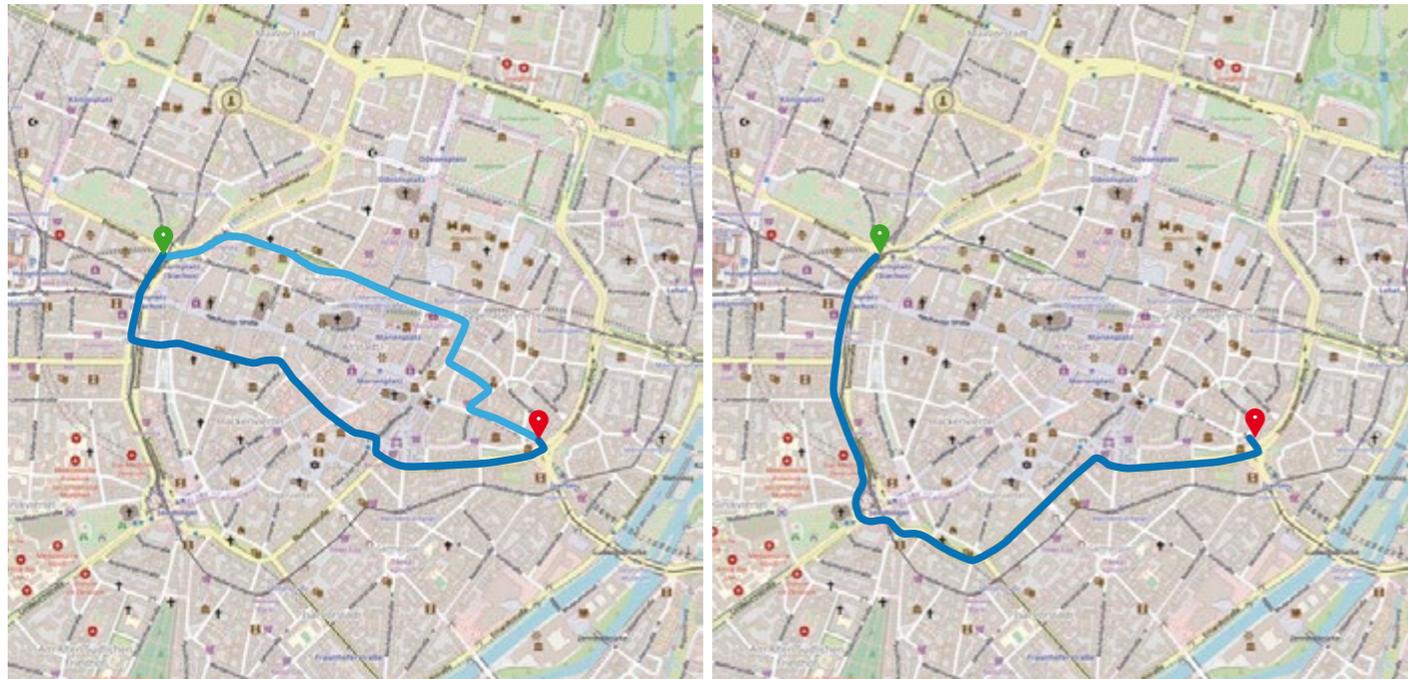
Schneller in die City auf Radschnellwegen

In der Metropolregion München plant der Planungsverband 14 Radschnellwege in die Landeshauptstadt. Doch die besten Radschnellwege nützen nichts, wenn sie schlecht angebunden sind. Derzeit beginnen die Planungen für Radschnellwege vom Münchner Umland in die Innenstadt. Für die Trasse Garching/Unterschleißheim ist bereits eine Machbarkeitsstudie in Bearbeitung. Man rechnet mit circa 8000 Radfahrenden täglich. Für diese müssen in und vor der Innenstadt adäquate Anschlüsse



Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum, 2015

Querung und Umfahrung der Innenstadt



Karten erstellt aus OpenStreetMap-Daten. Lizenz: Open Database License, ODbL

Route von Stachus bis Isartor: Querung nördlich oder südlich der Fußgängerzone je 1,70 Kilometer in etwa 6 Minuten (Bild links), Umfahrung 2,3 Kilometer in etwa 8 Minuten (Bild rechts)

geschaffen werden. Entlang des Altstadt-Radlring sind zudem an allen wichtigen Einmündungen und Kreuzungen im Randbereich der Altstadt Radabstellanlagen vorzusehen.

Schneller in der City auf dem Radlring

Jeder, der schon einmal während der Geschäftszeiten mit dem Rad in der überfüllten Innenstadt unterwegs war, weiß, wie schwierig und hindernisreich es ist, sein Ziel zu erreichen. Das Beispiel der Strecke vom Stachus zum Isartor illustriert anschaulich, dass eine Umfahrung der Altstadt für Radlerinnen und Radler nur wenige hundert Meter länger ist und – gute Radinfrastruktur vorausgesetzt – sogar schneller sein kann. Wer das Zentrum durchquert, fährt 1,7 Kilometer und braucht etwa sechs Minuten, die Umfahrung misst 2,3 Kilometer und dauert beim jetzigen Zustand circa acht Minuten. Ein mit breiten und sicheren Radwegen ausgestatteter Radlring würde diese Zeit noch verringern. Ihn würden Radfahrende daher bevorzugt nutzen. Geeignete Querungsmöglichkeiten der Altstadt müssen den Radlring dabei ergänzen.

Neuverteilung des Verkehrsraumes

Die Metropole München steht gerade in ihrem stark verdichteten Innenstadtbereich vor einem Problem: Die für den wachsenden Radverkehr zusätzlich erforderlichen Flächen sind Mangelware. Daher ist es unabdingbar, den Verkehrsraum, insbesondere Fahrspuren und Parkstreifen, für den Radverkehr umzuwidmen.

Zwar nimmt der Kfz-Verkehr in München insgesamt zu, im Altstadtbereich nimmt er jedoch kontinuierlich ab, von 1995

bis 2017 um mehr als 20 Prozent. Der in Teilen für den Kfz-Verkehr überdimensionierte Altstadttring kann folglich den geänderten Anforderungen des Verkehrs entsprechend neu gestaltet werden.

Mehr Lebensqualität in der Stadt

Ein Radlring erhöht die Attraktivität der Altstadt und unterstützt gleich vier Ziele der Münchner Stadtpolitik:

- 1. Förderung des Radverkehrs** – (Grundsatzbeschluss zur Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsformen)
- 2. Sicherheit im Straßenverkehr** – Vision Zero (Null Verkehrstote), Verkehrssicherheitskonzept für München
- 3. Gesunde Luft** – Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt München
- 4. Weniger Lärm** – Lärminderungsplanung der Landeshauptstadt München

Der tägliche Autoverkehr in der Münchner Innenstadt ist mit all seinen negativen Auswirkungen längst am Limit. Ein Grundsatzbeschluss des Münchner Stadtrates vom 13.2.2019 sieht vor, umweltfreundliche Mobilitätsformen zu stärken und öffentliche Flächen zugunsten von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fußgängern und Radlern neu aufzuteilen. Soll dieses Ziel erreicht werden, muss die Vorherrschaft des motorisierten Verkehrs in Frage gestellt und dem Fuß- und Radverkehr Priorität eingeräumt werden. Eine weitreichende Neugestaltung des Altstadttrings zum Radlring unterstützt dieses Vorhaben. Die Beispiele fahrradfreundlicher Städte belegen: Gute Radwege motivieren die Menschen, Rad zu fahren. Ein Altstadt-Radlring ist daher ein wichtiger Baustein für mehr Lebensqualität in der Stadt.

Geschützte Radwege – breit, lückenlos, sicher

Am Altstadtring sollen beidseits durchgehend geschützte Radwege entstehen. Sie sollen eine Regelbreite von 2,50 Meter haben und breit genug für Überholmanöver sein, damit auch Radlerinnen und Radler mit Anhänger oder Lastenrad stressfrei ihr Ziel erreichen können. Bei genügend breitem Straßenraum soll die Breite bis zu 2,80 Meter betragen, mindestens jedoch 2,30 Meter. In allen Fällen sind ausreichende Sicherheitsabstände von mindestens 0,50 Meter zum fahrenden oder haltenden und parkenden Autoverkehr zu schaffen. Diese Radwege sind grundsätzlich so zu gestalten, dass Kraftfahrzeuge durch bauliche Maßnahmen daran gehindert werden, sie zu befahren oder auf ihnen zu halten oder zu parken.

Außerdem müssen die Radwege eine ebene Oberfläche haben, also frei von Absätzen, Bordsteinen, Wurzelaufbrüchen usw. sein und so komfortables radeln ermöglichen. Zur Vermeidung von Abbiegeunfällen müssen Radlerinnen und Radler eine gute Sicht auf das Verkehrsgeschehen an Kreuzungen sowie an Ein- und Ausfahrten haben und selbst gut gesehen werden. Vorrang und eine „Grüne Welle“ für den Radverkehr sollen zügiges Vorankommen ohne ständiges und anstrengendes Stopp & Go ermöglichen. All diese Bedingungen sind Voraussetzung dafür, dass alle Radfahrenden – auch Kinder, gesundheitlich Eingeschränkte und ältere Menschen – schnell, sicher, entspannt und bequem unterwegs sein können.



Beispiel: Breitbord

Im Gegensatz zu Radwegen, die nur farblich markiert auf der Fahrbahn verlaufen, sind „Geschützte Radwege“ durch Trennelemente sowie eine markierte Schutzzone von den Fahr- und Parkspuren des Autoverkehrs abgegrenzt. Denkbar sind verschiedene Varianten, je nach vorhandenem Platz. Von nachgebenden Stehauf-Leitpfosten, niedrigen Halbkreisen bis zu Grünstreifen ist vieles möglich. Ideal wäre ein Breitbord, circa 12 Zentimeter hoch und circa 50 Zentimeter breit.

Mit Trennelementen wird Konflikten und Unfällen zwischen den Verkehrsteilnehmenden vorgebeugt, da verhindert wird, dass Autos auf den Radwegen fahren, halten oder parken.

Anforderungen an die Radverkehrsanlagen im Überblick:

- ▶ Geschützte Radwege durch Trennelemente
- ▶ Ausreichende Sichtbeziehungen an Knotenpunkten, mindestens zehn Meter
- ▶ An Kreuzungen: keine Parkplätzen auf mindestens 10 Meter Länge
- ▶ Ebene Fahrbahnen ohne Niveauunterschiede, keine Bordkanten
- ▶ Intuitiv erfassbare Wegeführung, z.B. Furtmarkierungen
- ▶ Radpiktogramme und Pfeilmarkierungen
- ▶ Roteinfärbung an Konfliktstellen
- ▶ Einfahrten und Nebenstraßen für den Kfz-Verkehr reduzieren.
- ▶ Grüne Welle für Radfahrende mit Anzeigentechnik, wie Countdownzähler oder Bodensignale
- ▶ Grünpfeil, Rechtsabbieger haben freie Fahrt

Vorteile des Altstadt-Radlring im Überblick:

- ▶ **Bündelung des Radverkehrs**
 - Entlastung der beengten Altstadt
 - Zusammenführung der radialen Hauptwege
- ▶ **Verflüssigung des Verkehrs**
 - Ein einspuriger Radweg kann 5900 Menschen pro Stunde transportieren. Eine Fahrspur für Autos schafft nur 1300.
 - Erhöhung der Verkehrskapazität durch Verlagerung auf das Rad
- ▶ **Erhöhte Sicherheit** und verringertes Konfliktpotential aller Verkehrsteilnehmer
 - für FußgängerInnen durch breitere Fußwege und Trennung vom Radverkehr
 - für RadfahrerInnen durch Trennung von Kfz- und Fußverkehr
 - für den Kfz-Verkehr durch mehr Übersichtlichkeit

Altstadtring: Beurteilung der Radinfrastruktur



- **Sicher** und komfortabel, Radweg ist breit, guter Untergrund
- **Durchschnittlich**, Radweg ist verbesserungswürdig
- **Stressig**, Radweg ist sehr schmal, nicht sicher
- **Lücke**, kein Radweg

Die Streckenabschnitte: Bestand, Maßnahmen und deren Priorisierung

Abschnitt von – nach	Situation, Problem - IST	Maßnahmen - SOLL	Priorität
Orientierung immer im Uhrzeigersinn			
1. Blumenstraße I (Corneliusstraße bis Sendlinger Tor)	Rechtsseitig Ende des Radwegs Ecke Unterer Anger, gegenüber schmaler Radweg; 2x1 Parkstreifen, 2x2 Fahrspuren für Kfz-Verkehr	geschützter, breiter Radweg, getrennt von Kfz- und Fußgängerverkehr Aus einer von 2 Kfz-Spuren wird ein Radweg	hoch
2. Sonnenstraße bis Karlsplatz	sehr schmaler Radweg; 2x1 Parkstreifen und 2x3 Fahrspuren für Kfz-Verkehr	geschützter, breiter Radweg, getrennt von Kfz- und Fußgängerverkehr Aus einer von 3 Kfz-Spuren wird ein Radweg	hoch
3. Maximiliansplatz	Radweg neben Bürgersteig; 2x2 Parkstreifen und 2x3 Fahrspuren für Kfz-Verkehr	geschützter, breiter Radweg, getrennt von Kfz- und Fußgängerverkehr Aus einer von 3 Kfz-Spuren wird ein Radweg	niedrig
4. Brienner Straße bis Odeonsplatz	kein Radweg, nur ein kurzer Schutzstreifen, unzuverlässige Radverkehrsführung am Odeonsplatz 1x1 Park- und 2x1 Fahrstreifen in beide Richtungen für Kfz-Verkehr	mittelfristig: reine Fahrradstraße mit Fußgängerboulevard, kein Kfz-Verkehr, kurzfristig: Brienner-Straße als Einbahnstraße Durchgangsverkehr für Kraftfahrzeuge über Oskar-von-Miller-Ring	hoch
5. Hofgarten	gemeinsame Fahrbahn für Fußgänger/Radfahrer im Hofgarten, kein Radweg vorhanden	intelligente Wegeführung im Tor zum Hofgarten, Hofgartenweg als reine Fahrradstraße getrennt vom Fußgängerbereich	niedrig
6. Karl-Scharnagl-Ring	breiter Radweg auf Bürgersteig, durch Grünstreifen vom Kfz-Verkehr getrennt, kurze Ampelphase an Maximilianstraße	gleichberechtigte Ampelschaltung an Maximilianstraße	niedrig
7. Thomas-Wimmer-Ring	schmale Radwege neben Bürgersteig Baustelle Thomas-Wimmer-Ring; 2x1 Parkstreifen, 2x2-3 Fahrspuren	breiter und sicherer Radweg auf einer der 3 Fahrspuren nach Bauarbeiten Thomas-Wimmer-Ring	niedrig
8. Frauenstraße I (Isartor bis Zwingerstraße)	kein Radweg, 2x1 Park- und 2x2 Fahrstreifen in beide Richtungen für Kfz-Verkehr	Einbahnregelung, linke Fahrbahn: KFZ-Verkehr mit Radwegen, rechte Fahrbahn: nur Fußgänger und Radverkehr, Grünzone	mittel
9. Frauenstraße II (Zwingerstraße bis Viktualienmarkt)	kein Radweg, sehr eng; 1x1 Park- und 2x1 Fahrstreifen in beide Richtungen für Kfz-Verkehr	Frauenstraße als Einbahnstraße, Radwege in beide Richtungen, Lieferzonen statt Parkstreifen	mittel
10. Blumenstraße II (Viktualienmarkt bis Corneliusstraße)	kein Radweg, sehr eng; 1x1 Park- und 2x1 Fahrstreifen in beide Richtungen für Kfz-Verkehr	Einbahnstraße Richtung Viktualienmarkt, Radwege in beide Richtungen	mittel

Die Priorität erfolgt nach den Kriterien Sicherheit, Machbarkeit und Effizienz. So hat zum Beispiel die Sonnenstraße hohe Priorität, weil sie neben Effizienz- und Sicherheitsgewinn auch leicht umsetzbar ist. Die Frauenstraße hat wegen der aufwendigen Einrichtung einer Einbahnstraße eine mittlere Priorität, obwohl hier der Radweg komplett fehlt. In den Querschnitten ist die Abtrennung zwischen Fahrbahn und Radweg auf Grund der besseren Lesbarkeit nicht vermaßt. Sie beträgt grundsätzlich 50 cm oder mehr.

1. Blumenstraße ab Corneliusstraße

Ausgangslage, Problemstellung

In Richtung Sendlinger Tor geht es für Radlerinnen und Radler von der Corneliusstraße kommend an der Ecke Papa-Schmid-Straße an der Hauptfeuerwache höchst gefährlich weiter. Der Radweg endet im dichten Verkehr. An der Hauptfeuerwache bis Sendlinger Tor ist kein Radweg vorhanden, der Kfz-Verkehr läuft hier zweiseitig in beiden Richtungen.

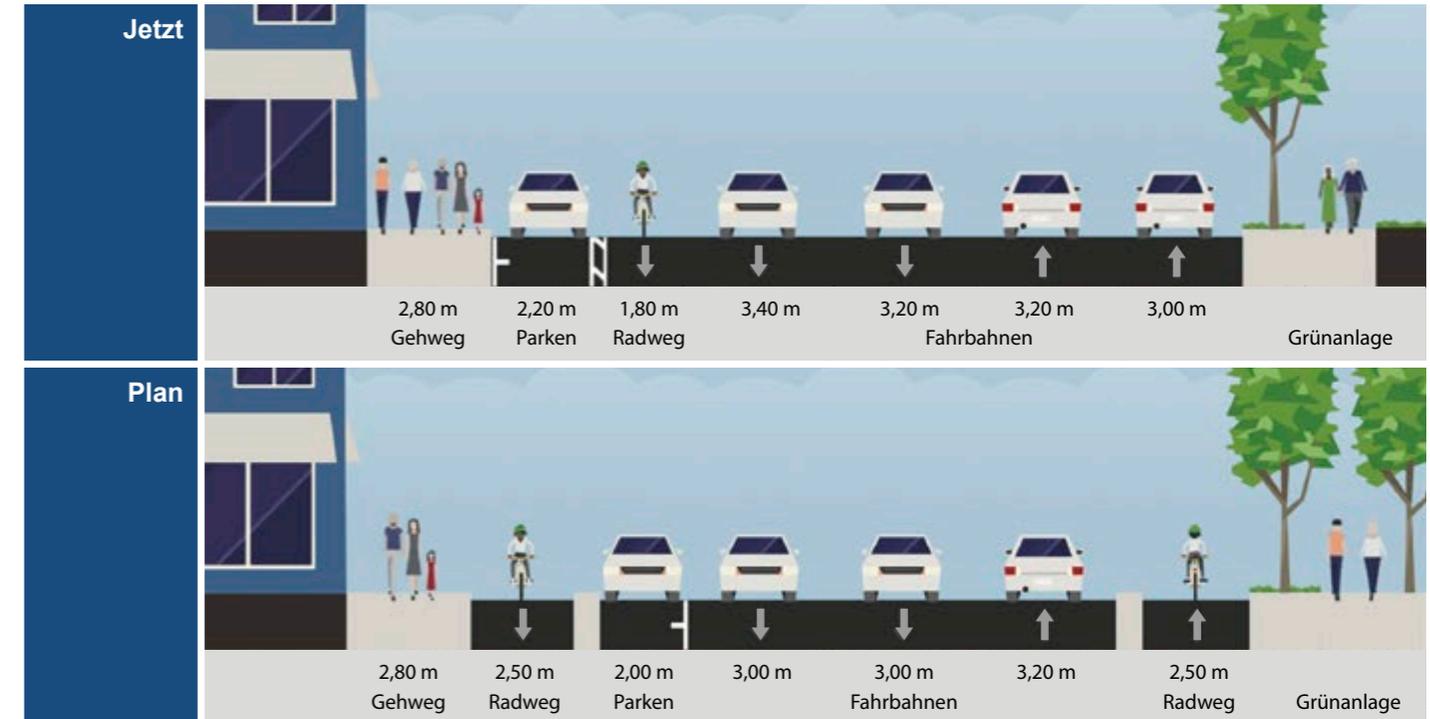
In der Gegenrichtung, vom Sendlinger Tor in Richtung Viktualienmarkt, ist ein Radweg auf der Fahrbahn markiert, er befindet sich zwischen dem mehrspurigen Kfz-Verkehr und den parkenden Autos; teilweise zwischen der Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur. Insbesondere Kinder und ältere Radfahrende fühlen sich auf diesem Abschnitt nicht sicher.

Lösung, Maßnahmen

Eine Fahrspur in Richtung Sendlinger Tor entfällt. Dieser Raumgewinn lässt die beidseitige Anlage von geschützten Radwegen zu. Die Breite liegt bei 2,50 Meter + 0,50 Meter Sicherheitstrennstreifen. Die Fahrbahnen werden alle auf 3 Meter bzw. 3,20 Meter reduziert. Die Parkplätze und Gehwege bleiben in der jetzigen Breite erhalten.



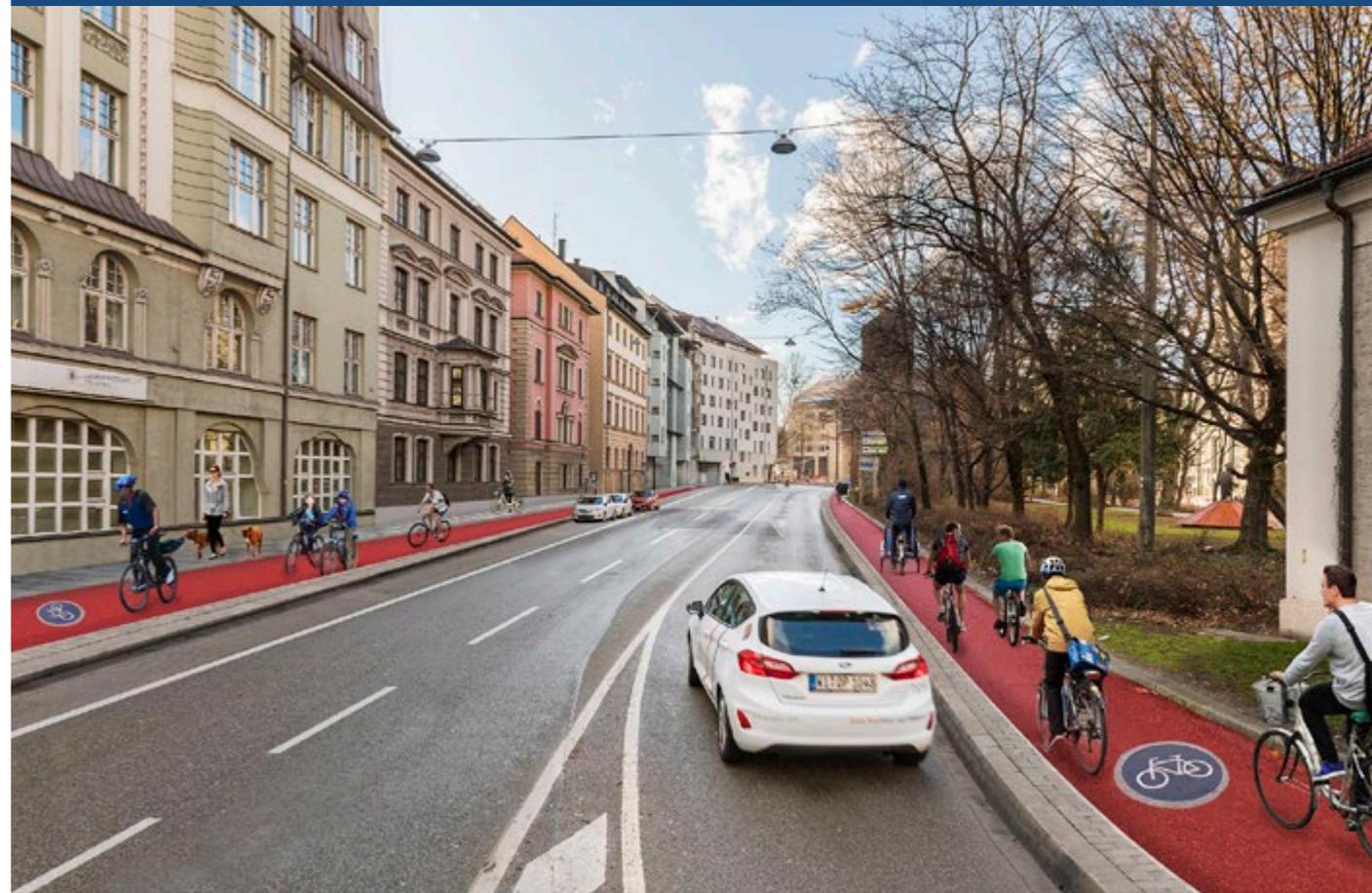
BLUMENSTRASSE AB CORNELIUSSTRASSE



Blumenstraße JETZT



Blumenstraße PLAN



2. Sonnenstraße

Ausgangslage, Problemstellung

Ein schmaler Radweg ist auf dem Bürgersteig (baulicher Radweg) vorhanden. Ein Parkstreifen verläuft am rechten Fahrbahnrand und der Kfz-Verkehr verläuft dreispurig in beide Richtungen.

Die derzeitige sehr beengte Situation auf dem Rad-/Fußweg aufgrund der großen Zahl an Fußgängern macht ein normales Durchkommen für Radfahrende fast unmöglich. Hier fühlen sich Fußgänger und Radfahrende unsicher und es gibt großes Konfliktpotential. Auf den gegenüberliegenden Fahrbahnen sind die Straßenquerschnitte ähnlich. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde auf die Darstellung verzichtet.

Lösung, Maßnahmen

Der Kfz-Verkehr ist auf der Sonnenstraße, wie bei allen Abschnitten des Altstadtrings, in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesunken. Eine Bündelung des Altstadtring-Kfz-Verkehrs auf 2x2 Fahrspuren erschien schon 1996 unter bestimmten Voraussetzungen denkbar. Die seither rückläufige Verkehrsbelastung hat dieses Ziel klar bestätigt. Die Wirkung als kleine Stadtautobahn bleibt auch bei 4 Fahrspuren weiterhin bestehen.

Die zügige Umsetzung eines breiten und geschützten Radweges auf der Sonnenstraße hat von allen Abschnitten auf

dem Radring die höchste Priorität. Denn hier ist zum einen genügend Platz und zum anderen ist die derzeitige Situation für Radfahrende sehr beengt.

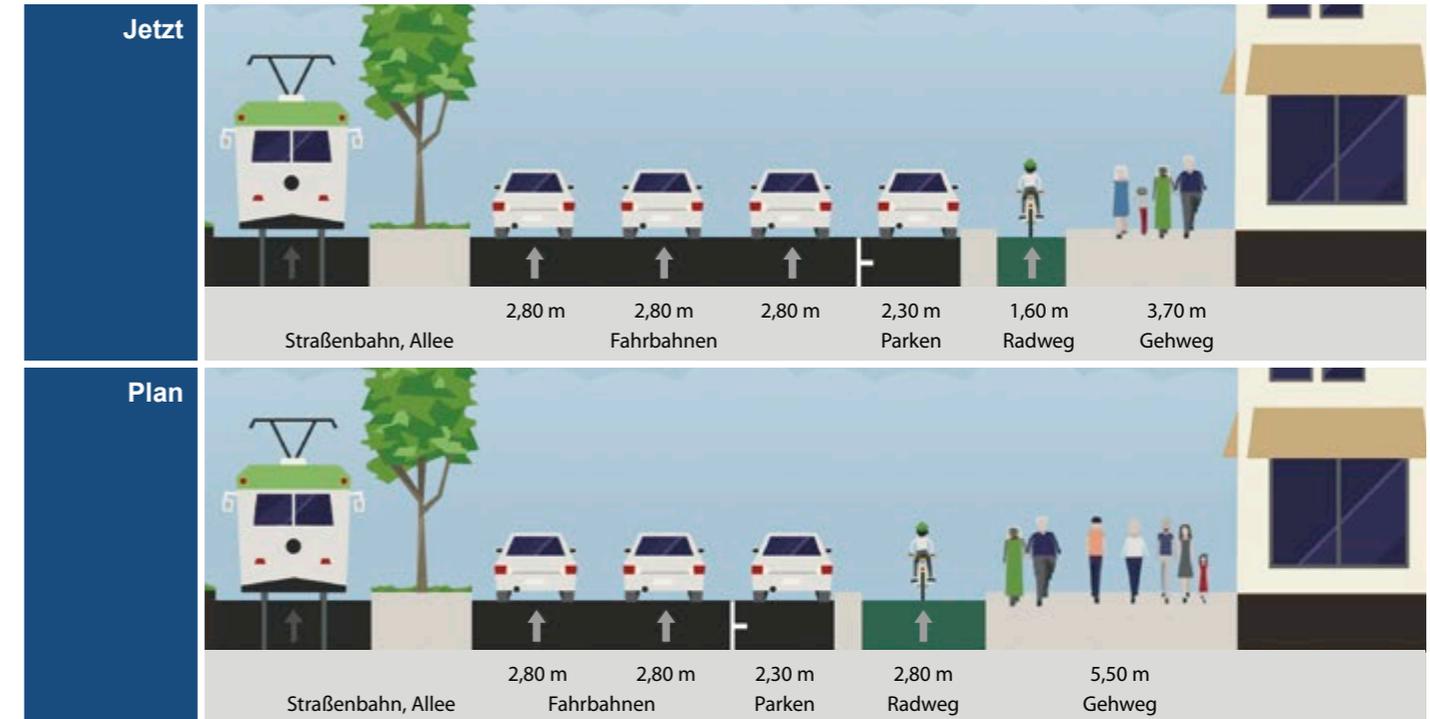
Vorgeschlagen werden breite und geschützte Radwege von 2,80 Meter je Richtung mit baulicher Trennung von Parkstreifen und Fußwegen. In den Querschnitten wird nur die rechte Straßenseite dargestellt. Die Vorschläge gelten auch für die andere Straßenseite.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen würden weder den Kfz-Verkehr noch den Liefer- und Wirtschaftsverkehr beeinträchtigen.

Die Vision: „Boulevard Sonnenstraße“ geht davon aus, dass die Kfz-Fahrbahnen gebündelt auf der Außenseite des Altstadtrings liegen. Der gesamte Innenradius mit einem Raum von ca. 16 Metern wäre dann frei für den Fuß- und Radverkehr sowie für Räume der Begegnung, wie zum Beispiel Plätze und Terrassen. Langfristig ist ein „Boulevard Sonnenstraße“ denkbar. Diese Variante setzt jedoch voraus, dass der Kfz-Verkehr weiterhin abnimmt und die Altstadt langfristig als autofreie Zone weiterentwickelt wird. Noch einfacher ist diese Variante eines Boulevards am Maximiliansplatz realisierbar.



SONNENSTRASSE



Sonnenstraße JETZT



Sonnenstraße PLAN



3. Maximiliansplatz

Ausgangslage, Problemstellung

Bereich zwischen Karlsplatz und Pacellistraße: Der Radweg (baulicher Radweg) am Karlsplatz ist völlig unterdimensioniert, hier entstehen große Konflikte mit den Fußgängern, insbesondere mit den Touristen. Das Linksabbiegen zum Karlsplatz ist auf der Fahrbahn nicht möglich, sondern nur mit vielen Ampelschaltungen über Otto-, Sophien- und Elisenstraße.

Im Bereich des Lenbachplatzes ergibt sich die Konfliktsituation daraus, dass Radweg, Fußweg und Restaurantterrassen sehr eng beieinander liegen.

Weiter Richtung Norden, zwischen Maxburgstraße und Pacellistraße gibt es auf dem Radweg regelmäßig Konflikte mit FußgängerInnen, weil ein kurzes Stück des Fußwegs weiter innen hinter einem Grünstreifen verläuft, die FußgängerInnen aber meist den Radweg benutzen.

Der Maximiliansplatz besteht rechts- und linksseitig der breiten Grünanlage aus drei Kfz-Fahrs Spuren, ab der Parcellistraße kommen Parkstreifen links und rechts der Fahrbahn hinzu. Der Radweg (baulicher Radweg) wird neben dem Gehweg bis zur Briener Straße geführt.

Der Maximiliansplatz ist mit 3 Fahrspuren je Richtung für den Kfz-Verkehr ähnlich überdimensioniert wie die Sonnenstraße, obwohl hier noch weniger Autos fahren und noch mehr Platz vorhanden ist.

Lösung, Maßnahmen

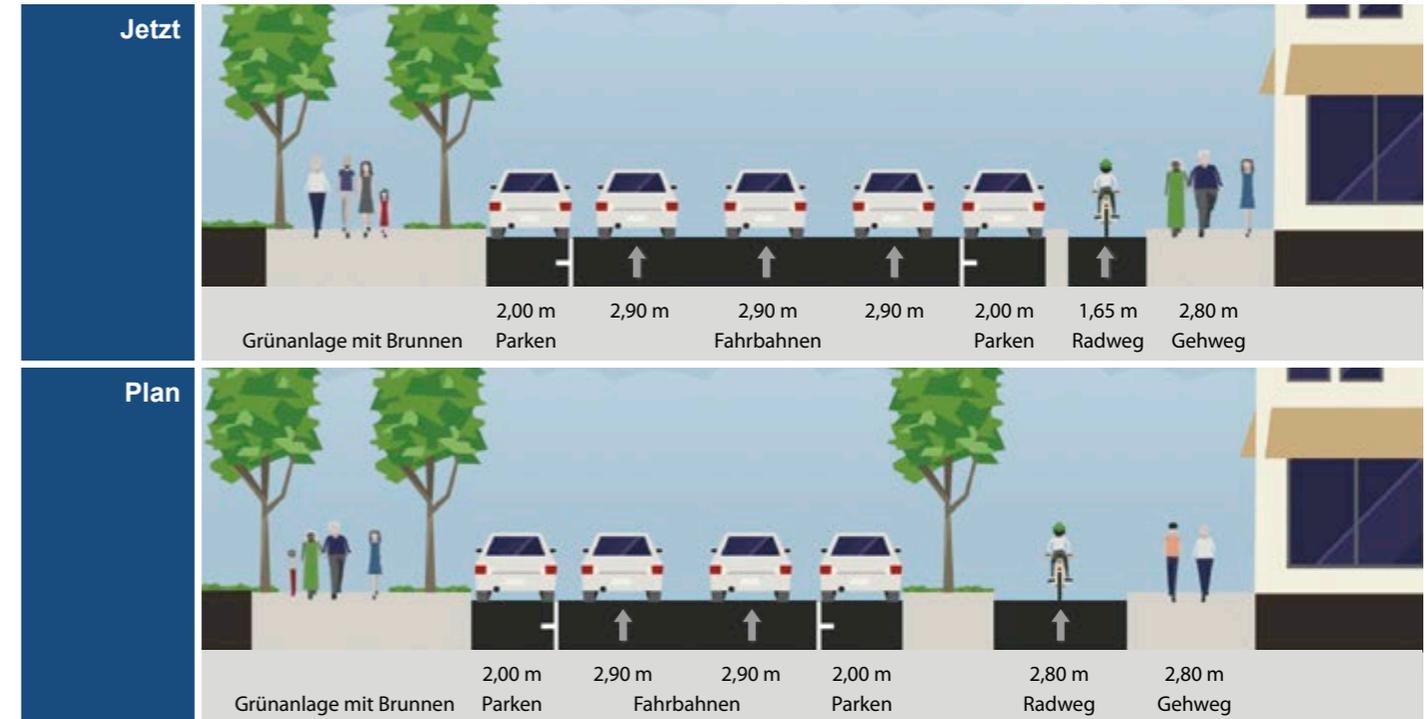
Eine Bündelung des Kfz-Verkehrs auf 2x2 Fahrspuren erschien schon aufgrund des Rückgangs der Verkehrszahlen 1996 denkbar. Aufgrund der seither rückläufigen Verkehrsbelastung sind die vorgeschlagenen Maßnahmen problemlos umsetzbar.

Mit dem Rückbau einer Fahrspur lässt sich ein komfortabler Radweg mit einer Breite von 2,80 Meter ausbauen sowie eine Verbreiterung des Gehwegs um circa 1,5 Meter. Alternativ zur Verbreiterung des Bürgersteigs ist auch eine Baumallee denkbar.

Vision „Boulevard“: Die gesamte Innenseite des Altstadtrings vom Sendlinger Tor bis zur Briener Straße wird zu einem verkehrsfreien Bereich umgewandelt und der Kfz-Verkehr komplett auf die äußere Westseite verlagert. Der zur Altstadt hin liegende Bereich, also der Innenring, stände ausschließlich für den Rad- und Fußverkehr sowie für den entspannten Aufenthalt der Menschen dort zur Verfügung. Dadurch würde der Park am Maximiliansplatz nicht mehr beidseitig durch mehrspurige Straßen abgeschnitten.



MAXIMILIANSPLATZ



4. Brienner Straße, Odeonsplatz

Ausgangslage, Problemstellung

Die Brienner Straße ist mit 17 Metern relativ eng. Sie ist eine der edelsten Geschäftsstraßen mit zwei stark frequentierten Kfz-Spuren und beidseitig regem Fußgängerverkehr. Für Radfahrende ist in dem engen Straßenraum nur ein schmaler, sehr kurzer Schutzstreifen in Richtung Odeonsplatz vorhanden. Zudem ist die Gefahr groß, dass die Türen der parkenden und haltenden Pkw geöffnet werden, ohne den Radverkehr zu beachten.

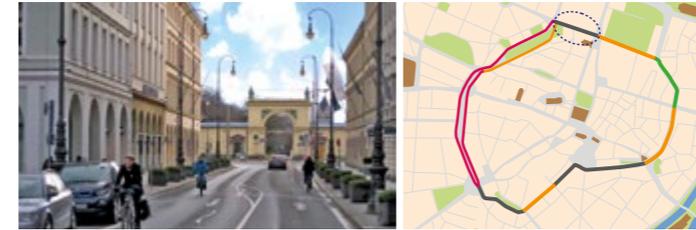
Laut Stadtratsbeschluss sollen hier nur beidseitige, schmale Schutzstreifen statt sicherer und komfortabler Radwege ausgewiesen werden: „Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, in der Brienner Straße zwischen Odeons- und Amiraplatz gemäß Punkt 4, Variante 2 des Vortrags des Referenten eine unechte Einbahnstraße unter Zulassung von Linienverkehr und Radverkehr in Gegenrichtung und beidseitige Schutzstreifen einzurichten, sowie die damit verbundenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Markierung und Beschilderung) anzuordnen.“ [Beschluss der Vollversammlung im Stadtrat am 24. Juli 2018]
Im Sinne eines schlüssigen Gesamtkonzeptes für den Altstadt-Radring muß die Brienner Straße auf der gesamten Länge mit beidseitig durchgehenden geschützten Radwegen von 2,30 Meter versehen werden.

(Laut Stadtratsbeschluss werden aber nur beidseitige, schmale Schutzstreifen, statt sicheren und komfortablen Radwegen ausgewiesen, ab Amiraplatz würde der Kfz-Verkehr weiterhin zweiseitig ohne geschützte Radwege verlaufen).

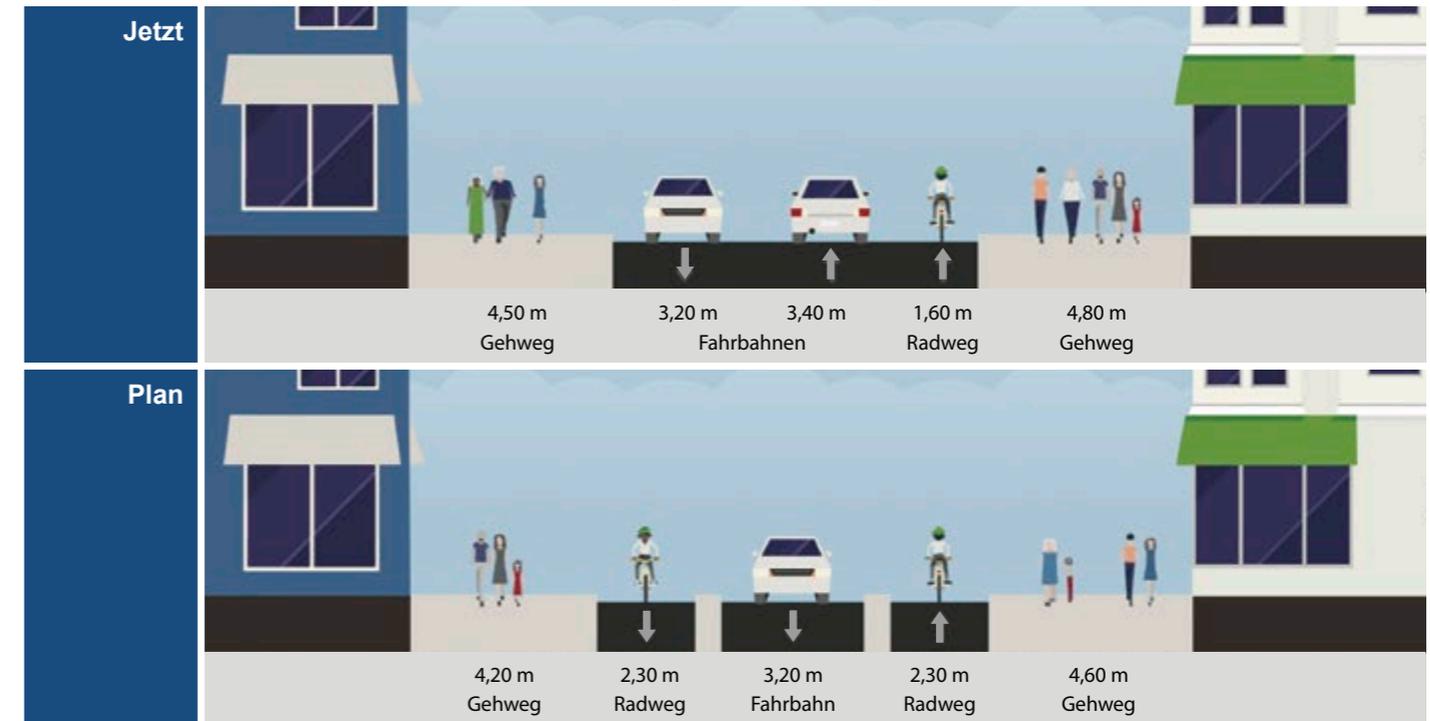
Lösung, Maßnahmen

Konsequent wäre die Integration der Brienner Straße in den verkehrsberuhigten bzw. verkehrsfreien Bereich der Münchner Altstadt. Die Abbiegemöglichkeit von der Ludwigstraße in die Brienner Straße entfällt. Die Brienner Straße wird zur Fußgänger-Radfahrerzone mit einer Promenade und einer Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr. Abschnittsweise Lieferzonen sind möglich. Mit der Sanierung des Altstadttringtunnels wird diese Lösung realistisch.

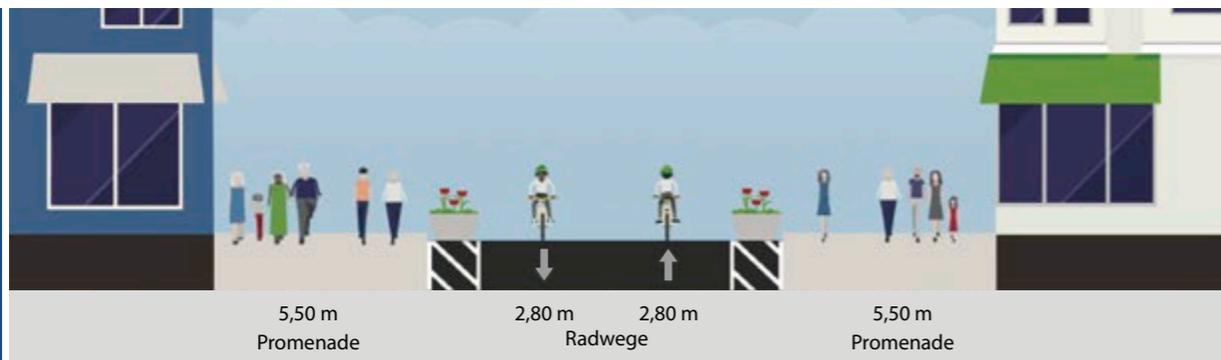
Der Bereich um den Münchner Odeonsplatz gehört das ganze Jahr über zu den von Radlern am stärksten frequentierten Plätzen in München. Am Odeonsplatz kreuzen viele städtische Hauptradrouten, etwa vom Marienplatz aus über die Residenzstraße in die Ludwigstraße und in die Brienner Straße, oder auch vom Lehel kommend durch den Hofgarten in die Ludwigstraße und die Brienner Straße. Zusätzlich ist der Odeonsplatz ein Platz, auf dem sich besonders viele FußgängerInnen, insbesondere Touristen, aufhalten. Die Bedeutung vor allem für RadlerInnen und FußgängerInnen wird auch anhand der Verkehrszahlen deutlich.



BRIENNER STRASSE ODEONSPLATZ



Plan 2



Im Sommer fahren mehr als 15.000 Radler pro Tag über den Odeonsplatz, zusätzlich gehen dort schätzungsweise 25.000 FußgängerInnen. Den geringsten Anteil hat mit weniger als 14.000 Kraftfahrzeugen der Autoverkehr.

Derzeit ist das Überqueren des Odeonsplatzes mit dem Fahrrad außerordentlich unübersichtlich und konfliktträchtig. Das liegt vor allem an der schmalen, unzweckmäßigen Radverkehrsführung, die auch noch auf der in Fahrtrichtung entgegengesetzten Seite angeordnet ist und über den gepflasterten Fußgängerbereich verläuft.

Mit einer Einbahnstraße oder einer Fahrradstraße lässt sich auch die Konfliktsituation am Odeonsplatz lösen. Die Radwege führen in beide Richtungen direkt geradeaus durch das Tor zum Hofgarten. Die Taxistände könnten von der Stirnseite der Ludwigstraße an den Rand, parallel zur Ludwigstraße verlegt werden.

Die Führung des Radlirings durch den Hofgarten ist aus Gründen des Denkmalschutzes nicht unproblematisch. Eine alternative Streckenführung ergibt sich mit dem Umbau des Altstadt-Radlirings um eine leistungsfähigere Streckenführung ergänzt werden. Die Abschnitte Ludwigstraße, Von-der-Tann-Straße und Franz-Joseph-Ring müssen deshalb im Zuge der Tunnelarbeiten mit breiten, lückenlosen und vor allem geschützten Radwegen ausgestattet werden.

Querung des Odeonsplatzes

Auf Grund der starken Frequentierung durch Fußgänger und viele Touristen, die sich natürlicherweise auch am Rand der Fußgängerzone frei und unaufmerksam verhalten ist die Situation für den Radfahrer äußerst angespannt.

Die Stadtverwaltung versucht wiederholt durch verschiedene Maßnahmen die Situation in den Griff zu kriegen.

An den Fotos zu erkennen ist, wie chaotisch es zugeht: Radfahrer in beide Richtungen, Taxis mit aus- und einsteigenden Gästen, flanierende Touristen auf der gesamten Fläche. Fußgänger und Radfahrerverkehr kreuzen und überlagern sich.

Der Schilderwald und der Versuch einen Radweg auf die Fahrbahn zu legen, den anderen in die „Fußgängerzone“ hat die Situation für alle Verkehrsteilnehmer noch unübersichtlicher gemacht.



5. Hofgarten

Ausgangslage, Problemstellung

Zu Konflikten mit Fußgängern kommt es am Zugang zum Hofgarten, weil hier sehr viele FußgängerInnen und RadfahrerInnen gemeinsam das enge Tor zum Hofgarten benutzen müssen.

Im Hofgarten besteht die Fahrbahn aus einer monotonen versiegelten Asphaltfläche von circa. 12 Meter Breite. Dieser Bereich ist für Radfahrende sicher, da es keinen Kfz-Verkehr gibt. Ein Problem sind die Konflikte mit den Fußgängern, viele davon Touristen, da diese in der Regel dort kaum mit Radverkehr rechnen.

Lösung, Maßnahmen

Am sehr engen Eingang zum Hofgarten am Odeonsplatz sollte eine Markierung auf dem Boden die FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf die enge Situation aufmerksam machen. Die gemeinsame Nutzung kann durch eine intelligente Wegeführung an den beengten Toren gelöst werden. Hier geht es nicht ohne gegenseitige Rücksicht aufeinander. Aus Gründen des Denkmalschutzes ist eine Änderung der Toreinfahrt nicht möglich.

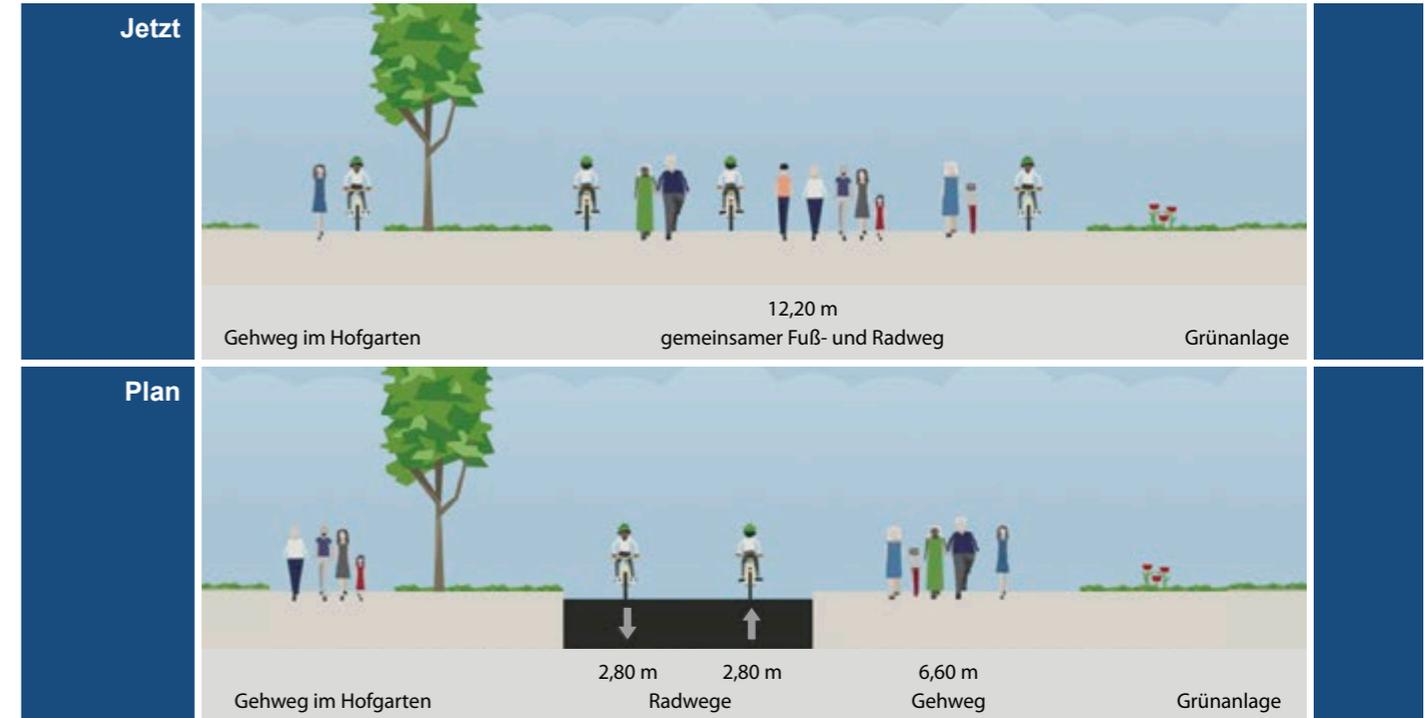
Innerhalb des Hofgartens wird der Fußgänger- und Radverkehr konsequent getrennt voneinander geführt. Die eine Hälfte wird als Radweg ausgewiesen, abgesenkt gegen den Gehweg.

Zur Verdeutlichung kann der Gehweg als wassergebundene Decke ausgebaut werden, was auch dem Denkmalschutz entgegen käme.

Die Verbindung zwischen Hofgarten und Karl-Scharnagl-Ring ist die Hofgartenstraße. Sie besteht derzeit aus einer zweispurigen Fahrbahn mit beidseitigen Gehwegen. Sie wird als Fahrradstraße ausgewiesen.



HOFGARTEN



6. Karl-Scharnagl-Ring

Ausgangslage, Problemstellung

Der Kfz-Verkehr verläuft dreispurig in beide Richtungen. Daneben liegt jeweils ein Parkstreifen.

Der Karl-Scharnagl-Ring ist der einzige Abschnitt des Altstadt-rings, auf dem Radfahrer sicher und zügig voran kommen. Es sind beidseitig 2,50 Metern vorhanden. Sie sind geschützt durch einen Grünstreifen. Problematisch ist die kurze Ampelphase an der Maximilianstraße.

Lösung, Maßnahmen

Am Karl-Scharnagl-Ring besteht auf der gegenüberliegenden Spur die Herausforderung, eine Lösung für das Linksabbiegen in die Hofgartenstraße zu erarbeiten. Eine Ampel für die Überquerung ist vorhanden. Optimal wäre hier eine kreuzungsfreie Variante aus einer kombinierten Fußgänger-Radler-Brücke, die zudem den Wohnbezirk Lehel besser an die Innenstadt anschließen würde.



KARL-SCHARNAGL-RING



7. Thomas-Wimmer-Ring

Ausgangslage, Problemstellung

Auf dem Thomas-Wimmer-Ring ist nur ein schmaler Radweg neben dem Bürgersteig vorhanden. Auf beiden Seiten liegen Parkstreifen, der Kfz-Verkehr verläuft dreispurig in beide Richtungen.

Derzeit ist der Thomas-Wimmer-Ring eine Baustelle. Zwischen Maximiliansstraße und Isartor wird eine Tiefgarage mit 520 Stellplätzen errichtet. Es soll ein Mobilitäts-Hotspot mit E-Bike-Verleih und E-Ladestationen werden.

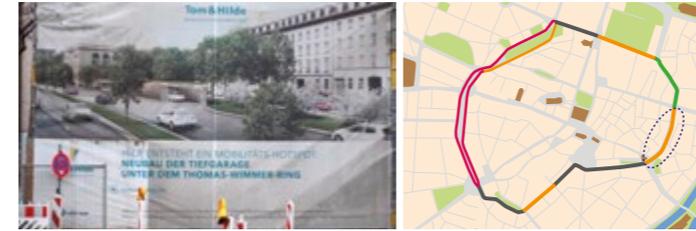
Lösung, Maßnahmen

Der gesamte Altstadttring hat aufgrund der Lage am Rande der Altstadt keinen nennenswerten zu- und abführenden Verkehr von der Innenseite. Zusätzlich belegt eine aktuelle Studie, dass der Thomas-Wimmer-Ring von den umliegenden Straßen nicht mehr Verkehr zugeführt bekommen kann als 2x2 Fahrspuren aufnehmen. „Am Thomas-Wimmer-Ring können unter der Beibehaltung der vorhandenen Anzahl der Aufstellspuren an den Knotenpunkten Isartorplatz und Maximilianstraße zwei Fahrstreifen pro Richtung die maximal möglichen Spitzenbelastungen bewältigt werden.“ (Referat für Stadtplanung und Bauordnung)

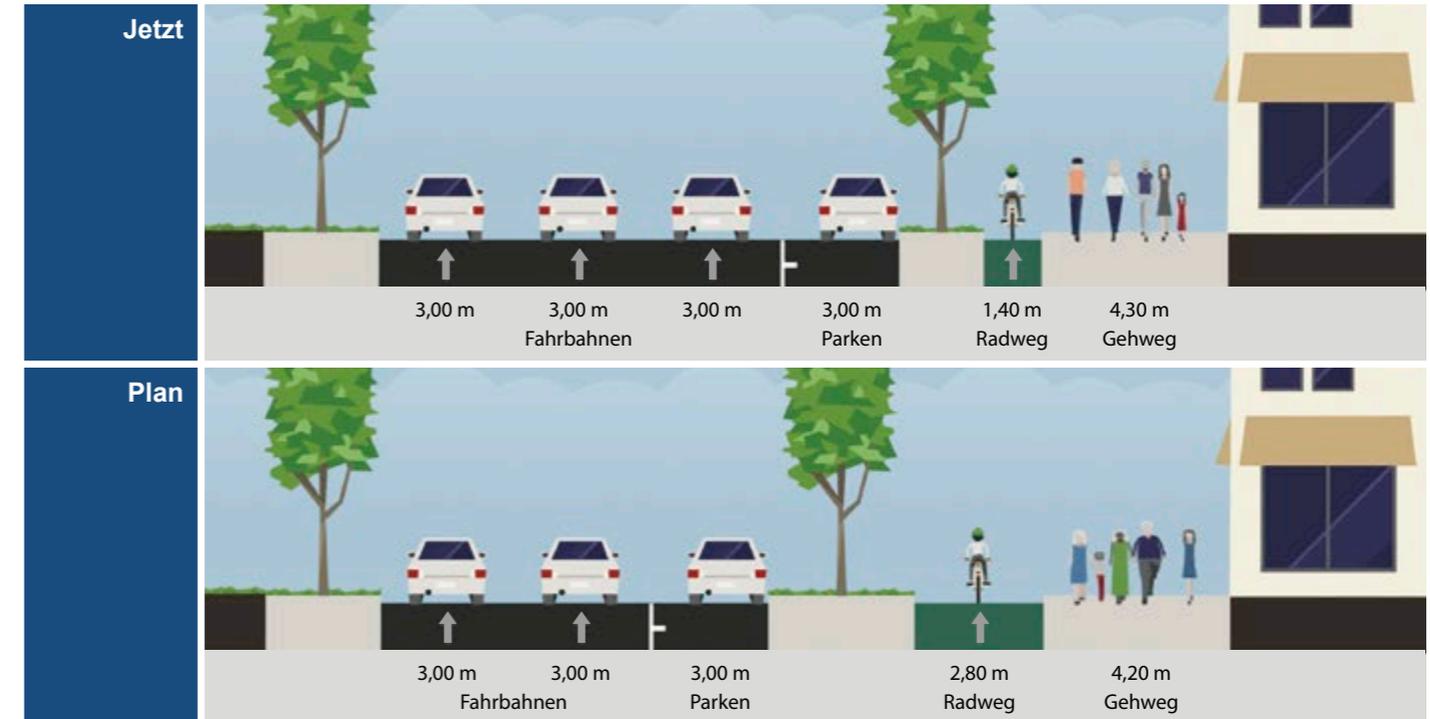
Nach dem Wegfall einer Fahrspur können beidseitig breite und geschützte Radwege von 2,80 Meter eingerichtet werden. Zwischen der Parkspur und dem Radweg entsteht eine breite Grünfläche, die Platz für eine Allee bietet. Damit wäre der Rad- und Fußweg auch etwas geschützter vor Abgasen.

Das Konzept für die Tiefgarage beinhaltet auch einen Mobilitäts-Hotspot, insbesondere für E-Bikes. Es besteht daher dringender Handlungsbedarf, um die Vorschläge dieses Radring-Konzeptes bei der Wiedererrichtung der Fahrbahnen und der Tiefgaragenzufahrten zu berücksichtigen.

In den Querschnitten wird nur die rechte Straßenseite dargestellt. Die Vorschläge gelten auch für die andere Straßenseite.



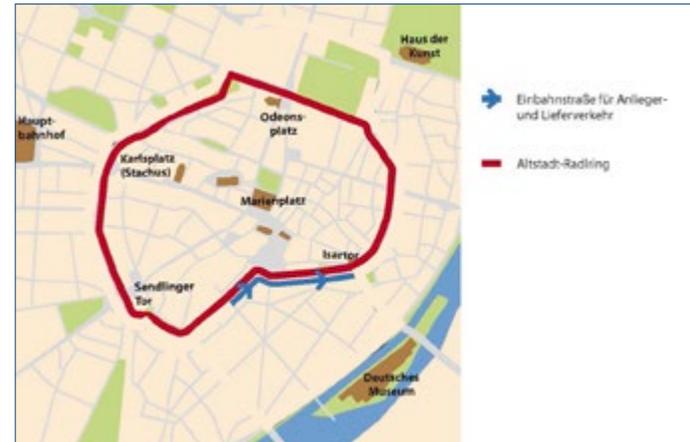
THOMAS-WIMMER-RING



Einbahnregelung zwischen Isartor und Fraunhoferstraße

Um den südlichen, engen Altstadtring von Verkehr zu entlasten, wird ab dem Isartor der Kfz-Verkehr vom Thomas-Wimmer-Ring kommend auf die Zweibrückenstraße abgeleitet. Er verläuft anschließend weiter über die Erhardtstraße und Corneliusstraße bis zur Blumenstraße.

Durch diese Maßnahme beansprucht der Kfz-Verkehr auf der Frauenstraße und Blumenstraße nur eine Spur. So lassen sich geschützte Radwege in beide Richtungen einrichten und der Lieferverkehr ist leichter zu managen.



Mit einer Einbahnstraßenregelung wird auch dem starken Fußgängerverkehr Rechnung getragen und eine stärkere Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer gesichert. Für die gesamte Frauenstraße und Blumenstraße ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sinnvoll.

Dank der Reduzierung der Parkplätze und deren Umwandlung in Lieferzonen wird der Parksuchverkehr aus der Altstadt herausgehalten und die Belieferung vor allem im Bereich des Viktualienmarktes erheblich erleichtert.

Sinnvollerweise sollte die Einbahnstraße nur für den Anliegerverkehr freigegeben und der Durchgangsverkehr über den leistungsfähigen nördlichen Altstadtring geleitet werden.

Frauenstraße und Blumenstraße wären damit eine verkehrsberuhigte Zone am Rand der Altstadt mit Schwerpunkt auf dem Radverkehr, sowie eingeschränkter Berechtigung für Lieferfahrzeuge und Anwohner. Damit wäre dieser Abschnitt frei von Durchgangsverkehr.



Jetzt: Rechte Fahrbahnseite ► Die dreispurige Fahrbahn (inklusive Parkstreifen) verengt sich ab der Zwingerstraße auf nur eine schmale Fahrspur. Einen Radweg gibt es nicht.

Radfahrer werden, falls das Kfz nicht abbremst, an der Engstelle regelrecht weggedrückt, bzw. kollidieren mit den Rechtsabiegern.

Linke Fahrbahnseite ► Ab der Zwingerstraße wird aus einer Fahrbahn eine zweispurige Fahrbahn plus Parkstreifen. Ein Radweg ist nicht vorhanden.

Plan: Rechte Fahrbahnseite ► Bei der Einbahnstraßenregelung entfällt der Kfz-Verkehr. Der Bereich wird umgestaltet in eine Grünzone mit breitem Radweg und Fußwegen

Linke Fahrbahnseite ► Hier verläuft die Einbahnstraße in Richtung Isartor vom Viktualienmarkt kommend. Sie hat eine Fahrbahn und einen geschützten Radweg neben dem Fußweg, eine Fahrbahn entfällt und wird zum Parkstreifen.

8. Frauenstraße: Isartor bis Zwingerstraße

Ausgangslage, Problemstellung

Von Osten kommend endet der Radweg des Thomas-Wimmer-Rings abrupt im Bereich des Isartors.

Zwischen dem Isartor und dem Eingang zur engen Altstadt an der Kreuzung Zwingerstraße entspricht der Straßenquerschnitt dem des Thomas-Wimmer-Rings mit jeweils zwei Spuren plus Parkstreifen rechts und links, in der Mitte befindet sich ein Grünstreifen. Kurz vor der Frauenstraße befindet sich eine extreme Engstelle. Hier reduzieren sich zwei Spuren auf nur eine schmale Spur. Radfahrende werden dort regelrecht eingequetscht.



Lösung, Maßnahmen

Die Einbahnstraße, aus der engen Altstadtbebauung kommend, wird auf der linken Straßenseite weitergeführt. Damit steht auf der rechten Straßenseite der Straßenraum ausschließlich für Radfahrer und Fußgänger zur Verfügung und die vorhandene schmale Grünzone kann vergrößert werden.

Am Eingang zur eng bebauten Altstadt entsteht damit ein „Grünes Entree“ in Form eines kleinen Stadtparks. Die rechts liegende ehemalige Stadtmauer, die hier zum Teil erhalten oder durch Bodenmarkierungen sichtbar ist, wird in das Entree integriert.

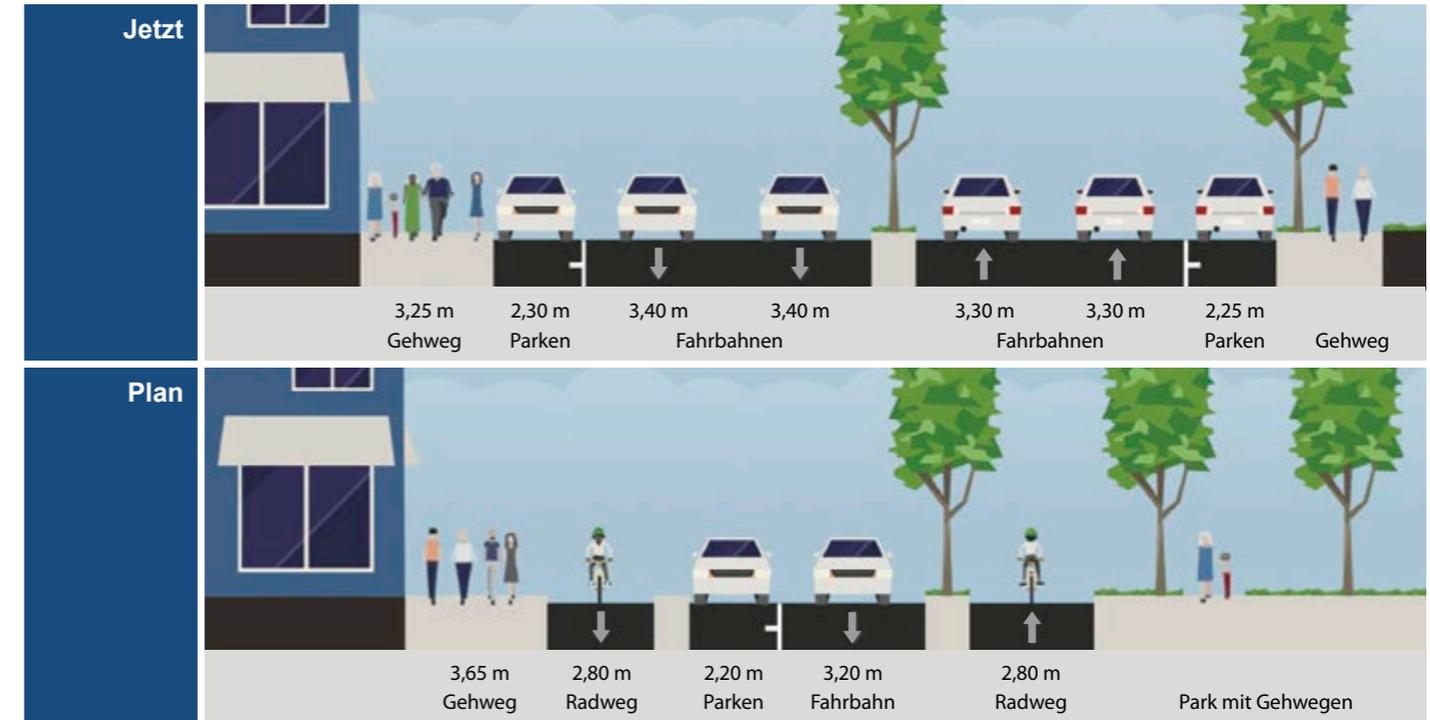
Im ersten Schritt kann die rechte Seite für den Kfz-Verkehr einfach gesperrt werden.

Linksseitig entfällt eine Fahrspur. Damit ist hier Platz für einen sicheren breiten Radweg. Die Parkplätze bleiben erhalten.

Auf der gegenüberliegenden Fahrbahn gibt es keinen Radweg.



FRAUENSTRASSE: ISARTOR BIS ZWINGERSTRASSE



9. Frauenstraße bis Viktualienmarkt

Ausgangslage, Problemstellung

Die Straße besteht aus zwei Fahrspuren und einer Parkspur. Ab der Zwingerstraße ist die städtebauliche Situation durch die beidseitige Straßenrandbebauung extrem beengt. Der Straßenraum bemisst insgesamt nur ca. 15 Meter. Zudem befinden sich hier beidseitig viele Geschäfte.

RadfahrerInnen müssen sich auf der Straße, ohne Radweg oder Schutzstreifen, durch eine der am stärksten frequentierten und problematischsten Zonen im Bereich des Altstadttrings „durchquälen“. Sie werden durch den fließenden und ruhenden Verkehr, Lieferfahrzeuge und querende Fußgänger stark eingeschränkt und gefährdet. Am Ende der Frauenstraße befindet sich der Viktualienmarkt mit noch höherem Fußgängerverkehr, auch bedingt durch sehr viele Touristen.

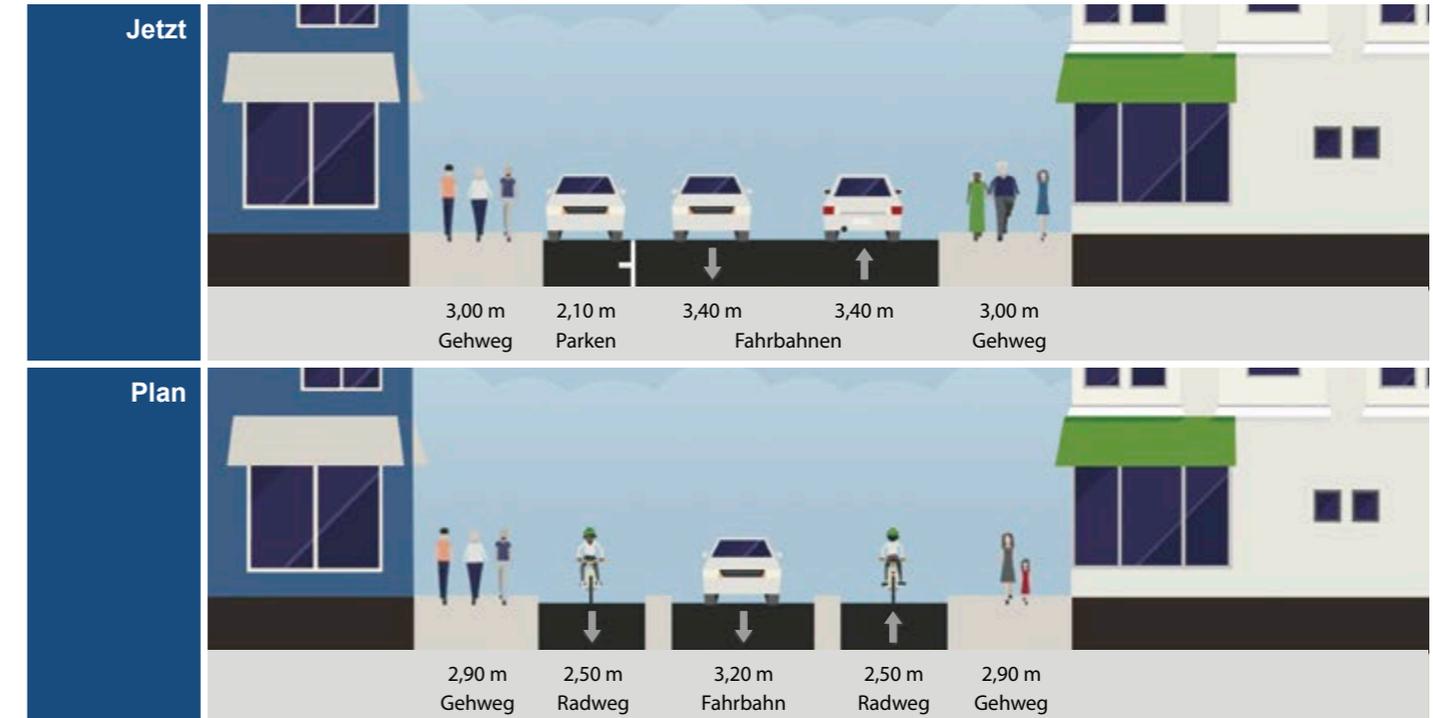
Lösung, Maßnahmen

Die Einbahnstraßenregelung ermöglicht die Anlage von beidseitigen geschützten Radwegen und eine breite Fahrbahn, kombiniert mit Lieferzonen. Die Fahrbahn hat eine Fahrspur von 3,20 Meter Breite. Die geschützten Radwege entsprechen mit 2,50 Meter Breite (+ 0,50 Meter) den Anforderungen des angestrebten komfortablen Radlringes.

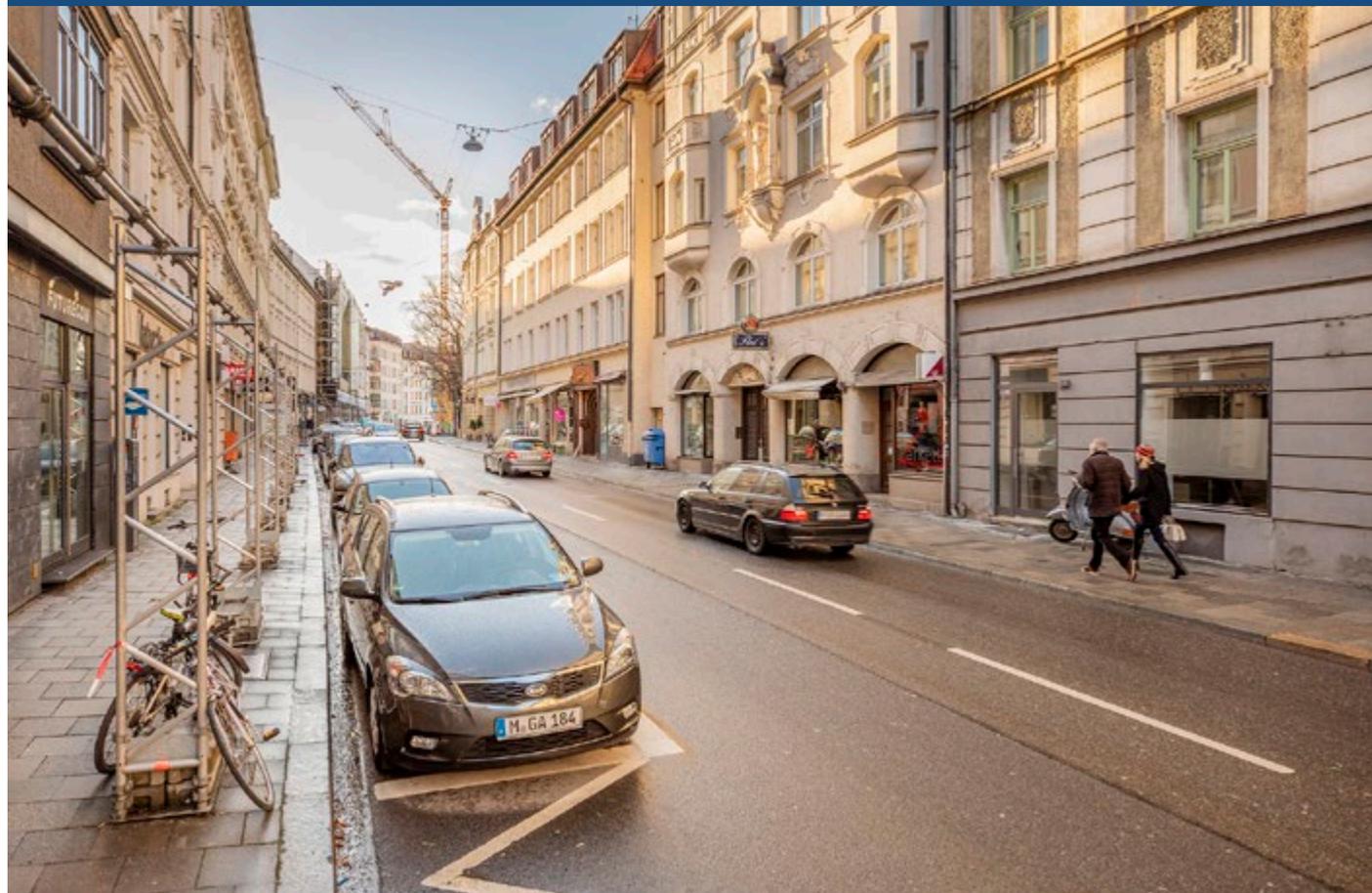
Lieferzonen: Abschnittsweise sind Aufweitungen für Lieferzonen von 5,40 Meter Breite vorgesehen. Diese ist ausreichend, damit Autos an den haltenden Lieferwagen vorbeifahren können. Voraussetzung ist, dass die Parkplätze entfallen und die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt wird. Im Bereich der Lieferzone verschmälern sich die Radwege auf 1,80 Meter (+0,50 Meter) und die Fußwege auf circa 2,40 Meter.



FRAUENSTRASSE BIS VIKTUALIENMARKT



Frauenstraße JETZT



Frauenstraße PLAN



10. Blumenstraße, Schrannehalle

Ausgangslage, Problemstellung

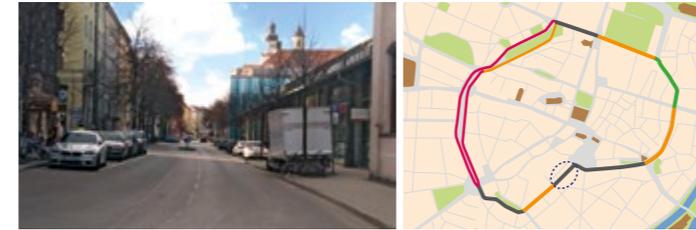
Auch in der Blumenstraße, vor allem im Bereich der Schrannehalle, herrscht starker Fußgänger- und Lieferverkehr, sowie Parksuchverkehr. Die Straße besteht aus einer Parkspur, zwei Fahrspuren und eine Parkspur, abschnittsweise versetzt auf beiden Seiten der Fahrbahn.

Der Straßenraum ist beidseitig von Baumreihen begleitet. Sie bilden die Vorgaben für den Fahrbahnquerschnitt. Bei Erhalt der Baumreihen verbleiben nur circa 9 Meter für Radverkehr und Fahrbahn. das heißt Lieferzonen oder Parkplätze sind hier nicht möglich.

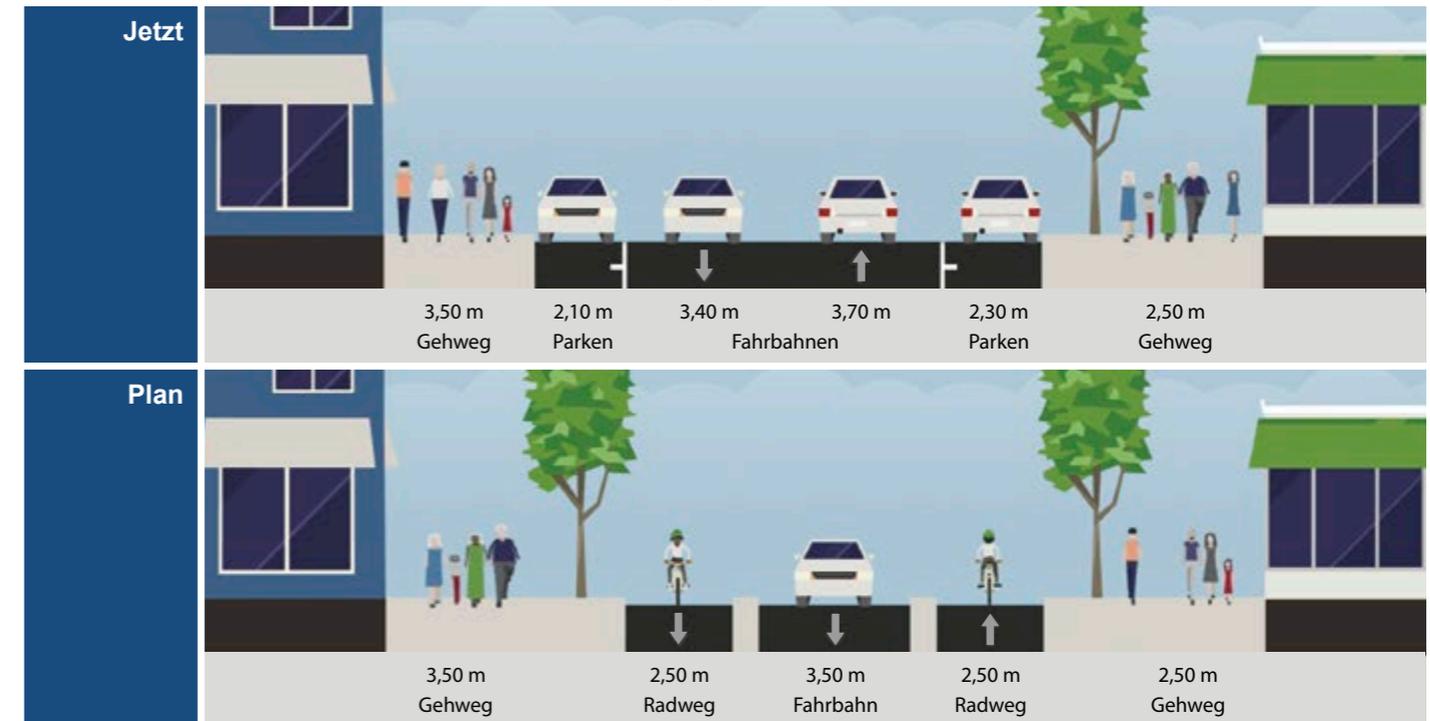
Lösung, Maßnahmen

Die Einbahnstraßenlösung erlaubt auch hier beidseitig komfortable geschützte Radwege mit 2,50 Meter Breite plus 50 cm Trennstreifen.

Für die Fahrbahn verbleiben 3,40 Meter. Auf der rechten Seite müssen die Stellplätze entfallen, weil sie ohne Querung des Radwegs nicht erreichbar sind. Da nur wenige Radabstellanlagen im Bereich der Altstadt vorhanden sind, soll der hier neu gewonnene Raum für Radabstellanlagen genutzt werden.



BLUMENSTRASSE SCHRANNENHALLE





München bekommt einen König-Ludwig-Radring

Foto:Tobias Hase, bearbeitet: Christine Hammouda

Attraktion Münchner Radring

Was mit der Isar-Renaturierung geschafft wurde, kann auch beim Radverkehr gelingen: München kann zu einem internationalen Vorbild werden für die attraktive, weitsichtige und nachhaltige Neugestaltung eines städtischen Raumes.

Die Vision: München entwickelt sich zum Mekka der modernen Mobilität und zu einer der schönsten Fahrradstädte der Welt. Das Potenzial ist da. Nun braucht es noch den Mut und den politischen Willen. Dabei könnte der Altstadt-Radring zu einer Attraktion für

die Münchner Bürgerinnen und Bürger sowie die Touristen aus aller Welt werden. Denn es gewinnen alle, wenn jeder das Fahrrad künftig selbstverständlich, stressfrei und mit Spaß als Alltagsverkehrsmittel nutzen kann. Es gewinnen alle, wenn die Infrastruktur es allen Verkehrsteilnehmern – Fußgängern, Radfahrern, Bus- und Autofahrern – erleichtert, rücksichtsvoll miteinander umzugehen.

Und es gewinnen alle, wenn München aus dem Altstadt-Radring „etwas Besonderes“ macht, an deren Gestaltung die Menschen beteiligt sind.

Hier einige Ideen:

- ▶ der Radring bekommt einen unverwechselbaren Namen: z.B. König-Ludwig-Radring
- ▶ eine besondere Farbe des Bodenbelags
- ▶ eine eigene spezielle Beleuchtung
- ▶ „Kunst am Ring“, Aktionskunst
- ▶ Wegbegleitung durch ein Maskottchen
- ▶ Piktogramm oder Punkte auf der Fahrbahn, z.B. die weiß-blaue Raute
- ▶ Wegführung durch weiß-blau gestreifte Masten
- ▶ Begrünung
- ▶ Musik und Töne

Auf diese Weise könnte der Altstadt-Radring ein herausragendes Markenzeichen der Landeshauptstadt München werden – und ein Vorbild für viele Städte.

Gemeinsam für eine bessere Radverkehrspolitik

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) ist mit bundesweit mehr als 175.000 Mitgliedern, davon mehr als 27.000 in Bayern und über 7500 in München die größte Interessenvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.

Auch in München setzen sich immer mehr Menschen für eine bessere Radverkehrspolitik und damit für mehr Lebensqualität in unserer Stadt ein. Machen auch Sie mit! Seien Sie aktiv im Bezirksausschuss Ihres Stadtviertels und in den Bürgerversammlungen. Fordern Sie Ihren Abgeordneten und Ihren Stadtrat.

Unterstützen Sie uns, den ADFC München, als Mitglied, als Aktiver oder als Förderer. Gemeinsam können wir etwas bewirken! Wir kämpfen für bessere Bedingungen für Radfahrende in der Landeshauptstadt und im Landkreis.

Die Forderungen des ADFC München:

- ▶ eine moderne, sichere, bedarfsgerechte Radverkehrsinfrastruktur
- ▶ Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite
- ▶ freie Wahl der Fahrbahn für Radler
- ▶ eine deutliche und sichere Verkehrsführung
- ▶ gut gepflegte Radinfrastruktur inklusive Wegen und Beschilderungen
- ▶ 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 Fahrrad-Abstellanlagen
- ▶ stärkere Kontrolle von Falschparkern auf Rad- und Fußwegen

Unser Ziel:

Wir wollen eine sichere und entspannte Mobilität für alle und überall!

IMPRESSUM

HERAUSGEBER: ADFC München e.V., Platenstr. 4, 80336 München. Vertreten durch Andreas Groh, 1. Vorsitzender **ERSCHEINUNGSJAHR:** 2019
KONTAKT: info@adfc-muenchen.de **HOMEPAGE:** adfc-muenchen.de **KONZEPT & REDAKTION:** Cornelia Feyer, Thomas Häusler (Arbeitsgruppe Verkehr ADFC München), Andreas Groh (1. Vorsitzender ADFC München) **REDAKTIONELLE MITARBEIT:** Eckhart Groh, Martina Tollkühn, MunichWays.com **FOTOS:** ADFC München, Mathias Neumüller, Stephan Esser, Jakob Dölling, Cornelia Feyer **LAYOUT/GRAFIK:** Marcus Wiegand, www.wieganddesign.de **GRAFIK/ILLUSTRATION:** mima-atelier.ro **VISUALISIERUNGEN:** Andreas Gregor, AndreasGregor.de **DRUCK:** saxoprint.de **TITELBILD:** Alexas-Fotos; pixabay.com