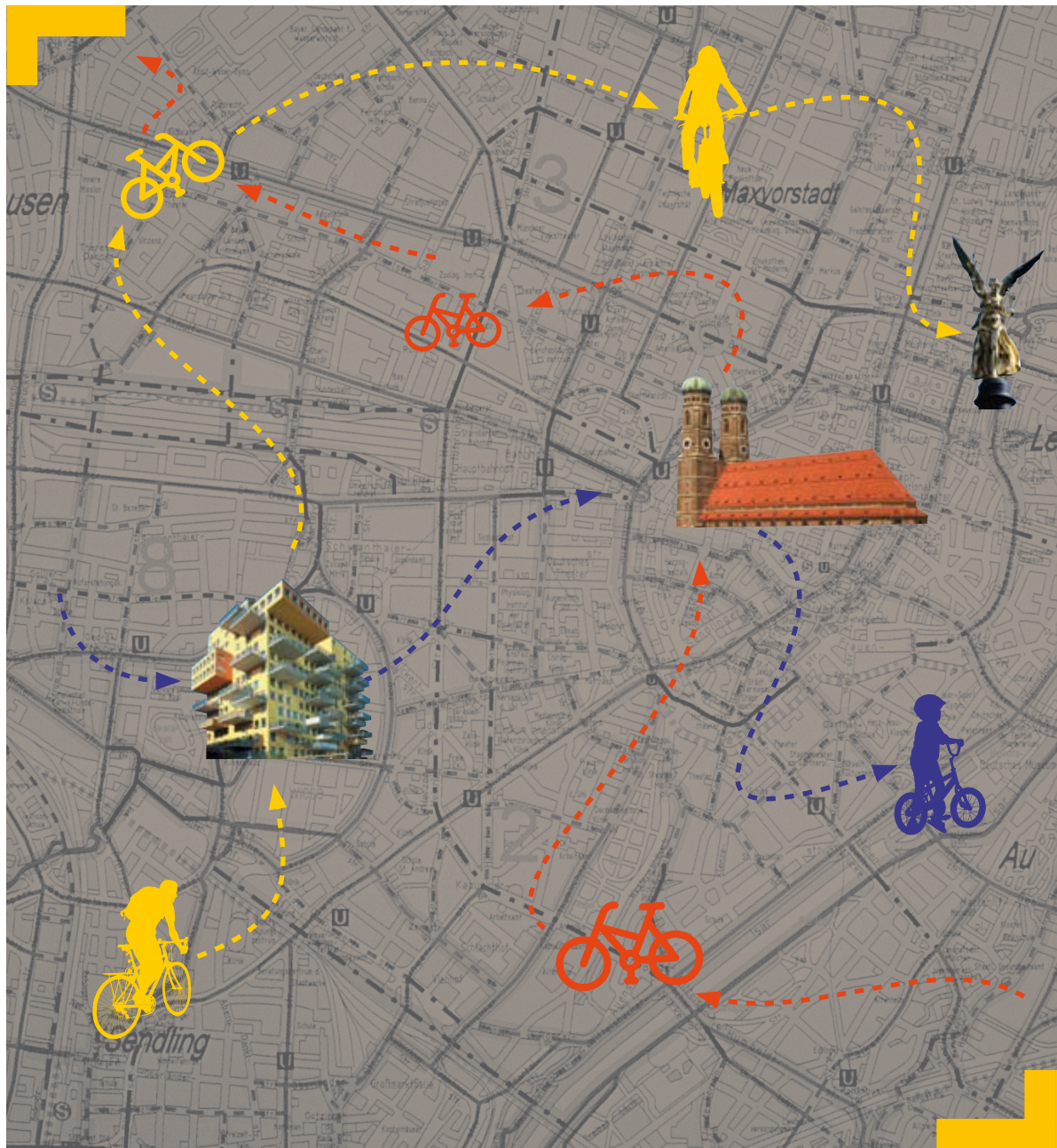




Radverkehr in München Bicycle Traffic in Munich



Impressum

Herausgeberin:
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Verkehrsplanung

Projektleitung und inhaltliche Betreuung:
Elisabeth Zorn, Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
mit Beiträgen des Baureferates,
des Kreisverwaltungsreferates
und des Referates für Gesundheit und Umwelt
der Landeshauptstadt München

Redaktion/Gestaltung:
Büro Wilhelm, Amberg, 1. Auflage 2007
Klaus Wagenhäuser, München, 3. überarbeitete Auflage 2010

Fotos:
Edward Beierle, Michael Lonhard,
Michael Nagy, Steffen Oberländer, P+R GmbH
DB Rent GmbH, Ralf Braun, Klaus Wagenhäuser,
Harald Knoll, Wigand von Sassen, Agentur Helios

Druck:
FORMAT Druckerzeugnisse GmbH & Co.KG, Rosenheim

München, Juni 2010

Radverkehr in München

Bicycle Traffic in Munich

Grußwort	
Greeting	4
Radverkehr fördern	
Promoting Bicycle Traffic	5
Einbettung in das städtische Verkehrskonzept	
Integration into the Urban Traffic Program	6
Der Verkehrsentwicklungsplan – Radverkehr (VEP-R)	
The Transport Development Plan – Bicycle Traffic (VEP-R)	7
Der Ausbau des Radverkehrsnetzes	
Expanding the Bicycle Traffic Network	8
Fahrradwegweisung und Fernradwege	
Signposting of Bicycle Routes and Long-Distance Bicycle Routes	10
Bike+Ride	
Bike+Ride	12
Beteiligte, Partner und Gremien	
Stakeholder, Partners and Committees	13
Planausschnitt Verkehrsentwicklungsplan – Radverkehr 2002	
Section Transport Development Plan – Bicycle Traffic 2002	14
Einbahnstraßenöffnung und Einrichtung von Fahrradstraßen	
Contraflow Cycling in One-Way Streets and Establishment of Bicycle Roads	16
Innovative Lösungen an Knotenpunkten	
Innovative Solutions at Traffic Junctions	17
Radfahren in der Innenstadt und in Grünanlagen	
Cycling in the Inner City and Public Parks	18
Mobilitätsmanagement und Beratungsangebote	
Mobility Management and Consultation Services	19
Fahrradmarketing	
Bicycle Marketing	20
Radstadtplan und Radrouting	
Munich Cycle Map and Bicycle Routing	22
Kenndaten zum Radverkehr	
Bicycle Traffic Data	23
Radverkehrszählungen und Entwicklung des Aufkommens	
Bicycle Traffic Counts and Traffic Volume Development	24
Grundsatzbeschluss „Radverkehr in München“	
Munich Bicycle Masterplan „Bicycle Traffic in Munich“	25
Informationen	
Information	27



Liebe Münchnerinnen und Münchner,
liebe Gäste,

in den letzten Jahren hat der Radverkehr in der Landeshauptstadt München stark zugenommen. Vor allem im Alltag setzen immer mehr Münchnerinnen und Münchner auf das Fahrrad als Verkehrsmittel. Ein Blick ins Münchner Stadtbild zeigt schnell, dass Radfahren sich in allen Bevölkerungsgruppen großer Beliebtheit erfreut. Kein Wunder, ist das Fahrrad doch gerade im innerstädtischen Bereich unschlagbar schnell, flexibel, kostengünstig, gesund und umweltschonend. Um das Fahrrad als klima- und stadtverträgliches Verkehrsmittel noch attraktiver zu machen, fördern wir den Radverkehr schon seit vielen Jahren konsequent und kontinuierlich.

Daher lassen sich in München bereits viele gute Beispiele für innovative planerische und bauliche Maßnahmen vor Ort „erfahren“ und erleben.

Ein Großteil der Münchner Radlerinnen und Radler ist mit dem bestehenden Radverkehrssystem zufrieden. Um künftig noch mehr Menschen aufs Rad zu bringen, werden wir in den nächsten Jahren vor allem mehr und komfortablere Abstellmöglichkeiten schaffen und das Radverkehrsnetz im gesamten Stadtgebiet weiter ausbauen. Außerdem soll eine Marketingkampagne noch mehr Lust aufs Radfahren machen.

Die vorliegende Broschüre soll Ihnen einen Überblick über die bisherigen Anstrengungen und Erfolge unserer Radverkehrsförderung geben und die Vorhaben und Planungen für die nächsten Jahre vorstellen. Ihre persönlichen Anregungen nehmen wir natürlich gerne entgegen, egal ob Sie in München wohnen oder hier zu Gast sind.

Ich wünsche allen Münchnerinnen und Münchnern und unseren Gästen auch künftig viel Freude beim Radeln in unserer schönen Stadt!



Dear guests and residents of Munich,

Over the past years bicycle traffic in the city of Munich has been increasing substantially. Especially in everyday life more and more citizens of Munich are committed to bicycle transportation. A look at Munich's cityscape reveals the enormous popularity of cycling among all sections of the community. This comes as no surprise, since the bicycle represents a quick, flexible, economical, healthy and environmental means of transport that is unrivalled, especially within the inner city. In order to make the bicycle even more attractive as a climate- and city-friendly means of transport, we have been promoting cycling consistently and continuously for many years. This is the reason why the City of Munich has through innovative planning and design for bicycle riders many great examples to experience and explore the city.

A large part of Munich's cyclists is satisfied with the existing bicycle traffic system. To bring even more people on the bicycle in the future, we plan to provide additional and more convenient bicycle parking facilities and also expand the cycling infrastructure network in the entire city of Munich continuously. In addition a marketing campaign should whet the appetite for cycling.

This brochure aims to provide an overview of the current efforts and successes in our bicycle traffic promotion, and presents you with our plans and ideas for the near future. We warmly invite you to send us your personal suggestions – no matter whether you are a guest or a resident of Munich.

Finally, I would like to wish all guests and residents of Munich many enjoyable cycling trips through our beautiful city!



Hep Monatzeder
Bürgermeister der Landeshauptstadt München
Deputy Mayor of Munich

Stadt der kurzen Wege City of Short Journeys

Mehr als 1,3 Millionen Menschen wohnen in München, dazu pendeln täglich 360.000 aus dem Umland ein. Sie alle wollen mobil sein und gleichzeitig möglichst ohne Lärm und schlechte Luft hier wohnen, arbeiten, einkaufen oder die Kultur genießen.

Um diesen Anspruch so weit wie möglich zu erfüllen und die Lebensqualität in der Stadt zu sichern, orientiert sich die Stadt- und Verkehrsplanung in München an der Leitlinie „kompakt – urban – grün“: Neue Siedlungsgebiete werden gemäß dieser Leitlinie in fußläufiger Entfernung von S- oder U-Bahnstationen entwickelt. Mit relativ dichter Bebauung bieten sie nicht nur Wohnungen, sondern auch Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten. Gleichzeitig sollen den Bewohnerinnen und Bewohnern größere zusammenhängende Grünbereiche wohnungsnah zur Verfügung stehen. Das Ziel ist eine lebendige und urbane Mischung von Wohnen, Arbeiten, täglicher Versorgung, Freizeit und Naherholung – eine „Stadt der kurzen Wege“.

Das Fahrrad ist hier das optimale Verkehrsmittel: Es ist auf kurzen Strecken konkurrenzlos schnell, erzeugt keinen Lärm und keine Abgase, braucht wenig Platz zum Fahren und Parken und kann von fast allen genutzt werden. Das Fahrrad sichert damit die Mobilität zu geringen individuellen und gesellschaftlichen Kosten.

Munich has more than 1.3 million residents, and an additional 360,000 commuters make their way into the city from the surrounding communities on a daily basis. For all of them, the wish to be as mobile as possible is accompanied by a desire for private and professional lives unimpaired by noise and air pollution – regardless of whether this concerns work, leisure, shopping or cultural entertainment.

In order to meet these demands and secure the quality of city living, Munich's urban development and traffic planning follows the motto, "compact – urban – green". New housing development areas are established within walking-distance to suburban train and underground stations. These high-density developments not only provide space for apartments, but also for workplaces and shopping facilities. At the same time, residents should have access to large, interconnected parklands and green spaces in close proximity to their homes. The aim is to create a lively urban mixture of living, working, everyday amenities, as well as leisure time and local recreation facilities. In essence, a "city of short journeys".

In this context, the bicycle represents an ideal means of transport. For short-distance travel, it is quick, produces no noise or air pollution, needs little space for travel or parking, and can be used by almost everyone. The bicycle thus offers unrivalled mobility at a low price to both the individual and society.



Unterwegs in der Stadt Out and About in the City



Besonders in der Innenstadt und in historisch gewachsenen Stadtteilzentren konkurrieren viele verschiedene Ansprüche um den wenigen Platz. Fahrende und abgestellte Autos brauchen viel Fläche, die dann nicht mehr für Wohnungen, Arbeitsplätze, Kultur- und Freizeitangebote, zum Spielen und für Grünflächen zur Verfügung steht. Gleichzeitig müssen die Einrichtungen und Geschäfte in der Stadt für Kundinnen und Kunden, Beschäftigte und den Lieferverkehr erreichbar bleiben. Fahrbahnen und Parkplätze können wegen der dichten Bebauung meist nicht erweitert werden. Außerdem sollen städtische Straßen und Plätze nicht nur dem Autoverkehr zur Verfügung stehen, sondern auch Raum zum Verweilen, für Begegnungen und zum Spielen bieten.

Die Münchner Verkehrsplanung will daher möglichst viel Autoverkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (Fuß, Rad, Bus und Bahn) verlagern. Nur so kommen auf den Straßen noch Busse, Trambahnen, Taxen, Wirtschaftsverkehr und diejenigen, die aus unterschiedlichen Gründen auf das Auto angewiesen sind, voran.

Für das Fahrrad sind vor allem Strecken bis zu fünf Kilometer Länge geeignet. Dies sind über 60% der in München zurückgelegten Wege.

Within the inner city and the historical suburban centres, there is much competition for little available space. Cars, whether parked or on the move, greatly diminish the space for apartments, work places, parklands, as well as cultural and leisure time facilities, and limit opportunities for children and youths to play. At the same time, shops and facilities in the city need to remain accessible for customers, employees and the delivery traffic. In most cases, the area's high-density development does not allow for the extension of roads and car parks. However, the urban environment is not just meant to cater for car traffic, but also to provide a place for people to meet, play and enjoy.

Munich's traffic plan aims to shift as much car traffic as possible to more environmentally sustainable modes of transport (foot, bicycle, bus or train). This will help maintain the flow of buses, trams, taxis and freight traffic through the streets, as well as of cars for those who still rely on their private vehicles for various reasons.

Distances of up to five kilometres are particularly suitable for bicycle traffic, and these make up more than 60% of distances travelled in Munich.



Radverkehr als System

Bicycle Traffic as an Integrated System

Seit 1986 unterstützt die Stadt München das Radfahren über eigenständige „Verkehrsentwicklungspläne – Radverkehr“ (VEP-R). Zunächst stand der Bau von separaten Radverkehrsanlagen entlang der Straßen im Vordergrund. Damit das Rad im Alltag oft und gern genutzt wird, reicht dies aber nicht aus. Der aktuelle VEP-R von 2002 betrachtet den Radverkehr als System und berücksichtigt alle Bedürfnisse des Alltags- und Freizeitradlers – von der Haustür bis zum Ziel. Unter Einbeziehung aktueller Erkenntnisse aus der Unfallforschung und der Wünsche und Anregungen von Radlerinnen und Radlern sowie den Stadtteilpolitikerinnen und -politikern legt er Maßnahmen zu einer umfassenden Verbesserung der Radverkehrseinrichtungen fest.

Damit das Rad jederzeit schnell und einfach genutzt werden kann, sind ausreichend wettergeschützte, sichere und gut erreichbare Abstellplätze an der Wohnung notwendig. Für Neubauvorhaben wird eine dem voraussichtlichen Bedarf entsprechende Zahl an Abstellmöglichkeiten in Bebauungsplänen und Baugenehmigungen vorgeschrieben.

Auch am Ziel soll das Rad gut und sicher stehen. Egal ob Schule, Einkaufszentrum, Schwimmbad oder Bürohaus – in einem Richtzahlen-Katalog ist festgelegt, wie viele Fahrradstellplätze für ein Neubauprojekt hergestellt werden müssen. An ausgewählten Standorten werden außerdem Abstellmöglichkeiten auf öffentlichem Grund geschaffen.

Since 1986, the City of Munich has supported cycling through its own “Transport Development Plans – Bicycle Traffic” (VEP-R). Its initial focus was the construction of separate cycling tracks or bicycle lanes along the roads, but this proved to be an insufficient measure for turning the bicycle into a frequently used, preferred choice of transport for daily life. The current VEP-R from 2002 views bicycle traffic as an integrated system and considers the needs of both daily and leisure-time cyclists from door-step to destination. Taking into account the latest findings from the field of accident research, as well as ideas and suggestions from cyclists and local politicians, the VEP-R outlines measures for the comprehensive improvement of the city’s bicycle traffic facilities.

A sufficient number of safe, sheltered and easily accessible bicycle parking facilities near people’s residences are crucial for enabling quick and easy bicycle use at all times. In new residential developments, the construction of a certain number of bicycle parking facilities, calculated on the basis of predictions, development plans and building permissions.

Bicycles also need to be parked appropriately and securely at their respective destinations. Whether near schools, shopping centres, public pools or office buildings, the City of Munich has a set of guidelines that determine the number of bicycle parking facilities required as part of new development projects. In addition, bicycle racks and shelters are established in selected locations in public areas.



Schnell und sicher ans Ziel Arriving Quickly and Safely

Damit alle Radfahrerinnen und -fahrer – junge und alte, sportliche und gemütliche – im Alltag und in der Freizeit in der Stadt gut vorwärts kommen, ist in den letzten Jahren das Radverkehrsnetz kontinuierlich ausgebaut worden. Die Radfahrverbindungen sollen alle Ziele im Stadtgebiet zügig, sicher und komfortabel erschließen – auch bei Nacht, schlechtem Wetter und zu jeder Jahreszeit.

Das Rückgrat des städtischen Radverkehrsnetzes bilden 14 beschilderte Radrouten, die sternförmig vom Stadtrand in die Innenstadt führen. Ergänzt werden sie durch drei Ringverbindungen, den „Inneren Radroutenring“ im Bereich der Innenstadt, den „Äußeren Radroutenring“ zwischen Innenstadt und Stadtgrenze und den zur Bundesgartenschau 2005 eingerichteten 170 km langen „RadRing München“, der durch die angrenzenden Gemeinden im Münchner Umland verläuft. Dazwischen liegen, möglichst abseits von Hauptverkehrsstraßen, die stadtteilübergreifenden Hauptrouten. Nebenrouten und sonstige Radverkehrsverbindungen ergänzen das Netz und dienen der Erschließung innerhalb der Stadtteile. Beleuchtung und ebene Oberflächen ermöglichen auch bei Nacht oder Nässe eine zügige und sichere Fortbewegung. Derzeit umfasst das Radverkehrsnetz ca. 1200 km. Es wird kontinuierlich weiter ausgebaut und verbessert.

Auf rund 450 km verlaufen die Radverbindungen in Straßen mit wenig und langsamem Autoverkehr – in ruhigen Nebenstraßen und Tempo-30-Zonen, die 85 % des Münchner Straßennetzes ausmachen. Dort kommen die Radfahrerinnen und Radfahrer am bequemsten und sichersten auf der gemeinsamen Fahrbahn voran, wo sie für den KFZ-Verkehr gut zu sehen sind. Der Verzicht auf eigene Radwege oder Fahrradstreifen hilft außerdem, Straßenbreite, Versiegelung und Kosten niedrig zu halten.

In the last few years, the bicycle traffic network has been expanded so that all cyclists – whether young or old, sporty or leisurely – can make their way comfortably through town in their free time or as part of their daily activities. The cycling connections aim to provide quick, safe and convenient access to all destinations within the city and suburbs, regardless of the time of day, the weather or the season.

The backbone of the city's bicycle network are 14 signposted bicycle routes, which go out from the city centre into the outskirts. They are complemented by three ring routes: the inner bicycle ring within the city, the outer bicycle ring between the city centre and the periphery, and the 170 kilometre long "RadRing Munich", which was established for the Bundesgartenschau 2005 (the federal horticulture show in Germany) and runs through the neighbouring communities around Munich.

Between these ring routes, and tucked away from major traffic arteries where possible, run the suburb-connecting main routes. Additional side routes and other bicycle traffic connections complement the network and facilitate access to individual suburbs. Street-lighting and smooth road surfaces allow for safe and speedy travel at night or under wet weather conditions. The bicycle network currently covers 1,200 kilometres and is continually being expanded and improved.

For approximately 450 kilometres, the bicycle connections follow roads with minimal and slow car traffic: quiet side streets and zones with a speed limit of 30 km/h, which make up 85% of Munich's road network. Cyclists can travel comfortably and safely on shared roads and are easily visible to motor vehicle traffic. Dispensing with separate cycling paths or bicycle lanes along the road also helps to keep road widening and surfacing costs to a minimum.



🚲 An stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen ist eine Trennung des Radverkehrs vom Autoverkehr notwendig. Im Stadtgebiet sind daher auf rund 500 km des Straßennetzes separate Radwege und Radfahrstreifen vorhanden. Um Unfälle mit dem abbiegenden Autoverkehr zu vermeiden, muss vor allem an Kreuzungen und Einmündungen dafür gesorgt werden, dass die Radfahrerinnen und -fahrer sicher geführt und nicht übersehen werden.

🚲 Seit 1992 wurden aus der städtischen Radverkehrspauschale über 33 Millionen Euro für Radverkehrsmaßnahmen investiert.

🚲 Besonders attraktiv ist das Radeln in Parks und Grünzügen, wie beispielsweise an der Isar oder im Englischen Garten. Auch auf Alltagswegen haben solche Strecken einen hohen Freizeitwert. Auf 260 km verlaufen die Radrouten in Grünanlagen und auf landwirtschaftlichen Wegen. Da sie jedoch bei Dunkelheit oder im Winter nur eingeschränkt benutzbar sind, gibt es hier Alternativverbindungen durch bebautes Gebiet. Neben der Beleuchtung und dem Winterdienst ist dabei auch die soziale Sicherheit ein entscheidender Aspekt.

🚲 Along heavily used main roads, the separation of bicycles from the car traffic becomes necessary. The city therefore features separate bicycle paths and lanes along 500 kilometres of its road network. In order to avoid accidents with car traffic that is turning, special care has to be taken to secure cyclists' visibility and to safely guide them across intersections and traffic junctions.

🚲 Since 1992, the City's annual allowance for bicycle infrastructure has contributed more than 33 million Euros to provide cycle facilities and traffic measures in Munich.

🚲 Cycling is especially attractive in parks and green corridors like those stretching along the Isar River or through the English Garden. As part of people's daily travels, these routes are of great recreational value. Two hundred and sixty kilometres of bicycle routes run through public parks and along country roads and pathways. However, since these are of limited usability at night or during winter, alternative connections through developed areas are available. Apart from street lighting and winter road maintenance, social safety is also an important consideration.



Mit dem Rad in Stadt und Umland

Cycling through the City and its Surroundings

🚲 Das Münchner Radverkehrsnetz ist schon seit Anfang der 90er Jahre auf ca. 270 km mit zwei unterschiedlichen Wegweisungssystemen beschildert und bietet bereits heute eine hervorragende Infrastruktur für das Alltags- und Freizeitradeln. Die bestehenden, überwiegend routenorientierten Wegweisungssysteme wurden jedoch den Anforderungen eines engmaschigen, großstädtischen Radroutennetzes mit einer Vielzahl von Zielpunkten nicht mehr gerecht. Viele Radfahrerinnen und -fahrer wünschten sich außerdem größere Schilder, die im Straßenbild besser erkennbar und leichter lesbar sind.

Aus diesem Grund wurde im Jahr 2007 ein neues Wegweisungssystem eingeführt, das die innerstädtischen Routen untereinander und mit dem Umland vernetzt und die überregionalen Routen des „Bayernnetz für Radler“ integriert.

Die Routen wurden neu strukturiert, ergänzt und die Routenführungen teilweise überarbeitet, so dass bis Ende 2010 das beschilderte Netz 350 km umfassen wird. Die Gestaltung der Wegweiser orientiert sich an den im bundeseinheitlichen Merkblatt vorgegebenen Standards und berücksichtigt die spezifischen Münchner Bedingungen. Über eine differenzierte Zielauswahl werden für jeden Schilderstandort maximal drei Richtungswegweiser mit jeweils maximal drei Zielen festgelegt.

Die großen Wegweiser mit grüner Schrift auf weißem Grund sollen zur Lenkung, Regelung und Sicherung des Radverkehrs beitragen und zu einer noch stärkeren Fahrradnutzung motivieren. Für die Wegweiser kommt in München bereits seit über zehn Jahren ein gender-gerechtes Fahrradsymbol zum Einsatz. Inzwischen hat sich gezeigt, dass auch viele Fußgängerinnen und Fußgänger die neue Radverkehrswegweisung als Orientierungshilfe nutzen.

🚲 Since the early 1990s, 270 kilometres of Munich's bicycle network have been equipped with two different signposting systems, offering an excellent infrastructure network for daily and leisure-time cycling. However, the existing signposting systems, which predominantly indicate cycling routes (rather than destinations), no longer meet the growing demands of the city's large, tight-knit bicycle route network with its multitude of destinations. Many cyclists also requested bigger signs that can be recognised and read more easily within the street environment.

For this reason, a new signposting system has been introduced in 2007 that links the city routes with one another, as well as with the surrounding regions, which integrates into the cross-regional routes of the "Bayernnetz für Radler" (the Bavarian cycle route network).

The routes were restructured, extended and partially relocated, so that the sign-posted network will cover 350 kilometres by the end of 2010. The design of the signposts follows the nationally prescribed standards while taking into account the specific situation in Munich. For every signpost location, a maximum of three signs with no more than three destinations each is chosen through a sophisticated selection process.

The new signposts featuring green-on-white writing are meant to help guide, manage and secure the bicycle traffic, and to further increase the use of bicycles as a means of transport. A gender-neutral bicycle icon has been used on Munich's signposts for more than ten years. In the meantime it turned out that many pedestrians use the new bicycle traffic signposts as a guide.



Das Münchner Radnetz ist mit zahlreichen Radrouten im Umland verbunden. So lassen sich die Attraktionen rund um München - insbesondere die Badeseen - mit dem Fahrrad gut erreichen. Außerdem wird das Netz der über 30 oberbayerischen Fernradwege erschlossen. Die entsprechende Übersichtskarte „Bayernnetz für Radler“ kann im Internet abgerufen werden. Vier landesweite Radrouten des Bayernnetzes und die Deutschlandroute D11 des Nationalen Radverkehrsplans, der M-Wasser-Weg und die Route „Via Bavarica-Tyrolensis“ durchqueren das Stadtgebiet. Beispielsweise erstreckt sich der 294 km lange Isarradweg von der österreichischen Landesgrenze bis zur Mündung der Isar in die Donau bei Deggendorf. Dort gibt es sogar eine „Radlerfähre“! Großer Beliebtheit erfreut sich neben den parallel zur Isar verlaufenden Strecken vor allem der München/Mangfall-Radweg, der ab Feldkirchen-Westerham idyllisch entlang der Mangfall bis Rosenheim führt.

Munich's bicycle route network is connected to numerous cycling routes in the surrounding countryside. Attractions around Munich – especially the lakes where people love to go for a swim – are thus easily accessible by bicycle. A network of more than 30 Upper Bavarian long-distance cycling routes is also connected. Maps of the Bavarian Cycle Route Network can be downloaded from the internet. Four state-wide bicycle routes of the Bavarian network and “Deutschlandroute D11” (part of the National Cycling Plan), as well as “M-Wasser-Weg” and the “Via Bavarica-Tyrolensis” route all run through the area of the city. For example, 294 kilometres of the Isarradweg (a cycling track along the Isar River) run from the Austrian border to the mouth of the Isar, into the Danube near Deggendorf. There is even a ferry for cyclists! Apart from the routes running parallel to the Isar River, the idyllic Munich/Mangfall cycle route, which runs along the Mangfall River from Feldkirchen-Westerham to Rosenheim, is very popular.



Umsteigen bitte!

Changing Transport

🚲 Für längere Wege bietet es sich an, vom Rad auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen. An fast allen S- und U-Bahnhaltestellen im Stadtgebiet stehen Bike+Ride-Stellplätze zur Verfügung, wo das Rad sicher und komfortabel abgestellt und die Fahrt mit der S- oder U-Bahn fortgesetzt werden kann. Zum Teil wird das Rad auch für den Weg von der Haltestelle zur Arbeit genutzt.

Damit das Rad auch bei schlechtem Wetter trocken bleibt, werden nach Möglichkeit überdachte Fahrradständer aufgestellt. Insgesamt stehen etwa 25.000 Bike+Ride Stellplätze im Stadtgebiet zur Verfügung. Weil inzwischen an vielen Haltestellen kein Platz für zusätzliche Abstellmöglichkeiten mehr vorhanden ist, wurden seit 2003 an drei hoch frequentierten Haltestellen doppelstöckige Fahrradparkhäuser gebaut. Wegen der guten Erfahrungen sollen diese Systeme in den nächsten Jahren an weiteren geeigneten Standorten zum Einsatz kommen.

Am Hauptbahnhof ist ein Fahrradparkhaus für ca. 900 Fahrräder geplant, das neben dem bewachten Fahrradparken noch andere Serviceleistungen wie Reparaturen bieten soll.

🚲 When travelling longer distances, it may be convenient to change from the bicycle to public transport. Most metropolitan train stops and railway stations provide bike+ride facilities, where bicycles can be parked conveniently and securely, and where travellers can continue their journey by train. Bicycles are also sometimes used for the journey from the train stop to the work place.

Shelters are erected wherever possible to protect bicycles from bad weather conditions. Approximately 25,000 bike+ride parking racks are available throughout the city. Since space limitations at many railway stations do not allow for any further expansions to the existing bicycle parking facilities, at three popular train stations two-storey parking facilities for bicycles have been built since 2003. Because of the positive experience, these systems will be used at other suitable locations in the years to come.

At the main station, a bicycle station will provide shelter for approximately 900 bicycles, offering secure parking and other services such as bicycle maintenance and repair.



Gemeinsam Lösungen entwickeln

Developing Solutions Co-operatively



🚲 Für eine effiziente Radverkehrsförderung müssen viele Beteiligte innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung zusammenarbeiten. In München treffen sich daher schon seit Ende der 1970er Jahre die zuständigen Vertreterinnen und Vertreter aus dem Baureferat, Planungsreferat, Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Gesundheit und Umwelt mit Fachleuten der Polizei, der öffentlichen Verkehrsbetriebe und des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs.

Mehrmals im Jahr werden hier unter der Federführung des 3. Bürgermeisters Vorschläge ausgetauscht und konkrete Probleme diskutiert. Dabei geht es um konzeptionelle Ansätze, Lücken im Radverkehrsnetz, Verbesserung von Abstellmöglichkeiten, Radverkehrsführung in Baustellenbereichen, Optimierung von Knotenpunkten, Beiträge zur Öffentlichkeitsarbeit und anderes. Durch den unmittelbaren Kontakt der Beteiligten können oft kurzfristig konstruktive Lösungen gefunden werden.

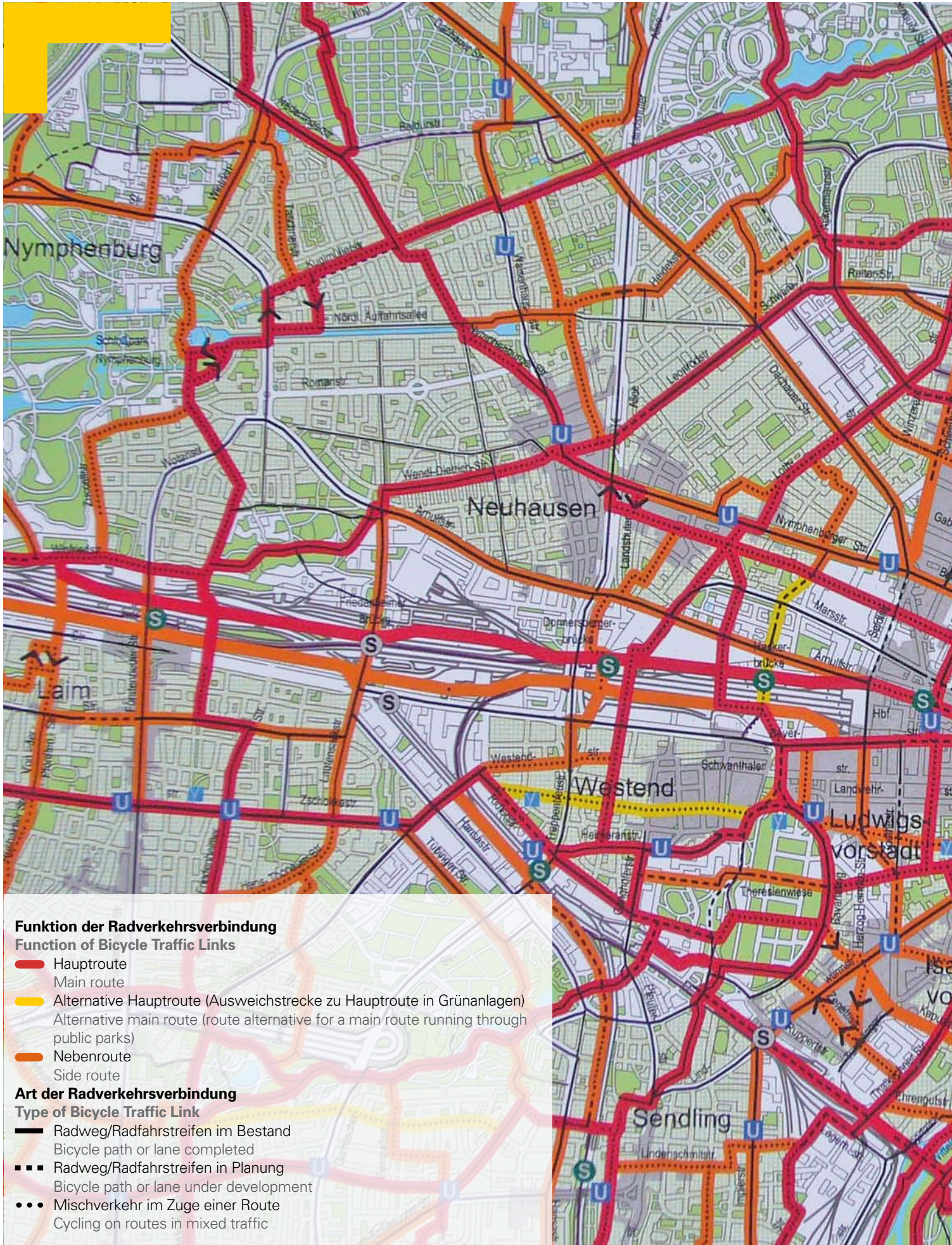
Damit alle zuständigen Stellen innerhalb der Stadtverwaltung bei der Radverkehrsförderung an einem Strang ziehen, treffen sich seit 2007 die Entscheidungsträger aus den zuständigen Referaten zweimal jährlich im „Lenkungskreis Radverkehr“, um gemeinsam Strategien festzulegen und Umsetzungshindernisse auszuräumen.

🚲 For an efficient bicycle traffic promotion, people inside and outside the local government have to work together. Since the late 1970s, representatives of Munich's Department of Public Construction, Department of Urban Planning, Department of District Administration and Department of Public Health and Environment have held meetings with police force specialists, public transport authorities, and the German Cycling Federation.

Under the auspices of the Deputy Mayor of Munich, these meetings foster the discussion of problems and the exchange of ideas several times a year. Their focus is on conceptual approaches, gaps in the bicycle traffic network, the improvement of junctions and intersections, parking facilities, cycling route relocation or restructuring in development areas and construction zones, contributions to public relations work, etc. The immediate contact and direct communication of everyone involved often facilitates spontaneous and constructive solutions.

To ensure that all involved within the municipality are pulling in the same direction, the decision makers from the relevant departments have been meeting since 2007 twice a year in the "steering committee cycling", in order to commonly make strategic decisions and to remedy any concerns.



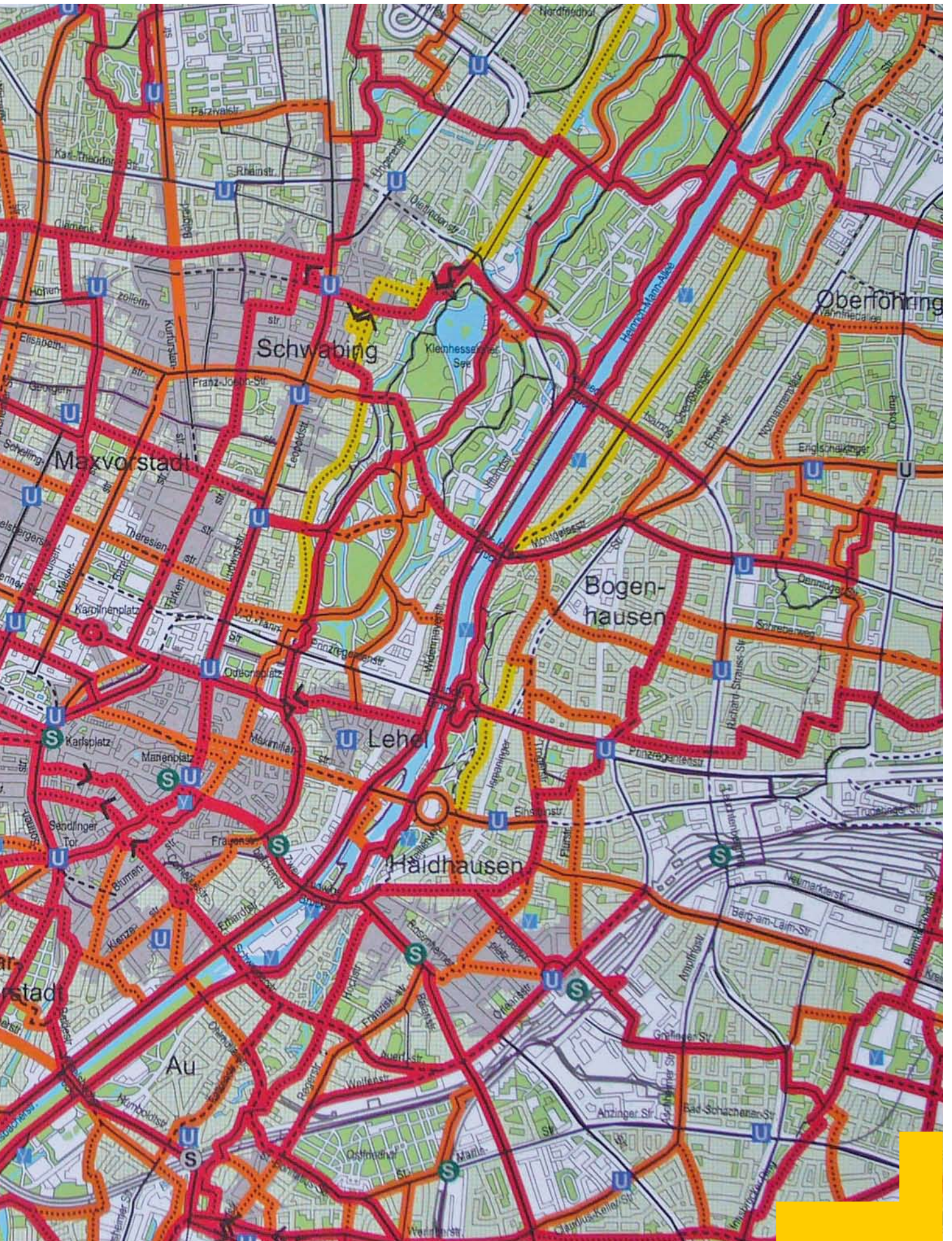


Funktion der Radverkehrsverbindung
Function of Bicycle Traffic Links

- Hauptroute
Main route
- Alternative Hauptroute (Ausweichstrecke zu Hauptroute in Grünanlagen)
Alternative main route (route alternative for a main route running through public parks)
- Nebenroute
Side route

Art der Radverkehrsverbindung
Type of Bicycle Traffic Link

- Radweg/Radfahrfahrbahn im Bestand
Bicycle path or lane completed
- Radweg/Radfahrfahrbahn in Planung
Bicycle path or lane under development
- Mischverkehr im Zuge einer Route
Cycling on routes in mixed traffic



Neue Wege New Approaches

Herausragende Maßnahmen zur Verbesserung der Nutzbarkeit des Straßennetzes für den Radverkehr sind die Öffnung von Einbahnstraßen und die Einrichtung von Fahrradstraßen.

Um die Durchlässigkeit des Straßennetzes für Radfahrerinnen und Radfahrer zu erhöhen, hat sich die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung bereits seit vielen Jahren bewährt. So konnten bis Ende 2009 in München insgesamt 191 Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen befahrbar gemacht werden. Zahlreiche weitere Einbahnstraßenöffnungen sind im Rahmen der Umsetzung des „Grundsatzbeschlusses Radverkehr“ im Auftrag des Stadtrats bereits in Vorbereitung, so dass mittelfristig 50 % aller Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen befahrbar sein werden.

Aktuell gibt es in München 17 Fahrradstraßen. Fahrradstraßen werden dort eingerichtet, wo der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsform ist oder wo dies in naher Zukunft mit Sicherheit zu erwarten ist. Es gelten folgende Regeln:

- Kraftfahrzeuge dürfen Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen angezeigt.
- Kraftfahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Radfahrerinnen und Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge weiter verringert werden.
- Es ist erlaubt, mit Fahrrädern nebeneinander zu fahren. Im Übrigen gelten die Vorschriften zur Fahrbahnbenutzung und zur Vorfahrt.

Die Verwaltung plant, in Zusammenarbeit mit den örtlichen Bezirksausschüssen in Zukunft geeignete Straßen, insbesondere im Zuge von Freizeit- oder Fahrradhaupttrouten, zu lokalisieren, und dort, wo die gesetzlichen und tatsächlichen Voraussetzungen vorliegen, weitere Fahrradstraßen einzurichten.

The opening of one-way streets to contraflow bicycle traffic and the establishment of bicycle roads are two outstanding measures for improving the usability of the road network for bicycle traffic.

For many years, the opening of one-way streets to contraflow bicycle traffic has been a proven measure for enhancing the accessibility of the road network for cyclists. By the end of 2009, a total of 191 one-way streets were made accessible to two-way bicycle traffic in Munich. As part of the implementation of the „principle decision cycling“ on behalf of the City Council, numerous additional openings of one-way streets are already in preparation, so that 50 % of all one-way streets will be opened to contraflow for bicycle traffic in the medium term.

Currently there are 17 bicycle roads in Munich. Bicycle roads will be installed where bicycle traffic is the prevailing form of transport or where this can be expected in the near future with certainty. The following rules apply:


- Motor vehicles may not use bicycle roads, unless this is indicated by additional signs.
- Motor vehicles may not drive faster than a speed of 30 km / h. Cyclists may not be endangered or hindered. If necessary the speed of motor vehicles is to be reduced further.
- It is allowed to ride bicycles side by side. For the rest, the general rules for using roads and the right of way apply.

In the future, the Administration Department plans to locate additional suitable roads in co-operation with the local district committees - particularly in the course of recreational or bicycle main routes - and establish further bicycle roads where legal and factual requirements are given.



Sicherer, schneller, effektiver Safer, Quicker and more Effective




 An Knotenpunkten gewinnen bei der ständig steigenden Zahl von Radfahrerinnen und Radfahrern vor allem die Aspekte einer sicheren, geradlinigen und übersichtlichen Radverkehrsführung an Bedeutung.

Seit Anfang 2007 wurden Fußgängerschutzanlagen zur Querung viel befahrener Straßen fertiggestellt, die eigene Radfurten für Fahrten in und aus vom Radverkehr stark frequentierten Seitenstraßen erhalten haben. Zugleich werden dort die Radfahrerinnen und Radfahrer so geführt, dass sie beim Umspringen der Ampel auf Rot nicht mehr auf dem Fahrbahnteiler anhalten müssen. Durch die Einrichtung gesonderter Radfurten in Straßen ohne Radwege oder Radfahrstreifen kann der geradeausfahrende Radverkehr rechtzeitig vom indirekten Linksabbieger sichtbar und sicher getrennt werden.

Es wurde außerdem ein großflächiges Konzept mit kombinierter Fußgänger- und Radfahrersymbolik an Lichtsignalanlagen umgesetzt.

An geeigneten Stellen konnte die Radverkehrsführung auch durch Radfahr- bzw. Schutzstreifen in Verbindung mit vorgezogenen Aufstellbereichen für Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Fahrbahn im Bereich von Signalanlagen deutlich verbessert werden.

 With the constantly increasing number of cyclists aspects of a safe, straightforward and concise traffic routing for cyclists becomes more important at urban intersections.

Since early 2007, traffic lights for pedestrian crossings over busy roads have been completed, which included their own cycling passages for travelling to and from side streets with busy cycling traffic. At the same time the cyclists are guided in such a way that they no longer need to stop at the traffic island when the lights turn red. As a result of the establishment of separate cycling passages on roads without bicycle paths or lanes the straightforward cycling traffic can be separated early enough from indirectly left turning cyclists in a visible and safe manner.

In addition, a generously designed concept for combined pedestrian and bicycle signals has been implemented at traffic lights.

In suitable places the traffic routing for cyclists could be improved considerably by establishing cycle lanes in combination with advanced stop lines at signalised junctions.



Platz für Alle

Space for Everyone



🚲 In der Münchner Innenstadt und in den zentralen Parks und Grünzügen sind besonders viele Radfahrerinnen und Radfahrer unterwegs. In diesem Bereich befinden sich viele Arbeitsplätze, Geschäfte, Kultur- und Freizeiteinrichtungen und die Universitätsgebäude. In den vergangenen Jahren wurde die Durchlässigkeit der Altstadt für den Radverkehr ständig verbessert. Dabei sind natürlich Kompromisse mit dem Fußverkehr unumgänglich, weil aus Platzgründen oft keine Trennung der Verkehrsarten möglich ist. Problematisch sind vor allem stark befahrene Radverkehrsrouten, die durch ebenfalls stark frequentierte Fußgängerbereiche und Grünflächen führen. Insbesondere routinierte Alltagsradlerinnen und Alltagsradler sind leider häufig nicht bereit, dort langsam zu fahren.

Auch bei getrennten Wegen kommt es immer wieder zu beiderseitigen Übertretungen der ausgewiesenen Fußgänger- bzw. Fahrradbereiche – ob aus Unachtsamkeit, Unkenntnis oder Bequemlichkeit. Über Rotmarkierungen und entsprechende Schilder wird versucht, bei allen Beteiligten die Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme zu fördern.

Trotz solcher Probleme sind glücklicherweise nur sehr wenige Unfälle zwischen Fuß- und Radverkehr zu verzeichnen.

🚲 The number of cyclists is especially high in Munich's inner city, central parks and green corridors. Within these areas, there are also many work places, shops, cultural and leisure time facilities and university buildings. In the last few years, the accessibility of the Old Town for the bicycle traffic has continuously been improved. Naturally, compromises with the pedestrian traffic are unavoidable, since limited space often makes it impossible to separate the different modes of transport. Especially problematic are heavily frequented cycling routes that lead through equally busy pedestrian zones and parklands. Unfortunately, it is mainly experienced, everyday cyclists who are often unwilling to travel slowly through these areas.

Even in the case of separate paths, there is still a lot of "trespassing" from both sides onto the designated pedestrian or cycling lanes – whether this happens out of carelessness, ignorance or convenience. Red markings and corresponding signs serve to increase traffic participants' mutual awareness and consideration.

Despite such problems, accident rates between pedestrians and cyclists are very low.



Mit gutem Beispiel voran Leading by Example

🚲 Gute Infrastruktur allein reicht nicht, um die Potenziale im Radverkehr auszuschöpfen. Nötig ist auch systematische, professionelle Information, Beratung und Werbung für zukunftsfähige nachhaltige Mobilität - mit dem Fahrrad als wichtiger Komponente im Umweltverbund. Dieses „multimodale Marketing“ erfolgt mit dem Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement „München - Gscheid Mobil“. Ziel ist es, jeder Bürgerin und jedem Bürger, jedem Gast und jedem Unternehmen ein jeweils maßgeschneidertes Informations- und Beratungsangebot zu unterbreiten und damit einen Anreiz zur Verbesserung der individuellen Mobilität zu schaffen. Gegenwärtig erreicht das Programm jährlich etwa 85.000 Neubürgerinnen und Neubürger, 5.000 Kinder und Jugendliche an Kindergärten und Schulen sowie Unternehmen mit etwa 7.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Das städtische Mobilitätsportal www.muenchen.de/mobil verzeichnet jedes Jahr über 1 Mio. Besuche. Für ältere Menschen werden derzeit ebenso wie für Personen mit Migrationshintergrund spezielle Informationsangebote entwickelt. Der Erfolg lässt sich sehen: Allein durch die Neubürgerberatung werden jedes Jahr etwa 80 Mio. Pkw-km und 12.000 Tonnen CO₂ eingespart.

Auch private Rad-Ideen prägen das Straßenbild in München. So wurde hier beispielsweise das erste innovative Mietfahrradsystem „Call a Bike“ entwickelt. Und aus der Innenstadt sind die Fahrradrickschas inzwischen nicht mehr wegzudenken.

🚲 Solely good infrastructure is not enough to utilise the potential in cycling. Systematic, professional information, advice on and promotion for sustainable and enduring mobility - with the bicycle as an important component in the environmental group - is also needed. This type of „multi-modal marketing“ takes place with the action program of mobility management „München - Gscheid Mobil“. The aim is to provide tailored information, advice and guidance to every citizen, every guest and every company and consequently create an incentive to improve the individual mobility. Currently, each year the program reaches about 85,000 new citizens, 5,000 children and young people at kindergartens and schools as well as companies with about 7,000 employees.

The urban mobility portal www.muenchen.de/mobil records over 1 million visits each year. Special offers of information are currently being developed for older people as well as for people with a migration background. The success is very impressive: Only by advising the new citizens, about 80 million kilometres by car and 12,000 tonnes of CO₂ are saved every year.

Also private ideas surrounding the bicycle have influenced the urban landscape in the city of Munich. For example, the first innovative public bicycle renting system „Call a Bike“ was developed in Munich. Munich's inner city could not be without the presence of bicycle rickshaws either.



«Radeln ist cool» Fahrradkampagne "Cycling is cool" Bicycle Campaign



Die Fahrradmarketingkampagne der Landeshauptstadt München startete im April 2010 mit der ersten Münchner „Radl-Night“, einer großen abendlichen Radtour auf den Hauptverkehrsstraßen der Altstadt, und dem Radl-Frühjahrsmarkt.

Ziel der Kommunikationskampagne ist es, das Radverkehrsaufkommen in München weiter zu steigern und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zu leisten, um die Sicherheit im Radverkehr zu erhöhen. Mit Hilfe eines innovativen Marketingkonzepts werden die zahlreichen Vorteile des Fahrrads als ideales städtisches Verkehrsmittel kommuniziert. Schließlich ist das Fahrrad auf städtischen Wegen von bis zu 5 km Länge nicht nur das schnellste Verkehrsmittel. Radeln ist auch gesund, schont Geldbeutel und Umwelt, liegt voll im Trend und macht vor allem Spaß.

Radeln steht für Unabhängigkeit, Flexibilität, Bewegungsfreude, Lebensqualität und Lifestyle. Radeln steht für Mobilität mit Zukunft. Dieses Image zu stärken, zu inszenieren, bewusst und erlebbar zu machen und auch ein Interesse bei Bürgerinnen und Bürgern zu wecken, die vom Radeln im Alltag noch nicht so überzeugt sind, ist Aufgabe der Kampagne. Mobilitätsgewohnheiten sollen hinterfragt werden, zum Umsteigen motiviert werden und eine tief verwurzelte Radkultur entstehen. Einfach aufsteigen und losfahren!



The bicycle marketing campaign of the city of Munich started in April 2010 with the first Munich „Radl-Night“, a large evening bicycle tour on the roads of the historic city center and to the bicycle spring market.

The intention of the communication campaign is to steadily increase the traffic volume of bicycles in Munich and to make an important contribution to improve safety in cycling at the same time. By means of an innovative marketing concept, the numerous advantages of the bicycle as an ideal city transportation are communicated. In conclusion, the bicycle is not only the fastest means of transport on urban routes of up to 5 km long. Cycling is healthy, protects the environment and saves money, is extremely popular and above all cycling is a lot of fun.

Cycling stands for independence, flexibility, joy over movement, quality of life and lifestyle. Mobility pointing to the future - the mission of this campaign is to strengthen this image, to stage, to raise awareness and to share perception as well as to arouse interest of the citizens, which are not yet convinced about cycling in everyday life. Mobility patterns are to be questioned, one should be motivated to change with the objective of establishing a strong cycle culture. Just get on your bike and move off!



Der Kampagnenslogan „Radlhauptstadt München“ greift den Anspruch der Stadt auf, Deutschlands fahrradfreundlichste Metropole zu sein und dies auch zu bleiben. Denn ein hoher Radverkehrsanteil steht immer auch für eine hohe städtische Lebensqualität.

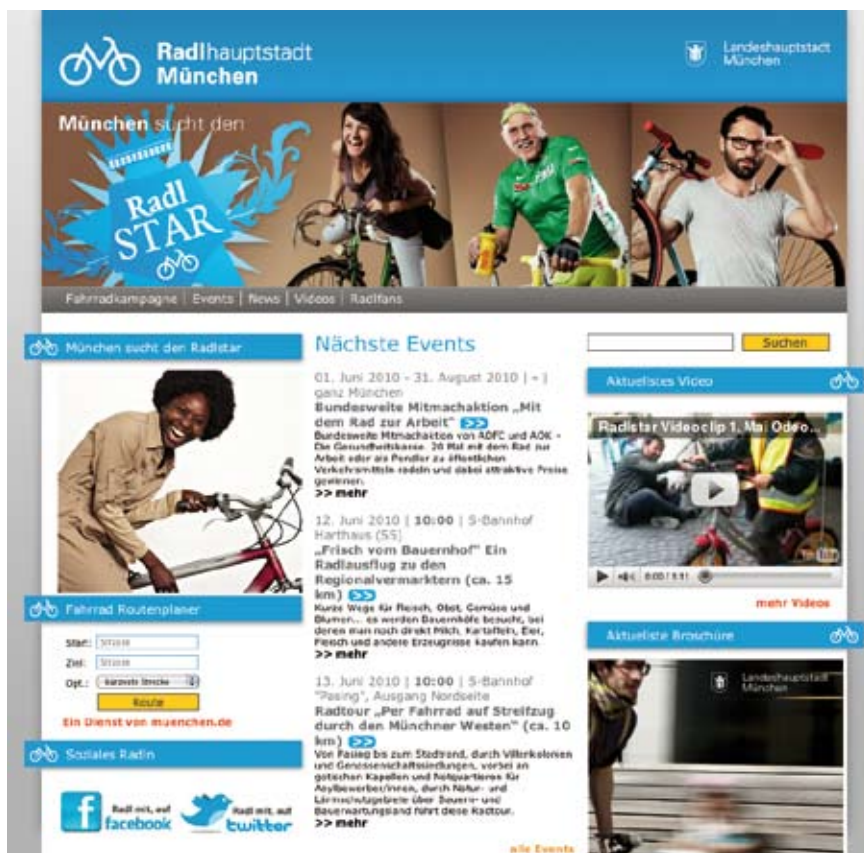
Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein besonders wichtiges Thema der Kommunikationsmaßnahmen. Und weil Unfälle nicht auf Plakatflächen oder Postkarten passieren, geht die Kampagne das Thema Verkehrssicherheit direkt am Ort des Geschehens an: Auf der Straße. Dort werden der Fahrrad-Sicherheits-Check und weitere Aktionen angeboten, mit dem Ziel, zu informieren, mehr Sensibilität und gegenseitiges Verständnis bei allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu schaffen, um so ein Miteinander zu erreichen, anstatt eines Gegeneinanders.

Aktuelle Termine, Aktionen und Events, sowie weitere Informationen zur Radlhauptstadt finden Sie auf der Website der Kampagne unter: www.radlhauptstadt.de

The campaign slogan “Radlhauptstadt München” adapts the approach of the city, to be and to remain Germany’s most bicycle-friendly city. A high share of cycling traffic always stands for a high urban quality of life.

Furthermore, improving road safety is a particularly important topic of communication measures. And because accidents do not happen on billboards or postcards, the campaign faces road safety directly at the scene of the event: on the road. There, bicycle safety checks and additional action programs are offered with the approach to inform, to create more sensitivity and understanding for all traffic participants in order to achieve interpersonal togetherness, rather than being against each other.

Recent appointments, promotions and events, and for further information about “Capital of Cycling”, please visit the website of this campaign at: www.radlhauptstadt.de



Immer wissen, wo's lang geht Always on the Right Track

Die erste Auflage des „Münchener Radstadtplans“ kam 1989 heraus. 2009 erschien bereits die achte überarbeitete Auflage. Die Karte im Maßstab 1:22.500 wird kostenlos über Informationsstellen im Stadtgebiet verteilt. Dargestellt sind neben den unterschiedlichen Radverkehrsanlagen (Einrichtungs-, Zweirichtungsradwege bzw. -streifen, gemeinsame Fuß- und Radwege) auch alle beschilderten Fahrradhaupttrou-ten und Freizeitrou-ten.

Die Klassifizierung der Straßen nach Verkehrsaufkommen und die Darstellung der Befahrbarkeit von Einbahnstraßen in Gegenrichtung ermöglicht es Radfahrerinnen und Radfahrern, eine sichere und individuelle Route abseits der Hauptver-kehrstraßen zu wählen.

Seit dem Jahr 2000 gibt es im Internet zusätzlich den digi-talen Radstadtplan, der unter www.muenchen.de/mobil zur Verfügung steht. Hier kann auch das „Radroutingprogramm“ aufgerufen werden, welches ermöglicht, die jeweils gün-stigste innerstädtische Route zwischen zwei frei wählbaren Start- und Zielpunkten zu finden. Dabei können verschie-dene Kriterien - wie zum Beispiel „schnellste Strecke“ oder „Signalanlagen vermeiden“ - berücksichtigt werden. Das Ergebnis kann dann als Plan ausgedruckt werden.

Einfach anklicken und losradeln!

The first edition of the Munich Cycle Map appeared in 1989. The revised eighth edition has been released in 2009. The map is at a scale of 1:22,500 and is available for free at information centres throughout the city. It features the various bicycle traffic facilities (one-way and two-way cycling paths or lanes, and shared foot and bicycle paths), as well as all signposted main bicycle routes and recreational routes.

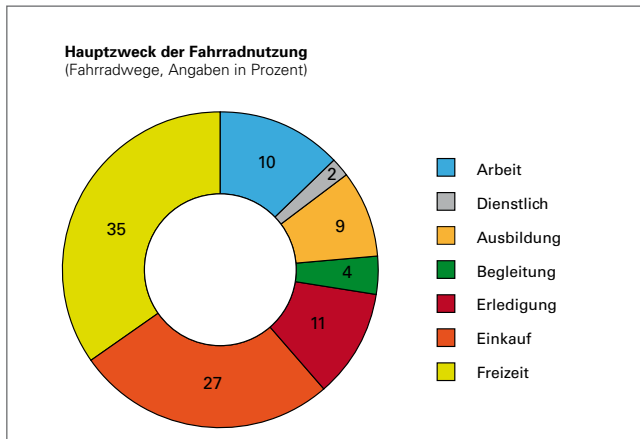
The classification of roads according to their traffic volume, and the depiction of one-way streets open to contraflow bicycle traffic, enables cyclists to choose their own safe routes away from major traffic arteries.

Since 2000, a digital version of the Munich Cycle Map has also been available on the internet, where it can be downloaded at www.muenchen.de/mobil. The Bicycle Routing Program can also be accessed at this website. It assists in determining the most suitable inner city route between any starting and destination point. Various criteria – such as “choose fastest route” or “avoid traffic lights” – are taken into account. The results can then be printed as a map.

Simply click and start cycling!



Wer fährt wann wohin? Who Travels Where and When?

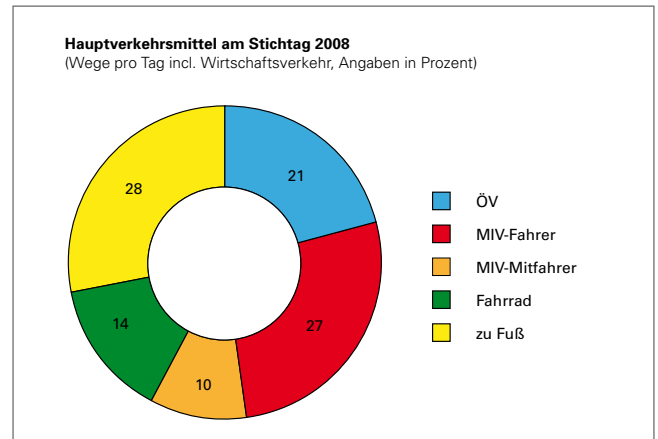


Bicycle use

Als Grundlage für die Radverkehrsplanung dienen repräsentative Daten aus einer breit angelegten Befragung der Münchnerinnen und Münchner zu ihrem Mobilitätsverhalten (MiDMUC 2008), die regelmäßig mit vergleichbarer Fragestellung im ganzen Bundesgebiet durchgeführt wird.

Demnach haben etwa 80 % der Münchner Bevölkerung ein eigenes Fahrrad, fast die Hälfte aller Münchnerinnen und Münchner benutzt es mindestens einmal in der Woche. Das Fahrrad wird nicht nur in der Ausbildung und Freizeit, sondern auch für alle anderen Wege verwendet und ist damit in München ein vollwertiges Verkehrsmittel im Alltag.

Frauen und Männer nutzen das Rad für den Weg zur Arbeit, zur Begleitung und für private Erledigungen in etwa gleichem Maß. Männer und Jungen radeln eher in der Freizeit oder zur Ausbildung, Frauen dagegen häufiger zum Einkaufen. 2008 haben die Münchnerinnen und Münchner 14 % ihrer täglichen Wege mit dem Rad zurückgelegt – eine Steigerung um 40 % gegenüber dem Jahr 2002.

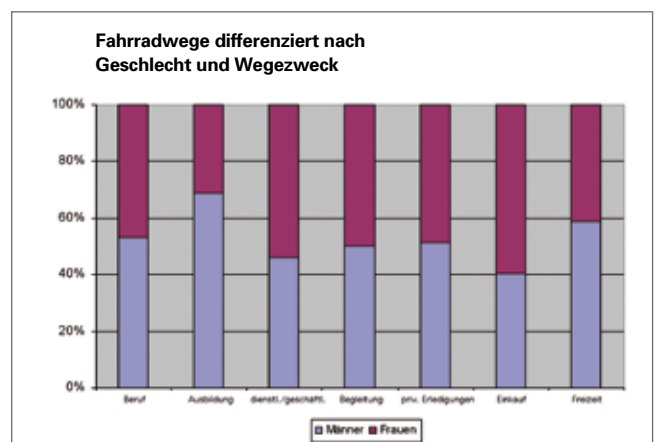


Total of travel purposes and divided by main means of transport

Munich's bicycle traffic plan is based on representative data from a wide-ranging survey of residents' mobility behaviour (MiDMUC 2008). A comparable survey is regularly conducted nationwide.

According to the survey, approximately 80 % of Munich's residents own a bicycle and almost half of all residents use it at least once a week. The bicycle is not only used during leisure time activities or on the way to college or university, but also for all other purposes. In Munich, the bicycle is a fully fledged means of transport for everyday life.

Almost equal numbers of men and women use the bicycle for their journey to work, for accompanying someone, or for shopping and other private activities. Men and boys ride their bicycle more often on their way to educational institutions and in their leisure time, whereas women use their bicycle more frequently for shopping. In 2008, residents of Munich have covered 14 % of their daily routes by bicycle – an increase of 40 % compared to 2002.



Travel purposes divided by gender



Genau genommen Precise Measures

Auch das Radverkehrsaufkommen hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen:

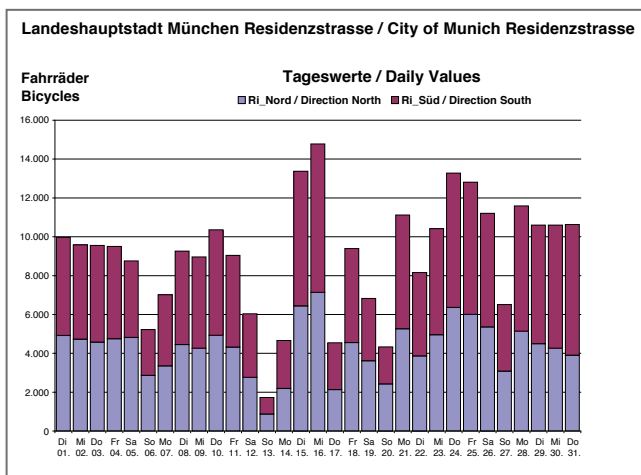
Tageszählungen an verschiedenen Hauptverkehrsstraßen zeigen in den letzten zehn Jahren Steigerungen des Radverkehrs auf das Doppelte in den äußeren Stadtbereichen, in der Innenstadt an einzelnen Stellen sogar um das Drei- bis Vierfache. Seit 2008 wird der Radverkehr mit fünf neu eingerichteten Dauerzählstellen in unterschiedlichen Bereichen des Stadtgebiets kontinuierlich gezählt. Damit können jahreszeitliche und wetterbedingte Schwankungen genau beobachtet und analysiert werden. Bis zu 15.000 Radfahrerinnen und Radfahrer pro Tag sind im Sommer beispielsweise in der innerstädtischen Residenzstraße unterwegs. Im Winter sind es auch bei schlechtem Wetter werktags mindestens 5.000. Vor allem im Alltagsverkehr wird das Rad von Vielen unabhängig vom Wetter genutzt.

Bei automatischen Zählungen über einige Wochen mit auf dem Boden befestigten Druckschläuchen lassen sich auch in Parks und Grünanlagen deutlich die „Berufsverkehrsspitzen“ morgens und nachmittags beobachten: Viele Radfahrerinnen und Radfahrer verbinden ihren Weg zur Arbeit mit Bewegung in landschaftlich reizvoller Umgebung.

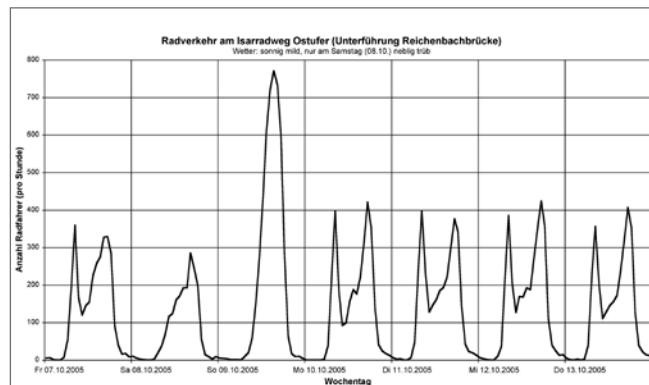
The bicycle traffic has increased highly in the past years.

Daily counts at different main roads from the last ten years show an increase in bicycle traffic to twice its original volume in the outer suburbs, and a tripling or even a quadrupling of the bicycle traffic volume within the inner city. Since 2008, the bicycle traffic has been counted continuously, using five newly and permanently established counting stations in different areas of the metropolitan area. With these stations fluctuations of seasonal nature and due to weather conditions can be closely monitored and analyzed. For example on intra-urban Residenzstrasse up to 15,000 cyclists a day have been counted in the summer and in winter, even under bad weather conditions, at least 5000 cyclists have been counted on weekdays. Primarily, in the daily routine traffic the bicycle is used by many regardless of the weather.

Conducting automatic countings over several weeks by pressure tubes installed on the ground at various locations within the city also allow for the observation of noticeable “rush hour traffic peaks” in parks and green areas in the mornings and afternoons. Many cyclists naturally combine their way to work with travelling through an appealing, natural environment.



Radverkehr am Isarradweg Ostufer (Unterführung Reichenbachbrücke)
Wetter: sonnig mild, nur am Samstag (08.10.) neblig trüb




Bicycle traffic along the eastern banks of the Isar River Cycling Route




Neue Ziele

New Goals

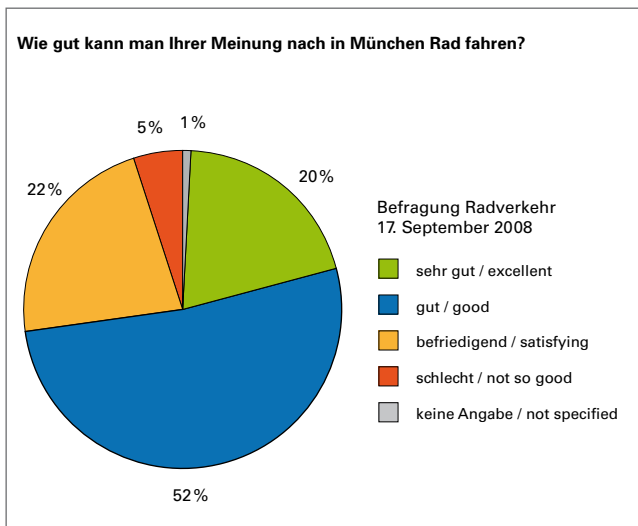
 72 % aller Radlerinnen und Radler gaben bei einer Befragung im Herbst 2008 an, dass man in München gut oder sehr gut Rad fahren kann. Dies zeigt, dass die Bemühungen der städtischen Radverkehrsplanung in den letzten Jahrzehnten mit der Umsetzung vieler kleiner und größerer Maßnahmen sehr erfolgreich waren. Um die Ziele zur Luftreinhaltung, zum Klima- und Lärmschutz zu erreichen, müssen in den nächsten Jahren jedoch noch mehr Menschen insbesondere vom Auto auf das Fahrrad umsteigen. Dafür sind neben Marketingmaßnahmen nochmals deutliche Erweiterungen und Verbesserungen des Radverkehrssystems notwendig. Der Münchner Stadtrat hat daher im Jahr 2009 den Grundsatzbeschluss „Radverkehr in München“ verabschiedet, der folgende Ziele vorgibt:

- Der Radverkehrsanteil an allen Wegen der Münchnerinnen und Münchner soll bis 2015 weiter auf mindestens 17 % steigen.
- Die Zahl der getöteten und schwerverletzten Radlerinnen und Radler soll trotz des steigenden Aufkommens jährlich sinken.
- Bis 2015 sollen 2.000 zusätzliche Fahrradstellplätze in Stadtteilzentren und 400 wettergeschützte Fahrradstellplätze für Bewohnerinnen und Bewohner in Altbaugebieten geschaffen werden. Außerdem soll es mindestens 2.000 zusätzliche Bike+Ride-Stellplätze mit Wetterschutz geben.

 72 % of all cyclists stated in an interview conducted in fall 2008 that they consider cycling in Munich to be good or excellent. This proves that the efforts taken by the municipal bicycle traffic planning in recent decades towards the implementation of many small and larger measures were very successful.

In order to achieve the targets for air quality, climate and noise control more people have to switch - especially from the car to the bicycle in the course of the next few years. In order to achieve this, besides marketing significant extensions and improvements to the bicycle traffic system are necessary. In 2009 the Munich city council has passed the resolution "Bicycle traffic in Munich" setting the following objectives:

- The share of cycling traffic is to further raise by at least 17 % until the year 2015 on all trips of the citizens of Munich.
- The number of killed and seriously injured cyclists is to decrease despite the increasing annual traffic volume.
- Until 2015, 2,000 additional bicycle parking stands in city centers and 400 weather-protected bicycle parking stands for residents are to be established in areas with mainly historical buildings. Furthermore, at least 2,000 additional weather-protected bike and ride parking stands are planned.



In your opinion, what is it like when you cycle in Munich?



- Bis Ende 2010 wird die Wegweisung der Fahrradhaupt-routen fertig gestellt.
- Spätestens 2014 wird eine Fahrradgarage am Bahnhof Pasing eröffnet. 2020 soll auch am Hauptbahnhof eine Fahrradstation oder Fahrradgarage zur Verfügung stehen.
- 300 Einbahnstraßen werden bis 2015 für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sein.
- Für Straßenabschnitte, in denen wegen fehlender Flächen noch Lücken im Radverkehrsnetz vorhanden sind, sollen Lösungsvorschläge entwickelt werden, die nicht zu Einschränkungen für Fußgängerinnen und Fußgänger führen.

Um diese Ziele zu erreichen, muss vor allem die Umsetzung von beschlossenen Maßnahmen beschleunigt werden. Dafür steht pro Jahr eine Radverkehrspauschale von 4,5 Mio EUR zur Verfügung, aus der neben Baumaßnahmen auch die Fahrradmarketingkampagne und zusätzliches Personal in den Referaten bezahlt wird.

In sechs Arbeitsgruppen besprechen Expertinnen und Experten aus den beteiligten Referaten schwierige Projekte und erarbeiten Entscheidungsvorschläge für den Stadtrat.

Neben Radverkehrszählungen sollen regelmäßig die Radlerinnen und Radler zu ihrer Zufriedenheit mit dem Radverkehrssystem und einzelnen Komponenten befragt werden. Die Ergebnisse gehen in die Evaluierung und die Prioritätensetzung für künftige Maßnahmen mit ein.

- By the end of 2010, the signposting of the main bicycle routes will be completed.
- By 2014, a garage for bicycles will be opened at the station Pasing. In 2020, also a bicycle station or a garage for bicycles will be available at the central station.
- 300 one-way streets will be open for contraflow cycling by 2015.
- Solutions which do not lead to restrictions for pedestrians are to be developed for road sections where gaps still exist in the bicycle traffic network due to lack of space.

To achieve these objectives, particularly the implementation will have to be accelerated by the measures concluded. A yearly allowance for bicycle traffic of EUR 4.5 million is available, thereof besides infrastructural measures also the bicycle marketing campaign and additional personnel in the departments will be paid.

In six working groups experts from the participating departments discuss difficult projects and develop proposals for the city council decision.

In addition to the bicycle traffic counts it is planned to interview the cyclists on a regular basis regarding their satisfaction with the bicycle traffic system and individual components. The results will be considered in the evaluation and priority setting for future measures.



Weitere aktuelle Informationen zum Radfahren in München und Möglichkeit zum Download dieser Broschüre:

www.muenchen.de/mobil

Kontakte in der Münchner Stadtverwaltung:

VEP, VEP-R, Konzeption Fahrradparken,
Bike+Ride, Zählungen, Öffentlichkeitsarbeit:
Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
Elisabeth Zorn, Tel. 089 - 233 26937
E-Mail: elisabeth.zorn@muenchen.de

Radfahrverbindungen, Fahrradwegweisung,
Infrastruktur, AK Radverkehr, Fahrradstellplätze:
Baureferat,
Michael Lonhard, Tel. 089 - 233 61139
E-Mail: michael.lonhard@muenchen.de

Fahrradstraßen, Einbahnstraßenöffnung, Mobilitäts-
management, Marketing, Lichtsignalanlagen:
Kreisverwaltungsreferat,
Robert Zach, Tel. 089 - 233 27148
E-Mail: robert.zach@muenchen.de

RadlStadtplan, Umwelt, Gesundheit:
Referat für Gesundheit und Umwelt,
Peter Stromsky, Tel. 089 - 233 47734
E-Mail: peter.stromsky@muenchen.de

Den „Münchner RadlStadtplan“ und weitere Informationen zur umweltfreundlichen Mobilität erhalten Sie auch persönlich in der Infothek des Baureferats, Friedenstraße 40 und beim Referat für Gesundheit und Umwelt in der Bayerstraße 28a.

To download this brochure or for further information about cycling in Munich, please visit the mobility site under:

www.muenchen.de/mobil

Munich City Council Contacts:

VEP, VEP-R, conceptional planning of bicycle parking,
Bike+Ride, counts, public relations work:
Department of Urban Planning,
Elisabeth Zorn, phone: +49 89 233 26937
E-mail: elisabeth.zorn@muenchen.de

Cycling network and infrastructure, signposting
of bicycle routes, bicycle parking, Committee for
Bicycle Traffic:
Department of Public Construction,
Michael Lonhard, phone: +49 89 233 61139
E-mail: michael.lonhard@muenchen.de

Bicycle roads, contraflow cycling in one-way streets,
traffic lights, marketing, mobility management:
Department of District Administration,
Robert Zach, phone: +49 89 233 27148
E-mail: robert.zach@muenchen.de

Munich Cycle Map, environment, public health:
Department of Public Health and Environment,
Peter Stromsky, phone: +49 89 233 47734
E-mail: peter.stromsky@muenchen.de

Munich's Cycle Map and further information about sustainable mobility can also be requested at the information desk of the Department of Public Construction, Friedenstraße 40 and at the Department of Public Health and Environment, Bayerstraße 28a.





www.muenchen.de/plan