

Radeln in München Bei der Münchner Radlnacht hat es am Pfingstwochenende einen neuen Teilnehmerrekord gegeben.

Viele wünschen sich bessere Bedingungen und mehr Rücksicht auf der Straße. Ob sich die Situation zugunsten der Radler ändert, wird sich zeigen. Denn die jetzt im Rathaus mitregierende CSU hat in der Vergangenheit die Radlhauptstadt-Kampagne abgelehnt

VON MAX SPRICK

Sie radelt an der Eisbach-Welle vorbei, wie Hunderte andere Radfahrer auch. Doch sie sorgt dafür, dass die Passanten den Surfern den Rücken zuwenden. Ihre blonden Haare flattern im Fahrtwind, als die junge Frau auf der Prinzregentenstraße ihre Hände vom Lenker nimmt, die Arme hochreißt und „juhu!“ ruft. Die Menschen am Straßenrand drehen sich um, weil unzählige Radler durch die Abenddämmerung fahren und es ihr nachmachen. Die Radler jubeln, stimmen ein Konzert an mit ihren Klingeln. Die Zuseher klatschen und lassen sich abklatschen.

„Wir wollen ein Zeichen setzen“, sagt Wolfgang von Sassen. „Wir wollen zeigen, dass wir Radfahrer mitten in der Gesellschaft sind und nicht irgendwo am Rand fahren.“ Von Sassen ist Projektleiter der Kampagne Radlhauptstadt München im Kreisverwaltungsreferat. Deren Radlnacht ist für ihn ein „fester Termin im Münchner Veranstaltungskalender geworden“. Mehr als 10 000 Teilnehmer sehen das ähnlich. Sie sorgen am Samstag bei der fünften Radlnacht für den fünften erneuten Teilnehmerrekord. Bei der Premiere 2010 waren 4000 Radler gekommen. „Der Münchner Radverkehr entwickelt sich enorm, wir kommen mit dem Ausbau der Strecken kaum hinterher“, sagt von Sassen. Im Vergleich mit anderen Großstädten sieht er München schon als „Radlhauptstadt“. Von

„Der Umgangston untereinander lässt manchmal zu wünschen übrig“, sagt ein Teilnehmer

kleineren Städten könne sich die bayerische Landeshauptstadt aber viel abschauen. „Münster, Freiburg und Erlangen sind uns um Längen voraus“, sagt von Sassen. „Weil dort eine andere Fahrradkultur in den Rathäusern herrscht.“ Egal ob der Oberbürgermeister grün, rot oder schwarz sei, der Radverkehr würde gefördert und stehe politisch nicht zur Debatte. Von Sassen steht auf dem Odeonsplatz, vergräbt die Hände in seinen Taschen und lächelt. Wie es mit der Radlnacht weiters geht, weiß er nicht. Gespräche mit dem Stadtrat habe es noch nicht gegeben. „Das neue Rathaus muss sich erst mal sortieren“, sagt der Projektleiter noch, setzt sich auf sein Rad und schiebt es zum Start.

Fahren ist noch nicht möglich. Von der Ecke Theatinerstraße/Briener Straße, wo es losgeht, stauen sich die Fahrradfahrer über die Von-der-Tann-Straße hinaus in die eine und bis zur Oper in die andere Richtung. „Die Fahrrad-Szene boomt“, sagt ein Mann im Start-Pulk. Er verkauft Bekleidung für eben diese Szene und nutzt die Radlnacht zum Firmenausflug mit seinen Angestellten. Alle elf tragen ein hellblaues Trikot. „Wir kommen auch hierher, um außergewöhnliche Räder zu sehen“, sagt der Chef und deutet auf Damian Dabrowski, der hinter der Gruppe auf einem länglichen Gefährt mit dicken Reifen und tiefem Sitz wartet. „Das ist ein Beachcruiser“, sagt Dabrowski. Sein Rad, das einem Chopper-Motorrad gleicht, hat er den Vorbildern von den Stränden Kaliforniens nachempfunden und in Handarbeit angefertigt. Dabrowski nimmt zum dritten Mal an der

**Klingeling!**

Mehr als 10 000 Radfahrer sind bei der Münchner Radlnacht durch die Stadt gefahren. Für viele ist der Abend auch eine Demonstration für mehr Rücksicht im Straßenverkehr



Vom Startpunkt am Odeonsplatz (oben) bewegte sich der Radpulk zwölf Kilometer durch die Stadt. Dabei gab es auch einige kreative Fahrradkonstruktionen zu bestaunen. FOTOS: FLORIAN PELJAK

Radlnacht teil, „weil der Kurs so schön ist“. Die Strecke vom Odeonsplatz führt den Zug durch den Altstadtring-Tunnel, auf die Prinzregentenstraße und entlang der Isar, über die Theresienwiese, Hackerbrücke, Königsplatz und die Schellingstraße zurück zum Ausgangspunkt. Insgesamt um die zwölf Kilometer. „Für mich perfekt“, sagt Dabrowski – weil der Bad Tölzer kaum Steigungen bewältigen muss: Sein Beachcruiser hat nur einen Gang.

An der Ausfahrt des Altstadtring-Tunnels muss er absteigen und schieben. Hier staut sich der Rad-Verkehr nach dem Start zum ersten Mal. Eine Situation, die viele Radfahrer in ihrem Alltag stört. München hat viele und gute Radwege, darüber herrscht unter den Teilnehmern Konsens. „Aber zu den Hauptverkehrszeiten bilden sich oft Pulk an den roten Ampeln“, sagt einer. „Und auf manchen Radwegen herrscht dann Stau wie im Autoverkehr“, ein anderer. Darunter leide das Miteinander der Radler. „Der Umgangston untereinander lässt manchmal zu wünschen übrig“, sagt Christian Fieles. Er trägt Schiebermütze, Bundfaltenhose und dazu Hosenträger über seinem weißen Hemd. Fieles hat im Vorfeld über soziale Netzwerke zum „Tweed Ride“ aufgerufen, bei dem die Radler einem Londoner Trend folgen und sich stilecht im Zwirn der Zwanzigerjahre kleiden. „Style over speed lautet unser Motto“, sagt Fieles. Britisches Gentlemen-Verhalten würde er gerne im Straßenverkehr sehen, die Radlnacht ist für ihn ein Test. Wie viele Radler seinem Aufruf zum ersten nächtlichen Tweed-Ride in Deutschland überhaupt folgen würden, konnte er vorher nicht absehen. Es sind schließlich 50.

Für viele Teilnehmer steht der Gemeinschaftssinn im Vordergrund. „Ohne Autos können wir auf den gesperrten Strecken neben- und hintereinander fahren, wie wir wollen“, sagt Till Haag. Er und seine Freunde haben sich Musikanlagen und Getränkehalter an ihre Räder gebaut, Volksmusik dröhnt aus den Boxen. Über die Theresienwiese fährt die Gruppe betont langsam. „Letztes Jahr mussten wir hier eine halbe Stunde halten, weil der Pulk wegen einer Straßenbahn zusammengefasst wurde“, sagt Haag. Er ist zum vierten Mal dabei und sagt: „Die Organisation wird von Jahr zu Jahr besser.“

Am Rande der gesperrten Straßen warten Autofahrer darauf, dass der Strom an Radlern abbricht. Einige sind ausgestiegen, schauen zu und winken. „Das Bewusstsein der Autofahrer ändert sich“, sagt Lukas Raffl im Vorbeifahren. Das merke er vor allem, wenn er in anderen Großstädten mit seinem Rad unterwegs ist. „Wenn dort Autos abbiegen wollen, achten die meisten Fahrer nicht auf den Radweg“, sagt er. In München passiere das nur selten.

Entlang der Schellingstraße stehen die Restaurantbesucher von ihren Tischen auf, klatschen und jubeln. Am Ende der Ludwigstraße dann steht von Sassen. Er hat knapp zwei Stunden für die Strecke gebraucht und begrüßt die ankommenden Radler. „Schade, dass kein Politiker dabei ist“, sagt er. Oberbürgermeister Dieter Reiter habe er angefragt, der sei aber terminlich verhindert gewesen. Im Rathaus würde das Potenzial des Fahrrads verkannt, sagt von Sassen. „Dort halten es viele nur für ein Sportgerät.“