



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

ADFC KV Regensburg · Dr.-Johann-Maier-Str. 4 · 93049 Regensburg

Regierung der Oberpfalz
Herrn Dr. Heinrich Baumann

93039 Regensburg

**Kreisverband
Regensburg**

Dr.-Johann-Maier-Straße 4
93049 Regensburg

Telefon 0941 / 870 300 7
E-Mail kontakt@adfc-r.de
Internet www.adfc-r.de

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen
04-10/04KW

Datum
04.10.2004

Luftreinhalteplan für die Stadt Regensburg: Stellungnahme des ADFC

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem aktuell vorgelegten Luftreinhalteplan für die Stadt Regensburg wird u.a. auf die Radverkehrsförderung als Möglichkeit zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr verwiesen. Da die knappen Aussagen zur Radverkehrsförderung im Luftreinhalteplan die in diesem Bereich in Wirklichkeit bestehenden Potenziale nur zu einem Teil andeuten, möchten wir im Folgenden zu einigen Punkten Stellung beziehen und Sie bitten, den Luftreinhalteplan im Hinblick darauf zu ergänzen bzw. zu überarbeiten.

Im Kapitel 6.2.1 werden einige Maßnahmen zur (bisherigen) Radverkehrsförderung genannt, die durch eine differenziertere Betrachtung weitere bedeutende Perspektiven für künftige Verbesserungen bieten:

„Verbessern der Durchlässigkeit des Radverkehrs in Wohngebieten, z. B. durch Freigabe von Sackgassen oder Öffnung von Einbahnstraßen“

Die bereits umgesetzten Maßnahmen haben sich bestens bewährt, so dass weitere derartige Öffnungen, die zunächst zurückgestellt wurden, realisiert werden sollten, bzw. geprüft werden sollte, welche weiteren Freigaben Verbesserungen und Erleichterungen für den Radverkehr darstellen würden. Ein Beispiel wäre die Freigabe eines kurzen Stücks breiten Fußwegs in Verlängerung der Markomannenstraße nach Norden zum Hinteren Mühlweg als attraktive, verkehrsarme Radroute von Süden (Burgweinting, Obertraubling etc.) in die Innenstadt bzw. umgekehrt. Ein anderer Fall ist die Obere Bachgasse, die derzeit auf der kurzen Strecke zwischen Gesandtenstraße und Augustinergasse als Fußweg ausgewiesen ist, ansonsten aber mit dem Fahrrad befahren werden darf. Hier wäre – wie an diversen anderen Stellen des Straßen- und Wegenetzes der Stadt – eine durchgängige Befahrbarkeit mit dem Fahrrad wünschenswert.

„Optimierung des Fahrkomforts, z. B. durch Absenkung von Bordsteinen, verstärkte Ausweisung von gemeinsamen Geh- und Radwegen in der Altstadt (sog. Wohnverkehrsstraßenmodell), Ausbesserung von schadhafte Radwegbelägen“

Das System der Wohnverkehrsstraßen hat sich bewährt und dient inzwischen als Vorbild für andere Städte, so dass weitere Straßen in der Innenstadt (und möglichst auch in anderen Stadtteilen) derart umgewidmet werden sollten. Dagegen bestehen erhebliche Defizite bei der Verbesserung des Fahrkomforts auf Radverkehrsanlagen. Noch immer ist die Oberflächenbeschaffenheit der Radwege auf vielen Strecken schlechter als die der angrenzenden Fahrbahn, obwohl Radfahrer naturgemäß sehr viel stärker unter unebenen Belägen zu leiden haben. Selbst manche in den letzten Jahren neu errichtete Radwege wurden nicht asphaltiert, sondern mit Betonplatten oder gar Kopfsteinpflaster belegt, deren Unebenheiten eine merkliche Beeinträchtigung für Radfahrer darstellen (z.B. Augsburgener Straße, Unterislinger Weg, Kumpfmühler Straße). Zudem weisen viele benutzungspflichtige Radwege Absenkungen und Verschwenkungen in kurzen Abständen auf (z.B. Lilienthalstraße, Augsburgener Straße, Johann-Hösl-Straße). Die Grünphasen der Lichtsignalanlagen für Radfahrer sind an vielen Knotenpunkten extrem verkürzt, wodurch viele Regelverstöße von Radfahrern provoziert werden (z.B. Kumpfmühler Straße/Bahnhofstraße). Manche Anforderungsampeln für Radfahrer besitzen eine derart lange Wartezeit bis zur jeweiligen Grünphase, dass viele Radfahrer von einem Defekt der Anlage ausgehen und diese überhaupt nicht mehr benutzen, sondern einfach eine Lücke im Verkehr abwarten und die Fahrbahn dann überqueren (z.B. Strauß-Allee/Galgenbergstraße, Burgweintinger Straße/Planck-Straße). Insgesamt werden also Radfahrer an vielen Stellen gegenüber dem motorisierten Verkehr systematisch benachteiligt, und Radfahrer empfinden solche Regelungen als reine Schikane. Im Sinne der Förderung des Radverkehrs müssten solche Problemstellen dringend entschärft werden.

„Verbesserung der Verkehrssicherheit, z. B. durch Roteinfärbung des Belages an exponierten Gefahrenlagen oder durch markierungstechnische Ausleitungen in den Fahrbahnbereich“

In den meisten dieser Fälle wird die spezifische Gefährdung des Radverkehrs durch die Art der Anlage von Radverkehrsanlagen und die Anordnung einer Benutzungspflicht verursacht. Denn nur dadurch, dass Radfahrer auf abgesetzten Radwegen der Sicht und der Wahrnehmung der motorisierten Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn entzogen sind, kommt es zu zum Teil folgenschweren Unfällen im Bereich von Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten. Die Einleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn am Ende von Radwegen ist nur in einzelnen Fällen gelungen. Meist enden Radwege abrupt oder durch ein benachteiligendes Zeichen 205 auf dem Radweg.

„Überprüfung aller Radweganlagen in Regensburg im Hinblick auf die Radwegbenutzungspflicht“

Diese Überprüfung ist offenbar nicht abgeschlossen. Zwar wurden einige Benutzungspflichten aufgehoben, die nach der StVO-Novelle 1997 nicht mehr bestehen bleiben konnten. Dennoch gibt es eine ganze Reihe weiterer Strecken mit Radwegebenutzungspflicht, die nach geltender Rechtslage und Rechtsprechung widerrechtlich angeordnet sind (z.B. Benutzungspflichten in Tempo 30-Zonen). Insbesondere der Anordnungsvorbehalt nach § 45 Abs. 9 StVO wurde bei der Überprüfung nicht berücksichtigt.

„Verstärktes Angebot an Abstellanlagen für Zweiräder (auch saisonale Ausweisungen)“

Das Angebot an Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt ist befriedigend. Zu einem großen Teil sind dies jedoch Stellplätze, die nicht ausschließlich Fahrrädern gewidmet sind, sondern auch von Krafträdern genutzt werden. Die Stadt Regensburg sollte mit Nachdruck darauf hinwirken, dass auch von privater und gewerblicher Seite ausreichende und qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten im jeweiligen Bereich geschaffen werden.

„Einführung einer (touristischen) Radwegweisung im Stadtgebiet mit Fortschreibung in den nächsten Jahren“

In diesem Bereich wurde bereits viel erreicht. In Zukunft sollte die Förderung des Fahrrads für den täglichen Berufspendel- und Einkaufsverkehr in den Vordergrund treten. So besteht z.B. keine attraktive Radverkehrsrouten zwischen Regensburg und Neutraubling, wobei diese beiden Orte durch beträchtliche Verkehrsströme verknüpft sind. Durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wird es Kommunen derzeit ermöglicht, auch abseits von Straßen für motorisierten Verkehr selbständig geführte Radwege mit Hilfe von Fördermitteln zu realisieren. Von dieser Möglichkeit macht die Stadt Regensburg zu wenig Gebrauch.

Ferner könnte durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit das Image des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel in breiten Schichten der Bevölkerung merklich verbessert werden. Das Fahrrad sollte als optimales städtisches Verkehrsmittel zur Normalität werden. Allen voran sollten sich Politiker in der Öffentlichkeit positiv zum Verkehrsmittel Rad äußern. Momentan werden Radfahrer jedoch aus Teilen der Altstadt ausgesperrt, in denen Busse, Lieferverkehr oder Taxen fahren dürfen (z.B. Platzfolge). Durch das Aufstellen von eigens entworfenen, zum Teil widersprüchlichen Zusatzschildern wie z.B. „Radfahren verboten“ und „Vernünftige Radfahrer steigen hier ab, den anderen ist es verboten“ entwickelt sich in der Bevölkerung der Eindruck, dass Radfahrer in Regensburg nicht erwünscht sind.

In der Summe gibt es also in Regensburg einen beträchtlichen Bedarf für die Förderung des Radverkehrs als Alternative zum motorisierten Verkehr. Zudem lassen sich die meisten dieser Maßnahmen mit einem vergleichsweise geringen finanziellen Aufwand umsetzen.

Der Vorschlag der in Kapitel 6.5.3 empfohlenen massiven Ausbaumaßnahmen für das Straßennetz sind dagegen vollkommen unverständlich, stellen sie doch eine weitere Förderung und öffentliche Subventionierung des motorisierten Verkehrs dar. Gemäß der verkehrsplanerischen Grundregel, dass zusätzliche Straßen statt einer Entlastung umso mehr zusätzlichen Verkehr erzeugen, sind solche Projekte ausgesprochen kontraproduktiv für die lufthygienische Situation in der Stadt. Da solche Bauprojekte zudem hohe finanzielle Belastungen für die öffentlichen Haushalte darstellen, die dann anderen Bereichen nicht mehr zur Verfügung stehen, erscheinen solche Empfehlungen nicht mehr zeitgemäß.

Die in diesem Schreiben formulierten allgemeinen Aussagen gelten im Übrigen ebenso für die beiden anderen Städte, für die die Regierung der Oberpfalz einen Luftreinhalteplan erstellt hat, zumal die Förderung des Radverkehrs im Luftreinhalteplan für die Stadt Weiden praktisch keine und im Luftreinhalteplan für die Stadt Schwandorf nur am Rande Berücksichtigung fand. Gleichwohl bieten beide Städte aufgrund ihrer Topologie beste Voraussetzungen für einen hohen innerörtlichen Radverkehrsanteil.

Als Anlage erlauben wir uns, einige relevante allgemeine Stellungnahmen unseres Verbands zur Situation und zur Förderung des Radverkehrs beizulegen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Klaus Wörle
Vorsitzender des ADFC Kreisverband Regensburg

Anlagen