

Stadtfeldweg 10
93053 Regensburg

Tel. (AB) 0941 | 8703007
kontakt@adfc-regensburg.de
www.adfc-regensburg.de

Der ADFC Kreisverband Regensburg
ist eine Untergliederung des
ADFC Landesverband Bayern e.V.

Bankverbindung

IBAN: DE51 8309 4495 0003 0499 30
BIC: GENODEF1ETK

Steuernummer
143/210/30190

Spendenkonto

IBAN: DE51 7002 0500 0008 8263 02
BIC: BFSWDE33MUE

27. Januar 2020

ADFC Regensburg | Stadtfeldweg 10 | 93053 Regensburg

Stellungnahme und Anmerkungen zum
Maßnahmenkatalog für das Radkonzept
des Landkreis Regensburg

Der ADFC war bei allen Treffen der Steuerungsgruppe für das Radkonzept des Landkreises geladen und anwesend. Von Mitgliedern des ADFC wurden einzelne konkrete Verbesserungsvorschläge eingebracht. Mit dem beauftragten Büro standen wir auch in telefonischem Kontakt.

Selbstverständlich können wir nicht die Situation an den vielen Stellen im Landkreis durch persönliche Erfahrung oder Besichtigung beurteilen. Daher sind uns zu vielen Maßnahmen keine konkreten Aussagen möglich.

Neben unserer Mitarbeit bei den Treffen haben wir zusätzlich auch noch eine schriftliche Stellungnahme abgegeben. Diese war wie folgt und wurde in Ausschnitten in den Endbericht für das Radkonzept aufgenommen.

1. Anmerkungen zu den uns aufgefallenen Punkten im Einzelnen:

1. Westlicher Landkreis Bereich Etterzhausen

Maßnahme 108 im WebGis findet sich nicht im Maßnahmenkatalog wieder. Der bestehende schmale Fußweg zwischen Etterzhausen (Bahnhofsstraße) und Überquerung der Eisenbahn Richtung Glockensiedlung sollte verbreitert und besser angebunden werden.

2. Westlicher Landkreis Labertal Bereich Alling Viehausen Saxberg

Aufgrund der starken Steigung und des hohen Verkehrsaufkommen ist ein straßenbegleitender Radweg bergauf hier sehr zu begrüßen. Anders als in der Maßnahme dargestellt, dient der straßenbegleitende Radweg nicht der Erschließung von Viehhausen (hier gibt es eine Alternative) sondern von Saxberg, Bergmatting, Reichenstetten und weiterer Dörfer. Eine Überführung an der Kreuzung R37 R51 ist daher unbedingt notwendig. Eine weiterer Radweg Richtung Saxberg Maßnahme 129 ist jedoch aufgrund des niedrigeren Verkehrsaufkommen hier weniger notwendig.

3. Nördlicher Landkreis Bereich Lappersdorf

Der Pendlerparkplatz im Südosten des Lappersdorfer Kreisels sollte unbedingt an den Regentalradweg angeschlossen werden. Da sich dieser bereits auf städtischem Grund befindet, sollte dies bzgl. unbedingt auf die Stadt eingewirkt werden.

4. Nördlicher Landkreis Bereich Regenstauf

Maßnahme 109 (Priorität 2): wichtiger wäre ein begleitender Rad- und Fußweg entlang der Parallele R21 zur Erschließung des Pendlerparkplatzes bei der Autobahnauffahrt Maßnahme 112 (Priorität 3). Die Prioritäten sollten hier vertauscht werden.

5. Nördlicher Landkreis Ortsdurchfahrt Zeitlarn

Die Maßnahme im WegGis taucht nicht im Maßnahmenkatalog auf. Der Zweirichtungsrad ist sehr gefährlich. Es passierten bereits Unfälle. Der ADFC hat sich auch bereits bei Ortsterminen gegen diese Radverkehrsführung ausgesprochen. Wir sehen hier hohen Handlungsbedarf.

6. Nordwestl. Landkreis Bereich Wolfsegg – Anbindung Regensburg

Maßnahme 148: Diese Strecke ist aufgrund der Straßenführung (hohe Kfz Geschwindigkeiten) sehr gefährlich, erschließt jedoch ein großes Pendlereinzugsgebiet, daher ist ein Radweg zu begrüßen. Aufgrund des Gefälles Richtung Wolfsegg ist jedoch ein Bau - falls nur ein einseitiger Zweirichtungsradweg errichtet wird – auf der Nordseite zu empfehlen und eine gute Einfädelmöglichkeit am Ortsrand von Wolfsegg. Auf eine mögliche Zufahrt bei Kreuzung mit R32 ist zu achten, um einen Anschluss an die Strecke Rohrdorf, Schwetendorf zu erreichen.

7. Donautal Süden Richtung Matting

Maßnahme 091: Eine Asphaltierung des Gehweges lehnen wir ab, da dieser Weg stark von Wanderern und Joggern genützt wird. Durch eine Asphaltierung sehen wir die Gefahr, dass der starke Radverkehr, der auf dieser Straße herrscht auf diesen Gehweg gedrängt werden soll, um ein zügigeres Vorwärtskommen des MIV zu erreichen. Das Radfahreraufkommen ist in diesem Bereich so hoch, dass wir bereits 2007 eine Fahrradstraße angeregt haben und uns auch für eine Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit ausgesprochen haben. Die bestehenden Tempolimits wurden damals gegen die Empfehlung der Polizei aufgehoben.

8. Donautal Osten Richtung Wörth

Maßnahmen 002, 146, 147 und weitere. Für den Pendlerverkehr wäre ein durchgängiger straßenbegleitender Radweg von Wörth bis Regensburg gegenüber vielen unzusammenhängenden Einzelmaßnahmen zu bevorzugen. (siehe 2.7)

2. Stellungnahme und Anmerkungen im Allgemeinen:

1. Eine Ordnung des Katalogs nach Priorität und Lage wäre zum leichteren Studium des Katalogs hilfreich. Ferner könnte besser erkannt werden, welche Maßnahmen zusammen Sinn ergeben. Vgl. östliches Donautal
2. Es fehlt jeweils die konkrete Begründung für die Maßnahme (z.B. Zubringerstrecke zu Pendlerparkplatz, Ortsverbindung für Anwohner insb. Kinder,...), um die Notwendigkeit für die Maßnahme abschätzen zu können (vgl. Punkt 2.3).
3. Maßnahmen, die Lücken für Pendler oder Kinder schließen und damit mehr Radverkehr ermöglichen, sollten mit hoher Priorität verfolgt werden
4. Benutzungspflichtige Radwege müssen generell in einem angemessenen Zustand sein, ansonsten muss die Benutzungspflicht aufgehoben werden oder der Ausbau mit hoher Priorität verfolgt werden.
5. Häufig sind das zu hohe Verkehrsaufkommen und zu hohe Geschwindigkeiten des MIV das Problem für die Radfahrenden. Es kann nicht im allgemeinen Interesse sein, die Landschaft mit allen möglichen Verkehrswegen zu zapflastern, sondern „normale“ Straßen sollten so gestaltet sein, dass sie von allen benützt werden können. D.h. die Geschwindigkeit muss angepasst werden und es muss unangebrachter Schleichverkehr (Autobahnausweichverkehr, „Mautflüchtlinge“) unterbunden werden.
6. Es darf durch die Maßnahmen kein Verdrängungskampf begünstigt werden, der sich so gestaltet, dass Radfahrer von der Straße auf Weg verdrängt werden, die zuvor den Fußgängern oder Wanderern vorbehalten waren. Zum einen ist die konfliktfreie, geruhsame Nutzung von Wanderwegen wichtig für die Naherholungssituation. In diesem Zusammenhang sind die Maßnahmen 025, 053 (leider schon durchgeführt) und 091 negativ zu beurteilen. Bei Neubau oder Asphaltierung in Wald und Flur ist daher stets der Einzelfall zu prüfen und die Interessen sorgfältig abzuwägen. Zum anderen können Radwege auch die Situation für Radfahrer verschlechtern, die aus diversen Gründen den Radweg nicht benutzen wollen (vgl. Punkt 2.7). Oft sind sie mit aggressiverem Verhalten der Kfz-Lenker konfrontiert, insbesondere bei straßenbegleitenden Radwegen. Dies ist insbesondere bei Maßnahme 091 zu befürchten.
7. Bei Einzelmaßnahmen muss darauf geachtet werden, dass sich nicht ein Stückwerk an Radwegen ergibt, das ein häufiges Wechseln der Fahrbahnseite erfordert. Es macht wenig Sinn bzw. kann sogar kontraproduktiv sein, auf einer Strecke kurze Radwegstücke zu haben, die insgesamt das Vorwärtskommen erschweren oder gefährlicher machen. Siehe hierzu z.B. alle Maßnahmen im Bereich zwischen Donaustauf und Wörth Nr. 002 und weitere)