

AGFK Bayern-Exkursion am 18.09.2024 nach Straubing

Übersicht Ablauf:

- **Theoretischer Teil**
 - Begrüßung und Vorstellung Ablauf, Holger Schmidt AGFK Bayern
 - **Impulsvortrag: Gemeinsam kommen wir voran: Überlegungen zum Ausbau des Radverkehrs am Beispiel der Stadt Straubing** *Oberbürgermeister Markus Pannermayr Stadt Straubing*
 - **Aktuelle Themen zum Radverkehr der Stadt Straubing** *Klaus Reisinger Stadt Straubing Tiefbauamt; Bert Plank, Stadt Straubing - Tiefbauamt*
 - **Weitere Beiträge: Verkehrssicherheit und Rücksichtnahme - Der Schlüssel zu mehr Miteinander im Straßenverkehr** *Elmar Hartl Stadt Straubing – Ordnungsamt; Ronny Graßl Polizeiinspektion Straubing*
- **Praktischer Teil: Rundfahrt durch Straubing – Vorstellung von Praxisbeispielen**
- **Abschlussbesprechung**

Vertreter der Stadt Straubing:

- Markus Pannermayr *Oberbürgermeister*
- Klaus Reisinger *Abteilungsleiter Straßen- und Brückenbau*
- Elmar Hartl *Ordnungsamt, Verkehrssicherheitsbeauftragter*
- Ronny Graßl *PHK Polizei Straubing, Beauftragter Sicherheitswacht*
- Bert Plank *Abteilung Straßen- und Brückenbau*
- Stefan Raab *Abteilung Straßen- und Brückenbau*

Seitenverzeichnis

Theoretischer Teil.....	2
Impulsvortrag Gemeinsam kommen wir voran Oberbürgermeister Pannermayr	2
Aktuelle Themen zum Radverkehr Stadt Straubing	2
Elmar Hartl , Ronny Graßl: Verkehrssicherheit und Rücksichtnahme.....	4
Praktischer Teil: Rundfahrt durch Straubing – Vorstellung von Praxisbeispielen.....	5
Abschlussbesprechung	9

Theoretischer Teil

Impulsvortrag: Gemeinsam kommen wir voran: Überlegungen zum Ausbau des Radverkehrs am Beispiel der Stadt Straubing, Oberbürgermeister Markus Pannermayr Stadt Straubing

Markus Pannermayr: Bürgermeister seit 16 Jahren, Vorsitzender Bayerischer Städtetag

Ziel solcher Veranstaltungen und Vereine wie der AGFK Bayern ist der Austausch von Informationen und Best-Practice-Beispielen, um voneinander lernen zu können. Viele Kommunen haben die gleichen Probleme und können sich deshalb gegenseitig unterstützen.

Vorstellung der Stadt Straubing: 50.000 Einwohnende, Kreisfreie Stadt, Universitätsstadt, Stadt der nachhaltigen Rohstoffe, Innovative Startups in diesem Bereich

Folgende Punkte machen Straubing zur Fahrradstadt:

- Selbstverständnis und Entwicklung des Radverkehrs in den letzten Jahren
- Größe und Topologie perfekt fürs Radfahren. Das gilt auch für die angrenzende Kommunen.
- Thema in der Stadt schon lange präsent, obwohl viele Stadtbewohnerinnen das Kfz als zentrales Verkehrsmittel sehen.
- Bioökonomie und Campus für Biotechnologie und Nachhaltigkeit nicht glaubhaft, wenn Ökologie im Alltag keine Rolle spielt.
- Politischer Rückhalt vorhanden. Grundkonsens, dass Radverkehr im Zukunftsprogramm fest vorhanden ist.
- Gründungsmitglied AGFK Bayern
- Projekt „Auf Straubings grünen Wegen“ war als Initialzündung wichtig.
- Daneben viele einzelne Maßnahmen welche den Radverkehr fördern: Fahrradparkhaus, viele hochwertige Abstellmöglichkeiten im Stadtgebiet, Kontrolle, Lastenräder, Verkehrserziehung, Pumptrack, Beleuchtung von Radwegen, Winterdienst für den Radverkehr und vieles mehr. Alle wichtigen radbezogenen Themen werden bearbeitet.

Es gibt nur Gewinner bei der Förderung des Radverkehrs:

- Mobilitätswende als Antwort für viele Themen: Platzprobleme (Aufenthaltsqualität), Verkehrsprobleme, Mobilitätslösungen
- Arbeitsweg Teil der Erholung, wenn er mit dem Rad zurückgelegt wird.
- Attraktivität der Stadt wird durch Radverkehrsförderung gesteigert
- Aber: Viel negatives Feedback für Radverkehrsthemen auf Social Media. „Das muss man aushalten!“
- Die meisten Maßnahmen für den Radverkehr bringen keine Einschnitte für den MIV.

Wichtig: Es ist wichtig zu verdeutlichen, dass es ein Miteinander ist und nicht ein gegeneinander.

Zukünftige Herausforderung: Finanzielle Spielräume der Kommunen werden immer kleiner, worauf es keine systemische Lösung dafür gibt.

Aktuelle Themen zum Radverkehr Stadt Straubing

- „Straubings Grüne Wege“
- Radwegeführung in Kreuzungen
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen
- Fahrradverleihsystem
- Verkehrsgarten

Klaus Reisinger: Vorstellung „Straubings Grüne Wege“

Begrüßung und Vorstellung der weiteren Beteiligten durch Klaus Reisinger, Leiter Tiefbauamt

Auf Straubings grünen Wegen:

- Verlauf der Trasse von Westen Richtung Nordosten entlang des Allachbaches
- Weg war vom baulichen Zustand her schlecht befahrbar
- Aufteilung in Einzelmaßnahmen
 - Brückenmaßnahmen (-> Höherlegung)
 - Wegemaßnahmen (Verbreiterung, Verlegung, Brückenanpassungen)
 - Unterführungsmaßnahmen

In sechs Wochen wurde ein 40 Seiten langes Zuwendungsschreiben entwickelt (Kosten für Maßnahmen mussten grob geschätzt werden, da man im Nachhinein nicht mehr flexibel ist, nicht gebaute Maßnahmen werden abgezogen und nicht mit Teuerungen verrechnet). Der Allachbach wurde im Zuge des Streckenausbaus renaturiert. Dadurch konnte man auf zwei Fördertöpfe zugreifen.

Umsetzungszeitraum von Januar 2019 bis Ende 2021. Die Planungen mussten Ende 2019 komplett stehen, damit Wasserabfluss berechnet werden konnte. Die Fristen wurden nach längerer Diskussion wegen Corona bis Ende 2022 verlängert.

Die Renaturierung wurde immer gleich mit den Baumaßnahmen für die Radverkehrsverbindung mitgezogen.

Ausbaustandard:

- Breite 2,5 Meter
- Größtenteils barrierefrei, drei Anbindungsrampen konnten barrierefrei (6% Steigung) umgesetzt werden
- Bevorrechtigung bei Straßenquerungen (Anwohnerstraßen) für bessere Durchgängigkeit
- Leitlinien für Sehbehinderte an bevorrechtigten Querungen

Diskussion zu bevorrechtigten Übergängen:

Polizei berichtet von jeweils einem Unfall pro Stelle mit leichten Verletzungen. Die Querungen wurden mit allen unterschiedlichen Maßnahmen bestmöglich sichtbar gemacht (Rotmarkierung, Haifischzähne, VZ Vorfahrtachten, VZ Vorsicht Radverkehr).

Kommentar Zentralstelle Radverkehr: Eventuell Fahrrad-Piktogramm auf der Furt zusätzlich anbringen.

Weitere Infos zu bevorrechtigten Übergängen:

- Fußverkehr an Übergängen nicht bevorrechtigt
- Taktile Elemente können auch als Haltelinie interpretiert werden, was gut für die Verlangsamung ist
- Kein Vorfahrtsschild für Radverkehr
- Für den Fall, dass eine Unterführung nicht gut zu realisieren war, ging es bevorrechtigt oben über das Brückenbauwerk und nicht darunter.

Weitere Infos zum Streckenausbau:

- Schlecht einsehbare Radwege durch Trixi-Spiegel einsehbar gemacht

- Tröge sind auf einjähriges Hochwasser ausgelegt
- Bepflanzung im Zuge der Bebauung
- Durch Stützwände ist auch Platz für Renaturierung und Hochwasser entstanden
- Anliegende haben gepachtetes Grundstück zurück an die Stadt gegeben
- Klimaschneisen-Funktion
- Aufenthaltsorte mit hoher Aufenthaltsqualität wurden ebenfalls geschaffen
- Unterführungen teils sehr weit unter Niveau des Allachbaches
- Grünstreifen in der Mitte für Naturschutz gab mehr Diskussionen als bevorrechtigte Querungen
- Kontinuierliche Beleuchtung mit angepasster Beleuchtung
- Grundstücke konnten gekauft werden, nur mit einem Anwohner gab es größere Probleme
- 1000 Radfahrende pro Tag im Kernbereich, 4 Unfälle in drei Jahren, Miteinander funktioniert gut, Öffentlichkeitsarbeit erfolgreich (Klingeln als Warnung und nicht „Wegklingeln“).

Elmar Hartl (Ordnungsamt), Ronny Graßl (Polizei Straubing): Verkehrssicherheit und Rücksichtnahme - Der Schlüssel zu mehr Miteinander im Straßenverkehr

Elmar Hartl:

- 224 Gemeindestraßen, 34 Kreisstraßen, 30 Staats- und Bundesstraßen ergeben insgesamt 388 km
- Straubings grüne Wege (Ost - West) werden durch Fahrradstraße ergänzt (Nord – Süd) Beschleunigung des Radverkehrs mit entsprechendem Schutzstandard
- Fahrradzone in Gebiet mit mehreren sozialen Einrichtungen.

Grundsätzliche Erläuterungen zu Fahrradstraße und Fahrradzone, Durchgängigkeit Fahrradstraße und Entschleunigung Fahrradzone.

Erfahrungswerte:

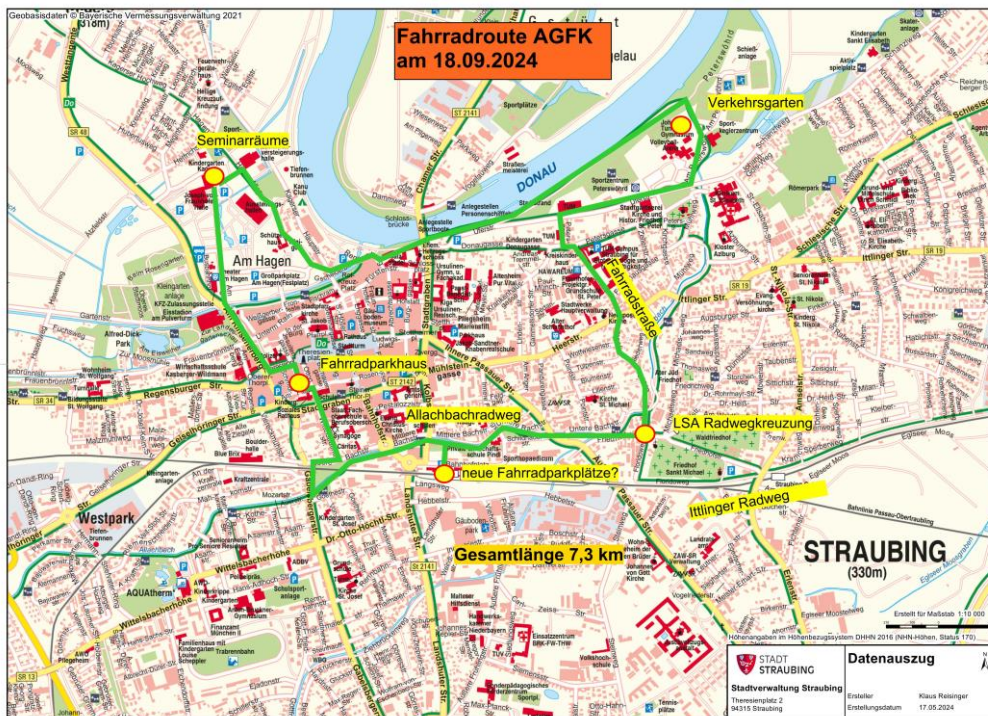
- Fahrradstraßen werden gut angenommen und viel genutzt
- Gesteigertes Sicherheitsgefühl
- Konflikte mit MIV
- Hoffnungen auf Verkehrsberuhigung nicht erfüllt – Zufahrtsbeschränkungen werden ignoriert
- ➔ Falls unschlüssig, ob Fahrradstraße oder -zone umgesetzt werden kann, ist die auch Tempo-30-Zone ebenfalls ein probates Mittel.

Ronny Graßl:

- Dosierter Einsatz von Rotmarkierungen im Stadtgebiet
- Poller weg, weil Radfahrer mündig sind und Poller große Gefahr darstellen.
- Nullabsenkung wichtig bei Übergängen von Führungsformen
- Unpraktische Radverkehrsführungen fördern Regelverstöße -> Intuitive Lösungen
- Sichere Radverkehrsführungen werden unsicher, wenn sie von Radfahrenden nicht akzeptiert werden.
- Entschärfung von Unfallhäufungsstellen mit Roteinfärbung und Signalisierung
- Die Unfallstatistik zeigt, dass die Fußgängerzone mit Radfahrenden funktioniert.

Praktischer Teil: Rundfahrt durch Straubing – Vorstellung von Praxisbeispielen

Befahrung der Route vom Tagungszentrum aus im Uhrzeigersinn



1. Station: Verkehrsgarten (Am Peterswöhrd)



- Gute Verkehrsanbindung wichtig für Verkehrsgarten
- Anlage Behindertengerecht
- Gebäude mit Fahrradschuppen und Sanitäten Einrichtungen
- Kosten 430.000€, konnten mit viel Eigenarbeit des Bauhofs verringert werden
- Räder werden gestellt, Dreirad für Inklusion vorhanden
- Finanzierung der Räder durch die Verkehrswacht
- Weitere Finanzierung mit Spende örtlicher Unternehmer

2. Station: Fahrradstraße (Gartenstraße)



- Gemischte Reaktionen der Anwohnenden wegen erhöhtem Parkdruck von Auswärtigen
- Durchfahrtsbeschränkung wird größtenteils ignoriert, keine Kapazitäten für Kontrollen

3. LSA Radwegkreuzung



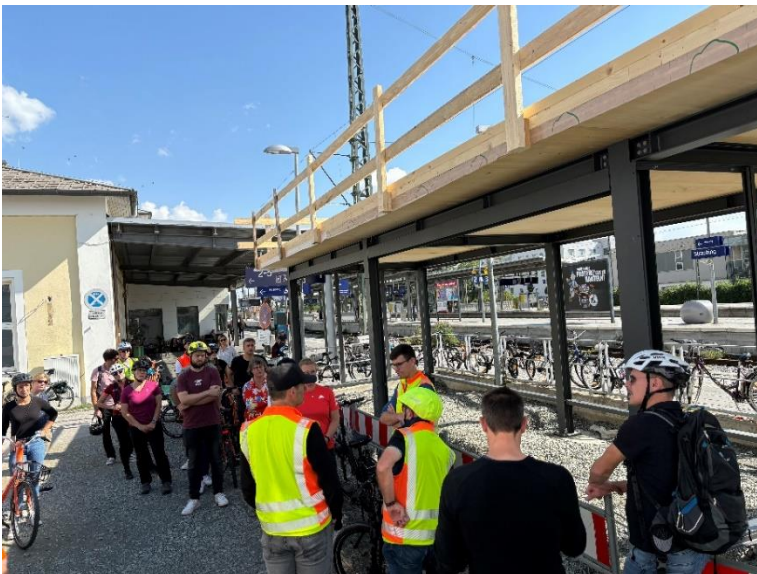
- Fahrradstraße mit induktionsschleifengesteuerter LSA gut angebunden
- Für neue LSA ist Fußgängerampel in diesem Bereich abgebaut worden
- Schnelle Schaltung, Radverkehr muss 5-10 Sekunden warten
- LSA wird von allen Verkehrsteilnehmenden akzeptiert
- Bevorrechtigung der Radachse wegen 7000 Kfz/Tag nicht möglich, schnell schaltende LSA eine gute Lösung

4. Station: „Auf Straubings grünen Wegen“



- Fahrt entlang der Wege von Ost nach West (Von der Friedhofstraße bis zum Hauptbahnhof)
- Rückschnitt von Grünwuchs zur Herstellung besserer Sichtbeziehungen
- Erhöhung der Attraktivität der Route durch Umbaumaßnahmen beim Befahren deutlich erkennbar

5. Station: Fahrradparkplätze Bahnhof, Westseite



- Langer Prozess mit der Bahn
- 32 separat absperrbare Stellplätze geplant
- 64 Stellplätze in Doppelstockparkern
- Insgesamt werden 250 Stellplätze am Bahnhof neu geschaffen
- Kosten insgesamt 400.000€, davon 360.000€ förderfähig

6. Station: Fahrradparkhaus, Ecke Koppgasse/Am Platzl



- Technische Herausforderungen mit Schließanlage, App etc.
- Trotz Kostenfreiheit ist die Auslastung ausbaufähig

7. Station: Fußgängerzone



Breite, ausgiebige Fläche ermöglicht eine Freigabe für den Radverkehr

- Abstellmöglichkeiten in Form von Bügeln ausreichend vorhanden.
- Das Potential der Zone ist laut der Verwaltung noch nicht optimal ausgeschöpft
- Zone mit sehr hoher Aufenthaltsqualität

Abschlussbesprechung

Zu Straubinger Maßnahmenplan

- Grundlage für den Straubinger Maßnahmenplan war der Verkehrsentwicklungsplan 2005. Der Straubinger Maßnahmenplan wurde 2013 fertig gestellt. Ergebnis war ein priorisierter Maßnahmenplan
- Dazu wurde das Radverkehrsnetz nochmal neu aufgelegt und es wurden Maßnahmenblätter von einer Arbeitsgruppe entwickelt
- Wortmeldung: Sind erste Maßnahmen für Förderung eines Radverkehrskonzepts nötig? Dazu gab es unterschiedliche Meldungen: Manche Bezirksregierungen fördern ein Radverkehrskonzept erst, wenn Maßnahmen umgesetzt werden. Andere Bezirksregierungen fördern ohne Nachweis vor Beginn der Umsetzung.

-

Zu Ausführung von Rotmarkierungen

- Rotmarkierungen werden mit Reibeplastik angebracht
- Bevor die Markierung nicht mehr funktioniert, reist normalerweise der Asphalt
- Stadt Münster verwendet viele Rotmarkierungen und hat einige Möglichkeiten für das Anbringen von Rotmarkierungen ausprobiert

Diskussion zu Linksabbiegen auf einer Kreuzung mit benutzungspflichtigem Radweg:

Wortmeldung Radverkehrsbeauftragte Bamberg: Aufhebung Benutzungspflicht schwierig. Vor allem linksabbiegender Radfahrer führt zu längeren Räumzeiten. Änderung der Steuerung der LSA aufwendig und hat Auswirkungen auf die Leistung der Kreuzung.

Diskussion zur Aufhebung der Benutzungspflicht und Piktogrammen auf der Fahrbahn an diesen Abschnitten

Kampagne „Miteinander im Verkehr“

2023 wurden mehrere Projekte zum Thema „Miteinander im Verkehr“ für die nicht-investive Projektfinanzierung der AGFK Bayern eingereicht. Das Thema wird auch immer wieder bei den Bereisungen der AGFK Bayern angesprochen. Die Mitgliedskommunen wünschen sich Materialien für dieses Thema, damit nicht jede Kommune einzeln Geld in eine Kampagne stecken muss. Aus diesem Grund wird im Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit an einer bayernweiten Kampagne mit zentral entwickelten Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit gearbeitet die voraussichtlich im Jahr 2025 startet.

Zentralstelle Radverkehr

Die Zentralstelle Radverkehr ist im Referat 78 der Landesbaudirektion Bayern angesiedelt und befindet sich derzeit im Aufbau. Die unmittelbare Fachaufsicht liegt beim Referat 67 des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

Aufgaben:

- Koordinierung und Steuerung ausgewählter kommunaler Radverkehrsprojekte sowie Unterstützung der Kommunen bei deren Umsetzung
- Erarbeitung und Bereitstellung von Musterunterlagen als Grundlagen für die Planung und den Bau von Radwegen
- Aufbau und Pflege einer landesweiten zentralen Datenbank für den Radverkehr
- Erstellung und Aktualisierung eines Ausbauplanes für Radschnellverbindungen

Danke!

Die AGFK Bayern bedankt sich bei allen Teilnehmenden, Referierenden und der Stadt Straubing für die interessante Exkursion mit spannenden Vorträgen, Wortmeldungen und Diskussionen.

Insbesondere möchten wir uns bei Herrn Oberbürgermeister Markus Pannermayr für die herzliche Begrüßung und den engagierten Einstiegsinput sowie beim Radverkehrsbeauftragten Klaus Reisinger für die sehr gute Organisation der Veranstaltung bedanken!

Gez. Gregor Hys