

Liste 1 CSU – Frau Dr. Freudenstein

Der Schutz von Radfahrern und Fußgängern ist mir ein besonderes Anliegen. Sie finden dazu auch eine Reihe von Maßnahmen in unserem Wahlprogramm. Wir werden alle Möglichkeiten nutzen, um das Ziel zu erreichen, dass es in Regensburg keine tödlichen Unfälle im Straßenverkehr gibt ("Vision Zero"). Dabei spielten die Abbiegeunfälle eine besondere Rolle. Die von Ihnen vorgeschlagene Änderung der Ampelschaltung ist dabei ein mögliches Mittel. Wichtig ist auch, dass Fußgänger und Radfahrer so geführt werden, dass sie gut sichtbar sind.

Die von Ihnen angesprochene Kreuzung beim DEZ wollen wir kreuzungsfrei ausbauen. Das finden Sie so auch in unserem Wahlprogramm. Ob ein Kreisverkehr hier die beste Möglichkeit ist, wäre genau zu untersuchen. Die von Ihnen vorgeschlagene Lösung braucht sehr viel Platz und erfordert deutlich mehr Höhe, als dies auf Ihrem Bild sichtbar wird. Dennoch schließe ich auch eine solche Lösung nicht von vorneherein aus. Ein weiterer brenzlicher Punkt wird von Ihnen nicht angesprochen, schläft aber seit langem: Die Kreuzung Westen zwischen Wernerwerkstraße und Hermann-Köhl-Straße, die durch die Zufahrt zum dortigen REWE für Fußgänger und Radfahrer hochgefährlich geworden ist: Hier wäre ein Kreisverkehr oder eine andere sichere Lösung auch angesichts der steigenden Wohnungsverdichtung im Westen dringend geboten.

Den zusätzlichen Haltepunkt Walhallastraße finden Sie ebenfalls in unserem Wahlprogramm. Dieser hätte schon 2017 realisiert werden sollen. Sollte ich gewählt werden, wird diese Maßnahme schnellstmöglich umgesetzt. Bei den anderen erwähnten Haltepunkten laufen bereits genauere Studien, welche davon aus Sicht der Bahn realisiert werden könnten. Alles, was hier möglich ist, werden wir angreifen. Wir gestehen der Bahn aber auch zu, dass dort bauliche Gesichtspunkte und die durch zusätzliche Halte eintretenden Fahrzeitverlängerungen eine Rolle spielen. Für Fahrräder brauchen wir gut geeignete Abstellmöglichkeiten. Der Bahnhof braucht ein Fahrradparkhaus. An den Haltepunkten werden wir auch Abstellboxen vorsehen, vergessen aber nicht, dass viele ihr Fahrrad kostenlos abstellen wollen und eine Box nicht für das Wichtigste halten.

An dem großen Lärmschutzprojekt für Sallern und Reinhausen halten wir weiterhin fest. Der Bau der Sallerner Regenbrücke mit Einhausung der Nordgaustraße wird vor allem die unerträgliche Verkehrsbelastung in der Amberger Straße reduzieren und für die Anwohner im Bereich der Nordgaustraße einen optimalen Lärmschutz bringen. Außerdem kann so der ÖPNV auch direkt von Lappersdorf über den Regen geführt werden und muss nicht in der Lappersdorfer Straße im Stau stehen. Die Annahme, dass diese Baumaßnahme zusätzlichen Verkehr erzeugt, halte ich für widerlegt. Seit mehr als 20 Jahren versprechen die Gegner dieses Projekts, dass der Verkehr nicht zunimmt, wenn auf den Bau verzichtet wird. Die Zahlen belegen das Gegenteil: Der Verkehr nimmt ständig zu und die möglichen Entlastungen für die Amberger Straße und der Lärmschutz für die Nordgaustraße bleiben aus.

Anhaltspunkte dafür, dass der Bund bereit ist, die B15 auf die B16 umzuleiten, habe ich derzeit nicht. Wenn dazu eine Möglichkeit besteht, würde ich das unterstützen. Eine Alternative zur Sallerner Regenbrücke ist das aber nicht, da die weit überwiegende Anzahl der Fahrzeuge, die über die Amberger Straße zur Nordgaustraße fahren, ein Ziel innerhalb des Stadtgebietes ansteuern. Wir Regensburger sollten nicht glauben, dass die meisten Menschen nur an Regensburg vorbei fahren wollen. Eine wachsende Stadt mit florierender Wirtschaft muss einsehen, dass sie selbst den meisten Verkehr verursacht und daher Lösungen und Alternativen schaffen muss.

Das Radwegenetz wollen wir gemeinsam mit den Fahrradverbänden verbessern und gut und sicher befahrbare Haupttrouten ausweisen. Das gilt insbesondere auch für Verbindungen zu den Landkreisgemeinden. Auch Radschnellwege sind ein Thema. Die dafür vorgesehene großzügige Förderung vom Bund wollen wir nutzen. Ob es aber dem Bedarf entspricht, solche Wege entlang der Autobahn und damit um die Stadt herum zu führen, halte ich für zweifelhaft. Und entlang der Bahnlinien wird es schwierig werden, den erforderlichen Grund zu bekommen. Wir wollen vorrangig nach direkten Verbindungen zwischen den denkbaren Zielorten der Radfahrer suchen. Beim Ziel, die Hauptachsen möglichst kreuzungsfrei zu gestalten, stimme ich Ihnen zu.

Die Philosophie, durch Verteuerung des Autofahrens die Menschen zum Umstieg zu bewegen, führt vorrangig dazu, dass die Menschen diese Teuerungen vermeiden und der Altstadt fernbleiben. Wir wollen vorrangig die Alternativen verbessern. Erst wenn Busse, Radverkehr und Fußverkehr entsprechen attraktiv sind, kann eine Steuerung über den Preis für das Parken einen Erfolg versprechen. Das sehen Sie offensichtlich auch so, da Sie mit Mehreinnahmen durch Parkgebühren rechnen, also selbst davon ausgehen, dass die Menschen weiterhin mit dem Auto in die Altstadt fahren. Mir ist eine attraktive Erreichbarkeit der Altstadt sehr wichtig.

Zur Verbesserung des ÖPNV wollen wir die Taktung und die Fahrzeiten erhöhen und zusätzliche Linien (Tangential- und Ringbuslinien) einrichten. Das Tarif- und Bezahlssystem muss deutlich einfacher werden. In der Altstadt soll der Bus kostenfrei sein. Außerdem wollen wir überall dort Busspuren schaffen, wo dies sinnvoll ist. Dazu werden viele der von Ihnen genannten Straßen gehören. Busspuren müssen aber den ÖPNV verbessern und haben nicht das vorrangige Ziel, Staus bei den anderen Verkehrsteilnehmern zu erzeugen. Zudem hätte der RVV es in der Hand, auf einfache Weise die Attraktivität der Stadtbusse zu erhöhen: indem sie nämlich kürzere Fahrzeit haben - das setzt voraus, dass mehr Fahrkartenautomaten aufgestellt werden und der Ticketkauf im Bus nicht mehr möglich ist, wie es in anderen Städten des In- und Auslands schon üblich ist. In diesem Zusammenhang möchte ich auf die Stadtbahn verweisen. Hier wollen wir innerhalb von drei Jahren die Trasse sichern, so dass hier ggfls. auch vorab schon schnelle Busse unterwegs sein können. Ob es dann eine schienengebundene Technik sein muss, wollen wir ergebnisoffen prüfen.

VCD-Anmerkungen

Sie beabsichtigen eine kreuzungsfreie Über- bzw. Unterführung im Bereich des DEZ. Dies unterscheidet sich total von der VCD-Forderung einer kreuzungsfreien Ergänzung der Kreuzung für den Rad- und Fußgänger-Verkehr. Unsere Lösung gestattet es Fußgängern und Radfahrern ohne Wartezeiten die Kreuzung in beliebiger Richtung zu passieren. Aus welchem Grund der von uns vorgeschlagene Kreisverkehr mehr Höhe benötigt als ein kreuzungsfreier Ausbau für den Autoverkehr, erschließt sich uns nicht. Durch Absenkung des Kreuzungsbereiches um ca. 1.5m kann außerdem die Höhe und Länge der Rampen für den Fahrrad-Kreisverkehr reduziert werden. Als Nebeneffekt ergibt sich dadurch, dass Radfahrer und Fußgänger bei den Ampelphasen nicht mehr berücksichtigt werden müssen, auch eine Verbesserung für den Autoverkehr.

Der letzte kreuzungsfreie Ausbau in Regensburg hingegen, am Kreuzungspunkt Odessa-Ring / Walhalla-Allee / Parkplatz Donau-Arena, wurde nur für den Autoverkehr geplant. Radfahrer und Fußgänger müssen dort weite Umwege in Kauf nehmen. Wer es ernst meint mit der Förderung von Alternativen für den motorisierten Individualverkehr, der darf nicht

diesen weiter stärken, sondern den Umweltverbund.

In der Wochenzeitung DIE ZEIT erschien am 16.05.2007 ein Artikel mit der Überschrift "Boulevard des Nichts - Es gibt viele Arten, Städte zu zerstören: Durch Erdbeben und Wirbelstürme, durch Bomben, Brände und Wasserfluten. Oder durch Stadtautobahnen" (siehe Anlage).

Zum Thema Sallerner Regenbrücke: Auf der Autofahrt von Norden nach Westen ist die Strecke über die Sallerner Regenbrücke nicht nur einige Kilometer kürzer als über das Kreuz Regensburg, sondern hat auch keine starke Steigung. Aus diesem Grund ist damit zu rechnen, dass ausser PKWs auch ein Teil des Schwerlastverkehrs die Sallerner Regenbrücke und den Weg durch die Stadt nutzt anstelle der Autobahn.

Wegen der starken Verkehrsbelastung auf der Sallerner Regenbrücke und dem nachfolgenden Abschnitt der Nordgaustraße sowie der dicht angrenzenden Wohnbebauung ist aus Lärmschutzgründen ein knapp 400m langes Einhausungsbauwerk und in den Abschnitten davor Lärmschutzwände auf beiden Seiten sowie im Mittelstreifen mit bis zu 5m Höhe erforderlich. Selbst damit können nicht für alle angrenzenden Gebäude die Lärmschutz-Grenzwerte eingehalten werden, so dass zusätzlich der Einbau von Lärmschutzfenstern vorgesehen wird. Für die Anwohner der Nordgaustraße wird sich die Lärmsituation durch den Bau der Sallerner Regenbrücke also nicht verbessern. Die Anwohner der Amberger Straße könnten auch ohne Bau der Sallerner Regenbrücke entlastet werden, indem die B15 auf die B16 bis Haslbach und dann auf Pilsen-Allee und Odessa-Ring umgelegt würde. Die Anwohner der Obertraublinger Straße in Burgweinting wurden in dieser Weise vor einigen Jahren bereits entlastet, indem die B15 auf die Max-Planck-Straße verlegt wurde. Durch anschließende Anordnung von Tempo 30 in der Amberger Straße kann diese dann für den Durchgangsverkehr unattraktiver gemacht werden. Man kann den Eindruck gewinnen, dass diese Maßnahme von Seiten der Stadt Regensburg nicht weiter verfolgt wird, damit die Anwohner der Amberger Straße weiter den Bau der Sallerner Regenbrücke fordern.

Es freut uns, dass wir darin übereinstimmen, dass die Hauptachsen des Radverkehrsnetzes kreuzungsfrei gestaltet werden sollten. Durch Parallelführung mit der Autobahn bzw. mit den Schienenstrecken, bei denen ja selbst alle Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen planfrei verlaufen, ist die kreuzungsgreie Gestaltung des Radwegenetzes möglich. Bei einer abweichenden Streckenführung ist dies unserer Auffassung nach nahezu ausgeschlossen. Wir sind diesbezüglich jedoch Ihren Vorschlägen gegenüber aufgeschlossen.

Ihre Aussagen zu den Parkgebühren erscheinen uns etwas allgemein gehalten. Während diese seit Jahren unverändert geblieben sind, wurden die Preise für Busfahrkarten stetig angehoben. Durch die zusätzliche freie erste Stunde in den Parkhäusern ist es preislich attraktiver mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren als mit dem Bus. Wie wollen Sie dies ändern?

Zum Thema Busspuren:

Naturgemäß führt die Schaffung von Busspuren auf den vierspurigen Straßen wie z.B. der Frankenstraße, der Landshuter Straße oder der Kirchmeierstraße zu Einschränkungen für den Autoverkehr. Andererseits ist die positive Wirkung auf die Fahrzeiten der Busse, insbesondere zu den Stoßzeiten, erheblich größer als der von Ihnen vorgeschlagene Verzicht auf den Ticketverkauf im Bus. Verstehen wir Sie richtig, dass Sie die Schaffung von Busspuren in den genannten Straßen befürworten?

Liste 2 GRÜNE – Herr Christoph

Schutz von Radfahrern und Fußgängern vor abbiegenden Autos

Schaffung getrennter Ampel-Phasen für Abbiege- und Längsverkehr an allen Kreuzungen mit eigenen Abbiege-Spuren

Wir als Regensburger Grüne haben den Radentscheid von Anfang an unterstützt. Eines seiner Ziele ist die Schaffung sicherer Kreuzungen für den Radverkehr. Eine solche Trennung der Ampelphasen halte ich für ein gutes Mittel, um an vielen Kreuzungen für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen.

Schaffung eines hochgelegten Kreisverkehrs zur Trennung von Radfahrern und Fußgängern vom Auto-Verkehr nach dem Vorbild des Hoven-Rings an den stark belasteten Kreuzungen am DEZ und am Süd-Ende der Kumpfmühler Brücke

Gerade die Streckenführung an der Kumpfmühler Brücke ist für viele Radfahrer*innen ein großes Ärgernis und führt zu langen Wartezeiten mit dem Rad. Die Idee für einen höhergelegten Rad-Kreisverkehr für diese Kreuzung ebenso wie die Kreuzung Frankenstraße/Nordgaustraße halte ich für eine interessante Idee zur Lösung des Problems, die ich gerne genauer prüfen möchte!

Stärkung des Schienenverkehrs durch zusätzliche Haltepunkte im Stadtgebiet

Schaffung von zusätzlichen Bahn-Haltepunkten „Klenzebrücke“, „Wutzlhofen“, „Walhallastr.“, „Candis“ und „Pürkelgut“. Dadurch ergeben sich mittlere Haltepunkt-Abstände von ca. 2 Kilometern

Der Walhallabahnhof soll nun nach den Verhandlungen mit der Bahn endlich reaktiviert werden. Aus meiner Sicht reicht das noch lange nicht. Deswegen unterstütze ich die Forderung nach weiteren Bahnhaltepunkten ausdrücklich. Dazu braucht es außerdem noch einen höheren Takt, damit wir am Ende tatsächlich von einem Regensburger S-Bahn-System sprechen können, das Menschen in der Stadt und im Umland gut vorwärts bringt.

Schaffung von Abstellboxen für Fahrräder an den Haltepunkten

Radabstellplätze – gerade auch überdachte Abstellmöglichkeiten oder Boxen – muss es an allen diesen Haltepunkten geben, um sinnvolle Umsteigebeziehungen zu schaffen. Wir brauchen aber auch mehr Abstellmöglichkeiten in allen Stadtteilen und gerade an Bushaltestellen.

Durchgangsverkehr aus dem Stadtgebiet heraushalten

Verzicht auf den Bau der Sallerner Regenbrücke, die zusätzlichen Durchgangsverkehr in die Stadt leiten würde

Wir Grüne lehnen den Bau der Sallerner Regenbrücke klar ab. Eine Entlastung in dem Bereich schaffen wir vielmehr dadurch, dass wir den Autoverkehr schon vorher abfangen und es attraktiver machen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt zu gelangen.

Verlegung der Bundesstraße B15 von Amberger Str., Nordgaustr, Weißenburgstr. und Landshuter Str. auf die Umgehungsstraßen B16, Pilsen-Allee und Odessa-Ring, um Durchgangsverkehr aus der Stadt zu nehmen

Das scheint eine sinnvolle Idee, um Teile des Durchgangsverkehrs abzufangen. Allein die Umwidmung der bisherigen B15 und eine Änderung der Streckenführung wird meiner Meinung nach aber nicht reichen. Um auch Quell- und Zielverkehr zu reduzieren, brauchen wir den weiteren Ausbau von Park & Ride-Möglichkeiten mit einer guten Anbindung an den ÖPNV.

Liste 2 GRÜNE – Herr Christoph

Förderung des Radverkehrs

Schaffung eines kreuzungsfreien Radschnellwege-Netzes als leistungsfähiges Rückgrat entlang der Flüsse, der Bahnlinien und der Schnellstraßen incl. Autobahn A3, um größere Strecken schnell und getrennt vom Autoverkehr zurücklegen zu können

Wir wollen ein leistungsfähiges Radschnellwegenetz für Regensburg. Entlang der A3 wurde hier bereits begonnen. Wir wollen das Netz entlang der Flüsse und Schienen weiter ausbauen und kreuzungsfrei gestalten.

Förderung des Busverkehrs

Abschaffung der kostenfreien ersten Stunde in den Parkhäusern und Anhebung der Parkgebühren

Wir Grüne haben uns innerhalb der Koalition für die Abschaffung der kostenfreien Parkstunde eingesetzt, konnten dafür aber leider keine Mehrheit finden. Kostenloses Parken in der Altstadt und angrenzenden Gebieten wie dem inneren Westen und dem alten Eisstadion soll es künftig nicht mehr geben. Wir werden die gesetzlichen Vorgaben zur Erhöhung von Parkgebühren im Bereich der Innenstadt ausschöpfen.

Zweckgebundene Verwendung der Mehreinnahmen zur Senkung der Preise für Busfahrkarten

Zu einem attraktiven ÖPNV-Gesamtpaket gehört auch ein einfaches und günstiges Tarifsystem (365-Euro-Ticket). Unser langfristiges Ziel ist es, dass der ÖPNV in Regensburg ticketlos genutzt werden kann. Als ersten Schritt wollen wir nach Kölner Vorbild an ausgewählten Tagen im Jahr kostenlosen Nahverkehr im Stadtgebiet anbieten. Der Altstadtbus soll ganzjährig ticketfrei genutzt werden können.

Umwandlung von zwei Fahrstreifen der vierspurigen Hauptverkehrsstraßen in Bus-Spuren

Das befürworten wir. Durch die Einführung weiterer Busfahrstreifen machen wir die Busse unabhängig von den Staus des täglichen Berufsverkehrs.

Liste 3 FREIE WÄHLER – Herr Artinger

Schutz von Radfahrern und Fußgängern vor abbiegenden Autos

Ich würde die Verwaltung zeitnah damit beauftragen, die Kreuzungen Regensburgs nach dem Grad ihrer Gefährlichkeit für Radfahrer zu durchforsten und diese Kreuzungen in der zeitlichen Rangfolge ihrer Gefährlichkeit durch geeignete Maßnahmen, wie etwa Änderung der Ampelphase, Rotmarkierungen, Anbringung von Spiegel etc. zu entschärfen. Bei einigen Kreuzungen ist das ja bereits geschehen!

Eine kreuzungsfreie Über- bzw. Unterführung wollen wir im Bereich des DEZ errichten. Planungsmittel sind hierfür bereits am Ende des derzeit gültigen IP's vorgesehen. Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme mit einem mindestens mittleren Zeithorizont.

Stärkung des Schienenverkehrs durch zusätzliche Haltepunkte im Stadtgebiet

Die Freien Wähler haben bereits am 26.4.2012 im Stadtrat einen Antrag gestellt, das Schienensystem der Bahn im Stadtbereich S-Bahn mäßig zu erweitern und weitere Bahnhaltepunkte einzurichten, wie etwa an der Ladehofstraße, was wohl Ihrem Vorschlag der Klenzebrücke entspricht und im Candisgelände.

Ein Haltpunkt in der Walhallstraße ist ja bereits beschlossen und wird hoffentlich auch in nicht allzu ferner Zukunft kommen. Eine Kopie des Antrags samt Plan füge ich bei. Dieser Vorschlag geht weit über Ihre Ideen hinaus, weil er auch das Umfeld von Regensburg bzw. die Nachbargemeinden mit einbezieht.

Diese Forderung findet sich im Übrigen auch in unserem aktuellen Kommunalwahlprogramm. Natürlich müssten an diesen Haltepunkten auch Abstell- bzw. Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden.

Durchgangsverkehr aus dem Stadtgebiet heraushalten

Wir waren als Freie Wähler immer gegen den Bau einer Sallerner Regenbrücke, weil diese Brücke nur zusätzlichen Verkehr in die Stadt leiten würde, allein schon deshalb, weil es die Strecke von der A 93 aus Norden kommend zur A 3 Richtung Passau um einige Kilometer verkürzt. Allerdings brennen hier zwei Herzen in meiner Brust, haben wir uns doch im Koalitionsvertrag dazu verpflichtet, den Bau dieser Brücke zu akzeptieren. Es bleibt abzuwarten, wie sich bei diesem Thema die neuen Mehrheitsverhältnisse im Stadtrat darstellen werden.

Die Verlängerung der Osttangente ist seit vielen vielen Jahren eine Forderung der Freien Wähler. Diese Verlängerung entspräche dem was Sie im 2. Punkt fordern, wäre sogar noch weitergehend als ihr Vorschlag. Um eine nachhaltige Entlastung der BAB A 93 zu erreichen, wäre eine Verlängerung dieser Osttangente bis nach Regenstauf und dann eine Einmündung in die A 93 sinnvoll. Viele Pendler hätten dann eine Alternativroute zur A 93 zur Verfügung.

Förderung des Radverkehrs

Radschnellwege etwa entlang von Autobahnen oder entlang der Bahnschienen wären sinnvoll.

Die Koalition hat im Stadtrat 2017 einen entsprechenden Antrag gestellt. Diese Forderung findet sich auch im Wahlprogramm der Freien Wähler.

Förderung des Busverkehrs

Über die Abschaffung der kostenfreien 1. Stunde in den Parkhäusern und die Anhebung der Parkgebühren werden wir alsbald nach Beginn der neuen Stadtratsperiode versuchen mit den Beteiligten am „Runden Tisch Altstadt“ eine Lösung zu erzielen. Ich halte Ihre Forderung für sinnvoll; sie könnte der Gegenfinanzierung einer kostenlosen Altstadtlinie und dem Bus-Pendelverkehr zu Park & Ride Plätzen dienen. Wir müssen für den ÖPNV eigene

Liste 3 FREIE WÄHLER – Herr Artinger

Busspuren schaffen, so kann neben der Taktnachverdichtung und andere Maßnahmen, die wir in unserem Wahlprogramm vorgesehen haben, eine nachhaltige Steigerung der Attraktivität des ÖPNV erreicht werden.

VCD-Anmerkungen

Schutz von Radfahrern und Fußgängern vor abbiegenden Autos

Sie beabsichtigen eine kreuzungsfreie Über- bzw. Unterführung im Bereich des DEZ. Dies unterscheidet sich total von der VCD-Forderung einer kreuzungsfreien Ergänzung der Kreuzung für den Rad- und Fußgänger-Verkehr. Unsere Lösung gestattet es Fußgängern und Radfahrern ohne Wartezeiten die Kreuzung in beliebiger Richtung zu passieren. Als Nebeneffekt ergibt sich dadurch, dass Radfahrer und Fußgänger bei den Ampelphasen nicht mehr berücksichtigt werden müssen, auch eine Verbesserung für den Autoverkehr. Der letzte kreuzungsfreie Ausbau in Regensburg hingegen, am Kreuzungspunkt Odessa-Ring / Walhalla-Allee / Parkplatz Donau-Arena, wurde nur für den Autoverkehr geplant. Radfahrer und Fußgänger müssen dort weite Umwege in Kauf nehmen. Wer es ernst meint mit der Förderung von Alternativen für den motorisierten Individualverkehr, der darf nicht diesen weiter stärken, sondern den Umweltverbund.

In der Wochenzeitung DIE ZEIT erschien am 16.05.2007 ein Artikel mit der Überschrift "Boulevard des Nichts - Es gibt viele Arten, Städte zu zerstören: Durch Erdbeben und Wirbelstürme, durch Bomben, Brände und Wasserfluten. Oder durch Stadtautobahnen" (siehe Anlage).

Stärkung des Schienenverkehrs durch zusätzliche Haltepunkte im Stadtgebiet

Mit Freude nimmt der VCD zur Kenntnis, dass Sie sich für zusätzliche Haltepunkte für den Schienenverkehr einsetzen. Diese sind, wie Sie richtig sagen, nicht nur im Stadtgebiet von Regensburg, sondern auch im Umland erforderlich, um für die Menschen in der Nähe ihres Wohnortes ein attraktives Angebot zu schaffen. In der Anlage finden Sie hierzu einen Vorschlag des VCD.

Durchgangsverkehr aus dem Stadtgebiet heraushalten

Im Gegensatz zu Ihrem Vorschlag einer Verlängerung der Osttangente bis nach Regenstauf, für die es momentan keine Zustimmung von Seiten der betroffenen Kommunen im Landkreis gibt, wäre unser Vorschlag der Verlegung der Bundesstraße B15 aus der Stadt heraus sofort umsetzbar. Ebenso wie vor einigen Jahren die B15 von der durch Burgweinting führenden Obertraublinger Straße auf die Max-Planck-Straße gelegt wurde, sollten auch die Anwohner der Amberger Straße kurzfristig vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Man kann den Eindruck gewinnen, dass diese Maßnahme von Seiten der Stadt Regensburg nicht weiter verfolgt wird, damit die Anwohner der Amberger Straße weiter den Bau der Sallerner Regenbrücke fordern.

Förderung des Radverkehrs

Sie sagen, die Koalition habe im Stadtrat im Jahr 2017 einen Antrag zum Bau von Rad-schnellwegen entlang von Autobahnen und Bahnlinien gestellt. Was war der genaue Inhalt des Antrags? Angesichts der Mehrheitsverhältnisse im Stadtrat dürfte der Antrag wohl angenommen worden sein. Mir ist allerdings nicht bekannt, dass von Seiten der Stadt Regensburg ein Plan - geschweige denn ein Zeitplan - für den Bau eines Netzes von Rad-schnellwegen veröffentlicht worden wäre.

Liste 4 AFD

(Keine Rückmeldung)

Liste 5 SPD – Frau Maltz-Schwarzfischer

Schutz von Radfahrern und Fußgängern vor abbiegenden Autos

Die Schaffung getrennter Ampelphasen für Abbiege- und Längsverkehr an allen Kreuzungen mit eigenen Abbiegespuren halte ich für wichtig und in der nächsten Stadtratsperiode auch umsetzbar.

Hochgelegter Kreisverkehrs nach dem Vorbild des Hoven-Rings an den Kreuzungen am DEZ und am Süd-Ende der Kumpfmühler Brücke

Das ist ein innovativer Vorschlag, den ich auf Umsetzbarkeit prüfen lassen würde.

Stärkung des Schienenverkehrs durch zusätzliche Haltepunkte im Stadtgebiet

Um einen S-Bahn ähnlichen Schienenverkehr in Regensburg möglich zu machen, braucht es unbedingt weitere Bahnhaltepunkte. Mit den Vorschlägen des VCD stimme ich vollkommen überein. Die Umsetzung muss zumindest für die Haltepunkte Walhallabahn und Wutzelhofen in der nächsten Periode möglich sein.

Selbstverständlich müssen an allen Bahnhaltepunkten sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, auch mit Abstellboxen geschaffen werden.

Durchgangsverkehr aus dem Stadtgebiet heraushalten

Zu diesen Forderungen des VCD habe ich eine andere Meinung. Ich halte nach wie vor den Bau der Sallerner Regenbrücke für erforderlich, vor allem um die Amberger Straße, aber auch die Autobahnanschlussstelle Regensburg Nord und den Pfaffensteiner Tunnel zu entlasten. Um den Verkehr von der B15 auf die B16 zu führen, muss die Kreuzung Nordgaustraße/Walhalla Allee auch für den KFZ-Verkehr kreuzungsfrei ausgebaut werden.

Förderung des Radverkehrs

Mit diesen Forderungen des VCD stimme ich überein. Mit der Übernahme des Radentscheids haben wir uns gemeinsam mit den Initiatoren auf den Weg gemacht und bereits erste Konzepte zur Umsetzung entwickelt, die dem Stadtrat vorgelegt werden. Die Maßnahmen daraus werden mit mir auch zügig umgesetzt werden.

Förderung des Busverkehrs

Auch bei diesen Forderungen kann ich fast uneingeschränkt zustimmen. Die erste Stunde im Parkhaus darf nicht mehr kostenfrei sein und Parken muss je zentraler umso mehr kosten. Allerdings halte ich es für falsch, die Mittel in eine Preissenkung zu stecken. Sie sollten vielmehr zuerst in eine Verbesserung des Angebots investiert werden, bessere Taktung, mehr Linien und emissionsfreie Fahrzeuge und dann in Preissenkungen. Wo Busspuren sinnvoll sind, müssen sie auch auf Kosten des Individualverkehrs geschaffen werden.

VCD-Anmerkungen

Sie beabsichtigen eine kreuzungsfreie Über- bzw. Unterführung im Bereich des DEZ. Dies unterscheidet sich total von der VCD-Forderung einer kreuzungsfreien Ergänzung der Kreuzung für den Rad- und Fußgänger-Verkehr. Unsere Lösung gestattet es Fußgängern und Radfahrern ohne Wartezeiten die Kreuzung in beliebiger Richtung zu passieren. Durch Absenkung des Kreuzungsbereiches um ca. 1.5m kann außerdem die Höhe und Länge der Rampen für den Fahrrad-Kreisverkehr reduziert werden. Als Nebeneffekt ergibt sich dadurch, dass Radfahrer und Fußgänger bei den Ampelphasen nicht mehr berücksichtigt werden müssen, auch eine Verbesserung für den Autoverkehr.

Der letzte kreuzungsfreie Ausbau in Regensburg hingegen, am Kreuzungspunkt Odessa-Ring / Walhalla-Allee / Parkplatz Donau-Arena, wurde nur für den Autoverkehr geplant.

Radfahrer und Fußgänger müssen dort weite Umwege in Kauf nehmen. Wer es ernst meint mit der Förderung von Alternativen für den motorisierten Individualverkehr, der darf nicht diesen weiter stärken, sondern den Umweltverbund.

In der Wochenzeitung DIE ZEIT erschien am 16.05.2007 ein Artikel mit der Überschrift "Boulevard des Nichts - Es gibt viele Arten, Städte zu zerstören: Durch Erdbeben und Wirbelstürme, durch Bomben, Brände und Wasserfluten. Oder durch Stadtautobahnen" (siehe Anlage).

Zum Thema Sallerner Regenbrücke: Auf der Autobahnfahrt von Norden nach Westen ist die Strecke über die Sallerner Regenbrücke nicht nur einige Kilometer kürzer als über das Kreuz Regensburg, sondern hat auch keine starke Steigung. Aus diesem Grund ist damit zu rechnen, dass außer PKWs auch ein Teil des Schwerlastverkehrs die Sallerner Regenbrücke und den Weg durch die Stadt nutzt anstelle der Autobahn.

Wegen der starken Verkehrsbelastung auf der Sallerner Regenbrücke und dem nachfolgenden Abschnitt der Nordgaustraße sowie der dicht angrenzenden Wohnbebauung ist aus Lärmschutzgründen ein knapp 400m langes Einhausungsbauwerk und in den Abschnitten davor Lärmschutzwände auf beiden Seiten sowie im Mittelstreifen mit bis zu 5m Höhe erforderlich. Selbst damit können nicht für alle angrenzenden Gebäude die Lärmschutz-Grenzwerte eingehalten werden, so dass zusätzlich der Einbau von Lärmschutzfenstern vorgesehen wird. Für die Anwohner der Nordgaustraße wird sich die Lärmsituation durch den Bau der Sallerner Regenbrücke also nicht verbessern. Die Anwohner der Amberger Straße könnten auch ohne Bau der Sallerner Regenbrücke entlastet werden, indem die B15 auf die B16 bis Haslbach und dann auf Pilsen-Allee und Odessa-Ring umgelegt würde. Die Anwohner der Obertraublinger Straße in Burgweinting wurden in dieser Weise vor einigen Jahren bereits entlastet, indem die B15 auf die Max-Planck-Straße verlegt wurde. Durch anschließende Anordnung von Tempo 30 in der Amberger Straße kann diese dann für den Durchgangsverkehr unattraktiver gemacht werden. Man kann den Eindruck gewinnen, dass diese Maßnahme von Seiten der Stadt Regensburg nicht weiter verfolgt wird, damit die Anwohner der Amberger Straße weiter den Bau der Sallerner Regenbrücke fordern.

Liste 6 FDP – Herr Meierhofer

Die FDP hat sich gerne für den Radentscheid ausgesprochen und unterstützt die Bemühungen, die Situation der Radfahrer weiter zu verbessern.

Die Tatsache, dass Stadträtin Opitz die fleißigste Radlerin aller Stadtratsmitglieder ist, verleiht hoffentlich auch die nötige Glaubwürdigkeit; ebenso die Tatsache, dass mit Stefan Pusch ein aktiver Unterschriftensammler auf Platz 8 kandidiert.

Wie Sie wissen, setzt sich die FDP nicht für ein Entweder-Oder der unterschiedlichen Verkehrsträger ein, da wir die Stadt weiterhin für 70-80.000 Einpendler und viele Besucher aus ganz Ostbayern erreichbar halten wollen. Dies umfasst alle Verkehrsmittel. Unser Ziel ist es, am Altstadtrand und weiter außerhalb ausreichend Parkmöglichkeiten für den MIV zu schaffen, um durch Park&Ride und durch die Stadtbahn, sowie verbesserten ÖPNV (Takt & Linien) den Individualverkehr aus dem absoluten Zentrum herauszunehmen.

Mehr Absperr- und Einschließmöglichkeiten für Fahrräder an solchen Orten begrüßen wir ausdrücklich, ebenso mehr sichere Fahrradwege im Stadtgebiet und auch in Verbindung mit dem Landkreis.

Wir glauben, dass durch Quartiersgaragen auch die parkenden Autos an den Straßenrändern spürbar reduziert werden können. Diese Flächen sollen dem Umweltverbund zur Verfügung gestellt werden. Eigene Ampelschaltungen für Radfahrer sollten, wo immer dies mit dem Verkehrsaufkommen vereinbar ist, realisiert werden. Die DEZ-Kreuzung wollen wir durch eine Über- unterführung für alle Verkehrsteilnehmer beschleunigen (Stadtbahn, Busse, Rad- und Fußgängerverkehr und Individualverkehr, da dies das Nadelöhr des gesamten Stadtnordens ist und eine immense Verkehrs- und Lärmbelastung vom westlichen Landkreis über Winzer, Pfaffenstein bis Schwabelweis bedeutet, der nicht mehr hinnehmbar ist.

Ebenso wollen wir als drastische Maßnahme für LKWs ohne Abbiegewarkeinrichtung ein Rechtsabbiegeverbot einführen. Eine zugegebenermaßen sehr scharfe Forderung, die aber zu einer deutlichen Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs führen würde.

VCD-Anmerkungen

Sie beabsichtigen eine kreuzungsfreie Über- bzw. Unterführung im Bereich des DEZ. Dies unterscheidet sich total von der VCD-Forderung einer kreuzungsfreien Ergänzung der Kreuzung für den Rad- und Fußgänger-Verkehr. Unsere Lösung gestattet es Fußgängern und Radfahrern ohne Wartezeiten die Kreuzung in beliebiger Richtung zu passieren. Durch Absenkung des Kreuzungsbereiches um ca. 1.5m kann außerdem die Höhe und Länge der Rampen für den Fahrrad-Kreisverkehr reduziert werden. Als Nebeneffekt ergibt sich dadurch, dass Radfahrer und Fußgänger bei den Ampelphasen nicht mehr berücksichtigt werden müssen, auch eine Verbesserung für den Autoverkehr.

Der letzte kreuzungsfreie Ausbau in Regensburg hingegen, am Kreuzungspunkt Odessa-Ring / Walhalla-Allee / Parkplatz Donau-Arena, wurde nur für den Autoverkehr geplant. Radfahrer und Fußgänger müssen dort weite Umwege in Kauf nehmen. Wer es ernst meint mit der Förderung von Alternativen für den motorisierten Individualverkehr, der darf nicht diesen weiter stärken, sondern den Umweltverbund.

In der Wochenzeitung DIE ZEIT erschien am 16.05.2007 ein Artikel mit der Überschrift "Boulevard des Nichts - Es gibt viele Arten, Städte zu zerstören: Durch Erdbeben und Wirbelstürme, durch Bomben, Brände und Wasserfluten. Oder durch Stadtautobahnen" (siehe Anlage).

Wenn die Einpendler ihr Auto bei den von Ihnen vorgeschlagenen außen liegenden Parkmöglichkeiten für den MIV abgestellt haben und auf Bus oder Stadtbahn umgestiegen sind, dann wird dies zu einer weiteren deutlichen Entlastung der Kreuzung am DEZ führen.

Zum Thema Sallerner Regenbrücke: Auf der Autobahnfahrt von Norden nach Westen ist die Strecke über die Sallerner Regenbrücke nicht nur einige Kilometer kürzer als über das Kreuz Regensburg, sondern hat auch keine starke Steigung. Aus diesem Grund ist damit zu rechnen, dass außer PKWs auch ein Teil des Schwerlastverkehrs die Sallerner Regenbrücke und den Weg durch die Stadt nutzt anstelle der Autobahn.

Wegen der starken Verkehrsbelastung auf der Sallerner Regenbrücke und dem nachfolgenden Abschnitt der Nordgaustraße sowie der dicht angrenzenden Wohnbebauung ist aus Lärmschutzgründen ein knapp 400m langes Einhausungsbauwerk und in den Abschnitten davor Lärmschutzwände auf beiden Seiten sowie im Mittelstreifen mit bis zu 5m Höhe erforderlich. Selbst damit können nicht für alle angrenzenden Gebäude die Lärmschutz-Grenzwerte eingehalten werden, so dass zusätzlich der Einbau von Lärmschutzfenstern vorgesehen wird. Für die Anwohner der Nordgaustraße wird sich die Lärmsituation durch den Bau der Sallerner Regenbrücke also nicht verbessern. Die Anwohner der Amberger Straße könnten auch ohne Bau der Sallerner Regenbrücke entlastet werden, indem die B15 auf die B16 bis Haslbach und dann auf Pilsen-Allee und Odessa-Ring umgelegt würde. Die Anwohner der Obertraublinger Straße in Burgweinting wurden in dieser Weise vor einigen Jahren bereits entlastet, indem die B15 auf die Max-Planck-Straße verlegt wurde. Durch anschließende Anordnung von Tempo 30 in der Amberger Straße kann diese dann für den Durchgangsverkehr unattraktiver gemacht werden. Man kann den Eindruck gewinnen, dass diese Maßnahme von Seiten der Stadt Regensburg nicht weiter verfolgt wird, damit die Anwohner der Amberger Straße weiter den Bau der Sallerner Regenbrücke fordern.

Getrennte Ampel- und Abbiegephasen:

Das ist wichtig und richtig, Sicherheit geht vor! ABER: es darf nicht dazu führen, dass Radfahrer an solchen Kreuzungen unverhältnismäßig lange stehen. Die veränderten Ampelschaltungen, die im letzten Jahr eingeführt wurden, benachteiligen bezüglich der Dauer der Grünphase die Radfahrer massiv. Was sich hier zeigt, ist die althergebrachte Denkweise in der Verkehrsplanung: zuerst soll die schnelle Abfertigung des motorisierten Verkehrs gewährleistet sein, dann kommt die Sicherheit für den Radverkehr. Leider wird dabei außer Acht gelassen, dass die Attraktivität des Radverkehrs zunimmt, wo er komfortabel, sicher und schnell geführt wird! Dazu gehören „grüne Wellen“ für den Radverkehr oder eine kreuzungsfreie Verkehrsführung. Wenn die Ampelschaltungen verändert werden, muss die Grünphase für Fuß- und Radverkehr ausreichend lange sein! Die momentanen Ampelschaltungen gehen völlig an diesem Bedürfnis vorbei.

„Hoven-Ring“ an DEZ und Kumpfmühler Kreuzung:

Die Idee greift genau die Dinge auf, die für eine echte Verkehrswende und einen deutlich höheren Anteil des Radverkehrs notwendig sind: Sicherheit und eine schnelle, komfortable Verkehrsführung. Leider sind solche Projekte teuer und in der Planung sehr aufwändig – eine schnelle Umsetzung ist daher unwahrscheinlich. Wir würden Veränderungen in der Verkehrsführung, die auch mit der Freigabe von Fahrspuren bei mehrspurigen Strecken für den Radverkehr und Sperrung dieser für den KFZ-Verkehr einher gehen können oder sogar müssen, bevorzugen. Wenn sich danach die Lage noch nicht hinreichend entspannt hat, wäre der „Hovenring“ ein gutes Vorbild. Grundsätzlich müssen wir allerdings bedenken, dass zuerst auf den bestehenden versiegelten Flächen nach optimalen Lösungen gesucht werden muss – bevor neue große Bauwerke geschaffen werden. Wir halten das ewige höher, weiter, mehr und das unbeschränkte Wachstum für falsch. Besonders gilt dies natürlich für den Ausbau der Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr – das muss beim Wachstumsstopp im Bereich Verkehr natürlich der erste Ansatzpunkt sein!

Bahnhaltepunkte:

Das fordern wir auch schon lange, das ist eine ganz wichtige Maßnahme für den Umweltverbund und eine attraktive Alternative für Pendler zum Auto. Statt Gelder für die Sallerner Regenbrücke sollte das Bahnnetz verbessert werden.

Abstellboxen an den Haltepunkten:

Mehr Stellplätze für Fahrräder sind im ganzen Stadtgebiet notwendig, Fahrradboxen sind sinnvoll und es wird demnächst damit begonnen.

Sallerner Regenbrücke:

Die Sallerner Regenbrücke lehnen wir ab, wir wollen statt dessen eine Stärkung des Umweltverbunds. Eine Verlegung des Verkehrs von der Bundesstraße auf die Umgehung ist sinnvoll.

Radschnellwege:

Diese erfüllen unsere Forderungen für den Radverkehr – bevorzugt sollte allerdings nach Lösungen auf bestehenden Verkehrsflächen gesucht werden.

Förderung des Busverkehrs:

Dies können wir uneingeschränkt unterstützen. Analog zum Radverkehr muss der ÖPNV schnell und komfortabel sein, also am MIV-Stau vorbei fahren. Die Abschaffung der kostenfreien ersten Stunde in den Parkhäusern haben wir beantragt, bekamen dafür aber

(auch wegen der Grünen) keine Mehrheit. Die Anhebung der Parkgebühren ist dringend notwendig. Bis heute kostet ein Parkticket weniger als ein Fahrschein des RVV, das ist völlig unzeitgemäß. Die zweckgebundene Verwendung der Parkeinnahmen für die Senkung der Bustickets wäre sehr sinnvoll und ein wichtiges Zeichen für eine nachhaltige Verkehrswende. Die schnelle Schaffung von getrennten Busspuren fordern wir schon lange. Sie können auch als „Vorläufertrassen“ ein guter erster Schritt in der Umsetzung der Stadtbahn sein.

VCD-Anmerkungen

Der Teufel steckt wie immer im Detail. Sie fordern, dass getrennte Ampelphasen für den Autoabbiegeverkehr nicht zu längeren Wartezeiten für Radfahrer führen dürfen. Wie soll das gehen? Ihre Forderung bedeutet, dass die Zeit für einen Ampel-Umlauf nicht länger werden darf, d.h. dass die Zeit für die exklusive Grünphase der Radfahrer bei der Grünphase der Autofahrer abgezogen werden muss. Zusätzlich sind noch sogenannte Räumzeiten zu berücksichtigen, d.h. nachdem die Ampel für die Radfahrer auf Rot umgeschaltet hat, muss eine kurze Zeit gewartet werden, ehe die Autofahrer Grün bekommen. Nach Auskunft der Stadt Regensburg ist an der Kreuzung am DEZ eine gesicherte Ampelschaltung ohne Verminderung der Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr nur möglich mit einer (geringfügigen) Verlängerung der Ampel-Umlaufzeit sowie dem Bau von zusätzlichen (zweiten) Rechtsabbiegespuren zumindest in Richtung Norden und Westen. Sie können jetzt zwar sagen, dass es nicht schlimm ist, wenn der Autoverkehr etwas mehr im Stau steht, aber hierfür wird nicht so einfach eine Mehrheit zu finden sein. Unser Vorschlag eines oberhalb der Kreuzung angeordneten Kreisverkehrs für Radfahrer und Fußgänger würde jegliche Wartezeiten für Radfahrer und Fußgänger beseitigen. Durch eine Absenkung der Kreuzung um ca. 1.5m (viel mehr geht nicht, da unterhalb der Kreuzung große Abwasserkanäle verlaufen) kann die Höhe und Länge der erforderlichen Rampen verringert werden.

Es freut uns, dass Sie Radschnellwege befürworten. Ein wesentliches Qualitätsmerkmal von Radschnellwegen ist, dass sie inklusive der Zeitverluste an Ampeln durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten von mindestens 20 km/h ermöglichen. Innerorts ist dies nur über eine weitgehend störungsfreie Führung über die Knotenpunkte hinweg (z.B. durch spezifische LSA-Programme, Brücken, Unterführungen) möglich (siehe hierzu den Standpunkt des ! ADAC ! in der Anlage). Durch Parallelführung mit der Autobahn bzw. mit den Schienenstrecken, bei denen ja selbst alle Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen planfrei verlaufen, ist die kreuzungsgreie Gestaltung des übergeordneten Radwegenetzes möglich. Bei einer abweichenden Streckenführung ist dies unserer Auffassung nach nahezu ausgeschlossen. Wir sind diesbezüglich jedoch Ihren Vorschlägen gegenüber aufgeschlossen.

Schutz von Radfahrern und Fußgängern vor abbiegenden Autos

Die Schaffung getrennter Ampelphasen für Abbiege- und Längsverkehr an allen Kreuzungen mit eigenen Abbiege-Spuren ist notwendig. Das Sterben auf den Straßen durch abbiegende Autos, die Fußgänger und Radfahrer übersehen, muss gestoppt werden.

Ein hochgelegter Kreisverkehr für Fußgänger und Radfahrer wie beim Hoven-Ring ist beim DEZ vorstellbar. Bei der Kumpfmühler Brücke könnten bei einer größeren Anlage möglicherweise städtebauliche Gründe dagegen sprechen. Allerdings muss man nicht unbedingt von der heutigen Situation einer vierspurigen Straße im Kreuzungsbereich ausgehen. Wenn die Kreuzung entsprechend zurückgebaut wird, wäre eine solche Anlage auch in kleinerem Maßstab möglich.

Die vierspurige Straße im Kreuzungsbereich und der massive Autoverkehr auf den vierspurigen Hauptverkehrsachsen sind nicht auf Ewigkeit angelegt: Der ÖPNV ins Umland wird massiv ausgebaut und gut getaktet, an den Haltestellen im Umland werden Park and Ride-Parkplätze eingerichtet und vor den Toren der Stadt, das Parken in der Stadt massiv verteuert (Ausnahmen für Gehbehinderte sind denkbar), auf allen vierspurigen Straßen werden sofort durchgängige Busspuren eingerichtet, indem man dem Autoverkehr jeweils eine Spur in jeder Richtung nimmt. Die Anbindung von den Park and Ride-Parkplätzen vor der Stadt in die Innenstadt sowie zu den Arbeitsplätzen der Industrie- und Gewerbestandorte z. B. im Osten oder im Gewerbepark erfolgt untertags am besten im 5-Minuten-Takt. Die Bus-tarife werden erheblich günstiger und einfacher strukturiert. Um die Umstellung der Menschen vom Auto auf den ÖPNV zu fördern, könnte der ÖPNV für ein halbes oder ganzes Jahr, auch ins Umland, kostenlos gemacht werden.

Stärkung des Schienenverkehrs durch zusätzliche Haltepunkte im Stadtgebiet

Zusätzliche Bahnhaltepunkte wären sehr wünschenswert, da der schienen-gebundene ÖPNV viel attraktiver als der Bus ist. Es sollte an den Bahnanlagen diebstahlsichere Abstellboxen für Fahrräder neben den gängigen Fahrradbügel geben.

Durchgangsverkehr aus dem Stadtgebiet heraushalten

Wir müssen alles tun, um den Bau der Sallerner Regenbrücke zu verhindern. Dieses monströse Bauwerk, das nichts mit nachhaltiger Verkehrsplanung zu tun hat, würde nicht nur viel zusätzlichen Verkehr in die Stadt hereinleiten, ein Biotop, FFH-Schutzgebiet (Regen zwischen Roding und Donaumündung) und großer Naherholungsbereich am Regen würde durch ein zweistöckiges Straßenumgetüm zerstört.

Die hier genannte Verlegung der B15 von der Amberger Str., Nordgaustr, Weißenburgstr. und Landshuter Str. auf die Umgehungsstraßen B16, Pilsen-Allee und Odessa-Ring bietet eine einfache Möglichkeit, die Amberger Str. als auch die DEZ-Kreuzung zu entlasten. Notwendig wäre aus meiner Sicht dann auch eine Verengung des Straßenquerschnitts der Amberger Straße zwischen der B16 im Norden und der Nordgaustraße, um rein optisch schon klar zu machen, dass es sich hier um eine Ortstraße handelt. Zudem sollte versucht werden, diesen Abschnitt auch für den Schwerlastverkehr zu sperren. Damit würde auch das Argumentationsgebäude der Befürworter zumindest zum großen Teil zusammenbrechen, die die Entlastung der Amberger Straße vom Verkehr als Begründung für die angebliche Notwendigkeit der Sallerner Regenbrücke anführen.

Liste 8 DIE LINKE – Frau Freihoffer

Förderung des Radverkehrs

Vollste Unterstützung! Ein weiteres Mittel, um das Radfahren attraktiver und lustvoller zu machen, wenn man nicht ständig den Gestank entlang viel befahrener Straßen einatmen und an unzähligen Ampeln abbremsen und warten muss.

Durch die niedrigen Parkgebühren ist es günstiger mit dem Auto als mit dem Bus in die Stadt zu fahren. Aufgrund fehlender Bus-Spuren steht der Bus oft mit im Stau.

1. Forderung: Ja, ohne wenn und aber.

2. Forderung: Ja.

3. Forderung: Ja, mit Park and Ride-Anlagen an verschiedenen Stellen vor der Stadt. Siehe auch meine Antwort auf S. 1

Liste 9 CSB – Herr Janele

Schutz von Radfahrern.....

Die getrennten Ampelschaltungen kann man schnell umsetzen, daher begrüße ich diesen Vorschlag. Wo es nicht umsetzbar ist, würde ich einen Trixispiegel einsetzen, der den toten Winkel sichtbar macht. Die Idee eines Hovenring halte ich bei zunehmenden Radverkehr als diskussionswürdig. Man sollte sich zuerst über die Erfahrungen in anderen Städten mit einer solch teuren Konstruktion in der Praxis schlau machen und dann entscheiden.

Stärkung des Schienenverkehrs....

Die Schaffung von zusätzlichen Haltepunkten, wie vorgeschlagen kann ich nur zustimmen. Alle zusätzlichen Angebote die Umstieg vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel fördern, halte ich der Umwelt zuliebe für sehr sinnvoll. Das Angebot von Fahrradboxen ist in Ordnung.

Durchgangsverkehr.....

Ich bin überzeugt: Am Bau einer weiteren Brücke kommt Regensburg nicht vorbei. Dieses äußerst wichtige Thema wurde in der Vergangenheit ja schon mehrfach diskutiert. Ich halte für den Innenstädtischen Verkehr eine Parallelbrücke zur Pfaffensteinerbrücke für sinnvoll. Natürlich muss aber der ÖPNV zunehmend gestärkt werden, besonders auch die Anbindungen in die Regionen, Daher müssen wir intensiv Hand in Hand mit den Kommunen zusammenarbeiten.

Förderung des Radverkehrs.....

In ihrem Wahlprogramm sprechen sich die Christlich Sozialen Bürger (CSB) deutlich für die sukzessive Stärkung des Radwegenetzes samt Radschnellwegen aus. Nur mit solchen Angeboten können wir die Bürger weg vom Auto zum Fahrrad bzw. zur Nutzung eines attraktiven ÖPNV locken, der natürlich ebenfalls gestärkt werden muss: Zum Beispiel mit einer engeren Taktung, besseren Linienführung und attraktiven Fahrpreisen.

Föderung des Busverkehrs.....

Wir können den Individualverkehr nicht verteufeln, wir müssen damit leben und ihn, wie bereits erwähnt nach und nach einschränken. Damit vor allem in der Innenstadt Verkehrsstaus verhindert werden, wäre zum Beispiel der Bau von weiteren Parkhäusern an der Peripherie für ein kostenloses Parken und mit kostenlosen Zubringern ins Zentrum sinnvoll. Man muss sich bewusst machen, dass das jetzige Bussystem so unattraktiv ist, dass viele Menschen auf das Auto angewiesen sind, weil die Anbindung in manchen Stadtteilen so schlecht ist. Dazu kommt der teure Buspreis. Arbeiten wir an besseren Netzen und Preisen, dann wird das Angebot auch viel besser angenommen. Man muss sich auch Gedanken machen, ob wir die Linien immer in der Albertstraße zusammen laufen lassen müssen. Hier gibt es auch andere Konzepte.

VCD-Anmerkungen

Bei Trixi-Spiegeln sehen wir das Problem, dass sie Radfahrer im toten Winkel nur dann sichtbar machen, wenn man sich als Autofahrer gerade in der richtigen Position befindet und sich dann die Zeit nimmt um hineinzusehen. Es ist bei Spiegeln an unübersichtlichen Straßen-Einmündungen schon schwer aus dem stehenden Fahrzeug heraus zu beurteilen, ob ein gefahrloses Einbiegen in die übergeordnete Straße möglich ist. Aus dem fahrenden Auto heraus im Trixi-Spiegel einen von hinten sich nähernden Radfahrer zu bemerken ist ungleich schwieriger.

Liste 9 CSB – Herr Janele

Zur Sallerner Regenbrücke und unserem Vorschlag die B15 aus dem Stadtgebiet heraus zu legen, vermissen wir klare Aussagen.

Zum Thema Sallerner Regenbrücke: Auf der Autobahnfahrt von Norden nach Westen ist die Strecke über die Sallerner Regenbrücke nicht nur einige Kilometer kürzer als über das Kreuz Regensburg, sondern hat auch keine starke Steigung. Aus diesem Grund ist damit zu rechnen, dass ausser PKWs auch ein Teil des Schwerlastverkehrs die Sallerner Regenbrücke und den Weg durch die Stadt nutzt anstelle der Autobahn.

Wegen der starken Verkehrsbelastung auf der Sallerner Regenbrücke und dem nachfolgenden Abschnitt der Nordgaustraße sowie der dicht angrenzenden Wohnbebauung ist aus Lärmschutzgründen ein knapp 400m langes Einhausungsbauwerk und in den Abschnitten davor Lärmschutzwände auf beiden Seiten sowie im Mittelstreifen mit bis zu 5m Höhe erforderlich. Selbst damit können nicht für alle angrenzenden Gebäude die Lärmschutz-Grenzwerte eingehalten werden, so dass zusätzlich der Einbau von Lärmschutzfenstern vorgesehen wird. Für die Anwohner der Nordgaustraße wird sich die Lärmsituation durch den Bau der Sallerner Regenbrücke also nicht verbessern. Die Anwohner der Amberger Straße könnten auch ohne Bau der Sallerner Regenbrücke entlastet werden, indem die B15 auf die B16 bis Haslbach und dann auf Pilsen-Allee und Odessa-Ring umgelegt würde. Die Anwohner der Obertraublinger Straße in Burgweinting wurden in dieser Weise vor einigen Jahren bereits entlastet, indem die B15 auf die Max-Planck-Straße verlegt wurde. Durch anschließende Anordnung von Tempo 30 in der Amberger Straße kann diese dann für den Durchgangsverkehr unattraktiver gemacht werden. Man kann den Eindruck gewinnen, dass diese Maßnahme von Seiten der Stadt Regensburg nicht weiter verfolgt wird, damit die Anwohner der Amberger Straße weiter den Bau der Sallerner Regenbrücke fordern.

Bezüglich der Parallelbrücken zur Pfaffensteiner Brücke sollte man unserer Meinung lieber die Einpendler durch außen liegende Parkmöglichkeiten und einen attraktiven ÖPNV davon abhalten mit dem Auto in die Stadt hinein zu fahren.

Die Aussagen im Wahlprogramm des CSB zu Radschnellwegen konnten wir nicht nachlesen, weil sich das Wahlprogramm laut CSB-Homepage gerade in Überarbeitung befindet.

Liste 10 BRÜCKE

(Keine Rückmeldung)

Liste 11 Die PARTEI

(Keine Rückmeldung)

Liste 12 Ribisl - Herr Friedl

Zu Frage 1 bekommen Sie von mir eine harte und grundsätzliche Kritik:

Getrennte Ampelphasen für den Autoabbiegeverkehr dürfen nicht zu längeren Wartezeiten für Fahrradfahrer führen. Die Grünphasen für Radfahrer und Fußgänger sollten aber öfter sein und länger dauern. Ich halte es aus Gründen der Sicherheit für sinnvoll die Halteposition der Autos auf separaten Abbiegespuren um einige Meter zurückzusetzen und z.B. breite Sicherheitszonen um die roten Radübergänge zu markieren.

Die Idee von hochgelegten Kreisverkehren für Radfahrer an stark belasteten Kreuzungen spricht mich zugegebenermaßen ästhetisch an, aber das tut das BMW Museum auch. Ich denke, dass mit dem Geld zunächst essentielle Verbesserungen für den Radverkehr an vielen anderen Stellen dieser Stadt umgesetzt werden müssen. Das Luxus-Konzept „Leuchtturmprojekt“ ist mir zutiefst zuwider. Der Haupteffekt eines oder mehrerer Radverkehrskreisel an vielbefahrenen Kreuzungen wäre meines Erachtens der, dass Autofahrern zu verstehen gegeben würde, dass nicht mehr für den MIV, sondern für den Radverkehr geplant wird. Effektiver wäre es wohl Autowerbung zu verbieten.

Ich verwehre mich einer Aufmerksamkeitsökonomie, die nur in teuren Leuchtturmprojekten denken kann. Ich möchte an dieser Stelle auch daran erinnern, dass die Autobahnbrücke Burgweinting und die Klenzebrücke wenige Meter zu kurz für eine städtische Bahntrasse und einen Radweg entlang der Bahngleise gebaut wurde. Die Klenzebrücke wäre 1,5 Mio € „zu teuer“ geworden. Der Aufschrei fand im Falle Burgweintings nicht statt oder verhallte schnell.

Achten Sie doch bitte darauf, welche Parteien, die Ihnen nun für die Kreisverkehrspläne zustimmen werden, in der Vergangenheit einfachste Entscheidungen aus Kostengründen sabotiert haben und z.B. einer Überbauung der Bahntrasse nach Donaustauf zugestimmt haben. Ich stelle mir also die Frage, ob vor spektakulären Vorzeigeprojekten nicht erst einmal essenzielle Verbesserungen für den Radverkehr in der Fläche getätigt werden sollten, z.B. beidseitige Befahrbarkeit der Nibelungenbrücke in beide Richtungen, Verbindung Schwabelweis bis Straubingerstraße an den Bahnlinien und -brücken, Radwege entlang der Bahnlinien und auf bereits bestehenden Wegen der Bahn AG (Burgweinting / Hohes Kreuz), Radwege ins Umland etc.. Des Weiteren sollte vor allem dafür gesorgt werden, dass weniger Autos in viel geringerem Tempo über gefährliche Kreuzungen fahren.

Was spricht noch gegen den Kreisel? Um auf den Fahrradkreisel zu gelangen, müssen Rampen bewältigt werden – selbst für mich als topfitten Routineradler etwas umständlich. Es steht zu befürchten, dass durch die geringeren Grünphasen für Radler noch mehr Autos diese Kreuzungen passieren können. Das wäre äußerst kontraproduktiv.

Noch eins: Es gibt auch soziale Probleme in dieser Stadt. Ich möchte die Ressourcen nicht für Angeberschnickschnack verbraten wissen, denn das fördert eine neoliberale und unsoziale Haltung und fehlgeleitetes Werteempfinden.

Zu Frage 2: Radboxen als kleine Leuchttürme

Selbstverständlich soll die Stadtbahn so viele Haltepunkte wie möglich erhalten, 2 km erscheint mir schon etwas weit. Die schweren Verhandlungen mit der Bahn AG hätte man sich an der mutwillig wenige Meter zu kurz geratenen Klenzebrücke ersparen können. Ich würde mir diesen Haltepunkt wünschen, dem Finanzreferenten und dem Stadtrat war diese

Liste 12 Ribisl - Herr Friedl

Option allerdings 1,5 Mio € zu teuer.

Abstellboxen für Fahrräder halte ich für sinnvoll. Hier könnten sich Architekten und Statiker in einem überschaubaren Kostenrahmen ästhetisch verwirklichen und ganz kleine „Leuchttürme“ bauen.

Zu Frage 3: Keine weitere Autobrücke!

Bundesstraßen sollten nicht mitten durch das Stadtgebiet verlaufen! Offensichtlich ist die verhältnismäßig neue Ostumgehung schon jetzt hoffnungslos vom MIV überlastet. Auch hier am Stadtrand stören der Autoverkehr und der tägliche Stau. Es hat sich jedoch gezeigt, dass jede Erleichterung für den Autoverkehr zu noch mehr Autoverkehr führt, der sich dann wieder an anderer Stelle staut. Ich will jedoch erreichen, dass der Autoverkehr gänzlich zurückgedrängt wird. Autoverkehr verpestet die Umwelt, nimmt unverhältnismäßig viel Raum ein und bindet Arbeitskraft und Zeit, die sinnvoller eingesetzt werden könnten. Autoverkehr muss darum weniger bequem und spaßbehaftet werden. Autos sollen nur wenn unbedingt notwendig benutzt werden. Darum: Keine weiteren Investitionen in den MIV und keine Sallerner Regenbrücke! Apropos Pilsen Allee: Der Radweg entlang der Schnellstraße ist ein öde, stinkende Zumutung! Wir brauchen hier Ausweich-Rad-Schnellwege Abseits der Autopest!
Zur Lösung des Pendler-Problems schlage ich Großparkplätze an zusätzlichen Bahnhaltdepunkten im Landkreis vor.

Zu Frage 4: Radwegenetz

Radfahren ist abgesehen vom Wandern, die umweltfreundlichste Art der Fortbewegung. Der Mensch auf dem Fahrrad gleitet mit weniger Mühe über die Fahrbahn als ein Fisch im Wasser oder ein Vogel in der Luft. Radfahren sollte in jeder Geschwindigkeit ein Vergnügen sein. Dazu bedarf es verschiedenster sicherer Wege durch grüne Korridore, Parks, entlang der Bahnlinien und auf bestehenden Wegen durch die Bahnlinien, entlang der Flüsse und Biotope, auf Fahrradstraßen durch das Stadtgebiet und entlang der großen Verkehrsachsen auf denen Tempo 30 für Autos gelten sollte. Hieraus ergibt sich auch eine grüne Welle für Radler, die diese jedoch auch mit Tempo 35 fahren können sollten. Den Holzgartensteg halte ich für entbehrlich (vgl. Leuchtturmdenken).

Zu 5:

Um den ÖPNV attraktiver zu machen brauchen wir Busspuren und billigere Fahrpreise. Der MIV soll unattraktiver werden und aus der Altstadt herausgehalten werden. Dazu müssen am Stadtrand oder schon im Umland große Parkhäuser mit Umsteigemöglichkeiten entstehen. Wer zwangsläufig teuer parkt, soll auch umsonst Busfahren können. Die Folgekosten des MIV müssen sich wenigstens zu einem klar benannten Bruchteil in den Kosten für das Parken abbilden. Im Sinne eines lebendigeren, grüneren und erlebbareren Stadtraums sollten innerstädtische Parkhäuser zu Quartiersgaragen umgewidmet werden. Die Benutzung von entsprechenden Leihrädern sollte wiederum kostenlos sein um Automobilisten die Freuden des Radelns näher zu bringen.

VCD-Anmerkungen

Der Teufel steckt wie immer im Detail. Sie fordern, dass getrennte Ampelphasen für den Autoabbiegeverkehr nicht zu längeren Wartezeiten für Radfahrer führen dürfen. Wie soll das gehen? Ihre Forderung bedeutet, dass die Zeit für einen Ampel-Umlauf nicht länger

Liste 12 Ribisl - Herr Friedl

werden darf, d.h. dass die Zeit für die exklusive Grünphase der Radfahrer bei der Grünphase der Autofahrer abgezogen werden muss. Zusätzlich sind noch sogenannte Räumzeiten zu berücksichtigen, d.h. nachdem die Ampel für die Radfahrer auf Rot umgeschaltet hat, muss eine kurze Zeit gewartet werden, ehe die Autofahrer Grün bekommen. Nach Auskunft der Stadt Regensburg ist an der Kreuzung am DEZ eine gesicherte Ampelschaltung ohne Verminderung der Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr nur möglich mit einer (geringfügigen) Verlängerung der Ampel-Umlaufzeit sowie dem Bau von zusätzlichen (zweiten) Rechtsabbiegespuren zumindest in Richtung Norden und Westen. Sie können jetzt zwar sagen, dass der Autoverkehr Ihnen egal ist und dass doch Alle zu Fuß gehen sollten, aber ein öffentlicher Konsens hierfür ist wohl unrealistisch. Unser Vorschlag eines oberhalb der Kreuzung angeordneten Kreisverkehrs für Radfahrer und Fußgänger würde jegliche Wartezeiten für Radfahrer und Fußgänger beseitigen. Durch eine Absenkung der Kreuzung um ca. 1.5m (viel mehr geht nicht, da unterhalb der Kreuzung große Abwasserkanäle verlaufen) kann die Höhe und Länge der erforderlichen Rampen verringert werden.

Beim Thema "Leuchtturmprojekte" stimme ich Ihnen insoweit zu als nicht unsinnig Geld für Prestige-Projekte ausgegeben werden darf. Unsere Beobachtung der letzten Jahre ist jedoch, dass (mit Ausnahme des Radweges nach Grünthal und der Unterführung unter dem Unterislinger Weg parallel zur Autobahn) für den Radverkehr nur kleine Maßnahmen umgesetzt wurden. Den Brandlberger Steg rechne ich nicht zu den positiven Beispielen, weil er aufgrund der scharfen Kurven für Radfahrer nur mit sehr stark verminderter Geschwindigkeit befahrbar ist. Was liegenbleibt sind die großen Projekte, z.B. die Brücken über Donau und Hafen bei Schwabelweis, die Donaubrücke bei Mariaort, eine Brücke über die Eisenbahn in Verlängerung der Universitätsstraße, die Erneuerung des Safferlinger Steges, Rad-schnellwege entlang der Bahnlinien, z.B. vom Candis-Viertel in Richtung Donau und in Richtung Burgweinting sowie vom Hauptbahnhof in Richtung Westen, Ausbau der abschnittsweise vorhandenen Betriebswege entlang der Autobahn A3 zu einem durchgehenden Rad-schnellweg. Auch den Holzgartensteg würde ich dazu rechnen. In welcher Reihenfolge die Projekte abgearbeitet werden sollen, darüber kann man sicherlich diskutieren. Wichtig ist jedoch, dass man damit anfängt und dann in einem überschaubaren Zeitraum ein Projekt nach dem anderen abarbeitet.