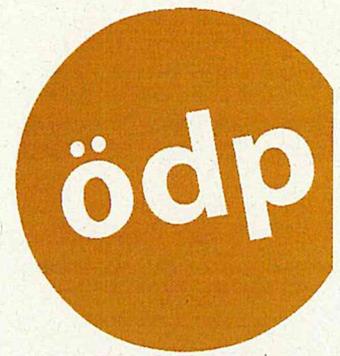


Dr. Stefan Müller-Kroehling  
Elke März-Granda

Nr. 479



An den  
Stadtrat Landshut  
Rathaus  
84028 Landshut



Ökologisch-Demokratische Partei

Landshut, den 13.2.2023

## Antrag: Verbesserungen im Radverkehr für sichereres Radfahren in Landshut

### Der Stadtrat möge beschließen:

Folgende Verbesserungen der Radinfrastruktur durch Beschilderungen, Markierungen und weitere flankierende Maßnahmen werden durchgeführt:

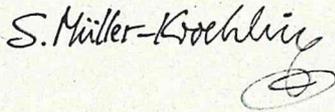
1. Bei allen Radunterführung unter den Isarbrücken wird eine Beschilderung angebracht, die auf die Notwendigkeit für den Radverkehr hinweist, Schritt zu fahren.
2. Am Kreuzungsbereich Fahrradschnellstraße/Roider-Jackl-Straße Richtung St 2045 wird eine Vorfahrtsregelung für den Radverkehr eingeführt.
3. Im Bereich des Radweges an der Kreuzung Johann-Weiß-Weg/Innere Regensburger Straße wird eine Rotmarkierung angebracht.
4. An den z.T. unübersichtlichen Kreuzungsbereichen der Fahrradstraßen bzw. wichtigen Fahrradrouten werden, wie bereits im Bereich Karlsbader Straße/Marienburger Straße, so auch an den Kreuzungen Karlsbader Straße/Breslauer Straße, Marschallsteg/Schützenstraße, Marschallstraße/Niedermayerstraße (v.a. auf der Seite der Grundschule) und in der Kurven-Kreuzung der Hagrainer Straße-Eichendorffstraße im Bereich der Einmündung der Filsermayrstraße Rotmarkierungen angebracht, in letzterem Bereich auch ein Zweirad-Überholverbot sowie eine geschützte Abbiegemöglichkeit für Radfahrer.
5. Vom Sankt-Wolfgang-Platz Richtung Bahnofsunterführung wird eine verbesserte Radwegeführung und -markierung zusammen mit der ebenfalls geplanten Baumreihe laut Bebauungsplan baldmöglichst umgesetzt.
6. Die im Zuge der Isarbrückensanierungen erfolgenden Einschränkungen für den Verkehr werden mit verkehrslenkenden Maßnahmen flankiert, die alternative Radrouten und bestehende Fahrradstraßen und Radwege stärken. Hierfür werden geeignete Instrumente wie Popup-Radwege geprüft, um den Radverkehr in geeigneten Bereichen zu konzentrieren und vor baustellenbedingten Schleich- und Ausweichverkehren zu schützen.
7. Die Fahrrad-Routen vom Nikola-Viertel kommend in das Gewerbegebiet im Industriegebiet werden für Fahrradfahrer sicherer gestaltet. Dies umfasst eine Rotmarkierung und Überholverbot für Zweiräder in der Kurve Schwestergasse/Hans-Wertinger-Straße sowie ergänzende Rotmarkierungen bzw. weitere Fahrradschutzstreifen rund um die Liebigstraße, den Abschnitt der Hofmark-Aich-Straße zur Otto-Straße und ferner den Abschnitt der Porschestraße zwischen Neidenburger Straße und Maybachstraße.

### Begründung

Für eine klimaverträgliche Ausrichtung des Verkehrssektors ist eine erhebliche Ausweitung des Radverkehrs das erklärte Ziel. Noch passieren jährlich viele Unfälle mit Radfahrern, zum Teil tödliche. Radfahren in Landshut muss noch erheblich sicherer werden. Jeder Unfall ist einer zu viel.

- 1) Durch den zunehmenden Radverkehr mit schnell gefahrenen Pedelecs und Radfahrer mit Kopfhörern kommt es regelmäßig zu gefährlichem Begegnungsverkehr an den recht steilen und engen Unterführungen und ihren Einmündungen. Zur Begrenzung des Kollisionsrisikos sollte das maximale Geschwindigkeitsniveau auf diesen begrenzten Strecken abgesenkt werden.
- 2) Für den Autoverkehr ist diese Straße untergeordnet, für den überregionalen Radverkehr hat sie eine erhebliche Bedeutung. Dies sollte die Vorfahrtsregelung widerspiegeln.
- 3) Der Radverkehr sollte an dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung wirksam optisch geschützt werden
- 4) Wie angegeben, sind dies wichtige Fahrradrouen, auch für Schüler, und bei viel kreuzendem Rad- und PKW-Verkehr insgesamt unübersichtlich. Die Rotmarkierungen stärken die Sichtbarkeit und das Sicherheitsgefühl der Radfahrer.
- 5) Der Radverkehr (viele Schüler) wechselt hier gefahrträchtig oft bei schlecht einsehbarer Straßenlage die Fahrbahnseite, um an der Fußgängerampel zu queren. Viele wendende Autofahrer und zugeparkter Straßenrand führen zu einer Gefährdungslage.
- 6) Durch die Brückensperrungen und damit einhergehende Umleitungen ist mit erheblichen Ausweich- und Schleichverkehren zu rechnen. Gleichzeitig müssen auch die Radfahrer Umwege in Kauf nehmen und sehen sich einer Verdichtung des Radverkehrs auf den verbleibenden Routen gegenüber. Es gilt, diese während der Bauphase effektiv zu schützen.
- 7) Die zunehmende Zahl von Lastenfahrrändern und Einkaufenden mit Fahrrädern müssen an diesen stark befahrene Kreuzungen und Straßenabschnitten besser geschützt werden.

Mit freundlichen Grüßen,



Dr. Stefan Müller-Kroehling



Elke März-Granda