

Stellungnahme zum Antrag Ausbau und Verbreiterung der Wege in der Flutmulde

Sehr geehrter Herr Doll,
sehr geehrter Herr Stadler,
sehr geehrte Damen und Herren,

gerne nehmen wir wie folgt Stellung zum o.g. Antrag.

Grundsätzlich begrüßt der ADFC die Schaffung von guter Infrastruktur für den Radverkehr sowie von Infrastruktur zur Verringerung des Risikos von Nutzungskonflikten. Dies auch mit Blick auf Klima und Naturschutz. Das Fahrrad als Verkehrsmittel ist sehr emissionsarm, platzsparend und gesundheitsfördernd, so dass der z.B. durch Versiegelung entstandene Schaden aufgewogen und der Nutzen für den Klimaschutz höher ist.

Schon im ersten Radkonzept für Landshut aus dem Jahr 1999 war der Flutmulde eine Verteilerfunktion im Radwegenetz zugeordnet. Von Norden kommend bewegt sich der Verkehr auf der Flutmulde in Ost-West-Richtung, um dann auf die gewünschte Trasse z.B. in die Stadt, zu Schulen und Ämtern, zu Schwimmbad und TGL zu kommen. Diese sehr wichtige Funktion steht in Konkurrenz zu anderen Nutzungen wie Erholung, Naturgenuss, Freizeit. Es wird gegrillt, gespielt, der Hund laufen gelassen, den Kindern das Radfahren beigebracht und die Natur genossen.

Die Festlegung von Qualitätsstandards entsprechend der Netzfunktion würde bei isolierter Betrachtung der Netzfunktion wegen der hohen Bedeutung der Flutmulde an die Qualität eines Radweges bzw. die Schaffung von Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr hohe Ansprüche stellen. In diesem Fall müsste der Zweirichtungsradweg eine Breite von 3 m haben, was nicht gegeben ist 2,50 m für einen Zwei-Richtungs-Radweg wird nicht mehr empfohlen, da auch die Fahrradtechnik sich weiterentwickelt hat und Überholmöglichkeiten gegeben

sein müssen. Setzt man dies um, bedeutet es einen großen Eingriff in die Natur und nimmt anderen Nutzungen den Platz weg. Hunde laufen dennoch in die Fahrbahn, FußgängerInnen halten sich beim sonntäglichen Spaziergang auch bei räumlicher Trennung nicht unbedingt an die Nutzung der ihnen zugewiesenen Fläche. Der Hockeyplatz würde wohl verlegt oder verkleinert, zwei Weiden müßten vielleicht weichen bzw. würde hier die Alternative mit einem Teerband in 5 m Breite greifen.

Der adfc favorisiert die Versiegelung der Wege als großen Nutzungsvorteil. Priorisiert werden Fernradwege und Lückenschlüsse im Alltags- und Freizeitnetz. Die Annahme, dass asphaltierte Radwege zu Bodenverdichtung und Versiegelung beitragen, ist wissenschaftlich widerlegt z.B. Baustoff- und Umweltlabor GmbH, Friedrichsmoor.(s. auch Stellungnahme Tiefbauamt). Die Bedenken wiegen schwer, jedoch ist es lt. der Gutachten in Mecklenburg-Vorpommern nicht so, dass die Zuführung des Oberflächenwassers in das Grundwasser verhindert wird.

Die Eingriffe müssen notwendig sein, beispielsweise für notwendige Lückenschlüsse. Bei der Erweiterung der Wege in der Flutmulde handelt es sich nicht um einen Lückenschluss.

Ein sehr hohes Radverkehrsaufkommen könnte den Ausbau notwendig machen. Eine Zahlengrundlage bezüglich der Nutzung an verschiedenen Wochentagen zu verschiedenen Tageszeiten liegt unseres Wissens noch nicht vor, amtlicherseits geht man von 2500 Radfahrenden/Tag aus. Vielfach wird beobachtet, dass die Nutzung der Flutmulde sonntags von 15.00 - 18.00 h bei schönem Wetter am höchsten ist. In diesem Fällen ist ein zügiges Vorankommen mit dem Fahrrad nicht möglich. Zu den Hauptpendelzeiten wochentags morgens von 6-8 h und nachmittags zwischen 16.00 und 18.00 h werden keine Behinderungen beobachtet. In der Planung der Infrastruktur sollte das prognostizierte Radverkehrsaufkommen mitbedacht werden. Würden in der neuen Wohnbebauung z.B. 50 Familien mit jeweils drei radfahrenden Familienmitgliedern zuziehen, wären dies 150 Radfahrende täglich mehr. Bei einem Radverkehrsanteil von 25 % insgesamt wohl etwas weniger. Für die Annahme, dass diese alle zur gleichen Minute die gleiche Strecke fahren, müßte die Aufnahmefähigkeit der Route für eine sichere Mobilität berechnet werden. Insgesamt ist das Fuß- und Radverkehrsaufkommen nur wenig Stunden an einigen Sonntagen pro Jahr so hoch, dass die bestehende Infrastruktur nicht ausreicht.

Die Befahrbarkeit der Route ist auch im ausgebauten Zustand eingeschränkt durch die Überflutung mehrere Wochen im Jahr, alternative Routen muß es ganzjährig geben. Dies auch aufgrund der gegenwärtig fehlenden Beleuchtung, was die Nutzung im Berufsverkehr im Winter wegen der kurzen Tageslichtzeit einschränkt. Ohne Beleuchtung fehlt die soziale Kontrolle, die Sicherheit des Weges ist stark herabgesetzt. Nach dem Ausbau bleibt der Weg ab Höhe Schwestergasse ostwärts sowie ab Löschenbrandbrücke westwärts dunkel und in der Befahrbarkeit eingeschränkt. Zu Zeiten der Dunkelheit ist die Flutmulde bisher sehr wenig befahren. Beleuchtung käme der Nutzung sehr entgegen, allerdings endet diese dann an den Enden des Ausbaus. Der Ausbau des Abschnittes würde Radfahrenden aus der neuen Siedlung zur Grundschule nützen.

Weiter wäre die Befahrbarkeit trotz Ausbaus bei nachrangigem Winterdienst eingeschränkt. Ohne Priorisierung im Winterdienst wird die Strecke im Winter den Langläufern zur Freizeitnutzung vorbehalten bleiben und der Ausbau sich nur für Sommermonate ohne Überschwemmung auswirken.

Ein Aspekt der Sicherheit sind Engstellen sowie Anfang und Ende von Radwegen, auch für den ebenfalls nutzenden Fußverkehr. Engstellen würde es auch nach dem Ausbau geben, z.B. beim renaturierten Gebiet die enge Brücke sowie die nicht breiter ausbaubaren Stellen. Die Querung Schwestergasse als Verengung und Hindernis bleibt ein in Relation zum Aufwand des Ausbaus eine Problemstelle. Am Anfang und Ende des ausgebauten Weges gibt es wieder die gemeinsame Nutzung eines dann natürlich engeren Weges, die Führungskontinuität an den Verengungen am Anfang und Ende der Ausbaustrecke muß gestaltet werden. Der Weg wird Richtung Siebensee ebenso viel von FußgängerInnen und Hunden genutzt. Die Unterführung zur Dekan-Simbürger-Straße im Osten bleibt als Gefahrenstelle.

Insgesamt wird die Notwendigkeit von Versiegelung und Flächenverbrauch im Verhältnis zu gewonnenen Vorteilen für den Radverkehr in Frage gestellt. Die Abwägung zwischen dem Vorteil der Separierung der Verkehrsarten in Beziehung zum Flächenverbrauch ist schwierig. Fraglich ist, ob wenige Stunden der hohen Nutzung die vorgeschlagene Maßnahme indizieren. Mehr Informationen über die Belange des Naturschutzes und genauere Zahlen zur Nutzung könnten helfen. Viele Menschen gehen sonntags bei gutem Wetter auch zwischen Schwestergasse und Piflas spazieren. Die Wirkung von 2,62 km nach Standard ausgebautem Radweg auf die Erhöhung des Radverkehrsanteils wird in Frage gestellt. Ein Vorschlag ist, es beim gemeinsamen Rad- und Fußweg zu lassen und diesen auf 3,50 (Rad mit Gegenverkehr + FußgängerIn) zu verbeitern.

Mit freundlichen Grüßen
verbleibe ich

Roswitha Keil
ADFC Landshut / Dingolfing-Landau