

Bund Naturschutz, Kreisgruppe Regensburg, Dr.-Joh.-Maier-Str. 4, 93049 Regensburg

Landratsamt Regensburg

Altmühlstr. 3.

93059 Regensburg.

Regensburg, 04.02.2020

Betreff: Stellungnahme BN R 04.02.2020 / Entwurf Radverkehrskonzept Lkr. Regensburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

dankenswerter Weise wurde uns vom Landratsamt Regensburg im Entwurf die Unterlagen des geplanten Radverkehrskonzeptes zugesandt. Es enthält viele gute Vorschläge. Dafür und für das Engagement des Landratsamtes bedanken wir uns ausdrücklich.

Die erste Sichtung hat aber auch ergeben, dass einige wichtige Naherholungs- und Wanderwege abseits von Straßen asphaltiert werden sollen und dabei Naturschutzbelange nicht ausreichend gewürdigt wurden. Offensichtlich waren entsprechende Vertreter von Wandervereinen und anerkannte Umweltverbänden nicht vertreten. Es darf durch die Maßnahmen kein Verdrängungskampf begünstigt werden, der sich so gestaltet, dass Radfahrer von der Straße auf Wege gedrängt werden, die zuvor den Fußgängern oder Wanderern vorbehalten waren.

Wir bitten das Landratsamt Regensburg und alle bisher an der Erstellung des Konzeptes Beteiligten eindringlich darum, die Naturschutzbelange wie die Belange von vielen Naherholungssuchenden, die nicht mit dem Rad unterwegs sind -Wanderer, Jogger, Familien mit Kindern- klar zu berücksichtigen. Asphaltierte Wege beschleunigen vielfach im Guten wie leider manchmal auch im Schlechten den Radverkehr.

Da wir als BN-Kreisgruppe die BN-Ortsgruppen und weitere ehrenamtlich Engagierte eingebunden haben, enthält die Stellungnahme auf den folgenden 8 Seiten einzelne Rückläufe. U.u. können in Einzelfällen widersprüchliche und zu klärende Aussagen enthalten sein. Wegen der Kürze der Zeit konnten auch nicht alle Steckbriefe und BN-Rückläufe im Detail geprüft werden.

Es handelt sich um eine Beteiligung „Träger öffentlicher Belange“. Üblicher Weiser veröffentlichen wir daher unsere Rückmeldung und bedanken uns nochmals für die Beteiligung.

Gez.

Raimund Schoberer

1. Vors. BN Kreisgruppe Regensburg

Stellungnahme BN Regensburg vom 04.02.2020
Zum Entwurf Radverkehrskonzept Lkr. Regensburg

Rücklauf 1:

1. Allgemeines:

- 1.1. Eine Ordnung des Katalogs nach Priorität und Lage wäre zum leichterem Studium des Katalogs hilfreich
- 1.2. Teilweise stimmen die konkreten Ortsangaben nicht mit der beschriebenen Maßnahme überein, z.B. 078
- 1.3. Es fehlt jeweils die konkrete Begründung für die Maßnahme (z.B. Zubringerstrecke zu Pendlerparkplatz, Ortsverbindung für Anwohner insb. Kinder,...), um die Notwendigkeit abschätzen zu können (vgl. Punkt 4).
- 1.4. Maßnahmen, die Lücken für Pendler oder Kinder schließen und damit mehr Radverkehr ermöglichen, sollten mit hoher Priorität verfolgt werden
- 1.5. Benutzungspflichtige Radwege müssen generell in einem angemessenen Zustand sein, ansonsten muss die Benutzungspflicht aufgehoben werden oder der Ausbau mit Priorität 1 verfolgt werden
- 1.6. Häufig ist das Problem das zu hohe Verkehrsaufkommen und zu hohe Geschwindigkeiten. 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.
- 1.7. **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, 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 benützen wollen (vgl. Punkt 1.8). Oft sind sie mit aggressiverem Verhalten der Kfz-Lenker konfrontiert, insbesondere bei straßenbegleitenden Radwegen. Dies ist insbesondere bei Maßnahme 091 zu befürchten.
- 1.8. 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)
- 1.9. Durch Maßnahmen dürfen keine neuen Schleichwege für Kfz-Lenker entstehen
- 1.10. Auffällig ist, dass im südöstlichen Landkreis sehr viele Radwege gewünscht werden. Meist mit der Begründung zu hoher Verkehrsbelastung und zu hoher Geschwindigkeit .

Stellungnahme BN Regensburg vom 04.02.2020
Zum Entwurf Radverkehrskonzept Lkr. Regensburg

1.11 Allgemein zur Asphaltierung von wassergebundenen Wegen:

Hier ist zu unterscheiden zwischen Pendlerrouen auf Wirtschaftswegen und Freizeitrouen auf schönen Rad- und wichtigen Wanderwegen.

Ein sehr gutes Beispiel ist der Pustet-Rad- und Wanderweg. Eine gute wassergebundene Decke ist auch für Radfahrer gut fahrbar und für Wanderer attraktiv. Zudem kann ein asphaltierter Radweg bei schlechtem Wetter z.B. durch Laub oder durch aus Feldern ausge-tragenen Boden verschmutzt sein.

Für uns stellt sich gerade in Zusammenhang mit vorhandenen wichtigen von Wanderern oder Familien mit Kindern benutzten Wegebeziehungen die Frage: Wollen wir attraktive Radwanderwege oder Radautobahnen?

1.12 Vielfach ist ein verstärktes Werben nach dem Motto „Respekt gewinnt“ sinnvoll und sollte Teil der Aktion sein. Insbesondere auch in Bezug auf den KfZ-Verkehr, damit Radfah- rer sich auf Straßen sicherer fühlen. Nicht jede (Neben-) Straße soll eine von „Radfahrem befreite Kfz-Strecke“ werden.

2. Zu verschiedenen Maßnahmen im Einzelnen:

025, 053 Verdrängungsmaßnahme, Konflikte mit Wanderern siehe 1.7

094 Priorität 1 nicht nachvollziehbar, da parallel R16 verläuft, das Verkehrsaufkommen dürfte hier also nicht so hoch sein

091 siehe 1.7 Verdrängungsproblem. Die Alternative hier eine Fahrradstraße zu errichten wird begrüßt und wurde vom ADFC bereits 2007 angeregt.

062 zusätzliche Querungsmöglichkeit des Regens, sehr zu begrüßen

101 vorbehaltlich der genaueren Ausplanungen zu begrüßen. Aber deutliche Gefahr, dass hier eine Nahverkehrsbrücke für den MIV mit errichtet werden soll. Damit verbunden wäre ein Belastung des westlichen Regensburger Naherholungs- und Wohngebiete, eine weitere deutliche Verlärmung der Donauachse, eine deutliche Betroffenheit des FFH-Gebietes etc. Dies würde sehr deutlich abgelehnt.

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

110 Zwei-Richtungsradwege innerhalb Ortschaften sind gefährlich, vgl. Situation in Zeitlarn und Lappersdorf selbst. Es ist zu prüfen, ob nicht ein beidseitiger Radweg errichtet werden kann. Eine Verbreiterung bei der derzeitigen Situation ist jedoch dringend geboten.

127 Sinzinger Eisenbahnbrücke. Es existiert hierzu bereits ein Stadtratsbeschluss, auf Sei- ten von Sinzing wurden Vorarbeiten gemacht. Da die Umsetzung der Brücke noch länger dauert, sollte die Auffahrt zur Brücke ertüchtigt werden. Auf Sinzinger Seite ist dies bereits geschehen. Auf der Stadt Seite sollte dies mit Prio 1 noch zeitnah durchgeführt werden

128 ist aufgrund der starken Steigung und des hohen Verkehrsaufkommen bergauf zu be- grüßen. Anders als in der Maßnahme dargestellt, dient der straßenbegleitende Radweg nicht der Erschließung von Viehhausen sondern von Saxberg, Bergmatting, Reichenstetten

Stellungnahme BN Regensburg vom 04.02.2020

Zum Entwurf Radverkehrskonzept Lkr. Regensburg

und weiterer Dörfer. Eine Überführung an der Kreuzung R37 R51 ist daher unbedingt notwendig. Eine Weiterführung Richtung Saxberg Maßnahme 129 jedoch aufgrund des niedrigeren Verkehrsaufkommen hier nicht notwendig.

130 wichtige Verbindung für den westlichen Pendlerverkehr, daher hohe Priorität und sehr zu begrüßen

133 und 134 wichtig

143 ist zu empfehlen, da aus Wenzenbach viele Pendler diesen Weg dann ganzjährig benutzen könnten und auch weite Teile bis nach Bernhardswald (Wenzenbach – Bernhardswald ist asphaltiert) erschlossen werden. Der Falkenstein-Radweg ist ein etablierter Radweg, der den vorderen bayerischen Wald mit gemäßigter Steigung erschließt und daher auch ein großes Potential hat als Pendlerroute zu dienen

145 zu empfehlen um Nahversorgung und KITA etc. per Rad mit Kinder erreichen zu können

146, 147 Für den Radpendlerverkehr wäre ein durchgängiger straßenbegleitender Radweg von Wörth bis Regensburg zu bevorzugen siehe 1.8

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.

154 im Bild ist ein Zone 30 Schild zu erkennen. In Zone 30 sollten keine benutzungspflichtigen Radwege sein

160 bisher kleine Straße mit geringer Verkehrsbelastung, wodurch kommt der „Schleichverkehr“, kann er unterbunden werden

NN: Es fehlt die Maßnahme Verbreiterung des Weges Nittendorf Glockensiedlung nach Eterzhausen. Diese stellt eine Verbindung zum Bahnhof dar.

Rücklauf 2:

Maßnahmen sind abzulehnen, da eine Asphaltierung der Wege vorgesehen ist. Diese Asphaltierung muss abgelehnt werden, da dies eine weitere unnötige Versiegelung der Landschaft bewirkt und vor allen Dingen das Radfahren in Zeiten der E-Bikes zu schnell macht. Fußgänger und Wanderer könnten dadurch eher abgeschreckt werden diese Wege zu nutzen. Folgende Projektnummern sind gemeint:

016, 025, 028, 033, 042, 045, 053, 058, 063, 076, 080, 087, 091

Fahrradstraße ist zu favorisieren:

102, 113, 137.

Stellungnahme BN Regensburg vom 04.02.2020
Zum Entwurf Radverkehrskonzept Lkr. Regensburg

Maßnahme zu begrüßen:

002, 003, 005, 014, 017, 019, 020, 027, 037, 041, 048, 049, 051, 052, 057, 068, 069, 073, 088, 095, 101, 104, 108, 109, 110, 125, 128, 129, 132, 140, 141, 148, 155, 161.

Maßnahme sehr zu begrüßen:

006, 008, 023, 024, 031, 039, 040, 059, 062, 078, 096, 100, 105, 112, 122, 127, 130, 133, 145.

Rücklauf 3:

Natürlich ist jeder Vorschlag zur Verbesserung der Radwege positiv.

> Aber von einer Landkreisverwaltung kann man schon mehr erwarten, als die Aufzählung aller Kreisstraßen, die ohne Radwege sind.

Meine Kritik: Es ist ja schon lange Kreistagsbeschluss, dass bei Straßenneubau oder Ausbau nachgeschaut werden soll, ob ein Radweg fehlt. Es wurde also eigentlich nur der Beschluss nochmal ein wenig aufgepeppt und eine Übersicht dazu aufgestellt, aber ohne Konsequenz.

Erst vor einem Jahr ist ein Abschnitt der Kreisstraße in Wörth/ Oberachdorf ausgebaut worden. Rücksicht auf Fahrradverkehr Fehlanzeige!! Da ist von wegen Fahrradfreundlichkeit gar nichts umgesetzt worden. Gerade dieser Abschnitt ist dann gar nicht mehr > erwähnt. Da sollte man vielleicht auch mal nachhaken.

Also: es fehlt eine "Vision" eines Fahrradverkehrs (Fahrradstraßen) für den ganzen Landkreis, geschweige denn eine Vorstellung, wann die Maßnahmen realisiert, sprich finanziert werden sollen. Und momentan ist eine neue Denkweise beim Straßenbau nicht zu erkennen.

Rücklauf 4 (Bereich Laber):

Die vorgeschlagenen Neubauten straßenbegleitender Radwege sind sehr zu begrüßen, hier kann man auch gegen eine Asphaltierung wenig einwenden:

Nr. 22 Brunn-Wischenhofen, Nr. 26 Waldetzenberg Richtung Nittendorf, Nr. 56 Hinterzhof Bergstetten-Pettenhof, Nr. 57 Laaber-Hinterzhof-Brunn.

Wichtige Prüfanfrage:

Entsteht durch die Asphaltierung von Wegen eine verbindliche Räumspflicht? Falls ja. müsste das Bestandteil der Abwägung insbesondere bei den zur Räumung verpflichteten Bau- lastträgern sein.

Wichtig:

Nr. 25 und Nr. 53 dürfen auf keinen Fall asphaltiert werden!

Es ist zunächst unklar, was bei Maßnahme Nr. 25 und Nr. 53 eigentlich geplant ist. Als Maßnahmentyp steht da "Oberfläche asphaltieren", als Maßnahme aber "Anlegen eines wassergebundenen Weges...". Letzteres ist aber 2018 sowieso schon geschehen.

Nr. 25: Der Rad- und Wander(!)weg in Maßnahme Nr. 25 ("Edlhausen-Deuerling" eigentlich Schramlhof-Münchsmühle) darf auf keinen Fall asphaltiert werden.

Begründung: durch die dann zu erwartenden höheren Geschwindigkeiten der Radler wird die gleichzeitige Nutzung für Wanderer, von denen es auf diesem Abschnitt mindestens so viele gibt wie Radler, unattraktiver und gefährlicher. Außerdem ist der Weg erst im Jahre 2018 ausgeschrieben und mit einer wassergebundenen Decke versehen worden. Der grobe Schotter hat sich mittlerweile gut gesetzt und der Weg ist gut befahrbar. Eine Asphaltierung

Stellungnahme BN Regensburg vom 04.02.2020

Zum Entwurf Radverkehrskonzept Lkr. Regensburg

wäre nur ein weiterer Schritt zur Beeinträchtigung der Landschaft, wegen der Wanderer und Radler diesen Weg benutzen. Gegen eine Asphaltierung spricht auch, dass es sich hier um reinen Freizeitverkehr handelt; berufs- oder einkaufsbedingter Radverkehr spielt auf dieser Strecke keinerlei Rolle.

Nr. 53 Gleiches gilt für Maßnahme Nr. 53 ("Edlhausen Deuerling", tatsächlich Hartlmühle bis Schramlhof). Hier kommt noch dazu, dass der Weg nicht nur im LSG sondern auch in einer FFH-Fläche liegt.

Bei Nr. 54 (Hinterzhof-Anger) erscheint der Bedarf eher fraglich.

Nr. 51 und Nr. 52 erscheinen überflüssig; nach Augenzeugen gibt es wohl keine Probleme beim Begegnungsverkehr auf dem Weg vom Kindergarten zur Laaberbrücke bzw. vom Anwesen Wein beim Trafohäuschen bis zum Bürgersteig Richtung Kindergarten. Aus Sicht des Naturschutzes wohl eher keine Problematik. Es ist nur Geldverschwendung!

Rücklauf 5 (Maßnahme 139):

Die kürzeste Verbindung zwischen Regensburg und der südlichsten Kommune im Landkreis Regensburg führt über die Verbindung Schierling, Unterlaichling, Sanding, Thalmassing, Wolkering, Oberhinkofen, Scharmassing, Regensburg.

Derzeit gibt es kaum Fahrradwege außer zwischen Oberhinkofen und Scharmassing. Die geplante Maßnahme 130 zwischen Wolkering und Oberhinkofen führt über die DBU Fläche. Die Straße durchschneidet die DBU Fläche. Der BN hatte dazu folgende Stellungnahme zum Managementplan für das FFH-Gebiet 7038-371 „Standortübungsplatz Oberhinkofen“ DBU Naturerbefläche „Frauenholz“ / „Naturerbe Entwicklungsplan“ abgegeben:

"... Die Gemeindeverbindungsstraße zerschneidet das Gebiet und hat, ... Auswirkungen auf die Gelbbauchunkenpopulation ... die Vernetzung ist ... wird durch eine Straße erschwert".

Hier sollte auf jeden Fall aufgenommen werden, dass wiederkehrend geprüft wird, ob und welche Maßnahmen (von temporären Amphibienzäunen bis hin zu dauerhaften z.B. Tunneln) geeignet sind, um diese Beeinträchtigung zu minimieren. Dies auch vor dem Hintergrund, da der Verkehr auf dieser Straße eher zu als abnimmt.

Es würde sich anbieten einen straßenbegleitenden Rad- und Wanderweg (in Bereich der DBU-Fläche ggf. gesandet; teilweise ist ein straßenbegleitender Weg schon vorhanden, der integriert werden kann) zu realisieren. Dieser könnte mit einer entsprechenden Begrünung auch eine Biotopvernetzungsfunktion von der DBU-Fläche Richtung Wolkering ermöglichen. Zudem könnte innerhalb der DBU-Fläche die Maßnahme dazu genutzt werden die Straße als zentrales Wanderhindernisses für die Amphibien durch einen / mehrere geeignete Amphibientunnel passierbar zu machen. Das wäre im Sinne des Artenschutzes der FFH-Fläche bzw. der Naturerbefläche.



Stellungnahme BN Regensburg vom 04.02.2020

Zum Entwurf Radverkehrskonzept Lkr. Regensburg

Ein Gemeinderat und Kreisrat aus Wolkering meinte in einer aktuellen Wahlveranstaltung: Die DBU würde keine Grund für Radwegebau bereitstellen. ⇔ Dienstbarkeit reicht wohl. Bürgermeister Haase hatte vor Jahren auch geäußert, dass die Gemeinde Thalmassing gerne Grund erworben hätte entlang der jetzigen Straße, was nicht gelang.

In Zusammenhang mit einer verbesserten Biotopvernetzung könnte hier ein neuer Anlauf gestartet werden.

Rücklauf 6 (nicht Aufgeführte Maßnahme):

Eine Asphaltierung der Straße Sinzing-Lohstadt würde sehr deutlich abgelehnt.

Rücklauf 7 (Maßnahme 091):

Wichtig: Darf auf keinen Fall asphaltiert werden!

Konkret ist im Konzept mit Priorität 1 unter Nr. 091 die Verbindung „Großprüfening-Graßfing“ als „zu asphaltieren“ aufgenommen. Bei einer Asphaltierung sehen wir hier deutlich hochwertige Schutzgüter (u.a. Naherholung, NatSchG, FFH-Gebiet) betroffen. Eine UVP mit entsprechenden Rechts- und Beteiligungsverfahren wären unseres Erachtens dann zwingend notwendig.

Historie 2007:

Bereits 2007 war die Asphaltierung des beliebten Naherholungsweges auf der Tagesordnung. U.a. liegt uns ein Schreiben des ADFC vom 18.11.2007 an Herrn OB Schaidinger, Herrn LR Mirbeth, an die Gemeinde Pentling wie auch an den Stadtrat von Regensburg vor. Die in dem damaligen Brief genannten Argumente sind sicherlich auch heute noch z.T. verstärkt gültig. Folgende Passage des damaligen Briefes z.K.:

„...Der Donauradweg ist ein internationaler Radfernreiseweg von großer touristischer Bedeutung. Daneben ist der Bereich zwischen Prüfening und Bad Abbach aber auch ein wichtiges Naherholungsgebiet und diese Strecke wird von Wanderern, Joggern, Skatern und Radfahrern verschiedenster Leistungsklassen stark frequentiert. Hier einen Radweg mit Kosten von mehreren 100.000 € zu errichten, sehen wir als absolut kontraproduktiv. Der bestehende Weg eignet sich für Wanderer und Jogger und sollte nur ihren Bedürfnissen entsprechend saniert werden. Hier noch Skater und Radfahrer unterbringen zu wollen – wahrscheinlich in Form eines benutzungspflichtigen Radweges – erscheint uns als absolute Zumutung an alle hier erholungssuchenden Freizeitsportler.

Als Lösung würde sich vielmehr anbieten, auf der an der Donau verlaufenden Gemeindestraße den motorisierten Verkehr nur für Anlieger zu erlauben und eine Geschwindigkeitsbeschränkung von höchstens 50km/h einzuführen. Idealerweise könnte diese Strecke auch als Fahrradstraße gewidmet werden mit expliziter Angabe erlaubter anderer Verkehrsarten (Anlieger, landwirtschaftlicher Verkehr). Es sei daran erinnert, dass entsprechende Vorschläge bereits im Jahr 2002 bei den Zukunftswerkstätten „Stadt – Fluss – Landschaft“ von der Bürgerschaft erarbeitet und vom Stadtrat als Ziel gebilligt wurden. Wenn der Radfernweg verbessert werden muss, dann doch zwischen Prüfening Fährle und Donaupark. Ein Wegstück mit ähnlich schlechter Fahrbahn wird den Fahrradtouristen wohl auf der gesamten Strecke zwischen Ulm und Wien nicht zugemutet. ...“

Herr OB Schaidinger hat damals für die Stadt Regensburg klar geantwortet, dass keinerlei Veranlassung besteht. Folgende Passage des damaligen Briefes an den ADFC z.K.:

Stellungnahme BN Regensburg vom 04.02.2020

Zum Entwurf Radverkehrskonzept Lkr. Regensburg

Auf dem innerstädtischen Teil der Mattinger Straße herrscht die von Ihnen angeregte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h, hier als Innerortsgeschwindigkeit. Daneben ist hier der Ausbau des Donauuferwegs zum Radweg nicht angedacht. Insofern sind, jedenfalls auf dem Stadtgebiet, Ihre Anregungen erfüllt.

Die Verbindung Großprüfening-Graßlfing wurde nicht asphaltiert, *der Bereich Prüfening-Fähre und Donaupark* schon. Im Stadtgebiet gilt Tempo 50. Das ist gut so. Leider wurde aber keine Fahrradstraße ausgewiesen.

Problem: KfZ-Geschwindigkeit:

Um 2007 hat die Gemeinde Matting die bis dato existierende Geschwindigkeitsbegrenzung weitgehend aufgehoben. Nach damaliger Kenntnis auch gegen Anraten der Polizei. Autos dürfen –bei entsprechender Verkehrslage- seitdem bis zu 100 km/h auf dieser schmalen Straße fahren. Auswirkungen wie Lärm, Gefahr für querende Fußgänger z.B. im Bereich der Infotafeln „Hoppe Felsen“, Jugendfreizeitstätte Schwalbennest, Gefahr für Radfahrer, negative Wirkung auf die Schutzgüter der Schutzgebiete (u.a. Vogelschlag, Insekten, Säugtiere) werden von der Gemeinde Pentling für rd. 1 Minute Fahrzeitgewinn beim KfZ-Verkehr „weggewogen“. Folge ist auch das leider „ungeduldige“ Verhalten mancher Autofahrer, wenn Radfahrer überholt werden müssen. Dies ist auf der Straße nach Rechtslage eigentlich nur ohne Gegenverkehr möglich, wird von vielen Autofahrern aber nicht erkannt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 50 wie im Stadtbereich sehen wir auch aktuell als notwendig und sinnvoll an (Lärm, Gefahr für Radfahrer, in Hinblick auf Schutzgebiete). Darüber hinaus fordern wir gerade für diesen Bereich eine „Fahrradstraße“. Im Steckbrief Nr. 091 ist ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

Auswirkung einer Asphaltierung des Naherholungsweges:

- **Naturschutz:**

Die Mattinger Straße im Stadtgebiet wie auch in Teilen die anschließenden Bereiche im Landkreis Richtung Matting sind –bis auf den unmittelbaren Straßenkörper- FFH-Gebiet. Östlich der Straße grenzt zudem das Naturschutzgebiet „Max-Schultze-Steig“ an. Der Bereich wurde 1921 als einer der Ersten in Deutschland unter Naturschutz gestellt! Es ist überregional von besonderer Bedeutung und besonders schützenswert

Betroffene FFH-Gebiete:

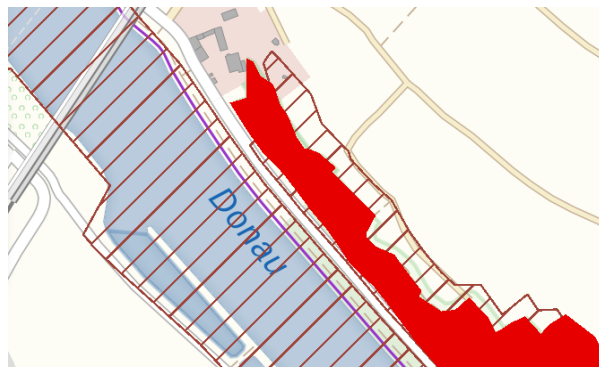
ID 6938-301 / Name Trockenhänge bei Regensburg

ID 6937-371 / Name Naab unterhalb Schwarzenfeld und Donau von Poikam bis Regensburg

Betroffenes NatSchG:

ID NSG-00018.01 / Name Max-Schultze-Steig

Detail:



Stellungnahme BN Regensburg vom 04.02.2020
Zum Entwurf Radverkehrskonzept Lkr. Regensburg

- **Gemeindestraße:**
 - Beschleunigung und damit Zunahme des Kfz-Straßenverkehrs incl. Ausweichverkehr von A93 bzw. B16. Damit verbunden u.a.: mehr Lärm (bis in Wohngebiete nach Großprüfening), mehr Abgase, vermehrt Schaden an den zwischen den Schutzgebieten wandernden und z.T. besonders geschützten Tieren (u.a. Vögel, Insekten, Säugetiere), mehr Gefahr für querende Fußgänger und Radfahrer.
- **Naherholungsweg:**
 - Auswirkungen auf Kleinfafauna (Zerschneidung, mehr Verkehr)
 - Abnahme der Erholungsqualität für Wanderer, Jogger und Familien mit Kindern durch Asphaltierung (harte Wegeeigenschaft), stark zunehmenden motorisierten Radverkehr (E-Bikes) mit höheren Geschwindigkeiten ⇔ Verdrängung
 - Fußgänger und Radfahrer werden auf einen schmalen Weg „gedrängt“ Durch erhöhtes Verkehrsaufkommen müsste dann der Uferweg verbreitert werden ⇔ schwierig, da z.T. sehr beengte Situation und unmittelbarer Eingriff in FFH-Gebiet!
- **Großprüfening:** Zunahme Kfz-Verkehr; insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass auf der A93 bzw. B16 Staulagen in den nächsten Jahren zunehmen werden. Einem Ausweichverkehr zwischen Großprüfening und Bad Abbach und auch Pentling sollte deutlich unterbunden werden! Ideal wäre hier die Ausweisung einer Fahrradstraße und damit vermutlich auch verbunden die Herausnahme als Ausweichroute in Navigationsgeräten.

Vorschläge Änderung Maßnahme Nr. 091:

- V1: Durchgehende Beschränkung der Geschwindigkeit in dem Bereich auf maximal 50km/h und damit Stärkung des Erholungswertes (Lärm), des Sicherheitsgefühls der Radfahrer und der Fußgänger, da der Wanderweg entlastet wird. Damit Stärkung des Abschnittes im Sinne des Radverkehrskonzeptes und der Naherholung.
- V2 (Wunsch): Abschnitt in eine „Fahrradstraße“ umzuwidmen. Damit würde dieser Bereich nochmals deutlich im Sinne des Radverkehrskonzeptes verbessert; ohne bauliche Aufwendungen und ohne wesentliche Restriktionen für den örtlichen Kfz-Verkehr. Zudem würde der Ausweichverkehr A93/ B16 reduziert und die Lebensqualität im Stadtteil Großprüfening und auch in Pentling, Matting und Oberndorf dauerhaft erhöht.