

BUND Naturschutz in Bayern e.V.
Kreisgruppe Altötting, Ortsgruppe Burghausen
Vorsitzender Dr. Ernst-Josef Spindler
84489 Burghausen
Am Pulverturm 19
Tel: 08677 62683
E-Mail: ernst-josef.spindler@web.de

Radwegekonzept Burghausen

Einige allgemeine Bemerkungen/Vorschläge

- Zuerst eine kritische Anmerkung: Leider wurde das Projekt „Radwegekonzept Burghausen“ bis auf die Befahrung der vier Verbindungslinien an zwei Tagen relativ verborgen durchgeführt. Wir hätten uns z.B. einen Vortrag durch das beauftragte Institut gewünscht.
- Die folgenden Bemerkungen wurden von einigen Mitgliedern der Ortsgruppe Burghausen zusammengestellt.

„Leitbild“

Wir halten ein Leitbild für sinnvoll, auch wenn es sicher nie völlig realisiert werden wird:

- Das Ziel ist, „die Mobilität in der Stadt in Zukunft nachhaltig weiter zu verbessern“.
- Elemente sind alle Sektoren der Mobilität, wie KFZ, LKW, ÖPNV mit Bahn, Bussen, Taxis, Radfahrern und Fußgängern, die einzeln und vernetzt dazu beitragen und von der Stadt unterstützt werden; hier wird konkret der Fokus vor allem auf das Fahrrad gelegt.
- Kriterien, nach denen Verbesserungen bewertet werden, sind etwa Energieverbrauch, Klimaschädliche Emissionen, Lärm, Lichtverschmutzung etc., aber auch Faktoren wie gegenseitige Rücksichtnahme, Respekt für andere Mobilitätsteilnehmer.
- Schwerpunkte können gesetzt werden, bei denen die wichtigsten Ziele aus verschiedenen Richtungen günstig erreicht werden können; zu diesen Zielen gehören etwa Bahnhof, Stadt-

und Bürgerplatz, wichtige Einkaufszentren, Schulen, Krankenhaus, Wöhrsee-Bad, Sportstätten, Burg, Tiefgaragen etc., aber auch der Anschluss an überregionale (Rad-)Wege wie den Radweg entlang der Salzach, nach Emmerting, Kastl,

- An einigen dieser Schwerpunkte sind Stationen um E-Bikes aufzuladen, Räder aufzupumpen, Räder abzustellen, Informationen über das Radwegenetz sinnvoll.
- „Radschnellwege“ entlang der Robert-Kochstraße, Marktlerstraße und in den Gräben sind sinnvoll, wobei hier Platz durch eine Beschränkung der KFZ-Infrastruktur geschaffen werden muss, z.B. zwischen der Marktler- und der Unghauser-Straße.
- Für eine erhöhte Sicherheit der Radfahrer müssen möglichst viele Radwege in verkehrsberuhigten Zonen (die auch der Begegnung der Bürger dienen) und getrennt vom KFZ-Verkehr sein.
- Mittel- bis langfristig muss der flächenmäßig begrenzte Verkehrsraum neu auf die einzelnen Teilnehmer verteilt werden.
- Das Optimierungskonzept muss kontinuierlich weitergeführt werden, hat also kein Ende aber ein Ziel.

„Verankerung in der Gemeinde“

- Ein „Mobilitäts-Beauftragter/Manager“ (oder ähnlich, ev. einer der drei Bürgermeister auf dem Fragebogen) bemüht sich, das obige Leitbild weiter zu entwickeln und vor allem konkret auszufüllen. Diese Funktion ist den Burghauser Bürgern mit Ansprechmöglichkeiten bekannt. Er sorgt dafür, dass Initiativen aus der Bürgerschaft bearbeitet und die Ergebnisse rückgemeldet werden.
- Er wird von einzelnen Mitarbeitern in den relevanten städtischen Bereichen unterstützt (Tiefbauamt, Umweltamt, Touristik, Öffentlichkeitsarbeit, ...).
- Vorbilder sind in vielen Städten vorhanden und günstige Projekte sollten übernommen werden; der BUND Naturschutz und sicher auch weitere Gruppierungen stehen gerne als Diskussionspartner bei Bedarf zur Verfügung.
- Das Leitbild wird bei allen Vorhaben der Stadt berücksichtigt (Bauprojekte von Siedlungsteilen, von Straßen, Wegen, die die Stadt beeinflussen kann, etc.).
- Finanzielle Mittel für dieses Ziel werden transparent auf die einzelnen Elemente der Mobilität verteilt; dazu zählen am Beispiel des KFZ- und LKW-Verkehrs auch Ausgaben für Tiefgaragenparkplätze, Studien für Straßen zur Ortsumgehung, etc..
- Radinfrastruktur muss sichtbar sein und wird dadurch attraktiv. Die Wegweisung für den Radverkehr muss durchgängig, einheitlich, informativ und gut lesbar sein.
- Eine städtische Webseite zu diesem Thema informiert über Vor- und Nachteile der verschiedenen Elemente einer nachhaltigen Mobilität, über das Netzwerk des lokalen und überregionalen ÖPNV, über das Radwegenetz in Burghausen mit den jeweils neuesten Elektrolade-, Luftpump- und Reparatur-Stationen; gedruckte Karten geben einen zeitlich fixierten Zustand wieder.

- Die nachhaltigen Vor- und Nach-Teile und Möglichkeiten einzelner Elemente sollten in einer nachhaltigen Mobilitätserziehung im Kindergarten, Schule eine Rolle spielen.
- Eine Trennung der einzelnen Verkehrswege erhöht auch subjektiv die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, auch der Radfahrer.

„Speziellere Ziele in der Gemeinde“

- Spezielle Ziele aus den derzeitigen Aktivitäten sollten mit zeitlichen Zieldaten versehen und kontrolliert werden.
- Fußwege sollten - wenn irgend möglich - nicht für Fahrradfahrer verboten sein (Beispiel die Fußwege hoch zum Schwammerl und angrenzende). Dafür ist sicherlich Respekt der Radfahrer für den meist langsameren Fußgänger absolut notwendig und steht vielleicht an erster Stelle.
- Ein Verhaltenskodex für Verkehrsteilnehmer sollte formuliert und bekannt gemacht werden, z.B. dass ein von hinten kommender Radfahrer klingelt, um andere Verkehrsteilnehmer nicht zu erschrecken, ...
- Als ein Beispiel für die Vernetzung der einzelnen Mobilitätselemente sollten etwa Fahrräder ähnlich wie in der Bahn auch in öffentlichen Bussen, speziellen Taxis etc. mitgenommen werden. Bei Neuanschaffungen sollten solche Fahrzeuge durch Bus- und Taxi-Unternehmen angeschafft werden.
- Ladestationen für Elektroautos sollten ebenfalls zum Aufladen von E-Bikes und ev. zum Aufpumpen aller Räder ausgerüstet sein; Luftpumpen und E-Bike-Ladestationen stellen zusätzlich ev. auch Radgeschäfte und Tankstellen zur Verfügung, die ja sowieso Luftpumpen für KFZ haben. Wichtig sind auch gesicherte Unterstände/Radgaragen für Räder an wichtigen Zielorten, wie etwa in den Parkgaragen für PKW.
- Viele Burghauser kennen die Stadt so gut, dass sie die günstigsten Wege zu einem Ziel kennen; das gilt nicht für Touristen, die ja auch etwa Pausenstellen suchen: Hier hat die Touristik weite Arbeitsfelder!
- Gefährliche Stellen für Fahrradfahrer, wie etwa in den Gräben zwischen Wöhrgasse und Mautnerschloss, müssen entschärft werden, z.B. durch rigorose Überwachung der vorgegebenen Geschwindigkeit von max. 30 kmh; die dabei erhobenen Strafgeelder werden für die Verbesserung der Radinfrastruktur ausgegeben.