

Betreff: Pressemitteilung des ADFC, KV Regensburg
zur gegenwärtigen Diskussion über Brücken und
Verkehrsinfrastruktur

Kreisverband Regensburg
Hofweg 32
93053 Regensburg

Tel. (AB) 0941 | 8703007
kontakt@adfc-regensburg.de
www.adfc-regensburg.de

Der ADFC Kreisverband Regensburg
ist eine Untergliederung des
ADFC Landesverband Bayern e.V.

08.11.2013

ADFC: Ja zur Parallelbrücke – aber zur richtigen!

Der ADFC ist enttäuscht über die wieder aktuelle Brücken- und
Infrastrukturdiskussion.

Alle Jahre wieder die Diskussion um die Parallelbrücken und den weiteren Ausbau
der Verkehrsinfrastruktur. Nahezu gebetsmühlenartig wiederholen die IHK und
Landrat Mirbeth ihre Forderung nach Parallelbrücken zur Pfaffensteiner Brücke. Das
Argument, dass nicht die Brücke das Problem ist, sondern der Tunnel, scheint an
ihnen abzuperlen. Die Brücke verfügt bereits über zwei komplett durchgehende
Fahrstreifen für den nur die Donau querenden Verkehr. Der zu kurze
Verflechtungsstreifen Auffahrt Pfaffenstein in Fahrtrichtung Weiden dagegen
verursacht oft gefährliche Bremsvorgänge im fließenden Verkehr, die zu
Verkehrsstockungen führen, die sich dann zum „virtuellen“ Stau bis zum
Autobahnkreuz verstärken können.

Die Industrie meint ihr Logistikproblem auf die Verkehrsinfrastruktur als verlängertes
Fließband abwälzen zu können und fordert immer mehr Straßenausbau.

Warum soll so viel Geld und Lebensraum für Straßen hergeben werden, die dann
außer zu Stoßzeiten und bei Unfällen vollkommen überdimensioniert sind. Gleitende
Arbeitszeiten und Verkehrsleitsysteme zur Vermeidung von Unfällen bringen hier
günstigere Abhilfe für die Stoßzeiten.

Es wird Zeit, dass endlich neue Konzepte und Verbesserungen hin zu
Verkehrsvermeidung und Verlagerung diskutiert und umgesetzt werden.

Der ADFC fordert die Ausgaben zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur
endlich deutlich zu erhöhen. Gute Radverbindungen und ein gutes ÖPNV Netz
machen den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum Radverkehr
und zur Nutzung von Bus und Bahn attraktiver. Reduzierter MIV bedeutet dann auch
mehr Platz für diejenigen, die wirklich auf das Auto angewiesen sind bzw. den
Transportverkehr.

Veranstaltungen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder das „Stadtradeln“ zeigen welche
Bereitschaft bestünde häufiger auf das Rad umzusteigen. Selbst aus dem Landkreis
radeln viele in die Stadt. Würde die Infrastruktur verbessert werden, wären es mehr.

„Verbesserte Radinfrastruktur“ reicht von vernünftigen Abstellanlagen, über attraktive
Wege bis zu einem Winterdienst, der die Hauptrouten des Radverkehrs mit gleicher

Priorität räumt wie die Hauptstraßen für den motorisierten Verkehr. Es wäre z.B. schön, wenn sich der Landrat mit derselben Hartnäckigkeit für eine fahrradfreundliche Ertüchtigung der beiden Eisenbahnbrücken einsetzen würde. Bisher wird die Radfahrförderung meist nur im Zusammenhang mit Tourismus und Freizeitradlern betrieben. Das wird den Alltags- und Berufsradlern aber meist nicht gerecht.

Die große Diskrepanz zwischen Rad- und Autoverkehr ist auf dem Luftbild von Fritz Winter MZ 5.11.13 gut zu sehen: Die flächenverschlingende Autobahnauffahrt Pfaffenstein und die kleine Radfahrer- und Fußgängerbrücke über Kanal und Donau. Bei dieser Brücke werden den Radfahrern drei enge 90 Grad Kurven, eine 180 Grad Kehre für den Verkehr aus Westen und eine absolut anarchisch anmutende Auffahrt auf der Nordseite des Kanalufers zugemutet, vom schlechten Winterdienst dort ganz zu schweigen. Jeder Radfahrer, der da täglich drüber muss, denkt sich wohl jeden Tag: „wenn der Radverkehr hier weiter so zunimmt, muss endlich eine neue, bessere Brücke her.“ Und das ist die einzige Parallelbrücke die Pfaffenstein wirklich braucht!



Nördliche Auffahrt zum Fuß- und Radfahrersteg Pfaffenstein: Hier ist es oft eng und unübersichtlich (Foto: ADFC)