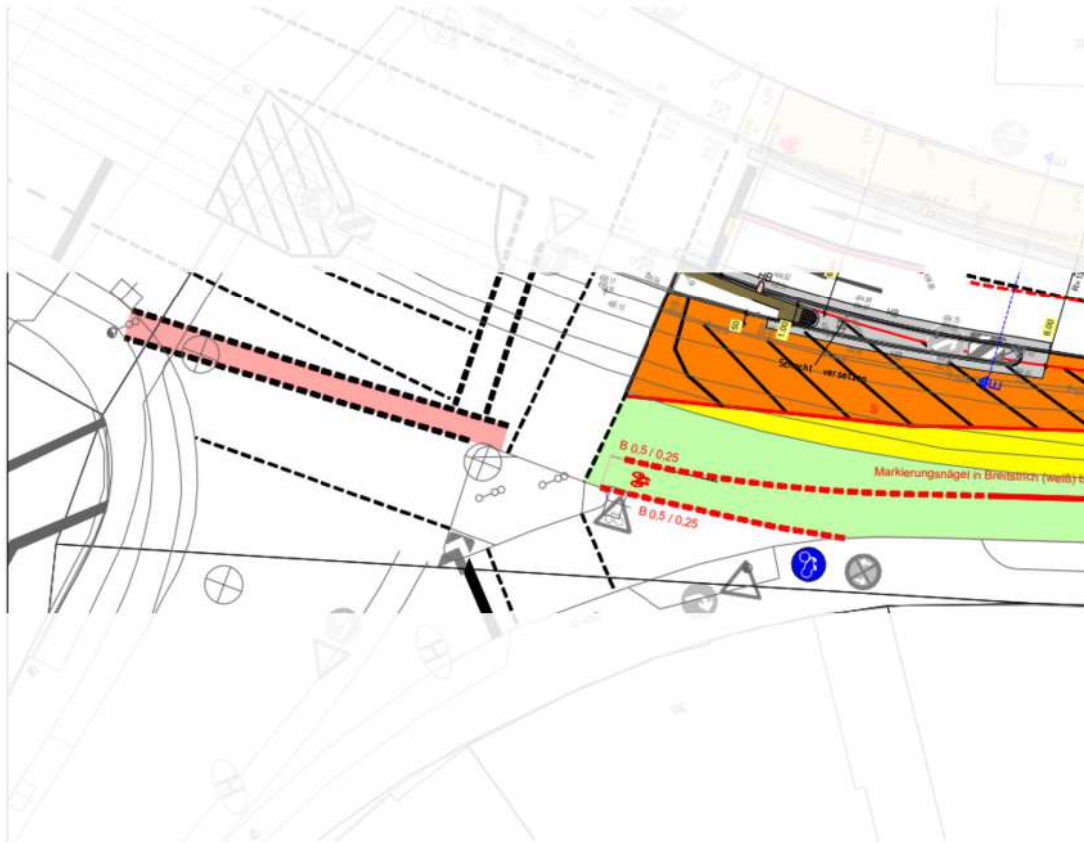


1 Kreuzung Gögginger Brücke



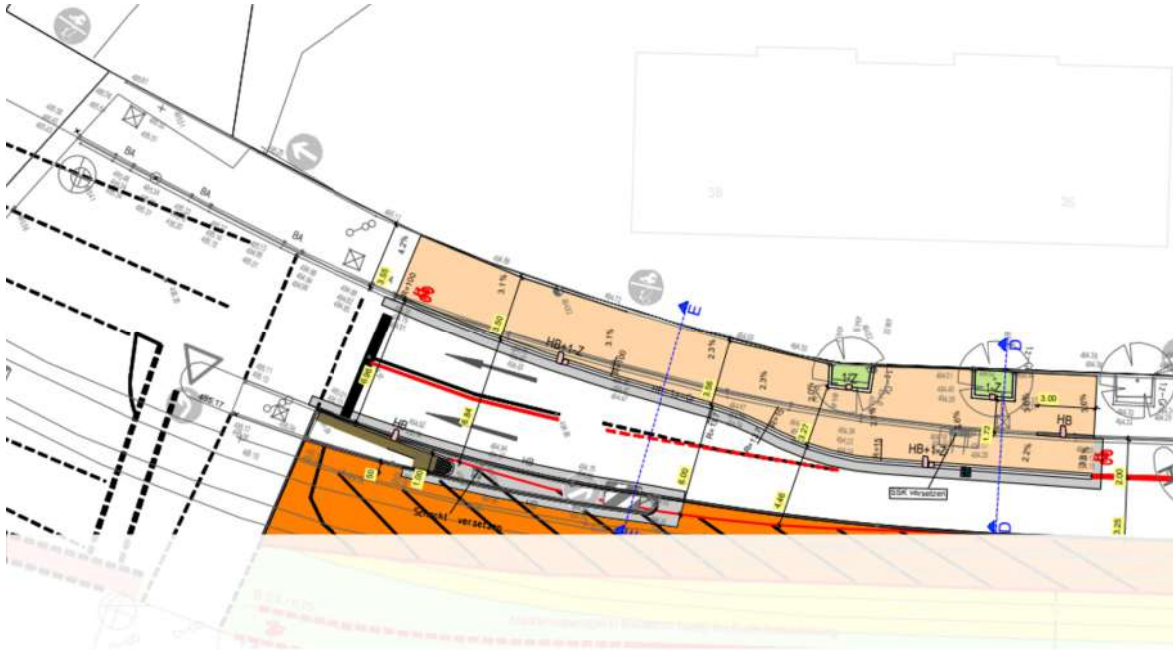
Stadteinwärts

- A) in kritischem Bereich fehlt baulicher Schutz für Radspur
- B) In HVZ zu hoher Zustrom des MIV hält Tram für mehrere Minuten in der Hermanstr. auf

Besser:

- Radspur nach der Kreuzung baulich abtrennen
- Auto-Pförtnerampel vor Einfahrt in die Hermanstr. abhängig von Füllstand ab Kaiserhof

2 Kreuzung Gögginger Brücke



Stadtauswärts

- A) fehlende Aufstellfläche an Fußgängerampel
- B) Wegfall der Haltelinie für Radspur an der Fußgängerquerung
- C) gesamter Bereich zu schmal für getrennten Fuß- und Radweg, dort auch immer wieder Geisterradler - hier wäre höchstens „Fahrrad frei“ denkbar!
- D) Neue Rampe leitet schnell fahrende Radler direkt auf den Fußweg

Besser:

Keine Rampe!

Rad- und Fußverkehr trennen!

Die rechte Autospur ist an der Stelle unnötig, sie sollte bis zur Rosenaustr. dem Radverkehr gewidmet werden
Mindestens muss sonst bei B) die Haltelinie wieder zum Schutz der querenden Fußgänger angebracht werden

3 Frohsinnstr.



Stadteinwärts

- A) Kein Radweg, sondern nur Angebotsstreifen, dann Bushaltestelle
- B) Noch ein Baumstandort wird für unnütze, häßliche Leitsystemtafel vernichtet!
- C) Gefahr bei Ein- und Ausstieg auf Fahrbahn
- D) Haltestelle nicht barrierefrei
- E) Mast stört im Haltestellenbereich!
- F) Hohe Kosten für vermeintliche Radverkehrsförderung aber keine barrierefreie Haltestelle!
- G) Suggestive Strichlierung leitet Radler auf Fußweg, obwohl Fahrbahn für Radfahrer erlaubt!

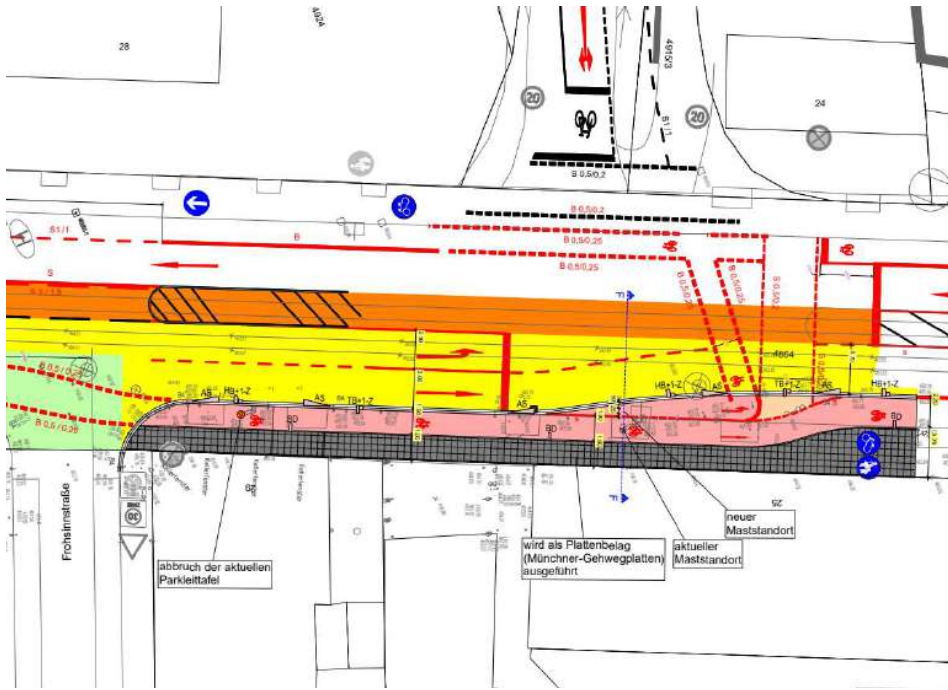
1. Stadtauswärts

- A) Nur Angebotsstreifen, dann Bushaltestelle
- B) Linksabbieger in Frohsinnstr. stören Tram und gefährden alle
- C) Gefahr bei Ein- und Ausstieg auf Fahrbahn
- D) Haltestelle nicht barrierefrei

Besser:

- Radverkehrsführung geradeaus auf der Fahrbahn
- Keine Baumvernichtung
- Haltestelle barrierefrei machen
- Abbiegeverbot verdeutlichen und sanktionieren

4 Frohsinnstr - Ladehofstr.



Stadteinwärts vor dem Hotel

- A) Ungerechte Aufteilung der Breiten
Mindestbreite Fußweg beträgt 2,5m!
Bei 1,9m zu wenig Schutzraum (Forderung: 30cm) zwischen Fuß- und Radweg - ein nicht nutzungspflichtiger Radweg darf auch schmaler sein
- B) Radweg verläuft auf Baumstandorten aus B-Plan, Bäume wurden dafür und für das Leitsystem gefällt, es gibt keinen Ersatz am Standort!
- C) Markierung im „Verkehrsversuch“ mit Piktogramm entspricht nicht Zeichen 240, bedeutet zusätzlichen Nachteil für Fußgänger! Radwegachse ist Ausschlußkriterium für dieses Zeichen!
- D) Radverkehrsregelung des „Verkehrsversuchs“ auf dem Fußweg für Fußgänger nicht ausreichend erkennbar, weil nicht beschildert!
- E) Radspur ohne Ampelregelung gefährdet Fußgänger!
- F) Aufstellfläche viel zu klein, immer Querung des unregelmäßig durch Radweg noch schnelleren Radverkehrs erforderlich

Besser:

Keine Änderung der Ampelmasten!

Konsistentes, klares Angebot für Radverkehr geradeaus auf der Fahrbahn

ggf. zusätzlich Fußweg mit Fahrrad frei

Abbruch der Rampe und der Parkleittafel!

Bäume wiederherstellen!

5 Völkstr.

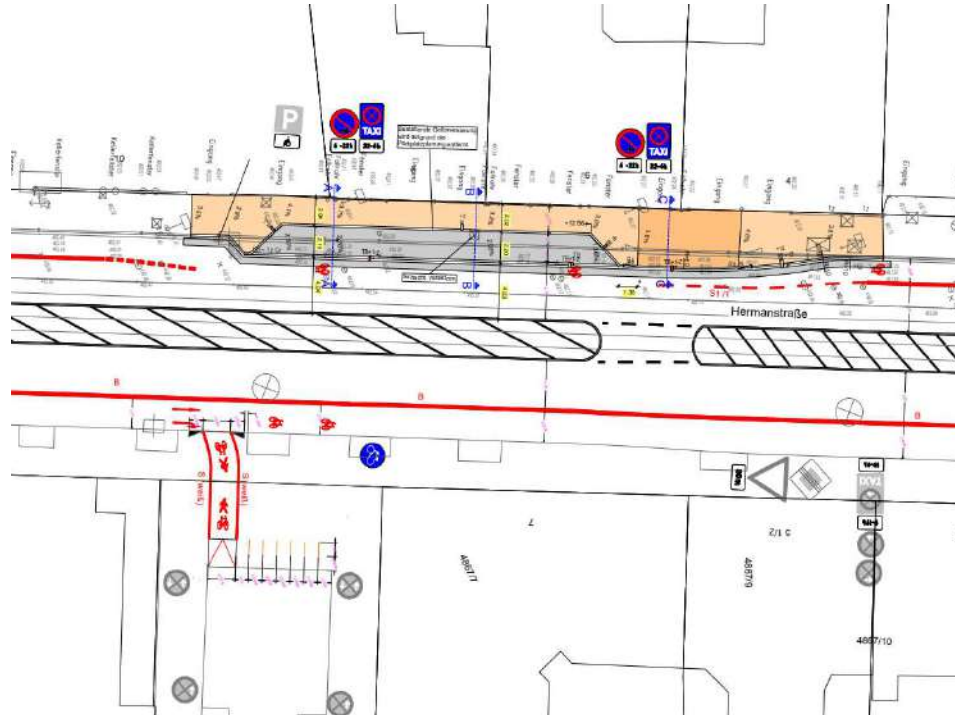


Stadteinwärts
Auto-Rückstau bis Hermanstr. 17 oder darüber hinaus kostet die
Tram mehrere Minuten

Stadtauswärts
Linksabbieger gefährden und stören
Sperrfläche?

Besser:
Auto-Zulauf an der Gögginger Brücke und Ladehofstr. durch
Ampelschaltung reduzieren
Abbiegeverbot verdeutlichen, Linksabbieger sanktionieren

6 Beethovenstr.



Stadteinwärts

- A) Querung zur/von der Beethovenstr. wird regelwidrig und gefährdend von Autos befahren!
- B) Bäume fehlen!

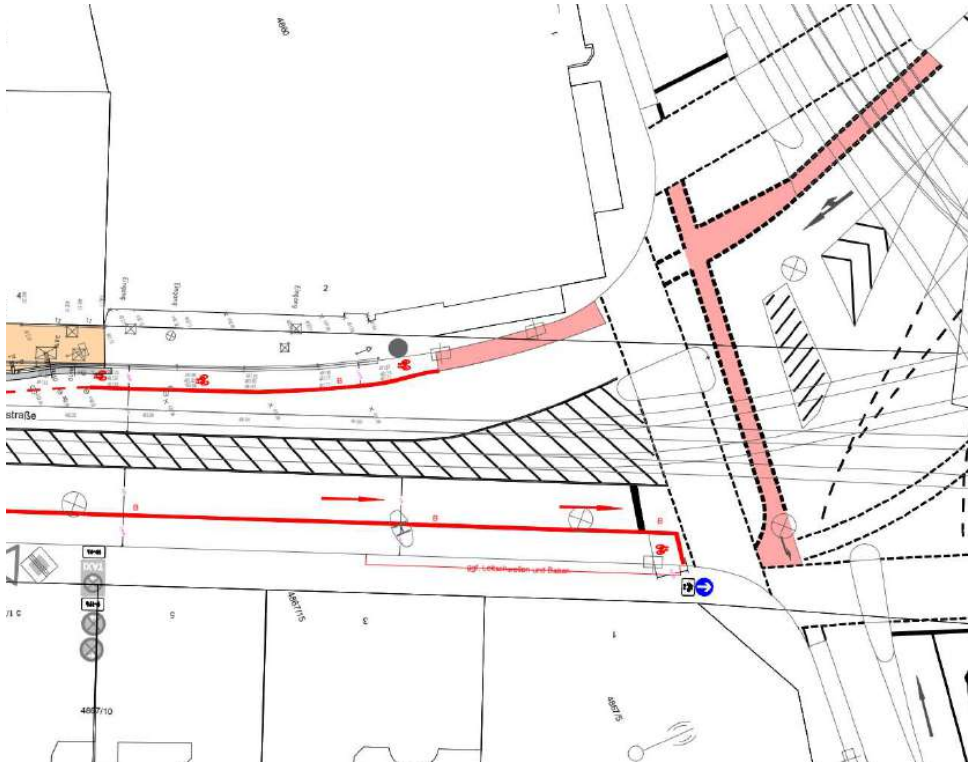
Stadtauswärts

- C) Radweg wird zu Angebotsstreifen wird zu Garnichts vor der Parkbucht, wo besondere Gefahr durch Kurzparker besteht!
- D) unnötige Ausbuchtung leitet Verkehr auf die Gleise
- E) Teure Parkbucht mit Schacht-Versetzung statt ordnungsgemäßem Fußweg (Mindestbreite 2,5m)

Besser:

- Verbindung zur Beethovenstr. A) baulich verengen, Verstöße sanktionieren
- Andere Parkregelung statt C), Radweg durchgängig machen, Schilderwald vom Fußweg abbauen

7 Kaiserhofknoten



Stadteinwärts

- A) Verbotswidriges Rechtsabbiegen in die Schießgrabenstr. findet regelmäßig statt, blockiert den Verkehr und gefährdet Radler und Fußgänger!
- B) Linie 1 verliert regelmäßig über 1 Minute durch schädliche Ampelschaltung mit Vorrang des MIV vor Einfahrt in Bahnsteig A1

Stadtauswärts

- C) Häufig Geisterradler auf Fußweg oder Radweg

Besser:

- Rechtsabbiegeverbot verdeutlichen und Verstöße sanktionieren!
- Ampelschaltung Kaiserhofknoten mit besserer Technik für ÖPNV optimieren
- Geisterradler / Geisterscooter sanktionieren

8 Fazit

650.000€ für

- uneinheitliche, an wichtiger Stelle lückenhafte Radverkehrsführung
 - Radweg wechselt zu Angebotsstreifen / verschwenkt auf Hochbord und wieder zurück auf die Fahrbahn, anstelle eines einheitlichen echten Radwegs auf ganzer Länge
- an entscheidenden Stellen gefährliche Radverkehrsführung
 - gefährliche Lücke an Engstelle neben Parkbucht
 - gefährliche Querung über Radweg vor dem Hotel und an der Beethovenstr.
- erhebliche, unverhältnismäßig hohe Nachteile für die Mehrheit der Fußgänger / Anwohner / Fahrgäste ggü. einer geringen Zahl an Radlern
 - Gefährdung (im Versuch sogar: Verlust eines geschützten Raumes)
 - Einengung (1,9m)
 - Verlust von schattenspendenden Bäumen
- erhebliche Nachteile für ÖPNV mangels angepasster Ampelschaltungen -> volkswirtschaftlicher Schaden
 - Betriebskosten
 - Zuverlässigkeit
 - Anschlüsse
- Kahlschlag und Versiegelung von Grünflächen entgegen Bebauungsplan
 - Verschlechterung des Stadtbilds
 - gesteigerte Hitzebelastung
 - Verringerte Aufenthaltsqualität
 - Offener Rechtsbruch durch die Stadt
- Erschwerung von Verbesserungen für den ÖPNV durch Eingriff in Haltestellenbereich
- Hofierung der Kampfradler mit dem Umgehen von Ampeln unter Gefährdung und Störung der Fußgänger
 - Stadteinwärts an der Querung vor dem Hotel
 - Stadtauswärts vor der Gögginger Brücke

9 Fehlende Transparenz und Beteiligung

- Während der gesamten Versuchszeit und der Planungen wurden die entsprechenden Verbände und Vereine nicht beteiligt
- Verwaltung hat Einblick in die Pläne verweigert
- Es ist keine Stellungnahme der Fußgängerbeauftragten zu finden
- Veröffentlichung der Pläne erfolgte erst in Form der Beschlussvorlage 7 Tage vor Ausschuss-Sitzung und nur Stunden vor Sitzung des Mobilitätsbeirats
- Mehrwöchige Pseudo-Bürgerbeteiligung über Online-Forum statt konstruktiver Diskussion mit dem MTBA
- Beschlussvorlage bewertet Verkehrsmengen, Benachteiligung des ÖPNV und Anzahl der Abbiege-Verstöße ohne Zahlen zu nennen
- Werbung für das Online-Forum war mit Plakaten gezielt an Nutzer des Radwegs gerichtet, andere Betroffene, z.B. ÖPNV-Nutzer die wegen des Versuchsbedingten Staus ihren Anschluss am Kö verpassen, oder Fußgänger, die in der Gegenrichtung unterwegs waren, erhielten keinen Hinweis auf die „Beteiligung“
- Auswertung der „Bürgerbeteiligung“ vorrangig nach Pro/Contra Stimmen, nicht nach Wichtigkeit der Einwände
- Nachhaltigkeits-Bewertungsbogen behauptet unbelegte Positivbewertungen

10 Forderungen

- Allgemein
 - Echte Beteiligung der Öffentlichkeit schon in der Planungsphase, digital und analog
 - Pläne frühzeitig veröffentlichen und Diskussion ermöglichen
 - Belange der (vielen) anderen Verkehrsteilnehmer ernst nehmen, nicht durch unsensible Planung marginalisieren
 - Stadtbild pflegen
 - Straßenbäume und Grünflächen erhalten und mehren (Klima, Aufenthaltsqualität, Hitzeschutz)
 - Parkleittafeln abschaffen (Anachronismus)
 - Gesamten Umweltverbund stärken
 - Verständliche, klare, einfache und objektiv sichere Radverkehrsführung statt wildem Mix aus verschiedenen Regelungen ohne Schutzwirkung
 - Fußgänger schützen
 - Radverkehr vom Fußverkehr trennen
 - Fußwege nicht für andere Verkehrsarten beschneiden
 - Angemessen große Aufstellflächen für Kinderwagen, Rollstühle, usw. an Ampeln herstellen
 - Ampeln müssen auch für den Radverkehr gelten
 - ÖPNV beschleunigen
 - Durchgängige Radverkehrsführung über Nebenstraßen anbieten
 - Kosten und Nutzen besser abwägen
 - Geld für wichtigere, wirksamere Maßnahmen für Fuß- und Radverkehr verwenden

11 Forderungen

- Konkret
 - Radverkehr durchgängig auf der Fahrbahn führen auch vor dem Hotel und bis zur Rosenastr.
 - Baulicher Schutz für den Radverkehr an den Einmündungen Stettenstr. und Schaezlerstr.
 - Keine Bordsteine oder Masten versetzen
 - Keine teure und fußgängergefährdende neue Rampe bauen
 - Bestehende Rampe vor dem Hotel zurückbauen
 - Keine teure bauliche „Verstetigung“ der Parkbucht mit Verengung der Fahrbahn
 - Parkleittafel mit zugehörigen Sparten restlos entfernen
 - Baumstandorte und Grünflächen am Fußweg gemäß B-Plan wiederherstellen, nicht weiter versiegeln
 - Sperrflächen für Tram verbreitern
 - Ampelschaltungen für Tram optimieren:
 - kein Halt außerhalb der Haltestelle zwischen Kongresshalle und Kö in beiden Richtungen
 - Wartezeit vor dem Kö und bei Ausfahrt aus dem Kö auch in der HVZ minimieren
 - Tramhaltestelle Frohsinnstr. barrierefrei planen und ausbauen
 - Durchfahrt Beethovenstr. über den Fußweg für Autos wirksam verhindern (Stein / Poller / Geländer)
 - Abbiegeverstöße nicht dulden, sondern ahnden
 - Geisterfahrten / Autos auf Rad- und Fußwegen sanktionieren statt wegzuschauen