



Kreisverband Passau/Freyung-Grafenau e.V.

Vorsitzender: Bernd Sluka
Dr.-Karl-Fuchs-Straße 25
94034 Passau
Tel. 0176 - 420 63 287
E-Mail: kv-pa-frg@vcd-bayern.de

Passau, 2020-02-09

Pressemitteilung

VCD prüft „Ilz-Galerie“

Unabhängig von parteipolitischen Querelen um die Urheberschaft verdient der Vorschlag der CSU eines Stegs für Radfahrer über der Ilz eine unvoreingenommene Prüfung. Der VCD hat sich dieser Prüfung der „Ilz-Galerie“ angenommen und zeigt die Problemstellen auf. „Ein Strich auf einem Luftbild ersetzt keine überlegte Planung. Darüber sind auch schon andere Verkehrsinitiativen in Passau gestolpert“, beschreibt Bernd Sluka, Experte für Rad- und Fußverkehrsplanung beim VCD die Problematik.

Zunächst ist festzustellen, dass damit nur etwas für Radfahrer getan würde, denn Fußgänger haben keinen Platz auf der Konstruktion und sie würden den Umweg auch nicht annehmen. Fußgänger aus Hals, Grubweg sowie alle, die vom Bschtüt in die Altstadt gehen wollen, müssten weiter durch den lauten, dreckigen Nordtunnel gehen und an der Fußgängerampel den Anger queren. „Also keine Entlastung für den Kfz-Verkehr und keine für den Fußgängerverkehr“, fasst Sluka zusammen.

Auch wenn der dritte Tunnel durch den Georgsberg fälschlich meist als „Radler-Tunnel“ dargestellt wird, würde er als Fahrrad- und Fußgängertunnel sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger eine Erleichterung bringen: schnurgerade mit getrennten, breiten Wegen bekämen auch Zufußgehende eine ungestörte, übersichtliche Abkürzung.

Ein Steg längs der Ilz müsste bei den vorhandenen Verkehrszahlen mindestens drei Meter breit sein und zumindest in den unübersichtlichen Kurven und Gefälle eine Trennung der Fahrrichtungen aufweisen. Dort sollte er breiter ausgeführt sein, damit Lastenräder und Fahrräder mit (Kinder-)Anhänger herkommen.

Der Metallsteg wäre stark witterungsabhängig. „Eine Metallkonstruktion vereist eher als andere Wege, erst recht in der feuchten Umgebung nahe der Ilz. Man kann mit Beschichtungen etwas entgegenwirken, dass die Oberfläche rutschig wird, aber bei Eis werden auch sie weitgehend unwirksam“, erklärt Sluka. Auch Schnee würde zum Problem. Der Winterdienst müsste von Hand gemacht werden und Streusalz scheidet wegen der Anfälligkeit des Metalls aus. Sluka weiter: „Die städtische Verwaltung hat zugegeben, dass es der Bauhof ‚aus Kapazitätsgründen‘ nicht einmal schafft, die wichtigsten bestehenden Infrastruktureinrichtungen für Radfahrer schnee- und eisfrei zu halten. Da wird wohl kaum noch jemand für die manuelle Reinigung von mehreren hundert Metern Fahrradsteg zur Verfügung stehen“. Ein solcher Steg mag im milden Klima des Gardasees oder an der Küste Rio de Janeiros für touristische Zwecke tauglich sein, aber kann in Passau keine zuverlässig nutzbare Verkehrsverbindung herstellen.



Vor Ort fällt sofort die massive Unterkonstruktion der unteren Ilzbrücke ins Auge, die der Radsteg unterqueren müsste. „Man fragt sich: War von der CSU überhaupt jemand vor Veröffentlichung des Vorschlags mal dort? Denn das hätte auffallen müssen“, kritisiert Sluka, der die

Situation in Augenschein genommen und vermessen hat. Ein Steg, der die Brücke unterquert, müsste sehr tief bis fast herunter zur Wasseroberfläche gehen, denn nach oben sind 3, mindestens aber 2,50 Meter lichte Höhe für die Durchfahrt freizuhalten. Der Steg würde bei einem Pegelstand über etwa 6 Metern (Pegel Donau/Ilz) regelmäßig überflutet und müsste danach jedes Mal aufwändig manuell gereinigt werden. Im Jahr 2019 wäre das viermal der Fall gewesen, einmal davon über einen Monat lang.

Aus der Tiefe muss man sicher wieder nach oben auf Straßenniveau gelangen bzw. sicher das Gefälle zur Ilz herab fahren können. Um die 5 bis 6 Meter Höhenunterschied zu überwinden wäre eine Rampe mit einer maximal zulässigen Neigung von 5 Prozent mindestens 100 Meter lang, würde also nach der Brücke noch weit am Niederhaus vorbei laufen müssen. Der Kurvenradius der nötigen Kehre beträgt mindestens 10 Meter. Zusammen mit dem Radweg würden dabei in einer ausladenden Konstruktion über der Ilz etwa 25 Meter überspannt, die halbe Breite der Ilz und die halbe Strecke bis zur Ilzmündung.

Oben angekommen beginnt dann das rechtliche Problem. Der Gehweg beim Südtunnel ist auch nach seiner kleinen Verbreiterung zu schmal. Radfahrer dürfen hier nur auf dem Gehweg fahren, weil die Stadt diese Situation als „Altlast“ bezeichnet. Dies geht schon bei den bestehenden hohen Anzahlen von Radfahrern, die fast alle nicht die auf Gehwegen vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit einhalten, zu Lasten der dort ebenfalls zahlreich vorhandenen Fußgänger. „Wer nicht erlaubt, dass Radfahrer in extrem breiten Fußgängerzonen fahren, darf eigentlich nicht zulassen, dass sie auf viel schmäleren Gehwegen durch die Fußgänger kurven“, bekräftigt Sluka.

Zusätzliche Radfahrer auf dem dafür zu schmalen Gehweg wären ordnungswidrig. Hier müssten Fußgänger ihren eigenen Weg mit einer Mindestbreite von 2,50 Metern neben mindestens 3,00 Meter für Radfahrer im Gegenverkehr bekommen. Hinzu kämen noch Sicherheitsabstände zwischen den Wegen und zur Fahrbahn, zusammen mindestens weitere 75 Zentimeter. „Ich bezweifle, dass der Südtunnel und das Straßenstück bis zur Hängebrücke diese Flächen hergeben wird, ohne dass man die Fahrbahnen stark einschränkt“, urteilt der VCD-Experte. Ein Geländer zur Fahrbahn, wie es die CSU vorschlägt würde die Breitenproblematik verschlimmern und die Unfallgefahr erhöhen. Wenn zwischen Radweg und Geländer kein baulicher Sicherheitsabstand vorgesehen ist, bleiben Radfahrer im Geländer hängen. „Solche Stürze mit teilweise schweren Verletzungen kann man auch am Donauradweg nach Obernzell regelmäßig beobachten“, weiß Sluka aus der Analyse der Unfallberichte.

Zusammenfassendes Urteil des VCD-Experten: Die „Ilz-Galerie“ würde erhebliche Sicherheitsprobleme im Südtunnel schaffen. Für sie wäre ein auffälliger baulicher Eingriff vor der Kulisse des Niederhaus nötig. Sie würde keine dauerhaft befahrbare Lösung darstellen, keine Erleichterung für zahlreiche zu Fuß gehende Menschen und teilweise sogar eine zusätzliche Erschwernis für sie bedeuten. „Ob das wirklich einen ‚innovativen Ansatz‘ und eine sinnvolle Alternative zum Rad- und Fußgängertunnel darstellt, ist sehr zweifelhaft“, so Sluka abschließend.

Für Rückfragen steht Ihnen der Vorsitzende des VCD Kreisverbands Passau, Bernd Sluka, gerne persönlich unter Tel. +49-176-42063287 zur Verfügung.