
Bernd Sluka · Dr.-Karl-Fuchs-Str. 25 · D-94034 Passau

Stadt Deggendorf
Straßenverkehrsbehörde
Franz-Josef-Strauß-Straße 3
94469 Deggendorf

Verkehrsprobleme in Deggendorf

Sehr geehrte Damen und Herren,

zeitgleich habe ich Ihnen heute einen Widerspruch bezüglich der Radwegbenutzungspflicht um die Stadtparkkreuzung zugeschickt. Ich will nun beileibe nicht jedes Problem auf dem Rechtsweg lösen. In o.g. Fall ließ mir der Fristablauf nur keine andere Wahl.

Darum schreibe ich Ihnen hier einfach mal auf, welche sonstigen Verkehrsprobleme mir mittlerweile als regelmäßiger Verkehrsteilnehmer in Deggendorf aufgefallen sind. Ich hoffe damit zu deren Lösung beizutragen.

Vielleicht überprüfen Sie die angesprochenen Mängel im Zug der nach der Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 2 regelmäßig vorzunehmenden Verkehrsschauen oder stellen sie auf andere Weise ab. In einigen Fällen habe ich dazu konkrete Vorschläge gemacht.

1. Die Radfahrstreifen in der Stadtfeldstraße werden durch Kraftfahrzeuge in den Kurven mitbenutzt. Sie sind häufig illegal zugeparkt. Sogar die Polizei mißbraucht sie — unnötigerweise, denn Platz wäre in Parkflächen vorhanden — bei Verkehrskontrollen als Stellplatz für Fahrzeuge. Radfahrer müssen dann auf die Fahrbahn ausweichen. Viele Radfahrer fahren darum hier gleich auf dem Gehweg.

Hier wäre es angebracht, die Radfahrstreifen aufzuheben und sie als für alle benutzbare Seitenstreifen zu belassen (Zeichen 237 bzw. 240 entfernen). Das entspricht eher ihrer tatsächlichen Benutzung.

2. Im weiteren Verlauf vor dem Hauptbahnhof steht ein Zeichen 241 irreführend. Eine Zuordnung von Rad- und Fußgängerfläche ist hier nicht eindeutig möglich. Sollte sich der Radanteil auf den Bereich zwischen den gelben (weiß wäre vorgeschrieben, da nicht Baustellenbeschilderung) Streifen beziehen, wäre rechts davon noch auf dem Niveau der Fahrbahn ein Fußgängerbereich ausgeschildert. Dort parken aber gerne Fahrzeuge. Insbesondere Busse versperren dabei auch den Bereich zwischen den gelben Streifen.
3. Die Fahrradabstellplätze am Bahnhof sowie die Unterführung ist aus südlicher und östlicher Richtung nicht legal zu erreichen, weil dort in beiden möglichen Zufahrten ein Zeichen 263 ohne Ausnahme für Radfahrer steht. Insbesondere im Winter, wenn auch noch die Zufahrt über die Parallelstraße vor dem Bahnhofsgebäude durch Schneewälle unmöglich gemacht wird, steht überhaupt keine legale Zufahrtsmöglichkeit zu Stellplätzen und Unterführung mehr zur Verfügung.

4. In die Kreuzung Egger Straße/Detterstraße wird jeden Morgen aus dem nördlichen Zweig (aus Richtung Egg) regelmäßig noch in die Kreuzung eingefahren, obwohl sich der Verkehr sichtbar zurück staut (Verstoß gegen § 11 Abs. 1 StVO). Durch die zugestellte Kreuzung kommt es zu einem langen Rückstau in der Detterstraße, weil von dort nun niemand mehr bei Grün weiterfahren kann. Ebenso wird der Verkehr aus Richtung Stadtparkkreuzung behindert. Diese ständigen Verkehrsverstöße (übrigens auch durch zahlreiche Schulbusfahrer) stellen nicht nur eine Behinderung anderer dar, sondern gefährden auch, weil der Rückstau die Unübersichtlichkeit in der Detterstraße erhöht, wo aber zur gleichen Tageszeit viele Autos, Fahrräder und Fußgänger zu angrenzenden Schulen und dem Kindergarten fahren bzw. dort wieder ausfahren. Meines Erachtens sollte sich dieses Problem durch gelegentliche Kontrollen und Ahndung der Verstöße abstellen lassen.
5. Die Radwege in der der Graflinger Straße führen über zahlreiche gefährliche, viel befahrene Grundstückszufahrten, wie z.B. zu Lidl, McDonalds, Burger King und zu der Tankstelle bzw. Waschanlage gegenüber dem Stadtpark. An den Einfahrten ist nicht nur der Radweg häufig von ausfahrenden Fahrzeugen zugestellt, sondern es kommt ständig zu gefährlichen Konflikten und Unfällen (siehe z.B. Deggendorfer Zeitung vom 12. Mai 2006). Meine persönliche Erfahrung ist, daß ich jedes zweite Mal, bei dem ich auf dem Radweg fahre, an der Einfahrt zu Lidl fast vom Rad geholt werde und dies nur durch eine Notbremsung verhindern kann. Ähnliches ist mir an der Tankstelle gegenüber dem Stadtpark häufig und an den restlichen Zufahrten gelegentlich passiert. Hinzu kommen die abgesetzten Furten an der Einmündung Trat/Land-Au, wo ebenfalls wiederholt Konflikte mit auf der Fahrbahn abbiegenden Fahrzeugen auftreten. Außerdem wird der Weg von nicht wenigen Fußgängern begangen, was seine Ausweisung im Mischverkehr mit Radfahrern ohnehin unzulässig macht. Besonders auf der östlichen Seite versperren wiederholt Fußgängergruppen seine gesamte Breite. Auf dem westlichen Weg wird man an den fehlerhaft abgesenkten Grundstückszufahrten fast aus dem Sattel gehoben.

Auf dem Abschnitt mit Radfahrstreifen kann man dagegen fast unbehelligt fahren (lediglich ein Vorfall mit einem auf dem Radfahrstreifen linksfahrenden „Geisterradler“), sofern sie regelmäßig gekehrt werden.

Hier sollten zur Reduzierung der Unfallgefahr die Radwegbenutzungspflichten dringend aufgehoben werden. Besser noch wäre es, diese Radwege ganz aufzulassen, da Radfahrer auch auf den nicht benutzungspflichtigen „anderen“ Radwegen bzw. Gehwegen stark gefährdet wären. Eventuell kann man sie dort herunterholen, wenn man ihnen durchgehend einen Radfahrstreifen anbietet.

6. Im südlichen Teil der Graflinger Straße fahren viele Radfahrer illegal auf den Gehwegen und belästigen und gefährden insbesondere auf den sehr schmalen Gehwegen im Bereich um die Einmündung der Walchstraße und ihr gegenüber häufig Fußgänger. Abhilfe könnten hier m.E. nur Kontrollen schaffen.
7. Außerdem fehlt in diesem Bereich eine gesicherte Querungsmöglichkeit der Graflinger Straße für Fußgänger. Dabei wechseln gerade hier täglich Hunderte von Fußgängern die Straßenseite. Vor allem die Schüler der nahe gelegenen Aloys-Fischer-Schule und des Comenius-Gymnasiums nutzen Pausen und die Mittagszeit, um in der Gegend einzukaufen, und queren dabei die vielbefahrene Graflinger Straße. Durch die Doppelkurve, in der die Straße hier verläuft, ist sie dabei nicht weit genug einzusehen. Der viel zu breite Mündungstrichter der Walchstraße erschwert Querungen zusätzlich.
8. Der Radfahrstreifen gegen die Einbahnrichtung in der Amanstraße wird vom mehrspurigen Kraftfahrzeugverkehr ignoriert. Wenn nicht genügend Platz auf dem Fahrstreifen verbleibt, überfahren sie ohne zu zögern die trennende Linie (Zeichen 295). In dieser Straße wäre es erheblich sicherer und zulässig, den Radfahrstreifen aufzuheben, seine Markierung zu entfernen und stattdessen einfach Radverkehr in Gegenrichtung auf der Fahrbahn der Einbahnstraße zuzulassen. Die Einfahrhilfe an der Kreuzung zur Franz-Josef-Straße-Straße und die Aufstellfläche an der Einmündung zur Graflinger Straße sollten dabei bestehen bleiben. Auf der übrigen Strecke bietet die ignorierte weiße Linie nur eine trügerische Scheinsicherheit. Ohne sie würden Radfahrer viel eher mit entgegenkommenden Fahrzeugen rechnen, die auf ihre Seite herüberfahren könnten, und die sich begegnenden Verkehrsteilnehmer sich besser arrangieren.

9. Der kurze Radfahrstreifen an der Ecke Grafinger Straße/Westlicher Stadtgraben wird häufig durch nur halb in den Parkbuchten stehende Autos zugestellt. Ebenso wird die Furt, die aus der Amanstraße auf diesen Radfahrstreifen führt, regelmäßig von in die Kreuzung trotz Rückstau einfahrenden Fahrzeugen zugestellt. An dieser Stelle fahren Radfahrer gerne auf den Gehweg und bei (Fahrzeug-) Rot illegal (Rotlichtverstoß) über die Fußgängerfurt des Westlichen Stadtgrabens in die Fußgängerzone oder im Stadtgraben weiter.
10. Die Induktionsschleife an der nördlichen Ausfahrt vom Stadtplatz (Fußgängerzone mit Erlaubnis zum Radfahren) reagiert nicht auf Fahrräder. Die Ampel bleibt Rot. Bitte nachjustieren!
11. Die Radwege in der Hindenburgstraße sind so gut wie nie benutzbar, weil fast immer zugeparkt oder zumindest zu nahe neben parkenden Fahrzeugen (die Rechtsprechung schreibt vor, daß Radfahrer einen Meter Mindestabstand einzuhalten haben und Polizei sowie der Bundesminister für Verkehr empfehlen dies auch) oder von Fußgängern mitbenutzt. Sie sollten zugunsten einer Freigabe des Gehwegs für das langsame Radfahren in Schrittgeschwindigkeit aufgehoben werden.
12. Gleiches gilt für die Radwege in der Bahnhofstraße. Hier kommen noch Verschwenkungen hinzu, die Radfahrern den Verbleib auf dem ihnen zgedachten Handtuch-Streifen unmöglich machen.
13. An der Kreuzung Neusiedler Straße/Hans-Krämer-Straße ist an der Ecke vor dem Parkhaus das Auffahren auf den nachfolgenden, selbständig verlaufenden Radweg unmöglich. Er beginnt erst hinter der Kreuzung. Eine Auffahrtsmöglichkeit existiert nicht und eine eindeutige Führung für den Radverkehr erst recht nicht.
14. Der Radweg an der südlichen Seite der Hans-Krämer-Straße zwischen den Einmündungen Edlmairstraße und Fischerdorfer Hauptstraße ist meist unbenutzbar, weil er fast immer durch ausfahrende Fahrzeuge (Parkplatz, Flohmarkt, Einmündung Werftstraße) verstellt wird und zahlreiche Fußgänger dort unterwegs sind. Letzteres schließt ohnehin die gleichzeitige Benutzung durch Radfahrer aus. Die Benutzungspflicht darf nicht angeordnet werden. Hinzu kommen noch zahlreiche Radfahrer, die diesen Weg illegal linksseitig benutzen und so zu weiteren Problemen beitragen. Soweit ich mich erinnere, stehen dort sogar fälschlich Fahrradwegweiser, welche das linksseitige Befahren nahelegen.

Hier wäre die Benutzungspflicht aufzuheben und ggf. die Nutzbarkeit durch eine Freigabe des Gehwegs zu ermöglichen. Gleichzeitig aber müßte gegen die vielen Linksfahrer vorgegangen werden, die sich dort vor allem an der Werftstraße und den Einfahrten selbst erheblich in Gefahr bringen.
15. Der Radfahrstreifen an der Westseite der Hengersberger Straße ist vor einem Gebrauchtwagenhandel regelmäßig durch darauf geparkte Fahrzeuge versperrt. Entweder sollte dem abgeholfen und das Falschparken regelmäßig geahndet oder aber die Benutzungspflicht des Streifens aufgehoben werden, so daß ein benutzbarer, aber nicht benutzungspflichtiger Seitenstreifen verbleibt.
16. Auf der gegenüberliegenden Seite ist an der Kreuzung vor der Pfarrkirche unnötigerweise ein Radweg über die Kreuzung geführt. Hier greift das Gleiche, was ich in meinem Widerspruch bereits dargelegt habe: Diese Führungsvariante ist nur geeignet, die Unfallgefahr zu erhöhen. Hinzu kommt in diesem Fall, daß der Radweg nahe an parkenden Fahrzeugen geführt, eine schnell befahrene Rechtsabbiegefahrbahn quert und anschließend über eine stark verschwenkte Furt geführt wird. Damit wird nur die Gefährdung von Radfahrern erreicht, die hier problemlos auf der Fahrbahn geradeaus weiterfahren könnten.

17. Das Stück Radweg auf der Nordostseite der Hengersberger Straße zwischen Einmündung der Josef-Wallner-Straße und der Deggenauer Straße ist illegal benutzungspflichtig. Zum einen fehlt es hier an der Stetigkeit des nur wenige hundert Meter langen Radwegs. Dazu verläuft er über mehrere Grundstückseinfahrten. Vor allem aber ist die Notwendigkeit (vgl. § 45 Abs. 9 StVO) mehr als zweifelhaft. Vorher ist in der gleichen Straße keine Radverkehrsführung vorhanden. Und danach mündet der Radweg in einen nicht benutzungspflichtigen für das Radfahren in Schrittgeschwindigkeit freigegebenen Gehweg in der gleichen Straße. Eine besondere Gefahrenlage, welche zwingend für die Anordnung der Benutzungspflicht vorhanden sein muß, kann also gar nicht bestehen. Sie würde auch davor und danach Bestand haben. Die Fortsetzung des dort auf der anderen Seite einmündenden, selbständig längs der Bahnlinie geführten Radwegs ist auch ohne Benutzungspflicht des kleinen Stücks möglich. Dazu genügt wie dann auch im weiteren Verlauf einfach die Freigabe des Gehwegs für das Radfahren. Auch aus diesem Grund ist die Benutzungspflicht nicht zwingend und damit nicht anzuordnen.
18. Die Oberfläche der Radwege über die neue Maximiliansbrücke ist stark gewellt. Besonders hat es dabei den östlichen Weg erwischt. Darauf habe ich bereits in einem Brief vom 5. Juni 2005 an die Stadt Deggen Dorf hingewiesen. Geschehen ist indes wenig. Mir ist unverständlich, wieso dieser offensichtliche Mangel nicht bereits bei der Bauabnahme reklamiert und abgestellt wurde. Seine Folgen sind nicht nur „mangelnde Bequemlichkeit für Radfahrer“. Sondern erstens ist auch auf den Radwegen der Brücke die Benutzungspflicht unzulässig, da die Oberfläche nicht dem Stand der Technik entspricht. Sie sollte mindestens die Qualität der danebenliegenden Fahrbahnen für den Kraftfahrzeugverkehr aufweisen. Der Zustand der Oberfläche wirkt sich direkt (u.a. verlängerte Bremswege, Bindung der Aufmerksamkeit auf die Fahrfläche statt auf das Verkehrsgeschehen) und indirekt (verringerte Wasserableitung, dadurch länger feuchte und rutschige Oberfläche, im Winter häufigeres Überfrieren) auf die Fahrsicherheit aus. Zudem erschwert sie den Winterdienst.
19. Der Radweg in der Altholzstraße ist in der Praxis (gemessen habe ich seine Breite nicht) zu schmal für Zweirichtungsverkehr. Begegnungen finden auf knappstem Raum ohne ausreichenden Sicherheitsabstand statt, oftmals wegen des starken Gefälles der Brückenrampen auch noch bei hoher Geschwindigkeit. Dazu trägt der nicht zurückgeschnittene Bewuchs bei. Oft ist der Radweg durch Glasscherben, die wochenlang dort liegenbleiben, unbenutzbar. Vor dem Feuerwehrhaus in Fischerdorf wird zudem vor der gefährlichen Ausfahrt gewarnt. Ein deutlicheres Zeichen, daß der Radweg dort nicht benutzungspflichtig sein dürfte, gibt es nicht. Denn eine Benutzungspflicht darf nur dort angeordnet werden, wo sie eine erhebliche Gefahrenlage (die auf der wenig befahrenen Straße ohnehin nicht vorhanden ist) entschärft, nicht dort, wo sie stattdessen auch noch zusätzlich Gefahren für die Radwegbenutzer schafft.

Für Rückfragen und Ortstermine stehe ich im Rahmen meines Zeitbudgets gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen