

Rund ums Rad

Anna Hopfe: Herzlich Willkommen zur dritten Folge der Grünen Welle, dem Podcast der Grünen-Fraktion im Regensburger Stadtrat. Ich bin Anna Hopfe, stellvertretende Fraktionsvorsitzende, und in der heutigen Folge dreht sich alles um das Thema Radfahren. Ich bin selbst begeisterte Fahrradfahrerin und freue mich, dass ich heute mit zwei tollen Gästen über dieses Thema sprechen kann. Bei mir ist zum einen Wolfgang Bogie, er ist der Vorsitzende des VCD Regensburg, und er zeigt uns später selbst was der VCD ist und welche Ziele er verfolgt. Mein zweiter Gast ist Michael Achmann. Er ist einer meiner Fraktionskollegen, sitzt also auch für uns Grüne im Stadtrat und ihr beide also Wolfgang und Michael habt maßgeblich an der Organisation und Durchführung des Radentscheids beteiligt und auch darüber wollen wir später sprechen. Also, hallo Wolfgang, hallo Michael, schön dass ihr dabei seid!

Wolfgang Bogie: Hallo Anna. Danke für die Einladung.

Michael Achmann: Hallo zusammen!

Anna Hopfe: Ja, das Radfahren zu fördern, das ist ja für uns Grüne ein politisches Dauerthema. Fahrradfahren hat unglaublich viele Vorteile: es ist gesund, es schont die Umwelt und im Vergleich zum Auto verbraucht das Fahrrad natürlich auch viel weniger Platz. Wolfgang, du setzt dich ja vor allem über den VCD für die Förderung des Radverkehrs ein. Was genau ist denn der VCD, welche Ziele verfolgt ihr, welche Themen sind bei euch in Regensburg gerade besonders aktuell?

Wolfgang Bogie: Ja, der VCD ist ein Verkehrsclub, der sich für die Verkehrsarten des Umweltverbundes einsetzt, also für die mehr ökologischen Verkehrsarten, wie Bahn, öffentlicher Nahverkehr, Fußgänger, Radfahrer. Das macht er, seit über 30 Jahren gibt es den VCD in Deutschland mit Sitz in Berlin und in den Kreisverbänden vor Ort versuchen wir uns halt in die Verkehrspolitik vor Ort einzusetzen und versuchen eben hier zum Beispiel dem Busverkehr Vorrang zu geben in der Stadt oder dass neue Bahnhalte eingeführt werden in Regensburg oder dass Fußgängern mehr Platz eingeräumt wird. Das sind Dinge, die wir in Regensburg machen. Aktuell natürlich auch beim Radentscheid mitwirken oder mitgewirkt haben, dass er überhaupt zustande kommt.

Anna Hopfe: Genau, der Radentscheid. Das ist ein Bürger*innenbegehren, das 2019 stattgefunden hat und, Michael, du hast den Radfahrer mitinitiiert und ihr habt den gemeinsam und mit breiter Unterstützung zu einem der erfolgreichsten Bürger*innenbegehren in Regensburg überhaupt geführt. Vielleicht, Michael, kannst du uns zu Beginn mal einen Überblick geben worum es sich beim Radentscheid überhaupt gehandelt hat.

Michael Achmann: Genau, die Idee eines Radentscheids stammt ursprünglich aus Berlin und unser großes Vorbild für in den Regensburger Radentscheid war Bamberg. Konkret haben wir eine Forderung ausformuliert, die Forderung nach Haupttrouten, die alle Stadtteile Regensburgs quasi im Kreis miteinander verbinden sollen und im Stern mit der Altstadt, sodass man ein Haupttroutennetz hat auf dem alle Menschen jeder Altersklasse sich gut bewegen können. Sich vor allem sicher bewegen können und sicher fühlen können, wenn sie mit ihrem Fahrrad von A nach B kommen wollen, sodass wir in Zukunft eben auch noch mehr Leute aktivieren und motivieren können aufs Radl umzusteigen, um die verstopften Straßen der Stadt ja von den Autos sozusagen befreien zu können. Das Radentscheidsteam hat über 13.000 Unterschriften gesammelt und das war für uns eben auch noch mal ein klares Bekenntnis der Bürgerinnen und Bürger der Stadt zum Radverkehr und wurde schlussendlich vom Stadtrat eben auch übernommen.

Anna Hopfe: Genau und Wolfgang, wie sieht es denn jetzt konkret mit dem Zeitplan für die Umsetzung aus und wie bewertest du das geplante Vorgehen?

Wolfgang Bogie: Also der Stadtrat hat ja den Radentscheid komplett übernommen. Wir haben uns dann sehr schnell, nachdem im Stadtrat entschieden wurde, dass der Radentscheid übernommen wird, mit der Verwaltung und der Politik zusammengesetzt und ein Ingenieurbüro wurde beauftragt die Hauptrouten, die wir schon mit der Verwaltung abgestimmt haben, das Ingenieurbüro soll die jetzt halt untersuchen diese Hauptrouten. Sind das die richtigen Routen, die wir gewählt haben. Gibt es Alternativen dazu, die man anschauen sollte? Und die sollen jetzt wirklich Route für Route, Straßenzug für Straßenzug, ein System entwickeln, ein Netz entwickeln auf dem Radfahrer möglichst Vorfahrt haben, wo man sich eben sicher bewegen kann, aber auch schnell bewegen kann, von A nach B, um sein Ziel zu erreichen. Jetzt werden Bürgerbefragungen noch durchgeführt, in verschiedenen Altersgruppen, aber auch Interessensgruppen werden noch interviewt zu diesem Hauptroutennetz und zum Ende des Jahres soll ein Bericht vorgelegt werden auch dem Stadtrat zu diesem Hauptroutennetz.

Michael Achmann: Genau und insgesamt kann man diesen Zeitplan schon positiv bewerten. Also wir wünschen uns natürlich alle immer, dass es etwas schneller geht und am liebsten hätten wir heute schon das perfekte Hauptroutennetz, aber wir sind bei der Planung mit eingebunden und aus unserem Blick läuft das Ganze so schnell wie es in der Verwaltung funktionieren kann. Wir müssen dann denke ich bis zum Ende des Jahres sehen, was rauskommt und dann darauf pochen, dass dieser Plan eben auch umgesetzt wird.

Anna Hopfe: und wir werden das natürlich auch vonseiten der grünen Fraktion weiter sehr genau beobachten. Wolfgang, du hast es gerade schon gesagt, im Zentrum steht dieses Radhauptroutennetz und mir fallen dabei auch sofort die Fahrradstraßen ein. Die Fahrradstraßen nehmen in Regensburg zu. Mittlerweile haben wir schon neun an der Zahl und was hat es mit diesen Fahrradstraßen eigentlich auf sich? Also es sind ja umgewidmete Autostraßen, in denen dann fahrende Autos sich in ihrer Geschwindigkeit den Radfahrern anpassen müssen. Sie dürfen maximal 30 km/h fahren und eine weitere Besonderheit in diesen Fahrradstraßen ist auch, dass eben Fahrradfahrer da auch nebeneinander fahren dürfen, also es gilt wirklich dann, dass dieser shared Space dieser gemeinsam genutzte Raum auf der Straße, vor allem aber auch eine Sicherheit für die Radfahrer*innen gibt und Wolfgang, vielleicht mag du uns noch mal eine Einschätzung von seiten des VCD auch geben. Welche Erfahrungen haben wir in Regensburg jetzt mit diesen umgewidmeten Straßen gemacht und wie ist das Mittel grundsätzlich zu bewerten?

Wolfgang: Ja das hast du sehr gut auch dargestellt. Dass das ein sehr wichtiges Instrument ist, auch diese Hauptrouten damit eben auszustatten. Es ist eben die Idee in den Nebenstraßen dem Radverkehr mehr Beachtung zu geben und ihm auch mehr Vorfahrt einzuräumen und damit auch die Sicherheit für die Radfahrer, die dort unterwegs sind eben, in, ja, sehr inhomogen Geschwindigkeiten: manche sehr langsam, andere sehr flott und schnell. Die einen auf dem Weg zur Arbeit, die anderen eher in der Freizeit unterwegs oder zum Einkaufen unterwegs. Das soll eben möglichst in den Nebenstraßen stattfinden, weil eben auf den Hauptstraßen des Autoverkehrs natürlich die Ampelfolgen auf den Autoverkehr abgestimmt sind und so weiter. Da fährt man eigentlich nur dann mit dem Fahrrad, wenn es sage ich mal notwendig ist unbedingt. Fahrradstraßen hat die Verwaltung jetzt nach und nach an der einen oder anderen Stelle umgesetzt, dort wo ganz klar der Radverkehr auch überwiegt in den Straßen. Auch nur dort können Fahrradstraßen heute eingeführt werden und wenn eine Verkehrsart überwiegt, dann soll sie natürlich auch gewisse Vorrechte haben und das ist die Idee der Fahrradstraßen. Hier dem Radverkehr, wie du es auch gesagt hast, Vorfahrt einzuräumen, dass man auch mal nebeneinander fahren kann oder ratschen

kann und die Autofahrer in dem Moment dann auch mal Rücksicht nehmen müssen. Ansonsten ändert sich in den Straßen erst mal nichts. Es muss nachgewiesen werden, dass in den Straßen eben auch genügend Radverkehr unterwegs ist, damit solche Regelungen auch eingeführt werden und auch das macht ja auch keinen Sinn eine Fahrradstraße irgendwo einzuführen, wo keine Radfahrer unterwegs sind. Die Erfahrung in anderen Städten ist, dass erweitere ich mal ein bisschen, also auch in Regensburg, die sind gut aber in München zum Beispiel sind über 80 Fahrradstraßen schon eingeführt worden und das hat sich auch gezeigt, dass Radfahrer das annehmen und eben auch diese Straßen mehr nutzen. Das verdoppelt sich nicht, aber der Prozentanteil steigt noch in diesen Straßen wenn diese ausgewiesen sind, weil eben Radfahrer natürlich auch diese Sicherheit nutzen wollen die sie dort in diesen Straßen haben. Also durchweg positiv sage ich mal und auch die Akzeptanz, das sollte man auch dazusagen, auch die Akzeptanz bei den Autofahrern ist groß die eben in den Wohngebieten unterwegs sind. Das ist in München ebenfalls mit Studien begleitet worden von den Hochschulen. Man hat sich genau auch die Vorfahrtsregeln rechts vor links angeguckt. Wie reagieren da die Autofahrer? Und man hat also wirklich festgestellt dass dieses shared Space, was dann eigentlich noch mehr entsteht durch diese Regelung, gut funktioniert und das gegenseitig aufeinander Rücksicht genommen wird und eben auch Unfallzahlen runtergehen in solchen Bereichen.

Anna Hopfe: Michael, wie sind denn deiner Meinung nach die Fahrradstraßen zu bewerten und welches Potenzial gibt es da vielleicht auch noch nach oben?

Michael Achmann: Insgesamt halte ich natürlich ähnlich wie Wolfgang die Fahrradstraßen für ein sehr gutes Mittel gerade auch für unsere Haupttroutennetz. Ein bisschen die Kritik, die man im Moment noch zu hören bekommt ist, dass sie in "nichts bringen". Das glaube ich liegt daran, dass viele Menschen sie eben auch noch nicht kennen. Dass sich vielleicht Autofahrerinnen und Autofahrer noch nicht so gut daran halten, dass trotzdem nicht bekannt ist, dass man dort beispielsweise als Radlerinnen und Radler nebeneinander fahren darf ganz legal und da man nicht angehupt werden sollte. Was natürlich noch ganz wichtig ist, was man in Regensburg auf noch etwas verbessern könnte und ich hoffe, dass das jetzt so ein bisschen mit der Zeit kommt ist eine klarere Signalisierung, dass es sich um eine Fahrradstraße handelt. Da gibt es aus anderen Städten, wie zum Beispiel Bonn, gute Methoden das an den Rändern zu signalisieren. Was man jetzt in der Ostengasse schon ganz gut gemacht hat oder ganz spannend gemacht hat, sind sehr sehr viele Piktogramme auf dem Boden. Da kann man gar nicht mehr vergessen, dass man sich in einer Fahrradstraße befindet, weder als Radler noch also Autofahrer*in. Denn alle "fünf Metern" sieht man es wieder vor sich auf der Straße und jetzt muss noch ein bisschen dazu gelernt werden was eine Fahrradstraße eigentlich heißt und dass es eigentlich auch ein positiver Aspekt ist in Richtung Radlstadt.

Anna Hopfe: ja also vielen Dank das ist sicher interessant sich auch anzuschauen wie es in den Städten funktioniert, die schon häufiger Gebrauch gemacht haben von diesen Mitteln. Ich habe bei uns durchaus auch unterschiedliche Erfahrungen gemacht mit der Rücksicht die Autofahrer genommen haben in den Fahrradstraßen. Aber ganz klar ist es glaube ich auch, dass sich das erst noch entwickeln muss, dass es auch bekannt werden muss und, dass auch Radfahrende diese Straßen häufiger nutzen. So ein Mobilitätsverhalten ändert sich natürlich auch nicht von heute auf morgen. Aber danke für die Einblicke. Ich würde euch gern noch fragen welche zusätzlichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ihr denn sinnvoll findet? Es geht ja bei uns auch viel um Verkehrsberuhigung grundsätzlich und auch in allen Stadtteilen, nicht nur in der Altstadt. Fallen euch dann noch weitere Maßnahmen ein die zur Verkehrsberuhigung führen könnten?

Wolfgang Bogie: Verkehrsberuhigung hattest du auch als Stichwort genannt, hat natürlich viel mit Geschwindigkeit zu tun. Wir erleben in Umfragen immer wieder bei den Radfahrern, dass die Dr-

Martin-Luther-Straße genannt wird, wo Radfahrer sich bedrängt fühlen durch die Geschwindigkeiten der PKW oder auch des öffentlichen Nahverkehrs, der da unterwegs ist. Also da wäre für mich der richtige Ansatz, dass man hier von 50 km/h zum Beispiel auf 30 km/h runtergeht. Da gibt es mehr solche Beispiele rund um die Altstadt dort die Straßen anzuschauen ob man dort nicht generell auf 30 km/h geht. Es wäre so ein Thema zu sagen: ich gehe in der Umweltzone grundsätzlich auf 30 km/h. Verkehrsberuhigung hat auch damit zu tun Parksuchverkehr aus der Stadt raus zu nehmen oder Durchgangsverkehr. Wir wollen natürlich auch, dass die Stadt weiterhin von Leuten besucht wird und auch mit dem PKW erreichbar ist. Aber die Bitte wäre eigentlich hier, dass die Menschen mehr in die Parkhäuser fahren und nicht im öffentlichen Raum draußen parken. Diesen Raum würden wir gern mehr öffnen für den Fußgänger- und Radverkehr. Also Parkraumbewirtschaftung so zu betreiben, dass doch die Autofahrer mehr in die Parkhäuser fahren, dass Plätze, die in der Altstadt heute sind, die zugeparkt sind und heute noch als Parkplatz betrieben werden eben geöffnet werden wieder und wirklich zu Plätzen mit Aufenthaltsqualität werden. Das wären, denke ich, wichtige Themen zur Beruhigung. Und Leute, die von außen kommen nach Regensburg, sei es Besucher, sei es Leute die zum Einkaufen kommen wollen, wäre es denke ich sinnvoll, dass man ein Konzept entwickelt die möglichst weit vor der Stadt abzufangen, an Stellen wo der öffentliche Nahverkehr stark ist und die Leute in die Stadt bringt.

Anna Hopfe: Ja Wolfgang, da nennst du sehr viele Themen mit denen wir uns ständig im Stadtrat beschäftigen und auch zu recht beschäftigen. Vielen Dank auf jeden Fall für eure Impulse. Michael, zuletzt würde ich dich noch mal fragen mit welchen Themen wir uns denn gerade jetzt aktuell beschäftigen die mit dem Radverkehr direkt zu tun haben.

Michael Achmann: Genau im Planungsausschuss ist der Radverkehr irgendwie fast in jeder Sitzung irgendwo mit dabei. Da gibt es Negativbeispiele, zum Beispiel die Prüfeningerstraße. Dort wird schon etwas für den Radverkehr gemacht, aber es ist halt irgendwie nicht der große Wurf und niemand ist wirklich zufrieden mit den Änderungen, mit den Verbesserungen die dort umgesetzt werden. Einzelne Verbände wie der VCD, der ADFC wurden in die Planung auch nicht unbedingt adäquat mit einbezogen. Aber umgekehrt gibt es ganz viele kleine Maßnahmen, die man auf jeden Fall auch loben kann. Im letzten Jahr und in diesem Jahr und den nächsten Jahren werden viele Dinge umgesetzt. Ich freue mich persönlich schon stark auf das öffentliche Fahrradverleihsysteme, das wird vom Stadtwerk Regensburg umgesetzt. Dort bekommt man dann beispielsweise auch die Möglichkeit Lastenfahrräder auszuleihen. Es wird in Zukunft auch abschließbare Boxen in verschiedenen Stellen in der Innenstadt und außerhalb geben, insbesondere an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV, gerade an den Bahnhöfen, wo man das Fahrrad sicher und günstig abstellen kann. Also das Ganze funktioniert dann digital. Man hat mit einer Karte oder mit der App auf dem Handy Zugriff. Dann ist protokolliert, wer wann in die Box reingeht und dann wird sein eigenes Fahrrad vielleicht mit ein oder zwei anderen reingestellt und dann passieren so Dinge wie dir, Anna, hoffentlich nicht merk, dass das Rad am Wochenende am Bahnhof geklaut wird. Es wird bald auch bevorzugte Radquerungen geben, das heißt der Radverkehr bekommt an mindestens drei Stellen im Stadtgebiet in Zukunft Vorfahrt. Dann müssen die Autos an der Straße die Vorfahrt achten, wenn Radfahrer über die Routen durch die Parks oder die Allee kommen und mit dem Fahrrad hat man dort Vorfahrt. Ein Novum, das es bisher noch nicht gibt in Regensburg.

Anna Hopfe: Ja da ist viel in Bewegung. Ich bewege mich jetzt die nächsten Tage erst mal zu Fuß und mit dem Bus, weil Michael, wie du es gesagt hast, mein Fahrrad leider geklaut worden ist am Wochenende. Das passiert leider auch noch viel zu oft in unserer Stadt. Aber ihr beiden, ich möchte mich ganz herzlich für das Gespräch bedanken. Schön, dass ihr hier bei mir wert bei der Grünen Welle und wir uns über die Möglichkeiten der Radförderung in Regensburg unterhalten konnten.

Wer jetzt noch mehr Lust aufs Radfahren bekommen hat, dem möchte ich noch mal das Stadtradeln ans Herz legen, dass dieses Jahr natürlich auch wieder stattfindet. Es startet am 15. Mai und da geht es darum 21 Tage sich möglichst viel mit dem Fahrrad klimafreundlich zurückzulegen. Es ist ein Wettbewerb und da nimmt Regensburg natürlich auch wieder teil und auch unsere Fraktion beteiligt sich da. Mehr Informationen findet ihr unter www.stadradeln.de/regensburg und ich bedanke mich ganz herzlich bei euch allen fürs Zuhören. Die nächste Folge der Grünen Welle gibt es am 26. April. Dann wieder mit unseren Fraktionsvorsitzenden Maria und Stefan über die wichtigsten Themen im Stadtrat, die es im April gab. Bis dahin bleibt gesund und wir hören uns beim nächsten Mal.

Tschüss!

Wolfgang Bogie: ja auch tschüss und vielen Dank.

Michael Achmann: vielen Dank Anna, tschüss!