

## Liebes VCD-Mitglied,

Schwerpunkt auch der letzten Ausgabe des Jahres 2019 ist wiederum der Radverkehr - das ganze vergangene Jahr war schließlich geprägt von den vielen Treffen und Veranstaltungen, die im Zusammenhang mit dem Bürgerbegehren „Radentscheid Regensburg“ standen.

Um wichtige verkehrspolitische Themen ist es in den letzten Wochen und Monaten etwas still geworden: die Stadtbahn, die Bemühungen der Stadt um eine Umsetzung der Forderungen aus dem Bürgerbegehren „Radentscheid“ ....

Aber wir hoffen, im Neuen Jahr wieder mit neuer Kraft und neuem Schwung gemeinsam mit unseren „Bündnispartnern“ auch im Sinne des Klimaschutzes zu einer Verkehrspolitik in unserer Stadt beitragen zu können, die der Stärkung der menschen- und umweltfreundlichen Verkehrsmittel dient.

Mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen für ein friedliches, gesundes und erfülltes Neues Jahr 2020 verbleibt

der Vorstand

## Termine ...Termine ...Termine ...

Die Mitgliedertreffen finden jeweils am vierten Mittwoch eines Monats um 20:00 Uhr in der Gaststätte „Goldener Ochse“, Schwanenplatz 3 in Regensburg statt; Achtung: der vierte muss nicht unbedingt der letzte Mittwoch eines Monats sein! Hier die Termine für das kommende Jahr:

22. Januar 2020

26. Februar 2020

25. März 2020

22. April 2020

27. Mai 2020

24. Juni 2020

22. Juli 2020

Im August wegen der Ferien kein Treffen.

23. September 2020

28. Oktober 2020

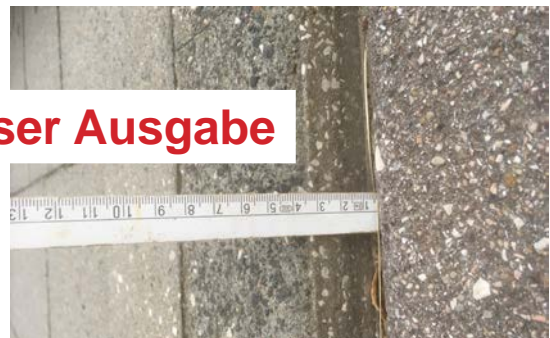
25. November 2020

Im Dezember wegen der Feiertage kein Treffen!

## Die Themen dieser Ausgabe



Aktion „Zugparkt“



gefährliche „Kanten“

Regensburg auf dem Weg zur Fahrradstadt



## Fotoaktion „Zugeparkt“

Im Rahmen der Unterschriftensammlungen zum „Radentscheid Regensburg“ bei verschiedenen Aktionen und Informationsständen in der Altstadt kamen die Aktivisten häufig ins Gespräch mit Regensburger Bürgerinnen und Bürgern, die über ihre eigenen Erfahrungen, Probleme und Ängste im Regensburger Radverkehr berichteten. Einzelne Themen wiederholten sich, z.B. wurde vermehrt berichtet, dass Gehsteige oft im Bereich von Kreuzungen oder Einmündungen, dort wo die Gehsteigkanten abgesenkt sind, von Pkw zugeparkt werden. Ähnliche Beschwerden gab es auch zu Fuß- und Radwegen sowie abgesenkten Auffahrten zu den Radwegen, die von Kraftfahrzeugen zugeparkt werden. Das wollten die Initiatoren des Radentscheides genauer wissen und starteten die Fotoaktion „Zugeparkt“: Bürger sollten Fotos von Orten senden, die immer wieder von Autos zugeparkt werden. Ziel der Aktion war nicht die Anzeige von Fahrzeughaltern, sondern zu hinterfragen, ob solche Bereiche nicht nachhaltig verbessert werden können, um die Sicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Besonders erfreulich war, dass dem Team von privaten Personen über die verschiedenen Internetportale über 150 Fotos zugesendet wurden. Wie angekündigt wurden die Fotos anonymisiert und mit geschwärzten Nummernschildern den zuständigen Behörden wie z.B. dem Ordnungsamt, dem Stadtplanungsamt und dem Tiefbauamt der Stadt Regensburg zur Bewertung (und weiteren Veranlassung) zur Verfügung gestellt. Im Folgenden sollen Auszüge einer Pressemitteilung sowie beispielhafte Fotos wiedergegeben werden, die klare räumliche Schwerpunktbereiche erkennen lassen.

Regine Wörle: „Auffallend viele Fotos wurden uns von Bereichen rund um den Hauptbahnhof geschickt, wo Autofahrer ziemlich rücksichtslos – leider kann man es nicht anders sagen – sich auf Bürgersteige oder Radwegezufahrten stellten“. Aufgefallen sind hier insbesondere die folgenden Stellen: Vor dem Haus Bahnhofstraße 15 gegenüber der Post, der Bereich vor dem Castra-Regina-Center und der Kurvenbereich an der Einmündung der Hemauerstraße vor dem RVV-Kundenzentrum.



*Bahnhofstraße 15*



*Bahnhofstraße Castra-Regina-Center*



*Bahnhofstraße - Einmündung Hemauerstraße*

Es folgen Fotos aus verschiedenen Wohngebieten außerhalb der Innenstadt, die vom Verkehrsüberwachungsdienst (VÜD) offenbar weniger überwacht werden, wo Pkw zu weit in den Kurvenbereichen geparkt werden, dort wo Bürgersteigkanten abgesenkt sind z.B. für Kinderwagen, Rollstuhlfahrer oder Kinder bis 8 Jahren, die dort mit dem Fahrrad unterwegs sind. Diese Situationen sind als besonders gefährlich einzuschätzen, weil die anderen Verkehrsteilnehmer durch die falsch geparkten Autos verdeckt werden und damit wichtige Sichtbeziehungen fehlen.



*Übergang zugeparkt,  
Graf-Spee-Straße, Ecke Alfons-Auer-Straße*



*Radweg zugeparkt, Lilienthalstraße*

Weitere Fotos zeigen die leider häufig übliche Situation, dass mal eben zum Bäcker oder Einkauf um die Ecke mit dem Auto vorgefahren und nur schnell in das Geschäft herein gesprungen wird, und dabei der Pkw halb auf dem Gehweg oder im absoluten Halteverbot geparkt wird. Oft bleibt auch noch jemand im Auto sitzen und lässt den Motor des Autos weiterlaufen, um anzuzeigen, dass man ja gleich wieder weg fährt. Wolfgang Bogie: „Wir halten dieses Kurzzeitparkverhalten für eine Unsitte, die andere Kunden verärgert bzw. auch gefährdet, wenn dadurch die Übersicht des Verkehrsraumes nicht mehr gegeben ist. Für den Naheinkauf empfehlen wir natürlich sowieso besser das Fahrrad oder das Lastenrad zu nehmen oder zum Bäcker gleich zu Fuß zu gehen.“



*parkende Autos vor der Bäckerei blockieren den Gehweg*

Da die Initiatoren der Aktion gerne eine öffentliche Diskussion starten und mit den zuständigen Stellen der Stadt Regensburg konstruktiv ins Gespräch kommen wollen, um an wichtigen Stellen im Stadtgebiet insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu sicheren und nachhaltigen (baulichen) Lösungen zu kommen, wurde die Auswertung der Fotoaktion auch an die Planungs- und Baureferentin Christine Schimpfermann geschickt.

In ihrem Antwortschreiben schlug diese vor, mögliche Lösungen mit dem Nahmobilitätskoordinator der Stadt, Thomas Großmüller, zu erörtern und eine Information zum Sachstand der Aktion sowie zu den daraus entstehenden Maßnahmen zum Thema in der nächsten AG Radverkehr zu machen.

## Gefährliche Kanten für Radfahrer

Sehr geehrte Frau Schimpfermann

ich weiß nicht wie hoch hier die Unfallzahlen sind oder die Dunkelziffer an Stürzen von Radfahrer(innen) an zu hohen Kanten zwischen Fußgänger- und Fahrradwegen.

Ich hatte gerade 2 solcher Unfälle im Bekannten bzw. Verwandtenkreis und möchte bei dieser Gelegenheit auf das Problem hinweisen und darum bitten diese unten genannten Kanten in Bestandswegen zu beseitigen und auch darum bitten eine Aktion zu starten weitere Kanten in Bestandswegen auszugleichen.

### 1. Beispiel: Unterführung Lilienthalstraße (beidseitig)

Die Dame musste einem anderen Verkehrsteilnehmer auf dem Radweg ausweichen und hat die Kante nicht gesehen. Zu beachten ist, dass je nach Tageszeit hier die Sichtverhältnisse im Bereich der Unterführung eingeschränkt gut sind. Die Kante ist hier viel zu hoch!



Nach 4 Wochen.  
Die Narbe wird wohl bleiben.

Gott sei Dank, hat sie einen Helm getragen.

### 2. Beispiel in diesem Abschnitt an der Landshuterstraße, nahe der Bushaltestelle am B&B Hotel (aber auch auf der Gegenseite) hat der junge Radfahrer die Kante nicht gesehen und ist gestürzt.



Das ist nochmal einigermaßen gut  
gegangen aber natürlich unnötig!

Den meisten Radfahrer(innen) wird so eine Unfallmeldung wohl eher peinlich sein oder der Sturz wird nicht gemeldet, so dass ich vermute, dass die Dunkelziffer von solchen Stürzen groß ist.

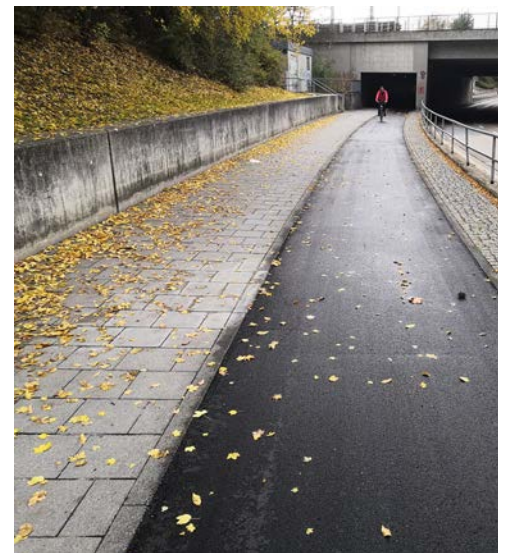
Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass ich hier Unterstützung suche, diese Kanten im Bestand zu beseitigen und natürlich auch bei Neubauprojekten zu verhindern - Bitte u.a. auch in Kreuzungsbereichen an Ampelanlagen und Verkehrsinseln reicht eine unterschiedliche Belagsoberfläche ohne Kante dazwischen oder einer Kante zur Fahrbahn.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Bogie

In einem Schreiben an die Planungs- und Baureferentin **Christine Schimpfermann** (siehe links) informierte VCD-Kreisvorsitzender **Wolfgang Bogie** über typische Gefahrenstellen für den Radverkehr und zwei üble Unfälle ... und konnte postwendend einen Erfolg verbuchen - die „gefährliche Kante“ in der Lilienthal-Unterführung wurde bereits beseitigt!

### Foto nachher



Die Planungs- und Baureferentin kümmerte sich umgehend darum, dass die gefährlichen Kanten zwischen Geh- und Radweg in der Unterführung Lilienthalstraße im Rahmen der Unterhaltungsarbeiten durch das Aufbringen einer Asphaltdeckschicht (Hocheinbau) beseitigt wurden.

© Foto: W. Bogie

## Kein Radentscheid in Regensburg

Ende Oktober waren die im Rahmen des Bürgerbegehrens zu einem „Radentscheid Regensburg“ gesammelten Unterschriften an die Stadt Regensburg übergeben worden - mit 11.000 Unterschriften konnten hierbei fast doppelt so viele Unterschriften eingereicht werden als benötigt waren. Damit war es das erfolgreichste Bürgerbegehren in der Geschichte Regensburgs.

Einen Monat später war es gewiss: Es wird keinen Radentscheid geben, weil der Stadtrat mehrheitlich beschlossen hat, die Forderungen des Bürgerbegehrens Radentscheid zu übernehmen und anzustreben, ein Netz von durchgängigen Haupttrouten für den Radverkehr zu schaffen. Diese Routen bestehen aus Fahrradstraßen, zügig befahrbaren Radwegen, geschützten Radwegen an viel befahrenen Hauptstraßen. Wichtige weitere Bestandteile sind sichere Kreuzungen und eine gute Beschilderung der Fahrradrouten. Allein die CSU hatte im übrigen gegen den Stadtratsbeschluss gestimmt, weil sie der Meinung war, dass dieses Thema den Bürgern zur Entscheidung vorgelegt werden sollte.

Die Aktivisten des Bürgerbegehrens drängten nicht auf einen Bürgerbescheid, sondern vertrauen auf die Zusage des Stadtrates, wie Regine Wörle vom ADFC nach der Entscheidung sagte. In zwei Treffen mit Vertretern der Koalition aus SPD, Grünen, Freien Wählern und FDP sowie der Verwaltung verständigten sie sich darauf, dass die Fahrradrouten „als vorrangiges verkehrspolitisches Ziel der Stadtentwicklung“ in der Regel nicht auf Kosten der Flächen für den Fußgängerverkehr, den ÖPNV und das Stadtgrün umgesetzt werden sollen. Regine Wörle zeigte sich optimistisch, dass Maßnahmen, für die Markierungen und Schilder ausreichen, bereits 2020 umgesetzt werden. Einen Bürgerentscheid durchsetzen wollten die Aktivisten nicht, weil dadurch „nichts gewonnen worden wäre“ und der Verwaltung nur Arbeit gemacht und unnötige Kosten entstanden wären. Viel mehr wollten die Initiatoren Politik und Verwaltung ermutigen, für bessere Radrouten, beispielsweise eine Fahrradroute in Kumpfmühl, auch dem Autoverkehr Platz wegzunehmen. Mit ihrer Unterschrift hätten Tausende von Menschen signalisiert, dass sie das in Kauf nehmen würden.

Kritiker befürchten, dass es ein Fehler war, nicht auf einen Bürgerentscheid zu bestehen und attestieren den Aktivisten, dass ihnen der letzte Mut fehlt. Groß ist die Gefahr, dass die Stadt die Sache verschleppt oder gar aussitzt. Ein Bürgerentscheid wäre ein geeignetes Mittel gewesen herauszufinden, ob es in der Bürgerschaft tatsächlich eine Mehrheit für ein fahrradfreundliches Regensburg (siehe hierzu auch die Seiten 6/7) gibt, die auch bereit ist, zur Abstimmung zu gehen. Dann wäre der Handlungsdruck für die Politik viel stärker gewesen.



Am 23.10.2019 waren am Alten Rathaus über 11.000 Unterschriften zum Bürgerbegehren Radentscheid an die Stadtführung übergeben worden.

## Regensburg auf dem Weg zur „Radlstadt“?

Im vergangenen Oktober häuften sich die Meldungen zur „Fahrradtauglichkeit“ unserer Stadt: die Unterschriften des Bürgerbegehrens „Radentscheid Regensburg“ wurden übergeben (siehe auch Seite 5), Regensburg wurde in die AGFK, die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern aufgenommen und die Mittelbayerische Zeitung (MZ) startete die Kampagne „Fahr Rad“ und schickte hierzu eine Reporterin mit dem „Radlpapst“ Prof. Heiner Monheim und dem „Nahmobilitätskoordinator“ der Stadt Regensburg, Thomas Großmüller, auf eine Tour zu Vorzeigeprojekten und Problemstellen des Radverkehrs. Darüber hinaus konnten die Teilnehmer einer zweistündigen „Leserkonferenz“ im Verlagsgebäude der MZ über den Radverkehr in unserer Stadt diskutieren. Die wesentlichen Erkenntnisse aus diesen beiden Veranstaltungen sollen im folgenden zusammengefasst werden.

Wichtige Ergebnisse der MZ-Tour mit Prof. Monheim und Thomas Großmüller:

- Den Sonderweg der Regensburger Wohnverkehrsstraßen, die gemeinsame Geh- und Radwege darstellen, auf denen aber unter anderem Autos von Anwohnern, Kunden der jeweiligen Geschäfte, Ärzten, Handwerkern oder Lieferanten zugelassen sind, hält Prof. Monheim für eine „sehr intelligente Lösung“.
- Im Jahr 2015 wurden alle Fußgängerzonen in der Altstadt für den Radverkehr freigegeben - immer wieder beschwerten sich Fußgänger seitdem über „Fahrad-Rowdys“. Monheim würde es „nicht partout“ für falsch halten, stellenweise Verbote für den Radverkehr auszusprechen, um „Flaniermeilen“ entstehen zu lassen. Thomas Großmüller hält jedoch eine Differenzierung für zu kompliziert.
- Monheim moniert viele „alte“ Radwege in Regensburg, die wegen ihrer zu geringen Breite gesetzeswidrig sind, zum Beispiel in der Kumpfmühler Straße. Zu kritisieren sei hier auch, dass Radfahrer sich an den Kreuzungen schwer tun, weil sie an den Fußgängerampeln warten müssen und Aufstellflächen fehlen. Wichtig sei, an die „Autospuren ranzugehen“, um Räume für den Radverkehr zu schaffen.
- Als überaus problematisch gilt, dass auf der wichtigen Fahrradtrasse zwischen der Innenstadt



*Die Hemauer Straße wurde im laufenden Jahr zur Fahrradstraße. Doch einzelne und isolierte Maßnahmen können nur ein erster Schritt zur „Radlstadt“ sein. Entscheidend ist die flächendeckende Schaffung attraktiver Fahrradrouten.*

und den Hochschulen in der Galgenbergstraße Radstreifen einfach im Nichts enden, weil laut Großmüller „der Platz hinten und vorne nicht reicht“.

- Als wichtige Bestandteile eines künftigen attraktiven Netzes an Radrouten werden die Wege in Grünverbindungen und Parks im Kasernenviertel angesehen. Da diese Verbindungen jedoch teilweise wenig bekannt sind, rät Monheim dazu, „diese wichtigen Netzzusammenhänge zu kommunizieren“. Wichtig wäre auch, an Hauptverkehrsstraßen, die die Fahrradroute kreuzen, Querungshilfen für den Radverkehr zu schaffen.
- Die Bajuwarenstraße gilt als klassisches Beispiel für Straßen, auf denen Radfahrer trotz Radweg nicht sicher sind. Die Straße stellt einen Unfallschwerpunkt dar, weil in dichter Folge Grundstückszufahrten den Zweirichtungsradweg kreuzen. Monheim hält hier beidseitige markierte Schutzstreifen für günstiger.
- Als Erfolg für den Radverkehr ist anzusehen, dass am Pürkelgut seit Mitte 2015 Radfahrer komfortabel die Osttangente passieren können; hier wurde von der Stadt eine Rechtsabbiegespur für Autos zurückgebaut.
- Überaus problematisch sind die Bedingungen für den Radverkehr in der Landshuter Straße im Abschnitt zwischen Furtmayrstraße und Stobäusplatz. Im Zuge der Realisierung der Stadtbahntrasse können hier die Möglichkeiten genutzt werden, überflüssige Fahrspuren für den Autoverkehr zurückzubauen, den Straßenraum durch Bäume aufzuwerten und Flächen für den Radverkehr zu schaffen.
- Monheim regt an, künftig Fahrradstraßen nicht nur dort auszuweisen, wo der Radverkehr bereits jetzt dominiert, sondern auch dort, wo der Radverkehr künftig dominieren soll.

Im Rahmen der Leserkonferenz wurde mehrfach konstatiert, dass in Regensburg zur fahrradfreundlichen Stadt insgesamt noch „der politische Wille fehle“. Der Grundsatzbeschluss der Stadt vom Januar 2019 sei „ein Papier voller Zielvorstellungen und Absichtsbekundungen“. Es sei jedoch an der Zeit, die Dinge endlich umzusetzen, statt endlos darüber zu diskutieren. Als Orte mit Vorbildcharakter in Sachen Radverkehr wurden Freiburg, Kopenhagen oder das Radwegenetz in den Niederlanden genannt. Wolfgang Bogie merkte an, dass vieles schwierig sei, weil Regensburg nach wie vor einfach „ein Schlaraffenland für Autofahrer ist“ ...



*Auch Maßnahmen wie dieser rot eingefärbte Radfahrstreifen in der Adolf-Schmetzer-Straße zur besseren Führung des Radverkehrs an der Kreuzung mit der Weißenburgstraße sind wichtige Bausteine auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt.*

## Impressum

Die VCD-nachrichten erscheinen seit 1989 zweimonatlich als Mitgliederinformationen des

Verkehrsclubs Deutschland (VCD)  
Kreisverband Regensburg  
c/o Kavalleriestraße 9  
93053 Regensburg  
Tel. 0941/6989633

Redaktion: Monika Seywald, Tel. 0941/793017

Fotos (wenn kein Name genannt): M. Seywald

Bezugsbedingungen: Überweisung von 10 € pro Jahr (oder Abbuchungsauftrag - einmalig oder dauerhaft) auf das Spendenkonto des VCD-Kreisverbandes Regensburg:

Konto-Nummer: 260 696 74 bei der

Sparkasse Regensburg,

BLZ 750 500 00

IBAN (International Bank Account Number):  
DE08750500000026069674

BIC (Bank Identifier Code): BYLADEM1RBG

Kennwort: VCD-nachrichten

Bitte Absender deutlich angeben!

## Leserforum

Die VCD-nachrichten sollen interessierte Mitglieder über die Aktivitäten des Kreisverbandes Regensburg informieren; sie möchten aber auch ein Forum des Meinungsaustauschs sein.

Deshalb wollen wir unter der Überschrift „Leserforum“ Leserbriefe, Anregungen und Kritik veröffentlichen.

Dabei sind wir auf die Mithilfe unserer Leserschaft angewiesen, denn nur eine rege Beteiligung führt zu einer lebendigen Diskussion.

Zuschriften erreichen die Redaktion der VCD-nachrichten

- per Post:  
VCD-Kreisverband Regensburg  
c/o Kavalleriestraße 9  
93053 Regensburg
- per e-mail:  
regensburg@vcd.org oder  
vcd-regensburg@vcd-bayern.de oder  
monika-seywald@t-online.de  
(Redaktion)



*Kleine Verbesserungen für ÖV-Benutzer gibt es immer wieder:*

*Bereits seit etlichen Monaten werden mit dem Zug am Regensburger Hauptbahnhof ankommende Fahrgäste bereits in der Bahnhofshalle über die direkten Anschlussmöglichkeiten informiert, mit einem RVV-Bus weiter zu fahren. Hilfreich ist auch der über den digitalen Fahrplantaafeln angebrachte Lageplan, der auch Ortsfremden das Auffinden der entsprechenden Haltestelle erleichtert.*