

Liebes VCD-Mitglied,

in dieser Ausgabe unseres Mitteilungsblattes wird zum letzten Mal die VCD-Stellungnahme zum „Regensburg-Plan 2040“ zitiert. Es geht insbesondere um das Thema Parken in unserer Stadt, und darum, wie wichtig es wäre, öffentlich nutzbare Parkplätze auf Plätzen und in Straßenzügen deutlich zu reduzieren, um diese Straßen- und Platzräume (z.B. den Domplatz oder den Alten Kornmarkt) als historische Räume mit Aufenthaltsqualität besser erlebbar und nutzbar zu machen. Beim Lesen der aktuellen „Fairkehr“ wird deutlich, dass andere Städte wie Zürich oder Wien hier schon viel weiter sind. Kostenloses Parken ist in Wien nicht mehr möglich. Aus Klimaschutzgründen hat Österreichs Hauptstadt ab 1. März 2022 das Anwohnerparken auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet und alle anderen Autos müssen (zumindest von Montag bis Freitag) zwischen 9 und 22 Uhr auf kostenpflichtige Kurzparkzonen, Parkhäuser oder auf Park&Ride-Parkplätze am Stadtrand ausweichen. Ziel in Wien ist die Halbierung des Autopendler-Verkehrs in die Stadt bis 2030. Von solch drastischen Zielen und Maßnahmen sind wir in Regensburg noch (allzu) weit entfernt!

Viele Grüße und einen schönen Frühling!

Vorstand und Redaktion

VCD-Stellungnahme
zum „Regensburg-
Plan 2040“ (Teil 8)

Die Themen dieser Ausgabe



Kampagne zur Sicherheit an Bahnübergängen

Termine ...Termine ...Termine ...

Die Mitgliedertreffen finden jeweils am vierten Mittwoch eines Monats um 20:00 Uhr statt, normalerweise in der Gaststätte „Goldener Ochse“, Schwanenplatz 3 in Regensburg. Achtung: der vierte muss nicht unbedingt der letzte Mittwoch eines Monats sein! Es ist geplant, die Treffen wieder als Präsenzveranstaltung, und nicht online stattfinden zu lassen.

Hier die (derzeit geplanten) Termine für die Monats-treffen im Jahr 2022:

25. Mai 2022

22. Juni 2022

27. Juli 2022

Im August wegen der Sommerferien kein Treffen!

28. September 2022

26. Oktober 2022

23. November 2022

Im Dezember wegen der Feiertage kein Treffen!

Besonderer Termin: Regensburg mobil am Samstag, den 14. Mai 2022 auf dem Neupfarrplatz!

Es werden noch dringend Leute für den Aufbau (9:00 Uhr), die Standbetreuung und den Abbau (18:00 Uhr) gesucht! Bitte bei Wolfgang Bogie melden!!

Die Verleihung des VCD-
Bruckmandls für das Jahr 2021



VCD-Stellungnahme zum „Regensburg-Plan 2040“ (Teil 8)

In der achten (und letzten) Folge der Berichterstattung über die umfangreiche VCD-Stellungnahme zum neuen Stadtentwicklungsplan geht es schwerpunktmäßig um die Notwendigkeit eines effizienten Parkraummanagements als Beitrag zur Verkehrswende.

„Parken im Öffentlichen Raum reduzieren und bewirtschaften

Das Ziel: Parkraummanagement im Sinne einer treibhausgasneutralen, emissionsfreien Verkehrswende (Reduzieren von Parkraum im öffentlichen Raum, Parkgebühren im öffentlichen Raum – sozialgerecht - im ganzen Stadtgebiet, Parkgebühren im öffentlichen Raum höher als im Parkhaus, Parkgebühren steigen je näher man ins Stadtzentrum kommt)

*siehe hierzu auch: kostengerechte Parkraumgebühren und Begründung in AGORA Verkehrswende „Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen.“
<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/umparken-den-oeffentlichen-raum-gerechter-verteilen/>*

Zitat aus RP 2040: Eine Reduktion des MIV ist mit Blick auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in und um Regensburg sowie die notwendige Verkehrs-, Klima- und Energiewende unabdingbar.

- Einführen der Messgröße „Parkplätze im Parkraummanagement“ im statistischen Jahrbuch „Regensburg in Zahlen“ im Kapitel Verkehr - Parkplätze im Parkleitsystem (2019, 7.200 Stück) ist schon vorhanden.
- Konkrete Anforderungen an das Parkraummanagement in Regensburg

Es ist zu bemängeln, dass nach wie vor Autofahrern in städtischen Parkhäusern die erste Stunde oder erste ½ Stunde Parken in der Innenstadt kostenlos angeboten wird und darüber hinaus eine ½ Stunde Parken mit 90 Cent zu günstig ist.

Stand: 12/2020

2 Std. parken 2,70 EUR
3 Std. parken 4,50 EUR

Daraus folgt im direkten Vergleich zwischen den Parkgebühren und dem Bus-Tagesticket: Alle Besorgungen mit dem PKW unter 3 Stunden sind günstiger, als mit dem Bus zu fahren!

Vergleicht man Einzelfahrscheine oder Streifenfahrscheine für Hin- und Rückfahrt, kann der Vergleich noch ungünstiger für den oder die Busfahrenden aussehen. Schlussfolgerung: Parken in der Innenstadt ist zu günstig im Vergleich zum Busfahren!

Die heutige Preisgestaltung der Parkgebühren führt nicht zum Umsteigen auf den ÖPNV.

Tages-Ticket 2 und 5		
im Vorverkauf und im Bus		
Preisstufen	Tages-Ticket 2	Tages-Ticket 5
bis zu 2	4,90 €	6,90 €
bis zu 4	7,90 €	9,90 €
bis zu 7	12,20 €	14,50 €
bis zu 9	16,50 €	18,90 €
bis zu 10	18,90 €	20,90 €

Tages-Tickets

- wochentags ab 9.00 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen ganztags gültig
- Tages-Ticket 2: gültig für bis zu 2 Personen, Tages-Ticket 5: gültig für bis zu 5 Personen für beliebig viele Fahrten an einem Tag
- freie Mitnahme der eigenen Kinder und Enkelkinder bis zum 15. Geburtstag

Die Forderung heißt: Die Parkgebühren sind deutlich zu erhöhen. Die heutige Preisgestaltung der Parkgebühren führt nicht zum Umsteigen auf den ÖPNV. Das betrifft nicht nur die Parkhäuser, sondern auch die Stellplätze im öffentlichen Raum. Als Großstadt und Oberzentrum muss Regensburg hier verstärkt steuernd eingreifen, weil die Anwohner, Beschäftigten und Besucher der Innenstadt unter dem starken Parksuchverkehr leiden.

Seit Ende Oktober 2020 ist die Obergrenze der Verwaltungsgebühr für die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen aufgehoben. Auch dies war lange ein Anreiz für in der Innenstadt lebende Menschen, nicht auf ein Auto zu verzichten – und sei es nur das Zweitauto. Die Stadt Regensburg soll prüfen, welche Gebühr – v. a. im Verhältnis zu den Mietkosten für private Stellplätze und die Kosten für ÖPNV-Tickets – zukünftig erhoben werden kann. Es soll weiterhin nur noch Jahresausweise geben, um u.a. auch den Verwaltungsaufwand zu reduzieren.

Aus Sicht der Luftreinhaltung und CO₂-Reduzierung soll das Ziel sein, öffentliche Parkplätze auf Plätzen und in bestimmten Straßenzügen (außerhalb von Parkhäusern) deutlich zu reduzieren, auch für Anwohner. Hierzu bieten sich in der Innenstadt u.a. an:

- Domplatz
- Alter Kornmarkt
- Emmeramsplatz
- das Obermünsterviertel
- die Wahlenstraße
- Unter den Schwibbögen und
- die Glockengasse

Die Plätze und Bereiche sollen dann klimafreundlicher*, u.a. mit Bepflanzung, gestaltet werden. Dies gilt natürlich nicht nur für den Innenstadtbereich, sondern auch im Besonderen für große Einfallstraßen, wie z.B.:

- Prüfeninger Straße
- Landshuter Straße
- Luitpoldstraße und
- Adolf-Schmetzer-Straße

**siehe z.B. auch Merkblatt der Stadt Regensburg zur Staubminderung und „Der Baum – Staubfilter und Klimaanlage“.*

Dringend erforderlich und überfällig:

- Umgestaltung des Obermünsterviertels mit Aufenthaltsqualität, Herausnahme des Durchgangsverkehrs, Herausnahme/Reduzierung von öffentlichen Parkplätzen/Anwohnerparkplätzen auf ein Minimum
- Schaffen von mehr „Sharing-Angeboten“ für Menschen mit und ohne Führerschein

Fazit: Eine natürliche Verkehrswende ist möglich.

Eine Verkehrswende für einen starken Umweltverbund in Stadt und Landkreis ist zwingend erforderlich und wird damit eine natürliche Verkehrswende einleiten.

Nur auf den Austausch des Verbrennungsmotors gegen einen Elektromotor bzw. Wasserstoffmotor zu vertrauen, ist eine Utopie. Das wird unsere Stadt nicht lebenswerter machen. Die Probleme durch den hohen Flächenverbrauch des fahrenden und ruhenden Verkehrs würden bleiben. Auch die Feinstaubbelastung durch Reifenabrieb und Abrieb bei Bremsbelegen würde bleiben.

Ein Stadtentwicklungsplan bis 2040 ohne Berücksichtigung einer Energie- bzw. Verkehrswende wäre unverantwortlich!“



Kampagne zur Sicherheit an Bahnübergängen

Mit einem Infoflyer „Zug hat Vorfahrt“ weisen ADAC, agilis, BEG (Herausgeber), Bayerische Regionalbahn, Bundespolizei, DB, Länderbahn, Erfurter Bahn und Go Ahead auf die Vorfahrtsregeln an Bahnübergängen hin.

Die VCD-Kreisgruppe Cham (Günter Schmauder, Miltach) dankte in einem Schreiben dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB), der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der Länderbahn für die leider erforderliche Initiative und wies darauf hin, dass die bestehenden Vorfahrtsregelungen für Schienenfahrzeuge seit vielen Jahren gelten und eigentlich sehr eindeutig sind.

Warnbaken vor Bahnübergängen, Blinklicht oder Schranke warnen deutlich und eindringlich vor einer Kreuzung vorfahrberechtigter Fahrzeuge!

Das Andreaskreuz (Zeichen 201) zeigt dem querenden Verkehr die Vorfahrtberechtigung des Schienenfahrzeuges direkt an der Kreuzung an!

An zahlreichen Bahnübergängen gelten zudem Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht nur für den untergeordneten querenden Straßenverkehr, sondern auch für den vorfahrberechtigten Schienenverkehr!

Der beispielhaft angeführte, mit 100 km/h fahrende Zug und dessen Bremsweg von 1000 Metern bis zum Stillstand dürfte auf den hauptsächlich betroffenen Nebenstrecken mit meist unbeschränkten Bahnübergängen eher die Ausnahme sein!

Trotzdem ereignen sich immer wieder schwere Unfälle durch Nichtbeachtung der ab 240 Meter im Vorfeld unübersehbar aufgestellten Verkehrszeichen.

Die Problematik an Straßenkreuzungen und -einmündungen dürfte ähnlich gelagert sein? Hier warnen jedoch auf den untergeordneten Wegen keine Baken und Blinklichter oder Schranken vor der Einfahrt oder Querung vor vorfahrberechtigten Verkehrsteilnehmern! Dort genügt jeweils ein Verkehrszeichen: Vorfahrt gewähren (Zeichen 205) oder Halt! Vorfahrt gewähren (Zeichen 206)!

Da diese Zeichen offensichtlich eher Beachtung finden, vermutlich da sie häufiger anzutreffen und somit geläufiger im Gedächtnis sind, schlug der VCD-Cham vor, als vergleichsweise kostengünstige und relativ schnell umsetzbare Möglichkeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an unbeschränkten Bahnübergängen zusätzlich eines der beiden, den Straßenverkehrsteilnehmern eher bekannten Verkehrszeichen anzubringen. Die wesentlich kostenintensivere Maßnahme des Einbaues von Bodenwellen zur Drosselung der Geschwindigkeit vor Bahnübergängen für die wenigen uneinsichtigen motorisierten Verkehrsteilnehmer würde dann jedoch auch die überwiegend vernünftige Mehrheit der Verkehrsteilnehmer betreffen!

Die BEG erläuterte in ihrer Antwort grundsätzliche Nachvollziehbarkeit und Befürwortung des Vorschlages, ist jedoch nicht zuständig.

Ihre Aufgaben sind, zusammen mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG, die Randbedingungen für die Infrastruktur im Zusammenhang mit den Angebotsplanungen, wie z. B. Bahnsteiglängen, -höhen, Wendegleise, Zugdeckungssignale usw. festzulegen. Zu den Aufgaben des Freistaats und damit auch der BEG gehöre nicht die Instandhaltung oder der Betrieb der Infrastruktur. Diese

Aufgaben liegen bei der DB Netz AG und DB Station&Service AG, wobei bei Bahnübergängen auch der Straßenbaulastträger betroffen ist. Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht die festgelegten DB-Richtlinien. Für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist laut Artikel 87e Grundgesetz der Bund zuständig.

Das StMB teilte mit, dass der Freistaat bzw. die BEG keine Bahnstrecken betreiben und somit die Beschaffenheit von Bahnübergängen nicht direkt beeinflussen können und der Vorschlag, Stoppschilder bzw. Schilder „Vorfahrt gewähren“ an Bahnübergängen aufzustellen, nicht neu sei. Zwei Ingenieure der Technischen Universität Dresden haben das Thema in einem Fachartikel verständlich aufbereitet. Der Artikel kann bei Interesse kostenlos im Internet unter der Adresse https://www.bue-experte.de/wp-content/uploads/Stoppschild_EI_2011.pdf abgerufen werden.

Weiter wurde erläutert, dass der Bundesgesetzgeber sich bisher nicht dazu durchgerungen hat, andere Verkehrszeichen am Bahnübergang zu erlauben. Rechtlich gesehen gehören die Schilder direkt am Bahnübergang zu den Betriebsanlagen der Eisenbahn, werden also in erster Linie durch das Eisenbahnrecht geregelt. § 11 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) bestimmt, dass der Vorrang des Schienenverkehrs durch das Aufstellen von Andreaskreuzen zu signalisieren ist. Andere Verkehrszeichen lässt die EBO an Bahnübergängen bislang nicht zu, und die Betreiber der Eisenbahnstrecken können deshalb keine anderen Zeichen aufstellen. Korrespondierend dazu finden sich in der Straßenverkehrsordnung (StVO) auch keine Regelungen für den Fall, dass die Zeichen 205 und 206 an Bahnübergängen aufgestellt werden können.

Der VCD-Cham vermutet, bei den beschriebenen Zuständigkeiten in diesem Bereich und den kontrovers diskutierten Beseitigungsmöglichkeiten wird sich keine einfache Lösung finden lassen! In der wissenschaftlichen Untersuchung der TU Dresden wird der Einsatz zusätzlicher Beschilderung an bestimmten Bahnübergängen durchaus als sinnvoll und zu höherer Sicherheit beitragend festgestellt. Sollte diese Erkenntnis bei den zuständigen Gremien keine Beachtung finden, kann nur immer wieder an die Vorsicht der Verkehrsteilnehmer appelliert und darauf gehofft werden, dass sich künftig keine schweren Unfälle an unbeschränkten Bahnübergängen ereignen mögen. Der eigentlich eindeutig bevorrechtigte schienengebundene Verkehr wird dadurch allerdings die oftmals wesentlich verminderte Geschwindigkeit in diesen Bereichen beibehalten müssen; und somit leider keine Attraktivitätsverbesserungen erfahren können. Eine entsprechende Vorgehensweise, den Verkehr auf der vorfahrtberechtigten Straße an nicht durch Ampeln gesicherten Einmündungen und Kreuzungen derart zu verlangsamen, wäre undenkbar!

Hauptursachen für Unfälle:

- Unkenntnis der Verhaltensregeln
- Unaufmerksamkeit
- Leichtsinn
- Zeitdruck
- Irrglaube, die Situation unter Kontroll zu haben
- Routinehandlung: Beim ersten Fehlverhalten liegt die Hemmschwelle noch hoch, wenn jedoch beim wiederholten Male nichts passiert, sinkt das Risikobewusstsein.
- Fehleinschätzungen

Wie man sich verhalten sollte:

- Achten Sie darauf, dass Sie die Bahnstrecke komplett überblicken!
- Halten Sie sofort an, wenn sich ein Zug nähert!
- Bleiben Sie an beschränkten Übergängen schon bei rotem Blinklicht stehen und nicht erst, wenn sich die Schranken senken!
- Überqueren Sie den Bahnübergang erst, wenn das Rotlicht erloschen ist und die Schranken vollständig geöffnet sind!
- Achten Sie besonders bei unbeschränkten Übergängen auf akustische Pfeifsignale der Züge!
- Klettern Sie niemals über Schranken und laufen bzw. fahren Sie niemals an ihnen vorbei!

Die Verleihung des Bruckmandl-Preises 2021 - VCD ehrt das Ehepaar Wörle vom ADFC

Mit dem goldenen VCD Bruckmandl 2021 wurde das Ehepaar Wörle für seinen jahrelangen persönlichen und ehrenamtlichen Einsatz zur Förderung des Radverkehrs in und um Regensburg geehrt. Die Verleihung des Preises erfolgte am Samstag, den 23.04.2022 nun zum 9. Mal. Im Folgenden soll die Pressemitteilung zur Veranstaltung am Bruckmandl auf der Steinernen Brücke wiedergegeben werden.

„Überall dort, wo Radverkehr in der Stadt und dem Landkreis Regensburg **gedacht wird**, ist mindestens einer von beiden dabei. Egal, ob es um Freizeitrouten, Radtouren, Fahrradpendlerrouen, Fahrradsicherheit, Radverkehrssicherheit, Fahrradabstellanlagen, Winterdienst, Bürgerbeteiligungsverfahren, die rechtlichen Grundlagen aus der StVO, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (kurz ERA) und nicht zu vergessen den Radentscheid geht: Regine Wörle oder Dr. Klaus Wörle sind dabei.

Wolfgang Bogie, 1. Vorsitzender des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD) erzählte sehr unterhaltend aus dem Fahrradleben des Ehepaares: „Wie bei den meisten Menschen in Bayern ging das Erlebnis Fahrradfahren in der Grundschule, in der 4. Klasse los, so auch bei den Wörles.“ Regine Wörle ist in München aufgewachsen und ihr Schulweg führte über die Maximilianstraße und das ging aus ihrer Sicht immer gut. Sie fühlte sich nie bedroht durch Autofahrer. Sie stellte bald fest, mit dem Rad kommt man in München überall hin. Geärgert hat sie sich nur über Baustellen, an denen zu lesen war „Radfahrer absteigen!“ und dabei wurden auch noch oft die Autos über die Radwege geleitet. Am meisten hat sie gestört, dass es kein „Bitte“ in der Anweisung gab. Sie fragte sich dann sehr bald: Es muss doch auch eine Interessensvertretung für Radfahrer geben und nicht nur für Autofahrer. Die Aufkleberaktion „Parke nicht auf unseren Wegen“ hat sie dann auf den ADFC aufmerksam gemacht, in den sie dann 1991, im Kreisverband München, eingetreten ist.

Im Januar 1997 zog sie mit ihrem Mann Klaus nach Regensburg. Entsetzt stellte sie fest, dass hier viele Radler jeglichen Alters auf Gehwegen fuhren. Das kannte sie von München nicht.

2003 wurde sie aktiv, gemeinsam mit dem VCD, beim Bürgerentscheid zum verkehrsberuhigten Domplatz. Bis heute sind ihre selbstgebackenen Domplätzchen bei Bogie gut in Erinnerung geblieben.

Regine Wörle machte eine regelrechte Blitz-Karriere beim ADFC. Diese startete im Kreisvorstand des ADFC. 2008 fuhr sie als Delegierte zur Bundeshauptversammlung, 2011 bis 2015 wurde sie zur stellvertretenden Vorsitzenden im Landesverband Bayern gewählt. Schon 2010 wurde sie zur Tourenleiterin, und als Vorstandsbeauftragte bildete sie dann selber ADFC-TourGuides aus.

2011 ergriff sie die Initiative für die Räume der ADFC Fahrradwerkstatt, die seither erfolgreich betrieben wird.

Natürlich wurde am Esstisch der Wörles über die Bedeutung des Radverkehrs debattiert. Radverkehrsförderung wurde ihr und ihrem Mann immer mehr zu einem wichtigen Anliegen. Ein lebenswerteres Regensburg kann nur mit mehr Radverkehr zu Stande kommen, so ihr Credo. Damit wuchs in ihr der Gedanke, dass auch in Regensburg ein Bürgerentscheid zur Verbesserung des Radverkehrs durchgeführt werden muss. Das Vorbild zu dieser Initiative waren der Radentscheid 2015 in Berlin und schließlich der Radentscheid 2017 in Bamberg. Schnell bekam sie Unterstützung für die Idee anderer Aktiven aus der Regensburger Aktionsplattform der Umweltverbände.

Dr. Klaus Wörle, praktisch als ADFC-Familienmitglied eingeeheiratet, kann auf eine abwechslungsreiche Radfahrerkarriere zurückblicken. Die Radprüfung in der Grundschule schloss er, als einziger aus seiner Klasse, fehlerfrei mit dem „Ehrenwimpel“ ab. Schließlich meisterte er seinen Alltag mit dem Fahrrad, einschließlich der Lebensmitteleinkäufe für die Familie und als Werbeblätterrausträger in Burglengenfeld. Bogie: „Dann folgte die damals übliche Landjugend-Mobilitätskarriere. Zuerst ein Mofa, dann mit 18 der KFZ-Führerschein und bald danach ein eigenes Auto.“ Nach eigenen Angaben „erlöst“ wurde er von dem „Virus Auto“ während seines Studium. Seine erste Freundin hatte

ein Tandem, was bei ihm eine „doppelte Begeisterung“ auslöste. So ein Tandem schaffte er sich 12 Jahre später selber an, allerdings hauptsächlich, um seine Kinder transportieren zu können. 2003 wurde er zum Vorsitzenden des ADFC im Kreisverband Regensburg gewählt. Auch er fuhr später als Delegierter zur Bundeshauptversammlung und wurde Mitglied im Tagespräsidium der ADFC-Landesversammlung.

Schließlich wurde sein Sachwissen zur Radwegebenutzungspflicht auf einem Radweg direkt vor seiner Haustür gefordert. Nach seinem Verständnis wurde durch die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Regensburg das Verkehrszeichen 240 zur Radwegebenutzungspflicht unrechtmäßig aufgestellt. Er zog damit vor das Verwaltungsgericht Regensburg, verlor die Klage, aus seiner Sicht unberechtigt, zog weiter vor den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, gewann dort sein Anliegen, gegen das die Stadt Regensburg allerdings Revision einlegte. So führte die juristische Reise, nach insgesamt 8 Jahren, sogar vor das Bundesverwaltungsgericht. Dort erging dann ein vollumfängliches Urteil im Sinne von Wörle. Damit wurde sogar ein Grundsatzurteil erreicht. Dieses bemerkenswerte Urteil vom 18.11.2010 hat es sogar bis zu einer Meldung in die 20 Uhr-Ausgabe der Tagesschau geschafft, und im Jahr 2011 wurde Wörle dafür auf dem Radverkehrskongress der AGFS mit dem Deutschen Fahrradpreis „best for bike“ ausgezeichnet!

Grundsätzlich wichtig und hilfreich findet Wörle für Regensburg den Verbund mit anderen Umweltverbänden. Wörle: „Naturgemäß sind hier die Überschneidungen mit dem VCD besonders groß, aber der Themenbereich Verkehr ist so uferlos und die Zahl der Aktiven so überschaubar, dass jegliches Konkurrenzdenken absurd wäre.“ Dieses Netzwerk, das engagierte Menschen aus unterschiedlichen Hintergründen und Motivationen zusammenbringt, gibt es sicher nicht in vielen Städten so wie in Regensburg. Wörle: „Doch trotz des permanenten und oft genug frustrierenden Bohrens ´dicker Bretter´ gibt es einzelne Erfolge, die in der Regel immer im gemeinsamen Bemühen um die ´gute Sache´ erreicht wurden. Sei es bei Bürgerbegehren oder dem langwierigen Bearbeiten von Verwaltungen und Kommunalpolitik von verschiedenen Seiten.“

Insofern bin ich gespannt, was wir gemeinsam noch schaffen für ein menschengerechtes Verkehrswesen und die Lebensqualität in unserer Stadt.“

Wolfgang Bogie



Die Preisverleihung auf der Steinernen Brücke

Fotos: Stefan Pusch

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)

Hinweis: Die VCD-nachrichten sind außerdem kostenlos als pdf-Datei zu erhalten. Zum Zuschicken benötigen wir lediglich Ihre e-mail-Adresse!



Umzug geht auch so!!

(Fotos: Maria Seywald)