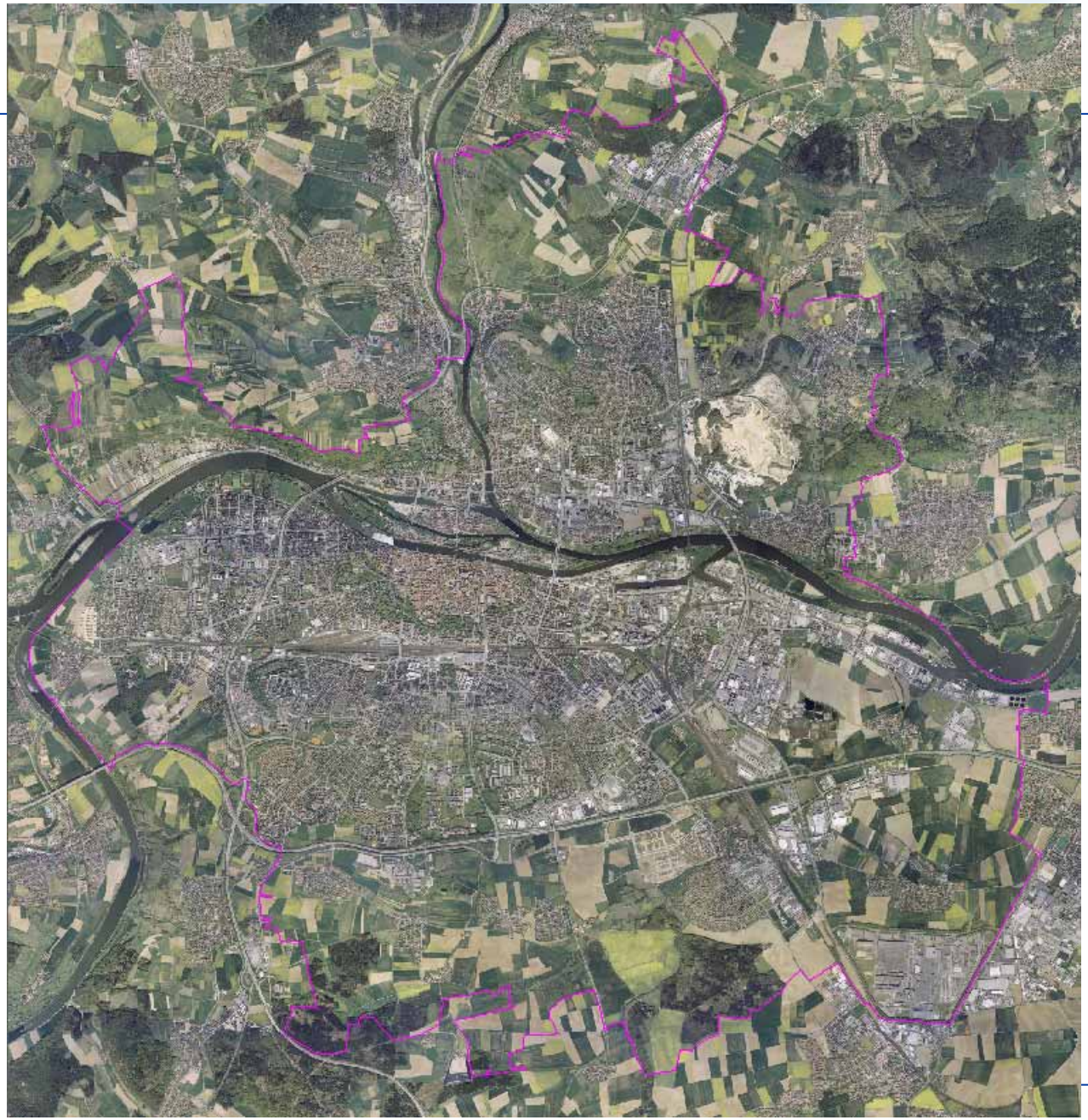
Radverkehr in einer historischen Stadt

Möglichkeiten und Grenzen der Radverkehrsförderung am Beispiel Regensburgs

Klaus Wörle
woerle@adfc-regensburg.de

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club



Regensburg liegt gar schön …
(J. W. von Goethe)

… für´s Radfahren

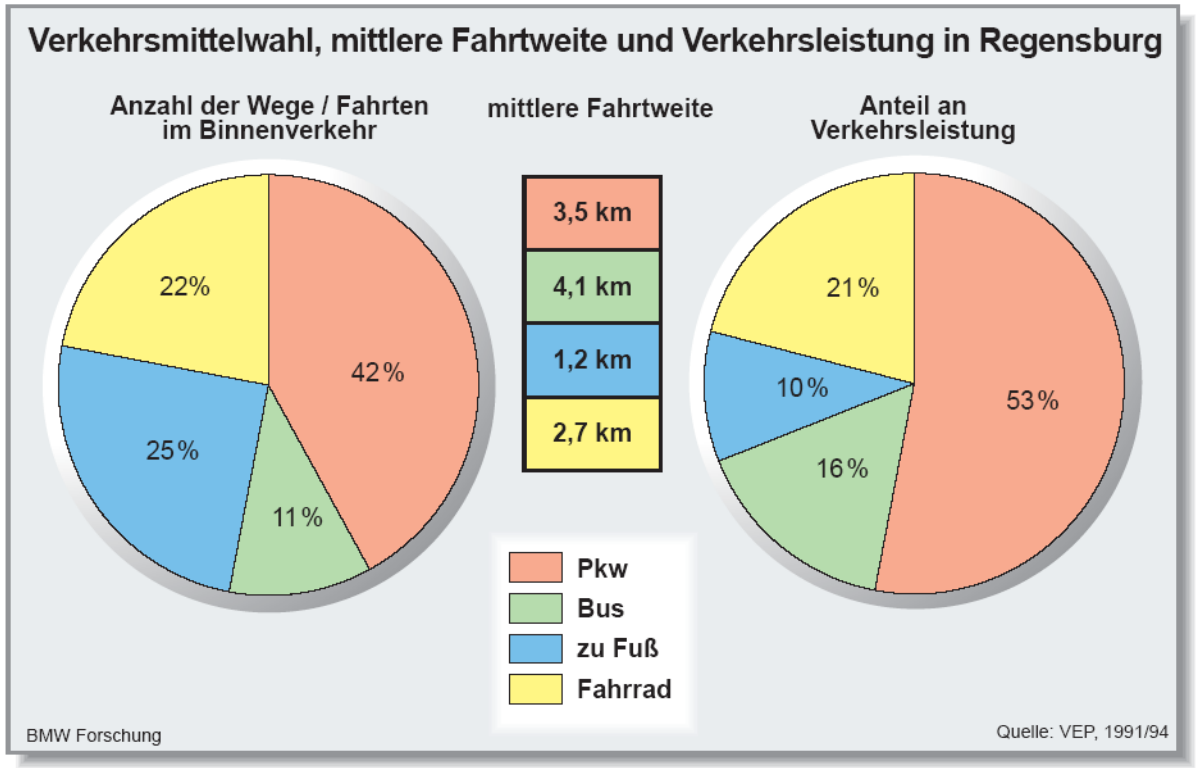
3 km

Quelle: BVV

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Gute Voraussetzungen in Regensburg

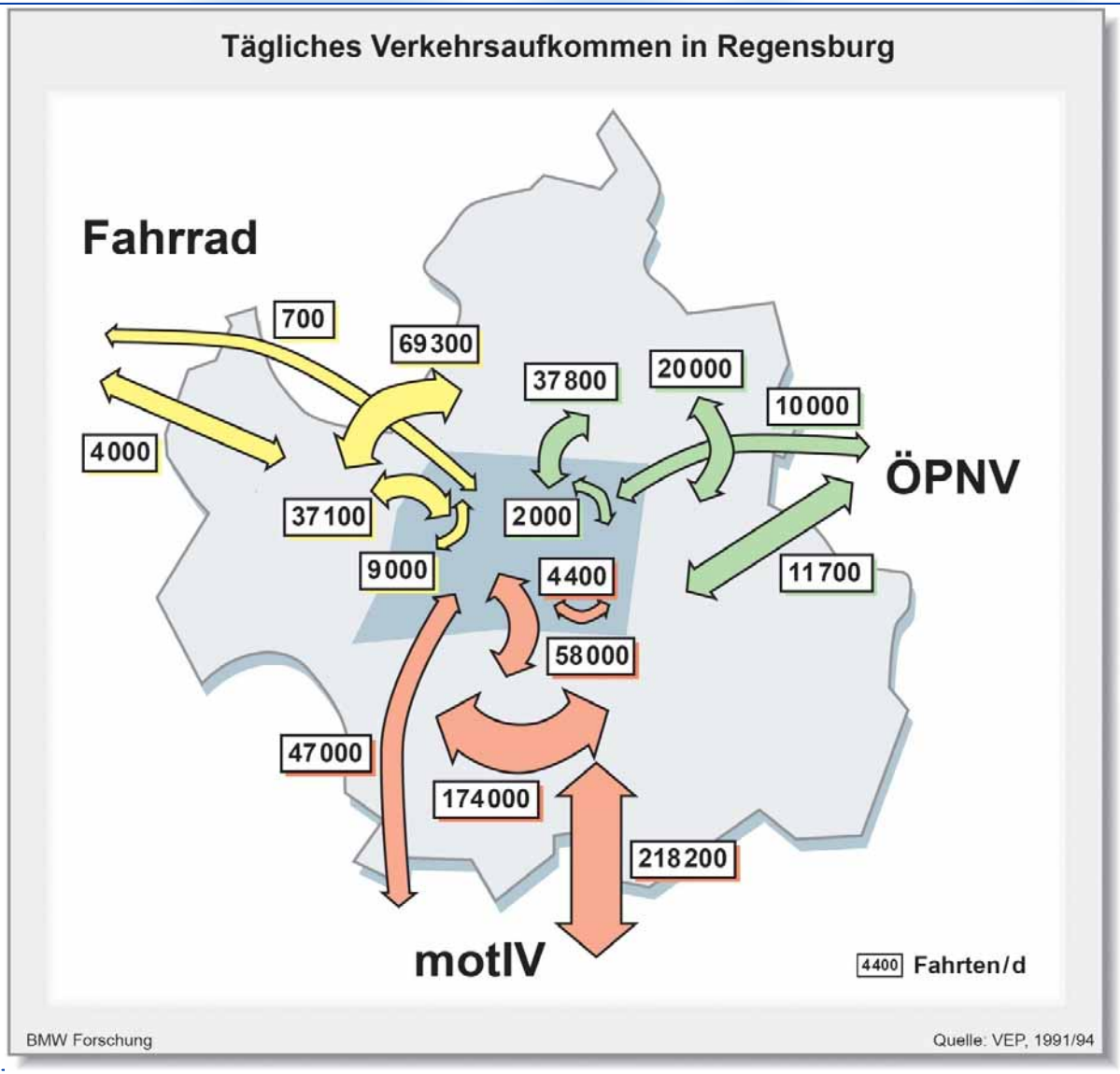
- Topographie: wenige Niveauunterschiede (Ziegetsberg, Keilberg: $\Delta \approx 100$ m)
- kompaktes Stadtgebiet: Ø 8 km, kurze Wege: 2,8 km



- relativ hoher RV-Anteil
- <u>aber</u>:
  keine aktuellen Daten,
  keine Zeitreihen,
  keine Evaluierung

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Verkehrsbeziehungen



Innenstadt,
äußere Stadtteile,
Umland

Verkehrsberuhigung Altstadt

vor 1982
Quelle: Stadt Regensburg

2009

Kohlenmarkt

Verkehrsberuhigung Altstadt

vor 1982
Quelle: Stadt Regensburg

2009

Rathausplatz

Verkehrsberuhigung Altstadt

vor 1982
Quelle: Stadt Regensburg

Haidplatz

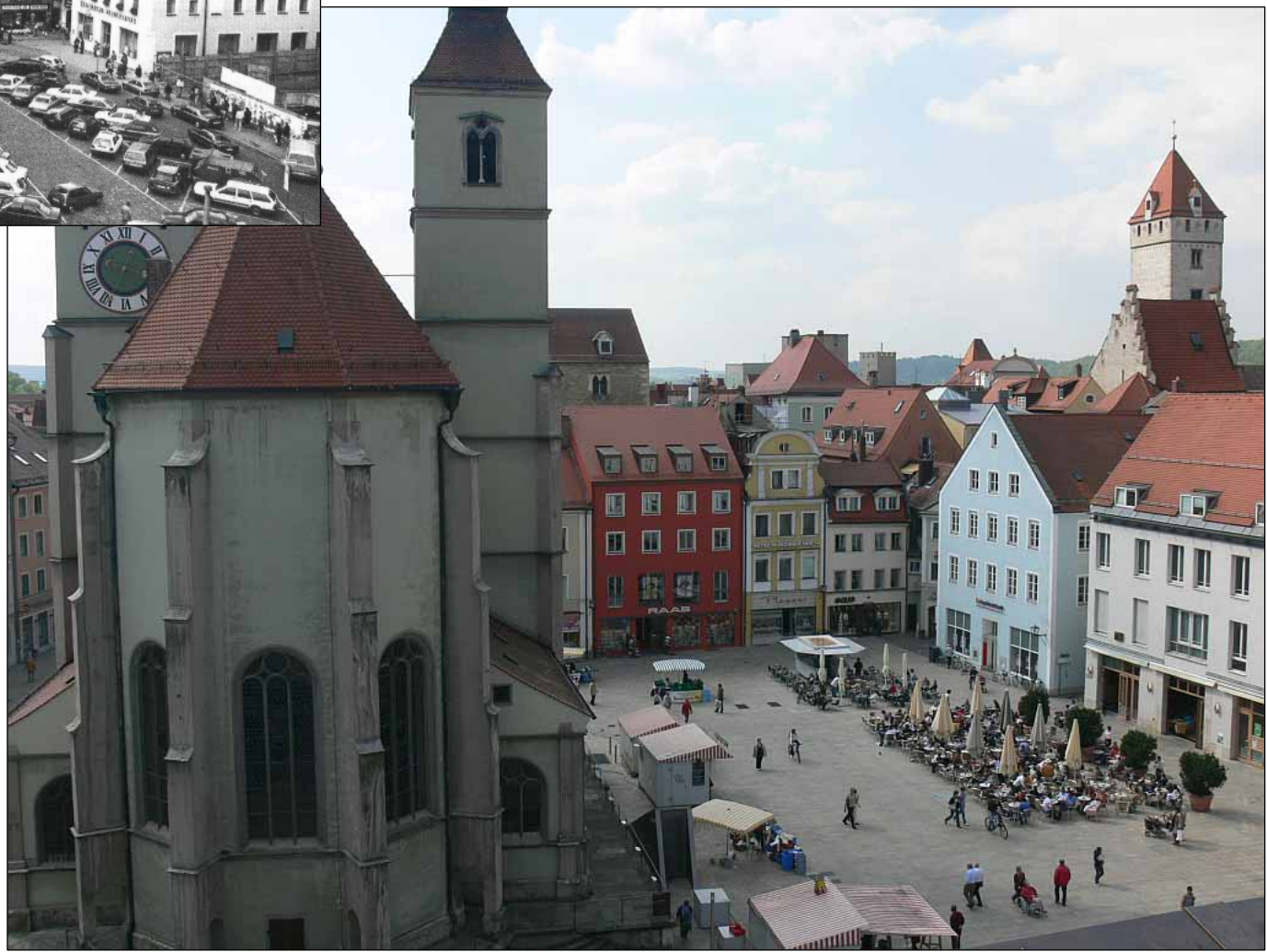
ca. 2000
Quelle: Regensburg Tourismus GmbH

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Verkehrsberuhigung Altstadt

vor 1989
Quelle: Stadt Regensburg

2009



Neupfarrplatz

Verkehrsberuhigung Altstadt

vor 1989
Quelle: Stadt Regensburg

2009

Gutenbergplatz
Gesandtenstraße

Wohnverkehrsstraße

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Wohnverkehrsstraße

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Wohnverkehrsstraße

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Wohnverkehrsstraße

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Wohnverkehrsstraße

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

“Statt dem Überleben auf den Straßen ist ein Erleben der öffentlichen Räume gesetzt worden.
Der Rückblick … soll die Einsicht und die Bereitschaft fördern, den eingeschlagenen Weg konsequent weiter zu beschreiten, denn er ist noch lange nicht zu Ende.”

Dr. Günter Stöberl, ehem. Planungsdezernent der Stadt Regensburg

Gestaltung des öffentlichen Raums?

Alter Kornmarkt

Präfektur Castra Regina
Herzogspfalz:
„die Wiege Bayerns“
Römerturm
Alte Kapelle: „erste aller Kirchen Bayerns“
Niedermünster
Karmelitenkirche
. . .

Gestaltung des öffentlichen Raums?

Emmeramsplatz

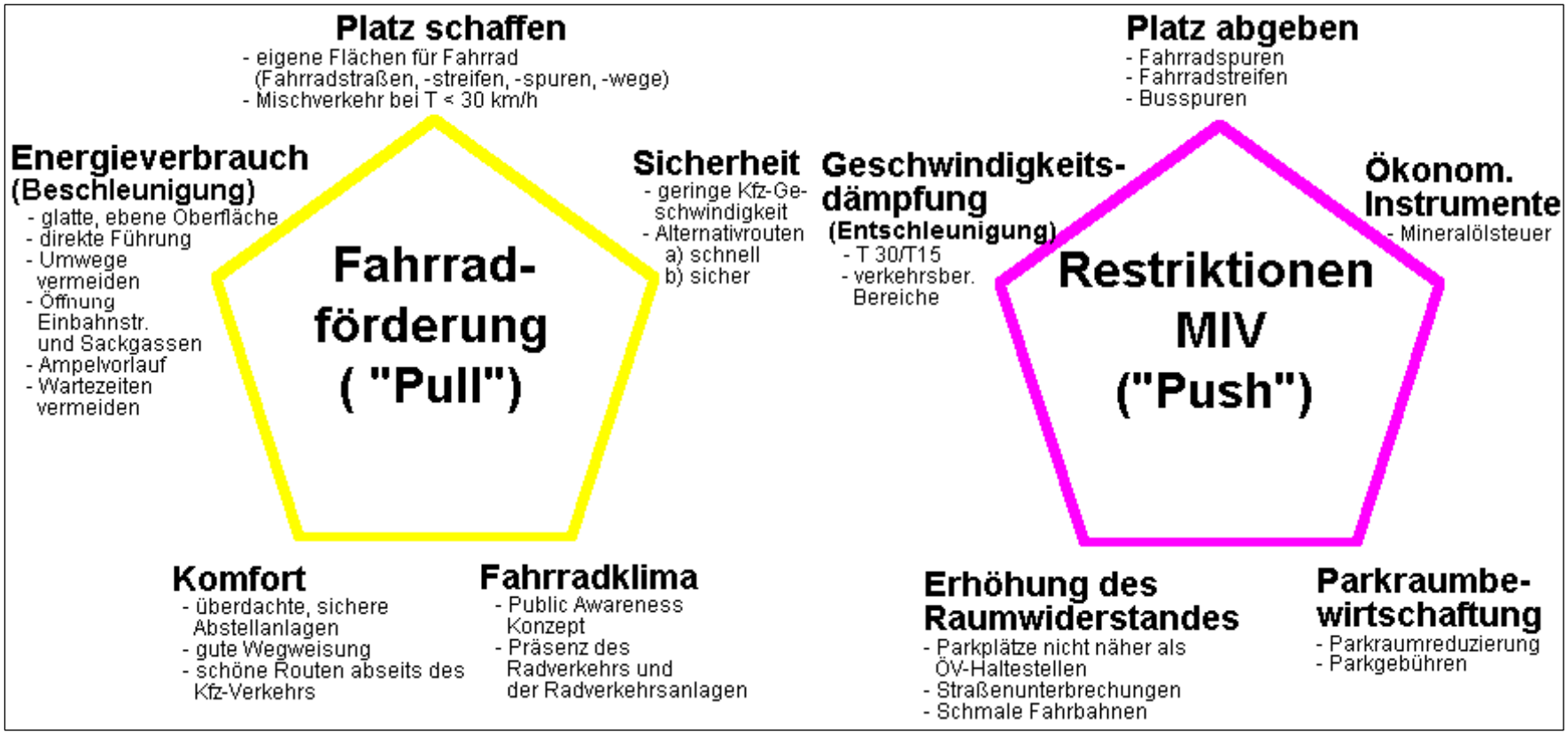
Kloster St. Emmeram
(ca. 739)
Fürstl. Schloss T&T
Regierung
der Oberpfalz
. . .

Gestaltung des öffentlichen Raums?

Ägidienplatz

Dominikanerkloster
St. Blasius
(Albertus Magnus!)
Regierung der Opf.
. . .

MIV-Beschränkung = RV-Förderung



Quelle: UPI

MIV-Restriktionen

Der Stadtrat will den Radverkehr massiv fördern

„Wir müssen den Autofahrern Raum wegnehmen“

Münchens grüner Bürgermeister Hep Monatzeder fordert eine Wende in der Verkehrspolitik: Den Radfahrern soll die Zukunft gehören

Bislang scheute die Stadt die Konflikte mit den Autofahrern: Radler müssen sich meist den wenigen Platz mit den Fußgängern teilen. Doch in Zukunft könnten sich die Gewichte verschieben. Im Gespräch mit der SZ verspricht Hep Monatzeder (Grüne), dem Radverkehr mehr Raum zu geben – und zwar auf Kosten der Autos.

SZ: *Wann sind Sie zum letzten Mal an der Lindwurmstraße Rad gefahren?*
Monatzeder: Das ist lange her, ich glaube im Sommer letzten Jahres.

SZ: *Hatten Sie Angst ?*
Monatzeder: Angst nicht, aber ich kenne natürlich die schwierige Situation für Fußgänger und Radfahrer, die dort zu wenig Platz haben. Andererseits ist die Lindwurmstraße eine Ausfallstraße. Es geht also auch um die grundsätzliche Frage, wie ich Verkehr leite. Dazu soll es im Mai im Stadtrat einen „Grundsatzbeschluss Radverkehr“ geben. Es macht ja keinen Sinn, immer nur Teilaspekte zu lösen. Wir brauchen eine Gesamtlösung.

SZ: *Vieles ist Stückwerk in München: Ob Rosenheimer Straße, ob Einstein- oder Orleansstraße – in Teilstücken gibt es Radwege, dann muss der Radler oft unter Gefahr für Leib und Leben wieder auf die Straße einfädeln. Ein Gesamtkonzept war bisher nicht zu erkennen.*
Monatzeder: Wie gesagt, daran arbeitet die Verwaltung. Was wir bislang im Radverkehr gemacht haben, waren die einfacheren Unternehmungen. Jetzt geht es darum, die dicken Bretter zu bohren.

„Parkflächen aufzugeben, wird eine eminent politische Entscheidung“

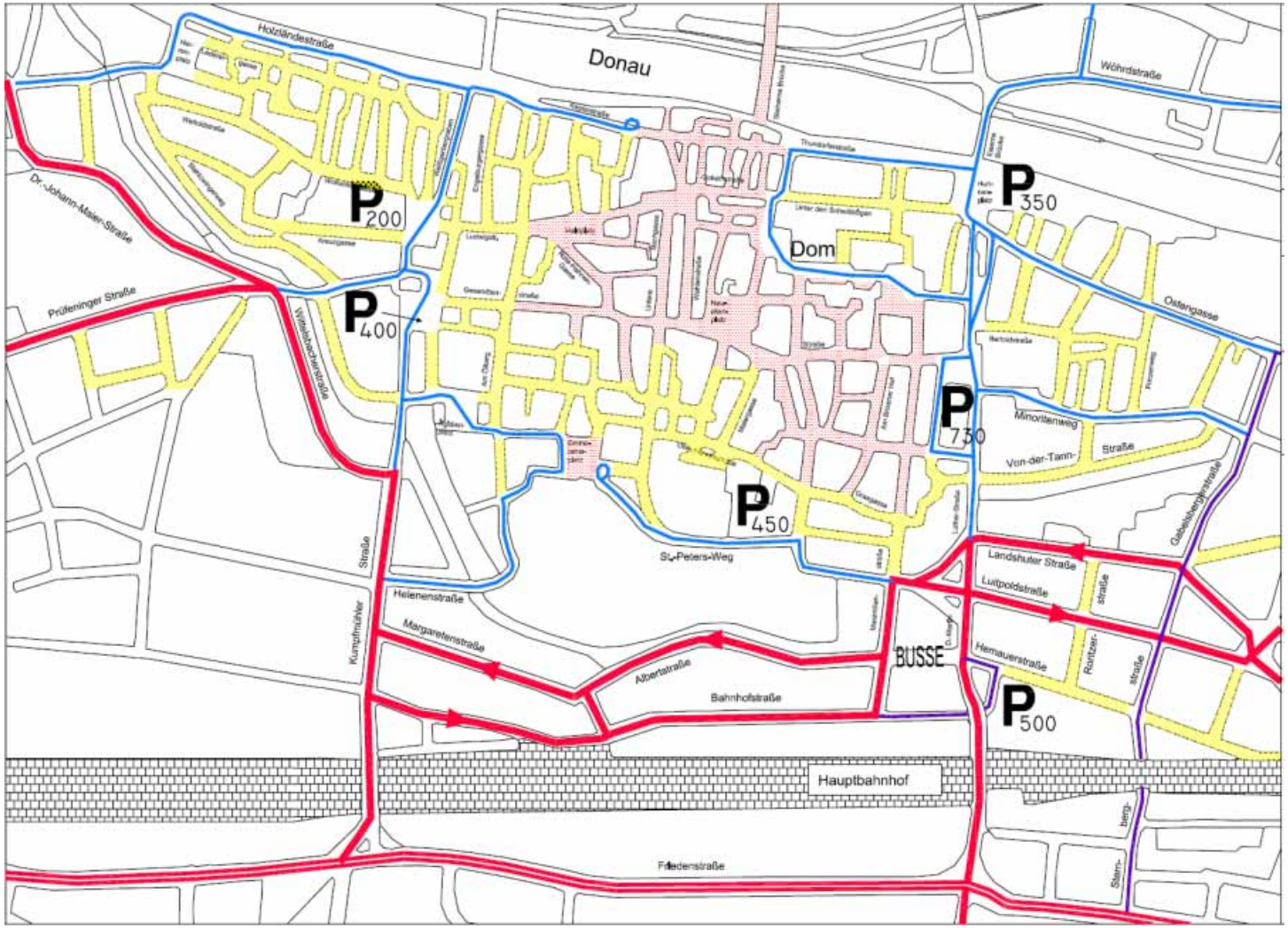
SZ: *In den vergangenen 12 Monaten wurden mehrere Radfahrer getötet, die Fahrradwege vorschriftsmäßig benutzten. Sie wurden schlichtweg von Lastwagen- oder Autofahrern übersehen.*

Kampf um den Platz: Radfahrer und Fußgänger geraten oft in Konflikt wie zwischen Marienhof und Maximilianstraße (Bild oben links). In der Lindwurmstraße werden sie zusammengepfercht (unten links). Überdachte Stellplätze fehlen allerorten, rot markierte Radstreifen geben mehr Sicherheit (re.). Fotos: ahed, sru (2), rob

SZ
12.3.2009

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Verkehrskonzept Altstadt

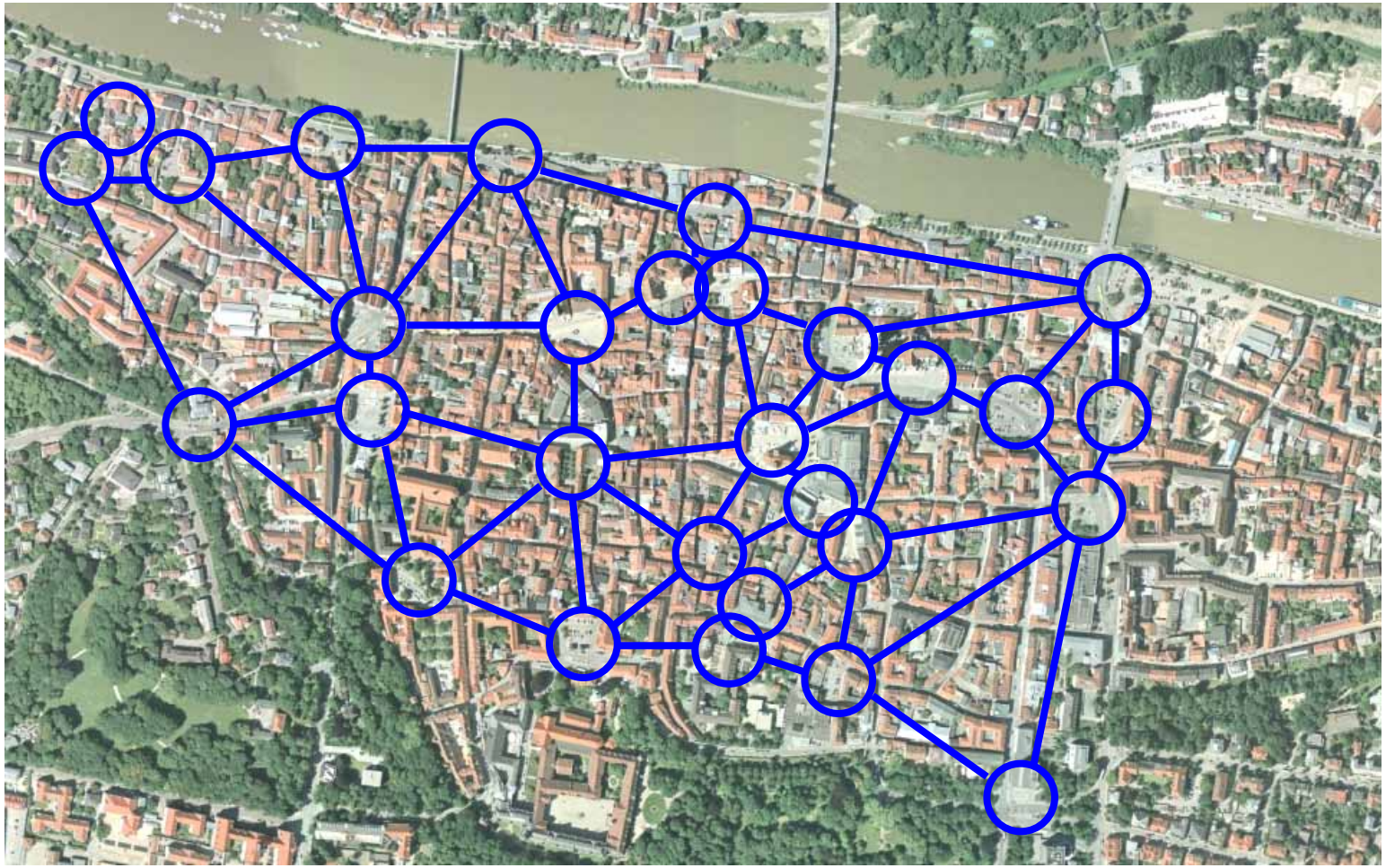


Quelle: Verkehrs-erschießung Altstadt, Konzept 2010 (Wettbewerb RKK 2005)

Stadt Regensburg, Planungs- u. Baureferat

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Altstadt: Plätze als urbanes Gerüst



ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Peripherie: Verkehrsknoten statt Plätze

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Stadtplanung als Anspruch

- In historischen Stadtzentren bestimmt das menschliche Maß die Siedlungsstruktur.
- Moderne Siedlungen legen den motorisierten Verkehr zugrunde.

➢ Fußgänger und Radfahrer brauchen Aufenthaltsqualität im Straßenverkehr.

➢ Die urbanen Qualitäten zeigen sich in der Ausgestaltung des öffentlichen Raums.

Verkehr im öffentlichen Raum

- Geschwindigkeit der Größenskala anpassen, Proportionen wahren (Weglänge in der Stadt: 2,8 km!)
- Geschwindigkeitsunterschiede abbauen, Verkehr in der Stadt harmonisieren
- Öffentlicher Raum = Lebensraum der Bürger
- Funktionsmischung statt Funktionsseparierung, Gestaltung für kooperatives statt konkurrierendes Verhalten („Shared Space“)

➢ mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

➢ mehr Aufenthalts- und Wohnqualität

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Probleme am Übergang zur Altstadt

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Probleme am Übergang zur Altstadt

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Probleme am Übergang zur Altstadt

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

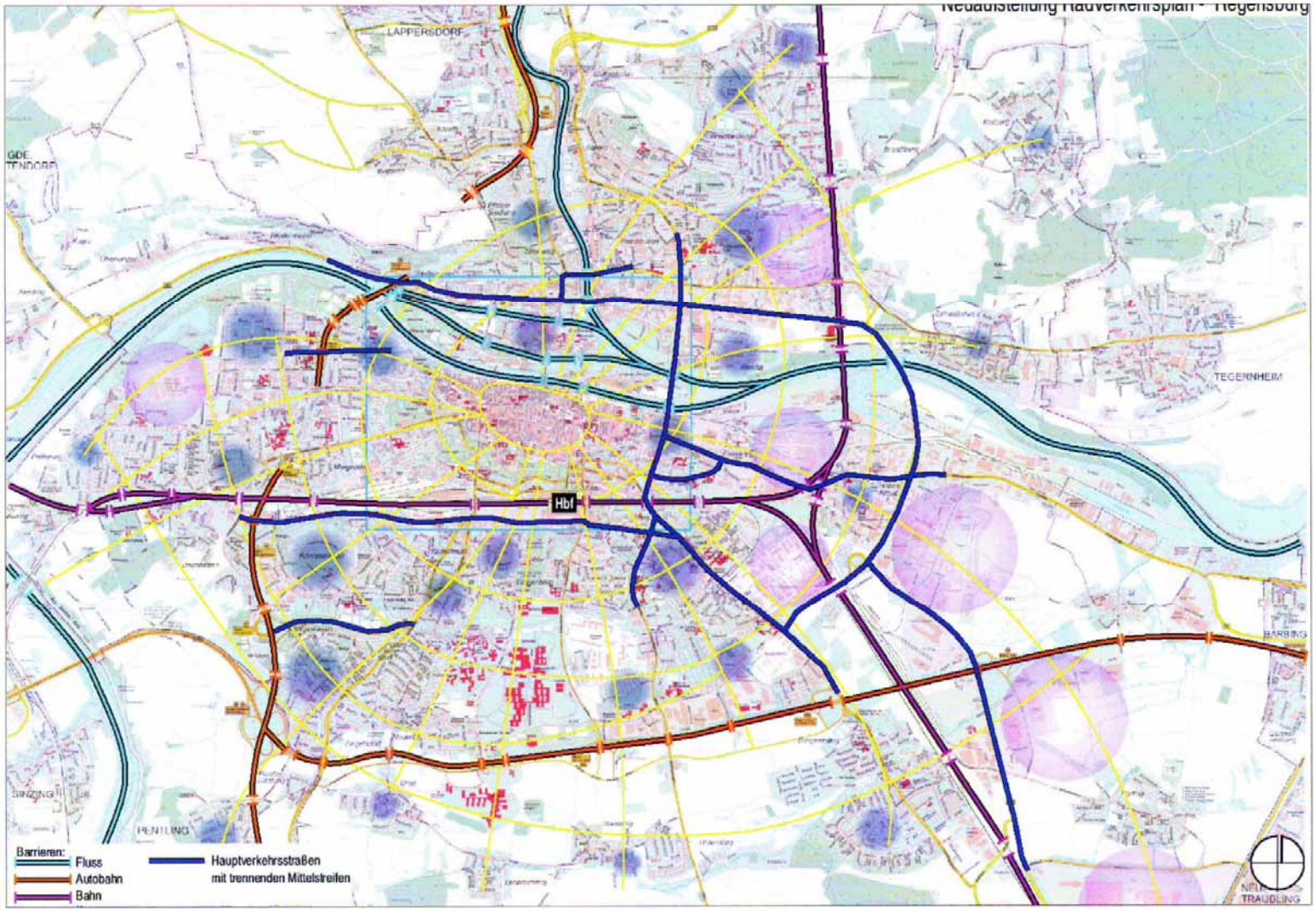
Probleme am Übergang zur Altstadt

- Abrupte Übergänge zu verkehrsberuhigten Bereichen erschweren Verhaltensanpassung.
- Verkehrsregelung ist nicht sofort erfassbar.

➢ Gestaltung großzügiger Pufferzonen zur Geschwindigkeits- und Verhaltensanpassung, sowie Mischung der Verkehrsarten

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

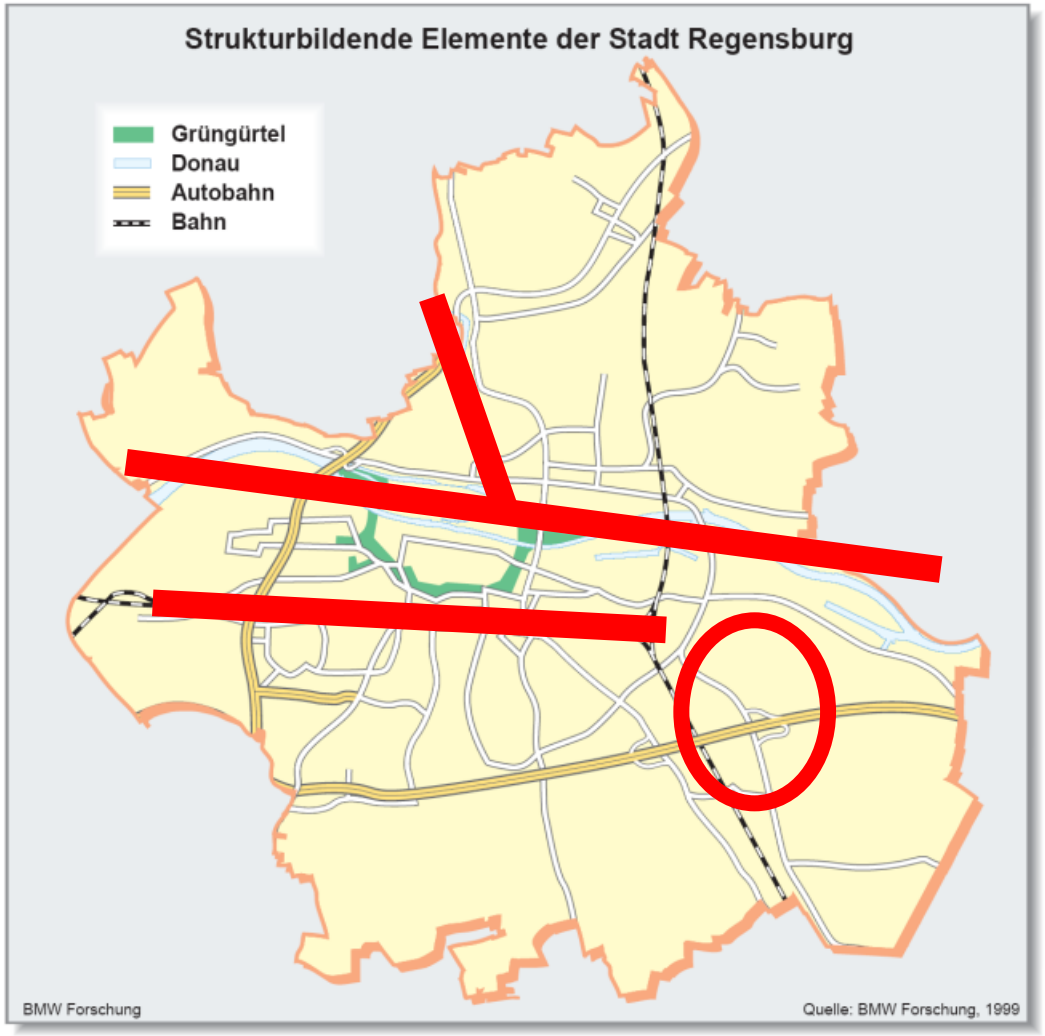
Quellen, Ziele, Barrieren



Quelle: R+T Darmstadt

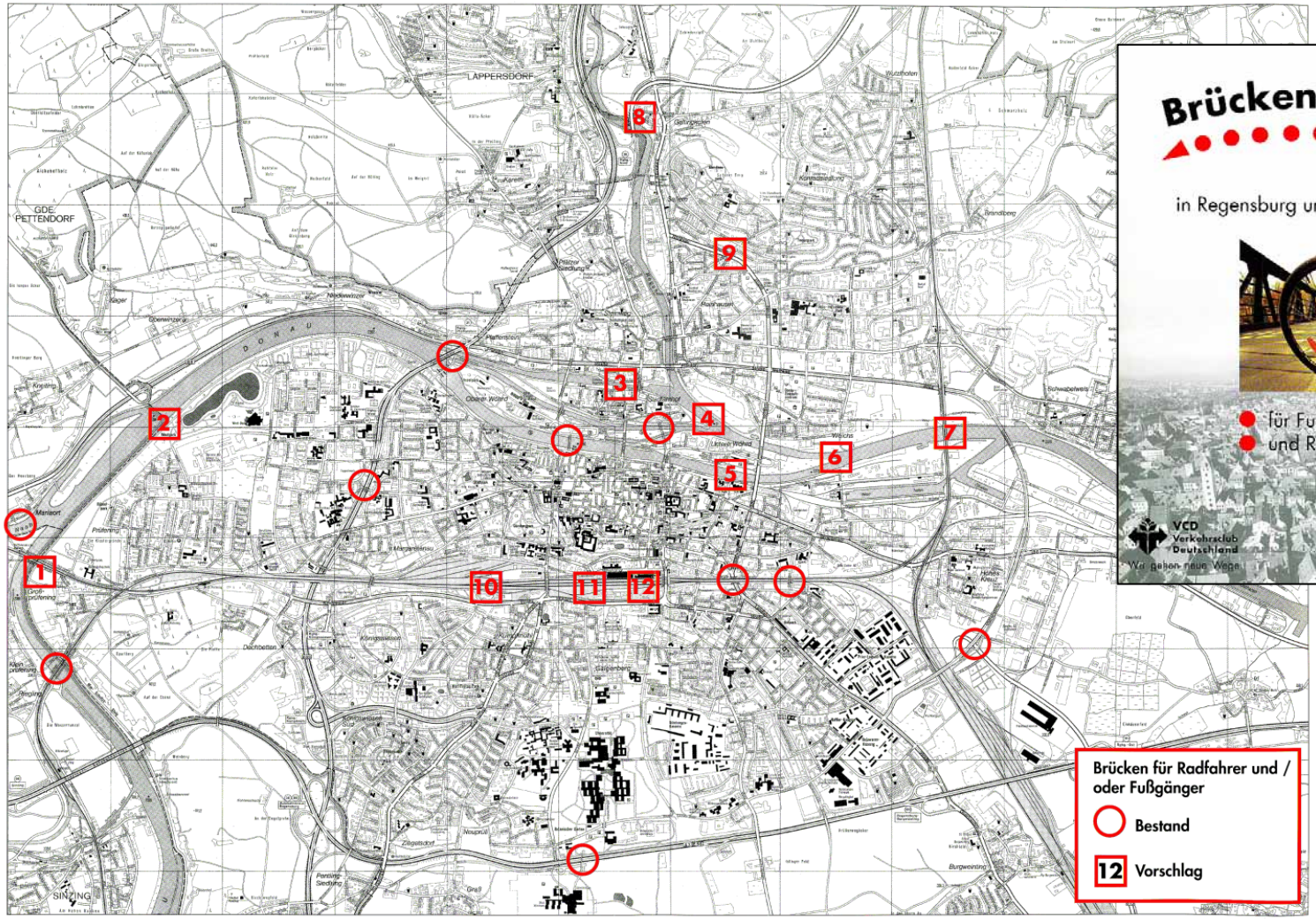
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Barrieren für den Rad- und Fußverkehr



- Flüsse
- Bahnanlagen
- Hauptverkehrs-straßen
- Autobahnen
- Industriegebiete

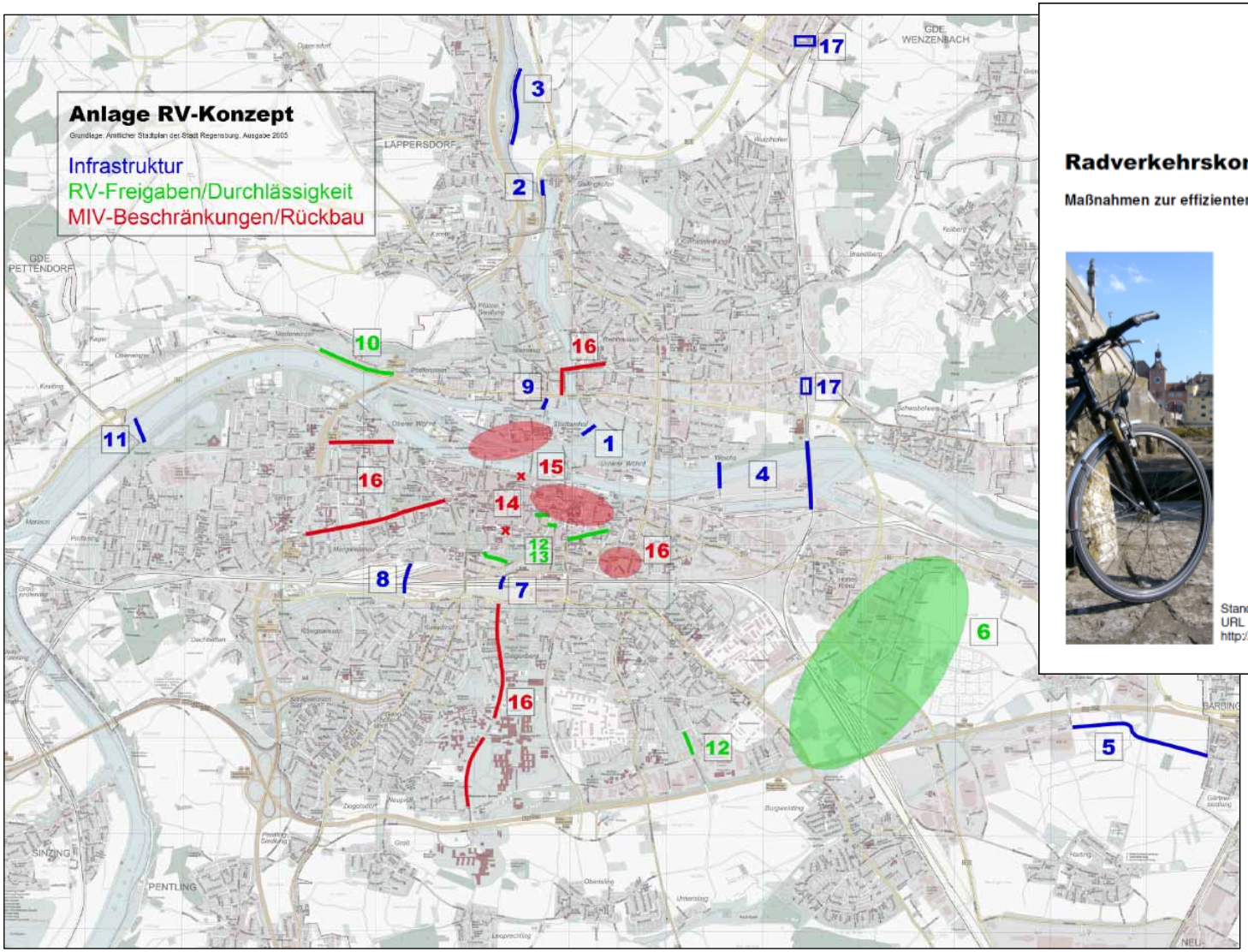
Fußgänger- und Radfahrerstege



Quelle: VCD

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Fußgänger- und Radfahrerstege



ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Kreisverband Regensburg

Radverkehrskonzept Regensburg

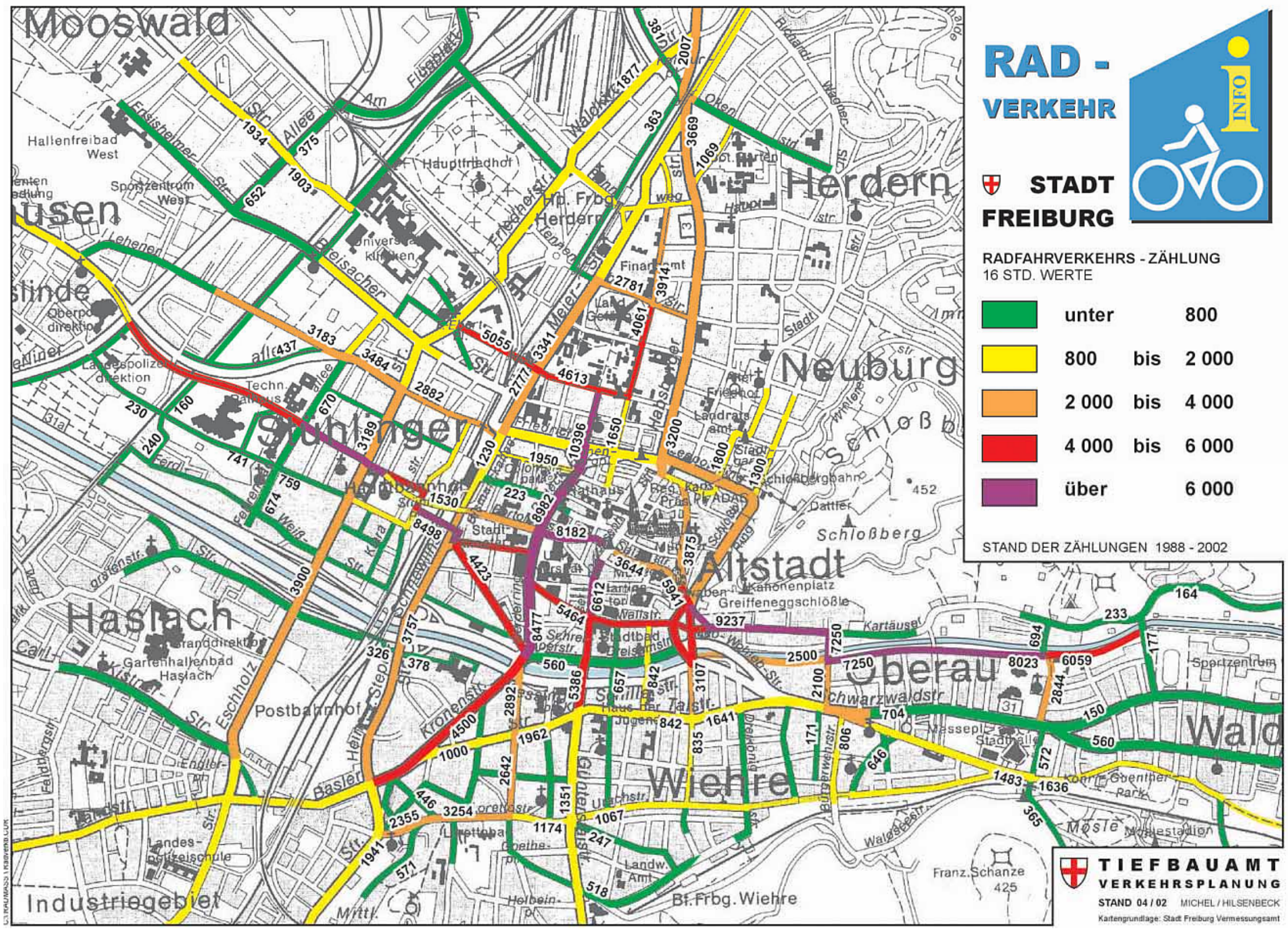
Maßnahmen zur effizienten Förderung des Radverkehrs

Stand: 9.5.2008
URL dieses Dokuments:
http://rv-konzept.adfc-regensburg.de

Quelle: ADFC

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Beispiel Freiburg: Brücken und Stege

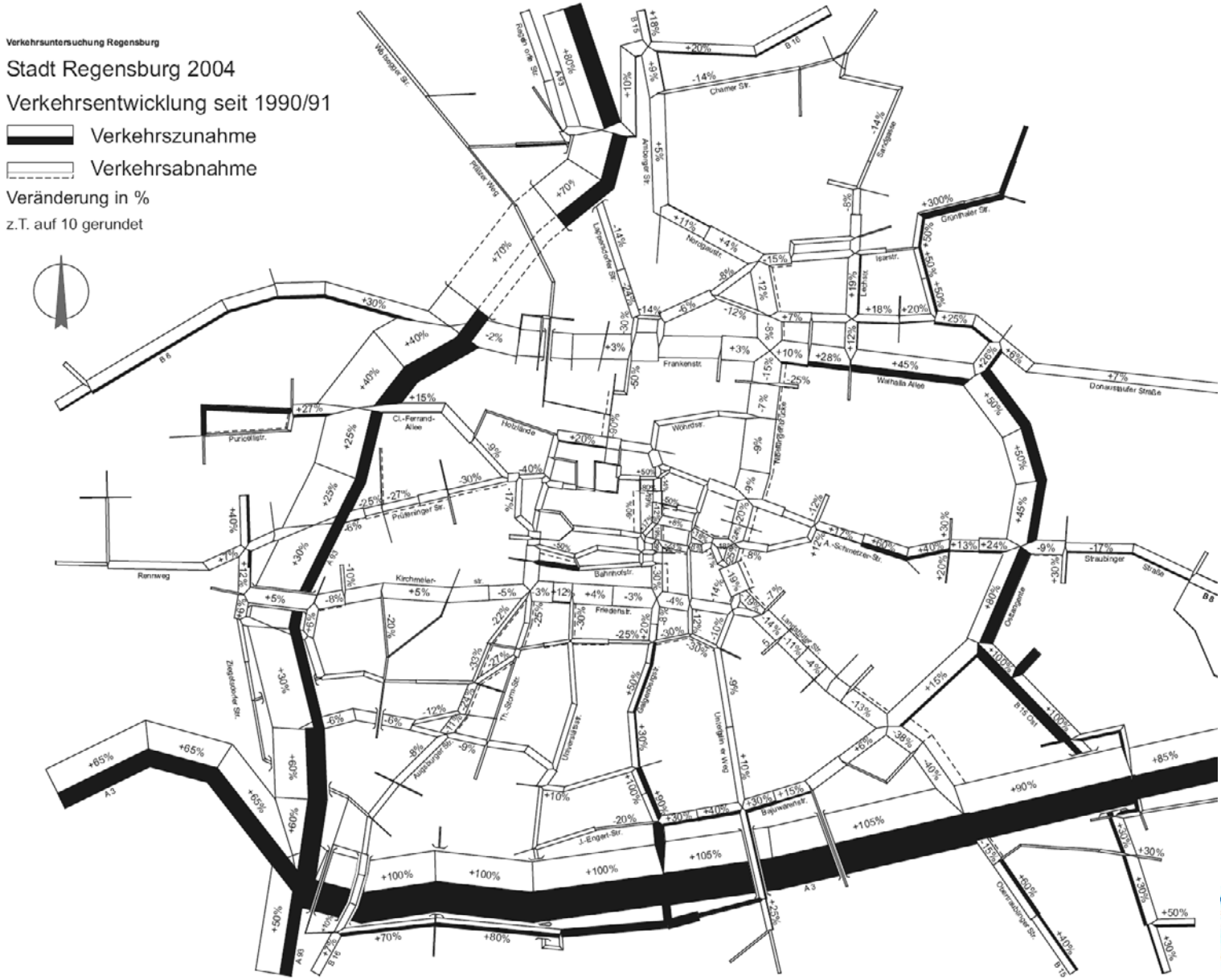


220.000 Einw.

RV-Anteil ca. 26 %

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Verkehrsaufkommen in Regensburg



ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

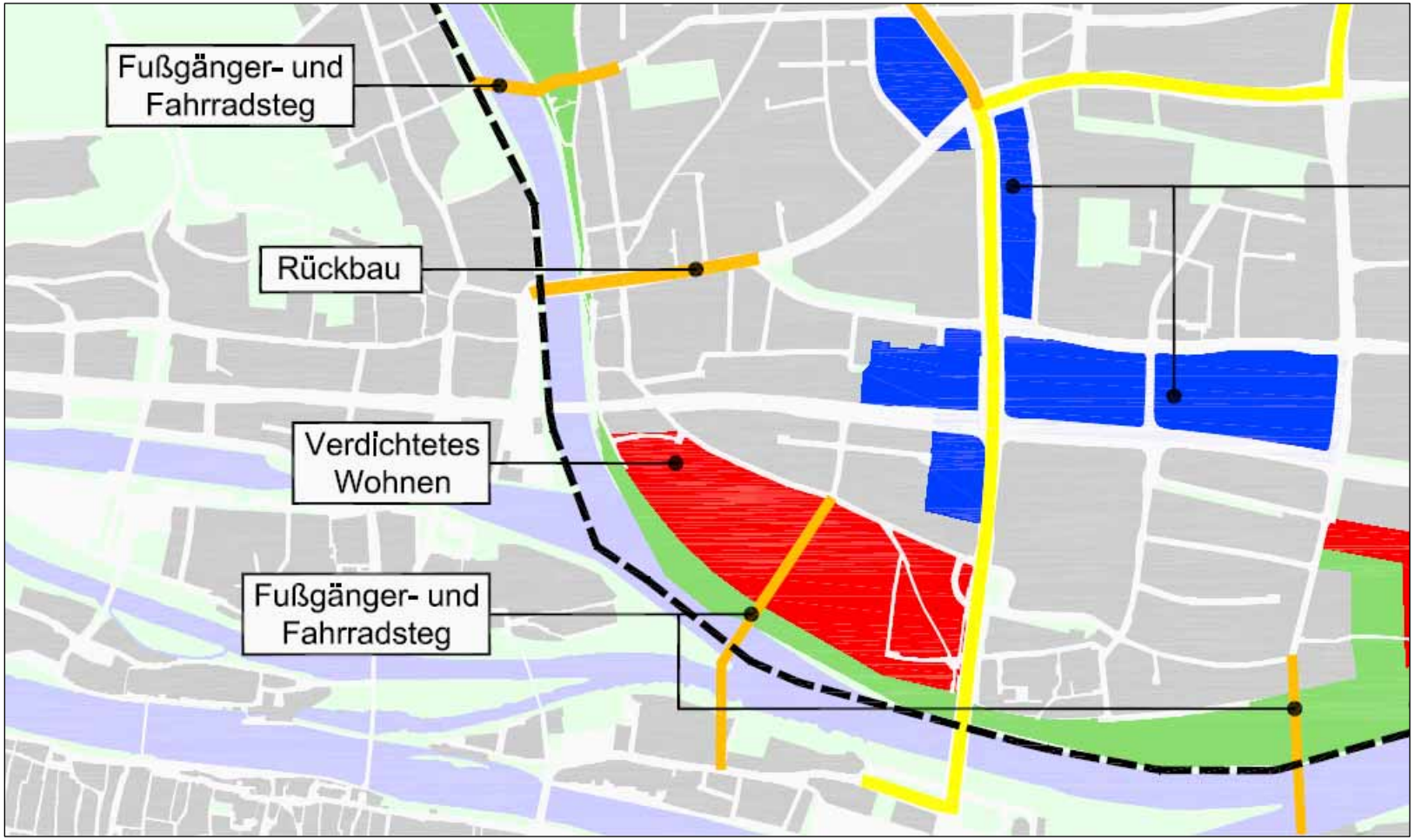
Reinhausener Damm – Gries

- ca. 40.000 Kfz/24h
- Donauradweg
- Regentalradweg
- Anforderungs-LSA

Reinhausener Damm – Gries

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Reinhausener Damm – Gries

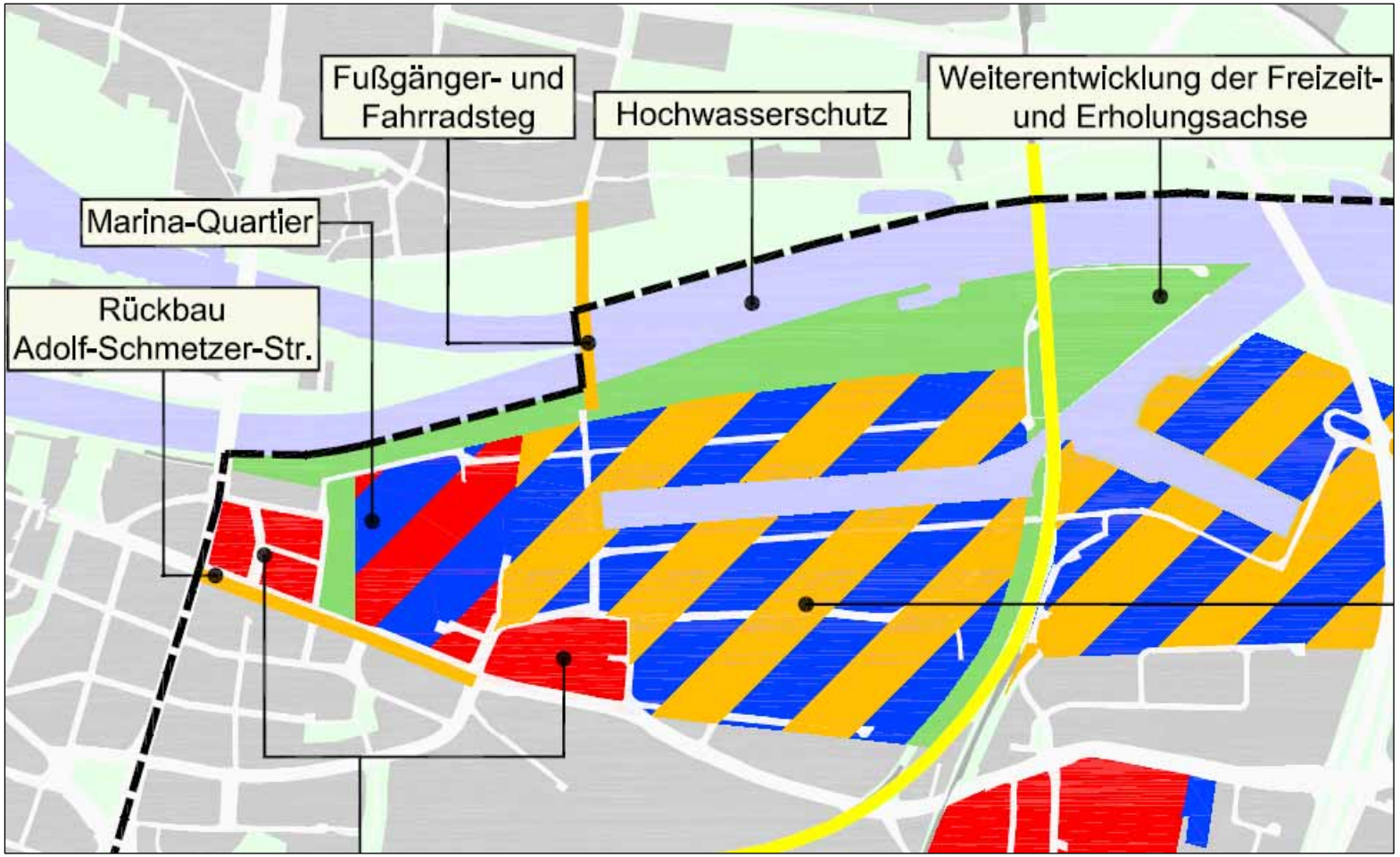


Quelle: Regensburg-Plan 2005, Leitziele zur Stadtentwicklung

Weichs – Westhafen („Marina Quarter“)

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Weichs – Westhafen („Marina Quarter“)

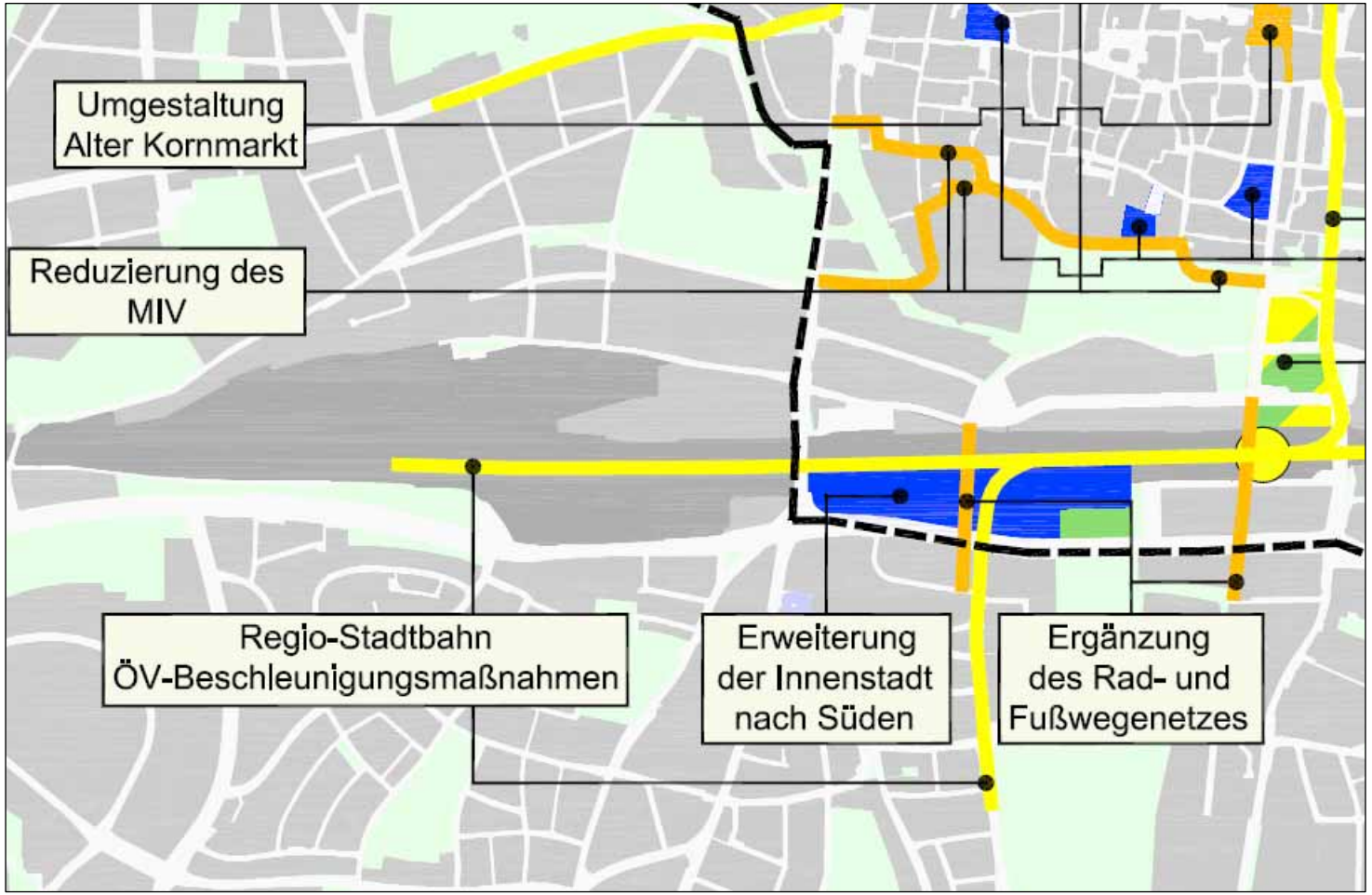


Quelle: Regensburg-Plan 2005, Leitziele zur Stadtentwicklung

Bahnhofstraße – Paracelsusstraße

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Bahnhofstraße – Paracelsusstraße



Quelle: Regensburg-Plan 2005, Leitziele zur Stadtentwicklung

Entwicklungsareal ehem. Güterbahnhof

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Stege für Fußgänger und Radfahrer

Salzburg:
Makartsteg

+ 40 %
Radverkehr

Quelle:
Stadt Salzburg

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Stege für Fußgänger und Radfahrer

Weiden

Kelheim

Quelle: www.foto-heilmeier.de

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

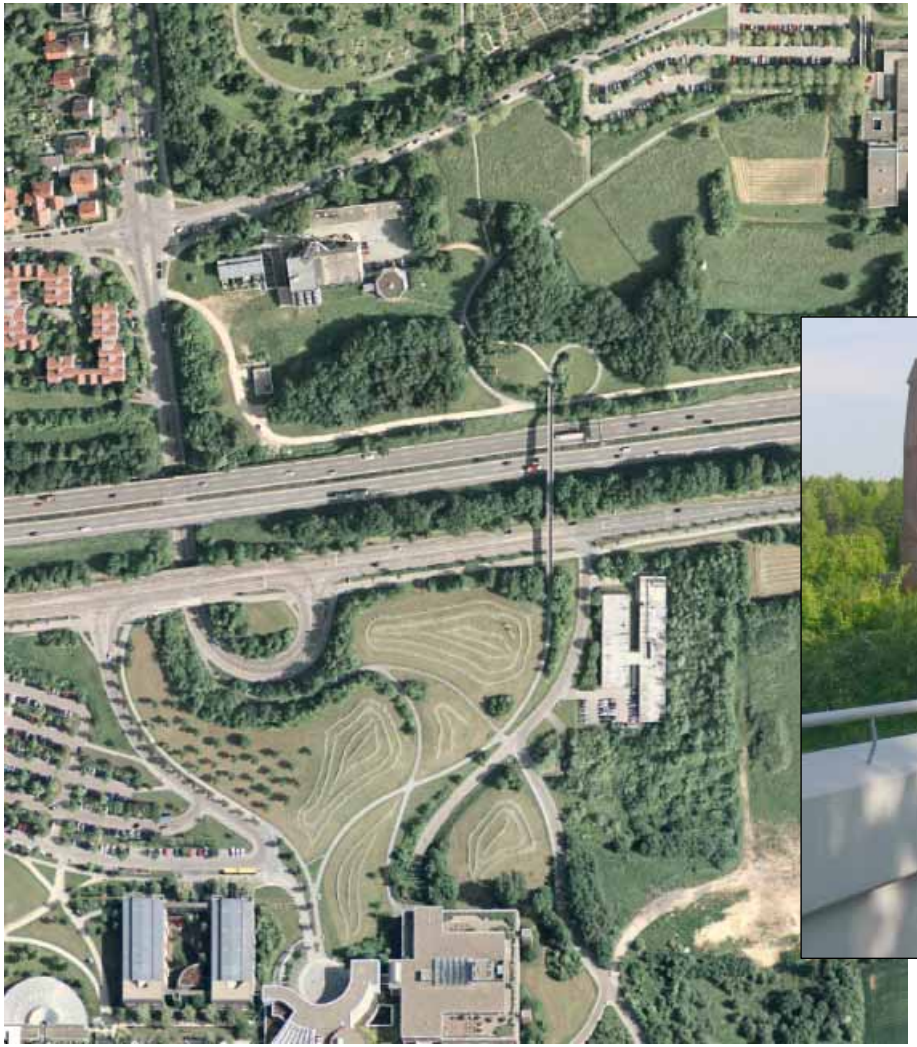
Beispiele aus Regensburg: Grieser Steg

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Beispiele aus Regensburg: Safferling-Steg

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Beispiele aus Regensburg: Uniklinikum

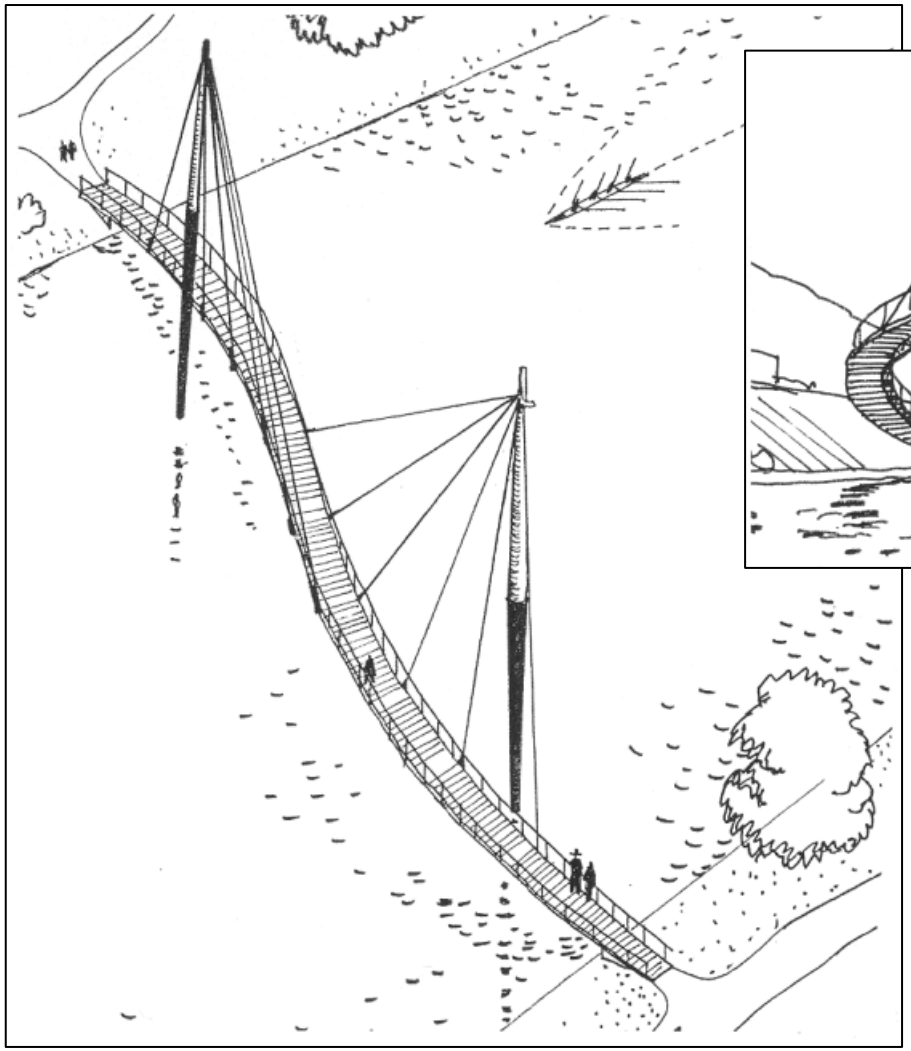


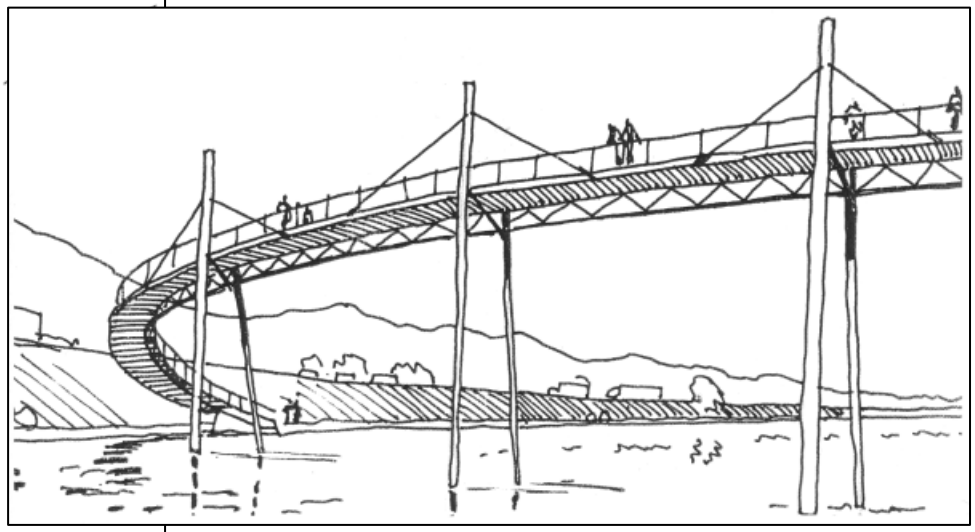
ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Beispiele aus Regensburg: Steinerne Brücke

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Beispiele aus Regensburg: Bürgerbeteiligung





Quelle: Regensburg: Blaue Bänder – Grünes Netz, Bürger planen die Regensburger Stadt-Fluss-Landschaft

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr

- „Stadt der kurzen Wege“: Rad- und Fußverkehr ist umwegsensibel und braucht ein engmaschiges Netz möglichst unabhängig von Hauptverkehrsstraßen.

➢ Wichtigste Maßnahmen:
Stege und Brücken für Fußgänger und Radfahrer

- Neue Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt, Lückenschlüsse im Netz
- Attraktive Alternativen abseits hoch belasteter Trassen

Öffentlichkeitsarbeit

www.regensburg-radelt.de

Die Altstadt: Enge Gassen, historische Bauten, einzigartiges Flair

Kein anderes Verkehrsmittel geht schonender, behutsamer um mit unserem städtischen Lebensraum und dem kulturellen Erbe als das Fahrrad.

In die Stadt radeln - logisch!

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Kein anderes Verkehrsmittel als das Fahrrad bietet Kindern Autonomie, Unabhängigkeit und Selbstbewusstsein.

Frei sein von Anfang an!

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

www.regensburg-radelt.de

Sie tun damit Gutes für ihre Gesundheit, ihren Geldbeutel und die Umwelt.

Danke für's Radfahren!

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Regensburg: Gute Ausgangssituation

- Kompakte Stadtgeografie, Flusslandschaft
- Weitgehende Verkehrsberuhigung in der Altstadt
- Radverkehrsanteil bereits relativ hoch

Regensburg: Wichtigste Maßnahmen

- Brücken und Stege als Lückenschlüsse
- Weitere Verkehrsberuhigung in der Altstadt und außerhalb (Entschleunigung, Gestaltung des öffentlichen Raums)
- Öffentlichkeitsarbeit, Werbung, politischer „Rückenwind“