

Die Stadt Regensburg informiert

Bei uns

**GEFÖRDERTES
WOHNEN IM
STADTGEBIET**
Lebensraum
gerecht verteilen

**FAHRRADSTADT
AN DER DONAU**
Bewegung ist
gesund



**TIPPS FÜR
GARTENFREUNDE**
In Regensburg
wird's bunt

**AKTION „PLANT FOR
THE PLANET“**
Kinder setzen mit
Bäumen ein Zeichen



Liebe Leserinnen, liebe Leser

der Mai ist gekommen und mit ihm die Lust, noch mehr außerhalb der eigenen vier Wände zu unternehmen. Jetzt kann das Auto getrost in der Garage stehen bleiben - mit dem Fahrrad geht es schließlich meist genauso schnell. Radfahren ist zudem umweltfreundlich, es fallen keine Spritkosten an, wir müssen uns keine Parkplatzsorgen machen und zusätzlich tun wir damit auch noch etwas für unsere Gesundheit!

Im Gegensatz zu Städten wie München, Frankfurt oder Hamburg sind bei uns auch die weiter vom Zentrum gelegenen Stadtteile bequem per Rad zu erreichen. Regensburg hat viele schöne Routen, auf denen Radfahrer sicher zum Ziel gelangen können und eine Umgebung, die Bewegungsfreudige auf ausgedehnte Touren lockt. Kurz: Unsere Stadt ist eine Fahrradstadt!

Erstmals in diesem Jahr nimmt die Donaumetropole an der bundesweiten Aktion „Stadtradeln“ teil. Zwischen dem 15. September und dem 5. Oktober sollen möglichst viele Bürgerinnen und Bürger so viele Kilometer wie möglich mit dem Drahtesel zurücklegen, um CO₂ zu sparen.

Und Regensburg ist auch Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern, kurz AGFK, die es sich zum Ziel gesetzt hat, die Mobilität im Nahbereich zu fördern, um einerseits die Umwelt zu schonen und andererseits, um Fitness und Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu steigern.

Auch wir vom Bei-uns-Redaktionsteam möchten unseren Teil dazu beitragen, dass noch mehr Regensburger sich aufs Rad schwingen. Aus diesem Grund beginnt mit diesem Heft eine zweiteilige Reportage rund ums Fahrradfahren in unserer Stadt. Wir hoffen, dass wir damit noch mehr Menschen in Regensburg zum Umsteigen bewegen können und wünschen Ihnen allen eine gute und sichere Fahrt!

Ihr Bei-uns-Redaktionsteam

Inhalt

04 **Gefördertes Wohnen im Stadtgebiet**
Lebensraum gerecht verteilen

10 **Stadtbau GmbH**
Soziales Gewissen auf dem Wohnungsmarkt

13 **Aktion „Plant for the Planet“**
Kinder setzen mit Bäumen ein Zeichen

18 **Fahrradstadt an der Donau (Teil I)**
Rechte - Pflichten - Irrtümer

22 **Tipps für Gartenfreunde**
In Regensburg wird's bunt

25 **ReNeNa**
„Regensburgs nette Nachbarn“ im Porträt

26 **Ausgezeichnete Erziehung**
KiTa Burgweinting ist „Reggio-inspiriert“

28 **9 Städte - 9 Partner**
Aktuelles aus den Partnerstädten

31 **Mitmachen und gewinnen**
Rätselecke

An dieser Bei uns Ausgabe haben mitgewirkt (von links):
Emerenz Magerl, Dagmar Obermeier-Kundel, Rolf Thym, Peter Ferstl,
Juliane von Roenne-Styra.





Radfahren in Regensburg (I): Rechte, Pflichten und Irrtümer



THOMAS WEILER

Steigende Spritpreise, zunehmende Umweltverschmutzung durch Fahrzeugabgase und Staus: Es gibt viele gute Gründe, um aufs Fahrrad umzusteigen. Allerdings kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Radlern und anderen Verkehrsteilnehmern. Zudem herrscht nicht selten Unsicherheit darüber, wo Radler fahren dürfen oder fahren müssen. In einer zweiteiligen Serie klärt Bei Uns über die wichtigsten Regeln auf und gibt Radlern wie auch allen weiteren Verkehrsteilnehmern wertvolle Hinweise.

Radfahren ist weit mehr als nur eine Trimm-Dich-Aktion an schönen Wochenenden.

Radfahren kann gerade in der Stadt das Auto ersetzen und den Geldbeutel wie auch das Klima schonen. Die Fitness fördert das Rad ohnehin. Das Fahrrad hat Zukunft. Allerdings sind im Straßenverkehr einige Vorschriften dringend zu beachten, um unnötigen Ärger und Unfälle mit Autofahrern und Fußgängern zu vermeiden.

Radwegebenutzungspflicht

Wenn ein Radweg da ist, muss er auch benutzt werden – richtig? Ja und Nein – es kommt auf die Umstände an. Ein Radweg muss nur dann von Radfahrern benutzt werden, wenn er mit einem der blauen Verkehrszeichen (Abbildungen links) beschildert ist. Fehlt dieses Schild, können Radfahrer frei entscheiden, ob sie die Fahrbahn oder den Radweg benutzen. (von oben: Getrennter Geh- und Radweg, Radweg, Kombiniertes Geh- und Radweg)

Warum aber sollte ein Radfahrer auf der Straße fahren, wenn doch ein Radweg da ist? Die Unfallforschung in Deutschland hat sich in den vergangenen 20 Jahren intensiv damit beschäftigt, wo auf Radfahrer die größten Gefahren im Straßenverkehr lauern.

Es zeigte sich, dass Radfahrer immer dann besonders gefährdet sind, wenn andere Fahrzeuge von einer Straße abbiegen oder in eine Straße einbiegen. Radfahrer sind auf Radwegen häufig nicht im Blickfeld des Autofahrers, wenn sie durch Grünflächen in den sogenannten toten Winkel geraten oder durch parkende Fahrzeuge verdeckt werden. So tauchen Radfahrer oftmals für einen abbiegenden Autofahrer unerwartet auf, und dann ist es manchmal schon zu spät. Daher hat der Gesetzgeber bereits in den 1990er-Jahren die Straßenverkehrsordnung in diesem Punkt grundlegend geändert. Radfahrer sollen aus Sicherheitsgründen grundsätzlich auf der Fahrbahn fahren. Nur dann, wenn es die örtlichen Gegebenheiten erfordern, soll der Radverkehr vom übrigen Fahrverkehr getrennt werden.

Daraus lässt sich folgern, dass etwa in Tempo-30-Zonen Radwege nicht gebaut werden sollten. Auch in vielen anderen Straßen, wo die Verkehrsbelastung nicht zu groß ist, soll auf Radwege verzichtet werden. Nur dort, wo zu viele Autos

unterwegs sind, wo der Anteil der Lastwagen oder Busse überdurchschnittlich hoch ist oder schneller als 50 Stundenkilometer gefahren werden darf, muss geprüft werden, ob für den Radverkehr eine eigene Trasse angelegt werden muss. Aber auch dann ist ein klassischer Radweg nicht immer das Mittel der ersten Wahl.

Diese Auffassung und Planungspraxis wurde wiederholt durch Gerichtsurteile bestätigt. Zuletzt hat es dazu ein höchstrichterliches Urteil gegeben. (Nachzulesen ist das Urteil auf der Internet-Seite www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=3096)

Radler darf wählen: Straße oder Radweg

Was bedeutet dies in der Praxis? Es sind bereits einige Radwege in Regensburg nicht mehr benutzungspflichtig. Diese befinden sich in der Regel in Wohngebieten mit Tempo-30-Zonen, beispielsweise in der Konrad-Adenauer-Allee, der Theodor-Storm-Straße, der Nibelungenstraße und der Wernerwerkstraße. Die Stadtverwaltung hat kürzlich weitere Radwege aus der Benutzungspflicht genommen, und sie prüft derzeit, welche Radwege noch aus der Benutzungspflicht herauszunehmen sind.

Die Rechtslage ist nun so, dass auch nicht-benutzungspflichtige Radwege wei-

terhin Radwege sind und somit nicht von Fußgängern oder anderen Verkehrsteilnehmern genutzt werden dürfen. Diese Radwege bleiben weiterhin allein den Radfahrern vorbehalten, solange sie nicht umgebaut werden. Radfahrer können in solchen Straßen wählen, ob sie lieber den Radweg oder die Fahrbahn benutzen. Alle anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere Auto- und Lkw-Fahrer, müssen daher immer damit rechnen, dass Radfahrer weiterhin auch die nicht-benutzungspflichtigen Wege benutzen.

Vielleicht etwas verwirrend

Das ist auf den ersten Blick vielleicht etwas verwirrend. Wie sollen sich Autofahrer da nun verhalten? Es kann je nach Situation so sein, dass Radfahrer mal die Fahrbahn nutzen, mal den Radweg. Damit für den Autofahrer auch weiterhin erkennbar ist, wo nicht-benutzungspflichtige Radwege die Straße kreuzen, ist die Stadtverwaltung gehalten, für diese Wege die gleichen Sicherheitsmaßstäbe anzulegen. Nicht-benutzungspflichtige Radwege sind keine Radwege zweiter Klasse. Daher muss regelmäßig geprüft werden, ob ausreichende Sichtverhältnisse bestehen, die Oberflächen der Wege in einem ordnungsgemäßen Zustand und die Markierungen noch gut erkennbar sind. Radverkehrsförderung ist also nicht mit dem Bau neuer Radwege gleichzuset-



→ Auch wenn ein Radweg vorhanden ist: Manchmal ist es sicherer, die Straße zu benutzen

zen. Vielmehr kann es im Sinne eines sichereren Radverkehrs richtig und notwendig sein, die Benutzungspflicht von Radwegen aufzuheben.

Zwar kann es durch die umfassendere Aufhebung der Benutzungspflicht dazu kommen, dass Radfahrer in der einen oder anderen Situation das Vorankommen der Autofahrer verzögern, aber es sollten sich immer alle Verkehrsteilnehmer vor Augen halten: Das höchste menschliche Gut ist die Gesundheit. Sie darf nicht gefährdet werden. Daher ist es für den städtischen Verkehrsplaner die wichtigste Aufgabe dafür zu sorgen, dass die Straßen für alle Verkehrsteilnehmer sicher sind.

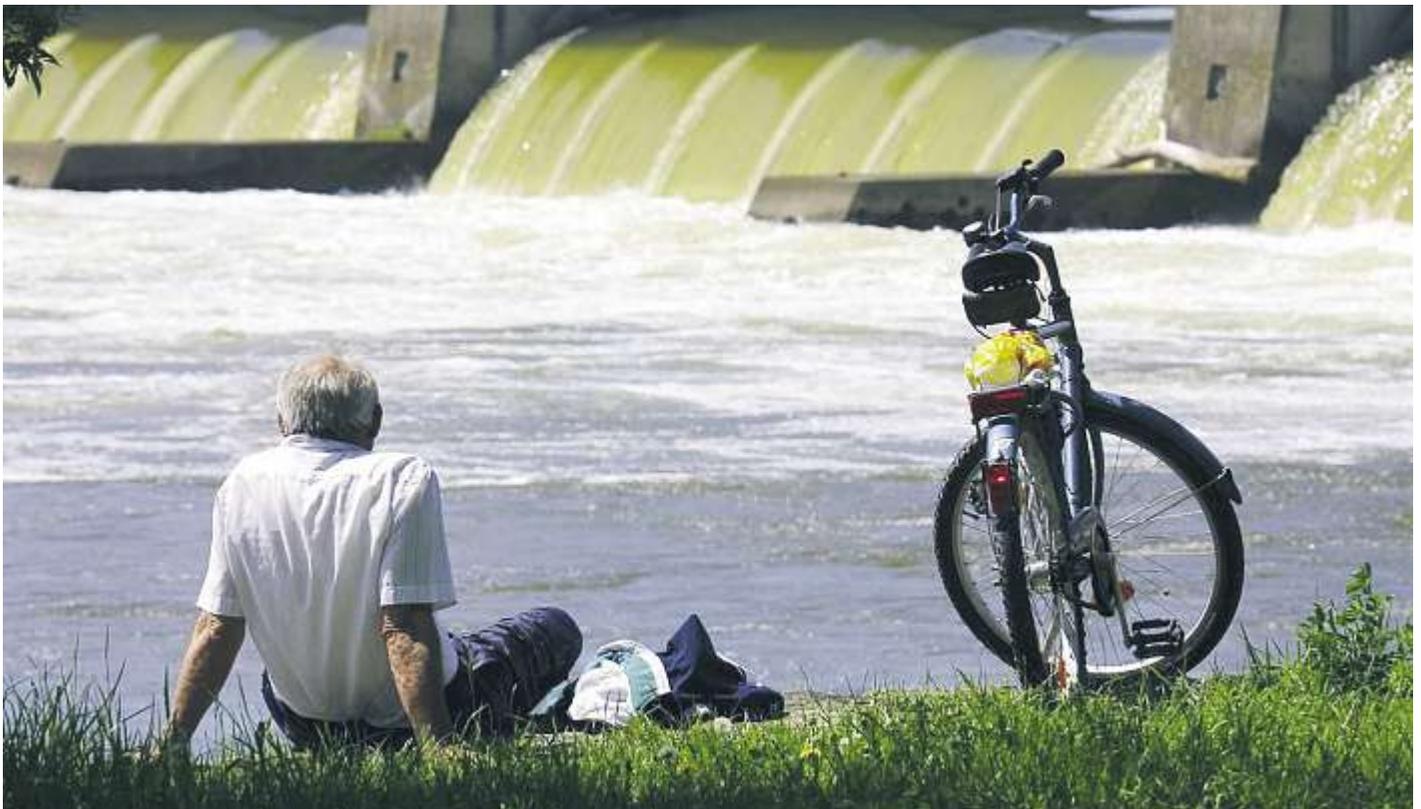
In der zweiten Folge, die im Juli-Heft erscheint, geht es um den feinen Unterschied zwischen Radfahrstreifen und Schutzstreifen und um ein ganz heikles Thema: Den Geisterradler.

Radfahren und Lebensqualität

Die Schönheit Regensburgs misst sich nicht nur an ihren 1400 historischen Bauten, dem Welterbetitel und der attraktiven Lage an der Donau. Das Empfinden über die Schönheit einer Stadt umfasst auch die Wohn- und Lebensqualität, die in zunehmendem Maße durch den Grad der Verkehrsbelastung bestimmt wird. Besonders in dieser Hinsicht hat Regensburg im Vergleich zu anderen Städten einen entscheidenden Vorteil: Regensburg ist mit seinen gut 152 000 Einwohnern eine sehr kompakte Stadt. Die Wohnungen und Häuser von 95 Prozent aller Einwohner liegen in einem Radius von nur vier Kilometern rund um die Altstadt. Allein im Stadtwesten und Stadtosten, in der

Stadtmitte und im inneren Stadtsüden - also den Stadtteilen, wo es nicht bergauf geht - wohnen rund 100 000 Menschen. Ideale Bedingungen für das Rad als Nahverkehrsmittel. Das Rad macht mobil.

Die Regensburger haben schon zu einem erheblichen Teil das Fahrrad als ebenbürtiges und wichtiges Verkehrsmittel entdeckt. Die jüngste, groß angelegte Haushaltsbefragung 2011 hat gezeigt, dass bereits 19 Prozent aller Wege in der Stadt mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Das ist überdurchschnittlich im Vergleich zu anderen Großstädten.



→ Regensburg bietet ideale Bedingungen für Radfahrer



Populäre Irrtümer

Sowohl aus Sicht der Autofahrer als auch aus der Radfahrerperspektive gibt es immer wieder Irrtümer über das, was erlaubt ist und was nicht. Wir haben die wichtigsten zusammengestellt:

Irrtum Radweg I:

Wenn ein Radweg da ist, muss ich ihn auch benutzen.

Falsch! Nur Radwege, die mit einem blauen Verkehrszeichen mit dem Radfahrerpiktogramm beschildert sind, müssen benutzt werden. Fehlt das Schild, kann die Fahrbahn benutzt werden.

Irrtum Radweg II:

Einen beschilderten Radweg müssen Radfahrer immer benutzen.

Falsch! Generell gilt zwar die Radwegebenutzungspflicht, wenn jedoch die Benutzung des Radwegs unzumutbar erschwert ist, können Radfahrer auf die Fahrbahn ausweichen. Eine Unzumutbarkeit der Benutzung ist beispielsweise dann gegeben, wenn der Radweg mit Glasscherben übersät ist oder Fahrzeuge auf dem Radweg parken.

Irrtum Fahrtrichtung:

Radfahrer dürfen auf dem Radweg in jeder Fahrtrichtung fahren.

Falsch! Es darf immer nur der in Fahrtrichtung rechte Radweg befahren werden. Bei benutzungspflichtigen Radwegen kann man sich an der Beschilderung orientieren: Radeln ist nur in der Richtung erlaubt, in der die Schildervorderseite zu sehen ist. Nur wenn es ein Schild ausdrücklich erlaubt, kann ein - in Fahrtrichtung gesehen - linker Radweg benutzt werden.

Irrtum Vorfahrt:

Beim Geisterradeln hat der Radfahrer keine Vorfahrt.

Falsch! Obwohl das Geisterradeln nicht erlaubt ist, haben Radfahrer an Einmündungen, Kreuzungen und Grundstückszufahrten trotzdem Vorfahrt gegenüber abbiegenden Fahrzeugen. Autofahrer müssen demnach immer mit Radfahrern aus

der „falschen“ Richtung rechnen. Kommt es zu einem Unfall, haftet der Radfahrer aber für einen Teil des Schadens.

Irrtum Gehweg: Wenn keine Radwege vorhanden sind, dürfen Radler auf dem Gehweg fahren.

Falsch! Gehwege dürfen grundsätzlich nur von Kindern befahren werden. Kinder bis zum 8. Lebensjahr müssen auf dem Gehweg radeln, bis zum 10. Lebensjahr dürfen Kinder auf dem Gehweg fahren. Eltern, die ihre Kinder begleiten, dürfen nicht auf dem Gehweg fahren. Nur wenn ein Zusatzzeichen unter dem Gehweg das Radeln zulässt, darf auf dem Gehweg mit angemessener Geschwindigkeit gefahren werden.

Irrtum Zebrastreifen: An einem Zebrastreifen haben Radler die gleichen Rechte wie Fußgänger.

Falsch! Radfahrer haben an einem Zebrastreifen nur dann Vorrang vor dem Autoverkehr, wenn sie absteigen und schieben. Fahrende Radfahrer haben keinen Vorrang gegenüber dem fließenden Verkehr.

Irrtum Elektrofahrräder:

Elektrofahrräder brauchen kein Versicherungskennzeichen.

Falsch und Richtig! Es wird zwischen so genannten Pedelecs und E-Bikes unterschieden. Bei einem Pedelec unterstützt der Elektromotor das Vorankommen nur dann, wenn der Radler in die Pedale tritt. Es handelt sich also um eine limitierte Tretunterstützung. Für Pedelecs besteht dann keine Versicherungs-, Helm- und Führerscheinplicht, wenn der Motor maximal 250 Watt leistet und über 25 Stundenkilometer keine Unterstützung mehr liefert.

E-Bikes hingegen verfügen über eine nicht-limitierte Tretunterstützung, sie können auch alleine mit Motorkraft bewegt werden. Für E-Bikes sind ein Mofa-Führerschein und eine Versicherung Pflicht. Radwege dürfen nur dann benutzt werden, wenn das Zusatzzeichen „Mofa frei“ montiert ist. Eine Helmpflicht besteht aber auch für E-Bikes nicht.



Die Stadt Regensburg informiert

Bei uns

GELEBTE DASEINSVORSORGE

Die Evangelische Wohltätigkeitsstiftung stellt sich vor

LERNEN SOLL NEUGIERIG MACHEN

Die Regensburg International School entwickelt sich

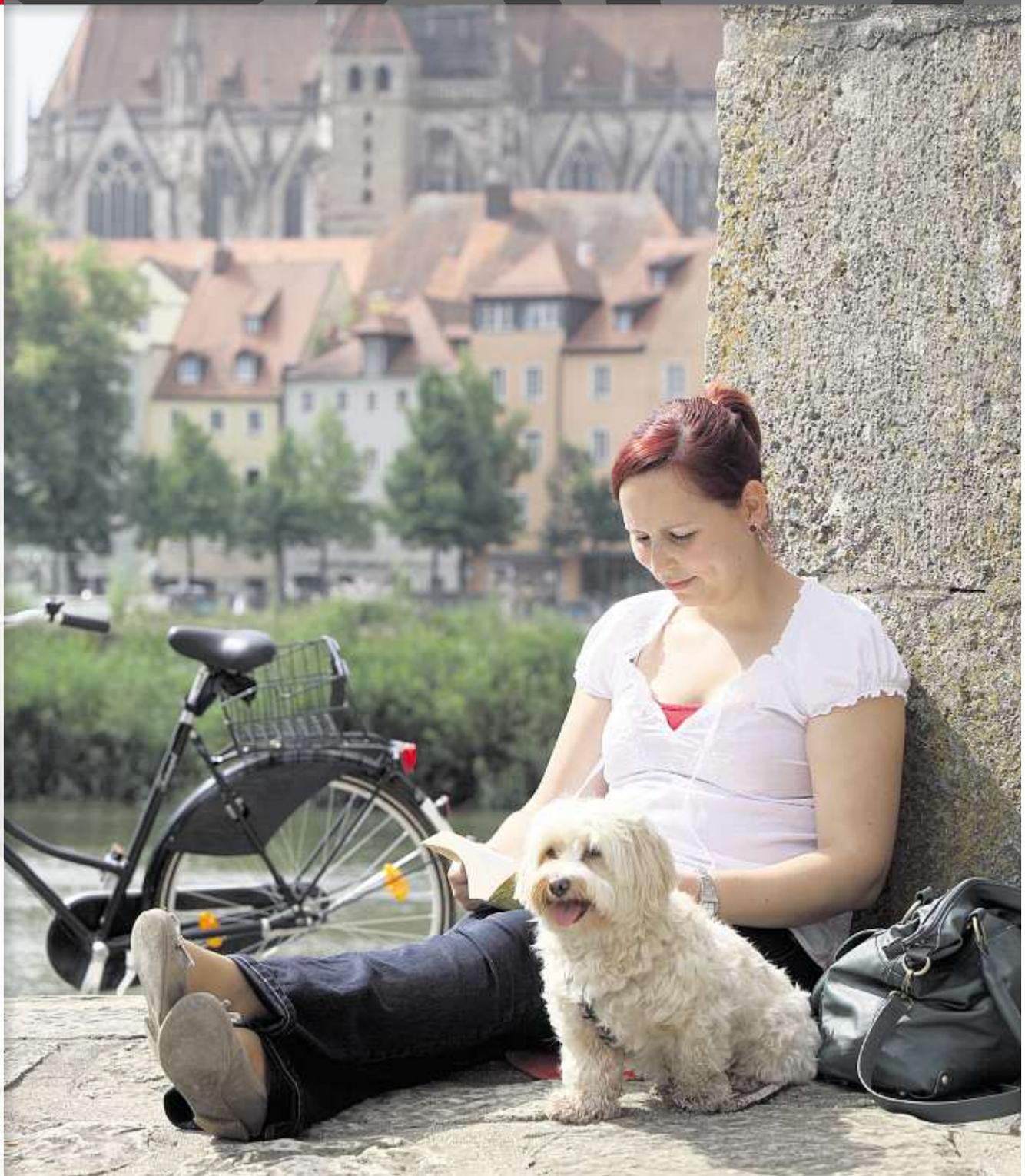


VON SCHUTZSTREIFEN UND GEISTERRADLERN

Die wichtigsten Tipps für Sicherheit im Radverkehr

AUF DER SUCHE NACH NEUEN ERFAHRUNGEN

FSJ im kulturellen Bereich macht fit für die Zukunft



Liebe Leserinnen, liebe Leser

natürlich fragt sich eine Redaktion immer wieder, ob das, was sie produziert, auch gelesen wird. Umso mehr freut man sich dann über ein Leserecho, auch wenn es kritisch ist. Das Titelbild der Mai-Ausgabe von Bei uns hat uns viele Reaktionen eingebracht, positive wie negative. Eine ältere Dame hat uns sogar im Alten Rathaus besucht, um persönlich zum Ausdruck zu bringen, dass sie die Veröffentlichung des Fotos mit den beiden Jugendlichen, die gemeinsam auf einem Fahrrad sitzen - ohne Helme und barfuß - für unverantwortlich hält. So etwas sei ein absolut falsches Signal, gerade in einer städtischen Veröffentlichung, und verstoße gegen alle Regeln für Verkehrssicherheit.

Ganz anders Dr. Klaus Wörle, der Vorsitzende des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs, Kreisverband Regensburg, der sich explizit für die Fotoauswahl bedankte. „Das Titelbild vermittelt ganz unverkrampft die Freude am Radfahren“, schreibt er, „gerade weil einmal nicht eine 150%ig straßenverkehrskonforme Situation gezeigt wird“. Seiner Meinung nach bekomme man „mit dem erhobenen Zeigefinger“ niemanden zum Radfahren. Auch Autos würden schließlich über Emotionen verkauft.

Über solche Zuschriften freuen wir uns natürlich sehr. Zumal dann, wenn wir uns - wie bei dem letzten Titel von Bei uns - selber Gedanken darüber machen, ob es noch vertretbar ist, eine Situation abzubilden, die zwar die Freude am Radfahren widerspiegelt, aber sicher nicht ganz den Vorschriften entspricht.

Hier zu einer kontroversen Diskussion anzuregen, war durchaus beabsichtigt. Was ganz und gar nicht beabsichtigt war, ist ein Fehler, der uns im März-Heft unterlaufen ist und für den wir uns ausdrücklich entschuldigen möchten. Da haben wir geschrieben, dass sich die Mietpreise in Regensburg innerhalb der letzten zehn Jahre um ca. zehn Prozent erhöht haben. Kurt Schindler, Vorsitzender des Mieterbundes Regensburg e.V. und ebenfalls ein sehr aufmerksamer Bei-uns-Leser, hat natürlich sofort gemerkt, dass sich da der Fehlerteufel eingeschlichen hat. Dass Regensburg eine boomende Stadt ist, schlägt sich eben auch auf die Mietpreise nieder, die - leider - in den letzten zehn Jahren um rund 20 Prozent gestiegen sind.

Wir danken allen aufmerksamen Leserinnen und Lesern ganz herzlich!

Ihr Bei-uns-Redaktionsteam

Inhalt

04 Gelebte Daseinsvorsorge
Die Evangelische Wohltätigkeitsstiftung

08 Lernen soll neugierig machen
Die Regensburg International School

11 Fit für die Zukunft
Das FSJ im kulturellen Bereich

14 Seit drei Jahren in Regensburg
Denkmalschutz in der Jugendbauhütte

21 Fahrradstadt an der Donau (Teil II)
Rechte - Pflichten - Irrtümer

26 Neu: Oboe-Unterricht
Ab September an der Sing- und Musikschule

29 9 Städte - 9 Partner
Aktuelles aus den Partnerstädten

31 Regensburg aus anderer Sicht
Der neue Ratgeber für Behinderte

35 Mitmachen und gewinnen
Rätsellecke

An dieser Bei-uns-Ausgabe haben mitgewirkt (von links):
Katrín Butz, Dagmar Obermeier-Kundel, Rolf Thym,
Peter Ferstl, Juliane von Roenne-Styra.





Radfahren in Regensburg (II):

Von Schutzstreifen und Geisterradlern

THOMAS WEILER

Steigende Spritpreise, zunehmende Umweltverschmutzung durch Fahrzeugabgase, Verkehrslärm und Staus: Es gibt viele gute Gründe, aufs Fahrrad umzusteigen. Allerdings kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Radlern und anderen Verkehrsteilnehmern. Zudem herrscht nicht selten Unsicherheit darüber, wo Radler fahren dürfen oder fahren müssen. In einer zweiteiligen Serie klärt Bei Uns über die wichtigsten Regeln auf und gibt wertvolle Tipps.

Radfahrstreifen und Schutzstreifen

Neben dem klassischen Radweg werden seit einigen Jahren auch andere Möglich-

keiten genutzt, um den Radverkehr sicher zu führen. Diese Instrumente wurden über Jahre hinweg bundesweit gefördert und wissenschaftlich untersucht. Dabei

stellte sich heraus, dass die klassischen Radwege häufig Mängel aufweisen und zudem in der Herstellung vergleichsweise teuer sind.

Wie bereits in der ersten Folge (Ausgabe 170, Heft Mai 2012) beschrieben, ist die Verkehrssicherheit für Radfahrer dann besonders hoch, wenn diese im Blickfeld des Autofahrers sind. Daher werden zunehmend besonders gekennzeichnete Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf den Auto-Fahrbahnen angelegt. In Regensburg befinden sich Radfahrstreifen zum Beispiel auf der Eisernen Brücke und in der Galgenbergstraße bergaufwärts.

Schutzstreifen sind unter anderem in der Gumpelzhaimerstraße markiert worden.

Feine Unterschiede

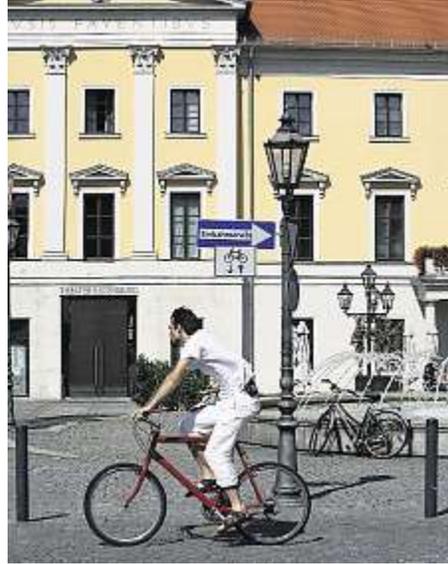
Wie aber unterscheiden sich Radfahrstreifen und Schutzstreifen voneinander? Radfahrstreifen sind - wie Radwege - den Radfahrern vorbehalten. Motorisierte Fahrzeuge dürfen diese Streifen nur überfahren, um etwa zu Grundstückseinfahrten oder Parkplätzen zu gelangen. Auf Radfahrstreifen dürfen Autos nicht fahren oder parken. Neben den Radfahrstreifen müssen vollwertige Fahrspuren für den motorisierten Verkehr vorhanden sein. Erkennbar sind Radfahrstreifen an der durchgezogenen Linie und dem blauen Radwegschild.

Schutzstreifen hingegen werden nur mit einer gestrichelten Linie markiert. Zwischen den Markierungen muss so viel Platz übrig bleiben, dass sich zwei Pkw mit mäßiger Geschwindigkeit begegnen können. Wenn jedoch einem Auto ein Bus oder Lastwagen entgegenkommt, darf ein Fahrzeug auch die gestrichelte Linie überfahren - ohne jedoch Radfahrer zu gefährden. Die Schutzstreifen bilden also einen Sicherheitsraum für Radfahrer, der im Bedarfsfall von motorisierten Fahrzeugen mitgenutzt werden kann. Häufig können Schutzstreifen auf bestehenden Straßen ohne größeren Aufwand markiert werden. Die Erfahrung zeigt, dass das Geschwindigkeitsniveau sinkt und damit die Sicherheit steigt.

In Regensburg gibt es eine Reihe von Straßen, in denen Schutzstreifen - durchgehend oder abschnittsweise, ein- oder beidseitig - gezogen werden können. Die Stadtverwaltung wird dazu bald entsprechende Vorschläge vorlegen. Eine Straße, die derzeit umgebaut wird und in der sowohl Radfahrstreifen als auch Schutzstreifen geschaffen werden, ist der Unterislinger Weg zwischen Tulpenweg und Bajuwarenstraße.

Geisterradeln: Sieben Mal höheres Unfallrisiko

Radwege sind im Übrigen generell nur auf der rechten Fahrbahnseite zu benutzen. Die linke Fahrbahnseite ist tabu. Das sogenannte Geisterradeln ist nämlich nicht nur für den Falschradler gefährlich, sondern auch für die entgegenkommenden Radler, da die Radwege für den Begeg-



→ Hier darf auch gegen die Fahrtrichtung geradelt werden

nungsverkehr nicht breit genug sind. Auf der linken Seite darf nur dann geradelt werden, wenn dies durch die Beschilderung ausdrücklich erlaubt ist.

In diesem Zusammenhang gibt es ein Phänomen, über das immer wieder leidenschaftlich diskutiert wird - das sogenannte Geisterradeln. Die einen - die Geisterradler - sehen sich von den Ordnungshütern verfolgt. Die anderen fühlen sich durch die Geisterradler massiv gefährdet. Was ist nun dran, ist das wirklich so gefährlich?

Geisterradeln meint das Radeln auf einem Radweg in der „falschen“ Richtung.



→ Geisterradler haben ein deutlich höheres Unfallrisiko und gefährden andere Verkehrsteilnehmer

Nochmals muss betont werden, dass grundsätzlich gilt: Es darf immer nur der in Fahrtrichtung rechte Radweg benutzt werden, der linke Radweg ist tabu. Einzige Ausnahme: Das Benutzen des linken Radwegs ist durch Schilder ausdrücklich erlaubt. Diese Regelung trifft auch auf kombinierte Geh- und Radwege zu sowie auf Gehwege zu, auf denen ausnahmsweise das Radfahren erlaubt ist.

Hohe Unfallgefahr

Bundesweite Unfallforschungen haben ergeben, dass das Risiko eines Unfalls bei der Benutzung eines Radwegs in falscher Richtung sieben Mal höher ist, als bei der Benutzung des rechten Radwegs. Dies liegt daran, dass insbesondere motorisierte Verkehrsteilnehmer an Kreuzungen, Einmündungen oder Grundstückszufahrten nicht mit Radfahrern aus der falschen Richtung rechnen. Manchmal kommt noch die schlechte Sichtbeziehung durch parkende Fahrzeuge oder Grünstreifen hinzu.

Auch die Regensburger Polizeistatistik bestätigt den Trend zur hohen Unfallgefahr. Die Hauptunfallursache bei von Radfahrern verursachten Unfällen ist das Geisterradeln. Dabei spielen die Unfälle von Radfahrern untereinander eine wesentliche Rolle. Die Radwege sind häufig nicht breit genug, damit sich Radfahrer innerhalb der Radweggrenzen begegnen können. Das Ausweichen auf den Gehweg ist

Populäre Irrtümer

Sowohl aus Sicht der Autofahrer als auch aus der Radfahrerperspektive gibt es immer wieder Irrtümer über das, was erlaubt ist und was nicht. Wir haben die wichtigsten zusammengestellt:

Irrtum Einbahnstraße:

Einbahnstraßenregelungen gelten immer auch für Radfahrer.

Falsch! Die Einbahnregelung kann für Radfahrer aufgehoben werden. Dies wurde schon an vielen Stellen im Stadtgebiet umgesetzt. Entsprechende Zusatzschilder zeigen dem Rad- und Autoverkehr an, wo die Einbahnregelung für Radfahrer nicht gilt.

Irrtum Alkohol:

Auf dem Fahrrad kann ich auch betrunken fahren und den Führerschein nicht verlieren.

Falsch! Zwar liegt die Promille-Grenze gegenüber dem Fahren mit dem Auto deutlich höher, dennoch ist die absolute Fahruntüchtigkeit mit 1,6 Promille erreicht. Wer mit diesem Alkoholwert auf dem Rad erwischt wird, kann den Führerschein verlieren.

Irrtum Licht:

Eine batteriebetriebene Beleuchtung ist ausreichend.

Falsch! Nur Rennräder mit einem Gewicht von unter elf Kilogramm dürfen alleine mit einer batteriebetriebenen Beleuchtung ausgestattet sein. Mittlerweile gibt es gute Nabendynamos, die das Treten nicht erschweren und auch bei Nässe und Matsch funktionieren.

Irrtum Überholen: Radfahrer auf der Fahrbahn dürfen immer überholt werden.

Falsch! Um einen Radfahrer

beim Überholen nicht zu gefährden, ist ein Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 Meter erforderlich. Bei Bergauf-Strecken oder auf Straßen mit höherer zugelassener Geschwindigkeit ist der Sicherheitsabstand auf mindestens zwei Meter zu erhöhen. Ist der Platz nicht vorhanden oder müsste beim Überholen eine durchgezogene Linie überfahren werden, dürfen Radler nicht überholt werden.

Irrtum Inliner: Inline-Skater dürfen den Radweg benutzen.

Falsch! Inline-Skater dürfen weder die Straße noch den Radweg befahren, sondern müssen den Gehweg benutzen.

Irrtum Musik und Handy: Musikhören oder Telefonieren beim Radeln ist erlaubt.

Falsch! Beim Radfahren sind weder das Musikhören mit Kopfhörer noch das Telefonieren erlaubt.

Irrtum Nebeneinanderfahren: Das Nebeneinanderfahren ist immer verboten.

Falsch! Radfahrer dürfen nebeneinander fahren, wenn der sonstige Verkehr nicht behindert wird. Auch in Fahrradstraßen (gibt es in Regensburg nicht) dürfen Radler nebeneinander fahren. Eine weitere Ausnahme sind Gruppen von über 15 Personen. Dann dürfen Radler auch zu zweit nebeneinander fahren.

Irrtum Überholen: Rechts überholen ist auch für Radler verboten.

Falsch! Radfahrer dürfen mit der gebotenen Vorsicht an einer Autokolonne vor einer roten Ampel rechts vorbeifahren, wenn dort genügend Platz ist.

Impressum

Herausgeber:

Stadt Regensburg, Hauptabteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Für den Inhalt verantwortlich, soweit ein Verfasser nicht genannt ist:

Juliane von Roenne-Styra

Redaktion: Dagmar Obermeier-Kundel, Rolf Thym, Katrin Butz

Fotos und Repros (falls nicht anders genannt): Peter Ferstl

Druck: Mittelbayerisches Druckzentrum GmbH & Co.KG

Akquisition & Vermarktung:

Mittelbayerische Werbegesellschaft KG, Roland Schmid, Tel. 207-479

Verantwortlich für den Anzeigeninhalt: Franz-Xaver Scheuerer

Gestaltung: Shana Ziegler



→ Wenn sie die Radfahrer nicht gefährden, dürfen Autofahrer die Schutzstreifen zum Ausweichen benutzen



→ Radfahrstreifen sind wie Radwege ausschließlich den Radfahrern vorbehalten

dabei nicht erlaubt. Häufig wird von Geisterradlern eingewandt, dass sie bei Beachtung der Verkehrsregeln große Umwege in Kauf nehmen müssten. In der Vergangenheit wurde in Regensburg deutlich weniger radgefahren als heute. Dementsprechend wurde bei der Planung der Radwege nicht so viel Wert auf möglichst kurze und schnelle Verbindungen gelegt. Die wenigen Geisterradler sind damals vielleicht weniger aufgefallen. Mit der Zunahme des Radverkehrsanteils steigen je-

doch die Ansprüche an das Radwegenetz. Viele Maßnahmen lassen sich aber nicht so schnell umsetzen, wie es vielleicht wünschenswert wäre.

Aufgrund der mit dem Geisterradeln verbundenen Gefahren rät die Stadtverwaltung dringend dazu, nicht in der falschen Richtung zu radeln. Geisterradler gefährden sich und andere. Es ist besser, Umwege in Kauf zu nehmen oder das Rad ein Stück zu schieben anstatt einen Unfall mit oft schlimmsten Folgen zu provozie-

ren. Im städtischen Radwegeplan - erhältlich für vier Euro in einer Reihe von Buchhandlungen und Fahrradfachgeschäften sowie bei der Stadtverwaltung - sind alle Radwege dargestellt. Mit Hilfe dieses Fahrradstadtplans können Radler leicht ihre optimalen Routen ermitteln, ohne gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen zu müssen. Der Fahrradstadtplan ist auch auf der Homepage der Stadt Regensburg unter <http://stadtplan2.regensburg.de/stadtplan.html> zu finden.

Aktion Stadtradeln

Das Stadtradeln ist eine nach Nürnberger Vorbild weiterentwickelte Kampagne des Klima-Bündnis e. V., des größten europäischen Städtenetzwerks zum Klimaschutz. Die Kampagne wurde am 12. April 2011 in Brüssel von EU-Kommissar Günther Oettinger mit dem Sustainable Energy Europe Award 2011 in der Kategorie Travelling ausgezeichnet. Der Nachhaltigkeitspreis würdigt herausragende europäische Projekte in den Bereichen erneuerbare Energien und Energieeffizienz.

Die Stadt Regensburg ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK Bay). Das Netzwerk aus 38 Städten und Landkreisen will das Radfahren in Bayern weiter fördern, insbesondere durch eine verstärkte Informations- und Öffentlichkeitsarbeit. Das erste Projekt der AGFK ist die Teilnahme der Mitgliedskommunen an der Kampagne

Stadtradeln. Der Planungsausschuss des Regensburger Stadtrats hat die Teilnahme Regensburgs an der Aktion im September 2011 beschlossen.

Was steckt hinter der Aktion?

Ziele des Stadtradelns sind der Klimaschutz und die Radverkehrsförderung. Durch einen Städtewettbewerb soll das Bewusstsein für klimaneutrales Verkehrsverhalten geweckt werden. Möglichst viele Bürgerinnen und Bürger sollen aufs Rad umsteigen und so während des Wettbewerbszeitraums von drei Wochen zusätzlich CO₂ einsparen. Die Teilnahme ist selbstverständlich kostenlos. In Teams werden klimaschonende Fahrradkilometer gesammelt. Die Daten werden in einen Online-Radlkalender eingetragen, der ständig aktualisiert wird, so dass jedes Team nachverfolgen kann, wo

es im Ranking steht. Es sollen jedoch nicht nur die Bürgerinnen und Bürger aktiv werden, sondern insbesondere auch die Kommunalparlamente. Idealerweise führt also eine Stadträtin oder ein Stadtrat das Team an.

Teilnehmen kann jeder: ob Schulklassen, Familien, Vereine, Arbeitskollegen, Hausnachbarn, Chöre oder Hobbygruppen. Die Wettbewerbs-Radler müssen nicht zwingend in Regensburg wohnen. Es reicht bereits, wenn sie in Regensburg arbeiten oder die Schule besuchen. Auch ist die Zahl der Teammitglieder nicht festgelegt, sie können sich zu zweit genauso anmelden wie mit 200 Personen. Als zusätzlichen Anreiz für ihre Teilnahme werden die besten Teams und Einzelradler Auszeichnungen und Preise erhalten. Die Stadt freut sich schon auf eine Vielzahl von Regensburger Teams! Weitere Informationen: www.stadtradeln.de



Die Stadt Regensburg informiert

Bei uns

**GELUNGENE
MISCHUNG
AUS ALT UND NEU**
Sanierung des
Neuen Rathauses
schreitet voran

**NEUER STANDORT -
NEUER CHARME**
Der Donaumarkt
ist umgezogen



**MENSCHEN OHNE
ARBEIT FÖRDERN
UND FORDERN**
Erfolgreiche Bilanz
des Jobcenters

**HIER SIND ÄLTERE
MENSCHEN
WILLKOMMEN**
Qualitätssiegel für
seniorengerechte
Einzelhändler



Liebe Leserinnen, liebe Leser

Selten haben wir auf einen Bei-uns-Artikel so viel Resonanz bekommen wie auf die Serie „Radfahren in Regensburg“, in der wir Sie über die wichtigsten Regeln rund ums Radfahren informieren und versuchen, Unklarheiten zu beseitigen. Offensichtlich besteht nämlich gerade im Radverkehr große Unsicherheit darüber, was erlaubt und was verboten ist. Und weil Irrtümer in diesem Bereich oft hohe Sicherheitsrisiken darstellen, haben wir uns entschlossen, die Serie in diesem und im nächsten Heft weiterzuführen. Diesmal geht es dabei um die Sicherheit auf Radwegen und Fahrbahnen.

Um den Spaß am Radeln, aber auch um den Aspekt des Energie-sparens und der Umweltfreundlichkeit geht es beim Stadtradeln, einer bundesweiten Aktion, die der Verein Klima-Bündnis e.V. bereits seit fünf Jahren organisiert. Sie ist in Regensburg am 15. September angelaufen und endet am 5. Oktober. Mitmachen ist bis dahin noch jederzeit möglich. Auf diejenigen, die dabei die meisten Radkilometer sammeln, warten attraktive Preise, die anlässlich der Abschlussveranstaltung auf der Kristallkönigin verliehen werden. Sie sehen: Mitmachen lohnt sich. Also ran an den PC und online anmelden!

Und wenn Sie dann schon eifrig Kilometer fürs Stadtradeln sammeln, um Regensburg ganz an die Spitze der beteiligten Kommunen zu bringen, dann lassen Sie doch das Auto in der Garage stehen, wenn am Samstag der Einkauf auf dem Donaumarkt ansteht. Der zwar noch Donaumarkt heißt, aber dort nicht mehr stattfindet, sondern – ebenfalls seit 15. September – auf dem Alten Kornmarkt. Die Fotos in diesem Heft stammen vom allerersten Markt-samstag und zeigen, wie bunt es da vor der Alten Kapelle zugegan-gen ist. Genauso wie bei den Marktbeschickern hat der Start durchweg zufriedene Mienen bei den Besucherinnen und Besu-chern hinterlassen. Denn das Ambiente auf dem Alten Kornmarkt und die Vielfalt des Angebotes, gerade jetzt im Herbst, sind wirk-lich beeindruckend!

Aber egal ob Marktbesuch oder Radltour - wir wünschen Ihnen, dass sich auch der Herbst in unserer Stadt nach einem wirklich schönen Sommer in seinem besten Licht präsentiert!

Ihr Bei-uns-Redaktionsteam



Inhalt

04 **Jobcenter**
Menschen ohne Arbeit fördern und fordern

08 **Donaumarkt**
Neuer Standort – neuer Charme

10 **Kilometer für die Umwelt**
Regensburger machen beim Stadtradeln mit

13 **Sanierung Neues Rathaus**
Gelungene Mischung als Alt und Neu

18 **Serie: Radfahren in Regensburg**
Von der Sicherheit auf Radwegen

21 **Seniorenfreundlicher Service**
Wo Senioren willkommen sind

26 **9 Städte – 9 Partner**
Aktuelles aus den Partnerstädten

29 **ReNeNa**
„Regensburgs nette Nachbarn“ im Porträt

31 **Mitmachen und gewinnen**
Rätselecke

An dieser Bei-uns-Ausgabe haben mitgewirkt (von links):
Katrin Butz, Dagmar Obermeier-Kundel, Rolf Thym,
Peter Ferstl, Juliane von Roenne-Styra.

Regensburg radelt!

KATRIN BUTZ

Mit einem Fest rund ums Fahrrad ist am 15. September die Aktion „Stadtradeln“ gestartet. Noch bis zum 5. Oktober können Radl-Kilometer gesammelt werden, um Regensburg in dem bundesweiten Städtewettbewerb nach vorne zu bringen. Mitmachen kann jeder, der in der Stadt wohnt, arbeitet oder in Ausbildung ist.

Vielstimmiges Fahrradklingeln schellte durch die Altstadt, als die Teilnehmer am 15. September in einer

Sternfahrt aus allen vier Himmelsrichtungen bei der Auftaktveranstaltung auf dem Haidplatz eintrafen. Auch

wenn der grauverhangene Himmel nicht gerade zum Radfahren einlud, nutzten doch einige die Chance, erste Kilometer für Regensburg gutzumachen. Bürgermeister Joachim Wolbergs begrüßte die Teilnehmer und führte auch gleich eine kleine Rundfahrt durch die Altstadt an, der sich rund hundert Radfahrer anschlossen.

Dass ein Fahrrad nicht nur ein Fortbewegungsmittel ist, sondern auch ein spektakuläres Turngerät sein kann, zeigte der ehemalige Kunstradweltmeister Jens Schmitt in einer atemberaubenden Bühnenshow. Kontaktjongleurin Kerry Balder entführte die Zuschauer ins Reich der Elfen. Dazu gab

es an den Ständen jede Menge Informationen und Aktionen zu den Themen Radfahren, Fitness und Gesundheit sowie eine mobile Fahrradwaschanlage, die viele Schaulustige in ihren Bann zog.

Mitmachen ist noch möglich

Am Ende des gelungenen Auftakt-Tages zeigte die Auswertung für Regensburg über 600 Radl-Kilometer an. Wie viele Kilometer seitdem dazugekommen sind und wo Regensburg im bundesweiten Vergleich steht, lässt sich jederzeit auf der Seite www.stadtradeln.de aufrufen. Wer noch einsteigen und Regensburg mit seinen Fahrradkilometern unterstützen möchte, kann sich hier noch bis zum Ende des Aktionszeitraums am 5. Oktober anmelden. Den fleißigsten Regensburger Stadtradeln winken attraktive Preise, die am 27. Oktober im Rahmen einer feierlichen Abschlussveranstaltung auf der Kristallkönigin verliehen werden.

Weitere Informationen gibt es unter www.regensburg.de.



→ Aus allen vier Himmelsrichtungen kamen die Stadtradeler





Radfahren in Regensburg (III): Von der **Sicherheit** auf Rad- wegen und Fahrbahnen

THOMAS WEILER

Ob Stadtradeln oder Fahrradfrühling: Radfahren hat in Regensburg Konjunktur. Sicherlich war auch deshalb die Resonanz auf unsere – ursprünglich auf zwei Teile – konzipierte Serie groß. Aus diesem Grund haben wir entschieden, noch zwei weitere Folgen anzuschließen. Diesmal geht es in erster Linie um die Sicherheit auf Radwegen und Fahrbahnen.

Je mehr das Radfahren in der Stadt an Bedeutung gewinnt, desto mehr Fragen tauchen auf: Wann muss ein Radweg benutzt werden? Darf ich auch auf der Fahrbahn radeln, wenn

ein Radweg vorhanden ist? Wie sicher kann ich mich auf einem Radweg fühlen? - In dieser Ausgabe versucht Bei uns, diesbezüglich Licht ins Dunkel zu bringen. Schließlich kann auch unbeabsichtigtes

Fehlverhalten von der Polizei geahndet werden oder - noch weitaus schlimmer - zu einem Unfall führen.

Sind Radwege die sicherste Lösung?

In Regensburg werden Radfahrer nahezu ausschließlich über klassische Radwege geleitet. Viele Menschen fühlen sich subjektiv auf Radwegen sicher, weil sie dort deutlich von der Fahrbahn getrennt fahren können. Doch objektiv gesehen sind Radwege nicht immer die sicherste Führungsform. Warum ist das so? Rund die

Hälfte aller Unfälle ereignet sich an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten. Solche Knotenpunkte sind besonders häufig Hauptunfallorte bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung.

Diese Unfalldhäufung hat vor allem zwei Gründe: Durch die vermeintliche Sicherheit animieren Radwege zum Radeln in der falschen Richtung („Geisterradler“) und Radler tauchen für abbiegende Fahrzeuge oftmals unvermittelt hinter parkenden Fahrzeugen oder einem Grünstreifen auf.

Bundesweit werden daher immer weniger Radwege gebaut. Stattdessen werden zunehmend Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert. Beispiele dafür sind in Regensburg die Eiserne Brücke und die Gumpelzhaimer Straße. In Zukunft werden sicherlich noch mehr solcher Lösungen eingesetzt werden.

Wie soll man sich auf einem Radweg verhalten?

Besondere Vorsicht ist an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten geboten. Hier sollte man immer bremsbereit sein und sicherheitshalber über die Schulter schauen. Vor allem Kinder sind hinter parkenden Fahrzeugen für abbiegende Fahrer kaum zu sehen. Um die Erkennbarkeit zu erhöhen sollte man deshalb auch tagsüber mit Licht radeln und auffällige Kleidung tragen. Wer die Ausgaben dafür scheut, kann sich im Baumarkt für ein paar Euro eine Warnweste kaufen, die über der Jacke getragen werden kann.

Wie kann die Sicherheit erhöht werden?



→ Vorsicht bei Grundstückszufahrten!

In manchen Fällen sind baulich getrennte Radwege die einzige Möglichkeit, etwa an der Osttangente, der Frankenstraße oder der Kirchmeierstraße. Wenn es dort kaum oder keine Grundstückszufahrten gibt und Einmündungen und Kreuzungen mit Ampeln geregelt werden, halten sich die Gefahren für Radfahrer in Grenzen.

An Straßen, die eine sogenannte geringe Verkehrsbedeutung haben - z. B. Tempo-30-Zonen - wird die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben. In einigen Straßen trifft man daher auf Radwege ohne blaues Radwegschild. In diesen Straßen dürfen Radler zwischen dem Radweg und der Fahrbahn wählen. Autofahrer müssen hier Radler auf der Straße dulden. Beispiele für solche Straßen sind der Hochweg, die Konrad-Adenauer-Allee, der Franz-von-Taxis-Ring oder die Aussiger Straße.

Selbst in der Galgenbergstraße wurde die Benutzungspflicht ab der Albertus-Magnus-Straße in Fahrtrichtung Altstadt aufgehoben. Der Weg neben der Fahrbahn ist sehr schmal. Radfahrer und Fußgänger kamen sich hier ständig ins Gehege, insbesondere an der Haltestelle vor dem Fi-

nanzamt. Aufgrund von Unfällen und weil dort der Ausbau ausreichend breiter Geh- und Radwege derzeit nicht möglich ist, wurde die Benutzungspflicht aufgehoben.

Was ist die Grundlage für diese Entscheidungen?

Der Gesetzgeber hat bereits 1997 entschieden, dass der Radverkehr dem Fahrverkehr zuzuordnen ist. Radler haben damit generell das Recht, die Fahrbahn zu benutzen. Um ihnen dieses Recht zu verwehren, bedarf es einer außerordentlichen Gefährdungslage. Das bedeutet: Nur dann, wenn hohes Verkehrsaufkommen, ein großer Lkw-Anteil oder die zulässigen Geschwindigkeiten es erfordern, darf Radlern die Fahrbahnbenutzung untersagt werden.

Dieser Grundsatz wurde zuletzt 2010 vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt. Daher prüft die Stadt Regensburg regelmäßig, ob die Radwegebenutzungspflichten an den verschiedenen Straßen noch rechtmäßig sind.

Welche Auswirkungen hat das für die Planung?

Wenn die Stadt neue Straßen errichtet oder bestehende Straßen umbaut, muss jedes Mal geprüft werden, ob der Bau von Radwegen zulässig ist. In manchen Straßen ist sowohl die Führung der Radler im Mischverkehr auf der Fahrbahn kritisch, als auch der Bau von Radwegen nicht zu rechtfertigen. Hier haben sich vor allem die so genannten Schutzstreifen bewährt. Die Radler erhalten einen Schutzraum, sind aber durch die Führung auf der Fahrbahn immer im Blickfeld des Autoverkehrs.



→ Im Hochweg darf man jetzt auch auf der Straße radeln



→ In der Clermont-Ferrand-Allee muss man den Radweg benutzen



Wohnverkehrsstraßen – eine Regensburger Spezialität

THOMAS WEILER

Regensburg ist in vielerlei Hinsicht besonders. Wegen der Steinerne Brücke, der Donau und dem Dom. Als Welterbe-Stadt mit unvergleichlichem Flair. – All das ist weithin bekannt. Was aber nur wenige wissen: Regensburg kann auch mit einer Spezialität im Straßenverkehrsrecht aufwarten – der „Wohnverkehrsstraße“.

Auf den ersten Blick sieht sie aus wie eine Fußgängerzone. Doch Wohnverkehrsstraßen sind weit mehr als das. Seit den 80er-Jahren soll diese Regensburger „Spezialität“ den unerwünschten Durchgangsverkehr aus der Altstadt herauszuhalten, gleichzeitig aber besonderen Nutzergruppen die Zufahrt ermöglichen. Be-

stimmte Straßen und Gassen wurden daher als kombinierte Geh-/Radwege beschildert und zusätzliche Ausnahmeregelungen erlassen.

Auf den so beschilderten Straßen haben Fußgänger und Radfahrer Vorrang. Autos dürfen dort jedoch – unter bestimmten Voraussetzungen – den ganzen Tag über fahren. Für die Fußgängerzonen in der

Wohnverkehrsstraßen...

...sind grundsätzlich Fußgängern und Fahrrädern vorbehalten. Bestimmte Verkehrsarten dürfen diese gemeinsamen Fuß- und Radwege jedoch ausnahmsweise – ganztägig – befahren.

Fußgängerzonen...

...sind grundsätzlich Fußgängern vorbehalten und dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern nicht benutzt werden. Durch ein Zusatzschild wird zu bestimmten Zeiten jedoch Lieferverkehr zugelassen.

Altstadt gelten dagegen begrenzte Lieferzeiten:

- morgens von 6 Uhr bis 10.30 Uhr
- abends von 17.30 Uhr bis 19.30 Uhr

Außerhalb dieser Zeiten dürfen keine Fahrzeuge in die Fußgängerzonen einfahren – abgesehen natürlich von Rettungseinsätzen. Anders als in den Wohnverkehrsstraßen ist das Radfahren in der Fußgängerzone nicht erlaubt. Einzige Ausnahme ist bislang die Platzfolge vom Kohlenmarkt über den Rathausplatz bis zum Haidplatz - und auch hier nur von Ost nach West. In Fußgängerzonen haben grundsätzlich immer die Fußgänger Vorrang vor allen anderen Verkehrsteilnehmern.

Inzwischen existiert ein ganzes Netz an Wohnverkehrsstraßen. Wer sie mit einem Kraftfahrzeug befahren darf, ist jedoch ganz klar festgelegt:

- Lieferverkehr
- Handwerkerverkehr
- Taxen
- Ärzte im Dienst
- Linienverkehr
- Hotelzufahrt
- Zufahrt zu Privatstellplätzen
- Zufahrt zu Behindertenparkplätzen

Entscheidend ist dabei, dass das Ziel auch in der Wohnverkehrsstraße liegt. Eine Wohnverkehrsstraße darf nicht durchfahren werden, um ein dahinter liegendes Ziel in einer „normalen“ Straße zu erreichen. So darf man beispielsweise nicht

vom Ernst-Reuter-Platz über die Maximilianstraße und Grasgasse fahren, um in die Obermünsterstraße zu gelangen. Auch die Niedermünstergasse darf nicht als Abkürzung zwischen Alter Kornmarkt und Unter den Schwibbögen genutzt werden.



Im Wesentlichen tragen Wohnverkehrsstraßen dazu bei, den Verkehr zu entlasten und zu beruhigen. Der Durchgangsverkehr spielt sich auf den Hauptstraßen ab. Der verbliebene notwendige Verkehr fährt mit moderatem Tempo und nimmt auf Fußgänger und Radfahrer Rücksicht. Gleichzeitig darf aber jeder mit dem Auto in die Altstadt, der dort hineinfahren muss bzw. ein berechtigtes Interesse hat. Die Altstadt bleibt damit erreichbar und in ihrer Vitalität erhalten. Für Besucher und Kunden haben die Wohnverkehrsstraßen annähernd die Qualität einer Fußgängerzone. Hier können sie (nahezu) ungestört flanieren, im Straßencafé sitzen oder ihren Besorgungen nachgehen.

Über Jahre hinweg entwickelt und bewährt, prägt die Wohnverkehrsstraßenregelung das Regensburger Stadtbild. Die Ausweitung des Wohnverkehrsstraßennetzes ist beschlossene Sache. So soll die Schwarze-Bären-Straße eine Wohnverkehrsstraße werden, um hier das Radeln zu ermöglichen. Und auch in der Ostnerwacht ist eine Ausweitung – zum Beispiel in der Fahrbeckgasse – geplant.



→ Wer eine Wohnverkehrsstraße befahren darf, ist klar festgelegt.

Paul Pustet:



„Für den Einzelhandel sehe ich viele Vorteile darin, dass die Gesandtenstraße eine Wohnverkehrsstraße ist. Das erleichtert uns nicht nur die Belieferung. Weil die Straße verkehrsberuhigt ist, flanieren und verweilen die Menschen hier auch besonders gerne.“

Dieter Selmair:



„Die Wohnverkehrsstraße ist eine ganz hervorragende Einrichtung. Auch die Lieferzeiten in den Fußgängerzonen, wie bei uns in der Unteren Bachgasse, kommen den Bedürfnissen aller Nutzer am weitesten entgegen. Wir haben hier viele Geschäfte, die beliefert werden müssen, und Hotels, wo Gäste kurz vorfahren und Gepäck abladen können. Im Großen und Ganzen bleibt die Untere Bachgasse aber den Fußgängern vorbehalten, die hier weitgehend ungestört flanieren können. Nur von vereinzelt Radfahrern würde ich mir wünschen, dass sie, wenn sie schon nicht absteigen wollen, gerade in den Wohnverkehrsstraßen etwas rücksichtsvoller fahren.“



Radfahren in Regensburg (IV): Von Radwegen und Ampelschaltungen

THOMAS WEILER

Mehr als 160 Kilometer Radwege im Stadtgebiet! Kein Wunder, dass es da immer wieder Situationen gibt, in denen nicht klar ist, wie man sich am besten verhält. Im letzten Teil unserer Radserie gibt Bei uns Antworten auf ein paar der wichtigsten Fragen zum Thema Radwege und Ampelschaltungen.

Wenn rechts kein Radweg vorhanden ist, darf ich dann den linken Radweg benutzen?

Generell nein. Vor allem in Einbahnstraßen befinden sich oftmals nur Radwege auf einer Seite. Diese dürfen nur in der angegebenen Richtung genutzt werden. In der Kumpfmühler Straße in Kumpfmühl ist die Benutzung des Radwegs nur

bergauf entgegen der Einbahnstraße gestattet. In Richtung Altstadt muss die Fahrbahn benutzt werden. In dem Einbahnstraßenpaar Luitpoldtstraße/Landshuter Straße dürfen die Radwege jeweils nur in Richtung der Einbahnstraße befahren werden. Nur dort, wo der linke Radweg ausdrücklich in der Gegenrich-

tung freigegeben ist, z. B. in der Bajuwarenstraße, darf ausnahmsweise auch links geradelt werden.

Wie muss ich mich mit Kindern verhalten?

Kinder bis zum achten Lebensjahr müssen auf dem Gehweg fahren und dürfen nicht die Straße benutzen. Bis zum zehnten Lebensjahr dürfen Kinder auf dem Gehweg radeln. Erwachsene dürfen auch dann nicht auf dem Gehweg radeln, wenn sie mit Kindern unter acht Jahren unterwegs sind. Dann müssen Kinder den Gehweg und die Eltern die Fahrbahn benutzen. Dabei sind Kinder nicht immer im Blickfeld der Eltern. Daher sollten Eltern sorgsam die Routen so wählen, dass

solche Situationen möglichst vermieden werden. Der Fahrradstadtplan der Stadt Regensburg (erhältlich für vier Euro im Fachhandel oder bei der Stadtverwaltung und einsehbar im Internet auf der Homepage der Stadt) kann hierbei sehr nützlich sein.

Woran erkenne ich einen nicht-benutzungspflichtigen Radweg?

An Radwegen ohne Benutzungspflicht fehlen die blauen Schilder mit dem Radfahrer-Sinnbild. Auch Autofahrer können so gut erkennen, ob Radler in einer Straße den Radweg benutzen müssen oder nicht. In bestimmten Situationen kann aber auch die Benutzungspflicht aus Gründen der Unzumutbarkeit entfallen. Wenn im Winter ein Radweg nicht geräumt wurde oder der Radweg mit Glasscherben übersät ist, können Radler auf die Fahrbahn ausweichen. Allerdings reicht das subjektive Empfinden, der Radweg sei zu schmal oder in einem zu schlechten Zustand oder zu gefährlich, nicht aus, um eigenverantwortlich die Benutzungspflicht zu umgehen.

Welche Ampel muss ich als Radler beachten?

Das Thema ist sehr komplex und nicht in wenigen Zeilen zu beantworten. Es gilt aber folgender Grundsatz: Dort, wo spezielle Ampelsignale mit Radfahrersymbol vorhanden sind, müssen diese beachtet werden. Wenn sich rechts vom Radweg eine (Autoverkehrs-)Ampel befindet, dann gilt diese auch für den Radfahrer. So müssen z.B. Radfahrer auf der Albertstraße beim Schwammerl an der Haltelinie bei Rot warten, um die Fußgänger queren zu lassen. Hier wird der Radverkehr wegen der querenden Fußgänger angehalten. Erkennbar sind solche Stellen an den Haltelinien auf dem Radweg. Diese müssen un-



→ Stop an der Haltelinie, damit Fußgänger sie queren können

Dank an alle Stadtradler!



→ Festlicher Abschluss auf der Kristallkönigin

Foto: do

Mit einer feierlichen Preisverleihung auf dem Donauschiff „Kristallkönigin“ ist in Regensburg die Aktion „Stadtradeln“ zu Ende gegangen.

879 Teilnehmer in 93 Teams hatten in dem dreiwöchigen Aktionszeitraum im September und Oktober insgesamt 157.478 Kilometer erradelt und so rechnerisch 22,7 Tonnen CO₂ eingespart. Mit dieser Bilanz belegt Regensburg unter allen 167 Kommunen, die 2012 beim Stadtradeln mitgemacht haben, einen hervorragenden zwölften Platz.

„Das Ergebnis hat unsere Erwartungen weit übertroffen“, freute sich Planungs- und Baureferentin Christine Schimpfermann. Schließlich habe sich Regensburg heuer erstmals an der Aktion beteiligt.

Auch Bürgermeister Gerhard Weber gratulierte den Teilnehmerinnen und Teilnehmern herzlich zu ihrer Leistung. Er überreichte den erfolgreichsten Einzelradlern und Radel-Teams bei der Feier auf der Kristallkönigin Urkunden und Preise.

bedingt beachtet werden. Nicht eindeutig zu beantworten ist die Frage, welche Ampel für Radler auf der Fahrbahn an Straßen mit nicht-benutzungspflichtigen Radwegen gilt. Generell gilt die Radfahrerampel auch für Radler, die legal auf der Fahrbahn fahren. Dies birgt jedoch die Gefahr, dass sich Radler selber gefähr-

den, wenn sie auf der Fahrbahn - wegen einer roten Radler-Ampel - stehen bleiben, obwohl die (Autofahrer-)Ampel Grün zeigt. Im kommenden Jahr soll endlich die bereits 2009 geplante Novellierung der Straßenverkehrsordnung in Kraft treten, die u. a. diesen Konflikt beheben wird.



→ Bis zum zehnten Lebensjahr dürfen Kinder auf dem Gehweg radeln