

Fahrradbeauftragter der Stadt Speyer

Berichterstattung für die Stadtratssitzung am 17.11.2022

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Seiler,

sehr geehrte Damen und Herren des Stadtrats,

auch dieses Jahr erhielt ich sehr viele Anrufe aus der Bevölkerung: Besorgte Bürgerinnen und Bürger haben mich mit Fahrradproblemen kontaktiert und mir ihre Probleme anvertraut. Soweit ich ihnen helfen konnte, haben wir ihre Anliegen besprochen. Bei Fragen, die ich nicht beantworten konnte, habe ich ihnen geraten, sich an die zuständigen Fachabteilungen zu wenden.

Für Kurzstrecken sind Radfahrer im Stadtverkehr gegenüber dem PKW-Verkehr unschlagbar und mit vielen Vorteilen behaftet. Sie können entgegengesetzt, sofern sie dafür freigegeben sind, in Einbahnstraßen, auf Gehwegen und in gesperrten Straßen fahren. Auch enge Gassen sind nicht problematisch. Kleine Einkäufe sind schneller zu erledigen, da keine lange Parkplatzsuche gemacht werden muss und man zügig durch Abkürzungen wieder nach Hause kommt, dies stressfrei.

Es gibt aber auch Radfahrer, die sich nicht an die StVO halten und glauben, man kann fahren, wie man will. Da wird verbotenerweise bei Rot über die Straße, auf den Gehwegen, rücksichtslos in der Fußgängerzone, auf der falschen Straßenseite gefahren und noch vieles mehr zum Ärgernis anderer Verkehrsteilnehmer.

Den Radverkehr hatte man in den letzten Jahren fast völlig ignoriert. Durch die Zunahme des Radverkehrs haben wir riesige Probleme mit den Radwegen und den Radfahrern. Radwege wurden in den früheren Jahren nur auf einen Meter Radwegbreite ausgebaut und man schaute nicht in die Zukunft. Der Radfahrer war ein Störfaktor auf den Straßen für den PKW-Verkehr. Will ein Radfahrer auf dem jetzigen Radweg einen langsameren Radfahrer überholen, so braucht man heute mindestens eine Radwegbreite von 1,80 m, damit man nicht noch auf den Gehweg ausweichen muss, was aber streng verboten ist. Schrittweise sind Verbesserungen entstanden, aber die einen Meter breiten Radwege neben parkenden Fahrzeugen, die wir noch haben, sind für Radfahrer sehr gefährlich. Die StVO besagt, dass Radfahrer zu parkenden Fahrzeugen 1,25 Meter Abstand halten müssen, um nicht in einer plötzlich geöffneten Fahrzeugtüre hängen zu bleiben. Wie soll das gehen bei engen Radwegen? Unfälle sind vorprogrammiert und nur eine Frage der Zeit.

Die meisten Beschwerden sind von Radfahrern über die neu gebaute Kreuzung in der Iggelheimer Straße / Landwehrstraße die Radwegüberquerung nur eine Breite von einem Meter hat, mit einer Absenkung bis auf die Fahrbahn. Was viele nicht wissen, diese Furt ist nur für Rollstuhlfahrer oder ältere Menschen mit einem Rollator gedacht. Der Radfahrer muss sich den Rest des Übergangs mit den Fußgängern teilen. Er hat eine Bordsteinhöhe von 4 bis 6 cm (es gibt eine Straßenbauverordnung, die solche Bauweise vorschreibt). Dieses stiftet Unzufriedenheit, vor allem, da nun auch noch eine Pendel-Route geplant ist und der Radverkehr zunehmen wird. Wir wollen Radverkehr fördern. Die alten Radwege neben den Hauptverkehrsstraßen, die wir befahren müssen, bilden keinen Anreiz, sie mit dem Rad zu nutzen. Es gibt noch viele andere Stellen, die zu eng, marode oder so gebaut sind, dass Radfahrer an Kreuzungen oder Querungen erst verschwinden und dann wieder am Straßenrand auftauchen. Wie zum Beispiel an der Theodor-Heuss-Straße / Josef-Schmitt-Straße. An einer geradlinigen Überquerung der Straße und im Blickfeld des KFZ-

Verkehrs zu sein, ist hier nicht zu denken. Man hat nur unnötige Probleme mit den KFZ-Fahrern. Es ist wichtig, dass der Radfahrer ständig von Autofahrer gesehen wird und es kommt beim Abbiegen, dann auch zu weniger Unfällen. Die Gefahr, nicht gesehen zu werden, ist einer der vielen Hauptunfälle.

Wichtig ist es auch, dass man als Radfahrer gefahrlos mit dem Autofahrer auf der Straße fahren kann. Ich kann nicht ganz zufrieden mit den jetzigen Fahrradstraßen sein, denn ich habe mir sie etwas anders vorgestellt. Die Radfahrer werden beschimpft, bedrängt und angepöbelt, obwohl sie hier geschützt sein sollen. Auch auf Straßen, die mit 30 km/h begrenzt wurden und für Radfahrer eine Benutzungsfreigabe angezeigt wird, haben es die Radfahrer nicht leicht. Sie werden immer wieder von einigen PKW-Fahren angehupt, eng überholt und beschimpft, sie sollten auf den benutzungspflichtigen Gehweg fahren. Früher war es ein benutzungspflichtiger, getrennter Geh- und Radweg zum Beispiel in der Paul-Eggel-Straße, jetzt nicht mehr.

Fahrradstraßen sollten so sein, dass sie durchgängig und sichtbar mit einer blauen Farbe angestrichen sind. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) erlaubt in Fahrradstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Falls Pkws oder Motorräder zulässig sind, dürfen sie den Radverkehr weder behindern noch gefährden. Sie dürfen also nicht drängeln, wenn Radler nebeneinander fahren, was hier ausdrücklich erlaubt ist. Autofahrer müssen beim Überholen mindestens 1,50 Meter seitlichen Abstand zum Radfahrer einhalten. Wenn das nicht möglich ist, müssen Sie auf eine passende Gelegenheit warten.

Das Parken auf Geh- und Radwegen wird durch die neue Straßenverkehrsverordnung mit höherem Bußgeld geahndet, sogar mit einem Punkt in Flensburg. Manche Straßenzüge sind jetzt wieder frei von parkenden Fahrzeugen. Rollstuhlfahrer sowie Kleinkinder mit ihren Rollern und Fahrrädern können wieder sorgloser die Wege benutzen. Dies zeigt sich, durch die stärkere Überwachung des Ordnungsamtes und der Polizei.

Was ist der Unterschied zwischen einem Pedelec und einem E-Bike?

Die wichtigsten Unterschiede auf einen Blick: Ein Pedelec ist ein Fahrrad mit Elektromotor. Der absolut größte Anteil aller angebotenen „E-Bikes“ sind eigentlich Pedelecs. Pedelecs (Pedal Electric Cycle) bieten nur dann Motorunterstützung maximal 250 Watt, wenn der Fahrer in die Pedale tritt. Erfolgt eine Pedalunterstützung bis 25 km/h, gelten sie als Fahrrad. Wer schneller fahren will, ist auf die eigene Körperleistung angewiesen, da die Motorunterstützung bei 25 km/h ausfällt.

S-Pedelecs (45 km/h) dagegen brauchen eine Zulassung in Form von eines Versicherungskennzeichen, einer Haftpflichtversicherung, einer Helmpflicht und einer Fahrerlaubnis der Klasse AM (Roller) und der Fahrer muss mindestens 16 Jahre alt sein. Ansonsten ist das Fahren auf öffentlichen Verkehrswegen untersagt. Wichtiger Hinweis: Normale Radwege und Fußgängerzonen dürfen mit einem S-Pedelec nicht befahren werden.

E-Bikes fahren nur auf Knopfdruck, ohne Pedalunterstützung, sobald sie eine Geschwindigkeit von mehr als 6 km/h ohne eigene Kraft erreichen, gelten Sie nicht mehr als Fahrrad. Man braucht einen Helm, ein Versicherungskennzeichen und mindestens einen Mofa-Führerschein und darf nicht mehr auf dem Radweg fahren. Es gilt als Mofa und nicht als Fahrrad. Man muss auch 16 Jahre alt sein.

E-Scooter sind Roller, die wie E-Bikes per Knopfdruck fahren. Sie erreichen eine Geschwindigkeit von 20 km/h. Dürfen auch nicht in Fußgängerzonen und in Parkanlagen fahren. Sie gelten im übertragenen Sinn als Elektrokleinstfahrzeuge. Im Internet werden E-Scooter mit Straßenverkehrszulassung auch als Nachteil beschrieben, weil sie einen Motor mit 250 Watt haben und nur 20 km/h schnell sind. Als Vorteil werden Modelle beschrieben, die einen Motor mit 500 Watt haben und 30 km/h fahren. Sie sind frisiert. Das heißt aber, sie haben keine Straßenverkehrszulassung und keinen Versicherungsschutz. Die Unfallzahlen sind auch sehr hoch.

Jetzt kommt noch eine neue Variante hinzu, es ist ein ONEWHEEL. Das ist ein Brett mit einem breiten Rad in der Mitte. Es wird gesteuert mit der Körperbalance und dem Fuß-Pedal. Das Fahren auf öffentlichen Verkehrswegen ist aber untersagt! Zum Betreiben benötigt es eine Straßenverkehrszulassung, Versicherung, Führerschein, Nummernschild, sonst darf es im öffentlichen Verkehr nicht betrieben werden. Es soll zwar nur 20 km/h fahren, kann aber auf 32 km/h manipuliert werden. Dadurch entsteht eine extrem hohe Unfallgefahr, mit Knochenbrüchen und Rückratverletzungen bei den Unfallbeteiligten.

Es sollte bei allen Verkehrsteilnehmern endlich ankommen, dass nur wir alle miteinander und nicht gegeneinander auskommen müssen. Wir sind eine alte Stadt mit engen Straßen und die kann man nicht mit modernen Städten vergleichen. Wir müssen das Beste daraus machen.

Gute Lösungen sind mehr gefragt als spontane Entscheidungen.

Was wurde bisher gemacht?

Mehrere Straßen und Kreuzungsbereiche wurden verbessert, sogar separate Fahrradampeln wurden angebracht, zwei Fahrradstraßen eingerichtet, an einigen Schulen zusätzliche Fahrradständer installiert. Wo es von der Breite der Straße möglich war, wurden Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben, in der Siemensstraße ein durchgängiger Zweirichtungsradschwergeweg und vieles mehr.

Noch immer ist der Fünf-Jahresplan nicht ganz umgesetzt. Durch die Erneuerung der Rheinbrücke und die Corona-Pandemie haben sich so manche Pläne verschoben, die Ebenfalls sehr wichtig sind. Um Glaubwürdigkeit bei der Bevölkerung zu bekommen, dass eine Verbesserung des Radverkehrs stattgefunden hat, müssten die Radwege schneller auf normalen Standard gebracht und der Fahrbahnbelag bei schlechtem Zustand ausgebessert werden. Dies sind Zeichen, dass etwas in Schwung kommt.

Der Fahrradklima-Test ist die weltweit größte Befragung zu den Radverkehrsbedingungen. Es wird sich zeigen, wie die Bevölkerung der Stadt Speyer sie nach zwei Jahren wieder bewerten wird.

Bedanken möchte ich mich noch bei unserer Oberbürgermeisterin, dem Tiefbauamt, dem Ordnungsamt, der Polizei sowie dem Bauhof, denn es geht nicht ohne ihre gute Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

Karl-Heinz Hepper

Fahrradbeauftragter der Stadt Speyer