

Fahrradbeauftragter der Stadt Speyer

2. Oktober 2023

Berichterstattung für die Stadtratssitzung am 12.10.2023

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Seiler, sehr geehrte Damen und Herren des Stadtrats,

das Jahr 2023 neigt sich dem Ende zu, auch dieses Jahr habe ich wertvolle Erfahrungen gesammelt und auch Beschwerden erhalten. Wir wollen eine fahrradfreundliche Stadt werden, aber der Einsatz ist immer noch zu gering, um unser Ziel zu erreichen. Es gibt genügend Vorschläge, die gut sind, aber die Umsetzung dauert vielen Bürgerinnen und Bürgern zu lange.

Ich bin der Meinung, wenn wir das Ziel einer fahrradfreundlichen Stadt erreichen wollen, bedarf es auch ein Umdenken in der Gesellschaft. Vor allem das Einhalten der StVO, der Aufmerksamkeit, der Rücksichtnahme und der Hilfsbereitschaft im Verkehr ist sehr wichtig und notwendig. Momentan ist wenig zu spüren. Alleine schaffen wir's nicht, aber zusammen können wir viel bewegen. Mehrere Kontrollen über einen längeren Zeitraum in der Stadt wären sinnvoll und ohne sie hat es keinen Zweck. Was nützt eine Verkehrserziehung mit Kindern und Jugendlichen, wie sie sich im Straßenverkehr verhalten sollen, wenn Heranwachsende und Erwachsene ihnen zeigen, wie man bei Rot die Straße überquert oder verbotenerweise auf Gehwegen fährt. Kinder bis zu 8 Jahren müssen den Gehweg mit dem Rad benutzen und Kinder bis zum 10ten Geburtstag können dort noch fahren. Ab dann ist Schluss. Wünschenswert wäre es, wenn Eltern sich häufiger den Zustand der Fahrräder der Kinder und Jugendlichen ansehen, die sie im Straßenverkehr benutzen. Über Mängel sprechen, die auffällig sind, und was alles passieren kann, wenn sie nicht behoben werden. Es ist besser, die Schäden gleich zu beheben, als mit einem unsicheren Rad im Straßenverkehr teilzunehmen.

Die Polizei machte auch dieses Jahr auf der Hauptstraße wieder eine Veranstaltung, zu der ich ebenfalls eingeladen war. Es wurde unter anderem Schulkindern, die mit ihren Rädern vorbeikamen, diese auf die Verkehrssicherheit kontrolliert. Für mich war es ein erschreckendes Ergebnis. Ein ganz kleiner Teil der Fahrräder war in einem guten Zustand. Andere hatten Probleme mit der Bremse (soweit es möglich war, wurde es vor Ort behoben), auch bei der Beleuchtung gab es erhebliche Mängel und andere Teile, die ein vorschriftsmäßiges Fahrrad ebenfalls haben sollte, fehlten. Es gab Räder, die mussten in einer Werkstatt repariert werden, damit sie wieder auf der Straße fahren durften. Danach war ein Vorzeigen der Räder, bei der Polizei notwendig. Eine Fahrradcodierung, die vom ADFC organisiert wurde, fand ebenfalls sehr großen Zuspruch. Auch eine zweite Veranstaltung der Polizei, ist für dieses Jahr geplant. Es kommt nun wieder die dunkle Jahreszeit, da sollten alle gerüstet sein, um besser gesehen zu werden. Dies sollte nicht nur für Radfahrende, sondern auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer gelten.

Jahrelang höre ich Beschwerden über unsere Radwege in Speyer. Da ist der Weg zu schmal, holprig, mit Schlaglöchern, erhobenen Baumwurzeln und noch vielen mehr, was stört und erneuert werden müsste. Manches wurde verbessert, aber es ist noch viel zu tun. Ich hatte das Glück, dass ich frühzeitig Fachseminare bei der Fahrradfachakademie aus Hannover besuchen durfte und hierbei konnte ich mir sehr viel Fachwissen aneignen. Was mir auch heute noch zugutekommt. Vieles wird den Städteplanern zum Vorwurf gemacht, sie würden die Radwege falsch planen und sich nicht an die Straßenbauvorschriften halten. Es gibt aber auch noch andere Regelwerke, die für die Planung und den Betrieb von Radverkehrsanlagen einen Einfluss haben. Wichtig ist es, neue Radwege zu bauen, aber es ist genauso wichtig, die alten Radwege auf den neuesten Stand zu bringen und zu halten. Bedenken muss man, dass wir immer noch Radwege haben, die aus dem Jahr 1980 und auch älter sind und nur 80 cm Breite haben, was dem heutigen Standard nicht mehr entspricht. Er soll inzwischen min. 1,25 m Breite haben. Immer wieder gibt es auch Beschwerden über 1 m breite Überwege an Kreuzungen, welche zu schmal seien für Radfahrer. Diese neuen Überwege, die straßenbündig sind, werden für Rollstühle und Rollatoren gebraucht. Diese sind auch mit einer besonderen Markierung auf dem Boden bedacht. Radfahrer hingegen müssten den Gehweg mit einem 4 cm hohen Bordstein mitbenutzen, der abgerundet, aber nicht abgesenkt ist. Solch fahrradunfreundliche Baumaßnahmen dürften nicht zugelassen werden. Berichte über einen Sturz und von einem Felgenbruch wurde mir ebenfalls mitgeteilt. Zum Glück gab es keine schweren Verletzungen.

Der 5-Jahresplan (2015 – 2020) gerät so langsam in Vergessenheit. Ich glaube, es war damals zu positiv gedacht, dass vieles in paar Jahren verbessert sein wird. Mittlerweile haben wir schon 2023. Und wir haben noch sehr viel zu tun und es wird auch noch länger dauern. Es gibt immer wieder Verschiebungen, die dringender sind und das ganze Projekt zieht sich noch mehr in die Länge. Hinzu kommt noch der Personalmangel, sodass sich die Projekte noch mehr nach hinten verlagern. Es wurden zwar schon einige Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse umgesetzt, doch es besteht noch erheblicher Handlungsbedarf, um ein zusammenhängendes verkehrssicheres Radverkehrsnetz zu gestalten. Ein besonderes Augenmerk muss jedoch den ungeübten Radfahrern, den Kindern, den Jugendlichen und den älteren Menschen gewidmet werden. Sie brauchen unsere Aufmerksamkeit am nötigsten. Ausgerechnet hier gibt es PKW-Fahrer, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten (z.B. an Schulen), und andere auch noch in Gefahr bringen.

Durch eine stärkere Präsenz von Radfahrern im Stadtbild wird eine höhere Akzeptanz bei anderen Verkehrsteilnehmern erzielt. Gleichzeitig trägt jeder, der vom Pkw auf das Rad umsteigt, dazu bei, die Abgassituation in der Innenstadt zu entschärfen und auch die neuen Luftreinhaltevorschriften zu erfüllen. Fußgängerzonen richtet man ein, um Fußgänger zu schützen und nicht um sie zu jagen. Hier besteht die Pflicht zur Rücksichtnahme auf die Fußgänger (Schritttempo fahren). Radfahrer dürfen diesen Bereich nur befahren, wenn unter dem Schild Fußgängerzone, das Zusatzschild „Fahrräder frei“ steht. Für E-Scooter ist es verboten, dort zu fahren, da sie als Kleinkraftfahrzeug gelten und solche sind nicht

erlaubt. Auch richtige E-Bikes zählen ebenso wie E-Scooter zu den kleinen Kraftfahrzeugen. Es gelten für sie die gleichen Vorschriften. Pedelecs hingegen zählen zu den Fahrrädern und sie haben, wie Fahrräder, die gleichen gesetzlichen Vorschriften derer zu achten. Der Großteil der verkauften Räder sind Pedelecs. Es ist auch deutlich zu spüren, dass der Radverkehr zunimmt. Zudem kaufen sich immer mehr Ältere und auch Jüngere ein Pedelec. Die einen nutzen es, um schneller und leichter an ihr Ziel zu kommen. Körperliche Geschwächte benötigen weniger Kraftaufwendung.

Der Unterschied von einem Pedelec oder einem E-Bike lässt sich leicht erklären. Bei einem Pedelec muss man mit den Pedalen ununterbrochen mittreten, damit der Motor aktiv bleibt. Hört man damit auf, setzt die Motorunterstützung aus. Bei erreichten 25 km/h, schaltet er automatisch ab. Man kann zwar auch noch schneller fahren, aber es fordert mehr Kraftanstrengung, die aber ohne eine Motorunterstützung erfolgt. Ein E-Bike hingegen fährt ohne zusätzliche Pedalunterstützung. Durch einen Drehgriff am Lenker wird der Motor schneller oder langsamer. E-Bike und E-Scooter haben den gleichen Antrieb und es gelten deshalb andere Verkehrsvorschriften, als bei Fahrrädern und Pedelecs.

Der Radverkehr muss als gleichberechtigte Alternative gestärkt und nicht länger als notwendiges Übel im Gesamtverkehr gesehen werden. Wenn wir eine Stärkung der Fahrradnutzung und Erhöhung wollen, müssen wir auch die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer in Betracht ziehen. Es muss sich strenger an die Straßenbenutzungspflicht (StVO) gehalten werden.

Das Öffnen von geeigneten Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung ergab bisher keine ernsthaften Unfälle und es kann demnach, als richtiges Mittel zur Förderung des Radverkehrs gewertet werden. Schlimmer sind Radfahrer und neuerdings auch E-Scooter, die in Einbahnstraßen sowie noch auf Gehwegen fahren, die nicht freigegeben sind, für eine entgegengesetzte Fahrtrichtung.

Da ich viel mit dem Rad in der Stadt bin, habe ich mehr Gelegenheit, mit anderen Verkehrsteilnehmern in Kontakt zu treten. Dadurch erfahre ich auch schneller von Verkehrsproblemen, an neuen Baustellen, die ich noch nicht bemerkt habe. Diese sehe sie mir dann an. Gibt es Mängel, schreibe ich einen Bericht und leite sie dann an die zuständigen Stellen weiter. Oftmals wurden sie während der Bauzeit von Firmen so verändert, dass es zu einer Gefahrenstelle wurde.

Auch bei der Tourismusentwicklung ist der Radverkehr von zunehmender Bedeutung. Dafür ist es wichtig, dass unsere Streckenausschilderung für die Hauptfernroute (Rhein-Velo-Route) und unseren sechs anderen Themenrouten ordnungsgemäß beschildert sind sowie frei von Straßenschäden und Störungen gehalten werden.

Im Spätjahr überprüfe ich die Beschilderungen der Fernradwege und melde bei Mängeln, was alles ausgebessert werden muss. Im Frühjahr findet jeweils eine zweite Befahrung statt und ich prüfe nochmals, ob alles in Ordnung ist.

Jeder Unfall ist schlimm und erzeugt ein Angstgefühl. Umsichtig Fahren ist besser als ängstlich sich auf der Straße zu bewegen. Es führt zur Unsicherheit und auch zu schnellem Fehlverhalten im Straßenverkehr. Umsichtig bedeutet, wie es in den Fahrschulen gelernt wird, den Straßenverkehr genau zu beobachten und aber auch die Verkehrsregeln einhalten. So kommt man besser und sicherer ans Ziel.

Parkende PKWs auf Radwegen und Gehwegen werden zurzeit vom Ordnungsamt im ganzen Stadtgebiet öfter überprüft. Man merkt auch, dass es hier besser wird. Das höhere Bußgeld alleine dürfte nicht maßgebend sein, vielmehr ist es das man schneller Punkte in Flensburg erhalten kann. Wie schnell ist dann der Führerschein in Gefahr.

Auf Straßen, die mit **Tempo-30** (nicht mit **Zone 30** verwechseln) beschränkt sind, können Radfahrer auch auf die Straße geführt werden. Sie sind gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer und benötigen keine besonderen baulichen oder verkehrsorganisatorischen Elemente. Zusätzlich kann aber auch, was vorher ein Rad- und Gehweg war, als Fußgängerweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ausschildert werden. Wissen muss man aber, dass auf dem Fußgängerweg, der Fußgänger und nicht der Radfahrer Vorrechte hat. Dies gilt dann auf der ganzen Breite und Länge des Weges. Die ehemaligen Radwege (noch rot markiert) haben keine Bedeutung mehr. Durch das blaue Fußgängerschild sind sie zu einem Gehweg geworden.

Es soll die Sicherheit der Radfahrer nicht zu Lasten der Sicherheit der Fußgänger gewonnen werden. Aber Radfahrer sollen auch nicht auf der Straße von Kraftfahrzeugen attackiert, beschimpft, bedrängt oder genötigt werden. Wie wollen wir eine fahrradfreundliche Stadt werden, wenn jeder nur an seine Vorteile denkt und macht, was er will. Oftmals gibt es Meldungen in der Zeitung, die über Unfälle mit Fahrrädern, vor allem bei Einmündungen und an Einfahrten zu Straßen und auch mit den sog. Geisterfahrern, handeln. Solche Unfälle treten immer häufiger auf.

Weiterhin lässt sich zu E-Scooter sagen, dass es nicht reicht, dass man ein Nummernschild und eine Versicherung hat, um ihn fahren zu dürfen. Bitte auch die Verkehrsregeln und die Verordnung für Elektrokraftfahrzeuge- (EKV) beachten. Es sollte Pflicht sein, wie bei einem Kleinkraftfahrzeug (Mofas), zumindest einen theoretischen Unterricht bei einer Fahrschule zu besuchen. Nicht alle 14-Jährigen sind schon so fit, dass sie sich in der StVO auskennen. Diese Fahrzeuge lassen sich sehr schnell und einfach von 20 auf 45 km/h aufrüsten. Auch ohne große Vorkenntnisse! Durch eine technische Veränderung der Geschwindigkeit erlischt die Haftung für Schäden und eine Strafe ist ebenfalls zu erwarten. Wer hat das Nachsehen? Die Geschädigten bei einem Unfall!

E-Scooter (20 km/h), wenn sie richtig benutzt werden, haben schon Vorteile. Aber es muss mehr kontrolliert werden, sonst artet es aus. Zum Fahren müssen sie die Straße nutzen, was vielen nicht bewusst ist. Sie können sich auch noch auf Radwegen, Radfahrstreifen und in Fahrradstraßen bewegen. Fehlen diese, muss

auf die Fahrbahn ausgewichen werden. Auf den Gehwegen, in den Fußgängerzonen, in Grünanlagen und in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, ist es für die E-Scooter ebenfalls verboten. Bei einer verkehrsberuhigten Zone (Spielstraße) ist nur das "Rollern" auf dem E-Scooter und nur in Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Ist Alkohol im Spiel, gelten dieselben Regeln wie beim Autofahren (Ab 0,3 Promille kann man sich strafbar machen. Ab 0,5 – 1,09 Promille droht eine Ordnungswidrigkeit, Bußgeld mit 1 Monat Fahrverbot und zwei Punkte in Flensburg, 500 € Geldbuße und ab 1,1 Promille ist der Führerschein weg, 3 Punkte, Geldbuße und es kann zusätzlich zu einer Freiheitsstrafe kommen). Für Fahrer unter 21 Jahre und Fahrer in der Probezeit gilt die Null-Promille-Grenze. Diese Nutzergruppe darf unter Alkoholeinfluss auf gar keinen Fall E-Scooter fahren. Drogendelikte werden genauso behandelt, wie sonst auch.

Zu zweit, zu dritt, aber auch Tiere werden auf dem E-Scooter transportiert. Sogar Erwachsene fahren ihre Schulkinder damit zur Schule. Telefonieren während der Fahrt mit dem Handy in der Hand. Dies alles ist ebenfalls nicht erlaubt.

Hier kommt eine neue Welle auf den Straßenverkehr zu, die uns noch sehr viel Ärger bringen wird. Es ist erst der Anfang.

Man sollte dieses Thema ernst nehmen, denn es sind keine Spielzeugroller.

Karl-Heinz Hepper

Fahrradbeauftragter der Stadt Speyer 