

Das Fahrradjahr 2018

Holger Bergmann, Bereich Verkehrspolitik
Gehard Götz, Bereiche Radtouren, Aktionen, Mitglieder, Ausblick

Verkehrspolitik

Verkehrspolitische und -planerische Aktivitäten

Fahrradklimatest

2018 wurde wieder ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderter ADFC-Fahrrad-Klima-Test durchgeführt. Für Reutlingen haben bis zum 28.11.2018 (endgültige Teilnehmerzahlen sind leider bisher nicht veröffentlicht) 361 Personen abgestimmt und damit etwa 200 Personen weniger als beim letzten Mal. Neben Reutlingen haben erfreulicherweise aber auch wieder Metzingen (60 Teilnehmer) und erstmals auch Pfullingen (98 Teilnehmer) die Mindestteilnehmerzahl erreicht. Die Ergebnisse werden am 09. April 2019 veröffentlicht.

Holger Bergmann, Bereich Verkehrspolitik

Bei der letzten JHV begann ich mit den Worten: "Es ist unglaublich, wie sich Geschichte wiederholt. Der Bericht für 2015, der für 2016 und er heutige für 2017 ähneln sich doch stark." Naja, viel geändert hat sich nicht. Aber die Reutlinger*innen haben Thomas Keck zum OB gewählt! Das lässt uns hoffen, dass der Vorstandsbericht für 2019 nächstes Jahr ganz anders ausfallen wird!!

[Alle kursiven Absätze wurden nicht vorgetragen und sind nur nachrichtlich in der schriftlichen Version - beim Lesen kann das übersprungen werden]

[2015: Der wichtigste Punkt ist der Masterplan Radverkehr, den die Stadtverwaltung Reutlingen im Januar 2015 bereits angekündigt hatte. Am 30.10.2015 hat der Gemeinderat dann beschlossen einen solchen Plan aufzustellen und der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg beizutreten.

Wir hatten nach der letzten Mitgliederversammlung, auf der wir schon unser Radschnellwege-Konzept vorgestellt hatten, dies mit guter Resonanz auf einer Pressekonferenz vorgestellt. Es wird beim Masterplan Radverkehr mit untersucht und hoffentlich dann auch umgesetzt. (soweit 2015)

Neu 2016: das Büro Kaulen aus Aachen ist ausgewählt. Es arbeitet wohl seit August tatsächlich daran. Die Bürgerbeteiligung soll in insgesamt drei Sitzungen in einem Groß-AK stattfinden und in öffentlichen Versammlungen wie gestern. Die erste Sitzung am 17.11.2016 war enttäuschend. Herr Kaulen hielt einen langen Vortrag, es waren Zwischenfragen möglich. Inhalt: allgemeines zur Radwegeplanung, kaum Spezifisches zu Reutlingen. Die zweite Sitzung am 1.3., letzte Woche also, war schon besser. Es wurde mit einem Netzplan konkreter, aber es sind keine Routen erkennbar. Genau um diesen Punkt müssen wir offenbar kämpfen: vorrangig sind klare Routen durch die Stadt, Schnellverbindungen als Fahrradstraßen oder Radwege, neu gemacht und mit alten Teilen, aber möglichst bald!]

Neu 2017: es gibt nichts Neues, außer Planungen. Und sogar einem Baubeschluss und einer Vergabe. Das heißt, die Firma ist schon beauftragt, der Bau steht unmittelbar bevor. Baubeschluss und Vergabe sind für die Charlottenstraße, beschlossen im Vorgriff auf den Masterplan Radverkehr, wo es bis heute nur grüne Raster auf der Fahrbahn gibt. Die sollen die RadlerInnen veranlassen nicht so dicht an den geparkten Autos vorbei zu fahren, also mehr in Richtung Mitte der Fahrbahn zu fahren. Schön. Aber ein Schild "Fahrradstraße" gibt es bis heute nicht.

Der Masterplan dümpelt vor sich hin, das heißt, es gibt noch keine Routen, aber immerhin Bewegung in diese Richtung. Vor der Sitzung im März und vor der Sitzung im Dezember haben wir Mails an die Mitglieder geschrieben. Das hat bei der Verwaltung schon etwas Wirkung gezeigt; wir haben auch teilweise Unterstützung von anderen "Unverdächtigen" bekommen, vor allem aber von der Elternini für radelnde Schüler, die das aktiv fordert und wie wir dafür alle Gemeinderatsfraktionen abgeklappert hat. Zum Masterplan gleich im Anschluss mehr.

Im Gemeinderat gab es einen gemeinsamen Antrag von CDU und Grünen und Unabhängigen, auf Wunsch und Druck der Ini und der wurde einstimmig im Verkehrsausschuss beschlossen: die

Moltkestraße und die Bellinostraße sollen zur durchgehenden Fahrradstraße fast vom Hohbuchknoten bis zum Georgenberg werden! Und zwar, so Antrag und Beschluss, noch im Jahr 2017! Ergebnis: die Verwaltung will das bis Ende der Sommerferien 2018 hinkriegen. Ich weiß nicht, ob wir uns über das halbvolle Glas freuen sollen, zu groß ist mein Unverständnis über die Langsamkeit selbst bei kleineren Maßnahmen!

Beides, Charlottenstraße auf Vorschlag der Verwaltung und Moltke-/Bellinostraße auf Vorschlag von CDU und Grünen, war im Vorgriff auf den Masterplan. Warum? Weil man doch nicht seit 2015 warten kann, bis da mal ein Plan da ist, weil man so lange doch nicht im Ernst mit Maßnahmen warten kann! Soweit 2018 für 2017.

Neu für 2018: Ja, ein erstes Teilstück Moltke-/Bellinostraße wurde eröffnet, noch vor der Charlottenstraße. Diese hat jetzt auch schon Fahrradstraßen-Schilder, ist aber - wie Bellino- und Moltkestraße noch lange nicht fertig. Und beide werden in der Amtszeit von Frau Bosch unvollendet bleiben - typisch für die Verkehrspolitik von Frau Bosch in ihrer ganzen Amtszeit. Außer es geht um besseren Autoverkehr, siehe Achalmtunnel.

Was fehlt bei den beiden Fahrradstraßen? Bei der Moltke/Bellino gab es keine Bürgerinformation, obwohl das beantragt und beschlossen war. Es gibt keine Planung, wie der Weg mittelfristig durch den Park geführt werden soll und keine Planung zum Anschluss an die Hohbuchstraße; obwohl auch diese beiden Punkte beantragt und beschlossen wurden. Die Querung der Hindenburgstraße ist schlecht, die Moltkestraße ist nur zur Hälfte Fahrradstraße, sie ist sogar teilweise eine verkehrsberuhigte Zone; in der Bellinostraße endet alles noch vor der Ringelbachstraße statt an der Werastraße - und alles, ohne mit dem ADFC und der Elternini auch nur zu sprechen! All das wird mit Thomas Keck anders werden, da bin ich überzeugt!

In der Charlottenstraße fehlt die Verbindung zum Bahnhof, es gibt keine Unterbrechung Höhe Planie, wegen beidem gibt es deutlich mehr Autoverkehr als Fahrradverkehr, was auf einer Fahrradstraße nicht zulässig ist. Schon gibt es Stimmen, die Fahrradstraße wieder abzuschaffen ... zumal die Honauer Bahn parallel dazu ausgebaut werden soll, eine an sich gute Maßnahme, die aber die Probleme der Radler*innen in Reutlingen nicht löst.

Was brauchen wir? Ein Netz von Radrouten, Fahrradschnellverbindungen, wie vom ADFC 2015, den G+U 2016, den Eltern für radelnde Schüler 2017 vorgeschlagen. Wir brauchen das in der Innenstadt und zu den Vororten, zu den Nachbargemeinden. Also flächendeckend - nicht zwei Strecken parallel, wie das die Bosch-Verwaltung vorschlägt.

Aber was steht dazu im Masterplan Radverkehr? Richtig, der wurde 2018 wirklich beschlossen!! Und zwar ohne jedes Umsetzungskonzept ... Und zunächst ohne Haushaltsmittel im Entwurf für die beiden Jahre 2019 und 2020. Erst in den Beratungen hat die Verwaltung eine Wende rückwärts gemacht und das Großprojekt Konrad-Adenauer-Straße in ein Kleinprojekt und allgemeine Mittel für den Masterplan umgewandelt.

[2015: Weiter haben wir Vorschläge zu einer Radroute nach Pfullingen über den Lindachknoten und die Wörthstraße und für den Bereich Unter den Linden an die Stadt Reutlingen weiter gegeben.

Ingo Rohlfs hat eine Presse-Radtour zur Ringelbachstraße organisiert und weitere Pressearbeit gemacht. Bei der Stadtverwaltung Reutlingen gibt es einen regelmäßigen "AK Radverkehr" mit drei Ämtern der Stadt, mit der Polizei, der BUND-Jugend, dem VCD und uns. Ingo und ich vertreten uns dort.

2016: Der AK hat sich kaum getroffen (2-mal?). Überlastung des Rathaus-Mitarbeiters, der auch nur zu 50% Fahrrad macht. Wir wissen noch nicht mal, was die Verwaltung 2017 vorhat, denn dazu hatte es beim letzten Treffen nicht gereicht. Ein Mitglied hat uns aber darüber informiert, dass ein durchgehender Schutzstreifen auf der Ringelbachstraße geplant ist - siehe Bericht für 2015 ...]

2017: Der AK hat sich kaum getroffen, aber immerhin die Maßnahmen 2017 mal zur Kenntnis bekommen; zur Diskussion reichte die Zeit nicht. Danach war der erwähnte, überlastete Mitarbeiter, Herr Hammer, weg. Er arbeitet jetzt in Tübingen. Nicht der erste und wohl auch nicht der letzte Mitarbeiter, der die Reutlinger Verwaltung verlässt, weil es anderswo besser flutscht. Die Abteilung

Verkehrsplanung hat jetzt noch zwei Mitarbeiter, einen Chef und einen Indianer. Die sollen jetzt Luftreinhaltung machen, dabei Fußverkehrsförderung, Fahrrad-Masterplan und RSV-Buskonzept. Glückwunsch.

Ja, es sollen neue Leute eingestellt werden. Der Fachkräftemangel bringt es aber mit sich, dass die wenigen Leute lieber in die Wirtschaft als in die Verwaltung gehen und sich die Verwaltungen raus suchen, bei denen sie was erreichen können.

Ja, der Schutzstreifen in der Ringelbachstraße ist markiert und das ist gut so. Für einen Teil der RadlerInnen. Noch besser: die Vorschläge Unter den Linden wurden fast völlig umgesetzt, darunter der Radweg, der die Ampel umgeht!

Soweit 2017.

2018 gab es weiterhin keine Sitzung des AK Radverkehr, Verschiedene Mails des ADFC blieben zunächst unbeantwortet, wurden dann vom ins CC gesetzten Herrn Keppler, Chef des Ordnungsamtes, und dann doch noch vom zuständigen Tiefbauamt beantwortet. Es soll ein neues Format geben, klarer wurde die Antwort nicht. Wir hoffen auf OB Keck. Bei dem hatte ich auch extra wegen unserer Versammlung heute nachgefragt. Er grüßt uns und richtet aus, dass er zu dem steht, was er gesagt habe, und dass er den Sachverständigen des ADFC besser nutzen wird, als das bisher offensichtlich der Fall war. Wenn er nicht heute Abend eine Sitzung seines Vereins in Betzingen gehabt hätte, wäre er sogar kurz vorbei gekommen.

[Weiter 2017: Außer dem AK Masterplan gibt es noch einen AK, in dem ich den ADFC vertrete: die Luftspurgruppe. Auch die tagt immer mal wieder, sie ist öffentlich und sie hat wie der AK Masterplan kein einziges Mal abgestimmt. Immerhin wurde dort häufiger nach der mehrheitlichen Meinung gefragt. Ergebnis? Vielleicht auch kein anderes, als ohne die Gruppe. Die Szenarien und deren Auswahl, vor allem die vielen Änderungen auf Wunsch der Stadt Reutlingen, hat das RP (Regierungspräsidium Tübingen) ganz alleine gemacht.

Der Luftreinhalteplan ist aber sehr gut und wichtig, weil sehr viel Gutes drin steht, namentlich die Förderung des Umweltverbunds. Das kriegt die Stadt Reutlingen nun vom RP vorgeschrieben; es gibt aber auch eine große Mehrheit dafür im Gemeinderat. Wir warten auch hier auf die Taten ... und die werden vielleicht noch vom Gericht kommen, wenn die Stadtverwaltung weiterhin so langsam ist.

Die Gerichte erwarten von der Stadt, dass sie ernsthaft handelt und nicht nur plant. Der Masterplan Radverkehr bekommt also juristischen Druck. Das höchste Verwaltungsgericht hat entschieden, dass der Gesundheitsschutz nach EU-Richtlinie über der Straßenverkehrsordnung steht und deshalb sogar Fahrverbote, die in der STVO nicht vorgesehen sind, möglich oder notwendig sind. Die meisten Gemeinderäte wollen Fahrverbote vermeiden und sind deshalb zu allen "Schandtaten" bei der Förderung von Fuß, Rad, Bahn und Bus bereit. Wasser auf unsere Mühlen!!

Bei der Luftspurgruppe konnte ich auch unseren Vorschlag zu Lindachknoten, Georgenstraße und Wörthstraße einbringen. Irgendwann muss auch der verwirklicht werden.

2015:

Weitere Aktive könnten wir gebrauchen; ihr könnt auch mitdiskutieren über unsere Verkehrs-Diskussions-Liste (Anmeldung über die Homepage).

Neu 2016: Doch, die Zahl der Aktiven nimmt zu! Das ist erfreulich, vielen Dank Euch!

2017: Zahl der Aktiven?]

Luftreinhaltung: Der Plan wurde beschlossen - vom RP mit Einvernehmen der OB. Der Gemeinderat gab sich die Blöße, entscheidende Maßnahmen daraus abzulehnen. Der Effekt? Immer noch sind die Stickoxide über den Grenzwerten, gestern verhandelte der VGH in Mannheim über die Klage der DUH wegen Dieselfahrverboten.

Was wurde in Reutlingen getan? Tempo 40 ist wohl die auffälligste und vermutlich wirksamste Maßnahme. Über die Ampelschaltung wurden weniger Autos über die Konrad-Adenauer-Straße in die Stadt gelassen - merkwürdig, da Autos von dort den größten Umweg in den Tunnel fahren müssen.

Keine Maßnahmen auf der Karlstraße - aber es gab eine Baustelle, die gezeigt hat, dass dort zwei Spuren reichen! Keine Maßnahmen auf der Rommelsbacher Straße.

Keine Fußgängerförderung, keine Radroutennetz. Das Buskonzept wird erst im September umgesetzt; allerdings gilt seit Januar eine Tarifsenkung für innerhalb der Zone Reutlingen Fahrende. Von außerhalb gilt der bisherige Preis. Die Stadtbahn wird geplant, Modul 1 auf den bisherigen Eisenbahnstrecken gebaut. Kein Datum für die Einweihung.

Kein Wunder, dass die Grenzwerte nicht eingehalten werden.

Fazit 2017:

Mit der Verwaltung geht es weiter zäh, aber vorwärts. Vor lauter Masterplan passiert fast nichts, den Plan gibt es aber auch noch nicht. Aber via Luftreinhalteplan gibt es Druck für die Förderung des Radverkehrs - Danke an die Deutsche Umwelthilfe und Jürgen Resch! Der Gemeinderat steht hinter der Fahrradförderung, nach meinem Eindruck mehr als die OB als Verwaltungsspitze.

2018: Ja, dabei bleibt es. Immerhin fahren jedes Jahr mehr Radler*innen bei der Demo im Juni mit (wir sind da Mitveranstalter) - insofern gibt es auch mehr Aktive!

Radtouren

Ein herzliches Dankeschön gilt allen Tourenleitern, die auch 2018 dafür gesorgt haben, dass wir ein so umfangreiches und abwechslungsreiches Tourenprogramm anbieten konnten. Ein bunter Mix aus Neuem und aus Bewährtem hat für viele Teilnehmer gesorgt.

Auch für 2019 ist wieder ein attraktives Tourenprogramm entstanden, das neue Programm liegt druckfrisch vor. Neben den weiterhin bestehenden Angeboten an regelmäßigen Touren gibt es 2019 fünfzehn Touren, die in Reutlingen (inklusive der Bezirksgemeinden) starten, sowie eine Tour ab Metzingen.

Aktionen

2018 haben wir vom ADFC mit einem kleinen Infostand gemeinsam mit Critical Mass am Alternativen Neujahrsempfang im Franz K teilgenommen.

Deutlich mehr Engagement haben wir in die Beteiligung bei der Messe bike & more in Pfullingen gesteckt. Neben einem Infostand haben wir auch geführte Kurztouren angeboten, auf denen Messebesucher in der Regel motorisierte Mountainbikes ausprobieren konnten, die sie bei den Ausstellern auf der Messe ausgeliehen haben.

Weiterhin bieten wir regelmäßig beim Repair-Cafe in Mittelstadt an, Fahrräder zu codieren. Dieses öffnet in der Regel 1x monatlich. Der Service zum Codieren wird doch immer wieder in Anspruch genommen.

Beim Stadtradeln haben wir als Gruppe ebenfalls teilgenommen. 16 Teilnehmer (3 weniger als 2017) haben in 3 Wochen zusammen insgesamt 6775 km erradelt (ca. 800 km mehr als 2017) und damit etwas 960 kg CO₂ eingespart. Damit haben wir Platz 10 „verteidigt“. Auch 2019 wird es wieder ein Stadtradeln in Reutlingen geben. Es gibt jetzt für Reutlingen einen festen Termin. Es startet am letzten Samstag im Juni und geht dann 3 Wochen – in diesem Jahr also vom 29. Juni bis zum 19. Juli. Die Teilnahme unter der ADFC-Gruppe ist übrigens nicht an eine ADFC-Mitgliedschaft gebunden, ihr könnt also gerne Werbung auch unter Nichtmitgliedern betreiben.

Allen Helfern, die zum Durchführen all dieser Aktionen ihren Teil beigetragen haben, sei hier noch einmal ausdrücklich gedankt. Ohne Unterstützung durch aktive Mitglieder ist dies nicht zu schaffen.

Mitglieder

Der Kreisverband Reutlingen hat im Moment 480 (2018: 430) Mitglieder, davon 243 (2017: 221) Hauptmitglieder. Damit ist die Mitgliederzahl erfreulicherweise erneut gestiegen, 2018 um **12%**.

Ausblick auf das Jahr 2019

Mobilitätstage Reutlingen und Messe bike & more am 30. + 31. März 2019

Die vom Reutlinger Generalanzeiger seit 2 Jahren in Pfullingen veranstaltete Messe bike & more zieht in diesem Jahr nach Reutlingen um. Sie ist in die erstmals stattfindenden Reutlinger Mobilitätstage

eingebunden und wird von einem auf zwei Tage ausgedehnt. Wir vom ADFC werden wieder mit einem Infostand auf der Messe vertreten sein.

Radsternfahrt Baden-Württemberg am Sonntag 19. Mai 2019

Auch 2019 findet wieder eine Radsternfahrt Baden-Württemberg statt. Die nächstgelegenen Startpunkte sind in Filderstadt-Bernhausen und Plochingen. Aus Metzingen ist eine Zubringertour geplant. Alle aktuellen Infos gibt es auf der Homepage des Landesverbands unter www.adfc-bw.de/radsternfahrt-bw/.