



Weniger Lärm, BESSERE LUFT

Elektrofahrräder haben das Potenzial, die urbane Mobilität der Zukunft zu prägen – die nötige Infrastruktur dafür existiert bereits größtenteils.

MARIA STICH | REDAKTION

REGENSBURG. Ob mit privaten Helikoptern wie in Aldous Huxleys „Schöne Neue Welt“ oder im Flugtaxi wie im 1997 erschienenen Hollywoodklassiker „Das fünfte Element“ – in der Vorstellung von Science-Fiction-Autoren verlagert sich der Verkehr der Zukunft meist in die Luft. Die nähere Zukunft der massentaugli-

chen Mobilität wird aller Wahrscheinlichkeit nach aber in einem Fahrzeug liegen, das so ähnlich wie heute bereits vor 100 Jahren auf den Straßen unterwegs war. Die Zukunft gehört dem Fahrrad und im Speziellen dem Elektrofahrrad.

Im Jahr 2017 kamen nach Schätzung des Zweirad-Industrie-Verbands (ZIV) in Deutschland auf rund 82,5 Millionen Einwohner 73,5 Millionen Fahrräder.

Davon entfielen geschätzt 3,5 Millionen, also weniger als fünf Prozent, auf Elektrofahrräder. Langfristig rechnet der ZIV allerdings damit, dass sich der Marktanteil von E-Bikes auf bis zu 35 Prozent erhöht.

Der anhaltende Boom von Elektro- rädern kann einerseits damit begründet werden, dass immer mehr Verbraucher deren vielfältigen Nutzen für sich entdecken. „Fast jedes Verkaufsgespräch, das ich



führe, bezieht sich inzwischen auf Elektroräder. Und das sind großteils nicht ältere Leute, sondern Berufstätige, die nicht verschwitzt zur Arbeit kommen möchten“, erzählt Andreas Schäfer, Geschäftsführer von Bikehaus Performance in Regensburg.

Vorbild aus Dänemark

Elektroräder bieten mehr Einsatzmöglichkeiten als herkömmliche Räder. Da-

bei ändert sich die Handhabung kaum. So helfen sie dabei, größere Distanzen zurückzulegen, in Form von Elektrolastern Einkäufe zu transportieren oder das Kind zum Kindergarten zu bringen und natürliche Hindernisse wie Höhenunterschiede oder Gegenwind zu überwinden.

Andererseits ist auch Städten und Kommunen daran gelegen, den Ausbau des Fahrradverkehrs voranzutreiben. Dabei soll das E-Bike nicht das herkömmliche Rad, sondern im Idealfall den privaten Pkw ersetzen. Ein Elektrorad belastet die Umwelt zwar erst einmal stärker als ein Fahrrad ohne Motor – sowohl bei der Produktion des Lithium-Ionen-Akkus als auch bei dessen Entsorgung. Die relativ geringen negativen Umwelteffekte werden aber deutlich aufgewogen, wenn Pkw-Fahrten durch Fahrten mit Elektrorädern ersetzt werden. Neben der Umweltfrage ist die Nutzung von Autos zunehmend auch ein Platzproblem: Nach Schätzung der Deutschen Stiftung Weltbevölkerung leben 2050 bis zu 80 Prozent der deutschen Bevölkerung im urbanen Raum.

Wie der Umstieg aufs Rad funktionieren kann, zeigt das Beispiel Kopenhagen: In der dänischen Hauptstadt werden bereits 41 Prozent der Fahrten zur Arbeit und zu Ausbildungsstätten mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Stadt ist damit auf einem guten Weg, das in der ehrgeizigen „Fahrradstrategie 2011-2025“ festgelegte Ziel von 50 Prozent zu erreichen. Um das erhöhte Verkehrsaufkommen zu bewältigen, waren und sind neben groß angelegten Infokampagnen auch zahlreiche bauliche Maßnahmen nötig: Dazu zählen der Ausbau der Radwege, der Neubau eigener Fahrradbrücken und die Bereitstellung von ausreichend Abstellmöglichkeiten. Besonders wichtig für die Akzeptanz der Maßnahmen sind durchgängige, sichere Wege und deutlich verkürzte Fahrzeiten im Vergleich zu anderen Transportmitteln. Mit seiner Strategie möchte Kopenhagen nichts weniger als die fahrradfreundlichste Stadt der Welt werden. Das wiederum ist Teil des größeren Vor-

habens, zu einer CO₂-neutralen Stadt zu werden.

Prinzipiell gelten für Elektroräder die gleichen Anforderungen wie für normale Räder – der Anteil der leistungsstärkeren E-Bikes, die nicht für Radwege zugelassen sind, ist mit fünf Prozent aller Elektrofahrräder bisher vernachlässigbar. Richtlinien für eine fahrradfreundliche Infrastruktur in Deutschland wurden bereits in den „Empfehlungen zur Errichtung von Radverkehrsanlagen 2010“ festgehalten. Die geforderten Standards sind in vielen Städten und Gemeinden bislang aber nicht erreicht.

Ein neues Bewusstsein schaffen

Grundvoraussetzung für eine sichere, unfallfreie und bequeme Nutzung des Radnetzes sind ausreichend breite Wege,

Technik macht den Unterschied

Im täglichen Sprachgebrauch werden Elektrofahrrad und E-Bike häufig synonym verwendet. Tatsächlich unterscheiden sich die einzelnen Kategorien nach ihrer technischen Ausstattung und den daraus entstehenden rechtlichen Folgen. Mit einem Marktanteil von 95 Prozent ist das sogenannte Pedelec (abgeleitet vom englischen Begriff Pedal Electric Cycle) der gängigste Typ unter den Elektrorädern. Bei ihm kann der Elektromotor nur zugeschaltet werden, wenn der Fahrer selbst in die Pedale tritt. Es erreicht damit je nach Modell eine erlaubte Maximalgeschwindigkeit von 25 Kilometern pro Stunde. Von einem richtigen E-Bike spricht man hingegen, wenn es auch ohne zusätzlichen Körpereinsatz fahren kann. Mit maximalen Geschwindigkeiten von bis zu 45 Kilometern pro Stunde zählen E-Bikes als Kleinkrafträder und dürfen nicht auf allen Radwegen genutzt werden.

weite Kurvenradien, ein rutschfester Belag sowie das Vermeiden von Absperrpfosten und anderen Hindernissen. Radschnellwege sind eine sinnvolle Ergänzung vorhandener Wegenetze in Ballungsräumen. „Neben baulichen Maßnahmen gilt es insbesondere, einen Bewusstseinswandel und eine andere Mobilitätskultur zu erreichen“, erklärt Christine Schimpfermann. Als Planungs- und Baureferentin arbeitet sie daran, den Radverkehrsanteil in Regensburg von aktuell 19 Prozent weiter zu erhöhen.

Nicht zuletzt müssen ausreichend Parkmöglichkeiten an Bahnhöfen, Haltestellen und anderen Zielorten geschaffen werden, an denen E-Bikes ebenerdig und sicher eingeschlossen werden und gleichzeitig geladen werden können. Auch das Einführen eines Leihsystems für Elektroäder ist eine sinnvolle Maßnahme zum Ausbau des Radverkehrs.

Viele Unternehmen steigen um

In einigen deutschen Städten werden bereits Transporter durch E-Fahrräder und E-Lastenräder ersetzt – beispielsweise bei der deutschen Post. Auch Lieferdienste, Autokuriere und Pflegedienste steigen vermehrt auf Elektroäder um. Finanzielle Anreize sollen diesen Trend weiter vorantreiben: Die Stadt Regensburg fördert beispielsweise gewerblich genutzte Pedelecs sowie privat und gewerblich genutzte Lastenpedelecs.

Dass in Zukunft nur noch E-Bikes und Räder durch Regensburgs Straßen fahren, hält die Baureferentin für unwahrscheinlich. „Neben dem Ausbau der Radinfrastruktur und des Öffentlichen Personennahverkehrs müssen vor allem die verschiedenen Verkehrsträger besser vernetzt werden – digital durch entsprechende Plattformen im Internet“, erklärt Schimpfermann. Das Potenzial für eine urbane Mobilität mit Zukunft existiert also bereits – ob fliegende Autos nun zusätzlich die Städte erobern oder nicht. ■

INTERVIEW | REDAKTION

„Städte brauchen eine neue Mobilitätskultur“

Planungs- und Baureferentin Christine Schimpfermann erklärt, welchen Stellenwert der Radverkehr künftig in Regensburg einnehmen soll und wie der Weg dorthin aussieht.

Frau Schimpfermann, ist Regensburg Ihrer Meinung nach aktuell eine fahrradfreundliche Stadt?

Christine Schimpfermann: Regensburg ist schon in vielen Belangen eine fahrradfreundliche Stadt. Wir haben ein dichtes Netz an Radwegen, die in einem sehr guten Zustand sind. Es gibt nur wenige Städte in Deutschland, die ihre Altstadt und Fußgängerzonen an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr für Radler freigegeben haben. Wir fördern den Kauf von Fahrradanhängern und E-Lastenrädern durch Zuschüsse. Die Zahl der Abstellanlagen im Stadtzentrum wächst kontinuierlich und wir werden in den nächsten drei bis fünf Jahren diverse Großprojekte für den

Radverkehr umsetzen. Nachholbedarf haben wir zugegebenermaßen bei der Bestandsinfrastruktur, die inzwischen in die Jahre gekommen ist.

Inwieweit wird der Ausbau des Fahrradverkehrs in der Stadtplanung berücksichtigt beziehungsweise ist die vermehrte Verlagerung vom Auto- auf den Fahrradverkehr überhaupt ein Ziel der Stadt?

Der Stadtrat hat im Rahmen des „Leitbilds Energie und Klima“ quasi eine Verkehrswende für Regensburg beschlossen. Bis 2030 soll der Anteil der Wegstrecken, die die Regensburger Bevölkerung mit dem Auto zurücklegt, von bislang 61 auf 40 Prozent gesenkt werden. Parallel muss damit der Anteil des Umweltverbunds von 49 auf 60 Prozent steigen. Damit dieser Paradigmenwechsel gelingen kann, müssen wir die gesamte Klaviatur an Maßnahmen nutzen. Neben dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur und des ÖPNV, Stichwort Stadtbahn, ZOB und Verbesserungen im Bussystem, müssen vor allem die verschiedenen Verkehrsträger besser vernetzt werden: digital durch entsprechende Plattformen im Internet beziehungsweise auf dem Smartphone und baulich durch Mobilitätspunkte. Gleichzeitig werden wir aber auch die Komfortvorteile im Autoverkehr abbauen müssen, etwa durch Verlagerung von Stellplätzen aus der Altstadt an den Innenstadtrand – Stichwort Parkraumkon-



zept Innenstadt – oder die Einrichtung von weiteren Busspuren.

Welche Rolle spielen Elektroräder in den Planungen? Wird zwischen normalen Rädern, elektrisch unterstützten Rädern, also Pedelecs, und E-Bikes unterschieden?

Eine so deutliche Unterscheidung nehmen wir zurzeit nicht vor, da der Anteil der Pedelecs bislang bundesweit erst bei circa vier Prozent liegt. Aber schon jetzt wird deutlich, dass die Geschwindigkeitsunterschiede bei den Radlern sehr groß sind. Im Kfz-Verkehr ist mehr oder weniger jeder in der Lage, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu fahren. Hier gibt es insofern bei einspurigen Straßen keine Behinderungen. Im Radverkehr ist das anders. Wir werden in Zukunft breitere Radwege brauchen, bei denen sich Radler gegenseitig überholen können, auch weil immer mehr breite Lastenräder und Radanhänger unterwegs sind. Darüber hinaus – siehe oben – benötigen wir vermehrt gute und schnelle Verbindungen ins Umland.

Kopenhagen gilt als eine der fahrradfreundlichsten Städte der Welt. In ihrer „Fahrradstrategie 2011-2025“ hat sich die dänische Stadt das Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs bei den Arbeitswegen auf 50 Prozent zu erhöhen. Gibt es solche oder ähnliche Zielvorgaben auch für Regensburg?

Kopenhagen hat, ähnlich wie viele Städte in den Niederlanden, seit den 1980er-Jahren über Jahrzehnte kontinuierlich den Radverkehr gefördert und parallel den Autoverkehr zurückgedrängt. Ein Vergleich mit Regensburg ist daher so nicht möglich. Regensburg steht mit 19 Prozent Radverkehrsanteil im Vergleich der deutschen Städte schon ganz gut da, aber bis zum Niveau von Städten wie Kopenhagen oder Amsterdam ist es ein weiter Weg. Selbst deutsche Städte wie Erlangen, die schon einen hohen Radverkehrsanteil haben, tun sich schwer, diesen noch weiter auszubauen, weil dann klare Entscheidungen für ein Verkehrsmittel und gegen ein anderes Verkehrsmittel getroffen werden müssten. Trotzdem: Um Zielvorgaben

konkret werden zu lassen, brauchen wir klare Vorgaben. Die Verwaltung plant deshalb, noch in diesem Jahr im Stadtrat eine Beschlussvorlage einzubringen, die die Zielmarke des Radverkehrsanteils am Modalsplit konkretisieren soll.

Was muss getan werden, ein solches potenzielles Ziel zu erreichen?

Neben den bereits geschilderten Maßnahmen müssen wir vor allem einen Bewusstseinswandel und eine andere Mobilitätskultur erreichen. Verkehrsteilnehmer sind keine Konkurrenten und die allermeisten Menschen sind sowohl Fußgänger als auch Radfahrer, Autofahrer und Bus- beziehungsweise Bahnnutzer. Radler und vor allem potenzielle, aber derzeit Noch-nicht-Radler müssen sich im Verkehr sicher fühlen können. Sehr viele Menschen würden gerne mehr oder überhaupt einmal radeln, trauen sich aber wegen der vielen Autos und der hohen Geschwindigkeiten nicht. Daher zielen die oben genannten Maßnahmen darauf, den Radlern gute Wegeverbindungen zur Verfügung zu stellen und das Sicherheitsempfinden zu erhöhen.

Welche Herausforderungen gibt es bezüglich der bestehenden Infrastruktur? Kann sie überwiegend genutzt werden oder fallen große bauliche Maßnahmen an wie beispielsweise die Verbreiterung der Radwege?

Wir nutzen bereits jetzt jede sich bietende Gelegenheit, um die Infrastruktur zu verbessern. Müssen Radwege saniert werden, so prüfen wir, ob sie verbreitert werden müssen und können, wie es zum Beispiel an der Landshuter Straße realisiert wurde oder derzeit an der Galgenbergstraße umgesetzt wird. Ein flächendeckender Umbau im gesamten Stadtgebiet ist jedoch bei einem Straßennetz von über 400 Kilometern Länge im Bestand nicht in einem Zug leistbar. Aber wir werden mit jedem einzelnen Umbau ein Stück besser.

Halten Sie es für möglich, dass die Innenstadt irgendwann zugunsten des Radverkehrs zur autofreien Zone erklärt wird?

Eine komplett autofreie Altstadt wird es wohl nicht geben können, da in der Altstadt viele private Grundstücke mit privaten Stellplätzen vorhanden sind. Diese sind zum großen Teil bauordnungsrechtlich für die Nutzung der Grundstücke erforderlich, daher könnten wir die Benutzung dieser Stellplätze gar nicht verbieten. Auch müssen Handwerker, Lieferanten und andere Dienstleister die Häuser der Altstadt erreichen. Es kann zwar sicher manches optimiert werden, aber ein kompletter Ausschluss von Kfz dürfte in der Altstadt kaum realistisch sein. Es gibt jedoch zunehmend Aktivitäten, insbesondere den Lieferverkehr mit Kfz zukünftig zu reduzieren beziehungsweise mit emissionsfreien Fahrzeugen – beispielsweise E-Lastenrädern – abzuwickeln. Ziel ist es, möglichst viele Fahrten auch beim Lieferverkehr mit E-Lastenrädern oder E-Cars zu verwirklichen, um eine hohe Lebensqualität in der Altstadt sicherzustellen.

Das Interview führte Maria Stich

Zur Person



Christine Schimpfermann ist seit 2005 berufsmäßige Stadträtin sowie Planungs- und Baureferentin der Stadt Regensburg.

Nach ihrem Studium

in München arbeitete sie zunächst über zehn Jahre als Architektin und Stadtplanerin, bevor sie 1998 in die Stadtverwaltung Reutlingen wechselte und dort ein Jahr später zur stellvertretenden Amtsleiterin des Stadtplanungsamts und kurz darauf zur Amtsleiterin gewählt wurde. In ihrer jetzigen Funktion muss sie unter anderem den Überblick über die Baumaßnahmen im Stadtgebiet behalten, kann mitentscheiden, wie Regensburg in Zukunft aussehen wird und stellt dabei sicher, dass geplante Gebäude mit dem Welterbetitel vereinbar sind.