

## Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachenummer

VO/22/18688/61

Zuständig

Berichterstattung

Stadtplanungsamt

Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

**Gegenstand: Hauptradroutennetz Regensburg  
- Konzeptbeschluss -**

Beratungsfolge

Datum

Gremium

TOP-Nr.

22.03.2022

Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt:

1. Das Konzept „Entwicklung eines Hauptradroutennetzes (Radlrouten Regensburg) - Bericht“, erstellt von Inovaplan GmbH (Karlsruhe) wird als Grundlage für die weiteren Planungsschritte und die Umsetzung eines Hauptradroutennetzes in Regensburg beschlossen.
2. Die in der Sachverhaltsdarstellung beschriebenen Kurzfrist-Maßnahmen sollen in den Jahren 2022 bis 2024 umgesetzt werden.  
  
Führen die Planungen zu signifikanten Veränderungen in der Aufteilung des Straßenraums, ist die Detailplanung – inklusive der Auswirkungen auf das Stellplatzangebot – den Ausschuss vorzulegen.
3. Darüber hinaus erstellt die Verwaltung bis Ende 2022 einen Plan, welche Maßnahmen in den Jahren ab 2024 umgesetzt werden sollen und welche Kosten damit verbunden wären. Auch hier sind die Auswirkungen auf das Stellplatzangebot aufzuzeigen.
4. Maßnahmen, die grundlegend in das Verkehrsnetz eingreifen oder ein Investitionsvolumen von mindestens 100.000 € erfordern, werden dem Ausschuss zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.
5. Der vorgelegte „Leitfaden“ findet ab sofort bei der Neueinrichtung von Fahrradstraßen Anwendung. Bestehende Fahrradstraßen werden entsprechend nachgerüstet.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, möglichst zeitnah das Hauptradroutennetz mit einer wegweisenden Beschilderung zu versehen. Die erforderlichen Mittel für die Planung und Umsetzung sind zu quantifizieren und für den Haushalt anzumelden.

## **Sachverhalt:**

### **Einleitung**

Nach knapp 15-monatiger Arbeit liegt nun der Ergebnisbericht „Hauptradroutennetz Regensburg“ vor. Die Erstellung des Konzepts wurde kontinuierlich durch die Radentscheid-Initiatoren begleitet und inhaltlich unterstützt. Eine Gruppe aus repräsentativ ausgelosten Bürgerinnen und Bürgern wurde in das Verfahren über 3 Workshops eingebunden. Ebenfalls eingeflossen in das Konzept sind die Ergebnisse eines Workshops mit den Umlandgemeinden, dem Landkreis und dem Staatlichen Bauamt sowie der Regierung der Oberpfalz. Das Stadtwerk Regensburg (Verkehrsbetriebe) wurde ebenfalls über das Konzept informiert.

Das erarbeitete Hauptradroutennetz umfasst eine Gesamtlänge von 172 Kilometern, verteilt auf 17 Haupttrouten und 1 Nebenroute. Es wird unterschieden zwischen einem Übergangsnetz und einem langfristigen Zielnetz. Das Übergangsnetz enthält Abschnitte, die Netzlücken schließen sollen, bis langfristige Baumaßnahmen im Zielnetz umgesetzt werden können.

Auf den Haupttrouten soll der Radverkehr gebündelt und sicher sowie zügig abgewickelt werden. Das Netz umfasst dabei verschiedene Wegeführungsformen. Dazu zählen insbesondere gemeinsame Geh-/Radwege, klassische Radwege, Radfahrstreifen, selbständige Wege (z. B. entlang der Flüsse), Umweltspuren und Fahrradstraßen. Möglichst nicht bzw. nur in Ausnahmefällen sollen die Hauptradrouten beispielsweise über Straßen mit Schutzstreifen geführt werden oder in Tempo 30 Zonen verlaufen.

Auszusparen vom Haupttroutennetz sind Fußgängerzonen und die zentralen Bereiche der Altstadt.

Insofern ist in einem zweiten Schritt zu prüfen, wie zukünftig eine Führung des Radverkehrs am Rande der Altstadt erfolgen kann. Damit einhergehend ist ebenfalls zu untersuchen, welche Straßen und Gassen dadurch wieder ausschließlich dem Fußgängerverkehr zurückgegeben werden können.

Hinweis: Die künftige Aufteilung des öffentlichen Raumes in der Altstadt wird auch bei der weiteren Ausarbeitung der Verkehrsberuhigung Altstadt noch genauer zu betrachten sein.

Um feststellen zu können, ob der Bestand den Qualitätskriterien entspricht, die für eine Hauptroute anzunehmen sind, wurden Qualitätsstandards definiert. Diese Standards haben zum Ziel, dass sich Radelnde untereinander überholen bzw. auch nebeneinander fahren können. Nur so ist zügiges und sicheres Radeln (auch mit Lastenrädern) möglich, ohne andere – insbesondere zu Fuß gehende – zu gefährden.

### **Bericht / Steckbriefe**

Der Berichtsband hat einen Umfang von rund 100 Seiten. Die vorgeschlagenen Maßnahmen auf den 18 Routen verteilen sich auf 551 Streckenabschnitte. Diese wurden wiederum in 186 Steckbriefen zusammengefasst.

Das Material ist somit sehr umfangreich und wird daher den Fraktionen sowie Einzelstadträtinnen und -stadträten digital zur Verfügung gestellt. Für die Öffentlichkeit werden die Materialien ebenfalls digital über die Homepage der Stadt Regensburg zur Verfügung gestellt.

### **Fahrradstraßen**

Ein erheblicher Teil des Netzes soll zukünftig über Fahrradstraßen führen. Der Radverkehr wird so in Erschließungsstraßen gebündelt. Vorteil: diese Straßen sind weniger konflikt-

trächtig als Hauptverkehrsstraßen und es müssen keine separaten Radverkehrsanlagen baulich hergestellt werden. Es kann somit kurz- bis mittelfristig und vergleichsweise kostengünstig ein Großteil des Netzes hergestellt werden.

Dazu müssen aber die Fahrradstraßen für den Radverkehr einen Mehrwert bieten. Die bisherige Ausstattungspraxis – Beschilderung und wenige Piktogramme – ist nicht hinreichend. Deswegen hat die Verwaltung für die Fahrradstraßen einen eigenen Leitfaden entwickelt (s. Anhang), der insbesondere folgende Aspekte umfasst:

- Die Fahrradstraßen werden grundsätzlich als Vorfahrtstraßen ausgebildet und gegenüber einmündenden anderen Nebenstraßen bevorrechtigt.
- Konfliktbereiche – Beginn/Ende der Fahrradstraße und Einmündungen/Kreuzungen – werden flächig rot eingefärbt.
- Die Fahrradstraßen werden beidseitig mit einem unterbrochenen Breitstrich markiert, der die Fahrradstraße gegenüber anderen Nebenstraßen optisch abhebt und den Sicherheitsraum zu parkenden Kfz („Dooring-Zone“) verdeutlicht.
- Es werden regelmäßig Piktogramme auf der Fahrbahn aufgebracht.
- Es muss eine ausreichende Fahrbahnbreite für das Nebeneinanderradeln und das sich Begegnen sichergestellt sein. Sind die Fahrbahnbreiten zu gering, müssen punktuell Kfz-Stellplätze entfallen, um Begegnungs-/Ausweichstellen zu schaffen.

## Ergebnisse

Für etwa 12 Kilometer des Netzes gibt es bereits konkrete Realisierungshorizonte in den nächsten 4 Jahren oder die Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung. Dazu gehören insbesondere die sehr wichtigen Vorhaben

- Prüfeninger Straße zwischen Steinmetzstraße und Taxisstraße, Baubeginn 2021
- Donaubrücke nach Sinzing mit Ausbau Sinzinger Weg, Baubeginn 2022
- Geh-/Radweg am Unterislinger Weg bis Scharmassing, Baubeginn 2022
- Leibnizstraße mit Kreuzhofbrücke und Asphaltierung Rainstallweg nach Neutraubling, Baubeginn 2023
- Donaustauer Straße in Schwabelweis, Baubeginn 2023

Alle Maßnahmen sind Teil des Anfang 2019 beschlossenen Lückenschlussplans. Zudem erhält der Fährweg eine Oberbauerneuerung.

Kurzfristig ließen sich theoretisch weitere 37 Kilometer umsetzen. Doch auch für reine oder überwiegende Markierungsmaßnahmen sind Vorbereitungen erforderlich. Planung, Abstimmung, verkehrsrechtliche Anordnung, Zuschussbeantragung, Ausschreibung, Überwachung, Abnahme, Abrechnung der Maßnahmen erfordern Zeit- und Personalkapazitäten.

Ähnlich verhält es sich mit den mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen, die 45 km des Netzes umfassen. Hier müssen zusätzliche Abstimmungen durchgeführt werden, etwa dann, wenn Eingriffe in den Grünbestand erforderlich sind. Es ist zu prüfen, ob Leitungsträger betroffen sind oder die Entwässerung angepasst werden muss.

Für die kurz- und mittelfristigen Maßnahmen wurden Kostenschätzungen durchgeführt. Fast 50 % des Netzes könnten mit einem Finanzvolumen von 23 Mio. € (4,5 Mio. plus 18,5 Mio. €)

hergestellt werden. Nicht enthalten in dieser ersten groben Kostenannahme sind mögliche ergänzende Maßnahmen, die im Zuge dessen mit umgesetzt werden könnten bzw. sollten (z. B. Erneuerung einer sanierungsbedürftigen Fahrbahn, Ausbau von barrierefreien Haltestellen, Sanierung oder Erneuerung von Kanälen und/oder Leitungen).

## **Förderfähigkeit**

Eine Vielzahl der Maßnahmen wäre nach erster, vorläufiger Einschätzung seitens der Regierung der Oberpfalz über das 2021 eingeführte Bundesprogramm „Stadt und Land“ grundsätzlich förderfähig. Dazu gehören auch der Aus- und Neubau selbständiger Radwege, die Neueinrichtung von Fahrradstraßen sowie Beleuchtung und wegweisende Beschilderung. Die Förderquote liegt bei 75 % der förderfähigen Kosten.

Das Programm läuft Ende 2023 aus. Wie jetzt bekannt wurde, sind die vom Bund für Bayern bereitgestellten Mittel ausgeschöpft. Auch in anderen Bundesländern sind alle Mittel bereits verplant. Für die Fördertatbestände, die nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) förderfähig sind, sollen nun wohl – vorübergehend – die Fördersätze auf das Niveau des Bundesprogramms Stadt und Land angehoben werden. Maßnahmen, die nach BayGVFG nicht förderfähig sind, können jedoch zunächst einmal nicht gefördert werden.

Sollten die Mittel des Programms „Stadt und Land“ nicht aufgestockt werden, wäre eine Vielzahl der geplanten Maßnahmen – insbesondere die Neueinrichtung von Fahrradstraßen – auf absehbare Zeit nicht förderfähig.

## **Umsetzungspriorisierung**

Im Investitionsprogramm sind für die Jahre 2022 bis 2025 jeweils 400.000 € für Radverkehrsverbesserungsmaßnahmen bereitgestellt. Darauf basierend wurde ein Umsetzungskonzept für die Jahre 2022 bis 2024 erstellt. Das Konzept ist im Anhang aufgelistet und grafisch dargestellt (vgl. Anlagen C und D). Die Verwaltung behält sich vor, die Reihenfolge der Maßnahmen anzupassen, wenn dies hinsichtlich der Abwicklung des Programms sinnvoll erscheint.

Die Priorisierung der Maßnahmen wurde so ausgewählt, dass möglichst lange zusammenhängende Abschnitte geschaffen werden können. Im Wesentlichen sollen auf folgenden Routen die genannten Streckenabschnitte zuerst umgesetzt werden (weitere Maßnahmen auf diesen Routen sowie auf den nachfolgend nicht genannten Routen sollen dann ab 2025 umgesetzt werden):

### Route 1 nördlich der Donau

Bamberger Str. / Am Europakanal / Dultplatz

Holzgarten- / Paar- / Ilm- / Johannis- / Gärtnerstraße / Schwabelweiser Weg

Schwabelweiser Donauufer

(Alternativroute Weichser Damm)

### Route 2/3 Großprüfening – Innerer Westen – Donauparallele – Weichs

Fährenweg

Knoten Hermann-Köhl-Straße/Lilienthalstraße

Prebrunnstraße  
Herrenplatz  
Holzländestraße

Route 4 Königswiesen – Campus – PLK

Querung Fort-Skelly-Str.  
Grünanlage JUZ Arena  
Burgunderstr.  
Alemannenstr.

Route 5 Sinzing – Dechbetten – Das Dörnberg – Hbf. – Candis – Hohes Kreuz

Sinzinger Brücke / Sinzinger Weg  
Prüfening Schloßstraße  
Unterführung Kumpfmühler Brücke  
Hemauerstraße  
Bienenheimweg / Blumenstraße

Route 8 Grass – Kumpfmühl – Zentrum – Kareth

Kumpfmühler Straße  
Bismarckplatz

Route 9 Burgweinting-West – Kasernenviertel – Zentrum – Lappersdorf

Hinterer Mühlweg  
Alfons-Auer-Straße  
Sternbergstraße  
Knoten Landshuter Str. / Gabelsbergerstr. / R.-Wagner-Str.  
Ostengasse  
Andreasstraße  
Regentalradweg

## Einzelmaßnahmen

### **Platz der Einheit**

Die derzeit laufende Baumaßnahme in der Prüfeninger Straße endet an der Taxisstraße. Zwischen dem Bauende und dem Knoten Jakob- / Wittelsbacherstraße verbleibt somit eine ca. 200 m lange Lücke im Radverkehrsnetz. Ein Umbau des Knotens würde

- die Radnetzlücke schließen,
- zu angemessen breiten Gehwegen führen,
- weiterhin die ÖPNV-Beschleunigung ermöglichen und
- die Barrierefreiheit im ÖPNV herstellen.

Es wird vorgeschlagen, für das Vorhaben eine Kostenschätzung durchzuführen, so dass das Vorhaben in das Investitionsprogramm eingespeist werden kann.

### **Kumpfmühler Straße nördlich Fritz-Fend-Straße und D.-Martin-Luther-Straße**

Beide Straßenabschnitte haben im Radverkehr eine hohe Bedeutung und sollen zudem die Altstadt vom Durchfahrtsradverkehr entlasten. Die Defizite im Rad-, aber auch im Fußverkehr, wurden wiederholt aufgezeigt (Radverkehrsplan 2012, ADFC-Fahrradklimatests, AGFK-Hauptbereisung etc.).

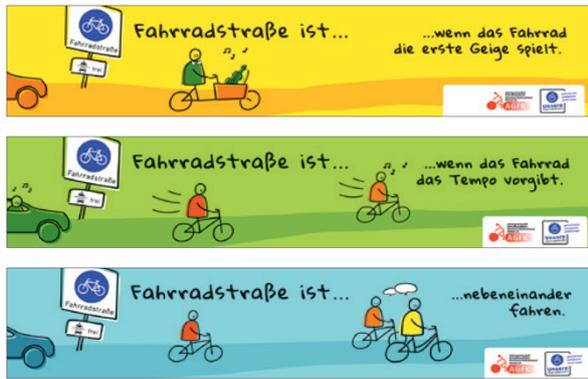
Andererseits haben beide Straßenzüge eine hohe Bedeutung für die Altstadterschließung und den Busverkehr. Isolierte Lösungen allein mit Blick auf den Fuß- und Radverkehr sind hier nicht möglich. Insofern gilt es, beide Trassen im Zuge des anstehenden Altstadterschließungskonzepts eingehend zu untersuchen.

### **Öffentlichkeitsarbeit**

Dank einer Zuwendung seitens der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK) konnte die Verwaltung für die Radverkehrsförderung eine neue Wort-Bild-Marke entwickeln lassen. Diese soll schwerpunktmäßig für die neuen geschlossenen Fahrradabstellanlagen und das Hauptradroutennetz eingesetzt werden. So entsteht ein Wiedererkennungswert und kann eine Identifikation geschaffen werden.



Darüber hinaus sollen verstärkt die Fahrradstraßen „vermarktet“ werden. An den Fahrradstraßen sollen Banner aufgehängt werden. Die Verwaltung wird dazu Motive der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Niedersachsen verwenden. Die Anlieger werden über Postkarten oder Flyer informiert. Ergänzend werden der städtische Newsletter, soziale Medien und die Homepage eingesetzt.



## Sonstige Aspekte

Im Ergebnisbericht wird abschließend darauf hingewiesen, dass der dauerhafte Erfolg der Radverkehrsförderung nicht allein durch die Schaffung des Hauptradroutennetzes erwartet werden sollte. Vielmehr sind weitere Aspekte für eine ganzjährige Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel wichtig, wie etwa:

- ein ausgeweiteter Winterdienst,
- ein verbessertes Baustellenmanagement,
- sichere Abstellmöglichkeiten und
- eine stringente Überwachung des ruhenden Verkehrs.

Studien zeigen, dass eine gute und sichere Radverkehrsinfrastruktur dazu führt, dass das Rad auch bei schlechtem Wetter intensiv genutzt wird:

- In Oldenburg und Münster beträgt der Rückgang im Alltagsradverkehr bei Regen weniger als 5 %.
- In Kopenhagen und Amsterdam liegt der Anteil derer, die auch im Winter mit dem Rad unterwegs sind, bei 80 %.
- Und in der finnischen Stadt Oulu (200.000 Einwohner, 3,4 °C Durchschnittstemperatur, 160 – 175 Schneetage/a) sind alle Radwege bis 7 Uhr morgens geräumt. Das Radwegenetz ist über 600 km lang.

Die Beispiele zeigen, dass eine gute Infrastruktur, wie sie z. B. mit einem Hauptradroutennetz einhergeht, zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel führen kann. Umso wichtiger jedoch ist es, auch die betrieblichen Maßnahmen diesem erwünschten geänderten Mobilitätsverhalten anzupassen.

## Kosten / Finanzierung

Die für die Jahre 2022 bis 2024 beschriebenen Maßnahmen würden geschätzte Kosten in Höhe von rund 1,3 Mio. € verursachen. Davon entfällt ca. die Hälfte auf die Einrichtung der Fahrradstraßen (Markierungen und Beschilderung) und die andere Hälfte auf bauliche Maßnahmen (Beleuchtung, Anpassung von Knotenpunkten, Fahrradständer etc.).

Mittel in Höhe von je 400.000 € sind im Investitionsprogramm 2021-2025 unter der HH-Stelle 63 68 99 eingeplant.

**Anlagen:**

Anlage A – Ergebnisbericht „Hauptradroutennetz Regensburg“, Kurzfassung

Anlage B – Ergebnisbericht „Hauptradroutennetz Regensburg“, ausgewählte Anhänge

Anlage C – Auflistung geplanter Maßnahmen 2022 bis 2024

Anlage D – Übersichtskarten zu den für 2022 bis 2024 geplanten Maßnahmen

Anlage E – Statement der Radentscheid-Initiatoren

Anlage F – Leitfaden Fahrradstraßen

1 Klimavorbehalt

## Kurzfassung

Schon in naher Zukunft soll ein Drittel der Regensburger Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mit Rad oder Pedelec unterwegs sein. Das ist keine Vision, sondern das verkehrspolitische Ziel, das sich die Stadt Regensburg bis 2035 gesteckt hat. Mit dem Bürgerbegehren für einen Radentscheid im Oktober 2019 haben die Bürgerinnen und Bürger Verwaltung und Politik aufgefordert, die Weichen für eine weitere Stärkung des Radverkehrs zu stellen. Konkret bedeutet dies unter anderem: Regensburg bekommt ein zusammenhängendes Radrouthenetz für das ganze Stadtgebiet und dazu eine entsprechend gute Ausschilderung. Um ein durchgängiges Netz zu schaffen, müssen Radwegelücken im Stadtgebiet geschlossen sowie bestehende Routen an neue Standards angepasst werden. Ebenso wichtig ist es, Nah- und Fernziele festzulegen – auch in den Nachbarkommunen und im Landkreis Regensburg – und diese nach Möglichkeit in das Netz einzubinden. Das Radnetz soll damit auch ins Umland hinein gestärkt werden und für alle Pendlerinnen und Pendler ein attraktives Angebot über die Stadtgrenzen hinweg ermöglichen.

Im Zuge dieser Entwicklungen wurde Ende 2020 das Verkehrsplanungsbüro INOVAPLAN GmbH, zusammen mit der Agentur Green City Experience GmbH, beauftragt, ein Hauptradrouthenetz für das Stadtgebiet auszuarbeiten. Dies geschieht unter Einbindung der Stadt Regensburg als Auftraggeberin und einer ergänzenden Projektgruppe, auch aus Mitgliedern des Radentscheids, sowie weiteren Beteiligungsebenen.

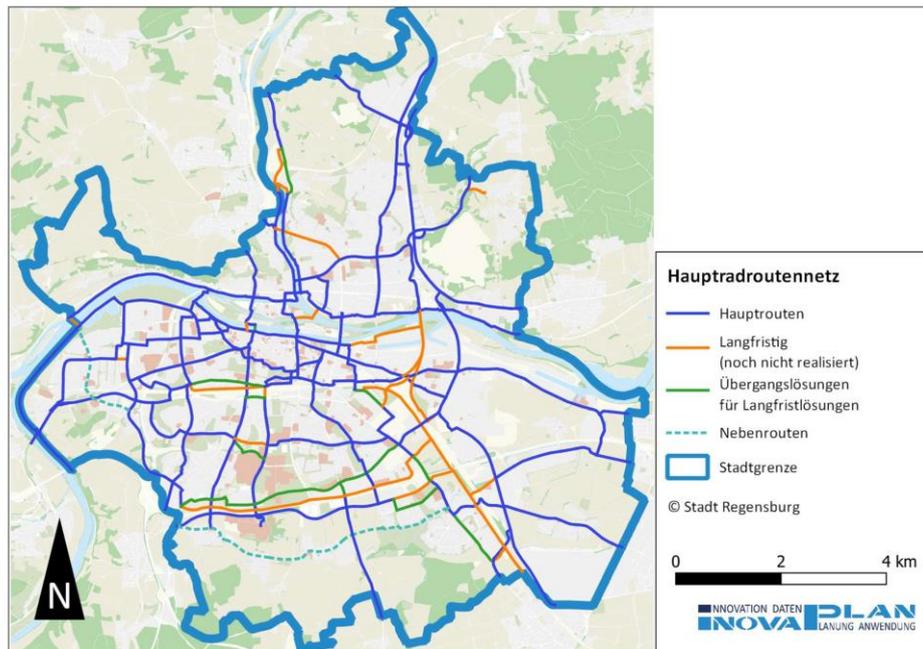
Ziel des Projektes „Radlrouten Regensburg“ ist unter anderem die Beantwortung der folgenden Fragen:

- Wo liegen in Regensburg wichtige Quellen und Ziele für Mobilität? Wo können Wege potenziell mit dem Rad durchgeführt werden?
- Wo können die künftigen Hauptrouten für den Radverkehr im Stadtgebiet liegen?
- Wie gut sind diese Hauptrouten heute schon befahrbar? Erfüllen sie die Qualitätsstandards eines Hauptrouthenetzes?
- Welche Probleme und Chancen sehen Bürgerinnen und Bürger für das Hauptrouthenetz in Regensburg?
- Wie und wann können die Streckenabschnitte des künftigen Hauptrouthenetzes umgebaut werden, um die Qualitätsstandards zu erfüllen?

Ziel der ersten Projektphase war die Bestimmung der zukünftigen Radlrouten des Hauptrouthenetzes im Stadtgebiet. Hierzu fanden Netz- und Potenzialanalysen sowie die Sichtung vorhandener Planungsgrundlagen statt. Basierend auf Vorschlägen der Stadt Regensburg sowie der Projektgruppe der Radentscheid-InitiatorInnen wurde in gemeinsamer Abstimmung ein Zielnetz für die Radhauptrouten entwickelt. Dabei wurden beide Vorschläge gegenübergestellt und mit fachplanerischen Analysen bspw.

## „Bericht Entwicklung eines Hauptradrouthenetzes (Radlrouten Regensburg)“, Kurzfassung

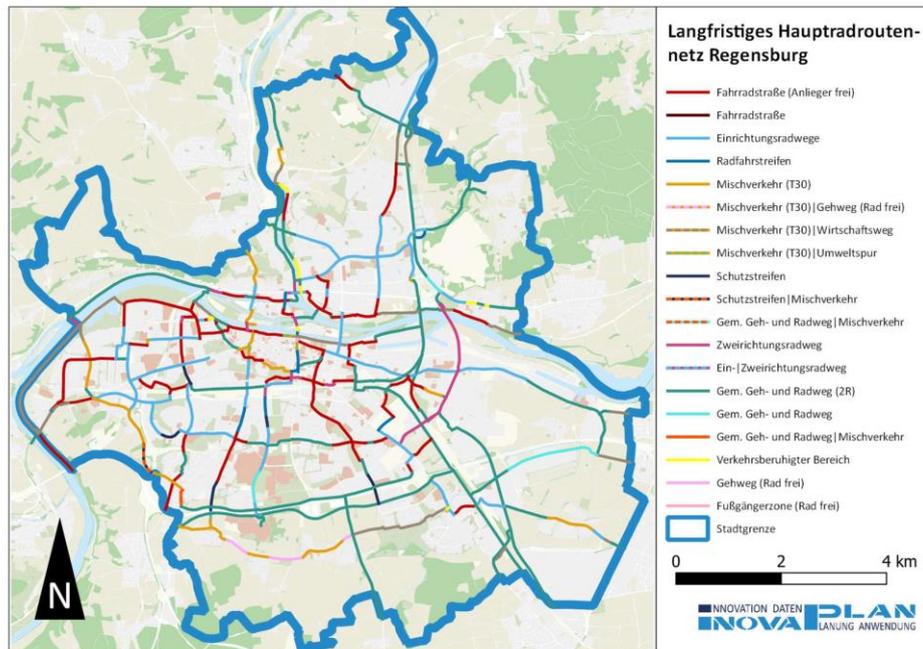
zu Bevölkerungs- oder Arbeitsplatzschwerpunkten abgeglichen, ergänzt sowie über weiterzuerfolgende Alternativen diskutiert und entschieden. Im Ergebnis entstand ein Zielnetz, das sowohl Abschnitte im Bestand enthält, wie auch Abschnitte, die durch laufende oder künftige Planungsprojekte neu zu realisieren sind (siehe Abbildung 1).



**Abbildung 1** Zielnetz Hauptradrouthenetz Regensburg  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

Im weiteren Projektverlauf wurden Maßnahmen entwickelt, um das vorliegende Zielnetz realisieren zu können. Diese Maßnahmen bestehen aus notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen wie auch Maßnahmen zur Sichtbarkeit bzw. Öffentlichkeitsarbeit in Zusammenhang mit dem Hauptrouthenetz. Für die infrastrukturellen Maßnahmen wurden zunächst innerhalb der Stadtverwaltung und mit der Projektgruppe Standards abgestimmt, die auf dem Hauptrouthenetz verfolgt werden sollen. Dies betrifft sowohl favorisierte Führungsformen des Radverkehrs wie auch Breiten oder beispielhafte Querschnitte. Zudem wurden Kostensätze sowie Umsetzungshorizonte als Basis der Maßnahmen abgestimmt. Die bestehenden Strecken des Netzes wurden mit dem Rad befahren und hinsichtlich ihrer Netzeigenschaften (Führungsform, Breite, Markierungen, ...) dokumentiert. Auf diesen Grundlagen wurden prinzipielle Überlegungen zu den Zielführungsformen des Netzes ausgearbeitet, welche als geplantes Langfristnetz in Abbildung 2 dargestellt ist.

## „Bericht Entwicklung eines Hauptradroutennetzes (Radlrouten Regensburg)“, Kurzfassung



**Abbildung 2 Zielführungsformen Langfristiges Hauptradroutennetz**  
(Quelle: INNOVAPLAN GmbH)

Nach Abstimmung der zu verfolgenden Führungsformen wurden durch das Planungsteam für alle Abschnitte des Netzes Steckbriefe mit dem notwendigen Umbauaufwand und den umzusetzenden Maßnahmen erarbeitet, die einen Fahrplan für die Realisierung des Netzes in den kommenden Jahren darstellen können. Insgesamt wäre nahezu die Hälfte der Gesamtnetzlänge von 172 Kilometern durch kurzfristige (37 Kilometer) und mittelfristige (45 Kilometer) Maßnahmen wie verkehrsrechtliche Anordnungen, Markierungsarbeiten sowie kleinere bauliche Eingriffe in den Bestand umsetzbar. Basierend auf der durchgeführten Kostenschätzung ist hierfür voraussichtlich ein Mittelbedarf von 4,5 bzw. 18,5 Millionen Euro erforderlich, der über bisherige laufende jährliche Budgets für den Radverkehr in Regensburg hinausgeht. Es ist daher zu beachten, dass die Umsetzung der Maßnahmen mit den aktuell zur Verfügung gestellten finanziellen Mitteln sowie den Planungskapazitäten der Stadtverwaltung in Einklang gebracht werden muss. Die Umsetzung des Netzes entlang der Maßnahmen nach Höhe des Aufwands (zunächst kurzfristige, einfache Maßnahmen) erfordert daher eine zusätzliche Priorisierung zum zeitnahen Beginn in den kommenden Jahren. Hierzu wurden durch die Stadt Regensburg Maßnahmen ausgewählt, die zum einen bereits in der Ausführung sind und zum anderen ergänzend in den Jahren 2022 und 2023 umgesetzt werden könnten. Die Umsetzung und Detailplanung des gesamten Hauptradroutennetzes kann unter den genannten Gründen nur stückweise erfolgen und wird ein begleitendes Rahmenkonzept für die Radverkehrsmaßnahmen der kommenden Jahre sein. Abbildung 3

zeigt die in den Jahren 2022 und 2023 sowie die mittelfristig zu priorisierenden geplanten Maßnahmen.

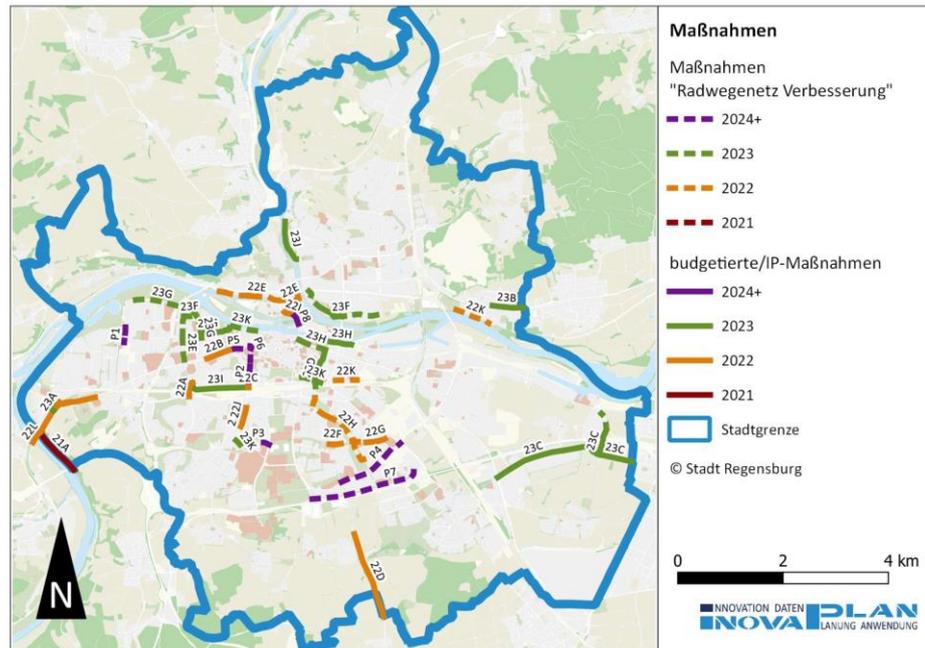
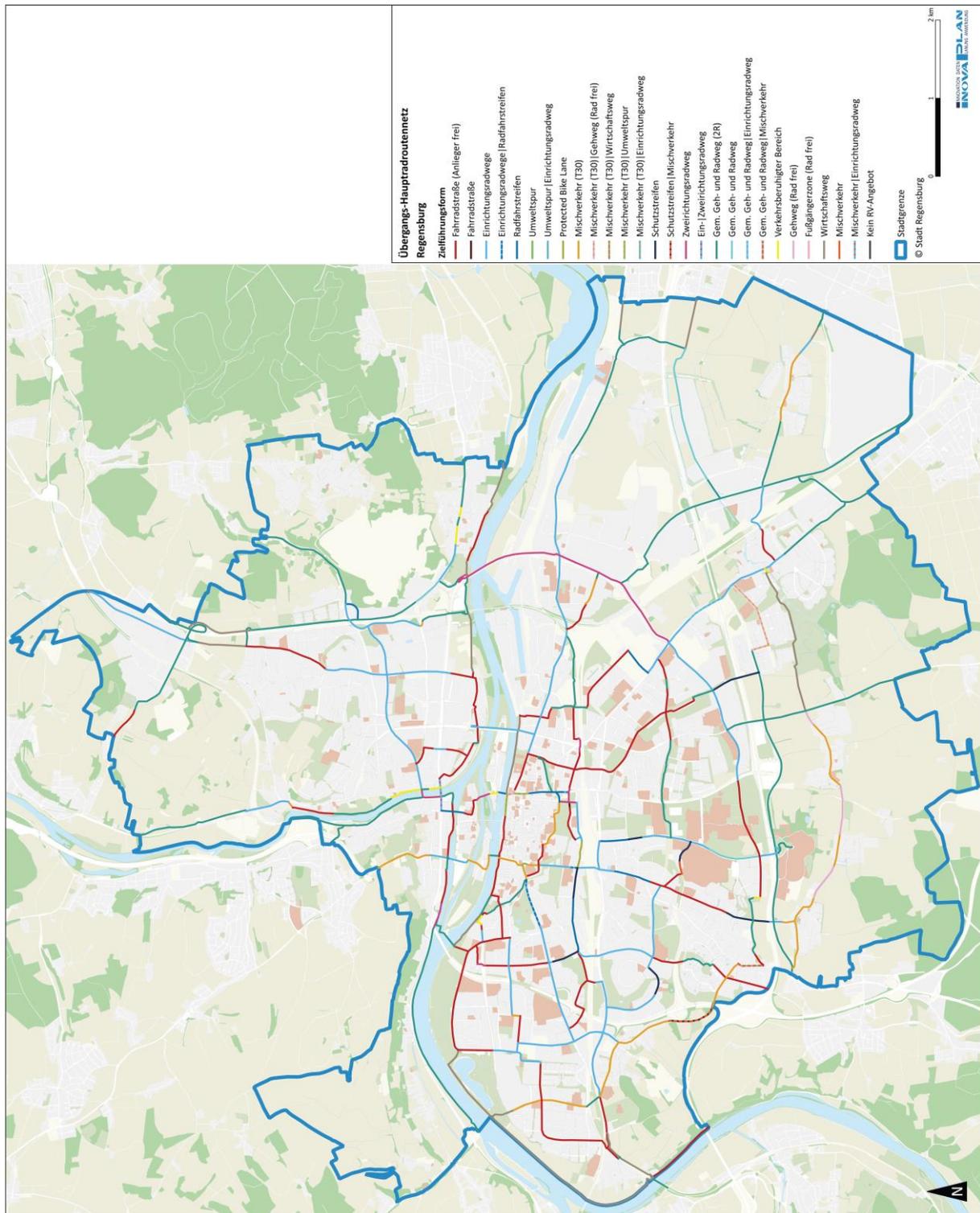


Abbildung 3 Geplante Maßnahmen zum Beginn der Umsetzung des Hauptradrouthenetzes  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Input Stadt Regensburg Stand November 2021)

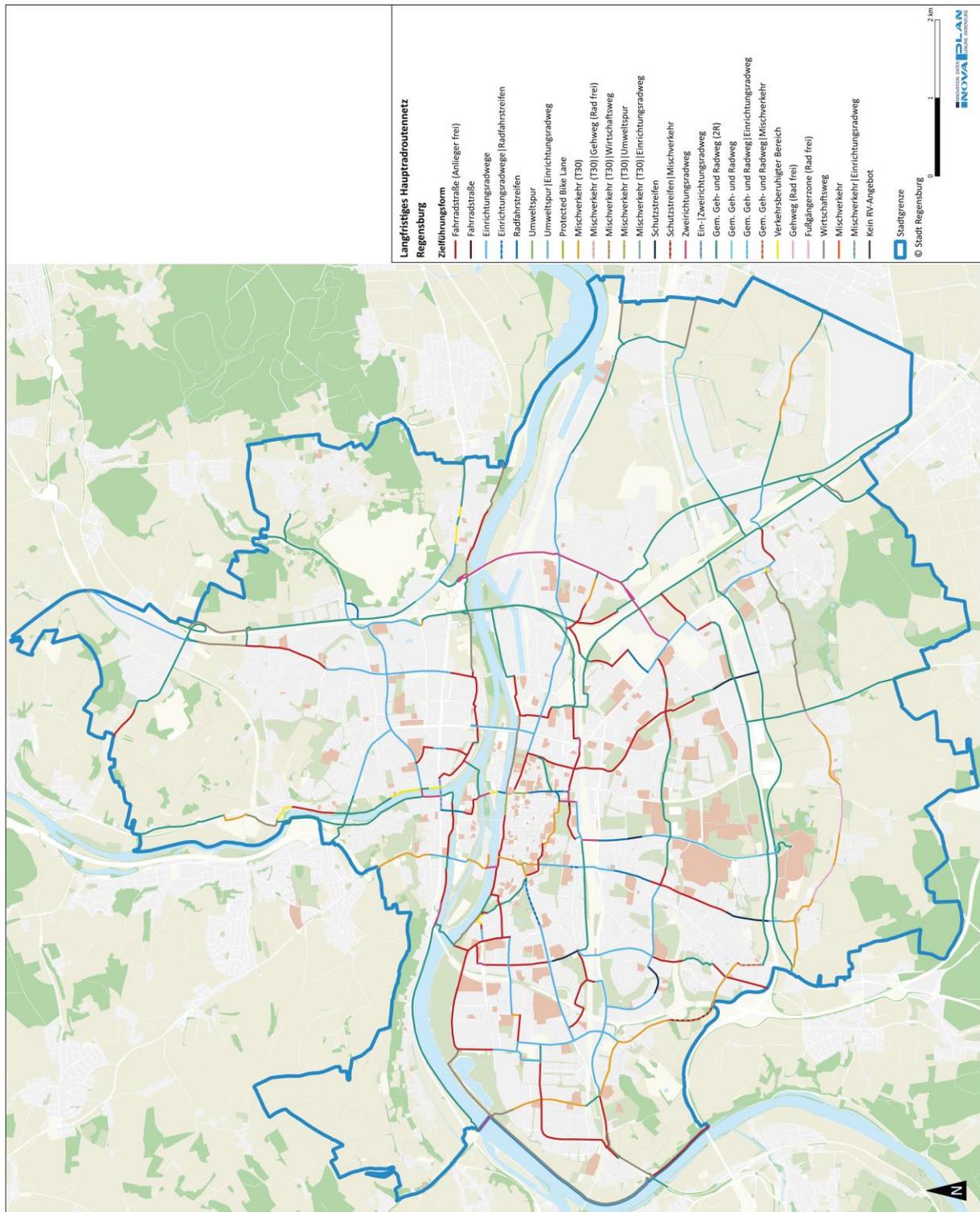
Der gesamte Projektverlauf wurde begleitet von vielfältigen Aktionen zur Kommunikation und Beteiligung unterschiedlichster Akteure. Hierzu zählen unter anderem Maßnahmen gegenüber der allgemeinen Öffentlichkeit, wie die Einrichtung einer Projekthomepage und die Bildung einer repräsentativen BürgerInnen-Gruppe, als auch Maßnahmen zur Einbindung und Information von Fachöffentlichkeit und politischen Akteuren wie die InitiatorInnen des Radentscheids, städtische Gremien und Verwaltungen oder auch umliegende Gemeinden. Insgesamt fanden elf workshopartige Veranstaltungen mit den genannten Personengruppen statt. Hierdurch konnten Zwischenergebnisse aus unterschiedlichen Blickwinkeln reflektiert und bewertet werden sowie wichtige Hinweise und Rückmeldungen einfließen. Das erarbeitete Hauptradrouthenetz Regensburg ist somit das Ergebnis eines partizipativen Prozesses, in dem die Einholung vielfältiger Perspektiven die möglichst hohe Nutzbarkeit gewährleistet.

„Bericht Entwicklung eines Hauptradrouthenetzes (Radrouthen Regensburg)“,  
ausgewählte Anhänge



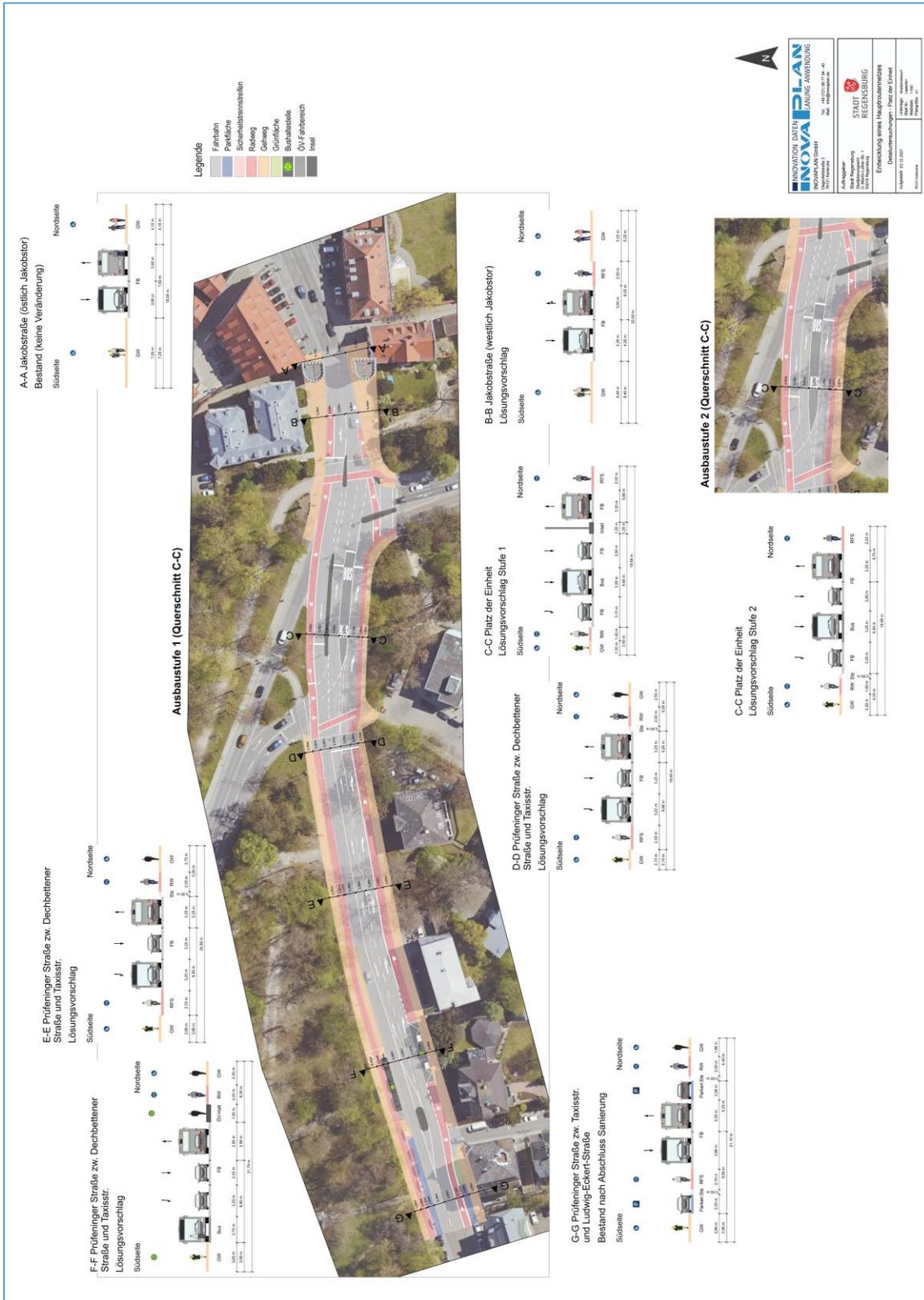
Anhang 4-03: Vorschlag Übergangnetz

„Bericht Entwicklung eines Hauptradroutennetzes (Radrouten Regensburg)“,  
ausgewählte Anhänge



Anhang 4-04: Vorschlag langfristiges Zielnetz

„Bericht Entwicklung eines Hauptradroutennetzes (Radrouten Regensburg)“,  
ausgewählte Anhänge



Anhang 4-05: Vorschlag Umgestaltung Platz der Einheit

VO/22/18688/61 - Anlage C

HRR-Route	Lage	Abschnitt	Maßnahme	bauliche Maßnahmen	Entfall einzelner Stellplätze	sonstige Maßnahmen / Hinweise	Kosten Markierung	Kosten Beschilderung	Kosten bauliche Maßnahmen	Gesamtkosten	geplante Umsetzung
1	Bamberger Straße / Am Europakanal	IBIS-Hotel - Würzburger Str.	Einrichtung einer Fahrradstraße	Verbreiterung Rampe zum Damweg von ca. 2 m auf 4 m, Umlaufsperrung auf dem Damweg westlich der Rampe			30.000	1.000	5.000	36.000	2022
1	Am Europakanal / Dultplatz	Oberpfalzbrücke - Protzenweiherbrücke	Einrichtung einer Fahrradstraße	Sichern von 4 Querungsstellen mit 8 Pollern	ja	Sichern von Querungsstellen für Fußgänger, hoher Anteil Fremdparker	40.000	1.500	5.000	46.500	2022
2	Herrenplatz	Am Singrün - Holzländerstr.	Einrichtung einer Fahrradstraße		ja		10.000	1.000	-	11.000	2022
4	Fort-Skelly-Straße	Grünanlagenweg	Querung	Bau einer bevorrechtigten Querung		Maßnahme bereits 2021 beschlossen	-	-	-	-	2022
4	Grünanlagenweg nördlich JUZ Arena	Fort-Skelly-Str. - Unterislinger Weg	Ausbau selbständiger Geh-/Radweg	Beleuchtung des Wegs			-	-	45.000	45.000	2022
4	Burgunderstraße	Unterislinger Weg - A.-Auer-Str.	Einrichtung einer Fahrradstraße		ja	Sichern von Querungsstellen für Fußgänger	30.000	500	7.500	38.000	2022
4	Burgunderstraße	A.-Auer-Str. - Erbprinz-Fr.-J.-Str.	Einrichtung einer Fahrradstraße	Knoten A.-Auer-Str.: Gehwegnasen vorziehen und barrierefreie Haltestelle	ja	Sichern von Querungsstellen für Fußgänger	25.000	1.000	75.000	101.000	2022
4	Grünanlagenweg bei Sommerstraße	Burgunderstr. - Alemannenstr.	Ausbau selbständiger Geh-/Radweg	Asphaltierung des Abzweigs zur Sommerstraße (50 m)			5.000	-	10.000	15.000	2022
4	Alemannenstraße	komplett	Einrichtung einer Fahrradstraße	Baulicher Radweg vor LSA Landshuter Str., Rückbau Grünfläche (ca. 10*3 m -> 2 Bäume)		Halbseitiges Parken auf Nordseite auf Gehweg	15.000	1.000	5.000	21.000	2022
8	Kumpfmühler Str.	Simmernstr. - Gutenbergstr.	Einrichtung eines Radfahrstreifen			Ausgeweitete Radaufstellstreifen Simmern- und Hofgartenstr.	15.000	-	500	15.500	2022
9	Andreasstraße	komplett	Einrichtung einer Fahrradstraße		ja	Verlagerung von 13 Bewohner-Stellplätzen in Gräßelschleife, 2 Stellplätze als Ladezone	20.000	500	-	20.500	2022

Teilsummen 2022							190.000	6.500	153.000	349.500	
-----------------	--	--	--	--	--	--	---------	-------	---------	---------	--

1a	Weichser Damm	komplett	Aufwertung bestehender Fahrradstraße	Aufpflasterung Einmündung Gärtnerstr., Rückbau Straßenstützen sowie Asphaltierung und Beleuchtung 100 m Grünanlagenweg	ja		5.000	-	75.000	80.000	2023
5	Sinzinger Weg	komplett	Asphaltierung			Bestandteil der Maßnahme Neubau Sinzinger Brücke	-	-	-	-	2023
5	Prüfener Schloßstraße	Sinzinger Weg - Blf. Prüfening	Einrichtung einer Fahrradstraße			barrierefreie Fußgängerampel am Bahnhof	29.000	1.000	-	30.000	2023
5	Hemauerstraße	komplett	Aufwertung bestehender Fahrradstraße		ja		20.000	-	-	20.000	2023
5	Bürnenstraße / Bienenheimweg	komplett	Aufwertung bestehender Fahrradstraße		ja		10.000	-	-	10.000	2023
9	Grünanlage Hinterer Mühlweg	Bajuwarenstr. - Sachsenstraße	Ausbau selbständiger Geh-/Radweg	Beleuchtung auf 250 m			-	-	50.000	50.000	2023
9	Hinterer Mühlweg	komplett	Einrichtung einer Fahrradstraße	Eckausrundung Grüngutsammelstelle, Poller versetzen, Umlaufsperrung aufstellen		Nordabschnitt Grünanlage Verbot für Radverkehr	10.000	500	7.500	18.000	2023
9	Alfons-Auer-Straße	Burgunderstr. - Homstr.	Einrichtung einer Fahrradstraße	Gehwegüberfahrten Pr.-Rupprecht-Str. und Kavalleriestr.	ja		20.000	1.000	40.000	61.000	2023
9	Alfons-Auer-Straße	Homstr. - Hermann-Geib-Str.	Einrichtung einer Fahrradstraße	Teilrückbau Versatz bei Sportclub, Haltestelle barrierefrei ausbauen	(ja)	Ersatzstellplätze in Hermann-Geib-Straße	30.000	500	50.000	80.500	2023
9	Alfons-Auer-Straße	Hermann-Geib-Str. - Furtmayrstr.	Einrichtung einer Fahrradstraße				40.000	1.000	-	41.000	2023
9	Ostengasse	komplett	Aufwertung bestehender Fahrradstraße		ja	30 Fahrradbügel, neue Freisitze	35.000	-	25.000	60.000	2023
9	Knoten Landshuter / Gabelbergerstr.	komplett	Knoten	Umbau des Knoten nach Verlegung Gasleitung (ggf. auch erst in 2024)		Umbau inkl. Einmündung R.-Wagner-Str.	-	-	50.000	50.000	2023

Teilsummen 2023							199.000	4.000	297.500	500.500	
-----------------	--	--	--	--	--	--	---------	-------	---------	---------	--

1	Holzgartenstr.	Frankenstr. - Paarstr.	Einrichtung einer Fahrradstraße				5.000	500	-	5.500	2024
1	Paarstraße	komplett	Einrichtung einer Fahrradstraße				30.000	500	-	30.500	2024
1	Grünanlage westlich Ilmstr.	Paarstr. - Ilmstr.	Ausbau selbständiger Geh-/Radweg	Verbreiterung gepflasterter Weg von 1,5 auf 3 m auf 10 m Länge, 2 Poller setzen, Ecken abrunden	ja	Abbau von einer Bank, Entfall eines Stellplatzes in Wendehammer	-	-	5.000	5.000	2024
1	Ilmstraße	Grünanlage - Bedelgasse	Einrichtung einer Fahrradstraße	Verbreiterung des Wegeanschlusses auf 4 m, Sichern mit 3 Pollern			10.000	500	2.000	12.500	2024
1	Übergang Ilm-Johannisstr.		Ausbau selbständiger Geh-/Radweg	Verbreiterung der Überfahrt auf 4 m, rot eingefärbter Asphalt		Abbau Umlaufschranke, Ersatz durch Poller	5.000	-	5.000	10.000	2024
1	Johannisstr.	komplett	Einrichtung einer Fahrradstraße		(ja)	Ersatzstellplätze in Ilmstraße	25.000	1.000	-	26.000	2024
1	Gärtnerstr.	Johannisstraße - Schwabelweiser Weg	Einrichtung einer Fahrradstraße				5.000	500	-	5.500	2024
1	Knoten Gärtnerstr. / Holzgartenstr.		Einrichtung einer Fahrradstraße	Aufpflasterung Gehweg von Holzgartenstr. in Weichser Weg			5.000	500	20.000	25.500	2024
1	Schwabelweiser Weg	Gärtnerstr. - Vilstr.	Einrichtung einer Fahrradstraße		ja		3.000	500	-	3.500	2024
1	Vilstraße	Schwabelweiser Weg - Vilstraße 5	Einrichtung einer Fahrradstraße	Verschmälerung der Grünfläche, Verbreiterung der Radwege, 4 Poller	ja		20.000	-	10.000	30.000	2024
1	Schwabelweiser Donauufer	komplett	Einrichtung einer Fahrradstraße			10 Fahrradbügel	35.000	-	2.500	37.500	2024
2	Holzländerstr.	komplett	Aufwertung bestehender Fahrradstraße		ja		45.000	-	-	45.000	2024
9	Sternbergstraße	Furtmayrstraße - Hemauerstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße				30.000	1.000	-	31.000	2024
9	Sternbergstraße	Hemauerstraße - Luitpoldstraße	Fahrradstraße + Einbahnstraße für Kfz. nach Norden, Radfahrstreifen nach Süden				10.000	500	-	10.500	2024
9	Sternbergstraße	Knoten Luitpoldstraße	Knoten	Knoten baul. anpassen (Rückbau Abbiegestreifen)			-	-	50.000	50.000	2024
9	Sternbergstraße	Luitpoldstraße - Landshuter Str.	Fahrradstraße + Einbahnstraße für Kfz. nach Süden, Radfahrstreifen nach Norden	Knoten Hemauerstraße baul. anpassen (Gehwegnasenvorziehen), Kfz-Durchfahrunterbrechung mit Kunststoffsteinen			30.000	500	50.000	80.500	2024
9	Gabelbergerstr.	Luitpoldstr. - Landshuter Str.	Einrichtung einer Fahrradstraße				15.000	500	-	15.500	2024
9	Gabelbergerstr.	Landshuter Str. - Minoritenweg	Einrichtung einer Fahrradstraße	Bau einer Querungsstelle beim Hallenbad, Verlegung Schulbushaltestelle, neuer Wegeanschluss Ostentallee	ja		10.000	500	20.000	30.500	2024

Teilsummen 2024							283.000	7.000	164.500	454.500	
-----------------	--	--	--	--	--	--	---------	-------	---------	---------	--

Summen 2022-2024 (gerundet)							670.000	20.000	610.000	1.300.000	
-----------------------------	--	--	--	--	--	--	---------	--------	---------	-----------	--



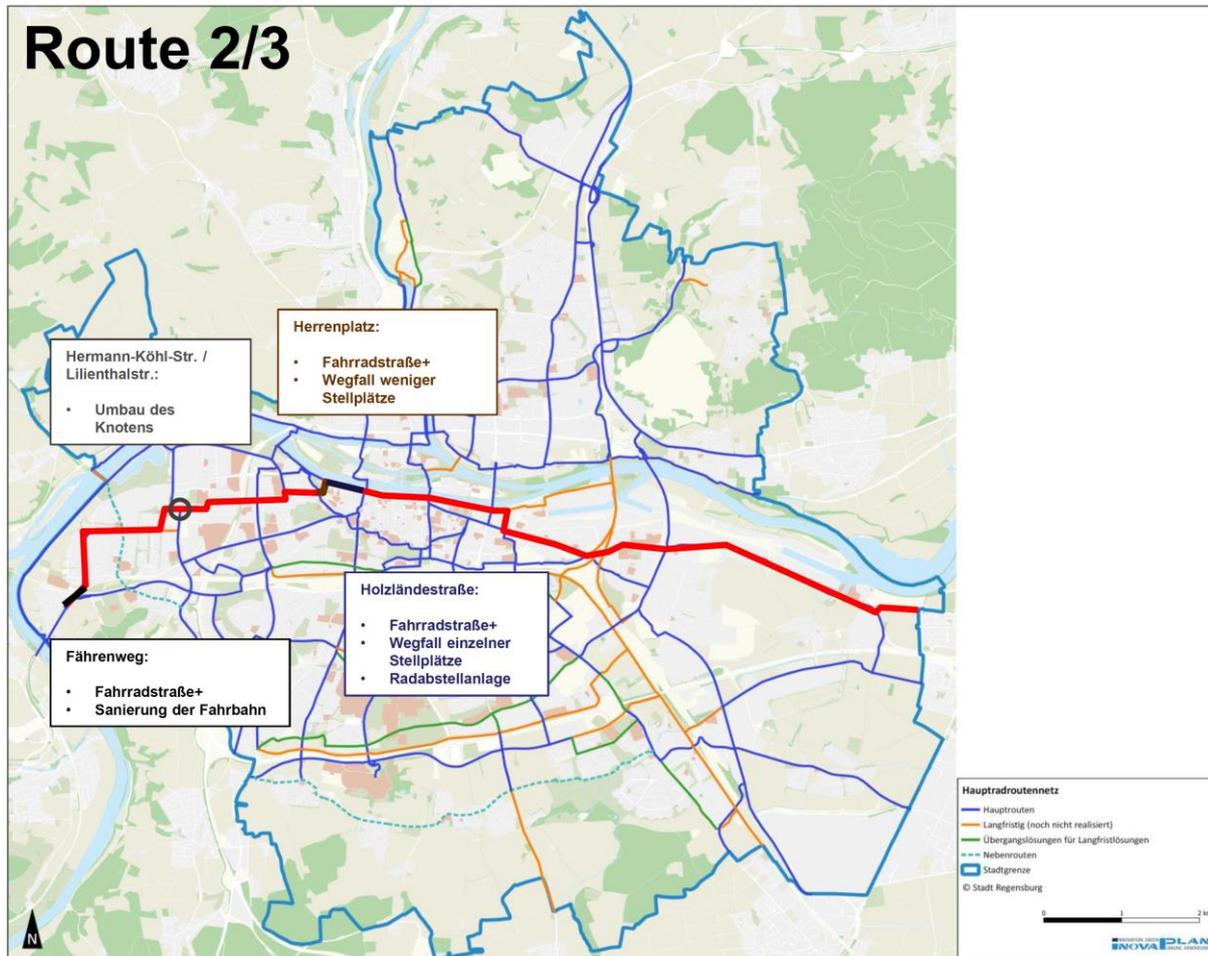


Abbildung: Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen Route 2/3

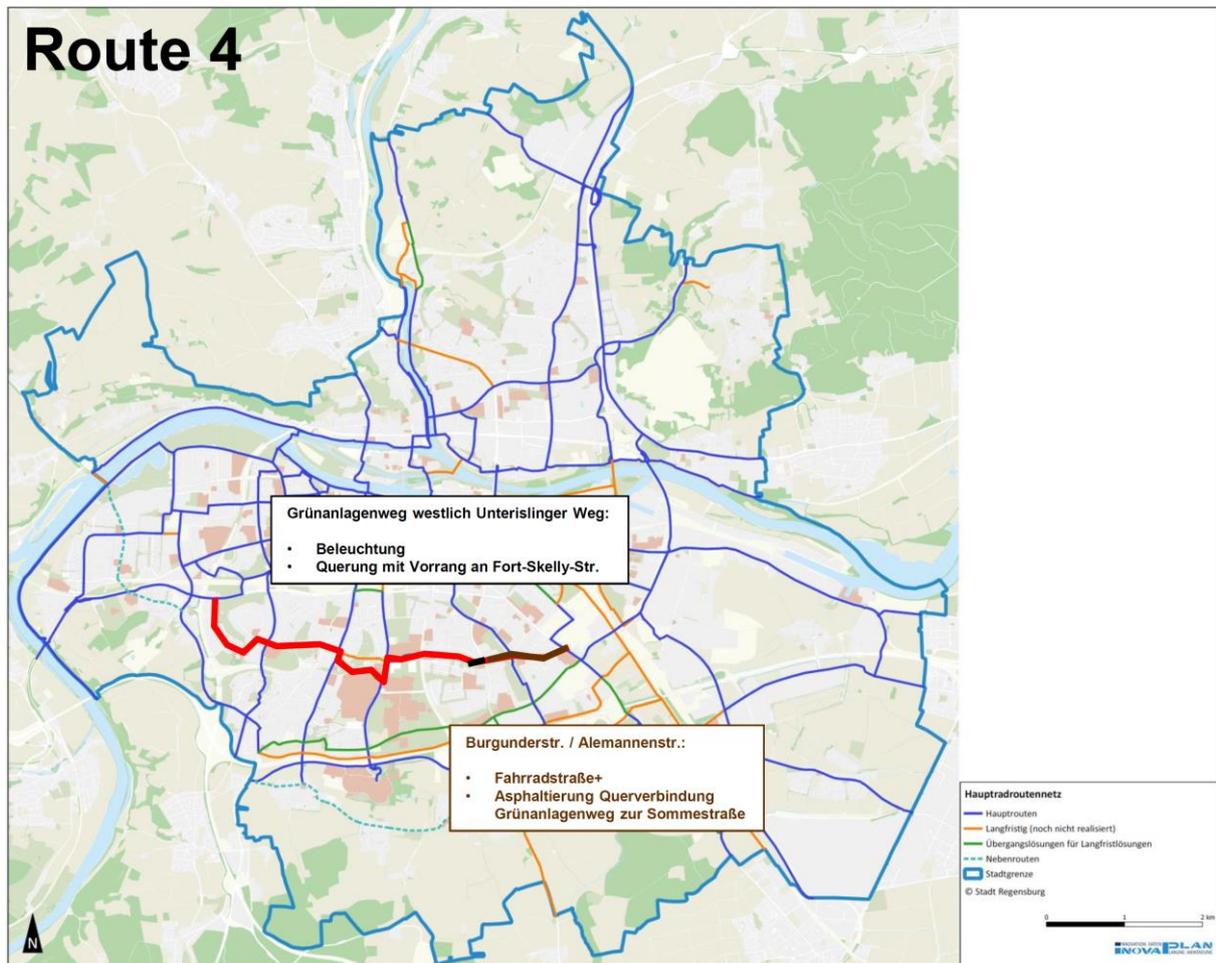


Abbildung: Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen Route 4

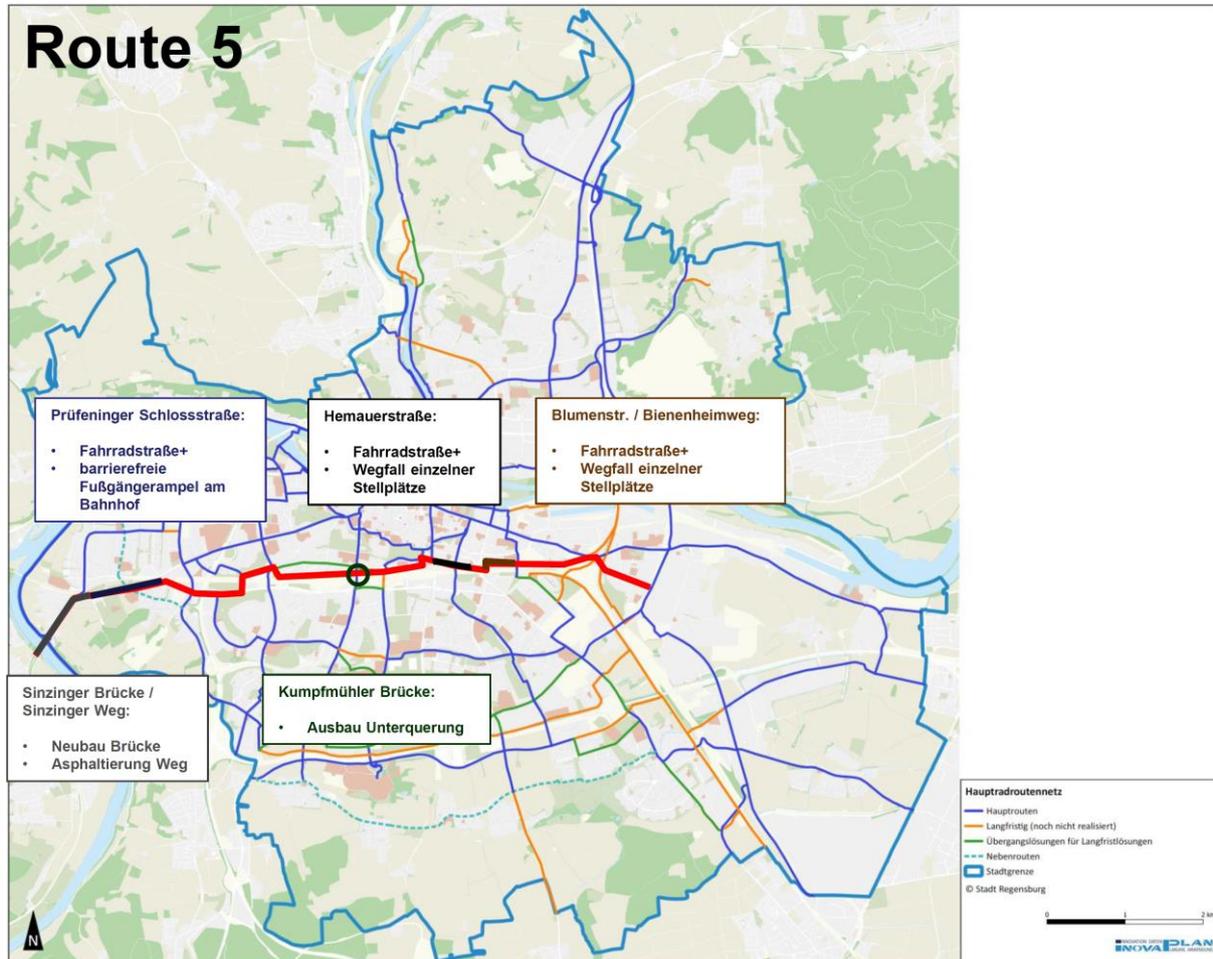


Abbildung: Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen Route 5

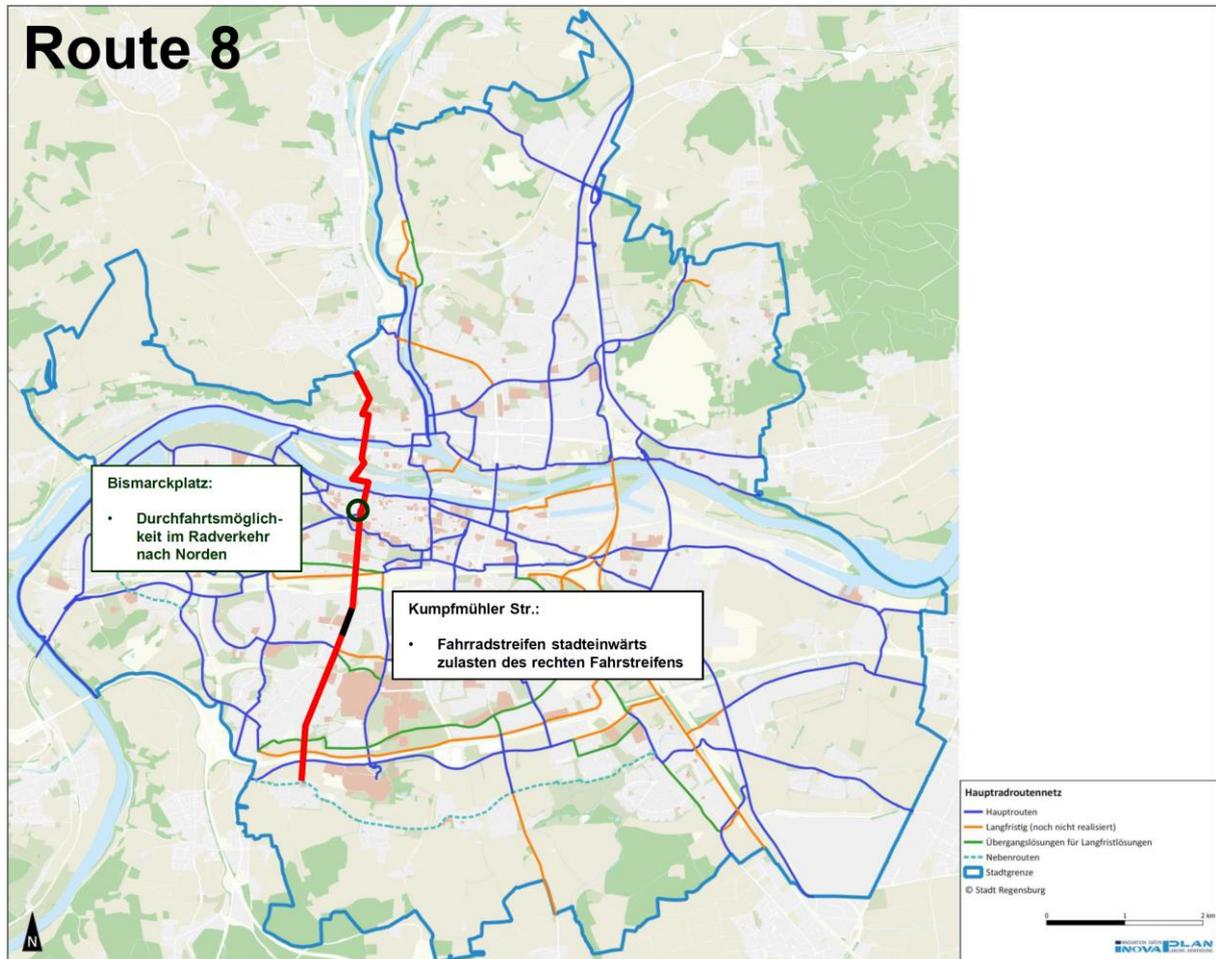


Abbildung: Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen Route 8

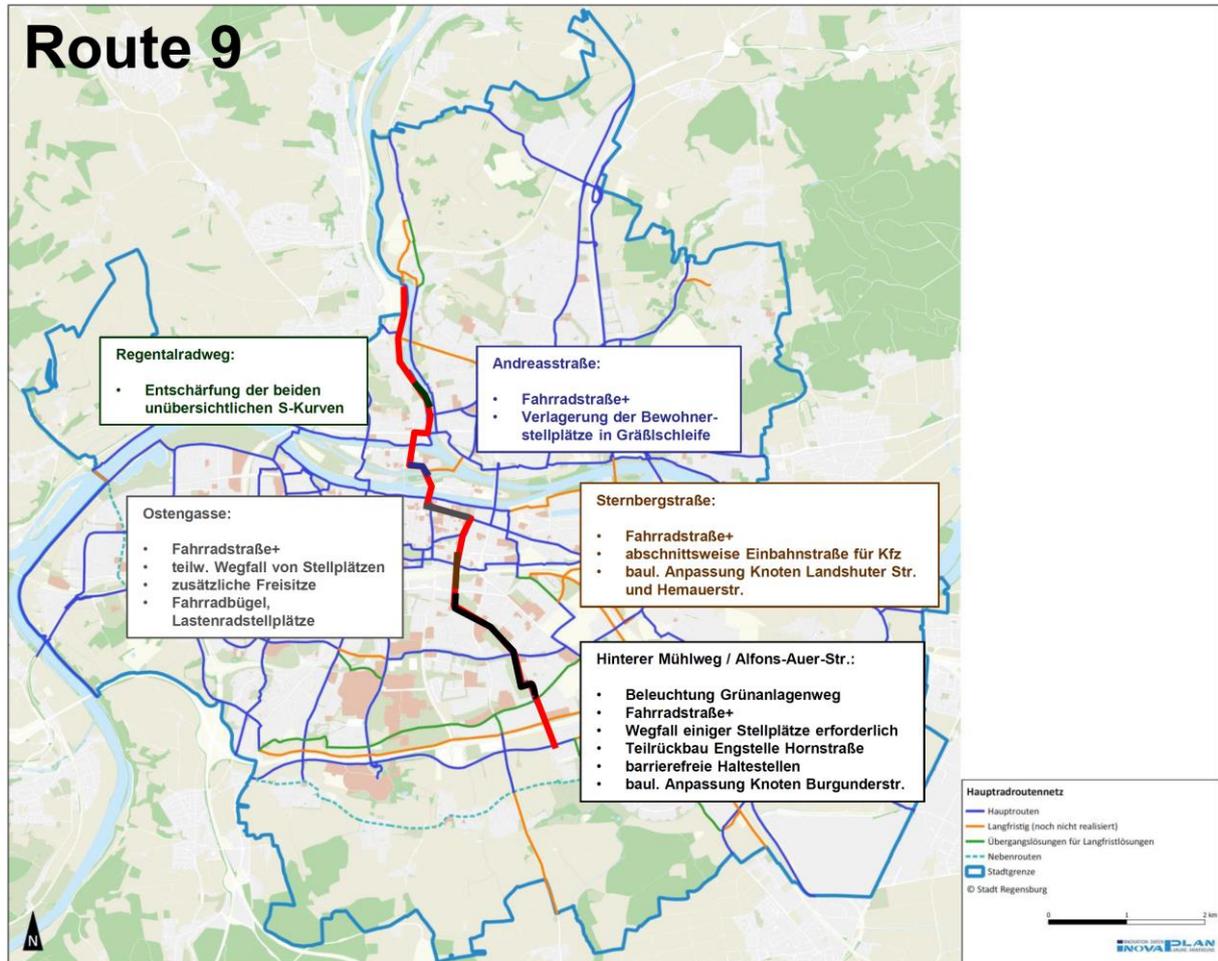


Abbildung: Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen Route 9

## **Radentscheid Regensburg begrüßt die Beschlussvorlage, schaut aber auch über den Tellerrand**

Das Team des Radentscheid Regensburg begrüßt die Beschlussvorlage. Mit ihr rückt die Umsetzung des Bürgerbegehrens einen deutlichen Schritt nach vorne. Die Ideen des Radentscheides sind jetzt in einem vereinbarten Routenplan planerisch umgesetzt. Die Grundlage bilden achtzehn gemeinsam erarbeitete Hauptradrouten, die stern- und kreisförmig durch das Stadtgebiet verlaufen.

Die Erwartung der Radentscheid-Initiatoren ist jetzt, dass nach dem Beschluss zügig jedes Jahr mindestens zwei bis drei Routen umgesetzt werden. Das heißt, auch dieses Jahr sollen noch zwei bis drei Routen im vorhandenen Straßennetz in Nebenstraßen, hauptsächlich durch Markierungsarbeiten und Beschilderungsmaßnahmen deutlich sichtbar werden.

Mit der richtigen Prioritätensetzung sollten auch die notwendigen Personalkapazitäten und Gelder zur Verfügung stehen. An finanziellen Mitteln scheint es nicht zu scheitern, wenn Gelder für Parkhäuser in hohen Millionenbeträgen umgesetzt werden, die erst in 5 bis 10 Jahren gebraucht werden oder Planungsarbeiten angestoßen werden für eine Untertunnelung der DEZ-Kreuzung – nur für den Autoverkehr. Auch der Ausbau der Nordgaustraße zur Anbindung der Sallerner Regenbrücke beschäftigt als laufende Planung immer noch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt. An dieser Stelle möchten wir fragen, warum eine Planung für den wichtigen Lückenschluss Holzgartensteg nicht weitergeht?

Das Team vermisst auch Temporeduzierungen von 50 km/h auf 30 km/h auf allen Straßen, auf denen kein Radweg vorhanden ist. Insbesondere auf der D.-Martin-Luther-Straße und am Galgenberg ist die Unsicherheit der Radfahrer und ihrer Gefährdung durch Kfz sehr groß, dass zeigen die vielen Gespräche zur Zeit der Unterschriftensammlungen zum Radentscheid sowie diverse Datenerhebungen in der Vergangenheit. Für diese Änderungen ist weder viel Geld noch Personal nötig und sollten einfach umsetzbar sein.



## Fahrradstraßen+

Leitfaden für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Regensburg

## Impressum:

Herausgeber: © Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt  
D.-Martin-Luther-Str. 1, 93047 Regensburg

Redaktion: Thomas Großmüller, Stadtplanungsamt  
Emir Skulić, Stadtplanungsamt

E-Mail: [stadtplanungsamt@regensburg.de](mailto:stadtplanungsamt@regensburg.de)

Internet: [www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/fahrrad/fahrradstrassen](http://www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/fahrrad/fahrradstrassen)

Bildnachweis: Abbildungen Stadt Regensburg oder frei verfügbar, soweit im Text nicht anders vermerkt

1. Auflage: 250 Stück

Papier: Recyclingpapier

Druck: Hausdruckerei Stadt Regensburg

Regensburg, Januar 2022

## INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort.....	6
Einführung / Anwendung.....	6
Rechtliches.....	7
Zulässige Geschwindigkeit.....	8
Vorfahrtregelung.....	8
Querschnittsbreiten.....	10
Kfz-Verkehrsstärken und -Verlagerungsmöglichkeiten.....	11
Markierungen / Roteinfärbungen.....	12
Buslinienverkehr.....	14

# Fahrradstraßen in Regensburg ...

## ENTSPANNEND!

Nebeneinander fahrend das Radeln genießen. Die Kinder immer gut im Blick. Keiner muss hetzen oder sich gehetzt fühlen.

## FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT!

Mehr Radverkehr, weniger Autoverkehr – das führt zu mehr Ruhe und Wohnqualität. Wer radelt ist fitter und fühlt sich wohler, so profitieren alle.

## NA SICHER!

Bundesweite Studien zeigen:  
Fahrradstraßen sind sicher.

Mehr Rücksicht und geringere Geschwindigkeiten im Autoverkehr führen zu einem konfliktärmeren Miteinander.

# Fahrradstraßen

## - auf den Punkt gebracht -



### Tempo 30

In Fahrradstraßen gilt Tempo 30 für alle – Autos, Busse und Radelnde.



### Nebeneinander fahren

Radfahrende dürfen ausdrücklich nebeneinander fahren, auch dann, wenn Autos dadurch langsamer fahren müssen.



Vorrang

### Vorrang

Der Radverkehr bestimmt das Verkehrsgeschehen und damit auch das Tempo, der Autoverkehr ordnet sich unter.



1,5 m  
Abstand

### Abstand

Wie in allen anderen Straßen auch, dürfen Radelnde nur mit mindestens 1,5 m Abstand überholt werden.



frei

### Autos erlaubt

Autoverkehr ist weiter zugelassen. In einzelnen Straßen wird der Autoverkehr auf Anlieger beschränkt oder es werden Einbahnregelungen und Durchfahrtsunterbrechungen eingerichtet.

## VORWORT

Dieser Leitfaden richtet sich an alle interessierten Personen, entfaltet in erster Linie aber eine Bindungswirkung innerhalb der Verwaltung. Der Leitfaden ist Grundlage für die zukünftige Ausgestaltung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet Regensburg. Weiterführende Informationen sind auf der Homepage der Stadt Regensburg unter [www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/fahrrad/fahrradstrassen](http://www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/fahrrad/fahrradstrassen) zu finden.

## EINFÜHRUNG / ANWENDUNG

Fahrradstraßen finden ihre Anwendung vorzugsweise im Zuge von Hauptradrouten. Sie schließen Lücken im Verlauf dieser Routen, v. a. auf Abschnitten, in denen Radverkehrsanlagen (z. B. Radwege) nicht hergestellt werden können oder aufgrund der Rahmenbedingungen nicht hergestellt werden sollen (z. B. Tempo-30-Zonen).



**Abb. 1:** Verkehrszeichen „Beginn einer Fahrradstraße“

Ihr Einsatzgebiet sind insbesondere Erschließungsstraßen in Wohn- und Mischgebieten. Zwar wird sich die Anwendung im Regelfall auf Innerortsstraßen konzentrieren, zulässig sind Fahrradstraßen aber auch außerorts.

Gemäß den Regelungen der StVO<sup>1</sup> bzw. VwV-StVO<sup>2</sup> können Fahrradstraßen in Straßen ausgewiesen werden, in denen eine hohe Radverkehrsdichte herrscht oder denen eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr zukommt. Letzteres kann durch die Aufstellung des Hauptradroutennetzes für die Stadt Regensburg angenommen werden.

---

<sup>1</sup> StVO = Straßenverkehrsordnung

<sup>2</sup> VwV-StVO = Verwaltungsvorschrift zur StVO

Damit Fahrradstraßen ein vollwertiges Instrument der Radverkehrsförderung sein können, müssen sie über die Basisausstattung – mit Schild und Bodenpiktogramm – hinaus ausgestattet sein. Andernfalls ist der gewünschte Mehrwert für den Radverkehr nicht zu erreichen.

Dieser Leitfaden gründet neben den gesetzlichen Regelungen im Wesentlichen auf dem Forschungsbericht „*Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis*“, veröffentlicht 2021, erstellt vom Deutschen Institut f. Urbanistik und der Universität Wuppertal sowie dem Buch „*Fahrradstraßen und Fahrradzonen, 2. vollständig überarbeitete Ausgabe*“ aus Die Blaue Reihe – Praxiswissen kompakt, herausgegeben 2021 von Thimeo Graf.

## RECHTLICHES

Grundsätzlich sind Fahrradstraßen zunächst nur dem Radverkehr vorbehalten. Die VwV-StVO stellt klar, dass anderer Fahrzeugverkehr nur in Ausnahmefällen zugelassen werden darf, z. B. in Form des Anliegerverkehrs. In aller Regel werden jedoch Grundstücke über die Fahrradstraßen zu erschließen sein, so dass Kfz-Verkehr per Zusatzzeichen zuzulassen ist.



Abb. 2+3: Zusatzzeichen „Anlieger frei“ und „Krafträder und Kfz frei“

Die StVO legt in § 45 fest, dass Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs grundsätzlich nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko (v. a. eines Unfalls mit Verletzungsfolgen) erheblich übersteigt. Die Anordnung von Fahrradstraßen ist von dieser Regelung jedoch explizit ausgenommen. Eine besondere Gefahrenlage muss also nicht vorliegen bzw. nachgewiesen werden.

Wenn mit Anordnung der Fahrradstraße weiterhin der Kfz-Verkehr zugelassen ist, hat dies keine Auswirkung auf die straßenrechtliche Widmung.

Die Fahrradstraßenbeschilderung bewirkt automatisch eine Benutzungspflicht der Fahrbahn. Ggf. vorhandene bauliche Radwege dürften dann von Radelnden nicht mehr genutzt werden. Mit Einführung einer Fahrradstraße in Straßen mit Radwegen wären die Radwege daher zeitgleich oder zumindest zeitnah zurückzubauen.

## ZULÄSSIGE GESCHWINDIGKEIT

Mit der Anordnung einer Fahrradstraße geht die Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h einher.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße in einem verkehrsberuhigten Bereich (umgangssprachlich „Spielstraße“) soll grundsätzlich nicht erfolgen, weil hierdurch die zulässige Höchstgeschwindigkeit erhöht würde. Zudem fehlen in Verkehrsberuhigten Bereichen üblicherweise Gehwege. Die Fahrbahn in einer Fahrradstraße ist jedoch dem Fahrverkehr vorbehalten.

Die Anordnung einer Fahrradstraße in einer „Tempo-50-Straße“ ist dagegen grundsätzlich möglich. Die Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten bewirkt in aller Regel eine Erhöhung der Verkehrssicherheit.

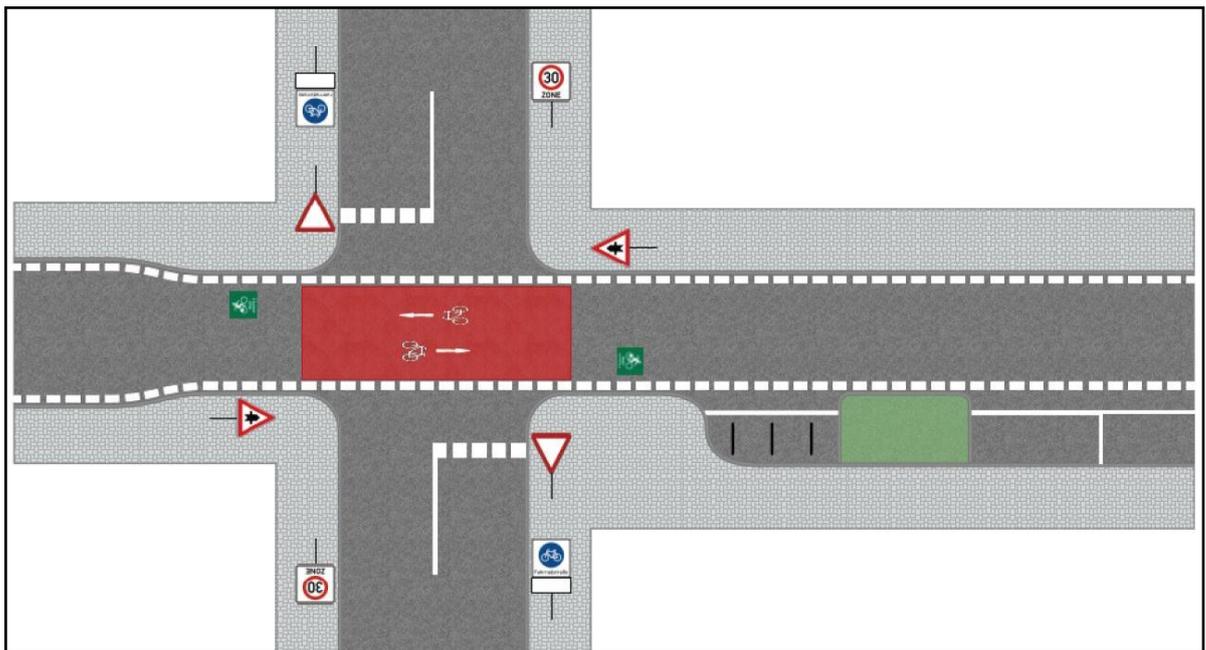
## VORFAHRTREGELUNG

Der Radverkehr soll auf dem Hauptradroutennetz gebündelt sowie zügig und sicher geführt werden. Fahrradstraßen bieten für den Radverkehr erst dann einen Mehrwert gegenüber gewöhnlichen Erschließungsstraßen, etwa Tempo-30-Zonen, wenn diese bevorrechtigt beschildert sind. Regelmäßiges Abbremsen und ggf. sogar Anhalten an rechts-vor-links-geregelten Einmündungen steht den Zielen eines Hauptroutennetzes entgegen.



**Abb. 4+5:** Verkehrszeichen 301 und 306 zur Regelung der Vorfahrt

Deshalb können Fahrradstraßen durch die Beschilderung mit Zeichen 306 StVO oder durch Zeichen 301 StVO bevorrechtigt werden. Dies ist bis zu einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 2.000 Kfz auf den einmündenden untergeordneten Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h möglich, wenn der Knoten gut erkennbar gestaltet ist und ausreichende Sichtbeziehungen vorherrschen.



**Abb. 6:** Bevorrechtigte Fahrradstraße im Zuge einer Radschnellverbindung mit entsprechender Kennzeichnung<sup>3</sup>

Liegt der DTV in den untergeordneten Straßen (mit zulässiger Geschwindigkeit von bis zu 30 km/h) zwischen 2.000 und 3.500 Kfz, ist eine Bevorrechtigung zu prüfen. Der Einsatz von zusätzlichen Ausstattungsmerkmalen wie Fahrbahnhebungen und Farbeinfärbungen sowie ausreichende Sichtbeziehungen und eine gute Erkennbarkeit sind dann unverzichtbar.

Auch der in einer Fahrradstraße verkehrende Linienbusverkehr profitiert von der geänderten Vorfahrtregelung.

An vielen Stellen sind im Stadtgebiet bereits heute Tempo-30-Straßen bevorrechtigt. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass es hierdurch nicht zu Verkehrssicherheitsproblemen infolge erhöhter Geschwindigkeiten gekommen ist. Dennoch gilt es, die betreffenden Straßen nach der Umsetzung im Blick zu behalten und ggf. im Nachgang verkehrsberuhigende Maßnahmen zu ergreifen.

**Daher werden im Erschließungsstraßennetz in Regensburg Fahrradstraßen grundsätzlich gegenüber einmündenden Straßen bevorrechtigt, wenn die zuvor genannten Bedingungen erfüllt sind.**

<sup>3</sup> Quelle: „Fahrradstraßen und Fahrradzonen, 2. vollständig überarbeitete Ausgabe“ aus Die Blaue Reihe – Praxiswissen kompakt, herausgegeben 2021 von Thiemo Graf

## QUERSCHNITTSBREITEN

In Fahrradstraßen dürfen Radelnde nebeneinander fahren, auch dann, wenn der nachfolgende Kfz-Verkehr dabei behindert wird. Deshalb müssen die Fahrbahnbreiten darauf abgestimmt sein, dass sich nebeneinander Radfahrende mit entgegenkommenden Radelnden oder Kfz sicher begegnen können.

Untersuchungen haben gezeigt, dass auf der Fahrbahn Radfahrende Gefährdungen durch sich öffnende Türen geparkter Kfz ausgesetzt sind. Diese Gefahren lassen sich durch die Markierung von Sicherheitstrennstreifen in der so genannten „Dooring-Zone“ minimieren, weil die Radelnden mit größerem Abstand zu parkenden Kfz fahren.

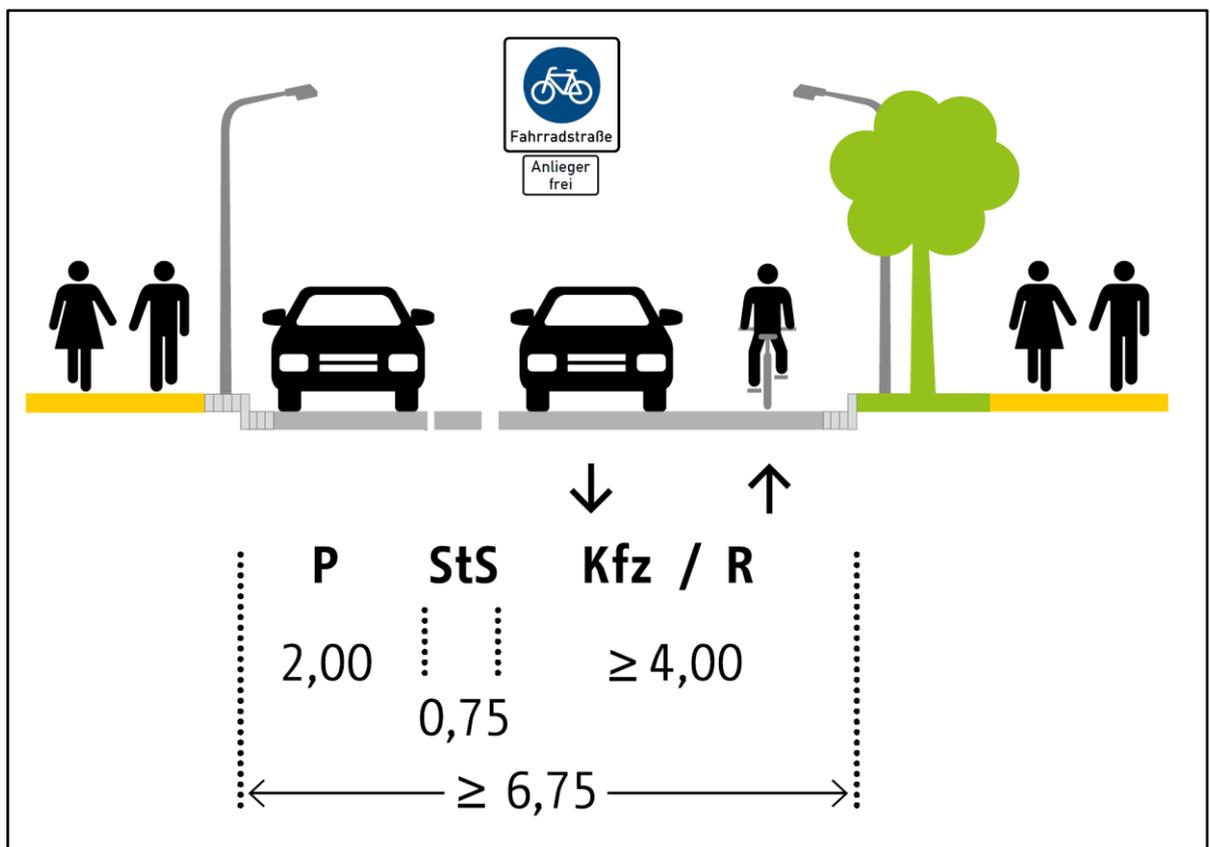


Abb. 7: Beispielhafte Darstellung eines Querschnitts mit einseitigem Parken<sup>4</sup>

Die eigentliche Fahrgasse sollte dementsprechend eine Breite von 4 m haben. Hinzu kommen Sicherheitstrennstreifen von jeweils mindestens 0,5 m, besser jedoch 0,75 m zu Parkstreifen. Ließen sich

<sup>4</sup> Quelle: „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin – Leitfaden“, April 2020

diese Breiten nur dann realisieren, wenn auf größerer Länge komplett auf Kfz-Stellplätze verzichtet werden müsste, sind alternativ Begegnungsstellen in regelmäßigen Abständen zu prüfen.

Die Verringerung der Fahrgassenbreite auf 3,5 m ist möglich, wenn die Zahl der Begegnungsfälle mit Kfz gering ist bzw. durch geeignete Maßnahmen auf ein verträgliches Maß reduziert werden kann und/oder wenn sich die geringere Breite auf einen kurzen Abschnitt beschränkt.

## KFZ-VERKEHRSTÄRKEN UND -VERLAGERUNGSMÖGLICHKEITEN

Idealerweise sollte der Radverkehr das Verkehrsgeschehen in einer Fahrradstraße prägen. Hohe Kfz-Verkehrsstärken dagegen bewirken, dass Radelnde die Fahrradstraße weniger akzeptieren und häufiger von Kfz mit zu geringem Seitenabstand überholt werden. Radelnde weichen dann oft verbotswidrig auf die Gehwege aus.

Um das Ziel einer zügigen, sicheren und attraktiven Hauptradverbindung zu erreichen, ist in Straßen mit höheren Kfz-Stärken, insbesondere dann, wenn es sich um Schleichverkehr handelt, zu prüfen, ob der gebietsfremde Kfz-Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen verlagert werden kann.

Geeignete Maßnahmen dafür sind sogenannte „Modale Filter“, also straßenverkehrsrechtliche und / oder bauliche Maßnahmen, wie z. B.:

- echte Einbahnstraßen,
- unechte Einbahnstraßen,
- Unterbinden von Abbiegemöglichkeiten und
- Durchfahrtsunterbrechungen, wie z. B. Diagonalsperren.



**Abb. 8+9:** Beispiele bestehender Modaler Filter in Regensburg  
(links: Helenenstraße, rechts: Herrenplatz)

Der Einsatz Modaler Filter ist im Einzelfall zu prüfen.

## MARKIERUNGEN / ROTEINFÄRBUNGEN

Die Akzeptanz von Fahrradstraßen steigt mit der eindeutigen Erkennbarkeit und optischen Abhebung vom sonstigen Erschließungsstraßennetz. Daher werden die Fahrradstraßen durch 4 Elemente hervorgehoben:

### Markierung der Fahrgasse und der Stellplätze

Die Fahrgasse wird grundsätzlich beidseitig durch einen unterbrochenen Breitstrich (50 cm Länge, 20 cm Lücke) begrenzt. So sind der Verlauf der Fahrradstraße sowie der Hauptroute und die Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Straßen leicht nachvollziehbar.

Von der Markierung kann im Einzelfall abgesehen werden, wenn die Straße nur sehr gering mit Kfz-Verkehr belastet ist und keine Einmündungen aufweist.

Um den Sicherheitstrennstreifen zu Stellplätzen zu verdeutlichen und exaktes, platzsparendes Parken zu fördern, werden die Stellplätze durch einen durchgehenden Schmalstrich markiert.

### Piktogramme

Regelmäßige Piktogramme mit Richtungspfeilen auf der Fahrbahn machen den Vorrang des Radverkehrs und Verlauf der Fahrradstraße / Radlroute deutlich.

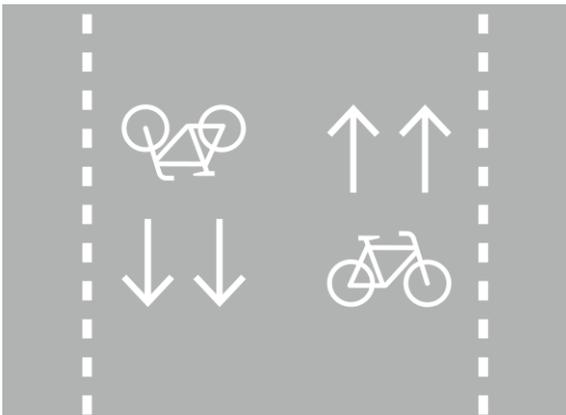


Abb. 10: Markierung unterbrochener Breitstrich und Piktogramme – schematische Darstellung<sup>5</sup>

### Roteinfärbungen

Konfliktpunkte, also Einmündungen/Kreuzungen sowie Anfang und Ende der Fahrradstraße, werden flächig rot eingefärbt, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen und auf den Radverkehr hinzuweisen.



Abb. 11: Beispiel für eine rot eingefärbte Einmündung (Fürth)

### Wegweisende Beschilderung

Die Hauptradrouten sollen möglichst zeitnah durch eine wegweisende Beschilderung aufgewertet werden. So finden auch Radfahrende schnell und unkompliziert Ziele im Stadtgebiet, ohne den exakten Routenverlauf kennen zu müssen.

---

<sup>5</sup> Quelle: „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin – Leitfaden“, April 2020

## BUSLINIENVERKEHR

Fahrradstraßen sind im Verlauf von Buslinien nicht ausgeschlossen. Vielfach findet bereits heute Busverkehr im untergeordneten Straßennetz, insbesondere in Tempo-30-Zonen, statt. Diese Straßen werden schon jetzt häufig intensiv vom Radverkehr genutzt. Konflikte sind nicht bekannt.

Dennoch ist die Anordnung von Fahrradstraßen im Verlauf von Buslinien vorab zu prüfen. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die Straßenabschnitte nicht zu lang bzw. Überholmöglichkeiten vorhanden sind oder eingerichtet werden können. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Querschnittsbreiten zu legen.

## Klimavorbehalt

### Prüfung klimarelevanter Beschlussvorlagen der Stadt Regensburg

Gegenstand der Beschlussvorlage	Haupttradroutennetz Regensburg Konzeptbeschl.
Drucksachennummer	VO/22/18688/61
Für Prüfvorgang zuständiges Fachamt	Stadtplanungsamt
Bearbeiter/-in	Thomas Großmüller

### Stufe 3: Ergebnisdarstellung in der Beschlussvorlage

*(Dieses Dokument ist Bestandteil der Beschlussvorlage)*

Bitte erläutern Sie kurz Ihre Ergebnisse von Stufe 1 (*Geben Sie an, ob der Beschluss Auswirkungen auf das Klima hat und fassen Sie kurz die positiven und negativen Auswirkungen zusammen oder die Begründung, warum keine Auswirkungen auftreten*)

#### Stufe 1: Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Umsetzung eines Haupttradroutennetzes ist geeignet, die Zahl der Fahrten mit dem Fahrrad zu steigern. Im Gegenzug entfallen Fahrten mit dem Kfz, was letztlich auch die Anzahl und Zeitdauer von Staus positiv beeinflussen kann. Zwar erzeugt die Herstellung des Netzes zunächst Treibhausgasemissionen, langfristig ist jedoch eine positive Bilanz zu erwarten.

#### Stufe 2:

Erfüllt der Beschluss die im Leitbild vorgegebenen Ziele? ja nein teilweise  
*(Falls nein, beantworten Sie bitte die nächste Frage; falls ja, ist die Bearbeitung von Stufe 3 hiermit beendet)*

Bitte begründen Sie, warum die Inhalte des Beschlusses von den im Leitbild Energie und Klima vorgegebenen Zielen abweichen: