

# Beschlussvorlage

öffentlich

## Drucksachennummer

VO/25/22554/61

### Zuständig

## Stadtplanungsamt

## Berichterstattung

## Planungs- und Baureferent Plajer

## **Gegenstand: Georg-Herbst-Straße:**

## **Abstufung des Abschnitts Georg-Herbst-Straße östlich Haus-Nr. 1 bis Dechbettener Brücke zum beschränkt-öffentlichen Weg**

## Beratungsfolge

### Datum

## Gremium

02.12.2025 Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

## **Beschlussvorschlag:**

## Der Ausschuss beschließt:

Die Verwaltung wird beauftragt, zur Schließung der Lücke im Hauptnetz und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein Abstufungsverfahren nach Artikel 7 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz für die Georg-Herbst-Straße östlich der Stichstraße bei Haus Nr. 1 und der Dechbettener Brücke durchzuführen.

Der Beschluss unterliegt der Beschlussnachverfolgung,

## **Sachverhalt:**

### **Anlass:**

Über die Georg-Herbst-Straße verläuft das Hauptradroutennetz. Prüfening, insbesondere die Bereiche Rennplatz, Lilienthalstraße und der Bahnhof Prüfening, sind über die Scharnhorst- und die Georg-Herbst-Straße mit dem Dörnberg-Viertel und weiter dem Hauptbahnhof sowie dem Stadtosten verbunden. Seit Fertigstellung des Grünanlagenwegs im Quartier „Das Dörnberg“ steigt der Bedarf für eine durchgehend funktionierende Hauptradroute aus Richtung Prüfening mit Anschluss an die Hauptradroute rr05:

- Im Herbst 2024 wurde der Ausbau der Unterführung Kumpfmühler Brücke abgeschlossen.
- Hemauer- und Blumenstraße wurden zur Fahrradstraße+ aufgewertet.
- Im Frühjahr 2025 wurden die Bauarbeiten am Bahnhofvorplatz abgeschlossen.
- Ebenfalls noch in 2025 soll die „protected bikelane“ in der Fritz-Fend-Straße umgesetzt werden.

Die Rad-Verbindung über die Scharnhorst- und Georg-Herbst-Straße verläuft über das Erschließungsstraßennetz und damit abseits der unfallauffälligen Prüfener Straße. Allein in 2023 ereigneten sich in der Prüfener Straße östlich der BAB-Anschlussstelle 8 Unfälle mit 8 leichtverletzten Radfahrern.

Die Verkehrsabwicklung in Form einer Engstellensignalisierung ist wegen der langen Wartezeiten wenig attraktiv hinsichtlich der Verkehrsqualität im Radverkehr, es sind regelmäßig „Rotfahrer“ zu beobachten.

### **Mängelbeschreibung:**

Aufgrund der geringen Ausbaubreite kann Fahrverkehr – sowohl Kfz- als auch Radverkehr – jeweils nur in einer Fahrtrichtung freigegeben werden. Die Engstellensignalisierung beeinträchtigt in erheblichem Maße die Hauptradroutefunktion. Die Wartezeiten sind teilweise sehr lang. Nach den einschlägigen Regelwerken (RIN / ERA) sind auf Hauptradrerverbindungen maximale Zeitverluste von 45 sec. durch Anhalten und Warten je Kilometer zugrunde zu legen.

Hinzu kommt, dass ein Gehweg fehlt. Von der nur etwa 4 m breiten asphaltierten Fläche ist ein lediglich ca. 1 m breiter Streifen abmarkiert. Menschen mit Rollator/Rollstuhl oder Kinderwagen sowie Familien mit Kindern finden auf dem viel zu schmalen markierten Streifen keinen ausreichenden Raum und Schutz vor vorbeifahrenden Kfz. Allein schon deswegen gibt es Handlungsbedarf.

### **Variantenprüfung:**

#### **1. Straßenausbau**

Fahrbahn und Böschungskörper sind im Eigentum der Stadt Regensburg, nicht aber die angrenzenden Kleingartenflächen. An der engsten Stelle ist das städtische Grundstück nur ca. 8,5 m breit. Unter der Voraussetzung, dass die Böschungen auf beiden Seiten durch Stützwände ersetzt würden, könnte die Fahrbahn inklusive einsitzigem Gehweg verbreitert werden. Dennoch könnte dabei kein regelkonformer Ausbau erfolgen, so dass die Maßnahme höchstwahrscheinlich nicht förderfähig wäre.

Der bauliche Aufwand und Eingriff in den Grünbestand wäre unverhältnismäßig groß. Ein Erfordernis für eine zusätzliche leistungsfähige An- und Verbindung der Margare-

tenau für Kfz besteht nicht. Vielmehr bestünde die Gefahr, dass der Ausbau zu verstärktem Durchgangsverkehr über das Wohngebiet führen würde.

## 2. *Alternativrouten im Radverkehr*

Einige Alternative im Radverkehr für die eingangs beschriebene Verbindung sind die Prüfeninger Straße und die Lessingstraße. Die Radwege in der Prüfeninger Straße weisen zumeist nicht einmal die Mindestanforderungen hinsichtlich der Breite auf.

Das Überholen ist nicht möglich. Kritisch im Längsverkehr sind die Gefahren, die von sich öffnenden Kfz-Türen ausgehen (Parken am Fahrbahnrand, Dooring-Unfälle). Ebenso zu schmal sind die Gehwege.

Die Vielzahl an LSA-geregelten Einmündungen/Kreuzungen sowie die Grundstückszufahrten und Bushaltestellen verhindern ein zügiges Vorankommen und stellen Gefährdungsstellen dar. In der Lessingstraße kommt es zu Schulanfangs- und -endzeiten zu erheblichen Behinderungen und Konflikten durch sog. Elterntaxis.

Im Sinne einer Hauptroute wären auf der Alternativroute Umbaumaßnahmen zwangsläufig erforderlich, die jedoch erst langfristig umsetzbar sind.

### **Lösungsvorschlag:**

Über den hier in Rede stehenden Abschnitt werden keine Grundstücke erschlossen. Die Margaretenau ist heute an 5 Stellen mit dem übergeordneten Straßennetz verbunden:

1. Scharnhorststraße – Prüfeninger Straße – BAB-AS Prüfening / Lilienthalstraße
2. Margaretenau – Prüfeninger Straße
3. Birkenstraße – Prüfeninger Straße
4. Eichenstraße – Lessingstraße – Klenzebrücke – Kirchmeierstraße
5. Georg-Herbst-Straße – Dechbettener Brücke / Dechbettener Straße – Klenzebrücke

Die Georg-Herbst-Straße ist (wegen der Engstellensignalisierung) von geringer Verkehrsqualität und -bedeutung im Kfz-Verkehr. Alle Ziele im Stadtgebiet sowie die Autobahnen sind mit geringen Umwegen über die drei zuerst genannten Erschließungsstellen erreichbar.

Im näheren Umfeld der Margaretenau gibt es mehrere Nahversorgungseinrichtungen, die auch nach Wegfall der Verbindung über die Georg-Herbst-Straße mit dem Kfz erreichbar bleiben:

- Königstor an der Dr.-Gessler-Straße
- Quartierszentrum „Dörnbergforum“ an der Kumpfmühler Brücke
- REWE-Markt Lilienthalstraße
- Netto-Markt Lessingstraße/Hochweg
- Aldi-Markt Kirchmeierstraße

Weitere Nahversorgungseinrichtungen bestehen / entstehen im Bereich Hermann-Köhl-Straße, Hochweg und Kirchmeierstraße. Schließlich ist auch das Köwe-Center über die Eichenstraße oder die Scharnhorststraße mit nur geringen Umwegen mit Kfz. erreichbar (Stadtteilbücherei, VHS, BiC). Andere Ziele im Stadtsüden – Schulen, Sportanlagen, Klinikum – sind ebenfalls ohne oder mit nur geringen Umwegen weiterhin erreichbar.

### **Änderung der Verkehrsbedeutung im Sinne des Art. 7 BayStrWG:**

Somit ist das Straßenteilstück östlich Haus-Nr. 1 bis Dechbettener Brücke der Georg-Herbst-Straße im Kfz-Verkehr entbehrlich. Das Teilstück der Georg-Herbst-Straße ist derzeit als Ortsstraße gewidmet. Aufgrund der geplanten Verkehrsfreigabe für "Fußgänger- und

Radverkehr sowie E-Scooter" erfüllt das Straßenteilstück der Georg-Herbst-Straße die Klassifizierungsmerkmale eines beschränkt-öffentlichen Weges gem. Art. 53 Nr. 2 BayStrWG. Hat sich die Verkehrsbedeutung einer Straße geändert, so ist sie in die entsprechende Straßenklasse umzustufen bzw. im vorliegenden Fall abzustufen zum beschränkt-öffentlichen Weg gem. Art. 7 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG.

Die Abstufung wirkt sich nicht auf die Nutzungsarten Winterdienst, Feuerwehr und Rettungsdienste aus.

Um das Durchfahrtsverbot für Pkw/Lkw zu verdeutlichen, wird der Zufahrtsbereich an der Dechbettener Brücke zunächst provisorisch durch Betonleitelemente eingeengt, wobei die Durchfahrt für Feuerwehrfahrzeuge gewährleistet bleibt. Die geplanten Maßnahmen an der Einmündung sind der Anlage B zu entnehmen. Stellt sich heraus, dass die Zahl der Verstöße unverhältnismäßig hoch ist, müssten Pollerlösungen geprüft werden.

Darüber hinaus wird der Straßenzug Scharnhorststraße / Georg-Herbst-Straße als – vorfahrtberechtigte – Fahrradstraße plus beschildert und markiert. Dabei können die vorhandenen Stellplätze erhalten bleiben.

#### **Anlagen:**

Anlage A – Übersichtskarte

Anlage B – geplante Maßnahmen Dechbettener Brücke

Anlage C – Klimavorbehalt