

Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachenummer

VO/22/18949/61

Zuständig

Stadtplanungsamt

Berichterstattung

Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

Gegenstand: Umsetzung Hauptradrouthenetz, Planungen für die Maßnahmen
- Andreasstraße
- Alfons-Auer-Straße
- Burgunder-/Alemannenstraße

Beratungsfolge

Datum

Gremium

TOP-Nr.

03.05.2022

Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt:

Der Ausschuss nimmt die im Sachverhalt beschriebenen Maßnahmen für die Einführung einer Fahrradstraße+

1. in der Andreasstraße,
2. in der Alfons-Auer-Straße und
3. in der Burgunder- und Alemannenstraße

zur Kenntnis.

Sachverhalt:

1. Einführung einer Fahrradstraße+ in der Andreasstraße

Die Andreasstraße in Stadtamhof ist Teil einer wichtigen Radverbindung vom Stadtnorden bzw. aus Lappersdorf über die Innenstadt zum Hauptbahnhof und in den Süden (Hochschulen, Tech-Campus, Biopark, Jahnstadion etc.). In der Andreasstraße fahren täglich ca. 3 Mal so viele Fahrräder wie Kfz und die Strecke ist Teil des Donauradwegs (4-Sterne-Premiumfernradweg).

Die Andreasstraße ist v. a. westlich der Seifensiedergasse sehr eng, die Restfahrbahnbreite beträgt regelmäßig weniger als 3 m. Somit ist die Verlagerung des ruhenden Verkehrs unumgänglich. Es wird vorgeschlagen, am Beginn der Andreasstraße weiterhin eine Lade-/Lieferzone (eingeschränktes Halteverbot) vor dem Getränkemarkt zu erhalten. Die anderen ca. 14 Stellplätze – eingeschränktes Halteverbot (Bewohner zeitweise oder durchgehend frei) – werden ebenso in die Gräßlschleife verlagert, wie zwei Stellplätze neben dem Gebäude Am Gries 2. Die Verlegung der Ersatzstellplätze erfolgt zeitgleich mit der Einrichtung der Fahrradstraße.

Erhalten bleiben die Stellplätze im Umfeld der Gerhardingerschule und des Andreasstadels.

Gemäß des neuen Leitfadens Fahrradstraßen werden beidseits längs der Fahrbahn ein unterbrochener Breitstrich sowie regelmäßig Piktogramme markiert. Die Andreasstraße wird als Vorfahrtstraße beschildert. Aufgrund der ohnehin geringen Bedeutung im Kfz-Verkehr (Sackgasse), wird die Zusatzbeschilderung „Kfz frei“ angebracht.

Die geplante Ausweisung der Andreasstraße als Fahrradstraße ist eine rein straßenverkehrsrechtliche Anordnung, um in einem ersten Schritt den Radverkehr zu fördern und die Parkierung neu zu ordnen. In einem zweiten Schritt soll dann mittelfristig eine altstadtgerechte Neugestaltung erfolgen.

Die geplanten Maßnahmen sind in der Anlage dargestellt.

2. Einführung einer Fahrradstraße+ in der Alfons-Auer-Straße und Anpassungen in der Hermann-Geib-Straße

2.1 Abschnitt Furtmayrstr. – Hermann-Geib-Str.

In der Alfons-Auer-Straße wurde zwischen Beethovenstraße und Hermann-Geib-Straße im Herbst 2021 die Fahrbahndecke erneuert. Anschließend wurden nur die unbedingt erforderlichen Markierungen aufgebracht. Insofern soll nun die Gelegenheit genutzt werden, zeitnah die Fahrradstraße+ einzuführen.

In dem Abschnitt befinden sich 15 Stellplätze auf der Fahrbahn und 27 Stellplätze im Seitenraum (teilweise Bewohnerparken). Weiterhin ist abschnittsweise das Halten auf der Fahrbahn möglich (eingeschränktes Halteverbot), wovon jedoch nur sehr selten Gebrauch gemacht wird. Durch das Neuordnen des Parkens können folgende Ziele erreicht werden:

- Die zuvor genannte Zahl der dauerhaft nutzbaren Stellplätze von 42 wird um 3 erhöht, im Gegenzug entfällt ein Teil der Stellplätze mit eingeschränktem Halteverbot.
- Verbesserung der Anfahrbarkeit der Bushaltestellen (ÖPNV-Beschleunigung) durch Halteverbot.
- Bessere Sichtverhältnisse an Querungsstellen für Fußgängerinnen und Fußgänger.

Die Konfliktstellen (Einmündungen und Beginn/Ende der Fahrradstraße) werden rot eingefärbt, beidseitig wird eine Breitstrichmarkierung aufgebracht, die bestehende Vorfahrtregelung bleibt erhalten.

Per Zusatzzeichen werden Kfz und Motorräder weiterhin ohne Einschränkung zugelassen. Die Verwaltung behält sich jedoch vor zu prüfen, ob die hohe Zahl an Kfz auch in Zukunft verträglich ist.

In diesem Abschnitt finden weder bauliche Maßnahmen statt, noch wird grundlegend in den Straßenraum eingegriffen. Daher enthält die Anlage hierzu keine Pläne.

2.2 *Hermann-Geib-Straße*

Zwischen dem Radweg auf der Ostseite und den Stellplätzen auf der Fahrbahn fehlt der erforderliche Sicherheitstrennstreifen. Die Stellplätze werden deswegen mit einem Abstand von 50 cm zum Bordstein markiert, um insbesondere Gefahren durch sich öffnende Beifahrertüren entgegenzuwirken.

Mittels einer Grenzmarkierung („Zick-Zack-Linie“) soll das Halteverbot vor der Einmündung Graf-Zeppelin-Straße verdeutlicht werden, um die Sicht zwischen rechtsabbiegenden Kfz und parallel fahrenden Radelnden zu verbessern. Die Markierung verdeutlicht die StVO-Regelung eines absoluten Halteverbots von 8 m vor der Einmündung.

Schließlich wird das absolute Halteverbot vor den Häusern Nr. 43 bis 47 aufgehoben. So können 4 zusätzliche Stellplätze angeboten werden.

In diesem Abschnitt finden weder bauliche Maßnahmen statt, noch wird grundlegend in den Straßenraum eingegriffen. Daher enthält die Anlage hierzu keine Pläne.

2.3 *Abschnitt Hermann-Geib-Straße – Hornstraße*

Die Fahrbahneinengung auf Höhe des SC-Sportheims führt regelmäßig zu Behinderungen im Verkehr. Busse können des Öfteren den Abschnitt minutenlang nicht passieren, Radelnde weichen verbotswidrig auf den Gehweg aus. Daher wird ein partieller Umbau vorgeschlagen. Im nördlichen Segment sollen die Schrägparker zu Längsparkern umgebaut werden. Die Fahrbahn könnte so von rund 3,50 auf 6,00 m verbreitert werden. Es würden keine Stellplätze entfallen, zwei vergleichsweise kleine Bäume wären zu fällen oder – falls möglich – zu versetzen. Die Verwaltung wird im Weiteren prüfen, ob die erforderlichen Verbesserungen auch ohne Baumfällung erreicht werden können.

Neben dem Verkehrsablauf würde sich die Sicht beim Queren der Fahrbahn (Sportanlagen, KiTa, Stadtbücherei, St. Matthäus Kirche) und beim Ausfahren aus dem Parkplatz (Schule, Sportanlagen) deutlich verbessern.

In diesem Abschnitt finden bauliche Maßnahmen statt. Daher enthält die Anlage hierzu eine Planskizze.

2.4 *Abschnitt Hornstraße – Burgunderstraße*

Die Bushaltestelle Hornstraße in Fahrtrichtung Süden stellt eine weitere Engstelle im Straßenraum dar. Busse stadtauswärts müssen nicht selten an der Haltestelle stehend auf stadteinwärts fahrende Busse warten. In der Folge kommt es zu Rückstaus bis in die

Engstelle am SC-Sportheim und in die Hornstraße. Dann können oft genug die stadteinwärts fahrenden Busse nicht abfließen – der stehende Verkehr blockiert sich gegenseitig.

Um dies zu verhindern, wird die Haltestelle weiter nach Süden verschoben, später soll die Haltestelle barrierefrei ausgebaut werden. Eine Wartehalle könnte zudem auf dem angrenzenden städtischen Grundstück aufgestellt werden. Das erscheint gerade neben der Sportanlage, die eine regelmäßige Nachfrage – gerade bei Kindern und Jugendlichen – erzeugt, angemessen. Das Verlegen der Haltestelle bewirkt jedoch, dass ca. 4 Stellplätze entfallen (s. aber zusätzliches Angebot im nördlichen Abschnitt und in der Hermann-Geib-Straße).

Auch die Haltestelle Burgunderstraße stadtauswärts soll barrierefrei ausgebaut werden, die stadteinwärtige Richtung ist bereits barrierefrei. Damit die Busse bordparallel anfahren können und um ausreichende Begegnungsstellen zu schaffen, sind bauliche Anpassungen des Knotens und der Wegfall von 5 Stellplätzen notwendig.

In diesem Abschnitt finden bauliche Maßnahmen statt. Daher enthält die Anlage hierzu eine Planskizze.

3. Einführung einer Fahrradstraße+ in der Burgunderstraße / Alemannenstraße

3.1 Abschnitt Unterislinger Weg – Alfons-Auer-Str.

Die Einführung der Fahrradstraßenregelung hat keine Auswirkungen auf die Stellplätze. Die Burgunderstraße wird gegenüber dem Erika- und dem Mitterweg bevorrechtigt.

3.2 Abschnitt Alfons-Auer-Straße – Erbprinz-Franz-Josef-Straße

Durch auf der Fahrbahn parkende Kfz ist die Sicht beim Queren der Fahrbahn vom Grünanlagenweg zur Alfons-Auer-Straße stark beeinträchtigt. Das betrifft insbesondere Kinder und ältere Menschen. Diese Wegebeziehung ist wegen der verschiedenen Ziele, die über diesen Weg erreicht werden können, jedoch stark nachgefragt (Sportanlagen SC Regensburg, Stadtbücherei, KiTas, JUZ Arena, SV Burgweinting). Die Grünanlage selbst ist ein Ziel der Naherholung und für Menschen, die spazieren gehen oder den Hund Gassi führen.

Auch hier ist regelmäßig zu beobachten, dass die abbiegenden Busse bei Gegenverkehr den Verkehrsabfluss im Knoten behindern und Gefahrenmomente erzeugen.

Daher soll östlich des einmündenden Grünanlagenwegs ein Halteverbot von 20 m Länge eingerichtet werden. Dadurch entfallen ca. 4 Stellplätze.

Östlich der Schwabenstraße entfällt ein Stellplatz, um eine Querungsmöglichkeit für Fußgängerinnen und Fußgänger zu schaffen.

Die Burgunderstraße wird als Hauptradroute gegenüber der Schwabenstraße und der Erbprinz-Franz-Josef-Straße bevorrechtigt.

In diesem Abschnitt wird in den Straßenraum (Parken) eingegriffen. Daher enthält die Anlage hierzu Planskizzen.

3.3 Alemannenstraße

Um die erforderliche Fahrgassenbreite zu erzeugen, werden die Stellplätze auf der Nordseite neu organisiert. Die Längsparker dürfen bzw. müssen zukünftig halbseitig auf dem Gehweg

parken, so dass eine Fahrgassenbreite von 5,50 m brutto entsteht. Abzüglich der Sicherheitstrennstreifen von je 0,75 m verbleibt eine Netto-Fahrgassenbreite von 4,0 m. Die Maßnahme ist vertretbar, weil der Gehweg auf der Nordseite mit 4,50 m überbreit ist und erleichtert auch das Ein- und Ausparken für die Senkrechtparker auf der Südseite.

Zu prüfen wäre, ob für das Gehwegparken die Kanten der Bordsteine vorweg gebrochen werden müssen.

In diesem Abschnitt wird in den Straßenraum (Parken) eingegriffen. Daher enthält die Anlage hierzu Planskizzen.

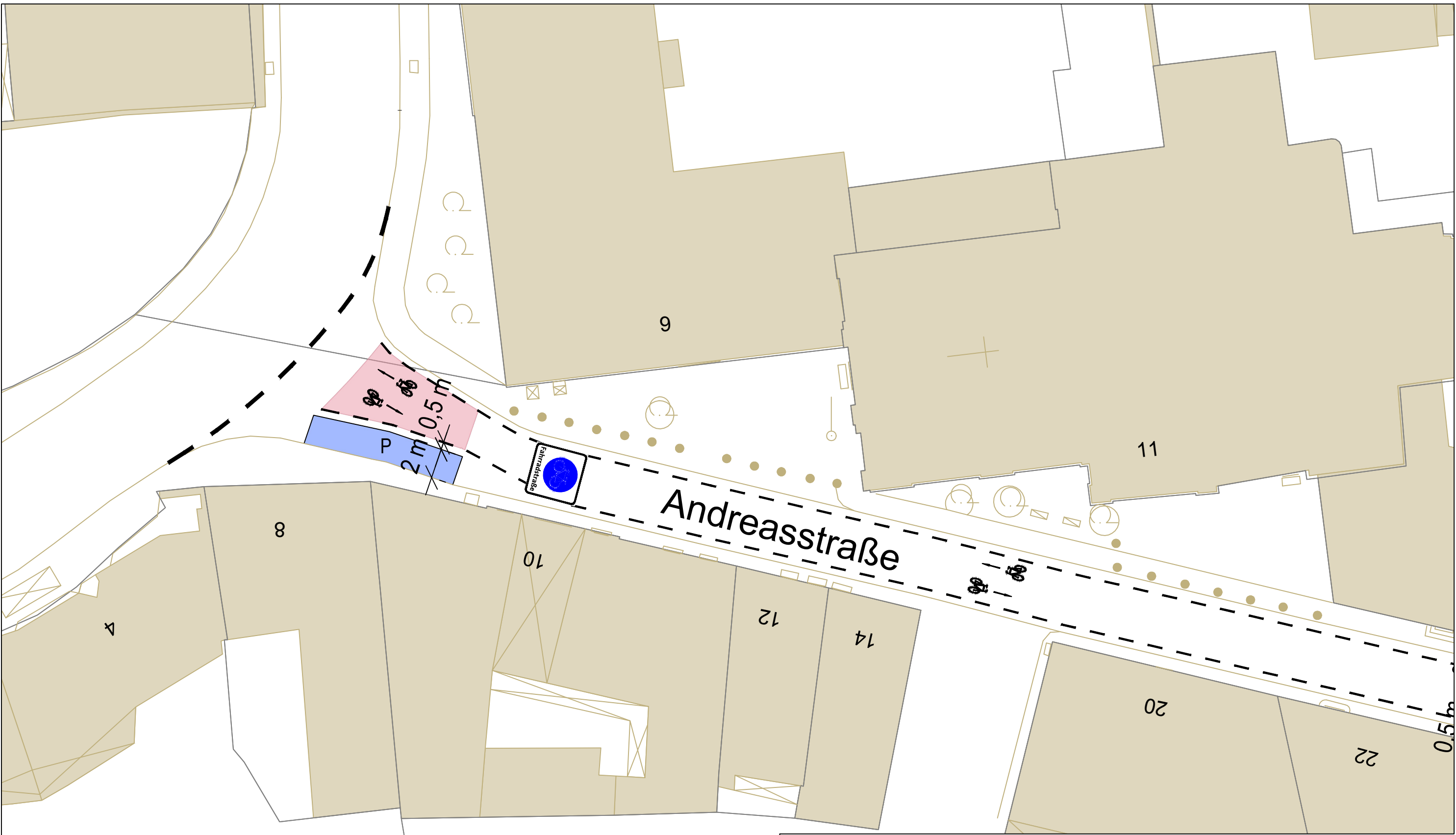
4. Umsetzung der Maßnahmen

Nach einer ersten Einschätzung wird davon ausgegangen, dass die einzelnen baulichen Maßnahmen aufgrund des Umfangs über die Haushaltsstelle „Radwegenetz – (Klein-)Maßnahmen – Verbesserungen“ finanziert werden können.

Der Umsetzungszeitpunkt ist abhängig von den personellen Kapazitäten für Planung und Bau. Bei den baulichen Maßnahmen ist eine Realisierung frühestens in 2023, eher noch in 2024 zu rechnen.

Anlagen:

auszugsweise schematische Darstellungen der Maßnahmen
Klimavorbehalt



Fahrradstraßenführung Andreasstraße

Legende

-  Fußweg
-  Parkstreifen
-  Rotfärbung

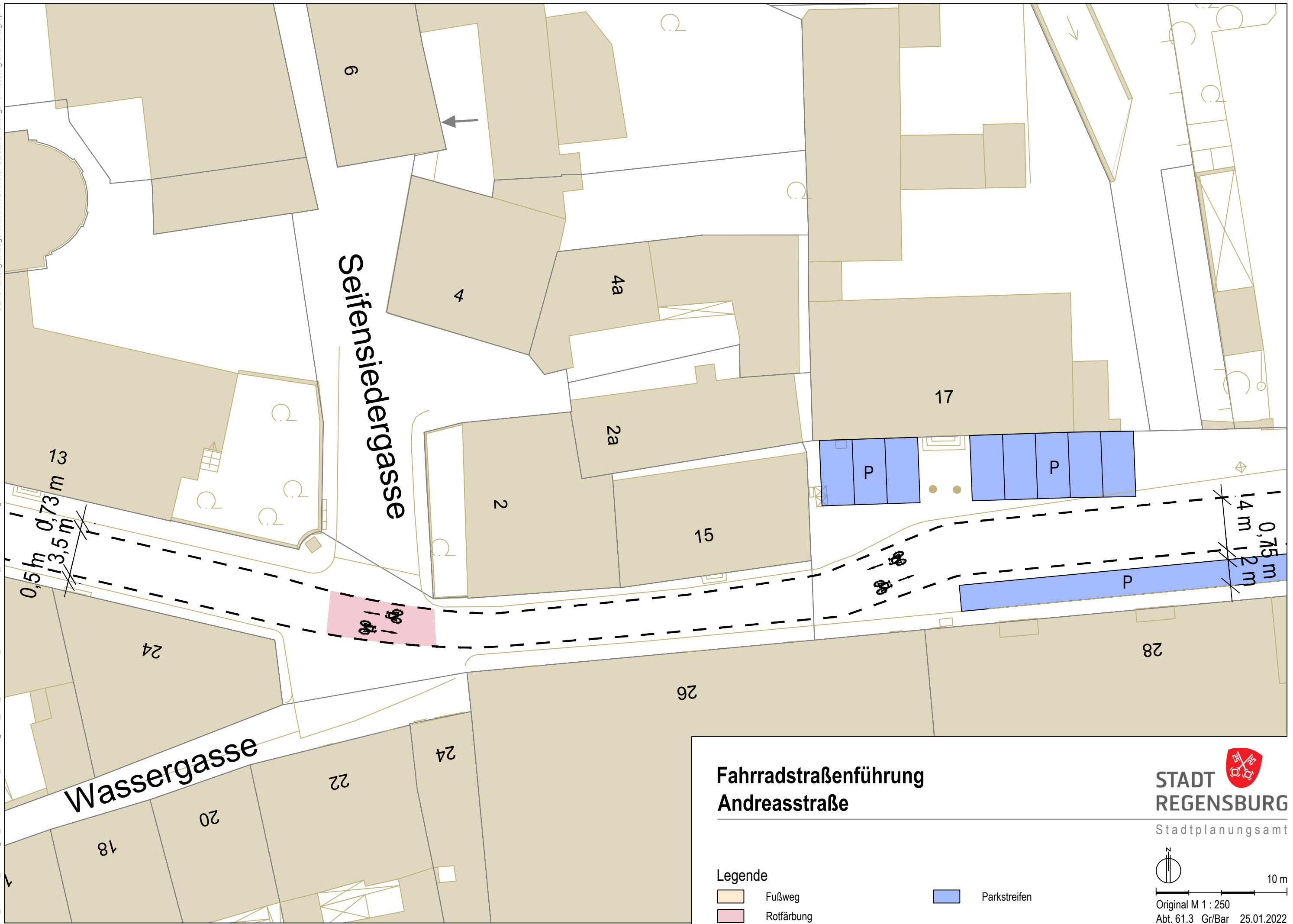


Stadtplanungsamt



10 m

Original M 1 : 250
Abt. 61.3 Gr/Bar 25.01.2022



Fahrradstraßenführung Andreasstraße

Legende

- Fußweg
- Rotfärbung

- Parkstreifen

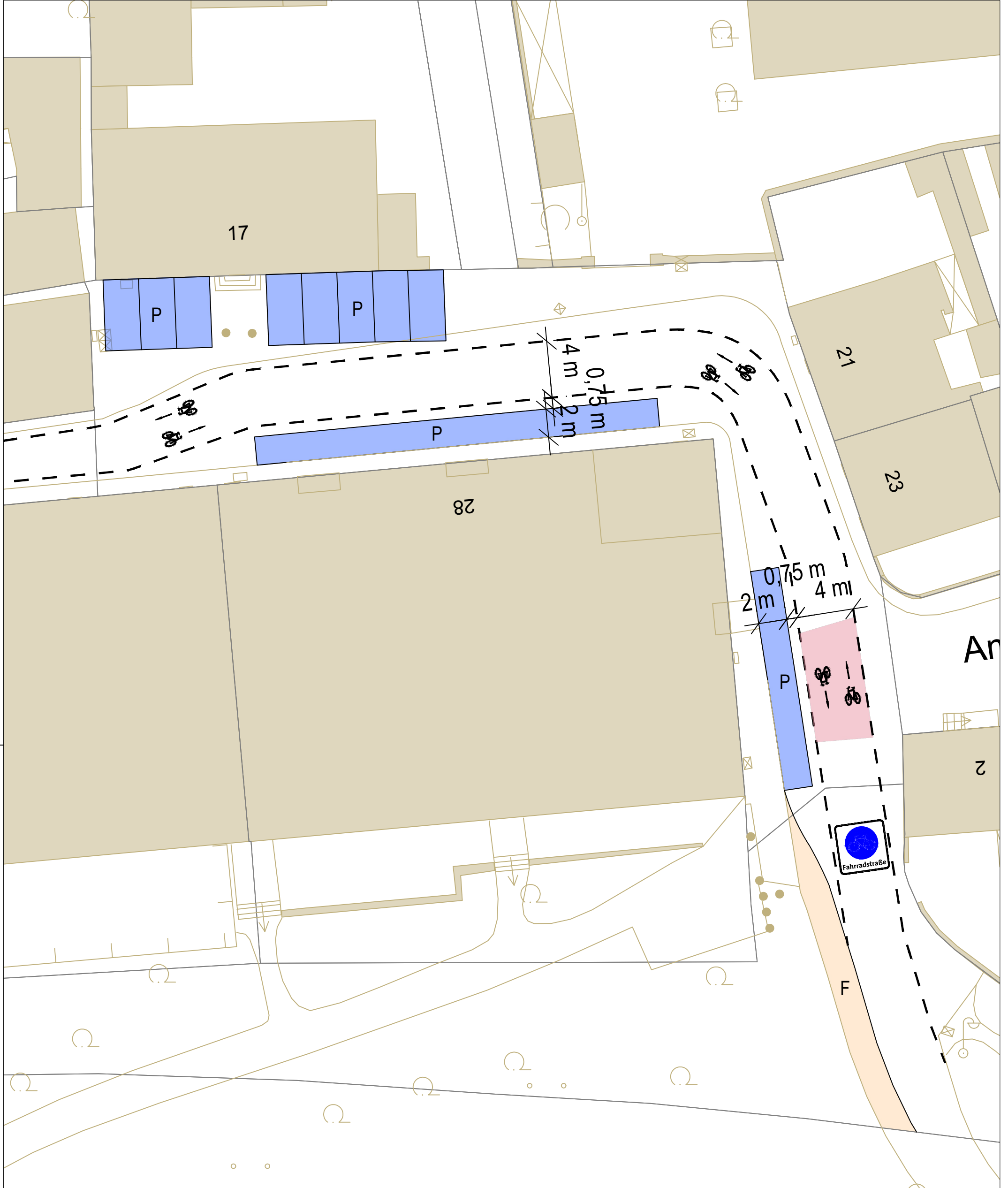
**STADT
REGENSBURG**

Stadtplanungsamt



10 m

Original M 1 : 250
Abt. 61.3 Gr/Bar 25.01.2022

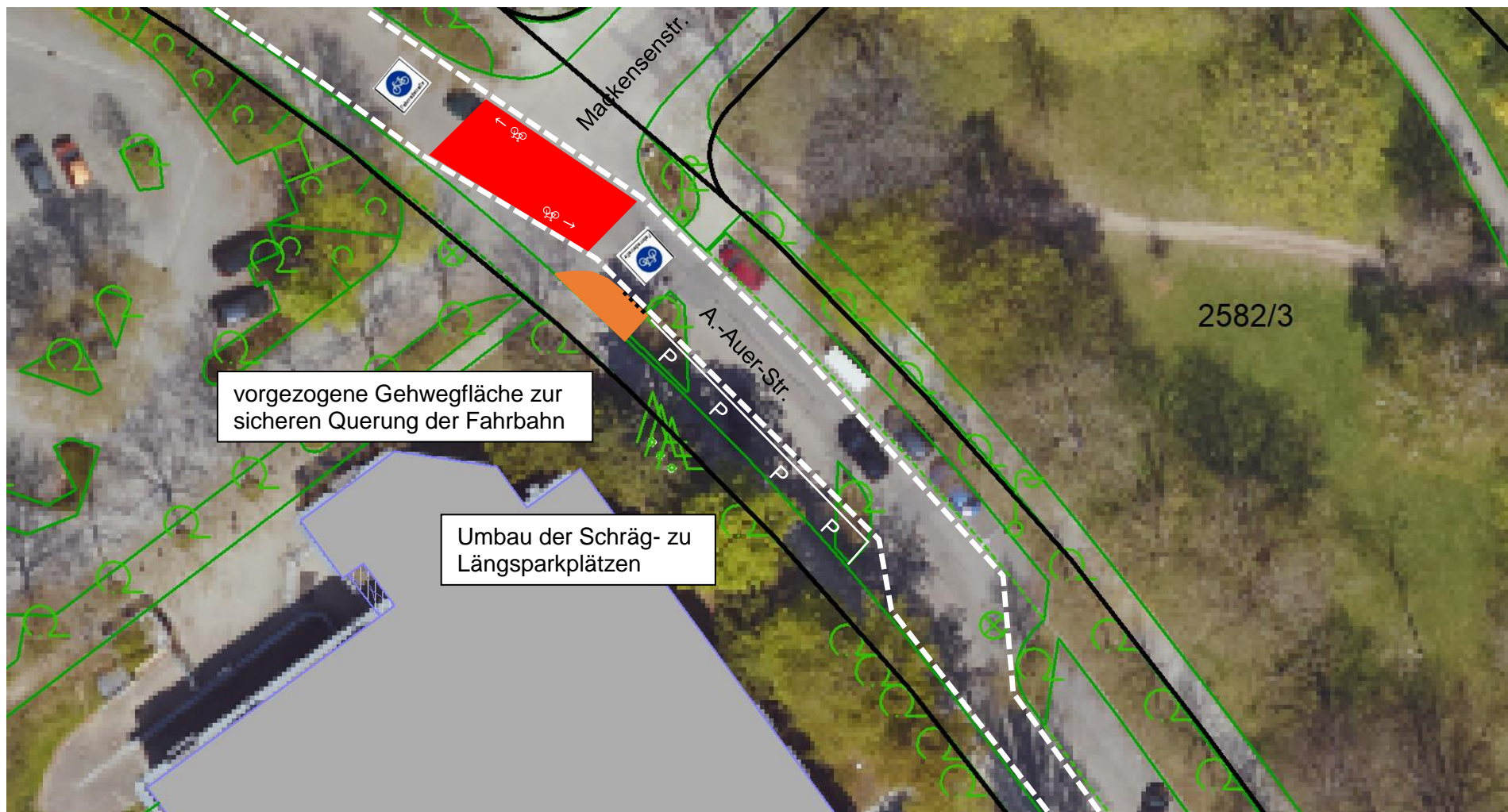


Fahrradstraßenführung Andreasstraße

Legende

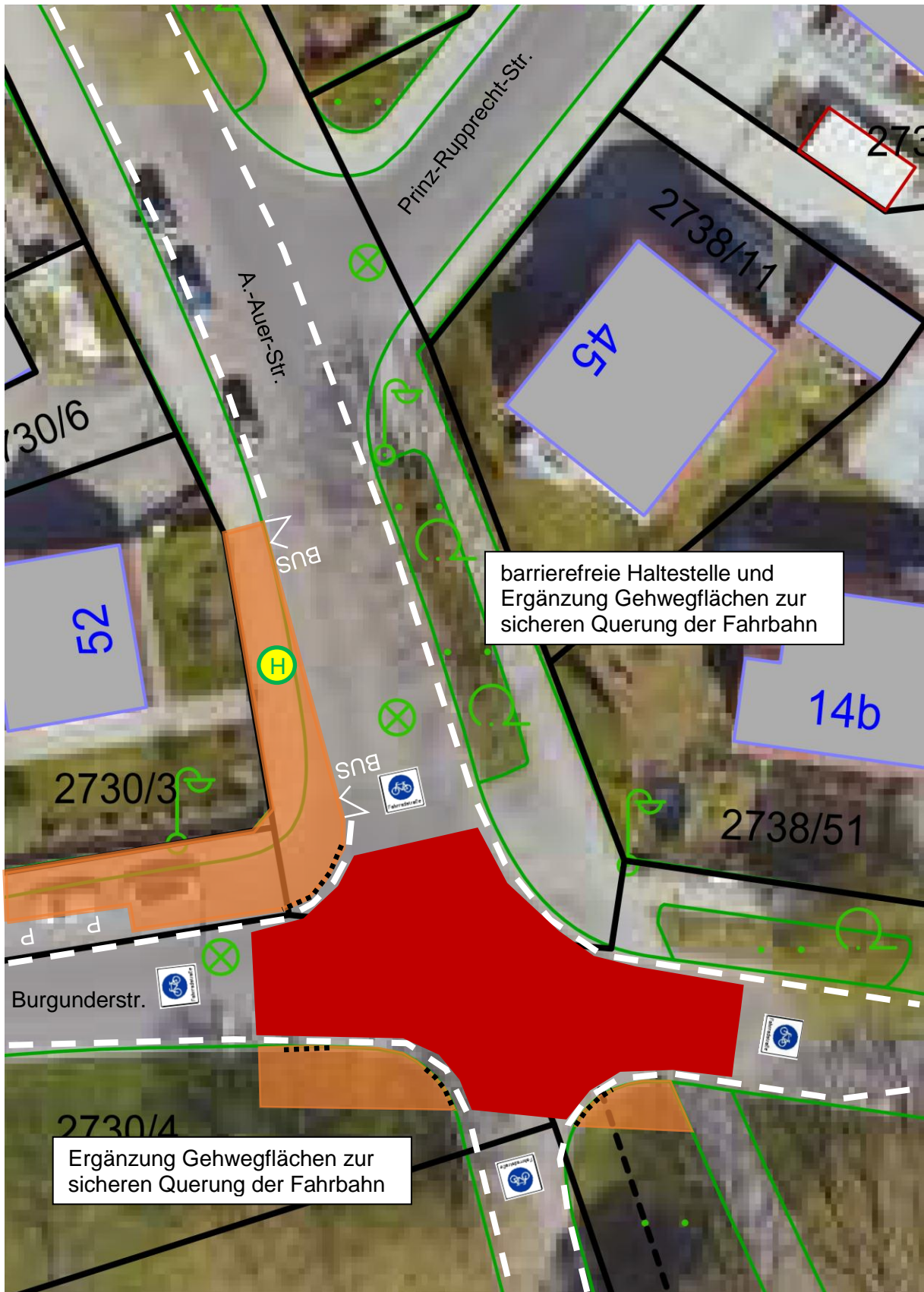
-  Fußweg
-  Parkstreifen
-  Rotfärbung





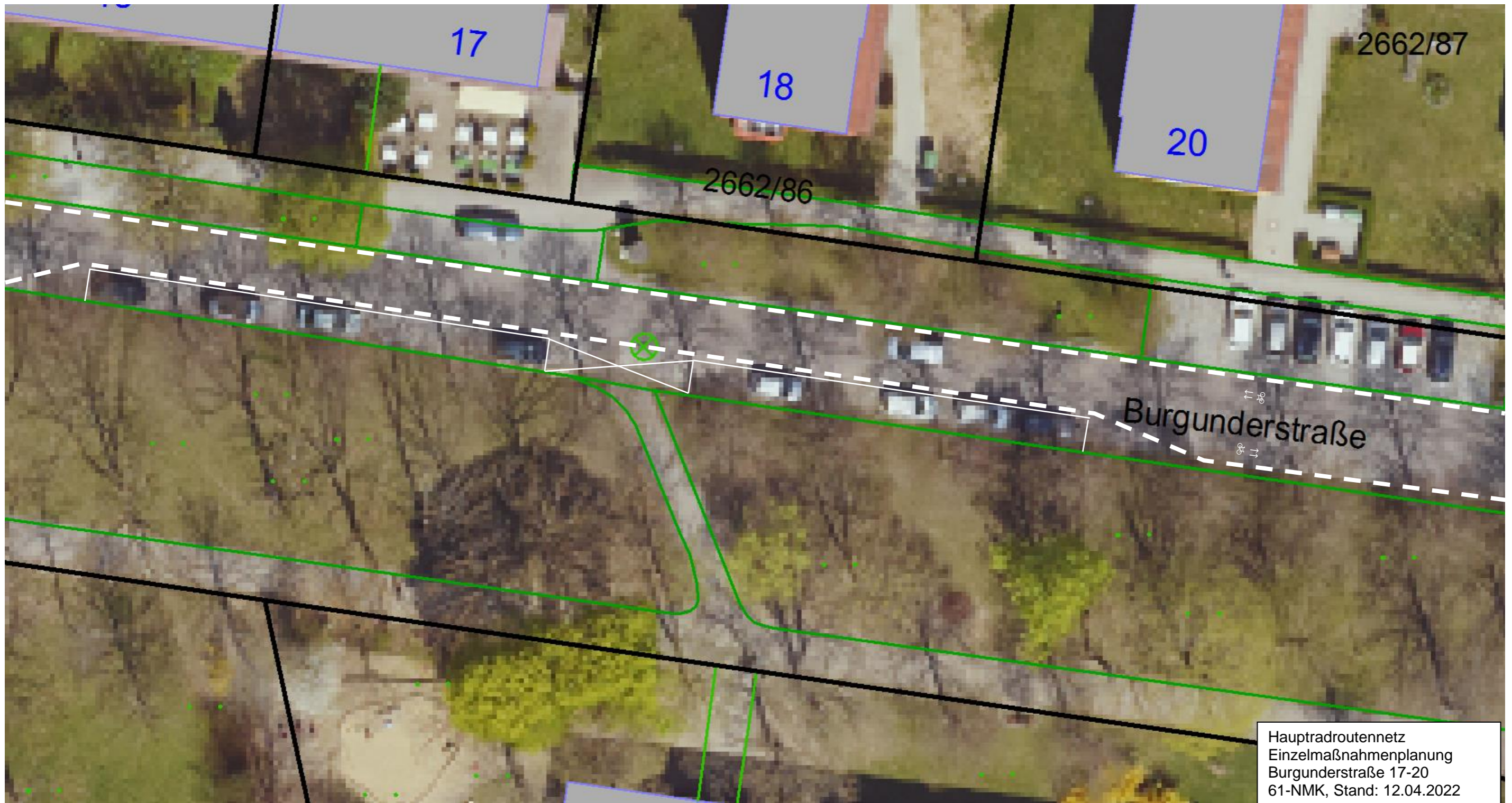
Anlage zu VO/22/18989/61, Absatz 2.3:

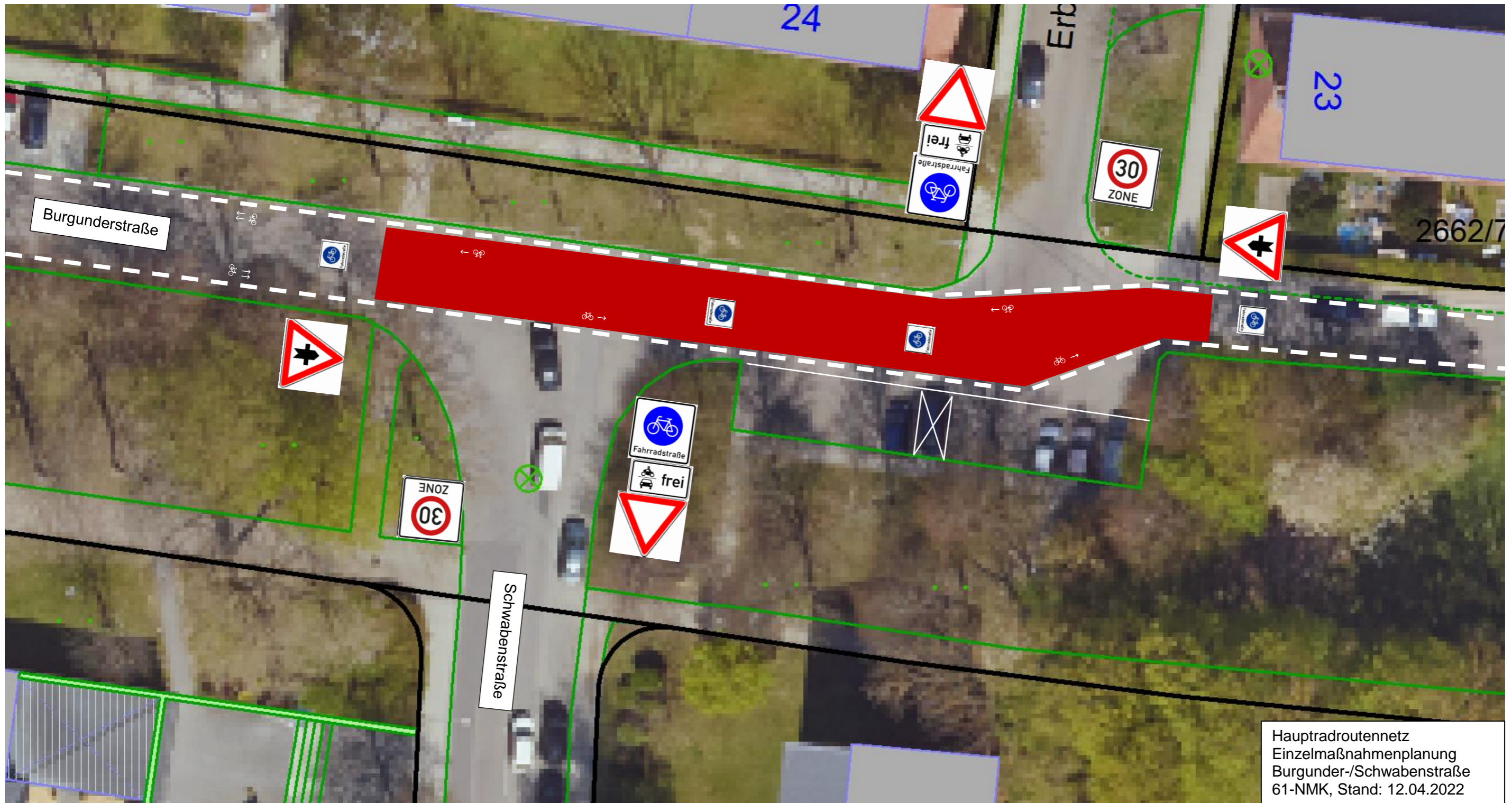
Allfons-Auer-Str. – bauliche Anpassung zw. Mackensen- und Hornstraße / Darstellung Markierungen Fahrradstraße+

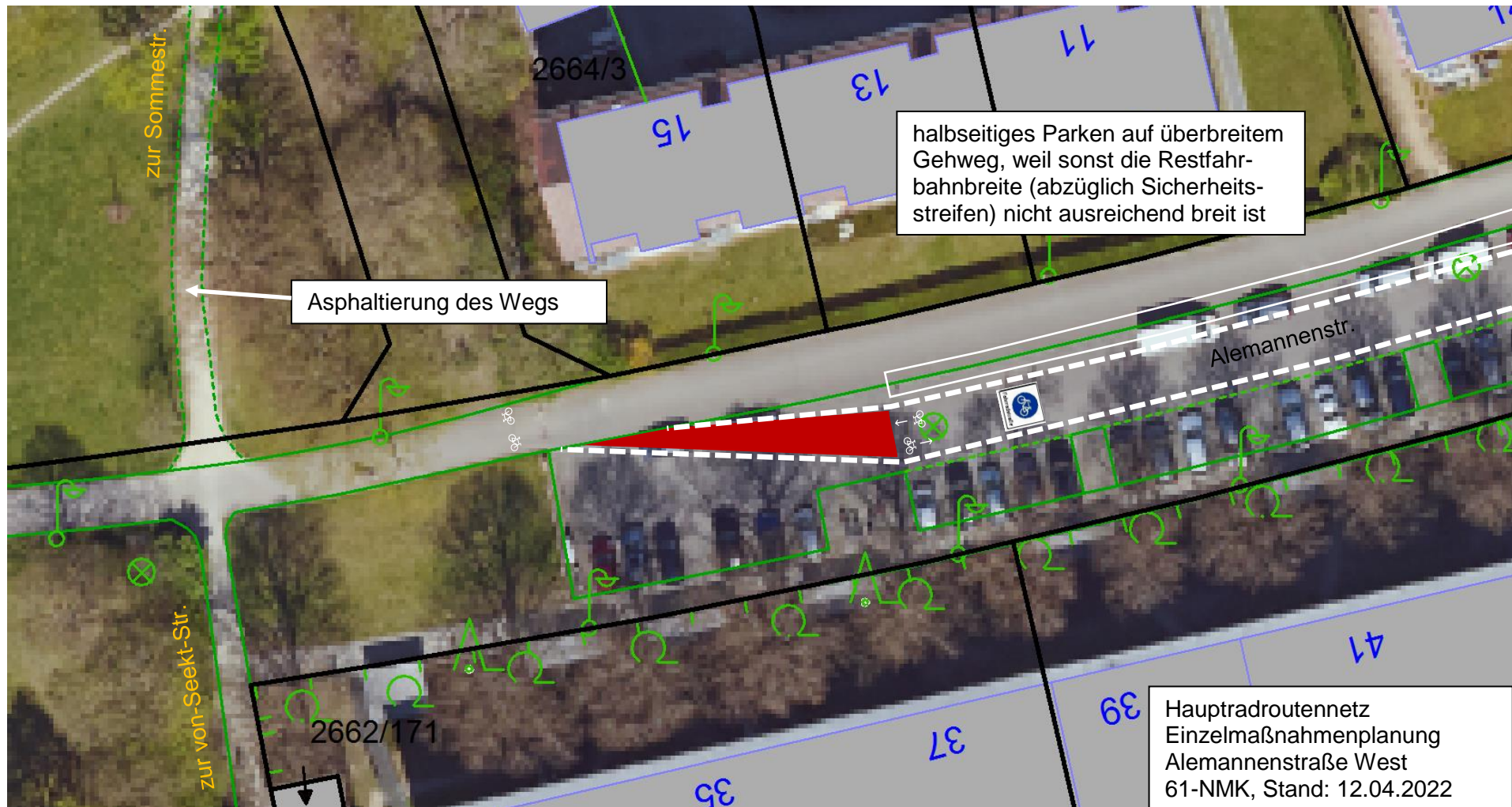


Anlage zu VO/22/18949/61, Absatz 2.4:

Allfons-Auer-Str. – bauliche Anpassung Knoten Burgunderstraße / Darstellung Markierungen Fahrradstraße+







Klimavorbehalt

Prüfung klimarelevanter Beschlussvorlagen der Stadt Regensburg

Gegenstand der Beschlussvorlage	Umsetzung Hauptradrountennetz
Drucksachennummer	VO/22/18949/61
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

Geringe negative Effekte treten infolge der Markierungs- und Baumaßnahmen auf.

Ziel der Maßnahmen ist, den Radverkehr zu fördern, so dass letztlich auf längere Sicht die positiven Effekte die negativen überwiegen werden.

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: