

Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachennummer

VO/18/15035/61

Zuständig

Stadtplanungsamt

Berichterstattung

Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

Gegenstand: fahrradfreundliche Stadt Regensburg - Grundsatzbeschluss

Beratungsfolge

Datum

Gremium

TOP-Nr.

22.01.2019

Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt:

1. Die Stadt Regensburg bekennt sich zur Förderung des Radverkehrs. Der Radverkehr soll als eine tragende Säule des Umweltverbunds gestärkt und ausgebaut werden. Der Radverkehr soll auf allen Ebenen – Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation – gefördert werden.
2. Die Stadt Regensburg verfolgt das Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal-Split (Verkehrsmittelwahl, Anzahl der Wege pro Werktag) von 19 % – Stand: 2011 – bis 2030 auf 25 % zu steigern.
3. Der seit 2014 bestehende Beschluss zur Förderung der Nahmobilität wird bekräftigt (VO/14/10295/61).
4. Die Stadt Regensburg verfolgt für die Verkehrssicherheit auf den Straßen in der Baulast der Stadt Regensburg das Ziel der „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“. Es sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um insbesondere die Zahl der Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten kontinuierlich zu senken.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept für die Verbesserung und Ausweitung des Winterdienstes auf Radwegen und -routen zu entwickeln und dem Stadtrat die finanziellen, organisatorischen und sonstigen Auswirkungen darzustellen.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, zukünftig die Belange des Rad- und Fußverkehrs an Baustellen stärker zu berücksichtigen. Eine Grundlage hierfür soll der „Leitfaden Baustellen“ der AGFK sein. Der AGFK-Leitfaden soll unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten als Planungshilfe herangezogen werden.

7. Das im Anhang dargestellte Konzept für Lückenschlüsse im übergeordneten Radwegenetz ist konsequent weiter zu verfolgen.

Sachverhalt:

I. Einleitung / Anlass

Die Stadt Regensburg ist seit 2012 Gründungsmitglied in der *Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern* (kurz: AGFK). In der AGFK sind inzwischen 65 Landkreise, Städte und Gemeinden Mitglied. 17 Kommunen wurden bislang als fahrradfreundlich ausgezeichnet. Der Freistaat fördert die Arbeit der AGFK mit 250.000 € jährlich.

Anfang 2017 hat der Freistaat das Radverkehrsprogramm Bayern 2025 beschlossen. Kernziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils im Modal-Split um nahezu 100 % von landesweit 10,5 auf 20 % bis 2025. Damit dieses sehr ehrgeizige Ziel erreicht werden kann, sind vor allem die Städte gefordert, in denen ein Großteil des Radverkehrs abgewickelt wird und werden kann.

Als AGFK-Gründungsmitglied muss die Stadt Regensburg spätestens bis zum 31.12.2020 die Aufnahmekriterien erfüllen.

Die Erfüllung der Aufnahmekriterien wird im Rahmen einer so genannten Hauptbereisung geprüft. Diese soll im Herbst 2019 stattfinden. Sind die Kriterien erfüllt, wird der Stadt durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ verliehen. Ob die Kriterien erfüllt sind, prüft eine unabhängige Bewertungskommission, die mindestens aus Vertretern der AGFK, des Staatsministeriums und des ADFC besteht.

Vorgeschaltet zur Hauptbereisung wurde in Regensburg bereits die obligatorische Vorbereitung durchgeführt. Neben Vertretern der Stadtverwaltung haben an der Vorbereitung Vertreter des Staatsministeriums, der AGFK sowie des ADFC-Landesverbands teilgenommen. Dabei wurde festgestellt, dass die Stadt Regensburg bereits viele Kriterien erfüllt (z. B. Vorliegen eines beschlossenen Radverkehrsplans) und gute Schritte zu einer fahrradfreundlichen Kommune unternommen hat, einige Aspekte jedoch noch zu erfüllen sind.

Diese noch zu erfüllenden Kriterien sind insbesondere:

1. Kommunalpolitische Zielsetzungen:

- Politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung durch Ratsbeschluss
- Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik in den vier gleichwertigen Komponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation
- Politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split in einem konkreten überschaubaren Zeitraum

2. Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten:

- Einbindung der Routenführung und Wegweisung des Bayernnetz für Radler und anderer übergeordneter Routennetze
- Fahrradstraßen
- Radfahrschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten
- Sichere Querungsstellen
- Tempo 30/Verkehrsberuhigung
- Radstationen, B + R
- Radwegweisung

3. Organisatorische Elemente der Infrastruktur:

- Berücksichtigung des Radverkehrs beim Baustellenmanagement
- Winterdienst

4. Nahmobilität fördern:

- Bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten
- Freihalten der Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr

In einigen der o. g. Kategorien und Unterpunkten wurden bereits verschiedene Umsetzungen erreicht oder sind konkrete Projekte in Planung. Hervorzuheben sind insbesondere folgende Beispiele:

- Stadtratsbeschluss „Leitbild Energie und Klima (2017)“
Zielvorgabe: „**Vorfahrt für den Umweltverbund**“
Bis zum Jahr 2030 soll der Modal-Split des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs in Regensburg von 49 % (Stand: 2011) um mindestens 11 Prozentpunkte auf 60 % gesteigert werden. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Stadtverkehr soll entsprechend von 51 % auf 40 % verringert werden.
- Einführung eines Fahrradvermietungssystems (die Ausschreibung wird durch das Stadtwerk.Regensburg vorbereitet).
- Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur, z. B.
 - Stobäusplatz,
 - Ostengasse / Museum der Bayerischen Geschichte,
 - Radschleuse Wurstkuchl,
 - Radwegeverlängerung D.-Martin-Luther-Straße am Ernst-Reuter-Platz,
 - Ausbau der Radwege Galgenbergstraße und Landshuter Straße,
 - Radwege entlang der Grünthaler Straße und des Unterislinger Wegs,
 - Brücken und Stege nach Sinzing, über die Pilsenallee und über die Regenmündung,
 - neue Abstellanlagen in der Altstadt und im sonstigen Stadtgebiet
- Vorbereitung für ein aktualisiertes Wegweisungssystem
- Freigabe des Radelns in der Altstadt und im Alleengürtel
- Kampagnen, Öffentlichkeitsarbeit (Diebstahlprävention, Respekt bewegt, Stadtradeln)
- Prüfauftrag für eine (Interims-)Fahrradgarage am Hauptbahnhof

Aufgrund der Freigabe des Radverkehrs in der Altstadt (Öffnung der Fußgängerzonen, vieler Einbahnstraßen in Gegenrichtung und des Alleengürtels), konnte sich die Stadt Regensburg beim bundesweiten Fahrradklimatest des ADFC 2016 in der Bewertung gegenüber den Vorjahren verbessern. Regensburg wurde daher 2017 im Bundesverkehrsministerium in der Kategorie „Aufholerkommunen“ mit dem 2. Platz ausgezeichnet.

Dennoch gibt es diverse Kriterien, in denen die Radlerinnen und Radler in Regensburg in dem Fahrradklimatest noch Nachholbedarf sehen. Neben dem Themengebiet „Raddiebstahl“ wurden insbesondere

- die mangelhafte Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustellen,
- die mangelhafte Kontrolle von Falschparkern,
- die Ampelschaltungen,
- fehlende Abstellanlagen und
- Konflikte mit dem Kfz-Verkehr

genannt.

Insgesamt wurde Regensburg in der ADFC-Umfrage 2016 mit der Gesamtnote 3,7 (entspricht einem „ausreichend“) bewertet. Über 500 Personen haben die Gelegenheit genutzt, um in Freitextfeldern konkrete Defizite zu benennen. Das ist die höchste Rücklaufquote bundesweit und ein Beleg für das Engagement der radelnden Bürgerinnen und Bürger.

Schon 2014 hat der Stadtrat folgenden Beschluss gefasst: *„Die Förderung der Nahmobilität ist erklärtes Ziel der Stadt Regensburg. Alle zukünftigen Projekte und Maßnahmen der Verkehrsplanung, des Tiefbaus (Planung, Bau und Unterhalt), des Straßenverkehrsrechts sowie der Stadtentwicklung und des Städtebaus sind an diesem Ziel auszurichten. [...]“* Der Beschluss wird insofern bekräftigt, als dass die Aktivitäten zur Förderung der Nahmobilität in den kommenden Jahren noch verstärkt werden sollen.

II. *Bewertung der Ist-Situation*

II.1 kommunalpolitische Zielsetzungen

Die gemäß der AGFK-Aufnahmekriterien ausstehende politische Willensbekundung und die verkehrliche Zieldefinition werden mit diesem Grundsatzbeschluss erfüllt.

II.2 Infrastruktur / Bevorrechtigung des Radverkehrs

In einer Großstadt wie Regensburg ist es erforderlich, die Infrastruktur an verschiedenen Stellen zu ergänzen und eine breitere Palette an Instrumenten der Radverkehrsförderung anzuwenden. Gerade an Knotenpunkten haben Radler gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) oft das Nachsehen. Es fehlen nicht nur geeignete Aufstellflächen, in der Regel kann das Linksabbiegen nur indirekt, d. h. in zwei Zügen mit den entsprechenden Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen (LSA) erfolgen.

An vielen Hauptverkehrsstraßen ist das Queren der Fahrbahn nur in großen Abständen möglich. Fehlende Bordsteinabsenkungen, straßenbegleitende Grün- und Parkierungstreifen sowie Fahrbahnteiler erzeugen unnötige Umwege und provozieren so das gefährliche Linksradeln (so genannte „Geisterradler“).

In Straßen ohne Radverkehrsanlagen fühlen sich Radler bei Tempo 50 auf der Fahrbahn unsicher. In der Folge weichen die Radler z. T. auf die Gehwege aus. Damit entstehen neue Konflikte mit Fußgängern. Das Gehwegradeln ist jedoch, außer für Kinder bis 10 Jahren und ggf. einen begleitenden Erwachsenen, nicht erlaubt. Es wäre zu prüfen, ob und wo an diesen Straßen Tempo 30 eingeführt werden kann. Beispiele für eine solche Prüfung könnten die D.-Martin-Luther-/Adolf-Kolping-Straße, der Weißgerbergraben oder die Obermünsterstraße sein.

Verbesserungen könnten und sollten gerade im Bestand vorgenommen werden, vorzugsweise durch einfache, schnell umzusetzende Maßnahmen (Markierungen, Beschilderungen, LSA-Schaltungen). Der Radverkehrsplan bildet dafür weiterhin eine solide Basis. Hier gilt es, die bereits identifizierten Maßnahmen zeitnah umzusetzen.

II.3 Wegweisungssystem

Das bestehende Radwegweisungssystem im Stadtgebiet ist in erster Linie auf den Freizeitverkehr ausgerichtet. Vorrangig wurden in der Vergangenheit Routen für Ausflüge beschildert, ein System für den Alltagsverkehr ist noch zu erstellen.

Die zuständigen Stellen in der Verwaltung sind sich darin einig, dass die Aktualisierung und Ausweitung des bestehenden Radwegweisungssystems kurz- bis mittelfristig angegangen werden muss.

II.4 Baustellenmanagement

Aufgrund der hohen Anzahl an – oftmals komplexen – Bauvorhaben in der Stadt konnten die Belange der Radfahrer bei Baumaßnahmen im Straßenraum an Geh- und/oder Radwegen bislang nicht ausreichend berücksichtigt werden. Für eine stärkere Berücksichtigung fehlt das erforderliche Personal. Weitere Planstellen wurden mittlerweile genehmigt. Da jedoch oftmals Baustellen über Monate auf den Rad- und Fußverkehr wirken, könnten gerade hier positive Effekte erzielt werden.

II.5 (Rad-)Verkehrssicherheit

Nicht nur die Zahl der verletzten Radlerinnen und Radler ist zuletzt gestiegen, besonders auffällig ist die Entwicklung bei den schwer verletzten und getöteten Radfahrern an Knotenpunkten durch Abbieger. Neben der allgemeinen Verkehrszunahme und dem Anstieg der Zahl der Radlerinnen und Radler ist sicherlich ein Teil der Unfälle auf eine in die Jahre gekommene Infrastruktur zurückzuführen, die den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht wird.

Damit der Radverkehr nicht aufgrund der Verkehrssicherheit in seiner positiven Entwicklung beeinträchtigt wird, gilt es diesen Trend zu stoppen und umzudrehen. Der Gesetzgeber hat durch die letzte Novelle der Straßenverkehrsordnung hier ebenfalls Handlungsbedarf gesehen und stellt nunmehr ausdrücklich die Sicherheit über die Leichtigkeit des Verkehrs.

Das Konzept der „Vision Zero“ stammt ursprünglich aus der Arbeitssicherheit und wurde vor über 100 Jahren von dem Unternehmen DuPont unter dem Motto „jeder Unfall ist vermeidbar“ ins Leben gerufen. In den 90er Jahren hat Schweden diese Prämisse in die Verkehrssicherheitsarbeit übernommen und plant und baut seitdem die Straßeninfrastruktur neu und um. Auch die Schweiz, Norwegen und Dänemark haben die Vision Zero erfolgreich übernommen und umgesetzt. Die Zahl der Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr liegt in Deutschland bezogen auf 100 000 Einwohner vier Mal so hoch wie in Dänemark.

Bereits im Oktober 2008 beschloss die Verkehrsministerkonferenz der Länder: „Die Verkehrsministerkonferenz sieht in der Vision Zero eine geeignete Grundlage, als langfristiges qualitatives Ziel der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit zu dienen.“ Mehrere Bundesländer haben die Vision Zero zur Grundlage ihrer Verkehrssicherheitsarbeit bzw. ihrer Verkehrspolitik gemacht. Und bei der Mitgliederversammlung der Deutschen Verkehrssicherheitsrats (Initiator der Vision Zero in Deutschland) am 3. Dezember 2009 in Berlin sagte der damalige Parlamentarische Staatssekretär Andreas Scheuer (inzwischen Bundesverkehrsminister): „Der positive Trend rückläufiger Zahlen bei den im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten muss sich fortsetzen. Unser Ziel ist es, weiter Fortschritte zu erreichen hin zur Vision Zero. Ich kann diese Vision als eine ambitioniertes Leitbild der Verbandsarbeit nur unterstützen.“

Da Radler keine „Knautschzone“ oder Airbags haben, aber mit vergleichsweise hohen Geschwindigkeiten unterwegs sind, führen Unfälle schnell zu Verletzungen – auch schweren. Eine klare und eindeutige Verkehrsführung, die Einrichtung und der Ausbau von Radverkehrsanlagen (Lückenschlüsse, breitere Radwege) und Aufklärungsarbeit sowie Überwachung können dazu beitragen, dass die Vision Zero in Regensburg Wirklichkeit wird.

III. Vorschlag für das weitere Vorgehen

III.1 Ausbau der Infrastruktur

Die Verwaltung wird auf Basis des beiliegenden Lückenschluss-Konzepts (s. Anhang) Maßnahmen ergreifen bzw. einleiten. Dabei ist zwischen Kurz-, Mittel- und Langfristprojekten zu differenzieren.

Weiterhin prüft die Verwaltung kontinuierlich Verbesserungsmaßnahmen an der bestehenden Infrastruktur. Grundlage hierfür ist weiterhin der Radverkehrsplan aus 2012. Die Umsetzungsquote der Maßnahmenliste liegt derzeit bei etwa 35 %. Kleinere Maßnahmen (Markierungen, Bordsteinabsenkungen etc.) werden aus dem „Radwegetopf“ finanziert, größere Maßnahmen sind im Investitionsprogramm bereits enthalten bzw. wären im Rahmen der Prioritätensetzung und mit Gegen-Finanzierung aufzunehmen.

III.2 Baustellenmanagement

Damit der Radverkehr frühzeitig und konsequent an Baustellen berücksichtigt werden kann, sollen sich Planung und Durchführung von Baustellen im Bereich von Gehwegen und Radverkehrsanlagen am „Leitfaden Baustellen“ der AGFK orientieren (s. http://agfk-bayern.de/dateienupload/dokumente/Publikationen_AGFK/Leitfaden_Baustellen/Leitfaden_Baustelle.pdf).

III.3 Wegweisungssystem

Radrouten orientieren sich nicht immer am (Haupt-)Straßennetz. Deswegen ist ein separates Wegweisungssystem erforderlich. So finden auch Gelegenheitsradler ohne weitere Medien (Karten, Smartphone-Apps) schnell und einfach sichere Radrouten zu den Zielen in der Stadt. Oftmals ist die Wegführung nicht eindeutig und selbsterklärend, daher sind Hilfestellungen durch eine deutliche Beschilderung auch für Alltagsradler sinnvoll.

III.4 Winterdienst

Seit Ende 2016 liegt eine Übersichtskarte vor, die Radlern die Strecken zeigt, auf denen grundsätzlich Winterdienst durchgeführt wird. Die Karte ist online auf der Homepage der Stadt Regensburg abrufbar. Aufgrund der Rechtslage ist die Stadt dazu verpflichtet, zunächst die öffentlich gewidmeten Straßen, Rad- und Gehwege innerhalb der Stadt zu räumen und zu streuen. Hierbei wird nach verschiedenen Dringlichkeitsstufen unterschieden.

Wenn das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel verstärkt genutzt werden soll, muss auch eine Benutzbarkeit der Radverkehrsanlagen und der wichtigen Radrouten im untergeordneten Straßennetz sichergestellt werden.

Bei länger andauerndem oder wiederholtem Schneefall sowie Glatteisbildung sind die vorhandenen Kräfte beim Winterdienst auf den Straßen, Rad- und Gehwegen gebunden. Es wird daher angestrebt, den Winterdienst auf Radwegen und auf zusätzlich ausgelegten Radrouten auszuweiten, um eine höhere Verlässlichkeit zur Nutzung der Radverkehrsanlagen und Radrouten auch schon morgens im Berufsverkehr zu bieten.

Dazu wären zusätzliche finanzielle Mittel für den Winterdienst (u.a. für Fahrzeug- und Streumittelbeschaffung und weiteres Personal) erforderlich; deren Gegen-Finanzierung im Rahmen des zu erstellenden Konzeptes zu klären ist.

III.5 Verkehrssicherheit

Die Konfliktstellen mit dem größten Gefährdungspotenzial liegen hauptsächlich an den Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen. Nachhaltige Verbesserungen sind hier in der Regel nur durch aufwändige Umbauten zu erzielen, wirken also erst langfristig. Um bereits kurz- bis mittelfristig Effekte zu erzielen, setzt die Verwaltung auf zwei Ansätze:

- Durch Öffentlichkeitsarbeit soll auf die besonderen Gefahrenpunkte und die geltenden Verkehrsregeln hingewiesen werden.
- Alternativrouten über Nebenstraßen und durch Grünanlagen sollen besser kommuniziert und – wenn nötig und möglich – verbessert werden.

An den bekannten Gefährdungsstellen wird geprüft, inwieweit Verbesserungsmöglichkeiten kurzfristig umgesetzt werden können (z. B. Anpassung der LSA-Schaltung, Roteinfärbung von Radfurten, Beseitigung von Sichthindernissen, Ergänzung der Beschilderung etc.).

Eine bundesweite repräsentative Umfrage kam erst 2017 wieder zu dem Ergebnis, dass sich die Hälfte aller Radler im Verkehr nicht sicher fühlen. Als Hauptgründe werden neben dem Fehlen von Radwegen das hohe Verkehrsaufkommen, die zu hohen Geschwindigkeiten von Autos und das rücksichtslose Verhalten von Autofahrern genannt. Gleichzeitig nutzt bereits heute schon über die Hälfte der Bevölkerung das Rad als Verkehrsmittel mindestens einmal im Monat, 34 % nutzen es mehrmals in der Woche oder täglich. Die Zunahme des Radverkehrsanteils wird in den nächsten Jahren ganz maßgeblich davon abhängen, ob die Bürgerinnen und Bürger das Gefühl bekommen, dass sie sicher Radfahren können.

III.6 Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation

Die bereits etablierten Kampagnen „Respekt bewegt“ und „Stadtradeln“ sollen fortgesetzt und weiter entwickelt werden. Weiterhin gilt es Aufklärungsarbeit bezüglich des regelkonformen Radelns einerseits und der Gefährdungen seitens der Kfz-Fahrer andererseits zu leisten. Weder darf es zu einer Verdrängung der Radler durch Autos, noch der Fußgänger durch Radler kommen.

Sinnvollerweise erhalten die interessierten Bürgerinnen und Bürger alle Informationen rund um das Radfahren gebündelt an einer Stelle.

IV. Zusammenfassung / Ausblick

Regensburg hat als kompakte Stadt die idealen Voraussetzungen für eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Radverkehr. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, müssen verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein. Dies deckt sich mit den Aufnahmekriterien der AGFK. Es reicht nicht allein, die notwendige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Vielmehr muss der Radverkehr als System verstanden werden. Auch Radler benötigen und erwarten – wie Autofahrer –

- am Ziel diebstahl- und vandalismussichere sowie komfortable Abstellplätze,
- auf dem Weg ein zuverlässiges und lückenloses Wegweisungssystem,
- an Baustellen eine sichere und kontinuierliche Wegführung,
- die Freihaltung ihrer Wege von Hindernissen (insbes. Falschparker),
- die regelmäßige Überprüfung der Verkehrssicherheit der Wege und

- eine ganzjährige Benutzbarkeit durch flächendeckenden Winterdienst.

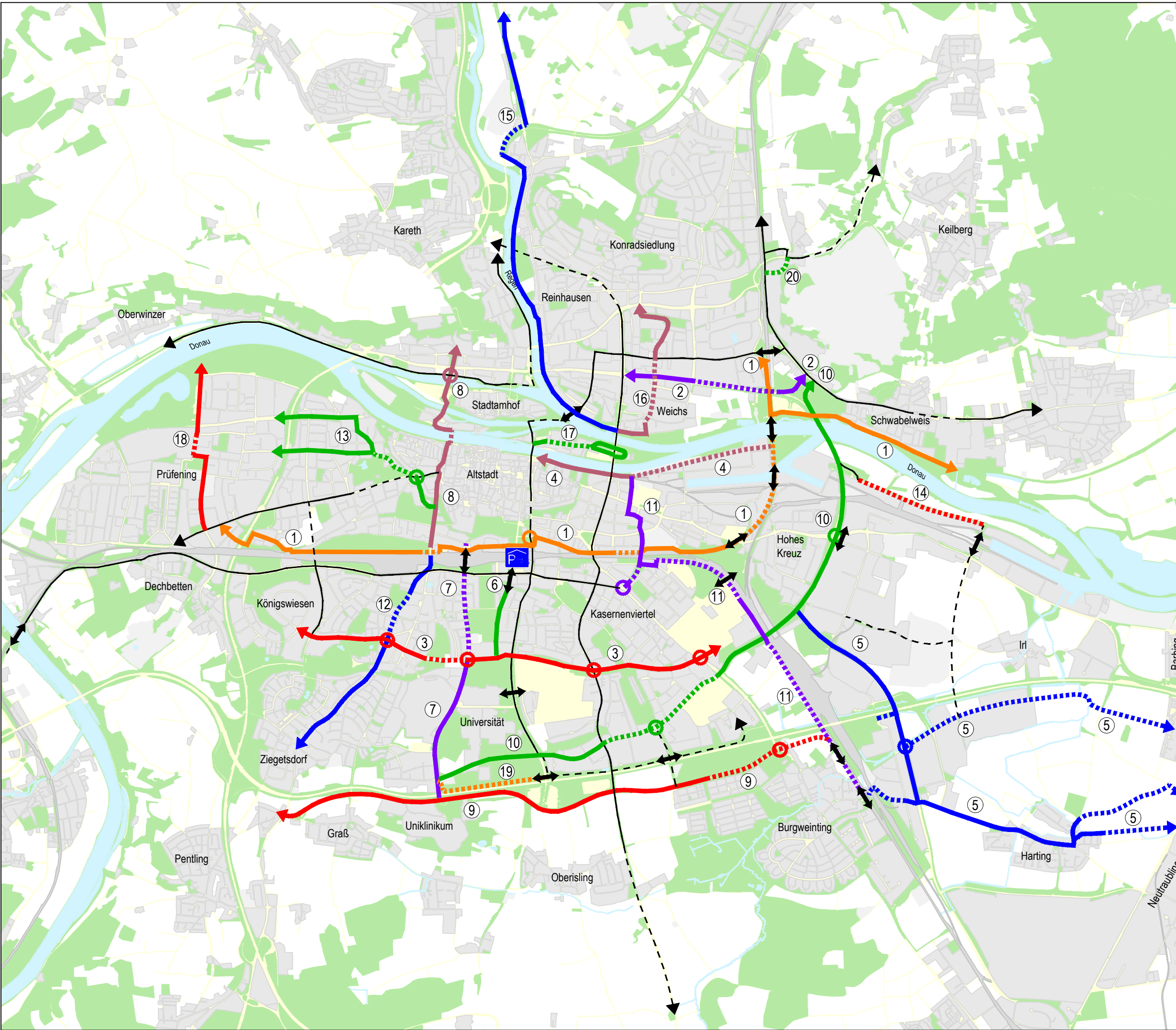
Eine spürbare Steigerung des Radverkehrsanteils ist nur dann möglich, wenn sich Radler nicht als Verkehrsteilnehmer „zweiter Klasse“ fühlen und die (teilweise subjektiven) Sicherheitsdefizite beseitigt werden. Viele Menschen würden gerne Rad fahren, nutzen aber stattdessen andere Verkehrsmittel (insbes. das Kfz), weil sie sich als Radler durch den Kfz-Verkehr unsicher fühlen. Zu ihrer eigenen Sicherheit weichen Radler bedauerlicherweise auch auf Gehwege aus und verdrängen so – unzulässiger Weise – den Fußgängerverkehr und lösen ihrerseits Gefährdungen aus.

Das Fahrrad kann eine noch stärkere Rolle in der Mobilität spielen, wenn es Teil der inter- und multimodalen Mobilität ist. Immer mehr Menschen nutzen für verschiedene Wegezwecke unterschiedliche Verkehrsmittel oder kombinieren diese auf einer Wegstrecke. Hier bietet die fortschreitende Digitalisierung zunehmend Chancen. Durch den Auf- und Ausbau von Bike-Sharing, Car-Sharing, Mobilitätspunkten, Ladestationen für E-Bikes, Fahrradboxen, des ÖPNV etc. werden vollwertige und umfassende Mobilitätsalternativen angeboten, die zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs führen sollen und können. Autoarme oder gar autofreie Stadtquartiere im Sinne des Smart-City-Gedankens sind dann für die Menschen in der Stadt kein Nachteil oder gar Makel, sondern im Gegenteil: ein echter Gewinn an Lebensqualität für Alle.

Wenn die oben aufgelisteten Maßnahmen in der vorgeschlagenen Form umgesetzt werden, kann nach Einschätzung der Verwaltung mit einem positiven Ergebnis bei der Hauptbereisung durch die AGFK-Bewertungskommission gerechnet werden. Dies wäre die Voraussetzung für die Auszeichnung als „fahrradfreundliche Kommune“.

Anlagen:

1 Plan „Wichtige Lücken im Radwegenetz“



- Legende**
- 1. - Netzlücke "Hafen" + "Bienenheimweg" + "Kumpfmühler Brücke"
 - 2. - Netzlücke "Walhalla-Allee"
 - 3. - Netzlücke "Nibelungenstraße"
 - 4. - Netzlücke "Donaulände - Hafen"
 - 5. - Netzlücke "Leibnizstraße + Feldwege nach Neutraubling"
 - 6. - Netzlücke "Arcadensteg"
 - 7. - Netzlücke "Universitätsstraße + Steg"
 - 8. - Netzlücke "Eiserner Steg"
 - 9. - Netzlücke "Franz-Josef-Strauß-Allee"
 - 10. - Netzlücke "Bajuwarenstraße"
 - 11. - Netzlücke "Burgweinting - Safferinger Steg"
 - 12. - Netzlücke "Bischof-Wittmann-Straße"
 - 13. - Netzlücke "Dr.-Johann-Maier-Straße"
 - 14. - Netzlücke "Osthafenstraße - Äußere Wiener Straße"
 - 15. - Netzlücke "zwischen Sattelbogener Straße und Amberger Straße"
 - 16. - Netzlücke "Weichser Weg"
 - 17. - Netzlücke "Wöhrdstraße"
 - 18. - Netzlücke "Wernerwerkstraße"
 - 19. - Netzlücke "Unisporgelände"
 - 20. - Netzlücke "Pilsen-Allee - Grünthaler Straße"
- erforderliche Knotenpunktsanpassungen
- erforderliche Querungsbauwerke
- Lückenschluss, bereits in Planung:
- Holzgartensteg
 - Grünthaler Straße
 - Unterislinger Weg
 - nördl. A3 von Markomannenstraße bis Galgenbergstraße
 - Prüfening Straße
 - Nordgaustraße / Sallerer Regenbrücke
 - Donaustauer Straße (Bahnbrücke - Ortsdurchfahrt Schwabelweis)
 - "Bäckergasse"
 - Klenzebrücke und verlängerte Lessingstraße
 - D.-Martin-Luther-Straße
 - Hafenspange / Kremser Straße
 - Sinzinger Eisenbahnbrücke

Wichtige Lücken im Radwegenetz
Anlage 1
zur Vorlage VO/18/15035/61

STADT REGENSBURG
Stadtplanungsamt

1000 m
Original M 1 : 25000
Amt 61 / Gr/St 16.11.2018