

Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachenummer

VO/24/21744/61

Zuständig

Stadtplanungsamt

Berichterstattung

Planungs- und Baureferent Plajer

**Gegenstand: Hauptradroutennetz - Fahrradstraße Europakanal und Konzept Sternbergstraße
Maßnahmenbeschluss**

Beratungsfolge

Datum

Gremium

14.01.2025

Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, in dem Straßenzug Bamberger Straße / Am Europakanal / Dultplatz für die Haupttradroutenroute Nr. 1 eine Fahrradstraße+ umzusetzen.
2. Die Verwaltung wird außerdem beauftragt, das in der Sachverhaltsdarstellung beschriebene Konzept für die Fortsetzung der Haupttradroutenroute Nr. 9 in der Alfons-Auer-Straße, der Sternbergstraße und der Gabelsbergerstraße auszuarbeiten und umzusetzen.
3. Der Beschluss unterliegt der Beschlussnachverfolgung.

Sachverhalt:

Einleitung:

Der Ausschuss hat am 22.03.22 zur VO/22/18688/61 beschlossen:

„Das Konzept „Entwicklung eines Hauptroutennetzes (Radlrouten Regensburg) - Bericht“, erstellt von Inovaplan GmbH (Karlsruhe) wird als Grundlage für die weiteren Planungsschritte und die Umsetzung eines Hauptroutennetzes in Regensburg beschlossen.

Führen die Planungen zu signifikanten Veränderungen in der Aufteilung des Straßenraums, ist die Detailplanung – inklusive der Auswirkungen auf das Stellplatzangebot – dem Ausschuss vorzulegen.“

Die Verwaltung legt hiermit einen Umsetzungsvorschlag für die Hauptroute Nr. 1 und einen Konzeptvorschlag für die Route Nr. 9 vor, der im Weiteren auszuarbeiten ist.

Die Verwaltung hat zudem festgestellt, dass es im beschlossenen Netz an einzelnen Stellen Unstimmigkeiten gibt, die korrigiert werden sollten. Weiterhin haben sich innerhalb der vergangenen rund 3 Jahre neue Rahmenbedingungen ergeben, auf die reagiert werden sollte. Die Verwaltung wird daher noch in der 1. Jahreshälfte 2025 ein überarbeitetes Netz zur Beratung und Beschlussfassung vorlegen.

Fahrradstraße Europakanal

Zur Schließung der Lücke im Hauptroutennetz soll im Straßenzug Bamberger Straße / Am Europakanal / Dultplatz eine Fahrradstraße+ eingerichtet werden.

Westlich der Oberpfalzbrücke hat die Fahrbahn eine ausreichende Breite, so dass die Fahrradstraße ohne Reduzierung des Stellplatzbestands umgesetzt werden kann.

Östlich der Oberpfalzbrücke wurde und wird in der Fahrbahn in weiten Teilen beidseitig geparkt. Die verbleibende Fahrgassenbreite ist für die Anordnung einer Fahrradstraße prinzipiell zu schmal, weil das Nebeneinanderfahren auf langen Strecken nicht möglich ist.

Erhebungen vor Ort haben gezeigt, dass weniger als ein Drittel der abgestellten Kfz den Anwohnern zuzuordnen sind (Halterabfrage). Die Wohnstraßen werden also in erheblichem Maße von Einpendlern und Besuchern/Kunden belegt. Der Entfall eines untergeordneten Teils der Stellplätze würde somit nicht zulasten der Bewohner gehen und dem Parksuchverkehr (Lärm, Abgase) entgegenwirken.

Im Frühjahr 2024 wurde folgende Änderung durchgeführt:

- Während der Dultzeiten wurde in der Vergangenheit aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs an 3 Stellen ein Parkverbot eingerichtet. Das Amt für öffentliche Ordnung und Straßenverkehr hat in seiner Funktion als Straßenverkehrsbehörde entschieden, dieses Parkverbot aus Gründen der Verkehrssicherheit dauerhaft beizubehalten. Beschwerden zu der Maßnahme sind in der Verwaltung nicht eingegangen.

Somit liegen bereits seit der Maidult 2024 die Voraussetzungen für die Einrichtung der Fahrradstraße in großen Teilen auch östlich der Oberpfalzbrücke vor. In Ergänzung zu den bereits vollzogenen Maßnahmen müssen nunmehr nur noch zwei Begegnungsstellen eingerichtet werden, durch die 14 Stellplätze entfallen.

Die Anordnung der Fahrradstraße bewirkt in der Bamberger Straße eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h. Die gesamte Fahrradstraße erhält Vorfahrt gegenüber den einmündenden Seitenstraßen.

Alfons-Auer-Straße / Sternbergstraße / Gabelsbergerstraße

In 2025 wird die Verwaltung die bestehende Fahrradstraße über die Hornstraße hinaus bis zur Von-Reiner-Straße verlängern.

Die vor allem von Schülerinnen und Schülern sehr stark genutzte Verbindung aus Burgweinting und dem Kasernenviertel in die Stadtmitte wird in dem Abschnitt Hermann-Geib-Straße bis Minoritenweg von rund 5.000 bis 6.000 Kfz. werktags befahren. Zwischen Minoritenweg und Ostengasse sind es sogar 8.000 Kfz. (Zählungen 2019).

Gemäß den einschlägigen Regelwerken liegt die Verkehrsstärke in Erschließungsstraßen, insbesondere dann, wenn es sich um Wohnstraßen bzw. Tempo-30-Zonen handelt, üblicherweise unter 4.000 Kfz./Tag. Auch eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sollte jenseits der Grenze von 4.000 Kfz./Tag nicht angewendet werden.

Die Sternbergstraße ist als Tempo-30-Zone beschildert. Gemäß StVO und der Verwaltungsvorschrift dienen Tempo-30-Zonen dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie von Fußgängern und Radfahrern. Sie kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr eine geringe Rolle spielt. Allein schon aufgrund dieses offenkundigen Widerspruchs besteht Regelungsbedarf.

Zwar gibt es für die Anordnung von Fahrradstraßen noch keine klaren Vorgaben in den Regelwerken oder der StVO. Aber eine Belastung von mehr als 2.500 Kfz./Tag ist in einer Fahrradstraße nicht vertretbar.

Vor diesem Hintergrund gilt es, den gebietsfremden Kfz-Verkehr aus dieser wichtigen Haupttrasse auf das Hauptstraßennetz zu verlagern. Die Ziele in dem Quartier müssen zwar weiterhin mit dem Kfz erreichbar bleiben, ggf. jedoch unter Inkaufnahme gewisser Umwege.

Die alleinige Änderung der Beschilderung von Tempo 30 hin zu einer Fahrradstraße wird keine Entlastung vom Kfz-Verkehr bewirken. Die Beschränkung mittels „Anlieger frei“ Regelung wäre wegen der nicht durchführbaren Überwachung ebenfalls nicht erfolgreich und zielführend. Erfolgversprechend wären jedoch so genannte „modale Filter“, also Maßnahmen, die eine Durchlässigkeit im Radverkehr bewirken, gleichzeitig aber den gebietsfremden Kfz-Verkehr heraushalten.

Das Spektrum von modalen Filtern reicht von reinen verkehrsrechtlichen Anordnungen über Verkehrseinrichtungen (z. B. Poller) bis hin zu baulichen Maßnahmen bzw. Kombinationen verschiedener Maßnahmen. Auch im Stadtgebiet Regensburg gibt es schon seit vielen Jahren modale Filter in allen Stadtbezirken, hier eine kurze Auswahl:

- Umweltpuren in der Thundorferstraße in Fahrtrichtung Westen und Adolf-Kolping-Straße in Richtung Norden
- Durchfahrtsunterbrechungen Am Singrün / Herrenplatz, Michael-Burgau-Straße oder Uhlandstraße
- Fußgängerzone am westlichen Ende der Ostengasse
- Abbindung Clermont-Ferrand-Allee / Bertastraße

Selbst die Steinernen Brücke und der Grieser Steg, die Fußgängerzonen und Wohnverkehrsstraßen in der Altstadt, die Personenschiffahrtslande und der Schwabelweiser Weg – streng genommen sind das alles modale Filter.

Für die Sternbergstraße bieten sich aus Sicht der Verwaltung zwischen Hemauerstraße und Landshuter Straße gegenläufige Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr an. Der Radverkehr könnte in der Gegenrichtung jeweils einen Radfahrstreifen erhalten. Das Quartier wäre weiterhin mit geringen Umwegen aus allen Richtungen erreichbar, der gebietsfremde Verkehr würde aber sicher größtenteils das Hauptstraßennetz nutzen. Das hätte auch positive Auswirkungen auf die anschließenden Straßen, hier insbes. die Gabelsbergerstraße und die Alfons-Auer-Straße.

Die Verwaltung hat das Ziel, das Konzept in der ersten Jahreshälfte 2025 zu erteilen und baldmöglichst umzusetzen.

Anlagen:

Klimavorbehalt

Klimavorbehalt

Prüfung klimarelevanter Beschlussvorlagen der Stadt Regensburg

Gegenstand der Beschlussvorlage	
Drucksachennummer	
Für Prüfvorgang zuständiges Fachamt	
Bearbeiter/-in	

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

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: