

Auftraggeberin Stadt Regensburg

# Entwicklung eines Hauptradroutennetzes (Radlrouten Regensburg)

Bericht



## Impressum

### Auftraggeberin

Stadt Regensburg  
D.-Martin-Luther-Straße 3  
93047 Regensburg

### Auftragnehmer



#### Karlsruhe

INOVAPLAN GmbH  
Degenfeldstr. 3  
D-76131 Karlsruhe

+49 (721) 98 77 94 - 00  
karlsruhe@inovaplan.de

info@inovaplan.de  
www.inovaplan.de

#### Nachunternehmer

Green City Experience GmbH  
Türkenstraße 55-57  
D-80799 München

#### Projektteam INOVAPLAN

- Dr.-Ing. Tim Hilgert (Gesamtprojektleitung)
- MSc. Svenja Schreiber
- Dipl.-Ing. Sabine Michels
- Adrian Offermanns
- BSc. Florian Reißig

#### München

INOVAPLAN GmbH  
Am Wiesenhang 19  
D-81377 München

+ 49 (89) 50 03 54 - 0  
muenchen@inovaplan.de



#### Projektteam Green City Experience

- MSc. Marianne Pfaffinger
- MSc. Kerstin Knuth
- Dipl.-Ing. Pia Bolkart

Karlsruhe/München, 21. Januar 2022

## Inhaltsverzeichnis

<b>Kurzfassung.....</b>	<b>I</b>
<b>1 Aufgabenstellung, Projektstruktur.....</b>	<b>1</b>
<b>2 Entwicklung Hauptradroutennetz Zielzustand.....</b>	<b>4</b>
2.1 Methodisches Vorgehen.....	4
2.2 Ausgangsbasis, verfügbaren Daten.....	4
2.3 Netzabgleich und Netzüberprüfung .....	5
2.4 Abgestimmtes Zielnetz.....	16
<b>3 Begleitende (Fach-)Öffentlichkeitsbeteiligung.....</b>	<b>17</b>
3.1 Öffentlichkeitsarbeit (Digitale Plattform / Webseite) .....	17
3.2 Einbindung Projektgruppe .....	20
3.3 Einbindung BürgerInnen-Gruppe.....	22
3.4 Einbindung Umlandgemeinden .....	27
3.5 Einbindung Politik .....	28
<b>4 Ergebniskonzept .....</b>	<b>29</b>
4.1 Maßnahmen Fachplanung Hauptroutennetz – Kataster .....	29
4.1.1 Netzbefahrung.....	30
4.1.2 Entwicklung Musterlösungen / Anforderungen an Führungsformen .....	32
4.1.3 Umsetzungszeiträume und Kostenschätzungen .....	35
4.1.4 Ausarbeitung Maßnahmenkataster / Maßnahmensteckbriefe .....	37
4.2 Maßnahmen Fachplanung Hauptroutennetz – Detaillösungen .....	41
4.2.1 Platz der Einheit.....	41
4.2.2 D.-Martin-Luther-Straße .....	50
4.2.3 Kumpfmühler Straße.....	58
4.3 Maßnahmen Markierung / Beschilderung / Wegweisung.....	65
4.4 Maßnahmen Kommunikation .....	69
4.5 Dringlichkeitsliste und Umsetzungskonzeption.....	75
<b>5 Fazit / Abschließende Empfehlungen.....</b>	<b>81</b>

## 6 Anhang.....83

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Zielnetz Hauptradroutennetz Regensburg .....	II
Abbildung 2	Zielführungsformen Langfristiges Hauptradroutennetz.....	III
Abbildung 3	G geplante Maßnahmen zum Beginn der Umsetzung des Hauptradroutennetzes .....	IV
Abbildung 4	Zeitliche Entwicklung zum Radlrouten-Projekt .....	1
Abbildung 5	Projektschema / Zeitplan Radlrouten Regensburg.....	2
Abbildung 6	Ausgangsbasis – Kombination beider Routennetzvorschläge .....	5
Abbildung 7	Verflechtung Netz und Bildungseinrichtungen.....	6
Abbildung 8	Verflechtung Netz und Arbeitgeber – Eigene Recherchen und OSM Aktuell.....	7
Abbildung 9	Verflechtung Netz und Arbeitsplätze – Verkehrsmodell 2035 .....	8
Abbildung 10	Verflechtung Netz und Bevölkerung – Aktuell .....	9
Abbildung 11	Verflechtung Netz und Bevölkerung – Verkehrsmodell 2035 .....	10
Abbildung 12	Verflechtung Netz und sonstige Ziele .....	11
Abbildung 13	Verflechtung Netz und Übergangspunkte Landkreis.....	12
Abbildung 14	Verflechtung Netz und Quell-/Zielverkehr 2035 .....	13
Abbildung 15	Maschenweite des Netzvorschlags.....	14
Abbildung 16	Verortete Mängel im Stadtgebiet.....	15
Abbildung 17	Zielnetz Hauptradroutennetz Regensburg .....	16
Abbildung 18	Webseite: Landing-Page .....	18
Abbildung 19	Webseite: News-Bereich (Teaser) .....	18
Abbildung 20	Webseite: Beiträge .....	19
Abbildung 21	Webseite: Zeitstrahl.....	19
Abbildung 22	Platzvergabe-Matrix .....	23
Abbildung 23	WS #2: Ergebnisse Maßnahmenpriorisierung Sichtbarkeit.....	24
Abbildung 24	WS #2: Ergebnisse Maßnahmenpriorisierung Kommunikation .....	25
Abbildung 25	WS #2: Überarbeitete Kommunikationsprioritäten .....	26
Abbildung 26	WS #3: Priorisierungspräferenzen der Bürgerinnen und Bürger.....	26

Abbildung 27	WS #3: O-Töne der Rückmeldungen zum Beteiligungsprozess .....	27
Abbildung 28	Schritte Maßnahmenentwicklung Fachplanung .....	30
Abbildung 29	Beispiele Erhebungsass/-technik Netzbefahrung .....	31
Abbildung 30	Beispiel Musterlösung/Anforderungen an Führungsformen .....	33
Abbildung 31	Rahmenbedingungen Maßnahmenentwicklung .....	37
Abbildung 32	Zielführungsform des Hauptradroutennetzes (Übergangnetz/langfristiges Netz) .	38
Abbildung 33	Maßnahmenhinweis bei Strecken ohne bauliche Eingriffe .....	39
Abbildung 34	Beispielsteckbrief Infrastrukturmaßnahmen.....	40
Abbildung 35	Bereiche der Detaillösungen .....	41
Abbildung 36	Platz der Einheit: Lage der Querschnitte .....	42
Abbildung 37	Querschnitt A-A Jakobstraße .....	43
Abbildung 38	Querschnitt B-B Jakobstraße Bestand und Lösungsvorschlag.....	44
Abbildung 39	Querschnitt C-C Platz der Einheit Bestand und Lösungsvorschlag Stufe 1 und 2.....	45
Abbildung 40	Querschnitt D-D Prüfeninger Straße Bestand und Lösungsvorschlag .....	46
Abbildung 41	Querschnitt E-E Prüfeninger Straße Bestand und Lösungsvorschlag .....	47
Abbildung 42	Querschnitt F-F Prüfeninger Straße Bestand nach Abschluss Sanierung .....	48
Abbildung 43	Querschnitt G-G Prüfeninger Straße Bestand nach Abschluss Sanierung.....	48
Abbildung 44	Lageplan Detaillösung – Platz der Einheit (Stand: 03.12.2021).....	49
Abbildung 45	Veränderungen D.-Martin-Luther-Straße durch Interims-ZOB .....	50
Abbildung 46	Wegfall Verkehrsbeziehungen für den MIV durch Einrichtung des Interims-ZOB ...	51
Abbildung 47	Auswirkungen der Einrichtung einer Einbahnstraße in der D.-Martin-Luther-Straße .....	54
Abbildung 48	D.-Martin-Luther-Straße: Lage der Querschnitte .....	55
Abbildung 49	Querschnitt A-A D.-Martin-Luther-Straße Bestand und Lösungsvorschläge.....	56
Abbildung 50	Querschnitt B-B D.-Martin-Luther-Straße Bestand und Lösungsvorschläge .....	57
Abbildung 51	Kumpfmühler Straße: Lage der Querschnitte.....	58
Abbildung 52	Querschnitt A-A Kumpfmühler Straße Bestand und Lösungsvorschlag .....	60
Abbildung 53	Querschnitt B-B Kumpfmühler Straße Bestand und Lösungsvorschlag .....	61
Abbildung 54	Querschnitt C-C Kumpfmühler Straße Bestand und Lösungsvorschlag.....	62

Abbildung 55	Querschnitt D-D Kumpfmühler Straße Bestand und Lösungsvorschlag.....	63
Abbildung 56	Lageplan Detaillösung – Kumpfmühler Straße (Stand: 20.10.2021) .....	64
Abbildung 57	Zweck und Ziel von Maßnahmen im Bereich Markierung und Beschilderung.....	65
Abbildung 58	Mögliche Routenmarkierungen im Hauptroutennetz .....	66
Abbildung 59	Ziel- und Zwischenwegweiser FGSV-Standard mit Einhängern .....	68
Abbildung 60	Auszuschildernde Ziele im Hauptroutennetz .....	69
Abbildung 61	Umsetzungshorizonte der Abschnitte des Hauptradroutennetzes.....	76
Abbildung 62	Geplante Maßnahmen zum Beginn der Umsetzung des Hauptradroutennetzes ....	77
Abbildung 63	Umsetzungshorizonte nach Routen .....	77

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Übersicht Führungsformen und Eigenschaften.....	34
Tabelle 2	Kategorien Umsetzungshorizonte .....	35
Tabelle 3	Beispiel Kostenkalkulation.....	36
Tabelle 4	Maßnahmen-Querschnitte Platz der Einheit.....	43
Tabelle 5	Maßnahmen Querschnitte D.-Martin-Luther-Straße .....	55
Tabelle 6	Maßnahmen-Querschnitte Kumpfmühler Straße .....	59
Tabelle 7	Routenbeschreibungen .....	67
Tabelle 8	Umsetzungshorizonte und Kosten der Abschnitte des Hauptradroutennetzes.....	75
Tabelle 9	Kurz- und mittelfristig geplante Maßnahmen .....	79
Tabelle 10	Maßnahmenvorschläge 2024+ .....	80

## 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 Radloutennetz 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.

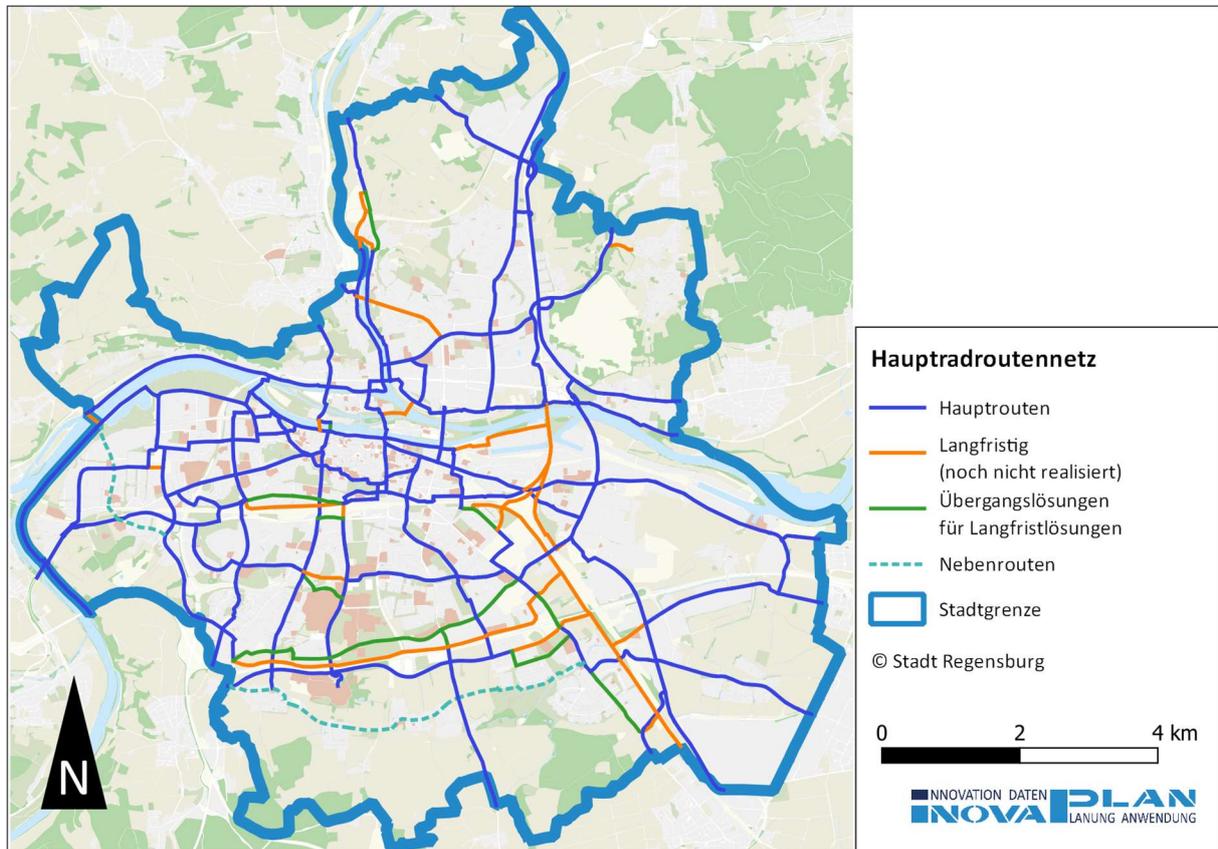
Im Zuge dieser Entwicklungen wurde Ende 2020 das Verkehrsplanungsbüro INOVAPLAN GmbH, zusammen mit der Agentur Green City Experience GmbH, beauftragt, ein Hauptradloutennetz für das Stadtgebiet auszuarbeiten. Dies geschieht unter Einbindung der Stadt Regensburg als Auftraggeberin und einer ergänzenden 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 Hauptroutennetzes?
- Welche Probleme und Chancen sehen Bürgerinnen und Bürger für das Hauptroutennetz in Regensburg?
- Wie und wann können die Streckenabschnitte des künftigen Hauptroutennetzes umgebaut werden, um die Qualitätsstandards zu erfüllen?

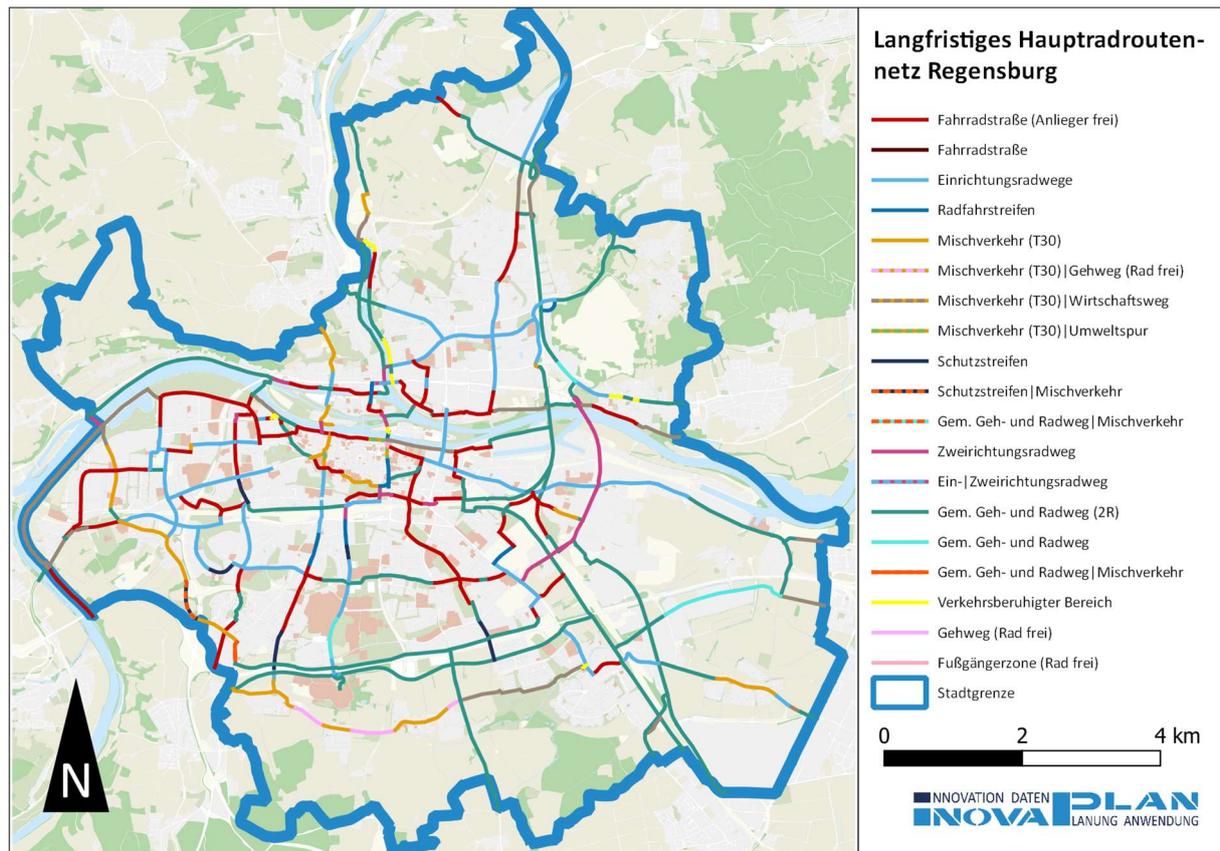
Ziel der ersten Projektphase war die Bestimmung der zukünftigen Radlrouten des Hauptroutennetzes im Stadtgebiet. Hierzu fanden Netz- und Potenzialanalysen sowie die Sichtung vorhandener Planungsgrundlagen statt. Basierend auf Vorschlägen der Stadt Regensburg sowie der Projektgruppe der Radentscheid-InitiatorInnen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

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 Hauptradroutennetz Regensburg  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

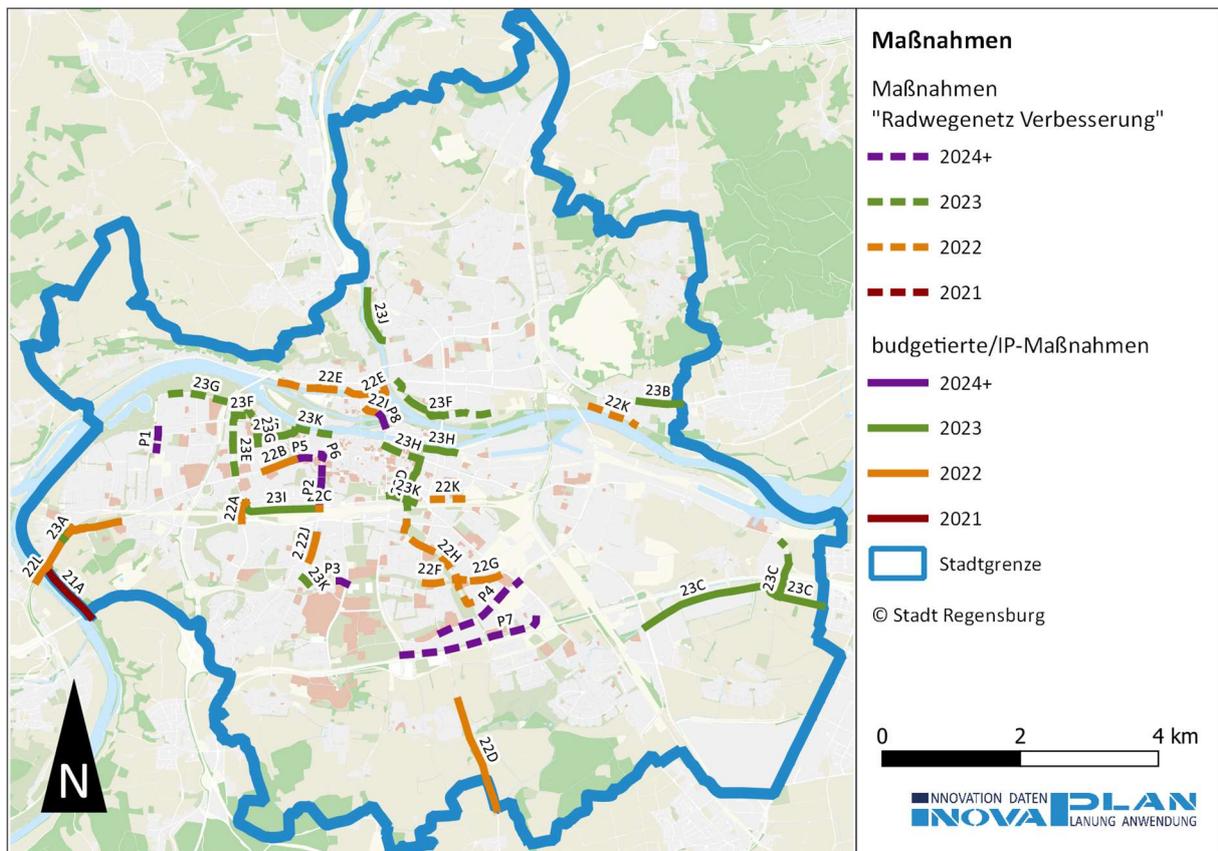
Im weiteren Projektverlauf wurden Maßnahmen entwickelt, um das vorliegende Zielnetz realisieren zu können. Diese Maßnahmen bestehen aus notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen wie auch Maßnahmen zur Sichtbarkeit bzw. Öffentlichkeitsarbeit in Zusammenhang mit dem Hauptrouthenetz. Für die infrastrukturellen 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.



**Abbildung 2 Zielführungsformen Langfristiges Hauptradroutennetz**  
(Quelle: INOVAPLAN 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.

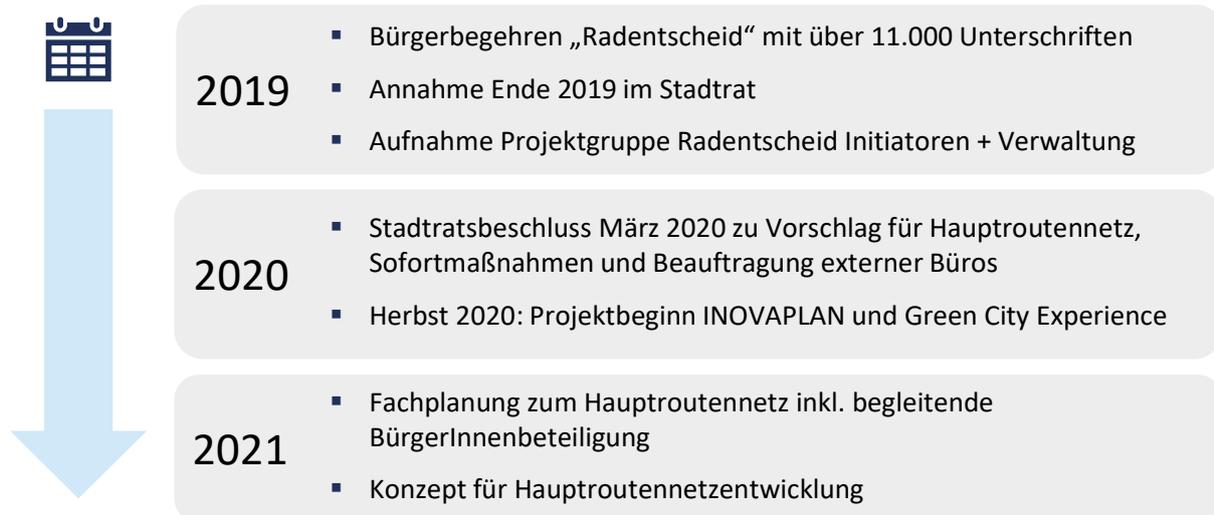


**Abbildung 3** Geplante Maßnahmen zum Beginn der Umsetzung des Hauptradrouthenetzes  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Input Stadt Regensburg Stand November 2021)

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.

## 1 Aufgabenstellung, Projektstruktur

Schon in naher Zukunft soll ein Drittel der Regensburger Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mit Rad und 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 (siehe Abbildung 4) 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 Radlrouennetz für das ganze Stadtgebiet und dazu eine entsprechend gute Ausschilderung. Um ein durchgängiges Netz zu schaffen, müssen Radwegelücken im Stadtgebiet geschlossen und 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.



**Abbildung 4** Zeitliche Entwicklung zum Radlrouennetz-Projekt  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Im Zuge dieser Entwicklungen wurde Ende 2020 das Verkehrsplanungsbüro INOVAPLAN GmbH, zusammen mit der Agentur Green City Experience GmbH, beauftragt, die Entwicklung eines Hauptradlrouennetzes auszuarbeiten. Dies unter Einbindung der Stadt Regensburg als Auftraggeberin und einer ergänzenden Projektgruppe, auch aus Mitgliedern des Radentscheids, sowie weiterer Beteiligungsebenen.

Ziel des Projektes „Radlrouennetz 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 Hauptroutennetzes?
- Welche Probleme und Chancen sehen Bürgerinnen und Bürger für das Hauptroutennetz in Regensburg?
- Wie und wann können die Streckenabschnitte des künftigen Hauptroutennetzes umgebaut werden, um die Qualitätsstandards zu erfüllen?

Der vorliegende Projektbericht beschreibt das methodische Vorgehen bei der Entwicklung des Hauptroutennetzes für die Stadt Regensburg und dokumentiert gleichzeitig alle (Zwischen-)Ergebnisse sowie den begleitenden Beteiligungsprozess.

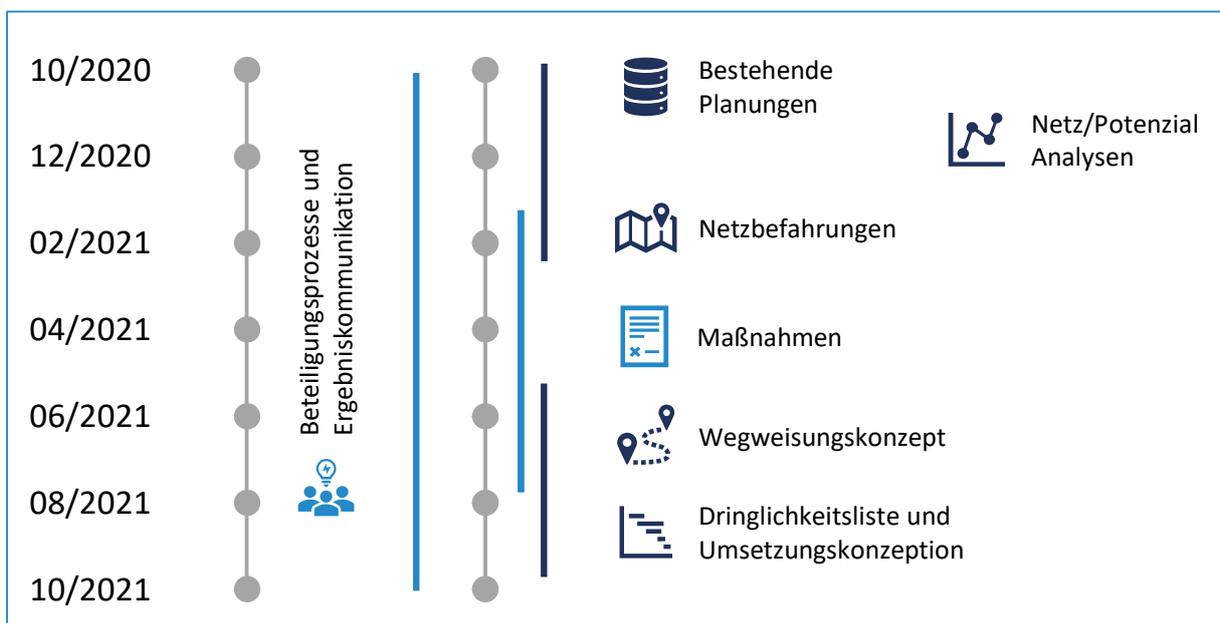


Abbildung 5 Projektschema / Zeitplan Radrouten Regensburg  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Kapitel 2 führt die erste Projektphase mit der Erstellung und Abstimmung eines Radbefahrungsnetzes aus, welche von Projektbeginn bis ca. Januar 2021 andauerte. In dieser ersten Phase fanden Netz- und Potenzialanalysen statt sowie die Übernahme und Sichtung vorhandener Planungsgrundlagen. Basierend auf Vorschlägen der Stadt Regensburg sowie der Projektgruppe der Radentscheid-InitiatorInnen wurde in gemeinsamer Abstimmung ein Zielnetz für die Radhauptrouen entwickelt.

Der Projektverlauf wurde begleitet von vielfältigen Aktionen zur Beteiligung unterschiedlichster Akteure (siehe Kapitel 3). Hierzu zählen sowohl Maßnahmen gegenüber der allgemeinen Öffentlichkeit wie die Einrichtung einer Projekthomepage sowie die Bildung einer repräsentativen BürgerInnen-gruppe, als auch Maßnahmen zur Einbindung und Information von Fachöffentlichkeit und politischen Akteuren wie den InitiatorInnen des Radentscheids, städtischen Gremien und Verwaltungen oder auch umliegenden Gemeinden.

Kapitel 4 beschreibt das resultierende Maßnahmenkonzept, wobei ein Schwerpunkt auf den notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen liegt. Im Zuge der Maßnahmenentwicklung wurde das entwickelte Zielnetz, soweit Strecken im Bestand vorhanden, zunächst als Bestandsanalyse mit dem Rad befahren. Die so gewonnenen Erhebungsdaten bilden die Grundlage für die weitere Ausarbeitung von Maßnahmen zur Umsetzung des Zielnetzes. Parallel wurden, in Abstimmung mit den Beteiligten und basierend auf Richtlinien, Fachliteratur und Beispielen aus anderen Städten, Musterlösungen entwickelt, die den Zielausbauzustand für unterschiedliche Führungsformen des Hauptradroutennetzes beschreiben. Darauf aufbauend wurden grundsätzliche Überlegungen zu den Zielführungsformen des zukünftigen Radlrouennetzes ausgearbeitet. Nach Abstimmung dieser wurden durch das Planungsteam für alle Abschnitte des Netzes Steckbriefe erarbeitet, die den notwendigen Umbauaufwand und die umzusetzenden Maßnahmen dokumentieren und damit einen Fahrplan für die Realisierung des Netzes in den kommenden Jahren darstellen können.

Die in Kapitel 4 beschriebenen Maßnahmen beschränken sich jedoch nicht auf den reinen Infrastrukturausbau. Begleitend sind weitere Maßnahmen, bspw. in der Wegweisung sowie in der Kommunikation mit der Öffentlichkeit, sinnvoll. Abschließend werden zudem Hinweise zu Priorisierungen sowie einer möglichen Umsetzungskonzeption beschrieben. Diese besteht aus prioritären Maßnahmen der kommenden Jahre 2022 und 2023 sowie mittelfristigen Maßnahmen zur weiteren Umsetzung entlang der identifizierten Aufwände, welche im Rahmen der Steckbriefe des Radlrouennetzes dokumentiert werden.

## 2 Entwicklung Hauptradroustennetz Zielzustand

Erster inhaltlicher Projektteil war die Entwicklung eines Zielzustands für das Hauptradroustennetz der Stadt Regensburg. Der Zielzustand beschreibt das grundlegende Roustennetz innerhalb des Stadtgebiets unter Sicherstellung fachlicher Rahmenbedingungen wie der Anbindung aller wichtigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte, aller wichtigen Bildungseinrichtungen etc. Dieses wurde im weiteren Projektverlauf in ein Langfrist- sowie ein Übergangsnetz verfeinert.

### 2.1 Methodisches Vorgehen

Basis der fachplanerischen Analysen zur Netzerstellung waren zunächst zwei Vorschläge für das Roustennetz von der Stadt Regensburg sowie der begleitenden Projektgruppe aus den InitiatorInnen des Radentscheids. Weiterhin lagen dem Planungsteam verschiedene Datengrundlagen zu aktuellen und zukünftigen Bevölkerungs- und Einwohnerschwerpunkten sowie wichtigen Bildungseinrichtungen etc. vor.

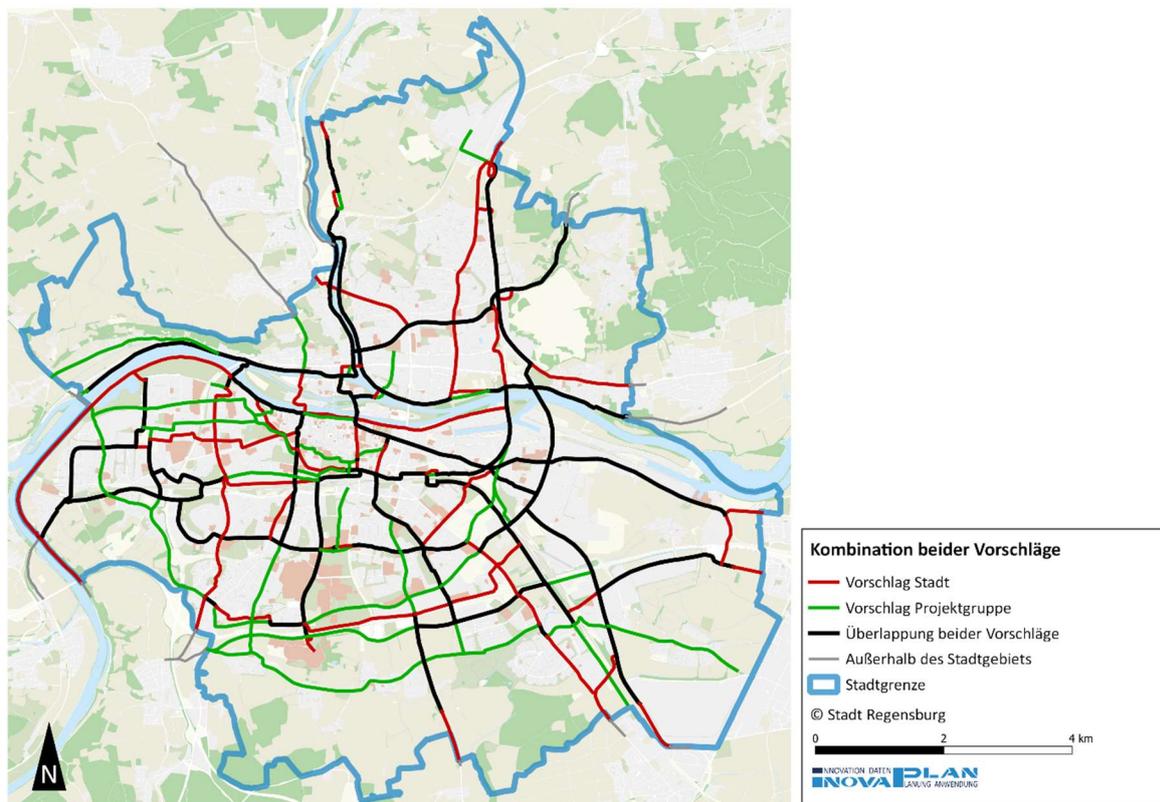
Ziel der Arbeiten war ein fusioniertes bzw. ergänztes Zielnetz, das sowohl den Überlegungen der beiden vorhandenen Netzvorschläge Rechnung trägt, gleichzeitig an möglichen Stellen ergänzt wird, um die fachplanerischen Rahmenbedingungen zu erfüllen, und dabei möglichst wenige parallele Führungen vorsieht. Die Prüfung der bestehenden Hauptradroustenvorschläge (Stadt und Projektgruppe) auf Vollständigkeit bzw. „Überdeckung“ erfolgte nach den folgenden Kriterien:

- Bildungseinrichtungen
- Große Arbeitgeber aktuell und Arbeitsplätze 2035
- Bevölkerung (10-64 Jahre) aktuell und 2035
- Weitere wichtige Ziele
- Verknüpfungspunkte zum Landkreisnetz
- Quell- und Zielverkehre Verkehrsmodell 2035
- Maschenweite / Netzdichte
- Abgleich mit vorhandenen Mängellisten im Netz

### 2.2 Ausgangsbasis, verfügbaren Daten

#### Routenvorschläge von Stadt und Projektgruppe

Die Hauptroutenvorschläge von der Stadt Regensburg sowie der Projektgruppe weisen an vielen Stellen Überlappungen auf. Insgesamt decken die Vorschläge eine Distanz von 187 Kilometern ab, wovon 176 Kilometer innerhalb des Stadtgebiets von Regensburg (Untersuchungsraum) liegen. Eine gemeinsame Führung lag zu Beginn auf 76 Kilometern vor, 49 Kilometer wurden ergänzend von der Projektgruppe empfohlen, 51 Kilometer von der Stadt Regensburg.



**Abbildung 6** Ausgangsbasis – Kombination beider Routennetzvorschläge  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

### Daten für den weiteren Projektprozess

Für den weiteren Projektprozess standen ergänzende Daten zur Verfügung:

- Verkehrsmodell der Stadt Regensburg
- Unterlagen zu bereits in Planung/Umsetzung befindlichen verkehrlichen Maßnahmen
- Aktuelle bzw. bestehende verkehrliche Planungskonzepte der Stadt Regensburg
- Zugriff auf Kartenmaterialien der Stadt Regensburg
  - Stadtbasiskarte
  - Stadtgrundkarte
  - Orthofotos
  - Straßengraph
- Strukturdaten zu Bevölkerung und Altersverteilung

### 2.3 Netzabgleich und Netzüberprüfung

Mit den verfügbaren Daten wurden die beiden Netzvorschläge (siehe Abbildung 6) untersucht, um verschiedene Aspekte festzulegen und zu untersuchen:

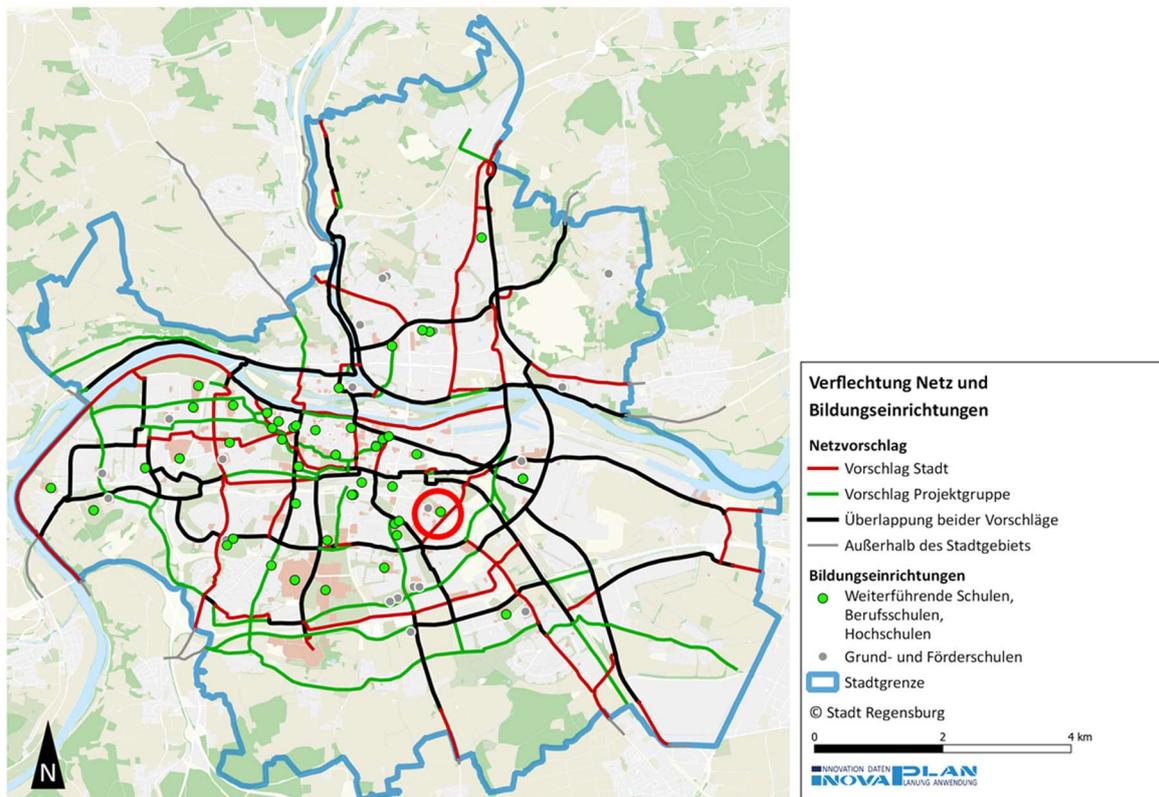
- Entscheidungen zur Übernahme von Netzabschnitten in das Zielnetz nach fachplanerischer Analyse verschiedener Kriterien

- Entscheidungen für einen Netzabschnitt bei zwei räumlich nah beieinanderliegenden Optionen der Netzführung
- Netzanpassung nach Hinweisen auf zwischenzeitlich geplante Baumaßnahmen oder Projekte
- Ergänzung, welche der Strecken im Bestand noch nicht vorliegen, aber Teil von Planungsprojekten sind

### Bildungseinrichtungen

Anhand des statistischen Jahrbuchs von Regensburg sowie durch eigene ergänzende Recherchen wurden die relevanten Schulen (nur weiterführende Schulen, Berufsschulen und Hochschulen) im Stadtgebiet recherchiert und auf ihren Zugang zum potenziellen Radlnetz analysiert.

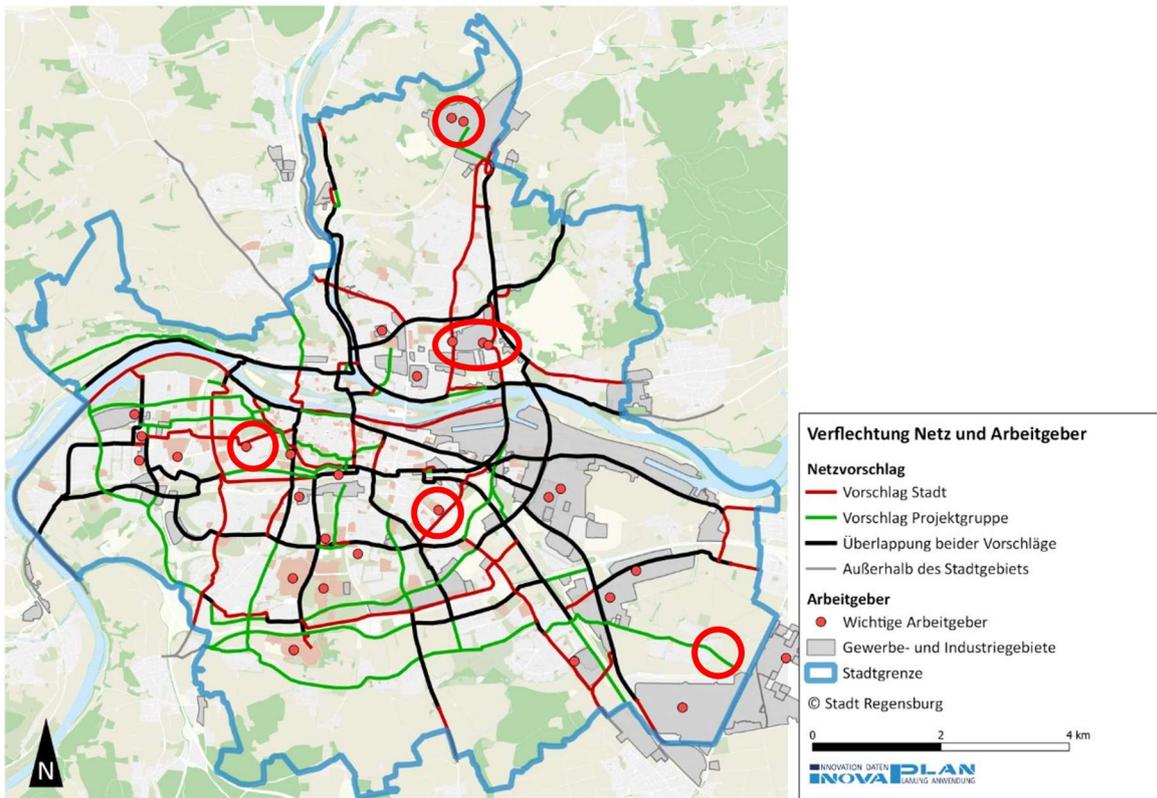
Die Netzvorschläge liegen dabei immer in direkter Nähe aller relevanten Bildungseinrichtungen. Fast alle Schulen werden zudem durch beide Netzvorschläge erreicht. Im rot markierten Bereich (siehe Abbildung 7) wird die Führung entlang der Prinz-Rupprecht-Straße der grünen Führung vorgezogen. In der weiteren Detailbetrachtung konnte dieser Teil des Netzes jedoch nicht weiterverfolgt werden, da sich hier durch ein hohes Kfz-Aufkommen und das anliegende Krankenhaus wiederum Nachteile gegenüber anderen Führungen ergeben haben.



**Abbildung 7** Verflechtung Netz und Bildungseinrichtungen  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

## Große Arbeitgeber aktuell und Arbeitsplätze 2035

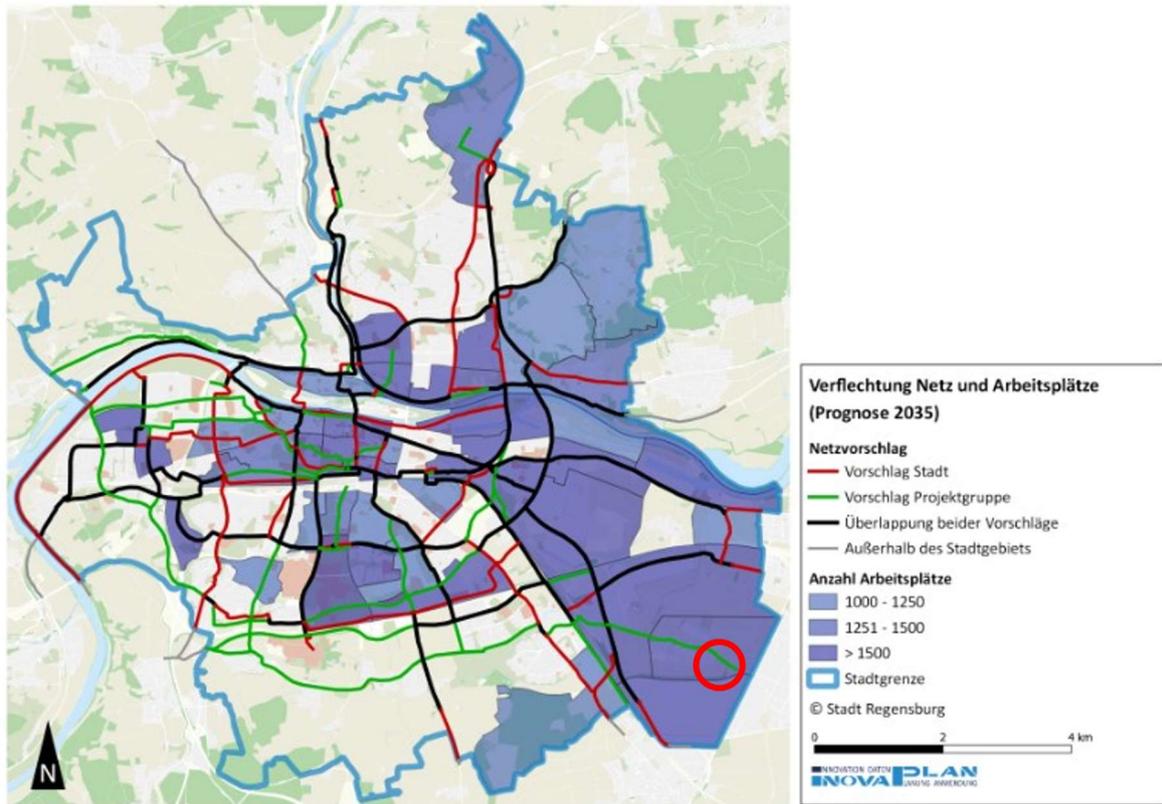
Basierend auf eigenen Recherchen zu großen Arbeitgebern in Regensburg (z.B. über die Webseite der Stadt Regensburg, Unternehmenswebseiten, Wikipedia, ...) und Daten aus OpenStreetMaps zu Gewerbe- und Industriegebieten wurden alle wichtigen Stellen für Arbeitsgelegenheiten im Stadtnetz verortet und mit den Netzvorschlügen abgeglichen (siehe Abbildung 8). Ergänzend wurden Auswertungen des Verkehrsmodells der Stadt Regensburg zu den prognostizierten Arbeitsplätzen 2035 hinzugezogen.



**Abbildung 8** Verflechtung Netz und Arbeitgeber – Eigene Recherchen und OSM Aktuell  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

Im Ergebnis liegen auch hier alle relevanten Punkte und Gebiete in direkter Nähe mindestens eines Netzvorschlages. An den rot eingekreigten Stellen (mit Ausnahme der Prinz-Rupprecht-Straße, siehe vorheriger Teilabschnitt) wurden diese daher in das Zielnetz übernommen.

Auch nach den für 2035 prognostizierten Arbeitsplatzzahlen in den Zellen des Verkehrsmodells aus Regensburg (siehe Abbildung 9) ergeben sich keine weiteren notwendigen Netzergänzungen.

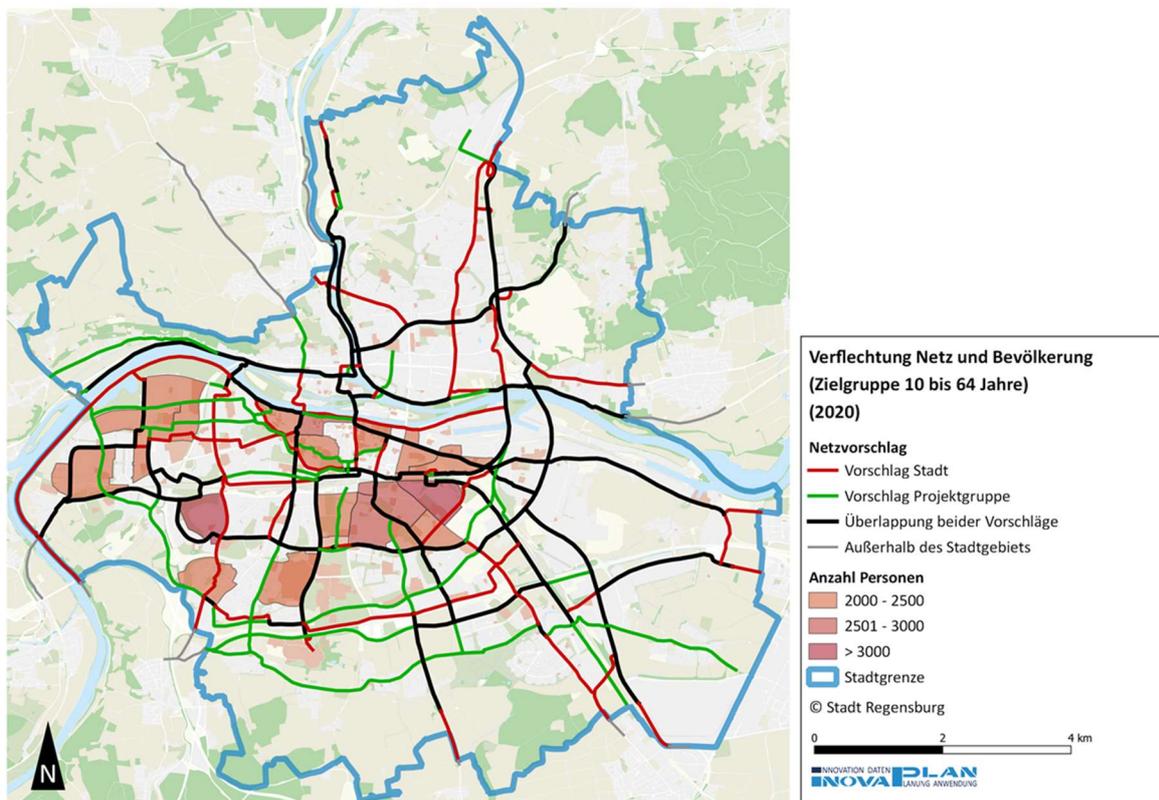


**Abbildung 9** Verflechtung Netz und Arbeitsplätze – Verkehrsmodell 2035  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

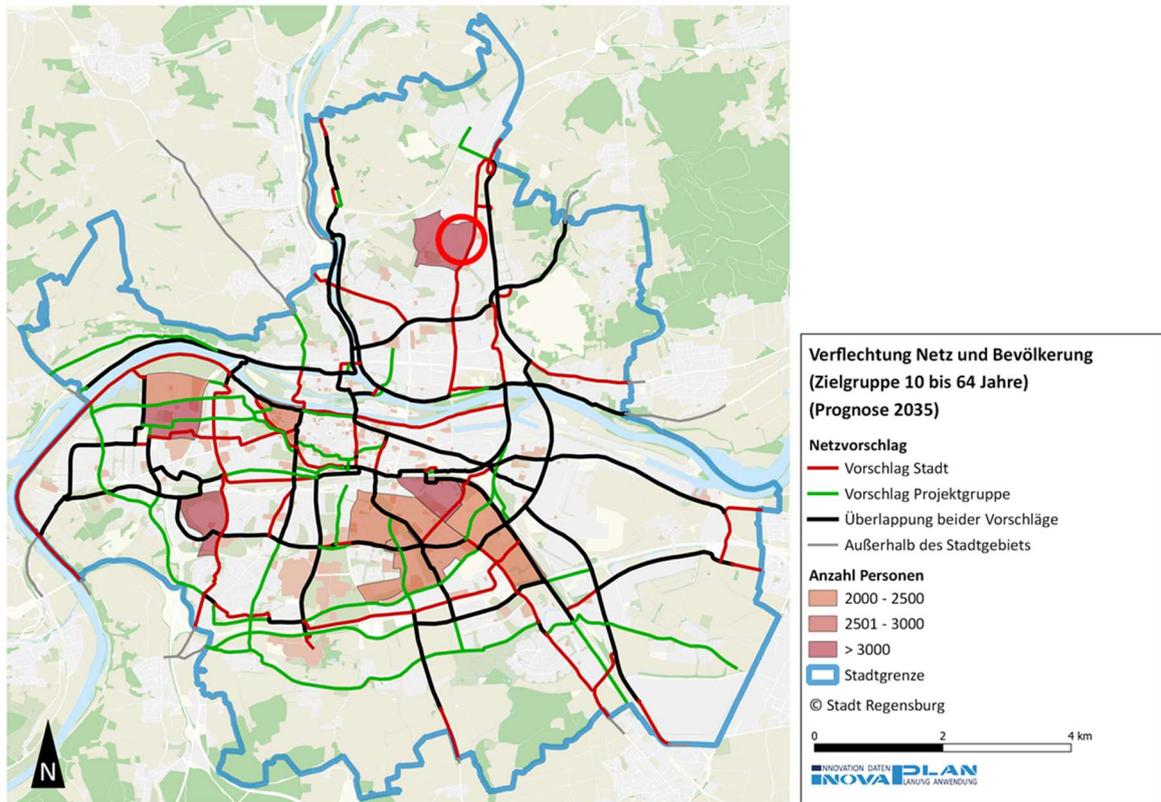
## Bevölkerung (10-64 Jahre) aktuell und 2035

Basierend auf Daten des Amtes für Stadtentwicklung in Regensburg wurden die aktuellen Bevölkerungsschwerpunkte auf ihren Zugang zu den Netzvorschlügen untersucht. Ergänzend wurden Auswertungen des Verkehrsmodells der Stadt Regensburg zu den Bevölkerungszahlen im Prognosejahr 2035 hinzugezogen. In beiden Fällen wurde hierzu die Zielgruppe 10 bis 64 Jahre als potenzielle Alltagsradelnde betrachtet.

Für die aktuellen Bevölkerungsschwerpunkte (siehe Abbildung 10) ergeben sich keine notwendigen Netzergänzungen. Für den Prognosefall 2035 (siehe Abbildung 11) wird empfohlen, die westliche Route aus dem Vorschlag der Stadt Regensburg in das Zielnetz aufzunehmen, um das zukünftige Wohngebiet im nördlichen Bereich des Stadtbezirks Konradsiedlung-Wutzlhofen zu erschließen.



**Abbildung 10** Verflechtung Netz und Bevölkerung – Aktuell  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

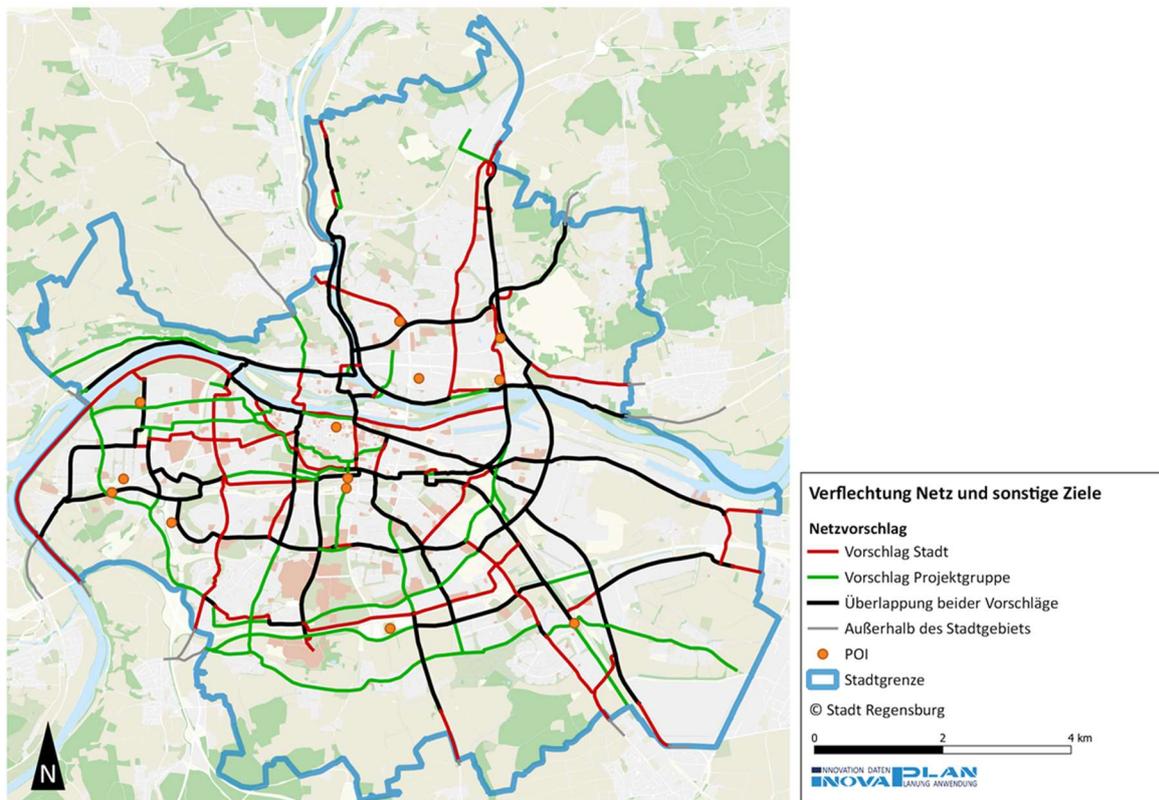


**Abbildung 11** Verflechtung Netz und Bevölkerung – Verkehrsmodell 2035  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

## Weitere wichtige Ziele

Neben den betrachteten Kategorien der Bildungs-, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte gibt es weitere Ziele, die auch für den Alltagsradverkehr von Bedeutung sein könnten. Hierzu zählen bspw. Bahnhöfe, Einkaufszentren, Arenen sowie weitere interessante Punkte (Points of Interest) wie in Regensburg die Altstadt, der Donaupark und das Westbad. Diese Ziele wurden durch eigene Recherchen ergänzt.

Im Ergebnis zeigt sich auch hier eine Überdeckung der betrachteten Ziele mit den vorhandenen Netzvorschlügen, sodass keine Netzergänzung notwendig ist (siehe Abbildung 12).

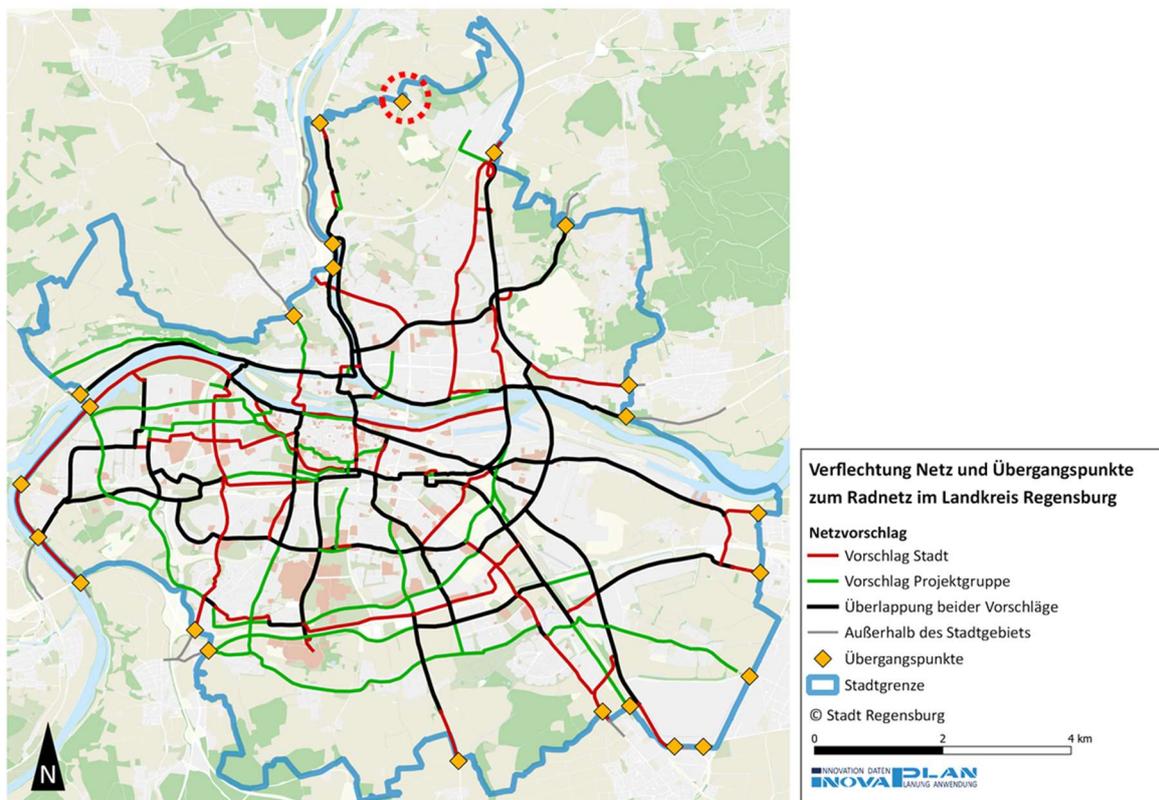


**Abbildung 12** Verflechtung Netz und sonstige Ziele  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

## Verknüpfungspunkte zum Landkreisnetz

Der Landkreis Regensburg hat im Jahr 2020 ein landkreisweites Radverkehrskonzept beschlossen, das auch Übergangspunkte zum Stadtgebiet aus den umliegenden Kommunen enthält. Im Sinne eines auch für Einpendelnde aus dem Umland bzw. stadtgrenzenübergreifende Verkehre attraktives Netz, sollten diese Übergangspunkte auch für das städtische Netz Orientierungspunkte bilden.

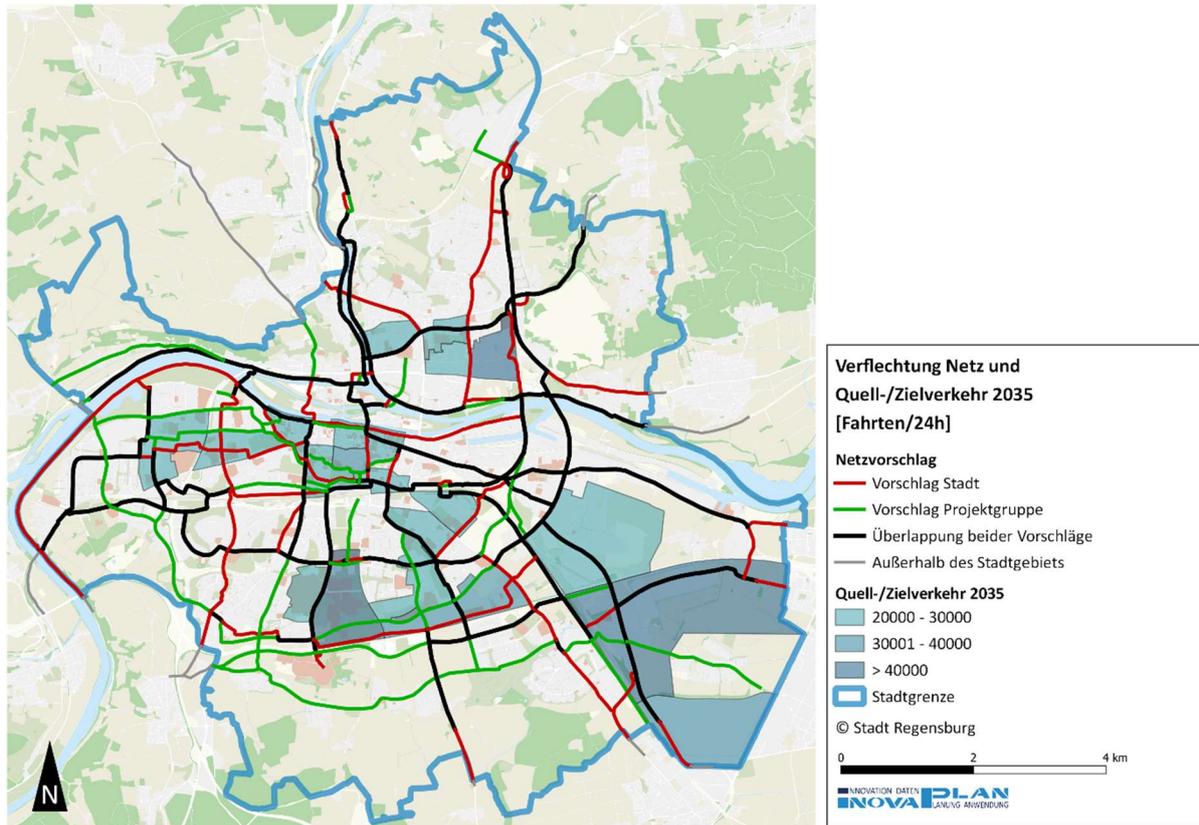
Auch hier zeigt sich eine gute Übereinstimmung der bestehenden Netzentwürfe zu den Übergangspunkten im Landkreis (siehe Abbildung 13). Einzig der Übergangspunkt im Norden zwischen Regensburg-Ödenthal und Zeitlarn ist nicht an die Netzvorschläge angebunden. Dieser Streckenabschnitt wurde in das Zielnetz aufgenommen.



**Abbildung 13** Verflechtung Netz und Übergangspunkte Landkreis  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

**Quell- und Zielverkehre Verkehrsmodell 2035**

Als weitere Analyse wurden die Quell- und Zielverkehre aus dem Verkehrsmodell mit Prognosestand 2035 betrachtet. Diese bestehen in ihren Schwerpunkten aus Fahrten von oder in die Arbeitsplatz- und Bevölkerungsschwerpunkte (siehe Abbildung 14). Hieraus ergeben sich keine weiteren Netzergänzungen oder -anpassungen.

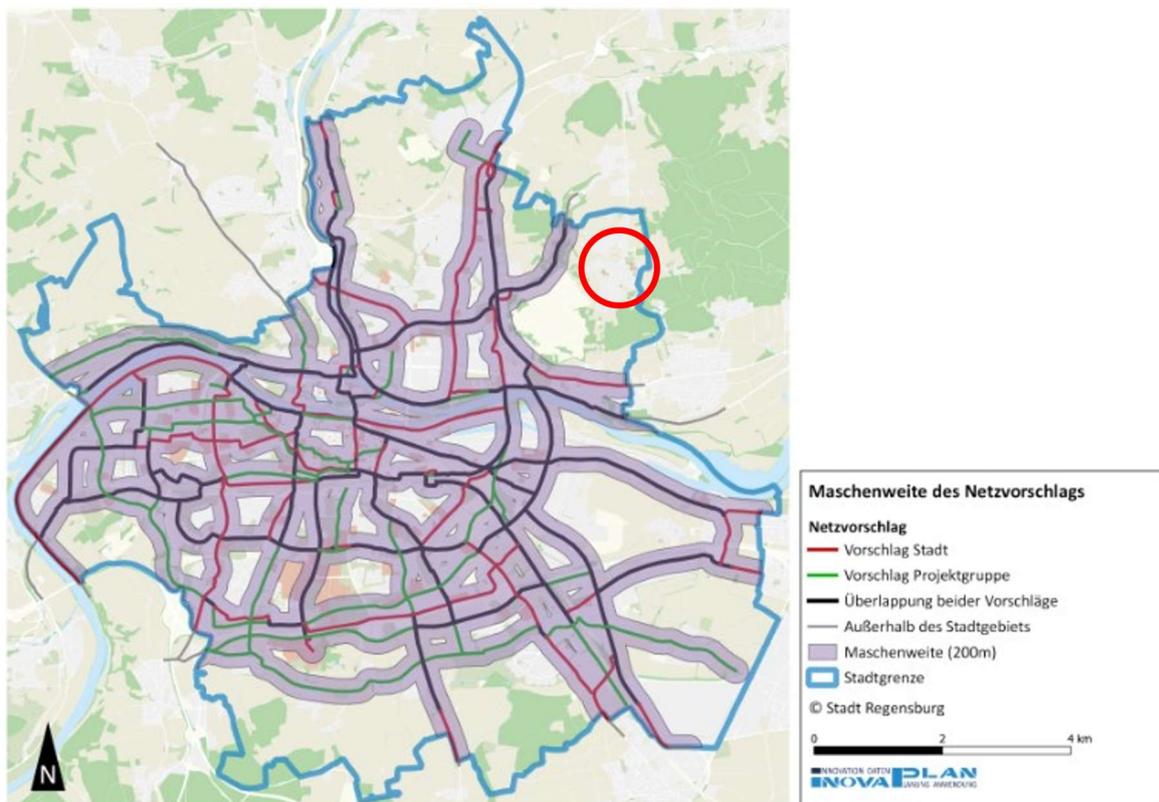


**Abbildung 14** Verflechtung Netz und Quell-/Zielverkehr 2035  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

## Maschenweite / Netzdichte

Das Hauptradroustennetz soll wichtige Quellen und Ziele des Alltags für den Radverkehr erschließen. Ein Qualitätskriterium hierfür ist nach ERA 2010 die Maschenweite des Netzes, die so gestaltet sein soll, dass ein Großteil der Bevölkerung maximal 200 Meter von einer Hauptverbindung des Radverkehrs entfernt wohnen soll, um einen einfachen und direkten Zugang zum Hauptradroustennetz sicherzustellen.

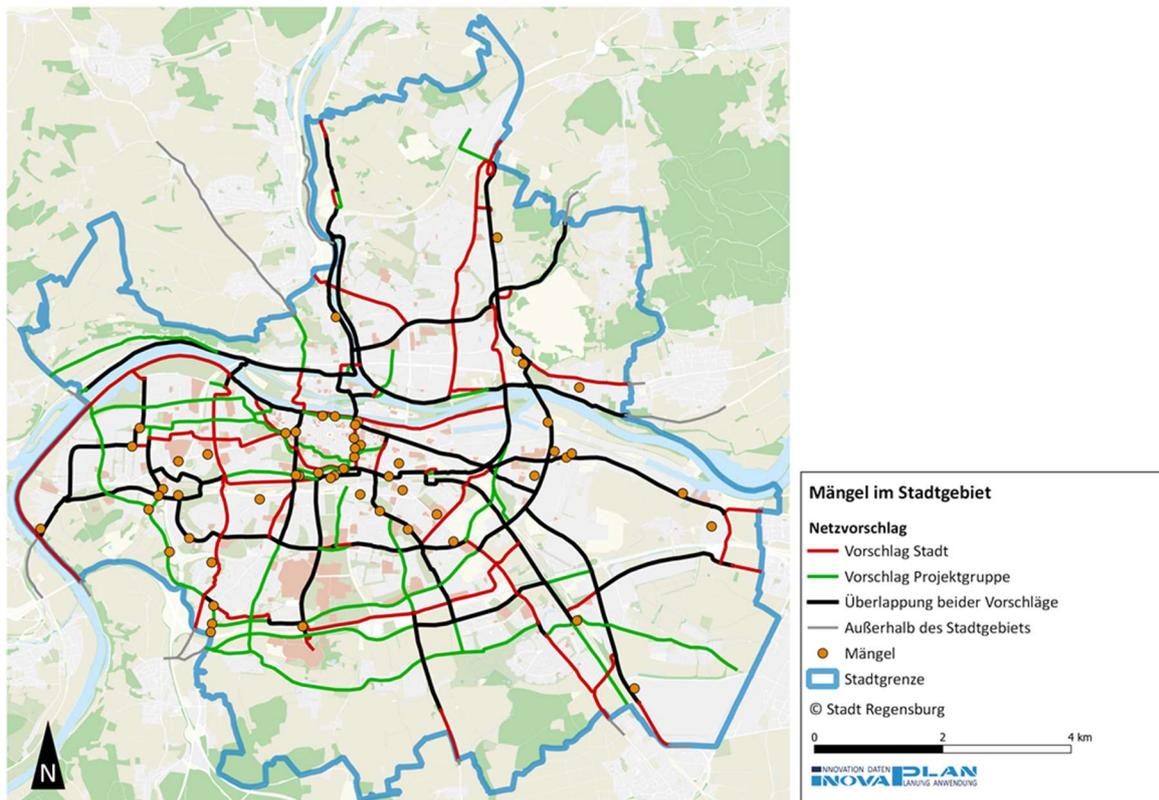
Bei der Betrachtung der Maschenweite fällt auf, dass das Wohngebiet „Am Keilberg“ bisher nicht Teil der Netzvorschlage ist (siehe Abbildung 15). Es wurde daher empfohlen, das Netz in dem entsprechenden Bereich zu erganzen.



**Abbildung 15** Maschenweite des Netzvorschlages  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

## Mängelanalyse

Alternativ zur ursprünglich geplanten Nutzung der Meldeplattform RADar!, einem onlinebasierten Bürgerbeteiligungs- und Planungsinstrument, wurde, in Abstimmung mit der Projektgruppe, eine Verortung der im Rahmen des Radentscheids gesammelten Mängel durchgeführt. Hierbei handelte es sich um eine Liste mit insgesamt 215 Einträgen, wovon 75 den Landkreis Regensburg betrafen und damit nicht in den Untersuchungsraum fielen. Einige weitere betrafen allgemeine Aspekte und konnten nicht einem konkreten Ort zugeordnet werden, bei anderen war auf Basis der Angaben keine genauere Verortung möglich. 65 der gemeldeten Mängel konnten jedoch einer klaren Stelle im Stadtgebiet zugeordnet werden (siehe Abbildung 16). Es zeigte sich, dass die meisten auf den geplanten Strecken des Hauptradrouthenetzes liegen. Es gibt keine Mängelhäufung und damit stark genutzte, aber problematische Bereiche außerhalb der vorgesehenen Strecken, woraus man auf eine notwendige Anpassung des Netzes aufgrund einer starken Nutzung anders verlaufenden Strecke schließen könnte.

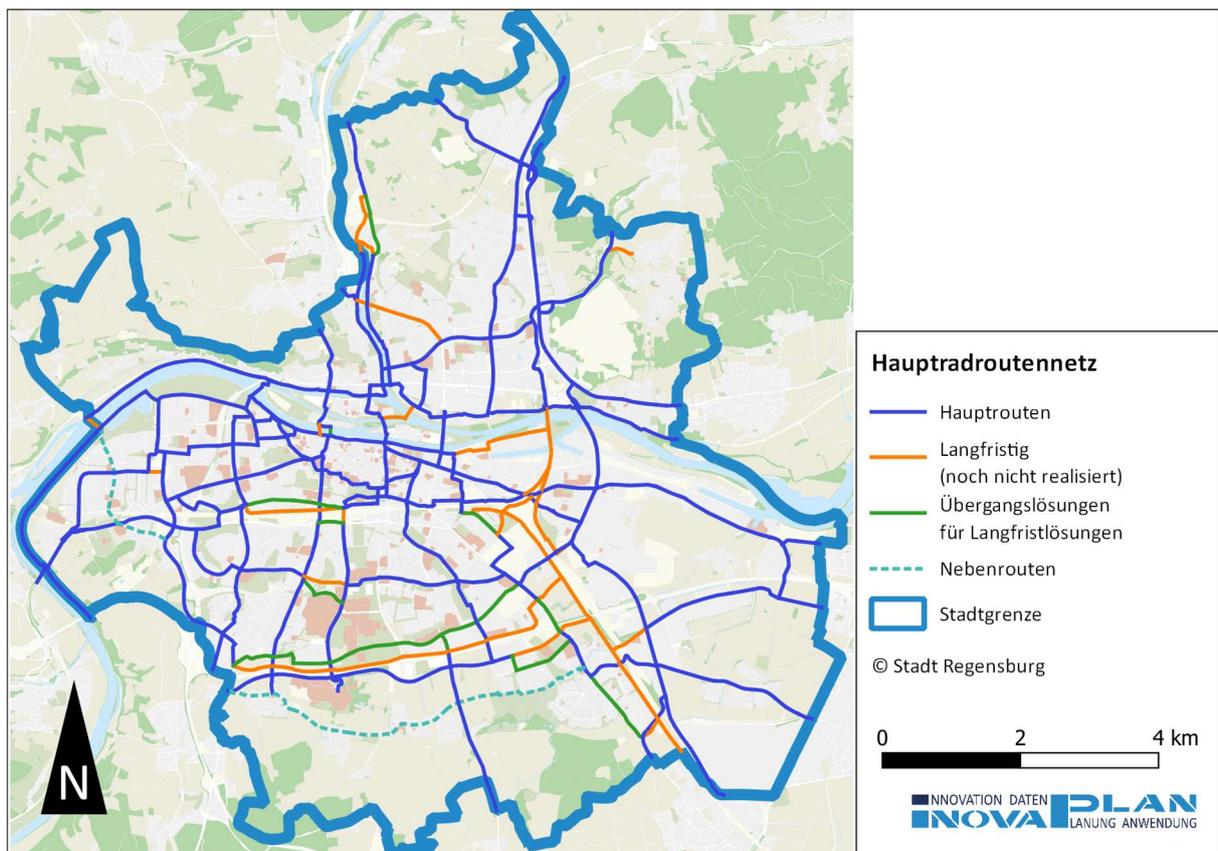


**Abbildung 16** Verortete Mängel im Stadtgebiet  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

## 2.4 Abgestimmtes Zielnetz

Ziel ist es, ein fachplanerisch analysiertes und fusioniertes Zielnetz zu erhalten, das für den weiteren Projektprozess als Basis dient. Im Rahmen dieses Projektprozesses wurden die verschiedenen fachplanerischen Analysen (siehe Abschnitt 2.3) der Stadt und der Projektgruppe präsentiert. In einem Projektgruppentreffen wurden zudem weitere kleinräumige Führungsalternativen diskutiert und abgewogen. Zusammen mit anschließenden, bilateralen Absprachen konnte so das weiterzuverfolgende Zielnetz erstellt werden.

Dieses abgestimmte Zielnetz ist in verschiedene Bereiche unterteilt (siehe Abbildung 17). Der größte Teil umfasst den Bereich bereits bestehender Infrastrukturen, zum Teil auch bereits dedizierter Infrastrukturen für den Radverkehr. Neben dem aktuellen Bestand (blau) wurden im Projektverlauf an einigen Stellen kleinräumige Alternativen der Routenführung untersucht. Im finalen Netz wird nur eine Alternative weiterverfolgt, die Entscheidung wurde erst nach Vorliegen genauerer Daten aus der Bestandserfassung vor Ort getroffen. Neben der aktuellen Bestandsinfrastruktur gibt es Teile des Netzes (orange), die erst langfristig realisiert werden können bzw. zum Teil in bereits vorgesehenen Planungsprojekten realisiert werden sollen. Um dennoch zeitnah ein attraktives und durchgehendes Netz zu schaffen, werden Übergangslösungen vorgeschlagen (grün).



**Abbildung 17** Zielnetz Hauptradroustennetz Regensburg  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Basis Netzentwürfe der Stadt und Projektgruppe)

### 3 Begleitende (Fach-)Öffentlichkeitsbeteiligung

„Information“ und „Partizipation“ standen im Fokus der Öffentlichkeitsbeteiligung im Regensburger Radlrouten-Projekt. Durch Informationen zu Prozess und Hintergründen sollte das Projekt transparent und kommunizierbar werden. Wichtig war dabei, Einblicke in Planungs- und Verwaltungsprozesse zu ermöglichen. Des Weiteren erlaubte die Losung von zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern, ergänzt durch Vertreterinnen und Vertreter spezieller Zielgruppen, diverse Sichtweisen zu sammeln, zu diskutieren und in das Projekt und die Entscheidungsprozesse zu integrieren.

Im Rahmen des Projekts erfolgten Konzeption, Vorbereitung, Moderation und Nachbereitung der einzelnen Formate. Folgende Merkmale standen hierbei im Vordergrund:

- Zugänglichkeit – Auswahl von Beteiligungsformaten für die ausgewählte Zielgruppe mit möglichst niedriger Hemmschwelle für die Beteiligung
- Offenheit – keine Festlegung des Ergebnisses vorab, sodass der Input der Teilnehmenden in die Entscheidungsfindung einfließen kann
- Transparenz – Offenlegung der Vorgehensweise und Entscheidungsfaktoren

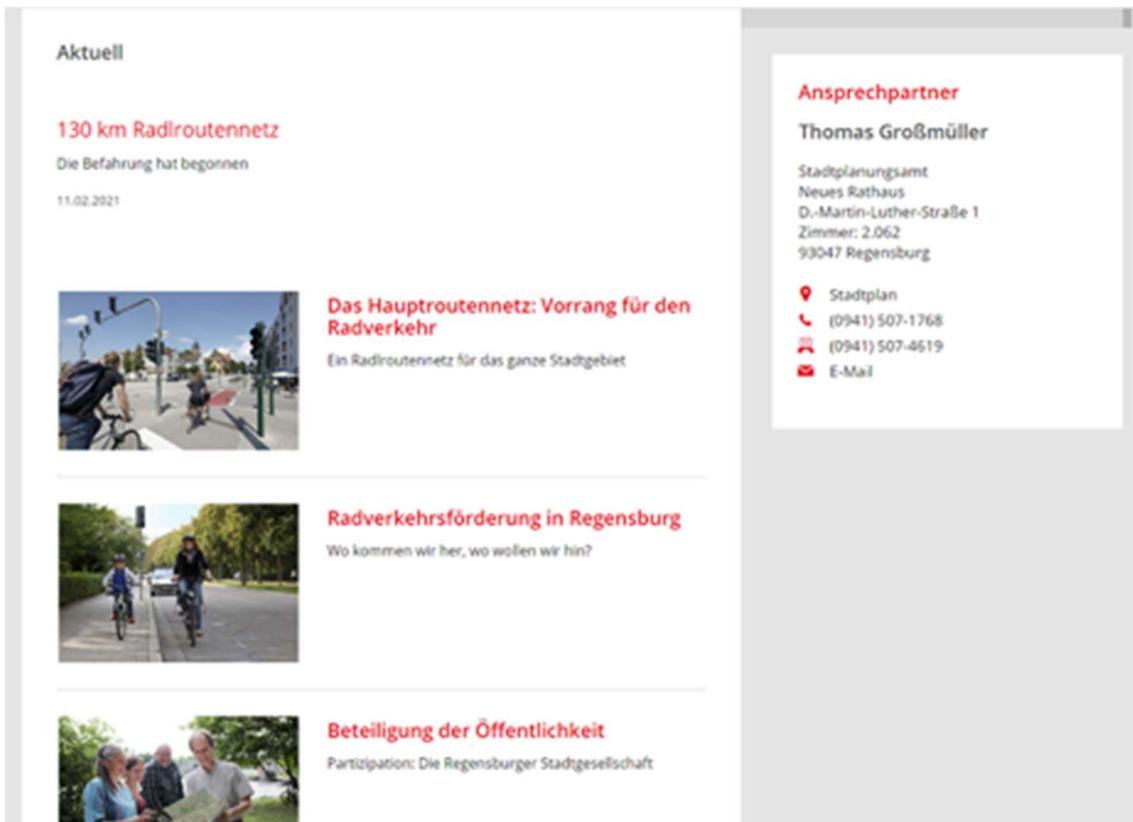
#### 3.1 Öffentlichkeitsarbeit (Digitale Plattform / Webseite)

Mobilität betrifft alle Bürgerinnen und Bürger – auch die, die nicht am Prozess teilnehmen (können), bspw. aufgrund familiärer oder beruflicher Verpflichtungen. Um eine möglichst niederschwellige Partizipation und eine kontinuierliche Information zu ermöglichen, wurde eine digitale Projektplattform eingerichtet. Diese sollte nicht nur der Stadtgesellschaft zugutekommen, sondern auch die Bürgerinnen und Bürger der Stadtrandgemeinden ansprechen. Im Fokus stand eine transparente und verständliche Darstellung von Verfahrensabläufen und Inhalten. Auch fanden sich hier Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner, Hintergründe, Zielsetzungen und Zeitplanung des Projektes.

Die Projekthomepage wurde direkt auf der Webseite der Stadt Regensburg eingebunden und ging am 15.02.2021 unter <https://www.regensburg.de/radlrouten> live.



**Abbildung 18** Webseite: Landing-Page  
 (Quelle: Green City Experience GmbH)



**Abbildung 19** Webseite: News-Bereich (Teaser)  
 (Quelle: Green City Experience GmbH)

Wo kommen wir her, wo wollen wir hin?

Wer den Radverkehr voranbringen will, muss das urbane Radfahren in der Stadt komfortabler, sicherer und schneller machen. Vorreiter-Städte der Radverkehrsförderung wie Groningen in den Niederlanden, Kopenhagen in Dänemark oder Freiburg im Breisgau zeigen, dass darin Rad und Pedelec zur echten Alternative zum Privatauto bzw. zum motorisierten Individualverkehr werden. Das Radroutennetz ist von großer Bedeutung, denn unsere Stadt wächst: Wir erleben - trotz Corona - ein ungebrochenes Bevölkerungswachstum. Aber Regensburgs öffentlicher Raum kann nicht im selben Maße weiterwachsen, erst recht nicht der motorisierte Individualverkehr. Das bedeutet: Die öffentlichen Flächen müssen neu aufgeteilt und der Straßenraum soll neu geordnet werden. Die wachsende Bedeutung der aktiven Mobilität, dem Fuß- und Radverkehr, soll sich auch in der Gleichstellung der Fortbewegungsmittel ausdrücken.

Doch keine Angst, es geht nicht darum, Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen - die „guten“ Radfahrerinnen und Radfahrer hier und die „bösen“ Autofahrerinnen und Autofahrer dort. Profitieren sollen am Ende alle. Je mehr Menschen radeln und zu Fuß gehen, umso mehr Platz bleibt auf den Straßen für die, die auf das Auto angewiesen sind. Und je weniger Autos unterwegs sind, umso größer wird die Lebensqualität. Na ja, und am Ende gilt es schließlich auch, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Die Entwicklung eines Hauptroutennetzes für den Radverkehr und des Wegweisungskonzepts, also die Umsetzung der zentralen Radentscheid-Forderungen, sind eingebettet in umfangreiche Maßnahmen der Stadt Regensburg zur Radverkehrsförderung. So hat Regensburg die Qualitätsstandards der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) erfüllt und trägt seit Ende 2019 die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“. Die kommunale Radverkehrsförderung folgt dem Regensburger Radverkehrsplan und dem Grundsatzbeschluss des Stadtrats „fahrradfreundliches Regensburg“ von 2019. Unsere schöne Stadt mit mittelalterlichem Stadtkern, der zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört, braucht einen höheren ÖPNV-, Fuß- und Radverkehrsanteil. Und damit wir das für die Zukunft Regensburgs, für unsere urbane Lebensqualität, Aufenthaltsqualität und Gesundheit, erreichen, müssen wir heute schon richtig loslegen: Unser Ziel sind mindestens 30 Prozent Radverkehrsanteil bis 2030.

**FAHRRAD**

- Fahrradstraßen
- Radwegeleitsystem
- Fahrradfreundliche Kommune
- Radabstellanlagen
- Förderung des Radverkehrs
- Förderprojekt bestens verNETZt
- Radroutennetz
  - Aktuelles
  - Hauptroutrennetz
  - Radverkehrsförderung
  - Öffentlichkeitsbeteiligung
- Radfahren in der Altstadt
- Fahrrad-Stadtplan
- Rückbau von Radwegen
- das Stadtwerk.Ella
- Tipps gegen Fahrraddiebstahl

Ansprechpartner

Abbildung 20 Webseite: Beiträge (Quelle: Green City Experience GmbH)



**Beteiligung der Öffentlichkeit**  
Partizipation: Die Regensburger Stadtgesellschaft

**Zeitplan**

	Q4/2020	Q1/2021	Q2/2021	Q3/2021	Q4/2021
📄 Analyse bestehender Pläne	[Timeline bar]				
🚲 Netzbefragung: Untersuchung von 3.000+ potenziellen Hauptnutzernetz					
📊 Analyse wichtiger Issues in Regensburg (Formellanalyse)	[Timeline bar]				
👥 Beteiligungsprozesse und Ergebniskommunikation					
📄 Erarbeitung von Maßnahmen	[Timeline bar]				
📄 Erarbeitung eines Wegweisungskonzepts inkl. Sichtbarkeit/Wiedererkennungswert					
📄 Priorisierung von Maßnahmen und zeitlicher Umsetzungsplan					

Abbildung 21 Webseite: Zeitstrahl (Quelle: Green City Experience GmbH)

### **3.2 Einbindung Projektgruppe**

Zur Steuerung und Abstimmung der Zwischen- und Endergebnisse wurde eine Projektgruppe gebildet. Sie bestand aus Mitarbeitenden und Führungskräften relevanter Aufgabenbereiche der städtischen Verwaltung und aus den InitiatorInnen des Regensburger Radentscheids. Die Sichtweisen bzgl. Bedarfen, Dringlichkeiten und Umsetzbarkeiten sollten so umfassend abgebildet und diskutiert werden können. Termine fanden teils mit der gesamten Projektgruppe und teils ausschließlich mit den Verwaltungsvertreterinnen und -vertretern (Arbeitsgruppe) statt.

#### **Auftakt mit Stadtverwaltung und Projektgruppe – 21.10.2020**

Als Kick-off wurde im Oktober 2020 ein Vor-Ort-Treffen durchgeführt, vormittags verwaltungsintern und nachmittags erweitert durch die Radentscheid-InitiatorInnen. In beiden Fällen wurden das Vorhaben vorgestellt und die Erwartungen abgefragt. Am Vormittag wurden Schwerpunkte gesetzt, die am Nachmittag ergänzt wurden. Des Weiteren wurden Anregungen für das Projekt sowie zusätzliche Datengrundlagen gesammelt, die dem Planerteam noch nicht vorlagen.

#### **Abstimmungstermine mit Stadtverwaltung und Projektgruppe – 03.12.2020**

Im Dezember 2020 fand ein digitaler Termin zur Abstimmung, vormittags verwaltungsintern und nachmittags mit den Radentscheid-InitiatorInnen, statt. Im Mittelpunkt standen die Berichte über den aktuellen Stand bei der Öffentlichkeitsbeteiligung und der fachplanerischen Arbeiten der Netzanalyse auf Basis der Routenvorschläge und die Klärung offener Fragen. Es wurden Hinweise und Wünsche aufgenommen, insbesondere hinsichtlich der Strecken, die bei der Überprüfung der Haupttrouten befahren werden sollten.

#### **Abstimmungstermin mit Stadtverwaltung – 26.02.2021**

Bei diesem internen, digitalen Termin wurden der aktuelle Stand bei der Auswahl der BürgerInnen-Gruppe (siehe Abschnitt 3.3) und weiterer Öffentlichkeitsarbeitsthemen berichtet, besprochen und durch die Bereitstellung notwendiger Informationen durch die Stadt Regensburg unterstützt. Außerdem wurden Musterlösungen zur Ausgestaltung des Haupttroutennetzes für verschiedene Führungsformen vorgestellt und diskutiert.

#### **Abstimmungstermin mit Stadtverwaltung – 24.03.2021**

Dieser ebenfalls digitale Termin diente der Vorbereitung des ersten Workshops mit der BürgerInnen-Gruppe. Es wurden Vorbereitungen und der Ablauf besprochen sowie Abstimmungen hinsichtlich offener Fragen zur Maßnahmenentwicklung geklärt, insbesondere bezüglich einer möglichen Pilotroute sowie der einheitlichen Routenidentifizierung.

### **Projektgruppentreffen – 11.05.2021**

Eine Woche nach dem zweiten BürgerInnen-Workshop fand ein Treffen mit der gesamten Projektgruppe statt. Nach einem Überblick über die Arbeiten seit dem letzten Treffen stand zunächst das Ergebnis des zweiten BürgerInnen-Workshops zu Kommunikations- und Sichtbarkeitsmaßnahmen im Vordergrund. Die zwischenzeitlich weiter aufbereiteten Ergebnisse wurden vorgestellt, diskutiert und aus Sicht der Projektgruppe priorisiert. Hierbei zeigte sich eine ähnliche Präferenz wie im Workshop: Der Fokus lag auf der Schaffung von Sichtbarkeit des Themas im öffentlichen Raum und einer Social-Media-Kampagne. Zusätzlich empfahl die Projektgruppe zielgerichtete Maßnahmen an Schulen, um die Radlerinnen und Radler der Zukunft anzusprechen. Hinweise und ergänzende Vorschläge wurden aufgenommen.

Anschließend wurde die fertiggestellte Ist-Analyse der Projektgruppe vorgestellt und über Musterlösungen, Qualitätsstandards des Haupttroutennetzes sowie Alternativ- und Zwischenlösungen an konkreten Stellen diskutiert. Auch hier wurden Sichtweisen und Wünsche aufgenommen.

### **Projektgruppentreffen – 22.06.2021**

Nach der Durchführung des dritten BürgerInnen-Workshops und des Workshops mit den Umlandgemeinden wurde die Projektgruppe über Ergebnisse und den Stand der Maßnahmenentwicklung informiert. Rückfragen diesbezüglich und zum weiteren Verlauf des Projekts wurden beantwortet und diskutiert, wobei ein Schwerpunkt auf dem Umsetzungszeitraum und den finanziellen Schwierigkeiten bei der Umsetzung lag. Anschließend wurden die bisherigen Ideen und Ansätze zu Wegweisung und Routenidentifizierungen vorgestellt und Anmerkungen dazu aus der Projektgruppe aufgenommen. Die Wünsche zur Art der Priorisierung bei der Umsetzung wurden abgefragt und Alternativen zur ursprünglich geplanten Onlinebeteiligung diskutiert. Hier herrschte Übereinstimmung, dass eine Sichtbarkeitsaktion nun Vorrang vor einer Onlinebeteiligung haben sollte. Die Planung hierfür wurde zunächst auf einen Zeitpunkt nach aktuell anstehenden Klärungen zur Umsetzung dieser Sichtbarkeitsmaßnahme zwischen Politik und Verwaltung und im weiteren Projektverlauf aufgrund der Corona-Situation auf das Frühjahr 2022 verschoben.

### **Projektgruppentreffen – 15.11.2021**

Zum Abschluss des Projekts wurden in einem letzten Projektgruppentreffen die Inhalte, welche zusammen mit der Stadtverwaltung im Sommer/Herbst 2021 ausgearbeitet wurden, vorgestellt und das Feedback der Projektgruppe eingeholt. Ein wesentlicher Baustein der letzten Projektgruppensitzung bestand aus einer Diskussionsrunde zum Fortbestand der Projektgruppe nach Ende des Projektes zur Entwicklung des Haupttroutennetzes, sowie zu den Möglichkeiten der gegenseitigen Unterstützung. Es bestand Einigkeit, dass mit Abschluss der Netzentwicklung der Umsetzungsprozess erst beginnt und dass dieser die Beteiligten und die gesamte Stadt die kommenden Jahre begleiten wird. Eine Fortführung der Zusammenarbeit innerhalb der Projektgruppe und das gemeinsame Wirken am Thema wurde

von allen Seiten begrüßt und soll sich in mindestens halbjährlichen Treffen, möglichen gemeinsamen Presseterminen etc. widerspiegeln.

### **3.3 Einbindung BürgerInnen-Gruppe**

Einen weiteren Baustein der Beteiligung bildete die Einbindung einer repräsentativen BürgerInnen-Gruppe. Sie begleitete den gesamten Prozess, wurde über die Analysen und Entwicklungen im Projekt informiert und reflektierte gemeinsam die Problemlage sowie Lösungsvorschläge. Dadurch wurden die Teilnehmenden selbst zu lokalen ExpertInnen aus der Bürgerschaft und zeitgleich zu MultiplikatorInnen des Prozesses in die Stadtgesellschaft. Als BotschafterInnen konnten sie eine Rolle in der Kommunikation einnehmen, z.B. durch Interviews, O-Töne und Stellungnahmen.

Die Zufallsauswahl von BürgerInnen bietet die Chance, einen Abgleich der Blickwinkel aktiv Beteiligter mit denen einer Art Kontrollgruppe durchzuführen und ggf. bis dato unberücksichtigte Aspekte zu erfassen. Dadurch steigt die Repräsentativität der Ergebnisse. Durch die Ergänzung der Gruppe mit Vertreterinnen und Vertretern ausgewählter spezieller Zielgruppen (Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen und Menschen mit Migrationshintergrund) wurde die Repräsentativität und Abbildung ihrer Bedürfnisse sichergestellt.

#### **Gruppenzusammenstellung**

Aufgrund der zu Projektbeginn vorherrschenden Covid-19-Pandemie wurde die geforderte Öffentlichkeitsbeteiligung adaptiert. Die Workshops der BürgerInnen-Gruppe wurden als Online-Formate umgesetzt, wodurch jedoch eine ebenso aktive Teilnahme möglich wurde, wie ursprünglich geplant.

Die repräsentative BürgerInnen-Gruppe wurde durch Losung aus dem Einwohnermelderegister sowie durch die direkte Ansprache von ergänzenden Randgruppen (s. o.) gewonnen. Insgesamt standen 40 Plätze zur Verfügung – 30 davon für geloste Bürgerinnen und Bürger sowie zehn weitere für die ergänzenden Randgruppen. Die Losung aus dem Einwohnermelderegister erfolgte im Januar 2021 durch die Stadt Regensburg. Dabei wurde das 20-fache der tatsächlich benötigten Teilnehmenden gelost. Es wurden Kategorien nach Geschlecht, Alter und Wohnort gebildet und befüllt (siehe Abbildung 22). Die Einteilung nach Altersgruppen orientierte sich dabei an der „Bürgerbefragung 2019“ aus Regensburg. 600 Bürgerinnen und Bürger wurden per Brief angeschrieben und zur Teilnahme eingeladen. In kürzester Zeit meldeten sich 40 Bürgerinnen und Bürger verbindlich an. Schlussendlich nahmen 25 Personen regelmäßig an den drei BürgerInnen-Workshops teil.

Frauen, Männer, Randgruppen nach Alter bzw. Zugehörigkeit				PLZ						Anzahl
				930471	93049	93051	93053	93055	93057	
Frauen	15 Plätze	3x	< 29							3
		3x	30-39							3
		3x	40-49							3
		3x	50-59							3
		3x	60-69							3
Männer	15 Plätze	3x	< 29							3
		3x	30-39							3
		3x	40-49							3
		3x	50-59							3
		3x	60-69							3
Radngruppen	10 Plätze	4x	Schüler*innen							4
		4x	Migrant*innen							4
		2x	Senior*innen							2
Summe										40

**Abbildung 22 Platzvergabe-Matrix**  
 (Quelle: Green City Experience GmbH)

**BürgerInnen-Workshop #1. – 13.04.2021**

Der erste BürgerInnen-Workshop fand in digitaler Form mit 25 Teilnehmenden statt.

Ziel des ersten Treffens war zum einen, ein Gruppenverständnis zu erzeugen und das Vorhaben zu erläutern. Projektrahmen, Ablauf und die bisherigen Ergebnisse wurden erläutert, Verständnisfragen der Teilnehmenden wurden geklärt. Zum anderen sollte die Ausgangssituation in Regensburg aus Sicht der Teilnehmenden beleuchtet werden.

Anhand einer digitalen Vorbefragung wurden die Teilnehmenden mit den Themen vertraut und Stimmungsbilder gesammelt (z.B. Sicherheitsgefühl, Radewegenutzung und Verbesserungsbedarf), die im Workshop vorgestellt und diskutiert wurden. In drei rotierenden Kleingruppen wurden die Bürgerinnen und Bürger nach ihrer Meinung gefragt: Wo radeln Sie gerne, wo nicht? An welcher Art von Radweg oder Kreuzung fühlen Sie sich unwohl? Wie könnte es Ihrer Meinung nach besser werden?

In den engagierten und konstruktiven Beiträgen der Bürgerinnen und Bürger wurde vor allem eines deutlich: Die Radlerinnen und Radler wünschen sich spürbare Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur. Insbesondere fehlende Verbindungsstücke bei Radwegen und fehlende Sicherheitsmarkierungen wurden bemängelt. Außerdem wurde der Wunsch nach Bewusstseinsbildung für ein besseres Miteinander im Verkehr vielfach geäußert.

Fazit: Die Teilnehmenden wurden in das Projekt eingearbeitet, Verständnisfragen geklärt, erste Stimmungsbilder eingeholt und neue Impulse für das Planerteam gesammelt. Eine Diskussion auf Augenhöhe bzw. mit demselben Wissensstand in den folgenden Workshops wurde dadurch ermöglicht.

## BürgerInnen-Workshop #2 – 04.05.2021

Der zweite BürgerInnen-Workshop fand in digitaler Form mit 25 Teilnehmenden statt.

Im Fokus des zweiten Treffens standen die Themen Sichtbarkeit (Beschilderungen und Markierungen) und Kommunikation. Ziel war die Information über die ersten Maßnahmensammlungen sowie Möglichkeiten in diesen Themenbereichen. INOVAPLAN und Green City Experience erläuterten die jeweiligen ingenieurtechnischen und kommunikativen Aspekte. Diese sollten mit der BürgerInnen-Gruppe diskutiert, eingeordnet und, wo möglich, nach ihren Bedürfnissen und Wünschen ergänzt werden.

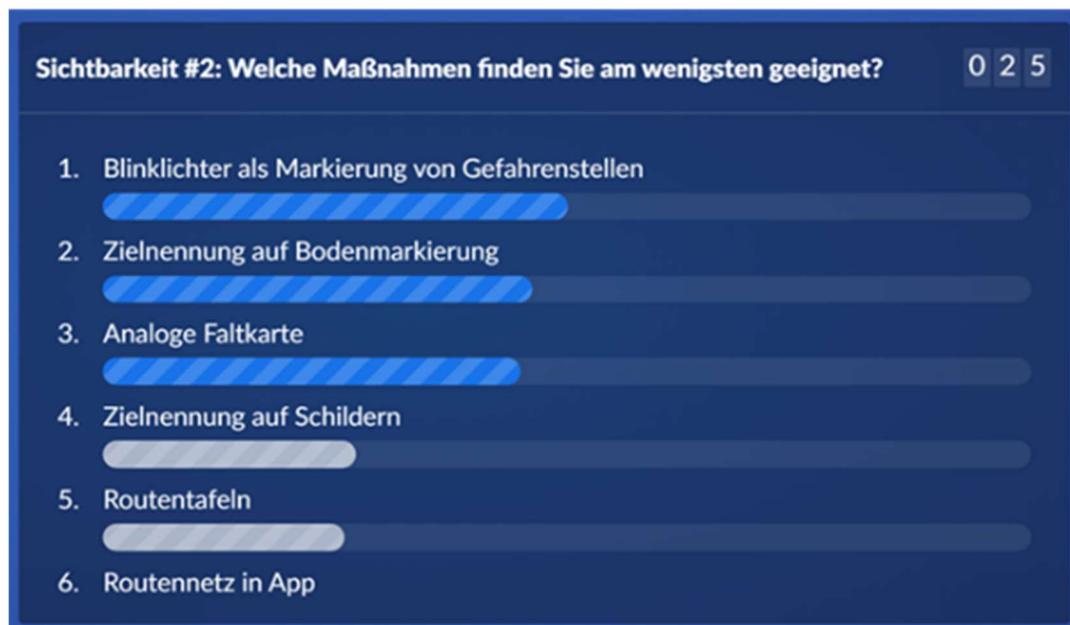
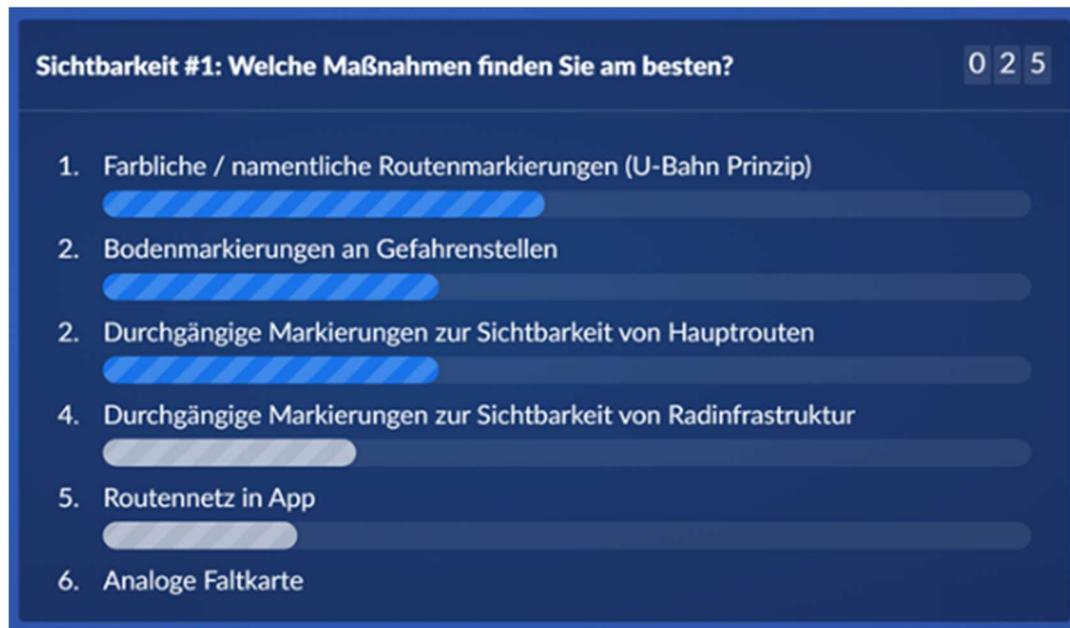


Abbildung 23 WS #2: Ergebnisse Maßnahmenpriorisierung Sichtbarkeit  
(Quelle: Green City Experience GmbH)

Die Teilnehmenden wurden u.a. dazu befragt, welche der vorgestellten Maßnahmen sie persönlich am geeignetsten finden. Deutlich wurde, dass sich die Bürgerinnen und Bürger in Regensburg wünschen, das Thema Radverkehr voranzubringen – mit bekannten lokalen sowie mit neuen (Kommunikations-) Maßnahmen. Ein festes Kommunikationsbudget sollte dabei eingeplant werden. Beim Thema Sichtbarkeit standen Markierungswünsche an erster Stelle.

Fazit: Die Teilnehmenden bekamen Einblick in Formate bzw. Methoden der Sichtbarkeit und Kommunikation und konnten erste Maßnahmen sammeln und priorisieren.



Abbildung 24 WS #2: Ergebnisse Maßnahmenpriorisierung Kommunikation (Quelle: Green City Experience GmbH)

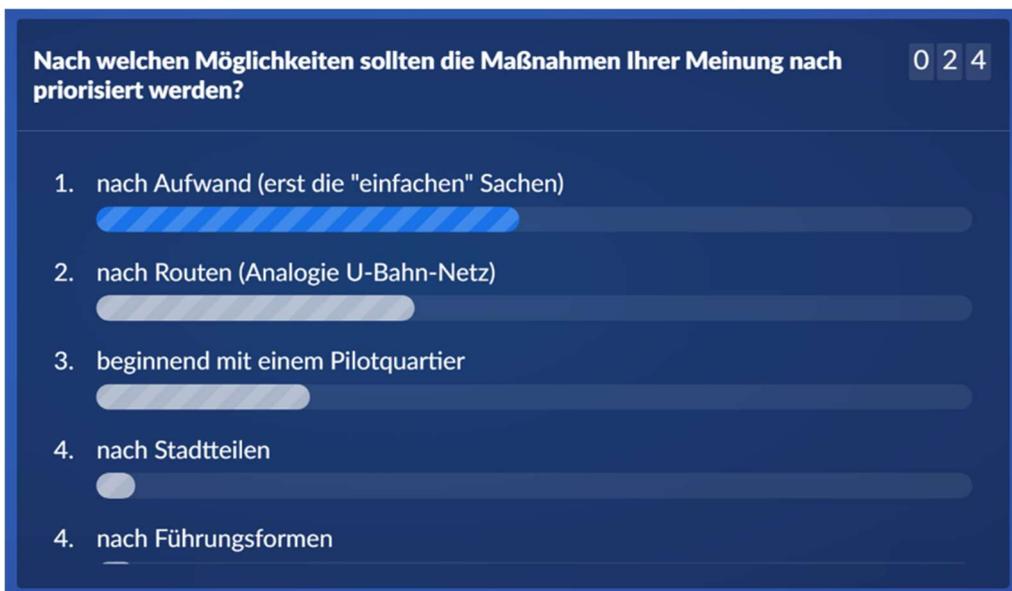


**Abbildung 25** WS #2: Überarbeitete Kommunikationsprioritäten  
 (Quelle: Green City Experience GmbH)

**BürgerInnen-Workshop #3 – 09.06.2021**

Der dritte BürgerInnen-Workshop fand in digitaler Form mit 25 Teilnehmenden statt.

Ziel des dritten Workshops war es, über Führungsformen und zeitliche Horizonte in der Maßnahmen-Umsetzung zu informieren und diese aus Sicht der Teilnehmenden zu diskutieren. Die Entscheidungsprozesse, politische Abläufe und zeitliche Horizonte bei der Umsetzung wurden vertieft erläutert. Das Planungsteam hielt einen Impulsvortrag zu Führungsformen und die Zusammensetzung der Lösungsvorschläge. Vier Themen wurden in Gruppenarbeit vertieft: Fahrradstraßen, Knotenpunkte, Verbreiterung/Ausbau von Radwegen und Lückenschlüsse. Anschließend wurden die Bürgerinnen und Bürger u.a. danach befragt, nach welchen Kriterien bei der Umsetzung priorisiert werden soll (siehe Abbildung 26).



**Abbildung 26** WS #3: Priorisierungspräferenzen der Bürgerinnen und Bürger  
 (Quelle: Green City Experience GmbH)

Das Fazit des dritten Bürger-Workshops fiel deutlich aus: Die Teilnehmenden fühlten sich (als Radfahrende) ernst genommen und schätzten die Hintergrundinformationen zum Projekt sowie die unterschiedlichen Perspektiven. Klar wurde auch, dass laut den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern mit den „einfachsten“ Maßnahmen begonnen werden sollte. Abschließend wurden Rückmeldungen von den BürgerInnen zum Beteiligungsprozess gesammelt, die beispielhaft in Abbildung 27 dargestellt sind.

Als fortführendes Element und als Dankeschön für das Engagement der gelosten Bürgerinnen und Bürger wird es ein viertes Treffen voraussichtlich im Frühjahr 2022 und, sofern möglich, als Präsenzveranstaltung geben.



**Abbildung 27** WS #3: O-Töne der Rückmeldungen zum Beteiligungsprozess  
(Quelle: Green City Experience GmbH)

### 3.4 Einbindung Umlandgemeinden

Der Umlandgemeinden-Workshop fand am 22.06.2021 in Präsenz mit 20 Vertreterinnen und Vertretern der eingeladenen Kommunen und Behörden als Präsenzveranstaltung in Regensburg statt.

Die Einbindung der Umlandgemeinden verfolgte drei grundlegende Ziele:

- Die Radrouten auch ins Umland zu stärken
- Informationen über aktuelle Planungen im Radverkehr zu erhalten
- Einen Gesprächskreis zu möglichen gemeinsamen Planungen zu öffnen

Noch vor dem Treffen wurde eine Vorabbefragung zusammen mit den allgemeinen Projektinformationen an die Beteiligten verschickt. Gegenstand waren u.a. die Bewertung des Anschlusses an das Radnetz der Stadt Regensburg und die Beschaffung von Informationen über eigene Planungen der Kommunen. Zehn Kommunen schickten ausgefüllte Fragebögen zurück. Deutlich wurden u.a. Verbesserungspotenziale bei den Anschlüssen der Gemeinden an das aktuelle Radnetz der Stadt Regensburg sowie der deutliche Bedarf nach umfangreicheren B+R-Möglichkeiten. Als größte Herausforderungen wurden die Sicherung passender Flächen und die Schaffung notwendiger Infrastruktur genannt.

Nach einem Input zum Projekt, grundsätzlichen Überlegungen und Aspekten zum Hauptradrouthenetz, dem aktuellen Arbeitsstand bei den Maßnahmen sowie der Besprechung von Rückfragen fand

ein Brainstorming mit den Anwesenden statt. Im Mittelpunkt stand der Synchronisationsbedarf untereinander hinsichtlich verschiedener Radverkehrsthemen.

Fazit: Thematisch kristallisierte sich v.a. das Thema Lückenschlüsse als Schwerpunkt für die zukünftige Absprache heraus. Darüber hinaus bestand der Wunsch, gemeinsame Informationsstände sicherzustellen, zusammenzuarbeiten und gemeinsam Stakeholder anzusprechen. Mögliche Arbeitsformen für die Absprachen wurden gesammelt und Einigung darüber erzielt, dass ein nächstes Treffen stattfinden soll, um dies weiter zu verfolgen.

### **3.5 Einbindung Politik**

#### **Zwischenbericht im Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen – 14.04.2021**

Zur Mitte der Projektlaufzeit erfolgte eine erste Vorstellung der bisherigen Projekthinhalte in Form eines Zwischenberichtes im Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen der Stadt Regensburg. INOVAPLAN stellte den Ausschussmitgliedern den bisherigen Stand der Netzentwicklung, der Netzbefahrung und der abgestimmten Qualitätsstandards sowie des laufenden Beteiligungsprozesses vor.

#### **Ergebnisbericht im Koalitionsausschuss – 15.11.2021**

Zum Ende des Projektes erfolgte vor der letzten Projektgruppensitzung eine Ergebnisvorstellung im sog. Koalitionsausschuss. Die Oberbürgermeisterin, die Bürgermeisterin, der Bürgermeister sowie die Fraktionssprecher der Mehrheitskoalition im Regensburger Stadtrat wurden über den Sachstand und Fortgang des Projektes informiert. Ein Schwerpunkt des Berichts lag auf der Priorisierung von Maßnahmen zur schrittweisen Umsetzung des Hauptradrouthenetzes. Durch ergänzenden Input seitens der Stadtverwaltung konnte der Politik aufgezeigt werden, welche Maßnahmen in den kommenden Jahren konkret verfolgt werden sollten. Zusätzlich diente der Termin als Vorbereitung und Information der Politik über mögliche Folgebeschlüsse nach Projekteende im Stadtrat.

## 4 Ergebniskonzept

Die im Projektverlauf erarbeiteten und verwaltungsintern sowie mit der Projektgruppe abgestimmten Maßnahmen wurden in einem Ergebniskonzept zusammengefasst. Hierbei sind drei Ebenen zu unterscheiden, die verschiedene zum Erfolg des Hauptroutennetzes beitragende Maßnahmen, abbilden:

- Maßnahmen der Fachplanung bzw. Infrastruktur
  - Notwendige bauliche Maßnahmen im Stadtgebiet, Dokumentation in Form von Steckbriefen bzw. als Maßnahmenkataster
  - Ausgearbeitete Detaillösungen für drei Abschnitte im Stadtgebiet
- Maßnahmen aus den Bereichen Markierung/Beschilderung/Wegweisung
- Maßnahmen aus dem Bereich Kommunikation

Alle drei Bereiche sind ein wichtiger Teil zur erfolgreichen Umsetzung des Hauptradroutennetzes. Bau- und Maßnahmen bilden vom Finanzierungs- und Umsetzungsaufwand her die größte Gruppe. Ergänzend sind Maßnahmen der Sichtbarkeit und Wegweisung erforderlich, damit die Infrastruktur sicher und komfortabel genutzt werden kann. Darüber hinaus enthält das Konzept Maßnahmen aus dem Bereich Beteiligung/Öffentlichkeit, um bspw. die Bewerbung der Hauptroutennetzes und dessen Sichtbarkeit gegenüber der Öffentlichkeit darstellen zu können.

Der Umsetzungsprozess des Hauptradroutennetzes wird die Stadt Regensburg in den kommenden Jahren begleiten. Es gibt Maßnahmen, deren Realisierung schnell möglich sein wird, und Maßnahmen, die nur sehr langfristig und ggf. an vom Radverkehr unabhängige Rahmenbedingungen geknüpft umsetzbar sein werden. Gleichzeitig sind für die Umsetzung die notwendigen und verfügbaren finanziellen Mittel der Stadt sowie die Planungskapazitäten der Stadtverwaltung zu beachten. Aus diesen Rahmenbedingungen ergeben sich entsprechende Priorisierungen (siehe Abschnitt 4.5).

### 4.1 Maßnahmen Fachplanung Hauptroutennetz – Kataster

Die Radlrouen stellen das zukünftige Hauptradroutennetz für die Stadt Regensburg dar und sollen dementsprechend ein sicheres und attraktives Angebot für den Radverkehr ermöglichen und gleichzeitig verdeutlichen, dass diese Strecken wichtig für den Radverkehr sind. Dies bedeutet, dass die Radverkehrsinfrastruktur ausreichende Breiten aufweisen soll, um den Radverkehr zu bündeln und bspw. Überholvorgänge zu ermöglichen. Bei einer gemeinsamen Nutzung mit weiteren Verkehrsteilnehmenden soll die Bedeutung für den Radverkehr zudem auch durch verkehrsrechtliche Maßnahmen hervorgehoben werden. Neben dem parallel verlaufenden Beteiligungsprozess (siehe Kapitel 3) zum Spiegeln der Projektentwicklungen und des Inputs der verschiedenen Beteiligungsebenen, erfolgte die fachplanerische Maßnahmenentwicklung durch verschiedene Schritte in Abstimmung mit den Beteiligten der Stadt Regensburg (siehe Abbildung 28).



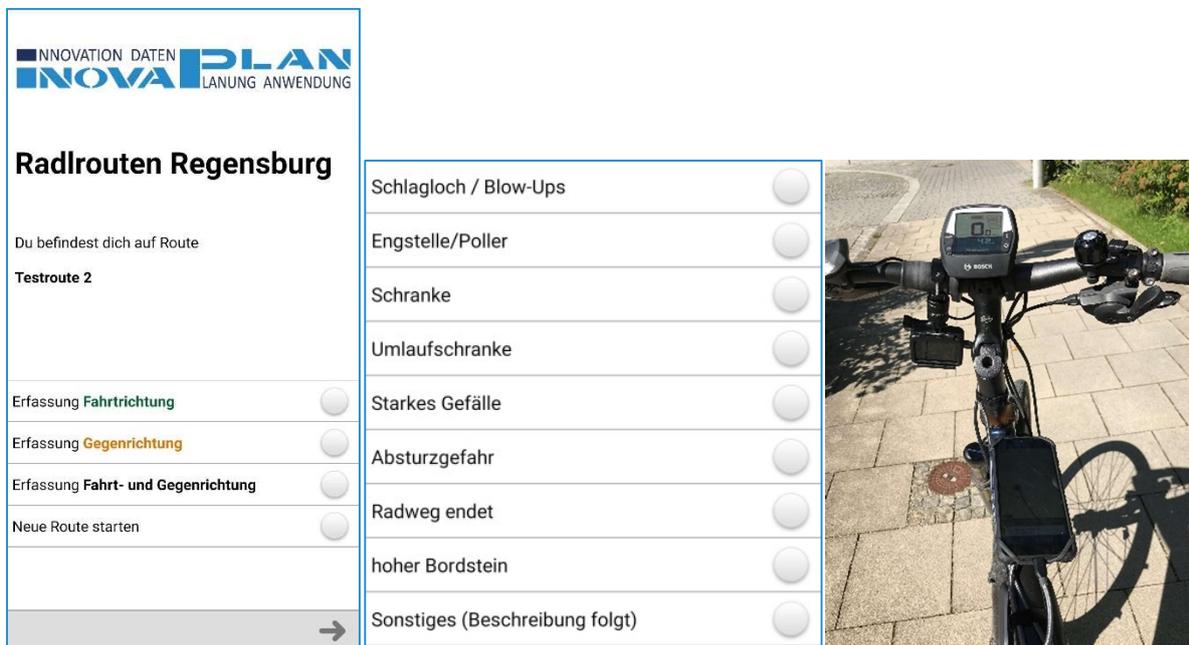
**Abbildung 28 Schritte Maßnahmenentwicklung Fachplanung**  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Im ersten Schritt wurden alle im Bestand befindlichen Komponenten des Zielnetzes vor Ort durch eine Radbefahrung detailliert erfasst. Weiterhin erfolgte mit Stadt und Projektgruppe eine Abstimmung zu zukünftigen Standards für das neue Hauptradroutennetz. Diese enthalten Zielgrößen für Führungsformen, umzusetzende Breiten sowie beispielhafte Querschnitte für die Führungsformen. Ebenfalls mit der Stadt abgestimmt wurden Kostensätze für planerische Maßnahmen und mögliche Umsetzungszeiträume unter Berücksichtigung paralleler Projekte bzw. des dahinterstehenden Aufwands. Vor der detaillierten Ausarbeitung der erforderlichen Einzelmaßnahmen auf den Streckenabschnitten wurden grundsätzliche Zielführungsformen der Netzabschnitte abgestimmt und letzte Entscheidungen zu noch offenen, kleinräumigen Netzalternativen getroffen. Das Netz wurde für die detaillierte Maßnahmenentwicklung in einzelne Streckenabschnitte unterteilt. Kriterien waren jeweils einheitliche Bedingungen für den Radverkehr im Bestand sowie identische Zielführungsformen. Für jeden Streckenabschnitt wurden die erforderlichen Maßnahmen mittels Daten aus der Bestandserhebung, Luftbild und GIS-Grunddaten der Stadt Regensburg überprüft. Maßnahmen sind bspw. Verbesserung der Belagsqualität, ggf. notwendiger Bordversatz oder Markierungsarbeiten sowie daraus entstehende Auswirkungen auf Parken im Straßenraum, Grünbereiche oder Anzahl der Kfz-Fahrstreifen. Die Informationen wurden georeferenziert aufbereitet und in tabellarischer Form sowie in Ergebnissteckbriefen dokumentiert.

#### 4.1.1 Netzbefahrung

Als Basis für die Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen wurden im Januar und Februar 2021 der Bestand des abgestimmten Zielnetzes (ca. 140 Kilometer) mit dem Rad befahren. Die Erfassung der Befahrungsdaten erfolgt digital über eine spezielle Erhebungsapp. Auf dieser war ein für die Erhebung in Regensburg individualisierter Fragebogen abgelegt. Die Eingabe der entsprechenden Informationen erfolgte während der Befahrung der abgestimmten Routen durch das Erhebungsteam der INOVAPLAN GmbH und ermöglichte so durch eine entsprechende Georeferenzierung des Erhebungsdatensatzes der App eine genaue Verortung und Zuordnung der eingegebenen Informationen zur Infrastruktur. Durch den Fragebogen in der App wurde das Erhebungsteam je nach erhobenem Aspekt durch die

Eingabe der notwendigen Informationen geführt. Abbildung 29 stellt beispielhaft die Erhebungsapp und -technik dar.



**Abbildung 29** Beispiele Erhebungsapp/-technik Netzbefahrung  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Neben der Informationserfassung mit Hilfe der App wurde eine automatisierte Fotodokumentation angelegt. Mit Hilfe von an den Erhebungsrädern befestigten Kameras wurden so automatisiert in Zeitabständen von 10 Sekunden georeferenzierte Fotos abgelegt, welche im Nachgang in die GIS-Datenbank eingespielt wurden und so eine Überprüfung der erhobenen Informationen sowie einen ergänzenden Vor-Ort Eindruck auch im Nachgang der Erhebung möglich machten.

Während der Netzbefahrung wurden die folgenden Informationen zum Bestandsnetz erhoben:

- Streckenabschnitt
  - Fahrbahnbelag
  - Führungsform
  - Wegbreite
  - Beleuchtung
  - Verkehrssicherheit
  - Befahrbarkeit
  - Attraktivität
- Knotenpunkt
  - Knotentyp
  - Querungshilfe
  - Aufstellfläche
  - Querungsqualität
- Gefahrenstelle
  - Typ
  - Tragweite/Auswirkung
- Beschilderung
  - Typ Beschilderung
  - Richtung
  - Träger
  - Zustand

Als Resultat der Netzbefahrung wurden neben der Basis für die spätere Maßnahmenentwicklung auch Sofortmaßnahmen identifiziert, bspw. Bordsteinkanten zwischen Geh- und Radwegen oder Ähnliches. Diese wurden der Stadt Regensburg bereits im Projektverlauf als Ergebnis zur Verfügung gestellt.

#### 4.1.2 Entwicklung Musterlösungen / Anforderungen an Führungsformen

Ein wichtiges Ziel eines Hauptradrouthenetzes ist eine einheitliche, wiedererkennbare Infrastruktur. Radfahrende sollen Hauptrouten klar erkennen können. Dies betrifft bspw. neben Maßnahmen der Beschilderung auch die Infrastruktur selbst. Verschiedene Führungsformen sind in einem stadtweiten Netz notwendig und auch sinnvoll. Ziel ist jedoch, die weiteren Merkmale bzw. Ausgestaltung der Führungsformen möglichst gleich zu gestalten, sodass sich Radfahrende zurechtfinden können. Aus diesem Grund wurden in Abstimmung mit der Stadt Regensburg und der Projektgruppe Musterlösungen mit gemeinsamen Rahmenbedingungen für verschiedene Führungsformen sowie deren Bewertung/Priorisierung erarbeitet. Die Lösungen basieren auf Fachliteratur (ERA, AGFK Unterlagen, Musterlösungen Baden-Württemberg) und den spezifischen Anforderungen aus Regensburg. Die Musterlösungen dienen der Orientierung für Umsetzungsmaßnahmen in der Zukunft und beschreiben das Zielbild eines attraktiven Hauptradrouthenetzes für die Stadt Regensburg.

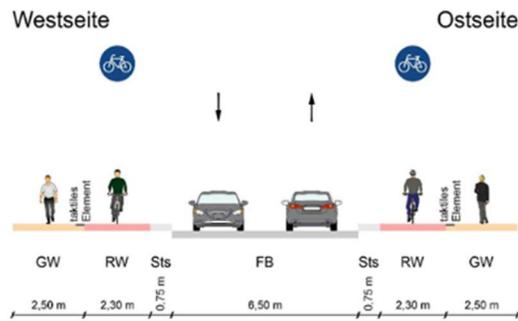
Neben den konkreten Musterlösungen (siehe beispielhaft Abbildung 30, zusammenfassend Tabelle 1 sowie ergänzend Anhang 1) wurden einige grundsätzliche Entscheidungen zu den umzusetzenden Netzstandards getroffen, welche als Rahmenbedingungen für die Netz- und Maßnahmenentwicklung dienen:

- Alltagstauglichkeit
  - Befahrbarkeit im Dunkeln: Beleuchtung innerorts, reflektierende Elemente außerorts
  - Befahrbarkeit im Winter: Winterdienst muss möglich sein und erfolgen
  - Befahrbarkeit bei Nässe: Feste Oberfläche (z.B. Asphalt)
- Geradlinige Trassierung mit guten Sichtbeziehungen
- Routenführung mit möglichst wenig (großen) Knotenpunkten und optimierte Signalisierung für den Radverkehr
- Hohe Verkehrsqualität
- Maxime für Strecken und Knotenpunkte: Übersichtliche und einheitliche Führung in vergleichbaren Situationen führt zu Vertrautheit und damit auch zu richtigem und sicherem Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden
- Berücksichtigung von Nutzungsgruppen: Nicht-benutzungspflichtige Radwege als Zwischenlösung bei langfristigem Umbau des Straßenraums
- Baustellen: Sichere Führung des Radverkehrs in Baustellen (siehe AGFK-Leitfaden zu Baustellen)

## Einrichtungsradwege

Straßenbegleitende beidseitige  
 Einrichtungsradwege

Standardquerschnitt



© INOVAPLAN GmbH

- Bauliche Trennung zu Kfz-Verkehr
- Taktile Trennung zum Fußverkehr
- Breite 2,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen  
 Piktogramme auf dem Radweg
- Einfahrtsschwellen statt Absenkung an  
 Zufahrten als Einzelfallprüfung



MV BW(2016):  
 Qualitätsstandards für das RadNETZ

Abbildung 30 Beispiel Musterlösung/Anforderungen an Führungsformen  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Führungsform	Breite Rad [m]	Breite Fahrbahnrest [m]	Breite Fahrbahnrest im Spezialfall [m]	Sicherheitstrennstreifen [m]	Markierungen	Priorität
Fahrradstraße	4	-	3,5 bei beidseitigem Parken/beengten Platzverhältnissen	0,25 vom Bord (Entwässerungsrinne) 0,75 von Parkständen	Roteinfärbung Beginn/Ende/Knotenpunkte/Konfliktbereiche, regelmäßige Piktogramme mit Doppelpfeilen, Längsmarkierung des Sicherheitsabstands	Favorit
Radfahrstreifen	2,5	6	6,5 bei Linienbusverkehr	0,75 von Parkständen	Piktogramme	Favorit
Radweg Einrichtungsverkehr	2,5	6	6,5 bei Linienbusverkehr	0,75 von Fahrbahnrand 0,75 von Parkständen	Piktogramme	Favorit
Umweltspur	3,25	-	-	-	Busspur, Rad frei, Piktogramme	Lückenschluss
Schutzstreifen	1,5	5	5,5 bei Linienbusverkehr	0,5 von Parkständen	Piktogramme	Lückenschluss
Wirtschaftsweg	3	-	-	0,5 an beiden Seiten		Lückenschluss
Protected Bike Lane	2,5	6	6,5 bei Linienbusverkehr	0,5 bis 2,0	Piktogramme	Prüfung Einzelfall
Tempo 30	4	-	3,5 bei beidseitigem Parken/beengten Platzverhältnissen	0,25 von Gehwegbord (Entwässerungsrinne) 0,75 von Parkständen	Piktogrammspur	Prüfung Einzelfall
Einseitiger Radweg Zweirichtungsverkehr	3	-	-	0,75 von Fahrbahnrand 0,75 von Parkständen	Piktogramme	Prüfung Einzelfall
Beidseitiger gem. Geh- und Radweg	3	-	-	0,75 von Fahrbahnrand 0,75 von Parkständen	-	Prüfung Einzelfall
Einseitiger gem. Geh- und Radweg	3,5	-	-	0,75 von Fahrbahnrand 0,75 von Parkständen 1,75 von Fahrbahnrand (außerorts)		Prüfung Einzelfall
Grünanlagenweg	3	-	-	-	-	Prüfung Einzelfall

**Tabelle 1**      **Übersicht Führungsformen und Eigenschaften**

### 4.1.3 Umsetzungszeiträume und Kostenschätzungen

Die für die Erfüllung des Zielzustands notwendigen Maßnahmen wurden sechs Umsetzungshorizonten zugeordnet, um die mögliche Realisierungsdauer aufzuzeigen (siehe Tabelle 2). Diese beginnen mit bereits laufenden bzw. beschlossenen Projekten. Nach zeitlicher Dauer gliedern sich die weiteren notwendigen Maßnahmen von solchen kurzer Dauer bis zu solchen mit sehr langfristigem Charakter, bspw. durch die notwendige Errichtung von Ingenieurbauwerken. Abschließend wurden Maßnahmen kategorisiert, deren Umsetzung von weiteren Rahmenbedingungen abhängig ist, bspw. durch eine grundsätzliche Umgestaltung des Straßenraums im Zuge einer möglichen Stadtbahnentwicklung oder ähnlichem.

Umsetzungshorizont	Beschreibung / Maßnahmenart
laufend	Maßnahme ist bereits beschlossen bzw. befindet sich bereits in der Umsetzung
kurzfristig	Einfache Markierungsarbeiten, unkritische Fahrradstraßen (Umsetzung ab Beginn innerhalb von voraussichtlich 2 Jahren möglich)
mittelfristig	Kleinere bauliche Eingriffe in den Straßenraum erforderlich (Umsetzung ab Beginn innerhalb von voraussichtlich 5 Jahren möglich)
langfristig	Größere bauliche Eingriffe in den Straßenraum erforderlich (Umsetzung ab Beginn innerhalb von voraussichtlich 10 Jahren möglich)
sehr langfristig	Ingenieurbauwerke, viel/schwieriger Grunderwerb (Umsetzung ab Beginn innerhalb von voraussichtlich mehr als 10 Jahren möglich)
Prüfungsbedarf	Prüfungsbedarf von weiteren Rahmenbedingungen abhängig, bspw. parallele Planungen zur Umgestaltung des Straßenraums etc.

**Tabelle 2** Kategorien Umsetzungshorizonte

Es wurden überschlägige Kostenschätzungen der einzelnen Planungen zur Realisierung der Abschnitte durchgeführt. Diese Schätzungen erfolgten lediglich für kurz- und mittelfristige Maßnahmen. Mit langfristigen und sehr langfristigen Maßnahmen sind in der Regel weitere Maßnahmen, unabhängig vom Radverkehr, verknüpft und viele Aspekte der Planung zum aktuellen Zeitpunkt noch unklar. Eine seriöse Kostenschätzung kann somit nicht durchgeführt werden.

Zur Berechnung der voraussichtlichen Kosten wurden mit der Verwaltung der Stadt Regensburg Kostensätze für streckenbezogene und punktuelle Maßnahmen abgestimmt, die mit den identifizierten Maßnahmen zur Kostenannahme führen. Beispielhaft dargestellt sei dies für die Strecke Burgunder-/Alemannenstraße (siehe Tabelle 3): In diesem Streckenabschnitt ist aktuell größtenteils eine Tempo-30-Zone eingerichtet, auf einer kurzen Strecke verläuft zudem ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr durch eine Grünanlage. Die Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr unterschreitet die in den Qualitätsstandards der Regensburger Radrouten vorgesehene Breite, weshalb eine Wegeverbreiterung um 0,75 Meter von der Breitenklasse 2,5 bis

3,0 Meter auf 3,5 Meter über die gesamte Länge durchzuführen wäre und folglich in den Kosten berechnet wird. Für die Einrichtung von Fahrradstraßen im Bereich der bisherigen Tempo-30-Zone fließen entsprechend der abgestimmten Standards Markierungsarbeiten für die Strecken sowie die Einfärbung der fünf Knotenpunkte in diesem Abschnitt in die Kosten ein. Die Gesamtkosten für die Maßnahmen werden zur Berücksichtigung von Zusatzkosten wie Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung, Landschaftsbau, Planungskosten oder Unvorhergesehenes um einen abgestimmten Anteil in Höhe von zusätzlich 40 % erhöht.

Burgunder-/Alemannenstraße Tempo 30 zu Fahrradstraße (950 m) Ausbau Bestand gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (120 m)	Kosten
<b>Einrichtung einer Fahrradstraße (bestehender Querschnitt)</b> Berechnung: Länge * 60 €/lfdm = 950 m * 60 €/lfdm	57.000 €
<b>Verbreiterung des Bestands</b> Berechnung: (Breite Soll - Breite Ist*) * Länge * 85 €/m <sup>2</sup> = (3,5 m - 2,75 m) * 120 m * 85 €/m <sup>2</sup> <i>* Breite Ist als Mittelwert der erhobenen Breitenklassen</i>	7.650 €
<b>Einfärbung von Furten oder Knotenpunkten</b> Berechnung: Anzahl Furt/KP * 1.500 €/KP = 9 * 1.500 €/KP	13.500 €
<b>Kosten Maßnahme</b>	<b>78.150 €</b>
Zusatzkosten (40 %) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung (5 %)</li> <li>▪ Landschaftsbau (5 %)</li> <li>▪ Planungskosten (20 %)</li> <li>▪ Unvorhergesehenes (Risikopauschale) (10 %)</li> </ul>	31.260 €
<b>Kosten gesamt</b>	<b>109.410 €</b>

Tabelle 3 Beispiel Kostenkalkulation

Die Kosten beziehen sich dabei nur auf die Radverkehrsinfrastruktur und nicht auf weitergehende Maßnahmen wie eine notwendige Sanierung der Fahrbahndecke oder eine Verlegung von Kanälen, die ggf. in diesem Zusammenhang mit erledigt werden könnten und aus wirtschaftlicher Sicht ggf. auch miterledigt werden sollten. Ebenso sind Kosten für teilweise notwendigen Grunderwerb nicht Teil der Kostenschätzung. Hinzu können Kosten für die Wegweisung des Hauptradroutennetzes kommen. Dies sollte aber als Gesamtkonzept im Routennetz entwickelt werden und hängt daher nur mittelbar mit den konkreten infrastrukturellen Maßnahmen auf einzelnen Streckenabschnitten zusammen.

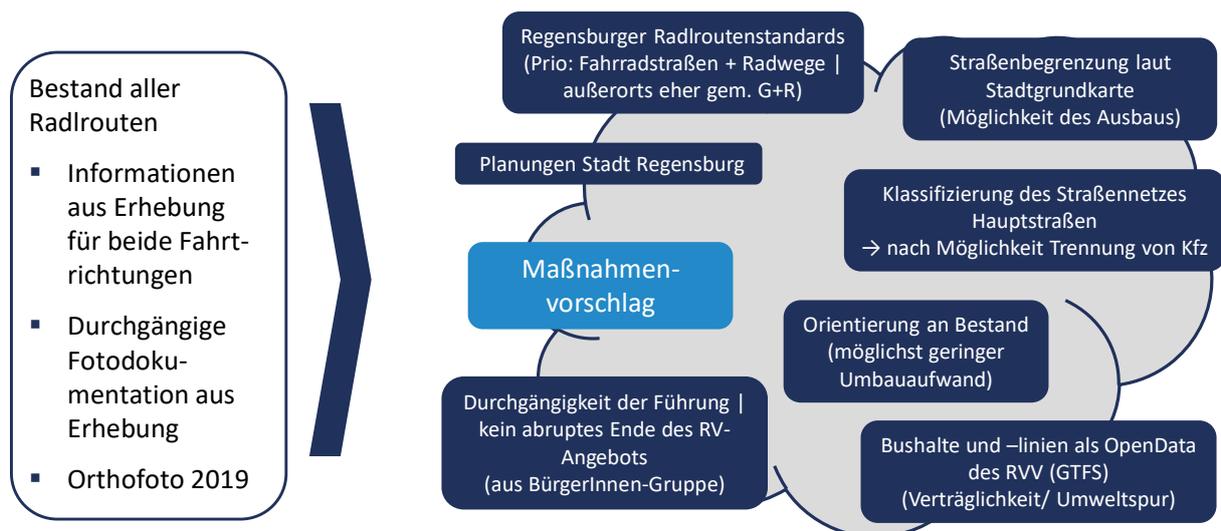
Die abgestimmten Kostensätze sind Anhang 2 zu entnehmen.

#### 4.1.4 Ausarbeitung Maßnahmenkataster / Maßnahmensteckbriefe

Eine weitere wichtige Grundlage für die Maßnahmenentwicklung bilden abgestimmte Zielführungsformen des Langfrist- und des Übergangnetzes (siehe Abbildung 32). Die Zielführungsformen wurden im Vorfeld der detaillierten Maßnahmenentwicklung mit den Beteiligten der Stadt Regensburg abgestimmt. Diese wurden nach den folgenden Grundsätzen erstellt:

- Orientierung nach Möglichkeit nah an der bestehenden Führungsform, um möglichst realistische Umsetzungsmöglichkeiten unter Einhaltung der abgestimmten Standards zu schaffen
- Umsetzung möglichst langer Abschnitte mit der gleichen Führungsform zur klaren Orientierung und Führung der Radfahrenden
- Fahrradstraßen als bevorzugte Führungsform im Nebenstraßennetz und baulich getrennte Führung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen

Neben diesen Grundsätzen flossen unter anderem bestehende Planungen der Stadt, Straßenbegrenzungen sowie weitere Aspekte in die Auswahl geeigneter Führungsformen mit ein (siehe Abbildung 31).



**Abbildung 31** Rahmenbedingungen Maßnahmenentwicklung  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

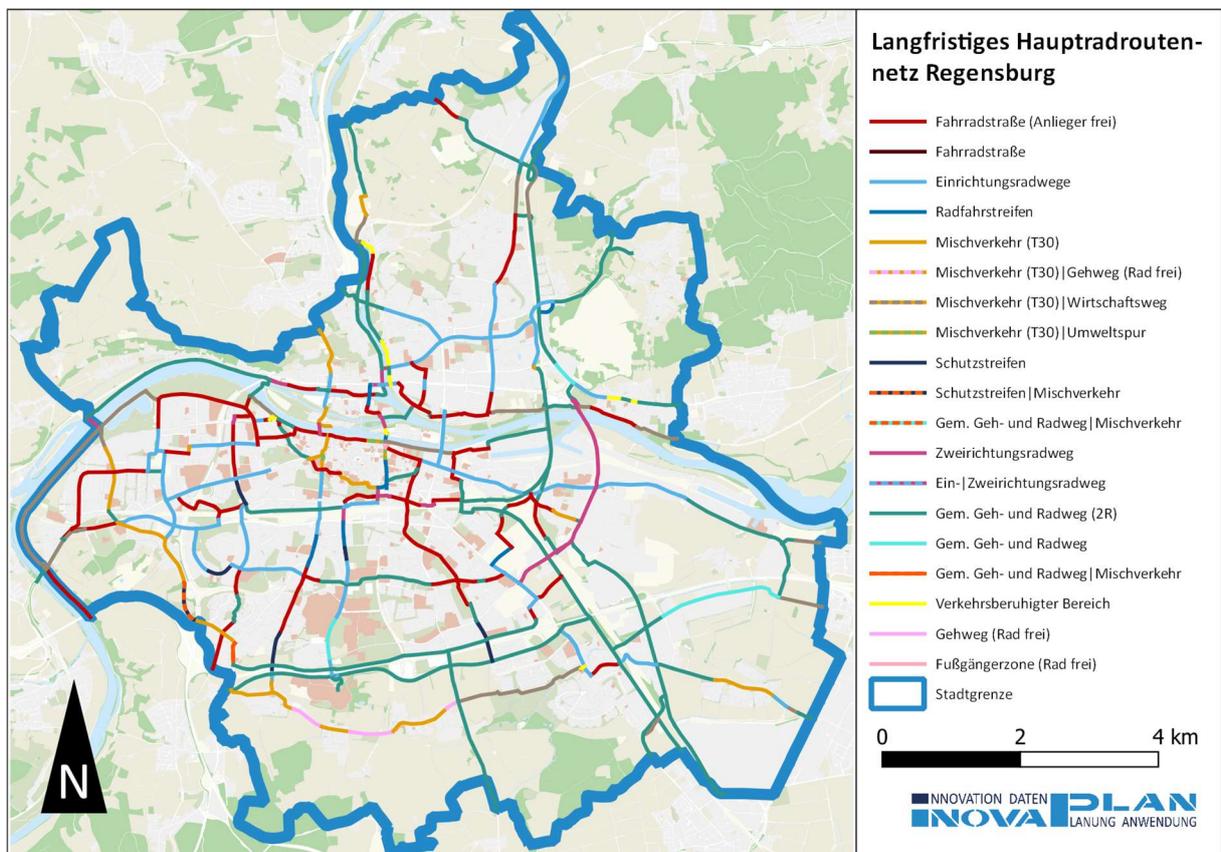
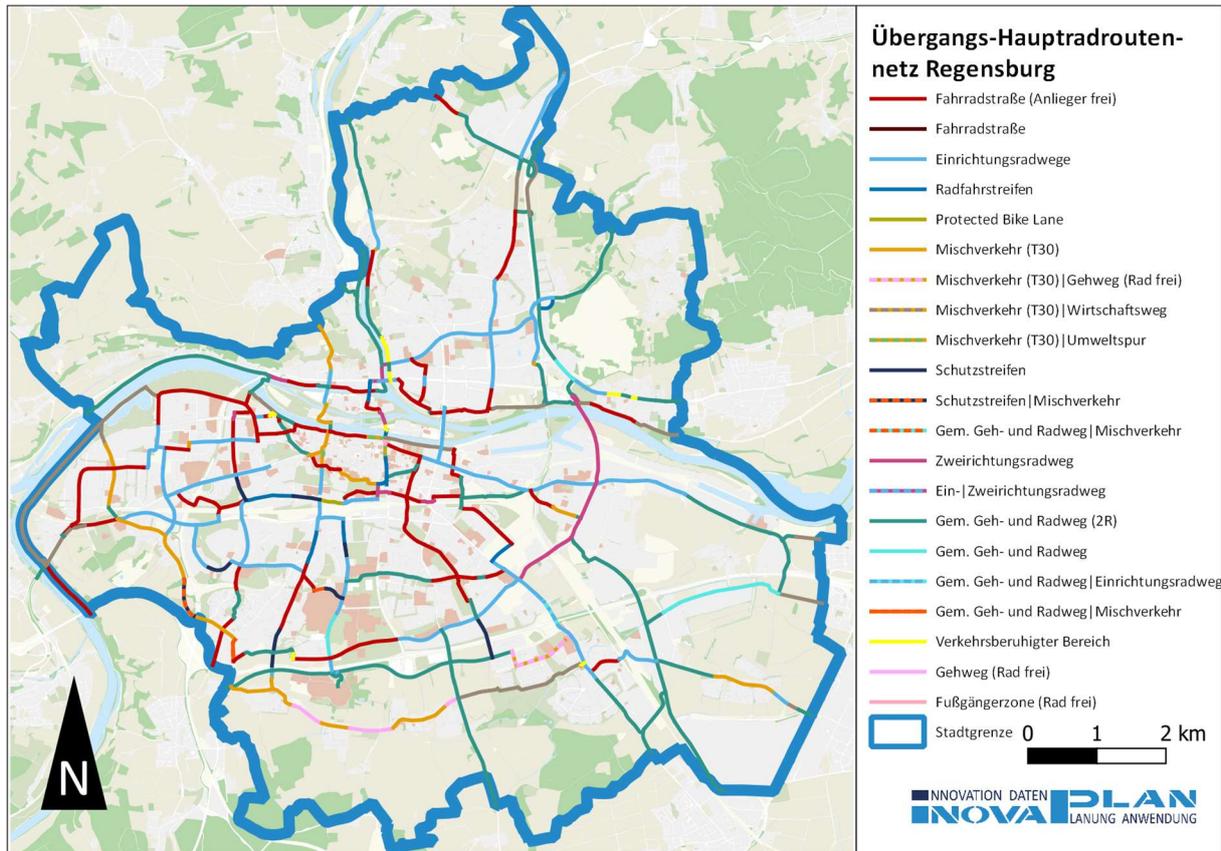


Abbildung 32 Zielführungsform des Haupttradroutennetzes (Übergangsnetz/langfristiges Netz)  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Für die Maßnahmenentwicklung wurde das Netz in einzelne Streckenabschnitte mit jeweils einheitlichen Bedingungen für den Radverkehr im Bestand sowie identischen Zielführungsformen unterteilt. Für jeden Streckenabschnitt wurden die erforderlichen Maßnahmen (wie Verbesserung der Belagsqualität, ggf. notwendiger Bordversatz oder Markierungsarbeiten) sowie daraus entstehende Auswirkungen auf Parken im Straßenraum, Grünbereiche oder Anzahl der Kfz-Fahrstreifen mittels Daten aus der Erhebung, Luftbild und GIS-Grunddaten der Stadt Regensburg überprüft. Die Informationen wurden georeferenziert und tabellarisch aufbereitet. Zur Ergebnisdokumentation wurden die geplanten Maßnahmen zudem in Steckbriefen aufbereitet. Hierbei wurden teilweise Streckenabschnitte zusammengefasst, deren Realisierung gemeinsam sinnvoll erscheint und/oder die in gleichem Standard ausgebaut werden sollten. Insgesamt wurden die 552 unterscheidbaren Streckenabschnitte zu 186 Maßnahmensteckbriefen zusammengefasst und einheitlich aufbereitet (siehe Beispielsteckbrief in Abbildung 34).

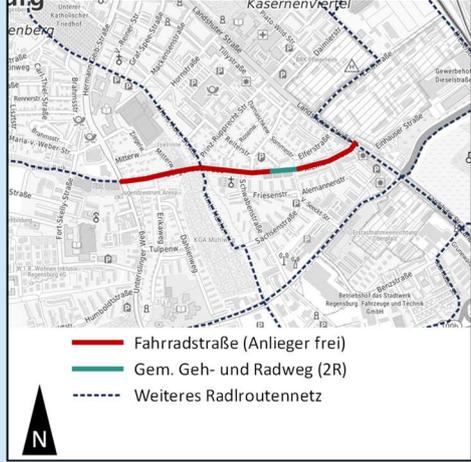
Strecken, die bereits die angestrebte Führungsform des Radverkehrs mit den entsprechenden Breiten der Musterlösungen (siehe 4.1.2) aufweisen erfordern keine baulichen Eingriffe. Um den abgestimmten Musterlösungen zu entsprechen, sind allerdings weitere Qualitäten wie beispielsweise Markierungen als Piktogrammspur, als Sicherheitstrennstreifen oder außerorts reflektierende Markierungen zur sicheren Nutzung bei Dunkelheit sowie die Sichtbarkeit des Haupttroutennetzes zu überprüfen. Ebenso ist die Bedeutung als Haupttroute bei Winterdienst oder Baustellen in diesen Bereichen zu berücksichtigen. Entsprechende notwendige und empfohlene Überprüfungen sind in den Steckbriefen unter dem in Abbildung 33 dargestellten Maßnahmentext zusammengefasst.

Maßnahme(n)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bei Abschnitten ohne bauliche Veränderung Einhaltung der Regensburger Standards sicherstellen.</li> </ul>

**Abbildung 33**      **Maßnahmenhinweis bei Strecken ohne bauliche Eingriffe**  
*(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

Neben der vollständigen Steckbriefsammlung (siehe Anhang 3) steht als Ergebnisdokumentation eine GIS-Datenbank zur Verfügung, die kleinteilig alle 552 Abschnitte mit den Ergebnissen der Bestandserhebung sowie der Maßnahmenplanung dokumentiert. Diese wird als Basis empfohlen, um in der Umsetzungsphase von Streckenabschnitten weitere Details nachzuprüfen. Die GIS-Datenbank kann auch als Excel-Tabelle mit den entsprechenden Streckenattributen exportiert werden, sodass Details auch ohne GIS-Anwendung überprüft werden können.

Steckbrief 168		Abschnitt(e): 515, 516, 517, 518, 519	
Straße	Burgunderstraße / Alemannenstraße	Lage:	innerorts
von:	Unterislinger Weg	Baulastträger:	Stadt Regensburg
bis:	Landshuter Straße	Klassifizierung:	Gemeindestraße
Länge:	1.070 m	Typisierung:	Haupttroutennetz

Bestand Februar 2021	Lage der Abschnitte und Lösungsvorschlag
 <p>© INOVAPLAN GmbH</p>	 <p> <span style="color: red;">—</span> Fahrradstraße (Anlieger frei)  <span style="color: green;">—</span> Gem. Geh- und Radweg (2R)  <span style="color: blue;">- - -</span> Weiteres Radloutennetz                 </p>

Bestand	
<b>Führungsform Rad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mischverkehr (Tempo 30)</li> <li>Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr</li> </ul>
<b>Benutzungspflicht</b>	Abschnittsweise
<b>ÖV (Linienbusverkehr)</b>	Nein
<b>Zulässige Geschwindigkeit</b>	30 km/h (Zone)

Sortiert nach Streckenanteil in Steckbrief

Lösungsvorschlag	
<b>Führungsform Rad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrradstraße (Anlieger frei)</li> <li>Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr</li> </ul>
<b>Maßnahme(n)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung einer Fahrradstraße (Anlieger frei) (Abschnitt 515)</li> <li>Einrichtung einer Fahrradstraße (Anlieger frei) (Abschnitt 516)</li> <li>Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Abschnitt 517)</li> <li>Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Abschnitt 517) (Gesamt um 0,75 m erforderlich)</li> <li>Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Abschnitt 517) im Zweirichtungsverkehr (Abschnitt 517)</li> <li>Einrichtung einer Fahrradstraße (Anlieger frei) (Abschnitt 518)</li> <li>Einrichtung einer Fahrradstraße (Anlieger frei) (Abschnitt 519)</li> <li>Sichere Gestaltung von Furten oder Knotenpunkten (u.a. Einfährung)</li> </ul>
<b>Weitere Auswirkungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ein ggf. notwendiger Entfall von Parkplätzen ist zu prüfen.</li> </ul>
<b>Grunderwerb</b>	Voraussichtlich kein Grund
<b>Kostenannahme</b>	100.000 €

Sortiert nach Streckenanteil in Steckbrief

Maßnahmenreihenfolge entlang der Abschnitte gemäß „Von“- „Nach“, allgemeine Maßnahmen abschließend

Gerundet auf 10.000 € für kleinere Beträge, sonst auf 100.000 €, nur für kurz- und mittelfristige Maßnahmen

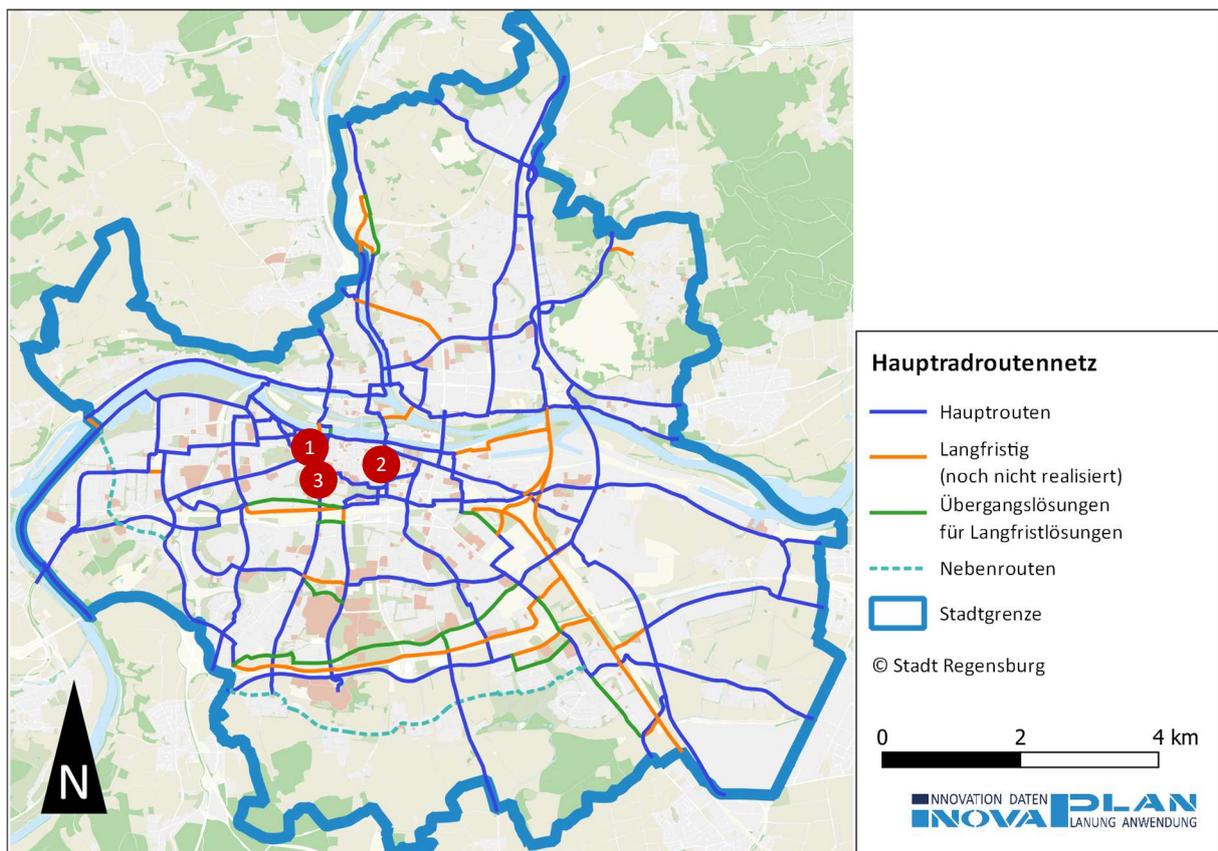
Umsetzungshorizont:	Laufend	<b>Kurzfristig</b>	Mittelfristig	Langfristig	Sehr langfristig	Prüfungsbedarf
Weitere Hinweise	keine					

Abbildung 34 Beispielsteckbrief Infrastrukturmaßnahmen (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

## 4.2 Maßnahmen Fachplanung Hauptroutennetz – Detaillösungen

Für drei Teilstrecken des Hauptroutennetzes wurden neben den Steckbriefdarstellungen tiefergehende Detaillösungen ausgearbeitet (s. Abbildung 35), mit dem Ziel, die Situation für den Radverkehr, möglichst mit einfachen Mitteln, zu verbessern und mehr Raum für diesen zu schaffen:

- (1) Platz der Einheit (zwischen Jakobstor und Taxisstraße)
- (2) D.-Martin-Luther-Straße (zwischen Landshuter Straße und Königsstraße)
- (3) Kumpfmühler Straße (zwischen Fritz-Fend-Straße und Wittelsbacherstraße)



**Abbildung 35** Bereiche der Detaillösungen  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

### 4.2.1 Platz der Einheit

Auf dem Abschnitt zwischen Jakobstor und Taxisstraße (Jakobstraße, Platz der Einheit, Prüfeninger Straße) besteht nur abschnittsweise eine eigene und sehr schmale Radinfrastruktur. Für die Detaillösungen wurden folgende aktuelle Planungen der Stadt Regensburg berücksichtigt:

- Ausführungsplanung „Sanierung Prüfeninger Straße - Östlicher Teil zwischen Ludwig-Eckert-Straße und Platz der Einheit“, Stadt Regensburg → aktuell in der Ausführung
- Vorentwurf „Prüfeninger Straße von Taxisstraße bis Platz der Einheit“, Stadt Regensburg

Im gesamten Abschnitt wurden für insgesamt sieben Querschnitte der Bestand und mehrere Lösungsvarianten untersucht. Die Lage der einzelnen Querschnitte zeigt Abbildung 36.



**Abbildung 36 Platz der Einheit: Lage der Querschnitte**

Quelle: INOVAPLAN GmbH, Hintergrundkarte: Stadt Regensburg - Digitale Stadtgrundkarte und Orthofoto

Tabelle 4 erläutert die geplanten Maßnahmen für die einzelnen Querschnitte. Die anschließenden Darstellungen zeigen die Querschnitte im Bestand sowie den finalen Lösungsvorschlag je Querschnitt. Abbildung 44 zeigt den Lageplan der Detaillösung dieses Abschnittes.

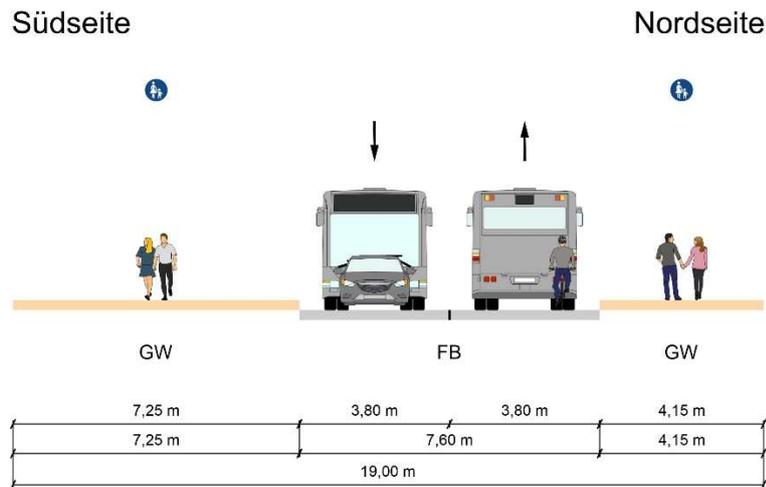
Querschnitt	Maßnahmen
A-A	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Engstelle Jakobstor, Bestand verbleibt (s. Querschnitt Abbildung 37)</li> </ul>
B-B	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion Fahrstreifen MIV stadtauswärts und Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Nordseite (s. Querschnitte Abbildung 38)</li> <li>▪ Radverkehr im Mischverkehr auf der Südseite wegen Engstelle Jakobstor</li> </ul>
C-C	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion Fahrstreifen MIV stadtauswärts und Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Nordseite (s. Querschnitte Abbildung 39)</li> <li>▪ 2-stufige Umsetzung für die Südseite:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stufe 1: kein Umbau notwendig, schmaler Bestandsradweg im Seitenraum verbleibt</li> <li>– Stufe 2: Rückbau Mittelinsel, aufwändig in der Umsetzung, Verbreiterung Radweg und Gehweg im Seitenraum</li> </ul> </li> </ul>
D-D	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion Fahrstreifen MIV stadtauswärts, Verbreiterung des Bestandsradwegs im Seitenraum auf der Nordseite (s. Querschnitte Abbildung 40)</li> <li>▪ Rückbau der Mittelinsel und Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Südseite</li> </ul>
E-E	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlegung Busbucht und Reduktion Fahrstreifen MIV stadtauswärts und Einrichtung eines Radwegs auf der Nordseite (s. Querschnitte Abbildung 41)</li> <li>▪ Aufhebung Umweltspur und Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Südseite</li> </ul>
F-F	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bestand nach Abschluss Sanierung verbleibt (s. Querschnitt Abbildung 42)</li> <li>▪ Radweg auf der Nordseite</li> </ul>

<b>G-G</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umweltspur für Bus und Rad auf der Südseite</li> <li>▪ Bestand nach Abschluss Sanierung verbleibt (s. Querschnitt Abbildung 43)</li> <li>▪ Radweg auf der Nordseite</li> <li>▪ Radfahrstreifen auf der Südseite</li> </ul>
------------	---

**Tabelle 4** Maßnahmen-Querschnitte Platz der Einheit

## A-A Jakobstraße (östlich Jakobstor)

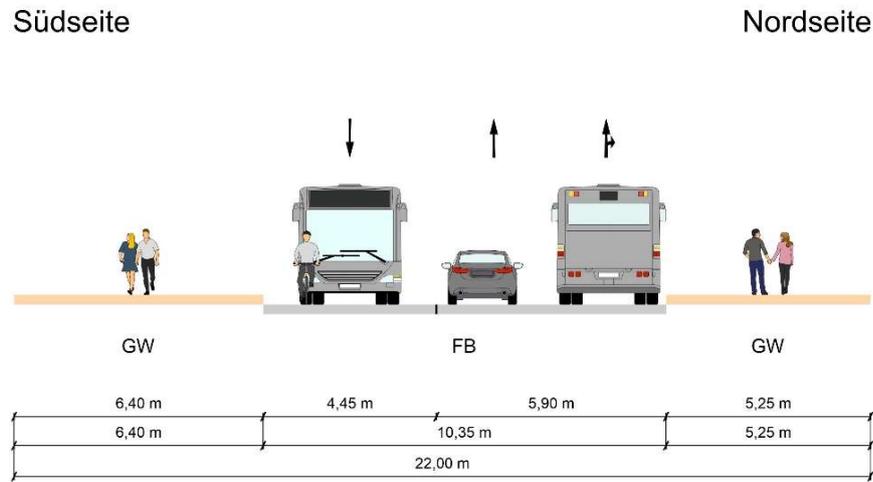
Bestand (keine Veränderung)



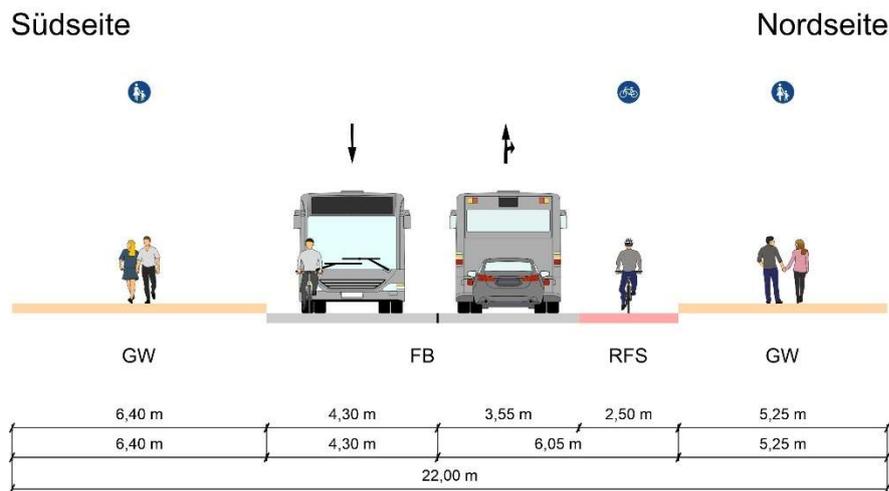
**Abbildung 37** Querschnitt A-A Jakobstraße  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

## B-B Jakobstraße (westlich Jakobstor)

### Bestand



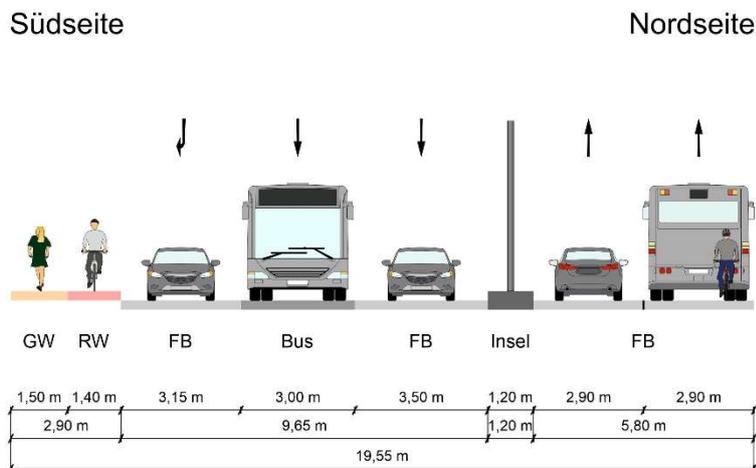
### Lösungsvorschlag



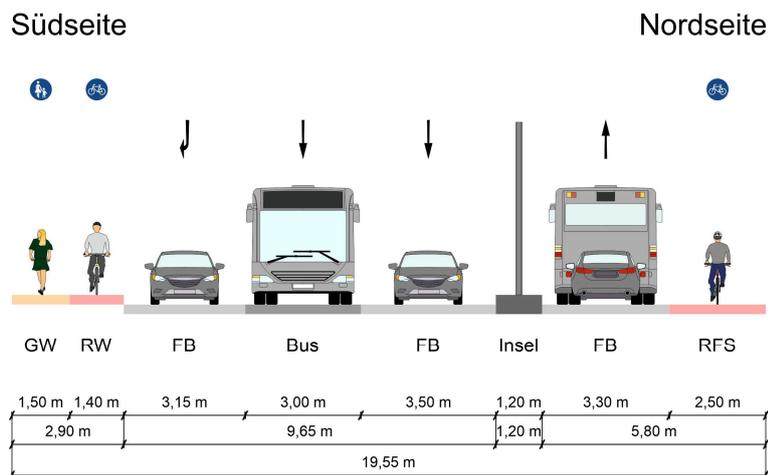
**Abbildung 38** Querschnitt B-B Jakobstraße Bestand und Lösungsvorschlag  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

### C-C Platz der Einheit

### Bestand



### Lösungsvorschlag Stufe 1



### Lösungsvorschlag Stufe 2

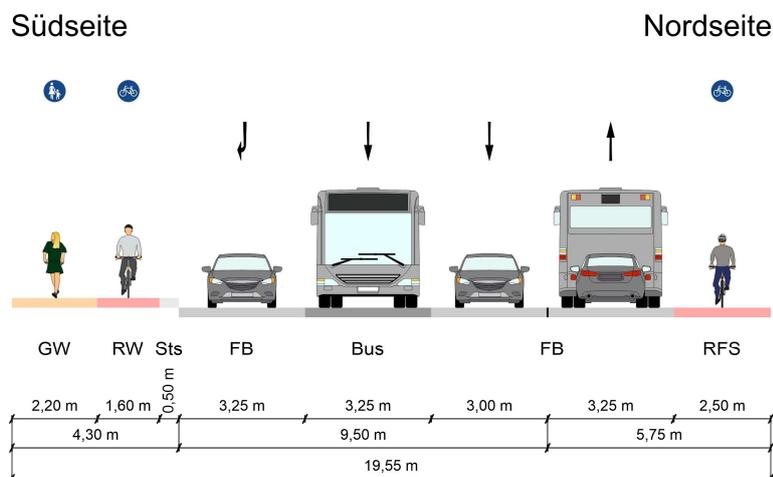


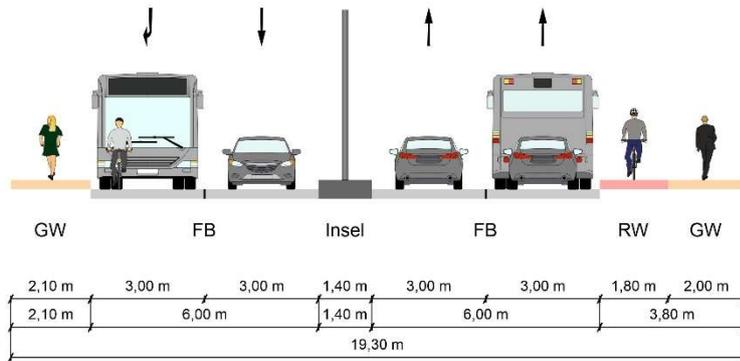
Abbildung 39 Querschnitt C-C Platz der Einheit Bestand und Lösungsvorschlag Stufe 1 und 2 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

## D-D Prüfeninger Straße zw. Dechbettener Straße und Taxisstr.

### Bestand

Südseite

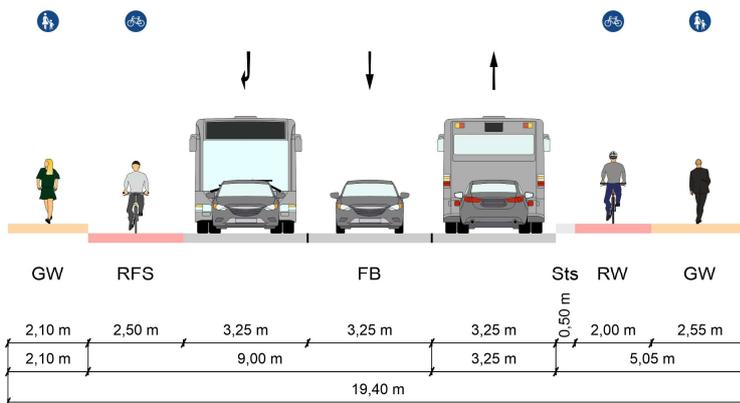
Nordseite



### Lösungsvorschlag

Südseite

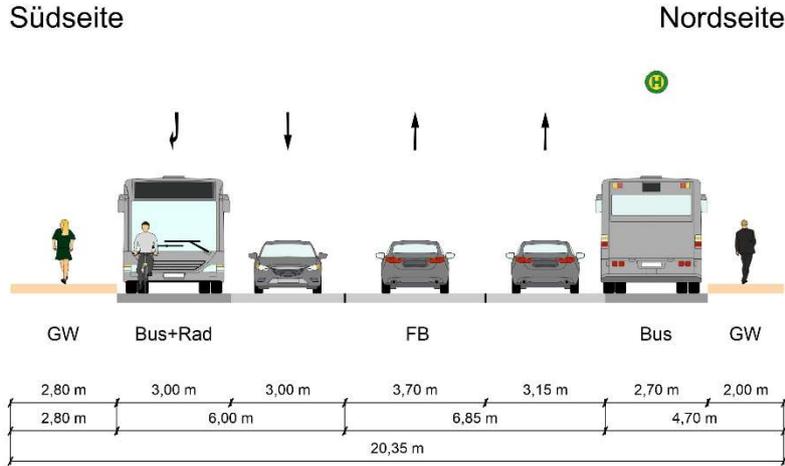
Nordseite



**Abbildung 40** Querschnitt D-D Prüfeninger Straße Bestand und Lösungsvorschlag  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

## E-E Prüfeninger Straße zw. Dechbettener Straße und Taxisstr. (Busbucht stadtausw.)

### Bestand nach Abschluss Sanierung



### Lösungsvorschlag

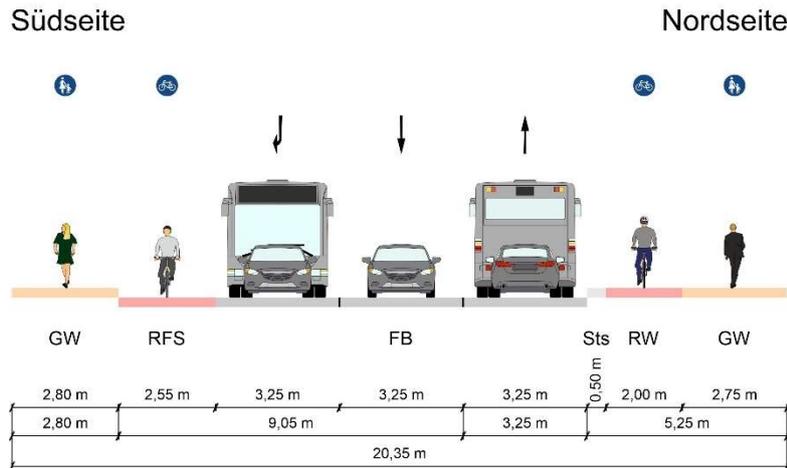


Abbildung 41 Querschnitt E-E Prüfeninger Straße Bestand und Lösungsvorschlag  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

## F-F Prüfeninger Straße zw. Dechbettener Straße und Taxisstr. (Busbucht stadteinw.)

### Bestand nach Abschluss Sanierung

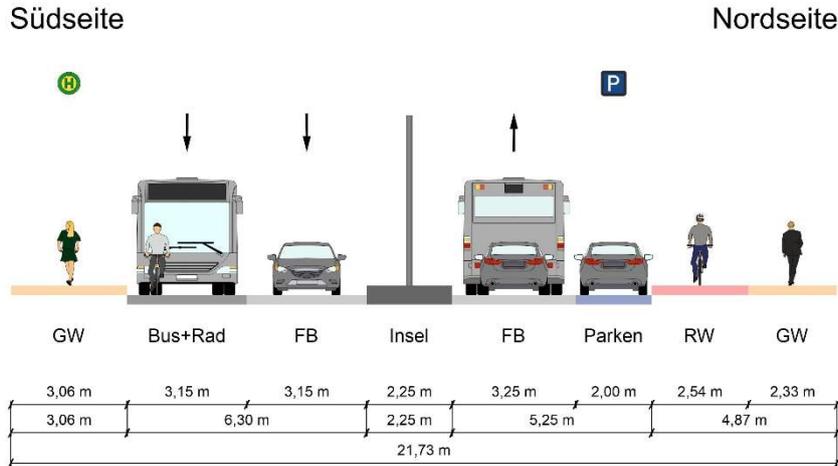


Abbildung 42 Querschnitt F-F Prüfeninger Straße Bestand nach Abschluss Sanierung (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

## G-G Prüfeninger Straße zw. Taxisstr. und Ludwig-Eckert-Straße

### Bestand nach Abschluss Sanierung

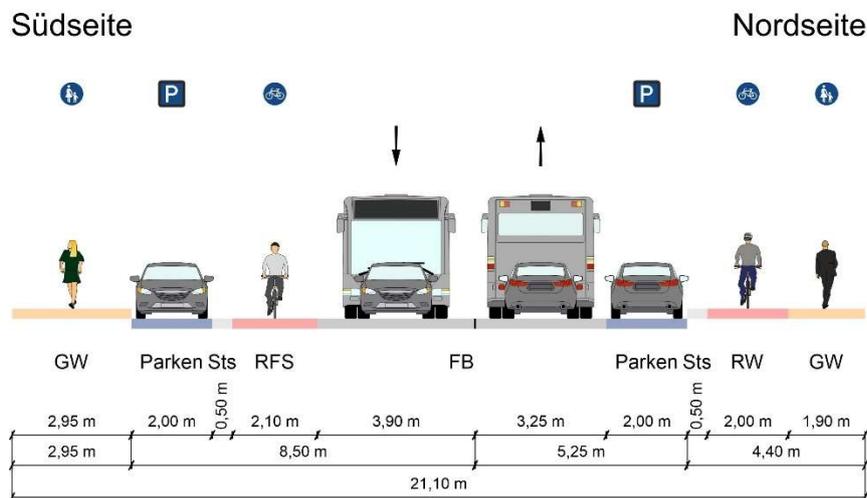


Abbildung 43 Querschnitt G-G Prüfeninger Straße Bestand nach Abschluss Sanierung (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

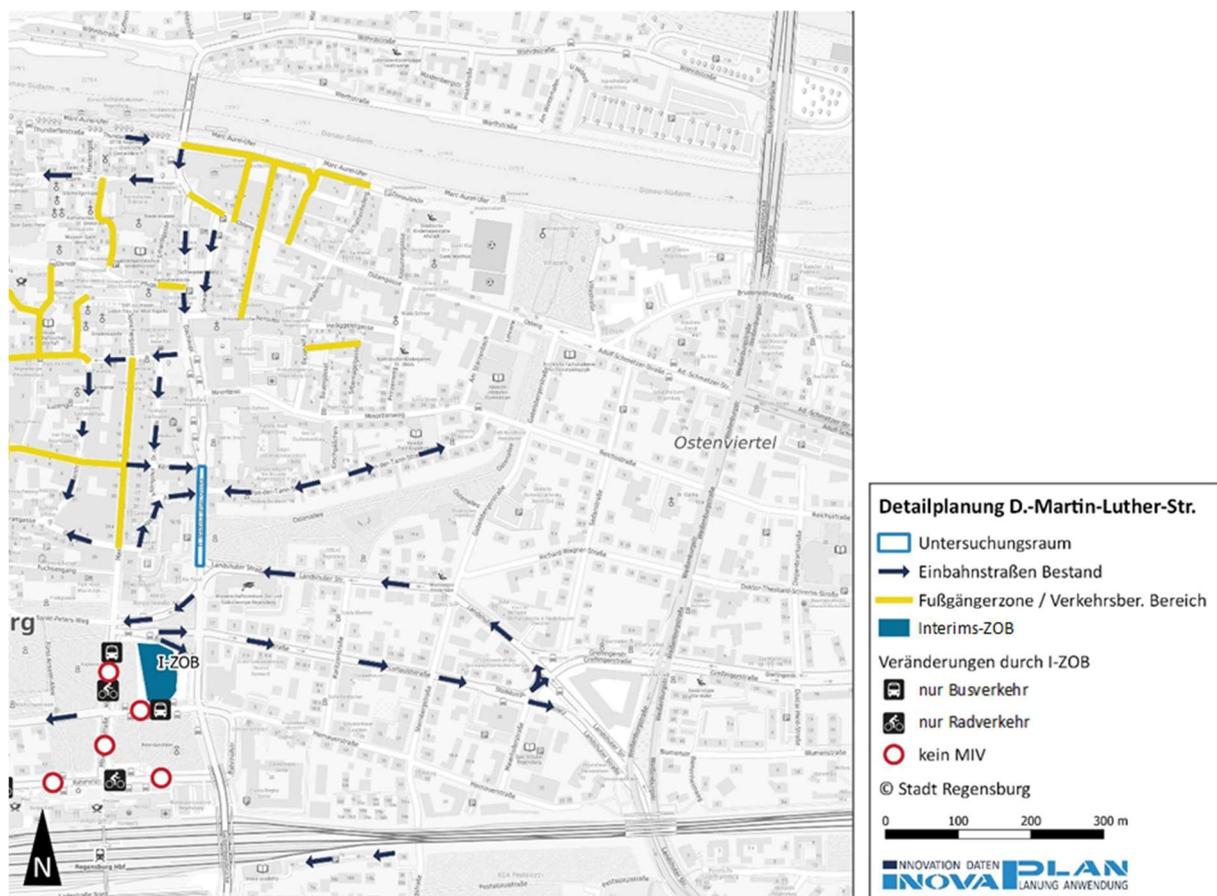


#### 4.2.2 D.-Martin-Luther-Straße

##### Veränderungen im Verkehrsgeschehen rund um die D.-Martin-Luther-Straße

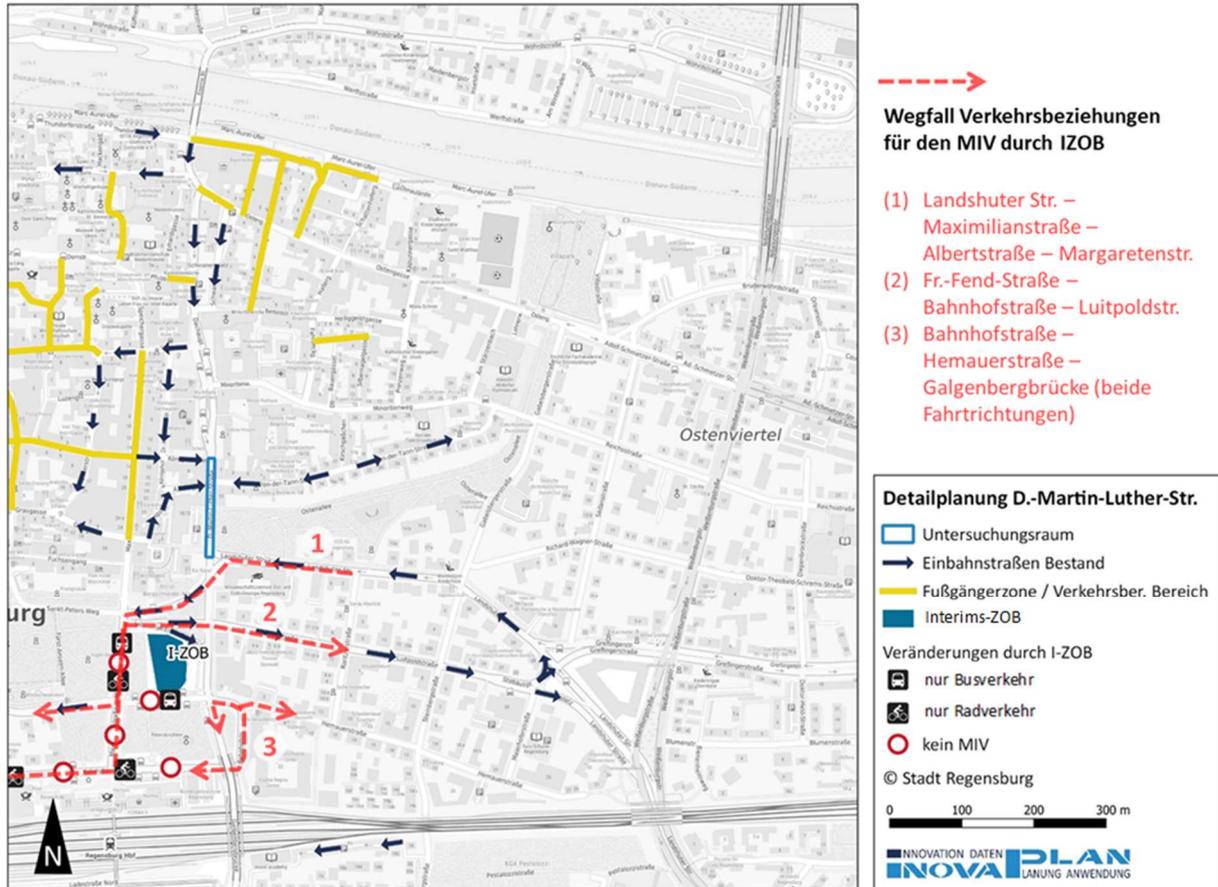
Im Umfeld der D.-Martin-Luther-Straße kommt es durch die Einrichtung des Interims-ZOB (IZOB) am Ernst-Reuter-Platz zu größeren Änderungen im Verkehrsgeschehen. Abbildung 45 zeigt diese Veränderungen in der Verkehrsführung und Abbildung 46 zeigt ergänzend die Verkehrsbeziehungen, die in Zukunft wegfallen. Diese sind:

- (1) Landshuter Straße – Maximilianstraße – Albertstraße – Margaretenstraße
- (2) Fritz-Fend-Straße – Bahnhofstraße – Luitpoldstr.
- (3) Bahnhofstraße – Hemauerstraße – Galgenbergbrücke (beide Fahrrichtungen)



**Abbildung 45** Veränderungen D.-Martin-Luther-Straße durch Interims-ZOB

Quelle: eigene Darstellung; Hintergrundkarte: Stadt Regensburg – Top Plus Open Karte



**Abbildung 46** Wegfall Verkehrsbeziehungen für den MIV durch Einrichtung des Interims-ZOB  
 Quelle: eigene Darstellung; Hintergrundkarte: Stadt Regensburg – Top Plus Open Karte

### Bestandsanalyse D.-Martin-Luther-Straße

- Aktuell gilt Tempo 50 auf dem zu untersuchenden Abschnitt der D.-Martin-Luther-Straße. Nördlich des Abschnitts auf der Wöhrdstraße und südlich der Eisernen Brücke ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung die Einführung von Tempo 30 in den Nachtstunden für 2022 vorgesehen.
- 2 Fahrstreifen für den MIV in Fahrtrichtung Süden (abschnittsweise 1 Fahrstreifen als Bussonderfahrstreifen bzw. Umweltspur); 1 Fahrstreifen für den MIV in Fahrtrichtung Norden
- Verkehrszählungen: Nördlich der Königsstraße fahren in 8 Stunden 2.200 Kfz nach Süden, davon 375 Busse/Lkw. Aus der Königsstraße biegen 1.200 Kfz nach Süden ab. In Fahrtrichtung Norden ist auch in Zukunft von einer höheren Verkehrsbelastung von 3.500 Kfz in 8 Stunden auszugehen.
- Viel Durchgangsverkehr als Nord-Süd-Achse sowie viel Quell- und Zielverkehr durch die Parkhäuser der Altstadt.
- D.-Martin-Luther-Straße ist die wichtigste ÖPNV-Achse in Regensburg. Daher muss Busverkehr immer in beiden Richtungen möglich sein, zudem gibt es Planungen zu einer Stadtbahn mit Trassenverlauf über die D.-Martin-Luther-Straße.
- Bereits heute ist der Radverkehrsanteil auf dieser Achse hoch, jedoch fehlt eine Trennung der Infrastrukturen.

## Stärkung der D.-Martin-Luther-Straße als Achse für den Radverkehr

- Ziel der vorliegenden Planung ist die Verbesserung der Situation für die Radfahrenden.
- Bestenfalls soll eine separate Radinfrastruktur für beide Fahrtrichtungen vorgesehen werden, mindestens jedoch in der stärker belasteten Fahrtrichtung Norden.
- Für die Einrichtung einer separaten Radinfrastruktur ist die Reduktion um einen Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden mit Aufhebung des Bussonderfahrstreifens notwendig. Der Busverkehr muss jedoch jederzeit in beiden Fahrtrichtungen möglich sein.
- Zusätzlich muss das Schwerverkehrsaufkommen (SV) erheblich reduziert werden.  
(Ziel: SV < 1.000 Fz/Tag)

## Maßnahmenidee Geschwindigkeitsreduktion

### Tempo 30 (Zone/streckenbezogen)<sup>1</sup>

- Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann im Rahmen der Anordnung von Tempo 30-Zonen oder durch eine streckenbezogene Beschränkung erfolgen.
- rechtliche Grundlage § 45 der StVO (1c) zur **Anordnung von Tempo 30-Zonen**:  
„Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo-30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 ("rechts vor links") gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.“
- Für die **streckenbezogene Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h** muss immer ein konkreter Grund vorliegen:
  - Schutz der Anwohnenden vor Lärm oder Abgasen (siehe Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung)
  - Künftig soll die Anordnung von Tempo 30 vor sozialen Einrichtungen, also vor Schulen, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern, erleichtert werden. Dazu erfolgt 2022 eine entsprechende Anpassung der StVO.

<sup>1</sup> Quelle: <https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/urbane-mobilitaet-und-laendlicher-verkehr/tempo30pro-contra-adac-bro.pdf>

- Auf Hauptverkehrsstraßen kann eine Anordnung von Tempo 30 z. B. bei hohem Radverkehrsaufkommen im Mischverkehr oder bei linienhaftem Fußgänger-Querungsbedarf geprüft werden.

### **Tempo 20 (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)<sup>2</sup>**

- **Rechtliche Grundlage § 45 (1d) der StVO:**

„In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltswirkung (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.“

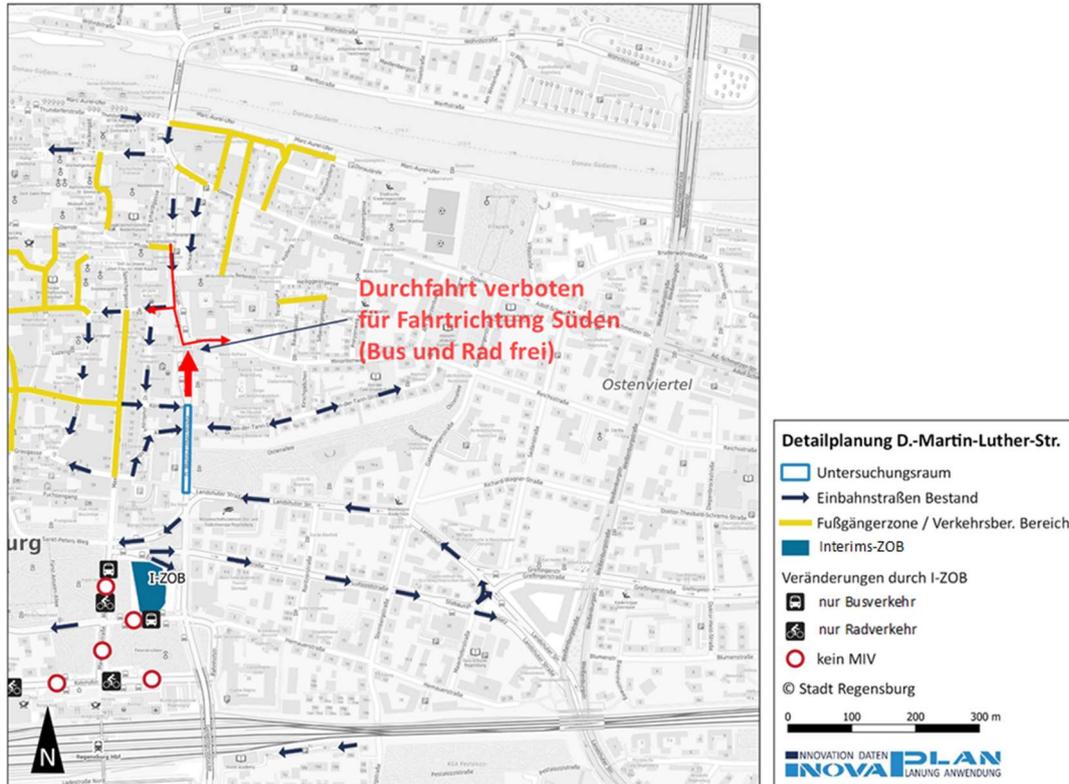
- Rechtlich handelt es sich ausschließlich um eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den Fahrzeugverkehr.
- Die Fahrbahn bleibt Fahrbahn und wird in der Regel von zwei Gehwegen eingerahmt.
- Für den Fußverkehr gelten die Vorschriften des § 25 StVO (Fahrbahn darf nur zum Queren betreten werden, Fußverkehr ist wartepflichtig usw.).

### **Verkehrslenkende Maßnahmen**

- Wegweisende Beschilderung ändern, um Durchgangsverkehr zu reduzieren.
- Unterbrechung der Nord-Süd-Achse → Ziel: weniger Durchgangsverkehr.
- Von Norden kommend: Schild „Durchfahrt verboten; Bus+Rad frei“ am Minoritenweg für den MIV (von Norden kommend ist die Zufahrt zur Drei-Kronen-Gasse und zum Minoritenweg möglich; Parkhausverkehr kann nach Süden (s. Abbildung 47)).

---

<sup>2</sup> Quelle: <http://netzwerk-sharedspace.de/regeln/>



**Abbildung 47** Auswirkungen der Einrichtung einer Einbahnstraße in der D.-Martin-Luther-Straße  
 Quelle: eigene Darstellung; Hintergrundkarte: Stadt Regensburg – Top Plus Open Karte

### Bewertung der Maßnahmen

Für eine Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 20 sind die Gründe vermutlich nicht in ausreichender Form gegeben. Auch die Anordnung einer Tempo 30-Zone ist in der D.-Martin-Luther-Straße als Vorfahrtsstraße mit signalisierten Knotenpunkten nicht möglich. Lösungsvarianten wie Schutzstreifen, Fahrradstraße etc. mit schmalen Fahrbahnen für den MIV sind auf Grund des starken ÖPNV-Verkehrs ebenfalls nicht umsetzbar. Es müssen zwei Fahrstreifen für den ÖPNV mit einer jeweiligen Breite von mindestens 3,25 Meter auch zukünftig gegeben sein. Auf Grund des schmalen Querschnittes (14,05 bis 14,25 Meter) und den genannten Rahmenbedingungen ist die Einrichtung einer separaten Radinfrastruktur in beiden Fahrtrichtungen nicht möglich.

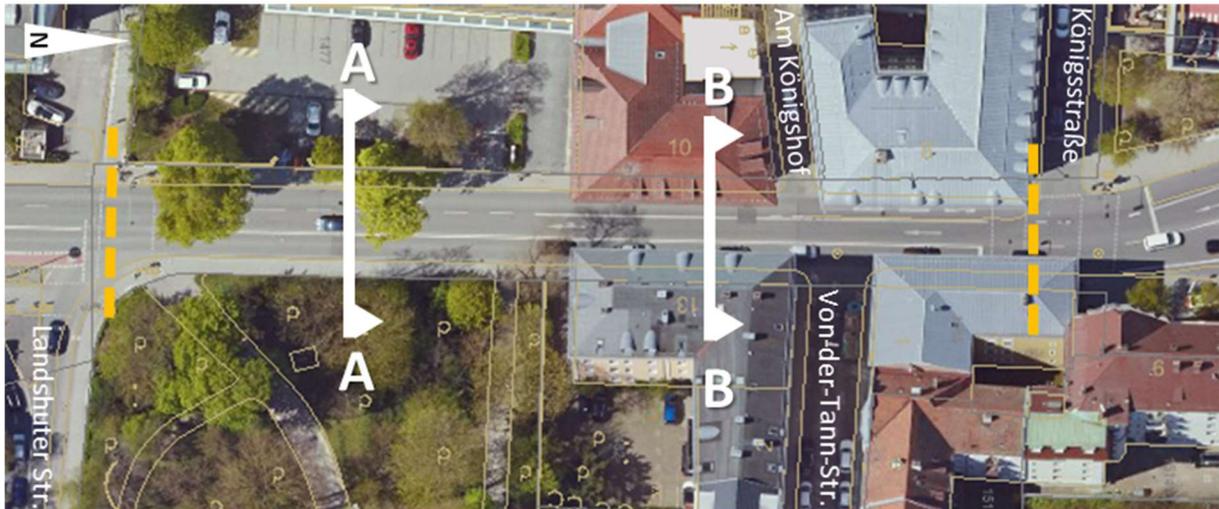
Durch die Sperrung für den MIV am Dachauplatz würden auf der D.-Martin-Luther-Straße südlich der Königsstraße nach Süden „nur“ noch 1.600 Kfz in 8 Stunden fahren (DTVw ca. 3.200 Kfz in Fahrtrichtung Süden). In der Gegenrichtung ist die Belastung deutlich höher, hier fahren auch in Zukunft 3.500 Kfz in 8 Stunden bzw. 7.000 Kfz in 24 Stunden<sup>3</sup>. Der Querschnitt ist und wäre auch in Zukunft unsymmetrisch belastet. Unter den Rahmenbedingungen wird eine Separierung des Radverkehrs in Fahrtrichtung Norden als vordringlich angesehen, nach Süden dagegen wäre eine Mischverkehrslösung (ÖV + MIV + Rad)

<sup>3</sup> Input Stadt Regensburg, Herr Großmüller, per Mail am 04.08.2021

noch vertretbar. Um die Sicherheit für die Radfahrenden im Mischverkehr in Richtung Süden zu verbessern, ist die streckenbezogene Reduktion auf Tempo 30, auf Grund des hohen Radverkehrsaufkommens, auf jeden Fall anzustreben.

### Querschnitte

Im Abschnitt der D.-Martin-Luther-Straße wurden für zwei Querschnitte der Bestand und mehrere Lösungsvarianten untersucht. Die Lage der einzelnen Querschnitte zeigt Abbildung 48.



**Abbildung 48** D.-Martin-Luther-Straße: Lage der Querschnitte

Quelle: eigene Darstellung, Hintergrund: Stadt Regensburg - Digitale Stadtgrundkarte / Orthofoto

Tabelle 5 erläutert die geplanten Maßnahmen für die zwei Lösungsvarianten. Beide Varianten sind nur machbar, wenn die oben genannten Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens und die Reduktion der Geschwindigkeit umgesetzt werden können. Die nachfolgenden Darstellungen zeigen die Querschnitte im Bestand sowie die einzelnen Lösungsvorschläge.

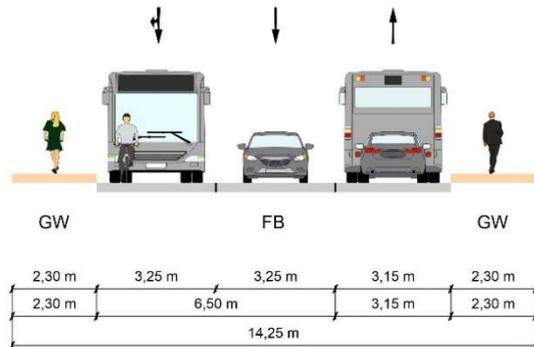
Querschnitt	Maßnahmen
A-A und B-B	<p><b>Lösungsvorschlag</b> (s. Querschnitte Abbildung 49 und Abbildung 50)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unveränderte Fahrbahnbreite</li> <li>▪ Radfahrstreifen auf der Ostseite</li> <li>▪ Verbleib Radverkehr im Mischverkehr auf der Westseite</li> </ul> <p><b>Alternativer Lösungsvorschlag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optimierung aller Verkehrsarten</li> <li>▪ Radfahrstreifen auf der Ostseite</li> <li>▪ Verbleib Radverkehr im Mischverkehr auf der Westseite</li> <li>▪ Verbreiterung der Gehwege im Seitenraum</li> </ul>

**Tabelle 5** Maßnahmen Querschnitte D.-Martin-Luther-Straße

## A-A D.-Martin-Luther-Straße zw. Landshuter Straße und Von-der-Tann-Straße Süd

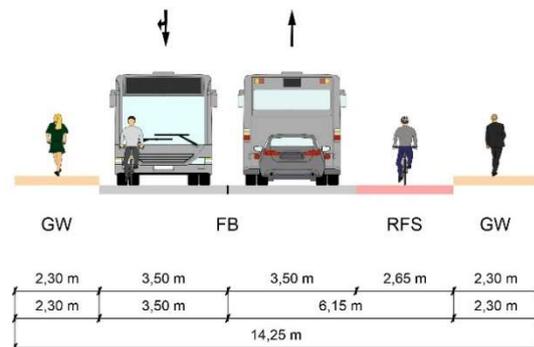
### Bestand

Westseite Ostseite



### Lösungsvorschlag

Westseite Ostseite



### Alternativer Lösungsvorschlag

Westseite Ostseite

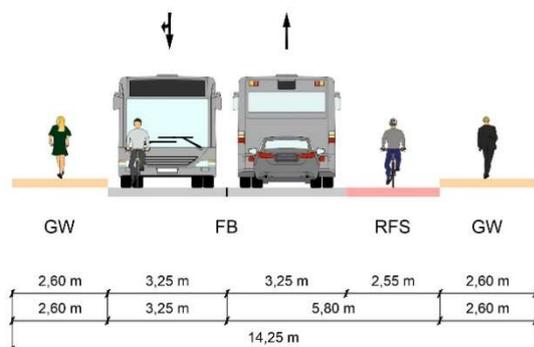
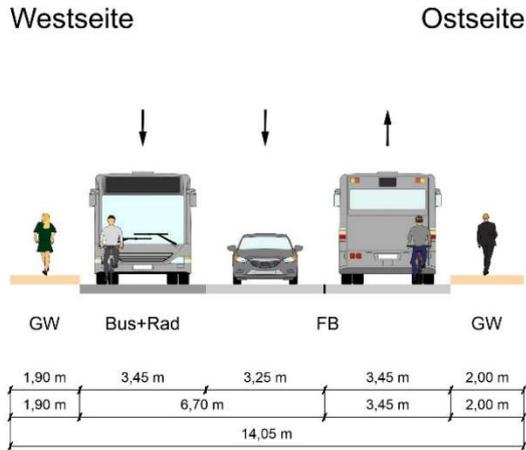


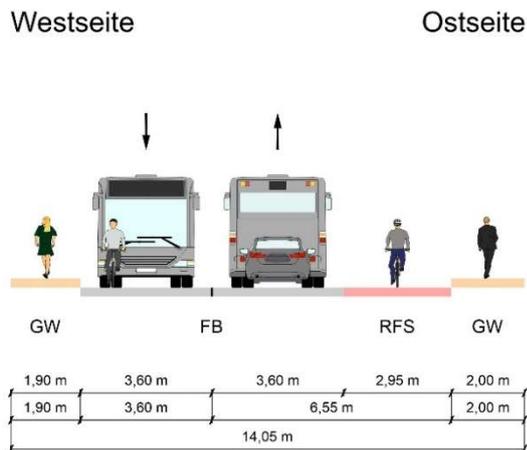
Abbildung 49 Querschnitt A-A D.-Martin-Luther-Straße Bestand und Lösungsvorschläge (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

## B-B D.-Martin-Luther-Straße zw. Landshuter Straße und Von-der-Tann-Straße Nord

### Bestand



### Lösungsvorschlag



### Alternativer Lösungsvorschlag

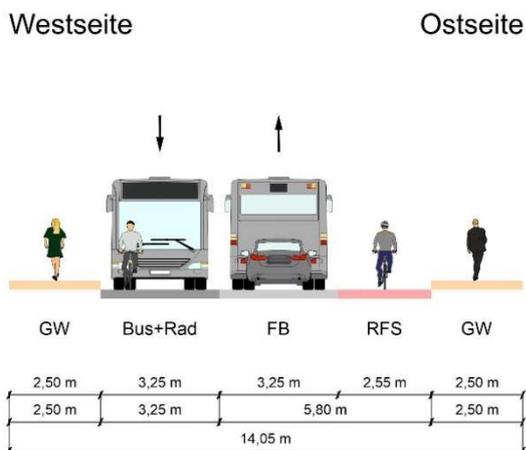


Abbildung 50 Querschnitt B-B D.-Martin-Luther-Straße Bestand und Lösungsvorschläge  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

### 4.2.3 Kumpfmühler Straße

Im betrachteten Abschnitt der Kumpfmühler Straße zwischen Fritz-Fend-Straße und Wittelsbacherstraße existiert bereits eine eigene Radinfrastruktur als Radweg im Seitenraum mit einer Breite zwischen 1,25 Meter und 2,0 Meter. Im gesamten Abschnitt wurden für vier Querschnitte der Bestand und mehrere Lösungsvarianten zur Verbesserung der Radverkehrssituation untersucht. Die Lage der einzelnen Querschnitte zeigt Abbildung 51.



**Abbildung 51** Kumpfmühler Straße: Lage der Querschnitte

Quelle: eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Stadt Regensburg - Digitale Stadtgrundkarte und Orthofoto

Zur Verbesserung des Radverkehrs wird die Fläche für den MIV durch die Reduktion der Fahrstreifen deutlich reduziert. In gewissem Umfang kann die neue Brücke über die Bahn in Verlängerung der Klenzestraße (westlich der Kumpfmühler Straße) für eine Entlastung auch auf der Kumpfmühler Straße sorgen. Tabelle 6 erläutert die geplanten Maßnahmen für die einzelnen Querschnitte. Die anschließenden Darstellungen zeigen die Querschnitte im Bestand sowie die einzelnen Lösungsvorschläge. Abbildung 56 zeigt den Lageplan der Detaillösung dieses Abschnittes.

Querschnitt	Maßnahmen
A-A	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion Fahrstreifen auf der Westseite</li> <li>▪ Südlich Querschnitt A-A auf Höhe der Bushaltestelle wurde der Seitenraum auf der Westseite vergrößert, Radweg verbleibt hinter der Haltestelle</li> <li>▪ nördlich Querschnitt A-A erfolgt die Überleitung auf der Westseite auf einen Radfahrstreifen bis KP Margaretenstraße (s. Querschnitt Abbildung 52)</li> <li>▪ Ostseite verbleibt im Bestand</li> </ul>
B-B	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion um zwei Fahrstreifen (jeweils ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung) (s. Querschnitte Abbildung 53)</li> <li>▪ Verbreiterung Gehweg und Radweg im Seitenraum auf beiden Seiten</li> </ul>
C-C	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reduktion um zwei Fahrstreifen (jeweils ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung) (siehe Querschnitte Abbildung 54)</li> <li>▪ Verbreiterung Gehweg und Radweg im Seitenraum auf beiden Seiten</li> </ul>
D-D	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sehr enger Querschnitt, eine annähernd optimale Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden wäre nur mit Grunderwerb möglich (jedoch schwierig in der Umsetzung: private Parkanlage auf der Westseite und private Villen auf der Ostseite)</li> <li>▪ Kompromisslösung als Lösungsvorschlag (s. Querschnitte Abbildung 55)</li> <li>▪ Reduktion Fahrstreifen auf der Ostseite</li> <li>▪ Radfahrstreifen auf beiden Seiten</li> </ul>

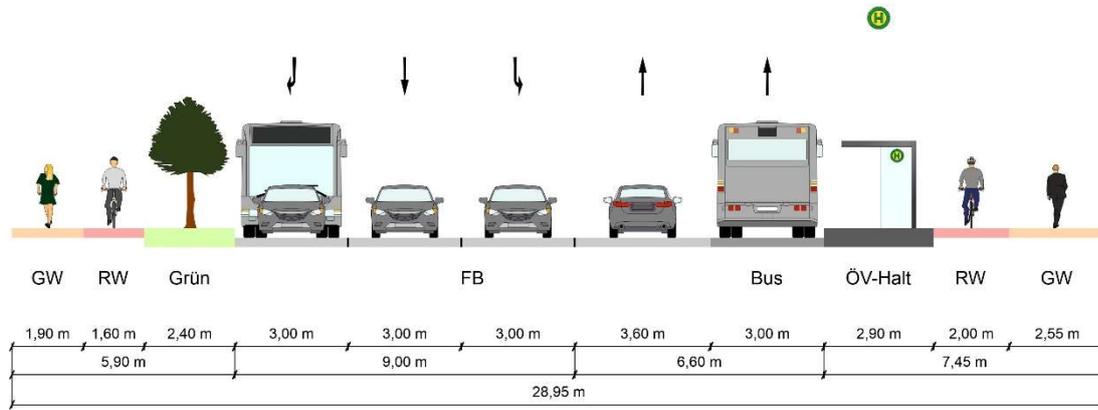
**Tabelle 6**      **Maßnahmen-Querschnitte Kumpfmühler Straße**

## A-A Kumpfmühler Straße zw. Fritz-Fend-Straße und Margaretenstraße

### Bestand

Westseite

Ostseite



### Lösungsvorschlag

Westseite

Ostseite

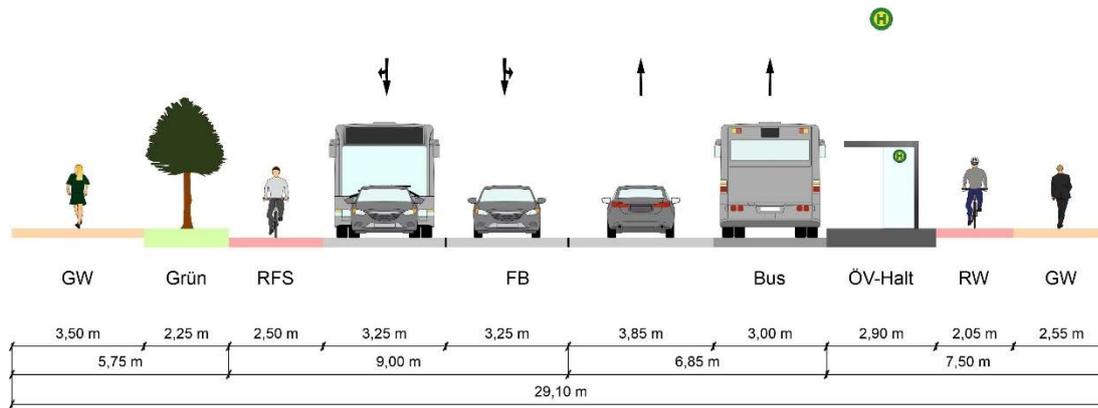


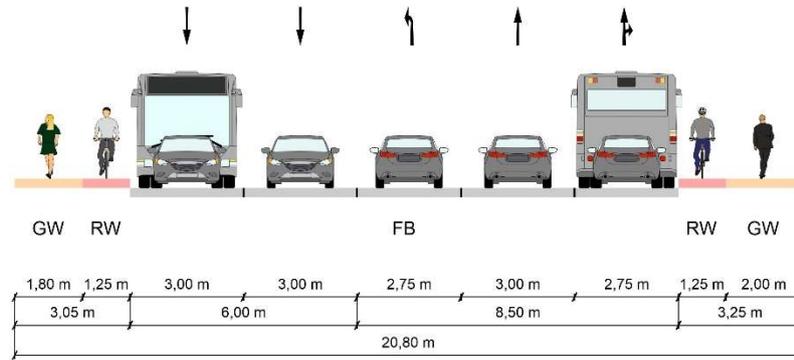
Abbildung 52 Querschnitt A-A Kumpfmühler Straße Bestand und Lösungsvorschlag  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

## B-B Kumpfmühler Straße zw. Margaretenstraße und Helenenstraße

### Bestand

Westseite

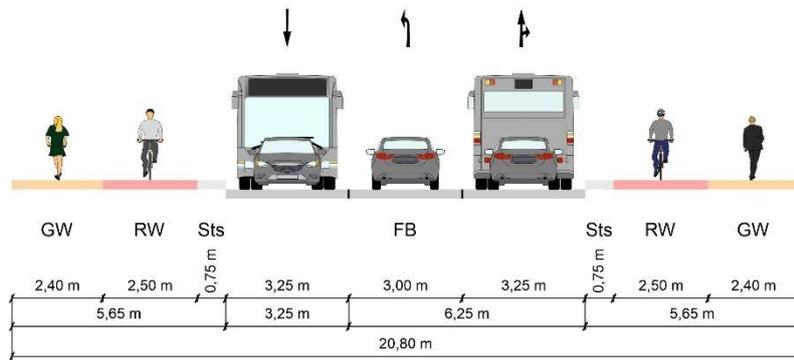
Ostseite



### Lösungsvorschlag

Westseite

Ostseite



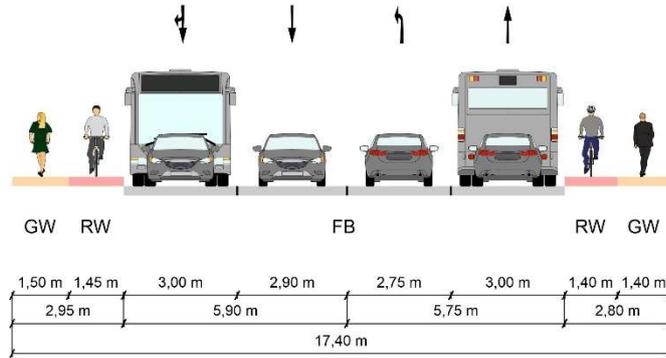
**Abbildung 53** Querschnitt B-B Kumpfmühler Straße Bestand und Lösungsvorschlag  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

# C-C Kumpfmühler Straße zw. Helenenstraße und Wittelsbacherstraße Süd

## Bestand

Westseite

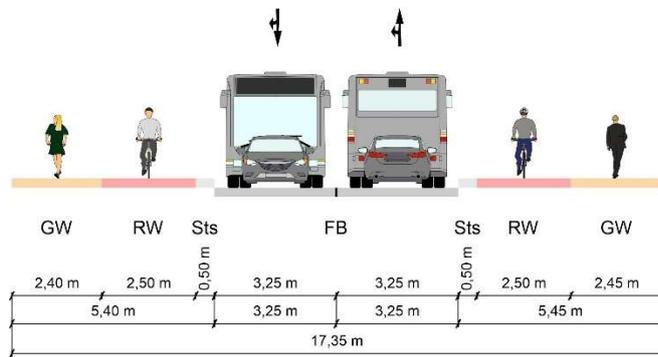
Ostseite



## Lösungsvorschlag

Westseite

Ostseite



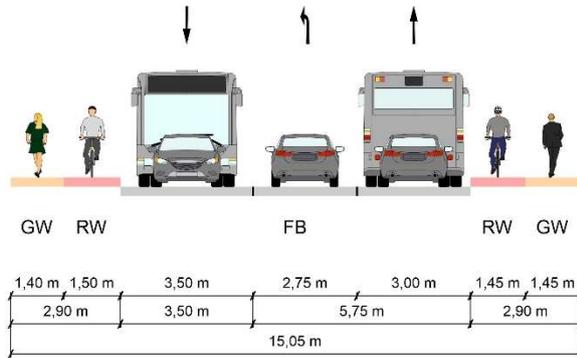
**Abbildung 54** Querschnitt C-C Kumpfmühler Straße Bestand und Lösungsvorschlag  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

## D-D Kumpfmühler Straße zw. Helenenstraße und Wittelsbacherstraße Nord

### Bestand

Westseite

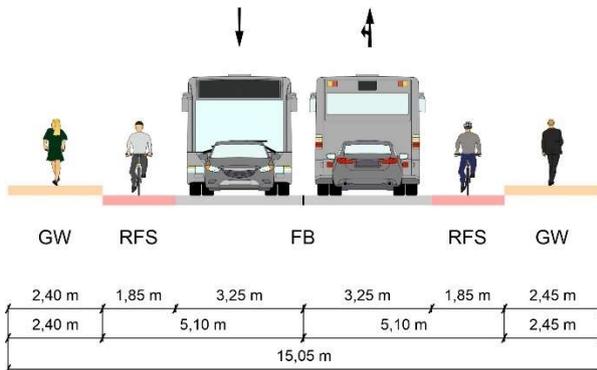
Ostseite



### Lösungsvorschlag

Westseite

Ostseite



**Abbildung 55** Querschnitt D-D Kumpfmühler Straße Bestand und Lösungsvorschlag  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

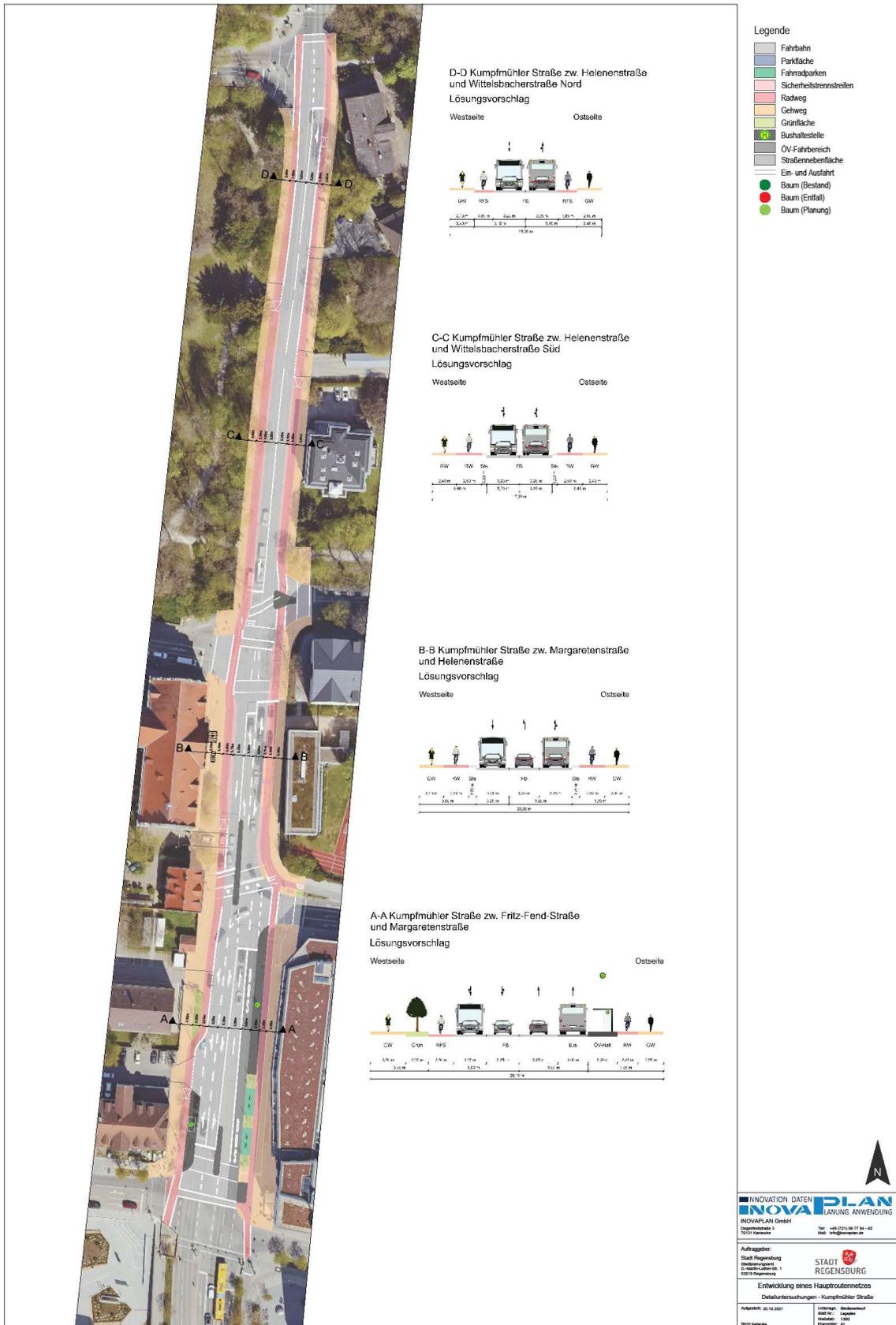
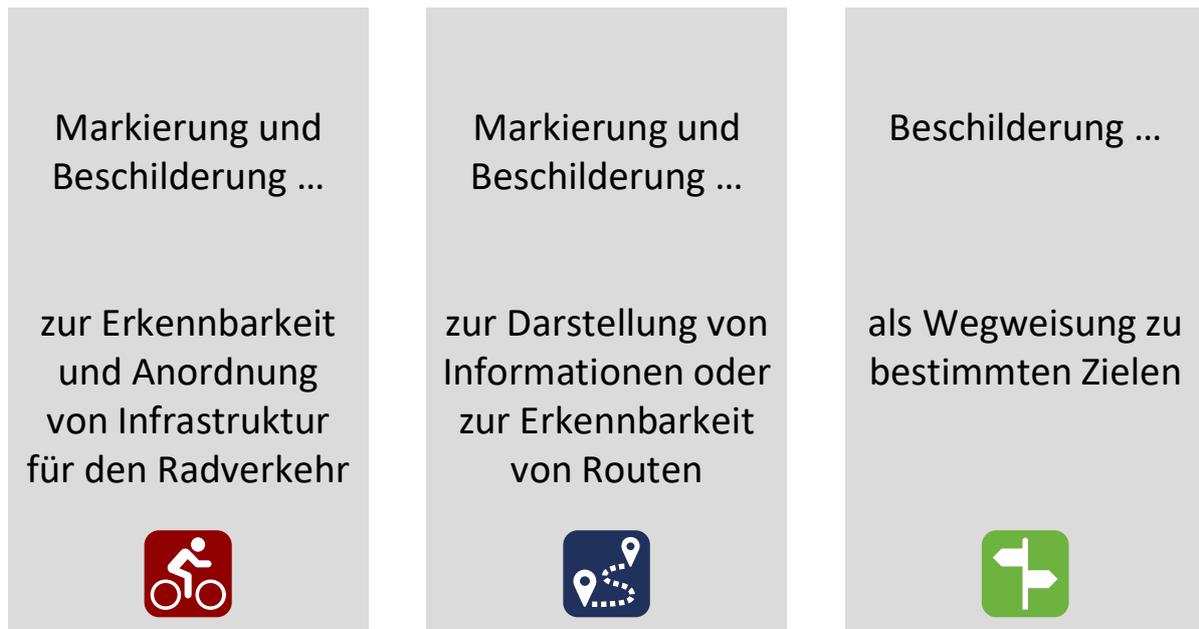


Abbildung 56 Lageplan Detaillösung – Kumpfmühler Straße (Stand: 20.10.2021)  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

### 4.3 Maßnahmen Markierung / Beschilderung / Wegweisung

Neben den fachplanerischen, infrastrukturellen Maßnahmen zum Ausbau des Radlrouennetzes bzw. der Anpassung von Netzabschnitten an die Standards, sind Maßnahmen des Bereichs Markierung/Beschilderung/Wegweisung als zweite Kategorie von Bedeutung. In dieser Kategorie sind verschiedene Maßnahmen zusammengefasst, die je nach Unterkategorie verschiedene Funktionen erfüllen (siehe Abbildung 57).



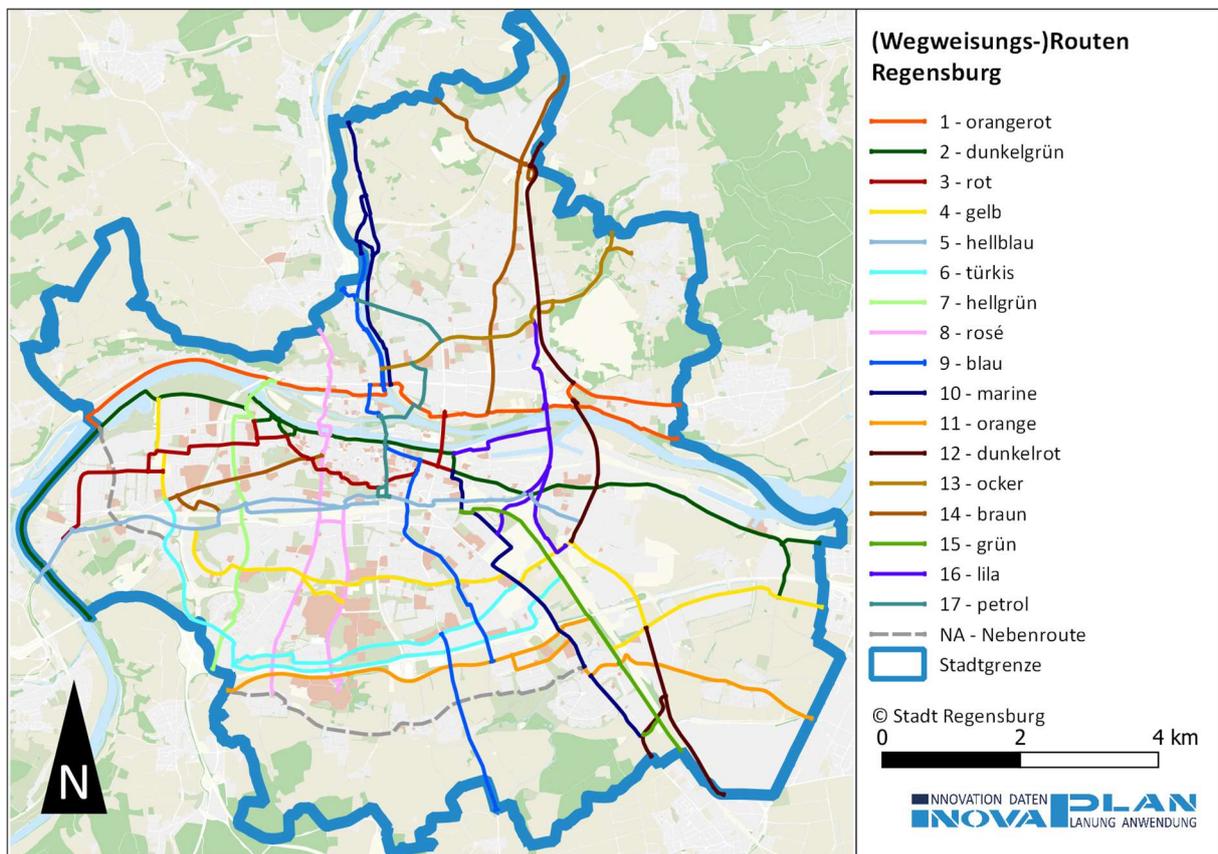
**Abbildung 57** Zweck und Ziel von Maßnahmen im Bereich Markierung und Beschilderung  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

In der ersten Unterkategorie finden sich Maßnahmen, die helfen, das Radlrouennetz sicher und komfortabel für die Radfahrenden zu gestalten (Markierungen in Fahrradstraßen etc.). Maßnahmen dieser Art sind auch bereits in den Standards und Hinweisen zu den entsprechenden Führungsformen sowie in den infrastrukturellen Maßnahmen in den Steckbriefen zum Teil festgehalten. Die zweite Unterkategorie umfasst Maßnahmen zur Sichtbarkeit des Netzes an sich, also welche Strecken zum Hauptrouennetz gehören, und die dritte Unterkategorie die Wegweisung zu bestimmten Zielen im Netz.

Maßnahmen dieser Art waren ein wichtiges Thema des zweiten BürgerInnen-Workshops. Hierbei wurden für die drei Unterkategorien Good-Practice-Beispiele erklärt und die Teilnehmenden so mit den Themenbereichen vertraut gemacht. Mit Blick auf das geplanten Hauptradrouennetz in Regensburg wurden gewünschte und relevante Aspekte in Kleingruppendiskussionen zusammengetragen und wechselseitig durch nachfolgende Kleingruppen ergänzt. Im Ergebnis konnten die Teilnehmenden die relevantesten und die am wenigsten relevanten Aspekte nennen (siehe Abbildung 23 sowie ergänzend das Protokoll des 2. BürgerInnen-Workshops). Ein wichtiges Ergebnis für die weitere fachplanerische Arbeit war die Anregung der Einführung von farbigen Routenmarkierungen bzw. Routenbezeichnungen.

gen mit Nummern und ggf. Namen. Dieser Punkt wurde auch in der nachfolgenden Projektgruppensitzung diskutiert. Auch für die Priorisierung in der Umsetzung wurde die Orientierung an Routen angeregt. Außerdem sollten Farben nur zusammen mit Nummern verwendet werden. Ein fehlender zentraler Punkt als Ziel der Routen wurde angemerkt, dieser ist je nach Ausgestaltung der Routen jedoch nicht zwingend notwendig. BürgerInnen-Gruppe und Projektgruppe befürworteten ein Wegweisungssystem, das sich an Routen ähnlich einem U-Bahn-System orientiert. Dieses könnte sowohl digital in den Webaufruf der Stadt integriert wie auch als analoge Faltkarte zur Verfügung gestellt werden. Für die Einsparung von analogen Karten im Stadtgebiet wurde die Nutzung von QR-Codes, bspw. auf Schildern, angeregt, welche direkt auf die leicht aktuell zu haltende, digitale Routenkarte führen.

Auf Grundlage des abgestimmten Zielnetzes sowie der initialen Vorschläge auch durch Projektgruppe und Stadtverwaltung wurde ein Routensystem ausgearbeitet, was in Abbildung 58 bzw. Tabelle 7 dargestellt ist.

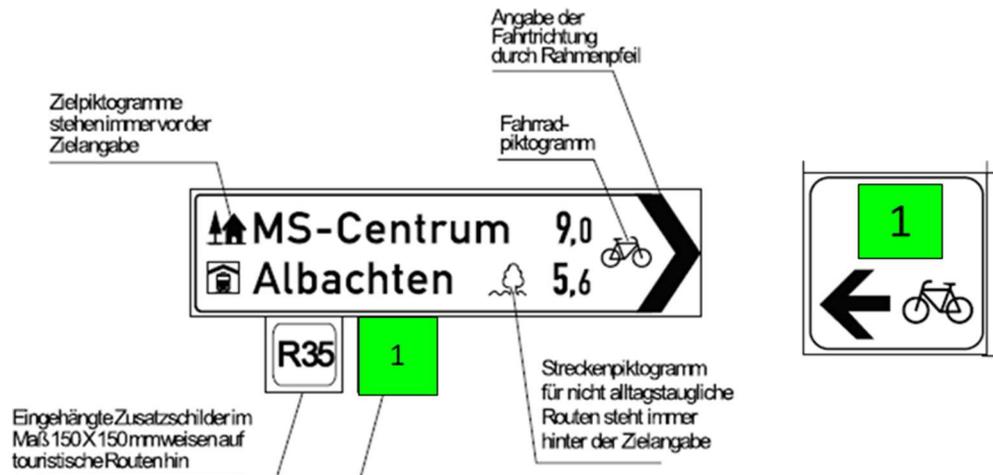


**Abbildung 58** Mögliche Routenmarkierungen im Hauptrouthenetz  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Route	Beschreibung
01 - orangerot	West-Ost-Richtung: Kneiting – Am Europakanal – Weichs – Donau-Arena – Schwabelweis – Tegernheim
02 - dunkelgrün	West-Ost-Richtung: Sinzing – Donaupark – Altstadt – Ostenviertel – Kreuzhof – Barbing
03 - rot	West-Ost-Richtung: Großprüfening – Infineon/Westbad – Stadtpark – Altstadt Süd – Weichs/DEZ
04 - gelb	West-Ost-Richtung: Donaupark – Infineon/Westbad – Gewerbegebiet Dr.-Gessler-Straße – Königswiesen – Hochschulcampus – Odessa-Ring – Max-Plank-Straße – Gewerbegebiet Burgweinting-Ost – Neutraubling
05 - hellblau	West-Ost-Richtung: Großprüfening – Bahnhof Prüfening – Das Dörnberg – Hauptbahnhof – Candis – Hohes Kreuz – Gewerbegebiet Siemensstraße
06 - türkis	West-Ost-Richtung: Prüfening – Dechbetten – Königswiesen/Ziegetsdorf – Neuprüll – Universität – Gewerbegebiet Bajuwarenstraße – Pürkelgut
07 - hellgrün	Nord-Süd-Richtung: Pfaffensteiner Wehr – Königswiesen – Ziegetsdorf – Pentling
08 - rosé	Nord-Süd-Richtung: Kareth – Stadtamhof – Arnulfsplatz – Das Dörnberg – Kumpfmühl – Ganghofersiedlung – Universitätsklinikum/Graß
09 - blau	Nord-Süd-Richtung: Lappersdorf – Regentalradweg – Stadtamhof – Ostengasse – Kasernenviertel – Markomannenstr. – Unterislinger Weg – Scharmassing
10 - marine	Nord-Süd-Richtung: Zeitlarn – Gallingskofen – Sallern – Reinhausen – Safferlinger Steg – Prinz-Leopold-Kaserne – Burgweinting – Obertraubling
11 - orange	West-Ost-Richtung: Pentling – Universitätsklinikum – Jahnstadion – Burgweinting – Bahnhof Burgweinting – GVZ Süd II – Harting – Neutraubling
12 - dunkelrot	Nord-Süd-Richtung: Wenzenbach – Haslbach – Brandlberg – Donau-Arena – GVZ Hafen – Gewerbegebiet Siemensstraße – Max-Plank-Straße – Obertraubling
13 - ocker	West-Ost-Richtung: Reinhausen – Brandlberg – Keilberg – Grünthal
14 - braun	Nord-Süd-Richtung: Zeitlarn/Wenzenbach – Ödenthal – Haslbach – Wutzlhofen – Konradsiedlung – Gewerbepark – Weichs
15 - grün	Nord-Süd-Richtung: Safferlinger Steg – Gewerbegebiet Dieselstraße – Pürkelgut – Bahnhof Burgweinting – Gewerbegebiet Burgweinting Süd – Obertraubling
16 – lila	Nord-Süd-Richtung: Gewerbepark Regensburg – Donau-Arena – Ostenviertel
17 – petrol	Nord-Süd-Richtung: Sallerner Regenbrücke – Nordgaustraße – Holzgartensteg – Grieser Steg – Eiserne Brücke – Hauptbahnhof

Tabelle 7 Routenbeschreibungen

Für die konkrete Umsetzung wurden u. a. die Ausschilderung über Einhängern an den bestehenden bzw. zu errichtenden FGSV-Wegweisern oder Bodenmarkierungen diskutiert. Hierbei wurde darauf hingewiesen, dass Bodenmarkierungen in der Wartung aufwändiger sind, da sich diese leichter abnutzen und bei Schnee/Eis nicht erkennbar sind. Farbige Einhängern in Kombination mit den entsprechenden Nummerierungen zeigt beispielhaft Abbildung 59.



**Abbildung 59** Ziel- und Zwischenwegweiser FGSV-Standard mit Einhängern

(Quelle: FGSV (1998): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr)

Für die Wegweisung wird empfohlen, sich neben den vorgenannten „Eckpunkten“ (siehe Tabelle 7) des Routenverlaufs an den folgenden auszuschildernden Zielen zu orientieren:

- 18 Stadtbezirke von Regensburg, auszuschildernder Punkt möglichst im Stadtbezirkskern
- Weitere wichtige Ziele (POI), welche zu Projektbeginn abgestimmt wurden (siehe Abschnitt 2.3)
- Direkt angrenzende Umlandgemeinden, Rathaus der Gemeinde als auszuschildernder Punkt

Die entsprechenden auszuschildernden Ziele sind in Abbildung 60 aufgeführt. In einem Folgeprojekt sollten die genauen Standorte sowie Inhalte der Schilder, zugeordnet zu den entsprechenden Routen und Streckenverläufen, detailliert ausgearbeitet werden. Hierbei ist insbesondere das aktuell in der Erstellung befindliche Wegweisungsnetz für das Radnetz Bayern zu beachten und zu integrieren.

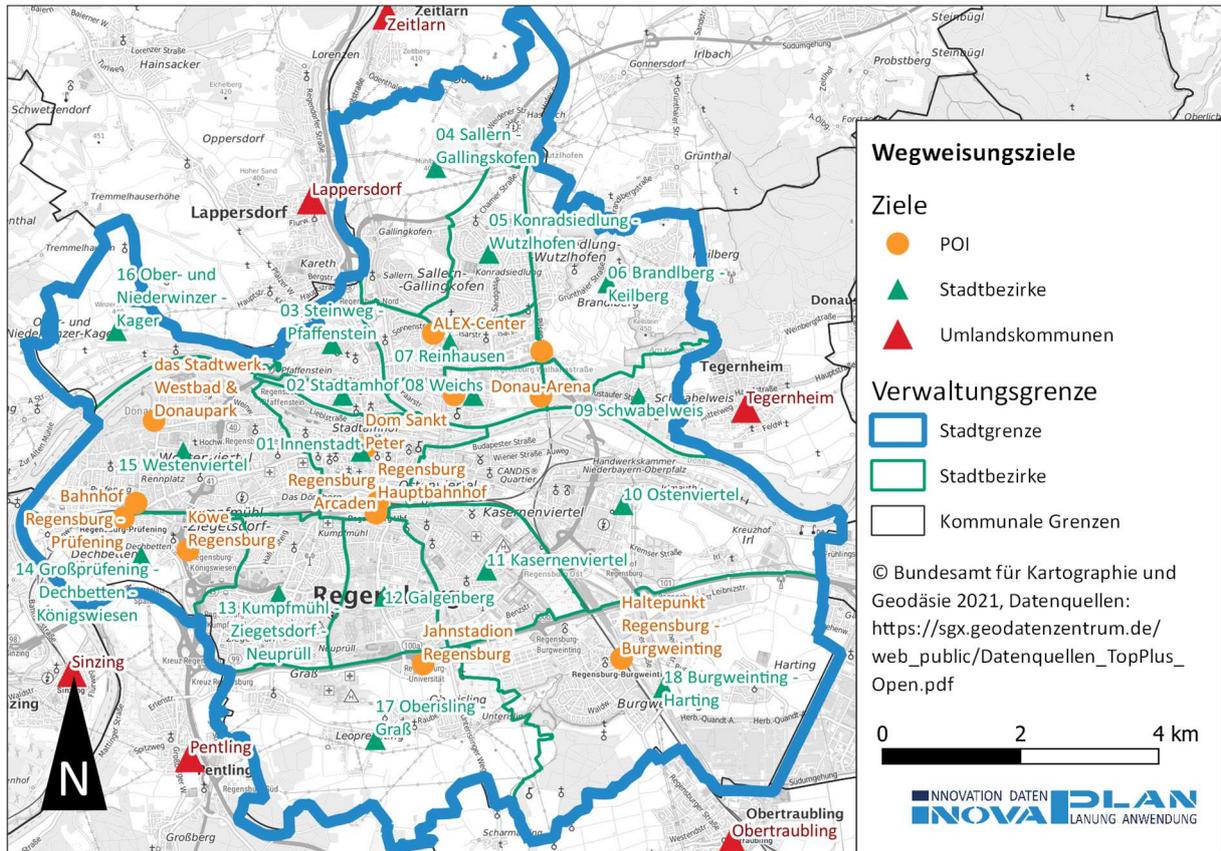


Abbildung 60 Auszuschildernde Ziele im Haupttroutennetz (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

#### 4.4 Maßnahmen Kommunikation

Die dritte Kategorie der zum Erfolg des Haupttroutennetzes beitragenden Maßnahmen ist der Bereich Kommunikation. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die zunächst im Rahmen des zweiten BürgerInnen-Workshops (siehe Abschnitt 3.3) beispielhaft vorgestellt, diskutiert und priorisiert wurden. Auch zusätzliche Maßnahmenvorschläge wurden gesammelt und in die Priorisierung einbezogen. Nach Überarbeitung, Diskussion und Priorisierung mit der Projektgruppe (siehe Abschnitt 3.2) wurden die Ergebnisse zu fünf Kernmaßnahmen zusammengefasst. Als Basis zur weiteren Verfolgung wurden sie in den nachfolgenden Kurzsteckbriefen mit den relevanten Informationen sowie Good-Practice-Beispielen aufbereitet.

**Social-Media-Kampagne (Targeted Advertising)**

<b>Beschreibung/ Ziel der Maßnahme</b>	Ziel ist es, das Radroutennetz und die Fortschritte bei der Umsetzung digital zu bewerben und die Bekanntheit via Social Media zu steigern. Empfohlen wird, aufgrund der vergleichsweise hohen Wirksamkeit, dabei den Fokus auf (1) bezahlte Werbung auf Social Media zu legen. Alternativ kann (2) ein Redaktionskonzept für 2 bis 3 Formate erstellt werden, die auf den eigenen Social-Media-Kanälen in definierten Turnussen einfließen (z.B. Interviews, Kartenausschnitte, „Radrouten-Upgrade des Monats“).			
<b>Kostenaufwand</b>	(1) Bezahlte Werbung: pro Werbemittelerstellung (ohne Video) und Mediaeinkauf ca. 7.000 – 8.000 € einmalig. Umsetzung z.B. 4-mal/a = ca. 30.00 €/a (2) Redaktionskonzept: ca. 3.000 € einmalig; pro Post ca. 1.600 € (ohne Video)			
<b>Prio aus BürgerInnensicht</b>	Im zweiten BürgerInnen-Workshop priorisierten die Teilnehmenden diese Kommunikationsmaßnahmen an erster Stelle.			
<b>Prio aus Projektgruppensicht</b>	Hoch (insgesamt zweithöchste Priorität)			
<b>Umsetzungshorizont (variabel)</b>	<b>Kurzfristig</b>	<b>Mittelfristig</b>	<b>Langfristig</b>	<b>Daueraufgabe</b>

**Good-Practice-Beispiele:**



Die Radkarte Vorarlberg ist endlich wieder verfügbar! Sie bietet im handlichen A2-Format mit einem Maßstab von 1:55.000 einen guten Überblick über das 520 Kilometer lange, beschilderte Radroutennetz in Vorarlberg. In einem Heftumschlag aus Kunststoff sind sie gut geschützt und leicht mitzuführen. Sie ist beim Land Vorarlberg, Funktionsbereich Radverkehr und in unserem Rathaus erhältlich!

weitere Infos dazu unter: <https://vorarlberg.at/-/radrouting-und-beschilderung>  
[https://map.bikecitizens.net/at-bc\\_vorarlberg#!/1/1](https://map.bikecitizens.net/at-bc_vorarlberg#!/1/1)

The image shows a map of Vorarlberg, Austria, with a dense network of red lines representing bicycle routes. A blue location pin is placed on the map with the text '5 minutes by bike'. Below the map, the text reads 'MAP.BIKECITIZENS.NET' and 'Bike Citizens – Fahrrad-Routenplaner'.

Bilder: Stadt Augsburg, Unser Vorarlberg

Sichtbarkeitskampagne im öffentlichen Raum				
<b>Beschreibung/ Ziel der Maßnahme</b>	<p>Ziel dieser Maßnahme ist es, die Sichtbarkeit des Radroutennetzes im öffentlichen Raum sicherzustellen. Dies könnte u.a. erreicht werden durch:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Eine Beschilderung/ein Branding im öffentlichen Raum: An ausgewählten Stellen, z.B. an erfolgten prominenten Lückenschlüssen, wird auf die Veränderungen aufmerksam gemacht und kommuniziert, was insgesamt entsteht. Auch QR-Codes mit Verlinkung zu einer digitalen Übersicht des Radroutennetzes können eingebaut werden. Eine längerfristige Präsenz kann hierdurch erreicht werden.</li> <li>(2) Radio-PR für das Radroutennetz: Spotproduktion und Schaltplan, z. B. wird ein 15-Sekunden-Spot 4 bis 6 Wochen lang mit Frequenz 3-mal täglich unter der Woche gespielt.</li> <li>(3) Radlrouten-Einweihungstour: In Kooperation mit Fahrradakteuren in Regensburg wird eine fertige Radlroute medienwirksam und gemeinsam im Stil einer „Radnacht“ eingeweiht. Auch lokale „VIPs“ können hierfür als werbewirksame Teilnehmende gewonnen werden.</li> </ol> <p>Die Maßnahmen sollten in die Kampagne „smartR mobil“ integriert und als Bausteine dieser verstanden werden. Auch die Internetpräsenz von smartR mobil sollte die Informationen zum Radroutennetz enthalten. Weitere Bausteine sind denkbar, wie das Anlegen von Lieblingsrouten bei einem digitalen Routendienstleister usw.</p>			
<b>Kostenaufwand</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Beschilderung: ca. 10.000€ bis 15.000 €</li> <li>(2) Radio-PR: ca. 8.000 € pro Spot und Ausstrahlung 4–6 Wochen</li> <li>(3) Kosten erst nach Klärung der Aufgabenverteilung mit lokalen Fahrradakteuren möglich.</li> </ol>			
<b>Prio aus BürgerInnensicht</b>	Im zweiten BürgerInnen-Workshop priorisierten die Teilnehmenden diese Kommunikationsmaßnahmen an zweiter Stelle.			
<b>Prio aus Projektgruppensicht</b>	Sehr hoch (insgesamt höchste Priorität)			
<b>Umsetzungshorizont</b>	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe
<b>Good-Practice-Beispiel:</b>				
				
Foto: Green City Experience GmbH				

**Klassische Bewerbung und Informationskampagne**

<p><b>Beschreibung/ Ziel der Maßnahme</b></p>	<p>Ziel dieser Maßnahme ist, klassische Medien zu erstellen, mit denen die Radlrouten in Kombination mit Themen wie Zeitersparnis, Gesundheitsvorteile und Klimaschutz an die Bevölkerung kommuniziert werden. Empfohlen wird hierfür vor allem eine Faltbroschüre, die per Postwurfsendung an alle Haushalte in Regensburg ausgeliefert wird. Hierdurch ergeben sich eine sehr große Reichweite und ein günstiges Preis-Leistungsverhältnis. Auf einem A3-Faltposter können das neue Radroutennetz und auf der Rückseite wichtige Informationen in grafisch ansprechender Form abgedruckt werden. Nach dem Versand kann die Karte dann allen NeubürgerInnen als Teil des NeubürgerInnenpakets zugänglich gemacht werden.</p>			
<p><b>Kostenaufwand</b></p>	<p>Kreation: ca. 8.000 € Produktion: 90.000 Stück für ca. 3.000 € Versand: ca. 8.500 €</p>			
<p><b>Prio aus BürgerInnensicht</b></p>	<p>Im Workshop wurde eine mittlere Priorität auf diese Maßnahme gesetzt. Allerdings wurde betont, dass sie als wichtige Ergänzung zur Social-MediaKampagne gesehen wird, da auch Personen erreicht werden sollen, die digitale Medien nicht konsumieren.</p>			
<p><b>Prio aus Projektgruppensicht</b></p>	<p>Mittel (fünfte Priorität)</p>			
<p><b>Umsetzungshorizont</b></p>	<p>Kurzfristig</p>	<p>Mittelfristig</p>	<p>Langfristig</p>	<p>Daueraufgabe</p>

**Good-Practice-Beispiel:**



Foto: Stadt Paderborn

**Sicherheitskampagne / Miteinander im Verkehr**

<b>Beschreibung/ Ziel der Maßnahme</b>	Ziel dieser Maßnahme ist, den Sicherheitsaspekt durch eine Kampagne zu bewerben bzw. die Kampagne „Respekt bewegt“ fortzusetzen. Kommuniziert werden sollen sowohl die entsprechenden Verbesserungen durch die Umsetzung des Radlrouthenetzes als auch bewusstseinsbildend die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr. Themenschwerpunkte sind z.B. Sicherheitsabstand und Dooring. Vorgeschlagen wird eine Plakatkampagne, die mit Social-Media-Maßnahmen kombiniert werden sollte (s.o.).			
<b>Kostenaufwand</b>	Kreation inkl. Fotoshooting: ca. 12.000 € einmalig Mediaeinkauf: ab ca. 25.000 € einmalig			
<b>Prio aus BürgerInnensicht</b>	Der Sicherheitsaspekt und die fehlende Rücksichtnahme spielten eine prominente Rolle im Diskussionsverlauf und wurden als Kommunikationsbedarfe klar benannt.			
<b>Prio aus Projektgruppensicht</b>	Mittel (vierte Priorität)			
<b>Umsetzungshorizont</b>	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

**Good-Practice-Beispiel:**



Foto: Green City Experience GmbH

Schulen: RadlerInnen der Zukunft sensibilisieren und motivieren				
<b>Beschreibung/ Ziel der Maßnahme</b>	<p>Ziel dieser Maßnahme ist, Schülerinnen und Schüler – die Radlerinnen und Radler der Zukunft – direkt anzusprechen und von den Vorteilen des Fahrradfahrens zu überzeugen. Schulen sind dafür ideale Standorte, um diese Zielgruppe zu erreichen. Empfohlen wird die „Schultournee“ für die 5. und 6. Klassen in Regensburg durchzuführen. An einem Tag kann vier Klassen anhand einer pädagogischen Einheit zum Fahrradfahren im Allgemeinen und dem Haupttroutennetz im Speziellen Wissen vermittelt werden. Hierdurch erweitern die Schülerinnen und Schüler ihr Wissen aus der Fahrradprüfung in der 4. Klasse und können anschließend im Praxisteil Gelerntes einüben. Dies wird ergänzt durch einen Fahrrads-Sicherheits-Check, bei dem die Räder der Kinder auf Verkehrssicherheit geprüft werden und kleinere Mängel behoben werden.</p> <p>Alternativ bzw. ergänzend kann auch das Format Schulradeln für Bewusstseinsbildung und Infovermittlung dienen.</p>			
<b>Kostenaufwand/ Jährliches Budget</b>	<p>Schultournee: 3.500 €/Tag (4 Klassen) Bei ca. 36 fünften und sechsten Klassen in Regensburg: 31.500 € (ggf. nur Teilzuschüsse anbieten)</p>			
<b>Prio aus BürgerInnensicht</b>	<p>Der Vorschlag, Schülerinnen und Schüler als Radfahrende der Zukunft anzusprechen, wurde im BürgerInnen-Workshop diskutiert und allgemein befürwortet.</p>			
<b>Prio aus Projektgruppensicht</b>	<p>Hoch bis mittel (dritte Priorität)</p>			
<b>Umsetzungshorizont</b>	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Daueraufgabe

**Good-Practice-Beispiel:**



© Initiative RadKULTUR, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Ben Bürkle

#### 4.5 Dringlichkeitsliste und Umsetzungskonzeption

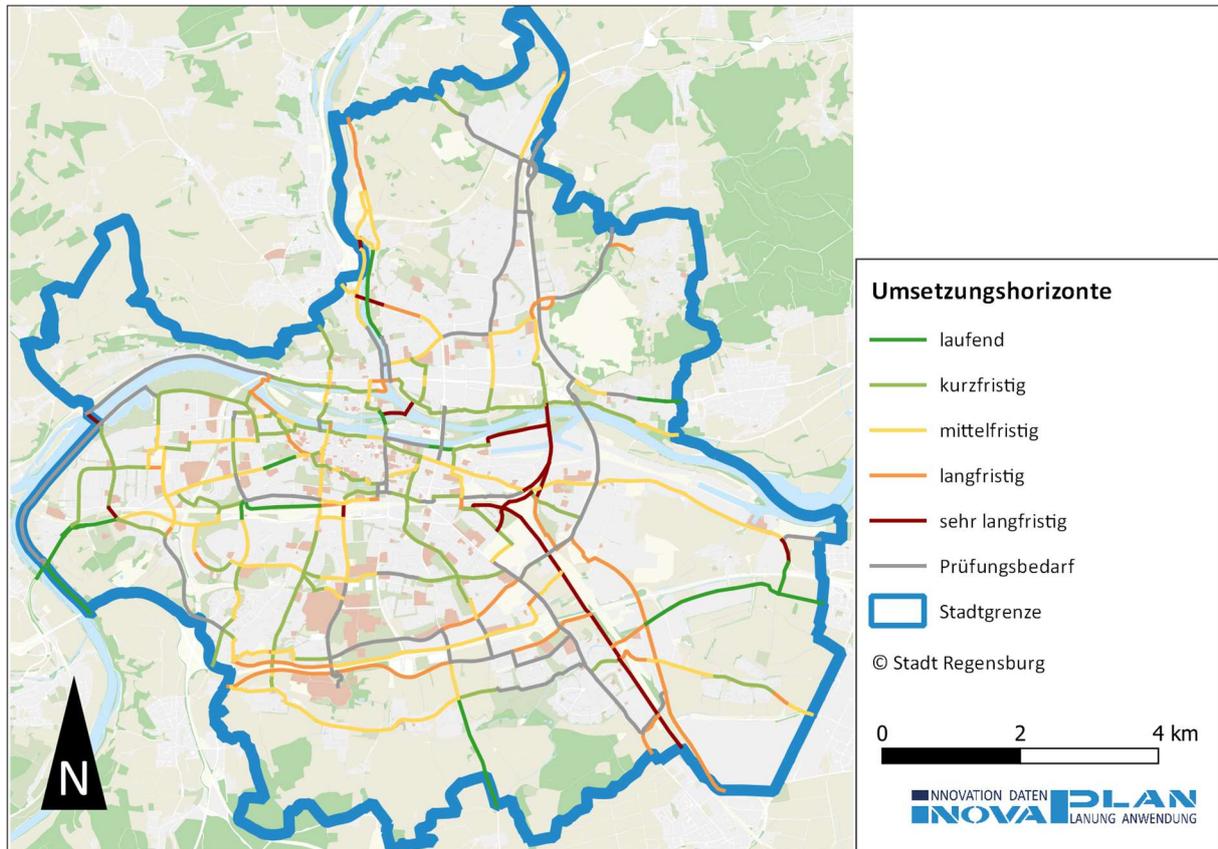
Das geplante Hauptradroustennetz der Stadt Regensburg umfasst Strecken mit einer Gesamtlänge von 172 Kilometern. Die Maßnahmen teilen sich dabei auf unterschiedliche Umsetzungshorizonte auf. Abbildung 61 und Tabelle 8 stellen die Umsetzungshorizonte sowie die darauf entfallenden Streckenanteile dar.

Hierbei wird deutlich, dass nahezu die Hälfte des Netzes bereits durch kurz- und mittelfristige Maßnahmen auf einen hauptradroustendenkonformen Standard gebracht werden kann. Streckenabschnitte mit 37 Kilometern Länge sind einer möglichen kurzfristigen Umsetzung zugeordnet. Es handelt sich hauptsächlich um erforderliche Markierungsarbeiten, bspw. zur Einrichtung von Fahrradstraßen. Dies ermöglicht es, einen wichtigen Teil des Streckennetzes in einer kurzfristigen Umsetzungszeit als attraktives Angebot für die Radfahrenden in Regensburg zu gestalten. So könnte insbesondere gegenüber der Bevölkerung eine wichtige Botschaft zur aktiven Gestaltung und Weiterentwicklung des Netzes gesendet werden. Mit weiteren 45 Kilometern Streckenlänge machen mittelfristige Maßnahmen den zweitgrößten Anteil des Streckennetzes aus. Auch hier kann bereits durch baulich kleinere Eingriffe in den Straßenraum, wie die Verbreiterung bestehender Radwege oder die Markierung von Radfahrstreifen, eine Verbesserung und qualitätsstandardkonforme Ausgestaltung des Hauptroustennetzes erreicht werden.

Bei Betrachtung der räumlichen Verteilung in Abbildung 61 zeigen sich insbesondere im Gebiet der Innenstadt viele Maßnahmen mit geringem Aufwand, bspw. die Einrichtung von Fahrradstraßen. Gleichzeitig sind bereits einige Projekte in der Umsetzung, welche insgesamt einen Anteil von 7% der Netzlänge ausmachen. Bei weiteren 27 % ist die Umsetzung von weiteren Rahmenbedingungen wie größeren Planungsprojekten, die einen generellen Umbau der Strecken erforderlich machen, abhängig. Hierzu zählt beispielsweise eine Abstimmung der Planungen mit der Stadtbahntwicklung.

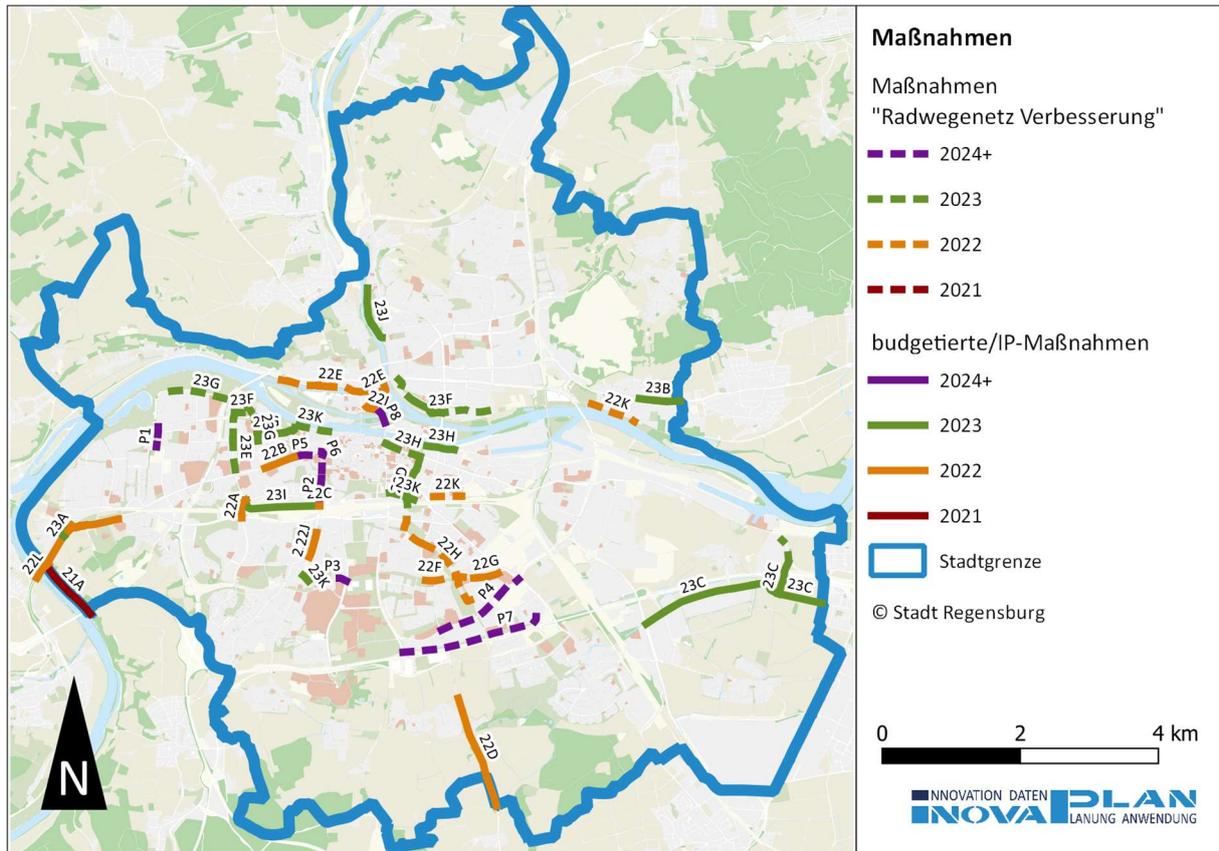
Umsetzungshorizont	Strecke [km]	Anteil [%]	Kostenschätzung
Laufend, bereits in Umsetzung	12 km	7%	-
kurzfristig (Markierungsarbeiten, verkehrsrechtliche Maßnahmen)	37 km	22%	4,5 Mio. €
mittelfristig (Kleinere bauliche Eingriffe in den Straßenraum erforderlich)	45 km	25%	18,5 Mio. €
langfristig (Größere bauliche Eingriffe in den Straßenraum erforderlich)	22 km	13%	-
sehr langfristig (Ingenieurbauwerke, viel/schwieriger Grunderwerb)	11 km	6%	-
Prüfungsbedarf von weiteren Rahmenbedingungen abhängig	46 km	27%	-

**Tabelle 8** Umsetzungshorizonte und Kosten der Abschnitte des Hauptradroustennetzes

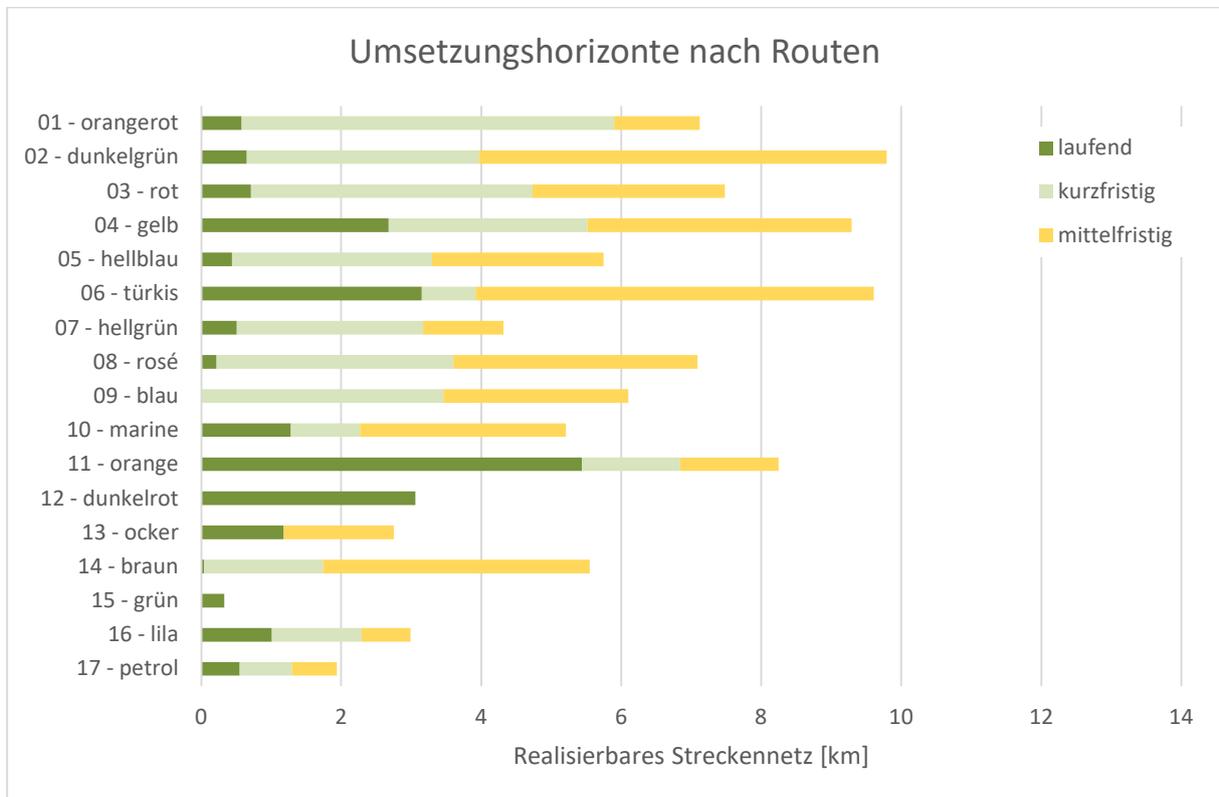


**Abbildung 61** Umsetzungshorizonte der Abschnitte des Hauptradroustennetzes  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Gleichzeitig wird aus den Kostenangaben von 4,5 bzw. 18,5 Millionen Euro in Tabelle 8 deutlich, dass für die Umsetzung der Maßnahmen ein Mittelbedarf besteht, der über bisherige laufende jährliche Budgets für den Radverkehr in Regensburg hinausgeht. Eine weitere Priorisierung der Maßnahmen ist daher, unter Berücksichtigung der möglichen finanziellen Mittel wie der planerischen Kapazitäten der Stadtverwaltung, sinnvoll und notwendig. Um einen zeitnahen Beginn der Umsetzung des Netzes zu ermöglichen, wurden bereits während der Projektlaufzeit durch die Stadt Regensburg Maßnahmen identifiziert, die in den Jahren 2022 und 2023 angegangen werden könnten. Hinzu kommen Maßnahmen im Bereich des Netzes, deren Umsetzung bereits budgetiert, d.h. im Investitionsprogramm eingeplant, ist (siehe Abbildung 62 sowie Tabelle 9). Durch diese Maßnahmen könnten zeitnah 26,2 Kilometer des Netzes auf die abgestimmten Standards gebracht werden. Hinzu kommen mittelfristig priorisierte Maßnahmen ab dem Jahr 2024 (siehe Tabelle 10) mit weiteren 5,2 Kilometern. Für die Realisierung des Streckennetzes könnte neben der Aufteilung in die verschiedenen zeitlichen Horizonte zudem die Realisierung einzelner Routen, wie sie in dem geplanten Wegweisungskonzept zu finden sind, sinnvoll sein (siehe Abbildung 58 in Abschnitt 4.3). Dies würde auch in der Kommunikation mit der Öffentlichkeit eine strukturierte Vorgehensweise ermöglichen. Nach der Priorisierung nach Aufwand wurde die Realisierung entlang von Routen in der begleitenden Öffentlichkeitsbeteiligung zu dem Projekt am zweitwichtigsten bewertet. Hierbei könnte sich daran orientiert werden, auf welchen der Routen mit kurz- und mittelfristigen Maßnahmen eine hohe Streckenlänge erreichbar ist (siehe Abbildung 63).



**Abbildung 62** Geplante Maßnahmen zum Beginn der Umsetzung des Hauptradrouthenetzes  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Input Stadt Regensburg Stand November 2021)



**Abbildung 63** Umsetzungshorizonte nach Routen  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

ID	Bereich	Maßnahme	Laufend?	Gesamt kosten <sup>4</sup>	Strecke [km]	Abschnitte ID
21A	Geh-/Radweg neben Mattinger Str.	Sanierung und Verbreiterung zw. Prüfeninger Fähre und Stadtgrenze	Budgetiert	125.000 €	1,0 km	256, 257
21B	Aufeldstraße im Candis	Knotenumbau – Bevorrechtigung kreuzender Radweg	Budgetiert	25.000 €	Knoten	379
22A	Klenzebrücke	Lückenschluss Klenzestraße bis Lessing- bzw. Ladehofstr.	Budgetiert	9.000.000 €	0,3 km	295
22B	Prüfeninger Str.	Lückenschluss Steinmetzstr. bis Taxisstr.	Budgetiert	800.000 €	0,5 km	309, 310
22C	Unterführung Kumpfmühler Brücke	Lückenschluss Das Dörnberg bis Fritz-Fend-Str.	Budgetiert	70.000 €	0,1 km	2931
22D	Unterislinger Weg	Lückenschluss Rauberstraße bis Stadtgrenze	Budgetiert	3.000.000 €	1,6 km	400
22E	Am Europakanal	Fahrradstraße von Ibis-Hotel bis Protzenweiherbrücke		300.000 €	1,4 km	170-173, 177
22F	JUZ Arena/Burgunderstr.	Beleuchtung Grünanlagenweg / Fahrradstraße mit MIV-Durchfahrtsunterbrechung		100.000 €	0,8 km	513, 515
22G	Burgunder-/Alemannenstr.	Fahrradstraße / Asphaltierung Grünanlagenweg		80.000 €	0,5 km	516-519
22H	Hinterer Mühlweg / Alfons-Auer-Str.	Fahrradstraße		100.000 €	1,6 km	466-467, 469
22I	Andreasstraße	Fahrradstraße		5.000 €	0,2 km	523
22J	Kumpfmühler Str.	Radfahrstreifen zulasten eines Fahrstreifens zw. Simmernstr. und St. Theresia		90.000 €	0,4 km	493-496
22K		Aufwertung bestehender Fahrradstraßen		200.000 €	1,1 km	128, 377
22L	Brücke nach Sinzing	Neubau Brücke m. Ausbau Sinzinger Weg + Fahrradstraße Prüfeninger Schloßstr.	Budgetiert	2.550.000 €	1,9 km	258, 259, 533, 553
23A	Sanierung Fahrenweg	Fahrradstraße	Budgetiert	300.000 €	0,2 km	263, 264
23B	Donaustauer Str.	Lückenschluss Neubau Geh-/Radweg nach Tegernheim	Budgetiert	300.000 €	0,6 km	62-64
23C	Leibnizstr. mit Kreuzhofbrücke	Ausbau Gehwege Leibnizstraße, Asphaltierung Rainstallweg nach Neutraubling	Budgetiert	1.300.000 €	3,6 km	43-44, 46-51

<sup>4</sup> Kosten gemäß Abstimmung mit Stadt Regensburg bzw. Kostenschätzung im Rahmen des Projekts

ID	Bereich	Maßnahme	Laufend?	Gesamt kosten <sup>4</sup>	Strecke [km]	Abschnitte ID
<b>23D</b>	Sternberg-/Gabelsbergerstr.	Fahrradstraße mit Durchfahrtsunterbrechung MIV		90.000 €	1,0 km	506-510
<b>23E</b>	Lessing-/Obermaierstr.	Fahrradstraße mit Durchfahrtsunterbrechung MIV		200.000 €	0,8 km	215, 307
<b>23F</b>	Paar-/Johannisstr./ Schwabelweiser Weg	Fahrradstraße mit Umbau Knoten Holzgarten-/Gärtnerstr.		200.000 €	1,9 km	107-113, 217
<b>23G</b>	Weinweg/H.-Sachs-Str./ Prebrunnstr.	Fahrradstraße mit Umbau Knoten Gumpelzhaimerstr.		900.000 €	2,2 km	218, 230, 542, 546
<b>23H</b>	Personenschifffahrtslände	Ausbau und Asphaltierung zw. Villapark und Babostr.	Budgetiert	k.A.	0,9 km	332, 337-339, 343
<b>23I</b>	Landschaftspark Dörnberg	Geh-/Radweg zw. Klenzebrücke und Kumpfmühler Brücke	Budgetiert	k.A.	1,2 km	293
<b>23J</b>	Ostufer des Regen in Sallern	Asphaltierung und Verbreiterung bestehender Weg zwischen Uferstr. und Sattelbogener Str. im Zusammenhang mit dem HWS	Budgetiert	k.A.	0,8 km	189-192
<b>23K</b>		Aufwertung bestehender Fahrradstraßen		400.000 €	1,6 km	231, 232, 325, 420, 421, 425, 462, 463

**Tabelle 9** Kurz- und mittelfristig geplante Maßnahmen  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH, Input Stadt Regensburg Stand November 2021)

ID	Bereich	Maßnahme	Laufend?	Gesamt kosten <sup>5</sup>	Strecke [km]	Abschnitte ID
P1	Wernerwerkstraße	Lückenschluss zw. H.-Köhl-Str. und Clermont-Ferrand-Allee		200.000 €	0,3 km	220, 221
P2	Kumpfmühler Str.	Ausbau der Radwege zw. Margareten- und Wittelsbacherstr.		900.000 €	0,5 km	315-318
P3	Verlängerung Nibelungenstr.	Lückenschluss zw. Nibelungen- und Universitätsstr. („Burgunderring“)		400.000 €	0,4 km	323
P4	Bajuwarenstr.	Unfallschwerpunkte		900.000 €	1,4 km	33, 34
P5	Platz der Einheit	Lückenschluss zw. Taxisstr. und Jakobstr.		300.000 €	0,2 km	311, 312
P6	Bismarckplatz	Durchlass für Radverkehr nach Norden		10.000 €	0,1 km	320
P7	Wege nördlich A 3	Asphaltierung zw. Spandauer Str. und Galgenbergstr.		400.000 €	2,1 km	19
P8	Grieser Steg	Ersatzneubau		9.000.000 €	0,2 km	429

**Tabelle 10**      **Maßnahmenvorschläge 2024+**  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH, Input Stadt Regensburg Stand November 2021)

<sup>5</sup> Kosten gemäß Abstimmung mit Stadt Regensburg bzw. Kostenschätzung im Rahmen des Projekts

## 5 Fazit / Abschließende Empfehlungen

Das in diesem Projekt gemeinsam mit vielen Akteuren entwickelte Hauptradrouthenetz bietet sehr gute Möglichkeiten, die Qualität des Radverkehrs in der Stadt Regensburg in den kommenden Jahren deutlich zu stärken, das Radfahren attraktiver zu gestalten und damit auch weitere, bisher nicht radfahrende Personen dafür zu gewinnen. Im Ergebnis verbindet das entwickelte Netz alle wichtigen Punkte der Stadt in guter Qualität auf über 170 Kilometern. Es bietet damit eine attraktive Alternative zur Fahrt mit dem Pkw und stärkt durch die vereinbarten Netzstandards insbesondere den wichtigen Überzeugungsfaktor des Sicherheitsempfindens der Radfahrenden, indem eine gute Sichtbarkeit gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden vorgesehen ist. Als qualitativ hochwertiges Radnetz richtet es sich an alle Altersgruppen und soll jedem das Radfahren im Alltag erleichtern.

Der Ausbau des Hauptradrouthenetzes bietet zudem die Chance, dass auch einpendelnde Menschen aus dem Umland verstärkt das Rad nutzen. Durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes können auch Entfernungen von 10 oder gar 15 Kilometern gut mit dem Rad zurückgelegt werden. Viele Menschen aus Lappersdorf, Tegernheim, Neutraubling, Sinzing etc. könnten mit einem attraktiven, zügig befahrbaren, sicheren und komfortablen Radverkehrsangebot leicht auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildung oder zum Studium auf das Auto verzichten. Der Umstieg auf das Fahrrad insbesondere bei Pendelwegen leistet einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität im Raum Regensburg.

Um diese Verbesserungen und den Qualitätssprung des Hauptradrouthenetzes zu ermöglichen, sind folgende Dinge von besonderer Bedeutung:

- Kurz- und mittelfristige Maßnahmen: Ein Großteil des Netzes könnte bereits kurz- bis mittelfristig durch „einfach“ umzusetzende Maßnahmen hergestellt werden. Limitierende Faktoren wie Personalkapazitäten in der Verwaltung sowie bereitgestellten Finanzmittel sollten hierzu überprüft und nach Möglichkeit erweitert werden.
- Signalwirkungen: Die Signalwirkung einiger Maßnahmen sollte nicht unterschätzt werden. Viele Menschen haben beispielsweise zur D.-Martin-Luther-Straße keine Alternative. Sie verbindet den Stadtnorden (Grieser Steg / Protzenweiherbrücke bzw. Wöhrdstraße / Nibelungenbrücke) mit der Altstadt, dem Hauptbahnhof und den südlichen Zielen. Und auch die Kumpfmühler Straße ist von großer Bedeutung im Radverkehr, doch die Radverkehrsanlagen werden bisher dieser Bedeutung nicht nur nicht gerecht, sie werden von den Radfahrenden als gefährlich eingestuft. Die zeitnahe und konsequente Umsetzung auch solcher, in der Stadtgesellschaft kontrovers diskutierter Maßnahmen, könnten dem Radverkehr eine höhere Sichtbarkeit ermöglichen und damit letztlich im Nachgang auch die Akzeptanz der Maßnahmen stärken.
- Öffentlichkeitsarbeit: „Tue Gutes und rede darüber!“ – die Einführung und Umsetzung des Netzes sollte gut und umfassend in der Öffentlichkeit kommuniziert werden. Hierdurch kann die Gefahr vermieden werden, dass die zu adressierenden Menschen nicht oder nur unzureichend erreicht

werden. Zudem bietet eine aktive Öffentlichkeitsarbeit auch die Chance, die Aktivitäten der Stadt im Bereich des Radverkehrs und eine Schritt-für-Schritt-Umsetzung deutlich zu zeigen.

- Umsetzung der Qualitätsstandards: Insbesondere im Radverkehr spielt die Qualität des Angebots eine wichtige Rolle. Bei der Umsetzung sollte daher auf die vereinbarten Standards geachtet werden. Auch wenn diese aus planerischen Gründen nicht immer zu 100 % umgesetzt werden können, sollten ambitionierte Planungen im Sinne der Radfahrenden angegangen werden, um möglichst überall ein einheitliches, qualitativ hochwertiges und wiedererkennbares Netz herzustellen.
- Ganzheitliche Netzentwicklung: Die Entwicklung einzelner Abschnitte ist wichtig und sollte zeitnah angegangen werden. Nichtsdestotrotz sollte der Fokus jedoch bereits zu Beginn auch auf den Netzgedanken sowie begleitende Maßnahmen gelenkt werden. Hierbei gilt es weitere Aspekte wie eine einheitliche Wegweisung oder Abstellanlagen zu berücksichtigen und auch Themen wie Laubkehren, Winterdienst, Ahndung von Falschparkenden und Baustellenmanagement für eine bestmögliche und ganzjährige Nutzung mit den notwendigen Akteuren abzustimmen.

Insgesamt bietet das ausgearbeitete Hauptradrouthenetz und die damit verbundenen Maßnahmen eine sehr gute Basis, den Radverkehr in Regensburg nachhaltig zu verbessern und durch eine konsequente Umsetzung eine wichtige Basis für die Entwicklung der kommenden Jahre und Jahrzehnte zu legen.

## 6 Anhang

Folgende Dokumente sind im Anhang dieses Berichts vorhanden:

- Anhang 1: Musterlösungen für Infrastruktur des Hauptradroutennetzes
- Anhang 2: Abgestimmte Kostensätze zur Maßnahmenumsetzung
- Anhang 3: Steckbriefe Infrastrukturmaßnahmen Hauptroutennetz
- Anhang 4: Kartenmaterialien hochauflösend (A2)
  - 01 – Routenvorschläge Stadt und Projektgruppe
  - 02 – Zielnetz Hauptradrouten
  - 03 – Zielführungsformen Übergangsnetz
  - 04 – Zielführungsformen Langfristnetz
  - 05 – Lageplan Detaillösung – Platz der Einheit
  - 06 – Veränderungen durch Interims-ZOB im Bereich D.-Martin-Luther-Straße
  - 07 – Lageplan Detaillösung – Kumpfmühler Straße
  - 08 – Mögliche Routenmarkierungen für Hauptradroutennetz
  - 09 – Auszuschildernde Ziele im Hauptradroutennetz
  - 10 – Umsetzungshorizonte Abschnitte des Hauptradroutennetzes
  - 11 – Geplante Maßnahmen zum Beginn der Umsetzung des Hauptradroutennetzes
- Anhang 5: GIS, Excel und DXF Dateien zum Hauptroutennetz
  - Informationen zur Identifizierung der räumlichen Lage der Routen
  - Informationen zur Identifizierung der räumlichen Lage der Steckbriefe
  - Informationen zur Identifizierung der räumlichen Lage der Abschnitte mit deren Attributen