



Topp
Huber-Erler
Hagedorn

Regensburg
Neuaufstellung Radverkehrsplan

Dipl.-Ing. Sebastian Hofherr
M.Eng. Felix Kanter

November 2009

Julius-Reiber-Straße 17
D - 64293 Darmstadt
Telefon 06151 - 2712 0
Telefax 06151 - 271220
darmstadt@rt-p.de
www.rt-p.de

Steuernummer 07/360/30092
ID-Nummer DE 111 686 630

Kurzfassung

Stadt Regensburg

Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung

Januar 2010

(Hinweis: Die Numerierung in der Kurzfassung entspricht nicht der im Originalbericht. Bei den Abbildungen und Anlagen wurde die Originalnumerierung beibehalten.)

1. Ziele der Radverkehrsplanung

Eine Verkehrsplanung für Radfahrer ist eine Angebotsplanung, die auch eine weitere Nachfrage im Radverkehr erzeugen soll. Die Radverkehrsnetzplanung sollte sich daher nicht auf das derzeitige Radverkehrsaufkommen und die heutigen Hauptströme des Radverkehrs beschränken, sondern auch zukünftige und potenzielle Radverkehre berücksichtigen. Bei einer fahrradfreundlichen Ausgestaltung der Stadt geht es nicht nur um den Bau von Fahrradwegen, sondern generell um Radverkehr unter dem Gesichtspunkt der Alltagsstauglichkeit. Das bedeutet die Orientierung an den Zielen des Berufsverkehrs und des Schülerverkehrs, an öffentlichen Einrichtungen sowie Einkaufsbereichen und Freizeiteinrichtungen.

Der Schwerpunkt des Radverkehrsplans betrifft den Alltagsradverkehr. Vorhandene Freizeit- und Radwanderrouen, die das Stadtgebiet durchlaufen, werden dennoch aufgegriffen und in das Gesamtkonzept integriert.

Zielsetzung des Radverkehrsplans ist es,

- alle bedeutenden Quellen und Ziele des Radverkehrs in Regensburg zu analysieren und in einem Wunschliniennetz darzustellen,
- geeignete Straßen und Wege für die Aufnahme der Wunschlinienverbindungen zu wählen,
- aus dem gesamtstädtischen Radverkehrsnetz ein Hauptverbindungsnetz relevanter Routen auszuwählen, das durch Nebenverbindungen ergänzt wird,
- auf Grundlage der erfassten Probleme Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Radverkehrsführung vorzuschlagen und diese nach Dringlichkeiten zu bewerten,
- Maßnahmen zu entwickeln, die eine generelle Verbesserung für den Radverkehr darstellen können.

Das Maßnahmenkonzept soll damit der Stadt Regensburg

- die Handlungsschwerpunkte zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für einen kurz- und mittelfristigen Zeitrahmen aufzeigen,
- Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung im Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln sein,
- die Möglichkeit bieten, radverkehrsbezogene Maßnahmen besser in den Kontext der gesamten verkehrsplanerischen und städtebaulichen Aktivitäten der Stadt einzuordnen.

2. Bestandsaufnahme

Der **Planungsraum** umfasst das Stadtgebiet von Regensburg und den Verknüpfungsbereich zu den Nachbargemeinden.

Um den potenziellen Bedarf des Radverkehrs abzuschätzen, wurden in Regensburg alle wichtigen **Quellen und Ziele** des Radverkehrs ermittelt. In Bild 3 sind die Quellen und Ziele dargestellt.

Die wichtigsten Ziele des Radverkehrs auf Stadtebene sind die Universität und Fachhochschule, die Regensburger Altstadt, der Bahnhof und die weiterführenden Schulen.

Darüber hinaus haben auch folgende Ziele eine Bedeutung für den Radverkehr: die Gewerbegebiete sowie generell die Stadtbezirke mit hoher Arbeitsplatzkonzentrationen, große Einkaufsmärkte und –zentren, die Kliniken, öffentliche Dienstleistungseinrichtungen (Arbeitsamt, Finanzamt u.ä.), kulturelle Einrichtungen wie die öffentliche Bücherei, Theater, Museen, Volkshochschule sowie die verschiedenen Freizeiteinrichtungen wie Jugendzentren, Kinos, Hallen- und Freibäder, die Sportanlagen, Jahn-Stadion, Donau-Arena, Eishockeyarena, Baseballstadion.

Weitere Ziele des Radverkehrs auf Stadtteilebene sind die Grund- und Hauptschulen, die örtlichen Geschäftszentren (Einkaufsschwerpunkte) sowie wichtige Haltestellen des ÖPNV.

Da topografische oder nutzungsbedingtes **Hindernisse und Barrieren** auch die Netzbildung beeinflussen, wurden sie ebenfalls erhoben. Ungünstig für den Radverkehr stellt sich die Topographie wegen starker Steigungen in folgenden Stellen in Regensburg dar:

Bereiche südlich der Bahngleise in Richtung Galgenberg (betroffen Stadtteile sind Ganghofer-Siedlung, Neuprüll, und Galgenberg), der Bereich westlich des Regens (Pfälzer Siedlung, Steinweg) und der Bereich Keilberg.

Ungünstig für den Radverkehr sind folgende topografische Barrieren:

Die Donauverästelung im Bereich nördlich der Altstadt, die Donau zwischen Protzenweiher Brücke und Nibelungenbrücke, die Donau zwischen Nibelungenbrücke und Schwabelweiser Brücke, und der Regen zwischen Pfälzer Siedlung und Reinhausen.

Eine nutzungsbedingte Barrierewirkung für den Radverkehr haben:

die Bahnanlagen, welche von West nach Ost mittig durch Regensburg verlaufen und sich auf Höhe des Stadtteils Hohes Kreuz nach Norden und Süden aufspalten, der Bereich der Gleisanlagen zwischen Galgenbergbrücke und Dechbettener Brücke (hier steht dem Radverkehr auf einer Länge von etwa 2,3 Kilometern nur eine Überquerung zur Verfügung), die Gleisanlagen in Nord-Süd Richtung nördlich der Donau zwischen Konradsiedlung und Grünthal bzw. Keilberg, und das Gleisdreieck auf Höhe des Stadtteil Hohes Kreuz in der Beziehung Hohes Kreuz – Galgenberg.

In Regensburg entfalten einige Hauptverkehrsstraßen mit baulicher Richtungstrennung eine Barrierewirkung. Dazu gehören:

Adolf-Schmetzer-Straße, Frankenstraße, Landshuter Straße, Hermann-Geib-Straße, Nordgaustraße und Nibelungenbrücke, Greflingerstraße, Straubinger Straße, Weißenburgstraße sowie der Straßenzug Furtmayrstraße, Friedenstraße und Kirchmeierstraße.

In einer Analyse der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung müssen gefährdete Stellen herausgearbeitet werden. **Unfallauffällige Bereiche** sind meistens Knotenpunkte mit Abbiege-Unfällen oder Missachtung der Vorfahrtregelung. Im Jahr 2007 wurden von der Regensburger Polizeidirektion vier unfallauffällige Knotenpunkte in Regensburg ermittelt:

D.-Martin-Luther-Straße / Luitpoldstraße, Wöhrdstraße / Westliche Auffahrt Nibelungenbrücke, Gumpelzhaimerstraße / Dr.-Johann-Maier-Straße / Hochweg und Clermont-Ferrand-Allee / Boessnerstraße.

Bei einer Befahrung des Regensburger Straßennetzes wurde der **Bestand an Radverkehrsanlagen** und an Tempo-30-Zonen aufgenommen. Dabei wurden auch **Mängel** bezüglich des Radverkehrs an Straßen mit und ohne Radwegen, an eigenständigen Geh- und Radwegen etc., und auch von durch Barrieren bedingten mangelhaften Netzverknüpfungen kartiert. Der Bestand und die Mängel können aus den Bildern 4 und 6 entnommen werden.

Fazit der Bestandsaufnahme:

Das Radverkehrsnetz in Regensburg besteht i. d. R. aus Radwegen in guter Qualität und ausreichenden Breiten. Es gibt nur sehr wenige stark befahrene Straßen, die ohne Radverkehrsanlagen ausgestattet sind oder die nicht verkehrsberuhigt sind. Regensburg hat einen sehr guten Anschluss an das regionale und überregionale Radroutennetz, das über eine gute wegweisende Beschilderung verfügt. Hindernisse für Radfahrer entstehen vor allem durch fehlende Querungsmöglichkeiten über die Bahngleise im Bereich des Güterbahnhofs und über die Donau im Bereich zwischen Weichs und Donaulände. Die kompakte Stadtstruktur, ein mehr oder weniger attraktives und flächendeckendes Netz an Radverkehrsanlagen, relativ wenige Barrieren in der Stadt und viele verkehrsberuhigte Bereiche im Regensburger Stadtgebiet sind günstige Voraussetzungen für Radverkehr. Die bisherige Förderung des Radverkehrs hat bereits in den letzten Jahren zu relativ hohen Radverkehrsanteilen im Modal Split geführt.

3. Netzbildung

Radverkehrsplanung ist in erster Linie eine Angebotsplanung, d.h. es wird ein Netz entwickelt, welches über die reine Bedarfsdeckung hinaus geht. Dieses Netz wird dementsprechend nicht nach Zählungen von Radfahrern im Straßennetz gestaltet, sondern über die Beantwortung der Frage, welche Quell-Ziel-Verbindungen nachgefragt werden könnten.

Die Hauptverbindungen des Regensburger Radverkehrsnetzes werden durch eine Projektion potentieller Quelle-Ziel-Verbindungen auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz gebildet. Dieses ist vorrangig auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet. Bei der Wahl der Hauptverbindungen werden möglichst solche Strecken ausgewiesen, auf denen Radfahrer weitgehend ungestört von stärkerem Kraftfahrzeugverkehr alle wichtigen Ziele sicher und schnell erreichen können.

nen. Anhaltswerte für die Maschenweite des Radverkehrsnetzes sind für das Netz der Hauptverbindungen 500 bis 1000 m, für untergeordnete Verbindungen 200 bis 500 m. Liegen Wunschlinien weit außerhalb vorhandener Wege oder sind vorhandene Wege zur Aufnahme von Radverkehr nicht geeignet, so ist der Bau neuer Wege oder Querungsmöglichkeiten zu erwägen.

Das Netz gliedert sich in Hauptverbindungen, die durch Nebenverbindungen ergänzt werden, und ist in Bild 11 dargestellt. Aus Bild 12 ist zu entnehmen, welche Verbindungen derzeit wegen starker Barrieren nicht hergestellt werden können. Das Radverkehrsnetz wird in Routen gegliedert (s. Bild 16), die in Bezug auf ihre Nutzbarkeit und Sicherheit untersucht werden und auf die letztendlich das Paket der vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen bezogen wird.

4. Maßnahmen

Anhand der in Kapitel 3 der Langfassung beschriebenen radverkehrlichen Anforderungen an das Straßen- und Wegenetz in Bezug auf

- Gestaltung (Verkehrssicherheit, geradlinige Routenführung etc.)
- Führungsform in der Strecke (Mischverkehr, Sicherheitsstreifen, Radfahrstreifen, Radweg etc.)
- Führungsform im Knoten (Linienführung von Furten, Signalisierung mit dem Kfz- oder dem Fußgängerverkehr, direktes oder indirektes Abbiegen etc.)
- Besondere Formen der Radverkehrsführung (Fahrradstraßen etc.)
- Reaktion auf Flächenknappheit
- Führung des Radverkehrs in Fußgängerzonen

wird das Regensburger Haupt- und Nebenroutennetz bewertet. Es ergibt sich eine Liste mit ca. 350 Verbesserungsvorschlägen. Die Liste ist in der Anlage 5 enthalten.

Aus der Vielzahl der Einzelmaßnahmen werden für besonders bedeutsame Bereiche Maßnahmen zu Maßnahmenkonzepten zusammengefasst. Diese Maßnahmenkonzepte stellen **Schlüsselprojekte** für die Umsetzung des Radverkehrsplanes dar. Mit den Schlüsselprojekten kann der Radverkehrsplan in der Öffentlichkeit begreifbar thematisiert werden. Es werden vier Schlüsselprojekte formuliert:

1. Altstadtkonzept mit

- Schaffung der in beide Richtungen durchgängigen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen
 - Umfahrung der Altstadt in beide Richtungen und
 - Öffnung des Alleerings für den Radverkehr
- (s. Bild 18).

2. Brückenbauwerke

Das Radverkehrsnetz weist in der Konzeption einzelne Wunschverbindungen auf, die durch das heutige Straßen- und Wegenetz nicht abgebildet werden können. In Bild 12 sind die Wunschverbindungen in Regensburg dargestellt, die im heutigen Straßennetz im Bestand noch nicht umgesetzt werden können.

Zur Überwindung der Barrieren sind Brücken notwendig. Auf Grund der hohen Kosten ist eine Umsetzung der Brücken erst mittel- bis langfristig möglich. Wegen dieser Langfristigkeit und Kostenintensität wurde dieser Bereich als Sonderprojekt definiert und nicht in das Paket an Verbesserungsvorschlägen aufgenommen, um dessen Umsetzbarkeit nicht zu gefährden.

3. Prüfeninger Straße

Im Verlauf der Prüfeninger Straße wurden bei der Bestandsaufnahme insbesondere im östlichen Abschnitt zwischen Lessingstraße und Platz der Einheit zahlreiche Probleme analysiert. In einem relativ schmalen Straßenquerschnitt kommt ein erhöhter Parkbedarf, Bus-, Kfz-, Rad- und Fußverkehr zusammen. Als Maßnahme wird vorgeschlagen, den nördlich verlaufenden Radweg im Abschnitt zwischen Lessingstraße und Platz der Einheit zugunsten eines Schutzstreifens aufzulösen (siehe Anlage 7.3).

4. Radverkehrsführung im Umfeld des Ernst-Reuter-Platzes

Im Rahmen der Umsetzung des Regensburger Kultur- und Kongresszentrums (RKK) am Ernst-Reuter-Platz wird sich die Verkehrsführung im Bereich zwischen Bahnhof und Luitpoldstraße ändern. Die notwendige Straßenumgestaltung bietet die Gelegenheit, derzeit vorhandene

Mängel im Radverkehrsnetz zu beseitigen. Problematische Stellen im Radverkehrsnetz rund um den Ernst-Reuter-Platz sind in Abbildung 36 dargestellt. Da die gesamten Verkehrsanlagen im Bereich des Ernst-Reuter-Platzes für das RKK neu gestaltet werden müssen erfolgt auch eine Umsetzung der Maßnahmen für den Radverkehr erfolgt im Zuge dieser Baumaßnahmen.

5. Umsetzung

Die Maßnahmentabelle in Anlage 5 umfasst insgesamt ca. 350 Einzelmaßnahmen.

Maßnahmen der ersten Priorität

- sind aus Verkehrssicherheitsgründen notwendig, oder
- dienen der verkehrsrechtlichen Klarheit, oder
- können mit geringem Aufwand realisiert werden, oder
- tragen zu einer deutlichen Angebotsverbesserung bei (z.B. Beschilderung, Markierung, kleine bauliche Maßnahmen).

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollten in einem Sofortprogramm umgesetzt werden, mit dem in kurzer Zeit sichtbare und wirksame Verbesserungen erreicht werden können und damit eine Öffentlichkeitswirksamkeit entfaltet werden kann.

Maßnahmen der zweiten Priorität tragen ebenfalls zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bzw. der Funktionsfähigkeit der Routen bei, benötigen aber einen höheren Umsetzungsaufwand. Die Maßnahmen sind in der Regel baulicher Art, die für den Radverkehr eine hohe Bedeutung haben, aber wegen z.B. planerischen oder haushaltstechnischen Abwicklungen einen längeren zeitlichen Vorlauf brauchen.

Maßnahmen der dritten Priorität sind zur Erreichung eines Hauptradroutenstandards erforderlich. Zwar ist eine Funktionsfähigkeit der Routen auch ohne diese Maßnahmen gegeben, jedoch bestehen weiterhin Defizite, die dem angestrebten Standard nicht entsprechen. Der Zeithorizont ist mittel- bis langfristig.

6. Wegweisung

Die allgemeine Wegweisung ist nach StVO in erster Linie auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausgelegt. Der Radverkehr hat aber bezüglich der Wegewahl und der Art und Entfernungen der Ziele andere Bedürfnisse als der Kfz-Verkehr. Eine Wegweisung, die nur für Radfahrer ausgewiesen ist, trägt zur Förderung des Radverkehrs bei und hat aus verschiedenen Gründen eine Bedeutung.

Die Routenwegweisung in Regensburg weist Ziele im regionalen Radroutennetz und innerstädtische Ziele aus. Sie konzentriert sich hauptsächlich auf den Südosten von Regensburg sowie die regionalen Radrouten. Derzeit sind im Regensburger Stadtgebiet folgende regionale Routen beschildert: Jakobusweg, Regentalradweg, Naabtalradweg, Falkensteinradweg, Freizeitseen, Rundrouten R1, R5, R8, R9 und Donauradweg Ulm-Passau

Beschilderte Radrouten mit Zielen im Stadtgebiet sind: Fachhochschule, Uniklinikum, Universität, Hauptbahnhof, Zentrum, Jugendherberge, Schwabelweis, Obertraubling, Neutraubling, Oberhinkofen, Harting, Burgweinting und Oberisling

Mit der Fachhochschule, dem Uniklinikum, der Universität, dem Zentrum, dem Bahnhof und der Jugendherberge sind im Stadtgebiet selbst nur relativ wenige Ziele ausgewiesen. Eine Verdichtung des auf den Alltagsradverkehr ausgerichteten Wegweisungsnetzes erscheint insbesondere im Südwesten Regensburgs sinnvoll.

7. Abstellanlagen

Zur Radverkehrsinfrastruktur gehören auch komfortable und diebstahlsichere Abstellanlagen an Wohnstandorten und an bedeutenden Zielen des Radverkehrs. Die steigende Qualität der genutzten Fahrräder erfordert ein standsicheres und diebstahlsicheres Fahrradparken. Hochwertige Fahrradabstellanlagen fördern ein fahrradfreundliches Klima und damit den Nutzungsgrad dieses Verkehrsmittels. Fahrradparken muss deshalb Teil öffentlicher und privater Planungen und Baumaßnahmen sein.

Für Regensburg wird empfohlen, die in den letzten Jahren bereits gut umgesetzte Radabstell-Kampagne weiter fortzuführen. Eine Erweiterung der Kapazitäten oder Neueinführung von Ab-

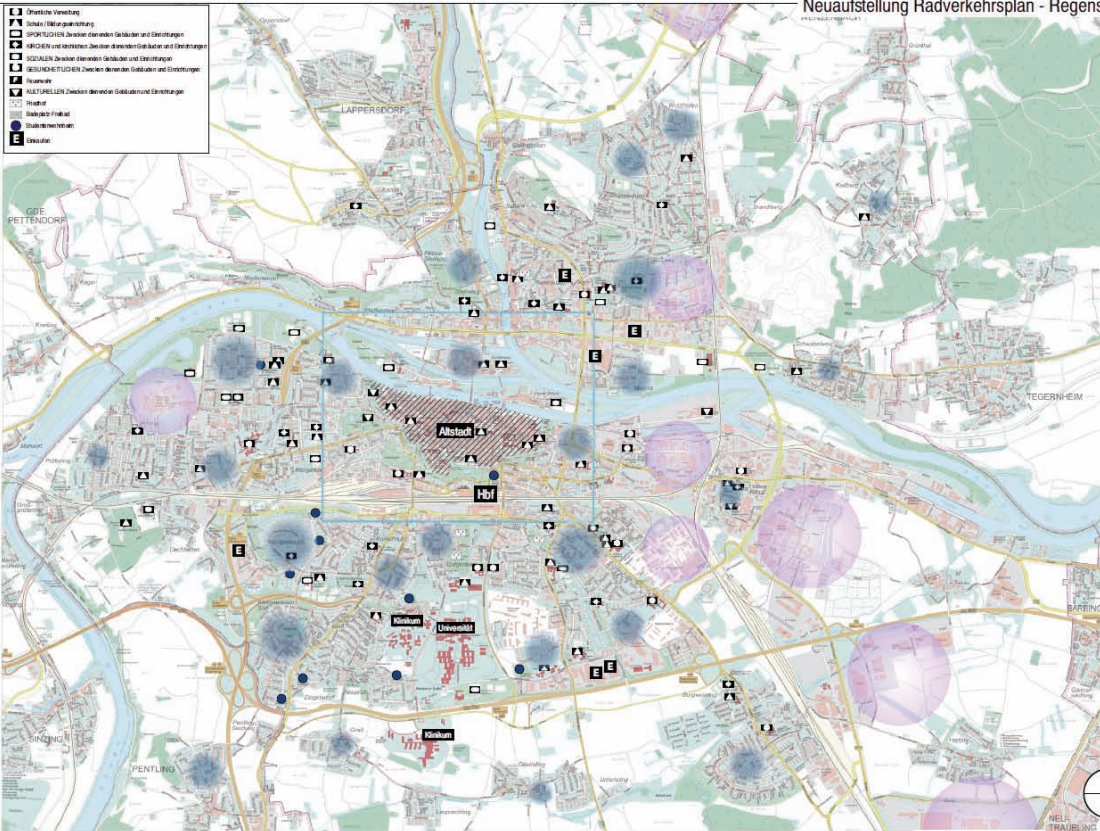
stellanlagen wird für folgende Bereiche empfohlen: Bismarckplatz, Gutenbergplatz, Kohlenmarkt und Rote-Hahnen-Gasse.

8. Verknüpfung mit dem ÖPNV

Ziel der Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln ist die Schaffung von Transportketten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im täglichen Nahverkehr und damit die Entlastung der Innenstadtbereiche. Durch die Verknüpfung des Fahrrads mit dem öffentlichen Personennahverkehr kann sich der Einzugsbereich von Bahnhof und Haltestellen des ÖPNV deutlich erweitern. Notwendige Voraussetzungen dafür sind Bike+Ride-Stellplätze an wichtigen ÖPNV-Haltestellen, die ein sicheres und komfortables Abstellen des Fahrrads ermöglichen.

Für Haltestellen außerhalb des Innenstadtbereichs und mit einem erweiterten Einzugsradius (z.B. infolge eines attraktiveren Linienangebotes) ergeben sich längere Zugangswege (> 300m), die auf Grund der Entfernungen ideal mit dem Fahrrad befahren werden können. Folgende, in den äußeren Wohngebieten von Regensburg liegende Haltestellen sollten mit jeweils 5-10 Fahrradstellplätzen in ansprechender Qualität (Anlehnbügel, ausreichender Abstand) ausgestattet werden: Burgweinting-Kirche, Bajuwarenstraße, Bustreff Albertstraße, Isarstraße, Klenzestraße, Klinikum, Liebigstraße, Schwabenstraße und Universität-Haupteingang. Bei einer positiven Entwicklung (hohe Auslastung) sollten die Kapazitäten angepasst werden.

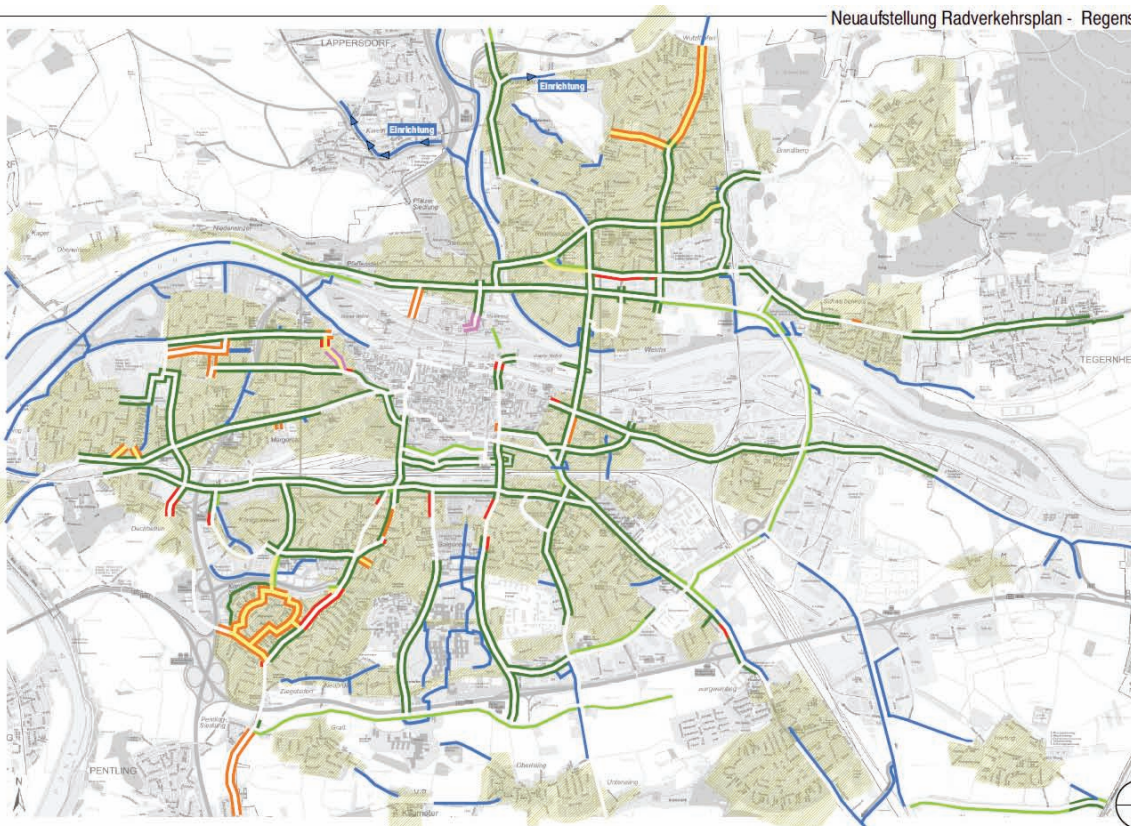
- Öffentliche Veranstaltung
- Schule / Bildungseinrichtung
- KUNSTLICHE Zentren bestehend aus Gebäuden und Einrichtungen
- WIRTSCHAFTLICHE Zentren bestehend aus Gebäuden und Einrichtungen
- SOZIALE Zentren bestehend aus Gebäuden und Einrichtungen
- KULTURELLE Zentren bestehend aus Gebäuden und Einrichtungen
- Freizeitanlagen
- NATURLICHE Zentren bestehend aus Grünanlagen und Einrichtungen
- Stadt
- Gewerbegebiet
- Stadtmitte
- Eisenbahn



- Gewerbegebiete
- kumuliertes Wohnen

Quellen und Ziele
des Radverkehrs

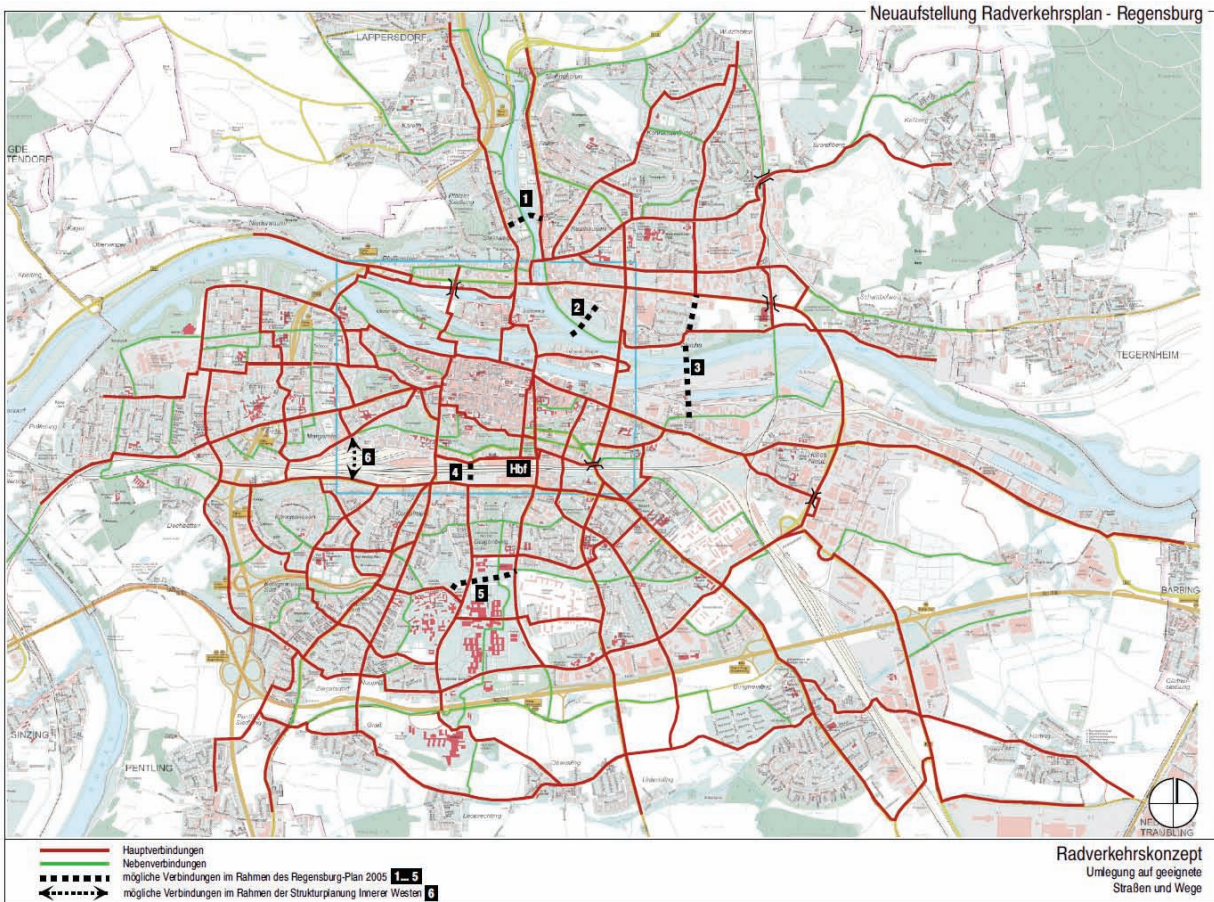
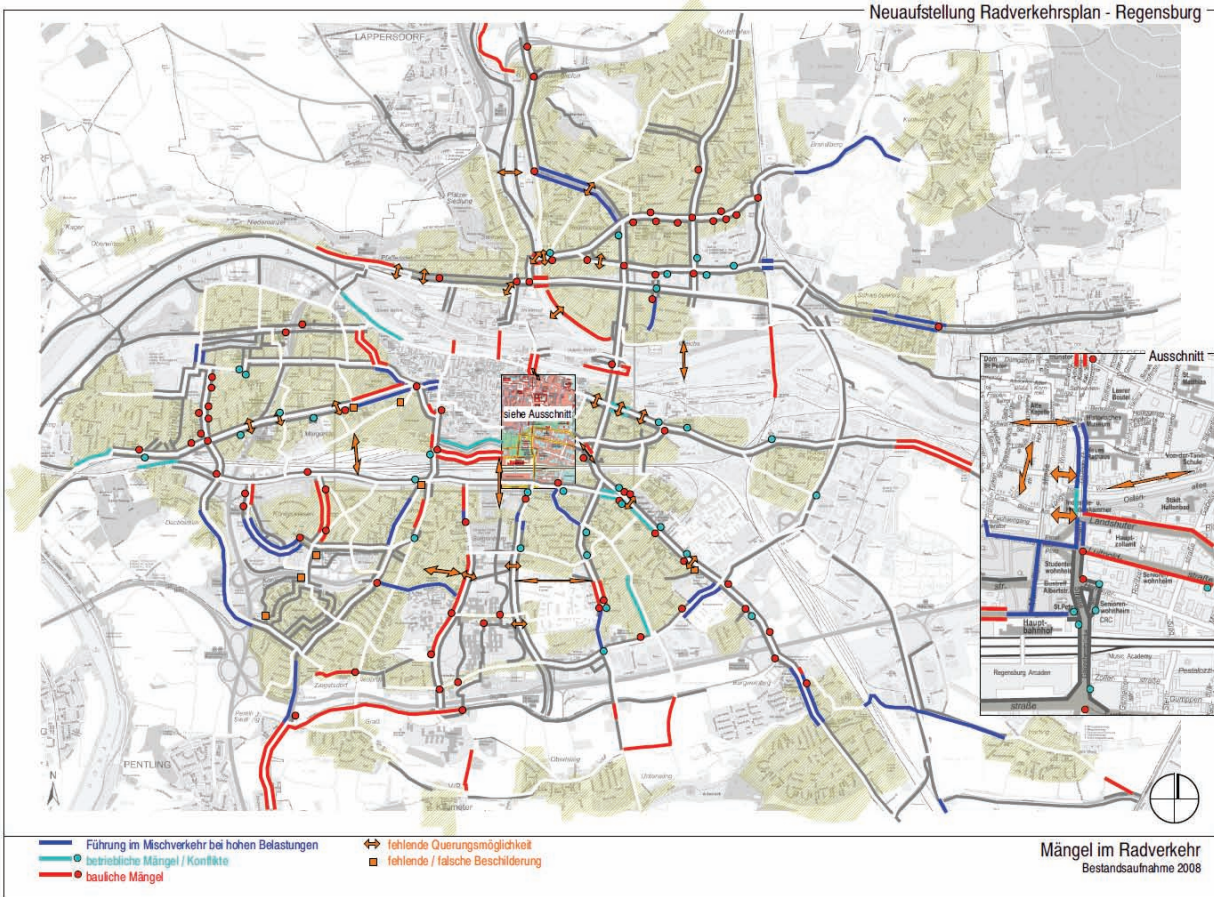
Stand: 20.02.2009

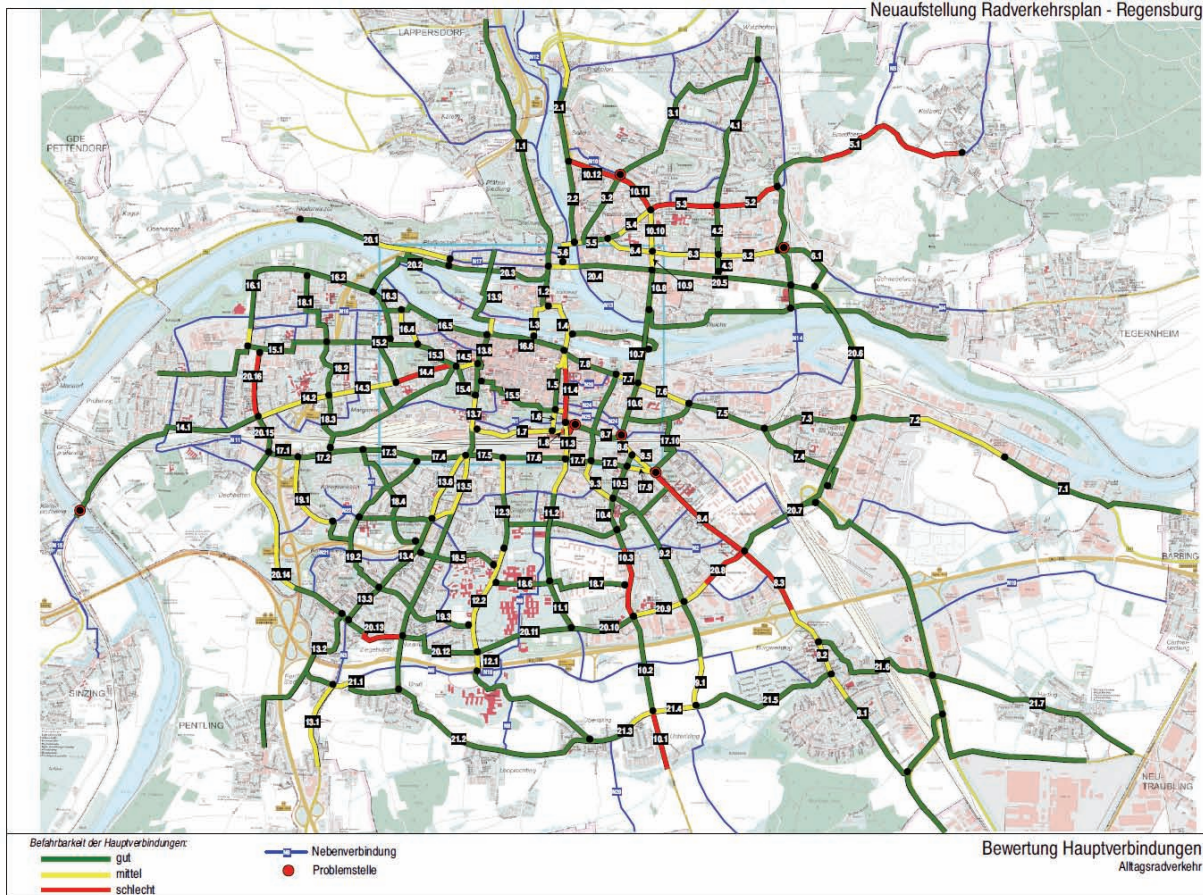
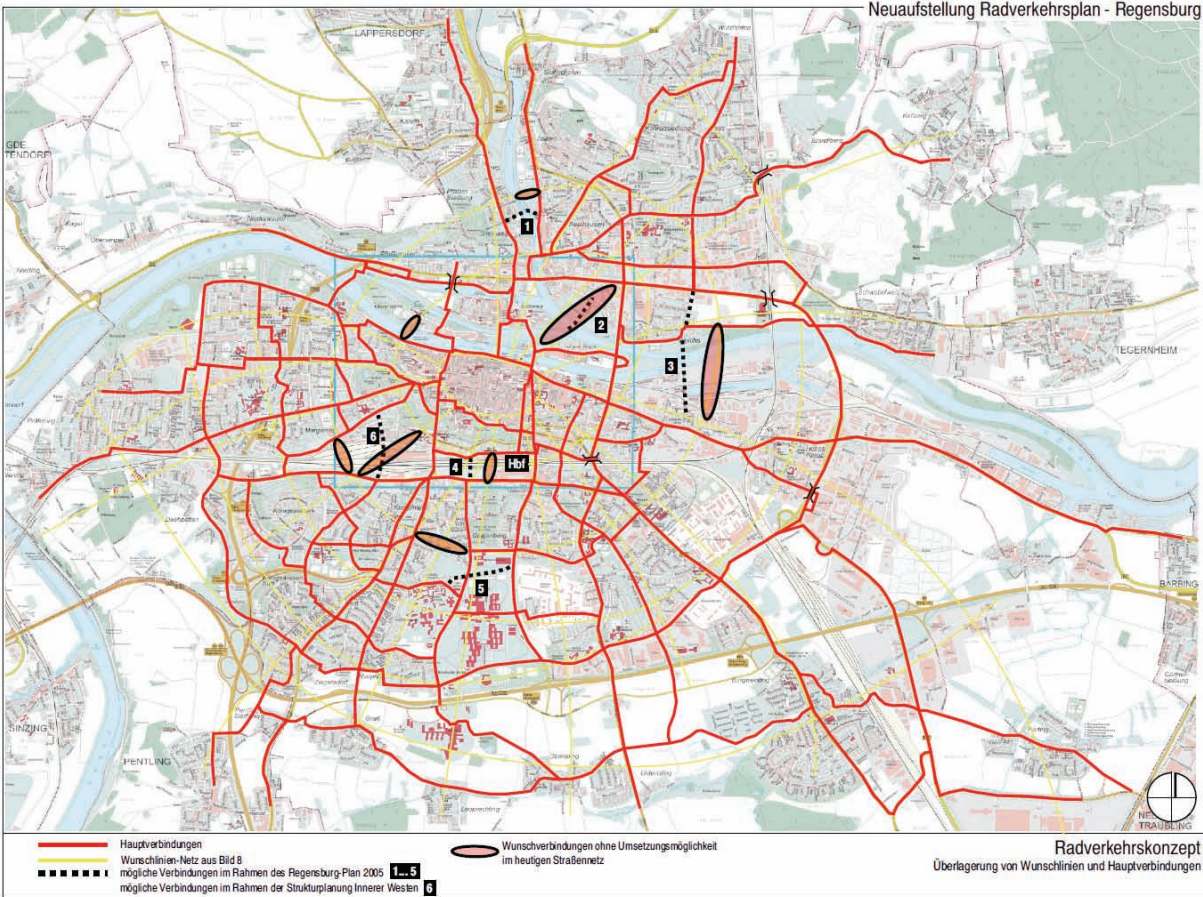


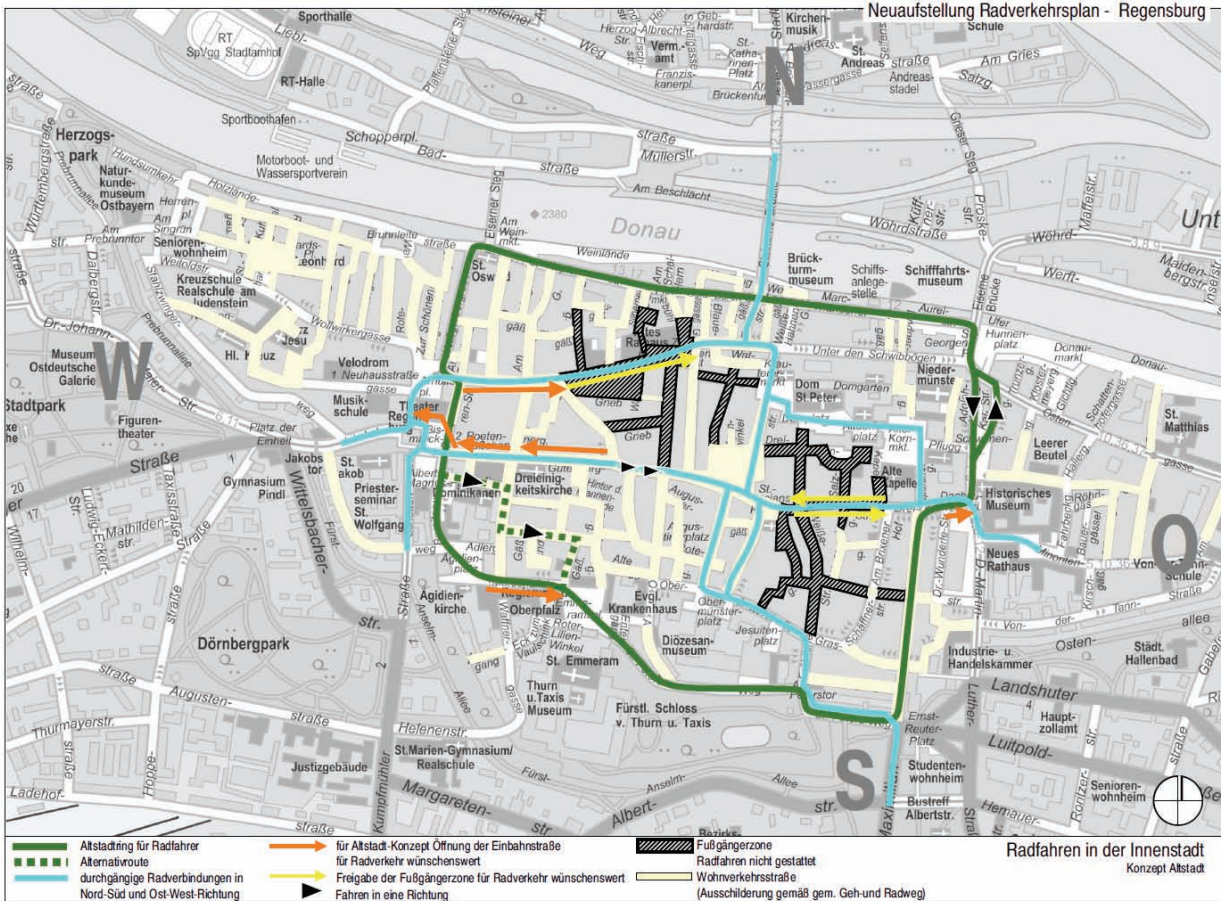
- Radweg
- Radfahrstreifen
- Tempo 30
- Radweg-Zweirichtung
- Schutzstreifen
- Tempo 50
- Gemeinsamer Fuß-/Radweg-Zweirichtung
- anderer Radweg / Busfahrstreifen-Nutzung

Angebotskarte
Bestandsaufnahme 2008

Stand: 05.11.2008



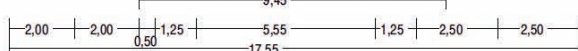
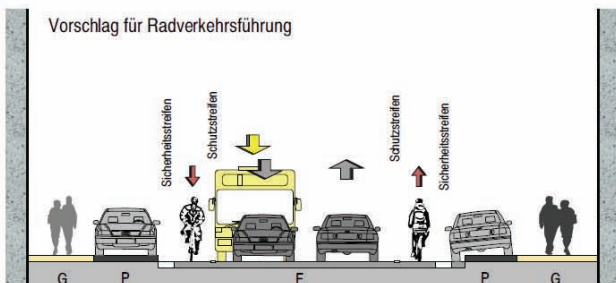
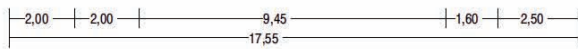
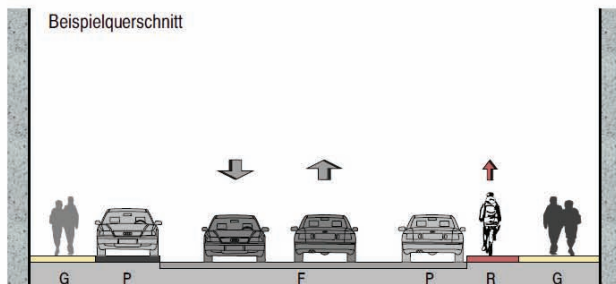




R+T
Topp
Huber-Erler
Hagedorn

Neuaufstellung Radverkehrsplan - Regensburg

Anlage 7.3



Maßnahmen:
Auflösen des Radwegs und Freigabe zum Parken
Markieren von Schutzstreifen (b=1,25m + 0,5m Seitenstreifen)

Querschnitt
Prüferinger Straße (Höhe Wilhelmstraße)
Bestand / Planung

Stand: 05.11.2007

R+T
Topp
Huber-Erler
Hagedorn

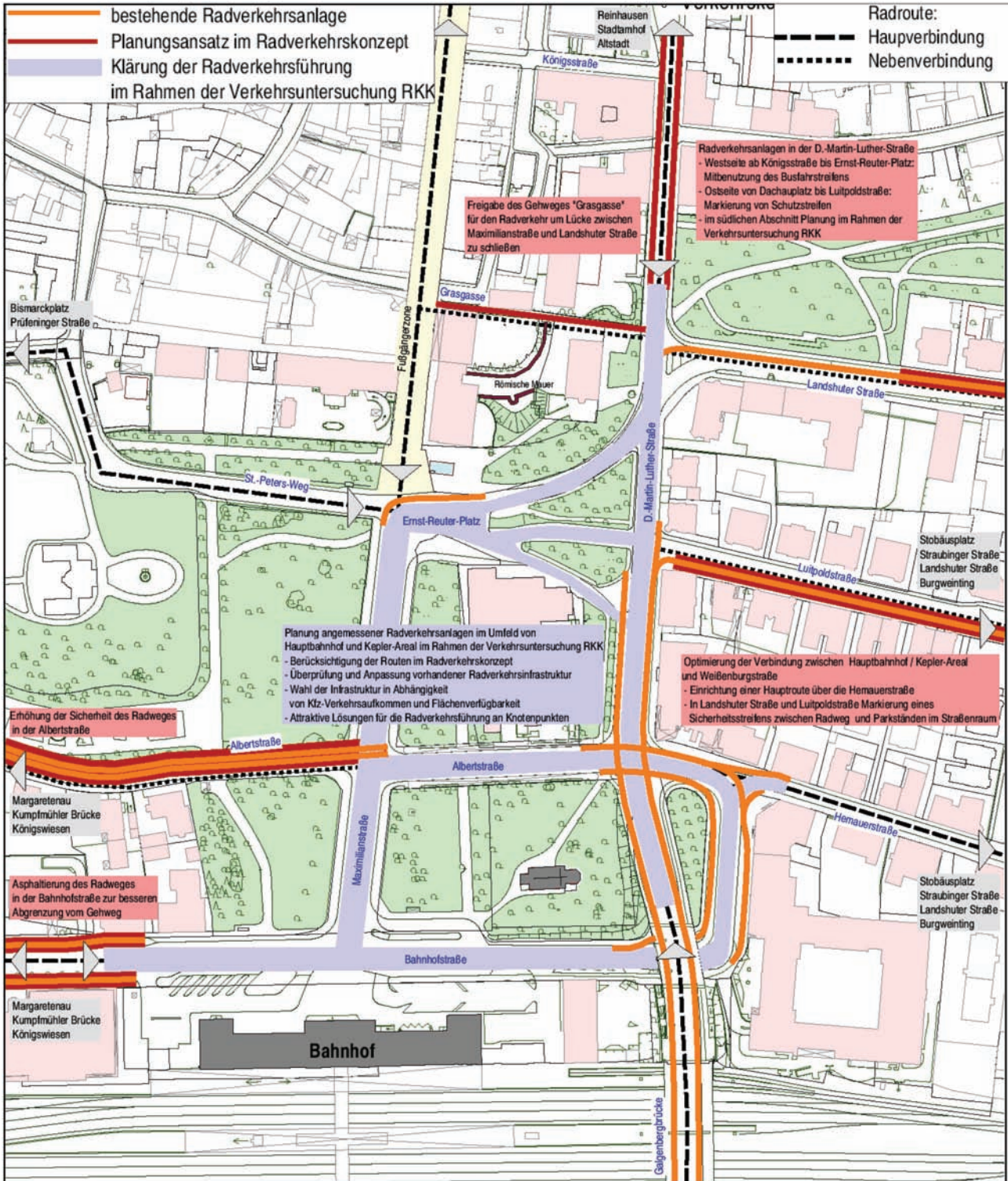


Abbildung 36: Maßnahmen im Umfeld des Ernst-Reuter-Platzes im Rahmen der Umsetzung des RKK

Maßnahmenkatalog für den Regensburger Radverkehr - Haupttrouten

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich nicht um eine Detailplanung sondern um Empfehlungen, deren Machbarkeit im Lageplan grundsätzlich überprüft wurde. Vor einer Umsetzung sind die Maßnahmen mit der Straßenbaubehörde abzustimmen und im Detail zu planen.

Hauptroute	Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität	
1	4	Eiserne Brücke	<ul style="list-style-type: none"> Abgefahrene Radfahrstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> Neumarkierung der Radfahrstreifen 	1	
1	4	Sankt-Georgen-Platz	<ul style="list-style-type: none"> Nur sehr schlecht erkennbare Trennung von Geh- und Radweg; Radfurten sind ebenfalls nur schwer erkennbar 	<ul style="list-style-type: none"> Verwendung eines anderen Materials für den Radweg Alternativ: Abmarkierung mit Thermoplast 	2	
1	4	Hunnenplatz / Ostengasse / Adolph-Kolping-Straße	<ul style="list-style-type: none"> Fahrbeziehung von Norden nach Osten fehlt Fahrbeziehung von Osten nach Süden in Adolph-Kolping-Straße nicht über Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung einer alternativen Fahrbeziehung über Hunnenplatz und Donaulände mittels wegweisender Beschilderung <p>Lösung in Verbindung mit der verkehrlichen Neuordnung bei Bebauung des Donaumarktes</p>	2	
1	4	Wöhrdstraße / Proskestraße	<ul style="list-style-type: none"> Kein direktes und legales Linksabbiegen auf Hauptachse des Radverkehrs möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Öffnen der durchgezogenen Linie des Radfahrstreifens 30 Meter vor der Kreuzung 	1	
1	5	Fußweg in Verlängerung der Landshuter Straße	Zwischen D.-Martin-Luther-Straße und Maximilianstraße	<ul style="list-style-type: none"> Unterbricht die Route von der Landshuter Straße in den Altstadtkern (Prüfauftrag liegt der Arbeitsgruppe Radverkehr vor) 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe des Weges für den Radverkehr flankierende Maßnahmen: Versetzung Schilderpfosten und Verteilerkasten, Beseitigung Sperrketten und Ersatz durch Poller; Höhenangleichung soweit möglich bis Abfahrtsrampe 	1 1
1	6	Maximilianstraße	südlich des Ernst-Reuter-Platzes	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung (Menge=7-10.000 Kfz/Tag und Geschwindigkeit V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Grenzbereich 	<ul style="list-style-type: none"> Lösung im Zuge der Umgestaltung im Rahmen des Baus des Regensburger Kultur- und Kongresszentrums (RKK) 	2
1	7	Bahnhofstraße	Zwischen Maximilianstraße und Margaretenstraße	<ul style="list-style-type: none"> Konflikte mit Fußgängern wegen fehlender Erkennbarkeit des Radwegs 	<ul style="list-style-type: none"> Asphaltierung des Radweges; damit gleichzeitig Verbesserung der Befahrbarkeit 	2-3
1	7	Bahnhofstraße	Zwischen Kumpfmühler Straße und Querverbindung zur Margaretenstraße	<ul style="list-style-type: none"> Auf Nordseite relativ schmaler Radweg (lichte Breite=1,40m); Radweg wird im Westbereich verbotenerweise durch Fußgänger mitbenutzt 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung von Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen auf dem Radweg zur Verdeutlichung des alleinigen Radwegs 	1

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
1	8	Bahnhofstraße	von der Zufahrt zur Post bis zur Maximilianstraße	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung (Menge=7-10.000 Kfz/Tag und Geschwindigkeit V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Grenzbereich Unübersichtlicher Übergang des südlichen Radwegs auf Straße Radwegende /-beginn oft zugeparkt 	<ul style="list-style-type: none"> Umgestaltung im Rahmen des RKK und Neuplanung des Bahnhofsvorfeldes 	2
1	8	Bahnhofstraße	von Maximilianstraße bis Galgenbergbrücke	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung (Menge=7-10.000 Kfz/Tag und Geschwindigkeit V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Grenzbereich 	<ul style="list-style-type: none"> Lösung im Zuge der Umgestaltung durch Bau des RKK 	2
1	8	Bahnhofstraße	Zwischen Hemauerstraße und D.-Martin-Luther-Straße	<ul style="list-style-type: none"> Oft zugeparkter Radweg auf Ostseite im Knick vor Tiefgarage Gleiches Material von Geh- und Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> Lösung im Zuge der Umgestaltung durch Bau des RKK 	2
1	8	Hemauerstraße / Bahnhofstraße		<ul style="list-style-type: none"> Fahrbeziehung von Westen nach Osten und von Osten nach Süden für Radfahrer fehlt 	<ul style="list-style-type: none"> Lösung im Zuge der Umgestaltung durch Bau des RKK 	2
1	8	Hemauerstraße / D.-Martin-Luther-Str.		<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Aufstellfläche für die in D.-Martin-Luther-Straße (Norden) abbiegenden Radfahrer 	<ul style="list-style-type: none"> Lösung im Zuge der Umgestaltung durch Bau des RKK 	2
2	1	Amberger Straße / AS B 16		<ul style="list-style-type: none"> Ausbildung der Radverkehrsanlagen im Knoten uneinheitlich Vorrangverhältnisse bei den Rechtsabbiege-Fahrbahnen unklar 	<ul style="list-style-type: none"> Verlegung der Furten an die Fahrbahn­ränder zur Verbesserung der Sichtverhältnisse Markierung einer Radfahrerfurt in den Rechtsabbiegestreifen (insbesondere in den Auffahrten) und Beschilderung mit VZ 138-10 (Vorsicht, kreuzende Radfahrer) 	2 1
2	1	Amberger Straße / Chamer Straße		<ul style="list-style-type: none"> Radfurt über Chamer Straße stark abgesetzt, Knoten besonders weiträumig keine Abbiegemöglichkeit von Norden nach Osten 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht den Richtlinien; zur Förderung des Radverkehrs ist die Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand und die Reduzierung der Abbiegeradien wünschenswert. Langfristig: Radweg zugunsten eines Radfahrstreifens entfernen und eigene Abbiegespur für den Radverkehr markieren 	3 3
2	2	Nordgaustraße	Übergang von Ambergstraße	<ul style="list-style-type: none"> Kein radverkehrsgerechter Übergang des Radwegs von der Amberger Straße (von Norden nach Süden) auf die Nordgaustraße 	<ul style="list-style-type: none"> Öffnung des Radwegs (Bordsteinabsenkung) und Überleitung in eine fahrbahnnah und deutlich erkennbare Radfurt zu Lasten der Kfz-Fahrestreifenbreite und der Verkehrsinsel Überleitung auf die Nordgaustraße (Berücksichtigung bei Ausbau der Nordgaustraße) 	2 2

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
2	2	Regenstraße	Ostseite der Reinhausener Brücke	<ul style="list-style-type: none"> Keine Querungshilfe zwischen Unterer und Oberer Regenstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung einer Rampe für Radfahrer unterhalb der Brücke prüfen 	2-3
3	2	Alte Waldmünchener Straße / Nordgaustraße	in Verlängerung bis Riesengebirgstraße / Erzgebirgstraße	<ul style="list-style-type: none"> keine Querungshilfe über stark befahrene Nordgaustraße 	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung einer niveaufreien Verbindung Umsetzung im Zuge der Neuplanungen der Nordgaustraße 	1-2
4	1	Sandgasse	Zwischen Meraner Straße und Sankt-Konrad-Platz	<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Konflikte durch Radweg auf Westseite in Einfahrt eines Seitenarms der Sandgasse 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung des Radweges Ggf. weitere Maßnahmen bei Neubebauung im Seitenarm 	1 2
5	1	Grünthaler Straße	von Brandlberg bis Vordere Keilbergstraße	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Kfz-Belastung (Menge = 10-15.000 Kfz/Tag und V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei starker Steigung 	<ul style="list-style-type: none"> Neubau eines Geh- und Radwegs bis zur Stadtgrenze 	2
5	1	Vordere Keilbergstraße	Grünthaler Straße bis östlich An der Schauergrube	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung durch erhöhte Geschwindigkeit relativ hoch, Separierung wegen starker Steigung wünschenswert; einzige Verbindung von Keilberg nach Regensburg 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung eines Angebotsstreifens in Bergaufrichtung Neubau eines Geh- und Radweges 	1 3
5	2	Harthofer Weg / Grünthaler Straße / Isarstraße / Posener Straße		<ul style="list-style-type: none"> Radfurten stark abgesetzt, starke Verschiebungen zwischen Radwegen und Radfurten 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht den Richtlinien (Absetzung der Furten >5,0 Meter), zur Förderung des Radverkehrs ist die Verlegung der Furten an die Fahrbahn­ränder wünschenswert. 	2-3
5	2	Isarstraße	Von Grünthaler Straße bis Lechstraße	<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Konflikte durch weit abgesetzte Radfurten in Einfahrten und Grundstückszufahrten 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung von Fahrrad-Piktogrammen in den Einfahrten. Alternativ: Aufgrund der geringen Kfz-Belastung (2.800 bis 6.800 Kfz/Tag) sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen nicht erforderlich. Eine probeweise Aufhebung der Benutzungspflicht in diesem Abschnitt der Isarstraße wird empfohlen. 	1
5	2	Isarstraße / Würmstraße		<ul style="list-style-type: none"> Radfurt über die Würmstraße besonders stark abgesetzt, führt zur Einschränkung des Sichtkontakts 	<ul style="list-style-type: none"> Beschilderung der Furt mit VZ 138 (Radfahrer kreuzen), ggf. Roteinfärbung der Furt 	1
5	2	Isarstraße / Loisachstraße		<ul style="list-style-type: none"> gegenüberliegender Radweg auf Nordseite ist nicht angebunden 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrt auf der Straße (zul. 30 km/h) ist tragbar 	
5	3	Isarstraße / Lechstraße		<ul style="list-style-type: none"> Radfurten sind stark abgesetzt, breite Flächen zwischen Radwegen und Fahrbahnen vor dem Knotenpunkt 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht den Richtlinien, zur Förderung des Radverkehrs ist jedoch die Verlegung der Furten im West, Süd- und Ostarm an die Fahrbahn­ränder wünschenswert. 	2-3

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
5	3	Isarstraße	von Lechstraße bis Nordgaustraße	<ul style="list-style-type: none"> Radwege sind beidseitig stark abgesetzt was zu Konflikten an Grundstückszufahrten und untergeordneten Straßen führen kann Beleuchtung streckenweise nicht ausreichend; fehlende soziale Kontrolle 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung der Furten über die Grundstückseinfahrten und Markierung von Fahrradpiktogrammen in die Radfurten; ggf. Beschilderung mit VZ 138 / Radfahrer kreuzen) oder Roteinfärbung Ergänzung der Beleuchtung 	1 2
				<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Gefahrenstelle durch stark abgesetzte südliche Radfurt (Sichtprobleme, Vorrangkonflikte) 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Sichtbeziehung durch spitzes Anfahren der Altmühlstraße (Verringerung des Ausrundungsradius) 	1
5	4	Brennesstraße	Von Nordgaustr. bis Donaustauer Straße	<ul style="list-style-type: none"> Radweg verläuft hinter Baumreihe, dadurch potenzielle Konflikte in den Einfahrten 	<ul style="list-style-type: none"> Markieren von Fahrradpiktogrammen in den Einfahrten, ggf. Roteinfärbung 	1
5	4	Brennesstraße / Hans-Hayder-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Radweg verläuft hinter Baumreihe, dadurch potenzielle Konflikte durch schlechte Einsicht in den Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> Verlegen der Radfurt an den Fahrbahnrand 	3
5	6	Donaustauer Straße	Bereich Bushaltestelle Reinhausen (Nordseite)	<ul style="list-style-type: none"> Radweg verläuft durch Bushaltestellenbereich; Potenzielle Konflikte mit Fußgängern 	<ul style="list-style-type: none"> Umbau zum Haltestellenkap und Führung des Radwegs hinter dem Fußgänger-Wartebereich (siehe auch Anlage 6.1) Alternativ: Unterbrechung des Radwegs (mit entsprechenden Bordsteinabsenkungen) und Überführung des Radwegs durch den Bereich der Haltestellenbucht 	2-3
5	6	Donaustauer Straße / Holzgartenstraße / Reinhausen		<ul style="list-style-type: none"> Nördliche Radfurt stark abgesetzt, Verschwenkung zwischen Radweg und Radfurt 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht nicht den Richtlinien (Radfurt ist zwischen 1 und 5 m vom Straßenrand versetzt): Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand und Reduzierung des Abbiegeradius für den Kfz-Verkehr 	1-2
5	6	Bayerwaldstraße / Donaustauer Straße / Schwandorfer Str.		<ul style="list-style-type: none"> Durch Einrichtungs-Radwege sind die legal befahrbaren Verknüpfungen zwischen den Uferwegen untereinander und mit dem Straßennetz z.T. sehr umwegig 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung des Regeneruferradwegs in Zusammenhang mit der Schaffung von Gegenverkehrsrädwegen auf der Brücke (Ausbau als Zweirichtungs-Radwege bereits in Planung) 	1
6	2	Donaustauer Straße	Engstelle bei der Bahnbrücke	<ul style="list-style-type: none"> Sehr hohe Kfz-Belastung (Menge >15.000 Kfz/Tag und V=50 km/h); Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Straßenquerschnitt im Bereich der Unterführung zu schmal für Radverkehrsanlagen (b<7,0m). Daher Markierung eines Verflechtungstreifens im Vorfeld der Unterführung zur Verdeutlichung des einfließenden Radverkehrs auf beiden Seiten Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit auf V=30 km/h im Bereich der Engstelle Langfristig: Lösung in Verbindung mit möglichem Neubau Osttangente und Eisenbahn-Haltepunkt 	1 1 3
				<ul style="list-style-type: none"> Konflikte im Radweg an Grundstückszufahrten auf südlicher Seite 	<ul style="list-style-type: none"> Roteinfärbungen an den Zufahrten des Donaeinkaufszentrums und des Fachmarktzentrums 	1

Haupt-route		Straße / Knoten-punkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priori-tät
6	4	Donaustauer Straße / Ortenburgerstraße		<ul style="list-style-type: none"> Anbindung der Ortenburgerstraße über den Grünstreifen an den Radweg der Donaustauer Straße fehlt 	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung der fehlenden Wegeverbindung nicht notwendig, da Tempo 30 Zone. Aufhebung der Benutzungspflicht, Beibehaltung des nördlichen Radwegs als „Anderer Radweg“ 	1
7	2	Straubinger Straße	Zwischen Umspannwerk und Irlmauth	<ul style="list-style-type: none"> Oberflächenschäden des Radwegs, beidseitig 	<ul style="list-style-type: none"> Oberflächenverbesserung durch Neuasphaltierung 	2
7	2	Straubinger Straße / Landauer Straße / Osthafenstraße		<ul style="list-style-type: none"> Radfahrer, die von Westen nach Osten fahren, müssen dem Rechtsabbiegekeil in Richtung Landauer Straße folgen und noch aus der Rechtsabbiegefahrbahn zum jenseits der Landauer Straße weiterführenden einseitigen 2-Ri-Radweg wechseln (Sichtproblem; Kfz sind wegen der fahrdynamisch Gestaltung der Ausfahrkeil-Lösung schnell). 	<ul style="list-style-type: none"> Überführung des Radwegs vor dem Knotenpunkt in einen Radfahrstreifen; Radfahrstreifen liegt zwischen Geradeausfahrstreifen und Rechtsabbiegestreifen Radweg in Gegenrichtung mit Wegweisung beschildern (in Ost-West Richtung fährt der Radfahrer über den Kfz-Linksabbiegestreifen auf den Radweg der Straubinger Straße) 	1 2
7	2	Straubinger Straße / Osttangente		<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Konflikte auf der untergeordneten Radfurt über den unsignalisierten Rechtsabbiegestreifen von Osten zur Osttangente 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung der untergeordneten Fahrbeziehung durch Markieren von Wartelinien (Z 341) auf beiden Seiten 	1
7	4	An der Irler Höhe		<ul style="list-style-type: none"> Unterführung unter B 8 ist unbeleuchtet; dadurch fehlende soziale Sicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> Beleuchtung der Unterführung 	2
7	6	Adolf-Schmetzer-Straße / Neufferstraße / Babostraße		<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Unfallgefahr durch linksfahrende Radfahrer infolge erschwelter Querung der Adolf-Schmetzer-Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung einer Querungsmöglichkeiten am Knotenpunkt 	2
7	6	Adolf-Schmetzer-Straße / Greflingerstraße		<ul style="list-style-type: none"> Radfurten stark abgesetzt (zwischen 1 und 5 Meter), Verschwenkungen der Radwege Oft zugeparktes Radweg-Ende in Prinz-Ludwig-Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Verlegung der Furten an die Fahrbahnränder zur Verbesserung der Sichtverhältnisse Verstärkte Kontrolle durch Verkehrsüberwachungsdienst 	1 1
7	6	Adolf-Schmetzer-Straße	Zwischen Weissenburgstraße und Greflingerstraße	<ul style="list-style-type: none"> Radwege sind beidseitig konfliktträchtig an Knoten / Grundstückszufahrten Radwegparken 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung des Radweges durch Fahrradpiktogramme, ggf. Roteinfärbung der Parkplatzeinfahrten verstärkte Kontrolle durch Verkehrsüberwachungsdienst 	1 1
7	7	Adolf-Schmelzer-Straße	Bereich Bushaltestelle Weißenburgstraße (Nordseite)	<ul style="list-style-type: none"> Radweg verläuft durch Bushaltestellenbereich; Potenzielle Konflikte mit Fußgängern 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellenkap und Führung des Radwegs hinter dem Fußgänger-Wartebereich Alternativ: Unterbrechung des Radwegs (mit entsprechenden Bordsteinabsenkungen) und Überführung des Radwegs durch den Bereich der Haltestellenbucht 	2-3

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
7	7	Adolf-Schmetzer-Straße / Sedanstraße / Bruderwöhrdstraße		<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Unfallgefahr durch linksfahrende Radfahrer infolge erschwelter Querung der Adolf-Schmetzer-Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung einer Querungsmöglichkeiten durch Bau einer Mittelinsel (Breite = 3,0 m) im Knotenpunkt 	2
7	8	Ostengasse / Zufahrt zum Donau-markt		<ul style="list-style-type: none"> Der schmale, von Osten zuführende Radfahrstreifen wird wegen seiner Lage im Innenbogen häufig von Kfz überfahren; Linienbusse, die von der Kal-münzergasse kommen, überstreichen ihn zwangsläufig 	<ul style="list-style-type: none"> Rotmarkierung des Radfahrstreifens 	1
8	1	Obertraublinger Straße	Zwischen Langer Weg und Islinger Weg	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung (10-15.000 Kfz/Tag bei V=30 km/h) relativ hoch für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Geschwindigkeit durch bauliche Maßnahmen wirksam auf 30 km/h reduzieren 	2-3
8	2	Obertraublinger Straße	Zwischen Islinger Weg und Kirchfeldallee	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung (10-15.000 Kfz/Tag bei V=30 km/h) relativ hoch für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Geschwindigkeit bei anstehendem Umbau wirksam auf 30 km/h reduzieren 	1-2
8	3	Landshuter Straße	Gegenüber Einmündung der nördlichen Rampe Anschlussstelle Burgweinting	<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Unfallgefahr durch Ampelmast im gemeinsamen Fuß- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> Wahrnehmbarkeit des Mastes verbessern, z.B. mit Warnbake (Zeichen 605) Langfristig: Versetzung des Mastes 	1 3
8	3	Landshuter Straße / Obertraublinger Straße / Autobahn-Anschlussstelle A 3		<ul style="list-style-type: none"> Radfahrer queren im unübersichtlichen freien Rechtsabbieger (Tempo 70), schlechte Sichtbeziehung zwischen Kfz und Radfahrer 	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzliches Warnschild VZ 138-10 (Vorsicht, Radfahrer kreuzen) Reduzierung des Kfz-Tempo durch Beschilderung auf zulässig 50 km/h 	1 1
8	3	Landshuter Straße / Benzstraße		<ul style="list-style-type: none"> Abgefahrene Furt-Markierung in Westseite 	<ul style="list-style-type: none"> Neumarkierung der Furt 	1
8	3	Landshuter Straße / Bajuwarenstraße / Osttangente		<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Konflikte auf der untergeordneten Radfurt über die unsignalisierte Rechtsabiegefahrbahn von Südosten zur Osttangente (Radfahrer glauben, Vorrang zu haben, wenn für ihre Fahrtrichtung die Kreuzungsampel auf Grün steht) 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung der untergeordneten Fahrbeziehung durch Markieren einer Wartelinie (Z 341) Alternativ: Unterordnung des Kfz-Verkehrs durch Markierung einer Radfahrerfurt mit Rotmarkierung und Warnschildern (VZ 138 und ZZ 1000-32) 	1

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
8	4	Landshuter Straße	Von Bajuwarenstraße bis Hermann-Geib-Straße	<ul style="list-style-type: none"> Radwege konfliktträchtig an Grundstückszufahrten und Tankstellen Straße stellt Barriere für den Radverkehr dar 	<ul style="list-style-type: none"> Roteinfärbungen der Tankstelleneinfahrten (Südseite) Markieren eines Fahrradpiktogramms in den Grundstückseinfahrten nordwestlich der Osttangente (Nordseite der Landshuter Straße) Zusätzliche Querung ist in diesem Bereich schlecht umsetzbar, das „Linksfahren“ auf Radwegen in Richtung Stadtmitte kann durch Führung über Verdunstraße, Schimmelweg und Schimmelstraße vermieden werden 	1 1
8	4	Landshuter Straße	Bereich Bushaltestelle Krankenhaus St. Josef (Ostseite)	<ul style="list-style-type: none"> Radweg verläuft durch Bushaltestellenbereich; Potenzielle Konflikte mit Fußgängern 	<ul style="list-style-type: none"> Umbau zum Haltestellenkap, Vorversetzen der Wartefläche und Führung des Radwegs hinter dem Fußgänger-Wartebereich Alternativ: Unterbrechung des Radwegs im Bereich der Haltestellenbucht (mit entsprechenden Bordsteinabsenkungen) und des Radwegs durch den Bereich der Haltestellenbucht 	2-3
8	4	Landshuter Straße	Von Hornstraße bis Mackensenstraße (Westseite)	<ul style="list-style-type: none"> Konflikte mit dem ruhenden Verkehr durch fehlende Sicherheitsstreifen, Straßenraum für Radweg und Parken zu schmal Radwegparken 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung des Radweges durch Fahrradpiktogramme, verstärkte Kontrollen durch Verkehrsüberwachungsdienst Aufhebung der Benutzungspflicht des Radweges langfristig: Aufhebung des Parkstreifens 	1 1 1 3
8	4	Landshuter Straße / Mackensenstraße		<ul style="list-style-type: none"> Durchgängiger Fahrbahnteiler verhindert Linksabbiegen und Kreuzen, dadurch wird Radfahren entgegen der Fahrtrichtung hervorgerufen 	<ul style="list-style-type: none"> Zwischen Mackensenstraße und Furtmayrstraße auf der Westseite der Landshuter Straße das Radfahren in Gegenrichtung gestatten, um an diesem KP zu kreuzen und Verbreiterung des westlichen Radwegs von heute 1,90m auf 2,50m zu Lasten des Gehwegs 	2
8	5	Landshuter Straße / Furtmayrstraße / Safferlingstraße		<ul style="list-style-type: none"> Zu schmaler Radweg nördlich des KPs auf Landshuter Str. in Richtung Stadtmitte (Radweg zwischen seitlicher Absperrung zur Straße und schmalem Gehweg, dadurch Konflikte mit Fußgängern) Nördliche und westliche Radfurten stark abgesetzt mit starken Verschwenkungen zwischen Radwegen und Radfurten fehlende Aufstellflächen vor nördlicher, südlicher und westlicher Furt 	<ul style="list-style-type: none"> Rückbau des Radwegs in diesem Abschnitt und Ersatz durch einen Radfahrstreifen (b=1,75m) und Verbreiterung des Gehwegs auf 2,5m zu Lasten des Mittelstreifens in Landshuter Straße (siehe Querschnitt in Anlage 7.1) Versetzung der Radfurt über die Safferlingstraße auf den Radfahrstreifen Nördliche Furt (über Landshuter): Markieren einer Aufstelltasche in Safferlingstraße für indirektes Linksabbiegen; ggf. Versetzen der Lichtsignalanlage in Safferlingstr. um Sicht auf LSA zu gewährleisten. Hinweisschild für indirektes Linksabbiegen über Aufstelltasche in Landshuter Straße anbringen Südliche Furt: (über Landshuter Straße): Aufstellfläche auf Radweg in Furtmayrstraße markieren Westliche Furt: (über Furtmayrstraße): Überleiten des Radwegs auf Landshuter Straße Richtung Burgweinting in einen Radfahrstreifen, direkte Führung an der Straße und Markieren einer Aufstelltasche in der Furtmayerstraße, um indirektes Linksabbiegen zu erleichtern 	2-3 2 2 2 2

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
8	5	Landshuter Straße	Bereich Bushaltestelle Safferlingstraße	<ul style="list-style-type: none"> Radweg verläuft durch Bushaltestellenbereich; Potenzielle Konflikte mit Fußgängern 	<ul style="list-style-type: none"> Ostseite: Unterbrechung des Radwegs im Bereich der Haltestellenbucht (mit entsprechenden Bordsteinabsenkungen) und Überführung des Radwegs in einen Radfahrstreifen, der zu Lasten der Fahrbahn und Einsparung des Radwegs markiert wird 	2-3
					<ul style="list-style-type: none"> Westseite: Weiterleitung der Radfahrerfurt durch den Bereich der Haltestellenbucht. Hinter der Bucht Überführung in den bestehenden Radweg (Borsteinabsenkung) 	2-3
8	5	Landshuter Straße	Bushaltestelle Hermann-Geib-Straße (gegenüber Leublfingstraße)	<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Konflikte zwischen Busfahrgästen und Radfahrern wegen fehlender Wartefläche bei gleichzeitig zu geringen Abmessungen von Gehweg und Radweg und hohem Fahrgastaufkommen durch Schulen 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellenkap, Vorversetzen der Wartefläche und Führung des Radwegs hinter dem Fußgänger-Wartebereich Alternativ: Unterbrechung des Radwegs im Bereich der Haltestellenbucht (mit entsprechenden Bordsteinabsenkungen) und des Radwegs durch den Bereich der Haltestellenbucht 	2-3
8	6	Landshuter Straße / Hemauerstraße		<ul style="list-style-type: none"> Verbindung von Landshuter zu Hemauer Straße nur als Treppe; Verbindung ist als Radroute ausgewiesen 	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung einer radverkehrstauglichen Anbindung (befahrbare Rampe) 	2-3
9	1	Verlängerung Markomannenstraße nach Süden	südlich der Franz-Josef-Strauß-Allee	<ul style="list-style-type: none"> Bauzustand der Verbindung genügt nicht den Ansprüchen von Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau als Geh- und Radweg mit radverkehrsverträglicher Oberfläche 	2-3
9	2	Hinterer Mühlweg	Grünanlage zwischen Schwabenstraße und Bajuwarenstraße	<ul style="list-style-type: none"> Gut befahrbarer Weg abseits der Kfz- Straße trotz ausreichender Breite nur für Fußgänger frei Freigabeversuch wurde nach Beschwerden zurückgenommen 	<ul style="list-style-type: none"> Anpassung des Weges für sicheren Fuß- und Radverkehr und Freigabe Alternativ: Nutzung der Schwabenstraße 	1-2
9	2	Hermann-Geib-Straße / Alfons-Auer-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Radwege enden auf der Alfons-Auer-Straße ohne ausreichende Verflechtung im Knoten Radfurten auf Hermann-Geib-Str. stark abgesetzt, deutliche Verschwenkungen des Radwegs in Radfurt Benutzungspflichtige Beschilderung der Auffangradwege in Alfons-Auer-Straße verhindert direktes Linksabbiegen in Hermann-Geib-Str. 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung von Verflechtungsstreifen in beiden Richtungen 	1
					<ul style="list-style-type: none"> Verlegung der Furten im Verlauf der Hermann-Geib-Straße an die Fahrbahn-ränder aus Sicht des Radverkehrs wünschenswert 	2-3
					<ul style="list-style-type: none"> Führung der nördlichen und südlichen Furt entspricht den Richtlinien, zur Förderung des Radverkehrs ist die Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand jedoch wünschenswert. 	2-3
					<ul style="list-style-type: none"> Abbau der Benutzungspflicht in den Auffangradwegen der Alfons-Auer-Straße und Belassen der Radwege als fakultative Radverkehrsanlage 	1
9	3	Alfons-Auer-Straße	zwischen Hermann-Geib-Straße und Haydnstraße	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung (Menge=7-10.000 Kfz/Tag und Geschwindigkeit V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Grenzbereich 	<ul style="list-style-type: none"> Einbeziehung der Alfons-Auer-Straße in T- 30- Zone 	1

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
9	3	Furtmayrstraße / Sternbergstraße / Alfons-Auer-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Alle Radfurten abgesetzt, Verschwenkungen zwischen Radweg und Radfurt 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht nicht den Richtlinien (Radfurten sind zwischen 1 und 5 m vom Straßenrand versetzt): Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand und Reduzierung der Abbiegeradien für den Kfz-Verkehr 	1
10	1	Unterislinger Weg	Südlich der Rauberstraße	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen an der Straßenverbindung in den Landkreis 	<ul style="list-style-type: none"> Herstellung eines Geh- und Radweges in Richtung Unterisling - Scharmassing 	
10	2	Unterislinger Weg	Südlich der Franz-Josef-Strauß-Allee	<ul style="list-style-type: none"> Seitlich zugewachsener Zweirichtungsradweg, dadurch zu schmaler Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> Rückschnitt des Heckenbewuchses 	1
10	3	Unterislinger Weg	Bereich Bushaltestelle Tulpenweg (Ostseite)	<ul style="list-style-type: none"> Radweg verläuft durch Bushaltestellenbereich; Potenzielle Konflikte mit Fußgängern 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung von Radfahrer-Piktogrammen auf Radweg im Bereich der Haltestelle 	1
10	3	Unterislinger Weg	Tankstelle Höhe Nelkenweg (Ostseite)	<ul style="list-style-type: none"> Keine deutliche Trennung des Radwegs vom Gehweg; Radweg in Einfahrt der Tankstelle nicht deutlich markiert 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung von Radfahrer-Piktogrammen in der Tankstellen-Einfahrt 	1
10	3	Unterislinger Weg	Burgunderstraße bis Tulpenweg	<ul style="list-style-type: none"> Gleiche Materialien für Geh- und Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> Langfristig: Asphaltierung des Radwegs 	3
10	3	Unterislinger Weg	Bereich Bushaltestelle Brahmstraße (Ostseite)	<ul style="list-style-type: none"> Radweg verläuft durch Bushaltestellenbereich; Potenzielle Konflikte mit Fußgängern 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung von Radfahrer-Piktogrammen in der Tankstellen-Einfahrt 	1
10	5	Hermann-Geib-Straße / Landshuter Straße		<ul style="list-style-type: none"> Linksabbiegen von Hermann-Geib-Straße in Landshuter Straße ist nur indirekt möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Signalisierung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr (ggf. eigene Radfahrer-Signalisierung) und Überführung des Radwegs in einen Radfahrstreifen Absenken der Bordsteine des Radwegs auf Landshuter Straße für die Überleitung der Radfurt auf den Radweg 	2 2
10	6	Weißenburgstraße / Greflingerstraße		<ul style="list-style-type: none"> Abgesetzte Radfurten und Verschwenkungen zwischen Radwegen und Radfurten 	<ul style="list-style-type: none"> Verlegung der südlichen östlichen und nördlichen Furten an die Fahrbahnränder; Die Führung der westlichen Furt entspricht den Richtlinien (b>5,0m), zur Förderung des Radverkehrs ist die Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand und die Reduzierung der Abbiegeradien wünschenswert. 	1-2 2-3
10	6	Weißenburgstraße / Adolf-Schmetzer-Str.		<ul style="list-style-type: none"> Westliche Radfurt abgesetzt, Verschwenkungen zwischen Radweg und Radfurt 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht den Richtlinien, zur Förderung des Radverkehrs ist die Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand und die Reduzierung der Abbiegeradien wünschenswert. 	2-3
10	7	Nibelungenbrücke	Westliche Abfahrt auf Wöhrdstraße	<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Konflikte durch Rechtsabbiegende Kfz und geradeaus fahrende Radfahrer (Unfallauffälliger Bereich) 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung der vorfahrtsberechtigten Radfahrer durch Beschilderung mit VZ 138-10 (Vorsicht, Radfahrer kreuzen) - (siehe auch Anlage 2) 	1

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
10	11	Nordgaustraße	von Isarstraße bis Alte Waldmünchener Str.	<ul style="list-style-type: none"> Sehr hohe Kfz-Belastung (>15.000 Kfz/Tag bei V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Neugestaltung im Zuge des Straßenausbaus 	2
10	12	Nordgaustraße	von Alte Waldmünchener Str. bis Amberger Straße	<ul style="list-style-type: none"> Sehr hohe Kfz-Belastung (>15.000 Kfz/Tag bei V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Neugestaltung im Zuge des Straßenausbaus 	2
11	2	Galgenbergstraße	Höhe Biopark	<ul style="list-style-type: none"> Keine Querungshilfe bei Querungsbedarf 	<ul style="list-style-type: none"> Querungshilfe schaffen (Prüfung einer Mittelsinsel) 	2
11	2	Galgenbergstraße	Bereich Bushaltestelle Galgenberg (Ostseite)	<ul style="list-style-type: none"> Radweg verläuft durch Bushaltestellenbereich; Potenzielle Konflikte mit Fußgängern 	<ul style="list-style-type: none"> Versetzung der Wetterschutzeinrichtung in Richtung Fahrbahnrand (Warteflächenbreite = 2,50m) Überführung des Radwegs hinter der Wartefläche in einen gemeinsamen Geh- und Radweg (b=2,50m) und Beschilderung mit Zeichen 240 und Verdeutlichung der veränderten Fahrbahnverhältnisse durch Materialwechsel 	2-3
11	2	Galgenbergstraße	zwischen Bischof-Konrad-Straße und Mozartstraße	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Kfz-Belastung (Menge = 10-15.000 Kfz/Tag und V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Weiterführung des Radfahrstreifens auf der Westseite (bergauf), der erst 30 m vor dem KP Bischof-Konrad-Straße / Haydnstraße in Mischverkehr auf Straße übergeht; Ostseite (bergab) benötigt keine Radverkehrsanlage 	1
11	2	Galgenbergstraße / Schikanederstraße		<ul style="list-style-type: none"> Abgefahrene Furt-Markierung 	<ul style="list-style-type: none"> Erneuerung der Furtmarkierung 	1
11	2	Galgenbergstraße / Friedenstraße / Furtmayrstraße		<ul style="list-style-type: none"> Radfurten alle abgesetzt (im kritischen Bereich (zwischen 1 und 5 Metern), Verschwenkungen zwischen Radweg und Radfurt, in Süd-Nord Verbindung hohes Unfallpotenzial 	<ul style="list-style-type: none"> Verlegung der Furten an die Fahrbahn-ränder und Verbesserung der Sichtverhältnisse 	1
11	3	Galgenbergbrücke	Bereich Bushaltestelle Galgenbergbrücke	<ul style="list-style-type: none"> Radweg verläuft durch stark frequentierten Bushaltestellenbereich; Potenzielle Konflikte mit Fußgängern 	<ul style="list-style-type: none"> Versetzung der Wetterschutzeinrichtung in Richtung Fahrbahnrand (Warteflächenbreite = 2,50m) Überführung des Radwegs hinter der Wartefläche in einen gemeinsamen Geh- und Radweg (b=2,50m) und Beschilderung mit Zeichen 240 und Verdeutlichung der veränderten Fahrbahnverhältnisse durch Materialwechsel 	2-3
11	3	Galgenbergbrücke / Albertstraße		<ul style="list-style-type: none"> (Bus-) Fahrspur (Linksabbieger) im Süden des KPs für Radfahrer freigegeben, aber keine abgesenkten Bordsteine, um vom benutzungspflichtigen Radweg auf die Abbiegespur fahren zu können. 	<ul style="list-style-type: none"> Direktes Linksabbiegen ist durch Platzverhältnisse nicht möglich, Markieren einer Aufstelltasche für indirekte Linksabbieger in Hemauerstraße 	2

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
11	4	D.-Martin-Luther-Straße	Bereich Bushaltestelle Albertstraße	<ul style="list-style-type: none"> Radweg verläuft durch stark frequentierten Bushaltestellenbereich; Potenzielle Konflikte mit Fußgängern 	<ul style="list-style-type: none"> Lösung im Rahmen des Neubau RKK 	1-2
11	4	D.-Martin-Luther-Straße / Luitpoldstraße		<ul style="list-style-type: none"> Abgefahrene Furt-Markierung in Ostseite Unfallauffälliger Bereich (Kfz-Linksabbieger aus Norden gegen Radfahrer aus Süden) 	<ul style="list-style-type: none"> Lösung im Rahmen des Neubau RKK (Linksabbieger entfällt voraussichtlich) 	1 2
11	4	D.-Martin-Luther-Straße	von Luitpoldstraße bis Landshuter Straße	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Kfz-Belastung (Menge = 10-15.000 Kfz/Tag und V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Lösung im Rahmen des Neubau RKK 	2
11	4	D.-Martin-Luther-Straße	von Landshuter Straße bis Dachauplatz	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Kfz-Belastung (Menge = 10-15.000 Kfz/Tag und V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Westseite von Dachauplatz bis Königsstraße: Schutzstreifen (b=1,25m) Westseite ab Königsstraße: Mitbenutzung der Busspur Ostseite von Landshuter Straße bis Dachauplatz: Abmarkierung von Schutzstreifen (b=1,25m) unter Berücksichtigung der lichten Breite (evtl. Entwässerungsrinne befahrbar machen) (siehe Anlage 7.2) 	1 1 1
12	1	Universitätsstraße / Neuprüll / Josef-Engert-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Westliche und östliche Radfurt stark abgesetzt; Kfz parken bis dicht an den Knoten was zu Einschränkung des Sichtkontaktes führt 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht den Richtlinien, zur Förderung des Radverkehrs ist die Verlegung der Furten an den Fahrbahnrand und die Reduzierung der Abbiegeradien wünschenswert. 	2-3
12	2	Universitätsstraße / Karl-Stieler-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Abgefahrene Furt-Markierung 	<ul style="list-style-type: none"> Erneuerung der Furt-Markierung 	1
12	2	Universitätsstraße	von Karl-Stieler-Straße bis Ludwig-Thoma-Str.	<ul style="list-style-type: none"> Radweg auf Westseite mit leichten Oberflächenschäden 	<ul style="list-style-type: none"> Erneuerung des Oberflächenbelags; Radweg neu asphaltieren 	3
12	2	Universitätsstraße / Albertus-Magnus-Str. /Zufahrt Bezirks-Krankenhaus		<ul style="list-style-type: none"> Radfurt abgesetzt, Radwege hinter Baumreihe 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht nicht den Richtlinien (Radfurt ist zwischen 1 und 5 m vom Straßenrand versetzt): Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand und Reduzierung des Abbiegeradius für den Kfz-Verkehr 	1-2
12	2	Universitätsstraße	von Albertus-Magnus-Str. bis Seybothstraße	<ul style="list-style-type: none"> Mehrere stark frequentierte Parkplatzzufahrten queren die Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung eine Fahrradpiktogramms in Einfahrten, ggf. Roteinfärbung der Zufahrten 	1
12	3	Universitätsstraße	Bischof-Konrad-Straße bis Friedenstraße	<ul style="list-style-type: none"> In Anbetracht der starken Steigung relativ schmaler Radfahrstreifen auf Westseite (1,70 m Inkl. Markierung und Rinne) 	<ul style="list-style-type: none"> Verbreiterung des Radfahrstreifens auf Regellaß (b=1,85m) 	1

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
12	3	Universitätsstraße / Bischof-Konrad-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung (Menge=7-10.000 Kfz/Tag und Geschwindigkeit V=50 km/h) in Universitätsstraße für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Grenzbereich 	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung eines Schutzstreifens im Bereich des Knotenpunkts Alternativ: Radfahrerstreifen in Kombination mit einem überbreiten Seitenarm 	1
13	1	Augsburger Straße	von Hölkeringer Straße bis Franz-Josef-Strauß-Allee	<ul style="list-style-type: none"> Radwege beidseitig sehr schmal (1,40m) 	<ul style="list-style-type: none"> Verbreiterung der Radwege auf erforderliches Maß von 2,00 Metern Abstimmung mit Gemeinde Pentling bzgl. der Fortführung des Radwegs 	2-3 2
13	1	Augsburger Straße	Nördlich der Franz-Josef-Strauß-Allee	<ul style="list-style-type: none"> Direkte, ungünstige Überleitung des Radwegs auf die Augsburger Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung eines Verflechtungsstreifens 	1
13	5	Kumpfmühler Straße: Fahrtrichtung Süd zur Karthäuser Straße		<ul style="list-style-type: none"> Sehr lange Wartezeit an Anforderungsampel 	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Signalschaltung, evtl. Grünzeitanforderung für Radfahrer durch Induktionsschleife 	1
13	5	Kumpfmühler Straße	Von Bocksbergstraße bis Gutenbergstraße	<ul style="list-style-type: none"> Undeutliche Abmarkierung des Radwegs von dem Fußgängerweg (Pflastersteine) 	<ul style="list-style-type: none"> Abmarkierung mit Thermoplast Alternativ: Asphaltierung des Radwegs 	2
13	6	Bischof-Wittmann-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung (Menge=7-10.000 Kfz/Tag und Geschwindigkeit V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Grenzbereich 	<ul style="list-style-type: none"> Einseitiger Radfahrstreifen (b=1,60m) in Fahrtrichtung Süden (bergauf) 	1
13	7	Kumpfmühler Straße: / Bahnhofstraße / Ladehofstraße		<ul style="list-style-type: none"> Grünzeiten für den Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr stark verkürzt (Unfallschwerpunkt) 	<ul style="list-style-type: none"> Trennung der Grünzeit von Radverkehr und Kfz- Rechtsabbieger, angemessene Grünzeit für Radfahrer Alternativ: Geradeausverkehr als Radfahrstreifen 	2 2
13	7	Kumpfmühler Straße	Westseite zwischen Ladehofstraße und Augustenstraße	<ul style="list-style-type: none"> Keine Unterscheidung des Oberflächenmaterials vom Gehweg (Pflaster) Konflikte mit querenden Kfz (Parkplatz) 	<ul style="list-style-type: none"> Asphaltierung des Radwegs zu Verbesserung des Fahrkomforts und Erhöhung der Sicherheit Roteinfärbung der Furt über Grundstückseinfahrt 	3 1
13	7	Kumpfmühler Straße / Wiesmeierweg		<ul style="list-style-type: none"> Abgefahrene Furt-Markierung in Ostseite 	<ul style="list-style-type: none"> Neumarkierung der Furt 	1
13	8	Bismarckplatz	Richtung Jakobstraße	<ul style="list-style-type: none"> Keine Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe der Busschleuse für den Radverkehr (Grünanforderung auch für den Radverkehr) 	1-2
13	9	Eiserner Steg		<ul style="list-style-type: none"> Nur als Fußweg ausgewiesen, Zugangssituation unkomfortabel bzw. für Fahrräder mit Anhänger nicht gegeben 	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehrs- und behindertengerechter Neubau 	1-2

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
14	1	Waldvereinsweg	Von Klosterackerweg bis Rennweg	<ul style="list-style-type: none"> Attraktiver, abseits der Kfz-Straßen gelegener Weg in der Verbindung zwischen Sinzing und Regensburger Innenstadt ist nur für Fußgänger frei gegeben 	<ul style="list-style-type: none"> Umbeschilderung zum gemeinsamen Fuß- und Radweg 	1
14	1	Rennweg Höhe Annahofstraße		<ul style="list-style-type: none"> Oft zugedachter Radweg auf Südseite 	<ul style="list-style-type: none"> Verstärkte Verkehrsüberwachung Alternativ: Markierung von Parkflächen auf der Straße unter Beachtung eines Sicherheitsabstands von 0,75m zum Radweg 	1
14	1	Rennweg	Killermannstraße bis Schönwerthstraße	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Markierung in stark befahrener Einfahrt des Supermarktes auf Nordseite 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung eines Fahrradpiktogramms in der Einfahrt, ggf. Roteinfärbung 	1
14	2	Prüfeninger Straße / Lilienthalstraße		<ul style="list-style-type: none"> Radfurten im Nord und West-Arm abgesetzt, starke Verschwenkungen zwischen Radwegen und Radfurten Grünzeiten für den Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr stark verkürzt 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht nicht den Richtlinien (Radfurt ist zwischen 1 und 5 m vom Straßenrand versetzt): Verlegung der Furten an den Fahrbahnrand und Reduzierung des Abbiegeradius für den Kfz-Verkehr zur Förderung des Radverkehrs ist die Verlegung der Ost-Furt an den Fahrbahnrand und die Reduzierung der Abbiegeradien wünschenswert. Überprüfung der Signalschaltung, evtl. eigene Grünzeiten für Radverkehr 	1-2 2-3 2
14	2	Prüfeninger Straße / Kuglerplatz		<ul style="list-style-type: none"> LSA an der Ausfahrt des P+R-Platzes reagiert nicht auf Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Grünzeitenanforderung durch Induktivschleifen an der Ausfahrt des P+R-Platzes 	2
14	2	Prüfeninger Straße / AS A 93 Westarm / Freiherr-vom-Stein-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Grünzeiten für den Radverkehr Richtung Osten gegenüber dem Kfz-Verkehr stark verkürzt 	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Signalschaltung, evtl. eigene Grünzeiten für Radverkehr 	2
14	2	Prüfeninger Straße / AS A 93 Ostarm /		<ul style="list-style-type: none"> Grünzeiten für den Radverkehr Richtung Osten gegenüber dem Kfz-Verkehr stark verkürzt 	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Signalschaltung, evtl. eigene Grünzeiten für Radverkehr 	2
14	2	Prüfeninger Straße / Charles-Lindbergh-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Konflikte durch stark frequentierte Einfahrt der Charles-Lindbergh-Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradpiktogramm in Ausfahrt markieren 	1
14	3	Prüfeninger Straße / Margaretenau / Rilkestraße		<ul style="list-style-type: none"> Durchgängiger Fahrbahnteiler verhindert Linksab- und – einbiegen und Kreuzen, durch fehlende Fahrbeziehungen wird Linksfahren provoziert; 	<ul style="list-style-type: none"> Anlage eines kurzen Gegenverkehrsweges (30m) zwischen Margaretenau und Autobahnausfahrt mit anschließender Querungsmöglichkeit der Prüfeninger Straße an der vorhandenen Lichtsignalanlage Markierung von gegenläufigen Richtungspfeilen auf dem Radweg Markieren einer Aufstellfläche für kreuzende Radfahrer im Bereich der LSA Markieren einer Radfahrerfurt über Prüfeninger Straße 	1-2 1-2 1-2 1-2

Haupt-route		Straße / Knoten-punkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priori-tät
14	3	Prüfeninger Straße / Birkenstraße		<ul style="list-style-type: none"> Durchgängiger Fahr-bahnteiler verhindert Linksab- und – einbiegen und Kreuzen, durch fehlende Fahrbeziehungen wird Linksfahren provoziert 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung einer Querungsmöglichkeit durch Öffnung des 3,40 m breiten Mittelstreifens 	2
14	3	Prüfeninger Straße	Zwischen Lessingstraße und Wilhelmstraße	<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Konflikte durch fehlende Sicherheitsabstände zwischen Radweg und Parkreihe 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung von Sicherheitsstreifen (b=0,50m) zu Lasten der Kfz-Fahrbahn 	1
14	3	Prüfeninger Straße / Goethestraße		<ul style="list-style-type: none"> Keine Querungshilfe auf Schulweg über die Prüfeninger Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung einer Querungshilfe (Mittelinsel) in Verlängerung des Geh- und Radwegs der Heitzerstr. 	1-2
14	4	Prüfeninger Straße / Steinmetzstraße / Schillerstraße		<ul style="list-style-type: none"> Südliche Radfurt stark abgesetzt, der zuführende Radweg liegt hinter Parkständen bzw. einer Busbucht, führt zur Einschränkung des Sichtkontakts von rechtsabbiegenden Kfz 	<ul style="list-style-type: none"> Überführung des Radwegs 15m vor der Kreuzung in einen Radfahrstreifen (b=1,85m) zu Lasten der Parkstände 	1
14	4	Prüfeninger Straße	Höhe Steinmetzstraße	<ul style="list-style-type: none"> Unklare Führung der Radverkehrsanlage in Richtung Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> Entfernen des Zeichens 237 (Radweg) und deutlichere Überleitung auf die Straße 	1
14	4	Prüfeninger Straße	Zwischen Steinmetzstraße und Platz der Einheit	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung (Menge=7-10.000 Kfz/Tag und Geschwindigkeit V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Südseite) im Grenzbereich, Radweg nur auf nördlicher Seite vorhanden, Potenzielle Konflikte mit dem ruhenden Verkehr durch fehlende Sicherheitsabstände auf nördl. Radweg zu parkenden Pkw 	<ul style="list-style-type: none"> Rückbau des Radwegs zugunsten eines beidseitigen Schutzstreifens auf der Fahrbahn (siehe Bericht, Kapitel 6.3.4 und Anlage 7.3) Alternativ: Kfz-Belastung liegt noch im akzeptablen Bereich für Mischverkehr. Daher kann alternativ die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben werden; Radweg verbleibt als sog. „Anderer Radweg“ im Bestand erhalten. Lösung mit Schutzstreifen wird aufgrund der optischen Einengung jedoch favorisiert 	1-2
14	5	Platz der Einheit		<ul style="list-style-type: none"> Radverkehrsanlagen bruchstückhaft, Radwege beginnen und/oder enden z.T. ohne Einbindung in den Knoten, Verflechtung des endenden südlichen Radwegs ungenügend; Grünzeilen für den Radverkehr Richtung Osten gegenüber dem Kfz-Verkehr stark verkürzt 	<ul style="list-style-type: none"> Platz der Einheit sollte im Rahmen einer Knotenpunktumgestaltung (z.B. Kreisverkehr) hinsichtlich der Radverkehrstauglichkeit, fehlender Aufstellflächen und erzwungener indirekter Abbiegevorgänge untersucht werden 	1-2
14	5	Jakobstraße		<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung (Menge=7-10.000 Kfz/Tag und Geschwindigkeit V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Grenzbereich 	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit auf 30 km/h und Radfahren im Mischverkehr Alternativ: Markierung von Schutzstreifen 	1

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
15	1	Dornierstraße	Zwischen Udetstraße und Eisenmannstraße	<ul style="list-style-type: none"> Häufig zugedachter Beginn und Ende des Radwegs 	<ul style="list-style-type: none"> Verstärkte Verkehrsüberwachung Markieren einer Sperrfläche vor Beginn und Ende des Radwegs 	1 1
15	3	Dr.-Johann-Maier-Straße	von Ostdeutsche Galerie bis Gumpelzhaimerstraße	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Kfz-Belastung (Menge = 10-15.000 Kfz/Tag und V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn, schmaler Radstreifen nur einseitig (Ostseite) vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Beidseitige Abmarkierung von ausreichend dimensionierten Radfahrstreifen (b >1,50m) 	1
15	3	Dr.-Johann-Maier-Straße	von Platz der Einheit bis Ostdeutsche Galerie	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Kfz-Belastung (Menge = 10-15.000 Kfz/Tag und V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn, Radweg nur auf Ostseite einseitig vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung eines Schutzstreifens (b=1,60m) auf der Westseite 	1
15	4	Wittelsbacher Straße	Westlich der Kumpfmühler Straße	<ul style="list-style-type: none"> Zu schmaler Radweg durch seitlichen Bewuchs 	<ul style="list-style-type: none"> Rückschnitt des seitlichen Bewuchses 	1
15	5	Ernst-Reuter-Platz		<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung (Menge=7-10.000 Kfz/Tag und Geschwindigkeit V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Grenzbereich; Radverkehr in Fahrtrichtung Osten fahren im Mischverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Umbau des südlichen Platzbereiches mit Schaffung von Radfahrstreifen (b=1,85m); Lösung im Rahmen des Neubaus RKK 	1-2
16	4	Gumpelzhaimerstraße		<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Gefahr bei Überholvorgängen von Kfz durch schmale Schutzstreifen (nutzbare Breite: 1,0m) 	<ul style="list-style-type: none"> Neumarkieren der Schutzstreifen in ausreichender Breite (b=1,60 m; siehe Querschnitt in Anlage 7.4); Durch die geringen Geschwindigkeiten könnte der Radverkehr auch ohne Schutzstreifen im Mischverkehr geführt werden, Aufgrund der optischen Einengung durch Schutzstreifen und damit Verlangsamung des Kfz-Verkehrs wird von der Führung im Mischverkehr abgeraten. 	2
16	5	Donauuferweg	Südufer zwischen Staustufe und Holzländerstraße	<ul style="list-style-type: none"> Weg z.T. nicht befestigt und nicht beleuchtet, Netzlücke 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Verbindung zu einem befestigten Radweg (b=2,5m) Beleuchtung des Radwegs durch Straßenleuchten 	2 2
17	1	Kirchmeierstraße / Prüfeninger Schloßstraße / Lilienthalstraße / Ziegetsdorfer Straße		<ul style="list-style-type: none"> westliche Furt stark abgesetzt 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht den Richtlinien, zur Förderung des Radverkehrs ist die Verlegung der westlichen Furt an den Fahrbahnrand und die Reduzierung der Abbiegeradien wünschenswert. 	2-3
17	2	Kirchmeierstraße Höhe Aral-Tankstelle		<ul style="list-style-type: none"> Schlecht einsehbarer, unmarkierter Radweg in Einfahrt des Tankstellenbereichs 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung der Furt im Bereich der Einfahrt 	1

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
17	4	Kirchmeierstr. / Friedenstr. / Kumpfmühler Str. / Bischof-Wittmann- Str.		<ul style="list-style-type: none"> Knoten weiträumig mit zeitraubender Führung des Radverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe weiterer Furten im Zweirichtungsverkehr (wie in Furt über Frieden- und südliche Kumpfmühler Straße); Freigabe sollte probeweise erfolgen. Bei positiver Entwicklung: Beibehaltung 	1
17	8	Furtmayrstraße	Bereich Bushaltestelle Katholischer Friedhof (Südseite)	<ul style="list-style-type: none"> Radweg verläuft durch Bushaltestellenbereich; Potenzielle Konflikte mit Fußgängern 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellenkap und Führung des Radwegs hinter dem Fußgänger-Wartebereich Alternativ: Weiterleitung der Radfahrerfurt durch den Bereich der Haltestellenbucht. Hinter der Bucht Überführung in den bestehenden Radweg (Borsteinabsenkung) 	2-3
17	9	Furtmayrstraße	Zwischen Hermann- Geib-Str. und Landshuter Straße	<ul style="list-style-type: none"> Konflikte mit dem ruhenden Verkehr durch fehlende Sicherheitsstreifen Furtmayrstraße ist durch Richtungstrennung nur schwer überquerbar 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung von Sicherheitsstreifen (b=0,50m) zu Lasten der Kfz-Fahrbahn Prüfen einer Querungsmöglichkeiten durch Öffnung des Mittelstreifens 	1 2
17	10	Safferlingstraße	Ab Landshuter Straße	<ul style="list-style-type: none"> Gefährliche (direkte) Radwegüberführung in die Safferlingstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung eines Verflechtungsstreifens 	1
18	1	Einhausung A 93 / Hochweg		<ul style="list-style-type: none"> Ungünstige Ausgestaltung der Fahrbeziehungen Richtung Kuglerplatz 	<ul style="list-style-type: none"> Durch die geringe Kfz-Belastung (<2.000 Kfz/Tag) wird eine Mittelinsel für die Querung nicht benötigt; Absenkung der Bordsteine des Radwegs auf Nord- und Südseite des Hochwegs 	1
18	4	Klenzestraße / Spitzwegstraße		<ul style="list-style-type: none"> Ostseite: Radfurt stark abgesetzt, breite Fläche zwischen Radweg und Fahrbahn vor dem Knoten führen zur Einschränkung des Sichtkontakts 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht den Richtlinien (Radfurt ist >5 m vom Straßenrand versetzt), zur Förderung des Radverkehrs ist die Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand wünschenswert. 	2-3
18	5	Ludwig-Thoma- Straße		<ul style="list-style-type: none"> Relativ hohe Kfz-Belastung (10-15.000 Kfz/Tag bei V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Abmarkierung von beidseitigen Schutzstreifen und beidseitiges Parkverbot einführen 	1-2
18	5	Universitätsstraße / Ludwig-Thoma- Straße		<ul style="list-style-type: none"> Radweg in Ludwig-Thoma-Straße endet abrupt auf der Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung eines Verflechtungsstreifens 	1
18	6	Albertus-Magnus- Straße		<ul style="list-style-type: none"> Kreuzender Geh- und Radweg über Mittelinsel ohne niveaugleicher Absenkung der Bordsteinen 	<ul style="list-style-type: none"> niveaugleiches Absenken der Bordsteine auf Mittelinsel 	2
18	7	Tangentialverbindung im Stadtsüden	von Zufahrt Nibelungen- kaserne bis Galgenberg- straße	<ul style="list-style-type: none"> private Erschließungsstraße der Bundeswehr, Anbindung an benachbarte öffentliche Netzelemente (insbesondere Galgenbergstraße) fehlt 	<ul style="list-style-type: none"> Übernahme in städtische Baulast Herstellung der fehlenden Anschlüsse und Querungshilfen 	3 3
19	1	Dr.-Gessler-Straße	Von Kirch- meierstraße bis AS A93	<ul style="list-style-type: none"> Zu schmaler Zweirichtungs-Radweg (1,60m) 	<ul style="list-style-type: none"> Erweiterung des Radwegs auf min. 2,0 m Alternativ: Gemeinsamer Geh- und Radweg 	3

Haupt-route		Straße / Knoten-punkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priori-tät
19	1	Dr.-Gessler-Straße / Defreggerweg		<ul style="list-style-type: none"> Westliche Radfurt stark abgesetzt 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht nicht den Richtlinien (Radfurt ist zwischen 1 und 5 m vom Straßenrand versetzt): Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand und Reduzierung des Abbiegeradius für den Kfz-Verkehr 	1-2
19	1	Dr.-Gessler-Straße	Ostseite von AS A 93 bis Friedrich-Ebert-Straße	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Kfz-Belastung (Menge = 10-15.000 Kfz/Tag und V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung der Parallelroute durch den Königswiesener Park (mittels wegweisender Beschilderung) Markierung eines bergaufwärts liegenden (Westseite) Radfahrstreifen (b=1,85m) zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Querungshilfe auf Höhe des Kinderhauses; Ostseite: Durch Bergabfahrt wird kein Radfahrstreifen benötigt (schnelles Radfahren) 	1 1
19	2	Klenzestraße	von Friedrich-Ebert-Allee bis Kaiser-Friedrich-Allee	<ul style="list-style-type: none"> Radwegebenutzungspflicht in T-30-Zone 	<ul style="list-style-type: none"> Aufhebung der Benutzungspflicht 	1
20	1	Frankenstraße / B8	westlich der A93	<ul style="list-style-type: none"> Umwegige Verbindung nördlich der B8 von Winzer bis zur Alten Nürnberger Straße (mit zweimaliger Querung der Frankenstraße); keine durchgehende, in beide Richtungen befahrbare Radverkehrsverbindung; 	<ul style="list-style-type: none"> Öffnung des nördlichen Radwegs für den Zweirichtungsverkehr (vorhandene Breite ist ausreichend) Ergänzung der Scheiben der Lichtsignalanlagen im KP AS A93 mit Fahrradsymbol Markierung gegenläufiger Pfeile in Furt über Maximilian-Aschenauer-Straße Beschilderung der Ausfahrt Maximilian-Aschenauer-Straße mit VZ138 (Achtung, Radfahrer kreuzen) 	1 1 1 1
20	3	Drehergasse	zwischen Dultplatz und Frankenstraße	<ul style="list-style-type: none"> Keine befahrbare Verbindung in Richtung Frankenstraße und Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> Öffnung der Einbahnstraße Drehergasse für den Radverkehr (siehe auch Anlage 6.2) Wiederherstellung der Verbindung in Zusammenhang mit dem Neubau der Protzenweiherbrücke 	1
20	3	Frankenstraße / Drehergasse		<ul style="list-style-type: none"> Abgesetzte Radfurten im Verlauf der Frankenstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht nicht den Richtlinien (Radfurt ist zwischen 1 und 5 m vom Straßenrand versetzt): Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand und Reduzierung des Abbiegeradius für den Kfz-Verkehr. Eine radverkehrsfreundliche Lösung zeigt Anlage 6.3. 	1-2
20	4	Frankenstraße / Bayerwaldstraße		<ul style="list-style-type: none"> Nördliche und südliche Radfurt stark abgesetzt, Verschwenkungen zwischen Radwegen und Radfurten 	<ul style="list-style-type: none"> Verlegung der südlichen Furt an den Fahrbahnrand Die Führung der nördlichen Furt entspricht den Regeln (Radfurt ist > 5 m vom Straßenrand versetzt), zur Förderung des Radverkehrs ist die Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand wünschenswert 	1-2 2-3
20	4	Frankenbrücke		<ul style="list-style-type: none"> Relativ schmaler Radweg (1,50m) Leichte Oberflächenschäden 	<ul style="list-style-type: none"> Langfristig: Verbreiterung des Radwegs und Erneuerung des Fahrbahnbelags 	3

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
20	5	Walhallaallee / Weichser Weg		<ul style="list-style-type: none"> Radfurten stark abgesetzt; in Süd-Nord-Richtung Führung über Dreiecksinsel und Radwegstutzen ohne Fortführung einer Radverkehrsanlage; ungünstige Signalisierung für den Radverkehr insbesondere in Nord-Süd-Richtung 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht den Richtlinien (Radfurt ist >5 m vom Straßenrand versetzt), zur Förderung des Radverkehrs ist die Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand und die Reduzierung der Abbiegeradien (insbesondere in der südlichen Furt) wünschenswert. Aufhebung der Benutzungspflicht in den Radwegstutzen im Weichser Weg Überprüfung der Signalschaltung, evtl. eigene Grünzeiten für Radverkehr 	2-3 1 2
20	8	Bajuwarenstraße	Von Landshuter Straße bis Von-Seeckt-Straße (Nordseite) bzw. von Benzstraße bis Landshuter Straße (Südseite)	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Kfz-Belastung (Menge = 10-15.000 Kfz/Tag und V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Nordseite: Markierung eines Radfahrstreifens In Fortführung des Radfahrstreifens: Markierung einer fahrbahnnahe Radfurt über die Von-Seeckt-Straße Südseite: Beschilderung des Gehwegs als gemeinsamer Geh- und Radweg mit VZ 240 (aufgrund der geringen Fußgänger-mengen akzeptable Lösung) Absenkung der Bordsteine im KP Benzstraße Markierung einer Furt über die Einfahrt zum Kasernengelände 	1 1 1 1 1
20	9	Bajuwarenstraße	Von Unterislinger Weg bis Benzstraße	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Kfz-Belastung (Menge = 10-15.000 Kfz/Tag und V=50 km/h); Unfallträchtiger Zweirichtungsradweg an der Nordseite verläuft über zahlreiche Zufahrten 	<ul style="list-style-type: none"> Rotmarkierung aller Einfahrten auf Zweirichtungs-Radweg 	1
20	10	Unterislinger Weg / Johann-Hösl-Straße / Bajuwarenstraße		<ul style="list-style-type: none"> Grünzeiten für den Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr stark verkürzt 	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Signalschaltung, evtl. eigene Grünzeiten für Radverkehr 	2
20	11	Josef-Engert-Straße	Stichstraße zu Botanischem Garten	<ul style="list-style-type: none"> Umlaufsperrung als Barriere auf ausgeschildertem Geh- und Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> Entfernen der Umlaufsperrung 	1
20	12	Verbindung Graßer Weg bis Neuprüll		<ul style="list-style-type: none"> Verbindung für Radfahrer ist nicht klar zu erkennen 	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung mit Wegweisung beschildern 	2
20	13	Wolframstraße	Verlängerung der Wolframstraße, Höhe Graßer Weg	<ul style="list-style-type: none"> Treppen und Umlaufsperrungen als Barriere für Radfahrer auf ausgewiesenem Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> Bau einer mit dem Rad befahrbaren Rampe neben den vorhandenen Treppenaufgang analog der Situation östlich des Graßer Weges an der Fortführung des Geh- und Radweges 	2
20	13	Wolframstraße	Verlängerung der Wolframstraße bis Graßer Weg	<ul style="list-style-type: none"> Unebene Oberfläche (Schotterweg) 	<ul style="list-style-type: none"> Langfristig: Asphaltierung des Geh- und Radweges 	3
20	14	Ziegetsdorfer Straße	von Westumgehung bis Dürerstraße	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung (Geschwindigkeit $V \geq 50$ km/h) und gleichzeitiger Steigung relativ hoch, Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung eines Schutzstreifens auf der Westseite (bergaufwärts) 	1

Hauptroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
20	14	Ziegetsdorfer Straße	von Dürerstraße bis Schwalbenneststraße	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehr bei starker Steigung im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Öffnung des westlichen Gehwegs für Radfahrer mit ZZ 1022-10 (Radfahrer frei) 	1
20	16	Lilienthalstraße	von Prüfeninger Straße bis Hermann-Köhl-Straße	<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle Unfallgefahr durch unmarkierte Radfurten in zahlreichen Grundstückszufahrten Radweg an Grundstückszufahrten baulich unterbrochen Bäume im Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> Rotmarkierung des Radwegs in den Grundstückszufahrten (insbesondere die Ostseite) Langfristig: Neugestaltung der Lilienthalstraße mit fahrbahnnahe Radfahrstreifen bzw. sicher geführten Radwegen durch Neuaufteilung des Seitenraums 	1 3
20	16	Lilienthalstraße / Udetstraße		<ul style="list-style-type: none"> Schlechte Sicht auf Radweg durch seitlichen Bewuchs 	<ul style="list-style-type: none"> Rückschnitt des seitlichen Bewuchs Rotmarkierung der Fahrradfurt 	1 1
21	7	Unterer Ehweg (Verbindung Harting – Neutraubling)	Schwindgrabenweg bis Walhallastraße (Neutraubling)	<ul style="list-style-type: none"> Schlechter Bauzustand der Verbindung (Feldweg) 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau als Geh- und Radweg mit geeigneter Oberfläche (Verfüllung der Schlaglöcher, Planierung des Weges, Verwenden eines Feinschotter) Langfristig: Asphaltieren eins Radwegs 	2 3
21	6	Obertraublinger Weg / Kirchweg		<ul style="list-style-type: none"> Unübersichtliche Einmündung der Kirchstraße: KFZ fahren auf Radweg / Gehsteig, um in Obertraublinger Straße einzubiegen 	<ul style="list-style-type: none"> Zurückschneiden der Hecken zur Verbesserung der Sicht des Einbiegenden Kfz 	1
21	1	Franz-Josef-Strauß-Allee	Von Augsburger Straße bis Klinikum	<ul style="list-style-type: none"> schmalere Zweirichtungsradsradweg (1,90m) 	<ul style="list-style-type: none"> Langfristig: Erweiterung des Radwegs auf 2,50m 	3
21	3	Rauberstraße	Von Ortsausgang bis Unterislinger Weg	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen auf außerörtlichen Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der geringen Kfz-Mengen ist die Situation noch akzeptabel, für eine Förderung des Radverkehrs wäre langfristig ein Zweirichtungsradsradweg bis zum Ortseingang Oberisling wünschenswert 	3
21	4	Islinger Weg	Oberisling bis Burgweinting	<ul style="list-style-type: none"> Oberflächenbeschaffenheit für Radverkehr im Alltagsradverkehr nicht komfortabel nutzbar 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau als Geh- und Radweg mit geeigneter, ebener Oberfläche 	2

Maßnahmenkatalog für den Regensburger Radverkehr - Nebenrouten

Nebenroute	Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
N 1	Albertstraße / Margaretenstraße	zwischen Maximilian- und Kumpfmühler Straße	<ul style="list-style-type: none"> Konflikte auf 2-Richtungsradweg (Nordseite) mit Fußgängern (insbesondere im Abschnitt zwischen Maximilianstraße und „Schwammerl“) Konflikte mit Kraftfahrzeugen an Ausfahrten im Abschnitt zwischen Querspange und Kumpfmühler Straße 	<ul style="list-style-type: none"> zwischen Maximilianstraße und „Schwammerl“ Anlage eines eigenständigen Gehweges Roteinfärbung des Radweges an den Grundstücksausfahrten und Markierung von Fahrradpiktogrammen 	2 1
N 2	Alemannenstraße	Von Landshuter Straße bis Arrasstraße	<ul style="list-style-type: none"> Benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg in Tempo 30 Zone 	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung der Beschilderung VZ 240 	1
N 3	Augsburger Straße	von Franz-Josef-Strauß-Allee bis Ziegetsdorfer Straße	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Belastung (Geschwindigkeit V=50 km/h) hoch bei gleichzeitig starkem Gefälle. Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Markieren eines Radfahrstreifens (b=1,70m) bergaufwärts (Westseite) 	1
N 4	Donaustauer Straße	Kreuzung des Heyden-Gleises in Schwabelweis	<ul style="list-style-type: none"> Sturzgefahr durch nicht gesicherte Schienen 	<ul style="list-style-type: none"> Sicherung durch Spurrillen-Dichtprofile aus Hartgummi 	1
N 7	Klenzestraße	Von Friedrich-Ebert-Straße bis Kirchmeierstraße	<ul style="list-style-type: none"> Leichte Oberflächenschäden des Radwegs (Ostseite) 	<ul style="list-style-type: none"> Oberflächenverbesserung (langfristig Neuasphaltierung) 	3
N 7	Klenzestraße / Königswiesenweg		<ul style="list-style-type: none"> Ostseite: Radfurt stark abgesetzt, breite Fläche zwischen Radweg und Fahrbahn vor dem Knoten führt zur Einschränkung des Sichtkontakts 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht nicht den Richtlinien (Radfurt ist zwischen 1 und 5 m vom Straßenrand versetzt): Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand und Reduzierung des Abbiegeradius für den Kfz-Verkehr 	1-2
N 8	Leoprechtinger Weg	südlich des Klinikums	<ul style="list-style-type: none"> Weg in schlechtem Bauzustand 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau als Geh- und Radweg mit geeigneter Oberfläche 	2
N 9	Leoprechtinger Weg	durch Universitätsgelände	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Rampen zum Schieben oder Fahren von Fahrrädern bei den Treppen zwischen PT- und Audimax- Gebäude 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrrad (und Rollstuhl-) freundlicher Umbau der Treppen und Einbau von Rampen 	2
N 11	Prüfeninger Schlossstraße	Höhe Bahnhof Prüfening	<ul style="list-style-type: none"> Zu schmaler Radweg auf Nordseite (Bürgersteig ist reiner Radweg) 	<ul style="list-style-type: none"> Vor dem Bahnhof Überführung des Radverkehrs auf die Straße in den Mischverkehr Niveaugleiche Bordsteinabsenkung Markieren eines Verflechtungsstreifens 	1 1 1
N 12	Regenuferweg (linke Uferseite)	von Gallingshofen in Richtung Zeitlarn	<ul style="list-style-type: none"> Weiterführung der Route nach Norden fehlt, (ist im Flächennutzungsplan als überörtlicher Rad-/ Wanderweg ausgewiesen) 	<ul style="list-style-type: none"> Bau als Geh- und Radweg mit geeigneter Oberfläche 	2

Nebenroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
N	13	Reinhausener Damm		<ul style="list-style-type: none"> Selbständiger Weg wäre für Radverkehr gut geeignet (ausreichende Breite und abseits verkehrsreicher Straßen), Bauzustand ist jedoch verbesserungswürdig; 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau als Geh- und Radweg mit geeigneter Oberfläche (kurzfristig: Feinschotter, langfristig Feinasphalt) 	2
N	13	Brennes- / Donaus-tafer Straße		<ul style="list-style-type: none"> Radweg in die Donaus-tafer Straße endet in einer Grundstückszu-fahrt 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung eines Verflechtungsstreifens 	1
N	14	Schwabelweiser Eisenbahn-Brücke		<ul style="list-style-type: none"> Nur als Fußweg aus-gewiesen, auf der Strombrücke 80 cm breit, ungenügender Belag (Holzbohlen) 	<ul style="list-style-type: none"> Verbreiterung und anschließende Frei-gabe des Weges für Radfahrer 	3
N	15	Sinzinger Eisen-bahnbrücke		<ul style="list-style-type: none"> Sehr schmale Verbin-dung ist nur als Fuß-weg ausgewiesen (be-liebte Anknüpfung ins Donautal) 	<ul style="list-style-type: none"> Verbreiterung und anschließende Frei-gabe des Weges für Radfahrer 	3
N	16	Clermont-Ferrand-Allee / Autobahn-Anschlussstelle A 93 West		<ul style="list-style-type: none"> Radfurten sehr stark in die Rechtsabbiege-Fahrbahnen hineinge-zogen, abrupte Fahrt-richtungswechsel un-mittelbar vor den Fur-ten (eingeschränkte Sicht auf den von hin-ten kommenden Kfz-Verkehr, erschwerte Befahrbarkeit) 	<ul style="list-style-type: none"> Verlegung der Furten an die Fahrbahn-ränder, dadurch Verbesserung der Sicht-verhältnisse geradlinige Führung für den bevorrechtig-ten Radverkehr schaffen Beschilderung mit VZ 138-10 (Radfahrer kreuzen) 	2 2 1
N	16	Clermont-Ferrand-Allee / Boess-nerstraße		<ul style="list-style-type: none"> Nördliche Radfurt in Boessnerstraße abge-setzt, Breite Flächen zwischen Radweg und Fahrbahn vor dem Knoten führen zur Ein-schränkung des Sicht-kontakts; Unfallauffälli-ger Bereich 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht nicht den Richtlinien (Radfurt ist zwi-schen 1 und 5 m vom Straßenrand ver-setzt): Verlegung der Furt an den Fahr-bahnrand und Reduzierung des Abbiege-radius für den Kfz-Verkehr Gelb-Blinker für die aus Westen kom-menden Linksabbieger in die Boess-nerstraße 	1-2 1
N	17	Frankenstraße / Würzburger Straße		<ul style="list-style-type: none"> Nördliche und südliche Radfurten durch Grün-streifen zwischen Fahrbahn und Radweg-en vor dem Knoten stark abgesetzt (Ein-schränkung des Sicht-kontakts) nördlicher Auffangrad-weg (Tempo-30- Zone) beschildert 	<ul style="list-style-type: none"> Führung des Radverkehrs entspricht den Richtlinien, zur Förderung des Radver-kehrs ist die Verlegung der Furt an den Fahrbahnrand und die Reduzierung der Abbiegeradien wünschenswert. Benutzungspflicht im Auffangradweg abschaffen durch Entfernen VZ 237 	2-3 1
N	17	Frankenstraße	Höhe Erlan-ger Straße	<ul style="list-style-type: none"> Keine abgesenkten Bordsteine in Mittelin-sel 	<ul style="list-style-type: none"> Niveaugleiche Absenkung der Bordsteine 	2
N	18	Franz-Josef-Strauß-Allee / Hauptzufahrt Uniklinikum		<ul style="list-style-type: none"> Eingeschränkte Sicht in der Franz-Josef-Strauß-Allee infolge Baum und Grünbe-wuchs (2-Ri-Verkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung / Rückschnitt Grünbewuchs 	1

Nebenroute		Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
N	19	Leibnitzstraße	Verlängerung zur Gärtnersiedlung (Neutraubling)	<ul style="list-style-type: none"> Feldweg wegen grober Schotterung nur schlecht befahrbar 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung des Feldwegs durch Verfüllen der Schlaglöcher und Verwendung eines Feinschotters 	2
N	21	Ziegetsdorfer Park	Von Otto-Prager-Weg bis KlENZEstraße	<ul style="list-style-type: none"> Unklare Beschilderung jeweils zu Beginn des Geh- und Radwegs und relativ schmaler Zweirichtungsradweg (1,50m), undeutliche Trennung zu Gehweg 	<ul style="list-style-type: none"> Entfernen der Beschilderung (VZ 241) und Ersatz durch VZ 239 mit ZZ 1022-10 (Fußgängerweg mit „Radfahrer frei“) 	1
N	22	Friedrich-Ebert-Straße / Dr.-Gessler-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Radwege enden z.T. ohne Verflechtung noch im Knotenbereich Linksabbiegen von Osten nach Süden indirekt, obwohl hinter dem Knoten kein weiterführender Radweg besteht 	<ul style="list-style-type: none"> Aufhebung der Benutzungspflicht in Radwegstutzen, Überleitung des Radwegs auf die Fahrbahn und Markierung von Verflechtungstreifen Zulassung des direkten Linksabbiegens durch Verziehung des Radweges an den Fahrbahnrand der Friedrich-Ebert-Straße (Nordseite) und Schaffung einer Radwegausleitung 	1 2-3
N	23	Luitpoldstraße		<ul style="list-style-type: none"> Radweg nur in Einbahnrichtung konfliktträchtiger Radweg an Knoten- und Grundstückszufahrten (Sichtbehinderung durch Parkstreifen neben dem Radweg) Konflikte mit dem ruhenden Verkehr durch fehlende Sicherheitsstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung der Alternativrouten über die Hemauer- bzw. Blumenstraße mittels wegweisender Beschilderung ab KP Landshuter / Hermann-Geib-Str. Roteinfärbungen an bekannten Konfliktstellen Markierung von Sicherheitsstreifen (b=0,50m) zu Lasten der Kfz-Fahrbahn (siehe Anlage 7.5) 	1 1 1
N	23	Luitpoldstraße	Bereich Bushaltestelle Stobäusplatz (Südseite)	<ul style="list-style-type: none"> Radweg verläuft durch Bushaltestellenbereich; Potenzielle Konflikte mit Fußgängern 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellenkap und Führung des Radwegs hinter dem Fußgänger-Wartebereich Alternativ: Unterbrechung des Radwegs (mit entsprechenden Bordsteinabsenkungen) und Überführung des Radwegs durch den Bereich der Haltestellenbucht 	2-3
N	24	Landshuter Straße	von der Bahnunterführung zum Stobäusplatz	<ul style="list-style-type: none"> Netzlücke stadteinwärts, Führung des Radverkehrs umwegig über die Greflingerstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Kurzfristig: Verdeutlichung der Alternativrouten über die Hemauer- bzw. Blumenstraße mittels wegweisende Beschilderung ab KP Landshuter / Hermann-Geib-Straße Langfristig: Bei möglicher Umgestaltung des Stobäusplatzes Umbau der Straßen mit Radverkehrsanlagen 	1 3
N	24	Landshuter Straße	Stobäusplatz bis D.-Martin-Luther-Str.	<ul style="list-style-type: none"> Einbahnstraße ohne Ausnahme für den Radverkehr, Radweg nur in Einbahnrichtung 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung der Alternativrouten über die Hemauer- bzw. Blumenstraße mittels wegweisende Beschilderung ab KP Landshuter / Hermann-Geib-Straße 	1

Maßnahmenkatalog für den Regensburger Radverkehr - Innenstadt

Innenstadt	Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
Innenstadt	Alter Kornmarkt		<ul style="list-style-type: none"> • Unebene Oberfläche (grobes Kopfsteinpflaster) entspricht nicht den Anforderungen für Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfen, ob eine Verbesserung des Fahrkomforts durch Oberflächenverbesserung umgesetzt werden kann (z.B. durch Fugenverfüllung mit bituminösen Material oder partieller, streifenweiser Austausch des groben Pflasters mit feinerem Pflaster oder Asphalt) 	3
Innenstadt	Dachauplatz	östlich der Dr.-Wunderle-Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Einbahnstraße ohne Ausnahme für den Radverkehr, Netzlücke in Richtung Osten 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Kurzfristig:</u> • Öffnung des südlichen Gehwegs mit Zeichen 1022-10 (Radfahrer frei). Linksabbieger nutzen die Fußfurten über den Dachauplatz und die D.-Martin-Luther-Straße zum queren. Rechtsabbieger fahren von Gehweg in Höhe der Bushaltestelle auf die Fahrbahn 	1
				<ul style="list-style-type: none"> • <u>Mittelfristig:</u> • Markierung eines Radfahrstreifens (b=1,80m) zu Lasten der Fahrbahn 	2
				<ul style="list-style-type: none"> • Öffnung der Einbahnstraße durch VZ 220 und ZZ 267 (Radfahrer frei) 	2
				<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 	2
				<ul style="list-style-type: none"> • Umprogrammierung der Lichtsignalanlage und Einbindung des Radverkehrs aus dem Dachauplatz in das Programm; Anforderung über Anforderungstaster oder Schleifen (siehe auch Skizze in Anlage 6.4, i. V. mit Prüfung ob die heutige lange Phase des Linksabbiegers erforderlich ist) 	2
Innenstadt	Gesandtenstraße		<ul style="list-style-type: none"> • Wohnverkehrsstraße, aber Einbahnstraße für Radverkehr nicht geöffnet 	<ul style="list-style-type: none"> • Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10; • Engstelle zwischen Rote-Hahnen-Gasse und Spiegelgasse als Einbahnstraße belassen. Bei positiver Entwicklung der Freigabe der Einbahnstraße: Öffnung der Engstelle für Radverkehr in beide Richtungen 	1 1
Innenstadt	Glockengasse		<ul style="list-style-type: none"> • Wohnverkehrsstraße, aber Einbahnstraße für Radverkehr nicht geöffnet 	<ul style="list-style-type: none"> • Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10. Trotz der schmalen Breite von 4,0 bis 4,80 m ist die Öffnung für den Radverkehr geeignet, da Kfz-Menge und Geschwindigkeit sehr gering sind sowie die Glockengasse übersichtlich ist 	1
Innenstadt	Goliathstraße	westlich der Brückstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnverkehrsstraße, aber Einbahnstraße für Radverkehr nicht geöffnet; Netzlücke Richtung Osten 	<ul style="list-style-type: none"> • Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10 	1
Innenstadt	Haidplatz	Platzfläche (Fußgängerzone)	<ul style="list-style-type: none"> • Fußgängerzone mit Radfreigabe nach Westen, in Richtung Osten für Radverkehr gesperrt; Netzlücke 	<ul style="list-style-type: none"> • Freigabe für Radverkehr in beide Richtungen 	1

Innenstadt	Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
Innenstadt	Kohlenmarkt	Platzfläche (Fußgängerzone)	<ul style="list-style-type: none"> Fußgängerzone mit Radfreigabe nach Westen, aber Netzlücke in Richtung Osten 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10 	1
Innenstadt	Kohlenmarkt	Fahrbahn zwischen Goliathstraße und Wahlenstraße	<ul style="list-style-type: none"> Wohnverkehrsstraße, aber Einbahnstraße für Radverkehr nicht geöffnet 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10 	1
Innenstadt	Ludwigstraße		<ul style="list-style-type: none"> Wohnverkehrsstraße, aber Einbahnstraße; Netzlücke in Richtung Osten Oberflächengestaltung (Kopfsteinpflaster) entspricht nicht den Anforderungen für Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10 Prüfen, ob eine Verbesserung des Fahrkomforts durch Oberflächenverbesserung umgesetzt werden kann (z.B. durch Fugenverfüllung mit bituminösen Material oder partieller, streifenweiser Austausch des groben Pflasters mit feinerem Pflaster oder Asphalt) 	1 3
Innenstadt	Malergasse	von Obermünsterstraße bis Straußgässchen	<ul style="list-style-type: none"> Wohnverkehrsstraße, aber Einbahnstraße für Radverkehr nicht geöffnet 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10 	1
Innenstadt	Marschallstraße	Von Emmramsplatz bis Ägidienplatz	<ul style="list-style-type: none"> Einbahnstraße trotz ausreichender Breite (3,90 bis 5,20m) 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10 Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit auf 30 km/h Markieren einer Aufstellfläche im Ausfahrtbereich für Radfahrer (b=1,0m), um den gegenläufigen Radverkehr zu verdeutlichen (restliche Straßenbreite = 2,90m) (siehe Anlage 6.5) 	1 1 1
Innenstadt	Obermünsterstraße	westlich der Steckgasse	<ul style="list-style-type: none"> Einbahnstraße ohne Ausnahme für den Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10 nach niveaugleichem Ausbau 	1
Innenstadt	Rathausplatz		<ul style="list-style-type: none"> Fußgängerzone mit Radfreigabe nach Westen, aber Netzlücke in Richtung Osten 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10 	1
Innenstadt	Rote-Hahnen-Gasse		<ul style="list-style-type: none"> Wohnverkehrsstraße, aber Einbahnstraße für Radverkehr nicht geöffnet 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10 	1

Innenstadt	Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
Innenstadt	Unter den Schwibbögen		<ul style="list-style-type: none"> Einbahnstraße ohne Ausnahme für den Radverkehr Oberflächengestaltung (Kopfsteinpflaster) entspricht nicht den Anforderungen für Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10 nach Absenkung der Bordsteine Prüfen, ob eine Verbesserung des Fahrkomforts durch Oberflächenverbesserung umgesetzt werden kann (z.B. durch Fugenverfüllung mit bituminösen Material oder partieller, streifenweiser Austausch des groben Pflasters mit feinerem Pflaster oder Asphalt) 	1 3
Innenstadt	Schäffnerstraße		<ul style="list-style-type: none"> Einbahnstraße ohne Ausnahme für den Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10; Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h und ausreichende Straßenbreite geben 	1
Innenstadt	Schwarze-Bären-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Für Radfahrer in beide Richtungen gesperrte Straße (Fußgängerzone); Netzlücke nach Osten als Verlängerung der Gesandtenstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe der Fußgängerzone für Radverkehr (Prüfungsantrag liegt der Arbeitsgruppe Radverkehr vor) 	1
Innenstadt	Speichergasse		<ul style="list-style-type: none"> Unebene Oberfläche (grobes Kopfsteinpflaster) 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfen, ob eine Verbesserung des Fahrkomforts durch Oberflächenverbesserung umgesetzt werden kann (z.B. durch Fugenverfüllung mit bituminösen Material oder partieller, streifenweiser Austausch des groben Pflasters mit feinerem Pflaster oder Asphalt) 	3
Innenstadt	Wahlenstraße		<ul style="list-style-type: none"> Wohnverkehrsstraße, aber Einbahnstraße für Radverkehr nicht geöffnet 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10 	1
Innenstadt	Weitoldstraße		<ul style="list-style-type: none"> Geschwindigkeitsbeschränkung 20 km/h, aber Einbahnstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10 	1
Innenstadt	Wollwürgergasse		<ul style="list-style-type: none"> Einbahnstraße trotz ausreichender Breite (mind. 3,0m) und Geschwindigkeitsbeschränkung 20 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> Freigabe für Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung mit ZZ 1000-33 und ZZ 1022-10 	1

Maßnahmenkatalog für den Regensburger Radverkehr - Andere Mängel

Andere Mängel	Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
	Alleen-Gürtel (Prebrunnallee – Fürst-Anselm-Allee – Ostenallee)		<ul style="list-style-type: none"> Trotz eines vom Kfz-Verkehr unabhängigen Verkehrsweges sowie einer ausreichenden Breite ist der Alleengürtel nicht für Radfahrer freigegeben 	<ul style="list-style-type: none"> Nach Umsetzung des Altstadtkonzepts, probeweise Öffnung des Allee-Gürtels für Radfahrer und Beobachtung des Verkehrsverhaltens, ob Probleme zwischen Fußgängern und Radfahrern auftauchen 	2

Andere Mängel	Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
	Donaubrücke auf Höhe der Vilsstraße für Radfahrer und Fußgänger		<ul style="list-style-type: none"> Fehlende direkte und attraktive Verbindung zwischen Konradsiedlung und Weichs bis in des Südosten von Regensburg (Brücke wurde im Regensburgplan 2005 aufgenommen)	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung der Brücke 	3
	Mariaorter Brücke		<ul style="list-style-type: none"> Nur als Fußweg ausgewiesene Brücke über die Donau (beliebte Anknüpfung ins Naabtal) 	<ul style="list-style-type: none"> Langfristig: Verbreiterung des Weges; ggf. Ausbildung als untergehängte Konstruktion, dadurch gleichzeitig Vermeidung verllorener Höhe 	3
	Max-Planck-Straße	von Herbert-Quandt-Allee bis Obertraubling	<ul style="list-style-type: none"> Keine Radverkehrsanlagen bei hoher Kfz-Belastung 	<ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung der Alternativroute über die Südspange Burgweinting und Regensburger Straße mittels wegweisender Beschilderung ab Landshuter Straße bzw. Osttangente 	1
	Regenbrücke beim Gries für Radfahrer und Fußgänger	Grieser Spitz bis Paarstraße	<ul style="list-style-type: none"> Potenzieller Querungsbedarf; direkte Verbindung zwischen Weichs und Altstadt auf attraktiven (Kfz-armen) Wegen; Teil eines Bebauungsplans, aber Umsetzung noch nicht gesichert 	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung der Baumaßnahme 	3
	Regenbrücke in Steinweg für Radfahrer und Fußgänger	Köhlerstraße bis Uferstraße	<ul style="list-style-type: none"> Obwohl Teil des Regensburgplans 2005 ist der Bau nicht gesichert 	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung der Baumaßnahme 	3
	Tangentialverbindung im Stadtsüden zwischen der Landshuter Straße (Bereich Alemannenstraße) und der Augsburgener Straße (Bereich Nibelungenstraße)	von Universitätsstraße bis Am Vitusbach	<ul style="list-style-type: none"> Keine Verbindung vorhanden, Wunschlinienbeziehung für Radverkehr, Netzlücke 	<ul style="list-style-type: none"> Bau eines eigenständigen Geh- und Radwegs am südlichen Feldrand zwischen Nibelungenstraße und dem Weg nördlich des Parkplatzes des Uni-Geländes Bau einer Querungshilfe (Mittelinsel) über die Universitätsstraße 	3 3
	Verbindungsweg Universität – Altstadt	nördlich der Bischof-Konrad-Straße	<ul style="list-style-type: none"> Keine Umsetzung einer Wunschverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Brückenbauwerk für Fußgänger und Radfahrer in Verlängerung der Wegeverbindung im Baugebiet Galgenberg (ehemalige Brauerei) mit geeigneter Anbindung an Friedenstraße und Bahnhofsvorplatz-Süd 	3
	Weg von Höfling nach Scharmassing		<ul style="list-style-type: none"> Bauzustand ungenügend 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau als Geh- und Radweg mit geeigneter Oberfläche 	2
	Weichser Weg	Zwischen Innstraße und Schwabelweiser Weg	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Kfz-Belastung (Menge = 10-15.000 Kfz/Tag und V=50 km/h) für Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> Straßenbreite ist in den meisten Abschnitten kleiner als 7,0m, daher ist auch die Abmarkierung eines Schutzstreifens nicht möglich. Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h 	2
	Weichser Weg	Südlich der Innstraße	<ul style="list-style-type: none"> Ungünstige Auflösung des Radwegs auf der Westseite 	<ul style="list-style-type: none"> Markierung eines Verflechtungsstreifens 	1

Andere Mängel	Straße / Knotenpunkt	Abschnitt	Mängel	Empfohlene Maßnahmen	Priorität
	Werftstraße	Von Werftstraße bis Nibelungenbrücke	<ul style="list-style-type: none"> Attraktive Verbindung an der Donau existiert nur als Fußweg bzw. Trampelpfad; kein radverkehrsgerechter Ausbau 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau zu einer radverkehrsgerechten Verbindung 	2
	Hoppestraße / Dechbettener Straße		<ul style="list-style-type: none"> Unklare Beschilderung der Hoppestraße. Gehweg ein Radweg oder Hoppestraße frei für Radfahrer in Gegenrichtung? 	<ul style="list-style-type: none"> Austausch der Beschilderung Einbahnstraße für Radfahrer frei anstatt Radweg (Z1022-10 für VZ 237) 	1