Lückenschluss des Radweges entlang der Rgensburger Straße ab Dürrenhofstraße bis Marientunnel
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktkion vom 30.10.2020

Sachverhaltsdarstellung

Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt die Reduzierung der Fahrbahnen in der Regensburger Straße zwischen Dürrenhofstraße und Marientunnel zugunsten von Radwegen. Im stadtauswärtigen Zulauf zwischen Dürrenhofstraße und Peterskirche sollen die Fahrstreifen nicht verändert werden. Die Seitenräume sollen ausgewogen für Parken und Radfahren konzipiert werden.

1. Ausgangslage

Die Regensburger Straße zwischen Marientunnel und Dürrenhofstraße ist noch in einem akzeptablen technischen Zustand. Jedoch entspricht die Aufteilung des Straßenraums nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Die Radverkehrsanlagen sind unvollständig bzw. unzureichend und die Begrünung ist mangelhaft.

In stadtauswärtiger Richtung wurde in Höhe eines Neubauvorhabens an der Ecke Köhnstraße unter einer Arkade bereits ein kleiner Radwegabschnitt errichtet, der vor Ort aufzeigt, wie es einmal weiter gehen kann. Neben den Stützen der Arkade besteht noch Raum, die Fahrbahn nach Süden zu verschieben, um auch stadteinwärts einen Radstreifen anlegen zu können.

Die Planung hängt zur Zeit an der noch nicht bekannten Entwicklung auf der Nordseite zum Bahngelände hin und an fehlenden Grundstücken auf der Südseite. Die Verwaltung hat in den letzten Monaten eine Konzeptstudie in Vorbereitung einer Planung erstellt. Die Strecke ist eine Radvorrangroute, sie ist Bestandteil einer derzeit laufenden gutachterlichen Prüfung.

2. Stadtauswärtiger Verkehr

Der Zulauf zur Regensburger Straße aus Richtung Köhnstraße und vom Marientunnel ist zur Zeit zweistreifig. Wenn man die stadteinwärtige Situation am Knoten Dürrenhofstraße / Regensburger Straße mit einem Fahrstreifen in der Regensburger Straße spiegelt, ergibt sich auch stadtauswärts zwischen der Stephanstraße und der Dürrenhofstraße die Notwendigkeit für nur einen Fahrstreifen. Jedoch ist die Straße eine der stärksten Bus-Achsen in Nürnberg mit einer gut funktionierenden LSA-Beschleunigung. Bei der Einschränkung der Kfz-Spuren muss deshalb behutsam vorgegangen werden.

Das erwähnte Konzept sieht vor, zukünftig den linken Fahrstreifen als mögliche Linksabbiegemöglichkeit zu einer Nutzung auf dem heutigen Bahngelände (auf der Nordseite) und weiter östlich als Linksabbiegespur zur Stephanstraße auszuklinken. Der rechte Fahrstreifen führt dann weiter stadtauswärts nach Süden. Durch den Verzicht auf die Zweistreifigkeit mit zusätzlicher Linksabbiegespur zur Stephanstraße kann Raum für den stadtauswärtigen Radweg gewonnen werden.

Im Bereich zwischen Dürrenhofstraße und Peterskirche ist die Situation sehr beengt. Die Fahrstreifen weisen Mindestbreiten auf – es besteht kaum Eingriffsmöglichkeit, auch wegen der hier verkehrenden Buslinie 36. Hier ist noch eine detaillierte Prüfung der Umsetzbarkeit der Standards erforderlich. Vermutlich wird eine dem Mobilitätsbeschluss entsprechende Lösung nur mit erheblicher Reduzierung der Längsparker möglich sein.

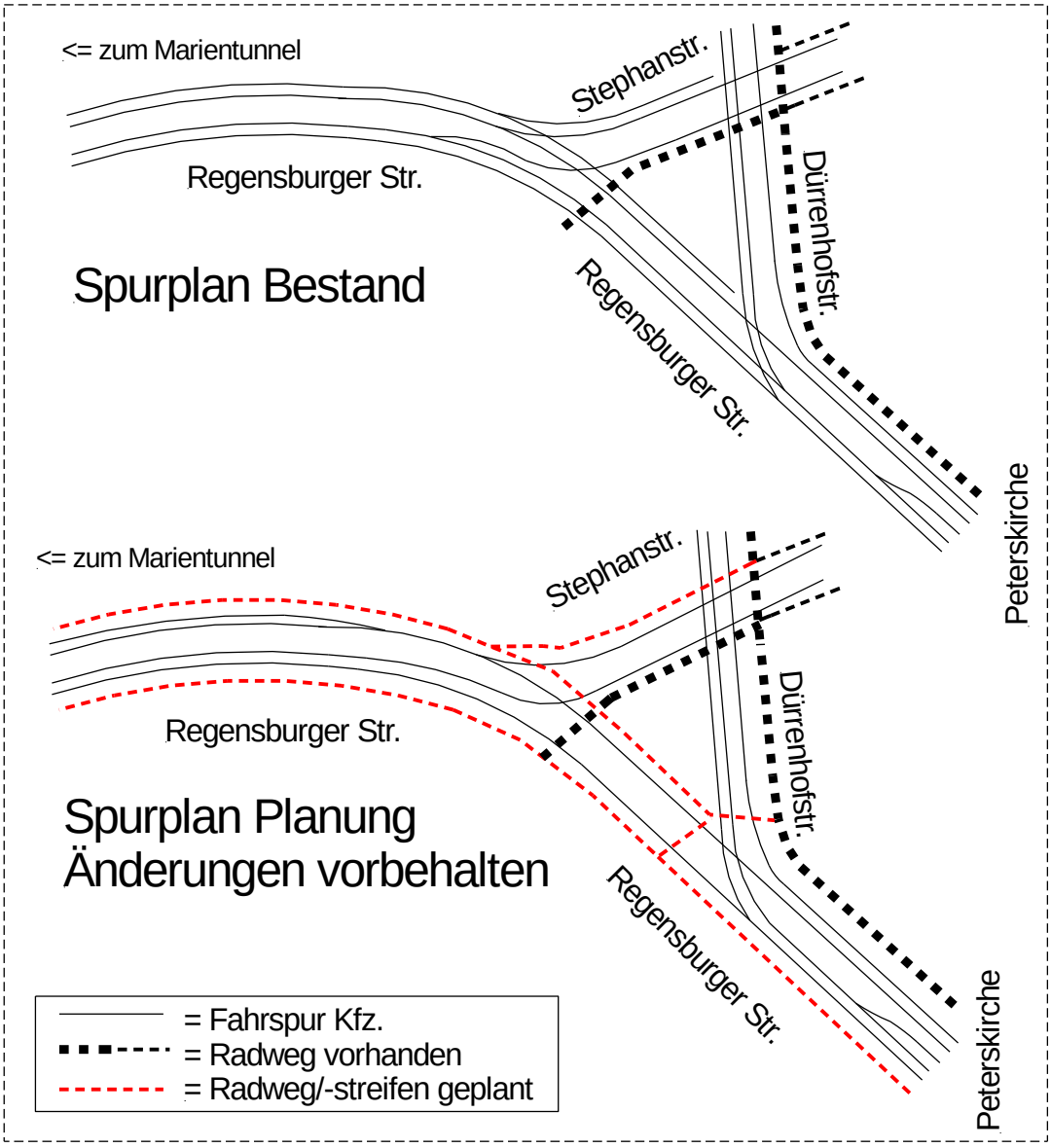
Der in Arbeit befindliche Plan für den Knoten Peterskirche berücksichtigt in jedem Fall die Radverkehrsbelange in der Regensburger Straße und schließt daran an. Auch ein Plan für eine Verbesserung der Radwege an der Hainstraße stadtauswärts ist in Arbeit.

3. Stadteinwärtiger Verkehr

Um Radwege zu realisieren, ist auch hier eine Änderung der Fahrbahnaufteilung erforderlich:

Der Zulauf von Süden zum Knoten Dürrenhofstraße in Richtung Norden ist bereits einstreifig. Somit könnte im weiteren Verlauf – vom Zweirichtungsradweg auf der Ostseite – mit dem bereits beschlossenen Umbau der LSA ein Radstreifen in stadteinwärtiger Richtung ausgeklinkt werden. Diese einstreifige Verkehrsführung würde ein kleines Stück über den Knoten Stephanstraße hinausgeführt und ginge dann in einen zweistreifigen Querschnitt über. In Höhe der Haltestelle Untere Baustraße bestünden dann eine linke Geradeausspur und eine rechte Spur zum Marientunnel wie heute. Die lange Geradeausspur diente vor allem dem Vorbeifahren der Buslinien an einem eventuellen Rückstau auf der rechten Spur.

Durch diese Änderung mit Berücksichtigung des bevorrechtigten Busverkehrs könnten Radwege realisiert werden, die im untenstehenden Spurplan konzeptionell dargestellt sind.



Im Abschnitt zwischen Peterskirche und Dürrenhofstraße besteht ein Zweirichtungsradweg, dessen Verbreiterung noch geprüft wird.

4. Sonstige Randbedingungen

Für die Realisierung des Konzepts wird in einem Teilabschnitt der Südseite Grunderwerb erforderlich. Im Zuge des vor kurzem realisierten Bauvorhabens an der Ecke Köhnstraße wurde die neue Straßenflucht bereits vorgegeben.

Eine Aussage über die geplante Begrünung im Zusammenhang mit der Straßenentwässerung (Prüfung nach Wasserhaushaltsgesetz) kann heute noch nicht getroffen werden. Die Grünplanung hängt u.a. von den noch zu ermittelnden Spartenlagen und der genauen Trassierung ab.

5. Fazit:

Durch die behutsame Zurücknahme des Raumes für den Kraftfahrzeugverkehr kann bei gleichbleibender Verkehrsqualität für die im dichten Takt verkehrenden Buslinien nach Zerzabelshof Platz für Radverkehrsanlagen und ggf. Begrünung gewonnen werden. Im Rahmen der noch ausstehenden Detailplanung können sich am oben beschriebenen aktuellen Konzept der planenden Verwaltung noch Änderungen ergeben.