

# Radverkehrskonzept Regensburg

## Maßnahmen zur effizienten Förderung des Radverkehrs



Stand: 7.5.2010  
URL dieses Dokuments:  
<http://rv-konzept.adfc-regensburg.de>

## 1. Vorbemerkungen

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen und ein notwendiger Baustein der Gesellschaft. Dabei stellt jede Bewegung zwischen zwei Punkten einen zeitlichen, energetischen und finanziellen Aufwand dar, der dafür aufzubringen ist. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung haben sich in den letzten Jahrhunderten jedoch nicht verändert. Nach wie vor legt ein Mensch pro Tag im Schnitt etwa drei Zielwege zurück und wendet dazu etwa 90 Minuten auf. Einzig die Entfernungen und Geschwindigkeiten haben sich drastisch erhöht. Im selben Maß hat die Effizienz der Verkehrsstrukturen abgenommen. Lange Wege und hohe Geschwindigkeiten, also eine hohe Verkehrsleistung, sind aber letztlich Folgen von Verfehlungen in Siedlungs-, Wirtschafts- und Sozialpolitik und einer fehlgeleiteten Raum- und Stadtplanung.

Die sich daraus ergebende Verkehrsplanung orientiert sich in erster Linie an den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs. Rad- und Fußverkehr findet als nachrangig zu berücksichtigende Randerscheinung Eingang in die Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen. Dies führt häufig zu baulich bisweilen aufwändigen Radverkehrsführungen entlang von Hauptverkehrsstraßen und an Knotenpunkten, die jedoch von Radfahrern oft als unattraktiv empfunden und soweit möglich auch gemieden werden.

Eine Förderung des Radverkehrs in Städten setzt voraus, sich mit den spezifischen Bedürfnissen des Radverkehrs auseinanderzusetzen und darauf abgestimmte Lösungen zu erarbeiten. Dies beinhaltet insbesondere auch Investitionen in Verkehrsinfrastruktur speziell für den nichtmotorisierten Verkehr mit dem Ziel, attraktive Routen unter Vermeidung hoch belasteter Strecken und Knoten zu schaffen. Das Paradigma der „Stadt der kurzen Wege“ muss als Ziel der künftigen Stadtentwicklung erkannt werden, damit die Mobilitätsbedürfnisse bezüglich Beruf, Ausbildung, Versorgung und Freizeit mit weniger Verkehrsaufwand – im Idealfall nichtmotorisiert – bewältigt werden können.

Verbesserungen für den ruhenden Radverkehr, eine qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums und intensive Öffentlichkeitsarbeit sind weitere unabdingbare Handlungsfelder zur Stärkung des Rad- und ebenso des Fußverkehrs. Letztlich gibt es kaum einen Bereich der kommunalen Aufgaben, bei denen Aspekte und Anliegen des nichtmotorisierten Verkehrs nicht Berücksichtigung finden sollten.

*„ ... (Es) müssen in Zukunft mehr und mehr der öffentliche Personennahverkehr und der nicht motorisierte Verkehr in den Vordergrund gestellt und konsequent gefördert werden.“*

Regensburg-Plan 2005

## 2. Ausgangssituation

Das Fahrrad als energetisch effizientestes Verkehrsmittel überhaupt ist im verbauten Gebiet der Städte bis zu einer Entfernung von fünf bis sechs Kilometer im Schnitt auch das schnellste Verkehrsmittel. Zeitraubende Fußwege zum und vom Parkplatz bzw. Haltepunkt entfallen, zudem auch Parkplatzsuche bzw. Warten auf Bus oder Bahn.

Regensburg besitzt aufgrund seiner Topografie gute Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil. Nennenswerte Steigungen, die jedoch auch mit durchschnittlicher Kondition auf dem Fahrrad problemlos zu bewältigen sind, finden sich zu süd- und südwestlichen Stadtteilen hin, sowie gegen Nordosten des Stadtgebiets. Steigungsarme Routen in das Umland führen insbesondere an den Flüssen Donau, Naab, Regen und Schwarze Laber entlang (hier häufig als Teil überregionaler Radfernwege), sowie im Südosten in Richtung des Gäubodens.

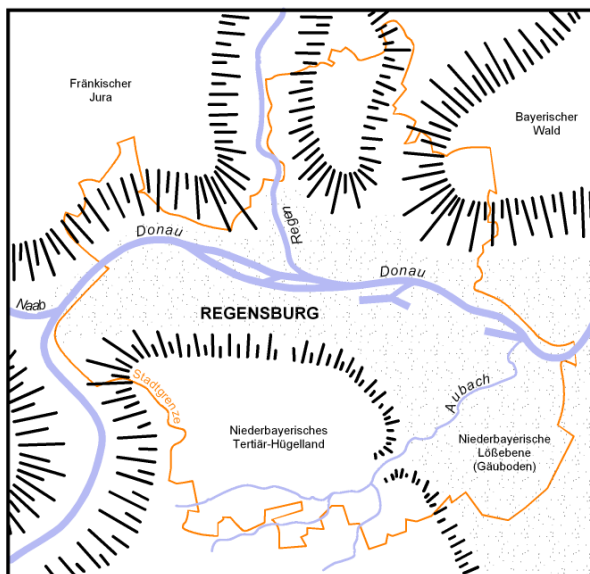


Abb. 1: Topografische Charakteristik des Regensburger Stadtgebiets (aus: Regensburg-Plan 2005)

Das Stadtgebiet selbst ist mit einer Ausdehnung von ungefähr acht Kilometern sowohl in West-Ost-Richtung (z.B. Prüfening bis Hafen) als auch Nord-Süd-Richtung (z.B. Konradsiedlung bis Burgweinting) relativ kompakt. Der Weg zur Innenstadt ist für fast alle Bürger der Stadt kürzer als fünf Kilometer. Die Entfernungen im Binnenverkehr liegen also zum großen Teil in einem für den Radverkehr optimalen Bereich. Ungünstig auf die Weglängen wirkt sich die bisweilen deutliche Funktionsseparierung innerhalb der Stadt (Wohnen – Arbeiten – Einzelhandel – Freizeit) und in noch stärkerem Maß im Bezug zum Umland (z.B. Konzentration weiterführender Schulen) aus.

Der Radverkehrsanteil in Regensburg hat mit über 20% bereits eine bedeutsame Größe erreicht. Gründe dafür sind u. a. der hohe Anteil am Ausbildungsverkehr (Universität, Fachhochschule etc.) und die Vorzüge des Fahrrads im Bereich der Innenstadt. Ebenso kommt dem Fahrrad bei der tangentialen Verbindung peripherer Stadtteile eine höhere Bedeutung zu.

Der Fahrradtourismus hat sich inzwischen zu einem wesentlichen Faktor des Fremdenverkehrs in der Stadt entwickelt. Hier profitiert die Stadt insbesondere vom äußerst beliebten Donau-Radfernweg, der viele Radreisende aus dem ganzen Bundesgebiet und dem Ausland nach Regensburg führt. Aber auch andere internationale (z.B. Fernradweg München–Regensburg–Prag) und regionale (z.B. Fünf-Flüsse-Radweg) Radrouten bringen Besucher nach Regensburg.

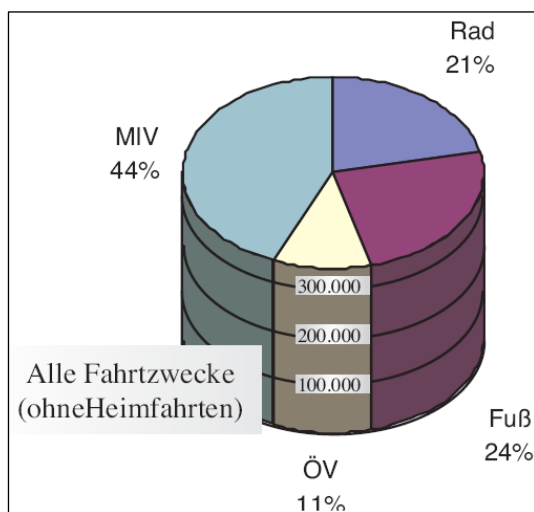


Abb.2: Verkehrsmittelanteile im Binnenverkehr 1993 (aus: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Regensburg)

Radfahren hat in den letzten zwei Jahrzehnten erheblich an positivem Image gewonnen. Gründe hierfür sind eine Fülle technischer Verbesserungen und Ausdifferenzierungen im Fahrradbau, der Trend zu sportlicher Betätigung und ein gestiegenes Umweltbewusstsein zumindest in Teilen der Bevölkerung. Gerade in Regensburg hat der Fahrradeinzelhandel eine ungewöhnlich starke Position und bedient sämtliche Marktsegmente mit entsprechenden Produkten und Dienstleistungen.

Eine weitere beträchtliche Erhöhung des Radverkehrsanteils in Regensburg erscheint möglich, sofern attraktive Routen und geeignete Abstellanlagen angeboten werden und Radfahren von Kommunalpolitik und Verwaltung als wünschens- und förderungswerte Verkehrsart dauerhaft öffentlich dargestellt würde. Der Abbau der einseitigen Subventionierung des MIV kann dazu einen weiteren Beitrag leisten.

*„Das Rad- und Fußwegenetz ist zu verbessern und in wichtigen Teilbereichen zu ergänzen. Dabei ist besonderer Wert auf die Schaffung sicherer und attraktiver Verbindungsachsen zu legen. ... Der ‚Umwegeempfindlichkeit‘ des nicht motorisierten Verkehrs soll durch möglichst direkte Verbindungen Rechnung getragen werden. Eine attraktive Infrastruktur für den nicht motorisierten Verkehr wird die notwendige Veränderung in der Verkehrsmittelwahl positiv beeinflussen.“*

Regensburg-Plan 2005

### 3. Maßnahmen

*„Durch eine flächenhafte Verkehrsberuhigung kann die Grundlage für ein gesamtstädtisches Radwegenetz geschaffen werden. Daneben bietet sich die Einrichtung von sog. Fahrradstraßen, die Freigabe von Fußgängerzonen für den Radverkehr, der Fahrradverkehr in Gegenrichtung auf Einbahnstraßen oder die Anlage von Radfahrstreifen als eine kostengünstige und sichere Maßnahme zur Förderung des Fahrradverkehrs an.“*

Arbeitshilfe: Reduzierung verkehrsbedingter Schadstoffbelastungen in den Städten (Umsetzung der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie)

Eine ganze Reihe von Maßnahmen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils ist in Publikationen von Institutionen der europäischen und nationalen Ebene detailliert beschrieben, so dass hierzu auf die vorhandene Literatur verwiesen wird (siehe Kapitel 5). Dennoch muss festgestellt werden, dass viele der darin enthaltenen Richtlinien und Empfehlungen auf kommunaler Ebene nicht umgesetzt und bisweilen nicht einmal zur Kenntnis genommen werden.

Aber auch zu konkreten Maßnahmen bezogen auf die Regensburger Situation gibt es vielfältige Vorarbeiten der Stadtverwaltung (insbes. der Verkehrsentwicklungsplan und der Regensburg-Plan 2005) und der Verbände (z.B. VCD-Diskussionsheft „Brücken bauen“). Im Folgenden werden die aus Sicht des ADFC wichtigsten dargestellt, wobei einzelne Maßnahmen aufgrund der engen Stadt-Umland-Beziehung über die Stadtgrenzen Regensburgs hinaus reichen.

Die Kosten zur Realisierung der verschiedenen Maßnahmen sind stark unterschiedlich, jedoch in jedem Fall deutlich unter vergleichbaren Infrastrukturmaßnahmen für den motorisierten Verkehr. Knapp die Hälfte der Wege in Regensburg werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, nach zurückgelegter Strecke immerhin noch ein Drittel. Gemessen daran sind die für diese Verkehrsarten bisher aufgewendeten Mittel gegenüber den Kosten des motorisierten Verkehrs verschwindend gering. Zudem werden die Möglichkeiten zur Förderung von Radverkehrsprojekten derzeit bei weitem nicht ausgeschöpft. Gerade im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans können hierfür gezielt Finanzierungsmöglichkeiten erschlossen werden. Ferner wird der langfristige Nutzen einer effizienten Radverkehrsförderung für die kommunalen Kassen meist nicht bedacht.

### 3.1 Lückenschlüsse

Radverkehr ist naturgemäß äußerst „umwegsensibel“. Zudem wird Radfahren entlang von Strecken mit hoher Belastung durch motorisierten Verkehr als unangenehm und unsicher empfunden. Daher werden solche Strecken möglichst vermieden bzw. werden solche Fahrten erst gar nicht mit dem Fahrrad, sondern häufig mit dem Pkw durchgeführt.

Entscheidende Bedeutung für die Radverkehrsförderung kommt eigenständigen Infrastrukturmaßnahmen für den nichtmotorisierten Verkehr zu. Hierdurch ergeben sich für ganze Stadtteile, zum großen Teil sogar für die Gesamtstadt wesentliche neue Verkehrsbeziehungen, die eine nachhaltige deutliche Erhöhung des Anteils des nichtmotorisierten Verkehrs bewirken können.



Abb.3: Der Makartsteg für Fußgänger und Radfahrer in Salzburg (aus: Webseiten der Stadt Salzburg); man beachte die kreuzungsfrei geführten Uferwege unter der Brücke.

*„Ein eindrucksvolles Beispiel dafür, welche Potentiale durch eine Angebotsverbesserung für Fahrradfahrer erschlossen werden können, stellt das Beispiel des Radstegs in Salzburg dar. Durch den Bau eines 300 m langen und 2,50 m breiten Radstegs wurde eine Zunahme des Radverkehrs erzielt, die in diesem Ausmaß nicht erwartet wurde. ... Durch das attraktivere Infrastrukturangebot konnten ca. 40% Radfahrer hinzugewonnen werden ...“*

RegensburgMobil, Handbuch Verkehr und Umwelt Regensburg

Beim Blick auf die Verkehrswege in Regensburg ergibt sich an den folgenden Stellen unter diesem Aspekt dringender Handlungsbedarf. (Die letzten Gliederungsziffern 1 bis 13 entsprechen der Nummerierung in dem als Anhang beigefügten Plan.)

### 3.1.1 Steg zwischen Reinhausener Damm und Gries (Stadtamhof)

Als vordringlich ist diese Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den nordöstlichen Stadtteilen und der Innenstadt zu realisieren. Hierdurch können unattraktive Strecken über die Regenbrücken bzw. die Nibelungenbrücke vermieden werden. Außerdem kann der stark frequentierte Donauradweg über diese Trasse geführt werden. In östlicher Richtung ergibt sich dann die Weiterführung über den Reinhausener und Weichser Damm zum Schwabelweiser Weg. Richtung Innenstadt kann die Route über die Straße „Am Gries“ oder über den südlichen Uferweg zum Grieser Steg bzw. über die Andreasstraße zur Steinernen Brücke geführt werden.

### 3.1.2 Verbindung entlang der B16-Brücke über den Regen (Lappersdorfer Kreisel)

Zwischen Reinhausener Brücke und der Brücke bei Regendorf gibt es keinen Übergang über den Regen. Eine Querungsmöglichkeit im Bereich der nördlichen Stadtgrenze von Regensburg wird dringend benötigt und kann entlang der bestehenden Brückentrasse der B16 als abgehängter Steg o. Ä. erfolgen.

### 3.1.3 Radweg am östlichen Regenufer

Bis zum Lappersdorfer Kreisel besteht eine recht gut befahrbare Route am östlichen Ufer des Regens entlang. Eine Weiterführung der Strecke als Uferweg bis Zeitlarn stellt eine sinnvolle Ergänzung des Wegenetzes dar, da zwischen Regensburg und Zeitlarn (und in weiterer Folge Laub und Regenstauf) eine wichtige Verkehrsbeziehung besteht. Jedoch ist die Streckenführung entlang der B15 aufgrund der hohen Verkehrsbelastung entsprechend unattraktiv. Außerdem ist der westliche Regentalweg für den dort in Spitzenzeiten auftretenden Verkehr unterdimensioniert, so dass eine östliche Route eine Entlastung schaffen kann.

### 3.1.4 Verbindung zwischen Weichs und Westhafen

Zwischen den ohnehin als unattraktiv zu wertenden Routen über die Nibelungenbrücke und die Osttangente sollte eine weitere Fuß- und Radverkehrsverbindung geschaffen werden. Dies kann entweder durch Ausbau des Wegs über die Eisenbahnbrücke geschehen oder als eigenständiger Steg etwa zwischen Weichser Damm und Linzer Straße. Die letztere Alternative könnte im Rahmen des geplanten Projekts „Marina Quarter“ eine reizvolle Umsetzung erfahren.

### 3.1.5 Verbindung zwischen Leibnitzstraße und Gärtnersiedlung (Neutraubling)

Trotz der Nähe und der bedeutenden Verkehrsbeziehung zwischen Neutraubling und Regensburg besteht keine direkte und attraktive Radroute zwischen beiden Städten. Einen wichtigen Lückenschluss in dieser Hinsicht stellt der bedarfsgerechte Ausbau des derzeitigen Feldweges zwischen Leibnitzstraße und Rainstallweg in Neutraubling dar.

### 3.1.6 Schaffung von Verbindungen durch die Gewerbegebiete an der Osttangente

Durch verschiedene Baumaßnahmen sind vormals bestehende Verbindungen durch das Gebiet zwischen Straubinger und Landshuter Straße (Siemens u. a.) zerstört worden. Die Routen entlang der Bundesstraßen sind jedoch wenig attraktiv. Nicht zuletzt wegen der vielen Arbeitsplätze in diesem Areal sollte das Gebiet für den Radverkehr besser erschlossen werden und die Durchlässigkeit in Richtung Innenstadt (über Stadtteil Hohes Kreuz und Kasernenviertel) verbessert werden.

### 3.1.7 Steg zwischen Bahnhofstraße und Paracelsusstraße

Eine Querungsmöglichkeit der Bahnanlagen zwischen Kumpfmühler Brücke und Galgenbergbrücke schafft eine direktere Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Universitätsviertel und hat insbesondere für die Galgenbergbrücke eine wichtige Entlastungsfunktion. Wegen des starken Fußgängerverkehrs aufgrund der Nähe zu Bahnhof, Kino und Einkaufszentrum, sowie mehrerer Bushaltestellen, durch die benutzungspflichtige Radwege geführt werden, ist der Knotenpunkt Frieden-/Furtmayrstraße und Galgenbergstraße, aber auch der südliche Abschnitt der D.-Martin-Luther-Straße für den Radverkehr äußerst problematisch. Ferner ist der Knotenpunkt Kirchmeier-/Friedenstraße und Kumpfmühler Straße wegen langer Wartezeiten an den LZA für Radfahrer und die weitere Folge von LZA-geregelten Knotenpunkten entlang der Kumpfmühler Straße entsprechend unattraktiv.

### 3.1.8 Verbindung zwischen Kirchmeierstraße und Ladehofstraße

Ein Steg über die Bahnanlagen auf Höhe des Königswiesenwegs (zwischen Dechbettener und Kumpfmühler Brücke) schafft eine direkte Verbindung der dicht besiedelten Stadtteile Königswiesen und Kumpfmühl auf verkehrsarmen Straßen zur Innenstadt. Zudem wird das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs in Zukunft eine erhebliche städtebauliche Aufwertung erfahren, so dass auch aus diesem Grund eine gute Anbindung nach Süden über die verbleibenden Bahnanlagen hinweg erfolgen sollte.

### 3.1.9 Verbindung zwischen Protzenweiherbrücke und Am Europakanal

Durch ein Bauprojekt wurde die Befahrbarkeit der Drehergasse an der Ecke Frankenstraße – Protzenweiherbrücke unterbrochen. Da diese Durchfahrt von vielen Radfahrern benutzt wurde, ist eine Lösung zu realisieren, die eine durchgängige Verbindung von der Brücke zum Europakanal schafft und in beide Richtungen unter Vermeidung der Frankenstraße befahren werden kann.

### 3.1.10 Verbindung zwischen Niederwinzer und Pfaffenstein

Der mehrstreifige Ausbau der B8 im Bereich westlich der AB-Anschlussstelle Pfaffenstein lässt kaum Platz für die Wege des nichtmotorisierten Verkehrs. Der südliche Radweg wird als Zweirichtungsradweg direkt an der Fahrbahn geführt. Um es Radfahrern zu ermöglichen, von Winzer zur Alten Nürnberger Straße und weiter nach Steinweg zu gelangen, ohne die B8



zwei Mal überqueren zu müssen, sollte der Weg nördlich der B8 ebenso für die Benutzung in Gegenrichtung freigegeben werden. Die Sicherheit des Radverkehrs auf diesem Wegstück ist durch geeignete Baumaßnahmen (Breite, Sicherheitszone, Beleuchtung etc.) zu gewährleisten. Langfristig sollte ein Rückbau der B8 in diesem Bereich angestrebt werden.

### 3.1.11 Steg vom Donaupark zur Pettendorfer Straße

Zwischen Pfaffensteiner Steg und Mariaorter Eisenbahnbrücke existiert kein Donauübergang. Eine direkte Querungsmöglichkeit auf Höhe des Donauparks dient nicht nur dem Freizeitverkehr (Naabtal, Schwetendorfer Weiher, Adlersberg etc.), sondern leistet auch eine bessere Anbindung der kleineren Stadtteile Winzer und Kager sowie der benachbarten Gemeinde Pettendorf. Zudem würde der nur sehr begrenzt leistungsfähige Fußweg über die Eisenbahnbrücke bei Mariaort entlastet.

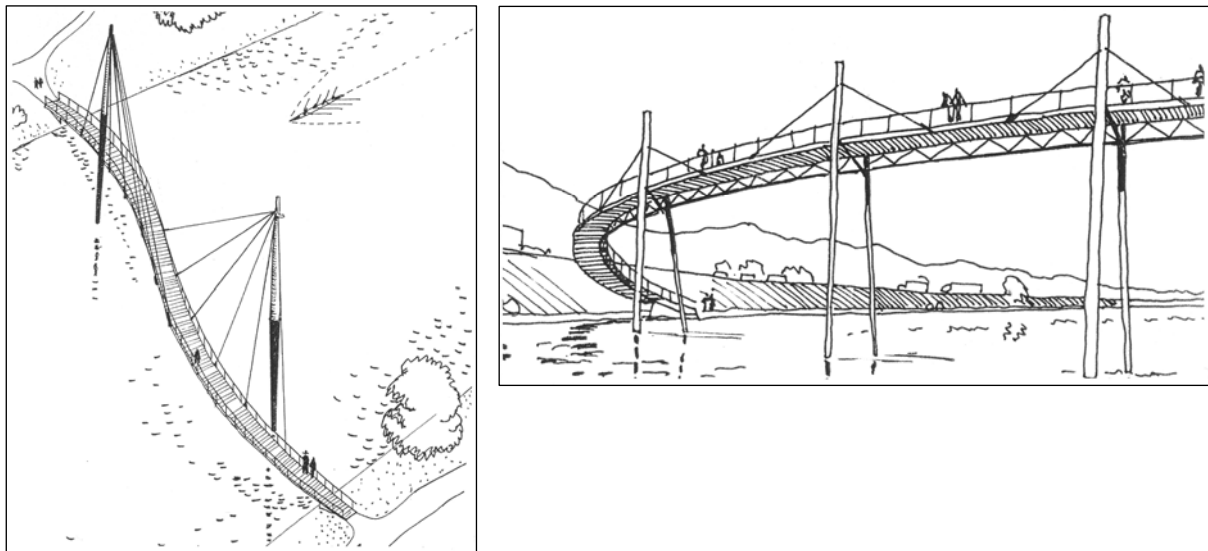


Abb. 4: Vorschläge für Fußgänger- und Radfahrerbrücken über die Donau im Rahmen eines Bürgerbeteiligungsverfahrens (aus: Regensburg, Blaue Bänder – Grünes Netz, Bürger planen die Regensburger Stadt-Fluss-Landschaft)

### 3.1.12 Freigabe einzelner Wege in Alleen und Parks

Eine generelle Freigabe der Wege im Alleengürtel und in anderen Grünanlagen für den Radverkehr stößt auf Widerstand und ist auch keineswegs sinnvoll. Dennoch wäre die Freigabe einzelner wichtiger und relativ kurzer Verbindungsstrecken ein positives Signal und würde die Sicherheit gerade für Fußgänger auf diesen bei Dunkelheit nur schwach beleuchteten Wegen erhöhen.

Für die Benutzung durch Radfahrer am interessantesten sind der Weg zwischen Albert- und Helenenstraße, der Weg zwischen St.-Peters-Weg und Albertstraße und der Hauptweg der Ostenallee zwischen Gabelsbergerstraße und D.-Martin-Luther-Straße, sowie im Süden die

Verbindung zwischen der Markomannenstraße und dem Hinteren Mühlweg. Die vorgeschlagenen Wegstrecken sind aufgrund ihrer baulichen Dimensionierung und der z.T. eher moderaten Nutzung durch Fußgänger problemlos geeignet, auch Radverkehr ohne gegenseitige Behinderung oder Gefährdung aufzunehmen.

### 3.1.13 Freigabe breiter Straßen in der Fußgängerzone

In vielen Städten ist Radverkehr in Fußgängerzonen durch Zusatzzeichen 1022-10 gestattet (Abb. 5). Besonders die breiteren Straßen wie Schwarze-Bären-Straße oder Königsstraße bieten sich hierfür an und erhöhen die Durchlässigkeit der Altstadt für den Radverkehr in Ost-West-Richtung. Zudem wird die Verödung der Fußgängerzone in den Abendstunden gemindert, und bei Dunkelheit verbessert sich mit einer gewissen Belebung durch Radfahrer das Sicherheitsempfinden für Passanten.



Abb. 5: Beschilderung an Fußgängerzonen: Regensburg (links) und Frankfurt am Main (rechts)

### 3.1.14 Radverkehrsverbindungen entlang von Bahnstrecken

Aufgrund verschiedener Rück- aber auch Ausbaumaßnahmen von Bahnanlagen sollte geprüft werden, ob entlang der Bahntrassen Wege für den nichtmotorisierten Verkehr angelegt werden können. Dies betrifft einerseits die Verkehrsbeziehung zwischen Stadtwesten und Innenstadt (ehemaliger Güterbahnhof, s.a. 3.1.8), andererseits die Verbindungen von und nach Südosten (s.a. 3.1.6) und Nordosten (s.a. 3.1.4). Radverkehrsrouten entlang von Bahnanlagen hätten zudem den Vorteil, dass diese steigungsarm und kreuzungsfrei geführt werden können.

### 3.2 Verkehrsberuhigung

Eine Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit innerorts führt durch eine Verstärkung des Verkehrsflusses auf vielen Strecken allenfalls zu einer unwesentlichen Verminderung der Durchschnittsgeschwindigkeit, reduziert jedoch nicht nur die Schadstoff- und Lärmemission, sondern auch das subjektive wie objektive Gefährdungspotenzial für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer. Die Aufenthalts- und Wohnqualität der so verkehrsberuhigten Straßen steigt ebenso wie die Attraktivität der Strecken für den Fuß- und Radverkehr. Wegen der niedrigeren Kfz-Geschwindigkeiten entfällt häufig die Notwendigkeit für aufwändige Radverkehrsanlagen. Mischverkehr auf der Fahrbahn erleichtert zudem die Einhaltung des reduzierten Geschwindigkeitsniveaus.

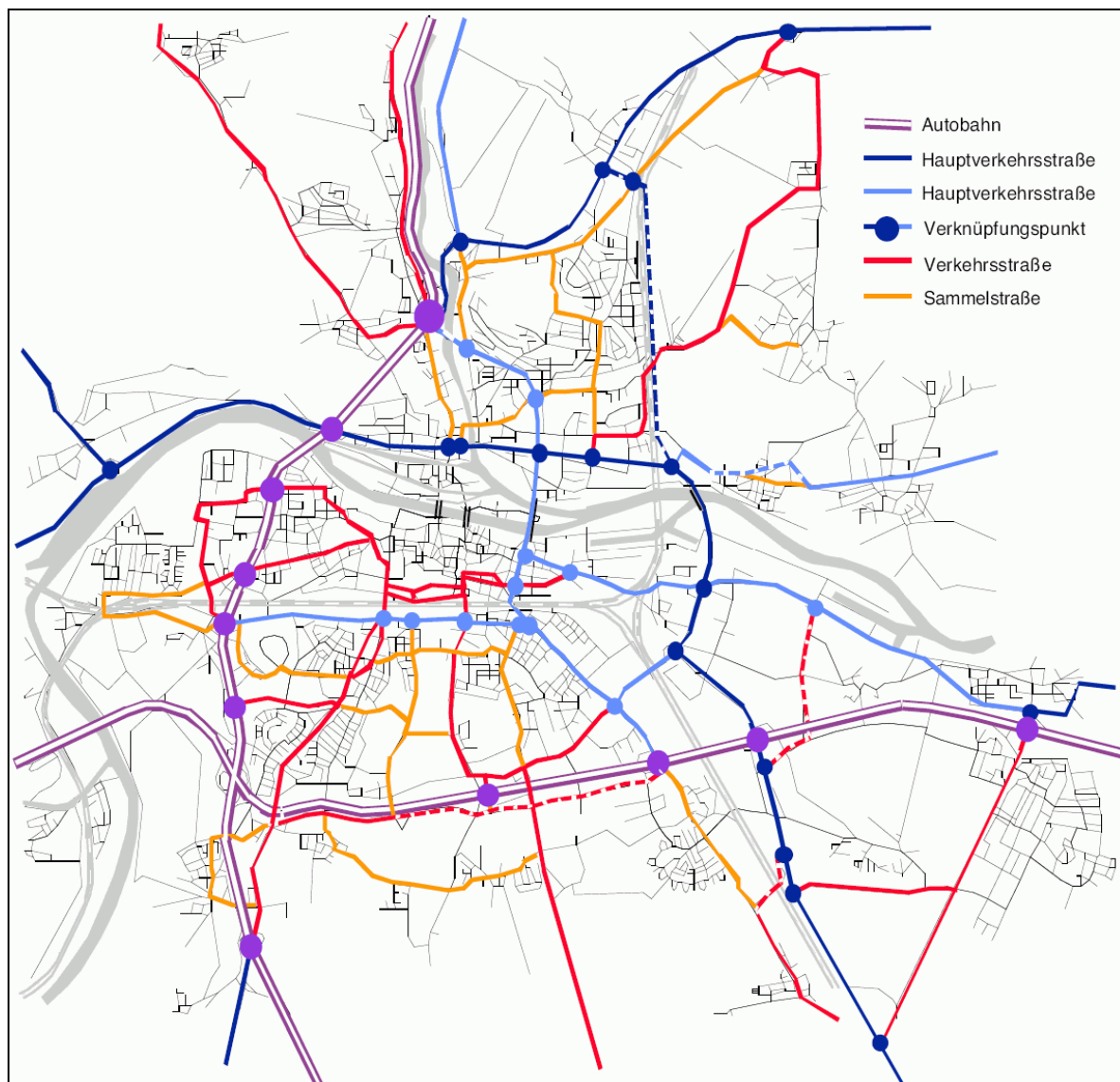


Abb. 6: Hierarchisierung des Straßennetzes (aus: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Regensburg)

Auch im Hinblick auf die positiven Erfahrungen mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Regensburger Altstadt wie in anderen Stadtteilen, ist eine vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von höchstens 50 km/h für Hauptverkehrsstraßen (blaue Strecken in Abb. 6) sowie Strecken außerhalb geschlossener Bebauung und 30 km/h auf allen anderen Strecken angemessen. Besonders schutzwürdige Bereiche und Gebiete mit hohem Ziel- und Quellverkehr unterschiedlicher Verkehrsarten sollten als Tempo-20 Zonen ausgewiesen werden.

Das bereits mit den sogenannten „Wohnverkehrsstraßen“ in der Altstadt annäherungsweise realisierte Prinzip des „Shared Space“ ist konsequent weiterzuentwickeln. Insbesondere ist öffentlicher Raum in der Stadt wieder verstärkt als Aufenthalts- und Kommunikationsraum für Menschen zu gestalten. Die über viele Jahrzehnte immer stärker das Stadtbild prägende Aufteilung und Untergliederung der verfügbaren Flächen in reine Verkehrsfunktionen (fließender/ruhender, motorisierter/nichtmotorisierter) ist zugunsten einer multifunktionalen Nutzungsmöglichkeit nach und nach umzuformen – nicht nur in der Altstadt, sondern in allen Stadtteilen (Abb. 7).

Allein durch eine entsprechende Ausgestaltung des öffentlichen Raums kann eine angemessene, rücksichtsvolle Verhaltensweise der Verkehrsteilnehmer unabhängig von formaljuristischen Regelungen durch Verkehrszeichen u. Ä. erreicht werden und zugleich ein qualitätsvoller Lebensraum für die Bürger zurück gewonnen werden. Das durch separierte Verkehrsflächen verursachte Konkurrenzverhalten wird so ersetzt durch kooperatives, soziales Verhalten, wodurch auch die Notwendigkeit entfällt, die oft als Diskriminierung empfundenen technischen oder regulativen Maßnahmen zur Minderung des motorisierten Verkehr einzusetzen.

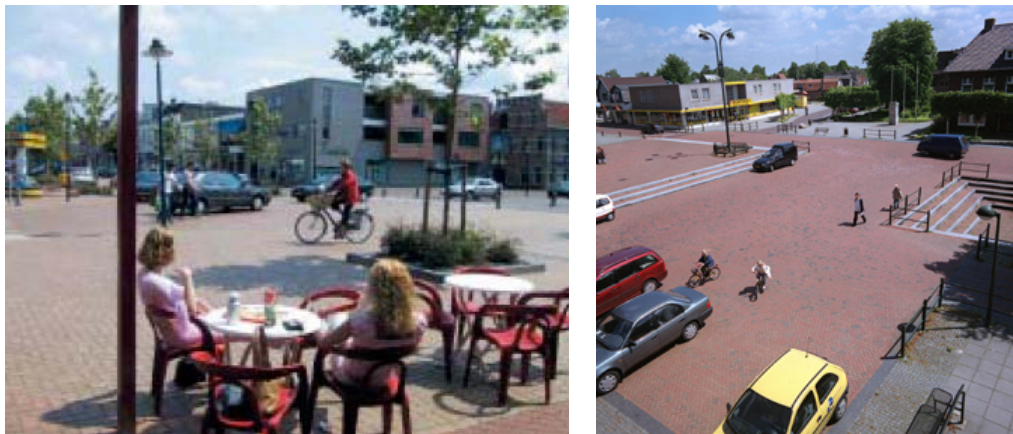


Abb. 7: Beispiele der Umsetzung des Shared Space Konzepts außerhalb von Altstädten (aus: Shared Space – Raum für alle, Neue Perspektiven zur Raumentwicklung)

Innerhalb der Altstadt kann MIV-Durchgangsverkehr durch Netzunterbrechungen am Emmeransplatz und Fischmarkt unterbunden werden (Nr. 14 im Anhang). Das Prinzip der „Wohnverkehrsstraße“ sollte auf den Dom-Bezirk (hier auch mit dem Ziel einer Aufwertung des kulturhistorisch bedeutenden Alten Kornmarkts), die Ostnerwacht, Stadtamhof und den Oberen Wöhrd ausgeweitet werden (Nr. 15 im Anhang). Vordringlich in diesem Zusammen-

hang ist die Befreiung der Achse Schwanenplatz, Dachauplatz und D.-Martin-Luther-Straße vom Durchgangsverkehr. Diese Trasse sollte der eigentlichen Widmung als Erschließungsstraße für die östliche Altstadt gemäß durch verkehrsbeschränkende Maßnahmen am Dachauplatz entlastet werden. Zudem ergäbe sich eine entsprechende Aufwertung des Ensembles Historisches Museum/Minoritenkirche und des Neuen Rathauses als Verwaltungszentrum der Stadt.

Durch derartige Maßnahmen vermindert sich zudem der als großer Vorteil empfundene, aber meist nur subjektive Eindruck, mit dem Pkw könne eine bestimmte Strecke in der Stadt sehr viel schneller als mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden, wodurch letztlich mehr Verkehrsteilnehmer zum „Umsteigen“ gewonnen werden können.

### 3.3 Verbesserungen an bestehenden RV-Anlagen

Maßgeblich für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen sind neben StVO und den zugehörigen Verwaltungsvorschriften auch diverse Empfehlungen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sicherstellen sollen. Wo solche Anlagen nicht ohnehin durch Verkehrsberuhigung und -verlagerung, sowie Rückbau von Verkehrsflächen obsolet werden, ist auf die Einhaltung entsprechender Regelungen und Richtlinien zu achten. Eine Unterschreitung einschlägiger Mindestanforderungen bzw. -empfehlungen ist ausnahmslos zu vermeiden.

Grundsätzlich ist Radverkehr ebenso geradlinig zu führen wie motorisierter Verkehr und es sind mindestens gleichwertige Vorfahrtsrechte zu gewähren. Da Fahrräder nur sehr eingeschränkten Federungskomfort bieten, sollen RV-Anlagen einen möglichst ebenen Belag aufweisen; bei dessen Instandhaltung und Reinigung ist besondere Sorgfalt aufzuwenden. An LZA sollte Radfahrern eine vorgezogene Aufstellfläche angeboten werden, damit diese deutlich im Sichtfeld anderer Fahrzeuge den Knotenpunkt queren können. An Knotenpunkten ist direktes Linksabbiegen für Radfahrer zu ermöglichen. Geradeaus fahrender Radverkehr ist aus Sicherheitsgründen nicht rechts von Rechtsabbiegern zu führen. (Abb. 8)



Abb. 8: Beispiele von RV-Führungen (links: ADFC Rüsselsheim: [www.adfc-ruesselsheim.de](http://www.adfc-ruesselsheim.de), rechts: ADFC/SRL: Radfahren an innerörtlichen Kreuzungen)

### 3.4 Weitere RV-bezogene Maßnahmen

#### 3.4.1 Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen wurden in Form von Anlehnbügel bereits an vielen Stellen der Innenstadt errichtet. Dennoch ist deren Kapazität gerade in den wärmeren Jahreszeiten häufig erschöpft. In Zukunft sind daher weitere qualitativ hochwertige Abstellanlagen nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in anderen Stadtteilen vorzusehen, insbesondere in Gebieten mit hoher Dichte an Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, Einzelhandel und Freizeiteinrichtungen. Weitere Abstellanlagen sollten an Umsteigepunkten von anderen Verkehrsträgern (ÖPNV, Pendlerparkplätze) angeboten werden.

Zumindest ein Teil der Abstellanlagen soll mit einem wirksamen Witterungsschutz versehen sein, damit sie auch bei Niederschlägen Schutz für abgestellte Fahrräder bieten. Einzelne Standorte sind durch abschließbare Fahrradboxen bzw. -garagen zu ergänzen, die vor allem für mitgeführtes Gepäck zusätzlichen Schutz bieten. In Parkhäusern sollten ebenerdig leicht zugängliche Bereiche zum Abstellen von Fahrrädern eingerichtet werden. Am Hauptbahnhof könnten wie in anderen Städten (Freiburg, Göttingen, Köln, Münster usw.) bewachte Abstellmöglichkeiten und fahrradbezogene Dienstleistungen in Form einer Fahrradstation gebündelt werden (Abb. 9).

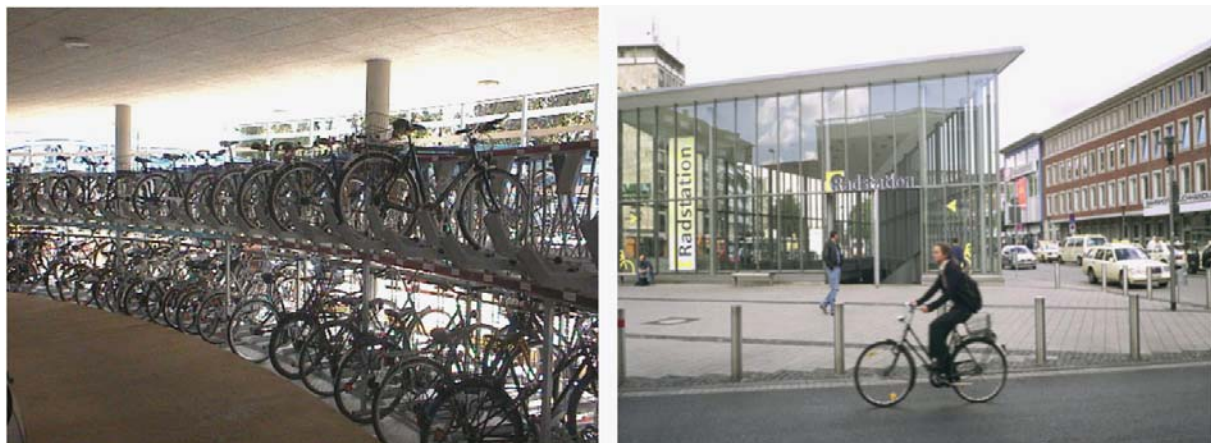


Abb. 9: Fahrradstationen in Freiburg i.B. (links) und in Münster (rechts) (aus: Radverkehr in der Praxis, Kenntnisse und Beispiele aus dem In- und Ausland)

*„Abstellanlagen sind eine sehr wichtige Einrichtung für den Radverkehr. Sie sind genauso wichtig wie der Parkplatz für den Autoverkehr. Besonderer Wert ist auf Schutz vor Diebstahl, Beschädigung sowie vor Regen und Schnee zu legen.“*

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Regensburg

Ein verbreitetes Hemmnis für den Gebrauch des Fahrrads sind die besonders im privaten Wohnumfeld – häufig auch bei Neubauten und Sanierungsobjekten – unzureichenden Abstellmöglichkeiten (z.B. in schlecht erreichbaren Kellerräumen). Analog der „Garagen- und Stellplatzsatzung“ sollte daher für die Stadt Regensburg eine rechtlich verbindliche Regelung für die Erstellung ausreichender, hochwertig ausgestatteter und leicht zugänglicher (ebenerdiger) Fahrradstellplätze in Kraft gesetzt werden. Die Bayerische Bauordnung sieht diese Möglichkeit in Art. 81 (1) 4. explizit vor, und verschiedene bayerische Kommunen haben bereits derartige Fahrradabstellplatzungen erlassen.

### 3.4.2 Neuherausgabe eines Fahrrad-Stadtplans

Viele Städte nutzen die Möglichkeit, für den Radverkehr mit einem eigenen Fahrrad-Stadtplan zu werben, der kostenlos abgegeben wird. Auch für Regensburg wurde 1992 erstmals ein solcher Stadtplan herausgegeben, der in einer zweiten Auflage 1996 aktualisiert wurde. Eine gründliche Überarbeitung und Neuherausgabe dieses Plans ist längst überfällig und sollte für die nächste Zukunft angestrebt werden. Weitere Aktualisierungen sind in drei- bis vierjährigen Abständen vorzunehmen bzw. dann, wenn die aktuelle Auflage vergriffen ist. Dieser Fahrrad-Stadtplan sollte analog dem normalen amtlichen Stadtplan auch online verfügbar gemacht werden (Abb. 10).

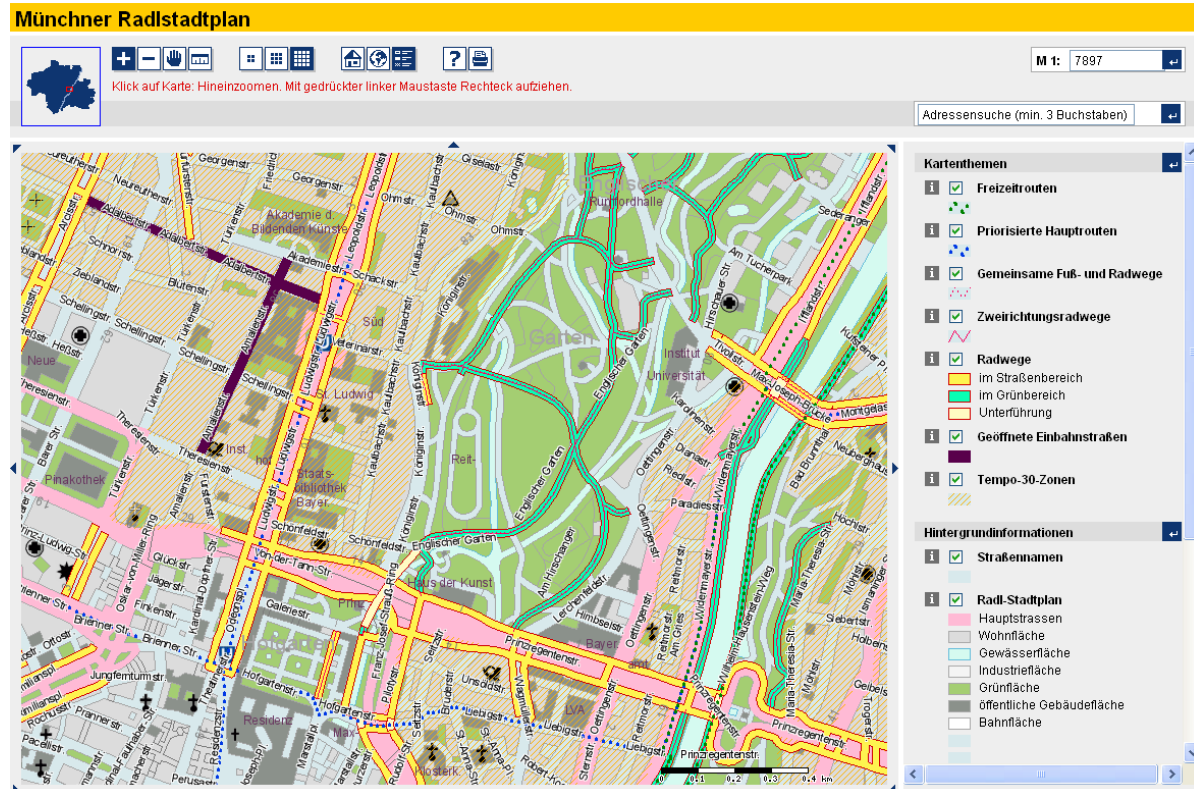


Abb. 10: Online-Version des Münchener Radstadtplans (erreichbar über: [www.muenchen.de](http://www.muenchen.de))

### 3.5 Begleitende Maßnahmen

Radverkehr kann nicht losgelöst von anderen Verkehrsarten betrachtet werden. Zum einen ergeben sich im günstigsten Fall Synergieeffekte insbesondere mit dem ÖV. Zum anderen lässt sich die „Attraktivität“ des Radverkehrs ebenso wenig wie die des ÖPNV selbst unter Einsatz beträchtlicher Mittel beliebig steigern. Um den Modalsplit zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs und des ÖPNV dennoch zu verschieben, bedarf es korrigierender Steuerungsmaßnahmen auf Seiten des MIV (Abb. 11).

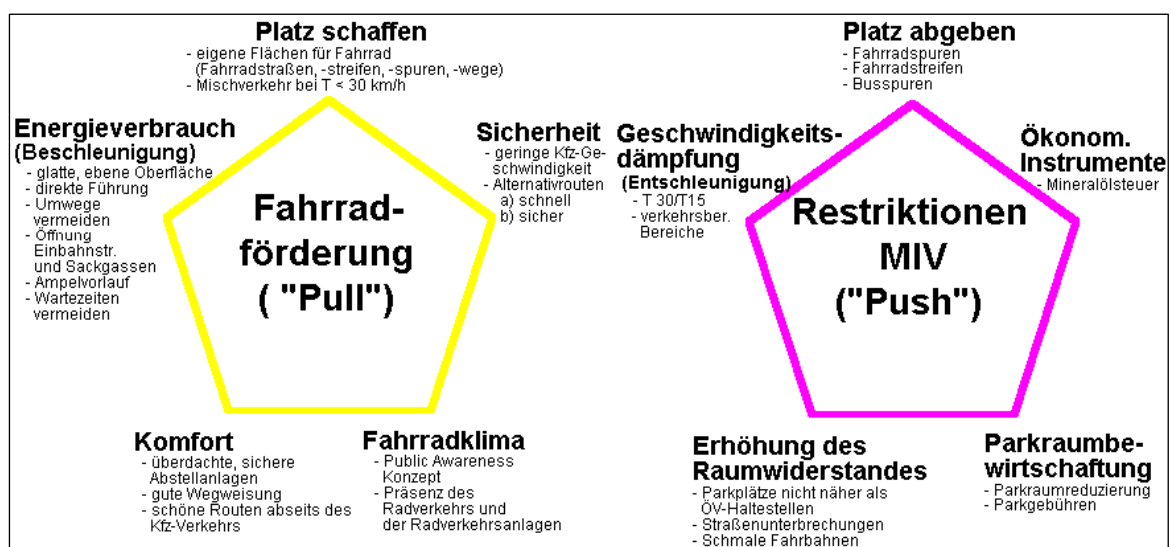


Abb. 11: Maßnahmen zur Ausschöpfung des RV-Potenzials (aus: UPI-Bericht „Entwicklung und Potentiale des Fahrradverkehrs“)

#### 3.5.1 Parkraumbewirtschaftung

Parkraum wird derzeit im größten Teil der Stadt auf Kosten der Allgemeinheit den Kfz-Besitzern unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Im Sinne einer nachhaltigen Gestaltung der menschlichen Mobilitätsbedürfnisse ist diese massive Subventionierung des MIV nicht mehr zeitgemäß. Als flankierende Maßnahme zur Förderung von nichtmotorisiertem Verkehr und ÖPNV ist eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einzuführen, wobei über die jeweilige Entgelthöhe zusätzlich eine steuernde Wirkung auf die Parkraumnutzung sowie die Verkehrsströme ausgeübt werden kann.

*„Um das Umsteigen vom Auto auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel . . . zu fördern und zu unterstützen, ist die Regelung des Parkplatzangebotes eines der wirkungsvollsten Instrumente.“*

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Regensburg



### 3.5.2 Verzicht auf Straßenneu- und -ausbau

Innerhalb des Stadtgebiets von Regensburg ergab sich zwischen 1990/91 und 2004 mit Ausnahme der Autobahnen und der Osttangente nur an einzelnen Straßenabschnitten eine Zunahme des motorisierten Verkehrs, bei anderen Straßen auch eine Verkehrsabnahme (Abb. 12). Auch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre verursachte zumindest in Teilbereichen einen merklichen Rückgang der Verkehrsleistung. Für den innerstädtischen motorisierten Verkehr ergibt sich somit eine gewisse Sättigung auf hohem Niveau. Keinesfalls lässt sich die Notwendigkeit für Straßenneu- oder ausbauten erkennen. Diesbezügliche Planungen können daher zurückgestellt werden; hierfür vorgesehene Mittel können für andere dringliche Zwecke wie etwa die unter 3.1 genannten Maßnahmen verwendet werden.

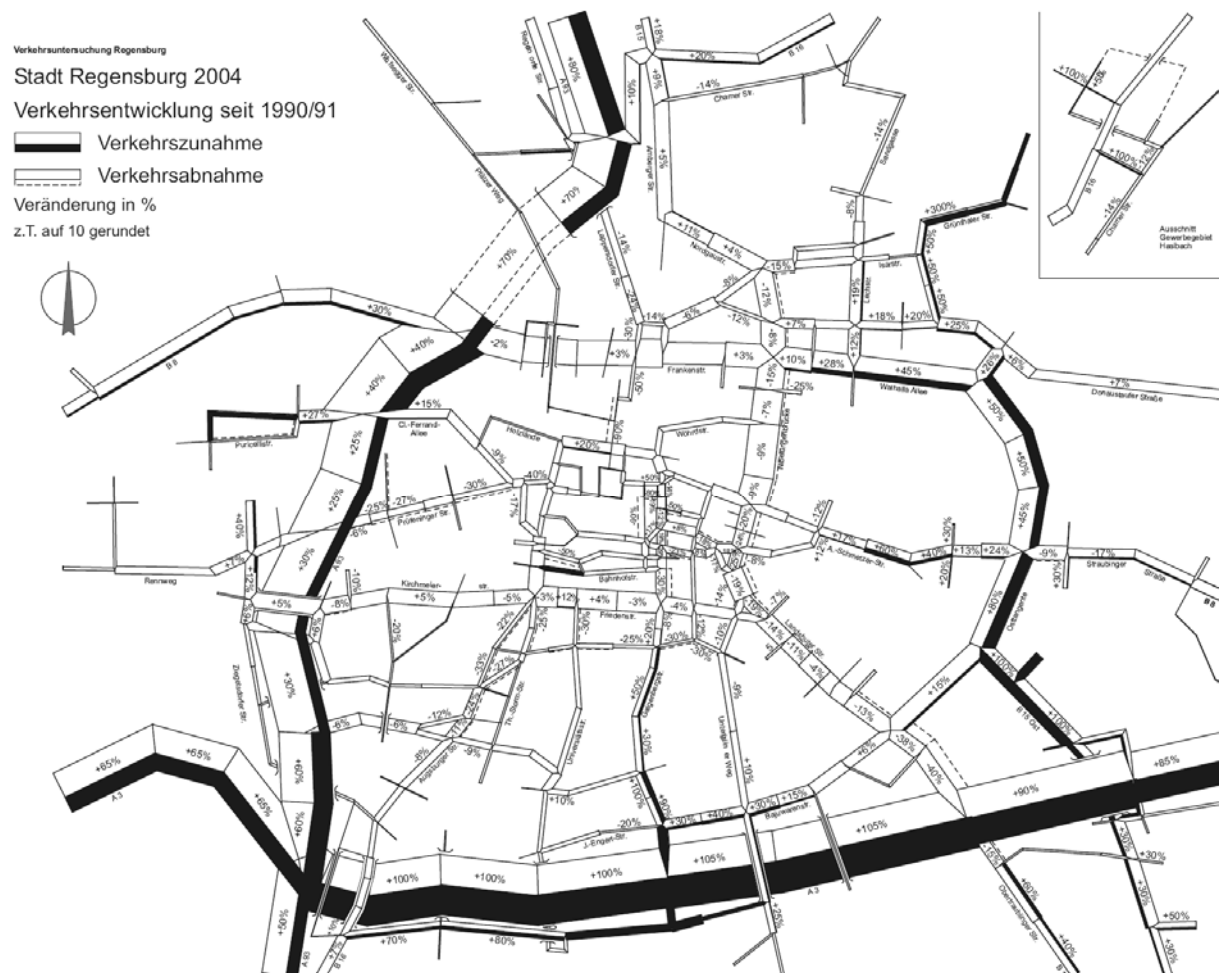


Abb. 12: Verkehrsentwicklung 1990/91 bis 2004 (aus: Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg)

### 3.5.3 Rückbau von Fahrbahnen

Beim Vergleich der realen Verkehrsbelastung mit der Fahrbahndimensionierung manifestieren sich diverse inzwischen aufgegebenen Verkehrsprojekte vergangener Jahrzehnte. Auch im Hinblick auf eine Stadtreparatur ist der Rückbau bzw. die Neuaufteilung dieser Verkehrsflächen anzustreben. Kurzfristig und mit wenig Aufwand lassen sich rechte Fahrstreifen von mehrstreifigen Fahrbahnen und Parkstreifen in Radfahrstreifen umwidmen. Die sichere und komfortable Gestaltung des Radverkehrs muss in jedem Fall Vorrang vor dem ruhenden Kfz-Verkehr haben.

Vordringlich ist eine derartige Umgestaltung z.B. bei Bayerwaldstraße und Reinhausener Brücke (hier auch bessere Anbindung des Regental-Radweges), Clermont-Ferrand-Allee östlich der A93 und Altdorfer Straße, Prüfeninger Straße östlich der A93 sowie im Bereich um den Stobäusplatz (Nr. 16 im Anhang). Im Umfeld der Universität könnte die Universitätsstraße nördlich der Ludwig-Thoma-Straße und südlich der Albertus-Magnus-Straße rückgebaut und als Zone 30 ausgewiesen werden, da mit der Galgenbergstraße eine leistungsfähige Nord-Süd-Anbindung besteht und so auch die Achse Albertus-Magnus-/Ludwig-Thoma-Straße für die Verbindung der Universität nach Westen bevorrechtigt werden könnte. Letzteres würde auch die Abwicklung des Linienbusverkehrs in diesem Bereich erleichtern. Aber auch andere Straßen können durch eine Neugestaltung mit angepasster Reduktion der MIV-Verkehrsflächen profitieren und so die Qualität des öffentlichen Raums steigern.

### 3.5.4 Verankerung der Radverkehrsbelange bei städtischen Planungen

Eine kommunale Planstelle als „Radverkehrsbeauftragter“ ist mit ausreichendem Etat und Befugnissen auszustatten. Der Radverkehrsbeauftragte widmet sich ausschließlich den Belangen des Radverkehrs in der Stadt und koordiniert Maßnahmen mit Umlandgemeinden und dem Landkreis. Idealerweise steht auch im Landratsamt ein Radverkehrsbeauftragter für diese Aufgaben zur Verfügung. In alle verkehrsbezogenen Planungen sind der Radverkehrsbeauftragte und die ökologisch orientierten Verkehrsverbände einzubeziehen.

### 3.5.5 Schaffung eines Mobilitätsbewusstseins, Öffentlichkeitsarbeit

Das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl werden zu einem bedeutenden Teil durch die Umgebung in Kindheit und Jugend geprägt. Der Vorbildfunktion der Eltern und anderer Vertrauenspersonen kommt dabei besondere Bedeutung zu. Gerade den Eltern ist über Kindergärten und Schulen (aber auch z.B. von Kinderärzten und über Vereine) die Verantwortung für die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens ihrer Kinder zu verdeutlichen. Ebenso können über die bundesweite Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ viele Eltern erreicht werden, so dass dieses Projekt durch kommunale Initiativen gestärkt werden sollte.

Im schulischen Bereich wird die Verkehrserziehung vom Einfluss der Auto-Lobby geprägt. Hier können inhaltliche Änderungen zu einer verantwortungsbewussteren Verkehrsmittelwahl der Schüler führen, ebenso die Verankerung nichtmotorisierter Fortbewegung in der Gesundheitserziehung, beim Sport und bei schulischen Unternehmungen.

Ein Umdenken in der Bevölkerung kann die Subventionierung des individuellen MIV-Ausstiegs anregen. Bei Verzicht auf einen (eigenen) Pkw könnten Vergünstigungen beim ÖV oder anderen kommunalen Angeboten (Bäder, Theater u. a.) eingeräumt werden (Beispiel: ÖV-Jahreskarten für Pkw-Stillegung in Flandern mit über 10.000 Umsteigern jährlich).

Neben solchen bewusstseinsbildenden Maßnahmen, die primär auf eine rationale Argumentation setzen, sollte die emotionale Ebene nicht außer Acht gelassen werden. Gerade durch Öffentlichkeitsarbeit, die die Attraktivität des Radfahrens und den Spaß am Radeln darstellt, kann eine überaus große Breitenwirkung erzielt werden. Hier braucht Radverkehr professionelles, ansprechendes, auch witzig gemachtes Marketing. Im Idealfall ergeben sich durch Motive und Themen, die auf die örtlichen Gegebenheiten zugeschnitten sind, Synergien mit Zielen der Tourismusförderung und des Stadtmarketings. Entsprechend gestaltete Werbestrategien und Veranstaltungen „pro Fahrrad“ können darüberhinaus identitätsstiftende, integrative und sozialisierende Effekte in der Kommune ausüben.



Abb. 13: Beispiele für publikumswirksame Veranstaltungen: „Rädli“, die jährliche Rad-Rallye des Sportamts der Stadt Erlangen (siehe auch: [www.raedli.de](http://www.raedli.de)), und „M-Radelt“, der jährliche Aktionstag der Stadtwerke München

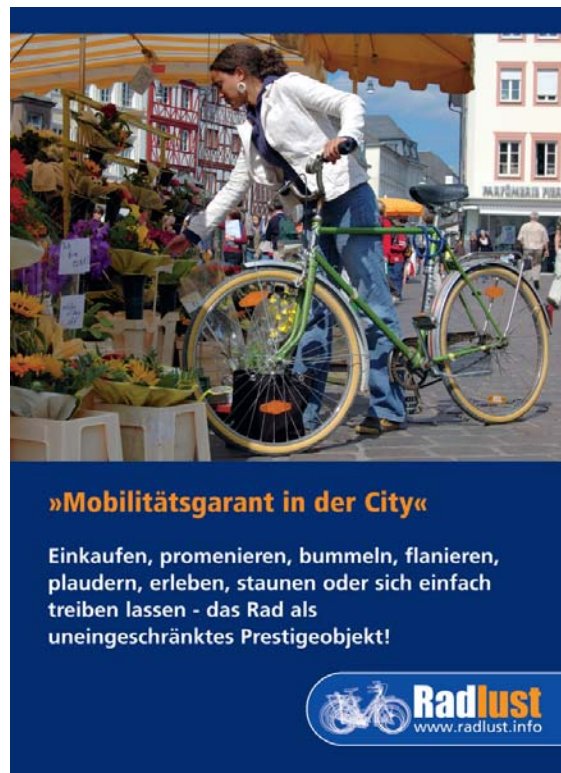


Abb. 14: Beispiele für Motive der Radlust-Kampagne ([www.radlust.info](http://www.radlust.info) – oben) und des ADFC Regensburg ([www.regensburg-radelt.de](http://www.regensburg-radelt.de) – unten)

### 3.5.6 Ausbau des SPNV mit Fahrradmitnahme

Eine kostenlose Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wie sie seit Jahren in einzelnen Teilen Bayerns üblich ist, stärkt auch in der Region Regensburg den Umweltverbund. Die hierfür von den Gebietskörperschaften zu tragenden Kosten sind vergleichsweise moderat. Bei Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen ist auf die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten für die Fahrradmitnahme zu achten.

Weitere Haltepunkte wie in Abb. 15 (Nr. 17 im Anhang) vorgeschlagen, die Verknüpfung einzelner Äste zu durchgehenden Verbindungen und ein abgestimmtes Taktgefüge hätten weitere positive Effekte. Die Bahnstrecke nach Schwandorf sollte hierfür elektrifiziert werden. Das für die Zukunft beabsichtigte SPNV-System („Regensburger Stern“) sollte unter diesen Aspekten ausgebaut und optimiert werden.



Abb. 15: Vorschlag eines schienengebundenen Nahverkehrssystems für die Region Regensburg (Grundlage: Netzplan der BEG)

Auf Strecken und in Regionen im Umland, die nicht durch Zugverkehr bedient werden, sollte die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Bussen angeboten werden.

## 4. Evaluierung und Weiterentwicklung

Um die Wirksamkeit und Akzeptanz der angestrebten und umgesetzten Lösungen bewerten zu können, ist es erforderlich, regelmäßig verlässliche Daten zu erheben, welchen Anteil der Radverkehr am innerstädtischen Verkehrsaufkommen hat und welche Maßnahmen zu welchen Änderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung geführt haben. Sinnvolle Ergänzungen zu diesen Zahlen sind z.B. Befragungen zur Ermittlung der Gründe, die Menschen daran hindern, ihre täglichen Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen.

Auf der Basis dieser Erhebungen ist von der Stadt- und Verkehrsplanung ein Konzept zur Vermeidung und Verringerung des MIV und zur Förderung von nichtmotorisiertem Verkehr und ÖPNV zu erarbeiten und weiter zu entwickeln. Dies umfasst auch die Priorisierung der Maßnahmen und die Steuerung der Mittelverwendung für diese Zwecke.

In diesen Prozess sollten die ökologisch ausgerichteten Verkehrsverbände unmittelbar einbezogen werden. Ein Baustein ist dabei auch die Fortschreibung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes.

Radverkehr kann die Effizienz des Verkehrsgeschehens verbessern und die Kosten für die Gesellschaft und die negativen Folgen für Mensch und Umwelt drastisch verringern. Auch die demografische Entwicklung und die immer wichtiger werdende Gesundheitsvorsorge verlangen stadtplanerische Lösungen zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs im Alltag aller Bevölkerungsschichten. Die vielfältigen Möglichkeiten hierzu ungenutzt zu lassen, kann sich heute keine Kommune mehr leisten.

## 5. Literatur

Viele der folgenden Schriften sind im Internet verfügbar. Als Linksammlung sind die jeweiligen Web-Adressen aufbereitet unter dem URL:

<http://rv-konzept.adfc-regensburg.de>

1. ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., SRL Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V.: Radfahren an innerörtlichen Kreuzungen und Einmündungen; 1997
2. ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., SRL Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V.: Effektive Radverkehrsförderung, Handlungsfähige Verkehrsplanung bei fast leeren Kassen; 1998
3. ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., SRL Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V.: Radverkehr an Bus- und Straßenbahnhaltstellen; 2000
4. ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Bayern e.V.: Antworten zum Fragenkatalog der Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie gemeinsam mit den Ausschüssen Kommunale Fragen und Innere Sicherheit sowie Umwelt und Verbraucherschutz zum Thema Radverkehr in Bayern am 1. April 2004
5. AGFS Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.: Nahmobilität im Lebensraum Stadt; 2007
6. AGFS Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.: Nahmobilität konkret – was unsere Städte bewegt; 2008
7. AGFS Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.: City-Marketing Fahrrad; 2008
8. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Verkehrsaufwandsmindernde Strukturen und Dienste zur Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung; 2004
9. Bundesanstalt für Straßenwesen: Bewertung der Attraktivität von Radverkehrsanlagen; 1998
10. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland; 1998
11. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Zweiter Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland; 2007
12. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Mobilität in Deutschland 2002, Fahrradverkehr; 2004

13. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012, FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland; 2002
14. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Förderfibel Radverkehr; 2005  
Online recherchierbar unter <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/>
15. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Radverkehr in der Praxis, Kenntnisse und Beispiele aus dem In- und Ausland; 2004
16. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Nationaler Radverkehrskongress 2009 – Dokumentation; 2009
17. Deutscher Städtetag: Arbeitshilfe: Reduzierung verkehrsbedingter Schadstoffbelastungen in den Städten (Umsetzung der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie); 2004
18. Europäische Kommission: Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel; 1999
19. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen; 1995; wird derzeit aktualisiert, Neuherausgabe für 2010 erwartet
20. Grub, Hermann; Lejeune, Petra: Regensburg: Blaue Bänder – Grünes Netz, Bürger planen die Regensburger Stadt-Fluss-Landschaft; 2002
21. Hansestadt Rostock: Fahr Rad! Wege zur Fahrradstadt; 2007
22. Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern: Berücksichtigung der Belange der Radfahrer bei Straßenplanungen; Schreiben an die für Straßenbau zuständigen Behörden vom 27.04.2005
23. Oexler, Petra (BMW AG): RegensburgMobil, Handbuch Verkehr und Umwelt Regensburg; 2001
24. Planungs- und Baureferat der Stadt Regensburg: Regensburg-Plan 2005, Leitziele zur Stadtentwicklung; 2005
25. Planungs- und Baureferat der Stadt Regensburg: Stadt-Fluss-Landschaft Zukunftswerkstätten, Schlussbericht/Dokumentation; 2002
26. Planungs- und Baureferat der Stadt Regensburg: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Regensburg; 1997
27. Provinz Friesland: Shared Space, Raum für alle, Neue Perspektiven zur Raumentwicklung; 2005
28. Scharnweber, Maik: Die Förderung und Finanzierung des Fahrradverkehrs auf kommunaler Ebene; 2000
29. Steininger, Karl et al. (Wegener Zentrum für Klima und Globalen Wandel Graz, AK Wien): Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr; 2007
30. Transver GmbH, Harald Kurzak: Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg; 2005



31. Umweltbundesamt: Chancen des Rad- und Fußverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung, Leitfaden und Defizitanalyse; 2001
32. Umweltbundesamt: Mobilitätsmanagement zur Bewältigung kommunaler Verkehrsprobleme; 2001
33. Umweltbundesamt: Möglichkeiten der Umweltentlastung und Kostenreduzierung im Verkehr durch Verkehrsplanung; 2002
34. Umweltbundesamt: CO<sub>2</sub>-Minderung im Verkehr; 2003
35. Umweltbundesamt: Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität, Anwenderleitfaden; 2005
36. Umweltbundesamt: Determinanten der Verkehrsentstehung; 2005
37. Umweltbundesamt: Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“, Chancen des Fuß- und Radverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung; 2006
38. Umweltbundesamt: Nachhaltige Mobilität in der Schule, Beratungsleitfaden für allgemeinbildende Schulen; 2006
39. Umwelt- und Prognose-Institut: Entwicklung und Potentiale des Fahrradverkehrs, Maßnahmen zur Ausschöpfung des Fahrradpotentials in der Verkehrsplanung; 3. Auflage, 2000
40. Universität Trier, Abteilung Raumentwicklung und Landesplanung: Radlust, Informationen zur Fahrradkommunikation; 2007
41. VCD Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Regensburg e.V.: Brücken bauen in Regensburg; 1998
42. VCD Verkehrsclub Deutschland Landesverband Bayern e.V.: Antworten des VCD Bayern zum Fragenkatalog der Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie gemeinsam mit den Ausschüssen Kommunale Fragen und Innere Sicherheit sowie Umwelt und Verbraucherschutz zum Thema Radverkehr in Bayern am 1. April 2004