

# Fahrradfreundliches Friedberg (FFF)

Zusammenstellung der notwendigen Anpassungen der Infrastruktur aus der Sicht des ADFC

## Inhaltsverzeichnis

|                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------|----|
| Fahrradfreundliches Friedberg .....                         | 1  |
| 1. Einleitung .....                                         | 1  |
| 2. Beschreibung der Radfahrtypen und deren Bedürfnisse..... | 1  |
| 2.1 Geübte, Pendler und sportliche Fahrer .....             | 2  |
| 2.2 Gelegenheitsfahrer .....                                | 2  |
| 2.3 Anhänger, Trikes und andere Sonderräder .....           | 2  |
| 2.4 Familien .....                                          | 2  |
| 2.5 Touristen .....                                         | 2  |
| 3. Definitionen .....                                       | 2  |
| 3.1 Radwege.....                                            | 3  |
| 3.2 Radfahrstreifen .....                                   | 3  |
| 3.3 Straßenarten und Verkehrsaufkommen.....                 | 3  |
| 4. Allgemeine Situation Friedberg .....                     | 4  |
| 4.1 Von St. Afra ins Zentrum .....                          | 4  |
| 4.2 Von Hochzoll nach Friedberg .....                       | 7  |
| 4.3 Vom Baggersee nach Friedberg.....                       | 9  |
| 4.4 Von Dasing nach Friedberg.....                          | 9  |
| 4.5 Von Wulfertshausen nach Friedberg .....                 | 10 |
| 4.6 Von Wiffertshausen nach Friedberg .....                 | 10 |
| 4.7 Von Rederzhausen nach Friedberg.....                    | 10 |
| 4.8 Von Friedberg nach außen.....                           | 11 |
| 5. Stadtgebiet Friedberg .....                              | 11 |
| 6. Kurzzusammenfassung .....                                | 13 |

## 1. Einleitung

Der Arbeitskreis Nachhaltigkeit der SPD und der ADFC KV Augsburg e.V. hatten sich in mehreren Sitzungen über die Fahrradfreundlichkeit Friedbergs unterhalten. Einige Brennpunkte konnten sofort einvernehmlich benannt und bewertet werden, andere wurden kontrovers diskutiert. Aus diesem Grund wurde ein Fragebogen entworfen, der die Meinung der Bevölkerung widerspiegeln und zur Klärung der offenen Fragen dienen soll. Die Auswertung des Fragebogens wurde bereits an den Bürgermeister der Stadt Friedberg, Herrn Roland Eichmann, übergeben. In einem weiteren Schritt wurden Hauptachsen entwickelt, mit deren Hilfe grundlegende Verkehrsführungen festgelegt und notwendige Baumaßnahmen definiert werden sollen. Die Hauptachsen waren schnell gefunden, allerdings war die Konzeption der notwendigen Verkehrsführungen aufwändiger, als angenommen.

Im Folgenden wurden daher nur die dringendsten Probleme aufgezeichnet. Bei der Gewichtung wurde auch Wert auf eine leichte und schnelle Umsetzung mit geringem finanziellem Aufwand gelegt. Die unter Pkt. 4 aufgelisteten Anpassungen wurden noch einmal einer gemeinsamen Betrachtung unterzogen und **Prioritäten** zugeordnet:

- A** Maßnahmen, die schnell bzw. sofort umsetzbar sind
- B** Maßnahmen, die einen geringen Planungs- bzw. Abstimmungsaufwand benötigen
- C** Maßnahmen mit erhöhtem Planungsaufwand, größeren Umbauten und einem stärkeren Umgriff.

## 2. Beschreibung der Radfahrtypen und deren Bedürfnisse

Zunächst ist festzustellen, dass es verschiedene Gruppen unter den Radfahrern gibt, die damit auch unterschiedliche Bedürfnisse haben. Bei allen Vorschlägen sind möglichst alle Gruppen bewertet und ein Kompromiss für die Mehrheit gesucht worden. Auch die Fahrradfreundlichkeit Friedbergs ist von der Sichtweise der jeweiligen Gruppen geprägt.

## **2.1 Geübte, Pendler und sportliche Fahrer**

Diese Gruppe der Radfahrer hat kein Problem im Mischverkehr zu fahren und bevorzugt schnelle und direkte Verbindungen. Insbesondere Pendler wollen ihren Arbeitsweg schnell und ohne große Umwege erfahren.

Radfahrerinnen und Radfahrer, die das Rad als Sportgerät nutzen, sind es gewohnt auf Fahrbahnen zu fahren. Ihre meist genutzte Radart ist das Rennrad, das Liegerad oder auch Velomobile. Sie erwarten eine gute Oberfläche und möglichst wenig Absätze im Wegverlauf. Sie fahren Geschwindigkeiten von 25 bis 40 km/h und mehr.

## **2.2 Gelegenheitsfahrer**

Der Gelegenheitsradler ist die eigentliche Zielgruppe, um mehr Menschen auf das Rad zu bringen. Das Rad steht im Keller oder in der Garage und wird nur verwendet, wenn das Wetter schön ist. In der Abwägung, ob das Auto oder das Rad gerade für Strecken bis 5 km genommen wird, hängt von der Situation am Zielort und den Wegbeziehungen dorthin ab. Mit dem Auto mal schnell vor dem bevorzugten Geschäft zu halten, nur wenig Umweg durch die Verkehrsführung und geringes Risiko von Knöllchen durch Falschparken wird oft den Ausschlag für dieses Verkehrsmittel geben. Den Vorzug bekommt das Rad, wenn es sichere und kurze Wege und ausreichend Abstellmöglichkeit am Ziel mit Absperrmöglichkeit gibt.

## **2.3 Anhänger, Trikes und andere Sonderräder**

Egal welcher Zielgruppe 2.1, 2.2, 2.4 oder 2.5 die Radlerin, der Radler zuzuordnen ist, wird immer mehr Platz gebraucht, als mit normalen Rädern. Anhänger dienen meist einem Zweck z. B. Kinderbeförderung, Einkauf und wird als Autoersatz verwendet. Trikes und andere Sonderräder werden gerne von Personen gefahren, die nicht mehr auf normalen Rädern fahren können oder wollen. Dies kann durch eine Behinderung, Gleichgewichtsstörungen oder einfach aus Spaß veranlasst sein. Die Wege müssen mindestens 1 m breit und die Aufstellflächen mindestens 3 m lang sein. Es werden nicht die hohen Geschwindigkeiten gefahren, also wird der Radweg bevorzugt, auch wenn die Führung nicht direkt erfolgt. Ausreichend breit und mit gutem Belag sollte der Weg schon sein.

## **2.4 Familien**

Sind die Kinder so groß, dass sie nicht mehr oder nicht mehr ständig im Anhänger transportiert werden, fahren diese oft selber mit ihren Rädern. Nach der StVO müssen Kinder bis 8 Jahre auf dem Gehweg fahren, bis 10 Jahre dürfen sie dies. Die Eltern fahren dann parallel auf der Fahrbahn. Führt der Weg weg von der Straße oder ist nicht durchgängig befahrbar, wird dies zum Hinderungsgrund, um miteinander Rad zu fahren.

Gibt es ausreichend ruhige und durchgängige Radwege, werden diese bevorzugt benutzt. Die Oberfläche ist, bis auf losen Schotter, eher nebensächlich, weil auf Grund der Kinderräder sowieso kein hohes Tempo möglich ist.

Ideal für diese Gruppe wäre die Freigabe von Gehwegen für Radfahrer in Bereichen, die wenig von Fußgängern benutzt wird und/oder die ausreichend breit sind.

## **2.5 Touristen**

Die letzte große Gruppe sind die Radtouristen. War es früher dem geringen Einkommen geschuldet, so steigen heute immer mehr gutverdienende in ihrem Urlaub aufs Rad, um ihr hektisches Berufsleben auszugleichen. Fernradwege, die sonst an Städten vorbeigeführt wurden (siehe romantische Straße, Mainradweg) werden immer mehr in die Städte verlagert, weil die Reisenden gerne auch mal einkehren und damit Geld in den Kommunen lassen. Gibt es Übernachtungsmöglichkeiten, bei denen das Rad unter Dach und sicher untergebracht werden kann, werden diese bevorzugt. Eine ausreichende Ausschilderung und Unterkunftsnachweise fördern das Verweilen. Werden die Radwege aber unstetig und mit häufigen Stopps, bzw. unnötigen Steigungen angelegt, führt dies eher zur Flucht aus dem Bereich hin zu ruhigeren Übernachtungsmöglichkeiten.

## **3. Definitionen**

Um den Hintergrund zu beleuchten, was in der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen), der

StVO, der VwV der StVO (Verwaltungsvorschrift) benannt ist, wird eine kurze Definition wiedergegeben. Die genauen Zahlen, Abstandsflächen, notwendige Fläche usw. soll an dieser Stelle nicht ausgeführt werden, weil dies doch sehr ins Detail geht.

### 3.1 Radwege

Radwege sind allgemein Wege, die für den Radverkehr bestimmt sind, oder für den Kraftverkehr gesperrt sind. Eine Benutzungspflicht ist im Allgemeinen nicht notwendig, wenn der Weg leicht zu erreichen, parallel zur Straße, in gleicher Qualität und in ähnlicher Führung angelegt ist. Die meisten Radwege werden von Radfahrern auch so gerne benutzt. Wenn Kraftverkehrsknoten umgangen oder Abkürzungen angeboten werden, sollten diese gut ausgeschildert sein.

Benutzungspflichten dürfen seit der StVO-Novelle von 1997 nur noch dann angeordnet werden, wenn eine *besondere örtliche* Gefahrenlage vorliegt und eine Benutzungspflicht die *einzig* Möglichkeit ist, diese Gefahr abzustellen. Eine Benutzungspflicht darf nur für straßenbegleitende Radwege angeordnet werden. Straßenbegleitend ist ein Radweg, wenn er nicht mehr als 5 m abgesetzt, gleich geführt und mit gleichem Vorfahrtsrecht wie die zugehörige Fahrbahn versehen ist. Die Anordnung einer Benutzungspflicht impliziert einen ausreichenden Winterdienst. Die Häufigkeit ist der zugehörigen Straße gleichzusetzen.

Üblicherweise werden Radwege in Form und Verschwenkung für eine Geschwindigkeit von 15 bis 20 km/h angelegt. Die Empfehlungen der ERA gelten insbesondere auch für die Nutzung von Sonderrädern. Die StVO gibt trotz der ERA die Empfehlung mehrspurige Fahrräder auf die Fahrbahn zu schicken.

### 3.2 Radfahrstreifen

Seit der Novellierung sieht die StVO vor, dass bevorzugt Radfahrstreifen und nicht mehr Radwege angelegt werden. Dies ist der Erkenntnis geschuldet, dass der gefühlte sichere Radweg an Kreuzungen oder Einmündungen zur Gefahr für den Radfahrer/in wird. Ein Großteil der Unfälle zwischen KFZ und Rad sind diesem Umstand geschuldet.

Der Radfahrstreifen sorgt für ständige Sichtverbindung. Er muss aber so angelegt werden, dass ein Schutzabstand zu parkenden Autos eingerichtet ist. Radwegen und Radfahrstreifen gemein ist allerdings trotzdem der ungünstige Umstand, dass geradeaus fahrender Verkehr rechts von (potenziellen) Rechtsabbiegern geführt wird, was häufig zu entsprechenden Konflikten führt.

### 3.3 Straßenarten und Verkehrsaufkommen

Auf Straßen Tempo 30 Zonen-Regelung *muss* Mischverkehr eingerichtet sein. Radwege und Radfahrstreifen sind dort unzulässig. In Straßen mit einfacher Tempo 30 Regelung kann es keine besondere örtliche Gefahrenlage und damit auch keine Benutzungspflichten geben.

Innerorts sollen keine Radwege oder Streifen an Straßen angelegt werden, die nicht mehr als zwei Spuren durchgehend aufweisen. Dies gilt auch für Bundes- und Kreisstraßen. Ausnahmen können durch starkes Verkehrsaufkommen (meist mit Schwerverkehr) begründet sein, z. B. Autobahnzubringer und Einfahrt direkt am Ort. Innerorts darf eine Benutzungspflicht auf der in Fahrtrichtung linken Seite, im Allgemeinen nicht angeordnet werden. Muss diese in Ausnahmefällen angeordnet werden, ist insbesondere an vierspurigen Straßen eine sichere Querungsmöglichkeit mit Verkehrsinsel zu schaffen.

Außerorts kann ein linksseitiger Radweg angelegt werden, wenn zuvor eine sichere Querungsmöglichkeit eingerichtet ist. An Ortsverbindungs- und Kreisstraßen dürfen nur bei sehr hohem Verkehrsaufkommen benutzungspflichtige Radwege ausgewiesen werden.

Außerorts müssen an Bundesstraßen Radwege *angeboten* werden. Eine Benutzungspflicht gilt wiederum nur bei straßenbegleitenden Radwegen. Empfohlen wird die beidseitige Anlage von Radwegen, da insbesondere Nachts der Radverkehr, der dem Autoverkehr entgegenkommt stark geblendet wird. Eine Abhilfe können Büsche oder anderweitige geeignete Sichthindernisse schaffen. Der Radweg muss rechtzeitig vor Querungsstellen dann wieder an die Straße herangeführt werden, was nachts allerdings zur Blendung des Radverkehrs führt. Eine Benutzungspflicht ist in Hinblick auf diese Problematik daher nur in Ausnahmefällen der Sicherheit dienlich.

## 4. Allgemeine Situation Friedberg

In Friedberg und seinen Ortsteilen gibt es nur sehr wenige, kurze Stücke von Radwegen, die der ERA entsprechen. Allen diesen Radwegen ist gemeinsam, dass sie nicht benutzungspflichtig sein dürfen. In vielen Bereichen wurde das Radwegschild als Hinweisschild „hier ist ein Radweg“ ausgeführt, was aber der StVO widerspricht. An einigen Stellen wird dadurch sogar eine erhöhte Gefahr für den Radverkehr erzeugt. Hier könnten allenfalls auf den Radweg selbst aufgebrachte Piktogramme Unklarheiten zur Information der Verkehrsteilnehmer herangezogen werden.

Kaum ein Radweg ist über ein längeres Stück stetig und sicher befahrbar. Radwege an Vorfahrtsstraßen müssen rot unterlegt sein. Dies ist bisher nur entlang der B 300 von der Abzweigung Wulfertshausen bis zum Rothenberg der Fall.

Auf die Novellierung der StVO von 1997 wurde bis heute in Friedberg nicht reagiert. Das sind derzeit fast 18 Jahre, die ins Land gingen ohne dass die Verwaltung ihrer Verpflichtung nachgekommen ist.

### 4.1 Von St. Afra ins Zentrum

- Ab dem Stadtgebiet Augsburg B2 am Schwabhof führt ein benutzungspflichtiger Radweg zur Fahrradstraße bei St. Afra. Die zugehörige Straße Chippenhamring ist mit dem Verbot für Radfahrer (Zeichen 254 StVO) zusätzlich gekennzeichnet. Nach etwa fünf Meter ist der Radweg jedoch nicht mehr straßenbegleitend. Der Radverkehr dürfte dort auf die Fahrbahn ausweichen. Dies wird durch das Zeichen 254 verhindert.



**Empfehlung:** Das Zeichen 254 am Chippenhamring entfernen. Die Benutzungspflicht aufheben. Den Einfahrtbereich verbreitern und Hinweisschilder in Richtung St. Afra, Friedberg und Rederzhausen aufstellen.

**Begründung:** Wenn der Weg ausreichend breit und ausgeschildert ist, wird er vom Radverkehr angenommen. Bei mangelndem Winterdienst darf die Fahrbahn ohnehin legal befahren werden. Der Chippenhamring ist außerdem ausreichend breit und hat den Ausbaustatus einer Bundesstraße.

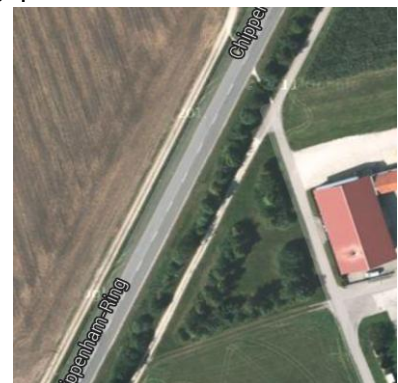
- Von der Fahrradstraße (siehe rechts außen im Bild) führt ein geschotterter Begleitweg entlang des Chippenhamrings. Dieser ist als benutzungspflichtiger Radweg gekennzeichnet. Weder vom Belag, noch von der Entfernung zur nächsten Fahrbahn ist dieser geeignet benutzungspflichtig zu sein. Die Benutzungspflicht ist dort also nicht rechtskonform angeordnet.



Ab der asphaltierten Stichstraße von St. Afra zu den dort stehenden Häusern ist der Weg asphaltiert. Der Asphaltbelag geht bis zum Abzweig Bressuirering.

Ab da ist der Weg wieder geschottert bis er auf den begleitenden Weg entlang des Bahndammes stößt.

**Empfehlung:** Radfahrverbot auf dem Chippenhamring entfernen. Die Schilder sollten entfernt werden. Eine Ausweisung für Touristen (Fernradweg romantische Straße) sollte ab der Radfahrstraße in Richtung Bennomühle erfolgen, um den geschotterten Bereich zu umgehen.



**Begründung:** Benutzungspflicht ist wegen der Schotteroberfläche und der Entfernung zum Chippenhamring nicht rechtskonform.

---

C

- Von St. Afra folgt der Fernradweg romantische Straße der Afrastraße nach Friedberg bis zum Hundetrainingsplatz (kurz vor der Siloanlage Bennomühle) (Bild rechts). Auf den letzten 100 m ist ein beidseitig benutzungspflichtiger Radweg ausgewiesen. Dieser scheint aus Sparsamkeitsgründen wegen der Bedarfsampel für Fußgänger und Radfahrer (siehe Bild rechts) angeordnet worden zu sein.



**Empfehlung:** Die Radwegbenutzungspflicht dort aufheben. Die Anforderung für die Ampel am rechten Fahrbahnrand für Radfahrer.

**Begründung:** Die Ampel ist tagsüber eingeschaltet. In der restlichen Zeit ist eine Anforderung nicht möglich. Die Nebenstraße sollte nicht mit einem Radweg ausgerüstet sein. Die Benutzungspflicht wurde nur erklärt, um die Radfahrer an den Anforderungstaster zu leiten, womit sie nicht rechtskonform ist.



A

- Auf der Gegenseite des Bressuirerings (siehe Bild links oben) führt links und rechts neben dem Bressuirer Ring ein benutzungspflichtiger Radweg mit Schotterbelag. Ein Winterdienst war in diesem Jahr nicht feststellbar. Der Weg ist zu weit von der Straße weg, um ein straßenbegleitender Radweg zu sein. Die Benutzung des Bressuirerings durch den Radverkehr ist aber mit Verbot für Radfahrer (Zeichen 254) gekennzeichnet.

**Empfehlung:** Ausbau der begleitenden Wege oder Aufhebung der Benutzungspflicht. Demontage Zeichen 254 am gesamten Bressuirer Ring. Insbesondere der berganführende Weg sollte ausgebaut und gerade im letzten Bereich kurz vor dem Kreisel jahreszeitenunabhängig benutzbar gemacht werden.

C

**Begründung:** Die Anordnung der Benutzungspflicht ist nicht rechtskonform. Der Bressuirer Ring ist ausreichend breit, um auch den Radverkehr gefahrlos aufzunehmen. Nach dem Ausbau des oberen Bereiches zum Kreisel Rederzhausen, wird der Radverkehr diesen gut annehmen, auch wenn keine Benutzungspflicht, sondern ein Hinweis darauf angebracht wird.



A

- Im Verlauf der Afrastraße ist ab der Ampel ein benutzungspflichtiger Radweg ausgewiesen. Dieser ist bis auf den Anfang, der stark verschwenkt ist, viel zu schmal. Die Nebenstraße Afrastraße benötigt keinen ausgewiesenen Radweg. Das erste Stück bis zur Silostation Bennomühle (von St. Afra aus gesehen) ist sogar im Gegenverkehr freigegeben. Dann müsste der Weg mindestens 2,5 m breit sein. Ab der Abzweigung des Fernradweges romantische Straße nach rechts ist der Weg ausreichend breit. An der Ausfahrt der Bennomühle und an den beiden Feldwegen ist kein Warnhinweis auf beiderseitigen Radverkehr angebracht (Zeichen 205 Vorfahrt achten und Zeichen 1000-32 Radfahrer kreuzen).

**Empfehlung:** Die Radwegbenutzungspflicht an der Afrastraße komplett aufheben. Radverkehrshinweise zum Fernradweg und zum Stadtzentrum am Hundetrainingsplatz vorbei ausweisen. Den Anforderungstaster für den rechtsseitigen Radverkehr an einem eigenen Mast

anbringen.

**Begründung:** Die Afrastraße ist eine Nebenstraße mit geringem Durchgangsverkehr und wird eher von Ortskundigen benutzt. Nebenstraßen mit seiner Verkehrsdichte sollen nicht mit einem Radweg versehen sein.

- A**
- Der Bahndamm begleitende Weg auf der Südseite verbindet Friedberg-West / Hochzoll mit Friedberg. Dieser ist gut asphaltiert, ausreichend breit und wird vom Radverkehr gerne angenommen.

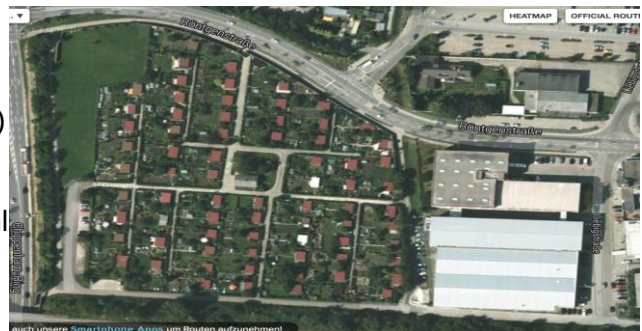


Die Querung der Bahnbrücke ist als benutzungspflichtiger Radweg ausgeschildert. Eine Straßenbegleitung ist nicht erkennbar (Chippenhamring), weil zu weit abgesetzt. Die Durchführung ist für den Radverkehr viel zu schmal, zu stark verschwenkt und unübersichtlich.

**Empfehlung:** Radwegbenutzungspflicht aufheben, weil sowieso nicht rechtskonform. Durchführung ausreichend breit ausbauen, wegen Gegenverkehr mindestens 2,5 m breit und mit ausreichenden Schwenkbereichen. Alternativ ist die Anbringung von Verkehrsspiegeln in der Nordecke der Durchführung denkbar, um entgegenkommenden Verkehr wahrzunehmen und einzuschätzen. Radverkehr sollte zur Afrastraße geführt werden. Durchgangsverkehr zum Baggersee kann über Afrastraße geführt werden. Verkehr nach Friedberg-West nach links durch die Unterführung und über die Meringer Straße.

**Begründung:** Durchführung ist viel zu eng, gefährlich wegen der geringen Übersicht und nicht straßenbegleitend.

- C**
- Nach der Durchführung hat der Radverkehr zwei Möglichkeiten. Geradeaus wäre die Führung, wenn zum Gewerbegebiet Friedberg-West (Rotkreuz) geleitet werden soll. Eine Ausschilderung fehlt und der Weg ist wieder als benutzungspflichtig ausgeschildert, obwohl er nicht straßenbegleitend ist. Nach rechts wäre die Führung entlang der Schrebergärten hin zum Steirer Berg. Grundsätzlich ist dieser Weg ruhig und gut befahrbar. Im Verlauf sind an allen Straßeneinmündungen und an der Anfahrt zur W



S  
gabe vom Segmüller keinerlei Hinweise auf den gezielt geführten Radverkehr angebracht. Auch der Radverkehr wird nicht vor Lieferverkehr gewarnt. Im letzten Stück ist der Weg geschottert und schwer für Tourenräder und Räder mit Anhänger befahrbar. Dies wird noch durch eine ungünstig angebrachte Durchfahrtsperre verschlechtert.

**Empfehlung:** Radverkehrshinweisschilder nach Friedberg-West und Friedberg Mitte. Anbringung von Warnzeichen und Verkehrsspiegeln im Verlauf des Weges. Asphaltierung des Weges bis zur Afrastraße, Umbau der Umfahrsperre auf einen Abstand von mindestens 3 m. Keine Benutzungspflicht, da kein straßenbegleitender Radweg und teils unsichere Verkehrsführung.

**Begründung:** Ab Parkplatz Segmüller wird auch der Verkehr von Hochzoll über diesen Weg geleitet und der Ausbauzustand ist hierfür nicht geeignet. Der An- und Abfahrtverkehr bei der Warenausgabe Segmüller erzeugt große Gefahren für den Radverkehr, weil zur Möbelabholung die Fahrzeuge entweder überladen (schlechte Sicht) oder fremde Fahrzeuge benutzt werden.

- Der Weg weiter entlang des Bahndammes auf der linken Seite ist ausreichend gut ausgebaut. Man gelangt auf ihn über den Weg von den Schrebergärten entlang des Bahndammes. Die Einfahrt von der Afrastraße ist unglücklich gewählt. Durch die vorgeschobenen Verkehrsinseln wird ein einspuriges Rad vor den Inseln nach rechts abbiegen, ein Rad mit Anhänger oder ein Trike muss weit in die Straße ausholen, um an den Inseln vorbeizukommen.



**Empfehlung:** Die Verkehrsinsel zur Verlangsamung des Verkehrs deutlich weiter vorne in die Unterführung aufzustellen.

**Begründung:** Für den Autoverkehr würde das keinen Unterschied machen, für den Radverkehr erleichtert es die Einfahrt.

- Am Zusammentreffen mit dem Fußweg von der Luitpoldstraße zweigt der Weg scharf links ab. Die Stelle ist unübersichtlich. Die Verbindung von Friedberg Süd wäre für den Radverkehr auch vorteilhaft.

**Empfehlung:** An der Stelle Verkehrsspiegel in beide Richtungen anbringen. Den Fußweg durch „Fahrrad frei“ auch für querenden Verkehr zugänglich machen. Eine Ausschilderung für die beiden Richtungen und Wiederholung für Bahnhof Friedberg für Ortsunkundige.

## 4.2 Von Hochzoll nach Friedberg

- Ein Weg führt entlang des Bahndammes von Hochzoll nach Friedberg-West und dann hinter der Tennishalle zur Kreuzung des Chippenhamrings mit der Röntgenstraße. Auf der Gegenseite ist ein Radweg, der mal nicht benutzungspflichtig ist. Dieser führt bis zur Parkplatzeinfahrt von Segmüller. Dort könnte man dann queren und entlang des Segmüllerparkplatz zum Baggersee weiterfahren. Will man weiter geradeaus, dann hindert einen das Gehwegeschild daran. Der Radverkehr muss auf die Fahrbahn oder nach rechts auf den vorher beschriebenen Weg von der Kleingartensiedlung zum Steirer Berg ausweichen.

**Empfehlung:** Ein „Rad frei“-Schild im Bereich des Gehweges würde eine direkte Wegführung ermöglichen. Der Weg ist dennoch nicht ausreichend breit.



**Begründung:** Der geringe Fußgängerverkehr in dem Bereich und die doch stark befahrene Straße erlaubt eine Mitbenutzung des Fußweges durch den Radverkehr. Die Alternative über den Weg am Bahndamm ist mit den obengenannten Gefährdungen deutlich problematischer.

---

- Der Kreisel am Fuß des Steirer Bergs ist sehr ungünstig und gefährlich für den Radverkehr. Kommt man von der Röntgenstraße und will nach links in die Afrastraße, dann muss man aus dem fließenden Verkehr benutzungspflichtig von rechts außen nach links abbiegen. Der ausfahrende Verkehr des Kreisels muss nochmal gequert werden, dann der einfahrende Verkehr der Afrastraße und dann entweder sofort links auf die Afrastraße oder weiterfahren in Richtung Friedberg und dann den nicht gekennzeichneten Weg nach links.

**B**

**C**

Wer zum Bahnhof Friedberg will, kann diesen Weg ebenfalls wählen und dann geradeaus den Berg hoch und oben queren. Hier fehlen die Ausschilderungen zum Bahnhof.

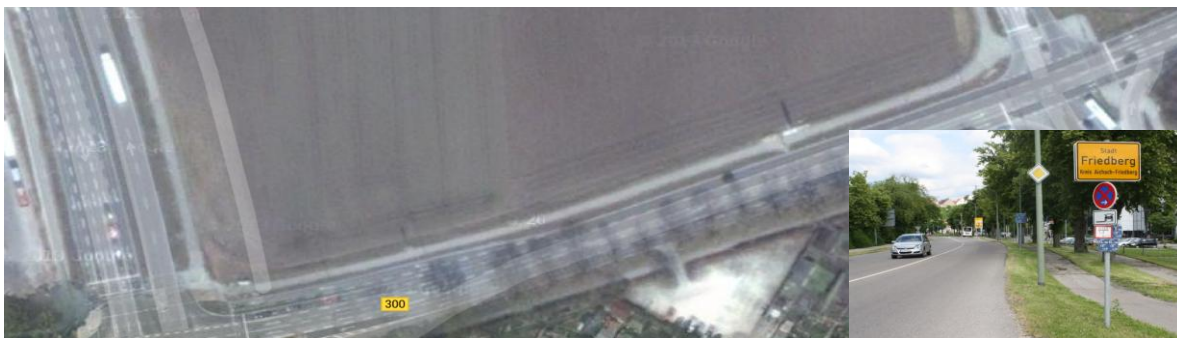
Wer nach rechts in die Afrastraße will, muss nach rechts auf den Gehweg (benutzungspflichtig), fährt 20 m und wird dann über einen Radstreifen wieder auf die Straße geführt.

Betrachtet man dies von St. Afra kommend, dann fährt man auf der Fahrbahn, fährt durch den Kreisel und verlässt diesen Richtung Afrastraße wieder normal. Will man in die Röntgenstraße, so verlässt man den Kreisel in Richtung Afrastraße, quert von rechts außen nach links über die Verkehrsinsel (benutzungspflichtig) und verlässt den Radweg im 90°-Winkel in die Röntgenstraße.

Von der Augsburger Straße kommend und in der Afrastraße fahrend, wird man auf einem Radstreifen auf den Radweg geführt, durch den Kreisel mit 2 Querungen geleitet und verlässt den Kreisel wieder auf einem Radweg und einem Radstreifen (alles benutzungspflichtig).

**Empfehlung:** Die ERA sieht vor, dass der Radverkehr *im* Kreisel geführt wird. Radfahrstreifen sind jedoch nach VwV-StVO nicht erlaubt in Kreisverkehren. Dies ist auch bei diesem Kreisel sinnvoller, als die merkwürdige Verkehrsführung, die auf Grund der fehlenden vierten Lagerungsmöglichkeit und des geringen Platzes entstanden ist. Die Benutzungspflicht ist generell aufzuheben. Am Steirer Berg bergan weiterhin ein Verbot von Radverkehr anzuordnen ist nicht empfehlenswert, da es ohnehin eine Begrenzung auf 60 km/h gibt.

**Begründung:** Eine durchgehende klare, rechtskonforme Planung ist für den Kreisel nicht erkennbar. Die Vorfahrt achten - Situation für den Radverkehr ist innerorts nicht regelkonform. Die Ein- und Ausfahrspuren fehlen bei den meisten Abzweigungen. Der Steirer Berg ist breit genug ausgebaut und geschwindigkeitsbeschränkt, so dass eine Mitbenutzung für den Radverkehr möglich ist.



- Der Weg von Friedberg-West entlang der B300 führt bis zur Kreuzung mit dem Chippenhamring. Der Radverkehr kann geradeaus weiter zum Friedberger Berg und nach rechts in Richtung Steirer Berg geführt werden. Beide Wege sind straßenbegleitend und ausreichend breit. Problematisch ist nur die auf beiden Seiten der B300 erklärte Radwegbenutzungspflicht auch in Gegenrichtung. Dies führt zur Nichtigkeit der Benutzungspflicht und damit zur Möglichkeit auf der B300 weiterzufahren.

**B**

- Der Weg auf der anderen Seite der B300 von der Straßenbahnwendeschleife kommend und geradeaus in Richtung Friedberger Baggersee ist ebenfalls in Gegenrichtung benutzungspflichtig. Dies ist nicht rechtskonform. Die fehlende vierte Querungsmöglichkeit und die unzureichende Querung am Segmüllerparkplatz verbessert die Situation nicht, sondern führt zu weiteren Problemen.

**B**

**C**

**Empfehlung:** Durch eine deutliche Ausschilderung kann die Querungsstelle am Parkplatz Segmüller (wird gleich erklärt) entschärft werden. Ein Hinweis zum Friedberger Baggersee, nach Lechhausen, nach Friedberg-Mitte über Friedberger Berg oder Steirer Berg wäre hier notwendig. Eine Ausschilderung des Bahnhofes wäre für Touristen vorteilhaft.



**Begründung:** schlechte Querung vor Segmüllerparkplatz

- Der Radweg entlang der B300 führt auf der linken Seite bis zur Seestraße. Dort gibt es eine Querungsmöglichkeit der B300. Der Radverkehr kommt dann auf der linken Seite der Augsburgs Straße auf dem Gehweg an. Dieser Bereich ist durch Bewuchs unübersichtlich, zu schmal und führt direkt an stark begangene Bereiche durch den Parkplatz. Obwohl auf der anderen Seite ein Radweg benutzungspflichtig ausgeschildert ist, kann erst nach dem Roten Kreuz gequert werden. Die Sollquerung ist am Abzweig der Afrastraße. Dem Radverkehr wird aber keine sichere Führung angeboten, so dass der meiste Radverkehr den Gehweg weiterhin nutzt. In Gegenrichtung ist er auch immer noch freigegeben.

**B**

**C**

**Empfehlung:** Durch Hinweisschilder sollte der Radverkehr zur Unterführung der B300 bei der Schützenstraße in Richtung Friedberger Berg geführt werden (Baggerseebesucher). Der Radverkehr von Friedberg-West und Hochzoll sollte bereits an der Kreuzung zur AIC 25 neu auf die rechte Seite der B300 geführt werden. An der Ecke sollte ein Verkehrsspiegel installiert werden.

**Begründung:** Der querende Verkehr wird so deutlich reduziert. Die Gefahrstelle Parkplatz Segmüller wird etwas entschärft.

#### 4.3 Vom Baggersee nach Friedberg

- Bereits an der Seestraße sollte der Radverkehr in Richtung Pappelweg und Schützenstraße geführt werden. Die stark befahrene und problematische Engstelle Segmüllerparkplatz und Segmüllerhaupteingang kann damit umgangen werden.

**A**



#### 4.4 Von Dasing nach Friedberg

- Die B300 wird von einem linksseitigen Radweg begleitet. Dieser ist benutzungspflichtig. In weiten Teilen ist der Abstand zur begleiteten Straße zu groß. Auch ohne Benutzungspflicht würde er aber vom Radverkehr benutzt werden.

**A**

Kurz vor dem Stadtgebiet Friedberg wird dieser nach links über das Fuchsloch geführt. Ab da dürfte der Radverkehr die Fahrbahn benutzen, da der Radweg nicht mehr straßenbegleitend ist. Die Ausschilderung an der Stelle ist vorhanden.

Im weiteren Verlauf, ab der Bozener Straße ist er als für Radfahrer freigegebener Gehweg angelegt. Ab da dürfte wieder die Fahrbahn benutzt werden. Eine Benutzungspflicht innerorts für linksseitige Radwege ist nur in besonderen Ausnahmefällen



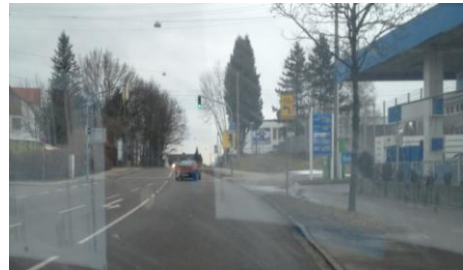
zulässig. Der querende Verkehr wird nicht vor dem Radverkehr gewarnt.

**Empfehlung:** Ausschilderung insbesondere für ortsunkundige Radfahrer in Richtung Stadtmitte, bzw. Augsburg über die Bozener Straße und die Rothenbergstraße wäre sinnvoll.

**Begründung:** Die Radverkehrsführung entlang der B300 ist unstetig und von ständigen Wechseln geprägt. Eine Radverkehrsführung über Wohngebietsstraßen ist deutlich sicherer.

#### 4.5 Von Wulfertshausen nach Friedberg

- Nach Wulfertshausen wird der Radweg rechtsseitig geführt. Er ist als Gehweg mit Radverkehrsfreigabe gekennzeichnet. Ab der Josef-Baumann-Straße wird er von der Wulfertshauser Straße weggeführt. In der Pius-Häusler-Straße wird der Radverkehr über einen 1 m breiten Weg auf den Gehweg entlang der Wulfertshauser Straße geführt. An der Stelle ist eine Kette zur Fahrbahn angebracht. Räder mit Anhänger oder Trikes können diese Stelle gar nicht passieren. Die Führung ist nicht nachvollziehbar.



**Empfehlung:** Ableitung in die Siedlung entfernen.

- An der B300 angekommen wird der Radverkehr ein kurzes Stück auf dem Radweg geführt. Dann endet dieser kurz vor der Ampel. Ab hier könnte die Fahrbahn benutzt werden. Gedacht ist die Querung über die Ampel und die linksseitige Nutzung entlang von Mercedes. Dies ist wieder nicht rechtskonform. Benutzt man die Fahrbahn wird der Radverkehr spätestens an der Kreuzung zur Aichacher Straße durch ein Radverbotschild gestoppt. Die B300 ist an dieser Stelle aber nicht dichter befahren, als etwa 1 km vorher und befindet sich noch vollständig im innerörtlichen Bereich. Zudem ist die Strecke abschüssig, so dass der Radverkehr zügig fahren kann.  
**Empfehlung:** Freigabe der B300 für den Radverkehr oder sichere Quermöglichkeit mit Einfädelspur an der Ampel.



#### 4.6 Von Wiffertshausen nach Friedberg

- Ab dem Abzweig zur Herrgottsruh wird der Radverkehr auf einem linksseitigen Radweg bis zur Ekherstraße geführt. Innerorts ist dies nicht rechtskonform.



**Empfehlung:** Aufhebung der Benutzungspflicht

**Begründung:** Die Straße ist ausreichend breit und übersichtlich.

#### 4.7 Von Rederzhausen nach Friedberg

- In Rederzhausen ist der Weg rechtsseitig geführt. Die angrenzenden Straßen sind in der Regel ansteigend, so dass der Autoverkehr bis zur Sichtkante vorfährt und damit den Radweg vollständig blockiert. Aufwärts ist dies auf Grund der geringen Geschwindigkeit auch kein Problem. Da der Weg aber auch in Gegenrichtung Benutzungspflichtig ist und dort mit höheren Geschwindigkeiten zu rechnen ist, ist eine Gefährdung des Radverkehrs nicht ausgeschlossen und wieder nicht rechtskonform.



**Empfehlung:** Die Benutzungspflicht aufheben. Quermöglichkeit ab dem Plattenweg.

**Begründung:** Der Weg ist zu schmal für Gegenverkehr und zu schlecht einsehbar.

## 4.8 Von Friedberg nach außen

**B**

- In Richtung Dasing ist die Führung ab Aichacher Straße / B300 rot markiert. Die Führung ist stetig. Hier ist nur die Breite auf Grund der Freigabe für die Gegenrichtung zu bemängeln.

**C**

- In Richtung Wulfertshausen gibt es keine sichere Quermöglichkeit. Die Querung an der Fußgängerampel ist nicht rechtskonform. Danach ist sie äußerst gefährlich.

**Empfehlung:** Derzeit kein einfacher Vorschlag vorhanden. Ortsbesichtigung notwendig.

**A**

- In Richtung Wiffertshausen ist ein benutzungspflichtiger Radweg ab der Ekherstraße. Dieser ist auch in Gegenrichtung freigegeben und damit viel zu schmal. Besonders die Hofeinfahrten und das Auf- und Ab führen zur Gefährdung des Radverkehrs.

**Empfehlung:** Benutzungspflicht aufheben

**Begründung:** Die Straße ist sehr gut einsehbar und der Radverkehr kann hier problemlos mitfahren. Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr sowieso auf die Fahrbahn geführt. Trotz höherer Geschwindigkeit gibt es dort keinen Radweg.

**B**

- In Richtung Rederzhausen wird der Radverkehr ab dem Kreisel Münchner Straße linksseitig geführt. Diese Führung linksseitig, innerorts ist nicht rechtskonform.

**C**

**Empfehlung:** Benutzungspflicht aufheben. Kurz vor dem Kreisel nach Rederzhausen sicheren Übergang nach links nach Abzweig zum Industriegebiet Engelschalkstraße schaffen. Alternative ist die Freigabe des Gehweges links der Bahn für den Radverkehr, um die vielen Einmündungen der Industrie zu umgehen und den Radverkehr dort sicher zu führen.

## 5. Stadtgebiet Friedberg

**B**

- Der Kreisel Münchner Straße ist in alle Richtungen im Gegenverkehr für den Radverkehr benutzungspflichtig und damit entspricht er weder der ERA noch ist er rechtskonform. Aus der Ausführung ergeben sich sehr große Gefährdungen. Diese werden durch die Anbindung des Wohngebietes Süd und der dortigen Grundschule bzw. dem Schülerverkehr zur Realschule und Gymnasium verstärkt. Die Einfädelung ist von der Richtung Leopoldstraße nicht gegeben.

**Empfehlung:** Der Kreisel ist regelkonform auszuführen. Das Fahren in Gegenrichtung darf nicht ausgewiesen werden. Die Benutzungspflicht der angrenzenden Gehwege ist aufzuheben.

**Begründung:** Die Anbindung an die Münchner Straße ist rechtsseitig mit der Kreuzung zur Bahnhofstraße zu Ende. Eine Benutzungspflicht ist hier nicht zielführend, weil unstetig. Der Radverkehr würde hier besser auf der Fahrbahn fahren. Von der Bahnhofstraße aus kommend ist der Radverkehr auf der Fahrbahn. Die Auffahrt auf den Radweg ist zu eng und ohnehin meist durch Fußgänger blockiert. Die Benutzungspflicht also nicht sinnvoll. Der Radverkehr entlang der Münchner Straße ist wegen der abschüssigen Straße schnell und sollte nicht über den engen benutzungspflichtigen Radweg und die Ampel geführt werden. Auch hier ist die Fahrt auf der Fahrbahn sicherer.



- Die Münchner Straße allgemein ist durch einen linksseitigen benutzungspflichtigen Radweg begleitet. Eine ausreichende Breite ist nicht und Abtrennung zum Fußgängerverkehr kaum vorhanden. Linksseitige Radwege innerorts sind nicht rechtskonform. Die Ausfahrten durch das Parkhaus und den Parkplatz der Pizzeria gefährden den abfahrenden Verkehr, der deutlich schneller ist, als der auffahrende.  
In den Sommermonaten wird der Bereich an der Fußgängerampel durch die Tische der Pizzeria zusätzlich eingeengt. Die Querung der Ludwigstraße ist dann wieder etwas breiter.

**Empfehlung:** Die Benutzungspflicht aufheben. Radfahrer frei für ungeübte und unsichere Fahrer, die bergauf die Münchner Straße nutzen wollen. Generell den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen ist hier deutlich sicherer.

---



- Entlang der Aichacher Straße ist der Radverkehr auch auf der Fahrbahn zu führen. Auf Höhe des Volksfestplatzes ist der Weg zu schmal für eine Benutzungspflicht und ab dem Hallenbad ist er nicht mehr straßenbegleitend und unstet, weil dort auch die Fußgänger zum Hallenbad unterwegs sind und der Bereich nicht gut einsehbar.

**Empfehlung:** Die Benutzungspflicht aufheben.

---



- Entlang der Bahnhofstraße ist der Radweg auf der rechten Seite in Richtung stadtauswärts. Der KFZ-Verkehr der querenden Jahnstraße steht jedoch sehr häufig bereits auf dem Radweg, um einen Überblick des Verkehrs zu bekommen. Das Ausweichen ist wegen der Pfosten kaum möglich. Durch das Bergabfahren ist der Radverkehr deutlich schneller und sollte auf der Fahrbahn geführt werden.  
Der Bergaufverkehr ist langsamer und könnte mit „Fahrrad frei“ linksseitig geführt werden.

**Empfehlung:** Benutzungspflicht aufheben, Fahrrad frei bergaufwärts, Verkehrsspiegel an der Jahnstraße

**Begründung:** Gefährdung durch Sichtfahrweise der Autofahrer an der Einmündung Jahnstraße.

---



- An der Verlängerung Friedberger Berg im Übergang zur Augsburger Straße ist der rechtsseitige Gehweg als benutzungspflichtig ausgeschildert. Im ersten Bereich ist noch Tempo 30, da ist dies prinzipiell nicht möglich. In der weiteren Führung befinden sich Tankstellen und Supermärkte. Auch hier stehen die Fahrzeuge auf Grund der Steigung vollständig auf dem Gehweg, um einen Einblick in die Verkehrslage zu bekommen.

**Empfehlung:** Die Radwegbenutzungspflicht aufheben.

**Begründung:** Der Radverkehr wird dort häufig übersehen (sporadische wiederkehrende Beobachtung) und ist damit stark gefährdet. Eine Mitführung auf der Fahrbahn ist deutlich übersichtlicher und durch die Breite der Fahrbahn problemlos möglich.

---



- Im weiteren Verlauf der Augsburger Straße sind die Ausfahrten von Möbel Maxx, Rotes Kreuz und Bushaltestelle. Auch dort sollte der Radverkehr nicht auf dem Gehweg geführt werden. Um den Radweg von der Bushaltestelle bis zur Einmündung zur B300 zu nutzen ist ein Radstreifen mit Auffahrmöglichkeit notwendig.

**Empfehlung:** Benutzungspflicht aufheben, Auffahrmöglichkeit nach der Bushaltestelle

## 6. Kurzzusammenfassung

- Weitgehende Aufhebung der Benutzungspflichten für Radfahrer
- Freigabe von Gehwegen für Radverkehr an einigen besonderen Stellen
- Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Freigabe von Chippenhamring, Bressuirering und B300 im Stadtgebiet für den Radverkehr
- Deutliche Wegweisung und Leitung des Radverkehrs im Stadtgebiet
- Umbau einiger besonderer Knoten im Stadtgebiet (Kreisel Münchner Straße, Kreisel Steirer Berg) und Augsburger Straße
- Anbringung von Verkehrsspiegeln an einzelnen Stellen

Betrachtet wurden die Hauptbrennpunkte. Die Aufzählung ist weitgehend ohne Bilder von der Situation. Diese können nachgereicht werden. Die meisten Änderungen sind durch Montage, bzw. häufiger, Demontage von Schildern zu erledigen und damit kostengünstig und schnell erreichbar. Die Baumaßnahmen müssen noch im Detail geplant und besprochen werden. Wir sehen das als zweiten Schritt. Die Beschilderung für die Radverkehrsführung dient der Beseitigung von Gefahrstellen und der Verbesserung der touristischen Anbindung von Friedberg. Der Gelegenheitsradfahrer entdeckt ihm als Autofahrer nicht bekannte Wege. Es profitieren also alle Gruppen davon.

Weitere Gedanken, die noch bearbeitet werden müssen:

- Zum Verweilen in Friedberg für Alltags-, Gelegenheitsradler und Touristen fehlen diverse Abstellflächen mit Anschließmöglichkeit. Wünschenswert wären diese im Bereich der Kirche und / oder im Bereich des Rathauses bzw. der Touristinfo.
- Eine Unterbringung der mitgebrachten Reisetaschen (nicht witterungsgeschützt) in abschließbaren Boxen im Bereich des Rathauses wäre wünschenswert. Die Unterbringung muss nicht regengeschützt sein, weil dieser Schutz durch die Taschen gegeben ist.
- Für Pendler wäre die Unterbringung ihrer Räder und anderer Utensilien am Bahnhof wichtig. Die vorhandenen Radständer reichen nicht aus.
- Touristische Informationen am Rand von Friedberg insbesondere an den Fernradwegen wären sinnvoll und könnten durch die Anbringung von Werbung der genannten Hotel- und Gaststättenbetriebe finanziert werden.
- Hinweis auf Fahrradhändler bzw. Schlauch-o-maten.
- Vorbereitete Touren für Touristen zur Eigenerkundung
- Leihmöglichkeit für E-Bikes im Stadtgebiet z.B. in Zusammenarbeit mit der LEW
- Verzeichnis fahrradfreundlicher Betriebe in Friedberg
- Bedarfsampel an der Wendeschleife Straßenbahn
- Beruhigung des Verkehrs in Friedberg selbst
- Abstellflächen vor Einkaufsmöglichkeiten für Räder (z.B. Abbau von Parkflächen, Aufbau von Absperrbügeln)