



Beschlussvorlage 2021/423	Referat	Kommunalreferat
	Abteilung	Abt. 11, Recht/Öffentliche Ordnung
	Verfasser(in)	

Gremium	Termin	Vorlagenstatus
Bauausschuss	13.01.2022	öffentlich

**Anträge Bündnis 90 / DIE GRÜNEN zum Radverkehr in Friedberg;
verkehrsrechtliche, bauliche und strukturelle Bewertung durch die Verwaltung
und den städtischen Radverkehrsbeauftragten**

Beschlussvorschlag:

1. Die gemeinsame Stellungnahme der städtischen Sicherheitskommission und des Radverkehrsbeauftragten werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die maßgeblichen Inhalte des Antrags im Rahmen der für das Jahr 2022 vorgesehenen Beauftragung eines örtlichen Radverkehrskonzepts nochmals auf eine mittelfristige Realisierbarkeit hin gutachterlich beurteilen lassen, mit dem Ziel an Stelle diverser Inzellösungen in einzelnen Straßen ein attraktives Radwegenetz für das gesamte Stadtgebiet zu entwickeln.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, unabhängig von einem örtlichen Radverkehrskonzept im Jahr 2022 folgende Maßnahmen durchzuführen:
 - a) Verbreiterung des südlichen Gehweges / gemeinsamen Geh- und Radweges in der Herrgottsruhstraße auf Höhe des Hofladen Körner
 - b) Testweise Einrichtung einer Fahrradstraße im westlichen Teil des Pappelwegs im Sommerhalbjahr 2022
4. Die Verwaltung wird beauftragt, unabhängig von einem künftigen örtlichen Radverkehrskonzept und anstelle des im Antrag gewünschten baulichen Geh- und Radwegs in der Austraße das vom städtischen Radverkehrsbeauftragten favorisierte und vorgestellte Konzept (Kombination aus durchgängigen Radfahrerschutzstreifen zwischen Augsburgener Straße und Kreisverkehr Bauhof sowie radfahrtaugliche Ertüchtigung der bahndammbegleitenden Wege von der Ach bis zum Chippenham-Ring) planerisch wiederaufzugreifen und baulich möglichst in 2022 zu realisieren.

anwesend:	für den Beschluss:	gegen den Beschluss:
------------------	---------------------------	-----------------------------



Sachverhalt:

Der Stadtrat beauftragte die Verwaltung mit Beschluss vom 21. Januar 2021, einen Antrag der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN zum Radverkehr im Stadtgebiet inhaltlich zu prüfen.

Der komplexe Antrag ist nochmals als Anlage 1 beigelegt. Er konnte aufgrund wiederholter wechselweiser fehlender Personalressourcen in den tangierten Fachabteilungen erst in einer Sitzung der städtischen Sicherheitskommission am 25. Oktober 2021 gemeinsam mit der Polizei genauer behandelt werden. Da der Stadtrat zu diesem Zeitpunkt bereits einen städtischen Radverkehrsbeauftragten benannt hatte, wurde dieser in die Beratung eingebunden, konnte sich in die Problemstellungen und Lösungsfindungen umfassend einbringen und wird auch in der Sitzung anwesend sein.

Die städtische Sicherheitskommission und der städtische Radverkehrsbeauftragte haben einvernehmlich die folgenden fachlichen Beurteilungen und Empfehlungen zu den beantragten Einzelpunkten ausgesprochen:

Aufhebung der Benutzungsgebote auf allen kombinierten Geh- und Radwegen innerhalb der geschlossenen Ortschaft:

Eine pauschale Regelung für eine Vielzahl von Wegen ist rechtlich nicht möglich und auch nicht sinnvoll, da es sich regelmäßig um eine Einzelfallentscheidung handelt, die sich an den rechtlichen Voraussetzungen (z.B. ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, RAS - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, StVO, VwV-StVO usw.) zu orientieren hat. Weiterhin setzt die Aufhebung einer Benutzungspflicht oder eines Benutzungsgebotes auch voraus, dass dem Radfahrer dann auf der Fahrbahn sichere Verkehrsverhältnisse angeboten werden können. Der Grundsatz „Sicherheit vor Leichtigkeit“ ist für alle Verkehrsarten und –teilnehmer maßgebliche Entscheidungsrichtschnur.

Darüber hinaus liegt die Zuständigkeit für entsprechende Regelungen nicht bei allen Geh- und Radwegen bei der örtlichen Straßenverkehrsbehörde (=Stadt Friedberg), sondern entlang der qualifizierten Straßen (Kreisstraßen, Staatsstraßen, B300) bei der Unteren Verkehrsbehörde (=LRA Aichach-Friedberg).

Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radweg an der Münchner Straße von der Bahnbrücke in nördliche Richtung:

Die Radverkehrsbeauftragten von Stadt und Landkreis haben sich hierzu vorabgestimmt. Demnach ist es grundsätzlich rechtlich möglich, bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen die Benutzungspflicht auch nur in einer Richtung aufzuheben. Für die Gegenrichtung ist dann aber auch eine Alternative (evtl. Fahrradschutzstreifen) zu prüfen.

Zuständige Verkehrsbehörde für die abschließende Entscheidung ist hier aber das LRA AIC-FDB. Dieses hat eine entsprechende Anfrage bereits im Dezember 2020 folgendermaßen ablehnend beurteilt: „Eine Aufhebung der Benutzungspflicht wird aufgrund der hohen Verkehrsstärke (zzgl. Schwerlastverkehr) nicht empfohlen. Da es sich bei dem Verkehrsaufkommen überwiegend um Mischverkehr handelt, ist eine Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht zu befürworten“. Bei einer Ortseinsicht mit dem Radverkehrsbeauftragten wurde als



Alternative vorgeschlagen, Radverkehr aus Friedberg-Süd, der Ziele im östlichen Stadtgebiet ansteuert (z. B. Herrgottsruh, weiterführende Schulen usw.) nach Querung der Bahnbrücke über den Weg entlang der Bahnlinie in Richtung Osten zu leiten.

Einrichtung einer vorgezogenen Aufstellfläche für Radfahrer in der Herrgottsruhstraße an der Lichtsignalanlage (LSA) im Kreuzungsbereich Münchner Straße:

Eine vorgezogene Aufstellfläche an dieser Stelle wäre wünschenswert, ist aber aufgrund der fehlenden Fahrbahnbreite baulich im Bestand nicht möglich, da Radfahrer ja die Möglichkeit haben müssen, an wartenden Fahrzeugen rechts vorbei nach vorne zu fahren, ohne dabei auf die Gegenspur ausweichen zu müssen. Auch bei einer künftigen Neugestaltung des Straßenraums erscheint eine Realisierung aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte (Gebäudekanten, Abgang Garage Ost, starke Fußgängerfrequenz auf beiden Seiten) nicht möglich.

Verbreiterung des südlichen Gehweges / gemeinsamen Geh- und Radweges in der Herrgottsruhstraße auf Höhe des Hofladen Körner:

Aus Sicht der Siko ist die Maßnahme unproblematisch und sinnvoll, soweit dafür der Wegfall eines Stellplatzes billigend in Kauf genommen wird. Die Maßnahme könnte vom Baubetriebshof mit einem geschätzten Zeitaufwand von einer Woche durchgeführt werden.

Einrichtung einer vorgezogenen Aufstellfläche für Radfahrer in der Augsburgur Straße an der Lichtsignalanlage (LSA) im Kreuzungsbereich B 300:

Die Stadt Friedberg hat hierzu am 18. Oktober 2021 eine schriftliche Anfrage an den zuständigen Straßenbaulastträger (Staatliches Bauamt Augsburg) gestellt. Unabhängig von dem dortigen Prüfungsergebnis zweifeln Siko und Radverkehrsbeauftragter an der Realisierbarkeit der Maßnahme, weil dadurch einerseits die Leistungsfähigkeit der LSA überschritten wäre und andererseits ein konfliktfreies Auffahren für Radfahrer auf den nördlichen Geh- und Radweg in Richtung Augsburg nicht möglich wäre. Laut Auskunft des Radverkehrsbeauftragten ist die Örtlichkeit allerdings auch eine Schlüsselstelle im Radverkehrskonzept des Landkreises.

Tempo 30 in der Luitpold- und Afrastraße / Radweg an der Afrastraße / Ausbau des Radwegs nördlich des Bahndamms:

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Reduzierung der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h liegen nicht vor. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen dürfen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Sätze 1 und 3 StVO). Somit ist die Begründung „Sicherheit“ hier bei Weitem nicht ausreichend, zumal weder die Luitpoldstraße noch die Afrastraße eine auffällige Unfallhäufung zeigen. Für den Teilbereich der Afrastraße zwischen der Einmündung Luitpoldstraße und der Bahnbrücke wurde darüber hinaus vom Landratsamt in der Vergangenheit bereits ein Antrag der Stadt auf 30 km/h wegen Lärmschutzes abgelehnt.

Weiterhin raten die Siko und der Radverkehrsbeauftragte dringend von der baulichen Anlage eines verpflichtenden gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der Westseite der (nördlichen) Afrastraße ab, auch wenn das im Widerspruch zum Planungsauftrag aus der Bauausschusssitzung vom 10. Juli 2018 (Vorlage 2018/269) steht. Hauptgrund für die ablehnende Haltung sind Sicherheitsaspekte für die Radfahrer, die – von der Augsburgur Straße kommend – 2 einmün-



dende Straßen (Pettenkoflerstraße und Schulrat-Will-Straße) sowie eine Vielzahl privater Grundstückszufahrten unmittelbar und ohne Sicherheitsabstand queren müssten, während die Unfallgefahr bei Benutzung der Fahrbahn deutlich geringer ist.

Die Rechtsprechung hat in vergleichbaren Fällen die Benutzungspflicht als rechtswidrig angesehen und aufgehoben (vgl. z. B. BVerwG 3 C 42.09 - Radwegebenutzungspflicht nur bei qualifizierter Gefahrenlage zulässig). Im Ergebnis müsste dann die Beschilderung als Gehweg / Radfahrer frei angeordnet werden, wodurch der bauliche Aufwand und die Kosten für die Herstellung des Weges und das damit verfolgte Ziel „Schutz der Radfahrer“ konterkariert werden würden.

Insbesondere der Radverkehrsbeauftragte, aber auch die Siko schlagen alternativ vor, die Sicherheit für Radfahrer hier durch beidseitige Radfahrerschutzstreifen, die bei der momentanen Fahrbahnbreite auch noch realisierbar sind, zu erhöhen. Diese könnten dann mit dem bestehenden und bewährten Radfahrerschutzstreifen an der Luitpoldstraße verknüpft und zusätzlich auch an den Geh- und Radweg entlang der Nordseite des Bahndamms (in Richtung Osten und Westen), sodass mit wenig Aufwand ein Netz für Radfahrer von der Augsburgener Straße bis nach Friedberg-Süd (Bauhof) bzw. vom Bahnhof bis nach Friedberg-West entstehen würde. Der Radverkehrsbeauftragte wird hierzu ein eigenes Konzept erstellen und präsentieren.

Errichtung von Fahrradstraßen:

a. Rechtliche Rahmenbedingungen

Fahrradstraßen können aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO) oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO) angeordnet werden. Das Verkehrszeichen (VZ) 244.1 StVO markiert den Beginn einer Fahrradstraße. Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben sind, sind andere Fahrzeuge außer Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf Fahrradstraßen verboten. Mit der StVO-Novelle 2020 wurde ergänzt, dass das Überqueren einer Fahrradstraße durch andere Fahrzeuge an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße gestattet ist. In Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und der Kraftfahrzeugverkehr muss seine Geschwindigkeit gegebenenfalls weiter reduzieren, da der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf. In Fahrradstraßen ist darüber hinaus das (dauerhafte) Nebeneinanderfahren von Fahrrädern erlaubt.

Gemäß der VwV-StVO kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Daher müssen bereits zum Zeitpunkt der Anordnung hinreichende Anhaltspunkte (z. B. eine nachgewiesene stetige Zunahme des Radverkehrs oder ein städtebauliches Verkehrskonzept) dafür vorliegen, dass in naher Zukunft der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein wird. Zur Unterstützung empfiehlt es sich, die Kfz-Verkehrsstärke mit verkehrslenkenden Maßnahmen, wie Diagonalsperren oder gegenläufigen Einbahnstraßen, zu reduzieren.

Die VwV-StVO betont, dass in Fahrradstraßen anderer Fahrzeugverkehr nur in Ausnahmefällen zugelassen werden darf und führt hier als Beispiel den Anliegerverkehr auf. Sie legt daher fest, dass vor einer Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung) müssen.



Bei den technischen Regelwerken sind im Zusammenhang mit der Planung von Fahrradstraßen insbesondere die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen aus dem Jahr 2006 (RASt 06) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010 (ERA 2010) zu berücksichtigen:

- Die RAST 06 konkretisieren, dass Fahrradstraßen in Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h in Frage kommen. Sie sollten Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen haben und es wird empfohlen, durch verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren.
- Die ERA 2010 ergänzen, dass Fahrradstraßen den Radverkehr bündeln und Rad-Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar machen können. Sie sollen zudem einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit ermöglichen. Zur Verdeutlichung der Fahrradstraße raten die ERA, an Knotenpunkten Piktogramme auf der Fahrbahn aufzubringen oder auch optional bauliche Einengungen vorzunehmen. Im Gegensatz zur RAST empfehlen die ERA, die Entscheidung über die Vorfahrt von den örtlichen Gegebenheiten abhängig zu machen.

b. Verkehrszahlen

- Für die Rothenbergstraße liegen keine aktuellen Verkehrszahlen vor; eine Verkehrszählung ist für das Frühjahr 2022 vorgesehen.
- Pater-Franz-Reinisch-Straße / Hermann-Löns-Straße
2018: DTV = 1217; SV = 4,7%; V85 = 38 km/h
2019: DTV = 1354, SV = 4,8 %; V85 = 40 km/h
2021: DTV = 1366; SV = 5,3 %; V85 = 32 km/h
- Schillerstraße / Robert-Koch-Straße / Pappelweg
Hier liegen ebenfalls keine aktuellen Verkehrszahlen vor
- Schützenstraße (Nord)
2019: DTV = 200, SV = 2,1 %; V85 = 34 km/h
- Schützenstraße (Süd)
2020: DTV = 1418, SV = 3,5 %; V85 = 39 km/h

c. Unfallzahlen

Für den Zeitraum vom 26.10.2018 bis zum 26.10.2021 ergaben die polizeilichen Unfallauswertungen folgende Ergebnisse:

- Rothenbergstraße:
18 Verkehrsunfälle; keine Verletzten
17 Verkehrsunfälle sind auf Fehler beim Ein/Ausparken bzw. beim Vorbeifahren zurückzuführen, ein Verkehrsunfall war ein Einbiegen/Kreuzen aus der Oettlstraße.



- Schillerstraße:
2 Verkehrsunfälle, zweimal Lkw beim Wenden bzw. Rangieren
- Pappelweg:
1 Verkehrsunfall, einmal leicht verletzt, E-Bike, bergab Fahr Unfall, wollte zunächst geradeaus Richtung Pappelweg dann jedoch kurzfristig nach links in die Schützenstraße; ist dabei gestürzt
- Schützenstraße (gesamt, d. h. nördlich und südlich der B 300)
11 Verkehrsunfälle; zweimal verletzt, einmal 14 Jahre, E-Bike, 1,8 Promille, einmal Radfahrer alleinbeteiligt; 9 Verkehrsunfälle beim Rangieren bzw. Vorbeifahren

d. Einzelbewertung

- Rothenbergstraße:
 - Die rechtlichen Voraussetzungen sind aus Sicht der Siko und des Radverkehrsbeauftragten fraglich
 - Die Straße hat eine bedeutende Erschließungsfunktion für das gesamte Wohnquartier am Rothenberg; Anliegerverkehr innerhalb der Fahrradstraße müsste zugelassen werden; die Überwachung der Anliegereigenschaft ist aber in der Praxis nicht leistbar; alternative Routen für den KFZ-Verkehr sind die Bozener Straße und der Heimatshäuser Weg (mit einer dann zu erwartenden dortigen Verkehrsmehrung)
 - Beeinträchtigung des ÖPNV in der Straße durch (zulässiges) Nebeneinanderfahren von Radfahrern
 - Keine Unfälle mit Radfahrern; keine Schulwegunfälle
 - Anbindung an die Aichacher Straße ungelöst („Insellösung“)
- Pater-Franz-Reinisch-Straße / Hermann-Löns-Straße
 - Die rechtlichen Voraussetzungen sind aus Sicht der Siko und des Radverkehrsbeauftragten fraglich
 - Die Straße hat eine bedeutende Erschließungsfunktion für das gesamte Wohnquartier sowie die Wallfahrtskirche, den Friedhof, die Parkplätze südlich und nördlich von Herrgottsruh, die Sozialstation, das Krankenhaus einschließlich dessen Besucher- und Mitarbeiterparkplätzen sowie zwei Kindergärten und das Kinderheim; Anliegerverkehr innerhalb der Fahrradstraße müsste zugelassen werden; die Überwachung der Anliegereigenschaft ist aber in der Praxis nicht leistbar; alternative Routen für den KFZ-Verkehr sind die Ekherstraße (verkehrsberuhigter Bereich!) und – für Herrgottsruh die Herrgottsruhstraße (mit einer dann zu erwartenden dortigen Verkehrsmehrung)
 - Tendenziell eignet sich die Herrgottsruhstraße im Rahmen eines mittelfristigen Gesamtkonzeptes besser als Fahrradstraße
- Schillerstraße / Robert-Koch-Straße / Pappelweg
 - Der Streckenabschnitt des Pappelweges zwischen der Achbrücke und der Seestraße bietet sich aus Sicht der Siko und des Radverkehrsbeauftragten am ehesten für den Testbetrieb einer Fahrradstraße in den Sommermonaten an. Aufgrund verschiedener Abhängigkeiten (Landwirtschaft, Gastronomie) wären jedoch diverse Verkehrsarten



auf der Fahrradstraße zuzulassen. Bei der Abwägung im Rahmen einer politischen Entscheidung ist allerdings zu berücksichtigen, dass u. U. Mehrverkehr in der südlichen Schützenstraße entstehen kann, weil z. B. die leichte Erreichbarkeit der Gaststätten „Kussmühle“ und „Schiller´s“ durch die Fahrradstraße eingeschränkt sein kann.

- Schützenstraße (südlicher Teil)
 - Die rechtlichen Voraussetzungen sind aus Sicht der Siko und des Radverkehrsbeauftragten fraglich.
 - Die Straße hat eine Erschließungsfunktion für das Wohnquartier in der nördlichen Schützenstraße, die dortige Gaststätte, den Reitstall usw., aber auch innerörtlich für die Erreichbarkeit des Freizeitareals am Friedberger See sowie der Friedberger Au. Im Ergebnis müssten hier alle Verkehrsarten zugelassen werden und darüber hinaus der ruhende Verkehr neu geordnet werden, damit als einzige Verbesserung Radfahrer legal nebeneinander fahren dürfen.

Zusammenfassend empfehlen die Siko und der Radverkehrsbeauftragte, die Vielzahl der im Antrag dargestellten Verbesserungswünsche in die Erstellung des von Abt. 32 für 2022 vorgesehenen örtlichen Radverkehrskonzepts mit einfließen zu lassen mit dem Ziel, an Stelle diverser Insellösungen mittelfristig auf ein attraktives Radverkehrsnetz hinzuwirken.

Unabhängig von dem (noch zu beauftragenden) örtlichen Radverkehrskonzept eignen sich folgende Punkte für eine isolierte Betrachtung bzw. zeitnahe Realisierung:

- Verbreiterung des südlichen Gehweges / gemeinsamen Geh- und Radweges in der Herrgottsruhstraße auf Höhe des Hofladen Körner
- Umsetzung des vom Radverkehrsbeauftragten erarbeiteten Konzepts des durchgängigen Radfahrerschutzstreifens Luitpoldstraße / Afrastraße in Verbindung mit der Ertüchtigung der Wege nördlich des Bahndamms sowie optional (noch nicht erfolgte) Prüfung der Realisierbarkeit von Radfahrerschutzstreifen in der Röntgenstraße (eigene Vorstellung durch den Radverkehrsbeauftragten im Bauausschuss).
- Testweise Einrichtung einer Fahrradstraße im westlichen Teil des Pappelwegs im Sommerhalbjahr 2022

Anlagen:

Antrag Bündnis 90 / DIE GRÜNEN zum Radverkehr