



Fachforum Verkehr der Lokalen Agenda 21  
c/o Büro für Nachhaltigkeit/  
Geschäftsstelle Lokale Agenda 21  
Maximilianstraße 3  
86150 Augsburg

## **„Bewegte Sitzung“ - Exkursion für besseren Radverkehr in Göggingen**

Dokumentation der Rad-Befahrung durch Göggingen vom 21.10.2019

### **Fachforum Verkehr der Lokalen Agenda 21 (Anzahl der Teilnehmer: 12)**

**Teil 1** Fotos und Notizen, T.Hecht

**Teil 2** Auswertung Fragebögen, C.Hager

Die Fotos sind © des Fachforum Verkehr. Sollte ein Foto für weitere Veröffentlichungen genutzt werden, bitte erst nach Rückfrage.

T.Hecht

Sprecher des Fachforum Verkehrs der Lokalen Agenda21

**Teil1** - „Bewegte Sitzung im Bild“ ©fv; intern, weitere Nutzung nach Rücksprache!



Die Ballone sind ca. 1,5m von der Mitte des Lastenrades entfernt.

Rechtlich sollte ein Radfahrer beim Vorbeifahren an parkenden Autos 1,2m halten, ansonsten riskieren sie eine Mitschuld bei Unfällen mit öffnende Autotüren.

Autofahrer müssen 1,5m Abstand beim Überholen einhalten. Allerdings jeweils vom Rand!



Die Abstände (links) können nicht eingehalten werden. Hinweis die Ballone sind hier nur 30 cm vom Rad entfernt. Der erkennbare gestrichelte Streifen ist letztlich nur Orientierung. Abstände gelten trotzdem! Autofahrer wissen dies oft nicht! Die Problematik wird verschärft da unterschiedliche Abschnitte existieren. Durchgezogene sind verpflichtend zu nutzen und solche Linien dürfen nicht überfahren werden.



Unterwegs.



Mehrere Radler brauchen zwar Platz, aber so effektive Platznutzung ist wohl nur in der Straßenbahn, nicht im PKW möglich.



An Zwischenstationen wird diskutiert...



und Beobachtungen registriert.

## Aussagen und Beobachtungen, gesammelt T.Hecht:

**Per email:** Da ich leider seit zwei Jahren nicht mehr Fahrradfahren kann (ich bin 76 Jahre alt, 2 mal in Göggingen gestürzt und jeweils mitten auf der Straße liegen geblieben), bekommen Sie eine Antwort per Mail von mir. Ansonsten habe ich eine sehr lange Fahrradfahrt von über 70 Jahren!!! Ich habe mich vor vielen Jahren - es dürften inzwischen knapp 10 Jahre sein - u.a. auch direkt an OB Gribl mit dem unten ausgeführten Anliegen bzgl. Göggingen gewandt. Und leider eine Absage dahingehend erhalten, dass man da halt leider nichts ändern könne.

Konkret geht es um folgendes: Göggingen ist ja geteilt in den "alten Teil" unten am Klausenberg und das sog. Gögginger Hochfeld - oben am Berg. Wer oben wohnt und unten einkaufen oder etwas anderes erledigen möchte, muss zwangsläufig diesen Höhenunterschied bewältigen.

Mit Ausnahme des Klausenbergs sind alle anderen Straßen (Bahnstraße, Graf-Seyssel-Straße, Bergstraße ...) so steil, dass man sie als älterer Mensch nicht aufwärts befahren kann ohne E-Bike. Bleibt nur der Klausenberg. Hier ist aber eine besonders blöde Situation: Der Abstand zwischen parkenden Autos und der hochfahrenden Straßenbahn ist so gering, dass Straßenbahnfahrer nicht wissen, ob sie noch vorbeifahren können oder nicht. Entweder schleichen sie dem Radler hinterher - der Radler fühlt sich unwohl, weil ein ganzer "Tramverkehr" gestoppt wird und wird unsicher. Oder: Der Tramfahrer fährt vorbei, der Radler befürchtet jede Sekunde, vom Rad zu fallen, weil er gestreift wird ... Auch kommt bei älteren Mitbürgern hinzu, dass sie meist nicht mehr ganz so gut hören. Man ist also permanent am Lauschen, kommt jetzt ein LKW oder die Tram oder sonst was ... Die Rechtskurve tut ihr übriges zur Unsicherheit.

Mein damaliger Wunsch an den OB war eine gemeinsame Nutzung des Gehwegs für Fußgänger und Radler, wobei eine geringfügige Verbreiterung des Gehwegs wohl notwendig gewesen wäre. (aber noch sichergestellt hätte, dass die parkenden Autos nicht "angetastet" werden).

Mein ganz persönliches Fazit: Geredet und getestet und abgefragt wird viel und von den unterschiedlichsten Gremien und Personen - passieren im Sinne von Verbesserung tut aber leider nichts.

Mit freundlichen Grüßen  
Helga Eberle

**Per email:** Auf alle Fälle ist es ein Problem mit ständig wechselnde Breite des Raums, der den Radlern tatsächlich zur Verfügung steht.

Auch eine ziemlich große Zahl von kleinen Grundstückseinfahrten und kleinen Nebenstrassen, Parksuchverkehr und einkaufsparkenden türöffnenden Autos müsste doch die Grundlage für Tempo 30 geben. Der Fahrradangebotsstreifen könnte auf der Bgm Aurnhammstrasse ein Sicherheitsgefühl, aber eine gefährliche Scheinsicherheit schaffen. Die Fußgängerinseln in der Straßenmitte sind unsinnig, insbesondere die Richtung Inningen.

An dieser Stelle sei noch einmal auf die Probleme des Fahrradverkehrs von Inningen Richtung Stadion auf der Bgm Ulrich Straße hingewiesen. Es ist ab Ortsrandschild Tempo 70 erlaubt, aber rechts kein Radweg. Die Radlerin nimmt den Radweg links. Will sie dann, wenn der Radweg rechts beginnt, auf die andere Seite wechseln, muss sie eine Straße überqueren, auf der Autos mit 70 und mehr unterwegs sind. Die gut ausgebaute Autostrasse lädt zur schnellen Beschleunigung ein. Scheut der Radler das Risiko und fährt auf der falschen Strassenseite weiter, läuft er Gefahr, vom städtischen VÜD wegen Fahrens auf der falschen Fahrbahnseite verwahrt zu werden. Der VÜD geht bei Fußballspielen gegen Falschparker auf den Grünstreifen zwischen Radweg und Autostrasse vor, und stellt dazu sein Dienstauto auf dem Radweg ab.

Die Stadtpolitik wird weiterhin gebeten sich auf Bundesebene für einen größeren gesetzlichen Freiraum der Kommunen bei der Ausweisung von Tempo30-Abschnitten einzusetzen und die Stadt wird gebeten, diesen vollumfänglich auszuschöpfen.

Liebe Grüße und besten Dank.

Christl

### ***Notizen von T.Hecht nach Gesprächen***

*Für Augsburg typisch: kurz vor Kreuzungen enden Radstreifen. Aber wo soll der Radler an der Kreuzung hin?.*

*Radstreifen sind uneinheitlich und eng. Abstände (s.o.) nicht einzuhalten! Vereinheitlichung der Kennzeichnungen schafft Klarheit und Sicherheit.*

*Sind mehrere Radler unterwegs sind Inseln und Abbiegebereiche zu knapp bemessen. Insbesondere Räder mit Hänger haben keinen Platz.*

*Gedachte Funktion und Wirkung in der Praxis sind zu hinterfragen.*

*Radler die sich auskennen, wählen typischerweise Wege abseits.*

*Hauptverbindungen sind nicht zu erkennen.*

*Angemessene Geschwindigkeitsbegrenzungen!*

*Die Bürgermeister-Auernhammer-Strasse ist aktuell als Staatsstraße ausgewiesen und kann deshalb nicht zum verkehrsberuhigten Bereich oder Fußgängerzone werden.*

Tom Hecht

**Teil2: Zusammenfassung der schriftlichen Rückmeldungen der Teilnehmer(innen) an der Rad-Befahrung durch Göggingen vom 21.10.2019, 17.00-18.15 Uhr**  
(Anzahl der Teilnehmer: 12)

Abschnitt der Bürgermeister-Aurnhammer-Straße

von der Kreuzung Klausenberg bis Kreuzung Bahnstraße (Fahrtrichtung stadtauswärts)

- plötzliche Fahrbahnverengung nach der *Landgerichtstraße*: parkende Autos rechts, fahrende KfZ von links; Gefühl der Bedrängung
- Fahren zwischen parkenden Autos und überholenden KfZ *bis Bahnstraße* zu beengt
- Wunsch nach mehr Platz für Radler/Fußgänger und weniger Parkplätzen
- Wunsch nach Tempo 20 oder 30
- Wunsch: Radfahr-/Aufstellstreifen vor *Kreuzung Bahnstraße/Wellenburger Straße*
- Wunsch nach besserer Linksabbiegemöglichkeit *Richtung Bahnstraße*
- Wunsch nach Abstellplätzen für (Lasten-)Räder im Geschäftsbereich

Abschnitt der Bürgermeister-Aurnhammer/Lindauer Straße bis Kreuzung Allgäuer Straße

- Lob für Vorhandensein eines Schutzstreifens entlang der Straße
- Radwegende mit zwangsweiser Querung auf die linke Straßenseite nach der *Keltenstraße* wird durchweg als gefährlich empfunden; KfZ-Lenker rechneten nicht mit Querung;
- Wunsch: Breitere Verkehrsinsel (Lastenrad/Radanhänger!); Klarere Beschilderung/Wegweisung; Verkehrszeichen „Achtung Radler“ für KfZ-Verkehr; Beleuchtung
- Zweirichtungsradweg auf linker Straßenseite ist für stadteinwärts fahrende Radler nicht als solcher erkennbar.
- Wunsch: Kenntlichmachung des linken Radwegs als Zweirichtungsradweg.

Abschnitt der Allgäuer Straße von der Lindauer bis zur Bgm.-Ulrich-Straße

- Guter Radfahrstreifen
- Einmündung vom gemeinsamen Fuß-und Radweg in den Radfahrstreifen etwas gefährlich (vorherige Verschwenkung des Rad-/Fußwegs mit Bordstein auf Höhe Glascontainer)

Bgm.-Ulrich-Straße bis Lindauer Straße

- Wunsch: Tempo 30-Regelung für mehr Sicherheit

Abschnitt der Lindauer Straße von der Bgm.-Ulrich-Straße bis Kreuzung Bahn-/Wellenburger Str.

- Lob für Vorhandensein eines Schutzstreifen
- Parkplatz vor der Tankstellen-Ausfahrt nimmt Einfahrenden KfZ-Lenkern die Sicht und gefährdet damit Radfahrende;  
Wunsch: Parkplatz streichen.
- Wunsch: Radfahrstreifen/Aufstellfläche vor der Kreuzung Bahn-/Wellenburger Straße

Abschnitt der Bürgermeister-Aurnhammer-Straße  
von der Kreuzung Bahnstraße/Wellenburger Straße bis Kreuzung Klausenberg (Fahrtrichtung  
stadteinwärts)

- Platz zwischen parkenden Autos und Tramschienen zu eng  
Wunsch: Wegnahme einiger Parkplätze zugunsten (Lasten-)Rad-Abstellplätzen (Geschäftsbereich!)
- Einmündung hinter der Haltestellenumfahrung wird als gefährlich empfunden
- Verkehrsinsel führte zur Nichteinhaltung des Mindestabstand überholender KfZ
- Wunsch nach Tempo 20 oder 30
- Wunsch: Fahrradabstellplätze
- Wunsch: Radfahrstreifen oder Bordsteinradweg nach der *Graf-von-Seyszel-Straße* bis *Von-Cobres-Straße* (genügend Platz vorhanden)

Abschnitt Von-Cobres-Straße /Gabelsberger Straße bis Oberbürgermeister-Müller-Ring  
(stadteinwärts)

- Radfahrstreifen wird als hilfreich empfunden
- Schutzstreifen an Engstelle führte zur bedrohlichen Nichteinhaltung des Mindestabstand überholender KfZ
- Wunsch nach Abbiegestreifen für Radler Richtung Pfarrer-Bogner-Straße
- Betriebsgebäude an der B17 stellt Sichthindernis hinsichtlich querender, bergab fahrender Radler dar.

Generell positiv beurteilt:

Vorhandensein von Radfahrstreifen/Schutzstreifen auf einigen Fahrbahnabschnitten.

Durchweg negativ beurteilt:

Ständig wechselnde Breite des Raums, der den Radlern tatsächlich zur Verfügung steht.

„Strukturelle Benachteiligung“ des Radverkehrs → Bessere bauliche Lösungen gewünscht.

Die Stadtpolitik wird weiterhin gebeten sich auf Bundesebene für einen größeren gesetzlichen Freiraum der Kommunen bei der Ausweisung von Tempo30-Abschnitten einzusetzen.

Protokollierung: Christian Hager, 23.10.19