

**Rad-Vorrang-Route  
Innenstadt-Kriegshaber**  
Ein Vorschlag des Fachforum Verkehr  
der Lokalen Agenda 21



Erarbeitet im Rahmen der „Bewegten Sitzung“ vom 1. Oktober 2021

## 1. Einleitung

In der „städtischen Radverkehrskonzeption (Netzplanung)“ vom 11.2.2015<sup>1</sup> waren zwar in der Plan-Legende so genannte „Entwicklungachsen innergemeindlicher Radschnellverbindungen IR II“ enthalten, im Plan selbst aber noch nicht ausgewiesen. Das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen skizzierte bereits vor Jahren Korridore möglicher Radvorrangrouten.

Ziel der "Bewegten Sitzungen" des Fachforum Verkehr ist es hierauf aufmerksam zu machen und exemplarisch mögliche Routen zu erkunden. Dabei gilt es, vor dem Hintergrund der städtischen "Standardanforderungen"<sup>2</sup> grundsätzliche Probleme, konkrete Probleme der Trasse, aber auch andere Auffälligkeiten zu erkennen.

Das Fachforum Verkehr sieht „innergemeindliche Radschnellverbindungen IR II“, hier Radvorrangrouten (RVR) genannt, als wichtigen Baustein um den Radverkehr in Augsburg sicherer, schneller und damit attraktiver zu machen. RVR sollen Radfahrenden durch Bevorrangung und Bevorrechtigung des Fahrtweges möglichst kurze Fahrtzeiten ermöglichen.

Die vom Fachforum angedachte Radvorrangroute wurde als Nord- und als Südvariante vorab skizziert (Anlage 1). Sie entstand vor dem Hintergrund eines sich neu entwickelnden Areals (ehem. Reese-Kaserne), neuer Verkehrsbeziehungen wie durch Studentenverkehre ins Universitätsklinikum und bereits bestehender Verkehrsbeziehungen zwischen Innenstadt, Links der Wertach und Kriegshaber. Ebenso spielt eine kaum standardkonform umsetzbare Radhauptverbindung zwischen Wertachbrücke und Oberhauser Bahnhof eine Rolle. Die hier betrachtete Radvorrangroute soll diesen Aspekten gerecht werden.

---

<sup>1</sup> [www.augsburg.de/fileadmin/user\\_upload/buergerservice\\_rathaus/verkehr/radverkehr/augsburg-fahrradstadt2020\\_netzplan\\_20150211.pdf](http://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/buergerservice_rathaus/verkehr/radverkehr/augsburg-fahrradstadt2020_netzplan_20150211.pdf)

<sup>2</sup> [www.projekt-augsburg-city.de/fileadmin/Daten/BILDMATERIAL/o6-MICROSITES/Die\\_Fahrradstadt/downloads\\_fahrradstadt/20160310-stadtratsbeschluesse/Anlage\\_4\\_Standardanforderungen\\_Radverkehr\\_BSV-15-03039\\_.pdf](http://www.projekt-augsburg-city.de/fileadmin/Daten/BILDMATERIAL/o6-MICROSITES/Die_Fahrradstadt/downloads_fahrradstadt/20160310-stadtratsbeschluesse/Anlage_4_Standardanforderungen_Radverkehr_BSV-15-03039_.pdf)

## 2. Beschreibung der Radvorrangroute (RVR; Anlage 1)

Die skizzierte (Nord- und Süd-) Route wurde in der über zweistündigen „bewegten Sitzung“ abefahren und an Zwischenstationen, sowie danach in einer Gaststätte kritisch besprochen. Hier nun die Ergebnisse, in einzelnen Etappen in Fahrtrichtung Innenstadt-Kriegshaber dargestellt. Die von den Teilnehmer:innen fokussierte Nordroute ist violett markiert.

### 2.1 Gesundbrunnenstraße – Seitzsteg

Die RVR kann bereits einen „Zubringer“ von „Auf dem Kreuz/Volkartstraße“ her haben.

Die Führung der RVR sollte an der Gesundbrunnenstraße, sowie Badstraße und Langenmantelstraße in Form eines breiten Bordsteinradwegs oder Radfahrstreifens auf der Fahrbahn neben den MIV-Spuren erfolgen. Hierzu könnte der MIV gegebenenfalls einspurig und/oder ein Stück weit auf einer Tram-Spur geführt werden. Die Führung des stadtauswärts führenden Radverkehrs auf einem westlichen Zweirichtungsradweg der Kreuzung Klinkenberg/Badstraße soll aufgrund zu geringer Wegbreiten sowie mehrerer LSA-Furten und der damit verbundenen Überschreitung der Höchst-Wartezeit von 30 Sekunden nach RIN beendet werden.

Eine Querung kann im Falle einer Weiterführung über Bad- und Schwimmschulstraße in Form einer neu zu schaffenden Furt auf Höhe des ehemaligen Telegrafenamtes erfolgen (a-Variante).

Im Falle einer Weiterführung am Nordrand des Plärrergeländes (Bild 1) wäre auf Höhe des ehemaligen Lederle-Gebäudes/ Max-Hempel-Straße die Schaffung einer Furt möglich (Bild 2).



(Bild1: Weg am Nordrand des Plärrergeländes, b-Variante)



Empfohlen wird ein Ausbau der bestehenden Furt vor dem Plärrer Ost-Eingang und Führung quer über das Plärrer-Gelände (b-Variante). Hier müsste eine sichere Abgrenzung zum P+R-Verkehr geschaffen werden. Während des Plärrers kann Variante a genutzt werden.

(Bild 2: Möglicher Bereich einer Radweg-Furt, b-Variante)

In allen Fällen dürfte die Wartezeit an einer LSA-gesicherten Furt 30 Sekunden nach RIN für Radschnellverbindungen nicht übersteigen.

Die Querung der RVR mit der Schwimmschulstraße auf der Plärrerwestseite (oder die Führung der RVR auf dieser Straße) geschieht wie für weitere Kreuzungen bevorzugt. Der Seitzsteg ist geeignet für eine Weiterführung der RVR. Er sollte im Falle einer Erneuerung verbreitert werden, um Konflikte mit Fußgänger:innen zu minimieren.

## 2.2 Seitzsteg – Bahnüberführung Manlichstraße

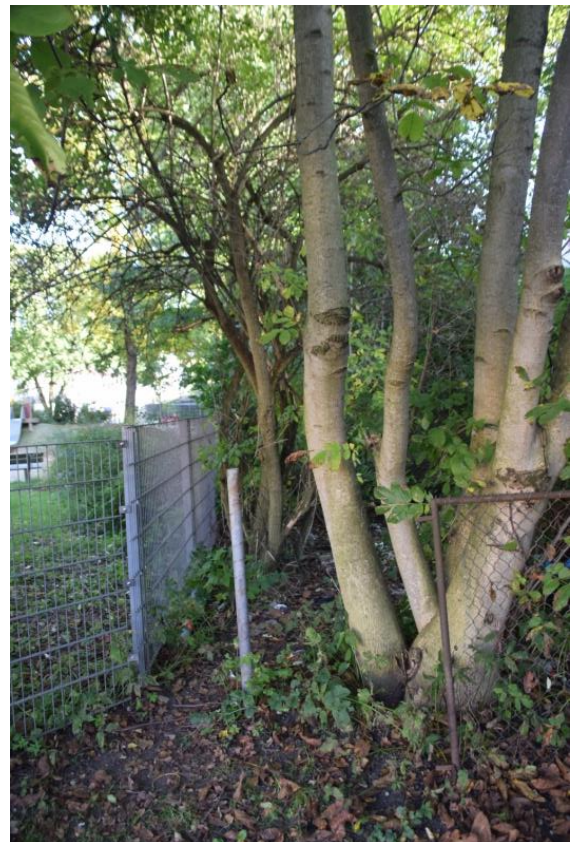
Die direkte gedachte Verlängerung des Seitzsteges in Richtung Westen stellt die Seitzstraße dar. Sie kann als Fahrradstraße ausgebaut werden. Ein Anhalten sollte hier nicht mehr nötig sein, um die Gesamt-Wartezeit pro Kilometer von 30 Sekunden nicht zu überschreiten. Am Ende der Seitzstraße ergibt sich folgende Situation:

Der direkte Weg zur Bahnüberführung Manlichstraße/Saarburgstraße würde durch einen Bereich mit Privatgelände im Osten und Spielplatz im Westen führen. Dort wird aktuell gebaut. Hier wäre mit Grundstückseignern über eine mögliche Wegeführung zu verhandeln. Der städtische Spielplatz könnte umgebaut beziehungsweise umfahren werden. **(a1-Variante)**

Alternativ könnte ein aufgelassener Fußpfad am Bahndamm reaktiviert, verbreitert und als Fahrradstraße genutzt werden (Bild 3). Hier käme es am Ende der Höchstetter Straße allerdings zu beengten Verhältnissen. **(a2-Variante)**

Als Umweg käme das Karree Höchstetter-/Ebner-/ Manlichstraße in Frage. Hier wäre dann eine geänderte Verkehrsführung mit Bevorrechtigung des Radverkehrs zu wählen. Auch eine bauliche Anpassung von Kreuzungen wäre unseres Erachtens nötig, um zu schnellen MIV zu vermeiden. **(b-Variante)** Ein anderer Umweg wäre über Schöppler- und Ebner- zur Manlichstraße.

Die südwestliche Manlichstraße und die Unterführung der Bahnstrecke wären als reine Fahrradstraße auszuweisen (Begegnungsverkehr im Tunnel ermöglichen. Keine LSA mehr.)



(Bild 3: aufgelassener Fußpfad zwischen Höchstetter- und Bahnüberführung Manlichstraße)

### 2.3 Bahnüberführung Manlichstraße – Reese-Areal Ostseite

Die Saarburtstraße wäre in voller Länge als Fahrradstraße auszuweisen.



(Bild 4: Saarburtstraße, Blickrichtung Osten, als künftige Fahrradstraße)

Hier erfolgen zwei weitere Querungen. Die Querung der Reinölstraße wäre nicht bevorrechtigt (aber max. 30s Wartezeit), während die Querung der Sommestraße bevorrechtigt erfolgen sollte, was auch zu einer für die Anwohner angenehmen Geschwindigkeitsreduktion beitragen könnte. Wir wünschen uns eine direkte Weiterführung der RVR in Form einer Fahrradstraße in das Reese-Areal.



(Bild 5: Blick am Ende der Saarburtstraße in das Reese-Areal in Richtung Westen)

## **2.4. Reese-Areal – Rockensteinstraße (a)/Richtung Tunnelstraße (b)**

Nun teilt sich die RVR. Die a-Route verläuft nun als neu zu trassierende Fahrradstraße mit einer S-förmigen Verschwenkung durch den Reese-Park weiter zum Fuß- und Radweg am Leni-Hirsch-Weg. Sie führt weiter an einem Ost-West-gerichteten Teilstück der Reese-Allee hin zur Familie-Einstein-Straße. Diese wird von der RVR möglichst bevorrechtigt gequert und auf der Rockensteinstraße entweder als Fahrradstraße oder freigegebene Einbahnstraße weiter **ins Zentrum Kriegshabers** geführt.

Die b-Route führt zur nördlichen Reese-Allee und zur Ulmer Straße hin. Ab hier könnte dann eine Weiterführung in Form einer RVR (IR II) oder IR III über Tunnelstraße und Dr.-Dürrwanger-Straße **zur Uniklinik** erfolgen.

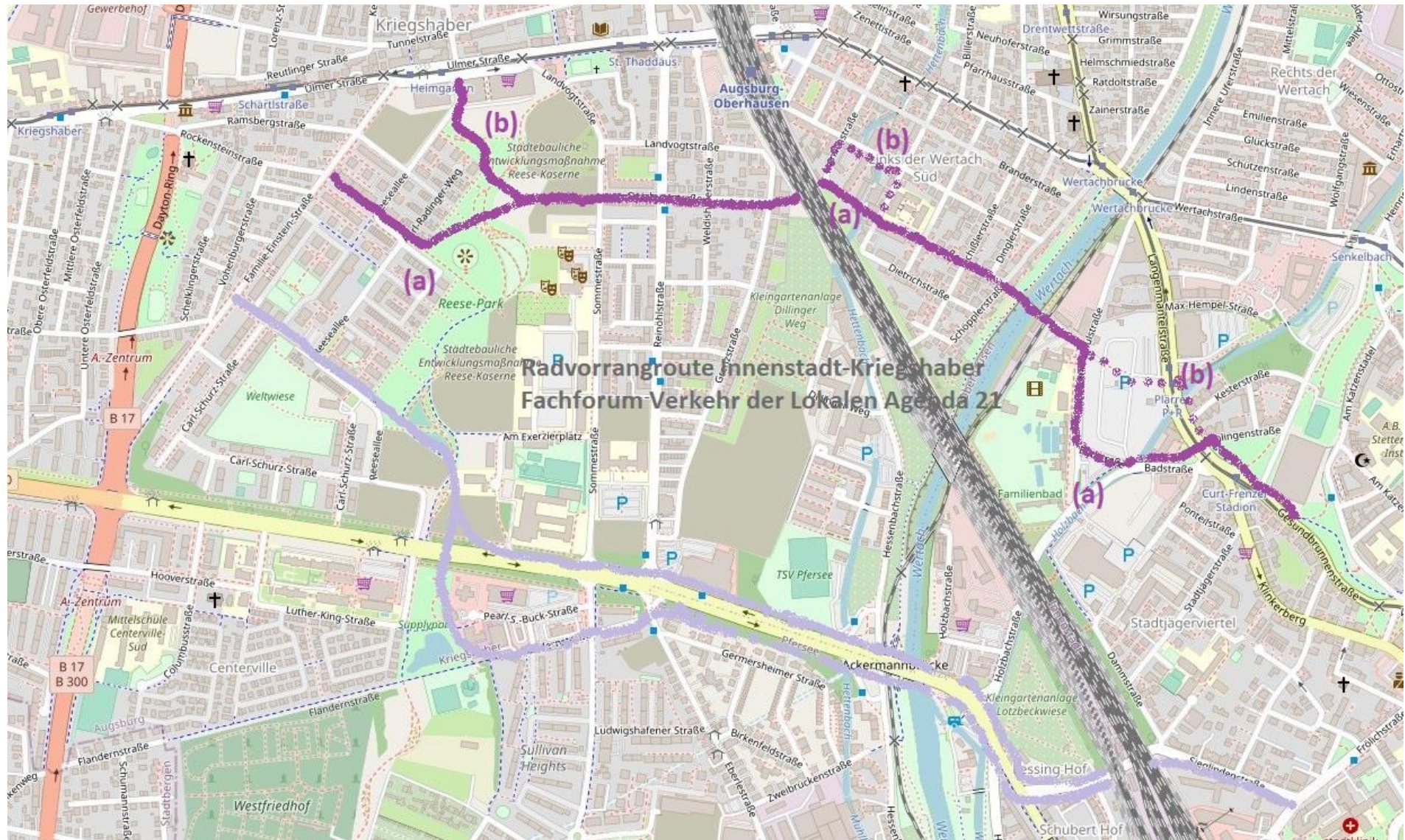
Soweit die Schilderung der Nordroute.

Die **Südroute** kann in gedachter Verlängerung der Markgrafenstraße auf der Trasse einer jetzigen Wohnanlagen-Straße zwischen Familie-Einstein-Straße und Reeseallee in einer großen Kurve weiter durch den Reesepark zur Bürgermeister-Ackermann-Straße hingeführt werden. Ein weiterer Verlauf wurde noch nicht erarbeitet. Die Südroute wurde gegenüber der Nordroute von der Bedeutung her durch die Teilnehmer:innen als nachrangig betrachtet. Gegebenenfalls könnte hier, wie in der städtischen Netzplanung bereits teilweise enthalten, eine Trassierung als IR III erfolgen.

## **3. Fazit**

Die Schaffung einer Radvorrangroute Innenstadt-Kriegshaber erscheint vor dem Hintergrund beschleunigter Klimaschutzmaßnahmen und einer notwendigen Anbindung der Uniklinik und des Reese-Areals an die Innenstadt geboten sowie angesichts einer Führung über Nebenstraßen machbar und schnell realisierbar (a-Variante Höchstetter-/Manlichstraße eventuell später nachzurüsten). Sie schafft eine Alternative zur vielbefahrenen Ulmer Straße.

# Anlage 1: Skizze Radvorrangroute Innenstadt-Kriegshaber; Nordroute (violett) und Südroute (hellviolett)



(Quelle: openstreetmap.org; Bearbeitung: Hager, Christian)