

Neubau Stadtbachstraße 2020/2021

In den Jahren 2020 und 2021 wurde die Stadtbachstraße einschließlich des Anschlusses an die Berliner Allee neu gebaut. Mit diesem Bericht soll die Bauausführung mit den Vorgaben des Stadtrats zur Gestaltung von Radwegen im Rahmen des Projekts „Fahrradstadt“ verglichen und Vorschläge zur Beseitigung von Mängeln gemacht werden.

1. BESTANDSAUFNAHME	2
1.1 STADTBACHSTRAßE AB MAN-KREUZUNG FAHRTRICHTUNG STADTAUSWÄRTS	2
1.2 ABZWEIG/EINMÜNDUNG ZUR BERLINER ALLEE FAHRTRICHTUNG STADTAUSWÄRTS	3
1.3 BRÜCKENABFAHRT STADTAUSWÄRTS	3
1.4 RADWEG STADTBACHSTRAßE MAN-BRÜCKE BIS FUßGÄNGERAMPEL	4
1.5 RADWEG STADTBACHSTRAßE STADTEINWÄRTS AB FUßGÄNGERAMPEL	5
1.6 ABFAHRTSSCHLEIFE VON AUGSBURG OST ZUR BERLINER ALLEE	5
1.7 BERLINER ALLEE ABZWEIG/EINMÜNDUNG BRÜCKENAUFFAHRT RICHTUNG A. OST	6
1.8 BERLINER ALLEE FAHRTRICHTUNG MAN	7
1.9 AUFFAHRTSSCHLEIFE BERLINER ALLEE ZUR LECHBRÜCKE (RICHTUNG AUGSBURG OST)	8
2. ABGLEICH MIT DEN VORGABEN AUS (BSV/15/03039)	8
2.1 ANFORDERUNGEN ZU FÜHRUNGSFORMEN	8
2.2 STANDARDBREITEN FÜR RADVERKEHRSANLAGEN AN RADHAUPTVERBINDUNGEN	9
2.3 KNOTEN (KREUZUNGEN UND EINMÜNDUNGEN)	9
3. DRINGLICHE NACHBESSERUNGEN (VERKEHRSSICHERHEIT)	10
3.1 ABSCHNITT STADTBACHSTRAßE (MAN-KREUZUNG BIS FUßGÄNGERAMPEL)	10
3.2 FUßGÄNGERAMPEL STADTAUSWÄRTS	10
3.3 BERLINER ALLEE ABZWEIG/EINMÜNDUNG BRÜCKENAUFFAHRT RICHTUNG A. OST	10
3.4 BERLINER ALLEE FAHRTRICHTUNG MAN	11
4. NOTWENDIGE VERBESSERUNGEN (ATTRAKTIVITÄT)	11
4.1 ABFAHRTSSCHLEIFE VON AUGSBURG OST ZUR BERLINER ALLEE	11
4.2 THOMMSTRAßE	11
5. FAZIT	12

1. Bestandsaufnahme

1.1 Stadtbachstraße ab MAN-Kreuzung Fahrtrichtung stadtauswärts

- Der Radweg ist grundsätzlich auf dem Gehweg geführt, zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme (29.01.22) war noch keine Markierung zur Trennung von Geh- und Radweg angebracht
- Im Verlauf der Strecke bis zur Fußgängerampel verengen den schmalen Weg zusätzlich die Masten der Straßenbeleuchtung. An den Engstellen ist die Rad-/Gehwegkombination insgesamt nur ca. 2 Meter breit



Foto 1



Foto 2

- Die Fußgängerampel am MAN-Tor wurde einige Meter in Richtung Stadtauswärts verlegt. Im Bereich der Fußgängerampel steht der Ampelmast zentral auf dem Radweg. Rechts von der Verkehrsfläche verblieb ein ca. 1 Meter breiter Grünstreifen mit hoher Betonbrüstung, eine Wegmarkierung ist hier noch nicht angebracht.

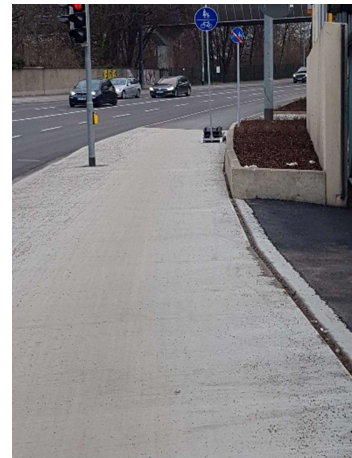


Foto 3

1.2 Abzweig/Einmündung zur Berliner Allee Fahrtrichtung stadtauswärts

- An der weiterführenden Auffahrtsrampe zur MAN-Brücke ist der Radweg deutlich verbreitert aber noch nicht markiert.
- Im Kreuzungsbereich der Abfahrt zur bzw. Auffahrt von der Berliner Allee sind in Fahrtrichtung Lechhausen drei sinnlose Bordsteine quer in den Radweg eingebaut.
- Der Brückenübergang ist im Rahmen der Brückensanierung vor einigen Jahren ausgebaut worden. Hier ist eine echte Fahrradspur mit Geländerabtrennung zum KFZ-Verkehr ausgeführt.



Foto 4

1.3 Brückenabfahrt stadtauswärts

- Im Abfahrtsbereich der Brücke wurde eine komfortable Radweganbindung an die Leipziger Straße realisiert. Der weitere Verlauf in Richtung Schillstraße /Hammerschmiede ist noch nicht ausgebaut.



Foto 5

1.4 Radweg Stadtbachstraße MAN-Brücke bis Fußgängerampel

- Von der Lechbrücke kommend wurde eine komfortable Fahrradspur mit Abbiegespur zur Berliner Allee erstellt.
- Die Straßenquerung wurde zeitgemäß rot eingefärbt, die Straßenanschlüsse sind hier barrierefrei ohne querliegende Bordsteinkanten, bzw. eben ausgeführt.

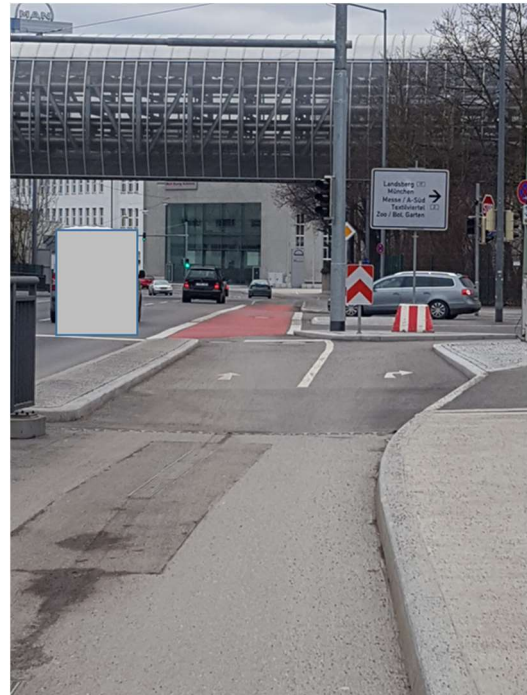


Foto 6

- Der weitere Radwegverlauf in Richtung MAN-Kreuzung ist als Rad-/Gehwegkombination ausgeführt. Bis zum MAN-Eingangstor ist der Radweg deutlich verbreitert, der Grünstreifen wurde hierfür vollständig entfernt.

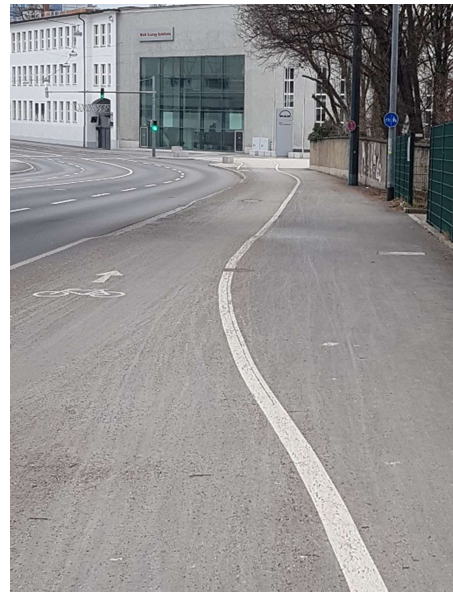


Foto 7

1.5 Radweg Stadtbachstraße stadteinwärts ab Fußgängerampel

- Ab dem MAN-Eingangstor (Stadtbachtor) verengt sich der Radweg insbesondere an der unübersichtlichen Gebäudeecke auf den bisherigen 60er Jahre Zustand. An der engsten und unübersichtlichen Stelle verblieb trotz des vollständigen Straßenneubaus ein Regenfallrohr als zusätzliche Verengung des ohnehin zu schmalen Weges.

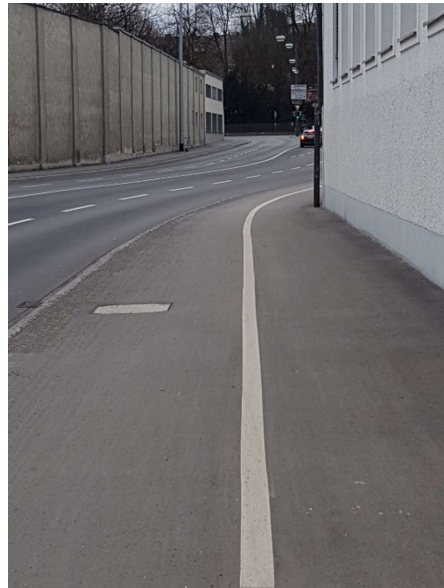


Foto 8

1.6 Abfahrtsschleife von Augsburg Ost zur Berliner Allee

- Die großzügige Rechtsabbiegespur (siehe Foto 6) endet nach ca. 30 Metern in einem kombinierten Rad-/Gehweg um nach der Brückenquerung als Fahrradspur fortgeführt zu werden



Foto 9



Foto 10

1.7 Berliner Allee Abzweig/Einmündung Brückenauffahrt Richtung A. Ost

- Nach der Brückenunterführung endet die Fahrradspur wieder (Foto 11), ist im Kreuzungsbereich seitlich versetzt und wird durch vier Bordsteinschikanen behindert (Foto 12).
- Nach dem Straßenübergang findet sich derselbe Versatz im Radweg, welcher dort wieder auf dem Gehweg geführt ist. (Foto 13)



Foto 11



Foto 12



Foto 13

- Die Gestaltung des Radwegs in der Auffahrt zur Lechbrücke ist noch nicht markiert und noch nicht erkennbar.

1.8 Berliner Allee Fahrtrichtung MAN

- Der Radweg ist ab der Einmündung Brückenstraße als Fahrradspur ausgeführt.
- Eine Linksabbiegemöglichkeit für Radfahrer zur Lechbrücke ist nicht vorgesehen



Foto 14

- Die Fahrradspur endet nach dem Abzweig der Franz-Josef Strauß Str. und verläuft als Rad-/ Gehwegkombination bis zur Anbindung an die Stadtbachstraße



Foto 15

1.9 Auffahrtsschleife Berliner Allee zur Lechbrücke (Richtung Augsburg Ost)

- Der Radweg ist hier noch nicht markiert, soll aber vermutlich als Rad-/Gehwegkombination geführt werden.

2. Abgleich mit den Vorgaben aus (BSV/15/03039)

Im Folgenden wird der Straßenneubau mit den „Standardanforderungen an Radverkehrsanlagen der Stadt Augsburg“ (BSV/15/03039) verglichen.

Entsprechend dem „Augsburg-Fahrradstadt2020_Netzplan_20150211“ ist der Radweg in der Stadtbachstraße als „innergemeindliche Radhauptwegeverbindung“ ausgewiesen.

2.1 Anforderungen zu Führungsformen

„Führungsformen:

Der Radverkehr sollte auf den Radhauptverbindungen durch geeignete Führungsformen bevorrechtigt sein, um die Qualitätsanforderungen zu erfüllen. Eine Separation ist daher anzustreben, sowohl vom Kfz-Verkehr als auch vom Fußgängerverkehr, um Störungen zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die Bevorrechtigung bezieht sich nicht auf eine Vorfahrtsregelung nach der Straßenverkehrsordnung, sondern auf die Führungsform.

Als Standardelemente werden somit folgende Führungsformen definiert, bei denen der Radverkehr separiert oder bevorrechtigt geführt wird:

- ☐ Selbstständige wie auch straßenbegleitende Radwege,

- ☐ *Radfahrstreifen,*
 - ☐ *Umweltspuren als Radfahrstreifen,*
 - ☐ *Fahrradstraßen und*
 - ☐ *sonstige Wege ohne Kfz-Verkehr (als Radweg oder Fahrradstraße auszuweisen).*
- Die Separation sollte baulich erfolgen, jedoch mindestens durch taktile Elemente hergestellt werden.“*

Mit Ausnahme der unter 1.6 und 1.8 beschriebenen Wegstrecken sowie der Lechbrücke wurden die Anforderungen grundsätzlich nicht umgesetzt.

2.2 Standardbreiten für Radverkehrsanlagen an Radhauptverbindungen

Die geforderten Radwegbreiten entsprechen an wenigen Stellen des beschriebenen Ausbaubereiches den formellen Anforderungen und können an folgenden Stellen als ausreichend bezeichnet werden:

- Lechbrücke in beiden Fahrtrichtungen
- Abschnitt unter 1.3 (Brückenabfahrt stadtauswärts)
- Abschnitt unter 1.4 (Radweg Stadtbachstraße MAN-Brücke bis Fußgängerampel)

Die Radwegbreite ist in folgenden Abschnitten unzureichend:

- Abschnitt unter 1.6 (Berliner Allee)
- Abschnitt unter 1.8 (Berliner Allee)

Die Radwegbreite ist in folgenden Abschnitten **völlig unzureichend**:

- Abschnitt unter 1.1 (Stadtbachstraße stadtauswärts MAN-Kreuzung bis Fußgängerampel)
- Abschnitt unter 1.5 (Stadtbachstraße stadteinwärts Fußgängerampel bis MAN-Kreuzung)

In allen anderen Bereichen sind die Radwege als solche noch gar nicht endgültig markiert oder als gemeinsame Geh-/Radwege ausgewiesen, was gemäß den Standardanforderungen nicht zulässig ist.

„Nicht zum Einsatz kommen Führungsformen, bei denen der Radverkehr gleichberechtigt oder untergeordnet ist, da diese eine hohe Verkehrsqualität entgegenstehen:

- ☐ *Gemeinsame Fuß- und Radwege (Gleichberechtigung mit zu Fuß gehenden),“*

2.3 Knoten (Kreuzungen und Einmündungen)

- *Die Führung auf den Strecken ist in den Knoten beizubehalten. Die Radverkehrsanlage ist geradlinig zu führen.*
- *Das direkte Linksabbiegen soll als Standard definiert werden, optional kann zusätzlich die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens angeboten werden.*
- *Freie Rechtabbiegerspuren des Kfz-Verkehrs besitzen ein Sicherheitsdefizit und sollten nicht eingesetzt werden. Alternativ kann die Verflechtung vor dem Knoten erfolgen oder die Ströme mittels Signalisierung verträglich geführt werden.*
- *Der Radverkehr ist in einer Phase zu führen und gesondert zu Signalisieren.“*

Die Anforderungen zur Radweggestaltung an Knoten sind grundsätzlich nicht beachtet.

- Abschnitt unter 1.2 (Stadtbachstraße stadtauswärts Abzweig zur Berliner Allee)
- Abschnitt unter 1.7 (Berliner Allee Abzweig zur Lechbrücke stadtauswärts)
- Abschnitt unter 1.8 (Berliner Allee Fahrtrichtung Norden linksabbiegen stadtauswärts)

Die Radwege sind nicht geradlinig geführt, sie sind durch Randsteine unterbrochen und teils massiv versetzt. Eine Linksabbiegemöglichkeit für Radfahrer wurde überhaupt nicht vorgesehen.

Eine sinnvolle Verflechtung gibt es nicht. Im Bereich 1.7 wird durch den Versatz des Radweges der tote Winkel für LKW beim Rechtsabbiegen zur Lechbrücke noch vergrößert, was eine Maximierung des Gefahrenpotentials darstellt.

3. Dringliche Nachbesserungen (Verkehrssicherheit)

3.1 Abschnitt Stadtbachstraße (MAN-Kreuzung bis Fußgängerampel)

Die aktuell ausgeführten Radwege mit einer Breite von ca. 1 Meter sind für den zu bewältigenden Fahrradverkehr mit Lastenrädern, E-Bikes und konventionellen Fahrräder völlig unzureichend.

Die räumlichen Gegebenheiten in diesem Straßenabschnitt sind für eine vierspurige Straße und angemessene Radwege nicht ausreichend (Kap. 1.1, Fotos 1, 2). Um einen ausreichenden Radwegeausbau zu ermöglichen ergibt sich ausschließlich die Möglichkeit die stadtauswärts führende KFZ-Spur einspurig auszuführen. Der rechte Fahrstreifen ist in einen angemessenen Radweg umzuwandeln.

Dadurch lassen sich wenigstens die Gefahrenstellen auf dem aktuellen Rad-/Gehweg in stadtauswärtiger Fahrtrichtung eliminieren. Im Bereich der Engstelle am MAN-Gebäude (Kap. 1.5, Foto 8) lässt sich durch einen Versatz der Fahrspuren der (Neumarkierung) und einer Verbreiterung des Radweges die Gefahrenstelle wenigstens entschärfen. Dies erfordert jedoch auch einen Versatz des Randsteins (Foto 8).

3.2 Fußgängerampel stadtauswärts

Die Verkehrsführung des Radweges ist in diesem Bereich ungeklärt. Die aktuell augenscheinliche Führung erzeugt eine unnötige und gefährliche Engstelle durch wartende Fußgänger und Radfahrer und Kollision mit dem fließenden Radverkehr. Der Radweg ist hier auf der Fahrspur zu führen, was mit der unter 3.1 beschriebenen Umsetzung einhergeht.

3.3 Berliner Allee Abzweig/Einmündung Brückenauffahrt Richtung A. Ost

In Fahrtrichtung Süden ist eine Neugestaltung des Radweges auszuführen. Hierbei ist insbesondere die Verflechtung mit der Rechtsabbiegespur und eine durchgehende, versatz- und barrierefreie Radwegführung zu realisieren. (Kap. 1.7, Fotos 11, 12, 13)

3.4 Berliner Allee Fahrtrichtung MAN

In der Berliner Allee ist eine Linksabbiegemöglichkeit für Radfahrer zu schaffen (Kap. 1.8, Foto14). Dies kann durch eine rot markierte Aufstellfläche vor der Verkehrsinsel ermöglicht werden.

4. Notwendige Verbesserungen (Attraktivität)

4.1 Abfahrtsschleife von Augsburg Ost zur Berliner Allee

Vollständige Markierung eines durchgehenden Radweges im Bereich der Proviantbachbrücke (Kap. 1.6, Fotos 9 und 10)

4.2 Thommstraße

Der Radweg in der Thommstraße (Fahrtrichtung MAN-Hochhaus) endet an der Einmündung der Herwartstraße und ist gleichberechtigt (über einen schlecht zu befahrenden Randstein) auf dem Gehweg weitergeführt. An der Einmündung der Thommstraße in den Kreuzungsbereich trifft dieser Rad/-Gehweg direkt auf den Ampelmast an einer durch einen Bretterzaun völlig unübersichtlichen Stelle.



Foto 16



Foto 17

Der zweispurige KFZ-Abbiegeverkehr birgt bedingt durch den engen Kurvenradius ebenfalls ein Kollisionspotential.

Hier ist es geboten, den Abbiegeverkehr nur noch einspurig zu führen und den dadurch verfügbaren Raum für einen angemessenen Radweg entsprechend der „Standardanforderungen“ zu verwenden.

5. Fazit

Die gesamte Planung und Umsetzung zeigt, dass die beauftragende Behörde noch immer keine konkreten Planungsvorgaben gibt und die vom Stadtrat beschlossenen Standardanforderungen selbst bei Neubauten wie hier nicht anwendet.

Jedes private Unternehmen ist gesetzlich verpflichtet Gefahrenstellen auf seinem Betriebsgelände zu beseitigen und technische Vermeidungsmaßnahmen umzusetzen.

Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht obliegt der Stadt hier mit Sicherheit eine gleichartige Verantwortung. Einen tödlichen Fahrradunfall gab es in der Stadtbachstraße erst vor wenigen Jahren an einer nahezu unveränderten Stelle (Foto 8).

Die Kapazität einer einspurigen Straßenführung Richtung stadtauswärts ist mit Sicherheit ausreichend zumal der Abfluss in diesem Bereich ungehindert ist. Die Fußgängerampel kann mit dem stadtauswärtigen Verkehrsfluss synchronisiert werden. Im weiteren Straßenverlauf ist die Abbiegespur zur Berliner Allee zu kurz und zu schmal ausgeführt, was schon in der Vergangenheit den zweispurigen Verkehrsfluss zur Lechbrücke behindert.

Hier würde durch eine geradeausführende Spur und eine längere und vollständig breite Abbiegespur zusätzlicher Raum für eine zeitgemäße Verflechtung der Abbiegespur und des Radweges geschaffen. Zusätzlich würde diese Lösung das Einbiegen des KFZ-Verkehrs von der Berliner Allee auf die Lechbrücke erleichtern, da hierdurch ein ungehindertes Einfädeln auf die Brücke ermöglicht wird.

Ein größerer Rückstau auf der Sebastianstraße ist nicht zu erwarten. Diesen Rückstau gibt es bedingt durch die Vorrangschaltung für die Buslinie 44 schon seit mehreren Jahren.

Für das Fachforum Verkehr,

Thomas Brendle, 27.02.2022