

4. bewegte Sitzung des Fachforums Verkehr der lokalen
Agenda 21



Attraktivität von Radwegen, zukunftsorientierte Aufteilung von Verkehrsflächen am Beispiel der kürzlich abgeschlossenen Erneuerung der Stadtbachstraße

1. Einleitung

Im Jahr 2015 wurde vom Stadtrat eine Beschlussvorlage verabschiedet die Mindestanforderungen an die Gestaltung von Radwegen¹ festlegt und ein Netzplan² mit Klassifizierung der Radwege veröffentlicht.

In den Jahren 2020 und 2021 wurde die Stadtbachstraße im Zuge von Brückensanierungsarbeiten vollständig neu gebaut. Die Bauausführung weist im Vergleich mit den o.g. Mindestanforderungen gravierende Abweichungen auf. (siehe dazu „Bestandsaufnahme...vom 28.02.2022).

Ziel dieser bewegten Sitzung war ein Vor-Ort-Abgleich der geschaffenen Radwegesituation im Vergleich mit den oben genannten „Mindestanforderungen“ unter Beteiligung von interessierten Radfahrern und Vertretern des Tiefbauamtes um bei der Behörde Unzulänglichkeiten der Bauausführung bewusst zu machen und mögliche Verbesserungen anzustoßen.

Startpunkt der Veranstaltung war die Kreuzung Fischertor/Thommstraße, der besichtigte Streckenverlauf findet sich in Anlage1

2. Streckenprotokoll

2.1 Fischertor (1)

In der Kreuzung Fischertor, die nicht zum Ausbaubereich zählt, ist der Übergang vom Geh-/Radweg mustergültig ohne nennenswerte Schwellen mit Noppensteinen für Sehbehinderte ausgeführt.

2.2 Einmündung Thommstraße – Sebastianstraße (2)

Der Radwegübergang an der Einmündung Herwartstraße ist durch die Randsteine schlecht befahrbar, ursprünglich angebrachte Radwegmarkierung am Straßenübergang sind wieder entfernt, für Autofahrer aus der Herwartstraße ist nicht erkennbar dass es sich um einen kombinierten Geh-/Radweg handelt.

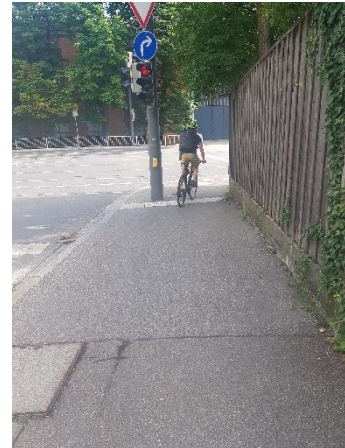
Die Einmündung des Geh-/ Radweges in die MAN-Kreuzung stellt eine Gefahrenstelle dar. Die Bretterwand verhindert jegliche Einsicht in den Kreuzungsbereich, der Ampelmast steht so auf dem Geh-/Radweg dass die Stelle z.B. mit Lastenrädern kaum befahrbar ist, insbesondere durch das hohe Aufkommen an Fußgängern in alle Richtungen ist der Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer hier nicht ausreichend.

¹ https://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/buergerservice_rathaus/verkehr/radverkehr/standardanforderungen_radverkehr-augsburg-stadtrat.pdf

² https://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/buergerservice_rathaus/verkehr/radverkehr/augsburg-fahrradstadt2020_netzplan_20150211.pdf

Die zweispurige Abbiegemöglichkeit für den KFZ-Verkehr ist aufgrund des engen Kurvenradius ebenfalls eine Gefahrenstelle.

Für diese Einmündung wurde vorgeschlagen auf nur eine (breitere) KFZ-Spur zu reduzieren und den dadurch gewonnenen Raum für eine Fahrradspur zu nutzen (mit grünem Rechtsabbiegepfeil für Radfahrer).



2.3 Stadtbachstraße stadtauswärts (3)

Die Aufteilung der Verkehrsfläche zwischen Fußgängern/Radfahrern/Autofahrern wurde kontrovers diskutiert. Die Geh-/Radwegkombination ist für den Verkehr mit Lastenrädern und Fußgängern zu schmal und für einen ausgewiesenen „Hauptradweg“ nicht akzeptabel. Masten der Straßenbeleuchtung verengen die Verkehrsfläche zusätzlich. Das Tiefbauamt führt an, dass auf zwei Fahrspuren aber nicht verzichtet werden konnte und die Planung bereits vor fünf Jahren durchgeführt wurde. Der Vorschlag eine stadtauswärts führende Spur in einen Radweg umzuwandeln ist nach Auffassung des Tiefbauamts nicht realisierbar.

Ein zusätzliches Ärgernis in diesem Verkehrsbereich sind die dort immer wieder abgestellten E-Scooter. Nach Ansicht aller Beteiligten sollte dieser Verkehrsbereich aus Gründen der Verkehrssicherheit für das Abstellen von E-Scootern gesperrt werden.



2.4 Einmündung Berliner Allee (4)

Die Radwegführung im Einmündungsbereich wurde auch im Vorfeld mehrfach kritisiert. Die quer in den Radweg eingebauten Randsteine sind völlig unnötig und hätten vermieden werden können.

Diese Randsteine und auch die Asphaltoberfläche wurden vor der bewegten Sitzung mehrfach nachgearbeitet, was von den Beteiligten als jetzt akzeptable Nacharbeit anerkannt wurde. Der Vertreter des Tiefbauamts bestätigte, dass diese Radwegführung bei Neuplanungen so nicht mehr ausgeführt werden würde.



2.5 Berliner Allee Auffahrt Richtung Augsburg-Ost (5)

In Fahrtrichtung Norden wurde in der Berliner Allee mit dem Neubau des Straßenbereichs eine wenn auch schmale Fahrradspur eingerichtet. In der Linksabbiegespur wurden die Radfahrer aber schlicht und einfach vergessen. Um die Situation zu verbessern wurde eine rot markierte Aufstellfläche für linksabbiegende Radfahrer vorgeschlagen. Zusätzlich ist eine Verbesserung der Auffahrtssituation auf den Radweg zur Auffahrtsschleife erforderlich (Absenkung des Bordsteins).



2.6 Westseite MAN-Brücke stadtauswärts (6)

Die Abfahrtsspur von der Brücke zur Leipziger Straße wie auch der gesamte Übergang von der Brücke Richtung Lechhausen wurde von allen Beteiligten als sehr gelungen gelobt.

Kritisiert wurde jedoch der Bereich der Fußgänger/Fahrradunterführung zur Dr. Otto Meyer Straße. Die Wegmarkierungen sind irreführend, verwittert und nicht mehr zeitgemäß. Die Teilnehmer wünschen entweder gar keine oder eine eindeutige Wegmarkierung im Abfahrts- und Unterführungsbereich. Vorgeschlagen wurden Pfeilmarkierungen entsprechend des üblichen Rechtsverkehrs.

Außerdem wurde der schlechte Erhaltungszustand der Unterführung (Schmutz, Beleuchtung) und die Sichtbehinderung durch die Hecke im Abfahrtsbereich zur Unterführung bemängelt.

2.7 Wirtshaus am Lech (7)

Als letzter Haltepunkt beim Wirtshaus am Lech wurde die Ausfahrtssituation von der Leipziger Straße zur Lechbrücke (stadteinwärts) begutachtet.

Ein Einbahnstraßenschild und das daran angebrachte Halteverbotschild stammen offensichtlich aus den 70er Jahren. Von allen Teilnehmern wurde ein „frei für Radfahrer-Schild“ als Zusatz zum Einbahnstraßenschild gefordert. Zusätzlich besteht der dringende Wunsch, den in den Einfahrtsbereich zur Brücke ragenden Randstein des Gehweges zu versetzen und abzusenken.



3. Fazit

In der Vorbereitung der bewegten Sitzung gab es einigen Austausch mit den zuständigen Personen im Tiefbauamt, was zu Nachbesserungsarbeiten an Radwegauffahrten (Randsteinkanten) geführt hat.

Außerdem ist die Bereitschaft des Tiefbauamtes zur Teilnahme an diesem Vor Ort Termin und der Auseinandersetzung mit den Betroffenen von allen positiv bewertet worden.

Einfache Maßnahmen wie die Reparatur der Beleuchtung, die Reinigung der Unterführung und notwendiger Grünschnitt wurden kurzfristig umgesetzt. Alle anderen vorgeschlagenen Verbesserungen wurden bisher nicht umgesetzt.

Wir hoffen, dass die Erkenntnisse in künftige Planungen und Ausführungen von Baumaßnahmen Einfluss finden.

Anlage 1

