



**RAD**  
**ENTSCHEID**  
**AUGSBURG**



**15.543 mal JA**

**zur #fahrradstadtjetzt**

**Danke**  
**Augsburg**

**Das wurde erreicht:**

**Der Vertrag zum  
Augsburger Bürgerbegehren  
„Fahrradstadt jetzt“**

Unterlage zum Pressetermin 5.7.21

# 1. Mehr und bessere Radwege

---



An für den Radverkehr gewidmeten Gemeindestraßen mit zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h sind durchgehende Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder gemeinsame Geh- und Radwege) herzustellen, die bei anstehenden Änderungen der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur und bei Neuplanungen den Standardanforderungen der Stadt Augsburg aus dem Jahr 2015 (...) und, soweit dort nicht geregelt, den einschlägigen Richtlinien und Bestimmungen entsprechen. Die Stadt wird dieses Ziel auch im Zuge einer Beteiligung an Planfeststellungsverfahren mit einbringen und bei Planungen städtischer Gesellschaften dieses Ziel den städtischen Gesellschaften weitergeben.



# 1. Mehr und bessere Radwege

---

Die Oberflächengestaltung wird der jeweiligen Bedeutung der Radverkehrsverbindung entsprechend ausgeführt. Dabei werden die Radwege, Radfahrstreifen und die Schutzstreifen eine durchgehende, ebene Oberfläche ohne Bordsteinkante aufweisen. Ausnahmen sind möglich, wenn diese Gestaltung baufachlich nicht möglich und/oder finanziell nicht verhältnismäßig ist.

Das Ergebnis der baufachlichen Prüfung und der Verhältnismäßigkeitsprüfung wird dem Aktionsbündnis mitgeteilt. An besonders schützenswerten Stellen soll ein unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge durch bauliche Maßnahmen erschwert werden.

# 1. Mehr und bessere Radwege

---

Kann aufgrund einer besonderen örtlichen Situation weder eine Radverkehrsanlage entsprechend der 2015 beschlossenen Standardanforderungen eingerichtet, noch aufgrund der jeweils geltenden Rechtslage die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden, so ist ausnahmsweise eine geringere Breite zulässig als sich aus den 2015 beschlossenen Standardanforderungen ergeben würde. Sofern in absoluten Ausnahmefällen für die Stadt ein abschnittsweiser Verzicht auf die Einrichtung einer Radverkehrsanlage geboten wäre, ist zuvor eine Beschlussfassung durch das entsprechend zuständige Gremium der Stadt, wie beispielsweise der Bau-, Hochbau- und Konversionsausschuss, herbeizuführen und eine entsprechende Interessenabwägung vorzunehmen. (...)



# 1. Mehr und bessere Radwege – Einzelprojekte\*

---



## Schießstättenstraße

- Tempo 30 (...) zwischen Stadionstraße und Rosenaustraße
- Abhängig von den Ergebnissen der Verkehrszählung wird (...) Schießstättenstraße von der Wertach bis zur Einmündung Rosenaustraße Fahrradstraße.

## Schertlinstraße

- Tempo 30 (...) zwischen Gögginger Straße und Hochfeldstraße

## Luitpold-Brücke, Pferseer Straße, Pferseer Tunnel

- Lückenschluss Tempo 30 von der Luitpoldbrücke (einschließlich dieser) bis zum Pfersee-Tunnel

## Stettenstraße

- als Verkehrsversuch: Tempo 30 im gesamten Verlauf
- Angebotsstreifen auf der Südseite der Stettenstraße zwischen Alpenstraße und Th.-Heuss-Platz

\*diese wurden bereits baufachlich vom Tiefbauamt und/oder Straßenverkehrsbehörde geprüft und gebilligt.

## 2. Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz

---

Ein stadtweites Netz aus Rad-Vorrangrouten soll alle Stadtteile und wichtige Orte des öffentlichen Lebens wie z.B. Hochschulen, Bahnhöfe und Kultureinrichtungen verbinden. Unter Rad-Vorrangrouten sind zusammenhängende Radverkehrsanlagen mit gut befahrbaren und allwettertauglichen Oberflächen zu verstehen. Rad-Vorrangrouten ermöglichen kurze Fahrzeiten mit geringem Zeitverlust und wenigen Stopps sowie ein hohes Radverkehrsaufkommen.

Das Netz aus Rad-Vorrangrouten wird, aufbauend auf dem unter Beteiligung der Interessensvertreter erarbeiteten und vom Stadtrat im Jahr 2015 beschlossenen Netzplan zum Projekt Fahrradstadt, erweitert.



## 2. Rad-Vorrangnetz – Einzelprojekte (Auswahl)

---

### Donauwörter Str.

Planung für Radwegführung zwischen Ulmer Str. und Kreuzung Dieselstraße.  
Realisierung zunächst ggf. als Pop-Up-Radweg.

### Lechhauser Straße.

Auf der Ostseite der Lechhauser Straße (stadtauswärts) Rückbau Kfz-Parkbuchten zwischen Haus 4 und ARLT-Komplex

### Auf dem Kreuz und Klinkertorstraße

konzeptionelle Planung von Maßnahmen, um Straßenzug als Radvorrangroute zu qualifizieren. Dabei (...) wegen der Lärminderung für die Anwohner auch Ersatz Kopfsteinpflasters durch Asphaltbelag oder gesägtes Pflaster o.ä.



### 3. sicherere Kreuzungen und Einmündungen

---



Neu zu bauende, zum Umbau oder Sanierung anstehende Gemeindestraßen werden im Bereich von Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten so gestaltet, dass freie Sichtbeziehungen für und auf den Radverkehr gegeben sind und Kraftfahrzeuge möglichst nur langsam abbiegen können. Die rechtlich bindenden Vorgaben und Bestimmungen sind dabei zu berücksichtigen.

Radfahrstreifen werden an Ampeln baulich so gestaltet, dass wo die Platzverhältnisse dies zulassen, ausreichend große Radaufstellflächen vorhanden sind. Dies gilt auch für Radverkehrsführungen im Seitenraum (wie getrennte/gemeinsame Geh- und Radwege) unter besonderer Berücksichtigung der Belange der Fußgänger und der Barrierefreiheit.



### 3. Sichere Kreuzungen – Einzelprojekte

---



**Jakoberstraße.** Radwegführung in der Jakoberstraße wird untersucht und Verbesserungsmöglichkeiten werden ausgearbeitet.

**Straßenzug Grottenau, Karlstraße, Leonhardsberg, Pilgerhausstraße.**  
Zertifiziertes Büro erstellt Sicherheitsaudit für Radfahrer.

Beauftragung eines Verkehrsgutachtens mit Freiflächenplanung und im städtebaulichen Kontext zur Neuordnung der Verkehrsflächen. [Ziele:]

- Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs
- Verbreiterung der Radwege zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs
- [Prognose der] Verkehrsverlagerungen auf andere Straßen

# Sichere Kreuzungen – Einzelprojekte\*

---



## **Klinkertorstraße, Einmündung Klinkertorplatz.**

- An der Ampel am südwestlichen Ende der Klinkertorstraße Aufstellfläche für Radfahrende (...)
- PKW-Verkehr vor der Ampel wird auf eine Spur reduziert.
- Markierungen und Richtungspfeile werdem angebracht.

## **Ulmer Straße Höhe Bahnhof Oberhausen (Nordseite)**

- Tempo 30 zwischen Neuhäuserstraße und Bahnunterführung.
- Abmarkierung Angebotsstreifens zwischen Neuhäuserstraße und Bahnunterführung.

\*diese wurden bereits baufachlich vom Tiefbauamt und/oder Straßenverkehrsbehörde geprüft und gebilligt.

## 4. Mehr Radabstellplätze im öffentlichen Raum

---

Im gesamten Stadtgebiet sind gut zugängliche Abstellmöglichkeiten vorhanden, an denen Fahrräder stabil angeschlossen werden können. Diese bieten auch Platz für Lastenräder und Kinderanhänger. Orte des öffentlichen Lebens und zentrale Haltestellen im Bus- und Straßenbahnnetz (ÖPNV-Knoten) haben Radabstellanlagen, die möglichst vor Diebstahl und Witterung schützen. Mindestens jeder 5. Radstellplatz ist für Lastenräder bis 2,60 m Länge geeignet und wird durch ein kleines Schild für solche reserviert – es sei denn die örtlichen baulichen Gegebenheiten lassen dies nicht zu.

Gemeinsames Ziel der Vertragsparteien ist es, die Zahl oberirdischer, öffentlicher Kfz-Stellplätze im innenstadtnahen Bereich weiter zu reduzieren. (...) Im Rahmen dieses Vertrags verpflichtet sich die Stadt, in den 5 Jahren 2021 – 2025 die Anzahl der (...) Kfz-Stellplätze im Bereich der innenstadtnahen Bereiche (Anlage 2) um insgesamt mindestens 550 zu reduzieren.



## 4. Mehr Radabstellplätze im öffentlichen Raum: Einzelprojekte

---

- Fußgängerzone Annastraße: zusätzliche Fahrradparkbügel
- Martin-Luther-Platz : zusätzliche Fahrradparkbügel
- Fuggerstraße Ostseite (Stadtmarkt): keine Reduzierung der Fahrradabstellplätze
- Stadtmetzg : zusätzliche Fahrradparkbügel
- Spitalgasse und Bäcker-gasse: zusätzliche Fahrradparkbügel (Vorbehalt Bürgerbefragung)
- Maximilianstraße: mind. 10 zusätzliche Fahrradparkbügel
- Heilig-Kreuz-Str.: mind. 8 zusätzliche Fahrradparkbügel
- Bürgerbüro An der Blauen Kappe: mind. 9 zusätzliche Fahrradparkbügel
- Parkplatz Zoo: zusätzliche ca. 50 Fahrradbügel (für 100 Räder) + ca. 20 Parkplätze für Lastenräder und Räder mit Anhängern



# 5. Änderung der Stellplatzsatzung

---

Bis Ende 2021 [neue] Stellplatzsatzung [...]:

- Allgemeiner PKW-Stellplatzschlüssel wird [von 1,1] auf 1,0 reduziert
- Für Mehrfamilienhäuser ab 10 WE:
  - **PKW-Stellplatzschlüssel** 0,8 wenn [...] gute ÖPNV-Anbindung, gute Nahversorgungsangebote sowie Stellplätze im Gemeinschaftseigentum. Zusätzliche Reduzierung auf bis zu 0,5 bei Vorliegen weiterer Kompensationsmaßnahmen, die von den städtischen Gremien zu beschließen sind.
  - **Radabstellplätze:** 1 Radabstellplatz pro 25 m<sup>2</sup> Wohnfläche + 1 Großabstellplatz Lastenräder, Behindertenfahrräder und Fahrradanhänger je WE ab 50 m<sup>2</sup>
- Vergleichbare Regelungen für alle anderen Gebäudetypen
- **Umwandlungsrecht in Bestandsgebäuden:** 25% der vorhandenen Kfz-Stellplätze dürfen in Abstellplätze und Sonderabstellplätze für Fahrräder umgewandelt werden.



# Was heißt das in Zahlen?



## PKW-Stellplätze ab 2022:

–10 % für Einzelbauten und  
kleine MFH

–28 % für MFH ab 10 WE

–55% für MFH mit allen  
Kompensationsmaßnahmen

Im Mittel ca. 30-40 % weniger als jetzt

## Fahrrad-Stellplätze

**JETZT:** 1 Radstellplatz pro 30 m<sup>2</sup>

### ab 2022:

1 Normalstellplatz pro 25 m<sup>2</sup> +  
1 Sonderradparkplatz pro WE ab 50 m<sup>2</sup>

bei 300 m<sup>2</sup> Wohnfläche JETZT = 10  
ab 2022: 300/25 = 12

+ 4-6\* Sonderradparkplätze ~ 5

\*abhängig vom Zuschnitt der WE

---

Summe ab 2022 **17**

Im Mittel ca. 70 % mehr als jetzt

## 6. Berichte und Online-Meldeplattform

---



- Es wird jährlicher (...) Fortschrittsbericht zum Stand und der Verbesserung des Radverkehrs veröffentlicht. Dieser Bericht enthält transparente Aufstellungen über die für die Radverkehrsförderung verausgabten Mittel, getrennt nach Projekten, Eigen- und Fördermitteln.
- Die Stadt wird im Jahr 2021 ein Vergabeverfahren zur Beschaffung einer nicht kommunikativen Mängelmelde-Software durchführen. Die Beschaffung und Inbetriebnahme der Software soll nach Möglichkeit noch im Jahr 2021 erfolgen. Die Software muss eine Anbindung zur vorhandenen Software der Stadt Augsburg ermöglichen.

# 7. Ressourcen

---

**Mittel.** Die Stadt erhöht (...) 2021 (...) das Investitionsvolumen für den Radverkehr um 0,5 Mio. EUR.

- 2022: zusätzlich + 1,0 Mio. EUR
- 2023: zusätzlich + 1,5 Mio. EUR
- 2024: zusätzlich + 2,0 Mio. EUR
- 2025: zusätzlich + 2,5 Mio. EUR

**Personal.** [Die Stadt schafft für die Belange des Radverkehrs neue Planstellen]:

- Im Jahr 2021                   + 1 Stelle [bereits geschaffen]
- im Jahr 2022                   + 2 Stellen
- im Jahr 2023                   + 1 Stelle
- im Jahr 2024                   + 2 Stellen



# Danke

---

an die Bündnispartner und  
Unterstützer des  
Radentscheids  
„Fahrradstadt jetzt“

... sowie die vielen  
Radbotschafterinnen und  
Unterschriftensammler

\*Abgebildet ist eine Auswahl der Unterstützer.



**BÜRGERAKTION  
PFERSEE  
„SCHLÖSSLE“ e.V.**



# Das Kleingedruckte

---

**Das Aktionsbündnis Fahrradstadt jetzt** wird getragen von:

- Allgemeiner deutscher Fahrrad-Club ADFC (Kreisverband Augsburg)
- Forum Augsburg lebenswert e.V.
- Fridays for Future Augsburg
- zahlreichen engagierten Radfahrer\*innen aus Augsburg und Umgebung

**Hinweis:** Die gezeigten Auschnitte aus der vertraglichen Vereinbarung geben diese nicht originalgetreu und ohne Zusammenhang wieder. Es wird empfohlen, geplante Zitate mit dem Vertragstext abzugleichen. Dieser kann gerne angefordert werden!

## **Kontakt:**

Arne Schäffler

Sprecher Aktionsbündnis „Fahrradstadt Jetzt“

Mitglied des Vorstands ADFC Augsburg

Fuggerstraße 14

86150 Augsburg

[arne.schaeffler@adfc-augsburg.de](mailto:arne.schaeffler@adfc-augsburg.de)