



**Stadt Augsburg  
Fahrradstadt 2020**

- Protokoll 1. Arbeitskreissitzung -



Datum: 29. Januar 2014, 18:00 bis 20:45 Uhr

Ort: Rathaus Augsburg, Sitzungssaal

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

### **TOP 1: Begrüßung**

- Begrüßung durch Herrn Stadtbaurat Merkle:
  - Kurze thematische Einleitung zum Projekt Fahrradstadt 2020 und
  - Begrüßung von Herrn Dr. Kaulen und Herrn Reintjes vom Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK).

Herr Dr. Kaulen moderiert die weiteren Tagesordnungspunkte der Arbeitskreissitzung mit Hilfe eines Powerpoint Vortrages (siehe. Anhang).

### **TOP 2: Vorstellung**

- Vorstellung des SVK durch Herrn Dr. Kaulen
- Vorstellungsrunde aller Mitglieder des AK unter Nennung der persönlichen Erwartungshaltung an das ambitionierte Projekt. Dabei herrscht ein breiter Konsens. Zusammenfassend wurden folgend Ziele/Wünsche von den Mitgliedern des Arbeitskreises formuliert:
  - Grundsätzlich wird mehr Arrangement zugunsten des Radverkehrs erwartet.
  - Der Radverkehr soll als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer im Gesamtverkehrssystem der Stadt Augsburg etabliert werden.
  - Grundsätzlich ist ein besseres Miteinander im Straßenverkehr anzustreben.
  - Die städtebauliche Qualität der Verkehrsachsen soll aufgewertet werden.

### **TOP 3: Anlass, Aufgabenstellung und Zielsetzung**

- Vortrag Herr Dr. Kaulen zu TOP 3 (Folien: Seite 2 unten bis 7 oben) mit den Themen
  - Wandel der Rahmenbedingungen in Umwelt, Politik und Gesellschaft,
  - Bisherige Arbeiten zur Verkehr und Radverkehrsförderung der Stadt Augsburg,
  - Anforderungen an künftige Verkehrssysteme (Multimodalität) und
  - strategisches Vorgehen.
- Die aufgeführten Punkte zu Anlass und Zielsetzungen wurden durch Mitglieder des AK wie folgt ergänzt:
  - Fahrradstraßen sollten neben Radverkehrsanlagen fester Bestandteil der Zielsetzungen sein, um durchgängige fahrradfreundliche Achsen zu bilden.
  - Die Belange der Fußgänger sollen gleichberechtigt berücksichtigt werden.



- Fahrradverleihsysteme sind für die Nutzer kostengünstiger anzubieten, um den Mobilitätszugang auch für sozial Schwächere zu gewährleisten.
- Die Stadtstruktur von Augsburg erfordert u.U. eine stärkere Einzelbetrachtung der Stadtteile.
- Idealerweise sollte eine Entzerrung der Infrastruktur angestrebt werden, indem die Hauptachsen des Fahrrad- und Kfz-Verkehr getrennt werden sofern dies räumlich umsetzbar ist.

#### **TOP 4: Grundlagen der Radverkehrsförderung**

- Vortrag Herr Dr. Kaulen zur systematischen Radverkehrsförderung (Folien: Seite 7 bis 13) mit anschließender Diskussion. Themenbereiche sind
  - StVO und VwV-StVO zum Radverkehr als gleichberechtigter Fahrverkehr und
  - Vorstellung der vier Säulen der Radverkehrsförderung mit entsprechenden Beispielen aus der Praxis.

#### Säule Infrastruktur (Radverkehrsanlagen):

- Gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Verkehrsberuhigten Bereichen auch für den Radverkehr? (Herr Quarg)
  - SVK: Ja, die Vorgaben der StVO gelten für alle Verkehrsteilnehmer. Verkehrsberuhigte Bereiche sind städtebaulich besonders wertvoll und bieten eine hohe Verkehrssicherheit. Ein zügiges Radfahren ist aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit jedoch nicht möglich.
- Es herrscht Konsens, dass eine Diskussion, welche Verkehrsteilnehmer sich mehr oder weniger an die StVO halten Kontraproduktiv ist. Ziel sollte die Radverkehrsförderung sein. Dabei sollte der Verkehrsraum als öffentlicher Raum der gesamten Bevölkerung aufgegriffen werden, um ein besseres Miteinander zu fördern (Herr Lis, Frau Leiprand)
- Es existieren Einheitslösungen zur Führung des Radverkehrs an Haltestellen des Straßenbahnverkehrs (ERA 2010). Eine Einzelfallbetrachtung ist jedoch zwingend notwendig, da die Einheitslösungen aufgrund der komplexen Anforderung im Zusammenspiel zwischen Kfz-, Rad- und Straßenbahnverkehr nicht auf jede Situation übertragbar ist. Die Stadt Augsburg kann durch die Erarbeitung von weiteren Musterlösungen eine bundesweite Vorreiterrolle einnehmen (SVK auf Anfrage von Herrn Posch).
- Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist auch an Bushaltestellen eine sichere Lösung. Unsichere Radfahrer können hinter einem haltenden Bus warten, erfahrene Radfahrer können analog zum Kfz-Verkehr den Bus überholen. Wichtig ist, dass Konflikte mit Fahrgästen vermieden werden (SVK auf Nachfrage von Herrn Mayer).
- Radfahrer sollen zukünftig das Gefühl haben in Augsburg willkommen zu sein. Hierzu ist auch die Führung des Radverkehrs an den Kreuzungsbauwerken mit den Bahnstrecken und grundsätzlich an Baustellen zu verbessern (Herr Wunderwald).



Fahrradabstellanlagen (Säule Service):

- Herr Stamm regt eine Stellplatzsatzung für Fahrradabstellanlagen an. Er fordert eine stärkere Beteiligung bezüglich der Radverkehrsförderung durch den Einzelhandel.
- Herr Korda unterstützt den Vorschlag einer Stellplatzsatzung, schränkt jedoch ein, dass diese nur für Neubauten gelten kann. Er unterstreicht, dass Studien die Bedeutung von Radfahrern für den Einzelhandel belegen. Er erläutert, dass die Säule der Kommunikation bedeutsam für die Zielerreichung im Projekt ist. Kommunikative Maßnahmen sollten bereits zum Sofortprogramm gehören, da Radfahrern bereits heute in Augsburg möglich sei.

Säule Kommunikation:

- Herr Wunderwald ergänzt, dass die kommunikativen Maßnahmen bereits an Kindergärten beginnen sollten, da bereits in jungen Jahren die Basis für das spätere Mobilitätsverhalten gelegt wird. Eine erste Maßnahme kann eine Förderung des Ganzjahresradfahrens an („Radfahren ist das gesamte Jahr über möglich“).
- Der Begriff Fahrradkultur umfasst alle Säulen der Radverkehrsförderung. Radkultur kann daher als Dachmarke der Radverkehrsförderung verstanden werden. (SVK auf Nachfrage von Herr Tanbour).

#### **TOP 5: Bestandsanalyse**

- Vortrag Herr Dr. Kaulen zur ersten Bestandsanalyse (Folien Seite 13 bis 18) mit anschließender Diskussion. Die Bestandsanalyse umfasst die Themenblöcke
  - Unfälle/Unfallanalyse 2010 bis 2012,
  - erste Eindrücke der Infrastruktur,
  - vorhandene Service- und Informationselemente sowie
  - Kommunikationsmaßnahmen.
- Herr Utzmeir ergänzt die Unfallanalyse durch die ersten Erkenntnisse der Unfallauswertung für 2013. Die Unfallzahlen sind dabei tendenziell unverändert zu 2012. Die Unfallzahlen innerhalb der Stadt Augsburg sind im bundesweiten Vergleich hoch. Er unterstreicht, dass die Unfalltypen 2 und 3 deutlicher voneinander abzugrenzen sind.

Fahrradmitnahme im ÖPNV, insbesondere in der Straßenbahn:

- Präzisierung zum Vortrag: Die Fahrradmitnahme im AVV ist nur in Bussen und Straßenbahnen ausgeschlossen (Herr Posch).
- Der Betriebsleiter der Stadtwerke als Alleinverantwortlicher für den sicheren Betrieb der Straßenbahnen schließt aufgrund der Bremskraft der Fahrzeuge die Fahrradmitnahme aus. (Frau Schäfer auf Nachfrage von Herrn Gärtner).
- Die Stadt Augsburg diskutiert intensiv die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in den Straßenbahnen zu ermöglichen (Herr Merkle).



- Der im Vortrag gezeigte Fahrradanhänger ist eine Sonderlösung der Stuttgarter Zahnradbahn und ist nicht ohne Weiteres übertragbar (Frau Schäfer).
- Auch auf den vergleichbar kurzen Distanzen ist das Angebot einer Fahrradmitnahme wichtig, um dem Radfahrer Alternativen bei schlechtem Wetter oder Dunkelheit zu ermöglichen. Auf diese Weise kann die Verkehrsmittelentscheidung beeinflusst werden (SVK auf Nachfrage von Herrn Tsantilas).

Sonstige Anmerkung:

- Für das Arrangement des Einzelhandels zugunsten des Radverkehrs ist es von Bedeutung den Aktionsradius des Fahrrades zu vergrößern (Herr Gärtner).

### TOP 6: Definition von Teilzielen

- Vortrag Herr Dr. Kaulen zur Bedeutung von Teilzielen (Folien: Seite 18 bis 20) mit anschließender Diskussion zur Definition solcher Teilziele.
- Herr Korda: Über kurzfristige Marketingmaßnahmen bereits 2014 soll die Fahrradnutzung positiv beeinflusst werden.
- Frau Leipprandt: Es ist wichtig kurzfristig sichtbare Maßnahmen zu erreichen, um die Aufbruchsstimmung auf die Bürger zu übertragen. Hierzu bieten sich kostengünstige Maßnahmen wie die Öffnung von Einbahnstraßen an.
- Herr Stamm: kurzfristig umsetzbare öffentlich wirksame Maßnahmen sollten angestrebt werden, um die Glaubwürdigkeit des Projektes zu unterstreichen. Als Beispiele werden die Förderung der Bikekitchen, der Ausbau einer wichtigen Radverkehrsachse, die Ausstattung der Verwaltungsgebäude mit hochwertigen Fahrradabstellanlagen oder die Initialisierung eines Modellstadtteils/Modellschule genannt.
- Herr Wunderwald unterstützt die Idee eines fahrradfreundlichen Modellstadtteiles.
- Herr Tambour: Erste Kommunikationsmaßnahmen sollten das Ziel haben, die Wertschätzung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer zugunsten des Umweltverbundes zu ändern
- Herr Tsantilas berichtet von Erfahrungen aus dem Ausland, wo weniger Verkehrsregelungen zu mehr Rücksichtnahme im Verkehr führen. Maßgeblich hierfür ist eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten. Daher ist die flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 erforderlich. Nur die Hauptachsen sollten mit 50 km/h befahrbar bleiben. Dies sollte kommunikativ unterstützt werden
- Herr Gärtner: Der Kfz-Verkehr wird auch zukünftig eine Bedeutung innerhalb des Mobilitätssystems besitzen, da nicht alle Strecken im Umweltverbund zurückgelegt werden können. Die Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr sollte auf Stadtteilverbindungen Anwendung finden und die Hauptverkehrsachsen nur der Anbindung der Quell- und Zielpunkte dienen. So sollten schnelle, sichere und attraktive Radschnellverbindungen geschaffen werden.
- Herr Utzmeir: Flächendeckendes Tempo 30 darf nicht zu einer Verminderung der Aufmerksamkeit führen.



- Herr Merkle: Die höchste Priorität sollte die Vermeidung von Unfällen sein. Daher sind die Unfallhäufungspunkte schnellstmöglich zu entschärfen. Bereits 2014 müssen Maßnahmen umgesetzt werden, um die Glaubwürdigkeit der Zielsetzung 25% Radverkehrsanteil zu vermitteln.
- Herr Merkle: Es muss verdeutlicht werden, dass auch der Kfz-Verkehr von einer Förderung des Radverkehrs profitiert.
- Frau Krause: Fordert eine stärkere Einbeziehung der Fußgänger in die Grundsatzdiskussion.

#### **TOP 7: Bürgerdialog**

- Herr Dr. Kaulen und Herr Hertha stellen das Vorgehen im Bürgerdialog vor (Folien: Seite 20 und 21). Erste Schritte sind eine Auftaktveranstaltung und eine Bürgerumfrage zum Thema Radverkehr.
- Der Fragebogen wird mittels der Veranstaltung am 03. Februar 2014 und über eine intensive Berichterstattung in der Presse kommuniziert (SVK auf Nachfrage von Herrn Tambour).

#### **TOP 8: Sonstiges**

Finanzbedarf für eine fahrradfreundliche Neuordnung der Stadt Augsburg

- Es gibt keine allgemeinen Zahlen aus vergleichbaren Städten, welche jährlichen Summen zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs notwendig sind, da noch keine konkreten Maßnahmen bekannt sind. (SVK auf Nachfrage von Herrn Lis).
- Herr Merkle ergänzt, dass der Stadt Augsburg die Notwendigkeit bewusst ist, entsprechende finanzielle Mittel im Haushalt einzuplanen.
- Frau Leipprand betont, dass die Bereitschaft zu einer hohen finanziellen Beteiligung, mit der Zunahme des Modal Split sowie der Verankerung des Radverkehrs als gleichberechtigte Verkehrsart steigen wird.

Weiteres Vorgehen/Projektorganisation

- Die nächste Arbeitskreissitzung wird am 07. Mai 2014 stattfinden.
- Herr Merkle lädt alle Interessierten zur Bürgerversammlung am 03. Februar 2014 ein.
- Herr Merkle dankt allen Anwesenden für die Beteiligung und schließt die erste Arbeitskreissitzung.