

VCD Kreisverband Augsburg: Kritik an der Verkehrsplanung Hermanstraße

15.01.2025

Bewertung für den Radverkehr

Das Ziel eines durchgängigen, breiten Radweges auf beiden Seiten der Hermanstr. wird nicht erreicht. Die Wegeführung ist nicht konsistent, sondern geprägt durch die Aneinanderreihung vieler unterschiedlicher Lösungen, die größtenteils nicht alle Anforderungen an einen Radweg erfüllen. Die vorgesehenen Einbauten im Straßenraum behindern die Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrer und wären bei Einführung von Tempo 30 hinfällig und störend. Auch einer Weiterführung des Radwegs auf der Fahrbahn der Gögginger Brücke stünde die dort vorgesehene Rampe im Weg.

Vom Kaiserhof kommend wird der Radverkehr mit einem Radweg, der in einen Angebotsstreifen übergeht auf eine Engstelle geleitet und dort schutzlos in den Straßenverkehr entlassen, obwohl die Parkbucht auf der rechten Seite mit dem häufigen Ein- und Ausparken von Transportern und PKW eine ständige Gefahr darstellt.

Nach der Parkbucht schließt eine durchgezogene Linie an, die einen nicht benutzungspflichtigen Radweg begrenzt.

Das Vorhandensein solcher Markierungen lässt Autofahrer annehmen, dass Radfahrer verpflichtet seien, dort zu fahren. Das ist aber nur in Teilbereichen der Fall. So führt die Planung zu Unsicherheit.

Erst nach der Einmündung Ladehofstr. ist der Radweg auf der Ostseite als benutzungspflichtig ausgewiesen.

Weitere Unterbrechungen des Radwegs erfolgen an den Bus- und Straßenbahnhaltestellen.

Vor der Ampel zur Gögginger Brücke endet die Benutzungspflicht. Dort soll ein getrennter Fuß- und Radweg auf dem Hochbord beginnen.

Stadteinwärts ab der Frohsinnstr. wird die Radverkehrsführung nach rechts in den Fußgängerbereich verschwenkt und in einen Fuß- und Radweg ohne Benutzungspflicht auf das Hochbord geleitet, um vor der Einfahrt zu Hausnummer 21 wieder benutzungspflichtig nach links auf die Fahrbahn einzuschwenken.

Konflikte mit dem Fußverkehr

Die Planung für den Radweg auf der Westseite in Richtung Süden sieht eine neue Rampe vor, die den Radverkehr vom Radweg auf der Fahrbahn nach rechts auf den dort schmalen und ansteigenden Fußweg vor der Gögginger Brücke leitet. Bislang ist die Auffahrt auf den Fußweg für die Radfahrer schwierig, was jedoch als positiven Nebeneffekt eine angemessene Geschwindigkeitsreduktion des Radverkehrs an dieser Engstelle bewirkt. Dort besteht derzeit noch auf kurzer Strecke die Regelung "Fußweg, Fahrrad frei", die unseres Erachtens den besten Kompromiss bei dieser Wegeführung darstellt. Bei der Neuregelung soll daraus offenbar ein getrennter Fuß- und Radweg werden. Hierfür sind die Platzverhältnisse nicht ausreichend. Die geplante Rampe scheint außerdem keiner Benutzungspflicht zu unterliegen, im Plan fehlt das Verkehrszeichen 237 bzw. 241. Demnach dürfte der Radverkehr ebenso die Fahrbahn benutzen. Es stellt sich die Frage, ob für die Zuwegung in so einen nicht ausreichend breiten und nicht benutzungspflichtigen Radweg so eine aufwendige Baumaßnahme gerechtfertigt ist.

Im Sinne einer guten, sicheren und sofort erkennbaren Radverkehrsführung in Richtung Süden sollte vielmehr anstelle dieser unzureichenden und inkonsistenten Maßnahme, ohne Änderung des Bordsteins

die Fortführung des Radwegs auf der für den MIV nicht unbedingt erforderlichen äußeren Fahrspur über die Gögginger Brücke bis zur Ampel vor der Einmündung Rosenaustr. geschaffen werden.

Dadurch entfielen auch die im Rahmen des Verkehrsversuches verschärfte Gefahrenstelle bei der Fußgängerampel über die Gögginger Brücke, wo der Radverkehr durch das Entfernen des Haltestreifens von der Ampel ausgenommen wurde, vor der, bedingt durch den Radweg auf dem Hochbord, auch keine ausreichende Aufstellfläche für den Querverkehr existiert.

Mit dieser durchgängigen breiten Fahrradspur bis auf die Gögginger Brücke würde Augsburg dem Ziel der "Fahrradstadt" endlich ein Stück näher kommen und nicht weiter in Stückwerk versinken. Der Bau der geplanten Rampe wäre kontraproduktiv für so eine Lösung.

Auf der Ostseite zwischen der Einmündung Frohsinnstr. und der Hermanstr. 21 sieht die Planung vor, dem ursprünglich reinen Fußweg für einen getrennten Fuß- und Radweg einen Streifen von 1,90m Breite wegzunehmen, was zu einer nicht mehr regelkonformen Fußwegrestbreite von 1,90m führt.¹ Hier wären nach den gültigen Regelwerken mindestens 2,30m Fußwegbreite herzustellen (beinhaltend 0,20m Abstand zur Hauswand, 1,80m Begegnungsraum, 0,30m breiten Begrenzungstreifen zum Radweg!), ein Radweg auf dem Hochbord könnte demnach höchstens 1,50m breit werden und so die gültige Mindestbreite von 2,00m deutlich unterschreiten.

Der geplante Radweg auf dem Hochbord soll aber in diesem Bereich nur mit Fahrrad-Piktogrammen gekennzeichnet werden, nicht mit dem Verkehrszeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg). Damit besteht für Radfahrer keine Benutzungspflicht. Sie können und dürfen unter diesen Umständen den Abschnitt vielmehr auch auf der Fahrbahn passieren, obwohl die gestrichelte Linie über die Frohsinnstr. den falschen Eindruck erweckt, es handele sich bei dem Weg auf dem Hochbord um die einzige verfügbare Radverkehrsführung.

Den Fußgängern bleibt hingegen keine Wahl, sie müssen den (verbleibenden) Fußweg benutzen.

Wäre das Radfahren auf der Fahrbahn nicht hinreichend sicher und zumutbar, müsste für die Radwege eine Benutzungspflicht verhängt werden. Ist die Nutzung der Fahrbahn den Radfahrern aber zumutbar und erfüllt der angebotene Radweg sogar nicht einmal die Anforderungen an die Breite, besteht kein Bedarf für diese aufwendige Abweichung vom oft und fordernd geäußerten Wunsch mancher Augsburger Radler, Radwege eben nicht auf dem Hochbord sondern immer auf der Fahrbahn zu bauen. Weshalb also drängt das MTBA den Radverkehr stellenweise auf die Fußwege und nimmt bereits während des Versuchs augenfällig keinerlei Rücksicht auf die Belange des Fußverkehrs? Angesichts der Nutzbarkeit der Fahrbahn und der zu geringen Breite wäre an dieser Stelle allenfalls die Regelung "Fußweg, Fahrrad frei" denkbar.

Anscheinend geht es bei der geplanten Variante nicht darum, die objektive Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen, sondern vor allem darum, Radfahrern in Richtung Norden vor dem Hotel bzw. in

¹ "Die Mindestgehwegbreite gemäß den Regelwerken RAS 06, 4.7, Bild 20 sowie EFA 2002, 3.3.1, Bild 4 beträgt 2,50 m. Dieses Maß ist bei Neu- und Umplanungen sowie Sanierungen grundsätzlich anzusetzen. Wurde auf Bordsteinniveau ein Radweg parallel zu einem Gehweg eingerichtet, so ist neben der Mindestbreite des Gehwegs auch die Mindestbreite des Radwegs (nach FGSV: „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ - ERA 2020) zu beachten. Zwischen dem Verkehrsraum für Fußgänger (Mindestbreite 1,80 m) und dem Verkehrsraum für Radfahrer (Mindestbreite Einrichtungsradweg 2,00 m) ist zur Sicherheit ein taktile deutlich wahrnehmbarer Begrenzungstreifen von 30 cm Breite vorzusehen (RAS 06 6.1.7.5, Bild 74). Reicht der Seitenraum hierfür nicht aus, sollte der Radverkehr (gesichert) auf der Fahrbahn geführt werden." [Peter Struben, Dietmar Rudolph. Oktober 2022. Wie breit müssen Gehwege sein? Mindestgehwegbreiten nach den aktuellen Regelwerken dritte, ergänzte Auflage. Fuss e.V. <https://www.umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/27-gehrecht.html?download=625:gehwegbreiten>]

Richtung Süden vor der Gögginger Brücke die Umfahrung einer zeitweise roten Ampel zu ermöglichen. Dass solche Radwege zwischen Ampel und Fußweg aber einen massiven Eingriff in die Sicherheit der Fußgänger bedeuten, da diese nicht nur wesentlichen Raum an den Radweg verlieren sollen, Raum, der ihnen bis vor dem Verkehrsversuch zustand, sondern bei jeder Querung der Hermanstr. an der Fußgängerampel durch jene Radfahrer gefährdet sind, die auf dem Radweg neben der Ampel mit hohem Tempo vorbeifahren werden, und das jederzeit, auch während der Fußgänger-Grünphase, scheint den Planern egal.

Erschwerend hinzu kommen die zu kleinen Aufstellflächen an den Fußgängerampeln, die für Kinderwägen oder Rollstühle nicht ausreichend sind und den Radverkehr zu nah an den wartenden Fußgängern vorbei führen.

Das Hochbord ist für die Neuanlage eines regelkonformen Fuß- und Radwegs zu schmal.

Es ist unverständlich, weshalb ein so hoher baulicher Aufwand vorgesehen wird, und dem Fußverkehr solche Opfer an Bequemlichkeit und Sicherheit auferlegt werden, wenn der Radverkehr weiterhin auch die Straße benutzen kann und darf.

Um Radfahrern zu ermöglichen, den östlichen Fußweg von der Hermanstr. rechts in die Beethovenstr. bzw. von der Beethovenstr. in die Hermanstr. zu überqueren, wurde ein Geländer abgebrochen und eine Rampe über den östlichen Fußweg an der Einmündung Beethovenstr. angelegt.

Fußgänger werden von den Nutzern dieser neuen Querung überrascht.

Häufig fahren Autos unerlaubt über die Fahrradrampe von der Beethovenstr. in die Hermanstr. und umgekehrt.

Hier muss wieder eine stabile Barriere geschaffen werden, um die illegale Querung durch den Autoverkehr wirksam zu unterbinden, wie das über Jahrzehnte mit dem Geländer der Fall war.

Der Fußgängerüberweg zum Königsplatz wird während der Grünphase oft von unrechtmäßigen Rechtsabbiegern aus der Hermanstr. in die Schießgrabenstr. befahren. Viele biegen von der Autospur ab, manche Autofahrer nutzen sogar den Radweg als Abbiegespur. Dieses Verhalten vergrößert den Auto-Rückstau in der Hermanstr. und gefährdet die sich geradeaus bewegenden Verkehrsteilnehmer auf Fußweg und Radweg.

Auf der Westseite beim Kaiserhof wurde im Rahmen des Versuchs ein Teil des Fußwegs zu Parkplätzen umgewidmet. Die Restbreite beträgt ca. 2m. Die "Verstetigung" sieht vor, die Fläche der Parkbucht dauerhaft und mit hohem baulichem Aufwand dem Fußweg wegzunehmen.

Die oben angesprochenen Probleme der vorliegenden Planung lassen vermuten, dass die Fußgängerbeauftragte nicht angehört wurde.

Konflikte mit dem Stadtgrün

Obendrein wurden bereits zu Beginn des Verkehrsversuchs alle Bäume vor dem Hotel gefällt und alle Grüninseln versiegelt, um Platz für den Radverkehr auf dem Fußweg zu schaffen und um die Parkleittafel aufzustellen. Dass nun ein weiterer Baumstandort an der Haltestelle für das Umsetzen dieser Parkleittafel geopfert werden soll, die bereits fünf Grüninseln und drei Bäume gekostet hat, lässt nicht nur an der Gewissenhaftigkeit beim Ausfüllen der fast ausschließlich mit positiven Bewertungen angefüllten Nachhaltigkeitsbewertung zweifeln, sondern auch an der Rechtstreue und den Klimazielen der Stadt, die hierdurch gegen ihren Bebauungsplan verstößt, der diese Baumstandorte festschreibt.

Wenn die Stadt plant, ab diesem Jahr an anderer Stelle mit Millionenaufwand gerade einmal 24 neue Baumstandorte zu schaffen, sollte es zur Hitzeanpassung eine Selbstverständlichkeit sein, vorhandene Baumstandorte zu erhalten und wiederzubeleben, statt für nicht ausreichend abgewogene Pläne und

“Versuche” des MTBA ein ums andere Mal unter hohem Geldeinsatz Stadtbäume und Grünflächen nachhaltig vernichten zu lassen. Stadtgrünzerstörender Flächenfraß, wie er früher vor allem dem MIV zur Last gelegt werden musste, wird heute in der Hermanstraße vorgeblich im Namen des Radverkehrs weitergeführt.

Konflikte mit dem ÖPNV

Während für diesen Verkehrsversuch und dessen "Verstetigung" über 650.000€ ausgegeben werden sollen, ist keine Perspektive für die dringend nötige barrierefreie Umgestaltung der Straßenbahnhaltestelle Frohsinnstr. ersichtlich. Deren Bedeutung war seit jeher durch das Beethovenviertel und die Realschule gegeben und ist durch die neuen Wohnquartiere auf dem früheren Güterbahnhof weiter gestiegen.

Nicht selten fahren die Nutzer der neuen Radverkehrsführung mitten zwischen ein- oder aussteigenden Fahrgästen hindurch, obwohl sie an der Ampel vor der Haltestelle stehenbleiben müssten.

Im Rahmen des Verkehrsversuches wurden Sperrflächen der Straßenbahn stellenweise aufgehoben. Die verbleibenden Sperrflächen sind so schmal, dass Autos oft zu nah an den Sperrbereich gelangen. Hierdurch wird die Straßenbahn unnötig aufgehalten. Die Sperrflächen um die Gleiskörper sollten deshalb etwas verbreitert werden und mit Markierungsnägeln oder Bordsteinen gesäumt werden, um künftig eine bessere Beachtung zu finden. Mit Bordsteinen ließe sich auch die gefährliche Praxis des Wendens über die Sperrfläche beenden.

Seitdem der Radweg nach Norden bis zur Kaiserhofkreuzung verlängert wurde, ist der Auto-Rückstau auf der verbleibenden Fahrspur in der HVZ häufig so lang, dass die Straßenbahn in Richtung Königsplatz für eine oder mehrere Ampelphase(n) aufgehalten wird.

Bereits zu Beginn des Verkehrsversuchs wurde dem Vernehmen nach die Ampelschaltung am Kaiserhof für die Straßenbahn angepasst. Tatsächlich muss die Linie 1 zum Königsplatz dort meistens, auch außerhalb der HVZ, über eine Minute auf querenden Autoverkehr warten, der eigentlich für die Straßenbahn zurückgehalten werden müsste. Durch Bremsen und wieder Anfahren geht weitere Zeit verloren. Die fahrplanmäßige Fahrzeit von einer Minute zwischen den Haltestellen Frohsinnstr. und Königsplatz ist so nicht mehr erfüllbar. Vom Königsplatz in Richtung Göggingen ist die Wartezeit durch den starren Ampelumlaf am Kaiserhof sogar noch größer, was in Summe dem Fahrpersonal die Einhaltung des Fahrplans und damit die Pause an der Endstation oft unmöglich macht. Eine dadurch womöglich bedingte Verlängerung der planmäßigen Fahrzeiten und damit der Umlaufzeiten würde erhebliche Mehrkosten im Betrieb und weiteren Attraktivitätsverlust des ÖPNV bedeuten.

Mit einer - wie in der HVZ üblich - gut besetzten Straßenbahn werden auf diese Weise bei jedem einzelnen Stau bis zu 250 Straßenbahnfahrgäste aufgehalten, um dem zahlenmäßig deutlich unterlegenen MIV und Radverkehr den Vorrang zu lassen. Die Folge sind unter Anderem verpasste Anschlüsse und dadurch überproportional verlängerte Reisezeiten, Ärger und Stress für viele Fahrgäste der umweltfreundlichen Elektromobilität.

Um diese nicht tragbare Situation zu verbessern, fordern wir eine Pförtnerampel-Schaltung, die zu jeder Zeit und insbesondere in der HVZ nur so viele Fahrzeuge von Süden in die Hermanstr. durchlässt, dass ihr Rückstau nicht die Durchfahrt der Straßenbahn ohne Halt bis zum Kö verhindert. Bei der Einfahrt aus der Hermanstr. in Bahnsteig A1 und der Ausfahrt in die Hermanstr. muss zudem die Straßenbahnlinie 1 gegenüber dem MIV klar bevorrechtigt werden, so, dass idR. keine durch den MIV bedingte Wartezeit mehr entsteht.

Wir bedauern, dass in der Verwaltung den Massenverkehrsmitteln Fußverkehr und ÖPNV nicht der nötige Stellenwert eingeräumt wird, wohingegen anscheinend die Vorstellungen weniger Vertreter des Radverkehrs ohne tiefere Interessensabwägung umgesetzt werden.

Verfahrenskritik

Zum Zeitpunkt der "Öffentlichkeitsbeteiligung" in Form eines Online-Forums unter <https://machmit.augsburg.de> war die nun zur Abstimmung stehende Planung nicht veröffentlicht. Die daraus abgeleitete Zustimmung kann daher nicht für diese Planung geltend gemacht werden.

Die Auswertung der "Öffentlichkeitsbeteiligung" in Anlage 5 der Sitzungsvorlage ist lückenhaft und selektiv und kann dem Anspruch an eine fundierte Bewertung aller im Online-Forum vorgebrachten Anliegen nicht gerecht werden. Stattdessen stützt sie sich vorrangig auf die Zahl der oberflächlich als "für" oder "gegen" gelesenen Beiträge. Wir betonen, dass diese Daten nicht repräsentativ sind, da diese Form der Beteiligung bei Weitem nicht die von der Maßnahme betroffenen Bürger erreicht hat. Sie wurden mit zwei Plakaten an der Hermanstr. zur Teilnahme aufgefordert. Fahrgäste der Tram z.B., die durch die resultierenden Verspätungen massiv von dem Versuch betroffen sind, erhielten keinen Hinweis auf die Öffentlichkeitsbeteiligung. Dass sich im Verhältnis zu Vertretern der Radwegnutzer eine eher kleine Menge an Autofahrern beteiligt hat, mag auch damit zusammenhängen, dass dem Autoverkehr nur ein Plakat je Fahrtrichtung und stadteinwärts zusätzlich die Einblendung auf der Parkleittafel zur Verfügung stand.

Die Bewertung der Verkehrsdaten in der Sitzungsvorlage entbehrt jeglicher Zahlenangaben und verwendet stattdessen vage Begriffe zur Einordnung der angeblich erfassten Daten. So ist nicht zu erfahren, wie viele Radfahrer, Fußgänger, Autos, Straßenbahnfahrgäste, Haltestellen-Nutzer im Rahmen des Versuchs durchschnittlich oder maximal die Hermanstr. oder die Haltestelle frequentieren oder vor dem Versuch frequentierten. Auch geht daraus nicht hervor, wie hoch die Quote an Abbiegeverstößen durch Autofahrer in der Hermanstraße oder von der Hermanstr. in die Schießgrabenstraße oder die Zahl der Geisterfahrer auf dem westlichen Radweg und Fußweg tatsächlich ist. Die Beobachtung zeigt, dass diese Verstöße ständig passieren und keineswegs so selten sind, wie die Vorlage glauben machen will.

Wir weisen darauf hin, dass weder VCD Augsburg e.V. noch die sonstige Öffentlichkeit bis zum heutigen Tage in die Planungen eingebunden waren. Auf Anfrage des VCD war das MTBA noch im September 2024 nicht bereit, die Pläne zu zeigen.

Erst im Vorlauf zur Bauausschusssitzung vom 16.01.2025 und nur wenige Stunden vor der Sitzung des Mobilitätsbeirats wurden uns die Sitzungsunterlagen mit dem Plan am 09.01.2025 zugänglich gemacht. Zuvor war lediglich bekannt, dass es um die Verstetigung des Verkehrsversuches ginge. Dass die Verstetigung so große Baumaßnahme mit sich bringen sollte, war nicht zu erwarten.

Eine ausreichende Prüfung und Bewertung durch den Mobilitätsbeirat wurde durch die späte Bekanntmachung verhindert.

Empfehlung

Die Radverkehrsführung in der Hermanstr. soll unseres Erachtens eine echte Verbesserung für den Radverkehr bringen und nicht zu Lasten des Umweltverbundes gehen. Das bedeutet, dass in der Planung auch die Interessen der Fußgänger und ÖPNV-Nutzer angemessene Berücksichtigung finden müssen.

Angesichts der vielen zu beanstandenden Merkmale der vorgelegten Planung empfehlen wir, dieser Vorlage nicht zuzustimmen.

Die im Rahmen des Versuchs erstellte Rampe vor dem Hotel sollte zurückgebaut werden. Die Fußgängerampel muss dabei auf den Fußweg versetzt werden. Die früheren Baumstandorte sind an alter Stelle wiederherzustellen. Die geplanten Tiefbaumaßnahmen sind zu unterlassen. Auf einer Fahrradachse ist die Regelung "gemeinsamer Fuß- und Radweg" keine Option. Auch ein zu schmal ausgeführter Radweg dürfte den Anforderungen an eine Fahrradachse widersprechen. Daher ist nur eine durchgehende Führung auf der Fahrbahn darstellbar. Die Gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr auf dem zu schmalen Hochbord bei gleichzeitiger Nutzungsmöglichkeit der Straße ist zum Schutz der Fußgänger nur abschnittsweise mit "Fußweg, Fahrrad frei" zu realisieren. Diese Änderung sollte vor dem Hotel sofort umgesetzt werden. Die Ampelschaltungen sind gemäß den obigen Ausführungen für den ÖPNV anzupassen.