



AL/SG:	SG 15 - Mobilität, ÖPNV
Aktenzeichen:	

Aichach, den 10.07.2025

Sitzungsvorlage

Drucksache:	15/040/2025	- öffentlich -
-------------	-------------	----------------

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Kreisentwicklungsausschuss	21.07.2025	

Betreff:

Radverkehr; Bericht über die Durchführung des Prüfauftrags aus der Sitzung des Kreistages vom 10.02.2025

Anlagen

--

Hinweis auf frühere Beratungen und Beschlüsse:

Kreistag 10.02.2025

Finanzielle Auswirkungen:

1. Gesamtkosten:	
☐ Mittel stehen zur Verfügung	☐ Verwaltungshaushalt
☐ Mittel stehen nicht zur Verfügung	☐ Vermögenshaushalt
2. Deckungsvorschlag:	
3. Folgekosten:	
☐ Personalkosten:	
☐ Sach- und Unterhaltskosten:	
☐ Finanzierungskosten:	
☐ Sonstiges:	

Sachverhalt:

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen stellte am 21.01.2025 den Antrag, bestimmte Maßnahmen im Tiefbau-Investitionsprogramm zu verändern. Dabei ging es vorwiegend um das Vorziehen des Baus von außerörtlichen Geh- und Radwegen, sowie um den Bau von Radwegen an Ortsdurchfahrten, für die in den nächsten Jahren Mittel im Investitionsprogramm vorgesehen sind. Konkret ging es um die Ortsdurchfahrten von Kühbach im Zuge der Kreisstraße AIC 7 (Pfarrer-Knaus-Straße), Rehling im Zuge der AIC 9, Kissing im Zuge der AIC 12, Ried im Zuge der AIC 14 und Gebenhofen im Zuge der AIC 26. Sollte ein Radwegebau innerörtlich nicht realisierbar sein, sollten alternative Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden geprüft werden. Der Antrag wurde wegen dem damals nahen Ende der Haushaltsberatungen und der unmittelbaren Verknüpfung des Themas mit der Haushaltssatzung in der Sitzung des Kreistages am 10.02.2025 behandelt. Die Tiefbauverwaltung hat in der Sitzungsvorlage (Drucksache 51/099/2025) dargelegt, warum die einzelnen Maßnahmen wie vorgesehen im Investitionsprogramm hinterlegt sind.

Der Kreistag lehnte schließlich ein Vorziehen des Radwegebaus außerorts im Zuge der AIC 21 mehrheitlich ab. Für einen außerörtlichen Radweg von Kühbach nach Rapperzell im Zuge der AIC 7 erübrigte sich nach Rücksprache mit der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen eine Abstimmung. Hier sind Planungsmittel eingestellt, die Durchführung wurde aber in Abstimmung mit dem Markt Kühbach, der bei der Planung federführend tätig ist, um ein Haushaltsjahr nach hinten verschoben. Der Antrag zur Ortsdurchfahrt Gebenhofen im Zuge der AIC 26 wurde während der Sitzung durch die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zurückgezogen, da diese im Radverkehrskonzept (RVK) gar nicht erwähnt ist. Dort gibt es eine alternative Fahrradstrecke abseits der Kreisstraße. Zu den übrigen Ortsdurchfahrten wurde, in Abwandlung des ursprünglichen Antrags, mehrheitlich beschlossen, die Verwaltung damit zu beauftragen, zu prüfen, welche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden baulich und/oder verkehrsrechtlich möglich sind. Der Prüfauftrag bezog sich ausdrücklich nur auf die Teilabschnitte der Ortsdurchfahrten, die im Investitionsprogramm des Landkreises in den nächsten Jahren Berücksichtigung finden.

Daraus hat die Verwaltung intern folgenden **Prüfauftrag** erarbeitet:

Die Verwaltung wird beauftragt, für die vier im Antrag genannten Ortsdurchfahrten AIC 7, AIC 9, AIC 12 und AIC 14 zu prüfen, inwieweit es zur Verbesserung der Sicherheit von Radfahrenden möglich ist,

- a) bauliche Maßnahmen durchzuführen bzw.**
- b) verkehrsrechtliche Maßnahmen/Anordnungen zu treffen.**

Diese Prüfung soll in enger Anlehnung an das RVK des Landkreises unter Berücksichtigung neuester Erkenntnisse (Stichwort „Mischverkehr“) erfolgen.

Die Federführung für das Thema hat innerhalb der Verwaltung das Sachgebiet 15, Mobilität und ÖPNV, übernommen.

Die übliche Vorgehensweise ist, dass die jeweilige Gemeinde, wenn sie aufgrund der örtlichen Zuständigkeit den Bedarf sieht, bei der Straßenverkehrsbehörde (staatliches Landratsamt) einen Antrag auf etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen stellt. Diese bezieht im Rahmen ihrer Prüfungen die Polizei und den Straßenbaulastträger (bei Kreisstraßen das Sachgebiet 51, Tiefbau, kommunales Landratsamt) ein. Anschließend kann, je nach Ausgang der Prüfung, eine verkehrsrechtliche Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde erlassen werden und der Straßenbaulastträger setzt diese um. Die Gemeinde Ried hat vor einigen Monaten z. B. für die Ortsdurchfahrt auf der Staatsstraße einen Antrag auf Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens gestellt. Darüber wurde in den Medien berichtet.

Zu den im Prüfauftrag genannten Ortsdurchfahrten fanden Besprechungen zwischen dem Sachgebiet 15, Mobilität und ÖPNV, sowohl mit der unteren Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt als auch mit dem Sachgebiet 51, Tiefbau, statt. Die Radverkehrsbeauftragte hat zudem die Ortsdurchfahrten in Augenschein genommen und mit Bildern dokumentiert, was wiederum Basis für die Gespräche war.

Grundsätzliches:

Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) müssen bauliche Maßnahmen vor verkehrsrechtlichen Anordnungen geprüft werden. Eine fehlende Prüfung der baulichen Maßnahmen (z. B. Verbreiterung Straßenraum durch Flächenerwerb, um Verkehrsfläche für Radfahrende zu schaffen) kann nicht durch eine verkehrsrechtliche Anordnung (z. B. Tempo 30) ersetzt werden.

Bauliche Maßnahmen zur Trennung der Verkehrsarten, z. B. in Form von Radwegen, sind in Hinblick auf die vorhandene, enge Ortsbebauung oftmals nicht möglich. Grundsätzlich wäre eine bauliche Radverkehrsanlage bzw. die Voraussetzung für eine verkehrsrechtliche Anordnung wie Schutzstreifen nur möglich, wenn innerorts die dafür notwendigen Flächen erworben werden könnten. Dies ist fraglich, da die Bebauung größtenteils an die Straßengrundstücksgrenze rückt. Zudem müssten auch die Fördervoraussetzungen geprüft werden, ob weiterer Grunderwerb für Radwege (o.ä.) grundsätzlich förderfähig ist.

Innerorts sind zunächst Verkehrsflächen für Fußgänger zu realisieren, da der Radverkehr auch auf der Fahrbahn geführt werden kann. Fahrräder sind Fahrzeuge und auf der Fahrbahn zu führen (§ 2 Abs. 1 + 4 StVO).

Mischverkehr bei Tempo 50 ist grundsätzlich möglich und vorgesehen (siehe StVO, VwV-StVO, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA]). Das Problem ist die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Fahrrad (ca. 20 km/h) und Kfz (ca. 50 km/h). Dies führt zu Überholvorgängen bei denen Kfz-Fahrer den vorgeschriebenen Überholabstand (1,5 m innerorts) teilweise nicht einhalten. Damit ist die subjektive und oft auch objektive Sicherheit der Radfahrenden gefährdet. Deshalb wurde im RVK empfohlen, innerorts die Geschwindigkeitsdifferenz wenn möglich zu reduzieren.

Während der Planung für den Vollausbau einer Ortsdurchfahrt sind auch Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer (insbesondere Fußgänger und Fahrradfahrer) fester Bestandteil. Dies ist allein schon deshalb zwingend notwendig, um die Voraussetzung zur Generierung von staatlichen Fördermitteln sicherzustellen. Dabei geht es vorrangig um die Schaffung von Querungshilfen an geeigneten Stellen sowie um die sichere Überführung des Radverkehrs von den außerörtlichen straßenbegleitenden Geh- und Radwegen auf den innerörtlichen Straßenraum, die aber nur mit entsprechend ausreichenden Grunderwerb realisierbar sind.

Konkrete Entwurfsplanungen zu den im folgenden aufgeführten Ortsdurchfahrten liegen aktuell noch nicht vor. Zu den einzelnen Ortsdurchfahrten lässt sich mit Blick auf mögliche verkehrsrechtliche Änderungen folgendes festhalten:

AIC 7, Ortsdurchfahrt Kühbach

An ausgewählten Stellen könnte eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30 angedacht werden. Ferner wären ggf. Halteverbote an bestimmten Stellen denkbar. Eine eventuelle Prüfung hat durch die Straßenverkehrsbehörde zu erfolgen in Abstimmung mit dem Markt Kühbach.

AIC 9, Ortsdurchfahrt Rehling

Auch in der Ortsdurchfahrt Rehling (Hauptstraße) wären mit Blick auf Engstellen und den Schulverkehr eine örtlich und zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30) denkbar. Ferner wäre in Teilbereichen eine Überleitung des Verkehrs von der neuen Bergstraße (Straßenbaulastträger: Landkreis) auf die parallel verlaufende Alte Bergstraße (Straßenbaulastträger: Gemeinde Rehling) denkbar, da dort die Verkehrsbelastung wesentlich geringer ist. Damit könnte auch das Problem der Geschwindigkeitsdifferenz und Überholvorgänge zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr auf der Kreisstraße bergauf teilweise entschärft werden. An der Kreisstraße könnte auf die

Abbiegesituation mittels Kennzeichnung hingewiesen werden. Eine eventuelle Prüfung hat durch die Straßenverkehrsbehörde zu erfolgen in Abstimmung mit der Gemeinde Rehling.

AIC 12, Ortsdurchfahrt Kissing

Der gemeinsame Geh- und Radweg außerorts, straßenbegleitend von Mering kommend, endet an der Kalkofenstraße/Meringer Straße. An dieser Kreuzung queren viele Radfahrende im Kurvenbereich die Meringer Straße (AIC 12), da der „Umweg“ über den abgesetzten Radweg und die Kalkofenstraße nicht gemacht wird. Die Tiefbauverwaltung wird im Zuge der Planung des Ausbaus der Ortsdurchfahrt Kissing Querungshilfen an geeigneten Stellen zur Verbesserung der Sicherheit prüfen. Aktuell liegen aber noch keine Planungen vor. Im weiteren Verlauf der Kreisstraße wäre an unübersichtlichen Stellen bzw. den Steigungen begrenzte Geschwindigkeitsreduzierungen denkbar. Eine eventuelle Prüfung hat durch die Straßenverkehrsbehörde zu erfolgen in Abstimmung mit der Gemeinde Kissing.

AIC 14, Ortsdurchfahrt Ried

Im Zuge des Ausbaus der AIC 14 ist im Bereich der Sirchenrieder Straße und der St 2052 (Hörmannsberger Straße) eine Querungshilfe angedacht. Im weiteren Verlauf könnte an ausgewählten Stellen eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30 angedacht werden. Ferner wären ggf. Halteverbote an bestimmten Stellen denkbar. Eine eventuelle Prüfung hat durch die Straßenverkehrsbehörde zu erfolgen in Abstimmung mit der Gemeinde Ried.

Zum weiteren Vorgehen ist beabsichtigt, dass die Verwaltung die erarbeiteten Anregungen an die jeweiligen Gemeinden weitergibt. Diese können sie nach eigenem Ermessen entweder selbst umsetzen, wenn sie selbst Verkehrsbehörde und Straßenbaulastträger sind, oder den entsprechenden Antrag bei der unteren staatlichen Verkehrsbehörde stellen, wenn der Landkreis Straßenbaulastträger ist.

Beschlussvorschlag:

Der Kreisentwicklungsausschuss nimmt den vorgestellten Bericht über die Umsetzung des Prüfauftrags zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs aus der Sitzung des Kreistages vom 10.02.2025 zur Kenntnis. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ergebnisse den jeweiligen Gemeinden zur dortigen weiteren Bearbeitung in eigener Zuständigkeit in geeigneter Form zukommen zu lassen.

Anton Schieg