

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

GUNDELFINGEN AN DER DONAU



Radwegsituation in Gundelfingen



Foto: danielAPPArath / pix

Juli 2021



1	Einleitung	3
2	Gesetzliche Rahmenbedingungen	4
3	Bestehendes Radwegenetz	8
4	Radwegesituationen	11
4.1	Vogteistraße - Lauinger Straße (Echenbrunn)	11
4.2	Gartnerstraße – Lauinger Straße (Gundelfingen Ost)	12
4.3	Weidweg – Stadionstraße (Echenbrunn/Gundelfingen Ost).....	13
4.4	Gartnerstraße – Peterswörther Straße (Gundelfingen Ost).....	15
4.5	Radweg Peterswörth nach Offingen.....	17
4.6	Industriestraße (Gundelfingen Süd)	18
4.7	Günzburger Straße (Gundelfingen Süd)	20
4.8	Mozartstraße – Wilhelm-Hauf-Straße (Gundelfingen West).....	22
4.9	Bächinger Straße – Obere Vorstadt (Gundelfingen West)	24
4.10	Schnellepark (Gundelfingen West)	26
4.11	Stadtmitte	29
4.12	Medlinger Straße	30
4.13	Lauinger Straße (Stadtmitte)	33
4.14	Bahnhofstraße (Stadtmitte).....	35
4.15	Saumweg (Gundelfingen West)	36
4.16	Feldgatter – Xaver-Schwarz-Straße (Gundelfingen West).....	37
4.17	Weitere Straßensituationen	38
5	Fazit	39



1 Einleitung

Wir Gundelfinger Grüne begrüßen die Initiative der Stadt Gundelfingen die Planungen zu Änderungen, Verbesserungen und Aufarbeitungen des bestehenden Radwegenetzes in und um Gundelfingen in Auftrag gegeben hat. Dem Radverkehr kommt insbesondere im Innenstadtbereich eine immer größer werdende Bedeutung zu. Durch ein neues Gesundheits- und Umweltbewusstsein, aber auch durch die zunehmende Überlastung der Verkehrswege und damit verbundenen zeitlichen Nachteilen im motorisierten Individualverkehr, hat sich das Fahrrad als moderates Verkehrsmittel bewährt. Der Radverkehr kann durch Verlagerung von Fahrten aus dem Bereich des motorisierten Verkehrs zu einer Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes beitragen. Dieses Potential kann allerdings nur dann ausgeschöpft werden, wenn attraktive Wegeverbindungen zur Verfügung stehen, so dass die Entscheidung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrads gefördert wird. Attraktiv bedeutet hierbei ein Radwegenetz, das gut befahrbar ist (Oberflächeneigenschaften), zeitliche Vorteile gegenüber dem Kfz bietet (kürzere Routen, bessere Erreichbarkeit des Zieles), insbesondere aber auch eine ausreichende Sicherheit gewährleistet.

Guter Fahrbahnbelag, wenige bzw. gut sichtbare Hindernisse und eine stets gegebene gute Sichtbarkeit der Radfahrer:innen für den Autofahrer:innen sind grundlegende Elemente des Radwegenetzes. Hierbei ist stets zu beachten, dass vor allem für die jüngeren Verkehrsteilnehmer:innen das Fahrrad das Verkehrsmittel mit dem höchsten Freiheitsgrad darstellt. Aufgrund der geringen Erfahrung müssen Kinder und Jugendliche (z. B. auf dem Schulweg) besonders geschützt werden.

Ein wesentlicher Aspekt, welcher immer mehr zum Tragen kommt, ist die große Zunahme der elektrisch motorisierten E-Bikes. Durch die schnellere Möglichkeit der Fortbewegung und die zunehmende Reichweite wird das Radwegenetz vor völlig neue Herausforderungen gestellt. Die Wegbreiten, Wegführung und auch die Beschilderung müssen auf diese zukünftigen Anforderungen abgestimmt werden. Neben den E-Bikes erhalten auch die Lastenräder und Cargobikes, welche durch ihre zunehmende Breite ganz besondere Bedürfnisse darstellt, eine stetig steigende Bedeutung ein. Die rasante Beliebtheit der motorisierten Bikes kann jeder beobachten und damit wird die Dringlichkeit des Handelns für jeden greifbar. Die sogenannten Biohybrid und Cargobikes werden in Zukunft unsere Straßen aufnehmen müssen, dieser Herausforderung gilt es sich zu stellen. Aber nicht nur der nötige Platzbedarf ist ein Thema auch die fehlende Infrastruktur von Ladestationen darf nicht außer Acht gelassen werden. So findet man z. B. auf der Seite vom dillingerland.de zum Zeitpunkt der Analyseerstellung keine geeignete Ladestation im Bereich Gundelfingen.

Diese, von uns erstellte Radwege-Analyse, soll helfen, die Situation in Gundelfingen darzustellen, auf Brennpunkte und Schwachstellen aufmerksam machen und stellt eine Priorisierung der ermittelten Maßnahmen dar.

2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Für mehr Sicherheit und Schutz der Radfahrer:innen trat die Novelle der Straßenverkehrsordnung im April 2020 in Kraft. Die Neufassung der bestehenden Regelung und zahlreiche Neuerungen die ein Fahren mit dem Rad erleichtern wurden durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr umgesetzt (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-sachinformationen.html> Abgerufen Juli2021):

Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern

Durch eine Neufassung der bestehenden Regelung wird klargestellt, dass das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden grundsätzlich gestattet ist. Lediglich wenn andere Verkehrsteilnehmende behindert werden, muss hintereinander gefahren werden.

Mindestüberholabstand für Kfz

Es wird ein Mindestüberholabstand von 1,5 m innerorts und von 2 m außerorts für das Überholen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden durch Kraftfahrzeuge festgeschrieben. Bisher hatte die StVO lediglich einen „ausreichenden Seitenabstand“ vorgeschrieben.

Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t innerorts

Für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t wird aus Gründen der Verkehrssicherheit innerorts Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7, max. 11 km/h) vorgeschrieben.

Personenbeförderung auf Fahrrädern

Auf Fahrrädern dürfen Personen mitgenommen werden, wenn die Fahrräder zur Personenbeförderung gebaut und eingerichtet sind und der Fahrzeugführende mindestens 16 Jahre alt ist.

Grünpfeil ausschließlich für Radfahrer

Mit der StVO-Novelle wird die bestehende Grünpfeilregelung auch auf Radfahrer ausgedehnt, die aus einem Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg heraus rechts abbiegen wollen. Außerdem wurde ein gesonderter Grünpfeil, der allein für Radfahrer gilt, eingeführt.

Verkehrszeichen Grünpfeil für Radfahrer:



Bild 1 (Quelle: BASt)



Generelles Haltverbot auf Schutzstreifen

Schutzstreifen für den Radverkehr trennen den Rad- und den Autoverkehr mit einer gestrichelten weißen Linie (Zeichen 340 der StVO). Autos dürfen dort zwar nicht parken, aber bislang noch bis zu drei Minuten halten. Dies führt vielfach dazu, dass die Radfahrenden Schutzstreifen nicht durchgängig nutzen können, weil ihnen haltende Autos den Weg versperren. Deshalb wurde dort ein generelles Haltverbot eingeführt.

Einrichtung von Fahrradzonen

Analog zu den Tempo 30-Zonen können nun auch Fahrradzonen angeordnet werden. Die Regelung orientiert sich an den Regeln für Fahrradstraßen: Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.

- Auch Elektrokleinstfahrzeuge können hier fahren.
- Die Straßenverkehrsbehörden können Fahrradzonen unter erleichterten Voraussetzungen anordnen.

Verkehrszeichen Beginn einer Fahrradzone:



Bild 2 (Quelle: BASt)

Ausweitung des Parkverbots vor Kreuzungen und Einmündungsbereichen

Wir wollen die Sicht zwischen Straße und Radweg verbessern und damit die Sicherheit speziell von Radfahrenden erhöhen. Das Parken vor Kreuzungen und Einmündungen wird daher in einem Abstand von bis zu je 8 Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten verboten, wenn ein straßenbegleitender baulicher Radweg vorhanden ist.

Vereinfachung für Lastenfahrräder

Um speziell für Lastenfahrräder Parkflächen und Ladezonen vorhalten zu können, haben wir ein spezielles Sinnbild „Lastenfahrrad“ eingeführt, das die zuständigen Straßenverkehrsbehörden nutzen können.

Sinnbild Lastenfahrrad:

Bild 3 (Quelle: BASt)

Verkehrszeichen Radschnellwege

Das Verkehrszeichen „Radschnellweg“ wurde in die StVO aufgenommen, um die Kennzeichnung von Radschnellwegen auch unabhängig von der Fahrbahnbeschaffenheit, wie z. B. auf sandigem Untergrund, möglich zu machen.

Verkehrszeichen Radschnellweg:

Bild 4 (Quelle: BASt)

Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen

Die Straßenverkehrsbehörden können - z.B. an Engstellen - ein Überholverbot von einspurigen und mehrspurigen Fahrzeugen (u.a. Fahrrädern) für mehrspurige Kraftfahrzeuge anordnen. Hierfür wurde ein neues Verkehrszeichen eingeführt.

Verkehrszeichen Verbot des Überholens von einspurigen und mehrspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen:



Bild 5 (Quelle: BASt)

Erweiterung der Erprobungsklausel

Bislang hatten die Länder bereits die Möglichkeit, verkehrsregelnde oder verkehrssichernde Maßnahmen zeitlich und örtlich begrenzt zu erproben. Die Durchführung solcher Verkehrsversuche wurde durch die StVO-Novelle vereinfacht.

Eine weitergehende Öffnung des Straßenverkehrsrechts für Verkehrsversuche bedarf einer Änderung auf Gesetzesebene, die in einem weiteren Schritt im Jahr 2020 angegangen werden soll.

Vermehrte Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung

Im Rahmen einer Gesamtüberarbeitung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO im Jahr 2020 sollen die zuständigen Straßenverkehrsbehörden verstärkt zur Prüfung der Öffnungsmöglichkeit von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende aufgerufen werden. Ziel ist es, hierdurch die Zahl der in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen zu vergrößern.

3 Bestehendes Radwegenetz

Touristen, welche das beschauliche Städtchen Gundelfingen mit dem Rad erkunden möchten oder bei ihrer Radtour an der Stadt vorbeikommen, haben es nicht leicht. Die Seite (<https://www.unser-stadtplan.de/Freizeitkarte/Dillingen-Donau-/city/Dillingen-an-der-Donau.map>), welcher von der Stadt Gundelfingen verlinkt ist, zeigt nur zwei Fahrradwege durch die Stadt. Die Wegführung des nach Offingen führenden Radweges ist zudem leider falsch eingezeichnet:

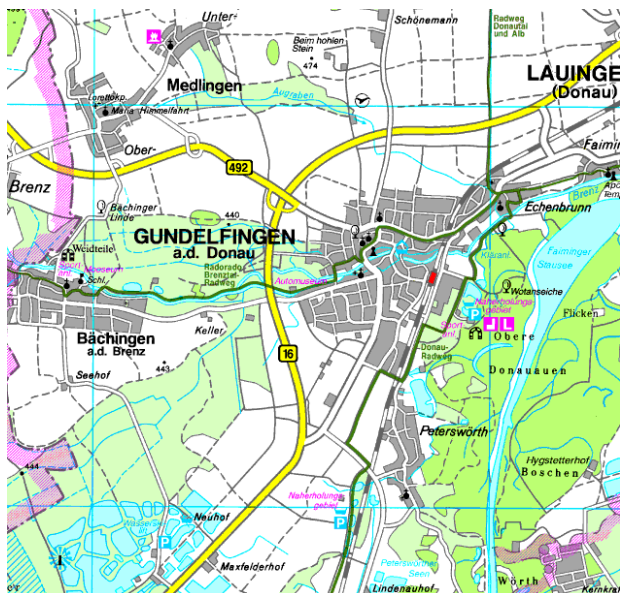


Bild 6

Etwas ausführlicher dargestellt werden die Fahrradwege mit einer Radwegekarte, (Huber Kartographie GmbH, Max-Planck-Str. 17, 85716 Unterschleißheim). Diese Radwege und Fernradwege wurden erfasst und in der vorliegenden Radwegeanalyse berücksichtigt.

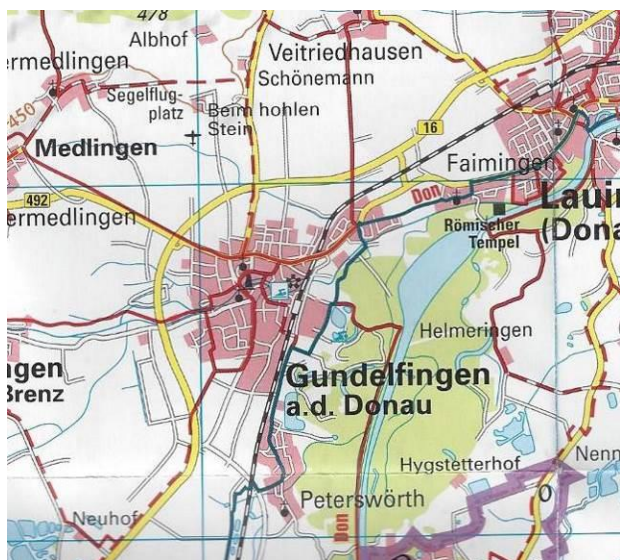
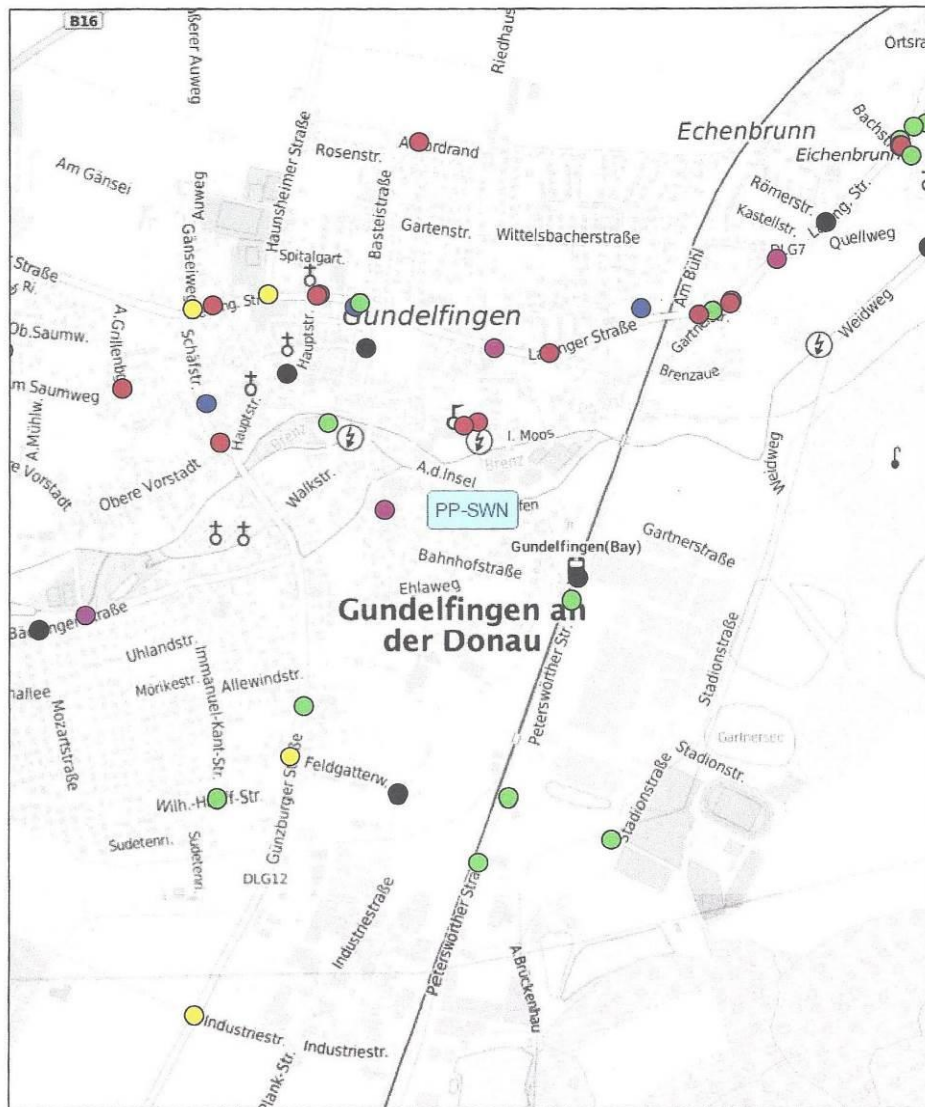


Bild 7

Ein Blick in Unfallstatistik, freundlicherweise von der Polizeidirektion Dillingen zur Verfügung gestellt, zeigt etwaige Gefahrenpunkte. Diese wurden bei Erstellung der Radweganalyse intensiv erörtert.

Fahrradunfälle Stadtgebiet



Stand: 01.06.2021

Kartenmaterial / Quellenangabe:
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2018, Datenquellen:
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Bild 8

- TYP
- Sonstiger Sachschaden (Typ 0)
 - Fahrunfall (Typ 1)
 - Abblegeunfall (Typ 2)
 - Einbiegen / Kreuzen (Typ 3)
 - Überschreitenunfall (Typ 4)
 - Unfall ruhender Verkehr (Typ 5)
 - Unfall im Längsverkehr (Typ 6)
 - Sonstiger Unfall (Typ 7)



Das gesamte Stadtgebiet wurde mit dem Fahrrad erkundet, um einen gesamten Überblick der Gefahrenpunkt, Schwachstellen und Beschilderungsdefizite (siehe markierten Stellen) zu erhalten.

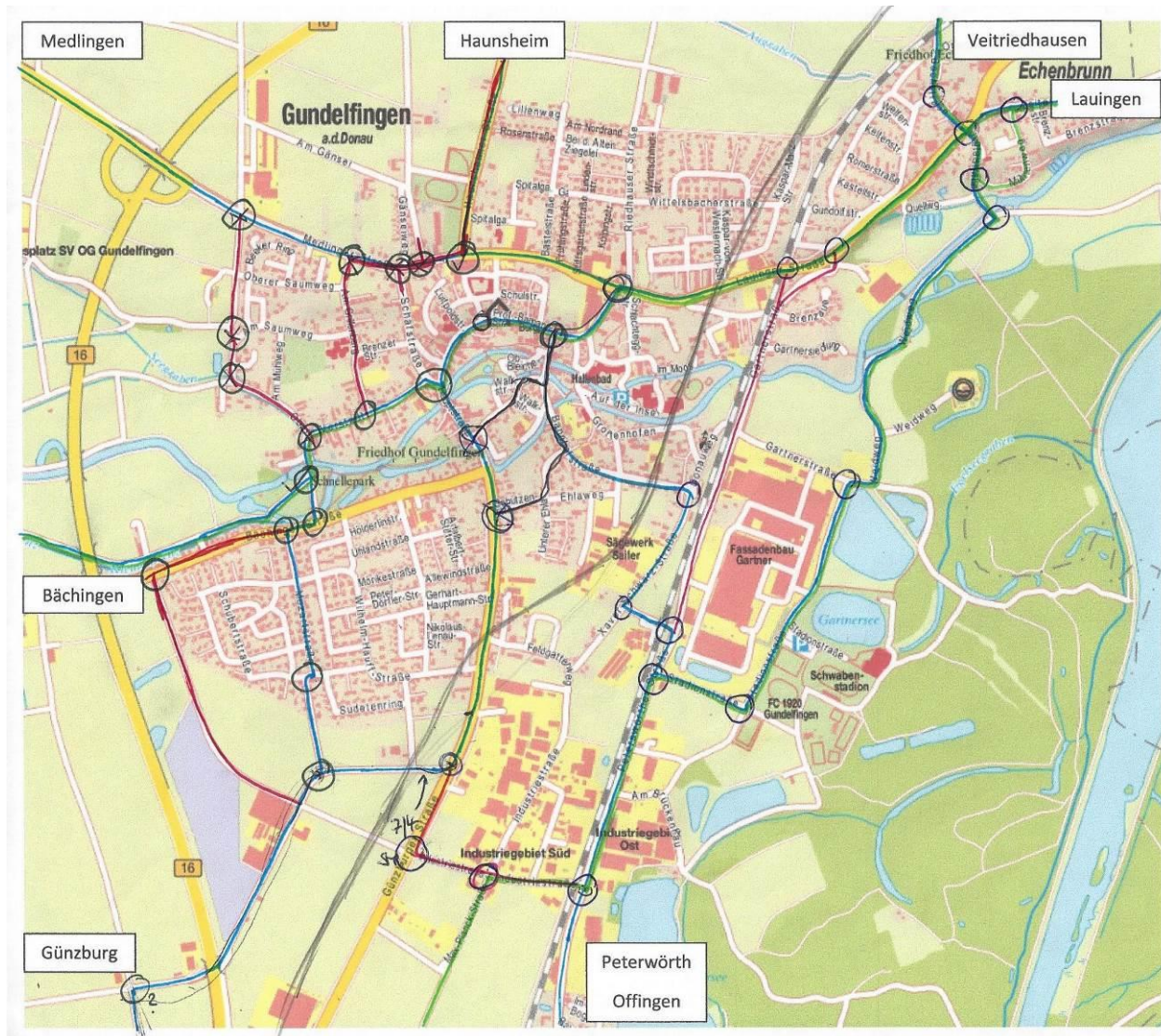


Bild 9



4 Radwegesituationen

4.1 Vogteistraße - Lauinger Straße (Echenbrunn)

Die Kreuzung Vogteistraße – Lauinger Straße, stellt ankommende Touristen:innen vor eine kleine Herausforderung. Neben der Suche nach dem richtigen Weg, muss anschließend die Verkehrsführung beachtet werden. Ein weiterer durchaus wichtiger Wegweiser Richtung Offingen fehlt an dieser Stelle.



Wird die Fahrt in Richtung Stadt weitergeführt muss zuerst die Straßenseite gewechselt werden, anschließend teilt sich der Radfahrer:in den engen Bürgersteig mit den Fußgängern:innen, um dann den Weg auf der Straße fortzuführen. Dies führt oftmals zu Verwirrung und verursacht zudem Gefahrensituationen.



Bei Gegenverkehr darf der Autofahrer:in hier das Zweirad nicht überholen, da der Mindestabstand von 1,5m nicht eingehalten werden kann. Ein Sicheres vorankommen für Fahrradfahrer:in sieht anders aus. Die Variante die Straßenseite nicht zu wechseln, was gerade jüngere Verkehrsteilnehmer:innen vorziehen, ist mit hohen Bußgeldern belastet und führt zu einem statistischem Unfallschwerpunkt.



4.2 Gartnerstraße – Lauinger Straße (Gundelfingen Ost)

Verkehrswidriges Verhalten der Radfahrer:innen, welches gerade hinsichtlich Kinder zum Eigenschutz begangen wird, trägt an der Kreuzung Gartnerstraße – Lauinger Straße dazu bei, dass diese Kreuzung als Unfallschwerpunkt in der Statistik auftritt.

Die beiden Wegweiser Richtung Lauingen, tragen leider nicht dazu bei, Klarheit für den weiteren Weg für Auswärtige zu schaffen. Es ist nicht erkennbar, dass an dieser Stelle die Möglichkeit bestünde den Ortsteil Peterswörth oder weiter nach Offingen zu gelangen. Weiterhin muss darauf hingewiesen werden, dass auf der gegenüberliegenden Straßenseite, keine Beschilderung zum Fahrradweg Richtung Peterswörth bzw. Offingen hinweist. Ein Fahren durch die Stadt wird vielleicht touristisch bevorzugt, allerdings sollte aufgrund der Sicherheit und dem Aspekt der Fernradwege den Radfahrer:innen hier die Möglichkeit der kürzeren Strecke aufgezeigt werden.

Zudem sollten Überlegungen erfolgen, ob eine Weiterleitung des Radweges direkt an den Bahnschienen entlang vielleicht sogar die bessere Alternative darstellt. Eine Verbreiterung dieses Weges wäre allerdings dringend notwendig, da viele Arbeiter:innen sowie Schüler:innen den Weg zum Bahnhof und nach Hause nutzen. Der Weges birgt ein großes Gefahrenpotential aufgrund der Tatsache, dass Radfahrer:in und Fußgänger:in sich den Weg in beiden Richtungen teilen.



Positiv zu erwähnen, sind die Überquerungshilfen im Verlauf der Lauinger Straße, die einen Fahrbahnwechsel erleichtern.





4.3 Weidweg – Stadionstraße (Echenbrunn/Gundelfingen Ost)

Möchte der Radfahrer:in von Lauingen aus kommend Richtung Offingen weiterfahren muss sich dieser schon gut mit dem Radwegenetz befassen, da an der Vogteistraße nicht ersichtlich ist, dass der offizielle Fahrradweg über die Vogteistraße – Weidweg verläuft. Wurde die richtige Richtung nach Peterswörth eingeschlagen, weisen kleine Fahrradschilder den weiteren Weg.

Die Sicherheit der Radfahrer:innen leidet hier unter der Tatsache, dass keine Geschwindigkeitsbegrenzung für Teilabschnitte des Weidweges gelten. Eine Tempo 30 Zone sollte in diesem Bereich dringend angedacht werden.





An der Kreuzung Gartnerstraße – Stadionstraße, kann der Radfahrer:in seinen Weg gut anhand der bestehenden Beschilderung an der Firma Gartner Extrusion GmbH vorbei finden. Allerdings ist hier an die Sicherheit der Radfahrer:innen. In den Sommermonaten befahren viele auswärtige Badegäste und bei Sportveranstaltungen Teilnehmer:innen und Zuschauer:innen diesen Bereich. Ein 30-Schild in Höhe des Parkplatzes der Firma Gartner wird leicht übersehen, sodass viele mit überhöhter Geschwindigkeit ihren Weg fortsetzen. Gerade für Kinder und Jugendliche auf dem Weg zum Training in die Kreissporthalle ist hier ein klar getrennter Weg zum Radfahren längst überfällig.





4.4 Gartnerstraße – Peterswörther Straße (Gundelfingen Ost)

An der Beschilderung ist gut zu erkennen welcher Weg nun einzuschlagen ist, um an das gewünschte Ziel zu kommen. Die weitere Wegführung Richtung Peterswörth stellt ein Fußweg mit der Berechtigung für Fahrradfahrer:innen in beide Richtungen dar. Eine Trennung der Verkehrsteilnehmer und eine Verbreiterung des Weges sollte an dieser Stelle in Betracht gezogen werden, da sich auch hier Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in beiden Richtungen diesen Weg teilen.



Schlägt der Radfahrer die Richtung Stadteinwärts ein, findet er auf der gegenüberliegenden Straßenseite einen kleinen Rastplatz mit ausführlichen Informationen. Da auch der Fahrradweg an dieser Stelle endet ist der Radfahrer gezwungen hier die Straße zu wechseln. Für Kinder und Jugendliche stellt an dieser Stelle der Fahrbahnwechsel eine große Herausforderung dar, da hier keine Überquerungshilfe oder ähnliches vorhanden ist.





Für Peterswörther Bürger:innen, welche die Bahn nutzen (z. B. Schüler:in), fehlt ein Fahrradweg in der Gartnerstraße bis Höhe Bahnhof. Ein Bürgersteig ist einseitig stets vorhanden. Gegen Ende der Straße ist ein Bürgersteig vorhanden, welche sich die Radfahrer:innen mit den Fußgängern:innen in beiden Richtungen teilen. Hier ist es durch die gute Überquerungshilfe mit Zebrastreifen möglich, dass Kinder und Jugendliche, welche z. B. vom Training nach Hause fahren, sicher über die Straße gelangen.



Eine Verbesserung der Gartnerstraße vor allem aus Sicht der Peterswörther Bürger:innen sollte dringend in Betracht gezogen werden.



4.5 Radweg Peterswörth nach Offingen

Kommt der Radfahrer:in in Peterswörth an, endet der Fußweg mit der Berechtigung für Fahrräder auf der Straße. Da der gesamten Ortsteil Peterswörth eine 30-Zone darstellt, ist das Teilen der Straße mit den Kraftfahrzeugen eine gängige Praxis. Die kleinen Radwegschilder weisen zuverlässig den Weg durch den gesamten Ortsteil.



Am Ortsende angelangt, weisen die Beschilderung Radfahrer:innen zur bestehenden Unterführung der Offinger Straße, die am Peterswörther Sportgelände vorbei führt und den weiteren Weg Richtung Offingen hinweist.





4.6 Industriestraße (Gundelfingen Süd)

Für Auswärtige vielleicht eher zweitrangig, aber für Peterswörther Bürger:innen essentiell wichtig die Anbindung der Industriestraße an ein Radwegenetz. Die Industriestraße verfügt über keinerlei Fuß- oder Radweg. Bürger:innen von Peterswörth haben keinerlei Möglichkeit sicher über diese Straße z. B. ins Wohngebiet Ehla oder zum Einkaufen zum nächstgelegenen Supermarkt ohne Automobil zu gelangen. In diesem Bereich fehlt eine Anbindung weiter nach Günzburg über den Siebenviertelweg und in Richtung Stadtmitte komplett.





Die Beschilderung des Radwegenetzes an der Einmündung Siebenviertelweg setzt mit der momentanen Fahrradwegsituation, ein falsches Zeichen. Für Radfahrer:innen ist es an dieser Stelle sehr gefährlich die Straße zu kreuzen, da zum einen der Verkehr hohe Geschwindigkeiten angenommen hat und kein Hinweis auf kreuzende Fahrräder erfolgt. Weiterhin ist es für Radfahrer, welche aus Günzburg kommen, nicht ersichtlich, welche Richtung sie für z. B. Offingen oder Haunsheim einschlagen müssen, da der Wegweiser zur Stadtmitte nur Dillingen und Altstadt aufzeigt. Ortsunkundige haben an dieser Stelle große Schwierigkeiten sich zurecht zu finden.





4.7 Günzburger Straße (Gundelfingen Süd)

Vor kurzem wurde im Zuge von Straßenarbeiten die Günzburger Straße vollständig saniert. Dabei ist eine Überquerungshilfe am Ende der Straße und ein Fahrradschutzstreifen installiert worden. Allerdings endet der Fahrradschutzstreifen am Ortsrand und der Radfahrer:inner wird gezwungen sich die Straße mit dem Kraftfahrer:in bis zum Siebenviertelweg zu teilen. Für Familien mit Kindern kann dies keine Option sein. Die Fortführung eines getrennten sicheren Fahrradweges ist hier zwingend erforderlich. Ein Teilen der Straße mit dem Kraftverkehr kann zukünftig an dieser Stelle keine Option sein.



Schlägt der Radfahrer:in den Weg Richtung Günzburg könnte über eine Alternative Wegführung an der Einmündung Wilhelm-Hauf-Straße über den Sudetenring nachgedacht werden. Die weitere Beschilderung, damit nach der Unterführung der richtige Weg nach Günzburg gefunden wird, ist deutlich erkennbar.





Touristen:innen die ihren Weg vom Siebenviertelweg weiter zur Stadtmitte fortsetzen, werden an der Einmündung Hauptstraße weiter zur Stadtmitte geführt. Eine Alternative Wegführung, gerade in Betracht eines Fernradweges, muss erörtert werden (z. B. Industriestraße, Feldgatterweg, Schützenstraße oder Walkstraße).





4.8 Mozartstraße – Wilhelm-Hauf-Straße (Gundelfingen West)

Für Radfahrer:innen von Günzburg kommend, welche sich auf der Durchreise von Gundelfingen befinden, haben es deutlich schwerer. Der erste Radwegehinweis befindet sich am Ende des Siebenviertelweges. Dessen Schild weist den Weg nach Dillingen und zur Stadtmitte. Weitere Optionen fehlen an dieser Stelle komplett. Schlägt der Tourist den Weg Richtung Stadtmitte ein, befindet sich an der gesamten Günzburger Straße keine Hinweise. Erst bei der Kreuzung Hauptstraße – Schäfstraße weist ein kleiner Fahrradwegpfeil am Hinterstößer vorbei ins Herz von Gundelfingen.



Gerade für Fahrradfahrer:innen aus Günzburg kommend könnte die Möglichkeit geschaffen werden durch die Wohnsiedlung Richtung Bächingen, Medlingen und Haunsheim sicher zu gelangen. Entschließt sich der Tourist:in trotz fehlender Beschilderung links ins Wohngebiet abzubiegen, ist der Weg wiederum durch das gesamte Wohngebiet zur Bächinger Straße gut beschildert und aufgrund der Tatsache, dass dies eine 30 Zone darstellt, ein sicherer Fahrradweg. Da der Siebenviertelweg eine Ortseingangsstraße für Radfahrer:innen darstellt, wäre auch hier eine Übersichttafel für die einzelnen Wege rund um Gundelfingen sehr hilfreich.







4.9 Bächinger Straße – Obere Vorstadt (Gundelfingen West)

Am Ende der Wilhelm-Hauf-Straße weisen die Radwegeschilder den Weg weiter Richtung Dillingen, Stadtmitte, Sontheim und Bächingen. Schwierigkeiten ergeben sich hier beim Überquerung der Bächinger Straße. Durch ihre Beschaffenheit und dem vermeintlichem Erreichen des Ortsausganges, welcher sich aber in großer Entfernung befindet, werden die Autofahrer:innen in diesem Bereich verleitet, schneller als die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit zu fahren. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung gerade im Einmündungsbereich zum Schnellepark, Skaterplatz und Spielplatz muss dringend in Betracht gezogen werden.



Am Fahrradwegepfeil ist in der Bächinger Straße für Auswärtige der weiterführende Weg erkennbar.





Abgelenkt vom Skaterplatz, spielende Kinder auf dem Spielplatz und dem vielen Trubel ist die weitere Beschilderung am Schnellepark leicht übersehbar. Dennoch wird der weitere Weg Richtung Giengen, Bächingen und Sontheim durch die Wegweiser gut angezeigt. Ein zusätzlicher grüner Fahrradwegpfeil am für Autofahrer:innen gesperrteschild könnte dennoch ein durchaus nützlicher Hinweis für die Weiterfahrt in diese Richtung sein. Die Attraktivität des Schnelleparks könnte mit einer kleinen Rastanlage im Parkbereich und einem deutlichen Hinweis darauf bzw. auch auf die Kneippanlage erhöht werden.





4.10 Schnellepark (Gundelfingen West)

Der Wegweiser zur Stadtmitte und Dillingen/Lauingen befindet sich an der Fußgängereinmündung zum Schnellepark. Diese Stelle aufgrund der Tatsache, dass weitere Radwegschilder sich an anderer Stelle befinden, ist leicht zu übersehen.



Der Weg, welcher nun durch den Schnellepark fortgesetzt wird, ist für Familien mit Kindern oder Radfahrer:innen mit Bedürfnissen nach Natur ein sehr schöner Weg. Die Ausschilderung in beiden Richtungen ist klar ersichtlich. Allerdings birgt er große Gefahren. Gerade Radfahrer:innen mit dem Ziel schnell ihren Weg fortzusetzen zu möchten, stoßen hier auf gemütlich schlendernde Bürger:innen und spielende Kinder. Der Weg über die Brücke oder auch bei der Wegkreuzung am Kneippbecken, wo sich alle Naturgenießer:innen den Weg teilen müssen, führt zu gefährlichen Situationen.

Gerade an dieser Stelle wird klar deutlich, dass zwingend zwischen den verschiedenen Bedürfnissen, wie der einzelne Bürger:in seinen Weg fortzusetzen möchte, unterschieden werden muss. Eine Alternative Radführung, welche als Fernradweg ausgeschildert ist, muss geschaffen werden.



Der Weg durch die wunderschöne Parkanlage führt an der Friedhofsmauer vorbei. Keine Akzeptanz kann die Tatsache finden, dass das Rad auf der nun für Fahrradfahrer:innen freigegebenen Strecke geschoben werden soll. Aufgrund des sehr engen Weges, sind die Probleme, Gefahren und auch der Frust der Bürger:innen vorhanden. Es kann keine Option sein, dass sich derartige Wege Radfahrer:innen und Fußgänger:innen auch noch in beide Richtungen diesen Weg teilen müssen.



Anhand der Fahrradschutzstreifen kann der ankommende Tourist:innen seinen Weg nun durch Gundelfingen fortführen. Allerdings könnte bei fehlender Ortskenntnis und Orientierung durchaus die falsche Richtung eingeschlagen werden. Des Weiteren könnte an dieser Stelle auch eine Weiterführung nach Lauingen oder Offingen über die Walkstraße sinnvoll sein.

Ein weiterer sehr wichtiger Aspekt an dieser Stelle ist eine Art Überquerungshilfe vielleicht in Form eines Zebrastreifens. Für Auswärtige ist es nicht ersichtlich, dass sich in wenigen Metern eine Fußgängerampel befindet. Zudem ist durch die Kurvenlage der Günzburger Straße es gefährlich an dieser Stelle die Straße zu kreuzen.





Ein weiteres Hindernis stellt die Hohe Bordsteinkante an dieser Stelle dar. Um den Weg durch den idyllischen Park fortzusetzen ist der Fahrradfahrer:in gezwungen vom Rad abzusteigen. Dieses Problem stellt sich, aber nur Ortskundigen, da für Tourist:in nur anhand des kleinen grünen Pfeils nicht erkennbar ist, dass es schön wäre den Weg durch die kleine Gasse fortzusetzen.





4.11 Stadtmittle

Die Ausschilderung in der Stadtmittle ist sehr ausführlich. Neben dem optischen Eindruck sollte auch die Verkehrsführung allerdings überdacht werden. Da die Lauinger Straße eine Hauptverkehrsstraße mit hohem Verkehrsaufkommen darstellt, wäre eine Fahrradwegleitung für Touristen:innen in Richtung Lauingen und Dillingen über die Professor-Bamann-Straße anzudenken.



Nach dem Weg durch das Städtchen mündet die Professor-Bamann-Straße in Bahnhofstraße – Untere Vorstadt. Die Wegweiser an der gegenüberliegenden Straßenseite weisen übersichtlich den Weg in Richtung Offingen/Günzburg bzw. Stadtmittle/Bächingen. Allerdings sollte auch hier darüber nachgedacht werden, ob eine Weiterleitung nach Dillingen über das Rathaus wirklich sinnvoll ist. Eine Weiterführung des Weges über die Straße Untere Vorstadt muss in Betracht gezogen werden.





4.12 Medlinger Straße

Am Ortseingang Gundelfingen von Medlingen kommend befindet sich der Radfahrer:in auf einem breiten Fahrradweg. Diesen Fahrradweg teilen sich Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in beide Richtungen. Auch Mofas sowie Landwirtschaftlicher Verkehr ist auf diesem Wegstück bis zum Ortsschild zugelassen. Ungefähr in der Höhe des Ortsschildes endet dieser gemeinsame Weg und mündet in einen gemeinsamen Fuß- und Radweg für beide Richtungen.



Zwischen den Einmündungen Schäfstraße und Am Grillenberg wird es dem Fahrradfahrer:in ermöglicht die Straßenseite mit einer Überquerungshilfe sicher zu wechseln. Dies ist bei einer Weiterfahrt Richtung Haunsheim, Lauingen, Dillingen oder Stadtmitte nicht notwendig, da das Befahren des Fahrradweges in beide Richtungen erlaubt ist. Diese Überquerungshilfe zu nutzen, um den Weg über den Grillenberg Richtung Bächingen fortzusetzen, sollte in Betracht gezogen werden.





Die erste Radwegebeschilderung von Medlinger Richtung kommend, findet der Tourist:in bei der Einmündung Richtung Haunsheim. Diese ist übersichtlich und der weitere Weg kann gut gefunden werden. Die Weiterfahrt nach Haunsheim durch den Max-Garten stellt zudem eine gute Alternative, da die Überquerung der gefährlichen Straßeneinmündung nicht nötig ist. Allerdings stellt sich die Frage, warum gerade diese schöne Parkanlage, in Anbetracht eines Spielplatzes, mit einem Mofa befahren werden kann.



Dringenden Handlungsbedarf stellt die Einmündung Haunsheimer Straße dar. Von beiden Richtungen ist es dem Radfahrer:in nicht möglich den fließenden Verkehr zu erfassen. Auch ist es für den Autofahrer, welcher von Stadtmitte her kommend Richtung Haunsheim seinen Weg fortsetzen möchte, ist nicht erkennbar, ob hinter der Kurve ein Radfahrer seinen Weg fortsetzen möchte. Mit Hilfe von speziellen Spiegeln, könnte hier eine gute Unterstützung zur Erkennung der Verkehrssituation geschaffen werden.



Ein weiteres Problem stellen an dieser Stelle die zwei Hinweisschilder Medlingen und Hausheim dar. Tourist:in, von der Stadtmitte kommend, können diese beiden Beschilderungen nicht erkennen.





4.13 Lauinger Straße (Stadtmitte)

Der Platz bei der Evangelischen Kirchen lädt zum Verweilen ein. Diese Stelle könnte auch als Touristischer Hinweisplatz gut genutzt werden. Die Ausschilderung der weiteren Fahrradwegführung ist prinzipiell ausreichend.



Für Touristen:in vielleicht zweitrangig, aber für Gundelfinger Bürger:innen essentiell notwendig, eine sichere Überquerungsmöglichkeit der Hauptstraße. Gerade an dieser Stelle sollte es Familien mit Kindern ermöglicht werden den Weg hier gut und sicher z. B. zur Kirche fortsetzen können.





Mit Beginn der Lauinger Straße endet die Befahrung des Radweges in beide Richtungen. Am Zebrastreifen muss der Radfahrer die Straßenseite wechseln, um seinen Weg Richtung Lauingen und Dillingen fortzusetzen. Die Lauinger Straße im Stadtbereich birgt für die Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen wiederum hohes Gefahrenpotential. Nicht nur die gemeinsame Benutzung der Bürgersteige, sondern auch die Einmündungen von Straßen oder Einfahrten stellen an manchen Stellen sehr große Gefahren dar. Übersieht der aus der Stadtmitte ankommende Tourist:in das Fahrrad frei Zeichen ist die Gefahr groß, dass er aufgrund seiner Unkenntnis, bei Erkennen der Fahrradsymbole auf der gegenüberliegenden Straße, die Straßenseite wechselt und irrtümlicherweise den Fahrradweg in nicht erlaubter Richtung befährt.



Ein Wegweiser in der Höhe Einmündung Riedhauser Straße weist dem Radfahrer:in den Weg Richtung Günzburg, Stadtmitte oder Dillingen, Lauingen und Echenbrunn. An dieser Stelle sollte auch in Betracht gezogen werden, ob nicht die Möglichkeit nach Offingen über die Untere Vorstadt angezeigt werden könnte. Das Ausweiten der 30 Zone in der Unteren Vorstadt würde nicht nur für Einkäufer:innen, sondern auch vielen Schüler:innen mehr Sicherheit bieten.





4.14 Bahnhofstraße (Stadtmitte)

Vom Torbogen aus betrachtet, ist eine Weiterfahrt nach Günzburg, Offingen und Peterswörth problemlos möglich. Da die Bahnhofstraße an dieser Stelle eine 30 Zone darstellt, können sich Radfahrer:in und Kraftfahrer:in die Straße teilen. Ein weiterer Wegweiser an der Münzmühle unterstützt bei der Wegfindung.



Es stellt sich im weiteren Verlauf der Bahnhofstraße die Frage, warum ab Höhe Schützenstraße wieder Tempo 50 erlaubt wird. Der weitere Verlauf der Bahnhofstraße ist, gerade bei laufendem Biergarten und Gaststättenbetrieb, sehr unübersichtlich und stellt für Radfahrer:innen eine große Herausforderung dar. Zudem sollte auch hier die große Anzahl der Schüler:innen nicht vergessen werden, die ihren Weg vom Wohngebiet Ehla über die Bahnhofstraße fortsetzen. Am Bahnhof findet der Tourist:in durch die Beschilderung seinen weiterführenden Weg.





4.15 Saumweg (Gundelfingen West)

Viele Radfahrer:innen nutzen den bisher nicht ausgeschilderten Weg Saumweg am Rande der Stadt Gundelfingen. Dieser Weg stellt durchaus eine gute Alternative dar, vor allem auch hinsichtlich eines Fernradweg. Allerdings muss hier die Tatsache berücksichtigt werden, dass ein Kreuzen der Medlinger Straße sehr gefährlich ist, da der Verkehr an dieser Stelle Tempo 70 aufweist. Eine Betrachtung dieser Kreuzung und des weiterführenden Weges muss nicht nur hinsichtlich Radwegekonzept dringend erfolgen. Für erhöhtes Verkehrsaufkommen sorgt zum einen die Einkaufs- und Verweilmöglichkeit, und zum anderen auch die Anwohner:innen, welche ihren Weg ins Wohngebiet abkürzen. Zudem stellt die dichtere Bebauung neue Anforderungen an diese Verbindungsstraße.



4.16 Feldgatter – Xaver-Schwarz-Straße (Gundelfingen West)

Die Straße Feldgatter wird von Schüler:innen aus dem Ehla als eine wichtige Verbindungsstraße zum Bahnhof und zum Training in der Kreissporthalle genutzt. Allerdings birgt dieser Weg große Gefahren. Aufgrund der fehlenden Bürgersteige oder Abgrenzungen für Radfahrer:innen muss der Weg mit dem Kraftfahrzeug geteilt werden. Die Modernisierung der Straße sollte in diesem Bereich in Betracht gezogen werden.





4.17 Weitere Straßensituationen

Neben den beschilderten Radwegen, welche in einem Radwegekonzept Beachtung finden, möchten wir an dieser Stelle noch auf gefährliche Stellen in Gundelfingen hinweisen:

Die Ausfahrt Spitalgarten in die Haunsheimer Straße stellt gerade für Jugendliche und Ältere Radfahrer:innen eine große Gefahr dar. Durch die Straßenlage ist das Einsehen des Verkehrs aus Haunsheimer Richtung kommend sehr erschwert möglich.

Durch die neu Verkehrsführung Riedhauser Straße – Wittelsbacherstraße kommt es auch immer wieder zu gefährlichen Situationen. Eine Beruhigung der Straßen durch beispielsweise einer Begrünung könnte hier vielleicht ein guter Weg die Straßen für Kinder sicherer zu gestalten.

Ein weiteres Augenmerk muss auf die Bächinger Straße gelegt werden. Durch die Parksituation, im ersten Straßenbereich von der Stadtmitte aus gesehen, beruhigt sich der Verkehr selbst. Allerdings wird im weiteren Straßenverlauf fast keine Fahrzeuge mehr am Straßenrand geparkt, was die Beschleunigung des Verkehrs begünstigt. Gerade im Bereich des Schnelleparks hinsichtlich der kreuzenden Kinder sollten auch hier Überlegungen erfolgen, wie ein Beruhigen des Verkehrs erfolgen könnte.

Die Mozartstraße und Wilhelm-Hauf-Straße sind die Hauptverbindungsstraßen für das gesamte Wohngebiet. Durch ihre komfortable Breite verleiten diese Straßen auch zur einer schnelleren Fahrweise. Eine genauere Betrachtung der aufkommenden Verkehrssituationen gerade im morgendlichen Schulalltag muss durchgeführt werden, um auf die Bedürfnisse der Bürger:innen angemessen zu reagieren.



5 Fazit

Mit unseren Ideen, die sich aus diversen Bürgergesprächen und eigenen Recherchen ergeben haben, wollen wir bereits in der Planungsphase hierbei unterstützen. Dies soll nicht mit erhobenem Zeigefinger geschehen, sondern als reine kooperative, wohlwollende Ideensammlung durch Ortsansässige Radler und auch Anregungen nicht Ortsansässiger Radfahrer, verstanden werden. Wir hoffen mit unserer Arbeit zu einer schnellen Umsetzung eines ganzheitlichen und zukunftsweisenden Fahrradkonzepts für unser schöne Stadt Gundelfingen mit beitragen zu können. Die Herausforderungen, welche sich vor allem durch die immense Zunahme der Pedelec Radfahrer:innen stellen, müssen angegangen werden. Immer mehr Verkehrsteilnehmer:innen greifen durch die elektrische Erleichterung öfters zum Fahrrad. Hinsichtlich der Klimaerwärmung und des Umweltschutzes eine sehr erfreuliche Entwicklung. Nun gilt es aber auch für die Kommune auf diese Bedürfnisse zu reagieren und diese Entwicklung zu fördern!

Augsburg macht es vor, nur auf den Hauptstraßen der Stadt soll weiterhin mit 50 Stundenkilometer gefahren werden. Ein Pilotprojekt, welches Augsburg zusammen mit sechs anderen Großstädten testen möchte. Sehr viele Straßen in Gundelfingen sind bereits als 30 Zonen ausgewiesen, daher würde die Geschwindigkeitsbegrenzung der gesamten Stadt, mit Ausnahme der Hauptstraßen, keine wesentlichen Einschnitte mehr darstellen. Im Gegenteil, die Sicherheit im Straßenverkehr für die Radfahrer:innen und Fußgänger:innen wäre ein großer Zugewinn. An dieser Stelle könnte die Stadt Gundelfingen ein Vorreiter sein und mit sehr guten Beispiel vorangehen.

Der Mensch ist und bleibt ein Gewohnheitstier. Nur durch die Veränderung der Situation wird dieser gezwungen neue Wege zu gehen. Ein neuer Weg könnte die Autofreie Innenstadt sein. Nachbarkommunen sind diesen Weg bereits gegangen und haben dabei großen Erfolg. Nach anfänglicher Skepsis der Bevölkerung stellt der neu gewonnene und verkehrsberuhigte Platz einen echten Mehrwert für die Stadt dar. In Gundelfingen brächte eine Fahrradzone von der Einmündung Kalte Gasse bis zum Rathaus einen echten Mehrwert. Die Gastronomie in diesem Bereich könnte die Fläche für Außenbestuhlung nutzen, der Wochenmarkt könnte ausgeweitet werden und die gefährliche Parksituation im Innenstadtbereich würde aufgelöst. Eine Umfahrung der Fahrradzone mit dem Kraftfahrzeug ist problemlos möglich und Fahrradfahrer:innen können den großen Vorteil der Parkmöglichkeit direkt vor dem Geschäft gefahrlos nutzen.

Die gewachsenen Strukturen einer Stadt machen es an vielen Stellen sehr schwer guten Überblick über Verkehrssituationen zu erhalten. Gerade schlecht einsehbare Einfahrten, Kreuzungen und auch kurvige Straßenverläufe stellen einen großen Unfallschwerpunkt dar. Diese Unfälle könnten effektiv vermieden werden mit Hilfe eines Verkehrsspiegels.

Gerne stellen wir uns gemeinsam mit ihnen diesen vielfältigen Anforderungen. In Gesprächen können wir ihnen im Detail Situationen erläutern, Gefahrenpunkte darlegen, aber auch gute Verkehrsführungen aufzeigen. Weiterhin sind wir selbstverständlich gerne bereit ihnen das



Bildmaterial, welches zur Erstellung der Radweganalyse von Bündnis 90/Die Grünen erstellt wurde, zur Verfügung zu stellen.

**Es gibt viel zu tun,
um unser Städtchen für Fahrradfahrer:innen attraktiver zu gestalten,
los geht's!**

Roswitha Stöpfel
(Ortsprecherin)

Walter Altmann
(Ortsprecher)

Josefine Lenzer
(Radweganalyseerstellerin)