



Projekt-Nr. 7430-828-KCK

Kling Consult GmbH
Hochfeldstraße 2
86159 Augsburg

T +49 821 / 329199-0
kc@klingconsult.de

Geh- und Radweg Paartalstraße, Rederzhausen

Stadt Friedberg

Erläuterungsbericht

Stand: 08. Juni 2026



Tragwerksplanung



Architektur



Baugrund



Vermessung



Raumordnung



Bauleitung



Sachverständigenwesen



Generalplanung



Tiefbau



SIGEKO

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Darstellung des Vorhabens | 3 |
| 1.1 | Planerische Beschreibung | 3 |
| 1.2 | Straßenbauliche Beschreibung | 3 |
| 1.3 | Streckengestaltung | 3 |
| 2 | Begründung des Vorhabens | 4 |
| 2.1 | Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren | 4 |
| 2.2 | Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung | 4 |
| 2.3 | Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan) | 4 |
| 2.4 | Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens | 4 |
| 2.4.1 | Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung | 4 |
| 2.4.2 | Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse | 5 |
| 2.4.3 | Verbesserung der Verkehrsverhältnisse | 5 |
| 2.5 | Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen | 5 |
| 2.6 | Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses | 5 |
| 3 | Vergleich der Varianten und Wahl der Linie | 5 |
| 4 | Technische Gestaltung der Baumaßnahme | 6 |
| 4.1 | Ausbaustandard | 6 |
| 4.1.1 | Entwurfs- und Betriebsmerkmale | 6 |
| 4.2 | Bisherige / künftige Straßennetzgestaltung | 7 |
| 4.3 | Linienführung | 7 |
| 4.4 | Querschnittsgestaltung | 8 |
| 4.4.1 | Querschnittselemente und Querschnittbemessung | 8 |
| 4.5 | Ingenieurbauwerke | 10 |
| 4.6 | Leitungen | 10 |
| 4.7 | Entwässerung | 10 |
| 4.8 | Baugrund / Archäologie | 10 |
| 5 | Kosten | 10 |
| 6 | Verfahren | 10 |
| 7 | Durchführung der Maßnahme | 11 |
| 8 | Verfasser | 12 |

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die Baumaßnahme umfasst den Neubau, bzw. den Ausbau der Radverkehrsführung entlang der Paartalstraße in Rederzhausen. Zudem sollen die Bushaltestellen Pallottiweg und Hachingerring neu hergestellt und behindertengerecht ausgebaut werden. Ergänzend sollen im Bereich der Bushaltestellen Querungshilfen in Form von Mittelinseln hinzugefügt werden.

Vorhabensträger und Straßenbaulastträger für die gesamte Maßnahme ist die Stadt Friedberg.

Die Paartalstraße befindet sich im Friedberger Stadtteil Rederzhausen und verläuft dort als Staatsstraße. Der Stadtteil Rederzhausen liegt südöstlich von Friedberg. Über die Paartalstraße besteht eine Anbindung an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz.

Bei der betroffenen Straße handelt es sich um eine verkehrswichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße, welche Bestandteil der Grundstruktur des überregionalen Straßennetzes ist. Zudem wird durch den Ausbau des Geh- und Radweges das Fahrradwegenetz weiter ausgebaut und verbessert.

In Folge der Maßnahme sind an verschiedenen Stellen im Baufeld Entsorgungsleitungen und -einrichtungen in ihrer Lage anzupassen. Die Entwässerungsmulden werden ebenso in ihrem Verlauf angepasst oder ertüchtigt.

Zuletzt soll im Zuge der Maßnahme in den restlichen Teilen der Paartalstraße eine Deckensanierung vorgenommen werden.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Beim geplanten Streckenabschnitt handelt es sich um eine zweistreifige Staatsstraße. Ein Gehweg ist auf ganzer Länge einseitig durchgehend vorhanden, ab der Straße Am Lindenkreuz auch beidseitig in Richtung Ottmaring. Ein Angebot für Radfahrende besteht momentan nicht.

Die Baumaßnahme beginnt auf Höhe der Einmündung Altdorfstraße und erstreckt sich bis zur Bushaltestelle Pallottiweg. Die gesamte Ausbaulänge beläuft sich auf ca. 500 m.

1.3 Streckengestaltung

Für die Entscheidungsfindung, welche Führungsform insbesondere für den Radverkehr umgesetzt werden soll, wurde im Vorfeld vom AG eine Variantenuntersuchung durchgeführt. An dieser war Kling Consult nicht beteiligt.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Es besteht eine beliebte Wegeverbindung vom „Steinerner Säulweg“, entlang der Paartalstraße nach Rederzhausen. Ein beidseitig freigegebener Radweg entlang der Paartalstraße befindet sich auf der nördlichen Straßenseite.

Fahrradfahrer, die vom „Steinerner Säulweg“ kommen, müssen die Paartalstraße ungesichert queren, um in Richtung Rederzhausen weiterfahren zu können.

Mit der Erschließung des Baugebiets „Am Lindenkreuz“ entsteht ein weiterer Bedarf für einen Geh- und Radweg auf der südlichen Straßenseite sowie gesicherten Querungsmöglichkeiten.

Die fortlaufende Planung ergab, dass eine sinnvolle Verlängerung zu beiden Seiten, von der Bushaltestelle Hachingerring bis Bushaltestelle Pallottiweg zielführend ist.

An den jeweiligen Bushaltestellen bietet es sich an, jeweils eine Querungshilfe umzusetzen, welche die angedachte Querungshilfe am neuen Baugebiet ersetzen.

Die Verlängerung des Geh- und Radwegs zu beiden Seiten wird auch polizeilich begrüßt, da diese eine Verkehrsberuhigung an den Bushaltestellen, bzw. am Ortseingang darstellen.

Im Zuge des Baugebiets und in Kombination mit der abgeschlossenen Baumaßnahme des Rückhaltebeckens besteht die Möglichkeit, auf städtischem Grund einen Geh- und Radweg vom „Steinerner Säulweg“ bis zum neuen Baugebiet zu errichten.

Der Radverkehrsbeauftragte begrüßt die Idee eines Teilausbaus zur Wegeverbindung Friedberg Süd – Rederzhausen.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

– entfällt –

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Für die sich ergebende Versiegelung durch den asphaltierten Geh- und Radweg ist eine Ausgleichsfläche vorzusehen.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

– keine Bedeutung –

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Der vorhandene, beidseitig freigegebene Geh- und Radweg auf der nördlichen Straßenseite ist eng.

Im Begegnungsfall von Verkehrsteilnehmern sind kritische Situationen möglich.

Durch eine zunehmende Popularität des Radfahrens, sowie den neuen Bewohnern des neuen Baugebietes ist mit einer Zunahme des Radverkehrs zu rechnen.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrsverhältnisse

Die Stadt Friedberg ist bestrebt fortlaufend Verbesserungen an den Verkehrsverhältnissen vorzunehmen.

Die Mitgliedschaft im AGFK („Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“) und die Aufstellung eines Radverkehrskonzepts für das Stadtgebiet unterstreichen dies.

Durch den auf beiden Seiten der Paartalstraße verlaufenden Geh- und Radweg, sowie den beiden Querungshilfen für eine gesicherte Fahrbahnquerung werden die bestehenden Verkehrsverhältnisse deutlich verbessert.

Zudem wird durch die beiden Querungshilfen eine Verkehrsberuhigung an den Bushaltestellen entstehen.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

- Nicht vorhanden -

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

– entfällt –

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Als Variante 1 wurde eine Geh- und Radwegführung direkt an der Südseite der Paartalstraße angedacht.

Der Teilrückbau mit Verlust des Rückhaltevolumens des Regenrückhaltebeckens und der Rückbau mit Neuerrichtung der vorhandenen Schutzleitplanke sind die ausschlaggebenden Nachteile dafür, dass die Variante 1 nicht weiterverfolgt wurde.

Die Variante 2a entspricht der zur Umsetzung beschlossenen Maßnahme.

Durch die Lage der Querungshilfen ist kein Überholen der Busse während des Halts möglich, einschließlich der dadurch folgenden Geschwindigkeitsreduzierung.

Weiterhin passt sich die Wegeführung dem neuen Regenrückhaltebecken an, der ursprüngliche Wirtschaftsweg wird als Geh- und Radweg genutzt.

Eine Variante 2b sah als einzigen Unterschied zur Variante 2a die Querungshilfe bei der Bushaltestelle Hachingerring in der vorhandenen Straßenführung vor, während bei Variante 2a der Straßenverlauf leicht angepasst wird.

Beim Belassen der vorhandenen Straßenführung wäre die Verziehungslänge der Querungshilfe der Bushaltestelle Hachingerring jedoch so kurz, dass eine Geschwindigkeit von 10 km/h angeordnet werden müsste somit diese Variante 2b ausgeschlossen wurde.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Bei dem Knotenpunkt der Paartalstraße mit dem Blattenweg handelt es sich um eine untergeordnete Einmündung, der Knotenpunkt mit dem Hachingerring und der Altdorfstraße stellt demgegenüber einen bedeutenderen innerörtlichen Verknüpfungspunkt dar.

Die Straße wird durch den ÖPNV (Buslinie 208) genutzt. Die Bushaltestellen und Querungshilfen wurden so angelegt, dass das Ein- und Aussteigen sowie das Queren an den Haltestellen für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer sind. Zudem soll die Maßnahme genutzt werden die Haltestellen barrierefrei auszubauen. Dafür werden an beiden Haltestellen Blindenleitindikatoren und ein 18 cm Bordanschlag vorgesehen. An der Haltestelle Hachingerring wird zudem auch die Querungshilfe barrierefrei mit Blindenleitindikatoren und einer 0-Absenkung für Rollstuhlfahrende vorgesehen.

Die Fahrbahnteiler im Bereich der Bushaltestellen werden mit einer entsprechenden Länge ausgebildet, um ein Umfahren haltender Busse wirksam zu unterbinden. Dadurch werden während des Haltevorgangs potenziell gefährliche Überholvorgänge ausgeschlossen.

Durch den Ausbau des Radweges entlang der Paartalstraße wird den Radfahrenden eine sichere Option geboten, sich unabhängig vom Autoverkehr sowie vom Fußverkehr fortzubewegen. Durch die Trennung der drei Verkehrsarten entsteht eine bessere Verkehrsqualität für alle.

Im Bereich der Haltestelle Pallottiweg wird eine Querungshilfe angeordnet, die insbesondere Radfahrenden eine sichere Quermöglichkeit bietet. Dadurch wird eine verkehrssichere Anbindung des neu hergestellten Radwegs an das bestehende Wohngebiet gewährleistet.

Durch die großzügige Dimensionierung des Geh- und Radweges hinter der Bushaltestelle Pallottiweg ist hier auch ein sichereres Ein- und Aussteigen aus den Bussen gewährleistet.

Die Herstellung der Abstellfläche für Fahrräder fördert die Verknüpfung zwischen den Individualverkehr der Fahrradfahrer und dem ÖPNV nachhaltig und zukunftsorientiert.

Die Dimensionierung des Straßenoberbaus erfolgte mangels vorliegender Verkehrszähl- und Daten auf Grundlage von Erfahrungswerten aus vergleichbaren Bestandsprojekten in der Paartalstraße. Dabei wurden ähnliche Nutzungs- und Belastungssituationen zugrunde gelegt und in Anlehnung an die dort bewährten Oberbaukonstruktionen ein entsprechend dimensionierter Aufbau gewählt. Auf diese Weise werden eine ausreichende Tragfähigkeit

und Dauerhaftigkeit des Straßenoberbaus unter den zu erwartenden Verkehrsverhältnissen sichergestellt.

Die Planung erfolgt auf Grundlage der derzeit gültigen Richtlinien und Regelwerke, wie der RAS 06 und der ERA 2010, etc.

4.2 Bisherige / künftige Straßennetzgestaltung

-bleibt unverändert-

4.3 Linienführung

Achse 100/200 Station 0+000-140

In **Fahrtrichtung Friedberg** wird die ehemalige Bushaltestelle Hachingerring umgebaut und weiter nach links verschoben. Dies geschieht, um eine Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger in den Straßenraum integrieren zu können.

Grundsätzlich kommt es durch die Einbindung der Insel zu einer Fahrbahnverbreiterung, die auch zur Folge hat, dass der Bestandsgehweg auf der linken Seite zwischen der Bushaltestelle und der Straße Am Lindenkreuz erneuert und ebenso weiter nach außen verschoben werden muss. Im Zuge dessen kann dieser zu einem Geh- und Radweg mit einer durchgängigen Breite von 2,50 m erweitert werden.

Durch die Verschiebung der Fahrbahn und des Gehwegs muss das Gelände zwischen Gehweg und dem vorhandenen Kreuz abgesichert werden. Dies erfolgt durch eine Gabionenmauer.

Achse 100/200 Station 0+200-280

Von der Stationierung 0+200 bis 0+280 wird auf der linken Straßenseite **in Fahrtrichtung Friedberg** die Entwässerungsmulde weiter nach außen verschoben, um auf der kompletten Länge einen Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m realisieren zu können.

Am Ende der Mulde bei Station 0+280 wird das anfallende Niederschlagswasser über einen unterirdischen Durchlass gezielt dem Regenrückhaltebecken zugeführt. Auf eine oberflächennahe Wasserführung, wie sie im Bestand vorhanden ist, wurde bewusst verzichtet, um die Befahrbarkeit des Querungsbereichs für den Radverkehr zu verbessern und gleichzeitig das Risiko von großflächiger Glatteisbildung in den Wintermonaten zu reduzieren.

Zudem wird vom Ausbaubereich der Haltestelle Hachingerring bis Station 0+240 die Asphaltdeckschicht der Paartalstraße erneuert.

Achse 100/200 Station 0+280-474

Ab dem Regenrückhaltebecken wird der Radweg dann auf dem bestehenden Wirtschaftsweg weitergeführt. Dieser wird asphaltiert und erhält eine Breite von 2,80 bis 3,50 m.

Nach der Querung der Straße „Steinerner Säulweg“ wird der Radweg wieder Richtung Paartalstraße mit einer Breite von 2,50 m geführt. Die Überquerung der Paartalstraße wird dann durch eine neu entstehende Mittelinsel ermöglicht.

Gegenüber der Einmündung „Steinerner Säulweg“ wird die Entwässerungsmulde bis kurz vor der Haltestelle Pallottiweg ertüchtigt.

Achse 300 Station 0+040-080

Die Bushaltestelle Pallottiweg wird umgebaut, in dem die Vorderkante des Wartebereiches weiter in die Fahrbahnmitte gezogen wird. Hinterhalb der Bushaltestelle kann dadurch ein Bereich für Fußgänger und Radfahrer mit einer Breite von bis zu 4,0 m geschaffen werden. Zusätzlich wird eine Fläche zum Abstellen von Fahrrädern hergestellt.

Im Bereich von der neuen Mittelinsel bis zur Bushaltestelle wird der Radverkehr für einen kurzen Abschnitt mit auf dem bestehenden Gehweg geführt. Dort wird aufgrund der Bestandsbebauung und der Begrenzung durch die benötigten Flächen der Bushaltestelle lediglich eine Breite von 1,90 m erreicht.

Durch die Mittelinsel kommt es auch hier zu einer generellen Fahrbahnverbreiterung. Im unmittelbaren Bereich um die neue Mittelinsel wird dazu ein Vollausbau des Straßenkörpers vorgenommen. In den restlichen Bereichen wird lediglich nur die Asphaltdeckschicht saniert.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittbemessung

Die Querschnittsmindestmaße betragen in der Regel:

- Geh- und Radweg: 2,50 m oder mehr
- Gehweg: 1,9 m oder mehr
- Fahrstreifenbreite: 3,75 m
- Entwässerungsmulde: 2,50 m oder 1,70 m
- Breite der Mittelinsel: 3,0 m

Ausnahmen hierzu (Begründung siehe Punkt 4.3):

- Geh- und Radweg vor Haltestelle Pallottiweg: 1,90 m

Als Fahrbahnrandeinfassung sind folgende Einfassungen geplant:

Bordsteine Granit mit Großsteinpflasterzeile

- Hochbord 12 cm Überstand über FOK
- Tiefbord 3 cm über FOK im Bereich von Grundstückszufahrten und Fußgängerüberwegen
- Busbord als Kasselerborde 18 cm über FOK im Bereich der Bushaltestellen

Bordsteine Granit ohne Großpflasterzeile

- Hochbord 12 cm Überstand über FOK

Einfassung an den Mittelinseln:

- Umlaufen F-Borde mit 12 cm Überstand über FOK
- Im Querungsbereich Tiefbord 3 cm über FOK oder 0 cm über FOK

Einfassungen und Flächenbeläge an den Bushaltestellen:

- Busbord als Kasselerborde 18 cm über FOK Fahrbahnbefestigung
- Randeinfassung mittels 1-Zeiler Granitgroßsteinpflaster
- Blindenleitindikatoren
- Münchner Gehwegplatten in anthrazit und betongrau zur Kontrastbildung

Durch die Stadt Friedberg wurde die Abteilung Baugrund von Kling Consult beauftragt sechs Bohrkerne in den bestehenden Asphalt-schichten im Planungsbereich zu ziehen und zu analysieren.

Ergebnisse des vorhandenen Straßenaufbaus

Table 1 Zusammensetzung des bestehenden Straßenkörpers

| Untersuchungsstelle | Gesamtdicke der Asphalt-schicht | Davon Dicke der Asphalt-deckschicht | Dicke der Kies-trag- bzw. Frost-schutzschicht | Dicke des aufge-schlossenen Ge-samtaufbaus |
|------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|---|--|
| KRB 1 Pallottiweg | 7 cm | 3,5 cm | 43 cm | 50 cm |
| KRB 2 Blattenweg | 17 cm | 5,5 cm | 23 cm | 40 cm |
| KRB 3 Paartalstraße | 19 cm | 6,5 cm | 71 cm | 90 cm |
| KRB 4 Geh-/Radweg | 11 cm | 2,5 cm | 39 cm | 50 cm |
| KRB 5 Paartalstraße | 19 cm | 6,5 cm | 51 cm | 70 cm |
| KRB 6 Paartalstraße | 19 cm | 6,0 cm | 51 cm | 70 cm |

Nach den Angaben des Baugrundgutachtens ist der bestehende Aufbau, aufgrund der vorhandenen Materialien in den ungebundenen Tragschichten, nicht ausreichend frostsicher und daher in seiner Gesamtheit nicht regelkonform. Daher soll der Eingriff in Bereich der Mittelinsel dazu genutzt werden einen Vollausbau durchzuführen. In den restlichen Bereichen soll lediglich die im Schnitt 6 cm starke Asphaltdeckschicht erneuert werden.

Die Oberflächenbefestigungen gliedern sich wie folgt:

Fahrbahn im kompletten Vollausbaubereich Bk 3,2:

- 4,0 cm Asphaltbetondeckschicht
- 6,0 cm Asphaltbinder
- 12 cm Asphalttragschicht
- 43 cm Frostschutzschicht
- 65 cm Gesamtaufbau

Geh- und Radwegbefestigungen mit Asphalt:

3 cm Asphaltdecke

8 cm Asphalttragschicht

44 cm Frostschutzprofilierung

55 cm Gesamtaufbau

4.5 Ingenieurbauwerke

– entfällt –

4.6 Leitungen

Die jeweiligen Spartenträger wurden im Zuge der Vorplanung über die Maßnahme informiert und befragt, ob Ausbau- oder Unterhaltsmaßnahmen gewünscht sind.

Im Zuge der geplanten Arbeiten werden von einigen Spartenträgern auch Spartenarbeiten verrichtet.

4.7 Entwässerung

Das anfallende Niederschlagswasser wird über bestehende Straßensinkkästen in den vorhandenen Mischwasserkanal der Stadtwerke Friedberg eingeleitet oder durch Freiflächenentwässerung über Mulden abgeführt.

Aufgrund von Änderungen im Bordsteinverlauf werden teilweise Straßensinkkästen im Zuge dieser Maßnahme umverlegt oder abgebrochen.

4.8 Baugrund / Archäologie

Im Zuge der Anpassung des Oberbaues an die bestehende und künftige Verkehrsbelastung und der Anpassung an die neue Verkehrsführung (Bordsteinführung) sowie Spartenumverlegungen werden Arbeiten im Bereich der Kiestragschichten sowie des anstehenden Bodens erforderlich.

5 Kosten

Die Baumaßnahme wird kostenmäßig mit rd. Euro, brutto veranschlagt.

Die Stadt Friedberg als zuständiger Straßenbaulastträger trägt die Kosten.

6 Verfahren

Da die vom Aus- bzw. Neubau betroffenen Verkehrsflächen bereits gewidmet sind, war keine baurechtliches Genehmigungsverfahren erforderlich.

7 Durchführung der Maßnahme

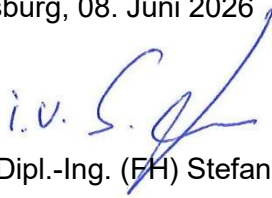
Die Durchführung der Maßnahme ist nach derzeitigem Stand unter einer halbseitigen Sperrung und Berücksichtigung eventueller gleichzeitiger sonstigen Maßnahmen der Stadt Friedberg ab 2027 vorgesehen. Eine Vollsperrung der Fahrbahn für einzelne Zeiträume der Bauphase ist nicht auszuschließen.

Die zu erwartende Bauzeit beträgt ca. 4 Monate.

8 Verfasser

Team Tiefbau,

Augsburg, 08. Juni 2026



i.v. S. Kappeller

i. V. Dipl.-Ing. (FH) Stefan Kappeller



i. A. S. Schmitt

i. A. B. Eng. Simon Schmitt