Beschlussvorlage **2026/362**	Referat	
	Abteilung	Abt. 33, Tiefbau
	Verfasser(in)	

Gremium	Termin	Vorlagenstatus
Bauausschuss	**15.10.2026**	**öffentlich**

Fahrradfreundliches Friedberg - Gestaltungskonzept Fahrradstraßen

Vorschlag zum Beschluss:

1. Das Gremium beschließt, dass das Gestaltungskonzept der Variante B auf Fahrradstraßen der Stadt Friedberg angewandt werden soll. Das Büro soll die Gestaltungsvariante B auf den Fahrradstraßenverbund übertragen. Der Gesamt-Entwurf wird dem Gremium erneut vorgestellt.

anwesend:	für den Beschluss:	gegen den Beschluss:

Vorlagennummer: 2026/362

Zusammenfassung:

Nach der Fertigstellung des Radverkehrskonzeptes hat die Planungsphase der empfohlenen Maßnahmen begonnen. In der Sitzung soll beschlossen werden, wie sich das Gremium die Gestaltung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet vorstellt.

Verfahren:

Der Ausschuss ist für die abschließende Beschlussfassung zuständig (§ 11 Abs. 1 Ziffer 1 Buchstabe c) der Geschäftsordnung).

Der Tagesordnungspunkt wurde bereits in folgenden Sitzungen behandelt:

Projektbeschluss	BA 2026/010	vom 17.03.2026	beschlossen

Der Tagesordnungspunkt ist öffentlich zu behandeln.

Sachverhalt:

Nach erfolgtem Projektbeschluss hat das beauftragte Planungsbüro gemeinsam mit der Verwaltung und dem Radverkehrsbeauftragten eine Befahrung der betroffenen Straßen (Anlage 2) durchgeführt.

Das Planungsbüro hat im Folgenden für den Bereich der Zeppelinstraße und der Konradinstraße zwischen der Michael-Steinherr-Straße und der Dieselstraße verschiedene Gestaltungsvarianten ausgearbeitet. Im Wesentlichen sind 3 Varianten mit einer Untervariante entstanden.

Die Beschilderung und die Markierung der Parktaschen sind in allen Varianten annähernd gleich. Es wurde darauf geachtet, dass möglichst keine Parkplätze entfallen. Zur Definition der Parktaschen wurde der ist-Zustand herangezogen. Der Bereich der Fahrradstraßen wird zu einer Zone mit eingeschränktem Halteverbot und Zusatzzeichen „Parken nur in gekennzeichneten Flächen“ festgesetzt. Damit ist Halten zum Be- und Entladen außerhalb der gekennzeichneten Flächen weiterhin möglich. Die Fahrradstraße bekommt das Zusatzzeichen „Kfz frei“. Die Vorfahrtsregel ändert sich von „rechts vor links“ auf eine vorfahrtsberechtigte Fahrradstraße.

Variante A (light) sieht vor, dass Knotenpunkte in der Farbe rot mit Piktogrammen kenntlich gemacht werden. Ein Sicherheitstrennstreifen wird nur entlang der Parktaschen markiert. Eine durchgehende Leitmarkierung ist nicht vorgesehen.
In der Variante A2 „light“ wurde untersucht, wie sich die Gestaltung verhält, wenn die Sicherheitstrennstreifen entlang der Parktaschen durchgängig aufgebracht werden.
Beide Varianten von A haben den Vorteil, dass aufgrund der einseitigen teilweise unterbrochenen Markierung der Kostenaufwand geringer ausfällt. Jedoch wurde festgestellt, dass in Bereichen mit seitenwechselnden Parktaschen die Markierung auch die Seiten wechseln würde. In Bereichen ohne Parkbereiche, wäre dann in der Konsequenz keine Längsmarkierung vorhanden.

Die Variante B wurde entsprechend dem Standart-Vorschlag der AGFK Bayern ausgearbeitet. Neben den rotmarkierten Knotenpunkten, werden die Sicherheitstrennstreifen beidseitig hergestellt. Dadurch ist die Fahrradstraße durchgängig erkennbar – unabhängig der Parkplatzmarkierung – dargestellt.

Vorteil der AGFK-Variante ist eine durchgehende Erkennbarkeit im gesamten Streckenverlauf. Diese Variante hat sich bereits in vielen anderen Kommunen als guter Standard etabliert.

Der Markierungsaufwand ist höher als in den Varianten A.

Die Variante C „Fahrradstraße 2.0“ stellt eine Variantenstudie mit durchgehender Rotmarkierung des Fahrbahnbelages dar.

Ebenso wurde der Fall untersucht, wenn die Parkplätze vor den Mehrparteienwohnhäuser an der Zeppelinstraße von sicherheitstechnisch unerwünschten Senkrechtpaker um 90° zu Längspaker gedreht werden. Dadurch würde sich der Abstand des Sicherheitstrennstreifens von 1,5m auf 0,75m verringern. Ersatzparkplätze könnten dann an der gegenüberliegenden Fahrbahnseite entstehen.

Vorteil der Variante ist die gute Erkennbarkeit der Fahrradstraße. Neben den sehr hohen Kosten für den Markierungsaufwand ist ein weiterer Nachteil, die Kosten für die Wiederherstellung der Markierung nach Straßenaufbrüchen.

In der Anlage 1 sind die Varianten mit ihren Vor- und Nachteilen dargestellt. Vorab hat das Büro generelle Empfehlungen für die Gestaltung der Fahrradstraßen zusammengestellt.
Am Ende der Anlage wurden weiterführende Gestaltungsvorschläge zur Verkehrsberuhigung bzw. der Stadtgestaltung gemacht. Diese Vorschläge könnten im Rahmen von zukünftigen Straßensanierungen in die Planungen mit einfließen.

Unser Radverkehrsbeauftragter war in den einzelnen Schritten mit beteiligt. Seine Empfehlung für die zukünftige Gestaltung ist ebenfalls die Variante B. Die gesamte Stellungnahme befindet sich im Anhang (Anlage 3).

Die Polizei steht den Fahrradstraßen derzeit kritisch gegenüber. In der weiteren Planung werden intensive Abstimmungen mit der Verkehrsbehörde sowie der Polizei stattfinden. Die Ergebnisse fließen in die weiteren Planungen mit ein und werden dem Gremium anschließend vorgestellt.

Kosten:

Eine Kostenschätzung liegt aufgrund der unterschiedlichen Planungen noch nicht vor. Sobald die Gesamtplanung vorliegt wird auch eine Kostenschätzung vorgelegt. Für das Projekt wurden für den Haushalt 2027 auf der HHST 6310.9501-03 (Fahrradfreundliches Friedberg) 100.000€ eingeplant. Diese sind zunächst ausreichend.

Zeitschiene:

Nach dem sich das Gremium auf eine Gestaltungsvariante für Fahrradstraßen in Friedberg festgelegt hat, wird das Büro die beschlossene Gestaltung auf den gesamten Bereich für den vorgesehenen Fahrradstraßenverbund (Anlage 2) übertragen. Nach finaler Abstimmung des Entwurfs (voraussichtlich Frühjahr 2027) wird die Gesamtplanung dem Gremium vorgestellt. Die Umsetzung könnte über die Sommermonate 2027 erfolgen.

Anlagen:

Anlage 1 _ Varianten Gestaltung Fahrradstraßen
Anlage 2 _ Plan Verbund Fahrradstraße Wasserturm
Anlage 3 _ Stellungnahme RV-Beauftragter zu Varianten Fahrradstraßengestaltung