stadt Fürth

Beschlussvorlage

SpA/1362/2026

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	11.11.2026	öffentlich - Kenntnisnahme

Information zu Radinfrastruktur in der Südstadt am Beispiel Ludwigstraße

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen: -	

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag der Verwaltung dient der Kenntnisnahme.

Sachverhalt:

Ausgangslage

In letzter Zeit erreichen die Verwaltung aus der Bürgerschaft vermehrt Anfragen zu Radverkehrsanlagen in der Südstadt. Daher soll hiermit ein Überblick zu bestehenden und angestrebten Führungsformen in diesem Bereich gegeben werden, die sich an der aktuellen Entwicklung einschlägiger Gesetze und Richtlinien orientieren.

Bestand

Eine häufige Führungsform in der Südstadt ist ein sogenannter nichtbenutzungspflichtiger Radweg (siehe Abb. 1). Hierbei handelt es sich um Radwege, die nicht mehr den Vorgaben der Regelwerke oder den Verwaltungsvorschriften zur StVO entsprechen (z. B. aufgrund zu geringer Breite). Eine Benutzungspflicht ist durch die Mängel dann rechtlich nicht mehr haltbar.



Abb. 1: nichtbenutzungspflichtiger Radweg

Das wesentliche Merkmal zur Unterscheidung nichtbenutzungspflichtiger Radwege zu Radwegen mit Benutzungspflicht ist eines der „blauen Schil-

der“ (Z237: Radweg, Z240: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Z241: Getrennter Rad- und Gehweg). Wenn keine Benutzungspflicht besteht, haben Radfahrende Wahlfreiheit zwischen Nutzung des baulichen, nichtbenutzungspflichtigen Geh- und Radweges und der Fahrbahn (siehe Abb. 2).

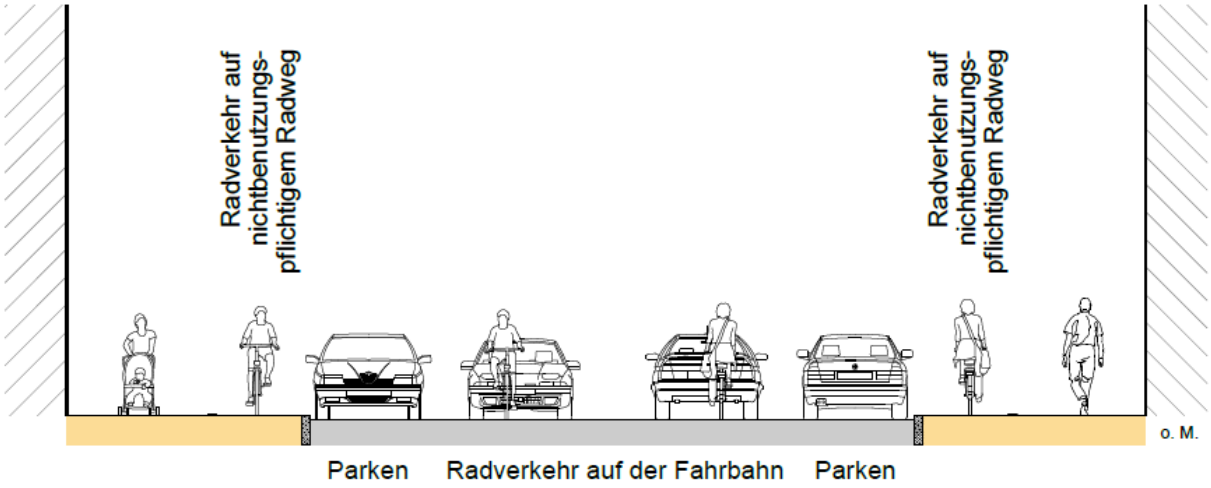


Abb. 2: Prinzipskizze der wahlfreien Führung am Beispiel der Ludwigstraße (Tempo-30-Zone)

Angestrebte Führungsform

Viele Straßen in der nördlichen Südstadt wurden in letzter Zeit als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Die empfohlene Führungsform bei den vorliegenden Verkehrsstärken und 30 km/h ist laut den Regelwerken „Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)“ (ERA2010, FGSV, Kap. 2.3). Die bestehenden Radwege weisen einerseits Mängel auf (z. B. zu geringe Breite, fehlende Dooring-Zone (Pufferzone gegen unmittelbar aufgehende Autotüren), keine barrierefreie Abgrenzung zum Fußverkehr) und sind andererseits nicht mehr die passende Führungsform für die gegebenen Rahmenbedingungen. Weiterhin schränkt die beschriebene Führungsform häufig den Fahrkomfort und die Reisegeschwindigkeit für Radfahrende ein. Aus diesem Grund werden verblasste oder durch z.B. Baustellen entfernte Markierungen nicht erneuert. Viele Stellen, an denen die Markierung nicht mehr erkennbar ist, wurden übergangsweise als Gehweg mit „Radverkehr frei“ ausgewiesen. Damit ist weiterhin eine durchgehende Nutzung des Seitenraums mit dem Fahrrad sichergestellt, der Radverkehr muss allerdings Schrittgeschwindigkeit fahren.

Insgesamt wird angestrebt, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Durch Schutzstreifen können breite Straßen optisch verschmälert werden. Das trägt i. d. R. zur Geschwindigkeitsreduzierung bei. Belange des Busverkehrs und des Ruhenden Verkehrs werden berücksichtigt. Eine Gliederung des Straßenraums und Brechung von Sichtachsen durch Bäume oder Grüninseln können ebenfalls dazu beitragen. Besonders an Kreuzungen wird derzeit bis in die Einmündungen herein geparkt. Für ein Sicheres Queren im Fußverkehr müssen jedoch mindestens die nach StVO vorgeschriebenen 5 m (8 m bei Radwegen) freigehalten werden.

Situation in der Ludwigstraße

Die Ludwigstraße, als Einbahnstraße (EBS) und Tempo-30-Zone, weist beiderseits in längeren Abschnitten markierte Radwege auf den Gehwegen auf. Entgegen der Einbahnstraßenrichtung war der getrennte Rad- und Gehweg benutzungspflichtig. In Einbahnrichtung besteht ein nichtbenutzungspflichtiger Radweg sowie die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Wie oben beschrieben weisen auch hier beide Radwege Mängel in der Ausführung auf, weshalb die Benutzungspflicht nicht gehalten werden kann. Zusätzlich kommt es an der Ecke Ludwigstraße/Fichtenstraße oftmals zu unklaren Situationen zwischen Bus und Radfahrenden, wenn Radfahrende aus dem Seitenraum entgegen der EBS die Fahrbahn queren. Aus diesem Grund wird die EBS für den Radverkehr in Gegenrichtung auf der Fahrbahn freigegeben. Die Ein- und Ausfahrtbereiche werden für eine bessere Orientierung und Erkennbarkeit zusätzlich mit Radpforten markiert. Das ist die in den Regelwerken empfohlene Führungsform für die vorliegende Verkehrsbelastung und Geschwindigkeit. Die Radwege auf beiden Seiten bleiben zusätzlich als

nichtbenutzungspflichtige Radwege bestehen. Verblasste oder entfernte Markierungen werden jedoch mit der oben genannten Begründung nicht erneuert.

Fazit

Durch geänderte Rahmenbedingungen sind Radwege im Seitenraum nicht mehr die passende Führungsform in vielen Straßen der Südstadt. Außerdem weist der Bestand deutliche bauliche Mängel auf. Ein unmittelbares Demarkieren oder Sperren der Radwege ist wegen des Gehwegpflasters nicht so leicht möglich wie auf Asphalt. Ohne flankierende Maßnahmen der Straßenraumgliederung und Sichtfeldfreihaltung ist dies auch nicht zielführend. Ein umfangreicher Umbau ist jedoch kosten- und zeitintensiv. Daher muss zunächst der Übergangszustand bestmöglich genutzt werden. Auch ohne Nachmarkieren ist das Radfahren im Übergang weiterhin auf den verbleibenden Radwegen, den freigegebenen Gehwegen sowie auf der Fahrbahn möglich.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen [x] nein [ ] ja Gesamtkosten €	jährliche Folgelasten [x] nein [ ] ja €
Veranschlagung im Haushalt [x] nein [ ] ja Hst. Budget-Nr. im [ ] Vwhh [ ] Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:	

Prüfung der Klimarelevanz:

[x]	Prüfung der Klimarelevanz nicht notwendig			
[ ] -- Stark negative Klimawirkung	[ ] - Negative Klimawirkung	[ ] 0 Keine oder geringe Klimawirkung	[ ] + Positive Klimawirkung	[ ] ++ Stark positive Klimawirkung
Begründung: Vorlage zur Kenntnisnahme				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):				

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 04.09.2026

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 11.11.2026
Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: