

ADFC Ulm/Alb-Donau & Neu-Ulm . Radgasse 8 . 89073 Ulm
An die Fraktionen des Ulmer Gemeinderats
und an Herrn Michael Jung, Hauptabteilung
Verkehrsplanung zur Kenntnisnahme

ADFC Ulm/Alb-Donau & Neu-Ulm

Radgasse 8, 89073 Ulm

Tel: 0731 / 60 23 888

eMail: kontakt@ADFC-Ulm.de

www.adfc-ulm.de

Bankverbindung: Sparkasse
Ulm

IBAN DE28 6305 0000 0000
0226 48

Ansprechpartnerin: Lisa Buntz

eMail: Lisa.Buntz@adfc-ulm.de

21. April 2022

Verbindliche Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen

Sehr geehrte Damen und Herren,

seit November 2021 ist die geänderte Fassung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) in Kraft. Dadurch haben die Kommunen unter anderem mehr Spielraum erhalten, was die Anordnung von Fahrradstraßen betrifft: Fahrradstraßen konnten bislang nur eingerichtet werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart war. Künftig genügt eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte, eine lediglich untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr oder eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr. Besonders der letzte Punkt entspricht einer Forderung des ADFC im "Gute Straßen für alle"-Gesetz.

Fahrradstraßen stellen, wenn sie entsprechend umgesetzt werden, einen wichtigen Baustein im Radverkehrsnetz dar und machen das Radfahren sicherer und attraktiver.

Daher sollten Netzlücken im Ulmer Radverkehrsnetz an geeigneten Stellen durch neue Fahrradstraßen geschlossen werden (Beispiele weiter unten). Außerdem sollten die neuen und bestehenden Fahrradstraßen so gestaltet werden, dass diese eine entsprechende Qualität und damit eine hohe Attraktivität für Radfahrer erhalten. Hierdurch werden auch Menschen angesprochen, die sich bisher nicht trauten, auf der Fahrbahn zu radeln.

In einem mit Mitteln aus dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) geförderten gemeinsamen Forschungsprojekt untersuchten die Bergische Universität Wuppertal und das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu), welche Gestaltungen auf Fahrradstraßen zielführend und welche Einsatzkriterien dafür optimal sind und bundesweit einheitlich angewendet werden können. Die Erkenntnisse wurden im Juli 2021 in Form von allgemeingültigen Empfehlungen in einem Praxisleitfaden kompakt zusammengefasst:
(https://www.svpt.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/svpt/Forschung/Projekte/Leitfaden_Fahrradstrassen_072021.pdf)

Der ADFC schlägt vor, auf Grundlage dieses Leitfadens für Ulm entsprechende verbindliche Leitlinien zu definieren.

Folgende Charakteristika sind dabei besonders hervorzuheben:

- Die Qualität und der Komfort einer Fahrradstraße stehen und fallen mit dem dort vorhandenen oder nicht vorhandenen Kfz-Durchgangsverkehr. Existierender Durchgangsverkehr sollte unbedingt mit Hilfe von Diagonalsperren, sonstigen Durchfahrtsperren oder gegenläufigen Einbahnstraßen aus der Straße genommen werden. (Beispiel: In der Wörthstraße herrscht noch zu viel Durchgangsverkehr.)
- Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m zu Längsparkständen/zu parkenden Fahrzeugen um Dooring-Unfälle zu vermeiden, sowie mindestens 1,1 m bei Senkrecht- und Schrägparkständen.

- Für Fahrradstraßen, die Teil des Ulmer Radhaupttrouten-Netzes sind, werden Regelbreiten für die Fahrgasse von 4,00 m definiert und müssen, wenn irgend möglich, eingehalten werden. Der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr ist auf jeden Fall zu berücksichtigen. Nur für Fahrradstraßen ohne hohe Netzbedeutung (keine Radhauptverbindung) kann unter beengten Verhältnissen oder bei geringen Verkehrsstärken auf eine geringere Fahrgassenbreite von 3,00 m reduziert werden. Bei dieser Breite ist allerdings schon eine Verlagerung der mittleren Fahrlinie des Radverkehrs in den Dooring-Bereich trotz Sicherheitstrennstreifen messbar.
- Im Radhaupttrouten-Netz sollte eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße gegenüber den einmündenden Straßen angestrebt werden. Für die Ausgestaltung der Bevorrechtigung ist die Anlage einer Gehwegüberfahrt die sicherste Variante, welche in jedem Fall geprüft werden muss.
- Knotenpunkte im Zuge einer Fahrradstraße sollten gut erkennbar sein und gute Sichtbeziehungen ermöglichen: Knoten sind mit angehobener roter Fahrbahnfläche und Zeichen 244.1 zu kennzeichnen (wie dies bereits in der Fahrradstraße Zeitblomstraße umgesetzt wurde)

Wir regen an, dass die Stadtverwaltung Ulm mit der Definition der entsprechenden verbindlichen Leitlinien für Fahrradstraßen beauftragt und im Anschluss daran angehalten wird, eine entsprechende Qualität und Einheitlichkeit bei der Umsetzung von Fahrradstraßen in Ulm sicherzustellen.

Falls Ihre Fraktion uns in dieser Angelegenheit unterstützen möchte, würden wir uns freuen, wenn Sie einen entsprechenden Antrag im Gemeinderat stellen würden.

Nur durch eine entsprechende Radinfrastruktur kann das vom Ulmer Gemeinderat beschlossene Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal Split bis 2025 auf 25 Prozent zu erhöhen, erreicht werden. Für dieses ambitionierte Ziel sind entsprechende Maßnahmen von Seiten der Politik und der Verwaltung nötig.

Mit freundlichen Grüßen und stets eine gute Fahrt!

Lisa Buntz
Sprecherin AK Radverkehr des ADFC Ulm/Alb-Donau

Vorschläge für weitere Fahrradstraßen:

- Neben der Böfinger Straße auch die Verlängerung der Schülinstraße in Richtung Wielandstraße
- Gideon-Bacher-Straße und die sich anschließende Bockgasse
- Keplerstraße (eine Radnebenroute) als die einzige mögliche Direkt-Verbindung von der Zeitblomstraße (Fahrradstraße) zur östlichen Innenstadt (Münsterplatz).

Anlagen/Links:

Deutsches Institut für Urbanistik : "Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis.":

<https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/582184>

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/forschung/schwerpunktthemen/fahrradstrassen>