

Sachbearbeitung	VG/VP - Verkehrsplanung		
Datum	08.01.2020		
Geschäftszeichen	VG/VP-AbF * 5		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 04.02.2020	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 018/20

---

Betreff: Radverkehrsführung am Weinbergweg  
- Zustimmung zum Regelquerschnitt und Projektbeschluss -

Anlagen: -

**Antrag:**

1. Dem empfohlenen Regelquerschnitt Variante 2 wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird mit der weiteren Planung zur Umgestaltung des Weinbergweges im Abschnitt Ruländerweg - Kelternweg beauftragt (Projektbeschluss).

Jung

---

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 3, C 3, OB, SUB _____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

## Sachdarstellung:

### 1. Erläuterung zum Vorhaben

Im Rahmen der Verlegung der Fernwärmeleitung zur Universität, welche die Fernwärme Ulm GmbH (FUG) durchführt, beabsichtigt die Stadt Ulm im Abschnitt zwischen dem Ruländerweg und dem Kelternweg (Bild 1) eine Umgestaltung des Straßenraumes im Weinbergweg zur einheitlichen Gestaltung und zur Förderung des Radverkehrs durch Radverkehrsanlagen.

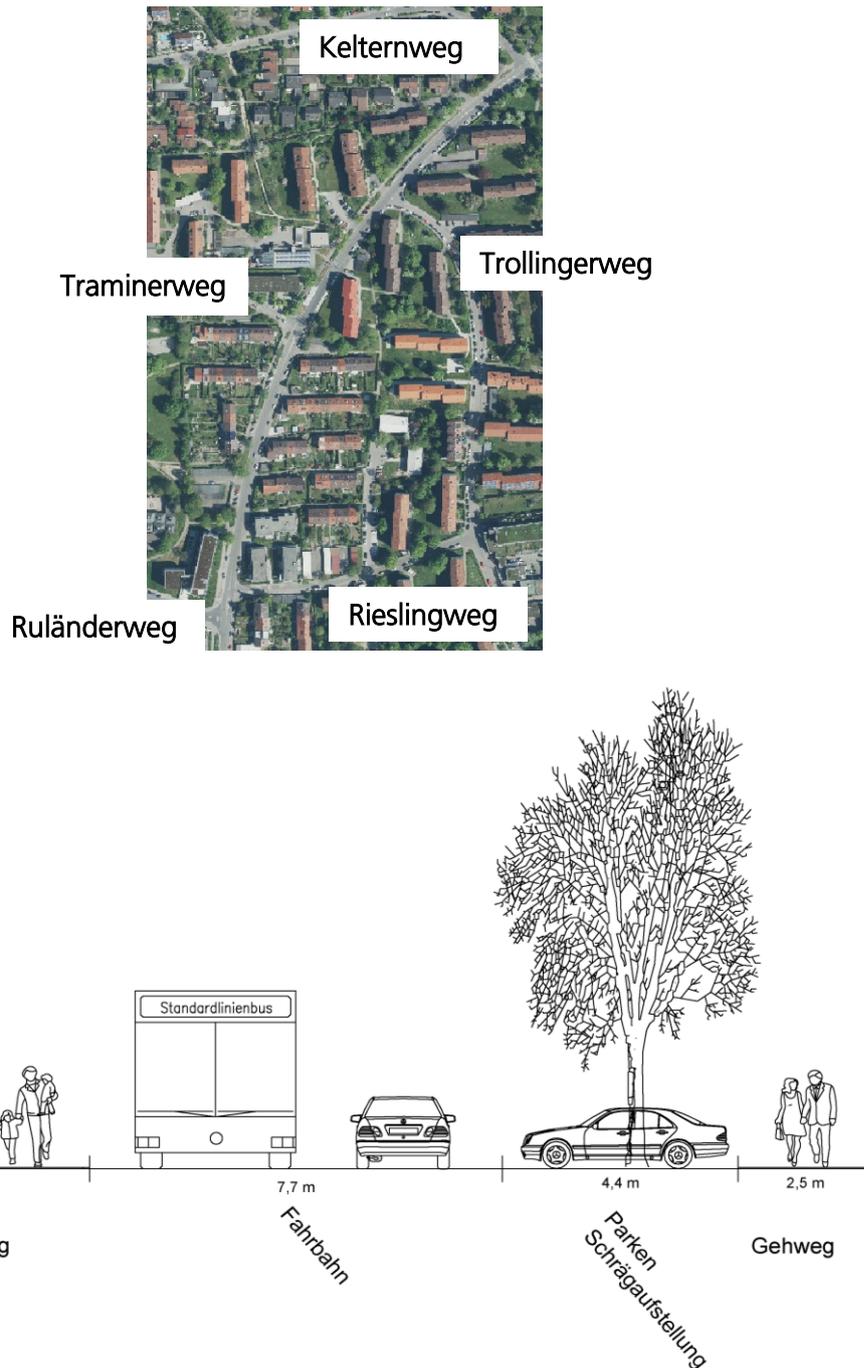


Bild 1: Weinbergweg Bereich Ruländerweg - Kelternweg (Bestand)

Im Bestand sind heute auf der Westseite 24 Parkplätze überwiegend in Schrägaufstellung zwischen dem Ruländerweg und dem Kelternweg angelegt. Ebenfalls befinden sich hier 12 Bäume, von denen 8 als erhaltenswert von der Abteilung Grünflächen eingestuft werden, jedoch bei dem derzeitigen Planungsstand der neuen Trasse für die Fernwärmeleitung der FUG nicht gehalten werden können. Für den Radverkehr gibt es derzeit keine Radverkehrsanlagen. Die Gehwege sind mit 2,5 m und 3,5 m ausreichend dimensioniert. Auf der Ostseite wird derzeit abschnittsweise auf dem Gehweg geparkt, was allerdings aufgrund der dort vorhandenen Gehwegbreite überwiegend nicht den Vorgaben der StVO entspricht. Damit ergibt sich eine Querschnittsbreite für den Weinbergweg von insgesamt 18 m.

Südlich des Ruländerweges wird nach Abschluss der Arbeiten der FUG voraussichtlich im Frühjahr 2020 ein Markierungskonzept mit der Anordnung von Schutzstreifen zur Förderung des Radverkehrs ausgehend von der Bestandssituation umgesetzt.

Im nördlichen Abschnitt zwischen dem Kelternweg und dem Mähringer Weg wird im Zuge der Herstellung des Neubaugebietes „Am Weinberg“ der Straßenraum so angepasst, dass ebenfalls Schutzstreifen umgesetzt werden können.

Für alle drei Bereiche zusammengenommen wird empfohlen, ein einheitliches Konzept im Sinne der Verträglichkeit aller Verkehrsmittel, welches nachfolgend näher erläutert wird, umzusetzen. Für die Beurteilung relevant sind grundsätzlich verschiedene, zum Teil auch konkurrierende Ziele: Ein angemessenes und möglichst sicheres Angebot für die Radfahrenden, eine möglichst störungsfreie Abwicklung des Busverkehrs, eine möglichst beidseitige Begrünung des Straßenraumes und ein möglichst weitgehender Erhalt der straßenbegleitenden Parkplätze.

Im Vorfeld wurden Varianten mit jeweils unterschiedlichen Schwerpunkten für den Abschnitt Ruländerweg - Kelternweg untersucht, die im Folgenden kurz vorgestellt und abgewogen werden:

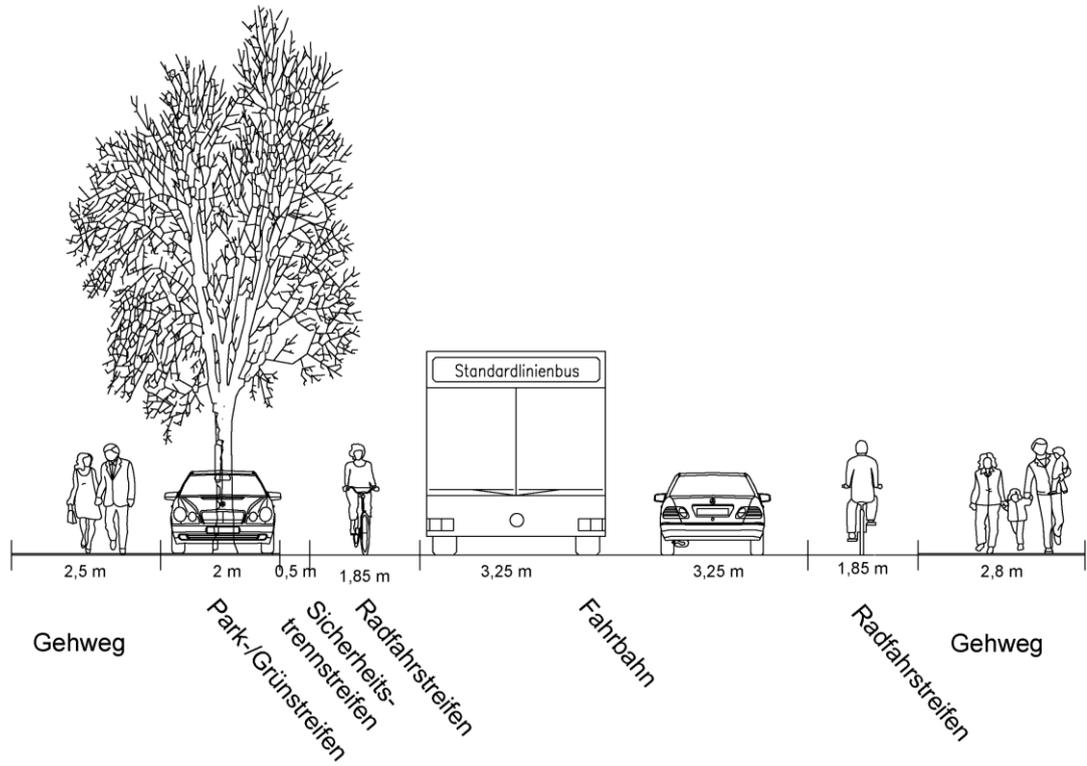


Bild 2: Variante 1 (beidseitige Radfahrstreifen, einseitiges Parken, einseitige Baumreihe)

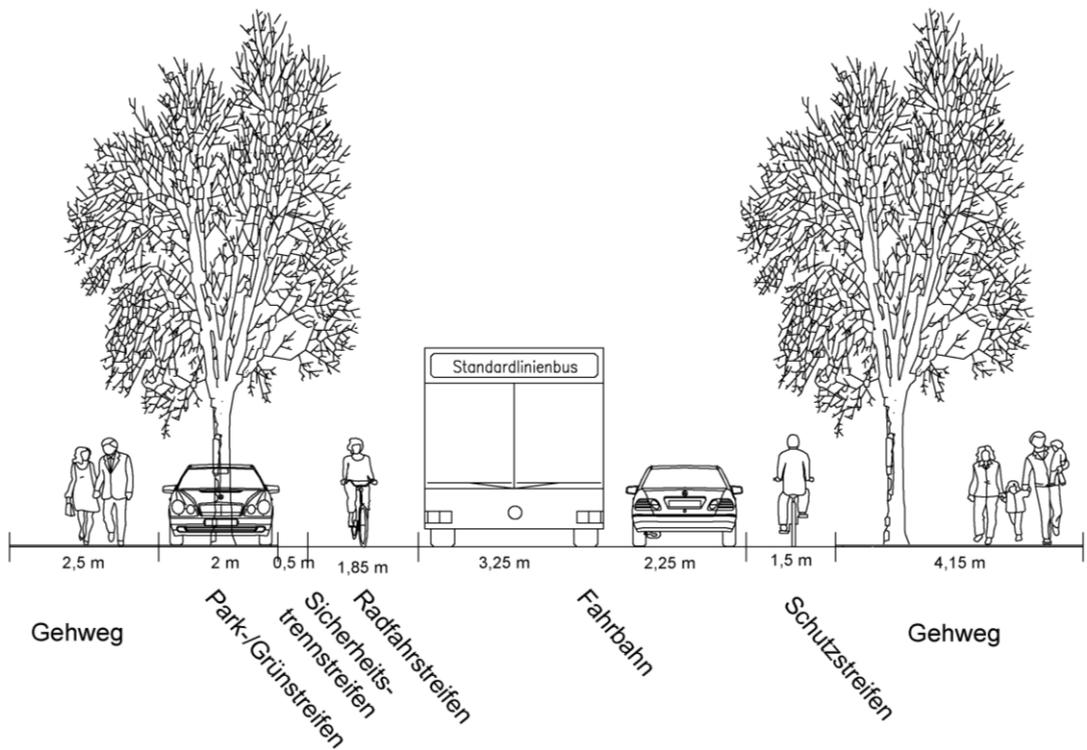


Bild 3: Variante 2 (Radfahrstreifen bergauf, Schutzstreifen bergab, beidseitige Baumreihen, einseitiges Parken)

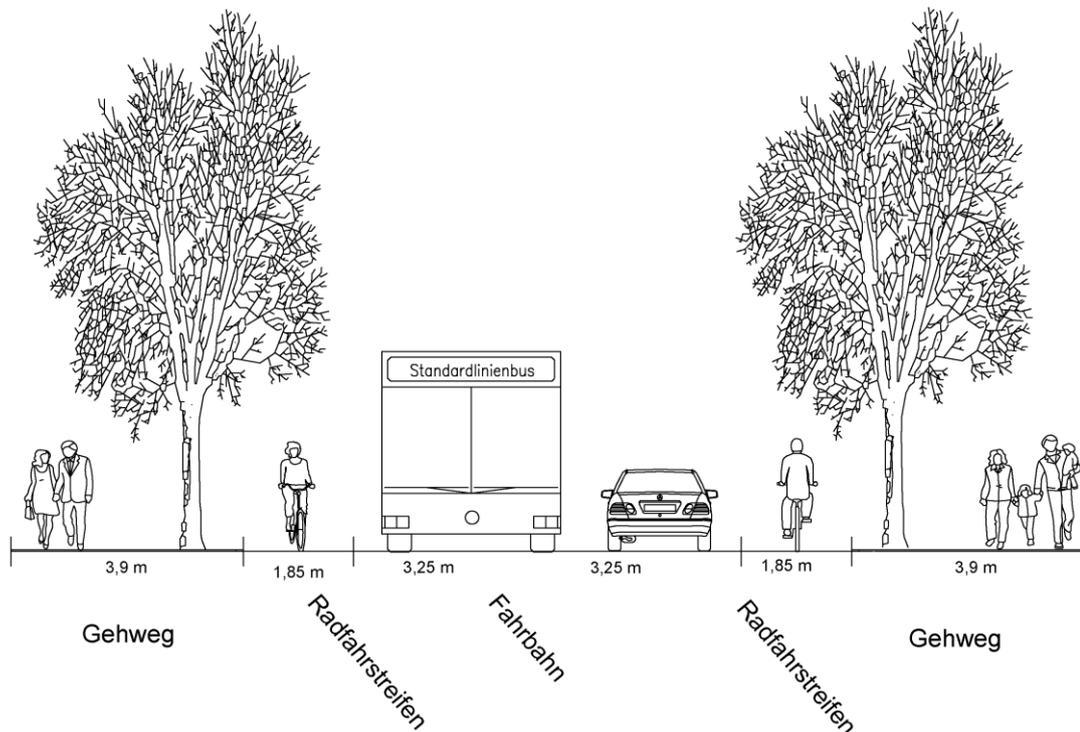


Bild 4: Variante 3 (beidseitige Radfahrstreifen, beidseitige Baumreihen, kein Parken)

Variante	Radverkehrsanlage	Gehweg	Kernfahrbahn	Parken	Bäume
1	Radfahrstreifen beidseitig	≥ 2,5 m	6,5 m	einseitig	einseitig
2	Radfahrstreifen bergauf, Schutzstreifen bergab	≥ 2,5 m	5,5 m (Schutzstreifen dürfen bei Bedarf überfahren werden)	einseitig	beidseitig
3	Radfahrstreifen beidseitig	≥ 2,5 m	6,5 m	Keine Parkmöglichkeiten	beidseitig

Tabelle 1: Abwägung der untersuchten Varianten

Im Hinblick auf die Topografie ist für den Weinbergweg ein Radfahrstreifen ideal. Für die Sicherheit spricht eine eigenständige Radverkehrsanlage. Schutzstreifen können bei Bedarf überfahren werden und sind mit 1,5 m nicht so breit wie ein Radfahrstreifen mit 1,85 m. Beide Radverkehrsanlagen bringen jedoch den Radfahrer auf die Fahrbahn und damit ins Blickfeld des Kfz-Fahrers, was ein wesentlicher Sicherheitsaspekt ist. Schräg,- bzw. senkrechtparkende Fahrzeuge im Seitenbereich bergen große Gefahren im Zusammenspiel mit den Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn. Aus Sicherheitsgründen werden daher zukünftig ausschließlich Längsparkstände vorgesehen.

Die Varianten 1 und 2 enthalten jeweils einen einseitigen Parkstreifen inklusive Baumstandorte. In der Variante 2 können auf Grund des vorgesehenen Schutzstreifens bergab und der dadurch geringeren erforderlichen Breite für Fahrbahn und Radverkehrsanlagen sogar beidseitig Baumstandorte eingeplant werden.

Die Variante 3 ist eine Lösung mit Radfahrstreifen (1,85 m) in beide Richtungen. Auf beiden Seiten können Baumstandorte, jedoch keine Parkstände angeboten werden.

Um beidseitiges Parken unterbringen zu können, müsste im Querschnitt ausschließlich mit Mindestmaßen gearbeitet werden. Das bedeutet, eine zu schmale Kernfahrbahn mit Schutzstreifen von nicht breiter als 1,50 m, die bei Bedarf von Bussen, LKW und auch PKW ständig überfahren werden können. Auch die Gehwege würden dann sehr schmal ausfallen. Diese Aneinanderreihung von Mindestmaßen wird in den entsprechenden Richtlinien nicht empfohlen und wäre aus Sicht der Verwaltung hier auch keine sinnvolle Lösung.

Ein abgesetzter Radweg bergauf, zum Beispiel hinter dem Parkstreifen geführt, bietet dem Radfahrer natürlich eine höhere gefühlte Sicherheit. An Einmündungen und Privatzufahrten kommt es jedoch häufiger zu Abbiegeunfällen. Weiterhin ist ein Radweg nur schwierig in das in den angrenzenden Abschnitten des Weinbergweges vorhandene Konzept mit Schutzstreifen einzubinden. An den Übergangsbereichen würde ein hoher Flächenbedarf entstehen, um ein gesichertes Ein- und Ausleiten von der Fahrbahn zu gewährleisten.

Aus den oben genannten Gründen wurden Varianten mit beidseitigen Schutzstreifen oder einem abgesetzten Radweg nicht weiter verfolgt.

Um ein einheitliches Konzept für den Radverkehr im Weinbergweg zu schaffen, wird die Variante 2 empfohlen. Ein Radfahrstreifen sowie ein Schutzstreifen lassen sich gut mit den vorgesehenen Schutzstreifen im südlichen und nördlichen Abschnitt des Weinbergweges kombinieren und schaffen eine hohe Sicherheit für den Radverkehr. Weiterhin bleiben Parkmöglichkeiten als Längsparkplätze vorhanden und neue Bäume können auf beiden Seiten gepflanzt werden.

Der AG Infrastruktur wurden im Vorfeld alle drei Varianten vorgestellt. Diese sprach sich ebenfalls für die Variante 2 aus. Die Verwaltung wird im weiteren Verfahren die Planung ausarbeiten und eine Förderung der Umgestaltung aus Mitteln des GVFG beantragen.