

ADFC Ulm/Alb-Donau & Neu-Ulm . Radgasse 8 . 89073 Ulm

Stadt Ulm

 Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau,
 Grünflächen, Vermessung

Team FahrRad in Ulm, Abteilung Mobilität (VGV/MO)

Z. Hd. Frau Sandra Clauß

Münchner Straße 1

89073 Ulm

Stellungnahme zur Planung Weinbergweg

Sehr geehrte Frau Clauß,

hinsichtlich der geplanten Neugestaltung des Weinbergwegs im Abschnitt zwischen Ruländerweg und Kelternweg favorisiert der ADFC Ulm/Alb-Donau die Variante 2 (Radfahrstreifen bergauf, Schutzstreifen bergab). Für die Fahrtrichtung bergauf ist die Führung des Radverkehrs in einem gesonderten Bereich mittels Radfahrstreifen sinnvoll. Bergab wäre ein Radfahrstreifen zwar auch besser, ein Schutzstreifen ist bei dem gegenwärtigen Autoverkehrsaufkommen aber noch ausreichend.

1. Die Breite des Sicherheitsraums zwischen längsparkenden Autos und Radfahrstreifen (Sicherheitstrennstreifen) sollte jedoch von 0,5 m auf 0,75 m erhöht werden, um die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen und sogenannte „Dooring“-Unfälle zu vermeiden.

Diese Empfehlung wurde auch von der Unfallforschung der Versicherer (UDV), welche vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. herausgegeben wurde, ausgesprochen: „Aufgrund der Vielzahl entsprechender Unfälle empfiehlt die UDV eine verbindliche Markierung von Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m zum ruhenden Verkehr, sowohl bei Rad- als auch bei Schutzstreifen.“ (siehe angehängtes Dokument, Seite 15))

2. Zudem empfehlen wir, den Radfahrstreifen von 1,85 auf 2,25 m Breite zu erhöhen. Da es bergauf durchaus zu Überholvorgängen durch andere Radfahrer kommen kann (Pedelec/E-Bike und normales Fahrrad) ist nur durch eine Verbreiterung des Radfahrstreifens ein sicheres Überholen der Radfahrer untereinander möglich.

(Empfehlung UDV : „Um Radfahrern auf Radfahrstreifen ein sicheres Überholen innerhalb der Markierung zu ermöglichen, sind sogar Breiten von mindestens 2,25 m (inklusive der linken Markierung) erforderlich, da dieser auch beim Überholen nicht verlassen werden darf (wie bei Radwegen).“)

In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass es sich beim Weinbergweg um eine im Netzplan (Fahrradentwicklungsplan) definierte innergemeindliche Radhauptverbindung (IR III) handelt, das heißt, dem Radverkehr soll hier ein zügiges Vorankommen ermöglicht werden.

Zusätzlich wird durch die Verbreiterung erreicht, dass Radfahrer eher mit einem ausreichenden Sicherheitsabstand (1,5 m) vom KFZ-Verkehr überholt werden.

(Novelle der STVO: Abstandsgebot des § 5 Abs. 4 S. 3 StVO „Nach Sinn und Zweck der Vorschrift kann nichts anderes für Radfahrstreifen gelten...“)

(UDV: „Bei den durchgeführten rund 7.700 Abstandmessungen beim Überholen von Radfahrern auf Schutz- und Radfahrstreifen unterschritt fast jedes zweite Kraftfahrzeug einen Seitenabstand von 150 cm. ... Die überholenden Kraftfahrzeuge orientieren sich vor allem an den Markierungen auf der Fahrbahn. Selbst wenn der linke Nachbarfahrstreifen oder der Fahrstreifen im Gegenverkehr frei war, wurden die Radfahrer eng überholt. Oft überholten die Kraftfahrzeugführer Radfahrer ohne Verlassen des eigenen Fahrstreifens. ...“)

Da Radfahrer bergauf häufig nicht so geradlinig fahren wie auf ebenen Strecken, ist dieser Sicherheitsabstand zum Kraftfahrzeug hier für Radfahrer sowohl objektiv als auch subjektiv (Erhöhung der gefühlten Sicherheit) ein wichtiger Faktor.

Es würden damit die in der ‚Empfehlung für Radverkehrsanlagen‘ (ERA) definierten Maße (1,85 m), welche aus ADFC-Sicht generell nicht ausreichend sind, auf ein der Situation vor Ort entsprechendes und zukunftssicheres Maß (2,25 m) erhöht.

(Angehängtes ADFC-Dokument, [So_geht_Verkehrswende_ADFC-Booklet\(4\).pdf](#) unter 6.3. Radfahrstreifen: ADFC-Position: „...Ferner müssen sie genügend Sicherheitsabstand zum fahrenden und parkenden Kfz-Verkehr bieten. Das heißt, sie müssen deutlich breiter sein, als dies bisher in der ERA vorgesehen ist.“)

3. Der Schutzstreifen bergab sollte, wenn möglich, ebenfalls von 1,50 auf 1,85 m verbreitert werden. Was wiederum eine Breite wäre, bei der ein Radfahrstreifen anstatt eines Schutzstreifens angelegt werden könnte. Diese Anregung ist jedoch bezüglich der vorangegangenen Änderungsvorschläge nachrangig zu betrachten, da auf dieser Seite kein erhöhtes Sicherheitsrisiko durch ruhenden Verkehr (Parken) gegeben ist.

(UDV: „Vor dem Hintergrund der Erkenntnisse zum Überholabstand sind auch die unterschiedlichen Breitenvorgaben für Schutz- und Radfahrstreifen aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht zu rechtfertigen. Die UDV empfiehlt daher, sowohl für Schutz- als auch Radfahrstreifen, eine Regelbreite von 1,85 m.“)

4. Ein 2,00 Meter breiter Park-/Grünstreifen ist für die heutzutage gängigen Fahrzeugmodelle zu schmal. Beispielsweise ist ein VW Golf inklusive der Außenspiegel 2,03 m, ein Opel Astra 2,05 m breit. Die Modelle der SUV-Klasse sind um die 2,20 m breit. Welche negativen Auswirkungen ein zu schmal angelegter Parkstreifen hat, sieht man in der Söflinger Straße zwischen Theodor-Heuss-Platz und Magirusstraße. Dort ist auf der Nordseite ein 2,00 m breiter Parkstreifen, gefolgt von einem 0,25 m breiten Sicherheitstrennstreifen, gefolgt von einem Schutzstreifen markiert. Da die Außenspiegel oftmals nicht eingeklappt werden, ragen sie regelmäßig in den Sicherheitstrennstreifen hinein; manche Fahrzeuge stehen sogar mit den Reifen auf dem Sicherheitstrennstreifen, so dass die Außenspiegel den lichten Raum des Schutzstreifens beschneiden.

Im Weinbergweg muss sichergestellt werden, dass auf dem künftigen Radfahrstreifen die effektive Breite vom Radverkehr voll nutzbar sein wird, insbesondere da wegen der starken Steigung auch noch Platz für hin und her schwankende Ausgleichsbewegungen sein muss. Der Sicherheitstrennstreifen darf deshalb nur kurzzeitig beim Ein- und Aussteigen der Autofahrer, nicht aber permanent durch hineinragende Fahrzeugteile der parkenden Autos blockiert sein. Für den Park-/Grünstreifen ist deshalb eine Breite von 2,30 m anstatt 2,00 m erforderlich, damit auch ein SUV beim Parken keine Probleme verursacht.

Fazit:

Der Sicherheitstrennstreifen, der Radfahrstreifen und der Park-/Grünstreifen sollten aus den genannten Gründen dringend verbreitert werden. Eine Verbreiterung des Schutzstreifens wäre ebenfalls wünschenswert.

Die erforderlichen zusätzlichen 95 bzw. 130 cm dürfen jedoch nicht zu einer Verschmälerung der Fahrbahn führen. Eine Kernfahrbahn von 3,25 m + 2,25 m = 5,50 m ermöglicht es dem Autoverkehr, die Radfahrer mit ausreichendem Seitenabstand zu überholen und im Begegnungsverkehr von PKWs muss nicht in den Schutzstreifen hineingefahren werden. Bei einer Verschmälerung der Kernfahrbahn oder der Reduzierung in einen Minimalschutzstreifen mit nur noch 1,25 m wäre dies nicht mehr gewährleistet. Die zusätzlichen benötigten Breiten müssten zu Lasten der Breite eines Gehweges oder verteilt auf beide Gehwege gehen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Katrin-Voß-Lubert
Vorsitzende ADFC KV Ulm/Alb-Donau