

Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	12.01.2022		
Geschäftszeichen	VG/VO-Fi	*4	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 08.02.2022	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 034/22

Betreff: Radverkehrsführung Olgastraße
- Beschluss -

Anlagen: Kostenberechnung Anlage 1
Verkehrstechnische Untersuchung zur Einrichtung von Radfahrstreifen an der
Lichtsignalanlage Olgastraße / Neutorstraße Anlage 2
- nur digital -

Antrag:

1. Die Untersuchung der Varianten einer Radverkehrsführung in der Olgastraße wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Herstellung der Ausleitung in der Olgastraße, wie unter Punkt 6 beschrieben, mit einem Gesamtaufwand in Höhe von 30.000 € sowie 2.000 € aktivierten Eigenleistungen wird zugestimmt.
3. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt über Projekt 7.54108502 "Förderung Fuß- und Radverkehr". Hier stehen für 2022 derzeit 100.000 € (ohne aktivierte Eigenleistungen) zur Verfügung.

Die Haushaltssatzung 2022 steht noch unter dem Vorbehalt der Bestätigung der Gesetzmäßigkeit und der Genehmigung der Kredit- u. Verpflichtungsermächtigungen durch die Rechtsaufsichtsbehörde.
4. Die jährlichen Folgekosten der Maßnahme in Höhe von 1.184 € und die statistischen Lebenszykluskosten in Höhe von 59.200 € werden zur Kenntnis genommen.

Jung

Zur Mitzeichnung an:

BM 1, BM 3, C 3, OB, RPA, ZSD/HF

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
Gemeinderats:

Eingang OB/G

Versand an GR

Niederschrift §

Anlage Nr.

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
Förderung Fuß- und Radverkehr- Radverkehrsführung Olgastraße			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT laufend	
PRC: 5410-752 Projekt / Investitionsauftrag: 7.54108502			
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	30.000 €	Ordentlicher Aufwand	800 €
Aktivierte Eigenleistungen	2.000 €	<i>davon Abschreibungen</i>	640 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	384 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	32.000 €	Nettoressourcenbedarf	1.184 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2022</u>		2022 ff.	
Auszahlungen (Bedarf):	30.000 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC	160 €
Verfügbar:	100.000 €		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei PRC	
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	1.024 €
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2023 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Beschlusslage

1.1. Beschlüsse

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 19.03.2019, Masterplan Citybahnhof Ulm - Neugestaltung des Bahnhofplatzes - Zustimmung der Entwurfsplanung und Baubeschluss (GD 079/19)
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.10.2020, Sachstandsbericht Citybahnhof (GD 092/20)

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats zu diesem Thema liegen nicht vor.

2. Kurzdarstellung

In der Olgastraße soll ein Radverkehrsangebot in Fahrtrichtung Osten und Norden geschaffen werden, indem der Radverkehr über den existierenden Gehweg ab der Einmündung Keltergasse in der Olgastraße geführt und auf die Fahrbahn ausgeleitet wird.

Die Maßnahme stellt einen Lückenschluss auf dieser wichtigen Hauptroute dar.

3. Erläuterung des Vorhabens

Im Zusammenhang mit der Herstellung von richtungsbezogenen Radverkehrsanlagen in der Friedrich-Ebert-Straße besteht das Erfordernis, in Fahrtrichtung Osten und Norden das an der Keltergasse endende Radverkehrsangebot über den Knoten hinaus bis zum Theaterknoten auf geeignete Weise zu verlängern. Bislang gibt es in diesem Abschnitt kein geeignetes Radverkehrsangebot, das eine direkte Verbindung zu den Hauptrouten in der Olgastraße (Richtung Oststadt) und Neutorstraße (Richtung Eselsberg/Wissenschaftsstadt) sicherstellt.

Die bisherige verkehrliche Situation und Radverkehrsführung ist in Abb. 1 dargestellt.

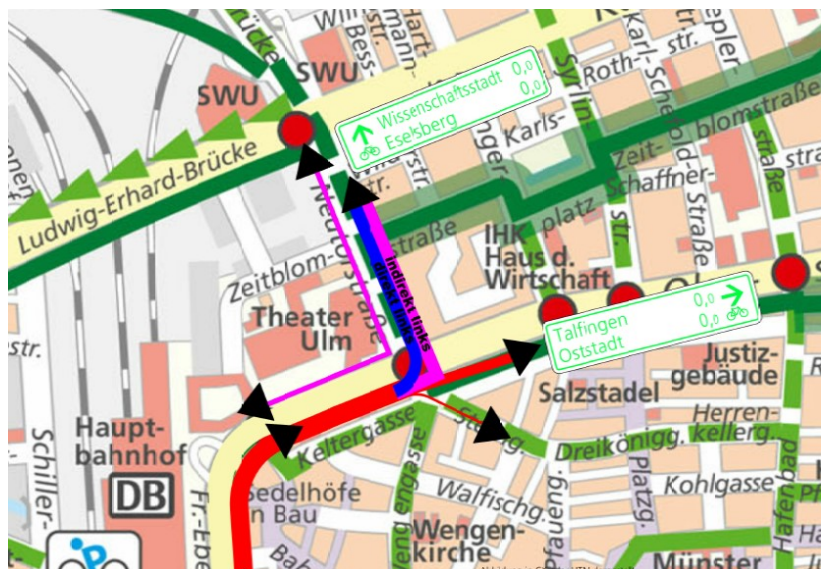


Abb. 1: Lage der Maßnahme, Ausschnitt Radkarte Ulm - Neu-Ulm (Rot/Blau: Planung)

Die direkte Verbindung für den Radverkehr zwischen Xinedome/Hauptbahnhof und Theaterknoten ist, wie auch für den MIV, die Friedrich-Ebert-Straße und weiterführend die Olgastraße. Obwohl es dort kein Radfahrangebot gibt, wird der Gehweg auf der Südseite der

Olgastraße (in Höhe Neubau Bürgerdienste) mitunter von Radfahrenden als direkte Verbindung genutzt. Da in diesen Fällen entweder auf der Fahrbahn oder (illegal) auf dem Gehweg gefahren wird, kommt es zu einer Gefährdung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

Eine Verbesserung der Situation im Bereich der Engstelle vor dem Gebäude Olgastraße 80/Ecke Wengengasse durch einen etwas zurückgesetzten Ersatzneubau entsprechend dem dort vorliegenden Rahmenplan ist nach derzeitigem Stand der Gespräche mit den Eigentümern nicht erkennbar.

Da der Alltagsradverkehr zielorientiert und direkt geführt werden soll und es sich bzgl. der Ziel-Quell-Relation auch für den Radverkehr um eine auszubauende Hauptverbindung handelt, soll eine Verbesserung für den Radverkehr erreicht werden. Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wurde auf dem Abschnitt zwischen Neue Straße und Keltergasse ein gutes Angebot geschaffen. Für den nachfolgenden Abschnitt bis zur Wengengasse ist derzeit keine befriedigende Lösung vorhanden. Von der Verwaltung wurden für diesen Abschnitt für die Übergänge in das bestehende Radwegenetz jeweils mehrere Varianten untersucht. Diese Varianten basieren auf der heutigen Ausgestaltung des Theaterknotens und unterschiedlichen Führungen ab der Keltergasse.

4. Planungsvarianten

4.1. Variante 1: gemeinsamer Geh- und Radweg in der Olgastraße

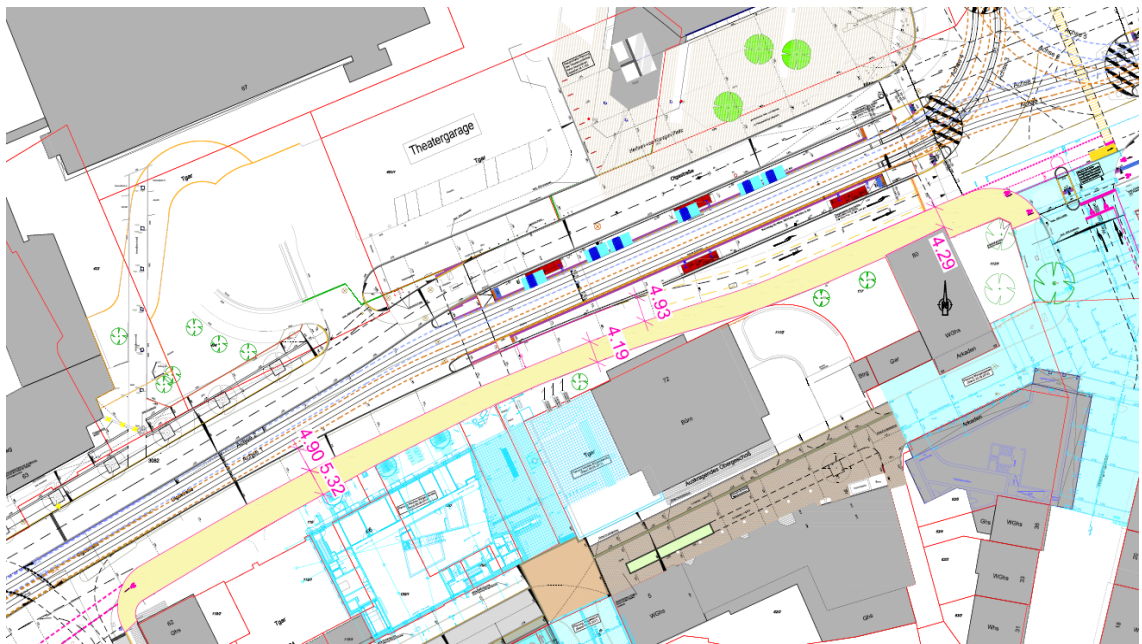


Abb. 2: Variante 1: gemeinsamer Geh- und Radweg in der Olgastraße

In Variante 1 wird der existierende Gehweg in der westlichen Zufahrt (Olgastraße) verbreitert und zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg umgewidmet und damit eine baulich vom Kfz-Verkehr getrennte Verkehrsfläche für den Rad- und Fußverkehr geschaffen. Im Gegenzug verringert sich die Fahrbahnbreite. Dadurch muss ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr entfallen; die beiden verbleibenden Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs können jedoch verbreitert werden.

Im Vergleich zum Bestandsausbau ist zudem die Spuraufteilung in der Wengengasse verändert. Statt eines Mischfahrstreifens geradeaus/links und eines Rechtsabbiegefahrstreifens sieht Variante 1 einen Linksabbiegefahrstreifen und einen Mischfahrstreifen rechts/geradeaus sowie eine Fahrradaufstellfläche vor (siehe Abb. 2).

4.2. Variante 2: zwei Fahrradschutzstreifen in der Olgastraße

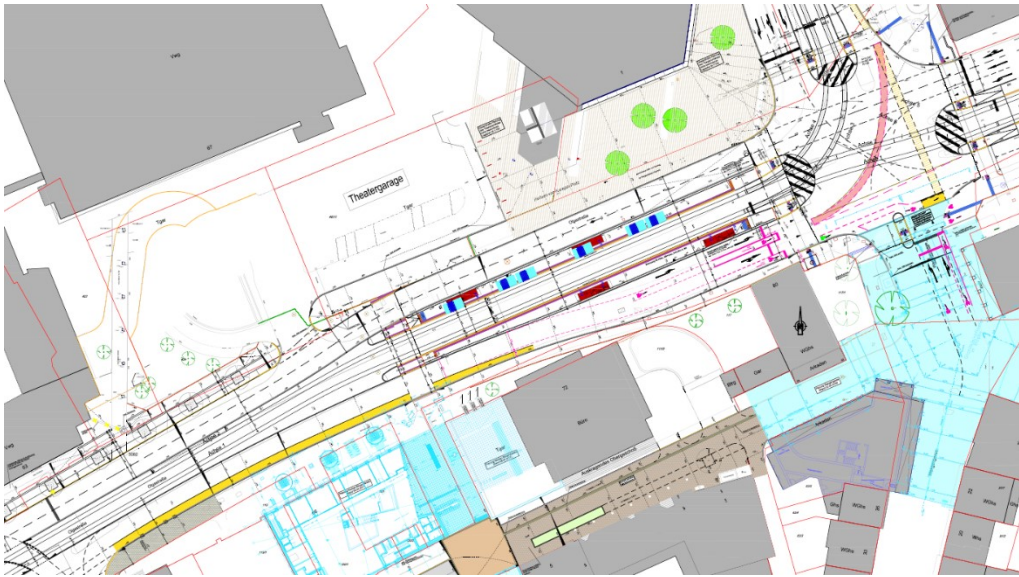


Abb. 3: Variante 2: zwei Fahrradschutzstreifen in der Olgastraße

In Variante 2 entfällt in der westlichen Zufahrt (Olgastraße) ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr (siehe Abb. 3). Das schafft Platz für die Ausweisung von zwei Fahrradschutzstreifen in dieser Zufahrt. Sowohl geradeausfahrende Radfahrende als auch linksabbiegende Radfahrende erhalten jeweils einen Schutzstreifen (rechts der Kfz-Fahrstreifen bzw. zwischen den beiden Kfz-Fahrstreifen) und damit eine vom Kfz-Verkehr getrennte Verkehrsfläche. Weiterhin wird die Haltelinie für den Kfz-Verkehr nach hinten verlegt, um die Sichtbarkeit von an der Lichtsignalanlage wartenden Radfahrenden zu erhöhen.

In der Wengengasse ist Variante 2 identisch mit Variante 1.

4.3. Variante 3: ein Fahrradschutzstreifen in der Olgastraße

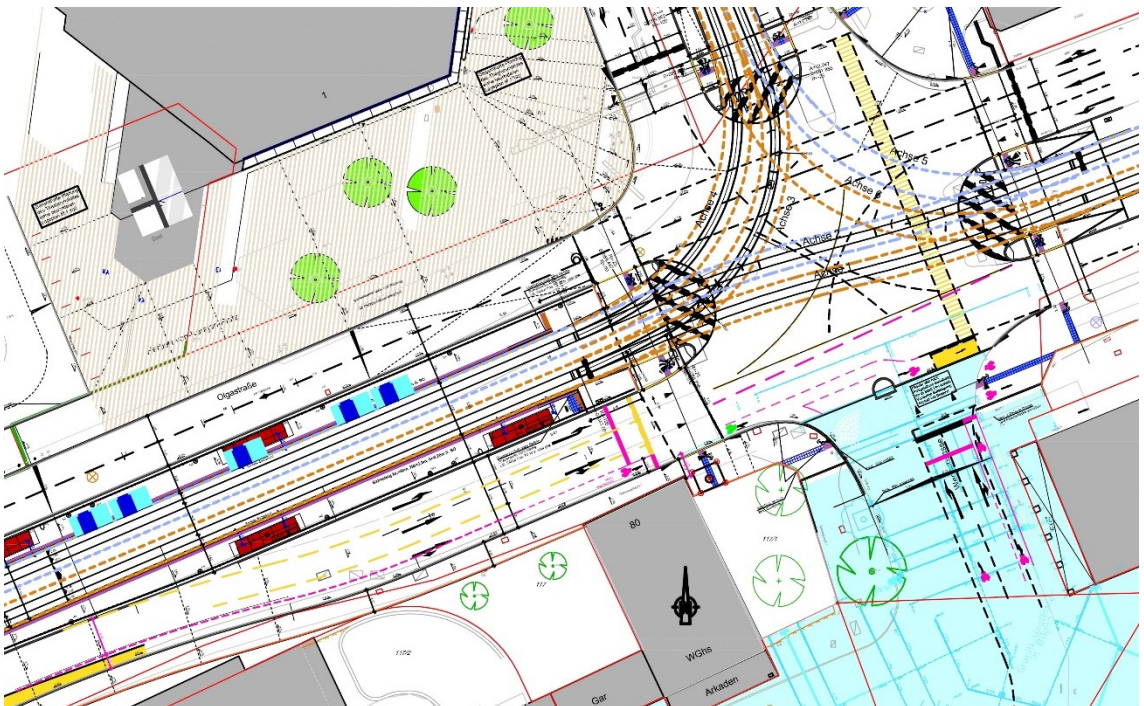


Abb. 4: Variante 3: ein Fahrradschutzstreifen in der Olgastraße

In Variante 3 entfällt in der westlichen Zufahrt (Olgastraße) ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr (siehe Abb. 4). Im Gegenzug wird für die geradeausfahrenden Radfahrenden ein Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn geschaffen und damit eine vom Kfz-Verkehr getrennte Verkehrsfläche. Zudem wird der Rechte der beiden verbleibenden Kfz-Fahrstreifen verbreitert. Weiterhin wird die Haltelinie für den Kfz-Verkehr nach hinten verlegt, um die Sichtbarkeit von an der LSA wartenden Radfahrenden zu erhöhen.

In der Wengengasse ist Variante 2 identisch mit Variante 1.

5. Verkehrstechnische Untersuchung

Für die drei o.g. Varianten wurde eine verkehrstechnische Untersuchung hinsichtlich Verkehrsablaufqualität und Leistungsfähigkeit gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) vom beauftragten Ingenieurbüro Gevas Humbert und Partner, München, durchgeführt.

Die Berechnungen für den Bestandsausbau mit den Verkehrszahlen 2021 zeigen, dass der Knotenpunkt bereits jetzt stark ausgelastet bzw. nach den Berechnungen nicht ausreichend leistungsfähig ist. Nach der derzeit bestehenden Prognose 2030 ist noch mit einer leichten Zunahme im Kfz-Verkehr zu rechnen, die allerdings dazu führen würde, dass der Knotenpunkt in diesem Belastungsszenario in beiden Spitzenstunden deutlich überlastet wäre.

Damit der Knotenpunkt mit verbessertem Angebot für den Radverkehr leistungsfähig wird, müsste die Verkehrsbelastung in der Prognose 2030 deutlich (um 30 % bzw. 40 %) verringert werden. Allerdings müsste auch im Bestand ohne verbessertes Angebot für den Radverkehr der Kfz-Verkehr um 25 % bzw. 35 % reduziert werden, um einen leistungsfähigen Knotenpunkt zu erhalten.

Es wird empfohlen, die im vorliegenden Gutachten ausschließlich lokal analysierte Radverkehrsmaßnahme in einem größeren Netzkontext mit flankierenden signaltechnischen Maßnahmen auch an anderen Knotenpunkten zu betrachten, insbesondere auch mit einer Gesamtabwägung zwischen den Verbesserungen für den Radverkehr und der Verkehrssicherheit sowie den Verschlechterungen für den Kfz-Verkehr in der Verkehrsqualität.

Das Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung liegt als Anlage 1 der Vorlage bei.

Die drei o.g. Varianten sehen stets substantielle Eingriffe in die Fahrspuren und den Theaterknoten vor. Die beiden Geradeausfahrspuren im Knoten haben eine relevante Bedeutung für die Leistungsfähigkeit der Verkehrsabwicklung im MIV. Bei Wegnahme einer MIV-Fahrspur werden die Friedrich-Ebert-Straße sowie deren Zufahrten (insb. die Parkhauszufahrten), der Bahnhofplatz und die Olgastraße in den Spitzenverkehrszeiten über die bestehenden Engpässe weiter deutlich belastet. Die Rückstaulängen würden jeweils über den Kurvenbereich reichen, die Leistungsfähigkeit wird mit "F" bewertet. Hierbei ist allerdings immer zu berücksichtigen, dass auch ohne Radverkehrsangebot der Knotenpunkt in den Spitzenstunden keine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist.

Vor o.g. Hintergründen kann die Einrichtung eines Radfahrstreifens aus Fachsicht derzeit leider nicht empfohlen werden und es wurde für die zeitnahe Umsetzung eine verkehrstechnisch unproblematischere Übergangslösung erarbeitet.

6. Überarbeitete Planung des Radverkehrsangebotes in der Olgastraße

Vor diesem Hintergrund wurde eine Variante entwickelt, die mit den baulichen und verkehrlichen Gegebenheiten am Theaterknoten grundsätzlich vereinbar ist, ein vertretbares Angebot für den Radverkehr schafft, ohne die Situation für den Kfz-Verkehr zu stark zu beeinträchtigen. Hierbei wird der Radverkehr über den existierenden, zwischen 2,75 m und 4,50 m breiten Gehweg ab der Einmündung Keltergasse in der Olgastraße ohne bauliche Verbreiterungen geführt (Gehweg, Radfahrer frei - Zusatzzeichen 102 2-10). Vor der Engstelle an Gebäude Olgastraße Nr. 80 wird der Radverkehr über eine baulich herzustellende Ausleitung auf die rechte Fahrbahn im freien Verkehr geführt (siehe Abb. 5).

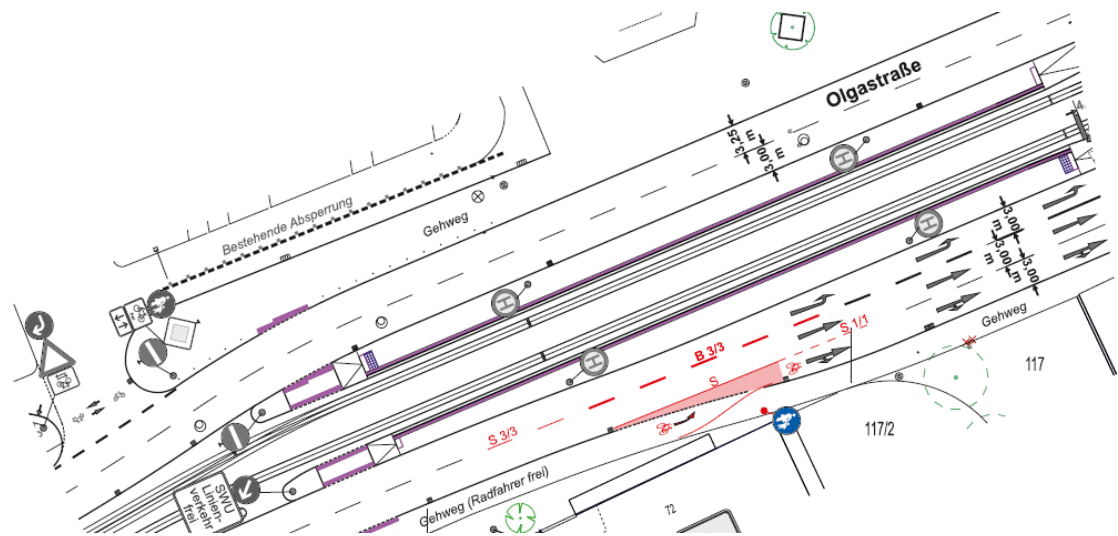


Abb. 5: Ausleitung in der Olgastraße

Um die Sichtbarkeit und Aufmerksamkeit auf den Radverkehr zu fokussieren, wird der Bereich der Ausleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn im Rahmen der Ausführung großflächig rot sowie mit Breitstrich markiert und mittels Leitboys (s. Bild) von der Fahrbahn abgetrennt.



Eine ebenfalls untersuchte Einrichtung einer kombinierten Fahrradspur/Rechtsabbiegespur in der Olgastraße ist, aufgrund der Notwendigkeit für die Geradeausrichtung zwei Fahrtstreifen aufrecht zu erhalten, leider nicht möglich.

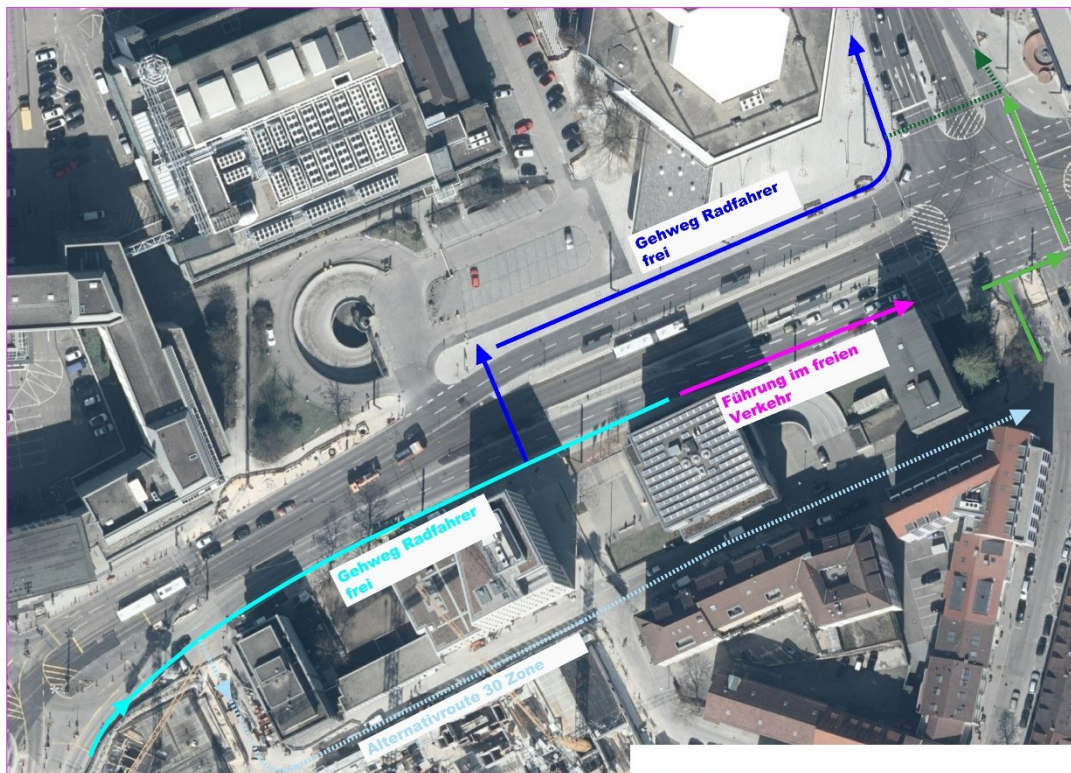


Abb. 6: Ausleitung in der Olgastraße

Als Alternativroute zur aufgezeigten geplanten Radverkehrsführung ist die Nutzung der Keltergasse entgegen der Einbahnstraße bis zur Wengengasse dem in Fahrtrichtung Osten fahrenden Radverkehr freigestellt.

In Fahrtrichtung Norden besteht die Möglichkeit, über die vorhandene, ungesicherte und abgesenkte Furt am westlichen Ende der Straßenbahnhaltestelle die Olgastraße zu queren und über den Herbert-von-Karajan-Platz (Gehweg Radfahrer frei; Zeichen 239, Zusatzzeichen 1022-10) weiter zu fahren. Für die Weiterfahrt Richtung Norden mit den Zielen Wissenschaftsstadt und Michelsberg ist ein Wechsel auf die Ostseite der Neutorstraße nötig (siehe Abb. 6).

Die Situation soll nach einigen Jahren vor dem Hintergrund der dann erfolgten Fertigstellung der Maßnahmen am Bahnhof und deren Auswirkungen auf den Verkehrsfluss erneut evaluiert werden. Ggf. ergeben sich daraus Potenziale, diese für alle Verkehrsteilnehmenden problematische Stelle zu optimieren.

7. Kosten, Finanzierung und Umsetzung

- 7.1. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt über Projekt 7.54108502 "Förderung Fuß- und Radverkehr". Hier stehen für 2022 derzeit 100.000 € (ohne aktivierte Eigenleistungen) zur Verfügung.

Die Haushaltssatzung 2022 steht noch unter dem Vorbehalt der Bestätigung der Gesetzmäßigkeit und der Genehmigung der Kredit- u. Verpflichtungsermächtigungen durch die Rechtsaufsichtsbehörde.

7.2. Folgekosten

Durch die Umsetzung der Maßnahme entstehen der Stadt jährlich zu finanzierende Folgekosten für Unterhalt, Abschreibung (Nutzungsdauer 50 Jahre) und Verzinsung (kalk. Zinssatz: 2,4 %), die den Ergebnishaushalt dauerhaft belasten.

	jährlich	Lebenszyklus
Unterhalt (50 Jahre)	160 €	8.000 €
Abschreibungen (50 Jahre)	640 €	32.000 €
Verzinsung (50 Jahre)	384 €	19.200 €
Summe	1.184 €	59.200 €

Im Rahmen des statistischen Lebenszyklus sind neben der Investition inkl. aktivierten Eigenleistungen von 32.000 € an dem Gesamtprojekt weitere 1.184 € jährlich über den Ergebnishaushalt zu finanzieren.

- 7.3. Die Umsetzung der Maßnahme Radverkehrsführung Olgastraße ist für das Frühjahr 2022 geplant. Die Änderung der Spuraufteilung in der Wengengasse wird erst mit Fertigstellung und Öffnung der Friedrich-Ebert-Straße nach Süden, wie in den Varianten beschrieben, ausgeführt, um einen Abfluss des Verkehrs aus Wengen- und Sternengasse zu gewährleisten.