



Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	15.10.2020		
Geschäftszeichen	VG/VO-Kr * 122		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 24.11.2020	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 371/20

---

Betreff: Radfahrstreifen Münchner Straße  
- Zustimmung zur Variantenausarbeitung -

Anlagen: Bestandslageplan Radverkehrsführung (Anlage 1)  
Planung Radstreifen Münchner Straße (Anlage 2)

**Antrag:**

Die Verwaltung wird mit der Ausarbeitung von Varianten zum "Radstreifen Münchner Straße" beauftragt.

Jung

---

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, OB, RPA, ZSD/F	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

## Sachdarstellung:

### 1. Anträge aus dem Gemeinderat

- Unerledigte Anträge aus dem Gemeinderat liegen nicht vor

### 2. Erläuterung des Vorhabens

Bislang gibt es keine direkte Verbindung für den Radverkehr zwischen der Hauptroute in der König-Wilhelm-Straße bzw. der Fahrradstraße Heimstraße und der Gänstorbrücke bzw. nach Neu-Ulm. Wie in der Radkarte Ulm/Neu-Ulm dargestellt, verläuft die Radverkehrsführung wie folgt:

- Radweg Hauptroute:  
Willy-Brandt-Platz - Griesbadgasse - Gideon-Bacher-Straße - Gänstorbrücke
- Radweg Nebenroute:  
Am Zeughaus - Basteicenter - Gänstorbrücke

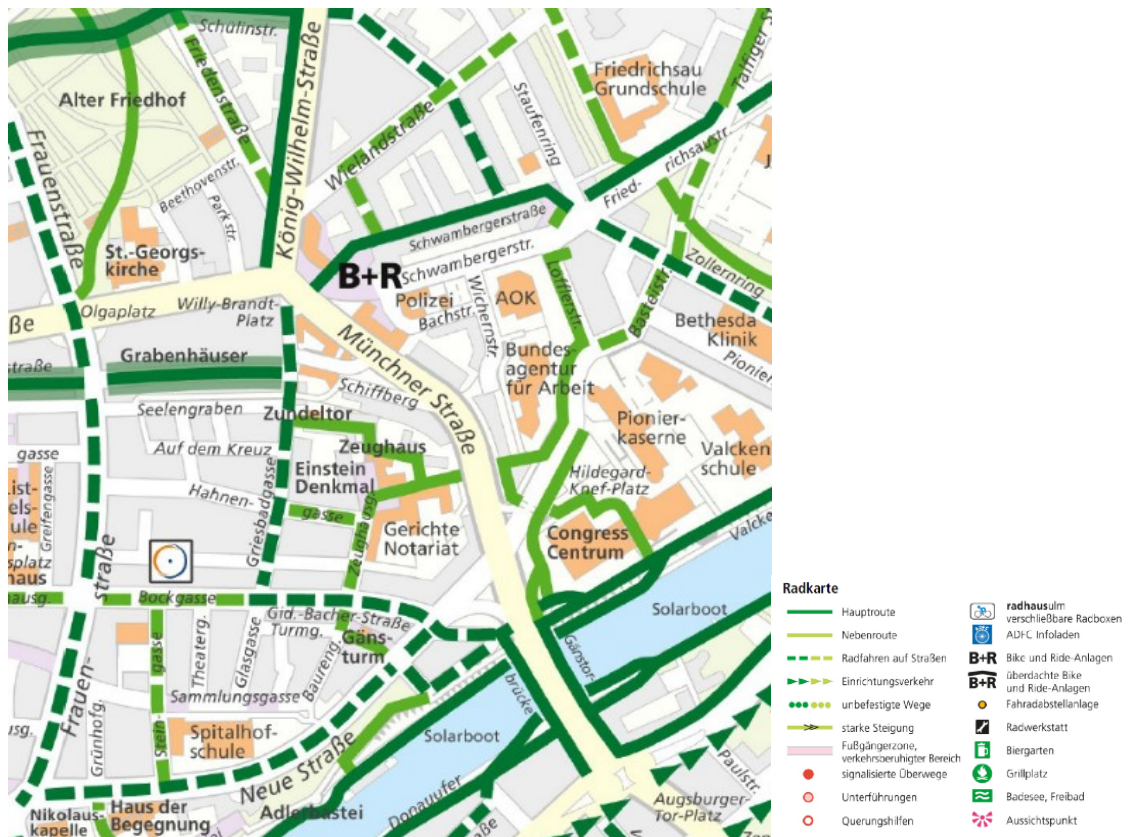


Abbildung 1: Ausschnitt Radkarte Ulm - Neu-Ulm

Zur bisherigen verkehrlichen Situation und Radverkehrsführung (siehe obige Abbildung und Anlage 1).

Wie aus den Anlagen ersichtlich, werden Radfahrende nicht direkt, sondern nur umwegig und über teilweise schlecht einsehbare Stellen geleitet. Letzteres gilt insbesondere auf der Nebenroute im Bereich "Am Zeughaus" (zwei 90°-Kurven) und "Basteicenter" (zwei Unterführungen). Zudem ist ein Teil der Strecken gepflastert und somit für Radfahrende unkomfortabel.

Die direkte Verbindung zwischen Willy-Brandt-Platz und Gänstorknoten/Neu-Ulm ist, wie auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV), die Münchner Straße. Obwohl es dort kein Angebot für den Radverkehr gibt, wird diese mitunter von Radfahrenden als direkte Verbindung genutzt. Da in diesen Fällen entweder auf der Fahrbahn oder noch auf dem Gehweg gefahren wird, kommt es zu einer Gefährdung verschiedener Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Da Alltagsradverkehr zielorientiert und direkt geführt werden soll und es sich bzgl. der Ziel-Quell-Relation auch für den Radverkehr um eine auszubauende Hauptverbindung zwischen Ulm und Neu-Ulm handelt, soll eine Verbesserung für diesen erreicht werden. Vorgesehen ist die Einrichtung eines Radfahrstreifens je Fahrtrichtung auf der Münchner Straße, so dass künftig eine direkte, flüssige und sichere Verbindung besteht.

Die Ausführung als Pop-Up-Bikelane wird in Anbetracht der Komplexität der Knotenpunkte (Ein- und Ausleitung in eine Pop-Up-Bikelane, Verkehrsführung im Knotenpunkt) sowie die bestehenden Radverkehrsbeziehungen als nicht zielführend angesehen.

Die Führung auf der Münchner Straße sowie an den betroffenen Knotenpunkten wird im Folgenden vorgestellt.

### **3. Einrichtung eines Radfahrstreifens - Führungsform**

In der Münchner Straße bestehen zurzeit je Fahrtrichtung zwei Fahrspuren für Kfz. Ein Gehweg ist abschnittsweise vorhanden, für den Radfahrenden gibt es kein Angebot. Zur Einrichtung eines beidseitigen Radstreifens soll je Fahrtrichtung eine Fahrspur umgewandelt werden.

Der Planungsentwurf sieht Folgendes vor (siehe Anlage 2):

#### **3.1. Führung auf der Münchner Straße**

Einrichtung eines Radfahrstreifens à 1,85 m Breite je Fahrtrichtung. Die Führungsformen im Bereich der Knotenpunkte werden unter 3.2 und 3.3 beschrieben.

Für Radfahrende in Richtung Willy-Brandt-Platz soll im Bereich der bestehenden Fußgängerschutzanlage Münchner Straße, Höhe "Am Zundeltor" eine direkte Zufahrt in die Straße "Am Zundeltor" als Zubringer zur Fahrradstraße "Heimstraße" möglich werden. Dazu ist eine entsprechende Markierung von Haltelinien und Aufstellfläche für den Radverkehr erforderlich.

Details siehe zur geplanten Führung und Markierung (siehe Anlage 2 - Bereich Nord).

#### **3.2. Bereich Willy-Brandt-Platz**

Die Ausleitung auf die bzw. aus der Münchner Straße ist wie folgt vorgesehen:

- in Richtung Gänstorknoten nördlich des Gebäudes Münchner Straße 2 vom Radweg kommend,
- in Richtung König-Wilhelm-Straße über die bestehende Lichtsignalanlage Münchner Straße/ Schwamberger Straße auf den dortigen Gehweg, der abgesenkt, verbreitert und als Geh- und Radweg freigegeben werden soll. Somit kann die in Fahrtrichtung Norden vorhandene Aufweitung für Kfz in drei Fahrspuren bestehen bleiben.

Details zur geplanten Führung und Markierung s. Anlage 2 (Bereich Nord).

### 3.3. Gänstorknoten

Für den Radverkehr sollen folgende Führungsformen realisiert werden:

- In Richtung Gänstorbrücke/Neu-Ulm bzw. Neue Straße je ein Schutzstreifen geradeaus bzw. rechts. Die entsprechende Fahrradweiche wird am Ende des Radstreifens auf der Münchner Straße angelegt.  
Ein direktes Linksabbiegen in die Basteistraße wird nicht möglich. Relationen in Richtung Radweg an der Donau bzw. Oststadt werden bereits am Willy-Brandt-Platz über die bestehende Wegweisung geleitet (d.h. via Schwamberger Straße).
- In Richtung Willy-Brandt-Platz bzw. Basteistraße ein gemeinsamer Schutzstreifen geradeaus-rechts. Auf diesen wird der Radfahrende bereits am nördlichen Ende der Gänstorbrücke geleitet (Absenkung des Bordsteins erforderlich).  
Ein direktes Linksabbiegen in die Neue Straße wird nicht möglich. Relationen in Richtung Radweg an der Donau bzw. Stadtmitte werden über entsprechende Wegweisung am nördlichen Ende der Gänstorbrücke geleitet.

Die Anschlüsse in Neue Straße und Basteistraße werden mitgeplant.

Details zur geplanten Führung und Markierung s. Anlage 2 (Bereich Süd).

### 3.4. Bereich Am Zundeltor/Heimstraße

Um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu vermeiden, soll im Rahmen der o.g. Planungen eine Verbesserung der bestehenden Einmündungssituation im Bereich "Am Zundeltor"/"Heimstraße" erreicht werden. Details werden in der Ausführungsplanung ausgearbeitet.

## 4. **Kosten/Finanzierung**

Anfallende Kosten werden in der Variantenplanung ermittelt.

## 5. **Weiteres Vorgehen/Zeitplan**

Die Münchner Straße ist eine Hauptverkehrsstraße, die gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) im Vorbehaltsnetz liegt. Daher sollen zunächst eine Verkehrsuntersuchung und in Folge die Prüfung der Leistungsfähigkeit erfolgen.

Im Falle einer Zustimmung zur Vorplanung sind daher folgende Schritte vorgesehen:

- Beauftragung einer Verkehrsuntersuchung (bereits erfolgt)
- Weiterleitung der Planung an das Aktionsbündnis FahrRad (bereits erfolgt)
- Ausarbeitung der Ausführungsplanung durch die Verwaltung und Abstimmung mit den Betroffenen (2020-2021)
- Beauftragung einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung der betroffenen Knotenpunkte (2021)
- Einholen des Maßnahmenbeschlusses (2021)
- Umsetzungsbeginn (2021 ff.)