

Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	29.04.2021		
Geschäftszeichen	VG/VO-Fi *17		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 12.10.2021	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 173/21

---

**Betreff:** Einrichtung eines Radverkehrsangebots in der Münchner Straße  
- Vorstellung Planungsstand und Zustimmung zum weiteren Vorgehen -

**Anlagen:** Planung Radstreifen Münchner Straße - Bereich Olgastraße (Anlage 1)  
Planung Radstreifen Münchner Straße - Bereich Mitte (Anlage 2)  
Planung Radstreifen Münchner Straße - Bereich Basteistraße (Anlage 3)  
Ergebnis verkehrstechnische Untersuchung – **elektronisch** – (Anlage 4)

## Antrag:

1. Die Planungen zum künftigen Radverkehrsangebot in der Münchner Straße werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ausführungsplanung der empfohlenen Variante und den Baubeschluss vorzubereiten.

Jung

---

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, OB, RPA, ZSD/HF	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

In der Münchner Straße bestehen zurzeit je Fahrtrichtung zwei Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Ein Gehweg ist abschnittsweise vorhanden, für Radfahrende gibt es keine direkte Verbindung zwischen der Hauptroute in der König-Wilhelm-Straße und der Gänstorbrücke bzw. nach Neu-Ulm (vgl. GD 371/20).

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

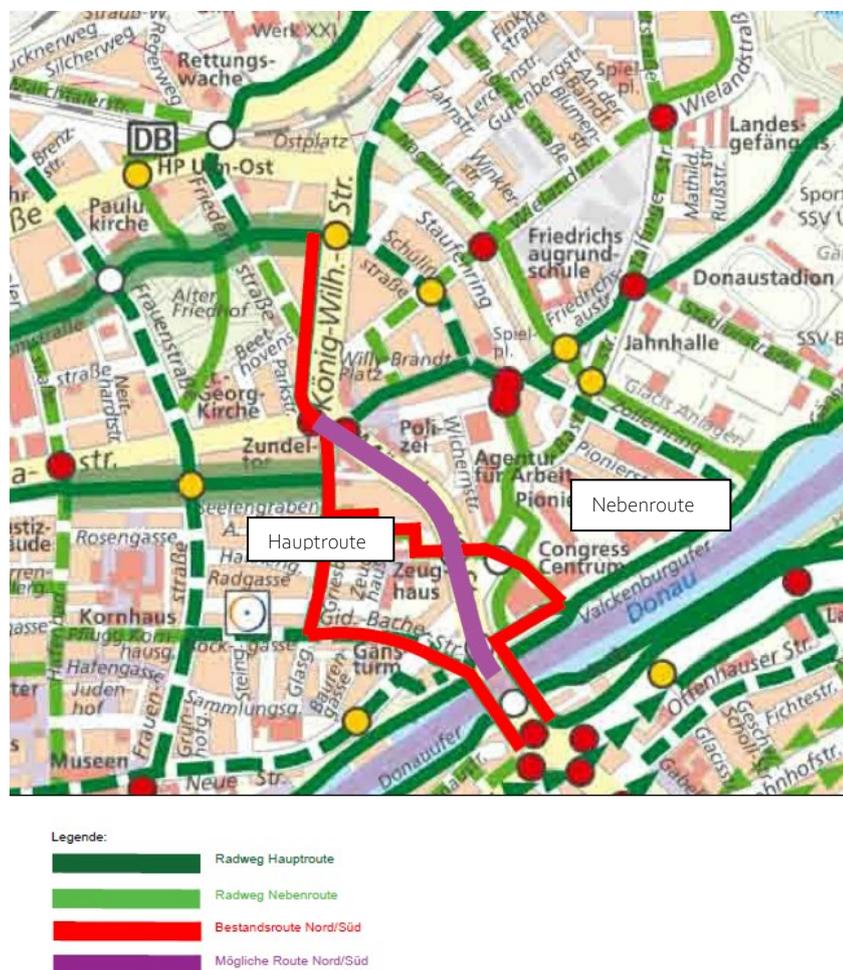


Abb. 1: Lage der Maßnahme, Ausschnitt Radkarte Ulm - Neu-Ulm (lila: Planung)

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

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 zwischen Ulm und Neu-Ulm handelt, soll eine Verbesserung für den Radverkehr erreicht werden. Zur Einrichtung eines beidseitigen Radverkehrsangebots soll je Fahrtrichtung eine Fahrspur umgewidmet werden. Vorgesehen ist grundsätzlich die Einrichtung eines 1,85 m breiten Radfahrstreifens je Fahrtrichtung.

Von der Verwaltung wurden sowohl für die Strecke zwischen den Knotenpunkten als auch im Bereich der beiden Knotenpunkte für die Übergänge in das anschließende Radwegenetz jeweils mehrere Varianten ausgearbeitet, die für eine optimale Führung des Radverkehrs beidseitig durchgehende Radfahrstreifen zugrunde legen. Diese Varianten basieren auf der heutigen Topografie des Knotenpunktes Münchner Straße/Basteistraße.

Aufgrund der verkehrlichen Einschränkung auf der Gänstorbrücke sind heute bereits mehrere Fahrspuren in den Zufahrten des Knotenpunktes gesperrt, was zu einer Reduzierung der Verkehre gegenüber 2015 (letzte umfassende Zählung der Knoten) führt. Es wurde im Herbst 2020 vor dem Lockdown eine weitere Zählung durchgeführt, die ein Verkehrsgeschehen etwa 30% unterhalb der Verkehrsmengen von 2015 ergab.

Für die einzelnen Varianten wurde eine verkehrstechnische Voruntersuchung hinsichtlich Verkehrsablaufqualität und Leistungsfähigkeit gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) durchgeführt. Im Ergebnis zeigte sich, dass die Planung mit den Verkehrsmengen vom Herbst 2020 gut funktioniert, bei Zugrundelegung der Verkehrsprognose für 2030 (leichte Verkehrszunahme gegenüber der Verkehrszählung 2015) allerdings keine der Varianten ausreichend leistungsfähig wäre.

Anhand der Ergebnisse dieser Voruntersuchung wurde daher durch die Verwaltung iterativ eine Veränderung des geplanten Radverkehrsangebots ausgearbeitet, um die beiden Knotenpunkte entsprechend leistungsfähiger für die Abwicklung des MIV zu gestalten. Dabei wurden gegenüber den ersten Varianten zwei wesentliche Änderungen vorgenommen:

- Münchner Straße Nord: Im Bereich Willy-Brandt-Platz bis Gebäude Münchner Str. 1 wird statt des Radfahrstreifens ein 1,50 m breiter Schutzstreifen eingerichtet. Auf diese Weise kann im Aufstellbereich von Süden kommend ein zweiter Fahrstreifen bis zur Fußgängerquerung zwischen den Gebäuden Münchner Straße 2 und Münchner Straße 1 angeordnet werden, für den mit den beiden Radverkehrsstreifen nicht ausreichend Platz zur Verfügung stehen würde. Damit steht ausreichend Aufstellfläche zur Verfügung, um ein Abfließen der Fahrzeuge auch während der Spitzenstunden zu ermöglichen. Mit der Ausführung als 1,50 m breiter Schutzstreifen (Netto-Fahrbreite, d.h. ohne Markierungslinie) erhält der Radverkehr ein Angebot, welches bzgl. seiner Breite vergleichbar mit einem Radfahrstreifen (Regelbreite 1,85 m inkl. 0,25 m Markierungslinie, d.h. Netto-Fahrbreite 1,60 m) ist. Somit wird ein sehr gutes Schutzstreifen-Angebot geschaffen, insbesondere da auch die verbleibende Fahrbahnbreite des rechten Fahrstreifens mit 3,25 m keine Mitbenutzung des Schutzstreifens erfordert. Im Zuge der Ausführungsplanung wird geprüft, ob zur gezielten Erhöhung der Aufmerksamkeit der Kraftfahrer eine Roteinfärbung des Schutzstreifens auf seiner gesamten Länge sinnvoll ist.
- Gänstorknoten: Von Neu-Ulm kommend erfolgt die Fortführung des Radverkehrs auf dem bestehen Radweg bis zum Knotenpunkt. Die Einrichtung eines doppelten Rechtsabbiegers für den Kfz-Verkehr von der Gänstorbrücke in die Basteistraße ist erforderlich, um den Knoten gerade in dieser besonders belasteten Fahrbeziehung leistungsfähig zu erhalten.

Darüber hinaus wurde im Juli 2021 eine weitere Verkehrszählung durchgeführt, um die aktuelle Verkehrsbelastung unabhängig von den Corona-Auswirkungen zu überprüfen. Hier hat sich gezeigt, dass die derzeitige Verkehrsbelastung am nördlichen Knoten immer noch 14% bzw. 30% (Morgenspitze / Abendspitze) unterhalb der Prognose für 2030 liegt. Für den Knoten an der Basteistraße sind die Werte geringer, in der Abendspitze werden bereits jetzt die Werte für die Prognose 2030 erreicht. Dies liegt überwiegend an der Verkehrsbeziehung Neu-Ulm / Basteistraße.

Für die überarbeiteten Varianten wurde erneut eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt (Ergebnisse s. Punkt 4). Die einzelnen Abschnitte der aktuellen Variante(n) werden unter Punkt 3 vorgestellt. Details der künftigen Radverkehrsführung sind den Anlagen 1-3 zu entnehmen.

Dem ADFC Ulm/Alb-Donau wurden die bisherigen Planungsvarianten vorgelegt, der dazu am 25.06.2021 Stellung genommen hat - Auszug daraus: "Der ADFC begrüßt sehr die Einrichtung von Radstreifen in der Münchner Straße. Es handelt sich hier um eine wichtige Radverkehrsverbindung. Bislang werden die Radfahrenden sehr umständlich zwischen Willy-Brandt-Platz und Gänstorbrücke geführt. Durch die geplanten Radstreifen würde eine attraktive Verbindung geschaffen."

Da die Überarbeitung der Planung mit einem Schutzstreifen erst kurzfristig erarbeitet und überprüft wurde, wird eine Abstimmung hierzu im weiteren Verfahren erfolgen.

### **3. Einrichtung eines Radfahrstreifens – Vorstellung der Planungen**

#### **3.1. Olgastraße/Willy-Brandt-Platz**

Die Ausleitung auf die bzw. aus der Münchner Straße ist wie folgt vorgesehen (siehe Anlage 1):

- In Fahrtrichtung Süden (Gänstorknoten) wird der Radverkehr nördlich des Gebäudes Münchner Straße 2 vom Radweg kommend auf den 1,50 m breiten Schutzstreifen geleitet.
- In Fahrtrichtung Norden (König-Wilhelm-Straße) verbleiben Radfahrende auf dem 1,50 m breiten Schutzstreifen und werden mittels einer eigenen Furt direkt (= diagonal) auf den bestehenden Zweirichtungsradweg entlang der Nordwestseite der König-Wilhelm-Straße geleitet. Die dabei erforderliche Querung der Straßenbahngleise ist unter einem für Radfahrende sicheren Winkel vorgesehen.
- In Fahrtrichtung Westen (Olgastraße) wird der Radverkehr über die künftige Furt (in Richtung König-Wilhelm-Straße) alternativ direkt in die Olgastraße geführt und erhält hier eine kurze Markierung zur Zusammenführung mit dem MIV. Ein eigenes Angebot für den Radverkehr ist hier aufgrund der schmalen Straßenführung nicht möglich, die Hauptverbindung in Ost-West-Richtung ist über die Fahrradstraße Heimstraße vorgesehen.
- In Fahrtrichtung Osten (Schwambergerstraße) wird nördlich des Gebäudes Münchner Straße 1 eine Auffahrtsmöglichkeit auf den künftig als Geh- und Radweg ausgewiesenen, bestehenden Weg geschaffen. Somit wird Radfahrenden in Richtung Ost (Schwambergerstraße) eine direkte Fahrtrelation ermöglicht.
- Im Zuge der Maßnahme wird die bestehende Mittelinsel an der Lichtsignalanlage Münchner Straße Nord auf 3,5 m verbreitert und dadurch die Aufstellfläche für Fußgängerinnen und Radfahrerinnen vergrößert.

### 3.2. Führung auf der Münchner Straße

Wie in Anlage 2 dargestellt, handelt es sich um die Einrichtung eines Radfahrstreifens mit 1,85 m Breite je Fahrtrichtung. Nur im Bereich Willy-Brandt-Platz bis Gebäude Münchner Str. 1 wird wie oben erläutert statt des Radfahrstreifens ein 1,50 m breiter Schutzstreifen eingerichtet. Dies begründet sich mit der erforderlichen Fahrbahnbreite für die notwendige Anzahl an Kfz-Spuren im Bereich Münchner Straße Nord, um den Knoten leistungsfähig zu erhalten.

Im Bereich der bestehenden Fußgängerschutzanlage Münchner Straße, Höhe "Am Zundeltor", wird eine direkte Zufahrt in die Straße "Am Zundeltor" als Zubringer zur Fahrradstraße "Heimstraße" ermöglicht. Dazu ist in Fahrtrichtung Norden die Einrichtung eines 1,85 m breiten Radfahrstreifens für linksabbiegenden Radverkehr gemäß Musterlösung Nr. 4.4-4 Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg bzw. ERA Kap. 4.4.4 vorgesehen. Radfahrende in Fahrtrichtung Süden können regulär rechts abbiegen.

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.

### 3.3. Gänstorknoten

Für den Radverkehr sollen folgende Führungsformen realisiert werden (siehe Anlage 3):

- Münchner Straße Nord in Fahrtrichtung Süden (Gänstorbrücke/Neu-Ulm) bzw. Westen (Neue Straße): Einrichtung eines Radfahrstreifens mit den Fahrmöglichkeiten geradeaus bzw. rechts.
- Münchner Straße Nord in Fahrtrichtung Osten (Basteistraße): Linksabbiegender Radverkehr wird mit dem allgemeinen Kfz-Verkehr geführt, d.h. dieser muss frei mit dem Individualverkehr auf dessen Linksabbiegestreifen abbiegen. Diese Variante wurde aufgrund der zu erwartenden sehr geringen Nachfrage gewählt. Fahrmöglichkeiten in Richtung Osten (Radweg an der Donau, Oststadt, Stadion etc.) sollen bereits am Willy-Brandt-Platz über die bestehende Wegweisung ausgeschildert werden (d.h. via Schwambergerstraße). Für unsicherere Radfahrende ist alternativ eine Aufstellmöglichkeit auf der Südseite der Neuen Straße vorgesehen.
- Münchner Straße Süd in Fahrtrichtung Norden (Willy-Brandt-Platz): Einrichtung einer neuen Radverkehrs-Lichtsignalanlage zur Querung der Basteistraße mit direkter Aufleitung in den künftigen Radstreifen Münchner Straße.
- Münchner Straße Süd in Fahrtrichtung Osten (Basteistraße): Weiterführung des Radverkehrs auf dem bestehenden Geh- und Radweg.
- Münchner Straße Süd in Fahrtrichtung Westen (Neue Straße): Ein direktes Linksabbiegen in die Neue Straße wird nicht möglich. Relationen nach Westen (Stadtmitte) werden über entsprechende Wegweisung bereits am nördlichen Ende der Gänstorbrücke geleitet. Selbiges gilt für rechtsabbiegenden Radverkehr zum Radweg an der Donau.
- Die Anschlüsse für den Radverkehr in der Neuen Straße und Basteistraße werden bei der Neuplanung des Gänstorknotens mitgeplant, der nach Abschluss des Ersatzneubaus der Gänstorbrücke vorgesehen ist.

## **4. Verkehrstechnische Untersuchungen**

Die Münchner Straße ist eine Hauptverkehrsstraße, die gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Teil des Vorbehaltsnetzes ist. Daher wurden für alle Varianten zunächst eine Verkehrsuntersuchung und in Folge die Prüfung der Leistungsfähigkeit gemäß HBS 2015 vom beauftragten Ingenieurbüro Gevas Humberg und Partner, München, durchgeführt.

Das Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung liegt als Anlage 4 der Vorlage bei. Über die wesentlichen Inhalte wird in der Sitzung durch Gevas berichtet.

### **4.1. Verkehrsuntersuchung im Netz (makroskopisch)**

Im November 2020 fand eine Verkehrszählung zur Einrichtung von Radfahrstreifen in der Münchner Straße statt. Für das Verkehrsmodell der Städte Ulm und Neu-Ulm liegen der Bestandsverkehr 2015 sowie die Prognose 2030/2035 (Zielkonzept des VEP) vor. Für beide Fälle erfolgte die Modellierung der Kapazitätseinschränkungen für den MIV auf dem gewählten Abschnitt der Münchner Straße. Die Verkehrsverlagerungen wurden ermittelt und dargestellt.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Einrichtung von Radfahrstreifen in der Münchner Straße nur zu geringen Verkehrsverlagerungen im MIV führt, die sich auf verschiedene Achsen verteilen. Es ergeben sich geringfügige zusätzliche Belastungen der Frauenstraße und der Friedrich-Ebert-Straße, die Heidenheimer Straße sowie Abschnitte der Neuen Straße und der Olgastraße werden weniger befahren. Kritische hohe Verkehrsverlagerungen wurden jedoch an keiner Stelle ermittelt. Die direkt anliegenden Knotenpunkte sowie die Münchner Straße werden geringfügig entlastet, sodass hier weiterhin von einer ausreichenden Leistungsfähigkeit ausgegangen werden kann.

Die detaillierten Auswirkungen auf einzelne Verkehrsströme wurden in einem nächsten Schritt zusätzlich mittels HBS 2015 ermittelt.

### **4.2. Verkehrstechnische Untersuchung (mikroskopisch)**

Für die beiden signalisierten Knotenpunkte Willy-Brandt-Platz (LSA 205) und Gänstorknoten/Basteistraße (LSA 207) wurden zur Entscheidungsfindung die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität ermittelt.

Untersuchungsgrundlage bildeten die verwaltungsintern abgestimmten Planungsvarianten (s. auch Punkt 2). Die Bewertung der beiden Knotenpunkte erfolgte getrennt voneinander.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass mit den nun vorliegenden Varianten die Leistungsfähigkeit an beiden Knotenpunkten erhalten bleibt.

An der LSA 205 kann der Kfz-Verkehr mit der Anordnung Fahrradschutzstreifen leistungsfähig abgewickelt werden. Die Verkehrsqualität für den MIV nimmt im Vergleich zum Bestand nur punktuell und in Summe geringfügig ab. Die Rückstaulänge in der südlichen Zufahrt (Münchner Straße) nimmt zu, dennoch bleibt der Knoten leistungsfähig.

An der LSA 207 kann der Kfz-Verkehr trotz der Anpassungen zur Verbesserung des Angebotes für die Radfahrenden weiterhin leistungsfähig abgewickelt werden. In der Abendspitze sind ausgewählte Verkehrsströme am Knotenpunkt knapp unter der Kapazitätsgrenze ausgelastet. Trotz des Einbaus von zusätzlichen Fahrradschutzstreifen im Knotenbereich stellt dies im

Vergleich zum Bestand keine Verschlechterung dar. Die Bewertung dieser Variante erfolgte nur auf Basis von aktuellen Verkehrszahlen.

Neben der Bewertung des Status quo wurde auch die Situation nach Fertigstellung des Neubaus der Gänstorbrücke geprüft. Im Ergebnis zeigt sich, dass der Knoten auch mit Prognosezahlen für das Jahr 2030 leistungsfähig ist. Aufgrund der Reduktion der Fahrstreifenanzahl für den Kfz-Verkehr in der südlichen Zufahrt (vier anstatt fünf), steigt die Auslastung am Knotenpunkt, sodass einzelne Verkehrsströme die verfügbare Kapazität nahezu vollständig ausnutzen. Die Länge des Rückstaus auf die Gänstorbrücke nimmt im Vergleich zum Bestandsausbau geringfügig zu, dennoch bleibt der Knoten leistungsfähig.

## **5. Kosten/Finanzierung**

Anfallende Kosten für die bauliche Umsetzung sind abhängig von der Ausführung und werden im weiteren Planungsprozess ermittelt. Für den Haushalt 2022 sind entsprechende Mittel sowohl für die Radverkehrsmaßnahme als auch die Deckensanierung der Münchner Straße (s. Punkt 6.2) beantragt.

Für das Projekt wurden Ende September 2021 Fördermittel nach LGVFG RuF in Kombination mit dem Sonderprogramm "Stadt und Land" beantragt. Da die Maßnahme zu den nach VwV-LGVFG "besonders klimafreundlichen Vorhaben" zählt, ist eine Förderung von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten möglich. Bei Zustimmung zur Maßnahme und Aufnahme in das Förderprogramm wird der Förderantrag im Frühjahr 2022 gestellt.

## **6. Empfehlung der Verwaltung**

### **6.1. Umsetzung Radfahrstreifen**

Mit den vorliegenden Untersuchungsergebnissen wurden keine zusätzlichen negativen Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr prognostiziert.

Die geplante Maßnahme setzt Teile der im Fahrradentwicklungsplan 2016 der Stadt Ulm aufgeführten Maßnahmen Nr. 49 und 106 um.

Mit der Realisierung der vorgestellten Maßnahme werden folgende Ziele erreicht:

- Ertüchtigung und Attraktivierung des Radverkehrsnetzes
- Optimierung der Radverkehrsverbindung hinsichtlich Durchgängigkeit, Komfort und Sicherheit
- Vermeidung umwegiger, erklärungsbedürftiger und unkomfortabler Verbindungen
- wichtiger Netzschluss zwischen bestehenden Hauptradrouten
- Steigerung des Radverkehrsaufkommens

Durch das Einrichten eines separaten Angebots für den Radverkehr werden Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden künftig vermieden.

Im Ergebnis wird eine zukunftsfähige Verbindung geschaffen, welche - auch mit Blick auf die wachsende Bedeutung des Radverkehrs und die weiterhin bestehende Verbindung nach Neu-Ulm sowie des zu künftig zu verbessernden Anschlusses an die nördliche Verbindung zur Stuttgarter

Straße und Heidenheimer Straße - realisiert werden sollte.

Daher empfiehlt die Stadtverwaltung die vorgestellte Planung weiterzuverfolgen. Es handelt sich um eine geeignete Maßnahme, das vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt gesetzte Ziel, den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 25% am Modal Split zu steigern, zu erreichen (vgl. GD 058/20).

## **6.2. Belagssanierung Münchner Straße**

Aufgrund der bestehenden Markierungen ist voraussichtlich die gesamte Münchner Straße zu demarkieren. Insbesondere an den jeweiligen Knotenpunktzufahrten würden durch die erforderlichen Demarkierungen viele Phantommarkierungen entstehen und für Irritation sorgen. Die Verwaltung empfiehlt daher, mit Umsetzung der Planung eine Belagssanierung durchzuführen. Entsprechende Haushaltsmittel sind für 2022 eingestellt.

## **7. Weiteres Vorgehen/Zeitplan**

- Ausarbeitung der Ausführungsplanung durch die Verwaltung und Abstimmung mit den Betroffenen (2021-2022)
- Einholen des Baubeschlusses (1. Quartal 2022)
- Umsetzung (2022)