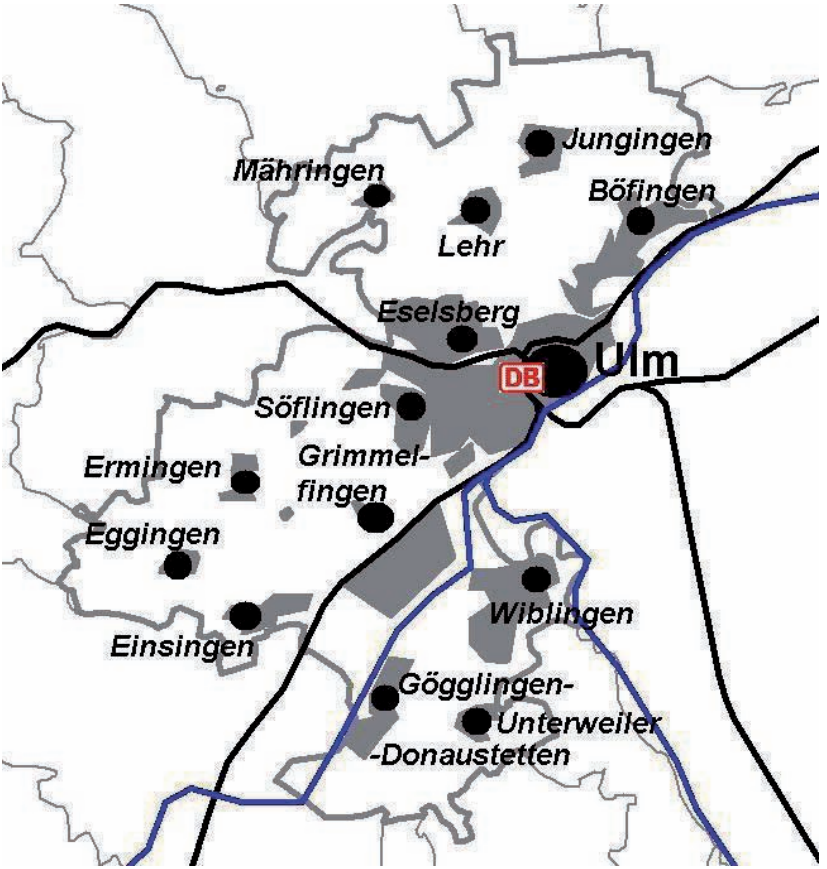
Radverkehr vor Ort

Ulm

adfc
Baden-Württemberg



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
Landesverband Baden-Württemberg
Landesgeschäftsstelle
Reinsburgstr. 97
70197 Stuttgart
Tel.: 0711 / 628 999
E-Mail: info@adfc-bw.de
Internet: www.adfc-bw.de

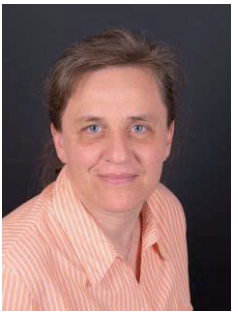
Ihr Ansprechpartner in Ulm

ADFC Ulm / Alb-Donau / Neu-Ulm
Pfauengasse 28, 89073 Ulm

E-Mail: kontakt@adfc-ulm.de
Internet: http://www.adfc-ulm.de

Autoren: Frank Zühlke, Christof Hofmann, Thomas Dombeck, Gudrun Zühlke und andere
Fotos und Grafik: Soweit nicht anders angegeben: Zühlke / ADFC
Nachdruck mit Genehmigung erlaubt

Der ADFC bedankt sich bei allen Sponsoren und Anzeigenkunden dafür, dass sie den Druck dieser Broschüre ermöglicht haben: Eco-Counter, Triflex, Ziegler Metallbau



Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Radfahrerinnen und Radfahrer in Ulm,

Rad fahren macht Spaß, Rad fahren ist gesund. Immer mehr Menschen fahren Rad und sie fahren immer längere Strecken. Sicher sind auch Sie öfters mal mit dem Rad unterwegs. Für Ihre Stadt ist die Zunahme des Radverkehrs eine Chance. Je mehr Strecken mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden, umso weniger Abgase und Lärm gibt es, umso sicherer ist Ihre Stadt. Wer Radfahren fördert senkt die Kosten für Infrastruktur, medizinische Behandlungen, Klimaschutz.

Mehr Radverkehr nutzt allen – sowohl den Radfahrern selbst, als auch den anderen Menschen in unseren Städten und Gemeinden.

Fahrräder benötigen eine andere Infrastruktur als Autos. Für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist es wichtig, dass die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen verschiedenen Verkehrsarten auf einer Fläche möglichst gering sind. Menschen, die mit dem Rad unterwegs sind, brauchen direkte, kurze Wege und Hinweise, wo diese zu finden sind. Radwege sind nur dann erforderlich, wenn der Kraftfahrzeugverkehr zahlreich und schnell ist. Im Idealfall fahren die Radfahrer auf der Fahrbahn und die Kraftfahrzeuge nicht schneller als 30 km/h. Echte wie unechte Einbahnstraßen sollten für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet sein. Dort wo es Radwege gibt, sollten sie technisch auf dem neuesten Stand sein. Hindernisse sind Gefahrenstellen, deswegen haben Umlaufsperren und ähnliches auf Radwegen nichts zu suchen.

Ulm ist ein Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW). Damit verpflichtet sich die Stadt dazu, darauf hinzuwirken, fahrradfreundlicher zu werden. Vieles ist schon gut, zum Beispiel gibt es viele straßenunabhängige Wege, auf denen man gut Rad fahren kann. Es gibt aber auch noch viel zu verbessern, viele straßenbegleitende Radwege sind mangelhaft und dennoch benutzungspflichtig.

In der Broschüre „Radverkehr vor Ort – Ulm“ stellt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Baden-Württemberg eine Bestandsaufnahme aus subjektiver Sicht von Alltagsradfahrern vor, die mit Beispielen erklärt sind. Es werden die Stärken und Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur der jeweiligen Kommune dargestellt. Der ADFC erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. In dieser Reihe „Radverkehr vor Ort“ werden Broschüren für alle Mitgliedskommunen der AGFK-BW erscheinen. Die Hefte sind im Internet herunterzuladen unter www.adfc-bw.de/verkehr/radverkehr-vor-ort. Vergleiche zwischen den Kommunen sind nur bedingt möglich, da unterschiedliche Radfahrer an der Bewertung beteiligt waren.

Mit freundlichen Radlergrüßen

Dr Gudrun Zühlke

Landesvorsitzende

Eine gute Form der Radverkehrsführung sind **Schutzstreifen**, in Ulm gibt es sie zum Beispiel in der Donaustraße und der Söflinger Straße. Allerdings fehlt hier jeweils ein Schutzabstand zu den parkenden Autos. Radfahrer, die genug Sicherheitsabstand lassen, sind schon dicht an der linken gestrichelten Linie. In letzter Zeit wurden etliche neue Schutzstreifen eingerichtet, was der ADFC sehr begrüßt. Gut gelöst wurde das Problem mit dem Sicherheitsabstand bei dem neuen Schutzstreifen Am Bleicher Hag, wo ein Sicherheitsstreifen zwischen Parkplätzen und Schutzstreifen markiert wurde. Am Lehrer-Tal-Weg verläuft der Schutzstreifen talabwärts, auf dieser Seite darf eigentlich nicht geparkt werden. Dies ist durchzusetzen, die Falschparker sind eine Gefahr! Die Piktogramme nach dem Ende des Schutzstreifens talaufwärts sind eine gute Idee, sie müssten aber deutlich weiter links angebracht werden.

Zu dicht an den parkenden Autos: Schutzstreifen in der Söflinger Straße

Schutzstreifen mit Abstand zu den parkenden Autos

Lehrer-Tal-Weg: Wer über das Piktogramm radelt läuft Gefahr, in eine Tür zu fahren

Sehr viele Radverkehrsführungen in Ulm sind als **Bordsteinradweg** ausgeführt, größtenteils ohne Trennlinie zu den Fußgängern, meist benutzungspflichtig. Diese sind innerorts nicht so sicher, wie sich viele darauf fühlen: An Einmündungen und Einfahrten besteht die Gefahr, von einem einbiegenden Kfz-Fahrer übersehen zu werden. Außerdem kann es zu Konfliktsituationen mit Fußgängern kommen. Vor allem für schnellere Radfahrer sind solche Wege ungeeignet. Die Benutzungspflicht sollte daher aufgehoben werden.

Radweg an der Magirusstraße: Gefahr an Einmündungen und Einfahrten. Foto: ADFC Ulm

Die Freigabe von **Busspuren** für Radfahrer ist eine gute Möglichkeit der Radverkehrsführung. Davon soll nun auch in der Frauenstraße Gebrauch gemacht werden. Zudem soll Tempo 30 angeordnet werden, damit wird man auch in der Gegenrichtung gut Rad fahren können. Diese Straße ist bislang ein wunder Punkt, zumal die Parallelroute durch die Fußgängerströme der Kramgasse allenfalls eine Notlösung ist.

Frauenstraße: Busspur, nicht für Radfahrer frei

Anzeige

Überdachungslösungen für Fahrräder und E-Mobility:
So stehen Fahrräder sicher und sauber und können geladen werden, während Sie shoppen, essen, relaxen, arbeiten...

TOP-QUALITÄT – direkt vom – HERSTELLER!

Ihr innovativer Partner für Stahlleichtbau und Freiflächengestaltung

Auf „Außenanlagen von A-Z" hat sich die E. ZIEGLER Metallbearbeitung AG seit fast 20 Jahren spezialisiert. Ein Schwerpunkt: Überdachungen für die (Elektro-) Mobilität zum sicheren, sauberen Abstellen sowie Laden von E-Bikes / Pedelecs mit passenden, optimierten Anlehnbügeln und Fahrradparkern. Auch mit Solarpanels als umweltfreundliche Lösung.

Fordern Sie noch heute Ihr persönliches, fast 900 Seiten starkes Handbuch „Außenanlagen von A-Z" und das Fachmagazin für fahrradgerechte Infrastruktur an:

Telefon 0 35 78 / 78 72 141
oder online www.ziegler-metall.de/adfc

www.ziegler-media.com

Die ZIEGLER-Gruppe in D A CH PL SLO
E. ZIEGLER Metallbearbeitung AG · Maybachstraße 7 · 71229 Leonberg

ZIEGLER®
Außenanlagen von A-Z

In **Tempo-30-Zonen** lässt es sich gut Rad fahren. Die Geschwindigkeiten der Kfz und der Radfahrer sind dort ähnlich, so dass es kaum zu Konflikten kommt.

Tempo-30-Zone in der Sedanstraße

Gut ist das Tempo 20 in der Neuen Straße. Allerdings sind die Kfz-**Verkehrsmengen** noch sehr hoch. Vor allem in dem noch nicht umgebauten Teil herrscht Handlungsbedarf. Insbesondere sollte versucht werden, die Kfz-Dichte zu verringern. Zumindest Richtung Bahnhof sollte die benachbarte Busspur für Radfahrer freigegeben werden, da man sonst unnötig queren muss und man im westlichen Teil mitten auf der Fläche fährt und einem rechts die Busse entgegenkommen.

Neue Straße, Tempo 20: Dennoch bei vielen Radfahrern nicht beliebt

Neue Straße, die Busse kommen rechts entgegen.

Die Wagnerstraße wurde umgebaut, um eine **Straßenbahnlinie** einzurichten. Dabei wurden die Belange der Radfahrer nicht berücksichtigt. Bei künftigen Umbaumaßnahmen muss anders vorgegangen werden. Die Situation in dieser Straße ist kaum zu reparieren, lediglich Tempo 30 könnte sie etwas verbessern.

Wagnerstraße: Hier wurde umgebaut, ohne den Radverkehr angemessen zu berücksichtigen

Es gibt etliche Straßen, in denen die Kfz schnell fahren dürfen und es **keine Radverkehrsführung** gibt. Ein Beispiel ist die Schillerstraße. Es sollte die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden oder geprüft werden, ob die Breite der Straße für Schutzstreifen ausreicht.

Schillerstraße: Keine Radverkehrsanlage

Benutzungspflichtige Radwege in Tempo-30-Zonen sind illegal. Radfahrer fahren hier auf der Fahrbahn sicher, es gibt keinen Grund, dass sich Radfahrer und Fußgänger einen schmalen Weg teilen müssen. In Ulm gibt es dennoch solche Radwege, zum Beispiel in Wiblingen in der Unterweilerstraße – für Kfz eine Sackgasse.

Unterweilerstraße: Benutzungspflichtiger Radweg in der Tempo-30-Zone

Anzeige

Viele Bordsteinradwege haben neben den üblichen Problempunkten eine schlechte Qualität. Beispiele sind der Zweirichtungsweg an der Magirusstraße, der nahe der Blau eine unübersichtliche **Engstelle** hat. Etliche Radwege haben eine **schlechte Oberfläche**, zum Beispiel an der Nicolaus-Otto-Straße im Industriegebiet Donautal.

Magirusstraße: Engstelle im Radweg

Nicolaus-Otto-Straße: Radweg mit schlechter Oberfläche

Jeder Radweg hat ein Ende. Als Übergang auf die Fahrbahn ist es sinnvoll, mittels eines kurzen Schutzstreifens eine **Ausleitung** einzurichten, wie zum Beispiel in der Thränstraße.

Thränstraße: Ausleitung vom Radweg auf die Fahrbahn

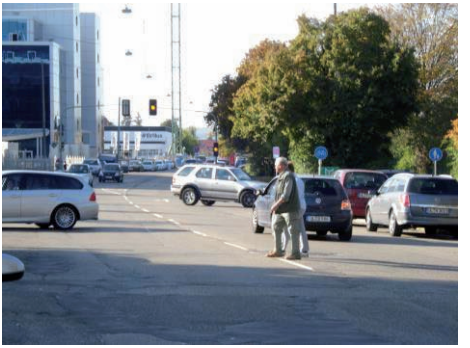
Zweirichtungsradwege sind besonders problematisch. Hinzu kommen oft zusätzliche **Wechsel der Straßenseite**. In Donaustetten gibt es an der Illerkirchberger Straße einen solchen Radweg. Er ist schmal und gerade mal 150m lang. Die Benutzungspflicht ist hier dringend aufzuheben. Ähnlich ist es in der Innenstadt, in der Neutorstraße Richtung Michelsberg. Hier kommt hinzu, dass das Queren der Kreuzungen an der Olgastraße und an der Karlstraße lange dauert.

Donaustetten: Kurzer Radweg auf der linken Seite

Gelegentlich ist es nötig, größere Straßen zu queren. Dann sind "Hüpfinseln" wie in der Karlstraße eine gute Einrichtung. Solche **Querungshilfen** fehlen aber noch vielerorts, zum Beispiel am Donauradweg bei Donaustetten, wo eine Landesstraße gequert wird oder in der Weststadt in der Einsteinstraße beim Weg am Kanal.

Karlstraße: "Hüpfinsel" als Querungshilfe

Donaustetten: Donauradweg ohne Querungshilfe



Fehlende Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger in der Einsteinstraße. Foto: ADFC Ulm

Straßenbegleitende Radwege an vorfahrtberechtigten Straßen haben gegenüber Seitenstraßen ebenfalls **Vorfahrt**. Das gilt auch meist in Ulm, jedoch mit Ausnahmen. An der Stuttgarter Straße hat der Radweg sogar Nachrang gegenüber einer Nebeneinfahrt der Kaserne, die fast nicht genutzt wird. Rund um das Blaubeurer Tor gibt es weitere Beispiele, an denen die Radfahrer Nachrang haben, z.B. an der Ludwig-Erhard-Brücke bei der Einfahrt zur Schillerstraße.

Stuttgarter Straße: Radfahrer haben hier Nachrang

Blaubeurer Tor: Radfahrer haben Nachrang

Wenn ein Radweg eine Straße quert, muss nicht immer der Radweg Nachrang haben. Ein schönes Beispiel ist der Weg, der aus dem Alten Friedhof in die Schülinstraße führt und dabei die Friedenstraße quert. Ebenso sollte der Radweg an der Stuttgarter Straße **Vorrang** gegenüber einer kleinen Zufahrt zur Fachhochschule bekommen.

Schülinstraße: Radfahrer haben Vorfahrt

Parallelweg der Stuttgarter Straße: Radfahrer sind nachrangig

Große Kreuzungen mit Ampelschaltung sind oft ein großes Hindernis für Radfahrer. Oft muss man **mehrfach warten**, bis man auf der Seite ist, auf die man möchte. Ein schlechtes Beispiel ist das Ehinger Tor, wenn man stadtauswärts fährt. Es ist zwar eine gute Idee, den Radfahrern mittels "Radhalt" das Sitzenbleiben auf dem Sattel zu ermöglichen, wichtiger wäre es aber, die Wartezeiten deutlich zu verkürzen.

Viel Warterei am Ehinger Tor

Bei richtungsbezogener Führung gibt es eine gute Möglichkeit, die geradeaus fahrenden Radfahrer schon vor einer Kreuzung von den Rechtsabbiegern zu trennen, so dass sich deren Wege auf dem Knoten nicht mehr kreuzen. Solche "**Fahrradweichen**" wurden in Ulm an der Jägerstraße und der Lupferbrücke eingerichtet. Bei weniger Platz ist es auch möglich, den geradeaus fahrenden Radfahrern einfach die Mitbenutzung der Rechtsabbiegespur zu gestatten. Wenn sie dort mittig fahren, werden sie am Knoten ebenfalls nicht einfach geschnitten.

Fahrradweiche in der Jägerstraße

Blaubeurer Tor: Selbständige Radwege

Mähringer Weg: Geradeaus fahrende Radfahrer nutzen die Rechtsabbiegespur mit

Weg an der Donau: Zu schmal, wenn viele Radfahrer und Fußgänger unterwegs sind. Foto: ADFC Ulm

Es gibt in Ulm etliche **selbständig geführte Radwege**. Am Blaubeurer Tor gibt es je Fahrtrichtung eine Spur, Fußgänger haben ihren Extraplatz. Dort wo am meisten Radfahrer unterwegs sind – am Donauufer – ist der Weg allerdings **nicht** überall **breit genug**, um genügend Platz für alle zu bieten. Am Blauufer ist der Weg zudem holprig, aufgrund der **Wurzelaufbrüche**. Diese kann man vermeiden, indem man Platten mit kleinen Löchern verwendet, welche Luft und Wasser an die Wurzeln lassen.

Weg an der Blau: Holprig mit Wurzelaufbrüchen

Der Stärkere soll **Rücksicht** auf die Schwächeren nehmen. Dieser Grundsatz wird von den Radfahrern zu Recht eingefordert, wenn es um Fußgänger geht. Dies muss aber genauso zwischen Kfz-Nutzern und Radfahrern gelten, zum Beispiel an Landstraßen ohne Radweg. Ein wichtiger Beitrag hierzu wäre ein **Tempolimit** von höchstens 70 km/h.

Unterführung der Frauenstraße: Rücksicht hat Vorfahrt

Zwischen Donaustetten und Unterweiler: Kein Radweg, Autos dürfen 100 km/h fahren

Die meisten **Einbahnstraßen** in Ulm dürfen von Radfahrern in beiden Richtungen benutzt werden, wie in der City z.B. die Herrenkeller-, Dreikönig- und Walfischgasse. Wo dies noch nicht der Fall ist, sollten die entsprechenden Verkehrszeichen zügig ergänzt werden.

Einbahnstraßen wie die Dreiköniggasse beim ADFC-Infoladen sind für Radfahrer in beide Richtungen befahrbar. Foto: ADFC Ulm

In der Römerstraße ist vergleichsweise wenig Kfz-Verkehr, da sie für Autofahrer am Römerplatz unterbrochen ist. Für Radfahrer wurden hingegen **eigene Spuren** geschaffen, um geradeaus durchzufahren.

Römerstraße am Römerplatz: Durchfahrt nur für Radfahrer

Ulm hat eine **Fahrradstation**. Sie befindet sich im Parkhaus "Deutschhaus" gegenüber dem Bahnhof. Gegen eine Gebühr kann das Fahrrad sicher abgestellt werden. Das ist eine sehr wichtige Maßnahme, um Rad und Bahn kombinieren zu können. Gut für die Fahrradmitnahme ist die **Unterführung** zwischen den Gleisen im nördlichen Teil des Bahnhofs, die mit Rampen erreichbar ist. Noch besser wäre es, diesen Posttunnel so zu verlängern, dass er den Bahnhofsvorplatz direkt mit der Schillerstraße hinter dem Bahnhof verbindet. Verbesserungsfähig ist aber noch die Radverkehrsführung in der Friedrich-Ebert-Straße, eine **Trennung vom** starken **Fußgängerverkehr** ist wichtig. Die jetzigen Pläne sehen aber weiterhin eine vierspurige Straße vor, so dass der Platz für die Radfahrer und Fußgänger knapp bleiben wird. Hier müssen die Prioritäten anders gesetzt werden!

Der Eingang der Fahrradstation

Anzeige

Rampe vom Bahnsteig in den Posttunnel

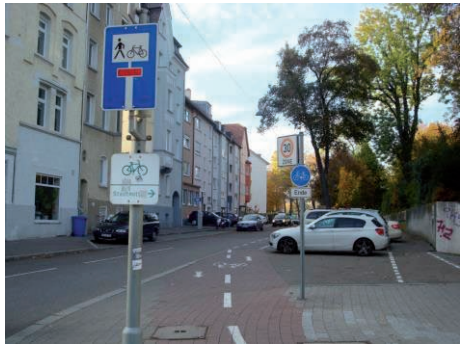
Vor dem Hauptbahnhof: Großes Durcheinander aller Verkehrsarten

Es gibt zu wenige **Fahrradstellplätze** in der Innenstadt. Vor allem an überdachten Stellplätzen mangelt es, viele Anlagen sind ungeeignet. Am Theater sind z.B. nur einige der alten „Felgenkiller“ installiert, die kaum genutzt werden, da sie unattraktiv sind. Sie sollten durch modernere Abstellanlagen ersetzt und ergänzt werden.

Die alten Fahrradständer am Theater werden ungern genutzt. Foto: ADFC Ulm

Fahrradwegweisung hilft doppelt: Sie unterstützt Radfahrer bei der Orientierung und sie bringt andere auf die Idee, es auch mal mit dem Rad zu versuchen. Wichtig ist, dass die bundeseinheitlichen Wegweiser in ausreichender Größe verwendet wurden. Gut ist es auch, durchlässige **Sackgassen** entsprechend zu kennzeichnen, wie zum Beispiel die Thränstraße.

Moderne Radwegweiser am Donauufer. Foto: ADFC Ulm



Thränstraße: Für Radfahrer keine Sackgasse. Foto: ADFC Ulm

Stand: Herbst 2013

Beitritt

auch auf www.adfc.de

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Bitte einsenden an **ADFC e. V.**, Postfach 10 77 47, 28077 Bremen,
oder per Fax an 0421/346 29 50, oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de

Name

Vorname | Geburtsjahr

Straße

PLZ, Ort

Telefon (Angabe freiwillig) | Beruf (Angabe freiwillig)

E-Mail (Angabe freiwillig)

◯ **Ja**, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/mitgliedschaft.

Einzelmitglied	◯ **ab 27 Jahre (46 €)**	◯ **18 – 26 Jahre (29 €)**
Familien- / Haushaltsmitgliedschaft	◯ **ab 27 Jahre (58 €)**	◯ **18 – 26 Jahre (29 €)**
Jugendmitglied	◯ **unter 18 Jahren (16 €)**	

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

◯ **Zusätzliche jährliche Spende:** €

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname | Geburtsjahr

Name, Vorname | Geburtsjahr

Name, Vorname | Geburtsjahr

◯ Ich erteile dem **ADFC** hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847
Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber/in

D E

IBAN

BIC

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

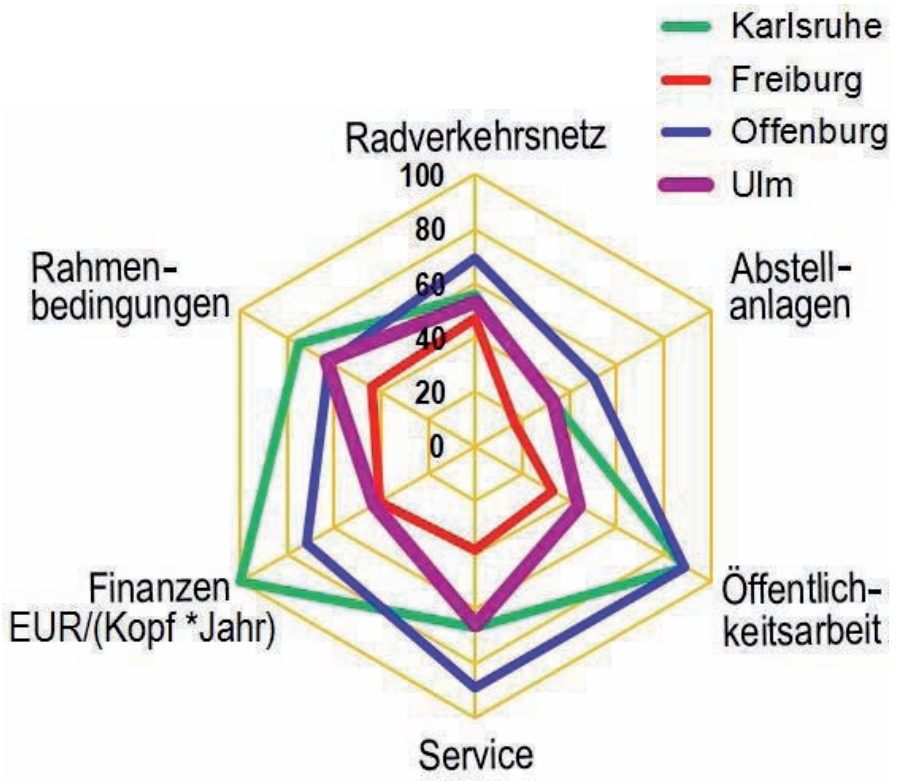
◯ Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum **Unterschrift**

adfc Baden-Württemberg

Fazit

In Ulm sind manche Dinge bereits vorbildlich, zum Beispiel gibt es viele straßenunabhängige Wege, auf denen man gut Rad fahren kann. Zudem wurden in letzter Zeit auf etlichen Straßen Schutzstreifen markiert. Es gibt aber auch noch viel zu verbessern, viele straßenbegleitende Radwege sind mangelhaft und dennoch benutzungspflichtig. Auch sonst gibt es noch Verbesserungsmöglichkeiten.



Subjektive Bewertung der Radverkehrssituation durch Mitglieder des ADFC. Je weiter außen die Linie verläuft, desto besser ist die Bewertung. Bei den Finanzen wurde der Radverkehrsetat von Karlsruhe willkürlich = 100% gesetzt, die übrigen Städte relativ angegeben. Bei den anderen Kriterien wurden jeweils mehrere Einzelfragen bewertet und relativ zur Höchstpunktzahl angegeben. Details zu den einzelnen Fragen siehe www.adfc-bw.de/verkehr/radverkehr-vor-ort.

Schutzgebühr 1 Euro

Member of the European Cyclists' Federation (ECF)

adfc Baden-Württemberg