

Fortschreibung Radverkehrskonzept Neu-Ulm 2014

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Noerenberg, sehr geehrte Damen und Herren des Stadtrates,

am 11. Januar 2017 wurden im 3. Projektbegleitenden Arbeitskreis, sowohl durch Herrn Dr. Kaulen (Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen), als auch durch Stadtbaudirektor Krämer, mögliche Maßnahmen zum Radverkehrskonzept Neu-Ulm vorgestellt.

Dies ist für den ADFC-Kreisverband Neu-Ulm Anlass, seine Vorstellungen zur Weiterführung des Radverkehrskonzeptes Neu-Ulm darzulegen.

Allgemeines:

Schon 2006 (!) hat die Stadt Neu-Ulm begonnen mit einem Radverkehrskonzept - vorrangig in der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (Radverkehrsführungen, Wegweisung und Abstellanlagen) - das Radfahren in Neu-Ulm zu fördern. Eine umfassende Radverkehrsförderung beinhaltet jedoch ebenso Maßnahmen in Information, Kommunikation und Service zum Radverkehr. Bisher gibt es nur wenige Maßnahmen hierzu.

Die Erfahrungen vieler Kommunen zeigen, um eine Steigerung des Radverkehrsanteiles (modal split) zu erreichen, sind neben den Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur ebenso umfassende Maßnahmen, wie oben genannt, erforderlich.

Insofern sind die vorgestellten Maßnahmen der erweiterten Radverkehrsförderung sehr positiv.

1. Radverkehrsinfrastruktur. (Wir beziehen uns auf die vorgestellten Maßnahmen von Herrn Krämer):

Bei den vorgelegten Maßnahmen werden - wie auch bei der bereits bestehenden Radverkehrsinfrastruktur - häufig die Grundsätze für die Gestaltung von Radverkehrsführungen nicht ausreichend berücksichtigt.

Radverkehrsführungen müssen von allen Benutzergruppen (Kinder bis ältere Personen), bei der Benutzung verschiedenartiger Fahrräder wie z. B. auch Pedelecs, Fahrräder mit Anhänger und Lastenräder als sicher und komfortabel empfunden werden. Nur dann werden sie angenommen.

Haupttradrouten

Die wichtigste **Haupttradfahrachse Nord-Süd** führt von der Memminger Straße zur Herdbrücke. Ausgenommen dem Allgäuer Ring, der für sich eine besondere Gefahrenstelle ist und bereits ein Umbau geplant ist, erfolgt der Radverkehr auf zu schmalen und maroden Zweirichtungsradwegen (1) an der Memminger Straße von der Europastraße bis zum Allgäuer Ring, mit erhöhter Unfallgefahr durch ein- und ausfahrende Fahrzeuge aus Seitenstraßen, Fachgeschäften und mehr; zu schmalen und maroden Einrichtungsradwegen (2) vom Allgäuer Ring bis zur Turmstraße; neu angelegte komfortable Einrichtungsradwege beiderseits (3) bis zur Bahnhofstraße; keine Radverkehrsführung (4) in der Hermann-Köhl-Straße, bei einer Kfz-Geschwindigkeit bis zu 50 km/h; Fußwege, Radfahrer frei (5) in der Hieber Passage; einem Radfahrstreifen (6) in der Krankenhausstraße bis zur Marienstraße; einem Schutzstreifen (7) in der Marienstraße und auf der Herdbrücke.

Für diese Haupttradfahrachse ist dringend eine sichere und komfortable Radverkehrsführung notwendig. Dies gilt vor allem auch

für den Abschnitt südlich des Allgäuer Ringes mit seinen erhöhten Unfallgefährdungen, wie dies auch die Unfallzahlen der zurück liegenden Jahre belegen. Dies ist auch notwendig, weil vom ZUP und aus der Innenstadt täglich mehrere Hundert Schüler/innen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu den Schulen südlich des Allgäuer Ringes (Berufs-schule, Montessori Volksschule, Fach- und Berufsoberschule, Christoph-Probst-Realschule, Emil-Schmid-Mittelschule, zukünftiges Lessing-Gymnasium und zukünftige Grundschule) und zur HNU unterwegs sind. Es besteht dringender Handlungsbedarf, gerade auch um Jugendliche und Kinder zur Benutzung des Fahrrades zu bewegen.

Die zweite **Hauptradfahrachse Nord-Süd** ist die Reuttier Straße bis zur Gänstorbrücke. Nur zwischen der Meininger Allee und der Bahnhofstraße gibt es komfortable Einrichtungsradwege. Ansonsten marode und z.T. enge Fußwege, Radfahrer frei, sowie sehr radfahr-unfreundliche Kreuzungen und fehlende Radverkehrsführungen auf Straßen mit einem hohen Kfz-Verkehr mit bis 50 km/h.

Ähnliches gilt für die **Ost-West Hauptradfahrtrouten**. Der geplante durchgängige Fuß- und Radweg entlang der Donau stellt hier eine bedeutende Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr dar, jedoch sind die Augsburger Straße, Schützenstraße, Schwabenstraße, Bahnhofstraße und die Meininger Allee ohne Radverkehrsführungen.

Wechselnde „Radverkehrsführungen“ bzw. Fahrradfahren auf der Kfz-Straße sind verwirrend für alle Verkehrsteilnehmer (auch Kfz-Führer) und unfallgefährdend. Sie werden nach Möglichkeit gemieden - oder das Fahrrad wird gar nicht genutzt.

Erforderlich sind möglichst breite, dem zunehmenden und sich verändernden Radverkehr entsprechend, und möglichst durchgängig einheitliche straßenbegleitende oder vom Fuß- und Kfz-Verkehr getrennte, sichere Radverkehrsführungen und sichere Überleitungen.

Fehlende Radverkehrsführungen in der Innenstadt

Die wichtigsten Straßen - auch für das Fahrradfahren - sind gänzlich ohne Radverkehrsführung bei einer Kfz-Geschwindigkeit bis 50 km/h. Dies sind die Bahnhofstraße, Meininger Allee, Augsburger Straße, Schwabenstraße, Hermann-Köhl-Straße, Marienstraße. Keine Mutter würde ihrem Kind mit gutem Gewissen dort das Fahrradfahren empfehlen! Für diese Straßen sind Radverkehrsführungen mittels Radfahrstreifen und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h unabdingbar.

Zu Programmteil 4: Ergänzungen.

Radverkehrsführung entlang der Bahnlinie

Die Strecke zwischen dem Bahnhof Gerlenhofen zur Römerstraße stellt eine gute alternative Verbindung - abseits von Verkehrsstraßen - von Senden und Gerlenhofen zum Industriegebiet Neu-Ulm oder auch zur Reuttier Straße dar. Dieser Schotterweg ist bei Nässe schlecht, sowie bei Schnee und Frost eher nicht zu befahren. Der Weg sollte zumindest soweit verbessert werden, dass ein ganzjähriges Befahren sicher und komfortabel möglich ist. Langfristig (mit dem Ausbau der Bahnstrecke) halten wir eine Asphaltierung für sinnvoll.

Bestehende Radverkehrsführungen

Etliche Radverkehrsführungen sind „in die Jahre gekommen“. Der Asphalt ist aufgebrochen, z.T. notdürftig geflickt, es gibt unfallgefährdende Kanten, die Markierungen - vor allem an den vielen Aus- und Einfahrten - sind unkenntlich. Das alles zusammen stellt eine große Unfallgefährdung dar! Eklatante Beispiele hierfür sind die Zufahrten zum Allgäuer Ring und die Zweirichtungsradswege der Memminger Straße auf beiden Seiten, an der Augsburger Straße, östlich des Augsburger-Tor-Platzes und an der Leipheimer Straße in Pfuhl. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Zweirichtungsradwege

Zweirichtungsradwege haben besondere Gefahren, vor allem dann, wenn an Aus- und Einfahrten der Radfahrer für den aus- und ein-fahrenden Autofahrer entgegen der Fahrtrichtung fährt. Die Unfallzahlen, auch an der Memminger Straße, belegen das. Deshalb sind Zweirichtungsradwege innerorts nur in Ausnahmefällen zugelassen. An den genannten Straßen sollten Einrichtungsradwege gebaut werden. Damit diese angenommen werden, sind ausreichend viele, sichere Straßenübergänge erforderlich, die ein gefahrloses Überqueren ermöglichen.

Radwegebenutzungspflicht

Schon am 18.11.2010 hat das Bundesverwaltungsgericht ein Grundsatzurteil zur Radwegebenutzungspflicht gefällt. Demnach darf die Radwegebenutzungspflicht nur angeordnet werden, „wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt“.

Das Urteil hat dazu geführt, dass in vielen Kommunen die bestehenden Regelungen überprüft und z.T. zurückgenommen wurden (z. B. in Erlangen zu 90 %). In Neu-Ulm fehlt die Überprüfung und die ev. Rücknahme gänzlich.

Fahrradabstellanlagen

Das Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Das sichere, komfortable und zielnahe Abstellen ist eine Voraussetzung für die Benutzung des Fahrrads.

Gute Abstellanlagen animieren dazu, auch mit hochwertigen (und damit verkehrssicheren und attraktiven) Fahrrädern zu möglichst vielen Zielen zu fahren.

In Neu-Ulm sind die veralteten und unzweckmäßigen Vorderradeinsteller, auch „Felgenklemmer“ genannt, sowohl im privaten, als auch im öffentlichen Bereich, noch häufig vorhanden. Der ADFC Neu-Ulm benannte kürzlich 70 Stellplätze (es gibt noch weit mehr) im Stadtgebiet mit mehreren Hundert solcher Anlagen. Die vorgelegten Planungen neuer Abstellanlagen sind ein Schritt in die richtige Richtung, jedoch in Anzahl und Komfort bei Weitem nicht ausreichend. Vor allem an zentralen Stellen der Stadt sind mehr komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen, auch mit Überdachung erforderlich. Das betrifft vor allem auch den Bahnhofsbereich. Dort sollte die Erstellung eines Fahrradparkhauses, wie in zahlreichen deutschen Städten bereits vorhanden, mit eingeplant werden.

2. Information, Kommunikation und Service

Sehr positiv ist die erstmalige Aufnahme von Maßnahmen wie sie in den Programmteilen 6 und 7 des vorliegenden Konzeptes genannt sind. Deren zeitnahe Umsetzung stellt einen wichtigen Eckpfeiler der Radverkehrsförderung dar und trägt mittel- und langfristig zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteiles bei.

Im Besonderen von großer Bedeutung ist hierbei die **Öffentlichkeitsarbeit** zum Radverkehr wie im Programmteil 6/6 (Informationsflyer, Broschüren) und 6/7 (homepage) und Aktionen zum Fahrradfahren wie im Programmteil 6/21 (Teilnahme am Stadtradeln) genannt.

Für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung ist ein möglichst breites Netzwerk mit fahrradfreundlichen Arbeitgebern (Hinweis: evobus Neu-Ulm ist vom ADFC als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifiziert), Unternehmen, Einzelhandel, Verbänden, Vereinen, Schulen, der HNU und anderen zu schließen.

Zu Programmteil 7/5, Kennzeichnung von Umleitungen:

Bei Straßenbauarbeiten, die zeitweise auch den Radverkehr unterbinden bzw. beschränken, werden Regelungen zur Führung des Kfz-Verkehrs getroffen, bisher jedoch nicht für den Radverkehr. Aktuell ist das an der Heinrich-Heine-Straße/Augsburger Straße und am Allgäuer Ring zu sehen. Dem Radverkehr ist eine durchgängig befahrbare Führung zu bieten. Das Zusatzzeichen 1012-32 „Radfahrer absteigen“ soll deshalb nicht verwendet werden. Wir empfehlen die Anwendung des **Leitfadens Baustellen der AGFK Bayern**. Deren Anwendung würde ein sicheres Fahrradfahren auch im Baustellenbereich ermöglichen und ein positives Zeichen für die Gleichrangigkeit des Radverkehrs darstellen.

Führung des Radverkehrs in Sackgassen

In Neu-Ulm gibt es viele Sackgassen mit Durchlässigkeit für den Radverkehr und für Fußgänger. Jedoch fehlt häufig das entsprechende Verkehrszeichen StVO, „Für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse“ Nr. 357-50. Für nicht ortskundige und Fahrradtouristen stellt ein solches Verkehrszeichen oft eine wertvolle Hilfe dar, für attraktive Abkürzungen abseits dicht befahrener Straßen.

Zusammenfassung

- **Radverkehrsführungen sollen möglichst durchgehend und einheitlich und mit sicheren Übergängen an den Enden ausgeführt sein.**
- **Der Radverkehr soll getrennt vom Fuß- und Kfz-Verkehr sein.**
- **Radverkehrsführungen sollen nach Start- und Zielorten angelegt sein (vom z.B. vom Bahnhof NU zu den Schulen und der HNU).**
- **Bei den Radverkehrsführungen sind über die Regemaße nach den „Empfehlungen für**

Radverkehrsanlagen“ (ERA) hinausgehende Breiten anzustreben.

- Bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h und wenig Kfz-Verkehr kann das Radfahren im Mischverkehr erfolgen.
- Bei Geschwindigkeiten über 30 km/h und auf Straßen bis 30 km/h und viel Kfz-Verkehr sollen Radfahrstreifen angelegt werden.
- Bei Geschwindigkeiten über 50 km/h sind baulich getrennte Radwege anzulegen.
- Fahrradabstellanlagen müssen ein komfortables und sicheres Abstellen des Fahrrades ermöglichen.
- Die Radverkehrsförderung muss umfassend sein, und auch in den Bereichen Information, Kommunikation und Service erfolgen. Erst dann ist eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteiles (modal split) möglich.

Die Stadt Neu-Ulm hat aufgrund seiner günstigen Topografie beste Voraussetzungen für den Radverkehr. Ausserhalb der Stadt bestehen oft schon gute Bedingungen für das Fahrradfahren. Bei Verbesserungen im Stadt-bereich und einer umfassenden Radverkehrsförderung kann der Radverkehrsanteil deutlich steigen - mit vielen positiven Aspekten daraus.

Wir hoffen, dass unsere Anregungen bei den Planungen Berücksichtigung finden. Gerne bieten wir unsere Mitarbeit hierzu an.

Mit freundlichen Grüßen

Walter Radtke

1. Vorstand ADFC Kreisverband Neu-Ulm