



## Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: 5410-750 Projekt / Investitionsauftrag: 7.54108513		PRC: 5410-750	
Einzahlungen*	0 €	Ordentliche Erträge*	0 €
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	1.207.100 €	Ordentlicher Aufwand	40.891 €
Aktivierte Eigenleistungen (AEL)	72.400 €	<i>davon Abschreibungen</i>	34.494 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	14.075 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	1.279.500 €	Nettoressourcenbedarf	54.966 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
1. Finanzhaushalt <b>2023</b> (ohne AEL)		<b>2023 ff.</b>	
Auszahlungen (Bedarf):	450.000 €	<b>innerhalb</b> Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5410-750	6.398 €
Verfügbar (Ansatz Haushalt 2023):	450.000 €		
<b>Ggf. Mehrbedarf</b>	0 €	<b>fremdes</b> Fach-/Bereichsbudget bei PRC	
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7.54108513	€	Mittelbedarf aus <b>Allg. Finanzmitteln</b>	48.568 €
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<b>2. Finanzplanung 2024 ff</b>			
Auszahlungen (Bedarf):	757.100 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	750.000 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	7.100 €		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

### 1. Beschlüsse des Gemeinderats

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 24.11.2020 (GD371/20: Radfahrstreifen Münchner Straße - Zustimmung zur Variantenausarbeitung)

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.10.2021 (GD 173/21: Einrichtung eines Radverkehrsangebots in der Münchner Straße - Vorstellung Planungsstand und Zustimmung zum weiteren Vorgehen)

## 2. Erläuterung zum Vorhaben

Im Rahmen der Netzergänzung für den Radverkehr wird für die Münchner Straße ein Radverkehrsangebot mit dem vorliegenden Konzept geschaffen, um die Hauptroute in der König-Wilhelm-Straße und der Gänstorbrücke bzw. nach Neu-Ulm zu verbinden.

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

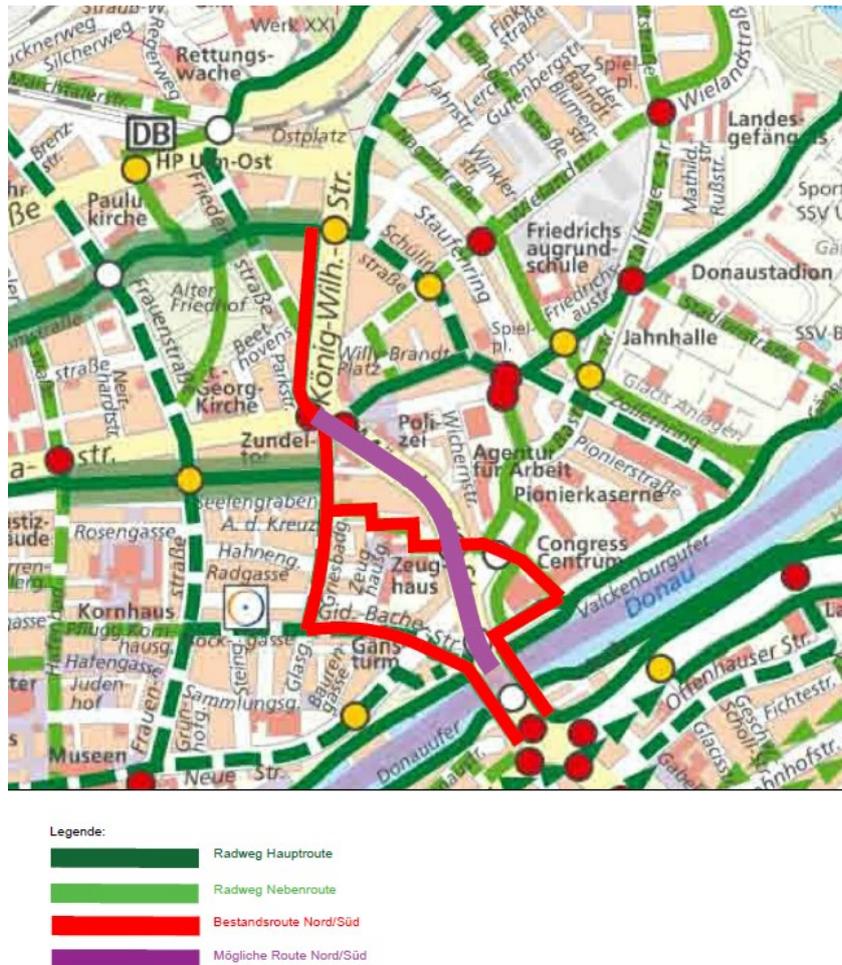


Abb. 1: Lage der Maßnahme, Ausschnitt Radkarte Ulm - Neu-Ulm (lila: Planung)

Weiterhin soll ebenfalls der Lückenschluss zwischen der Fahrradstraße Heimstraße und der Münchner Straße über die Straße "Am Zundeltor" hergestellt werden.

Mit dem Neubau der Gänstorbrücke ergibt sich auch die Möglichkeit, das Radverkehrskonzept über die Donau schlüssig fortzuführen. Die Planung der Gänstorbrücke ist mit dem Radverkehrskonzept aufeinander abgestimmt ausgearbeitet worden.

### 2.1. Bereich König-Wilhelm-Straße

Für den Bereich nördlich des Willy-Brandt-Platzes wurde der Anschluss von der Wielandstraße und der Friedenstraße so hergestellt, dass die Radverkehrsführung über den Knotenpunkt direkt auf den Zwei-Richtungs-Radweg auf der König-Wilhelmstraße

verläuft. Dieser wird verbreitert und die Radspur in Richtung Norden auf die Fahrbahn verlegt, sodass zu Lasten einer Rechts-Abbiegespur für den Kfz-Verkehr der Radweg breiter wird. Getrennt wird der Radweg zum Kfz-Verkehr durch Markierungen und durch sogenannte "Frankfurter Hüte" (auf die Fahrbahnoberfläche aufgedübelte Trennelemente mit dem Maß von 75/12/15 cm (L/B/H Details siehe Anlage 2.1 und 3.1 - Querschnitt 1.)

## 2.2. Bereich Willy-Brandt-Platz

Für den Radverkehr sollen folgende Führungsformen realisiert werden:

- In Fahrtrichtung Süden (Richtung 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) verbleibt der Radfahrende auf dem 1,50 m breiten Schutzstreifen und wird mittels einer eigenen Furt direkt (= diagonal) auf den bestehenden Zweirichtungsradweg an der König-Wilhelm-Straße geleitet. Die dabei erforderliche Querung der Straßenbahngleise ist unter einem für Radfahrende sicheren Winkel vorgesehen.
- In Fahrtrichtung Westen (Olgastraße) kann der Radverkehr über die künftige Furt (in Richtung König-Wilhelm-Straße) alternativ direkt in die Olgastraße fahren.
- In Fahrtrichtung Osten (Schwambergerstraße) und Willy-Brandt-Platz wird nördlich des Gebäudes Münchner Straße 1 eine Auffahrtmöglichkeit auf den bestehenden Gehweg geschaffen und die Sichtbeziehung und Platzverhältnisse durch das Versetzen der Litfaßsäule in die Grünfläche verbessert.
- Im Zuge der Maßnahme wird die bestehende Mittelinsel an der Lichtsignalanlage Münchner Straße Nord für Fußgänger auf 3,5 m verbreitert.
- Details siehe in Anlage 2.1. dargestellt.

## 2.3. Führung auf der Münchner Straße

Im Bereich Willy-Brandt-Platz bis zur Einmündung "Am Zundeltor" wird ein 1,5 m breiter Schutzstreifen eingerichtet. Bis zur Einmündung Schiffberg steht dann ein Radfahrstreifen von 1,85 m in Regelbreite zur Verfügung und südlich der Einmündung Schiffberg kann ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,5 m realisiert werden.

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. Die Details sind den Anlagen 2.1, 2.2 und 2.4 zu entnehmen.

## 2.4. Bereich Basteistraße (Gänstorknoten)

Für den Radverkehr sollen folgende Führungsformen realisiert werden:

- Münchner Straße Nord in Fahrtrichtung Süden (Gänstorbrücke/ Neu-Ulm) bzw. Westen (Basteistraße > Neue Straße): Einrichtung eines zur Fahrbahn mit Frankfurter Hüten hin abgetrennten Radfahrstreifens für den Radverkehr durch Erweiterung der Fahrbahn im Knotenpunktbereich mit den Fahrtmöglichkeiten geradeaus-rechts.

- Münchner Straße Nord in Fahrtrichtung Osten (Basteistraße): Der linksabbiegende Radverkehr wird mit dem allgemeinen Kfz-Verkehr geführt, d.h. er muss frei mit dem Individualverkehr auf dessen Linksabbiegestreifen abbiegen. Diese Variante wurde aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage gewählt. Denn Relationen in Richtung Osten (Radweg an der Donau, Oststadt, Stadion) sollen bereits am Willy-Brandt-Platz über die bestehende Wegweisung (d.h. via Schwambergerstraße) geleitet werden.
- Münchner Straße Süd in Fahrtrichtung Norden (Willy-Brandt-Platz) und Osten (Basteistraße): Es wird die Einrichtung eines mit Frankfurter Hüten abgetrennten Radfahrstreifens mit einer neuen Radverkehrs-Lichtsignalanlage zur Querung der Basteistraße mit direkter Aufleitung in den künftigen Radfahrstreifen Münchner Straße vorgesehen.
- Münchner Straße Süd in Fahrtrichtung Westen (Neue Straße): Ein direktes Linksabbiegen in die Neue Straße wird nicht ermöglicht. Relationen nach Westen (Stadtmitte) werden über eine entsprechende Wegweisung am nördlichen Ende der Gänstorbrücke geleitet. Selbiges gilt für den rechtsabbiegenden Radverkehr mit Ziel Radweg an der Donau.
- Für den Radverkehr kommend aus der Neuen Straße und Basteistraße besteht für den Geradeausverkehr ein Schutzstreifen. Für den Linkseinbiegeverkehr wird das freie Linkseinbiegen mit dem Kfz-Verkehr erlaubt und für den Rechtseinbiegenden Verkehr in Richtung Süden (Gänstorbrücke) besteht ein Radfahrstreifen.
- Für den Radverkehr kommend aus der Löfflerstraße und Basteistraße besteht die Möglichkeit gegenüber dem Bestand auf dem gemeinsamen Geh-/Radweg über die Busspur mit Rad frei auf den Gänstorknoten zuzufahren. Über die Busspur kann dann geradeaus und links in Richtung Zentrum oder Neu-Ulm über die Gänstorbrücke weitergefahren werden. Der rechtseinbiegende Radverkehr fährt frei im Kfz-Verkehr auf den Radfahrstreifen in der Münchner Straße in Richtung Norden mit.
- Details siehe. Anlage 2.2 und Anlage 2.3.

#### 2.5. Verlängerung Fahrradstraße Heimstraße

Zwischen der Fahrradstraße "Heimstraße" und der "Münchner Straße" wird die Netzlücke über die Straße "Am Zundeltor" im Zuge des Radverkehrskonzept "Münchner Straße" ebenfalls geschlossen. Vorgesehen ist die Weiterführung der Fahrradstraße "Heimstraße" über die Straße "Am Zundeltor". Durch das Neuordnen der Parkplätze im Rahmen des Parkraumkonzeptes kann in diesem Bereich eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Details zur Planung sind der Anlage 2.4 zu entnehmen.

#### 2.6. Begrünung von bestehenden/erweiterten und neuen Verkehrsinseln

Am Willy-Brandt-Platz werden die bestehenden Verkehrsinseln in der König-Wilhelm-Straße und Münchner Straße entsiegelt und begrünt. Die Verkehrsinsel in der Münchner Straße wird für den Fußgängerverkehr verbreitert sowie für die Begrünung in der Länge vergrößert.

Im Bereich zwischen den Einmündungen "Am Zundeltor" und "Schiffberg" wird eine neue Verkehrsinsel hergestellt, die die Richtungsfahrbahnen voneinander trennt und in diesem Zuge begrünt wird.

Die bestehende Verkehrsinsel südlich des Schiffbergs wird ebenfalls auf der gesamten Länge begrünt. In den Bereichen von der Überfahrtmöglichkeit auf Höhe der Münchner Straße 18 oder im südlichen Bereich an zu schmalen Abschnitten wird die Begrünung ausgesetzt.

### 3. Kosten und Finanzierung

#### 3.1. Maßnahmenkosten

Nach beiliegender Kostenschätzung vom 22.09.2022 (Anlage 4) belaufen sich die Baukosten auf 1.169.900 €. Sie umfassen die Kosten für die Deckensanierung, die Markierung und Beschilderung wie auch die baulichen Maßnahmen bei der Begrünung und der Radverkehrsführung. Externe Planungskosten sind in Höhe von 37.200 € angefallen.

#### 3.2. Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme "Einrichten eines Radverkehrsangebots in der Münchner Straße" erfolgt über das Projekt 7.54108513 "Radverkehrsangebot Münchner Straße". Hier stehen in 2023, vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2023, insgesamt 450.000 € an Ausgabemitteln sowie eine Verpflichtungsermächtigung für 2024 in Höhe von 300.000 € zur Verfügung. Die für die bauliche Umsetzung ab 2024 benötigten Finanzmittel werden, vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllenden städtischen Aufgaben, in den Folgejahren neu veranschlagt.

#### 3.3. Fördergelder

Die erneute Programmanmeldung auf Zuwendung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) erfolgte am 27.09.2022. Eine erneute Anmeldung wurde notwendig, da die Maßnahmen (Deckensanierung, Markierung, etc.) haushaltstechnisch zu einem Projekt zusammengeführt wurden und auch die Begrünung der Verkehrsinseln sowie der Lückenschluss über die Straße "Am Zundeltor" für den Radverkehr mit aufgenommen worden sind.

Für die Antragstellung zur Förderung muss der Aufnahmebescheid nächstes Jahr im Frühjahr 2023 abgewartet werden. Hierfür sind jedoch vorbereitende Maßnahmen getroffen worden, wie die Erstellung des Sicherheitsaudits oder die Einholung der Bescheinigung vom Inklusionsbeauftragten der Stadt Ulm.

#### 3.4. Folgekosten

Durch die Umsetzung der Maßnahme entstehen der Stadt jährlich zu finanzierende Folgekosten für Unterhalt, Abschreibung (Nutzungsdauer Straße: 50 Jahre; Nutzungsdauer Beleuchtung und Verkehrsgrün: 20 Jahre) und Verzinsung (kalk. Zinssatz: 2,2 %) die den Ergebnishaushalt dauerhaft belasten.

	jährlich	Lebenszyklus
Unterhalt (50 Jahre)	4.914 €	245.677 €
Unterhalt (20 Jahre)	1.484 €	29.679 €
Abschreibungen (50 Jahre)	19.654 €	982.706 €
Abschreibungen (20 Jahre)	14.840 €	296.794 €
Verzinsung (50 Jahre)	10.810 €	540.488 €
Verzinsung (20 Jahre)	3.265 €	65.295 €
Summe	54.966 €	2.160.639 €

Im Rahmen des statistischen Lebenszyklus sind neben der Investition von 1.207.100 € für das Gesamtprojekt weitere 54.966 € jährlich über den Ergebnishaushalt zu finanzieren.

### 3.5. Realisierungszeitraum

Zur Benennung des Realisierungszeitraumes der Maßnahme sind folgende Abhängigkeiten darzustellen:

- Der Baubeginn kann erst erfolgen, wenn der Förderantrag, der erst frühestens im 2. Quartal 2023 gestellt werden kann, vom Regierungspräsidium beschieden wurde. Nach den derzeitigen Erfahrungen benötigen die Bescheide vom Regierungspräsidium Tübingen aktuell über 1 Jahr.
- Derzeit findet eine Kanalprüfung seitens der Entsorgungsbetriebe statt. Je nach Ergebnis der Sanierungsart, können sich die Bauabläufe und -zeiten verlängern.
- Es gibt Projektabhängigkeiten mit dem Neubau der Gänstorbrücke am Knotenpunkt Münchner Straße/Basteistraße. Die Abstimmung der Planungen sind bereits erfolgt. Eine Koordinierung des Bauablaufes ist jedoch ebenfalls erst nach vollständiger Genehmigung des Neubaus der Gänstorbrücke zeitlich festzulegen.

Die Vorgehensweise der Stadtverwaltung wird sein, die oben beschriebenen Abhängigkeiten baldmöglichst zu lösen und den Zeitplan zu konkretisieren und da zu optimieren, wo Potenzial gesehen wird.