



Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	08.11.2022		
Geschäftszeichen	VG/VO-Fi *206		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 13.12.2022	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 439/22

---

Betreff: Jahresbericht Fahrrad  
- Bericht -

Anlagen: Finanzübersicht Radverkehr 2021 - 2023 **(digital)** Anlage 1  
CDU-Antrag Nr. 175/2022 vom 19.10.2022, **(digital)** Anlage 2  
Gegenseitige Rücksichtnahme von Fußgängern und Radfahrern  
SPD-Antrag Nr. 195/2022 vom 08.11.2022, **(digital)** Anlage 3  
Vervollständigung der Fahrradstraße Wörthstraße

### Antrag:

1. Der Bericht über die durchgeführten Maßnahmen 2022 wird zur Kenntnis genommen.
2. Den geplanten Maßnahmen 2023 wird, vorbehaltlich der Finanzierbarkeit und Genehmigung des Haushaltsplans 2023, zugestimmt.
3. Alle bisherigen Anträge zu diesem Thema als erledigt zu betrachten.

Metzler

---

Zur Mitzeichnung an:

BM 1, BM 3, C 3, OB, RPA, ZSD/HF

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

---

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des

Gemeinderats:

Eingang OB/G \_\_\_\_\_

Versand an GR \_\_\_\_\_

Niederschrift § \_\_\_\_\_

Anlage Nr. \_\_\_\_\_

## Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

---

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

---

Die genaue Aufteilung nach Kostenstellen, Finanz- und Ergebnishaushalt ist der Anlage 1 zu entnehmen.

### 1. Beschlusslage

- Gemeinderat am 23.06.2021, GD 172/21, Kommunales Handlungsprogramm Mobilität
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 14.12.2021, GD 435/21, Jahresbericht FahrRad
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.04.2022, GD 113/22, CityBahnhof Ulm: Ertüchtigung ZOB Ost und Zusammenlegung mit Projekt Fahrradabstellanlagen, Projektbeschluss
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 15.11.2022, GD 347/22, Einrichten eines Radverkehrsangebots in der Münchner Straße, Zustimmung zur Entwurfsplanung und Baubeschluss

### 2. Anträge

- CDU-Antrag Nr. 175/2022 vom 19.10.2022, Gegenseitige Rücksichtnahme von Fußgängern und Radfahrern (Anlage 2)
- SPD-Antrag Nr. 195/2022 vom 08.11.2022, Vervollständigung der Fahrradstraße Wörthstraße (Anlage 3)

### 3. Planungen und Infrastrukturmaßnahmen ab 2022

---

Jahr	Maßnahme	Status
2021-2023	Sanierung Radwege Einstein-, Jäger- und Herrlinger Straße	s. Ziffer 3.1
2021-2023	Neugestaltung der Ortsdurchfahrt L 240 in Donaustetten	Baubeschluss am 14.12.2021 (vgl. GD 460/21)
2022-2023	Weinbergweg: Herstellung von Radverkehrsanlagen	Baubeschluss am 15.11.2022 (vgl. GD 343/22)
2022-2025	Einrichten eines Radverkehrsangebots in der Münchner Straße	Baubeschluss am 15.11.2022 (vgl. GD 347/22)
2022-2024	Fahrradabstellanlagen im Citybahnhof Ulm	Projektbeschluss am 12.04.2022 (vgl. GD 113/22), Realisierung nach/mit Umbau ZOB Ost in 2023-2024
2022-2023	Wegweisungskonzept: Planung und Umsetzung	s. Ziffer 3.2.1
2022-2023	Öffnung der Busspur in der Frauenstraße	s. Ziffer 3.3

Jahr	Maßnahme	Status
2022-2023	Haupttroutennetz (Evaluation und Maßnahmenvorschläge)	s. Ziffer 3.4
2022-2023	Radverkehrskonzept für das Donautal	s. Ziffer 3.5
2022-2023	Neubau Radweg entlang der Kienlesbergstraße	Baubeschluss am 12.07.2022 (vgl. GD 199/22)
2022-2024	Planung Wendeanlage Donaustadion und Fahrradachse Friedrichsaustraße (in Zusammenarbeit mit SWU-V)	s. Ziffer 3.7
2022-2024	Ortseingang Wiblingen (L 2021, Radweg Ulmer Straße, Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle Ostermahdweg)	s. Ziffer 3.8
2024-2025	Verbreiterung des Geh- und Radweges an der Blau im Bereich des Brückenbauwerks der DB auf Gemarkung Söflingen (Maßnahme RadNETZ BW Nr. 78/4)	Machbarkeitsstudie liegt vor, Realisierung erst mit Umbaumaßnahme der DB Netz AG

### 3.1. Sanierung Radwege Einstein-, Jäger- und Herrlinger Straße

Die Radwege entlang der Einstein-, Jäger- und insbesondere Herrlinger Straße befinden sich in schlechtem Zustand.

Die Kosten für eine Sanierung der Radwege an Einstein-, Jäger- und Herrlinger Straße werden auf ca. 380.000 € geschätzt. Um eine zeitnahe Sanierung der genannten Radwege durchführen zu können, wurde verwaltungsintern nach einer Lösung gesucht. Im Ergebnis sollen die Radwege im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten abschnittsweise saniert werden. Der erste Abschnitt an der Einsteinstraße im Bereich zwischen Magirusstraße und Theodor-Heuss-Platz in Fahrtrichtung stadteinwärts wurde im Frühjahr 2022 fertiggestellt. Ein weiterer Abschnitt im Bereich zwischen Griebgasse und Blaubrücke auf Höhe Edeka wird noch in diesem Jahr erfolgen. Die weiteren Maßnahmen sollen vsl. ab Frühjahr 2023 umgesetzt werden. Die Verwaltung wird die Finanzierung im Rahmen des Fachbereichsbudgets sicherstellen.

### 3.2. Wegweisung

#### 3.2.1. Wegweisungskonzept Stadtgebiet

Seit November 2021 wurden das zu beschildernde Radwegnetz befahren und die Nah- und Fernziele abgestimmt. Der Abschluss der Planungsleistung erfolgt mit der momentan noch laufenden Überprüfung des Katasters mit nahezu 700 Schilderstandorten und dessen Freigabe (vgl. dazu auch die Antwort zum FWG-Antrag Nr. 179 vom 25.10.2022). In diesem Zusammenhang wurden auch die Ortsverwaltungen in die Planung miteinbezogen und informiert.

Das Projekt wurde im August 2021 zur Aufnahme in das LGVFG-Förderprogramm angemeldet und mit Bescheid vom April 2022 mit kalkulierten Gesamtkosten in Höhe von 454.700 € (Planungsleistung, Material, Montage) aufgenommen. Für das Frühjahr 2023 werden nach Vorliegen des finalen Katasters der Förderantrag gestellt und parallel die Leistungen ausgeschrieben. Bis zu 80 % der Gesamtkosten für Material und Montage werden gefördert. Die Montage ist für Ende 2023 bis 2024 vorgesehen.

Die Finanzierung der Maßnahme ist im Ergebnishaushalt für die Jahre 2023 bis 2024 enthalten (s. Anlage 1).

### 3.2.2. Wegweisungskonzept RadNETZ Baden-Württemberg

Die Wegweisung des RadNETZ BW wurde im gesamten Stadtgebiet Ulm im Frühjahr 2022 fertiggestellt. Eine erste Überprüfung des Netzes hat bereits stattgefunden und erste Mängel wurden beseitigt.

### 3.3. Öffnung der Busspur in der Frauenstraße

Der Radverkehr aus Richtung Norden wird momentan über das Hafenbad, den östlichen Münsterplatz zur Kramgasse als Hauptroute geführt. Diese Route ist jedoch durch das hohe Fußgängeraufkommen und die enge Bebauung sehr konfliktbehaftet. Hinzu kommen noch weitere Engstellen wie Werbeaufsteller oder Außenbewirtschaftung der Gastronomiebetriebe.

Für ein perspektivisch ansteigendes Radverkehrsaufkommen ist eine ergänzende Führung abseits dieses Bereichs als neue Hauptroute in Nord-/Südrichtung notwendig. Im Zuge der Hauptradroute Frauenstraße gibt es dort bislang kein eigenständiges Angebot für den Radverkehr. Daher soll diese Achse gestärkt werden.

Eine Möglichkeit ist, dem Radverkehr in Richtung Süden die Nutzung der Busspur in der Frauenstraße zwischen Rosengasse bis Schuhhausgasse einzuräumen. In der Folge ist der Knoten Frauenstraße/Neue Straße/Donaustraße zu betrachten und eine neue Regelung mit Integration des Radverkehrs zu erarbeiten. Ebenfalls ist die Radverkehrsführung in der Neuen Straße bis Höhe Hans-und-Sophie-Scholl-Platz zu untersuchen.

Hierfür wurde eine Planung beauftragt, bei der eine Neuaufteilung des Straßenraums untersucht werden soll (z.B. Aufhebung der Busspur). Die Planungsleistungen wurden an das bereits für die LGS 2030 tätige Planungsbüro SHP Ingenieure, Hannover, vergeben. Erste Untersuchungsergebnisse liegen vor und prüfen die Bestandssituation im Radverkehr in der Frauenstraße sowie Lösungsansätze, die u.a. eine Freigabe der Bussonderfahrstreifen zwischen Hafengasse und Neue Straße für den Radverkehr beinhalten. Nach erster Einschätzung würde ein Angebot in Richtung Norden aber wohl nicht ohne grundsätzlichen Umbau der Straße möglich sein.

Es ist vorgesehen, für den ersten Teil des Auftrags, d.h. für die Frauenstraße inkl. Knotenpunkt Frauenstraße/Neue Straße/Donaustraße bis Mitte 2023 ein Ergebnis auf Basis einer Vorplanung vorzulegen und hierüber im FBA StBU zu berichten. Unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des ÖPNV sollte eine Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023/24 erfolgen.

### 3.4. Haupttroutennetz (Evaluation und Maßnahmenvorschläge)

In Ulm und Neu-Ulm besteht ein enges Netz an Haupt- und Nebenrouten für den Radverkehr. Im Fahrradentwicklungsplan 2016 sind 273 Maßnahmen gelistet, durch die eine Verbesserung für den Radverkehr bewirkt werden soll. Aufgrund der Komplexität des Netzes sowie der Vielzahl an potentiellen Konfliktstellen und umzusetzenden Maßnahmen wurde 2021 durch die Abteilung Mobilität, Team FahrRad, eine Weiterentwicklung des Haupttroutennetzes vorbereitet.

Ziel des Projektes ist es, ein übersichtliches und strukturiertes Haupttroutennetz zu definieren, das sich an den Verkehrsströmen orientiert und als Basis und Entscheidungsgrundlage für zukünftige Maßnahmen zur Schaffung eines durchgängigen Netzes alltagstauglicher, gut ausgebauter und sicherer Fahrradverbindungen dient.

Seit Anfang 2022 hat das externe Planungsbüro mobildenker GmbH, Leichlingen dieses Haupttroutennetz auf Basis einer detaillierten Bestandsaufnahme evaluiert. Das Haupttroutennetz wurde im Juni 2022 vollständig befahren und alle wesentlichen Merkmale der Radverkehrsinfrastruktur aufgenommen. Hieraus abgeleitet wurde eine qualitative Bewertung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur. Die Schwerpunkte der Bewertung lagen auf:

- Art der Radverkehrsführung
- Dimensionierung der Radverkehrsanlage
- Oberflächenbeschaffenheit der Radverkehrsanlagen
- Punktuelle Schwach- und Gefahrenstellen (Knotenpunkte, Zufahrten, Hindernisse, Beschilderung, etc.)

Die Bewertung basiert auf einer Benotungsskala von 0 (sehr schlecht) bis 10 (sehr gut), die sich an der Qualität des Bestandes orientiert.

Im Rahmen des Projektes sollen zur Beseitigung von Schwachstellen im Netz entsprechende Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen definiert werden. Die Analysen vor Ort zeigten auf, dass eine Verbesserung der Bestandssituation nicht uneingeschränkt möglich ist. Daher wurde ergänzend das theoretische Ausbaupotential (mögliche Ausbauflächen, Änderungen der Netzkategorie Kfz-Verkehr, Einschränkungen durch ÖPNV-Liniennetz, etc.) analysiert und bewertet.

Bevor geeignete Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur identifiziert und in Form von Prinzipskizzen ausgearbeitet werden, wird dieser Planungsstand zunächst mit dem ADFC Ulm/Alb-Donau und Teilnehmer\*innen des Aktionsbündnisses FahrRad im Rahmen eines Workshops am 25.11.2022 diskutiert und abgestimmt. Ferner ist vorgesehen, das hierauf basierende Haupttroutennetz mit der Bürgerschaft in einem Online-Beteiligungsprozess im Frühjahr 2023 zu diskutieren. Geplanter Fertigstellungszeitraum für die Festlegung des Haupttroutennetzes ist Oktober 2023.

### 3.5. Radverkehrskonzept für das Donautal

Parallel zu dem unter 3.4 genannten Projekt entwickelt ebenfalls das externe Planungsbüro mobildenker GmbH, Leichlingen ein Radverkehrskonzept für das Donautal.

Auf Basis einer Bestandsaufnahme wurde das Radverkehrsnetz aufgenommen und bewertet sowie erste Überlegungen für eine Neustrukturierung des Netzes angestellt. Dabei wurden auch die Lkw-Stellplätze vor Ort aufgenommen. Diese werden am 24.11.2022 mit fahrradaffinen Beschäftigten der Betriebe im Donautal im Rahmen eines Workshops diskutiert. Die Organisation übernimmt die Universität Ulm, Institut für Nachhaltige Unternehmensführung, im Rahmen des Reallabors Klima Connect. Gemeinsam mit den Teilnehmer\*innen des Workshops sollen die Routen mit dem größten Ausbaupotential definiert und Lösungen erarbeitet werden. Ferner ist vorgesehen, die Ergebnisse der Initiative Donautal Connect vorzustellen.

Das Konzept soll bis Frühjahr 2023 abgeschlossen werden und dann dem FBA StBU vorgestellt werden.

### 3.6. Radweg an der Kienlesbergstraße

Das Projekt war bisher bei der Koordinierungsstelle Großprojekte (KOST) angesiedelt und wurde nun an die Abteilung VGV/VI übertragen. Die Ausführung des ersten Abschnitts östlich der Wallstraßenbrücke ist für die Osterferien 2023 vorgesehen. Details zum Projekt siehe GD 379/21 und GD 199/22.

3.7. Planung Wendeanlage Donaustadion und Fahrradachse Friedrichsaustraße (in Zusammenarbeit mit SWU Verkehr)

Die SWU Verkehr arbeitet aktuell an einem Sanierungskonzept für die Straßenbahnlinie 1, das bis 2026 umgesetzt werden soll. Ergänzend sind Umbaumaßnahmen an der Wendeanlage Donaustadion inklusive der Hauptstrecke Donaustadion - Staufenring geplant. Im Zuge dessen sind in diesem Bereich auch bauliche Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen. So soll die Friedrichsaustraße ab dem Knoten Zollern-/Staufenring zur Fahrradstraße umgewidmet, ab der Friedrichsaustraße 10 für den Kfz-Verkehr gesperrt und bis in die Friedrichsau fortgeführt werden.

Derzeit laufen dazu die Planungen. Sobald das Projekt eine Planungsreife für einen Projektbeschluss erlangt hat, wird dieses im FBA StBU vorgestellt.

3.8. Ortseingang Wiblingen (L 2021, Radweg Ulmer Straße, Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle Ostermahdweg)

Die Stadt Neu-Ulm plant zusammen mit dem staatlichen Bauamt Krumbach die Sanierung der Wiblinger Straße im Bereich Illerkanalbrücke bis Iller. Im Rahmen der damit verbundenen Vollsperrung der Wiblinger Straße soll der Ortseingang Wiblingen im Bereich der Haltestelle "Ostermahdweg" in Wiblingen so umgestaltet werden, dass die Fahrgeschwindigkeit im Individualverkehr reduziert und Verbesserungen für die bestehende Haltestelle (barrierefreier Umbau) und das bestehende Radverkehrsangebot erreicht werden. Die gegenwärtig vorliegende Planung sieht hierfür eine Verbreiterung des bestehenden Geh- und Radweges auf Gemarkung der Stadt Ulm, das Versetzen der LSA sowie Betonleitwände ggf. mit integrierter Beleuchtung vor.

Für diese auf dem Haupttroutennetz befindliche Radnetzmaßnahme stehen zusätzlich zu einer Planungsrate i.H.v. 30.000 € weitere Finanzmittel für den Ausbau i.H.v. 750.000 € bei PSP 7.54100106 bereit. Die Anmeldung zur Programmaufnahme ins LGVFG ist bereits erfolgt.

Für Sommer 2023 plant das staatliche Bauamt Krumbach eine Sanierung der Wiblinger Straße. Ursprünglich war beabsichtigt, die o.g. Maßnahme im Schatten der Sanierung umzusetzen. Aufgrund der Förderung wird dies nun unabhängig davon umgesetzt werden.

3.9. Fahrradabstellanlagen und defekte Fahrräder

Fahrradabstellanlagen werden kontinuierlich nach Bedarf erweitert. Gemeldete Schrotträder werden gesichtet, mit der "Roten Karte" markiert und nach Ablauf einer Frist von den EBU entsorgt oder eingelagert.

Aufgrund von Veranstaltungen wie zum Beispiel Schwörfeier, Weinfest, Einsteinmarathon und Weihnachtsmarkt müssen immer wieder Fahrradabstellanlagen aus Platzgründen rund ums Münster und den Münsterplatz abgebaut werden. Um der steigenden Nachfrage an sicheren Radabstellanlagen auch bei diesen Events nachzukommen werden in der Pfauengasse und im Hafenbad erstmals anlässlich des diesjährigen Weihnachtsmarktes in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde temporäre Abstellanlagen aufgestellt. Diese Plätze sollen nun als ständige Ausweichstandorte angeboten werden und sind vom entsprechenden Veranstalter einzurichten.

Die Anfang 2021 gestartete Kooperation mit der Technischen Hochschule Ulm (THU) und der Digitalen Agenda (Z/DA) zur Erfassung der Auslastung an Fahrradabstellanlagen wurde in 2022 fortgeführt. Ziel ist es, anhand der Belegung die Auslastung geplanter Fahrradabstellanlagen vorab zu prüfen und zur Planung für künftige Fahrradabstellanlagen zu verwenden.

### 3.10. Forschungsprojekte gÜ Rad und RADar macht SAFE

Die Stadt Ulm beteiligt sich als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad - und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) am vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderten Forschungsvorhaben "gÜ-Rad - Kommunale Konzepte zur Einhaltung von Überholabständen zwischen KFZ und Radfahrenden". In Kooperation mit der Hochschule Karlsruhe (HKA) möchte die AGFK-BW Hilfestellungen für Kommunen entwickeln, um kritische Situationen, die besonders häufig mit engen Überholvorgängen von Kfz und Rad einhergehen, zu identifizieren und Maßnahmen zur Entschärfung zu entwickeln.

Für die Datenerhebung wurden Probanden ausgewählt, die über einen Zeitraum von 4 Wochen (07.11.- 07.12.2022) regelmäßige Fahrten mit dem Rad unternehmen und mithilfe von Sensortechnik die Überholabstände messen. Die dazu genutzten Sensoren (u.a. aus dem Ulmer OpenBike-Projekt) werden am Fahrrad befestigt und messen den Abstand zur Wegekante sowie zum überholenden Fahrzeug. Der Überholvorgang selbst wird mit einem Knopfdruck markiert und somit erfasst.

Zeitgleich startete im März das Projekt „RADar macht SAFE“ in Ulm. Auch hier war das Ziel, Fahrradfahren als nachhaltige Mobilitätsform sicherer zu machen und dabei interessierte Bürger\*innen auf eine Reise durch den Forschungskreislauf mitzunehmen. Gemeinsam wurden in Workshops Sensoren gelötet, mit denen seit Mai auf den Straßen Überholabstände gemessen und auf einer Karte visualisiert werden. Dieses Projekt wurde inzwischen abgeschlossen.

Stadt und THU beschlossen daher eine Kooperation beider Forschungsprojekte und einen Austausch der gewonnenen Informationen und Daten.

### 3.11. Öffentlichkeitsarbeit

Corona-bedingt konnten wie im Vorjahr die Fahrradaktionstage nicht stattfinden. Dennoch wurden Maßnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt.

Vom 01.05. bis 21.05.2022 beteiligte sich Ulm zum vierten Mal an der Kampagne STADTRADELN des Klima-Bündnisses. Insgesamt legten 3.700 Radelnde und 13 Mitglieder des Kommunalparlamentes 814.772 Kilometer zurück und vermieden damit 125 t CO<sub>2</sub> im Vergleich zu Autofahrten. Im Vergleich zur Teilnahme Ulms im Jahr 2021 nahmen 958 aktiv Radelnde und nochmals 38 Teams mehr teil und es wurden 292.794 km mehr geradelt. Ulm ist bereits seit 1993 aktives Mitglied des Klima-Bündnisses.

Für den Nikolaustag am 06.12.2022 ist die alljährliche Nikolausbeleuchtungsaktion geplant. Dabei bekommen gut beleuchtete Radfahrende wieder ein Schokoherz als Belohnung für ihre verkehrssichere Ausstattung und schlecht oder unbeleuchtete Fahrradnutzer\*innen einen Gutschein über 10 € vom Fachhandel zum Einkauf oder Reparatur der Beleuchtung. Sponsoren sind in diesem Jahr Firmen B.O.C, Lucky Bike und Tretbar.

Ferner wurden Plakataktionen zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr zum Beispiel zwischen Fuß- und Radverkehr am Donauradweg (s. Anlage 2, CDU-Antrag Nr. 175/2022 vom 19.10.2022) sowie an der Friedrich-Ebert-Straße zur Freihaltung der Radwege von illegal haltenden oder parkenden Fahrzeugen vorbereitet.

### 3.12. Sonstige Maßnahmen

Auch im Jahr 2022 wurden wieder zahlreiche Mängel an Radverkehrsanlagen sowie hinsichtlich der Beschilderung, die an das Team FahrRad herangetragen wurden, bearbeitet und beseitigt. Dies betrifft in der Regel Markierungen, Bordsteinabsenkungen, Prüfung der Radverkehrsführung etc.

Darüber hinaus seien hier weitere bedeutende Maßnahmen genannt:

- Radverkehrsführung Olgastraße (vgl. GD 034/22): Herstellung der Ausleitung auf die Fahrbahn auf Höhe Gebäude Olgastraße Nr. 80 mit Führung im Mischverkehr auf dem rechten Fahrstreifen (s. Foto)
- Radquerungen der Olgastraße an den Knoten Ensingerstraße und Syrlinstraße (vgl. GD 220/22): Herstellung im Zuge der Sanierung des Straßenbahnkörpers und Umbau der Olgastraße West
- Verbesserung der Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Ostplatz (König-Wilhelm-Str./Staufenring/Karlstr./Heidenheimer Str.): Erneuerung der Lichtsignalanlage und Einrichtung einer Fahrradstraße in der Böfingers Straße

## 4. Finanzierung

### 4.1. Radverkehrsetat 2022

Für 2022 standen für Einzelmaßnahmen dem Radverkehr insgesamt 150.000 € (PrC 5410-752, ohne Radweg entlang der Kienlesbergstraße) an investiven und 150.000 € an Unterhaltungsmitteln (Anteil Radverkehr bei Kostenstelle 750610) sowie 17.000 € für die Öffentlichkeitsarbeit (anteilig L75051100600/42710010) zur Verfügung. Daneben wurden/werden in zahlreichen anderen Projekten die Belange des Radverkehrs konsequent berücksichtigt (z.B. Großvorhaben wie Gänstorbrücke, Adenauerbrücke, LGS 2030, ...).

Für das Haushaltsjahr 2022 wurde für Radverkehrsprojekte erneut ein Sonderbudget i.H.v. 1.000.000 € im Finanzhaushalt bereitgestellt. Der Abruf dieser zusätzlichen Mittel bedingt baureif geplante Maßnahmen, die in 2022 noch nicht vorlagen und deren Planungen nun intensiv begonnen wurden (s. Übersicht unter Ziffer 3). Für die bauliche Umsetzung von größeren investiven Radverkehrsprojekten bedarf es eines planerischen Vorlaufs teilweise von mehreren Jahren, die dann aus dem Finanzhaushalt finanziert werden können. Die verfügbaren Sondermittel i.H.v. 1.000.000 € wurden daher zur Finanzierung des Projektes Radweg entlang der Kienlesbergstraße (PSP 7.54108506/7.54108511) herangezogen.

Die weiterhin zur Verfügung stehenden Finanzmittel im Bereich Radverkehr wurden sowohl für Infrastrukturmaßnahmen als auch für Maßnahmen im Bereich Kommunikation, Service und Information verwendet (siehe Anlage 1).

#### 4.2. Radverkehrsetat 2023

Für 2023 stehen für Einzelmaßnahmen dem Radverkehr insgesamt 8.710.000 € an investiven Finanzmitteln zur Verfügung:

- 7.54108502 Förderung Fuß- und Radverkehr: 150.000 €
- 7.54100106 Ortseingang Wiblingen / L 2021, Radweg Ulmer Straße (Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle Ostermahdweg): 750.000 €
- 7.54100053 Neubau Zentraler Omnibusbahnhof und Fahrradabstellanlagen: 1.500.000 €
- 7.54108506/7.54108511 Radweg entlang Kienlesbergstraße: 4.520.000 €
- 7.54100012 Neugestaltung der Ortsdurchfahrt L 240 in Donaustetten: 790.000 €
- 7.54100089 Weinbergweg: Herstellung von Radverkehrsanlagen: 1.000.000 €

Im Ergebnishaushalt sind für den Radverkehr insgesamt 357.000 € verfügbar, aus denen u.a. folgende Maßnahmen finanziert werden sollen:

- Fahrradwegweisungskonzept (s. Ziffer 3.2.1): 190.000 €
- Onlinebürgerdialog zum Haupttroutennetz (s. Ziffer 3.4): 25.000 €
- Öffentlichkeitsarbeit: 17.000 €

### 5. Ausblick 2023

Parallel zu den oben aufgeführten Maßnahmen sowie dem kontinuierlichen Ausbau der Abstellanlagen sind bislang folgende weitere Projekte anvisiert:

#### 5.1. Verbesserung der Fahrradstraße Wörthstraße

Aufgrund ihres großen Potenzials und der hohen Nutzung durch Radfahrende wurde die Wörthstraße 2014 zur Fahrradstraße umgebaut. Nach wie vor gibt es dort Schwierigkeiten hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Bevorrechtigung der Radfahrenden ggü. dem Kfz Verkehr. Aus diesem Grund wurde in 2022 die Plakatkampagne RESPEKT durchgeführt mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und für mehr Respekt für- und untereinander zu werben.

Da eine Plakatkampagne nur ein periodischer Baustein für mehr Verkehrssicherheit ist und damit die o.g. Problematik nicht dauerhaft gelöst werden kann, hat sich die Verwaltung intensiv mit der dortigen Situation und Örtlichkeit auseinandergesetzt. Die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten wurden gemessen sowie Verkehrszählungen und Erhebungen der Parkvorgänge durchgeführt. Anhand dieser Grundlagen sind verschiedene Planungsvarianten entstanden, die im Wesentlichen folgende Bausteine beinhalten:

- Unterbrechung der Wörthstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr und Parksuchverkehr in Höhe Scharnhorst- oder Blücherstraße

- Wörthstraße zwischen Blücherstraße und Elisabethenstraße: Entfall der Parkstände (2 Stück), die in Höhe des Lidl-Marktes in Längsrichtung angeordnet sind, zugunsten eines Radfahrstreifens
- Knoten Elisabethenstraße: Bevorrechtigung der Fahrradstraße Wörthstraße in verschiedenen Varianten und Ausbaustufen (u.a. Einrichtung eines ausgeweiteten Fahrradaufstellbereichs (ARAS), Abbau der Signalisierung, Umbau des Knotens, Beibehaltung Fußgängerschutzanlage aus Gründen der Schulwegsicherheit etc.)
- Elisabethenstraße: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h

In einem ersten Schritt werden mit den Firmen Hensoldt und Lidl, die dort ansässig sind, die Planungsvarianten erörtert. Über die Ergebnisse dieser Gespräche und das weitere Vorgehen, das auch im SPD-Antrag Nr. 195/2022 (s. Anlage 3) aufgegriffen wird, wird in der Ausschusssitzung mündlich berichtet.

#### 5.2. Weitere Projekte mit Radverkehrsmaßnahmen

Bei den anstehenden Großprojekten [LGS Ulm 2030](#), Neubau Adenauerbrücke, Neubau Gänstorbrücke und Neubau Wallstraßenbrücke sind Lösungen für den Radverkehr zu erarbeiten und zu diskutieren.

Das Vorhaben des Neubaus des Radwegs zwischen Donaustetten und Unterweiler entlang der L 240 befindet sich in den letzten Abstimmungen mit dem Vorhabenträger RP Tübingen.

#### 5.3. Kleinere Maßnahmen

Erfahrungsgemäß werden auch 2023 wieder zahlreiche Mängel an Radverkehrsanlagen sowie hinsichtlich der Beschilderung, die an das Team FahrRad herangetragen werden, zu bearbeiten sein. Dies sind in der Regel die Bearbeitung des Mängelmelders und von Kontaktanfragen aber auch die Abstimmung von erforderlichen Markierungen und Bordsteinabsenkungen oder die Prüfung der Radverkehrsführung etc.

#### 5.4. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

- Teilnahme STADTRADELN vom 01.05. - 21.05.2023
- Fahrradaktionstage vsl. Anfang Mai 2023
- Nikolausbeleuchtungsaktion
- Plakataktion RESPEKT

### 6. **Ausblick und weiteres Vorgehen**

Um das im Juli 2020 formulierte Ziel im Modal Split bis 2025 einen Radverkehrsanteil von 25 % zu erreichen, sind weiterhin umfassende Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur notwendig. Dies sind zum einen die im Fahrradentwicklungsplan benannten Projekte, aber auch Maßnahmen, die weitreichendere Auswirkungen auf die anderen Verkehrsarten in Leistungsfähigkeit und Fläche (z.B. Parkstreifen, Fahrspuren, Grünflächen) haben.

Inwieweit eine Beschleunigung der Umsetzungsgeschwindigkeit mit dem bestehenden Personal und Budget möglich ist, muss im Rahmen der nächsten Zeit kritisch überprüft werden. Darüber hinaus sind auch hier die begrenzten Ressourcen der privaten Bauwirtschaft und die Bereitschaft der Bürgerschaft gegenüber zusätzlichen Baumaßnahmen kritisch miteinzubeziehen.

Ganz besonders aber hängt die Zielerreichung von der Bereitschaft der Bürgerschaft ab, die Mobilitätswende aktiv zu unterstützen und dafür auch Eingriffe in bestehende Verkehrsflächennutzungen mitzutragen. Darüber hinaus müssen die Angebote, die geschaffen werden, auch angenommen werden. Ferner kann eine Veränderung der Rahmenbedingungen für die MIV-Nutzung (z.B. Erhöhung der Parkgebühren oder Reduzierung der öffentlichen Stellplätze) einen Umstieg auf das Fahrrad begünstigen und den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes beeinflussen.