



Sachbearbeitung	VGV/MO - Mobilität		
Datum	29.01.2020		
Geschäftszeichen	VGV/MO-Fi	*15	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 14.07.2020	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 058/20

---

Betreff: Radfahren in Ulm - Einwohnerantrag  
- Beschluss -

Anlagen: Einwohnerantrag (Anlage 1)  
Radverkehrskarte Ulm: Ausschnitt mit Verbesserungspotentialen (Anlage 2)

**Antrag:**

1. Der im Einwohnerantrag formulierten Zielsetzung, Maßnahmen zu beschließen, um in Ulm einen Radverkehrsanteil von 20 % zu erreichen, wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in Abhängigkeit der personellen Ressourcen die unter Punkt 4 beschriebenen Maßnahmen zur Erreichung weiterzuverfolgen und notwendige Beschlüsse unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit aller städtischen Aufgaben und der Beschlussfassung des Haushaltsplans für das betroffene Haushaltsjahr durch den Gemeinderat vorzubereiten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Förderantrag, zur Förderung von Personalkosten zur nachhaltigen Mobilität in Stadt- und Landkreisen in Baden Württemberg zu stellen. (Antrag Koordination Radverkehr)

Jung

---

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BD IV, BM 3, C 3, OB, RPA, ZSD/F, ZSD/R	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

## Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

---

Finanzielle Auswirkungen:	nein
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

---

Die ausführliche und zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf die städtische Finanzplanung erfolgt unter Punkt 3.

### 1. Beschlüsse und Anträge des Gemeinderats

#### 1.1. Beschlüsse

- FBA StBU am 01.10.2019, GD 132/19, Jahresbericht FahrRad

#### 1.2. Anträge

- keine

### 2. Inhalt des Einwohnerantrags

#### 2.1. Antragsteller

Antragsteller sind die im Antrag aufgeführten Vertrauenspersonen:

- Joachim Grothe, Pfauengasse 22, 89073 Ulm
- Heidi Sayle, Haslacher Straße 22, 89081 Ulm
- Katrin Voß-Lubert, Lehle 10/2, 89075 Ulm

#### 2.2. Antrag

Der Antrag lautet: "Der Gemeinderat möge sich damit befassen, wie das Ziel, in Ulm einen Radverkehrsanteil von 20 % zu erreichen, zügig umgesetzt werden kann, sowie Maßnahmen beschließen, um dieses Ziel so rasch wie möglich zu erreichen" (s. Anlage 1).

Begründet wird der Antrag mit dem Beschluss des FBA StBU vom 10.11.2011, in dem beschlossen wurde, dass in Ulm bis zum Jahr 2020 ein Radverkehrsanteil von 20 % am Gesamtverkehrsaufkommen erreicht werden soll (vgl. GD 427/11). Dieses Ziel kann lt. Auffassung der Antragsteller nun offensichtlich bis 2020 nicht mehr realisiert werden.

Demzufolge soll mit dem Antrag das Ziel erreicht werden, "dass sich der Gemeinderat damit auseinandersetzt, wie es zur Nicht-Erreichung dieses gesetzten Ziels kommen konnte, was dafür getan werden muss, um das Ziel so rasch wie möglich zu erreichen, und dass auch konkrete diesbezügliche Beschlüsse von Maßnahmen erfolgen."

Aus Sicht der Antragsteller wird eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils aus Klimaschutzgründen für wichtig gehalten.

Im Nachgang zum Einwohnerantrag wurde der Stadtverwaltung durch den ADFC und FFF eine Maßnahmenliste mit Verbesserungsvorschlägen nachgereicht. Diese beinhaltet Maßnahmen, die teilweise auch im Fahrradentwicklungsplan dargestellt sind, und weitere, zum Teil punktuelle Verbesserungsvorschläge sowie aufwändigere Planungsaufträge.

Die Stadtverwaltung prüft derzeit die Vorschläge wie z.B. Erweiterung von Abstellanlagen, Überprüfung von Radwegbreiten uvm. und wird bei entsprechender Einschätzung eine zeitnahe Umsetzung veranlassen. Eine Rückmeldung zur umfangreichen Liste wird, sobald die Prüfung abgeschlossen ist, separat erfolgen.

Die Maßnahmenliste enthält auch die Forderung noch in einigen Städten bereits praktizierte Umwidmung von Fahrspuren des MIV zu Pop Up Bike Lanes/ Pop Up Fahrradabstellanlagen. Die Stadtverwaltung untersucht augenblicklich zeitlich begrenzte Maßnahmen, die durch die Coronakrise und der mit ihr verbundenen Veränderung des Mobilitätsverhaltens möglich sind. Im Fokus steht hierbei insbesondere die derzeit nicht für den fließenden Verkehr genutzte Fahrspur vom Theater zum Hauptbahnhof, bei der die Einrichtung einer temporären Fahrradzufahrt mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten sinnvoll und umsetzbar erscheint.

Im Weiteren wird auf die Präsentation in der FBA-Sitzung am 14.07.2020 verwiesen.

### **3. Sach- und Rechtslage in Bezug auf die Zulässigkeit des Einwohnerantrags**

Die formal rechtlichen Voraussetzungen und Zulässigkeit des Antrags sowie der Entscheidung zum weiteren Vorgehen wurden geprüft. Nach Prüfung durch die Bürgerdienste Abteilung Statistik und Wahlen wurde am 07.02.2020 folgendes Ergebnis mitgeteilt:

Antragsberechtigte Personen (Stand 06.02.2020): 112.361

**Anzahl notwendige gültige Unterschriften:** 1.685  
(1,5% der antragsberechtigten Personen):

Anzahl tatsächlich abgegebene Unterschriften 2.096\*

**davon** 1.815

**Anzahl gültige Unterschriften:**

Anzahl ungültige Unterschriften: 281

\* korrigierte Anzahl nach erneuter Zählung

Unabhängig davon soll eine inhaltliche Diskussion des Antrags geführt werden.

### **4. Beantwortung des Einwohnerantrags**

#### **4.1. Beschluss FBA StBU vom 10.11.2011**

In der erwähnten Sitzung des FBA StBU wurden folgende Punkte beschlossen:

1. Der Bericht über den bisherigen Ablauf des Aktionsbündnisses "FahrRad in Ulm" und die Handlungsempfehlungen werden zur Kenntnis genommen.

2. Dem Ziel der Handlungsempfehlung 2020 einen Radverkehrsanteil von 20 % am Modal Split zu erhalten, wird zugestimmt.
3. Zur Förderung des Radverkehrs in Ulm wird ein Beirat gebildet.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Stelle eines Fahrradbeauftragten zu schaffen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, ein erstes, mittelfristiges 5-Jahresprogramm auf Grundlage der Handlungsempfehlung zusammen mit dem Aktionsbündnis zu erarbeiten.
6. Dem Beitritt zu der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen“ in Baden-Württemberg (AGFK-BW) wird als wichtiger Beitrag zur Förderung des Radverkehrs in Ulm zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die dazu erforderlichen Schritte einzuleiten.
7. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ziele und die Handlungsempfehlungen in die laufende Bearbeitung der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans zu integrieren.

#### 4.2. Stand der Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen

Übergeordnetes Ziel der Stadt Ulm ist die Steigerung des Radverkehrsanteils am gesamtstädtischen Modal Split von 11 % auf 20 % bis zum Jahr 2020. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden im Jahr 2011 entscheidende Maßnahmen eingeleitet, die die Radverkehrsförderung in der Stadt strukturiert und kontinuierlich weiterbringen sollten.

Ein Großteil der Zielsetzungen dieses Beschlusses wurden bereits 2016 erfüllt und seitdem intensiv verfolgt. So gehören zu den bisherigen Meilensteinen der Ulmer Radverkehrsförderung u.a.:

- die Gründung des Aktionsbündnisses „FahrRad in Ulm“ (2011),
- die Einrichtung der Stelle eines städtischen Fahrradbeauftragten (2012),
- der Beitritt zur AGFK Baden-Württemberg (2012),
- die Konzeption und Durchführung der Fahrradaktionstage (seit 2013),
- der Bau des Fahrradparkhauses „radhausDeutschhaus“ (2013),
- die Einweihung der Schülinstraße als erste Ulmer Fahrradstraße (2014),
- die Umwidmung der Wörthstraße als weitere Fahrradstraße (2015),
- die Fertigstellung der Fahrradstraße Zeitblomstraße (2017) und
- die Fertigstellung des straßenbegleitenden Rad- und Gehweges entlang der ehemaligen B 19 und somit Durchführung des Lückenschlusses im Ulmer Radwegenetz (2015).

Weitere Maßnahmen werden im laufenden Betrieb umgesetzt und zusätzliche Zielsetzungen sind im Rahmen des Fahrradentwicklungsplans (FEP) definiert worden.

Seitdem wird im FBA StBU jährlich mit dem "Jahresbericht Fahrrad" über die Maßnahmen im Radverkehr berichtet. Das Jahresprogramm wird dabei maßgeblich vom seit 2011 existierenden Fahrradbeauftragten der Stadt gemeinsam mit den Vertretern des Aktionsbündnisses "FahrRad in Ulm" erarbeitet und abgestimmt.

Mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Ulm/Neu-Ulm (VEP) bis 2025 wurden die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs als ein wichtiges Ziel bestätigt und die Grundsteine zu einer weiterführenden Entwicklung eines Programmes für den Radverkehr gelegt. Aufbauend auf dem VEP 2025 und den Ergebnissen des Aktionsbündnisses wurde 2013 (vgl. GD 381/13) beschlossen, als Grundlage für eine systematische Radverkehrsplanung in den nächsten Jahren ein Radverkehrskonzept zu erarbeiten. Es wurde separat jeweils für Ulm und Neu-Ulm aufgestellt und aufgrund der verkehrlichen Zusammenhänge aufeinander abgestimmt werden.

#### 4.3. Fahrradentwicklungsplan (FEP)

In der Sitzung des FBA StBU vom 10.05.2016 wurde der FEP beschlossen (vgl. GD 196/16). Der FEP bildet im Sinne eines Rahmenplans die planerische Grundlage für die Definition von infrastrukturellen Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrs, die nochmals in bauliche und markierungstechnische Maßnahmen unterteilt wurden. Ergänzend wurden Maßnahmenvorschläge in den Bereichen Service, Information und Kommunikation getroffen. Im Ergebnis entstand somit ein Gesamtprogramm, das im Rahmen der jährlich dafür zur Verfügung gestellten Mittel abgearbeitet wurde.

Basierend auf dem FEP orientiert sich die städtische Planung zum Radverkehr an den folgenden Zielsetzungen:

- laufende Plausibilitätsprüfung der vorhandenen Radverkehrsnetze;
- Ermittlung und Priorisierung des Handlungsbedarfs zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes;
- Bewertung von Problembereichen unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit und der verkehrlichen Ziele und Aufzeigen von Handlungsoptionen;
- Schaffung eines Standards bei der wegweisenden Beschilderung unter Berücksichtigung der Wegweisungskonzepte der Stadt Neu-Ulm und des Alb-Donau-Kreises;
- Konzeption für eine weitere Verbesserung im Bereich des Fahrradparkens;
- Berücksichtigung allgemeiner Trends und Entwicklungen hinsichtlich neuer (Antriebs-) Technologien im Radverkehr (E-Mobilität);
- Empfehlung zum Einsatz und den Kosten eines möglichen Fahrradverleihsystems für die beiden Städte Ulm und Neu-Ulm auf Basis der Erfahrungen mit bereits realisierten Systemen in anderen Städten;
- Vorschläge für die Öffentlichkeitsarbeit und für Serviceangebote.

Auf Basis dieser Kriterien wurden bereits seit 2014 Maßnahmen identifiziert und im Rahmen der personellen Ressourcen und finanziellen Mittel abgearbeitet.

Überdies lag in den vergangenen Jahren ein Schwerpunkt der Arbeit des Teams FahrRad in der Planung und Umsetzung der Radverkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 sowie aktuell des Großprojektes CityBahnhof.

Ferner gehören zum Tagesgeschäft des Teams FahrRad das Einsammeln von Schrotträdern und vor allem die Bearbeitung von Bürgeranliegen. Letztere beansprucht einen erheblichen Teil der Arbeitszeit und drängt dabei die strategische und konzeptionelle Planung in den Hintergrund. Hier ist geplant, mittels eines Praktikanten dauerhaft Abhilfe zu schaffen.

Zudem ist das Team FahrRad in die Planungen eines Fahrradverleihsystems sowie die Einrichtung von Radverkehrszählstellen involviert.

#### 4.4. Maßnahmen und Planungen für 2020ff

Im Sinne der o.g. Handlungsstrategie werden die im Jahr 2019 vorgestellten und für 2020 vorgesehenen Maßnahmen (vgl. GD 132/19) geplant und zur Umsetzung gebracht:

Infrastruktur:

- Knoten Wielandstraße/Talfinger Straße (FEP-Maßnahme Nr.35/36)
- Gideon-Bacher-Straße (FEP-Maßnahme Nr. 49 und Rad NETZ BW Maßnahme UL27)
- Kleinmaßnahmen (Markierung, Bordsteinabsenkungen, Anbringung von Grünpfeilen für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen etc.)

Service:

- Aufstellung von Fahrradabstellanlagen
- Programm Abstellanlagen an Schulen und Kitas (Federführung bei GM)
- Förderprogramm Lastenrad

Information und Kommunikation:

- Fortsetzung "Toter Winkel Aktion"
- Aktionstag "FahrRad" zusammen mit dem Aktionstag "ohne Auto - mobil" am 08./09.05.2020 wurde coronabedingt abgesagt.
- Green Parking Day am 19.09.2020
- STADTRADELN 2020 vom 14.09. bis 04.10.2020
- Kampagne zur Nutzung der Fahrradstraßen und Schutzstreifen am Beispiel Wörthstraße

#### 4.5. Zielerreichung zur Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 20 %

Bereits im FEP wurde bemerkt, dass der Radverkehr in Ulm zusehends weiter an Bedeutung gewinnt. Dies gilt sowohl für die städtischen Aktivitäten, den Radverkehr zu fördern als auch die gesteigerte Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel durch die Ulmer Bürgerinnen und Bürger.

Insgesamt wurden seit 2016 folgende Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt:

Jahr	Maßnahme
2016	Querungshilfe im Lehrer Tal
2016	Verbreiterung Geh- und Radweg Böfinger Steige
2016 - 2017	Fahrradstraße Zeitblomstraße
2018	Radverkehrsanlagen entlang der Linie 2
2018	Fahrradstraße Heimstraße mit Querungshilfe
2019	Radweg Gögglinger Wald
2019	Umbau Wiblinger Allee mit Verbreiterung des Geh- und Radwegs

Für den Zeitraum 2020 bis 2023 stehen folgende Planungen und Infrastrukturmaßnahmen auf der Agenda:

Jahr	Maßnahme
2020	Knotenpunktumgestaltung Wieland/Talfinger Straße
2020	Knotenpunkt: Neue Straße/ Gideon Bacher Straße mit Gänslände und Berblinger Straße
2020	Machbarkeitsstudie Radweg Böfing Steige (s. Grüne-Antrag Nr. 234/2019)
2020 - 2021	Donauufer Bereich Metzger Turm Verbesserung der Radwegführung (die Maßnahme wurde jedoch wegen der Priorisierung im Zuge de IVS zurückgestellt)
2020-2022	Wegweisungskonzept: Beauftragung und Umsetzung
2021	Öffnung der Busspur in der Frauenstraße und der Neuen Straße
2021	Harthause - Ermingen: Grundsanie rung des Radwegs
2021	Stuttgarter Straße: Grundsanie rung des Radwegs
2021	Weinbergweg: Herstellung von Radverkehrsanlagen
2021 - 2022	CityBahnhof: Herstellung von Radverkehrsanlagen
2022	Lehrer-Tal-Weg: Grundsanie rung des Radwegs
2022	Lückenschluss Radweg Lindenhöhe
2023	Fahrradfreundliche Umgestaltung der Magirusstraße
2017-2022ff	Doppelanschluss BAB A8 mit Herstellung von Radverkehrsanlagen

Parallel werden die schon im Grundsatz vom Fachbereichsausschuss beschlossenen Maßnahmen der Ergänzung der Wallstraßenbrücke im Zuge der anstehenden Sanierung sowie der Bau der Ost-West-Verbindung im Bereich der Kienlesbergbastion weiterverfolgt. Darüber hinaus ist die Verwaltung derzeit mit den angrenzenden Betrieben im Gespräch, um eine mögliche Einbahnstraßenregelung in der Wörthstraße zur Reduzierung der bestehenden Konflikte in der Wörthstraße möglichst zeitnah umzusetzen. Eine besondere Herausforderung wird jedoch bei fast allen künftigen Entscheidungsfindungen sein, Anlagen des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten des Radverkehrs zu verändern und dort auch ggf. Einschränkungen für die anderen Verkehrsarten in Kauf zu nehmen.

Anhand des Ausschnitts aus der Radkarte Ulm / Neu-Ulm (s. Anlage 2) wird deutlich, dass die Situation für Radfahrende überwiegend in den Bereichen verbesserungswürdig ist, in denen der Verkehrsraum an der Leistungsfähigkeit des MIV bemessen wurde und von diesem beherrscht wird. Bereits im Zuge der Planungen und des Baus der Straßenbahnlinie 2 hat sich gezeigt, wie konfliktbehaftet die Maßnahmen zur Attraktivierung des

Radverkehrs sind und welche Interessen abzuwägen sind.

Die Verwaltung plant, im Zuge einer Befahrung zusammen mit dem Aktionsbündnis und dem ADFC die zentralen Maßnahmen für die kommenden Jahre noch einmal zu verifizieren und Lösungsmöglichkeiten vor Ort zu diskutieren.

Um den Radverkehrsanteil weiter zu steigern, sind nicht allein Verbesserungen der Infrastruktur notwendig, sondern im Wesentlichen Marketing- und Werbekampagnen erforderlich, die nur mit entsprechendem Personal- und Budgetaufwand zu leisten sind.

#### 4.5.1. Modal Split

Die Frage, ob in Ulm das Ziel eines Radverkehrsanteils von 20 % bereits erreicht wurde oder dieses Jahr noch erreicht werden wird, kann aufgrund der Datenlage nicht beantwortet werden. Letztmals wurden 2013 im Rahmen der bundesweiten repräsentativen Erhebung "Mobilität in Städten - SrV" der TU Dresden Daten zum Verkehrsverhalten erhoben. Diese Erhebung findet turnusmäßig alle fünf Jahre statt. Aufgrund der Baustellensituation wurde 2018 von der Teilnahme an der SrV-Erhebung abgesehen. Gespräche zur Fortschreibung des Verkehrsmodells für Ulm und Neu-Ulm sowie die Erhebung von Daten zur Erfassung des Modal Split wurden bereits aufgenommen mit dem Ziel, in 2021 aktualisierte Daten zur Verfügung stellen zu können.

Sowohl für die Verkehrserhebung als auch die Radverkehrsmaßnahmen sind neben den finanziellen Ressourcen maßgeblich personelle Ressourcen entscheidend.

#### 4.5.2. Finanzmittel

Für 2020 stehen für Einzelmaßnahmen dem Radverkehr insgesamt 120 T € an investiven und 150 T € an Unterhaltungsmitteln zur Verfügung. Daneben werden in Projekten die Belange des Radverkehrs konsequent berücksichtigt (z.B. Großvorhaben wie Gänstorbrücke, Adenauerbrücke, LGS 2020 ...).

Im Rahmen der Haushaltsplanungen für 2020 wurde seitens der Gemeinderatsfraktionen zunächst eine Erhöhung des Budgets um 1 Mio. € für das Jahr 2020 beantragt. Abweichend hiervon wurde die Einstellung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 850.000 € für Radverkehrsprojekte in den Haushalt 2020 für das Haushaltsjahr 2021 beschlossen. Darüber hinaus wurde die Schaffung einer zusätzlichen Stelle, für die Umsetzung der anstehenden Radverkehrsmaßnahmen ab 2020 beschlossen. (Niederschrift § 398/2019 Ziffer IV.). Der Abruf der Verpflichtungsermächtigung wird für 2021 im Rahmen anderer Baumaßnahmen (z.B. Weinbergweg, s. GD 018/20) erfolgen, bei denen Radverkehrsanlagen ein wesentlicher Bestandteil sind.

#### 4.5.3. Personalsituation

Die Stelle des/r Radverkehrsbeauftragten, die ab 2020 in der Abteilung Mobilität angesiedelt ist, wurde in 2019 ausgeschrieben und konnte zum 01.03.2020 wiederbesetzt werden. Für den Bereich der Radverkehrsplanung konnte die Stelle der weiteren Mitarbeiterin von 50% auf 75 % erhöht werden.

Parallel dazu wird im Bereich der Verkehrsplanung eine neue Stelle unter Generierung von Fördermitteln insbesondere für die Planung von Verkehrsanlagen des Umweltverbundes geschaffen

Mit maximaler Auslastung des vorhandenen Personals können die für 2020 beschlossenen und vorgesehenen Maßnahmen vsl. bewältigt werden.



#### 4.5.4. Fazit

Entsprechend des formulierten Einwohnerantrags wird zunächst der Modal Split erhoben, um einen Überblick über das Maß der Zielerreichung zu erlangen.

Um im Modal Split den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen sind vor allem umfassende Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur in den dargestellten Bereichen notwendig. Dazu hat der FEP Maßnahmen benannt, die bereits seit langem verfolgt werden. Es bedarf aber auch Maßnahmen, die weitreichendere Auswirkungen auf die anderen Verkehrsarten in Bezug auf die Leistungsfähigkeit und Flächenverteilung (z.B. Parkstreifen, Fahrspuren, Grünflächen) haben.

Inwieweit eine Erhöhung der Umsetzungsgeschwindigkeit mit dem bestehenden Personal und Budget möglich ist, muss im Rahmen der nächsten Zeit kritisch überprüft werden. Die Verstärkung mit einer zusätzlichen Stelle im Planungsbereich speziell für die radverkehrsinfrastrukturellen Projekte wird jedoch die Abarbeitung entsprechender Projekte deutlich beschleunigen. Darüber hinaus sind auch hier die begrenzten Ressourcen der privaten Bauwirtschaft und die Bereitschaft der Bürgerschaft gegenüber zusätzlichen Baumaßnahmen kritisch mit einzubeziehen.

Ganz besonders aber hängt die Zielerreichung allerdings 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) einen Umstieg auf das Fahrrad begünstigen und den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes beeinflussen.