



Sachbearbeitung	VGV/MO - Mobilität		
Datum	28.06.2023		
Geschäftszeichen	VGV/MO-Fi	*97	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 14.11.2023	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 270/23

Betreff: Fahrrad-Haupttroutennetz
- Beschluss -

Anlagen:	Karte Haupttroutennetz	digital	Anlage 1
	Karte Bewertung der Haupttrouten	digital	Anlage 2
	Karte Bewertung des Ausbaupotentials	digital	Anlage 3
	Quantitative Auswertung Online-Kartendialog	digital	Anlage 4
	Stellungnahme ADFC	digital	Anlage 5

Antrag:

1. Der aktuelle Stand des Fahrrad-Haupttroutennetzes und die aufgezeigten Potenziale zum Ausbau werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Maßnahmenkatalog nach Prioritätsstufen geordnet aufzustellen und ein Programm zur Umsetzung vorzubereiten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Projektplanung für die Haupttrouten Böfingen und Westtangente für Leistungsphase 3 zu vergeben. Die geschätzten Kosten dafür belaufen sich auf ca. 70.000 €. Die Finanzierung dieser Planung erfolgt aus den Mitteln für den Unterhalt Radwege. Hier stehen für 2024 vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2024 und der Erfüllbarkeit aller städtischen Aufgaben 490.000 € zur Verfügung.

Jung

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

Sachdarstellung:

1. Beschlusslage

1.1. Beschlüsse

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 10.05.2016, GD 196/16, Fahrradentwicklungsplan (FEP)
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 14.07.2020, GD 058/20, Radfahren in Ulm - Einwohnerantrag, Beschluss
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.12.2022, GD 439/22, Jahresbericht FahrRad
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 18.07.2023, GD 247/23, Kommunales Handlungsprogramm Mobilität
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.09.2023, GD 285/23, Radverkehrskonzept Donautal, Beschluss

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats zu diesem Thema liegen nicht vor.

2. Kurzdarstellung

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, der Vielzahl an potentiellen Konfliktstellen und umzusetzenden Maßnahmen und des Aufwands wurde 2021 durch die Abteilung Mobilität, Team FahrRad, eine Weiterentwicklung des Hauptroutennetzes vorbereitet.

Das durch die Verwaltung ausgearbeitete Hauptroutennetz wurde ab Anfang 2022 durch ein externes Planungsbüro evaluiert und, wo notwendig, optimiert.

Ziel des Projektes ist es, ein übersichtliches und strukturiertes Hauptroutennetz 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. Das beauftragte Planungsbüro identifiziert in Abstimmung mit der Abteilung Mobilität geeignete Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und arbeitet sie in Form von Prinzipskizzen aus. Zusätzlich werden zwei Hauptrouten definiert, die priorisiert ausgebaut und den definierten Qualitätsstandards angepasst werden.

Der ADFC Ulm/Alb-Donau und das Aktionsbündnis FahrRad sind in den Prozess eingebunden.

3. Evaluierung des Hauptroutennetzes

3.1. Entwicklung der Hauptrouten

Bereits 2016 wurde der Fahrradentwicklungsplan, kurz FEP 2016, beschlossen (vgl. GD 196/16). Der FEP 2016 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. Der FEP 2016 definiert sowohl für Alltags- wie auch

Freizeitverkehr Zielverbindungen. Dabei wird jeweils unterschieden, ob es sich um eine Haupt- oder Nebenroute handelt. Insgesamt wurden somit vier Kategorien eingeführt. Das im FEP 2016 ausgewiesene Routennetz weist eine Vielzahl an Verbindungen und insgesamt 273 Einzelmaßnahmen (136 bauliche sowie 137 Markierungs- und Beschilderungslösungen) aus.

2016 hat das Kabinett des Landes Baden-Württemberg die Umsetzung des RadNETZ verabschiedet. Ziel des vom Ministerium für Verkehr (VM) vorgelegten Konzepts ist es, ein flächendeckendes, durchgängiges Netz alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der wichtigsten Siedlungsachsen im Land zu haben. Ergänzt wird das RadNETZ Baden-Württemberg durch die Radverkehrsnetze der Landkreise sowie der Städte und Gemeinden. Für die Umsetzung des RadNETZ BW wurde ein Maßnahmenkataster ausgearbeitet und den Kommunen zur Umsetzung übergeben. Für den Stadtkreis Ulm wurden knapp 230 Maßnahmendatenblätter erstellt.

In der Behandlung des Einwohnerantrags zum Radverkehr (vgl. GD 058/20) wurde die Verwaltung beauftragt, dem Gemeinderat einen Personal-, Investitions- und Maßnahmenplan vorzulegen, mit dem das Ziel von 25 % Radverkehrsanteil im Modal-Split bis 2025 erreicht werden kann.

Aufgrund der Komplexität des Netzes, der Notwendigkeit, möglichst komfortable, durchgehende Vorrangrouten zu schaffen sowie der Vielzahl an potentiellen Maßnahmen (FEP 2016, RadNETZ BW) wurde das "Haupttroutennetz" durch die Abteilung Mobilität in Abstimmung mit dem Aktionsbündnis FahrRad in Ulm neu definiert. Ziel ist es, ein übersichtliches und strukturiertes Haupttroutennetz einzurichten, das sich an den Verkehrsströmen orientiert. Somit sollen gezielter geeignete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs geplant und umgesetzt werden.

Das überarbeitete Haupttroutennetz ist wie folgt aufgebaut:

- Aus den Stadtteilen führt jeweils eine Hauptroute Richtung Stadtmitte
- An Stellen, an denen Routen aufeinandertreffen, werden diese zu einer Route gebündelt
- Innerstädtisch soll sich der Radverkehr auf wenigen Haupttrouten konzentrieren
- Zur Verdichtung wird das künftige Haupttroutennetz durch bestehende und nach FGSV gewegweiste (Neben-)Routen ergänzt
- Wichtige Anschlüsse in die Nachbarlandkreise und nach Neu-Ulm sind enthalten

3.2. Bestandsanalyse

Seit Anfang 2022 hat das externe Planungsbüro mobildenker GmbH, Leichlingen, das 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
- Punktueller 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.

Die Bewertung berücksichtigt dabei hohe Qualitätsstandards, die über die Anforderungen der ERA hinausgehen. Ziel ist eine verstärkte Berücksichtigung von Pedelecs und Lastenrädern sowie von besonders schutzbedürftigen Zielgruppen wie Kinder und Senioren.

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 Bestandsituation 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.

Für Routen, bei denen die Rahmenbedingungen eine Verbesserung der Bestandsituation nicht zulassen, wurden alternative Routenvorschläge unter Beteiligung des ADFC Ulm/Alb-Donau und dem Aktionsbündnis FahrRad sowie des Radverkehrsbeirates (vgl. Punkt 4.2.2) entwickelt.

3.2.1. Befahrung

Im Rahmen der Befahrung des Netzes wurden alle für die Bewertung des Bestandes wie auch für die Formulierung erster Grobmaßnahmen notwendigen Parameter georeferenziert aufgenommen. Die Schwerpunkte lagen auf:

- Art und Dimensionierung der Radverkehrsführung
- Oberfläche der Radverkehrsführung und deren Zustand
- Potentialflächen für einen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, falls vorhanden
- Radverkehrsführung in den Knotenpunkten
- Punktuelle Mängel und Gefahrenstellen, wie Hindernisse, Randbewuchs, Konfliktstellen mit anderen Verkehrsteilnehmenden, fehlende Querungshilfen und Überleitungen, Beschilderungsmängel, ...

3.2.2. Bewertung der Hauptrouten

Die Qualität des Bestandes wurde anhand einer Benotungsskala von 0 bis 10 gemessen, die sich an den definierten Standards (vgl. Punkt 3.3), Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien und Hinweisen orientiert. Die Schwerpunkte der Analyse wurden jeweils einzeln bewertet, wobei die genauen Abstufungen der Notenskala je nach Vorgaben variieren. Die Grundaussage der Benotungsskala kann wie folgt beschrieben werden:

- Note 0: Die Radverkehrsanlage entspricht nicht den zwingend einzuhaltenden Vorgaben der StVO/VwV-StVO oder es liegt keine gesicherte Führungsform des Radverkehrs vor.
- Note 5: Die Radverkehrsanlage erfüllt weitgehend die Anforderungen der ERA 2010.
- Note 10: Die Radverkehrsführung entspricht den qualitativ hohen Vorgaben einer Radschnellverbindung.
- Die Gesamtnote je Abschnitt wurde aus dem Mittelwert gebildet.

3.2.3. Bewertung des Ausbaupotentials

Aufgrund der hohen Qualitätsstandards und der bekannten Problematik der Flächenkonkurrenzen innerhalb bebauter Gebiete, ist ein Ausbau aller Hauptrouten im höchsten Standard nicht realistisch. Damit im Rahmen der Analyse vor Ort eine Aussage getroffen werden konnte, welche Qualitäten theoretisch erreicht werden können und wie hoch der Aufwand hierfür ist, wurde ein theoretisches Ausbaupotential ermittelt. Die Schwerpunkte lagen hierbei auf folgenden Parametern:

- Breite der Fahrbahn
- Klassifikation des Straßennetzes und zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Breite von Gehwegen, sofern diese den Mindestanforderungen entsprechen
- Parkplätze im öffentlichen Raum
- Grünflächen nach deren Art (Wiese, Bäume, Waldflächen)

Zur Bewertung wurde ebenfalls eine Notenskala von 0 bis 10 definiert. Die Grundaussage der Benotungsskala kann wie folgt beschrieben werden:

- Note 0 bis 1: Es sind keine Potentialflächen vorhanden. Es können keine Schutzmaßnahmen für den Radverkehr getroffen werden (keine Markierungslösungen, keine Geschwindigkeitsreduktion).
- Note 2 bis 4: Es sind Verbesserungsmaßnahmen möglich, die einen hohen, meist baulichen Aufwand erfordern und in Konkurrenz mit anderen Ansprüchen an den Straßenraum stehen können.
- Noten 5 bis 7: Es sind Verbesserungsmaßnahmen möglich, die einen gewissen Aufwand erfordern, aber eine hohe Qualität ermöglichen.
- Note 8 bis 10: Geeignete Maßnahmen zur Herstellung einer hohen Qualität sind einfach und kostengünstig umsetzbar (z.B. Fahrradstraße mit Markierungsarbeiten).

3.3. Definition von Standards

Das Haupttroutennetz soll das bisherige Radverkehrsnetz der Stadt Ulm durch qualitativ hochwertige Routen für den Alltagsverkehr ergänzen. Im Vordergrund stehen hierbei ein schnelles, komfortables und sicheres Fahren für alle Zielgruppen. Die technische Entwicklung der vergangenen Jahre wie Pedelecs und Lastenfahrräder sollen verstärkt berücksichtigt werden. Neben der objektiven Sicherheit soll die subjektive Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmenden in die Standards einfließen.

Die Vorgaben der Gesetze und Verordnungen (StVO, VwV-StVO), der Planungsrichtlinien der FGSV (hier Besonders die ERA), die als Stand der Technik gelten, und die Vorgaben sowie Empfehlungen des Landes Baden-Württemberg wurden dahingehend überprüft und angepasst, um dem erhöhten Qualitätsanspruch des HRN gerecht zu werden. Die hieraus formulierten Standards bilden die Grundlage der Bewertung und der Maßnahmenplanung.

Kernpunkte der Standards sind:

- Der Radverkehr sollte möglichst getrennt vom Kfz- und Fußverkehr geführt werden.
- Der Radverkehr auf den Haupttrouten sollte bevorrechtigt geführt werden.
- Die Dimensionierung der Radverkehrsanlagen sollte das Befahren mit allen gängigen Fahrradtypen ermöglichen. Im Idealfall ist ein sicheres Überholen untereinander innerhalb der Radverkehrsanlage zu gewährleisten.
- Die Oberfläche der Radverkehrsanlagen sollte asphaltiert sein und einen geringen Rollwiderstand aufweisen.
- Die Zeitverluste pro km sind an den Vorgaben der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) auszurichten, d.h. das besonders die Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Einmündungen zu prüfen ist.

4. Ausarbeitung des Hauptroutennetzes

4.1. Definierte Hauptrouten

Nach Abschluss der Bewertung (s. Punkt 3.2.2 und 3.2.3) wurde das Hauptroutennetz überarbeitet. Abschnitte, auf denen keine signifikante Verbesserung des Bestandes möglich ist, wurden verworfen oder alternative Routen definiert. Die Ergebnisse des Workshops (s. Punkt 4.2.2) flossen ein.

Alle alternativen Routen wurden im April 2023 in Analogie zur ersten Bestandsaufnahme befahren und bewertet. Daraus ergibt sich zum Planungsstand 13.06.2023 (Änderungen vorbehalten) das folgende Hauptroutennetz:

- zehn Hauptrouten mit einer Länge von 60 km (s. Anlage 1)
- 24 km untersuchte alternative Routenführung
- 34 km wurden befahren und als Hauptroute verworfen
- 1/3 der definierten Hauptrouten entspricht bereits den Anforderungen der ERA und StVO

4.2. Dialogverfahren

4.2.1. Beteiligung des Aktionsbündnisses FahrRad

Im Jahr 2011 wurde das Aktionsbündnis "FahrRad in Ulm" gegründet, zu dem u.a. Stadtverwaltung, Bürger*innen, ADFC, Polizeipräsidium Ulm und Ulmer City Marketing gehören. Die Mitglieder des Aktionsbündnisses wurden in der Sitzung der AG Infrastruktur und Planung am 22.09.2022 und 07.10.2023, der Sitzung des Radverkehrsbeirates am 05.10.2022 sowie einem Workshop im Rathaus am 25.11.2022 mit einbezogen.

4.2.2. Workshop am 25.11.2022

Bevor geeignete Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur identifiziert und in Form von Prinzipskizzen ausgearbeitet wurden, wurde der im Herbst 2022 vorhandene Planungsstand zunächst mit dem ADFC Ulm/Alb-Donau und dem Aktionsbündnis FahrRad sowie des Radverkehrsbeirates im Rahmen eines Workshops am 25.11.2022 diskutiert und abgestimmt.

Es wurden vier Gruppen gebildet, die sich intensiv mit den Hauptrouten in verschiedenen Stadtteilen auseinandergesetzt und Alternativrouten und Verbesserungsvorschläge erarbeitet sowie ihre Wünsche für den weiteren Ausbau des Hauptroutennetzes geäußert haben. Diese Wünsche und Anregungen wurden soweit wie möglich in die Routenführung eingearbeitet und bei der Auswahl der beiden priorisierten Hauptrouten berücksichtigt.

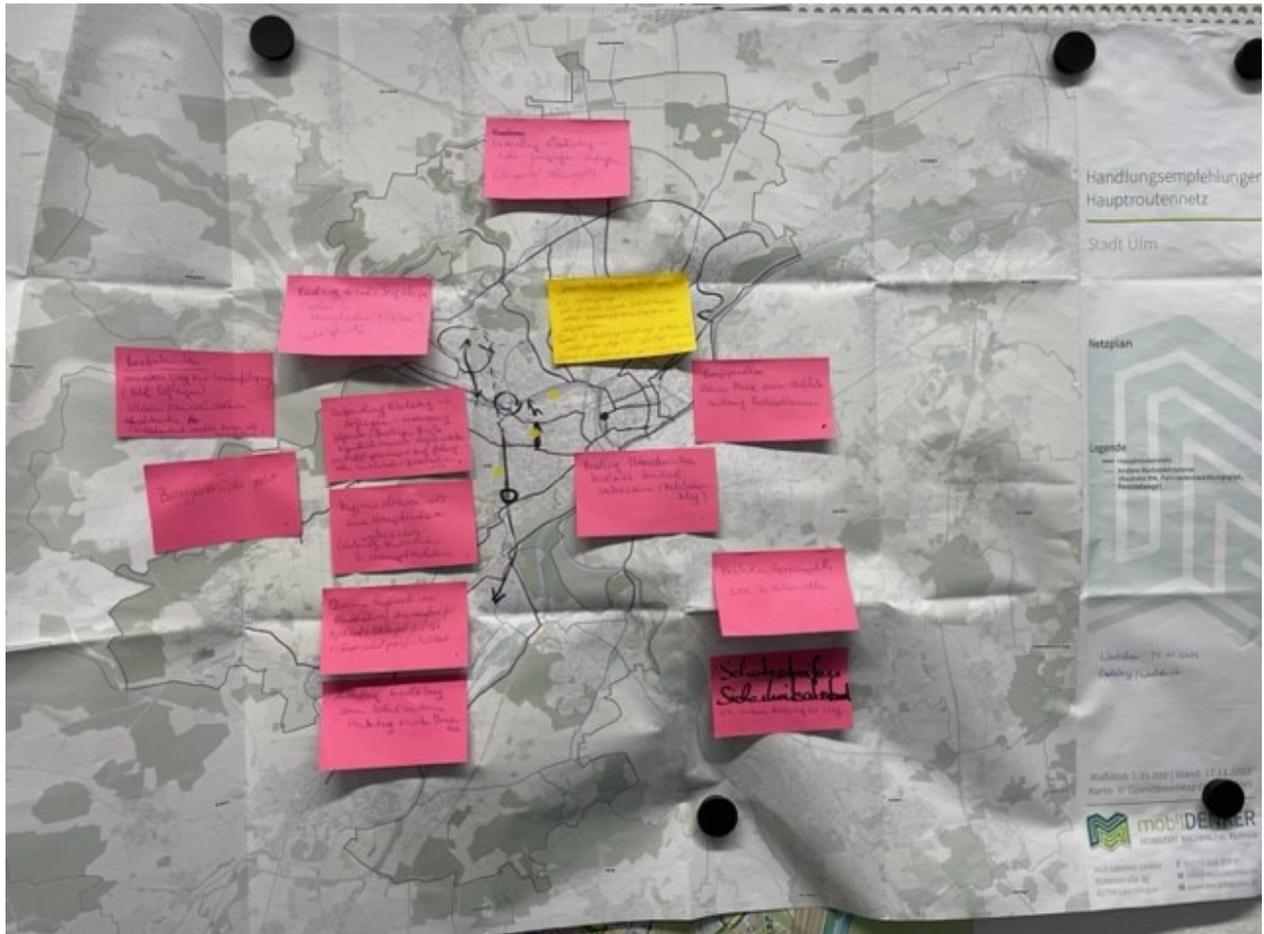


Abbildung 1: Ergebnis im Workshop am 25.11.2022 der Gruppe Weststadt

4.2.3. Online-Beteiligung

Vom 17.04. bis 14.05.2023 fand ein Online-Beteiligungsprozess statt, in dem die Bürgerschaft die definierten Haupttrouten bewerten, kommentieren und Alternativen vorschlagen konnte. Die Beteiligung fand auf der Beteiligungsseite der Stadt Ulm (<https://beteiligidich.ulm.de>) statt. Beworben wurde diese über Social Media, städtische Homepage, Plakate und Fahrgast-TV des ÖPNV. Zusätzlich wurde ein eigens produziertes Erklärvideo zum besseren Verständnis auf der Beteiligungsseite platziert.

Grundlage für die Beteiligung war eine Stadtkarte, auf der die Haupttrouten eingetragen waren. Durch das Setzen von beliebig vielen Pins und die Auswahl verschiedener Kategorien (Sicherheit, Breite, Alternativroute, etc.) sowie das Schreiben eines zusätzlichen Kommentars konnten die Teilnehmenden ihr Anliegen präzise formulieren. Auch das Kommentieren und "Liken" vorhandener Pins war möglich. Insgesamt wurden 2.317 Pins gesetzt und 654 Kommentare abgegeben. Die Pins stellen die gesetzten "Stecknadeln" dar, zu den Kommentaren zählen die von anderen kommentierten Pins.



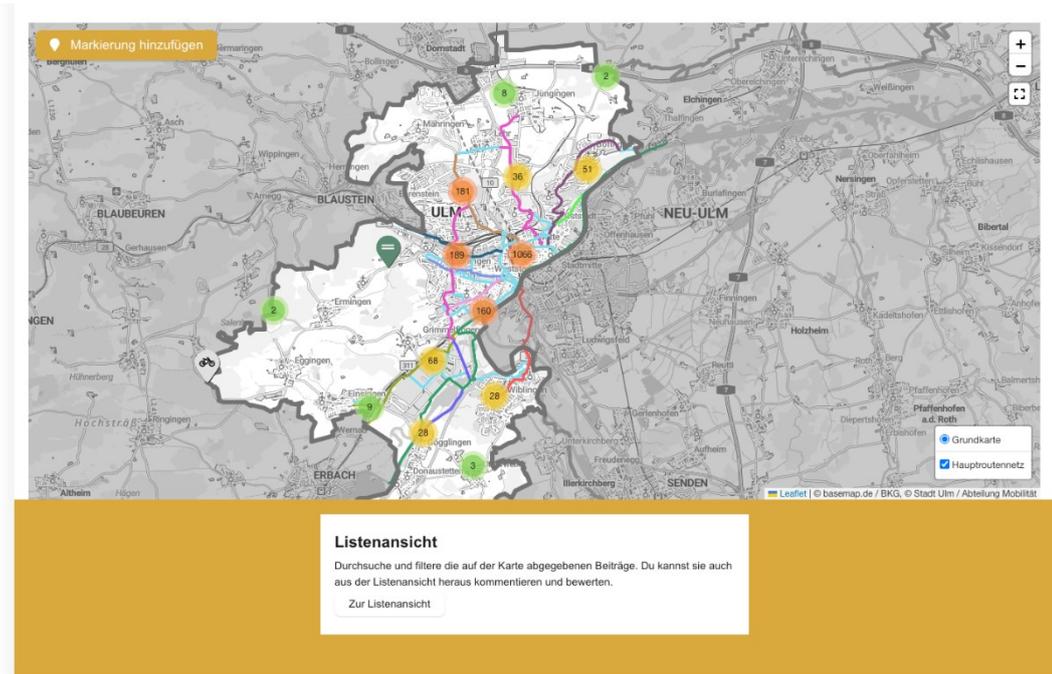


Abbildung 2: Ansicht Online-Kartendialog

Die Ergebnisse der Beteiligung werden aktuell (Stand Ende Juli 2023) noch vom Büro mobildenker GmbH ausgewertet. Die Auswertung soll bis Ende September abgeschlossen werden. Sie dient der Überprüfung des definierten Haupttroutennetzes sowie der Identifikation von Optimierungsmaßnahmen, die in die Prinzipskizzen sowie die Planung der beiden priorisierten Haupttrouten einfließen.

4.2.4. Stellungnahme des ADFC

Der hier vorliegende Planungsstand wurde mit den Mitgliedern des Aktionsbündnisses in der Sitzung der AG Infrastruktur und Planung am 07.09.2023 vorgestellt und diskutiert. Hier wurde seitens des ADFC bemängelt, dass in der Innenstadt mit Ausnahme der nördlichen Route Olgastraße - Heimstraße keine Haupttrouten ausgewiesen wurden. Insbesondere fehle eine West-Ost-Verbindung durch die Innenstadt, die vorzugsweise über die Neue Straße führen sollte. Ebenso fehlen Nord-Süd-Verbindungen durch die Innenstadt.

Aus Sicht der Verwaltung ist diese Kritik berechtigt, allerdings bestehen kaum bis keine Möglichkeiten, die in der Innenstadt bestehenden Radwege entsprechend der definierten Standards auszubauen. In Nord-Süd-Richtung sind die Fußgängerzonen und die Altstadtgassen der limitierende Faktor. So wurden durchaus im Projekt Neugestaltung Fußgängerzone (vgl. GD 360/22) Anforderungen an den Radverkehr definiert; in der Vergangenheit wie auch aktuell gibt es jedoch starke Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr, die einen Ausbau des Radverkehrs auf dieser wie auch auf anderen Achsen an denen eine Durchfahrt durch Fußgängerzonen nötig ist (bspw. Pfauengasse, Hafengasse) erschweren. Ein Neubau eines Radweges auf der Neuen Straße bzw. die Freigabe der dortigen Busspur wird noch untersucht. Im westlichen Bereich der Innenstadt wurde im Projekt CityBahnhof eine Radverkehrsinfrastruktur geschaffen. Entgegen der Kritik von ADFC sieht die Verwaltung dort keinen grundlegenden Bedarf für einen Um- oder Ausbau. Die dazugehörige schriftliche Stellungnahme des ADFC sowie die Anmerkungen zur Stellungnahme finden sich in Anlage 5. Nach Erhalt der Stellungnahme fand am 26.09.2023 zwischen ADFC, Stadt Ulm / Abteilung Mobilität und dem Planungsbüro ein Gespräch statt, in dem wesentliche Aspekte der Stellungnahme geklärt werden konnten. Daraufhin wurde die Stellungnahme nochmals am 05.10.2023 abgeändert und die

Empfehlung ausgesprochen, das Haupttroutennetz in seiner jetzigen Form unter Einbeziehung der Friedrich-Ebert- Straße zu verabschieden.

5. Realisierung

5.1. Priorisierung

Aktuell (Stand 10.07.2023) werden die Hinweise und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger, die im Rahmen der Onlinebeteiligung eingegangen sind, ausgewertet. Diese werden in die Maßnahmenliste einfließen, die auf Basis der Analysen und des Kriterienkataloges erarbeitet wird. Die Maßnahmenliste umfasst mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Bestandssituation entlang der Haupttrouten.

Für 50 Maßnahmen werden anschließend Maßnahmenblätter gefertigt. Die Maßnahmenblätter dienen dazu, die Grobmaßnahmen der Maßnahmenliste detaillierter zu beschreiben.

Für alle Maßnahmen wird von der Verwaltung eine Priorisierung vorgenommen, die Aspekte der Verkehrssicherheit, der Netzbedeutung, der erreichbaren Qualität und der Wirtschaftlichkeit sowie andere Baumaßnahmen (Sanierung, Neubau, Erneuerung von Lichtsignalanlagen, Spartenverlegungen etc.) berücksichtigt.

Im Ergebnis des o.e. Workshops wurden bereits die folgend beschriebenen zwei Haupttrouten ausgewählt, für deren Umsetzung konkrete Maßnahmenvorschläge in der Tiefe einer Vorplanung erarbeitet werden.

5.1.1. Hauptroute Böfingen

Die Thematik einer adäquaten Fahrrad-Hauptroute vom Stadtzentrum nach Böfingen ist schon lange aktuell. Dazu gab es bereits im Jahr 2020 eine Machbarkeitsstudie zur Radverkehrsführung über die Böfinger Steige. Das Ergebnis stellt den großen Eingriff in die Natur sowie die hohen Kosten gegenüber dem Nutzen an dieser Stelle in Frage. Aus diesem Grund wurde als Hauptroute nach Böfingen die Heidenheimer Straße ausgewählt. Konkret sieht die Routenführung folgendermaßen aus:

- Böfinger Steige (bis Banater Weg)
- Ludwig-Beck-Straße
- Heidenheimer Straße

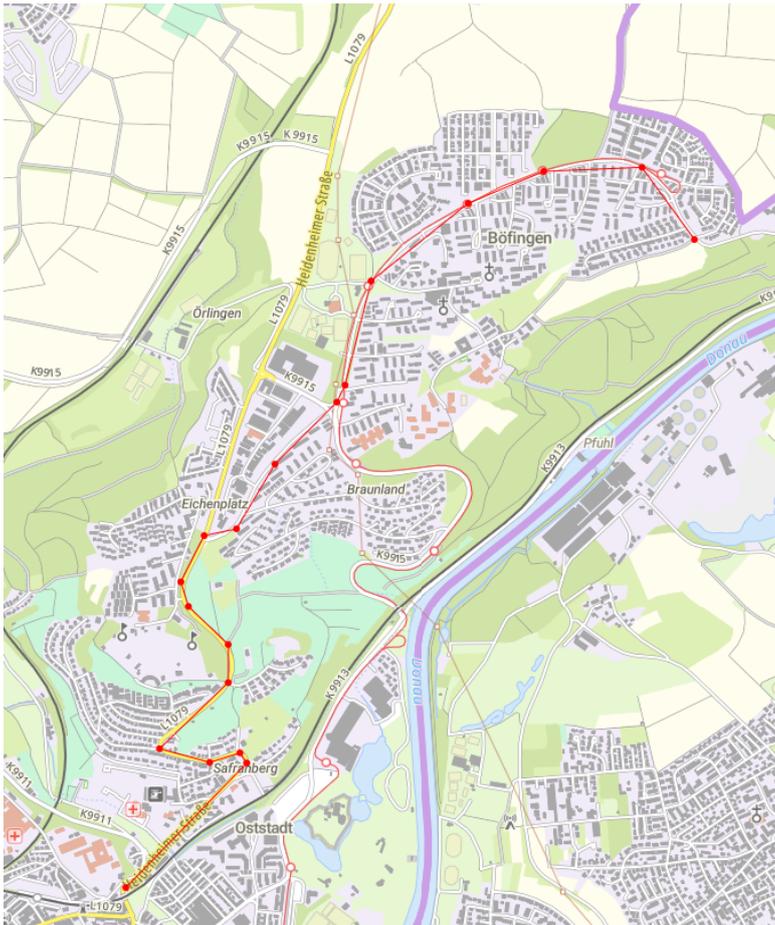


Abbildung 3: Hauptroute Böfingen

Die aktuelle Fahrradroutenach Böfingen ist geprägt von zu schmalen Radwegen, mehreren umständlichen Querungen und Konflikten mit dem Fußverkehr. Vor allem die Knotenpunkte Heidenheimer Straße/Ludwig-Beck-Straße sowie Ludwig-Beck-Straße/Böfinger Steige sind hier zu nennen. Letzterer soll nun priorisiert in einem gemeinsamen Projekt mit den Stadtwerken Ulm/Neu-Ulm im Zuge der Erneuerung der Haltestelle Egertweg im Zuge der Sanierung Linie 1 an die neue Radverkehrs-führung angepasst werden.

5.1.2. Hauptroute Westtangente

Auch der Wunsch nach einer Tangentialverbindung zwischen dem Eselsberg und dem Industriegebiet Donautal wurde im Workshop am 25.11.2022 mehrfach genannt. Ebenfalls kam diese Thematik im Zuge des Online-Kartendialogs erneut auf. Da es in Ulm kaum Querverbindungen gibt, möchte die Verwaltung dem Wunsch aus der Bürgerschaft nachkommen und diese Route priorisiert bearbeiten.

Die Routenführung könnte folgendermaßen aussehen (Änderungen durch die Auswertung des Online-Kartendialogs möglich):

- Weinbergweg
- Querung Blaubeurer Straße
- Söflingen Zentrum
- St.-Leonhard-Straße/Sterntalerweg
- Schulzentrum Kuhberg
- Lindenhöhe

- Donautal



Abbildung 4: Hauptroute Westtangente

Die Westtangente verbindet somit mehrere Haupttrouten miteinander (Haupttrouten Eselsberg, Blaustein, Söflingen, Kuhberg, Donautal, Gögglingen/Donaustetten) und schafft dadurch die Möglichkeit einzelne Stadtteile schneller zu erreichen, ohne bis in die Innenstadt fahren zu müssen. Auch ermöglicht diese eine bessere Radwegverbindung für Schüler*innen des Schulzentrums am Kuhberg sowie zu den Betrieben im Donautal oder zur Universität und den Science Park auf dem Eselsberg. Schwierigkeiten bei dieser Route ergeben sich im Söflinger Zentrum. Hier stellen die schmalen Straßenquerschnitte eine Herausforderung dar. Ebenso der südliche Bereich der Hasensteige mit seinen steilen Abschnitten muss genauer betrachtet werden. Für den Knoten Lupferbrücke / Blaubeurer Straße wird eine separate Planung erfolgen, bei der die Radverkehrsführung hinsichtlich der Umsetzung der Hauptroute sowie einer möglichen Radschnellverbindung von/nach Blaustein bedacht wird.

5.2. Zeitplan

Nach abgeschlossener Auswertung des Online-Kartendialogs (Ende September 2023) wird die Karte der Fahrrad Haupttrouten finalisiert. Auch werden bis dahin die Maßnahmenblätter fertiggestellt und von der Verwaltung verschiedenen Prioritätsstufen zugeordnet. Ziel ist es, zunächst die Vorplanung der beiden priorisierten Haupttrouten

Böfingen und Westtangente abzuschließen.

Das Projekt Knotenpunkt Ludwig-Beck-Straße / Böfinger Steige befindet sich momentan in der Entwurfsplanung. Diese soll vsl. bis Ende des Jahres fertiggestellt und in einem FBA beschlossen werden. Eine Umsetzung ist für Sommer 2024 geplant.

Die Verwaltung empfiehlt die Realisierung der beiden Hauptrouten Böfingen und Westtangente sowie die Umsetzung weiterer Maßnahmen gemäß Maßnahmenblättern nach angegebenen Prioritätsstufen.

6. Kosten, Finanzierung und Umsetzung

Die Finanzierung der geplanten Maßnahmen erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanung der Folgejahre vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllenden städtischen Aufgaben. Es wird geprüft, ob Fördergelder abgerufen werden können.

Die Finanzierung der Planung für die Hauptrouten Böfingen und Westtangente erfolgt aus den Mitteln für den Unterhalt Radwege. Hier stehen für 2024 vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2024 und der Erfüllbarkeit aller städtischen Aufgaben 490.000 € zur Verfügung.