

Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	20.07.2023		
Geschäftszeichen	VG/VO-Fi	*106	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 26.09.2023	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 285/23

Betreff: Radverkehrskonzept Donautal
- Beschluss -

Anlagen:	Karte Donautal	digital	Anlage 1
	Karte Bewertung der Radrouten im Donautal	digital	Anlage 2
	Karte Bewertung des Ausbaupotentials im Donautal	digital	Anlage 3
	Karte Ruhender Verkehr im Donautal	digital	Anlage 4
	Lageplan Umgestaltung Knotenpunkt Graf-Arco-Straße/Nicolaus-Otto-Straße	digital	Anlage 5
	Lageplan Nicolaus-Otto-Straße Abschnitt 1	digital	Anlage 6

Antrag:

1. Das definierte Fahrrad Hauptroutennetz im Donautal und die dazugehörigen Standards werden beschlossen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die genannten Maßnahmen nach Prioritätsstufen umzusetzen und in der Finanzplanung zu berücksichtigen.

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 270/23, Hauptroutennetz, Beschluss

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats zu diesem Thema liegen nicht vor.

2. Kurzdarstellung

2.1. Parallel zum Hauptroutennetz (vgl. GD 270/23) entwickelt das externe Planungsbüro mobildenker GmbH, Leichlingen, ein Radverkehrskonzept für das Donautal.

Auf einer Fläche von ca. 345 ha sind Industrie und Gewerbe angesiedelt. Es bestehen direkte Anschlüsse an die B 30 und B 311 sowie das ÖPNV-Netz. Für den Radverkehr bestehen Radwegeverbindungen sowohl nach Ulm/Neu-Ulm als auch in Richtung Erbach/Ehingen (Donau). Innerhalb des Industriegebiets Donautal verlaufen verschiedene und gewegweiste Radwegeverbindungen, deren Länge knapp 20 km beträgt. Die Radwegeinfrastruktur entspricht jedoch aufgrund der bestehenden Verkehrsanlagen an vielen Stellen nicht mehr den heute geltenden Standards und weist Mängel und Gefahrenstellen auf.

Im Rahmen der Initiative "Donautal connect" wurde von der Universität Ulm ein Workshop mit den vor Ort Beschäftigten mit Thema Radverkehrsangebot durchgeführt. Als Ergebnis zeigte sich, dass insbesondere die Sicherheit des Radverkehrs (aufgrund des LKW-Verkehrs) und Qualität der Radverkehrsanlagen bemängelt werden.

Basierend auf der erfolgten Überplanung des Hauptroutennetzes sowie den vorhandenen Maßnahmenempfehlungen aus dem FEP 2016 und dem RadNETZ BW sollen Möglichkeiten und Wege aufgezeigt werden, wie das Radverkehrsangebot im Industriegebiet Donautal unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden kann. Von Bedeutung ist dabei, dass dies im Einklang mit den Belangen anderer Verkehrsträger (Fuß- und Öffentlichen Personenverkehrs, motorisierter Individualverkehr (MIV)) geschieht. Die Berücksichtigung von Radfahrenden jeglichen Alters sowie körperlicher und geistiger Fitness ist dabei ebenso wichtig.

Als Ergebnis des Radverkehrskonzeptes sollen ein den Bedürfnissen der Radfahrenden entsprechendes, sicheres und attraktives Radverkehrsnetz sowie eine priorisierte Maßnahmenliste ausgearbeitet werden. Im lokalen Radwegenetz sollen demnach wichtige Verbindungen identifiziert, Mängel und Stärken aber auch Prioritäten und Maßnahmen benannt werden.

3. Evaluierung des bestehenden Radwegenetzes im Donautal

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 erarbeitet.

Durch das Industriegebiet Donautal verlaufen zwei Strecken des RadNETZ BW, es wurde eine Vielzahl an Maßnahmen definiert.

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.

3.2. Bestandssituation

3.2.1. Radverkehr im Donautal

In der ursprünglichen Planung verläuft eine Fahrrad-Hauptroute (HRN 3) durch das Donautal sowie eine weitere (HRN 2) westlich der Donau entlang der Hans-Lorensen-Straße. HRN 3 verbindet die Ulmer Innenstadt mit dem Stadtteil Einsingen und der Nachbarkommune Erbach. Auf dieser Route verläuft zudem das RadNETZ BW sowie eine Hautroute des FEP. HRN 2 verbindet die Ulmer Innenstadt mit dem Stadtteil Göggingen. Hinzu kommt der Donauradweg, welcher in Randlage durch das Donautal verläuft sowie weitere verbindende Haupt- und Nebenrouten des FEP. Insgesamt ist die Radnetzdicke im Donautal hoch.

3.2.2. Lkw-Parken

Im Rahmen der Befahrung (Punkt 3.3) wurden vorhandene und ausgewiesene Lkw-Parkplätze im öffentlichen Raum sowie gekennzeichnete Park- und Haltverbote erfasst. Alle zum Zeitpunkt der Erhebung abgestellten Lkw oder Sattelaufleger wurden dokumentiert.

Ausgewiesene Parkplätze und Stellflächen für Lkw gibt es nur sehr begrenzt an der Boschstraße. Hier wurde eine Fremdnutzung durch Pkw festgestellt. Eingeschränkt ist das Parken für Lkw in der Ernst-Abbe-Straße, Maybachstraße, Benzstraße und Hohnerstraße durch baulich angelegte und gekennzeichnete Pkw-Parkplätze sowie auf Teilen der Daimler- und Dieselstraße. Hier auch durch angeordnete Halt- und Parkverbote.

Folgende Schwerpunkte des Lkw-Parkens wurden beobachtet:

- Nicolaus-Otto-Straße in den Abschnitten südlich der Graf-Arco-Straße: Der Straßenraum erscheint durch die Grünflächen attraktiv für „Langzeitparker“.
- Boschstraße nördlich Hohnerstraße
- Hohnerstraße Hohe Belastung durch Lkw des ansässigen Stahlunternehmens. Hierdurch entstehen Einschränkung für Rad- und Fußverkehr. Es werden z.T. Pkw-Parkplätze genutzt.
- Heuweg südlicher Abschnitt Erscheint durch die Grünflächen attraktiv für „Langzeitparker“
- Bereich Siemensstraße / Voithstraße. Zum Nachmittag vorwiegend Nutzung durch Fahrzeuge des ansässigen Entsorgungsbetriebes.
- Steinbeisstraße: Hier entsteht durch die undefinierten Straßenräume und die parkenden/haltenden Lkw eine unübersichtliche Gesamtsituation.

Grundsätzlich sind gemäß EAR 05 (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) Parkmöglichkeiten für LKW im privaten Raum vorzusehen.

3.3. Bestandsanalyse

Das Haupttroutennetz sowie alle öffentlichen Straßen- und Wege im Donautal wurden im Juni 2022 vollständig befahren und nach den im Haupttroutennetz definierten Kriterien erfasst und bewertet (vgl. GD 270/23).

3.4. 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. Im Donautal liegt der Schwerpunkt auf der Trennung vom KfZ-Verkehr.
- 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 RIN auszurichten, d.h. das besonders die Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Einmündungen zu prüfen ist.

Auf den übrigen Routen innerhalb des Donautals sollten die Standards wegen des hohen Schwerverkehrsanteils ebenfalls Anwendung finden. Eine gemeinsame und gleichberechtigte Führung mit Zu Fuß Gehende oder eine eingeschränkte Dimensionierung kann im Einzelfall umgesetzt werden, wenn keine ausreichenden Flächen vorhanden sind. Die Führung auf der Fahrbahn auch mit Schutzstreifen sollte dagegen nicht als dauerhafte Lösung in Frage kommen.

4. Ausarbeitung von Maßnahmen

4.1. Definierte Hauptrouten

Nach Abschluss der Bewertung (s. Punkt 3.3) wurde das HRN im Donautal überarbeitet. Abschnitte, auf denen keine signifikante Verbesserung des Bestands möglich ist, wurden verworfen oder alternative Routen definiert. Die Ergebnisse des Dialogverfahrens flossen ein. Alle alternativen Routen wurden im April 2023 befahren und bewertet.

Die Hauptroute durch das Donautal soll von Norden kommend über die Daimlerstraße, den Heuweg und die Nicolaus-Otto-Straße verlaufen. Als wichtige Querverbindungen sind die Graf-Arco-Straße sowie die Verlängerung des Heuweges Richtung Hans-Lorenser-Straße geplant. Als untergeordnet sind die List- und die Maybachstraße zu betrachten.

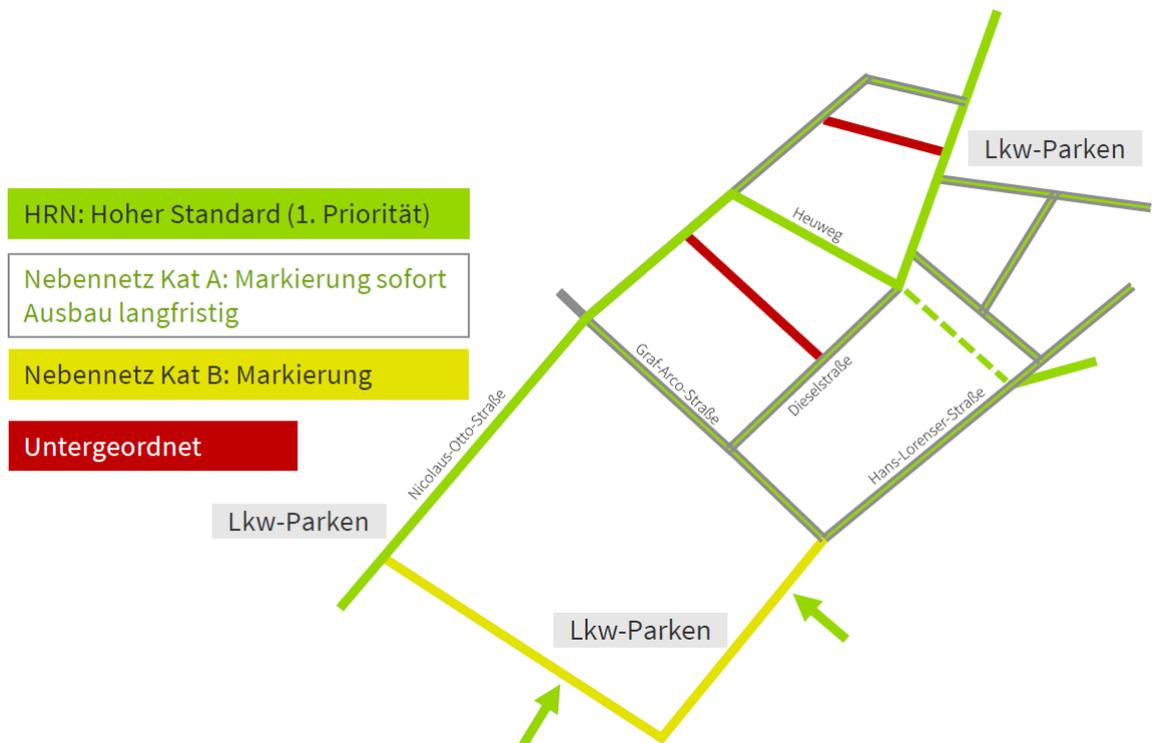


Abbildung 1: Haupt- und Nebenrouten im Donautal

Momentan wird die Machbarkeitsstudie einer Radschnellverbindung von Erbach über Ulm nach Illertissen erstellt. Eine mögliche Variante eines Radschnellwegs verläuft auch durch das Donautal und dann entlang der B 311 Richtung Ulm. Dafür ist die Herabstufung der B 311 notwendig, was wiederum erst möglich ist, wenn die Querspange Erbach fertiggestellt wurde (vgl. Ende 2024). Sobald diese Radschnellverbindung umgesetzt wurde, stellt sie eine Alternative zur Hauptroute über die Daimlerstraße und den Heuweg dar, da Radfahrende erst ab der Benzstraße in das Donautal fahren bzw. bereits ab der Benzstraße das Gebiet verlassen.

4.2. Maßnahmenliste Priorität 1

4.2.1. Graf-Arco-Straße

Geplant ist die Errichtung einer "Protected Bike Lane" (=> geschützter Radfahrstreifen) als Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 3,00 m auf der nordöstlichen Fahrbahnseite. Parkstände werden auf der gegenüberliegenden Seite markiert. Für die Einmündung Dieselstraße sind im Zuge der Vorplanung unterschiedliche Sicherungsmöglichkeiten zu prüfen.



Abbildung 2: Geplanter Querschnitt Graf-Arco-Straße

4.2.2. Heuweg

Der nordwestliche Abschnitt soll zu einer Fahrradstraße in Kombination mit markierten Parkplätzen umgewidmet werden. Es gelten die Standards zur Gestaltung von Fahrradstraßen. Ein modaler Filter reduziert das KfZ-Verkehrsaufkommen. Diese Maßnahme wird noch mit Donautal connect und den ansässigen Unternehmen besprochen, um die bestmögliche Lösung für den Rad- und Schwerverkehr zu finden. Im südöstlichen Abschnitt ist eine Verbesserung der Oberfläche sowie eine Verbreiterung des Weges notwendig, ggfs. in Kombination mit einer Randmarkierung. Zudem ist die Beleuchtung an dieser Stelle zu prüfen. Eine Möglichkeit, die auch den vorhandenen Bäumen zugutekommen würde, wäre, den bestehenden Weg zu entsiegeln und in ausreichendem Abstand einen 3,00 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg anzulegen.

4.2.3. Nicolaus-Otto-Straße

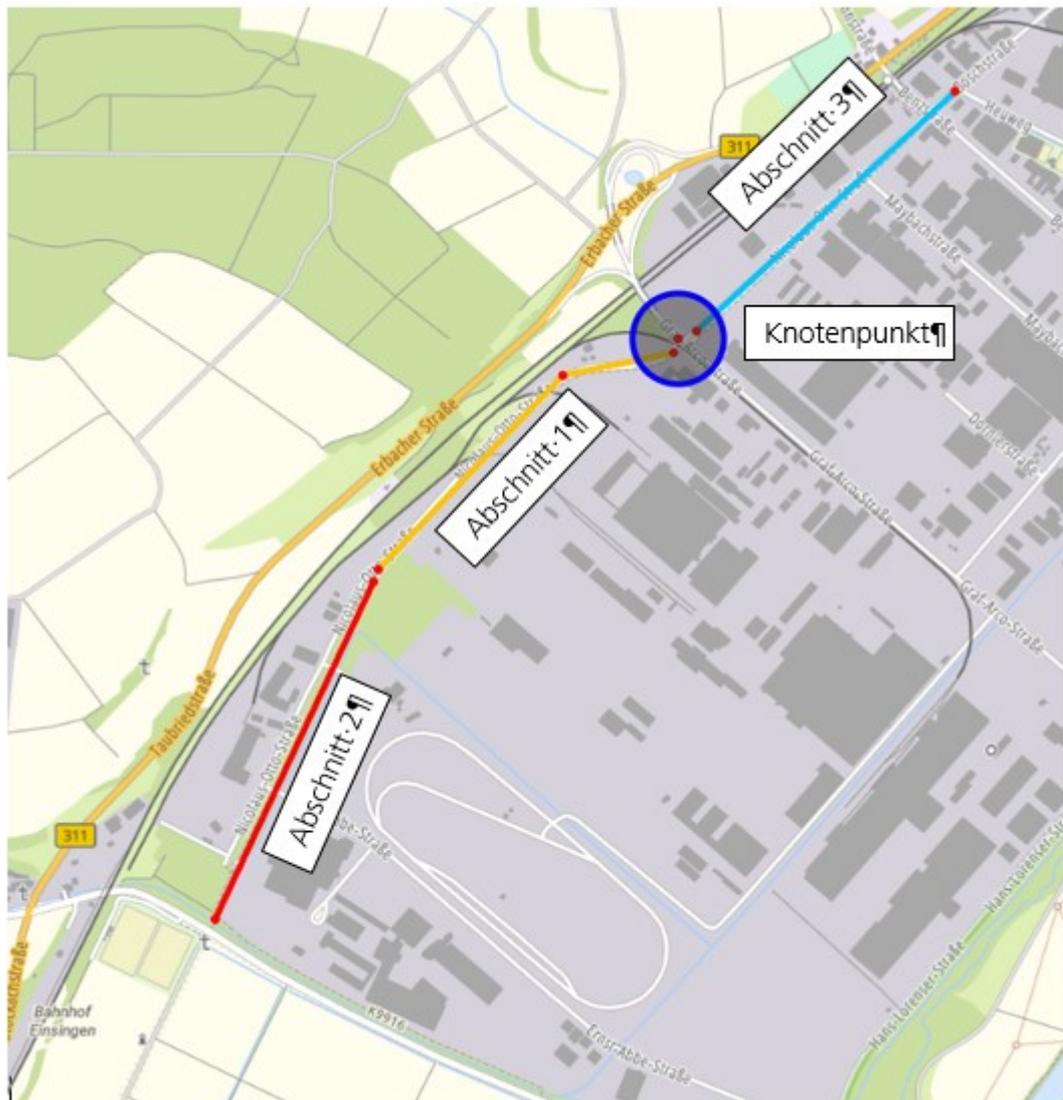


Abbildung 3: Übersicht Nicolaus-Otto-Straße

Im ersten Abschnitt ist die Errichtung einer "Protected Bike Lane" als Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 3,00 m auf der östlichen Fahrbahnseite geplant. In diesem Bereich muss das Parken komplett untersagt werden, um den notwendigen Platz zu schaffen. Zusätzlich sind vor allem im südlichen Bereich; Verbreiterungen der Fahrbahn notwendig, um die erforderliche Querschnittsbreite zu erreichen. Dieser Abschnitt soll vsl. in 2024 umgesetzt werden.



Abbildung 4: Geplanter Querschnitt Nicolaus-Otto-Straße, Abschnitt 1

Ebenfalls wird der Knotenpunkt mit der Graf-Arco-Straße nächstes Jahr umgesetzt. Vsl. im Herbst 2023 soll im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt ein entsprechender Baubeschluss zur Realisierung des Knotenpunktes und ersten Abschnitt gefasst werden.

Im zweiten Abschnitt besteht bereits ein separater Geh- und Radweg, dessen Oberfläche einer dringenden Sanierung bedarf. Eventuell sind dafür auch Arbeiten am Damm notwendig, auf dem sich der Weg befindet. Eine Randmarkierung und/oder eine Beleuchtung sind für Fahrten während Dämmerung und Dunkelheit sinnvoll. Die Verbesserung dieses Abschnittes stellt eine Maßnahme aus dem RadNETZ BW dar und wird aufgrund des Umfangs und der Kosten zunächst noch zurückgestellt. In dritten Abschnitt soll die "Protected-Bike Lane" aufgelöst und der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Ostseite geführt werden. Dafür ist eine Verbreiterung des Bestandes notwendig, was Eingriffe in die Grünfläche zur Folge hat. Eine Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Breite und der fahrbahnnahen Bäume in diesem Bereich nicht möglich.

4.2.4. Daimlerstraße Nord

Die nördliche Daimlerstraße (zwischen Heuweg und Knotenpunkt Wiblinger Allee) kann in zwei Abschnitte unterteilt werden.

In Abschnitt 1 vom Abzweig Heuweg bis zur Steinbeisstraße soll der Radverkehr wie bisher auch auf einem gemeinsam Geh- und Radweg auf der östlichen Seite geführt werden. Der Weg entspricht jedoch nicht den aktuellen Vorgaben der Richtlinien, sodass dieser auf 4,00 m verbreitert werden soll. Dafür ist die Grünfläche zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg zu entsiegeln. Dabei müssen keine Bäume gefällt werden.

Aufgrund vorhandener Baumstandorte und der angrenzenden Böschung ist in Abschnitt 2 kein Ausbau des östlichen Geh- und Radweges möglich bzw. sinnvoll. Richtung Norden darf der Radverkehr weiter auf diesem Weg fahren. In Richtung Süden wird die Einrichtung eines Schutzstreifens geprüft, da auch auf der Ostseite eine Verbreiterung des Gehweges nicht möglich ist.

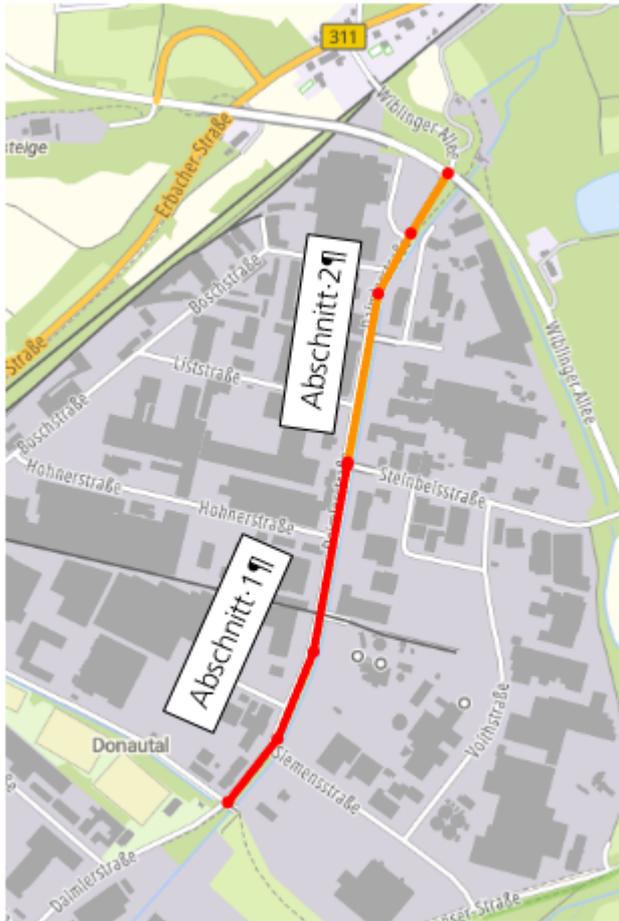


Abbildung-5: Übersicht Daimlerstraße-Nord

4.3. Maßnahmenliste Priorität 2

Die Hans-Lorensen-Straße im Osten des Donautals soll in zweiter Stufe verbessert werden. Sie stellt eine Ergänzung der unter Punkt 4.1 erläuterten Hauptroute dar und wird aus diesem Grund noch zurückgestellt. In der Verlängerung bietet die Ernst-Abbe-Straße die Möglichkeit noch weitere Zugänge zum Industriegebiet zu schaffen. Dies ist jedoch mit aufwendigen Baumaßnahmen verbunden (Errichtung von Brücken notwendig) und trägt zunächst nichts zur Verbesserung der Qualität innerhalb des Donautals bei. Aus diesem Grund sind diese Maßnahmen der Prioritätsstufe 2 zugeordnet.

4.4. Maßnahmenliste Priorität 3

Für die Boshstraße und die Steinbeisstraße wären Neuordnungen des Straßenraums notwendig. Radverkehrsanlagen in der Siemensstraße und Voithstraße lassen sich nur durch eine Verbreiterung des Seitenraums realisieren. Sie haben im Radnetz eine untergeordnete Funktion und stellen keine Hauptroute dar. Aus diesem Grund wurden die beiden Straßen der Prioritätsstufe 3 zugewiesen.

In der Liststraße und Boshstraße Nord ist keine direkte Lösung möglich, ohne einen Ausbau oder eine Flächenumverteilung vorzunehmen. Aus diesem Grund wurde die Führung der Hauptroute nicht mehr durch diese beiden Straßen gewählt.

Auch in der Benzstraße und Maybachstraße ist langfristig eine Flächenneuordnung notwendig. Vor allem in der Maybachstraße ergeben sich durch die privaten Senkrechtparker Schwierigkeiten für den Radverkehr.

Die Dieselstraße stellt eine Verlängerung der Daimlerstraße dar. Da diese parallel zur Nicolaus-Otto-Straße und Hans-Lorenser-Straße verläuft, wird der Umbau zunächst zurückgestellt, da alternative Angebote vorhanden sind.

4.5. Dialogverfahren

4.5.1. Workshop

Am 24.11.2022 fand ein Workshop mit fahrradaffinen Beschäftigten der Betriebe im Donautal statt. Die Organisation übernahm das Institut für Nachhaltige Unternehmensführung der Universität Ulm, im Rahmen des Reallabors Klima Connect. Gemeinsam mit den Teilnehmenden des Workshops wurden die Routen mit dem größten Ausbaupotential definiert und Lösungen erarbeitet. Zusätzlich wurden Standards festgelegt, wie beispielsweise die getrennte Führung von Rad- und Kfz-Verkehr.

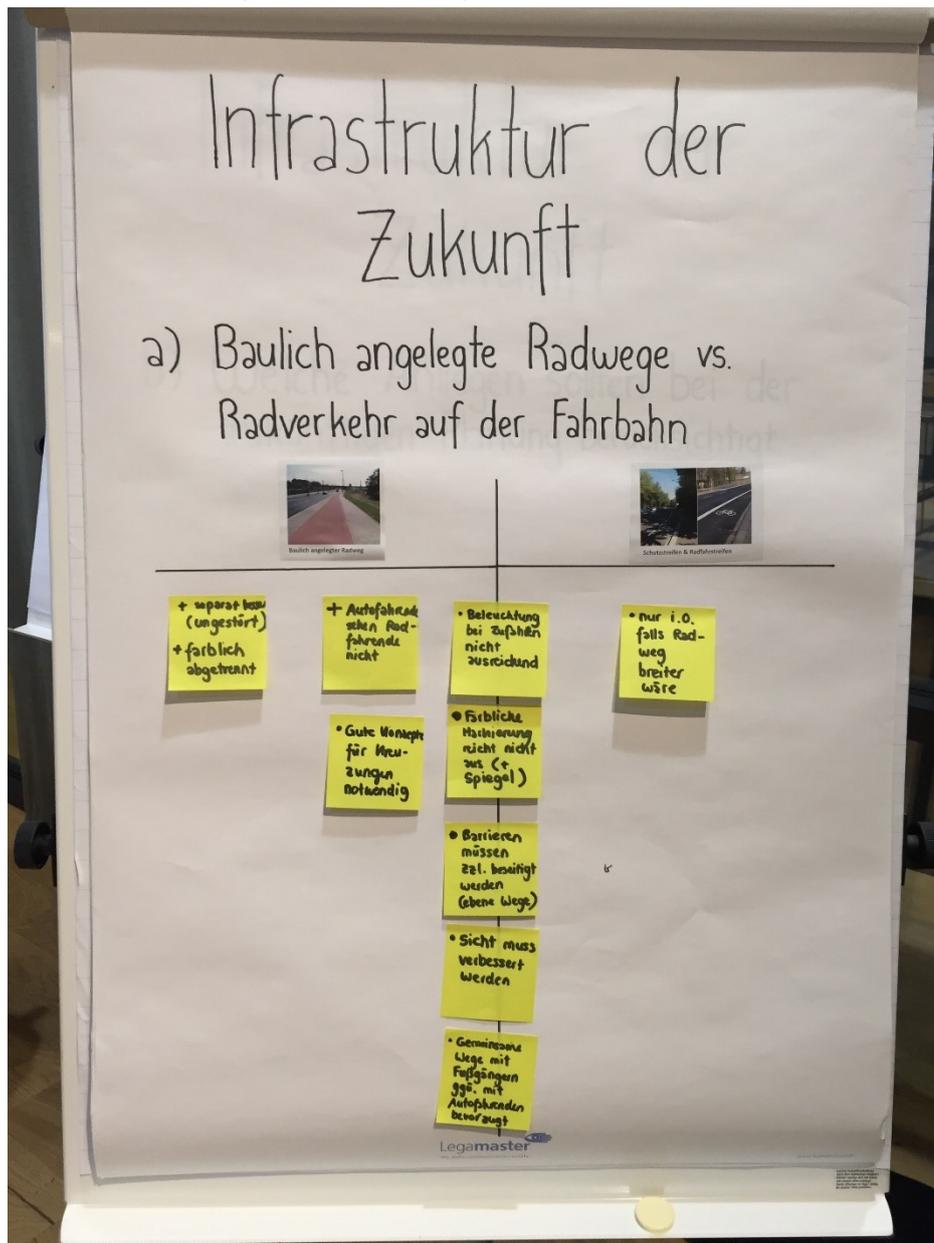


Abbildung 3: Workshop am 24.11.2022

4.5.2. Online-Beteiligung Haupttroutennetz

Die Ergebnisse aus der in GD 270/23 erläuterten Online-Beteiligung zum Haupttroutennetz fließen ebenfalls in das Konzept im Donautal ein.

4.5.3. Weitere Beteiligung

Der hier vorliegende Planungsstand wird mit den Mitgliedern des Aktionsbündnisses in der Sitzung der AG Infrastruktur und Planung am 07.09.2023 vorgestellt und diskutiert. Ferner werden im Anschluss an die FBA-Sitzung Gespräche mit der Initiative Donautal Connect stattfinden, in denen die Ergebnisse und deren Umsetzung vorgestellt werden.

5. **Ausblick und Realisierung**

Aktuell (Stand 27.07.2023) werden die Hinweise und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger, die im Rahmen der Onlinebeteiligung eingegangen sind, ausgewertet. Diese werden in die unter Punkt 4.2, 4.3 und 4.4 genannten Maßnahmen mit einfließen. In Stufe 1 soll zunächst 2024 der Abschnitt 1 der Nicolaus-Otto-Straße sowie der Knotenpunkt mit der Graf-Arco-Straße umgesetzt werden. Im Anschluss erfolgen die Fahrradstraße im Heuweg sowie die übrigen Lückenschlüsse.

Die Verwaltung empfiehlt die genannten Vorhaben gemäß Priorisierung umzusetzen, um im Donautal sichere und attraktive Radwege zu schaffen, die den Radverkehr langfristig fördern.

Neuregelungen für das LKW-Parken sind in der Graf-Arco-Straße, im Heuweg und in der Nicolaus-Otto-Straße zu definieren. In der Graf-Arco-Straße wird nur noch abschnittsweise einseitig LKW-Parken möglich sein. Im Heuweg werden durch die Umwidmung zur Fahrradstraße Parkflächen ausgewiesen. In der Nicolaus-Otto-Straße muss das Parken in Abschnitt 1 gänzlich untersagt werden.

6. **Kosten, Finanzierung und Umsetzung**

6.1. Kostenschätzung Maßnahmen Priorität 1

Abschnitt	Geschätzte Kosten (brutto)	Anmerkung
Graf-Arco-Straße	200.000 €	ohne Knotenpunkte
Heuweg	100.000 €	ohne Knotenpunkte und Beleuchtung
Nicolaus-Otto-Straße	800.000 €	ohne Beleuchtung
	250.000 €	Abschnitt 1
	300.000 €	Abschnitt 2
	250.000 €	Abschnitt 3
Knotenpunkt Nicolaus-Otto-Straße/Graf-Arco-Straße	600.000 €	
Daimlerstraße Nord	700.000 €	ohne Knotenpunkte und Beleuchtung
Summe	2.350.000 €	

6.2. Finanzierung

Die benötigten Finanzmittel werden in der zukünftigen Haushaltsplanung aufgenommen und vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllenden städtischen Aufgaben, in der "Fahrradverkehrswegeinfrastruktur" gegenfinanziert. Es wird geprüft, ob Fördergelder abgerufen werden können.