

**ADFC Kreisverband Ulm/Alb-Donau**

Radgasse 8, 89073 Ulm

Tel: 0731 / 60 23 888

eMail: kontakt@ADFC-Ulm.de

[www.adfc-ulm.de](http://www.adfc-ulm.de)

Bankverbindung:

IBAN: DE28 6305 0000 0000 0226 48

BIC: SOLADES1ULM

An

 Herrn Baubürgermeister Tim von Winning  
 Fraktionen des Ulmer Gemeinderats
**14. September 2023**

## **Stellungnahme des ADFC zur aktuellen Planung des Haupttroutennetzes**

Sehr geehrter Herr von Winning,  
 sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderats,  
 sehr geehrte Damen und Herren,

am Donnerstag, den 07.09.2023 fand eine Sitzung des „Aktionsbündnis FahrRad - AG Infrastruktur und Planung“ statt, bei dem durch das Team FahrRad der Stadt Ulm eine Präsentation der aktuellen, nach Workshop und Bürgerdialog überarbeiteten Planung der Fahrradhaupttrouten erfolgte. Die Vorstellung der final ausgearbeiteten Haupttrouten wurde durch Hr. Schornstein vom Büro „Mob!! Denker“ übernommen.

Die Haupttrouten sollen, so das Vorhaben der Stadt, eine Art „Rückgrat“ des Radverkehrs darstellen. Sie sollen den Radverkehr auf wichtigen Strecken bündeln und dort mit einem hohen Ausbaustandard abwickeln. Der Ausbaustandard soll sich dabei nicht nur nach den gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien richten, sondern auch und vor allem an Empfehlungen von Verbänden orientieren, die einen sicheren, schnellen und qualitätsvollen Radverkehr anstreben. So sind beispielsweise baulich vom Autoverkehr getrennte Radfahrstreifen und -wege ein Mindeststandard für die angestrebten Radhaupttrouten.

Der ADFC begrüßt das Vorhaben. Er war bei der Sitzung am 07.09.2023 anwesend und möchte auf diesem Wege auf die vorgeschlagene Planung eingehen:

Der erste vorgestellte Vorschlag des Planungsbüros vom 17.11.2022 sah radial ausgerichtete Routen zur Anbindung aller Stadtteile (bis auf Unterweiler) an die Innenstadt vor. Diese Planung wurde von den Teilnehmenden des Planungsworkshops am 25.11.2022 insgesamt begrüßt. Es wurde jedoch zusätzlich angeregt, den Gedanken des „Netzes“ zu stärken - also nicht nur ein „strahlenförmiges“ System von der Innenstadt in die Stadtteile zu entwickeln, sondern ein grobmaschiges Netz, das die Stadtteile auch untereinander verbindet.

Dieser Gedanke wurde in der aktuellen Planung teilweise aufgenommen und eine Route vom Eselsberg über Söflingen zum Kuhberg vorgesehen. In der Verlängerung führt diese Tangente über das Donautal auch weiter nach Wiblingen, was positiv zu bewerten ist. Planerisch gut gelöst werden muss bei dieser Route jedoch der Abschnitt im Bereich des Hermannsgartens und der ehem. Wetterstation auf dem Kuhberg. Dieser Abschnitt ist äußerst steil.

Weitere „Maschen“ des „Netzes“ sind nicht vorgesehen.

Bei den aktuellen Planungen sind Routen in die Kuhberggemeinden Ermingen, Einsingen, Eggingen und Grimmelfingen entfallen. Die Argumentation vonseiten des Planungsbüros lautete für diese Gemeinden, dass die bestehenden Ortsdurchfahrten kaum bis kein Ausbaupotenzial böten und vor diesem Hintergrund entschieden wurde, die Anbindung nicht weiter zu verfolgen.

Das Argument, die zu erwartende Frequenz der Hauptroute rechtfertige den Aufwand zur Erstellung derselben nicht, erscheint zunächst nachvollziehbar. Eine grundsätzliche Streichung der Hauptroute hätte jedoch zur Folge, dass zukünftige Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr deutlich erschwert werden.

Auch Mähringen soll entgegen der ursprünglichen Planung keinen Haupttroutenanschluss mehr erhalten. Dort ist jedoch bereits ein straßenbegleitender Wirtschaftsweg zwischen der Sporthalle Nord und dem Ortseingang Mähringen (Talstraße, Ecke Ulmer Straße) vorhanden. Der ADFC empfiehlt dessen Wiederaufnahme in das Haupttroutennetz.

Lehr erhält zumindest ab Ortseingang eine Anbindung über die Universität an den Eselsberg und die dortige Hauptroute Richtung Theater. Warum die ursprünglich vorhandene, separate und auch flachere Route durch das Lehrer Tal nicht weiterverfolgt wurde, ist für den ADFC nicht nachvollziehbar. Über annähernd die gesamte Länge besteht bereits jetzt ein baulich vom Straßenverkehr getrennter Geh- und Radweg, dessen Ausbaumöglichkeiten realistischer scheinen als das Ändern der Schutzstreifen entlang des Mähringer Wegs, die erst vor wenigen Jahren mit dem Bau der Straßenbahnlinie 2 eingerichtet wurden. Bereits heute ist auf dieser Strecke also ein höherer Standard vorzufinden als am Mähringer Weg, der lediglich im oberen Abschnitt eine gut ausgebaut Fahrradstraße vorweist, sonst jedoch fast ausschließlich Schutzstreifen.

Der ADFC bittet für Lehr daher um Wiederaufnahme des Radweges durch das Lehrer Tal in das Haupttroutennetz.

Fraglich scheint auch die Hauptroute von Wiblingen über das Donautal nach Ulm. Sie ist deutlich länger als eine direkte Route über die Wiblinger Straße und Neu-Ulm. Ein notwendiger Abstimmungsbedarf mit den Baulasträgern der übrigen Straßenabschnitten kann jedoch kein Argument für das Ausklammern einer Hauptroute sein. Der ADFC bittet auch für diese Route um die Wiederaufnahme des Abschnitts zwischen Wiblingen und der Adenauerbrücke nach Ulm.

Bei der aktuell vorgesehenen Kuhbergroute stellt sich für den ADFC die Frage, für wen diese eine „Sammelfunktion“ darstellen soll, so abseits wird sie geführt. Die Möglichkeit, dort mit verhältnismäßig geringem baulichem Aufwand einen relativ hohen Standard zu erreichen, ist nachvollziehbar. Jedoch sieht der ADFC für diese Strecke kein Potenzial als Hauptroute, da dort nur wenige Menschen leben, die einen Vorteil von dieser Route hätten.

Aufgrund des dort befindlichen Einzelhandels und der Schulen am Kuhberg ist entlang der Römerstraße ein deutlich höheres Aufkommen an Ziel- und Quellverkehren zu erwarten. Eine Route durch die Römerstraße hätte also deutlich mehr Sammelfunktion und böte mehr Potenzial für eine hohe Frequenz an Radverkehr. Der Aufwand zur Erreichung des vorgesehenen Standards ist in der Römerstraße aus Sicht des ADFC identisch mit demjenigen im Mähringer Weg und muss daher weiterverfolgt werden.

Bei der Hauptroute nach Söflingen sieht der ADFC eine große Herausforderung für die Abwicklung des Radverkehrs an der Kreuzung Jörg-Syrin-Straße, St. Leonhard Straße. Bei einer guten Lösung dieses Knotens und einer anschließenden Führung des Radverkehrs durch die Harthäuser Straße sieht der ADFC diese Route jedoch als gut befahrbar an. In diesem Fall kann auch eine Verlängerung der Hauptroute über den bestehenden Radweg bis Ermingen angestrebt werden. Bei einer möglichen Bebauung der Kohlplatte müsste die Hauptroute ohnehin über die Harthäuser Straße verlaufen.

Die Hauptrouten von Jungingen nach Ulm und von Böfingen nach Ulm sind nach Ansicht des ADFC auf allen Abschnitten gut positioniert. Zu begrüßen ist insbesondere die direkte Führung der Hauptroute über die Stuttgarter Straße nach Jungingen, welche die vom Schwerlastverkehr stark frequentierte Albstraße im Bereich der Zentrale der Müller GmbH vermeidet. Auch die Möglichkeit einer Erschließung Lehrs über den „Stich“ zwischen Franzenhauserweg und Ringstraße ist positiv zu bewerten.

Während des Workshops wurde von vielen Teilnehmenden angemahnt, die Innenstadt nicht aus dem Haupttroutennetz auszuklammern. So sah die ursprünglich vorgeschlagene Planung vom 17.11.2022 zumindest vor, die Frauenstraße, die Neue Straße bis zur Glöcklerstraße, die Friedrich-Ebert-Straße zum Hauptbahnhof sowie den Donauradweg als Teil des Haupttroutennetzes zu sehen. Angeregt wurde vom ADFC und anderen Teilnehmenden, auch die Neue Straße als Teil der Hauptrouten aufzunehmen.

Die aktuelle, am 07.09.2023 vorgestellte Planung der Hauptrouten hat jedoch den Bahnhof, das Rathaus, ja die gesamte Kernstadt von den Hauptrouten abgekoppelt. Es wird ein sogenannter „Innenstadtring“, bestehend aus Münchner Straße, Olgastraße, Neutorstraße, Ludwig-Erhardt-Brücke und Bismarckring angeboten, der wohl als Verteiler der dort ankommenden Hauptrouten dienen soll, bei dem jedoch die Frage nach dem Schluss des Rings zwischen oberer und unterer Donaubastion offen bleibt - es ist also nur ein halber Ring.

Der Gedanke, ein System von Hauptrouten zu entwickeln, um die Stadtteile an die Innenstadt anzubinden, das jedoch nicht bis in die Kernstadt reicht, ist aus Sicht des ADFC nicht zielführend.

Der ADFC empfiehlt an dieser Stelle weiterhin, im Innenstadtbereich Hauptrouten vorzusehen, wie es auch im Fahrradentwicklungsplan aus dem Jahr 2016 der Fall war, um eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt zu garantieren.

Namentlich sind das in jedem Fall der Bahnhof mit den großen Abstellanlagen im nördlichen und südlichen Bahnhofsbereich sowie die zentrale Innenstadt mit dem Münster und dem Rathaus. Eine Öffnung der Busspuren in der Neuen Straße für den Radverkehr kann dabei ein wichtiger Baustein sein. Mindestens jedoch ist eine Hauptroute bis zur Glöcklerstraße zu führen, um von dort aus eine Feinverteilung zu gewährleisten. Auch der Hauptbahnhof muss als Mobilitätsdrehscheibe über die Hauptrouten erreicht werden können, auch direkt über eine Hauptroute vom Ehinger Tor aus. Es ist indiskutabel, dass er keine Berücksichtigung findet.

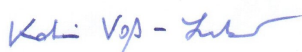
Abschließend muss auch der Donauradweg vor allem als Ringschluss des geplanten Innenstadtrings, aber auch in seiner Funktion als internationaler Fernradweg vom Atlantik bis zum Schwarzen Meer (EuroVelo 6) und als einer der höchstfrequentierten Fernradwege Deutschlands zwingend Teil des Haupttroutennetzes sein.

Der ADFC sieht ausdrücklich die Gefahr, dass die Innenstadt von der leistungsfähigen Radinfrastruktur abgehängt werden könnte, wenn in den aktuellen Planungen bisherige Radhauptverbindungen auf Innenstadtstraßen nicht mehr vorgesehen sind. Das könnte sich auch auf künftige Fördermittel auswirken - warum sollten Maßnahmen gefördert werden, die nicht Teil eines Haupttroutennetzes sind?

Der ADFC empfiehlt daher, das vorgelegte Konzept (Stand 07.09.2023) so nicht zu verabschieden und bittet um Berücksichtigung der empfohlenen Ergänzungen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Katrin Voß-Lubert  
Vorsitzende ADFC KV Ulm/Alb-Donau

**ADFC Kreisverband Ulm/Alb-Donau**

Radgasse 8, 89073 Ulm

Tel: 0731 / 60 23 888

eMail: [kontakt@ADFC-Ulm.de](mailto:kontakt@ADFC-Ulm.de)

[www.adfc-ulm.de](http://www.adfc-ulm.de)

Bankverbindung:

IBAN: DE28 6305 0000 0000 0226 48

BIC: SOLADES1ULM

An

Herrn Baubürgermeister Tim von Winning  
Fraktionen des Ulmer Gemeinderats

**5. Oktober 2023**

## **Anmerkungen des ADFC zu seiner Stellungnahme zur aktuellen Planung des Haupttroutennetzes**

Sehr geehrter Herr von Winning,  
sehr geehrte Mitglieder des Gemeinderats,  
sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund unserer Stellungnahme zum Haupttroutennetz, die Ihnen am 14.09.2023 per E-Mail zugegangen war, wurden Vertreter des ADFC zu einem Gespräch eingeladen. Dieses fand am 26.9.2023 mit Herrn Fisch und Frau Clauss der Abteilung Mobilität sowie Herrn Reintjes des Fachbüros „Mobildenker“ statt.

Bei unserer o. e. Stellungnahme waren wir davon ausgegangen, dass das neue Haupttroutennetz die bisherigen Radhaupttrouten des Fahrradentwicklungsplans (FEP) ersetzen wird. Aus diesem Grund hatten wir die Wiederaufnahme von einzelnen, unserer Meinung nach fehlenden Routen des FEP in das Haupttroutennetz empfohlen.

Wir haben vom Gespräch mitgenommen, dass es sich bei den aktuellen, neuen Haupttrouten um Routen handelt, die aus dem Pool der Radhaupttrouten des FEP stammen (bzw. um alternative Streckenführungen), die zu einem hohen Standard ausgebaut werden sollen. Die übrigen Radhaupttrouten des FEP, z. B. solche, die kein hohes Ausbaupotenzial aufweisen, oder als weitere, bzw. ergänzende Routen geführt werden, bleiben offiziell als Radhaupttrouten bestehen. Und auch die im FEP angegebenen Maßnahmen finden weiterhin Anwendung, sofern die Routen noch aktuell sind.

Wir sehen zusätzlich zu den jetzt definierten Haupttrouten den dringenden Bedarf, parallel auch andere Abschnitte des Netzes des FEP, besonders in der Innenstadt, zu verbessern, um das Ziel der schnellen Erhöhung des Radverkehrsanteils in Ulm zu erreichen.

Im Vergleich zu den Plänen, auf die sich unsere Stellungnahme bezog, ist nun die Verbindung zwischen Ehinger Tor und Beginn Friedrich-Ebert-Straße ins Haupttroutennetz aufgenommen worden. Dies begrüßen wir ausdrücklich. Wir empfehlen weiterhin, die Haupttroute über die Friedrich-Ebert-Straße bis zur Olgastraße weiterzuführen, um der Bedeutung des Hauptbahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe gerecht zu werden. Zudem kann eine attraktive Radverkehrsverbindung über die Friedrich-Ebert-Straße die parallel dazu verlaufende Wengengasse entlasten, in der es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern kommt.

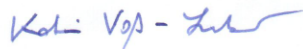
Das Argument, die Friedrich-Ebert-Straße böte kein ausreichendes Ausbaupotenzial, können wir so nicht gelten lassen. Der Mähringer Weg zum Beispiel, der berechtigterweise auch Teil des Haupttroutennetzes ist, enthält aufgrund des Straßenquerschnitts Abschnitte, in denen kein hoher Standard erreicht werden kann.

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

Für die Realisierung des Haupttroutennetzes empfehlen wir zudem, eine Zeitschiene zu erarbeiten, wann welche Hauptroute realisiert wird. Durch Verkehrszählungen vor und nach den Ausbauten kann die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen evaluiert werden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Katrin Voß-Lubert  
Vorsitzende ADFC KV Ulm/Alb-Donau