



Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	02.07.2024		
Geschäftszeichen	VG/VO-Fi	*78	
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 20.11.2024	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 283/24

Betreff: Fuß- und Radentscheid
- Beschluss -

Anlagen: Bürgerbegehren für ein fuß- und fahrradfreundliches Ulm - Antrag (Anlage 1)
Prüfung der Unterstützungunterschriften (Anlage 2)
Bürgerbegehren für ein fuß- und fahrradfreundliches Ulm -
Problemstellensammlung von Ulmer*innen (Anlage 3)

Antrag:

1. Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass das Bürgerbegehren auf Zulassung des Bürgerentscheides "FuR - Fuß- und Radentscheid Ulm" rechtlich unzulässig ist und weist dieses deshalb zurück.
2. Die im Antrag (vgl. Anlage 1 zu GD 283/24) zum Fuß- und Radentscheid Ulm vom 05.10.2024 vorgebrachten Punkte werden zur Kenntnis genommen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, in Abhängigkeit der personellen Ressourcen die beschriebenen Maßnahmen zur Erreichung der formulierten Ziele weiterzuverfolgen, die gesammelten Problemstellen (vgl. Anlage 2 zu GD 283/24) zu bewerten und notwendige Beschlüsse unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit aller städtischen Aufgaben und der Beschlussfassung des Haushaltsplans für das betroffene Haushaltsjahr durch den Gemeinderat vorzubereiten.

Jung

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BD, BM 1, BM 3, BM3/C 3, OB, OB/B, ZSD/R	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Beschlusslage

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 10.05.2016, GD 196/16, Fahrradentwicklungsplan (FEP)
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 14.07.2020, GD 058/2020, Radfahren in Ulm - Einwohnerantrag
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.09.2023, GD 285/2023, Radverkehrskonzept Donautal
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 14.11.2023, GD 270/2023, Fahrrad-Haupttroutennetz
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.12.2023, GD 430/2023, Jahresbericht Fahrrad 2023
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.07.2024, GD 182/24, Radschnellverbindung

2. Anträge

Unerledigte Gemeinderatsanträge liegen nicht vor.

3. Fuß- und Radentscheid Ulm (FuR)

3.1. Antragsteller

FuR Ulm, c/o BUND-Umweltzentrum Ulm, Pfauengasse 28, 89073 Ulm.

Vertrauenspersonen:

- Nicolai Jürgens
- Lisa Buntz
- Andreas Humann

3.2. Antragsübergabe

Die Unterschriften des FuR wurden am 12.06.2024 an Herrn Oberbürgermeister Martin Ansbacher überreicht. Über 7.800 Ulmer Bürger*innen setzten bis dahin ihre Unterschrift unter die acht im FuR formulierten Ziele. Die Abstimmungsfrage des Bürgerbegehrens für eine fuß- und fahrradfreundliches Ulm ist dabei wie folgt gefasst:

"Sind Sie dafür, dass die Stadt Ulm die folgenden acht verkehrspolitischen Ziele umsetzt?".

Die inhaltlichen Ziele des FuR Ulm sind dem Antrag (vgl. Anlage 1 zu GD 283/24) zu entnehmen.

Die Einreichung des Bürgerbegehrens "Für ein fuß- und fahrradfreundliches Ulm" erfolgte am 05.10.2024. Hierbei wurden auch weitere Unterschriftslisten mit 186 Unterschriften übergeben. Im gleichen Zug wurde eine Problemstellensammlung von Ulmerinnen und Ulmern (vgl. Anlage 2 zu GD 283/24), die über eine Webseite erfolgt, mit übergeben.

3.3. Sach- und Rechtslage in Bezug auf die Zulässigkeit des FuR

3.3.1. Quorum

Bei der Prüfung der Zulässigkeit handelt es sich um eine reine Rechtsfrage, die durch den Beschluss des Gemeinderats beantwortet wird. Die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens steht damit nicht im Ermessen des Gemeinderats und ist folglich auch keine politische Entscheidung. Maßgeblich ist nur, ob das Bürgerbegehren nach der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) zulässig ist oder nicht.

Die Zulässigkeit richtet sich nach den Anforderungen des § 21 Abs. 3 und 4 GemO.

Die formal rechtliche Voraussetzung erfordert zunächst die schriftliche Einreichung sowie die Benennung von bis zu drei Vertrauenspersonen sowie Unterschriften von 7 % der Bürgerinnen und Bürger.

Nach Prüfung durch die Bürgerdienste, Sachgebiet Statistik und Wahlen, wurde am 13.11.2024 folgendes Ergebnis mitgeteilt:

Bürgerinnen und Bürger: 90.870

Anzahl notwendige gültige Unterschriften damit: **6.360**
(7 % der Bürgerinnen und Bürger):

Anzahl der übergebenen Unterschriften 7.888

gültige Unterschriften nach Prüfung Wahlamt 5.669

=> Fazit: Die notwendige Mehrheit würde nicht erreicht. Der entsprechende Kurzbericht zur Prüfung der Unterstützungsunterschriften ist in der Anlage 2 zu GD 283/24 angefügt.

Das Bürgerbegehren ist aufgrund der zu geringen Anzahl an gültigen Unterstützungsunterschriften nicht zulässig.

3.3.2. Sonstige rechtliche Beurteilung und Zulässigkeit

Das Bürgerbegehren entspricht auch im Übrigen nicht den Anforderungen des § 21 GemO. Nach § 21 Abs. 3 Satz 4 GemO muss das Bürgerbegehren die zur Entscheidung zu bringende Frage, eine Begründung sowie einen nach den gesetzlichen Bestimmungen durchführbaren Vorschlag zur Deckung der Kosten der verlangten Maßnahme enthalten.

Dies ist beim eingereichten Bürgerbegehren nicht der Fall. Von den Initiatoren wurde eine offene Fragestellung gewählt, die sich letztlich nur als programmatische Festlegung darstellt und die Konkretisierung der einzelnen Maßnahmen der Stadt Ulm überlässt. Diese offene Fragestellung führt in mehrerlei Hinsicht zur Unzulässigkeit des gegenständlichen Bürgerbegehrens.

Ein Bürgerbegehren, das nur zum Ziel hat, dem Gemeinderat Vorgaben für eine danach noch von ihm zu treffende Entscheidung zu machen, ersetzt keine Entscheidung des Gemeinderats. Das Bürgerbegehren muss eine konkrete und grundsätzlich abschließende Regelung einer Angelegenheit beinhalten. Damit der Bürgerentscheid die Wirkung eines endgültigen Gemeinderatsbeschlusses entfalten kann, muss die mit einem Bürgerbegehren gestellte Frage einen nachvollziehbaren Inhalt haben. Gegenstand eines Bürgerbegehrens muss eine konkrete Sachentscheidung sein, der die Wirkung eines Gemeinderatsbeschlusses zukommt. Deshalb sind Fragestellungen im Bürgerbegehren

unzulässig, die nicht auf eine Entscheidung in der Sache, sondern auf eine lediglich resolutionsartige Unterstützung eines bestimmten Anliegens gerichtet sind. Insbesondere dient das Rechtsinstitut des Bürgerentscheids nicht dazu, eine politische Signalwirkung herbeizuführen.

Wie oben bereits dargestellt, handelt es sich bei dem vorliegenden Bürgerbegehren nicht um eine konkrete Sachentscheidung, sondern um eine politische Zielsetzung. Die Kernfrage lautet: "Sind Sie dafür, dass die Stadt Ulm die folgenden acht verkehrspolitischen Ziele umsetzt?" Es geht bei dem Bürgerentscheid also gar nicht um eine konkrete Sachentscheidung. Ziel des Bürgerbegehrens soll eine kommunal- bzw. verkehrspolitische Bindung des Gemeinderats bei künftigen Sachentscheidungen zu Fuß- und Radwegen im Stadtgebiet sein. Ein Bürgerbegehren mit einer solchen Zielsetzung ist nicht zulässig.

Auch der Kostendeckungsvorschlag entspricht nicht den Anforderungen der Gemeindeordnung. Es werden Kosten von 4,8 Mio. Euro p.a. angenommen. Als Finanzierung werden Fördermittel mit 50 % angenommen. Konkrete Fördertöpfe werden nicht benannt. Der verbleibende Betrag soll über zusätzliche Kreditermächtigungen erfolgen. Angesichts der aktuellen Haushaltslage der Stadt Ulm stellt dies keinen durchführbaren Vorschlag dar.

Das Bürgerbegehren "Für ein fuß- und fahrradfreundliches Ulm" ist auch deshalb als unzulässig zu werten.

Sofern das Bürgerbegehren lediglich Prüfaufträge oder Informationsverlangen enthält, können diese aufgegriffen werden. Die Zusammenstellung der Problemstellen ist über die schon im Rahmen der Haupttroutenkonzeption erarbeiteten Aufgaben eine hilfreiche Sammlung für die Priorisierung der künftigen Maßnahmen.

4. Fachliche Beantwortung der Anliegen des Bürgerbegehrens "Für ein fuß- und fahrradfreundliches Ulm"

4.1. Allgemeine Bewertung

Das formulierte Ziel des FuR Ulm, den Fuß- und Radverkehr in Ulm (weiter) gezielt zu fördern und die Situation in Ulm für die nicht-motorisierten Verkehrsarten weiter zu verbessern, wird von der Verwaltung geteilt und unterstützt. In diesem Zusammenhang wird auf das durch den Gemeinderat am 14.07.2020 beschlossene Ziel, 25 % Radverkehrsanteil in 2025 zu erreichen, verwiesen (vgl. GD 058/20). Die Beschlüsse zum Fahrrad-Haupttroutennetz (vgl. GD 270/23), Radverkehrskonzept Donautal (vgl. GD 285/23) sowie der jährliche Jahresbericht FahrRad bekräftigen die Bemühungen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.

Im Sinne des Bürgerbegehrens nimmt die Stadtverwaltung zu den einzelnen formulierten Zielen Stellung (siehe Punkt 4.2).

Die dargestellten Maßnahmenwünsche aus dem FuR Ulm sind sehr allgemein formuliert, eine Bewertung ist daher kaum möglich. Jedes Bauprojekt und damit auch jedes Rad- und Fußverkehrsprojekt ist in mehreren Leistungsphasen ingenieurtechnisch zu planen und abzustimmen. Von der konzeptionellen Vorplanung bis zur Ausführungsplanung vergehen mehrere Jahre. Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen können hinsichtlich Planung und Bauausführung nicht isoliert betrachtet werden. Stets sind die Belange der anderen Verkehrsarten, der Schienen- und Leitungsträger zu berücksichtigen.

Wie bei jeder Baumaßnahme ergibt sich im Zuge der Planung starker Abstimmungsbedarf. Bei anstehenden Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen oder allgemeinen

Sanierungsmaßnahmen von Straßenabschnitten wird der Fokus für Verbesserungen heute nicht mehr nur auf eine Verkehrsart gerichtet. Stattdessen wird der gesamte Straßenquerschnitt nach den heutigen Anforderungen und dem Stand der Technik umgestaltet. Der teilweise beengte Straßenraum dient dabei nicht nur zur Abwicklung der vorhandenen Verkehrsarten, sondern erfüllt zahlreiche weitere Nutzungsansprüche wie z. B. dem ruhenden Verkehr (einschließlich Fahrradabstellanlagen, E-Tretroller-Zonen), Außenbewirtung, Freiflächen, Grünflächen oder die Verkehrsausstattung (Beleuchtung, Sitzbänke, Papierkörbe) und die Aufenthaltsfunktion. Speziell durch zusätzliche Versiegelung und den Baumbestand ergeben sich Zielkonflikte, die sich nur schwer und zeitaufwändig lösen lassen. Durch die Forderung nach Radwegbreiten, die über den gängigen Standards liegen, werden die Zielkonflikte verschärft bzw. der bisherige Planungsspielraum zusätzlich eingeschränkt.

Bei der Ausführung von Baumaßnahmen wird stets versucht, Synergien zu nutzen und Baumaßnahmen in Absprache und unter Berücksichtigung der Belange von Schienen- und Leitungsträgern sowie des ÖPNV gemeinsam und koordiniert auszuführen. Dies ist insbesondere mit Blick auf die verfügbaren finanziellen Mittel notwendig. Außerdem sind Baumaßnahmen untereinander so zu koordinieren, dass die Funktionalität des Verkehrsnetzes jederzeit erhalten bleibt.

Auch bei Maßnahmen, die scheinbar ausschließlich durch Markierungslösungen (zum Beispiel Fahrradstraßen, Schutzstreifen) realisierbar wären, sind in der Praxis im Zuge des Planungsprozesses Abstimmungen mit den Leitungsträgern zu führen. Daraus können bauliche Eingriffe im Straßenraum resultieren, die intensive Planungsleistungen und Abstimmungen erfordern. So ergibt sich auch bei scheinbar leicht umsetzbaren Maßnahmen ein hoher Zeitbedarf.

Aufgrund der o.g. Planungsabläufe und der Zusammenhänge in der baulichen Realisierung, erscheint eine Umsetzung aller beschriebenen Maßnahmen innerhalb einer kurzen Zeitspanne unrealistisch.

4.2. Fachliche Bewertung der einzelnen Forderungen

Details zu den Zielen sind Anlage 1 zu entnehmen. In der Folge wird dazu wie folgt Stellung genommen.

4.2.1. Barrierefreie Gehwege

Die Stadtverwaltung versucht grundsätzlich, Gehwege mit einer Breite von 2,5 m bei Neubaumaßnahmen oder bei Umbaumaßnahmen im Bestand zu realisieren. Aufgrund der oben genannten Zielkonflikte zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen zählt je Planungsfall der individuelle Entwurf. Sollen jährlich 5 km barrierefreie Gehwege mit 2,5 m Breite (im Bestand) neueingerichtet werden, kann dies nur unter Entzug und Umwidmung von Parkplätzen und/oder Kfz-Spuren und Radverkehrsanlagen erfolgen. Dazu ist je Planfall eine Abwägung und ggfs. eine Entscheidung im Ausschuss bzw. Gemeinderat erforderlich. Ob es für die Förderung des Fußverkehrs ein qualifiziertes Fußverkehrskonzept benötigt, kann im Rahmen der Erstellung des Klimamobilitätsplans geprüft werden.

Die niveaugleiche Weiterführung von bevorrechtigten Rad- und Gehwegen sowie Grundstückszufahrten generiert einen hohen Prüfaufwand und je nach Ergebnis auch hohen baulichen Aufwand. Die Forderung ist im Hinblick auf die erforderlichen Prüfungen, Bauzeiten sowie personelle wie finanzielle Kapazitäten nicht bewertbar.

4.2.2. Sichere Radwege

Die Verwaltung versucht grundsätzlich, Radwege und Radfahrstreifen mit einer Breite von mindestens 2,0 m netto anzubieten. Dieses Maß ermöglicht auch das richtlinienkonforme Überholen eines Lastenrades durch ein Fahrrad bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen. Die pauschale Forderung, ein vom Fußverkehr getrennt geführtes Radhaupttroutennetz mit einer Breite von 2,5 m einzurichten verschärft die beschriebenen Zielkonflikte und verlängert den Planungsprozess. Die durchgehend haptische und farbliche Hervorhebung dieser Radhauptwege sieht die Stadtverwaltung nicht als zielführend an. Sinn und Zweck einer Roteinfärbung besteht vielmehrdarin, den Kfz-Verkehr auf Konfliktflächen mit dem Radverkehr hinzuweisen. Bei einer flächenhaften Rotmarkierung geht diese Intention verloren. Auch Radschnellwege werden in Baden-Württemberg nicht durchgehend flächig markiert.

Die Forderung, Radwege auf Hauptverkehrsstraßen im Regelfall geschützt einzurichten, bedeutet, sog. „protected bike lanes“ einzurichten. Dies sind Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, die durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller, Borde, o.ä.) vom Kfz-Verkehr abgetrennt sind und daher von diesem nicht überfahren werden können. Protected bike lanes erfordern jedoch höhere Breiten als die "normalen" Radfahrstreifen oder Radwege und führen ebenfalls zu einer Verschärfung der Nutzungskonflikte und den damit verbundenen Verzögerungen im Planungsprozess. Protected bike lanes sind nicht anwendbar, wenn sie vor dem ruhenden Verkehr verlaufen, da Parkplätze durch die bauliche Abtrennung vom Kfz-Fahrstreifen nicht mehr angefahren werden können. Auch wenn die Priorisierung der Einrichtung von Radwegen ggü. dem Erhalt von Parkplätzen gefordert wird, kann einer pauschalen Streichung von Kfz-Parkplätzen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs nicht stattgegeben werden (siehe Punkt 4.2.1).

Weiterhin wird gefordert, Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrstreifen, bzw. Schutzstreifen und ruhendem Verkehr zukünftig mit einer Breite von 0,75 m auszuführen. Bisher wurde in Ulm eine Breite von 0,5 m netto angewendet. Dieses Maß hat sich aus Sicht der Stadtverwaltung bewährt. Die zukünftigen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ werden eine Breite von 0,75 m brutto fordern. Dieses Maß wird bei Neuplanungen angewendet werden. Darüberhinausgehende Forderungen verschärfen die Nutzungskonflikte und verlängern Abstimmungsprozesse.

In Ulm gibt es gegenwärtig sechs Fahrradstraßen. Die Einrichtung einer weiteren ist zurzeit in Planung. Nach aktuell gültigen Regelwerken soll die Fahrgassenbreite mindestens 3,5 m breit sein, bei Kfz-Belastungen von mehr als 1.500 Kfz/24h mindestens 4,00 m. Diese Maße werden in fast allen Bereichen der Ulmer Fahrradstraßen eingehalten. Ein Ausbau der Stellen mit nutzbarer Fahrbahnbreite unter 4,00 m ist ohne Eingriff in den Straßenquerschnitt und Entfall der Parkstände nicht machbar oder aufgrund der örtlichen Gegebenheiten grundsätzlich nicht realisierbar. Nach Ansicht der Stadtverwaltung sollte die ausgewiesene Breite vor Ort in Abhängigkeit Radverkehrsdichte, der Netzfunktion und einer ggf. vorhandenen Freigabe für den Kfz-Verkehr gewählt werden.

Unter den dargestellten Gründen hält die Stadtverwaltung die Forderungen, insbesondere diejenige des jährlichen Neubaus von 5 km Radhaupttroutennetz mit mindestens 2,5 m Breite (4 m bei Zweirichtungsverkehr), weder räumlich noch planerisch und finanziell für realisierbar.

Bzgl. der zur Förderung des Radverkehrs beschlossenen Maßnahmen und deren Umsetzungsstand wird auf die unter Punkt 1 genannten Beschlussvorlagen verwiesen. Alle sich in Planung befindenden und umgesetzte Maßnahmen werden gemäß den jeweils gültigen Richtlinien und Empfehlungen für Rad- bzw. Fußverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA bzw. EFA der FGSV) geplant und umgesetzt.

4.2.3. Durchgängige Radvorrangrouten

In Ulm besteht ein enges Netz an Haupt- und Nebenrouten für den Radverkehr. Beispielsweise kann über Olgastraße und Heimstraße, Zeitblom- und Schülinstraße, den Mähringer Weg und die Wörthstraße zügig gefahren werden. Jüngst steht seit Mitte Juli die Münchner Straße zu Verfügung; die Fortführung des Radverkehrsangebots in Richtung Neu-Ulm wird nach Abschluss des Ersatzneubaus der Gänstorbrücke umgesetzt.

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 Haupttroutennetzes vorbereitet und das Projekt "Haupttroutennetz" gestartet (Details siehe GD 270/23).

Zwei der Haupttrouten sollen priorisiert ausgebaut und gemäß den definierten Qualitätsstandards angepasst werden: die Hauptroute Westtangente (Eselsberg-Söflingen-Kuhberg-Donautal) und die Hauptroute Böfingen. Die weiterführenden Planungen hierzu wurden bereits begonnen. Der Ausbau der Routen erfolgt sukzessive in Abhängigkeit der finanziellen Mittel. Sofern sich durch andere Verkehrsinfrastrukturprojekte Synergien auf anderen Routen ergeben, werden diese genutzt.

Im Planungsprozess für die Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zur Landesgartenschau 2030 (LGS) wird der Fuß- und Radverkehr in hervorgehobenem Maß berücksichtigt. So sollen an verschiedenen Bereichen entlang des LGS-Geländes Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr realisiert werden, z. B. im Bereich Ehinger Tor/Zinglerstraße.

Der Regionalverband Donau-Iller hat eine Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen in der Region Donau-Iller beauftragt. Im Ergebnis empfiehlt die Machbarkeitsstudie zwischen Blaustein und Senden eine Radschnellverbindung mit einem innergemeindlichen Abzweig ins Industriegebiet Donautal zu realisieren. Für die Abschnitte Senden - Illertissen und Donautal - Erbach wird aufgrund des nicht ausreichenden Potenzials der abgeschwächte Standard Radvorrangroute empfohlen. Aufgrund des positiven Ergebnisses möchte der Regionalverband Donau-Iller das Projekt weiterverfolgen (Details siehe GD 182/24).

Jährlich 5 km Radvorrangrouten mit Standards des Radhaupttroutennetzes umzusetzen, erscheint aus Sicht der Stadtverwaltung aufgrund der erforderlichen Planungs- und Abstimmungsprozesse sowie abzuwägender Nutzungskonflikte nicht realistisch. Zudem ist im FuR Ulm nicht näher definiert, wo Radvorrangrouten verlaufen sollen, wie viele es davon gibt (Stichwort Querverbindungen) und ob es fokussierte Bereiche gibt.

4.2.4. Sichere Kreuzungen

Die Belange des Fuß- und Radverkehrs werden bei Um- und Neubauten von Kreuzungen generell stark gewichtet. Es wird darauf geachtet, dass die Signalsteuerung an Knotenpunkten stets optimiert wird und ausreichende Aufstell- und Warteflächen vorhanden sind. Grundsätzlich müssen aber immer alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden.

Verbesserungen von Kreuzungen, Querungen oder Einmündungen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs der letzten Jahre sind beispielsweise Furten über größere Knoten wie Theater- und Neutorknoten, die Querung Gideon-Bacher-Straße / Neue Straße oder jüngst Olgastraße/ Münchner Straße/ Willy-Brandt-Platz. An der Kreuzung Wörthstraße/Elisabethenstraße und im Bereich der Friedrichsaustraße/ Stadionstraße sind Verbesserungen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs geplant.

Die Stadtverwaltung berücksichtigt in ihren Planungen und Maßnahmen die Einhaltung der erforderlichen Sichtbeziehungen an Knotenpunkten und Einmündungen für alle Verkehrsteilnehmenden. So wurden diese bei der Neuregelung des Gehwegparkens berücksichtigt. Für die Freihaltung der Sichtfelder kann es erforderlich sein, dass Grünbereiche zurückgebaut werden oder Bäume gefällt werden müssen. Dadurch entstehen auch für optisch relativ kleine Maßnahmen größere, zum Teil langwierige Abstimmungsbedarfe.

Aufpflasterungen an Einmündungen oder Knotenpunkten können als Gestaltungselement eingesetzt werden. Dies ist jedoch nur bei Sanierungen oder größeren Umbauten sinnvoll, da die Realisierung von Einzelmaßnahmen insbesondere bei der derzeitigen Baustellendichte nicht effizient umsetzbar ist und einen hohen Planungs- und Betreuungsaufwand hervorruft.

Angesichts der verfügbaren Ressourcen konzentriert sich die Verwaltung auf die Umgestaltung von Kreuzungen und Einmündungen mit Unfallschwerpunkten sowie im Zuge der Erneuerung von Knotenpunkten. Ein Umbau von pauschal mindestens 10 Kreuzungen pro Jahr ist aufgrund der erforderlichen Planungszeiten, Bauphasen sowie personellen und finanziellen Kapazitäten nicht realisierbar.

4.2.5. Verkehrsberuhigte Bereiche für mehr Lebensqualität

Die Forderung zur Umgestaltung bzw. Herstellung von verkehrsberuhigten Bereichen zur Nutzung für den Fußverkehr ist sehr pauschal gehalten. Aus diesem Grund sowie angesichts des Diskurses in der Bürgerschaft ist es nicht möglich, die Anforderungen in Bezug auf notwendige Abstimmungen, Planungsphasen, Bauzeiten sowie personelle und finanzielle Kapazitäten zu bewerten.

4.2.6. Neue Radabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen werden im Stadtgebiet bedarfsorientiert erweitert. Bestehende Fahrradabstellanlagen werden regelmäßig auf ungenutzte, nicht mehr fahrtaugliche Fahrräder hin kontrolliert. Schrotträder werden mit der "roten Karte" markiert und nach Ablauf einer Frist von den EBU entsorgt oder eingelagert.

Grundsätzlich ist die Forderung nach 500 neuen Fahrradabstellplätzen pro Jahr sehr hoch und erscheint nicht bedarfsorientiert. Zumal die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten oder auf z.B. dem Gelände der Universität bzw. Hochschule durch die Stadtverwaltung aufgrund von Eigentumsverhältnissen nicht möglich ist. Erfahrungswerte zeigen, dass jährlich im gesamten Stadtgebiet ca. 10-20 Reihenbügelanlagen à 4 Anlehnbügel sowie einige Einzelbügel neu installiert werden.

Anfang Juni 2024 wurden im Bereich des Hauptbahnhofes neben dem Hauptpostamt mehr als 300 überdachte und beleuchtete Radabstellplätze (Doppelstockparker) eröffnet, darunter auch 10 Parkplätze speziell für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger (vgl. GD 171/23). Im Frühjahr 2025 werden nördlich des künftigen ZOB Ost knapp 500 überdachte und beleuchtete Radabstellplätze (Doppelstockparker) entstehen, 64 davon in sog. Fahrradsammelgaragen zugangsgesichert jedoch kostenpflichtig (vgl. GD 199/23). Zudem wird es 10 überdachte Stellplätze für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger geben. Schließfächer mit Lademöglichkeit runden das Angebot ab. Seitens der DB BahnPark ist vorgesehen, in der Schillerstraße ein Parkhaus zu errichten, in dem es im Erdgeschoss 450

überdachte Stellplätze für Fahrräder geben soll. Der Baubeginn könnte frühestens Ende 2025 sein, es sind hierzu aber aufgrund der aktuellen Gesetzesänderungen Fragen der Freistellung von der Bahnwidmung zu klären. Projektträgerin ist die DB BahnPark, daher hat die Stadtverwaltung nur geringen Einfluss auf eine Realisierung und den Zeitplan. Somit wird es im Bereich des Bahnhofsumfeldes zeitnah ein großes Angebot an qualitativ hochwertigen, tlw. diebstahlgesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten geben.

Die Forderung, dass 20 % der jährlich neu einzurichtenden Fahrradabstellanlagen erhöhten Diebstahlschluss bieten, ist zu unkonkret. Anhand der Formulierung ist nicht deutlich, was gewünscht ist, welcher Aufwand und welche Kosten entstehen. Je nach Angebot ist eine kostenfreie Bereitstellung nicht möglich. Am Beispiel der Fahrradsammelgaragen zeigt sich derzeit, wie aufwändig die Konzeption und Etablierung eines damit verbundenen Buchungssystems hinsichtlich der IT-Prozesse und Finanzflüsse ist.

Für das Abstellen von Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhänger sollen im Stadtgebiet spezielle Anlehnbügel montiert und die Flächen als Lastenradstellplätze ausgewiesen werden. Erste Standorte sind bereits mit dem ADFC Ulm/Alb-Donau abgestimmt. Die Umsetzung soll sukzessive ab 2025 erfolgen.

4.2.7. Instandhaltung von Fuß- und Radwegen

Bei investiven Maßnahmen werden Geh- und Radwege in der Regel mitsaniert. Im Bereich des Unterhalts erfolgt die Instandsetzung bedarfsorientiert. Maßgebendes Kriterium ist derzeit der augenscheinliche Zustand der Geh- und Radwege. Mit Einführung der Straßendatenbank und des dazugehörigen Erhaltungsmanagements wird sich der Bedarf aus der Zustandserfassung rechnergestützt über eine Zustandsnote ergeben, aus der sich in Folge die durchzuführenden Maßnahmen ableiten lassen. Ein erheblicher Teil von Gehweginstandsetzungen sind aber auch Folgemaßnahmen von Baumaßnahmen der Leitungsträger. Hier ist die Stadt bestrebt, Synergieeffekte maximal auszunutzen und Geh- und Radwege vollflächig zu sanieren, wenn der vorherige Zustand dies erfordert.

Die Räumung von Radwegen, auch im Winterdienst, erfolgt durch die Entsorgungsbestriebe Ulm, unterstützt durch den Baubetriebshof Ulm. Im Winterdienst werden die Straßen und Wege den Prioritäten entsprechend geräumt. Gefährliche und stark frequentierte Bereiche werden zuerst, weniger wichtige Bereiche danach und manche Bereiche überhaupt nicht geräumt. Derzeit wird der zwischen EBU und VGV bestehende veraltete Vertrag über Straßenreinigung und Winterdienst überarbeitet; in diesem soll zukünftig auch die Priorisierung von Radwegen aufgenommen werden.

4.2.8. Transparente Kommunikation

Bereits heute berichtet die Stadtverwaltung jährlich mit dem Jahresbericht FahrRad über erfolgte und anstehende Baumaßnahmen. Dieser ist online jederzeit über das städtische Ratsinformationssystem abrufbar. Ein jährlicher Bericht über die Umsetzung der Ziele des FuR Ulm könnte in den Jahresbericht Fahrrad aufgenommen werden.

Nach Unfällen mit Todesfolge mit Beteiligung von Gehenden oder Radfahrenden findet eine anlassbezogene Verkehrsschau statt. Teilnehmende sind das Polizeipräsidium Ulm und die Ulmer Verkehrsbehörde, ggf. die zuständige Straßenbaulastbehörde. Ziel ist es, die Unfallursache zu ermitteln und ggf. Verbesserungsmaßnahmen vorzunehmen. Jedoch gilt zu berücksichtigen, dass Unfälle nicht allein durch die Infrastruktur ausgelöst werden, sondern insbesondere durch das Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmenden. Bisher erfolgt keine Veröffentlichung eines Berichts zum Geschehen. Dies kann künftig, z.B. im Rahmen einer Erweiterung des Jahresberichts Fahrrad, erfolgen.

5. Zielerreichung zur Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 25 % und Modal Split

5.1. Radverkehrsanteil 25 % in 2025

Übergeordnetes Ziel der Stadt Ulm ist die Steigerung des Radverkehrsanteils am gesamtstädtischen Modal Split auf 25 % bis zum Jahr 2025 (vgl. GD 58/2020). Welche Infrastrukturmaßnahmen seit 2020 umgesetzt wurden und welche derzeit in Planung sind, ist den Jahresberichten 2020 ff. zu entnehmen.

Die Frage, ob in Ulm das Ziel eines Radverkehrsanteils von 25 % bereits erreicht wurde oder bis 2025 erreicht werden wird, kann aufgrund der Datenlage vsl. Ende 2024 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. Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsmodells für Ulm und Neu-Ulm wird der Modal Split ermittelt. Über die Ergebnisse wird im Jahresbericht FahrRad berichtet.

6. Finanzmittel

Für den Radverkehr stehen jährlich Haushaltmittel für investive Maßnahmen und Unterhaltungsmittel zur Verfügung. Daneben wurden/werden die Belange des Radverkehrs in zahlreichen anderen Projekten konsequent berücksichtigt (z. B. Großvorhaben wie Gänstorbrücke, Adenauerbrücke, LGS 2030, ...).

Für die bauliche Umsetzung von größeren investiven Radverkehrsprojekten bedarf es eines planerischen Vorlaufs teilweise von mehreren Jahren, die dann aus dem Finanzhaushalt finanziert werden müssen. Die weiterhin zur Verfügung stehenden Finanzmittel im Bereich Radverkehr werden sowohl für Infrastrukturmaßnahmen als auch für Maßnahmen im Bereich Kommunikation, Service und Information geplant.

In den Jahren 2020 bis 2023 sind die durchschnittlichen Ausgaben pro Einwohner für den Radverkehr von 1,62 €/Kopf auf 40,79 €/Kopf gestiegen (s. folgende Tabelle).

Jahr	2020	2021	2022	2023
Ausgaben gesamt	204.882 €	781.195 €	265.548 €	5.314.391 €
Einwohner (EW)	126.829	127.431	129.158	130.276
Ausgaben Radverkehr / EW	1,62 €	6,13 €	2,06 €	40,79 €

Mit den vorhandenen Finanzmitteln können Planung und Bau von größeren Radverkehrsprojekten nur finanziert werden, sofern diese bereits in der mittelfristigen Haushaltsplanung berücksichtigt wurden. Weitere Projekte bedürfen stets einer Abwägung und Priorisierung innerhalb der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat.

7. Personalsituation

Für den Radverkehr stehen bei VGV 4,75 Planstellen zur Verfügung (Abteilung Mobilität: 2,75 Planstellen; Abteilung Verkehrsplanung: 1,0 Planstellen; Abteilung Verkehrsinfrastruktur: 1,0 Planstellen). Davon sind derzeit ca. 2,9 Planstellen (Abteilung Mobilität: 2,92 Planstellen; Abteilung Verkehrsplanung: 0 Planstellen; Abteilung Verkehrsinfrastruktur: 0 Planstellen) besetzt.

Mit dem Ausscheiden des Radverkehrsplaners in der Abteilung Verkehrsplanung zum Jahresende 2023 wurde diese Stelle in die Abteilung VGV/MO umgeschichtet und mit den Aufgaben eines Radverkehrskordinators versehen. Diese Stelle soll die Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen, die Koordination und Umsetzung des RadNETZ BW, der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg begleiten sowie bei der dauerhaften Aktualisierung der landesweiten Radinfrastrukturdatenbank mitwirken. Diese Stelle wird vom Land Baden-Württemberg mit Fördermitteln aus dem Förderprogramm für Nachhaltige Mobilität in Stadt- und Landkreisen bezuschusst. Damit ist die Verwaltung der im Entwurf zum künftigen Landesmobilitätsgesetzes enthaltenen Verpflichtung zur Einführung der Funktion der Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren für die Radverkehrsnetze bereits nachgekommen.

Die in der Abteilung Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsplanung jeweils vorhandene Vollzeitplanstelle für die Bearbeitung der Radverkehrsinfrastruktur bzw. -Planung konnte trotz mehrmaliger Anläufe bislang nicht besetzt werden.

Im Falle erfolgreicher Besetzung der o.g. Stellen sowie maximaler Auslastungsmöglichkeit des absehbaren Personalstands können die für die nächsten Jahre vorgesehenen Maßnahmen voraussichtlich bewältigt werden.

8. Fazit

Um die im FuR Ulm genannten Ziele zu erreichen, sind umfassende Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur notwendig. Nicht alle der Ziele sind im geforderten Maße umsetzbar. Über das künftige Haupttroutennetz sollen gezielt entlang der Fahrrad-Haupttrouten Verbesserungen erreicht werden. Maßnahmen abseits der Haupttrouten werden nach Bedarf und in Synergie mit anderen Infrastrukturmaßnahmen geplant und umgesetzt. Viele der Maßnahmen haben weitreichende Auswirkungen auf die anderen Verkehrsarten in Bezug auf die Leistungsfähigkeit und Flächenverteilung (z.B. Parkstreifen, Fahrspuren, Grünflächen) und bedürfen der intensiven planerischen Vorbereitung sowie politischen Abstimmung.

Die Verstärkung mit einer zusätzlichen Stelle im Planungsbereich speziell für die radverkehrsinfrastrukturellen Projekte wird die Abarbeitung entsprechender Projekte beschleunigen. Darüber hinaus sind auch hier die begrenzten Ressourcen der privaten Bauwirtschaft und die Bereitschaft der Bürgerschaft gegenüber zusätzlichen Baumaßnahmen kritisch mit einzubeziehen.

Die im FuR Ulm genannten Ziele werden von der Verwaltung zur Kenntnis genommen. Die in Anlage 3 zu GD 283/24 zusammengefassten Problemstellen wurden von der Verwaltung gesichtet. Die darin genannten Stellen decken sich teilweise mit den im Online-Bürgerdialog zum Haupttroutennetz sowie mit über den Mängelmelder eingehenden Hinweisen. Diese werden daher im Rahmen anstehender Radverkehrsplanungen berücksichtigt, eine separate Behandlung erfolgt nicht.

