



Sachbearbeitung	VG/VP - Verkehrsplanung		
Datum	10.10.2013		
Geschäftszeichen	VG/VP-Fi/Bi	* 16	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 19.11.2013	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 381/13

Betreff: Förderung des Radverkehrs
- Bericht über die Aktivitäten des Aktionsbündnisses "FahrRad" in Ulm
- Bericht über die durchgeführten Maßnahmen 2013
- Zustimmung zu den geplanten Maßnahmen 2014

Anlagen: Finanzübersicht der Radverkehrsmaßnahmen 2013-2014 (Anlage 1)
Antrag Nr. 44 der Grüne-Fraktion vom 05.03.2013 (Anlage 2)
Antrag Nr. 100 der CDU-Fraktion vom 10.06.2013 (Anlage 3)

Antrag:

1. Der Bericht über die Aktivitäten des Aktionsbündnisses "FahrRad" in Ulm (Punkt 2) wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Bericht über die durchgeführten Maßnahmen 2013 (Punkt 3) wird zur Kenntnis genommen.
3. Den in der Sachdarstellung unter Punkt 4 vorgesehenen Baumaßnahmen 2014 wird zugestimmt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, eine fachlich fundierte Empfehlung zum Einsatz und den Kosten eines möglichen Fahrradverleihsystems für die beiden Städte Ulm und Neu-Ulm auf Basis der Erfahrungen mit bereits realisierten Systemen in anderen Städten im Radverkehrskonzept einzuholen. Um dies noch in 2013 beauftragen zu können, wird eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 80.000 € genehmigt. Zur Deckung wird eine bestehende aber nicht in Anspruch genommene Verpflichtungsermächtigung bei Projekt 7.54108* (Profit-Center 5410-751, Erschließungen) herangezogen.
5. Die Stadt Ulm beschließt die Mitgliedschaft im AGFK-BW e.V. gemäß den unter Punkt 5 dargestellten Aufnahmekriterien und stimmt diesen zu.
6. Die Anträge Nr. 44 der Grüne-Fraktion vom 05.03.2013 (Anlage 2) und Nr. 100 der CDU-Fraktion vom 10.06.2013 (Anlage 3) werden als erledigt erklärt.

Feig

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, LI, OB, RPA, ZS/F	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
Förderung des Radverkehrs			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: 5410-752 Projekt / Investitionsauftrag: 7.54108500			
Einzahlungen		Ordentliche Erträge	€
Auszahlungen		Ordentlicher Aufwand	152.500 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	€
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	€
Saldo aus Investitionstätigkeit		Nettoressourcenbedarf	152.500 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2013</u>		2013	
Auszahlungen (Bedarf):	232.500 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5410-752 PRC 5470-750	148.500 € 4.000 €
Verfügbar einschl. Ermächtigungsübertrag 2012:	232.500 €		
Ggf. Mehrbedarf	0 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	€
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2014</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	500.000 €*		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	200.000 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	300.000 €		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

* einschließlich der Mittel, die im EHH abfließen und im Rahmen des HH-Vollzugs umgeschichtet werden.

Inhaltsverzeichnis

1. Anträge / bisherige Beschlüsse
2. Bericht über die Aktivitäten des Aktionsbündnisses "FahrRad" in Ulm
3. Bericht über durchgeführte Maßnahmen in 2013

- 3.1 Infrastrukturmaßnahmen
- 3.2 Markierungstechnische Maßnahmen im Haupt- und Nebenroutennetz
- 3.3 Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet
- 3.4 Sonstige Maßnahmen
- 3.5 Zurückgestellte Maßnahmen
4. Vorgesehene Maßnahmen 2014
 - 4.1 Vorgesehene Infrastrukturmaßnahmen
 - 4.2 Abgestimmtes Radverkehrskonzept der Städte Ulm und Neu-Ulm
 - 4.3 Öffentliches Fahrradverleihsystem (ÖFVS)
 - 4.4 Sonstige Maßnahmen
 - 4.5 Ausblick
5. Förmlicher Beschluss über die Mitgliedschaft im AGFK-BW e.V.

1. Anträge / bisherige Beschlüsse

Antrag Nr.	Datum	Thema	Fraktion	Behandlung	Erledigung
44	05.03.2013	Förderung des Fahrradverkehrs	Die GRÜNEN	FBA	19.03.2013
72	22.04.2013	Radweg Unterweiler - Donaustetten	SPD	schriftliche Antwort	07.06.2013
100	10.06.2013	Förderung des Radverkehrs	CDU	FBA	01.07.2013
120	17.07.2013	Fahrradverleihsystem	Die GRÜNEN	schriftliche Antwort	05.08.2013

Die o.g. Anträge wurden vom Oberbürgermeister schriftlich beantwortet. Die Anträge Nr. 44 der Grüne-Fraktion vom 05.03.2013 (Anlage 2) und Nr. 100 der CDU-Fraktion vom 10.06.2013 (Anlage 3) sollen in der heutigen Sitzung abschließend behandelt werden.

2. Bericht über die Aktivitäten des Aktionsbündnisses "FahrRad" in Ulm

Das Thema Radverkehr gewinnt auch in Ulm mehr und mehr als Teil urbaner Mobilität an Bedeutung. Die Stadt Ulm hat daher im Jahr 2010 das Aktionsbündnis "FahrRad in Ulm" gegründet, mit dem klaren Ziel, den Radverkehr auszubauen. Bürgerinnen und Bürgern sowie Institutionen wie ADFC, Ulmer City Marketing e.V., Lokale Agenda Ulm 21, Polizei, SWU, IHK und BUND beteiligen sich im Rahmen der vier Arbeitsgruppen:

- AG 1 - Bildung und Erziehung
- AG 2 - Servicestelle Radverkehr
- AG 3 - Marketing
- AG 4 - Infrastruktur und Planung

direkt am Aktionsbündnis. In den o.g. Arbeitsgruppen werden seit März 2012 konkrete Themen sowohl aus den Handlungsempfehlungen zur Radverkehrsförderung als auch mit aktuellem Hintergrund und Planungen in Ulm vorgestellt, diskutiert und erarbeitet. So fanden in 2013 mehrere Sitzungen mit dem Schwerpunkt Infrastruktur und Planung statt, in denen eine umfangreiche Mängelliste erarbeitet wurde.

Einer der Höhepunkte in diesem Jahr war der 1. FahrRad-Aktionstag am Samstag, den 13.04.2013 auf dem Hans-und-Sophie-Scholl-Platz. Der Fahrradtag wurde gemeinsam mit dem Fahrradmarkt des ADFC, der Polizei Ulm, der Lokalen Agenda, dem City Marketing e.V., SWU und der

Studierendenvertretung der Universität Ulm veranstaltet. Begleitet wurde der Aktionstag von einer Ausstellung mit dem Titel „Rad & Kunst am Weg“ im Rathaus. Die Resonanz des Aktionstages war gut, es gab zahlreiche informative Gespräche und viele Bürger, die vom Serviceangebot des kostenlosen Rad-Checks Gebrauch machten.

Es wird daher empfohlen, den Fahrrad-Aktionstag auch in 2014 fortzusetzen und hierfür Mittel für Öffentlichkeitsarbeit in Höhe von ca. 10.000 € aus dem Radverkehrsetat bereitzustellen.

Anhand der Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests 2012¹ wird deutlich, dass das Thema Radverkehr in Ulm in der Öffentlichkeit bereits einen höheren Stellenwert erlangt hat. Ulm belegt bei den Kommunen zwischen 100.000 und 200.000 Einwohnern bundesweit Platz 8 (von 42 Städten) und in Baden-Württemberg Platz 1 vor Heidelberg, Heilbronn, Reutlingen und Pforzheim. Dieser Erfolg ist zwar nur eine objektive Einschätzung von 175 Teilnehmern in Ulm, aber ein deutliches Signal, dass die Aktivitäten der Stadt und des Aktionsbündnisses „Fahrrad“ bei den Ulmer Radlern ankommen.

3. Bericht über durchgeführte Maßnahmen in 2013

3.1 Infrastrukturmaßnahmen

Wie bereits in der Sitzung des FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 06.11.2012 dargestellt (s. GD 396/12 und Anlage 1), wurden dieses Jahr die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen umgesetzt bzw. begonnen.

¹ vgl. <http://www.adfc.de/fahrradklima-test/ergebnisse/adfc-fahrradklimatest-2012---die-ergebnisse>

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Status	Gesamtkosten in €
1.	Neubau und Verbreiterung des Radweges im Kobelgraben (2012/2013)	Neubau, Verbreiterung und grundhafte Sanierung des Radweges im Kobelgraben in Zusammenarbeit mit EBU	Fertigstellung vsl. bis Dezember 2013	100.000,00 (40.000,00 in 2013)
2.	Querung Gänstorbrücke	Gegenüber der ursprünglichen Planung entstand ein höherer Aufwand für die technische Anbindung der Lichtsignalanlage sowie die Gehweggestaltung.	Fertigstellung im August 2013	110.000,00
3.	Einrichtung der ersten Fahrradstraße in Ulm	1. BA: Verbreiterung des bestehenden Geh- und Radweges im Bereich des Alten Friedhofs zu einem getrennten Geh- und Radweg (s. GD 220/13) und Ausweisung der Schülinstraße als erster Abschnitt der Fahrradstraße.	Baubeginn 14.10.2013	Finanzierung über Projekt 7.55100007 "Sanierung Alter Friedhof"
4.	Verbreiterung Blau-Radweg entlang der "Kleinen Blau" im Bereich "Obere Bleiche"	Infolge der von der EBU projektierten Staufenerhöhung entlang der "kleinen Blau" im Bereich zwischen "Banzenmacherstraße" und "Beim B'scheid" soll der teilweise nur 2,20 m breite Weg auf bis zu 2,80 m verbreitert und beleuchtet werden.	Baubeginn noch offen	40.000,00 (nur Anteil Radverkehrsmaßnahmen)
5.	Planung Radweg B 19	Planungskosten; die Finanzierung der Baumaßnahme erfolgt durch den Straßenbaulastträger Bund. Dazu muss Grunderwerb getätigt und Baurecht geschaffen werden, um mit dem Bau in 2014 zu beginnen (s. auch Punkt 4.1.3).	Verhandlungen über Grundstückserwerb, Baubeginn nach Klärung Baurecht vsl. 2014	15.000,00

3.2 Markierungstechnische Maßnahmen im Haupt- und Nebenroutennetz

Der Schutzstreifen hat vielerorts deutlich an Bedeutung hinzugewonnen und wurde in der zum 01.04.2013 in Kraft getretenen Neufassung der Straßenverkehrsordnung auch entsprechend verankert. Der Gesetzgeber sieht den Radverkehr auf der Fahrbahn als Regelfall. Diese Ansicht ist begründet, da oftmals das Radfahren auf der Fahrbahn sogar sicherer ist als auf Radwegen auf Bordsteinniveau. Nur selten werden Radfahrer durch von hinten kommende Autos erfasst, stattdessen ereignen sich die meisten Fahrradunfälle durch abbiegende Autos, insbesondere dann, wenn zwischen Fahrbahn und Bordsteinradweg ein Parkstreifen die Sicht einschränkt. Die

Ausweisung einer Radwegbenutzungspflicht (Zeichen 237, 240 und 241), mit der das Verbot der Fahrbahnbenutzung einhergeht, ist nur für den Fall einer erheblichen Gefährdung auf der Fahrbahn gerechtfertigt. Die Einschätzung und Bewertung der Gefahrenlage liegt dabei im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass ein als benutzungspflichtig ausgewiesener Radweg den Kriterien der Straßenverkehrs-Ordnung und der gängigen Planungsgrundsätze entspricht.

Radfahrer sind auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sicherer unterwegs, weil sie von Autofahrern eher gesehen und wahrgenommen werden. Konflikte mit Fußgängern werden vermieden, da für die Benutzungspflicht von gemeinsam genutzten Geh- und Radwegen nun klare Regelungen in Bezug auf die baulichen Voraussetzungen getroffen wurden.

Unter Beteiligung des Aktionsbündnisses "FahrRad in Ulm" sowie in Abstimmung mit der Polizei wurden bzw. werden bis November diesen Jahres - diesen Erkenntnissen folgend - auf folgenden Streckenabschnitten Schutzstreifen angelegt:

- Frauenstraße (Nord): Hauptroute zwischen Innenstadt und Michelsberg
- Neue Straße (Ost): Hauptroute zwischen dem Donauradweg und der Stadtmitte
- Schillerstraße (Süd): gesicherte Führung an Knotenpunkten für den Radverkehr (Umsetzung beauftragt)
- Eselsberg, Lupferbrücke: leistungsfähige und schnelle Verbindung zwischen Eselsberg und Söflingen
- Kuhberg, Römerstraße: Lückenschluss auf der Hauptroute zwischen Robert-Dick-Weg und Kuhberg
- Söflingen, Neue Gasse: Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkürzung der Wege für Radfahrer
- Eselsberg, Bleicher Hag: Attraktivitätssteigerung und Reduzierung von Konflikten auf Hauptroute
- Eselsberg, Weinbergweg: Reduzierung der Konflikte zwischen Fußgängern und ruhendem Verkehr
- Eselsberg, Lehrer-Tal-Weg: Erhöhung der Sicherheit und Attraktivitätssteigerung der Hauptroute
- Ermingen, Ortsdurchfahrt: Anschluss an das Radnetz und Sicherheitsraum für Radfahrer
- Eggingen, Ortsdurchfahrt: Anschluss an das Radnetz und Sicherheitsraum für Radfahrer

Ein Teil der o.g. Maßnahmen sind Bestandteile des für den Radverkehr im Verkehrsentwicklungsplan Ulm/Neu-Ulm (VEP) 2025 definierten Vorbehaltsnetzes. Dieses sieht wesentliche, direkte Routen zur Verbindung von Aufkommensschwerpunkten vor, also beispielsweise für

- die Verbindung von der Innenstadt Ulms zur Innenstadt Neu-Ulm
- Verbindungen größerer Stadtteile (> 5.000 Einwohner) sowie der Aufkommensschwerpunkte
- sinnvolle Tangentialverbindungen.

Die Finanzierung der unter Punkt 3.2 aufgeführten Maßnahmen erfolgte durch Mittelumschichtung in den Ergebnishaushalt.

3.3 Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet

3.3.1 radhausDeutschhaus

Der Bedarf nach hochwertigen Fahrradabstellanlagen im Bereich des Hauptbahnhofs und der Innenstadt ist sehr hoch. Insbesondere durch baulich bedingte Umverlegungen der vorhandenen Abstellanlagen am Bahnhofplatz und am Eingang zur Innenstadt sind Abstellflächen schwer aufzufinden oder bereits überlaufen. Aus diesem Grund baut die PBG momentan in Zusammenarbeit mit VGV das Fahrradparkhaus "**radhausDeutschhaus**". Dort



werden bis November diesen Jahres 66 bewirtschaftete Stellplätze geschaffen. Der Zugang erfolgt über eine in die Automation der PBG integrierte Schranken- und Ticketanlage. Die Öffentlichkeitsarbeit erfolgt durch das TeamFahrrad der Hauptabteilung VGV.

3.3.2 Fahrradgaragen am Haltepunkt Ulm-Donautal

Am Bahn-Haltepunkt Ulm-Donautal konnten die bestehenden Fahrradgaragen mit Hilfe von Fördermitteln des Landes auf 10 weitere hochwertige Fahrradgaragen gezielt für Berufspendler im weitläufigen Industriegebiet Donautal erweitert werden. Damit wurde auch eine optimale Verknüpfung mit dem SPNV geschaffen.

3.3.3 Fahrradgaragen am P&R-Parkplatz Donaustadion

Dass der Standort am Donaustadion für Berufspendler einen wichtigen Verknüpfungspunkt darstellt, zeigte nicht zuletzt auch die Überbelegung der bisher vorgehaltenen 5 Fahrradgaragen. Mit der Verdopplung der Kapazitäten konnte Pendlern zusätzliche Kapazitäten angeboten werden.

3.3.4 Weitere Fahrradabstellanlagen

Neben dem Bereitstellen von Fahrradabstellmöglichkeiten bei Veranstaltungen auf dem Festplatz in der Friedrichsau - erstmalig während der Spielzeit des Ulmer Zelts und beim Volksfest - wurden bzw. werden nach Abschluss der Baumaßnahmen an folgenden Standorten weitere Abstellanlagen eingerichtet:

- Mitte, Haltestelle Theater (auf Gelände LZB)
- Michelsberg, Haltestelle Kienlesberg
- Oststadt, Hildegard-Knef-Platz
- Jungingen, Haltestelle Auf dem Hart
- Eselsberg, Haltestelle Ruländerweg/Stachelbeerweg
- Eselsberg, Haltestelle Beim Türmle

3.4 Sonstige Maßnahmen

Neben den o.e. größeren Vorhaben wurden eine Reihe von Kleinmaßnahmen umgesetzt. Diese betreffen vor allem Punkte, die aufgrund von Hinweisen aus der Bevölkerung, Radfahrern, Trägern öffentlicher Belange sowie Gruppen und Personen aus den unterschiedlichsten Verbänden verbessert werden sollten.

- Wegweisende Beschilderung: Erneuerung der Wegweisung gemäß den aktuellen Richtlinien
- Öffnung von Einbahnstraßen in beide Richtungen in Söflingen (Brunnengasse) und in der Innenstadt
- Baustellenmanagement für den Radverkehr: Dieses konnte seit dem letzten Jahr deutlich verbessert werden und es findet eine enge Zusammenarbeit bei der Erstellung und Beschilderung von Umleitungen statt. Die Veröffentlichung erfolgt für länger andauernde Baumaßnahmen unter www.ulm.de/fahrrad > Rubrik Baustelleninfos.
- RadHalt am Knoten UniversumCenter
- Absturzsicherungen z.B. am Blau-Radweg und Kobelgraben

3.5 Zurückgestellte Maßnahmen

Folgende, beschlossene Maßnahmen wurden zurückgestellt:

3.5.1 Querungshilfe Lehrer-Tal-Weg

Da die Realisierung der Querungshilfe im Lehrer-Tal-Weg aufgrund örtlicher Gegebenheiten (Gründerwerb) nicht möglich war und eine aufwändige Tiefbauplanung erfordern, soll diese in 2014 geplant und vorbehaltlich der Finanzierung umgesetzt werden (s. Punkt 4.1.1).

3.5.2 Geh- und Radweg Böfinger Steige

Für den Ausbau des Radweges entlang der Böfinger Steige gemäß der bisher vorliegenden Planung beliefen sich die Kosten für die Gesamtmaßnahme auf ca. 810 T €. Zielsetzung war jedoch, eine Lösung zu erarbeiten, die max. 650 T € kostet. Diese Lösung liegt gegenwärtig nicht vor. Daher wird die Gesamtplanung derzeit überarbeitet, um die Maßnahme mit den im Haushalt eingestellten Mitteln in Höhe von 650 T € zu realisieren. Um den Selbstkosten-Anteil der Stadt zu reduzieren, wurde die Maßnahme zur Aufnahme in das Landes-Förderprogramm für das 2014 angemeldet. Ein Bescheid liegt noch nicht vor.

4. Vorgesehene Maßnahmen 2014

Für das Jahr 2014 steht - vorbehaltlich der Zustimmung des Gemeinderates zum Haushaltsplan 2014 - ein Planansatz von 500 T € zur Verfügung.

4.1 Vorgesehene Infrastrukturmaßnahmen

4.1.1 Querungshilfe Lehrer-Tal-Weg

Die Planungen sehen vor, eine Querungshilfe im Bereich des Knotens Lehrer-Tal-Weg/Ruhetal zu bauen. Dazu ist ein Eingriff in die Böschung und die Anpassung der K 9901 notwendig. Nach Vorliegen einer Planung soll die bauliche Umsetzung vorbehaltlich der Finanzierung in 2014 erfolgen.

4.1.2 Ausbau der Fahrradstraße (Zeitblomstraße, Alter Friedhof, Schülinstraße)

Die letzten Veränderungen zur Umsetzung der Fahrradstraße als Gesamtkonzept fanden im Zusammenhang mit dem Ausbau der Kreuzung Karlsplatz und Syrlinstraße im Jahr 2003 statt. Gemäß GD 396/12 wurde die Aufwertung der Zeitblomstraße als eine der wichtigsten innerstädtischen Ost-West-Routen zur ersten Fahrradstraße in Ulm beschlossen. Damit soll der Radverkehr gestärkt und gegenüber den anderen Verkehrsarten bevorrechtigt werden. Zum Konzept der Fahrradstraße Zeitblomstraße gehören die bauliche Anpassung der Knotenpunktfelder und eine farbliche Markierung. Geplant war ursprünglich, die Zeitblomstraße durch eine Fahrbahnsanierung in Teilabschnitten zu erneuern und die noch fehlenden Knotenpunkte Keplerstraße/Zeitblomstraße sowie Bessererstraße/Zeitblomstraße auszubauen.

Weitere wichtige Elemente der Fahrradstraße zur Ausbildung einer bedeutenden Achse stellen die Trennung des gemeinsamen Geh- und Radweges im sogenannten Alten Friedhof sowie den Anschluss in der Schülinstraße bis zur König-Wilhelm-Straße mit anschließender Verteilung der Verkehre dar. Diese Maßnahme ist bereits in Bau (s. Punkt 3.1 sowie GD 220/13).

Für das Jahr 2014 sind insgesamt folgende Ausbaustufen vorgesehen, für die Ausführungsplanungen bereits vorliegen:

- 1. BA: Umbau des Knotens Bessererstraße/Zeitblomstraße mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 135.000,00 €;
- 2. BA: Umbau des Knotens Keplerstraße/Zeitblomstraße mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 150.000,00 €.

Die Gesamtmaßnahme soll in 2014 fertiggestellt werden, wobei vsl. noch ein Bodengutachten erstellt werden muss. Davon abhängig ist ggf. die Entsorgung von belastetem Material. Dies ist in den o.g. Kosten nicht enthalten.

Dieses Vorhaben wurde zur Aufnahme in das LGVFG-Förderprogramm Radinfrastruktur Radverkehrsanlagen 2013 des Landes Baden-Württemberg angemeldet und grundsätzlich als förderfähig beschieden. Für den BA Alter Friedhof/Schülinstraße liegt ein Zuwendungsbescheid vor;

dieser Abschnitt wird mit insgesamt ca. 30.000 € gefördert.

4.1.3. Planung Radweg B 19

Vorbehaltlich der erfolgreichen Verhandlungen über Grundstückserwerb, die noch in 2013 durch die Abteilung LI zum Abschluss gebracht werden müssen, kann nach Vorliegen der Ausführungsplanung und Erteilung des Baurechts mit dem Bau des Radwegs entlang der B 19 in 2014 begonnen werden. Hierzu erfolgt derzeit mit dem RÜ Tübingen eine Klärung, über welches Verfahren Baurecht geschaffen werden kann. Die Finanzierung der Baumaßnahme erfolgt durch den Straßenbaulastträger Bund.

4.1.4 Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in der Wörthstraße

Die Wörthstraße ist die wichtigste Hauptroute im Radverkehrsnetz zwischen der Weststadt und der Stadtmitte. Wichtige Gewerbeansiedlungen, Einzelhandelsstandorte und eine hohe Bevölkerungsdichte tragen zu einer hohen Verkehrsbedeutung bei. Dem gegenüber sind die vorhandenen Fuß- und Radwege stellenweise nicht ausreichend dimensioniert (Bsp. Abschnitt zwischen Beyerstraße und Elisabethenstraße).

Geplant ist deshalb, den Radverkehr künftig nicht mehr auf dem benutzungspflichtigen Geh- und Radweg mitzuführen, sondern auf der Straße im KfZ-Verkehr mitfahren zu lassen. Dadurch werden gefährliche Situationen zwischen Fußgängern und Radfahrern sowie Konflikte durch Falschparker an Einmündungen und Grundstückszufahrten mit dem Motorisierten Verkehr verringert.

Da die gesamte Wörthstraße als Tempo 30-Zone ausgewiesen ist, kann die Benutzungspflicht für den Radverkehr aufgelöst und die Mitbenutzung der Fahrbahn zugelassen werden. Dazu sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Anpassung der bestehenden Beschilderung des Radweges
- Änderung des Signalprogramms der LSA am Knoten Wörthstraße/Elisabethenstraße sowie
- die Entfernung der vorhandenen Markierungen
- sowie die teilweise Neuordnung der Parkierung.

Für die Maßnahme sind im Ergebnishaushalt Gesamtkosten von 20.000 € eingeplant.

4.1.5 Markierung von Schutzstreifen und Aufhebung der Benutzungspflicht in der Söflinger Straße (Ost)

Die Söflinger Straße (Ost) zwischen dem Söflinger Kreisverkehr und dem Westplatz stellt mit der Anknüpfung an den Schutzstreifen in der Söflinger Straße (West) ab dem Westplatz eine wichtige Radverkehrsachse zwischen Stadtmitte und der Weststadt bis nach Söflingen dar.

Besonders die Benutzung des mit ca. 1,25 m zu schmalen Radweges auf der Südseite der Söflinger Straße birgt aufgrund von Grundstückszufahrten, dem Fußgängerverkehr, abgestellten Entsorgungscontainern und den Längsparkern ein hohes Gefahrenpotenzial für die Radfahrer. Zudem ist dieser nicht StVO-konform. Daher ist in 2014 geplant, die Radwegebenutzungspflicht in der Söflinger Straße aufzuheben und Radschutzstreifen anzulegen. Damit kann die Situation für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Die verkehrsrechtliche Beschilderung und die wegweisende Beschilderung sind in diesem Zuge anzupassen.

Die geschätzten Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf ca. 10.000 €, die Finanzierung erfolgt im Ergebnishaushalt

4.1.6 Markierung von Radschutzstreifen im Ortsteil Wiblingen

Die Radwegeverbindungen im Stadtteil Ulm-Wiblingen verlaufen momentan umwegig auf Nebenstraßen durch Wohngebiete. Besonders in "Alt-Wiblingen" gibt es keine Radverkehrsanlagen

entlang der Hauptverkehrsstraßen. Momentan endet der aus Richtung Norden kommende und als Haupttroute geführte Radweg an der Ortstafel von Wiblingen. Die weitere Radverkehrsführung verläuft über Nebenstraßen durch Wohngebiete an den wichtigen Einrichtungen für Einzelhandel und Verkehr vorbei. Im Südosten knüpft mit dem straßenbegleitenden Radweg eine weitere wichtige Rad-Route aus Richtung Illerkirchberg zur L 260 an das Ulmer Rad-Verkehrsnetz an. Diese Verbindung endet am Ortseingang von Wiblingen.

Zudem fehlen für quartiersbezogene innerörtliche Verkehre Radverkehrsanlagen, beispielsweise zwischen der Ortsmitte am Pranger und den nahgelegenen Wohnstandorten.

Die Notwendigkeit der geplanten Netzergänzung ergibt sich zum einen durch die obengenannten örtlichen Gegebenheiten. Diese Ergänzung ist auch Bestandteil des in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Ulm/Neu-Ulm 2025 (VEP 2025) festgelegten Radverkehrsvorbehaltsnetzes.

Die Planungen sehen vor, auf den Ortsdurchfahrten Alt-Wiblingens (Ulmer Straße, Sporerstraße, Donaustraße, Hauptstraße, Unterkirchberger Straße und Gögglinger Straße) Schutzstreifen einzurichten und am Kreisverkehrsplatz Pranger zu bündeln. Somit werden die bestehenden Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen, umwegige Führungen beseitigt und ein wichtiges zusätzliches Angebot für den Radverkehr auf schnelle Routen hergestellt.

Folgende Maßnahmen sind zur Einrichtung der Schutzstreifen vorgesehen:

- teilweise Entfernung der bestehenden Markierung
- Markierung von Parkflächen zur Abgrenzung zwischen ruhenden und fließenden Verkehr
- Schutzstreifen, möglichst beidseitig auf einer Gesamtlänge (Ulmerstraße, Sporerstraße, Donaustraße, Hauptstraße, Unterkirchberger Straße und Gögglinger Straße) von ca. 1,9 km
- Aufbringen von Fahrradpiktogrammen
- Markierung von 4 Busbuchten
- Anpassung der verkehrsrechtlichen Beschilderung
- wegweisende Beschilderung

Dieses Vorhaben mit Gesamtkosten von ca. 32.000 € (Ergebnishaushalt) wurde zur Aufnahme in das LGVFG-Förderprogramm Radinfrastruktur Radverkehrsanlagen 2014 des Landes Baden-Württemberg angemeldet.

4.1.7 Weitere vorgesehene Maßnahmen

- Weststadt, Haßlerstraße/Knoten Zieglerstraße:
Da die Haßlerstraße in Verlängerung zur Ehinger Anlage eine wichtige, kurze und schnelle Verbindung für Radfahrer in Richtung Donau und Neu-Ulm darstellt, ist dort - vorbehaltlich der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Parkraumkonzept für die Weststadt im Vorfeld der Straßenbahnlinie 2 - die Markierung von Schutzstreifen und Aufstellflächen am Knoten Zieglerstraße geplant.
- Böfingen, Ludwig-Beck-Straße:
Von der Innenstadt erreicht man den Stadtteil Böfingen, zum einen über die Böfinger Steige und zum anderen über die Heidenheimer Straße und Ludwig-Beck-Straße. In der Ludwig-Beck-Straße soll auf der gesamten Länge ein Schutzstreifen markiert werden. Die Knotenpunktzufahrten mit der Böfinger Steige und Heidenheimer Straße müssen für den Radverkehr angepasst werden und Ein- und Ausleitungen vom Radweg auf die Straße sind notwendig.

4.2 Abgestimmtes Radverkehrskonzept der Städte Ulm und Neu-Ulm

Für den Radverkehr wurden besonders in den vergangenen Jahren mit der Etablierung des

Aktionsbündnisses "FahrRad" erste Schritte zu einer besseren Radverkehrsförderung unternommen. Zudem wurden mit dem Beschluss des VEP 2025 die Grundsteine zu einer weiterführenden Entwicklung eines Programmes für den Radverkehr gelegt. Aufbauend auf dem VEP 2025 und den Ergebnissen des Aktionsbündnisses soll das Radverkehrskonzept 2014 die Grundlage für eine systematische Radverkehrsplanung in den nächsten Jahren bilden. Dieses soll separat jeweils für Ulm und Neu-Ulm aufgestellt und aufgrund der verkehrlichen Zusammenhänge aufeinander abgestimmt werden.

Hierzu soll das anzubietende Radverkehrskonzept folgende Zielsetzungen aufgreifen:

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

Das Radverkehrskonzept beinhaltet mehrere Arbeitspakete:

1. Grundlagenermittlung
2. Evaluation des Radverkehrs
3. Radverkehrsnetz und Problemanalyse
4. Lösungsorientiertes Handlungskonzept
5. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
6. Handlungskonzept und Präsentation
7. Planungsdiallog (Optional)

Das Radverkehrskonzept 2014 soll somit für den Zeitrahmen bis 2020 eine für Ulm und Neu-Ulm geeignete Handlungsstrategie liefern und im Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln als eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm dienen.

Insgesamt wurden 7 Angebote z.T. namhafter Planungsbüros abgegeben. Nach erfolgter Vergabe getrennt für Ulm und Neu-Ulm soll noch dieses Jahr mit der Auftragsbearbeitung begonnen werden. Als Bearbeitungszeitraum ist in Abhängigkeit von der Beauftragung und dem Verlauf des Abstimmungsprozesses ein Zeitraum von ca. 10-12 Monaten anzusetzen. Für diese umfangreiche Expertise sind Planungsmittel in Höhe von ca. 80.000 € vorgesehen.

Um eine Auftragserteilung noch in 2013 zu ermöglichen, wird eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 80.000 € beantragt. Zur Deckung wird eine bestehende aber nicht in Anspruch genommene Verpflichtungsermächtigung bei Projekt 7.54108* (Profit-Center 5410-751, Erschließungen) herangezogen.

4.3 Öffentliches Fahrradverleihsystem (ÖFVS)

Gemäß GD 396/12 vom Herbst 2012 wurde die Einrichtung eines öffentlichen

Fahrradverleihsystems vorgesehen.

Die Abteilung Verkehrsplanung hat in den vergangenen Monaten die bestehenden Systeme der etablierten Anbieter und in den Städten Kassel (DB Rent - Call a bike) und Augsburg (nextbike) vor Ort begutachtet und sich mit den dortigen Fachleuten über deren Systeme, den Betrieb und Erfahrungen ausgetauscht. Als Ergebnis des Erfahrungsaustausches wurde deutlich, dass sich die Konzepte und Systeme sowohl von der Erschließung (Topographie) als auch hinsichtlich der Kosten grundlegend unterscheiden. Davon abhängig ist auch die Akzeptanz eines Verleihsystems.

a) Konzept

Die Verwaltung hat zwischenzeitlich die Rahmenbedingungen für die Einführung eines qualitativen und vollautomatisierten öffentlichen Fahrradverleihsystems mit Anbietern erörtert. Im Vergleich zur Anzahl der Einwohner ist die Fläche des Stadtgebietes überdurchschnittlich groß. Somit müsste, um eine hohe Verfügbarkeit sicherzustellen, die Netzdichte sehr hoch sein. D.h. es muss eine hohe Anzahl an Rädern und Stationen vorhanden sein.

Da eine hohe Nachfrage und Frequentierung auf den Strecken zwischen Science Park/Universität und Hauptbahnhof zu erwarten ist, stellen Pedelecs aufgrund der Topographie eine sinnvolle Ergänzung dar. Aus diesem Grund sollte ein stationsgebundenes System mit fest vorgegebenen Standorten zur Rückgabe und Ladeinfrastruktur präferiert werden.

Eine stufenweise Umsetzung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems würde sich am ehesten eignen, wobei der Betrieb mit Unterstützung eines örtlichen Servicepartners von Vorteil wäre. Für den Aufbau müsste seitens der Stadt die Infrastruktur gestellt werden. Diese beinhaltet neben den Abstellanlagen auch die Stromanschlüsse für die Kommunikationseinheiten.

b) Kosten

Für die stufenweise Einführung des mit zunächst 200 Fahrrädern und 20 Stationen wären Betriebskosten in Höhe von ca. 150 T € p.a. anzusetzen. Dazu würden bei einer späteren Integration von Pedelecs zusätzliche Kosten für den Betrieb sowie einmalige Investitionskosten für die Pedelec-Infrastruktur anfallen.

Erfahrungsgemäß sind max. ca. 25 % der Betriebskosten durch Erträge erwirtschaftbar, wobei Ulm ein großes Potential an möglichen gewerblichen Partnerschaften zur Unterstützung und Teilfinanzierung des Systems bietet. Infrage kämen hierbei bedeutende Industrieunternehmen, Hoteliers, Autohäuser und Hochschule und Universität sowie das Studentenwerk.

Die gesamte Akquisition der Partner wie auch die Einrichtung der Stationen und die Begleitung während des Betriebsaufbaus müsste durch die Stadt Ulm, Team Fahrrad, geleistet werden.

c) Empfehlung der Verwaltung

Mit dem in 2012 bewilligten Einmalbetrag in Höhe von 150 T € kann ein öffentliches Fahrradverleihsystem mit einer akzeptablen Netzdichte nicht aufgebaut werden. Zudem bindet der Aufbau eines solchen Systems erhebliche Personalkapazitäten im Team Fahrrad, der zu Lasten anderer Projekte geht.

Die Verwaltung empfiehlt daher, eine fachlich fundierte Empfehlung zum Einsatz, der Netzgröße (Stationen, Fahrräder) und den Kosten eines möglichen Fahrradverleihsystems für die beiden Städte Ulm und Neu-Ulm auf Basis der Erfahrungen mit bereits realisierten Systemen in anderen Städten im Radverkehrskonzept einzuholen (vgl. Punkt 4.2).

4.4 Sonstige Maßnahmen

Zur Umsetzung von Kleinmaßnahmen - dazu zählen Markierungen, Beschilderungen,

Absturzsicherungen etc. - sind 20.000 € im Ergebnishaushalt vorgesehen. Als Maßnahmen sollen in 2014 verstärkt Halteringe an Lichtsignalanlagen und weitere RadHalte angebracht werden.

Mit einem steigenden Radverkehrsanteil geht der Bedarf an neuen und hochwertigen Abstellanlagen einher. Hierzu werden im Stadtgebiet Ulm besonders überdachte Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt geschaffen.

4.5 Ausblick

Mit der Erhöhung des jährlichen Fahrradstats auf 500 T € ist in den nächsten Jahren die Basis für die avisierte Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 20 % am Modal Split gelegt. Neben den dargestellten Maßnahmen sind darüber hinaus weitere große Projekte wie der Ausbau von überörtlichen Radwegen - z. B. der Lückenschluss zwischen Unterweiler und Donaustetten entlang der L 240 - in der Planung. Diese tragen dazu bei, dieses Ziel bis 2020 zu erreichen.

5. Mitgliedschaft im AGFK-BW e.V.

Die Stadt Ulm hat mit der Benennung eines Radverkehrsbeauftragten eine der Grundvoraussetzungen zur Mitgliedschaft im Verein AG Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW e.V.) geschaffen. Bereits seit Mai 2012 ist die Stadt deshalb AGFK



Mitglied. Eine wichtige Voraussetzung zur Aufnahme in dieses landesweite Netzwerk ist jedoch der Beschluss des Gemeinderates über die Vereinsziele der AGFK. Nach Auffassung der AGFK ist es erforderlich, den bisherigen Beschluss lt. GD 396/13 vom 06.11.2012 zu ergänzen. Dieser bringt leider nicht in der benötigten Form zum Ausdruck, dass die Stadt Ulm sich das Ziel Fahrradfreundliche Stadt zu werden auf die Fahnen geschrieben hat. Insofern ist ein Beschluss über die Mitgliedschaft herbeizuführen, der den Aufnahmekriterien gemäß Satzung entspricht. Diese lauten:

Kommunale Gebietskörperschaften können Mitglied in der AGFK-BW werden, wenn Sie folgende vier Aufnahmekriterien erfüllen:

1. Beschluss des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft der AGFK-BW beitreten zu wollen und darauf hinzuwirken, die für die Auszeichnung „Fahradfreundliche Stadt“, „Fahradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahradfreundlicher Landkreis“ erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen.
2. Benennung eines festen Ansprechpartners innerhalb der Kommunalverwaltung für den Radverkehr nach außen.
3. Bereitschaft zur Mitarbeit in der AGFK-BW (ideell und materiell), u. a. durch die aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung (Ober-/Bürgermeister oder Landrat) sowie dem Facharbeiterkreis und in mindestens einer thematischen Arbeitsgruppe (fachlicher Mitarbeiter der Kommunalverwaltung).
4. Bereitschaft zur Zahlung der Mitgliedsbeiträge der AGFK-BW. Diese betragen für Städte und Gemeinden mit bis zu 20.000 Einwohnern 1.000 Euro im Jahr, für Städte und Gemeinden mit 20.000 - 50.000 Einwohnern 2.000 Euro. Der Jahresbeitrag für Landkreise sowie Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner beträgt 3.000 Euro und Städte mit mehr als 100.000 Bürgern zahlen 4.000 Euro Mitgliedsbeitrag.

Die Deckung der Kosten für den jährlich zu entrichtenden Mitgliedsbeitrag in Höhe von 4.000 € erfolgt im Ergebnishaushalt als dauerhafter Sonderfaktor im Profit-Center 5470-750.

