



Sachbearbeitung	VG/VP - Verkehrsplanung		
Datum	29.05.2019		
Geschäftszeichen	VG/VP - Me/CI	* 32	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 01.10.2019	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 132/19

Betreff: Jahresbericht Fahrrad
- Bericht über die durchgeführten Maßnahmen 2018 -
- Zustimmung zu den geplanten Maßnahmen 2019 -

Anlagen:

- Maßnahme Radwege (Anlage 1)
- Markierungs- und Beschilderungsplan (Anlage 2)
- Planung Knotenpunkt UI 116 (Anlage 3)
- Antrag Nr. 97 der CDU-Fraktion vom 10.04.2019, Konkrete Maßnahmen und Umsetzung Radverkehrsplan (Anlage 4)
- Antrag Nr. 101 der GRÜNE-Fraktion vom 16.04.2019, Radverkehr in Ulm (Anlage 5)
- Antrag Nr. 112 der SPD-Fraktion vom 08.05.2019, Förderung des Radverkehrs durch Verleih und Lastenfahrräder (Anlage 6)
- Antrag Nr. 156 der Grüne-Fraktion vom 27.08.2019, Sichere Radwege (Anlage 7)
- Antrag Nr. 146 der SPD-Fraktion vom 14.08.2019, Fahrradbeauftragte (Anlage 8)
- Antrag Nr. 148 der SPD Fraktion vom 20.08.2019, Ladestationen für E-Bikes (Anlage 9)
- Antrag Nr. 171 der CDU-Fraktion vom 13.09.2019, Fahrradwegeinfrastruktur-FEP 2016 (Anlage 10)

Antrag:

1. Der Bericht über die durchgeführten Maßnahmen 2018 wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Zustimmung zu den geplanten Maßnahmen 2019 wird erteilt.
3. Die Anträge Nr. 97, Nr. 101, Nr. 112, Nr. 156, Nr. 146 und Nr. 148 gelten hiermit als erledigt.

Jung

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, OB, RPA, ZSD/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 Jahresbericht Fahrrad			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT einmalig	
PRC: 5410-752 Projekt / Investitionsauftrag: 7.54108500		PRC: 5410-750 Kostenstelle: 750610	
Einzahlungen	10.000 €	Ordentliche Erträge	0 €
Auszahlungen	20.000 €	Ordentlicher Aufwand	150.000 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	0 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	0 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	10.000 €	Nettoressourcenbedarf	150.000 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2019</u>		2019	
Auszahlungen (Bedarf):	20.000 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5410-750	150.000 €
Verfügbar:	20.000 €		
Mehrbedarf	0 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	€
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2020 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	0 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

Finanzielle Auswirkungen: **ja**
 Auswirkungen auf den Stellenplan: **nein**

MITTELBEDARF Jahresbericht Fahrrad			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT einmalig	
PRC: 5410-752 Projekt / Investitionsauftrag: 7.54108502		PRC: 5430-750 Kostenstelle: L75054300100	
Einzahlungen	0 €	Ordentliche Erträge	0 €
Auszahlungen	100.000 €	Ordentlicher Aufwand	30.000 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	0 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	0 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	100.000 €	Nettoressourcenbedarf	30.000 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2019</u>		2019	
Auszahlungen (Bedarf):	100.000 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5430-750	30.000 €
Verfügbar:	100.000 €		
Mehrbedarf	0 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	€
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2020 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	0 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Bericht über durchgeführte Maßnahmen in 2018

Die zur Verfügung stehenden Finanzmittel im Bereich Radverkehr wurden im Jahr 2018 sowohl für Infrastrukturmaßnahmen als auch für Maßnahmen im Bereich Kommunikation, Service und Information verwendet.

1.1. Fahrradstraße Heimstraße und Bau einer Querungshilfe im Hafенbad

Maßnahme aus dem Fahrradentwicklungsplan Nr.125 / 120

Mit der verkehrsrechtlichen Umwandlung sowie dem Einbau eines neuen Fahrbahnbelags in der Heimstraße wird neben der Zeitblomstraße eine weitere Ost-West-Achse für den Radverkehr gestärkt. Mit der neuen Überquerungsmöglichkeit im Hafенbad ist das Queren sowohl für Radfahrende als auch für Fußgängerinnen und Fußgänger komfortabler gestaltet. Nach der Förderzusage Ende 2017 wurde im Sommer 2018 mit der Maßnahme begonnen und im Herbst erfolgte die Fertigstellung.

1.2. Öffnung der Einbahnstraße Parlerstraße für den Radverkehr

Maßnahme aus dem Fahrradentwicklungsplan Nr. 5

Die Parlerstraße ist eine Einbahnstraße und bildet eine Nebenroute im städtischen Radverkehrsnetz. Die Maßnahme war im Fahrradentwicklungsplan unter der Nr. 5 geführt. Für die Herstellung besserer Sichtfelder ist der ruhende Verkehr auf die östliche Straßenseite verlegt worden. Die Einbahnstraße ist für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben worden, dies wurde mit einem markierten Radfahrstreifen zusätzlich verdeutlicht.

1.3. Sicherung des Radwegeendes am Ortseingang von Göggingen

Das Sichtfeld an der Bruckackerstraße konnte durch Grunderwerb und die damit erfolgte Entfernung der Hecke an dieser Stelle vergrößert werden.

Die Umsetzung der Markierungslösung und die geplante Absenkung des Fahrbahnrandes, um den gemeinsam geführten Radweg gut erreichen zu können, ist erfolgt.

1.4. Öffentlichkeitsarbeit

Zu den Hauptveranstaltungen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit 2018 zählten die FahrRad-Aktionstage. Zahlreiche Fahrräder, die im Straßenraum als Schrottrrad markiert bzw. demontiert wurden, wurden nach Ablauf ihrer Lagerungsfrist mithilfe ehrenamtlicher Unterstützung repariert und aufgewertet und haben im Zuge der Versteigerung während der Aktionstage neue Besitzerinnen und Besitzer gefunden. Darüber hinaus fand auch in 2018 die FahrRad-Stempeljagd statt. Ebenfalls fanden die Radtouren des ADFC breiten Anklang in der Bevölkerung.

Schließlich nahm das Team FahrRad in Zusammenarbeit mit dem ADFC, dem Verschörrhaus sowie dem Donaübüro mit einem Infostand am 2. Ulmer Green Parking Day im September 2018 teil. Hier wurde unter anderem dargestellt, dass auf einem normalen PKW-Stellplatz rund zehn Fahrradstellplätze geschaffen werden können.

Als Highlight des Jahre 2018 galt die Inbetriebnahme der Linie 2 am 08.12.2018.

Bei dieser großen Feier organisierte das Team FahrRad, gemeinsam mit dem ADFC, eine Schnitzeljagd mit Rätseln entlang der neun Haltestellen auf dem Kuhberg.

1.5. Sonstige Maßnahmen

Auch im Jahr 2018/19 wurden wieder zahlreiche Mängel an Radverkehrsanlagen sowie hinsichtlich der Beschilderung, die an das Team FahrRad herangetragen wurden, bearbeitet und beseitigt.

1.6. Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet

Da fortlaufend ein hoher Bedarf an Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet besteht und dieser auch aus der Bürgerschaft an das Team FahrRad herangetragen wird, wurden im vergangenen Jahr unter anderem an folgenden Standorten neue Fahrradabstellanlagen eingerichtet:

- Kloster Wiblingen
- Ensinger Straße
- Stadthaus
- Judenhof

- Fischergasse
- Kohlgasse
- Münchner Straße 1

Entlang der neuen Linie 2 werden an so gut wie allen Haltestellen Bike&Ride Radabstellanlagen (B&R) angeboten und weiterhin stetig dem Bedarf angepasst.

Darüber hinaus wurden wieder zahlreiche Schrottfahrräder mit der "Roten Karte" gekennzeichnet und eingesammelt, sodass wieder mehr Kapazitäten an bestehenden Fahrradabstellanlagen hergestellt werden konnten.

2. Finanzmittel 2019

Für 2019 stehen für Einzelmaßnahmen dem Radverkehr insgesamt 120.000 Euro an investiven und 220.000 Euro an Unterhaltsmitteln zur Verfügung. Daneben werden in verschiedenen Straßenbauprojekten die Belange der Radverkehrsförderung mit umgesetzt. Die genaue Aufteilung nach Kostenstellen, Finanz- und Ergebnishaushalt ist der Anlage 1 zu entnehmen.

Im Ergebnishaushalt werden einerseits Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten finanziert. Dazu zählt beispielsweise die Ausbesserung von (Rot-)Markierungen im Zuge von Radverkehrsanlagen. Auch der bauliche Unterhalt von Radwegen ist in dieser Kostenstelle enthalten. Diesbezüglich wurde 2019 der Radweg am Galgenberg saniert. Ebenfalls eine Maßnahme aus dem Fahrradentwicklungsplan Nr. 119. Darüber hinaus werden auch Kleinmaßnahmen umgesetzt, wie beispielsweise Anpassungen von Lichtsignalanlagen sowie kleinere Markierungs- und Baulösungen.

Auch die Aufstellung von Fahrradabstellanlagen fällt unter diese Kostenstelle. Dazu sind in 2019 folgende Standorte geplant:

- Radgasse
- Ehinger Tor
- Karlsplatz
- Spitalhofschule
- Griesbadgasse
- Münsterplatz
- und weitere

Darüber hinaus werden beim derzeit laufenden Parkraummanagement Innenstadt ebenfalls die Anzahl, der Bedarf und die Auslastung der Radabstellanlagen überprüft.

Auch in 2019 finden wieder Maßnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit statt.

Wenn auch aufgrund von Personalengpässen keine Fahrradaktionstage stattfinden konnten, so sind doch folgende Aktionen geplant oder bereits umgesetzt:

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad - und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK), bei der die Stadt Ulm langjähriges Mitglied ist, führt dieses Jahr zusammen mit der Landesverkehrswacht eine Kampagne zur Verkehrssicherheit, die Aktion Toter Winkel, durch. Zusammen mit 16 Firmen beteiligt sich die Stadt an dieser Aktion. Dabei werden Warnaufkleber auf LKWs angebracht, die Radfahrende direkt im Verkehrsgeschehen an die Gefahr des Toten Winkels erinnern sollen und auch die LKW-Fahrer selbst sensibilisieren, für die Gefahr beim Abbiegen. Die Aufkleber wurden am Donnerstag, den 25. Juli 2019 bei einem Pressetermin auf dem Marktplatz an die

teilnehmenden Betriebe übergeben. Eine Neuauflage mit der Einbindung weiterer Firmen ist geplant.

Vom 08.-29.09.2019 wird die Stadt Ulm am Stadtradeln, einem Wettbewerb für Radförderung, Klimaschutz und Lebensqualität, einer Kampagne des Klima-Bündnis, teilnehmen. Hier werden in 21 aufeinander folgenden Tagen Kilometer, die mit dem Rad zurückgelegt werden, gesammelt werden, allein oder im Team. Mitmachen können alle Kommunalpolitiker/innen, Bürger und Bürgerinnen sowie alle Personen, die in Ulm wohnen, arbeiten, einem Verein angehören oder eine (Hoch-)Schule/ Uni besuchen. Fünf Tage vor Beginn des Aktionszeitraumes waren 52 Teams und insgesamt 484 Teilnehmer angemeldet.

Am 28. September findet von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr auf dem Münsterplatz die Cargobike Roadshow statt. Es werden 12 unterschiedliche Elektro-Lastenräder ausgestellt. Es gibt viele Informationen rund um die Lastenräder und die Möglichkeit Probefahrten zu unternehmen.

3. Maßnahmen 2019

3.1. Radweg Göggingen K 9906

Maßnahme im Fahrradentwicklungsplan (FEP) Nr. 124/136

Der Geh- und Radweg entlang der K 9906 verbindet die Ulmer Stadtteile Wiblingen und Göggingen miteinander und bildet damit eine Hauptroute im Radverkehrsnetz der Stadt Ulm. Die Radverkehrsverbindung erfüllt eine wichtige Erschließungsfunktion zwischen den südlichen Ortschaften Ulms sowie den Stadtteilen Wiblingen und Donautal. Insbesondere für das Donautal und die dort zahlreich vorhandenen Arbeitsplätze erfüllt die Achse eine wichtige Pendlerfunktion.

Im nördlichen Bereich der K 9906 (Gögglinger Wald) hat der straßenbegleitende Geh- und Radweg zwar mit durchschnittlich 2,00 m eine zu geringe Breite, jedoch mit Abstandsräumen eine ausreichende Absetzung von der Kreisstraße auf. Im südlichen Bereich zwischen Gögglinger Wald und Ortseingang Göggingen ("An der Zollbrücke") war der Geh- und Radweg lediglich durchschnittlich 0,50 m und nur mit Markierungen und Baken in unzureichendem Maße von der Kfz-Fahrbahn abgegrenzt. Zudem umfasste die durchschnittliche Breite ebenfalls nur ein Maß von 2,00 m. Um die Verkehrssicherheit und den Komfort der Radverkehrsverbindung zu erhöhen, wurde eine Verlegung und ein Ausbau des Geh- und Radwegs im Bereich "An der Zollbrücke" sowie neue Randmarkierungen im gesamten Verlauf des Geh- und Radwegs entlang der K 9906 vorgesehen.

Um eine richtlinienkonforme und verkehrssichere Ausgestaltung des Geh- und Radwegs im südlichen Abschnitt realisieren zu können, wurde ein Teil der angrenzenden Ackerfläche erworben. Dies ermöglichte eine Abgrenzung des Geh- und Radwegs vom Fahrbahnrand sowie eine Verbreiterung des Weges auf eine Breite von 3,00 m. Der Bereich des bestehenden Geh- und Radwegs wird hier künftig als Grünfläche mit Magerwiese ausgestattet, die durch ein 0,50 m breites Bankett von der Fahrbahn abgegrenzt wird. Der verbreiterte Geh- und Radweg wird künftig im Bereich der ehemaligen Ackerfläche mehr als 3,50 m von der Fahrbahn abgesetzt geführt und schließt damit an die bestehende Achse Richtung Ortseingang Göggingen an. Der nördliche Anschluss Richtung Wiblingen wird durch einen Verschwenk zum bestehenden Radweg im Bereich des Gögglinger Waldes hergestellt. Um eine durchgehende Verbesserung der Verkehrssicherheit der gesamten Radverbindung außerorts entlang der K 9906 voranzubringen, wurden sowohl im nördlichen und südlichen Anschluss des Wegeverlaufs neue Randmarkierungen aufgebracht.

Für die Maßnahme wurde eine Ökobilanzierung erstellt, deren Ergebnis sich positiv darstellt. Dem Eingriff bzw. der damit in Verbindung stehenden Kompensation wurde gemäß § 17 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz seitens der unteren Naturschutzbehörde zugestimmt. Die Belange von Natur und Landschaft stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

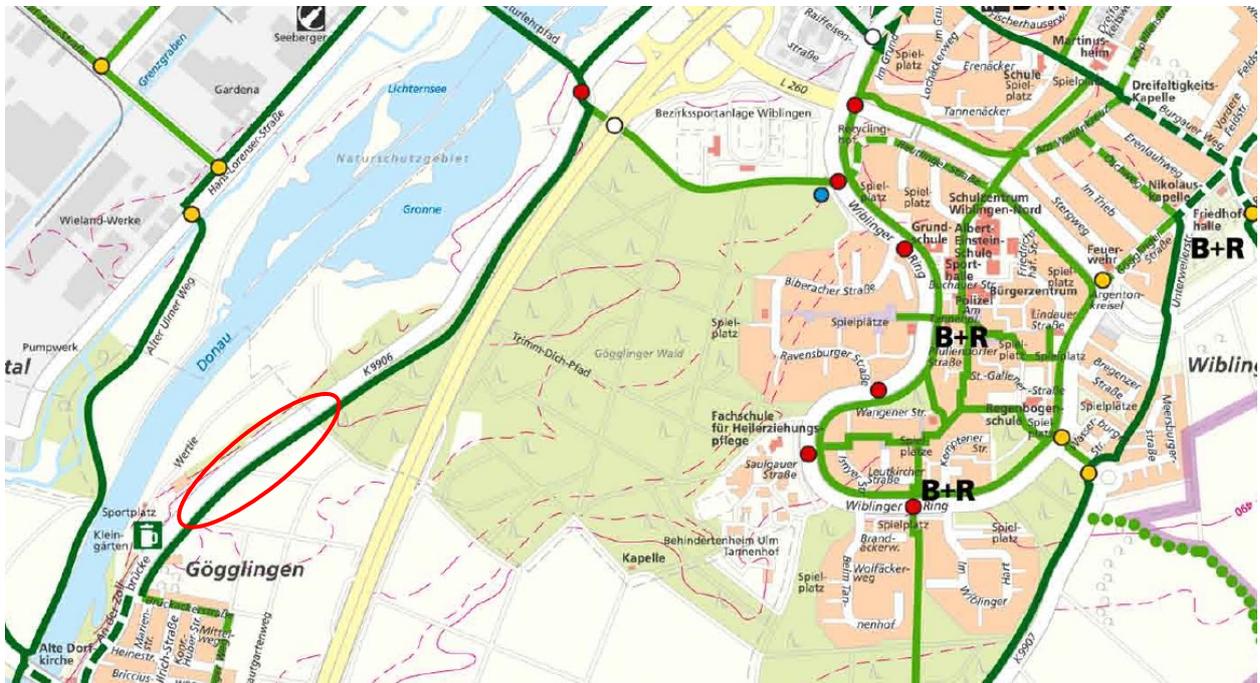


Abb. 1: Lage der Maßnahme im Radnetz der Stadt Ulm (Umbauender Teil ist rot dargestellt)

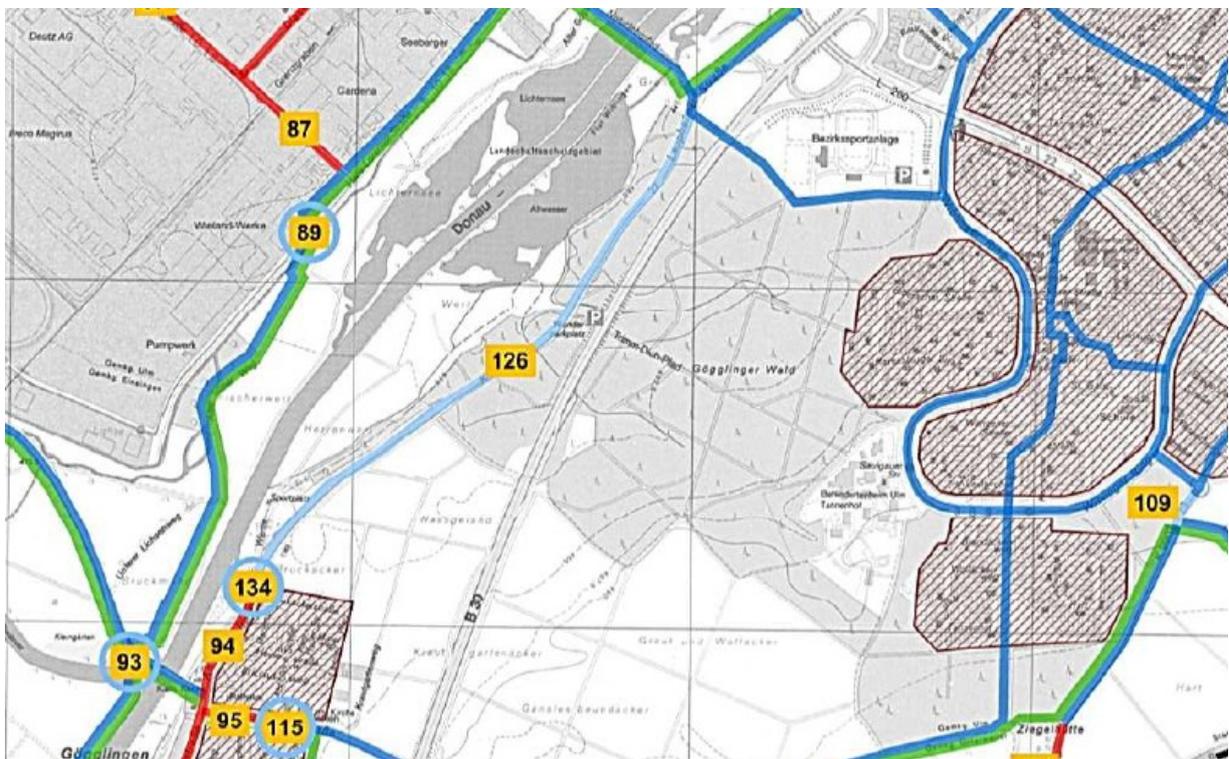


Abb. 2: Ausschnitt aus der Netzkarte im Fahrradentwicklungsplan (FEP)

Für die Fahrbahn der K 9906 sowie den nördlich im Gögginger Wald anschließenden Teil des Geh- und Radwegs stand im Frühjahr 2019 eine Deckensanierung an. Die Verlegung des südlichen Teils des Geh- und Radwegs wurde in diese Maßnahme mit integriert, und ist inzwischen abgeschlossen und am 12.04.2019 dem Verkehr übergeben worden.

3.2. Wielandstraße/Talfinger Straße

Maßnahme aus dem FEP Nr.35/36 (Anlage 2)

In der Talfinger Straße ist ab Höhe des Gebäudes Talfinger Straße 5, d.h. nördlich der Geh- und Radfurt, ein einseitiger Schutzstreifen in Richtung Norden vorgesehen. Der schmale Straßenquerschnitt bietet keinen Raum für beidseitige Schutzstreifen. Um den Radverkehr insbesondere an den Einmündungen zu entzerren, wird der Schutzstreifen in Richtung Norden angeordnet. Der Radverkehr wird damit an den Einmündungen künftig sicherer geführt, da die einfahrenden Kfz nur noch auf Radverkehr von links, aber nicht mehr von rechts achten müssen. Der Radverkehr ist beidseitig - wie auch in der westlichen Wielandstraße - künftig nicht mehr auf dem Gehweg zugelassen. Im Knotenpunktbereich wird zudem eine Fahrradweiche für den linksabbiegenden und geradeaus fahrenden Radverkehr realisiert.

In der Wielandstraße bietet der Straßenquerschnitt westlich der Kreuzung ebenfalls Raum für einen einseitigen Schutzstreifen. Dieser ist in Fahrtrichtung Osten angeordnet, da es gerade in dieser Richtung häufig zur verbotswidrigen Nutzung des schmalen Gehwegs kommt, um die Nahversorgungsmärkte anzufahren. Wie in der Talfinger Straße weisen in Fahrtrichtung Westen Piktogramme auf den Radverkehr hin. Im Kreuzungsbereich reichen die Platzverhältnisse für beidseitige Schutzstreifen aus.

Im östlich der Kreuzung gelegenen Teil der Wielandstraße wird der Radverkehr derzeit auf der nördlichen Gehwegseite geführt. Mithilfe einer Bordsteinabsenkung, der Einrichtung einer Sperrfläche sowie einer mobilen Insel wird der Radverkehr künftig auf die Fahrbahn in den Knotenpunkt geführt. In diesem Straßenabschnitt sind beidseitige Schutzstreifen möglich.

In allen Knotenpunktzufahrten werden vorgezogene Haltlinien bzw. im Falle von Linksabbiegeverkehr zusätzlich aufgeweitete Aufstellstreifen (ARAS) für den Radverkehr eingerichtet, um eine gute Sichtbarkeit des Radverkehrs herzustellen und Rad fahrende einen Vorlauf beim Wechsel zu Grün zu geben.

Im gesamten Knotenpunktbereich ist zudem eine Erneuerung der schadhafte Fahrbahnoberfläche vorgesehen. Vor dem Hintergrund, dass der Radverkehr künftig aus allen Richtungen auf der Fahrbahn zulässig ist, wird damit auch die Qualität der Befahrbarkeit erhöht. Darüber hinaus werden mit der neuen Asphaltoberfläche Phantommarkierungen vermieden, die bei der Entfernung der aktuellen Markierung zwangsläufig entstehen würden.

Neben den Beschilderungsmaßnahmen, die mit Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht notwendig werden, wird auch die wegweisende Beschilderung für Radfahrende im Knotenpunkt aktualisiert und ergänzt.

Fußverkehr:

Östlich des Knotenpunkts wird eine neue Fußgängerfurt über die Wielandstraße realisiert. Damit können die Fußverkehrsströme künftig flüssig und sicher gelenkt werden.

Zudem werden an allen Furten im Knotenpunktbereich Blindenleitsysteme mit Rippen- und Noppenplatten realisiert. Darüber hinaus wird im Bereich der vorhandenen Querunginsel in der Wielandstraße ein taktiles Leitsystem realisiert. Damit wird der Umbau auch den Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht.

Der Baubeginn wird für Herbst 2019 anvisiert. Für die Umsetzung der Gesamtmaßnahme erfolgte ein gesonderter Beschluss.

3.3. Donauradweg beim Bewährungsheim

Teilumlegung der Wegeführung nach Rückbau Brückenbauwerk über den Grenzgraben durch die SWU.

Nach Abbau des abgängigen Brückenbauwerks wird als einfache alternative Lösung der Geh- und Radweg über eine bestehende Brücke verlegt. Dazu sind auf ca. 120 m Anpassungen und Befestigung eines geschotterten Wald- bzw. Wirtschaftswegs mit einer Asphaltdeckschicht notwendig. Die Umsetzung befindet sich in Vorbereitung und soll im Herbst erfolgen.

4. **Ausblick 2020**

Gideon-Bacher-Straße (Anlage 3)

Maßnahme aus dem Fahrradentwicklungsplan (FEP) Nr. 49 und Rad NETZ BW UL27

Aufgrund von Mängeln ist die Umgestaltung des Knotenpunktes im Fahrradentwicklungsplan unter Maßnahme 49 gelistet. Auch im Rahmen des RadNETZ BW sehen die Maßnahmen UL 27.1 und 27.2 eine Verbesserung der Situation in der Berblingerstraße vor.

Diese beinhaltet die Sanierung des schadhafte Asphalt auf der Berblingerstraße sowie die Verbesserung der Situation an der Pollerreihe. Ein Verzicht auf die Poller ist aufgrund der Gefahr einfahrender Kfz nicht möglich, jedoch soll die Anzahl reduziert und der Abstand von derzeit 1,30 m auf 1,50 m - 1,70 m vergrößert werden. Zudem ist die Anbringung retroreflektierender Warnmarkierungen auf die Poller vorgesehen.

Um zu vermeiden, dass Radfahrende, die aus Richtung Westen vom Gehweg auf die Berblingerstraße einfahren, dort weiter den Gehweg nutzen, ist eine bauliche Umgestaltung der Einmündung vorgesehen. Mit einer Großpflasterzeile wird der Bereich der Einmündung baulich so gestaltet, dass Radfahrende direkt auf die Fahrbahn der Berblingerstraße geführt werden. Dies wird durch Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn zusätzlich verdeutlicht. Dadurch, dass der baulich neu gestaltete Bereich durchgehend auf einem Höhengniveau ausgerichtet und mit Kleinpflaster gestaltet wird, hat er einen verkehrsberuhigten Charakter. Mit dieser Gestaltung soll die gemeinsame Nutzung des Bereichs durch Radfahrende und zu Fußgehende verdeutlicht werden. Um die Barrierefreiheit für Fußgängerinnen und Fußgänger in der Berblingerstraße zu verbessern, ist zudem an zwei Wegebeziehungen eine Bordabsenkung vorgesehen.

Für Radfahrende, die aus Neu-Ulm in die Gideon-Bacher-Straße Richtung Innenstadt queren wollen, wird eine Dreiecksinsel gebaut, an der eine neue Radverkehrs-Signalanlage mit Anforderungstaster sowie eine Aufstellfläche für Radfahrende eingerichtet wird. Um die Schleppkurve von Fahrzeugen, die rechts in die Basteistraße abbiegen, zu sichern, ist eine Erweiterung der Fahrbahn im Bereich eines Grünbeets vorgesehen.

Um Radfahrende, die auf der Gideon-Bacher-Straße von der Innenstadt kommend in Richtung Donau fahren wollen, ein schnelleres Überqueren zu ermöglichen, wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) an der Haltlinie eingerichtet.

Auch die Ost-West-Achse Neue Straße/Basteistraße wird für den Radverkehr optimiert. Durch die Reduzierung der Fahrspuren auf eine Rechtsabbiegespur und eine Geradeaus-/Linksabbiegespur auf der Basteistraße Richtung Westen kann hinter der Kreuzung ein Radfahrstreifen mit 2,00 m Breite realisiert werden, der dann auf den bestehenden Schutzstreifen in der Neuen Straße mündet. Auch in Fahrtrichtung Osten wird zugunsten von Radverkehrsanlagen eine Spur auf der Neuen Straße reduziert. Dadurch können ein Schutzstreifen für Linksabbieger sowie ein Schutzstreifen für den geradeaus fahrenden

bzw. rechtsabbiegenden Verkehr markiert werden. Im weiteren Verlauf der Basteistraße wird der Radverkehr auf einem kurzen Schutzstreifen weitergeführt, bevor er in den Mischverkehr mündet. Eine verkehrsrärmere, aber umwegige Umfahrung des Knotenpunkts in Ost-West-Richtung kann weiterhin über die Straßen Gänslände/ Berblingerstraße erfolgen.

Mit der Realisierung der Maßnahme wird das Radverkehrsnetz ertüchtigt sowie ein Lückenschluss vollzogen. Durch die Verbesserung der Qualität der Radverkehrsanlagen hinsichtlich Querungsmöglichkeiten und Belag kann die Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr vorangebracht werden und damit Konflikte zwischen den beiden Fortbewegungsarten vermieden werden.

Die Maßnahme wird gemäß dem aktuellen Stand der Technik sowie den Qualitätsstandards des VM für das RadNETZ Baden-Württemberg geplant und umgesetzt. Die Musterlösungen des VM für das RadNETZ Baden-Württemberg wurden in der Planung berücksichtigt. Die Aufnahme ins Förderprogramm des Landes liegt bereits vor. Der Förderantrag wird noch in 2019 gestellt werden, so dass nach Vorliegen des Bescheides dann die Maßnahme in 2020 realisiert werden kann.

Abstellanlagen 2020

Für Abstellanlagen an Schulen und Kitas wird ein Programm erstellt, welches den Status Quo aufzeigt und den tatsächlichen Bedarf ermittelt. Darüber hinaus sollen dabei spezifische Umsetzungskonzepte ausgearbeitet werden. Dafür soll ein externes Büro beauftragt werden. Die Federführung des Programms liegt bei der Abteilung Gebäudemanagement GM.

Auch im Stadtgebiet werden fortwährend die Abstellanlagen dem Bedarf angepasst und punktuell nachgerüstet.

Das Angebot an Bike&Ride Anlagen soll im nächsten Jahr ebenfalls verbessert werden.

Ladeinfrastruktur für E-Bikes wurden von der SWU vor dem Gebäude K2 eingerichtet, weiter sind am Servicecenter Neue Mitte, in der Brautgasse Lademöglichkeiten vorhanden. Am Kloster Wiblingen wurden über das Illerradweg Leadership drei Schließfächer mit Lademöglichkeiten von der Stadtverwaltung errichtet. Im nächsten Jahr sollen die verbliebenen acht Radschließfächanlagen im Radhaus am Rathaus aufgerüstet werden.

Fahrradverleihsystem, Sachstand

Die Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm (SWU) stehen als potenzieller Partner für ein Fahrradverleihsystem bereit. Der derzeitige interne Testbetrieb wurde im Sommer auch auf die städtischen Beschäftigten ausgeweitet. Dazu wurden 2 der 10 Fahrradschließfächer im Radhaus am Rathaus umgebaut und aufgerüstet. Hier sind jetzt die Test-Pedelecs der SWU untergestellt, die von den städtischen Mitarbeitern, SWU-Beschäftigte und in einer weiteren Stufe auch von den Beschäftigten der Sparkasse Ulm ausgeliehen werden können. Zunächst kostenlos, um das Verfahren, den Ablauf, die Nutzung usw. zu testen und Erfahrungen zu sammeln. Diese Erfahrungen können dann für den Betrieb eines öffentlichen Verleihsystems übertragen werden.

Potenzielle Standorte für Leihräder wurden bereits im Fahrradentwicklungsplan aufgezeigt und sind im Zuge einer Einführung eines öffentlichen Leihsystems noch anzupassen und zu erweitern. Inwieweit ein Lastenradverleih umgesetzt werden kann ist im Nachgang zu prüfen.

Aktuell können weiterhin die Stadträder der UNT im Stadthaus von allen Interessierten ausgeliehen werden. Das vergangene Jahr war mit 572 Ausleihen sehr erfolgreich. Die Umsatzsteigerung ist vor allem der öffentlichen Präsenz am Wittlinger Platz und der Möglichkeit der Einzelausleihe zurückzuführen.

5. Weiteres Vorgehen

Für die Stelle des/r Radverkehrsbeauftragten fand eine Überarbeitung der Aufgaben und Stellenbeschreibung statt, mit dem Ziel für die künftigen Aufgaben zum Thema Mobilität besser aufgestellt zu sein. In diesem Zuge konnte die Stelle höher bewertet werden. Die Stellenausschreibung ist im August erfolgt. Die Bewerbungsgespräche werden im Oktober stattfinden.

Um das Ziel, im Modal Split, einen erfolgreichen Wert des Radverkehrs zu erreichen (2020/20%), sind weiterhin umfassende Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur notwendig. Dies sind zum einen die im Fahrradentwicklungsplan benannten Projekte aber auch Maßnahmen, die weitreichendere Auswirkungen auf die anderen Verkehrsarten in Leistungsfähigkeit und Fläche (z.B. Parkstreifen, Fahrspuren, Grünflächen) haben.

Hierzu ist zum einen qualifiziertes Personal erforderlich (bisher nur 1,5 Stellen im Team Fahrrad) und zum anderen ein wesentlich höheres Budget. Eine besondere Herausforderung wird bei künftigen Entscheidungsfindungen sein, bisherige Anlagen des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten des Radverkehrs einzuschränken.

Um den Radverkehrsanteil weiter zu steigern, sind nicht nur Verbesserungen der Infrastruktur notwendig, sondern auch Marketing und Werbekampagnen erforderlich, die nur mit entsprechendem Personal- und Budgetaufwand zu leisten sind.

Der bereits erreichte Anteil am Modal Split soll in 2020 in der Fortschreibung bzw. Aktualisierung des Verkehrsmodells neu erfasst und erhoben werden.