



|                  |  |                       |           |
|------------------|--|-----------------------|-----------|
| Sachbearbeitung  | KOST - Koordinierungsstelle Großprojekte               |                       |           |
| Datum            | 29.09.2021   |                       |           |
| Geschäftszeichen |  |                       |           |
| Beschlussorgan   | Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt | Sitzung am 09.11.2021 | TOP       |
| Behandlung       | öffentlich   |                       | GD 379/21 |

---

Betreff: Neubau Radweg entlang der Kienlesbergstraße  
- Projektbeschluss und Auftrag zur weiteren Planung -

|          |                          |            |
|----------|--------------------------|------------|
| Anlagen: | Kostenberechnung         | (Anlage 1) |
|          | Lageplan Radweg          | (Anlage 2) |
|          | Höhenprofil Radweg       | (Anlage 3) |
|          | Regelquerschnitte Radweg | (Anlage 4) |
|          | Lageplan Freianlagen     | (Anlage 5) |
|          | Schnitte Freianlagen     | (Anlage 6) |

### Antrag:

1. Der Entwurfsplanung für den Neubau des Radwegs entlang der Kienlesbergstraße zuzustimmen.
2. Die Verwaltung mit der weiteren Planung bis Leistungsphase 6 HOAI (Ausführungsplanung, Vorbereitung der Vergabe) zu beauftragen. Hierfür besteht im laufenden Jahr ein Finanzierungsbedarf in Höhe von rd. 200.000 €. Die Deckung erfolgt bei Projekt Nr. 7.54108506 (Radweg entlang Kienlesbergstraße). Hier stehen in 2021 insg. 240.000 € zur Verfügung.
3. Im Haushaltsplan 2021 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung 2021 - 2025 stehen für den Neubau des Radwegs bei Projekt Nr. 7.54108506 Finanzmittel in Höhe von insgesamt 5.000.000 € sowie 282.000 € für Aktivierte Eigenleistungen zur Verfügung. Die Finanzierung des Projekts ist vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2022 und der Mittelfristigen Finanzplanung 2021 - 2025 sichergestellt. Die geschätzten jährlichen Folgekosten von 188.303 € und die statistischen Lebenszykluskosten von 11.064.734 € werden zur Kenntnis genommen.

Harald Walter

---

|   |  |
|---|--|
| Zur Mitzeichnung an:  | Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats: |
| BM <sub>1</sub> , BM <sub>3</sub> , C <sub>3</sub> , LI, OB, RPA, VGV, VGV/MO, VGV/VI, ZSD/HF | Eingang OB/G _____                                     |
| _____   | Versand an GR _____                                    |
| _____   | Niederschrift § _____                                  |
| _____   | Anlage Nr. _____                                       |

## Sachdarstellung:

### Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

|                                   |      |
|-----------------------------------|------|
| Finanzielle Auswirkungen:         | ja   |
| Auswirkungen auf den Stellenplan: | nein |

| MITTELBEDARF   |             |  |           |
|--|-------------|--|-----------|
| INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG<br>(Mehrjahresbetrachtung) |             | ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]  |           |
| PRC:<br>Projekt / Investitionsauftrag:                   |             |  |           |
| Einzahlungen   | 0 €         | Ordentliche Erträge *                  | €         |
| Auszahlungen   | 5.000.000 € | Ordentlicher Aufwand                   | 124.919 € |
| Aktivierte Eigenleistungen                               | 282.000 €   | <i>davon Abschreibungen</i>            | 98.509 €  |
|  |             | Kalkulatorische Zinsen (netto)         | 63.384 €  |
| Saldo aus Investitionstätigkeit                          | 5.282.000 € | Nettoressourcenbedarf                  | 188.303 € |
|  |             |  |           |
| MITTELBEREITSTELLUNG                                     |             |  |           |
| <u>1. Finanzhaushalt 2021</u>                            |             | <b>2021</b>                            |           |
| Auszahlungen (Bedarf):                                   | 240.000 €   | innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC | 124.919 € |
| Verfügbar:   | 240.000 €   |  |           |
| Bis 2020 bereits abgeflossen                             | 42.400 €    | fremdes Fach-/Bereichsbudget bei PRC   | €         |
| Deckung Mehrbedarf bei PRC                               |             |  |           |
| PS-Projekt 7   | €           | Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln   | 63.384 €  |
| bzw. Investitionsauftrag 7                               | €           |  |           |
|  |             |  |           |
| <u>2. Finanzplanung 2022 ff</u>                          |             |  |           |
| Auszahlungen (Bedarf):                                   | 4.717.600 € |  |           |
| i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen            | 4.700.000 € |  |           |
| Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus        | 0 €         |  |           |
| Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung        |             |  |           |

\*Die Maßnahme wurde zur Programmaufnahme nach der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV LGVFG) Rad- und Fußgängerverkehr (RuF) und der Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm "Stadt und Land" (VV SP "S&L") angemeldet. Die Höhe des Zuschusses kann aktuell noch nicht konkret beziffert werden.

## 1. Beschlüsse, Berichte und Anträge aus dem Gemeinderat

### 1.1. Beschlüsse und Berichte

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 10.12.2019, GD 466/19 Landesgartenschau 2030, Glacissteg  
- Bericht und Grundsatzbeschluss -

### 1.2. Anträge

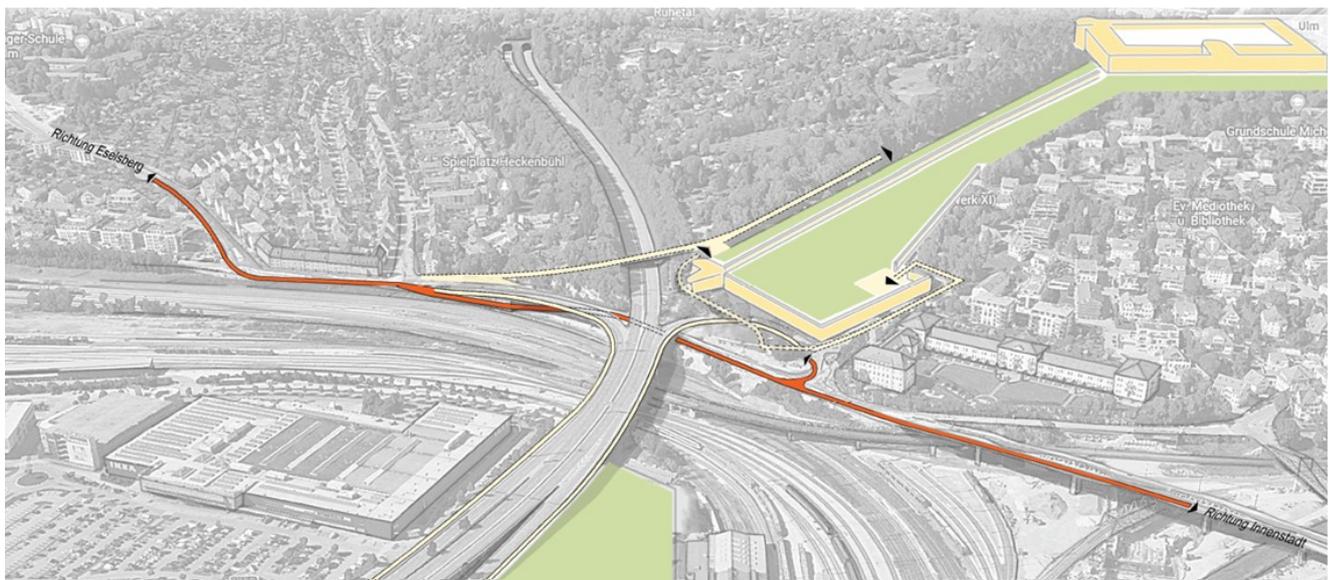
Unerledigte Anträge aus dem Gemeinderat liegen nicht vor.

## 2. Erläuterung zum Vorhaben

### 2.1. Ausgangslage

Ziel der Landesgartenschau ist es, den Bereich entlang der B10 insbesondere für Fußgänger und Radfahrende attraktiver zu gestalten und dauerhaft das Radfahrnetz zu verbessern. Deshalb wurde im Jahr 2019 in einer Machbarkeitsstudie geprüft, wie eine attraktive Nord-Süd-Anbindung des Fuß- und Radverkehrs vom Blaubeurer Tor über die Gleisanlagen der Deutschen Bahn bis hin zur Kienlesbergbastion erfolgen kann. Neben den Untersuchungen zum sog. "Glacissteg" wurden zudem die West-Ost-Verbindungen betrachtet und auf die Defizite für den Radverkehr entlang der Kienlesbergstraße hingewiesen.

Auf Basis dieser Machbarkeitsstudie wurde mit Beschluss des Fachbereichsausschlusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 10.12.2019 (GD 466/19) die Verwaltung beauftragt, die Planung eines Radwegs parallel zur Kienlesbergstraße weiterzuentwickeln.



Ausbau Radwegeverbindung Kienlesbergstraße (Quelle: Machbarkeitsstudie Glacissteg, Planstatt Senner & Breinlinger Ingenieure)

Diese Radwegeverbindung ist insbesondere deshalb von großer Bedeutung, da sie Teil des Haupttroutennetzes der Stadt Ulm ist und die Wissenschaftsstadt mit der Innenstadt verbindet. Mehr als 12.500 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer pendeln täglich zur Wissenschaftsstadt auf den Oberen Eselsberg. Hinzu kommen mindestens ebenso viele Studierende an Universität und Hochschule. Ein Teil

dieser Personen wählt schon jetzt als Verkehrsmittel das Fahrrad. Insbesondere seit dem Trend zum E-Bike und Pedelec steigt die Zahl der Radfahrenden. Der Höhenunterschied von rd. 150 m zwischen Wissenschaftsstadt und Donau stellt immer weniger ein Hemmnis dar. Das Potential für noch mehr Radverkehr ist angesichts dieser Entwicklungen hoch.

Derzeit wird der Radfahrende - von der Innenstadt kommend - zunächst über die Südwestseite der Kienlesbergbrücke geführt, muss dann jedoch zur Nordseite der Kienlesbergstraße queren, um über einen gemeinsamen Fuß- und Radweg bis zum Lehrer-Tal-Weg zu gelangen. Dieser Zweirichtungsrad- und Fußweg ist in Teilbereichen lediglich 2,30 m breit und damit völlig unzureichend. Nach Querung des Lehrer-Tal-Wegs wird der Radfahrende über einen Schutzstreifen Richtung "Am Bleicher Hag" und "Mähringer Weg" geleitet.

Von der Wissenschaftsstadt zurück zur Innenstadt führt die Radwegeverbindung zunächst über den Radschutzstreifen entlang des Mähringer Wegs und dann auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg auf der Südseite "Am Bleicher Hag". An der Einmündung "Lehrer-Tal-Weg" muss der Radfahrende dann auf die Nordseite der Kienlesbergstraße queren, um nach der Querung "Beim Alten Fritz" wiederum auf die Südseite zu wechseln.

Anhand der Verkehrszählungen, die im Juli 2021 durchgeführt wurden, wurde die Problematik der aktuellen Verkehrsführung deutlich. Die vielen Querungen sind unattraktiv und führen dazu, dass ein Teil der Radfahrenden Ausweichstrecken wählen oder mit dem motorisierten Verkehr auf der Straße fahren und sich dadurch in Gefahr begeben. Die Unfallstatistik vom Zeitraum 01.07.2018 - 30.06.2021 zeigt 9 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden. In 4 Fällen wurden Radfahrende beim Abbiegen von PKW übersehen. In 2 Fällen stürzten Radfahrende im Bereich der Straßenbahngleise. Insgesamt wurden im Bereich der Kienlesbergstraße trotz Corona und eingeschränktem Universitätsbetrieb rd. 1.200 Radfahrende/24 Std. gezählt. Es ist davon auszugehen, dass nach Lückenschluss der Radwegeverbindung und bei normalem Hochschulbetrieb die Zahl weitaus höher liegt.

## **2.2. Beschreibung der Baumaßnahme**

Geplant ist die Realisierung eines durchgehenden 3m breiten Zweirichtungsradwegs vom Mähringer Weg bis zur Kienlesbergbrücke auf der Südseite der Kienlesbergstraße.

Vom Eselsberg kommend wird der Radfahrende zunächst über die vorhandene Wegeverbindung auf der Südseite der Kienlesbergstraße geführt. Dieser Weg wird mittels einer Auskragung auf das für einen Zweirichtungsradweg erforderliche Maß von 3m verbreitert. Der Radweg steigt anschließend mit der Auffahrtsrampe der Wallstraßenbrücke an und verlässt kurz vor dem Widerlager der Rampe das Straßenniveau. Hier verschwenkt der Radweg in Form eines eigenen Brückenbauwerks und unterquert über eine horizontale Stützwandkonstruktion die Rampe der Wallstraßenbrücke, um jenseits des Rampenbauwerks die Kienlesbergstraße wieder zu erreichen. Ab hier verläuft der Radweg parallel zur Kienlesbergstraße im Bereich der vorhandenen Schotterfläche. Zwei Oberleitungsmasten der Linie 2, die sich im Bereich der Schotterfläche befinden, werden versetzt. Gegenüber der Einmündung "Beim Alten Fritz" besteht eine weitere Engstelle, die mittels eines Hangbauwerks verbreitert wird. Der Radweg wird durchgehend asphaltiert und erhält eine 1,30 m hohe seitliche Absturzsicherung.

Zur sicheren Führung der Radfahrenden werden sämtliche Kreuzungsbereiche und Einmündungen auf die neue Radwegeverbindung angepasst. Im Rahmen eines Sicherheitsaudits im Frühjahr 2022 wird die detaillierte Planung nochmals geprüft.

Fußgänger werden weiterhin auf der Nordseite der Kienlesbergstraße geführt, da für diese Verkehrsteilnehmer die Abzweigungen der einmündenden Straßen wichtig sind. Die Verbindung von der

Kienlesbergbrücke bis zum Mähringer Weg wird für Fußgänger auf Grund der großen Entfernung weniger genutzt.

Im Zuge des Radwegbaus soll auch die Böschungsfäche zwischen Straße und Gleisanlagen überarbeitet werden, um somit die Stadtansicht im Zusammenhang mit der Kienlesbergbastion zu verbessern. Diese Fläche ist insbesondere deshalb interessant, da hier während des Straßenbahnbaus der Linie 2 ein Teil der Escarpenmauer der Contregarde (Werk IX der Bundesfestung) freigelegt wurde. Diese Escarpenmauer wird zur Realisierung des Radwegs durch o. g. Hangbauwerk leicht überbaut werden müssen und erhält durch die Wahl der Konstruktion gleichzeitig eine Fassung, so dass sie von der Wallstraßenbrücke besser wahrgenommen werden

kann. Eine Aussichtskanzel östlich der Escarpenmauer verweist zudem auf den historisch begründeten Blick Richtung Süden entlang der Courtine VIII bis zum Blaubeurer Tor, denn von hier wurden der Graben der südlich anschließenden Festungsanlage geschützt. Als Ergänzung des 2009 errichteten Festungswegs wird eine weitere Informationsstele aufgestellt, die auf die Contregarde und Courtine hinweist. Die restliche Böschungsfäche wird als Steppenheide mit vereinzelt Schwarzkiefern ausgebildet. Die Flächen oberhalb und unterhalb der Kienlesbergstraße werden dadurch als zusammengehörig wahrgenommen.

Die Maßnahme ist mit den Radbeauftragten der Stadt sowie mit dem ADFC, mit dem Landesamt für Denkmalpflege sowie mit dem Inklusionsbeauftragten der Stadt abgestimmt.

Zudem erfolgt die Planung des Radwegs in enger Abstimmung mit der Planung des Ersatzneubaus der Wallstraßenbrücke. Schon jetzt ist sichergestellt, dass die Gradienten der neuen Wallstraßenbrücke inkl. Auffahrtsrampe im Vergleich zum Bestand unverändert bleibt. Die Trassierung des Radwegs wird so gelegt, dass selbst bei Verlegung des Rampenwiderlagers (Verkürzung der Brücke um ein Feld) die Radwegverbindung nicht tangiert wird. Da der derzeitige Geh- und Radweg auf der Nordseite der Kienlesbergstraße unmittelbar vor dem nördlichen Widerlager der Wallstraßenbrücke verläuft, wird dieser Weg im Zuge des Ersatzneubaus längerfristig gesperrt werden müssen. Durch den zeitnahen Bau des neuen Radwegs ist die Verbindung zwischen Kienlesbergbrücke und Mähringer Weg auch während der mehrjährigen Brückenbaustelle gewährleistet. Für Fußgänger könnte der Weg als Umleitungsstrecke genutzt werden.

### **3. Zeitlicher Ablauf**

|                                 |           |      |
|---------------------------------|-----------|------|
| Baubeschluss                    | Juni      | 2022 |
| voraussichtlicher Baubeginn     | September | 2022 |
| voraussichtliche Fertigstellung | Oktober   | 2023 |

Es ist vorgesehen, nach Baubeschluss die Projektverantwortung an die Abteilung VGV/VI zu übertragen.

### **4. Kosten und Finanzierung**

#### **4.1. Kosten**

Entsprechend der beiliegenden Kostenberechnung des Ingenieurbüros Konstruktionsgruppe Bauen und der Koordinierungsstelle Großprojekte KOST vom 14.10.2021 fallen für die Durchführung der Maßnahme Gesamtinvestitionskosten in Höhe von 5.000.000 € Baumittel sowie 282.000 € für aktivierte Eigenleistungen an.

#### **4.2. Finanzierung**

Im Haushaltsplan 2021 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung 2021 - 2025 stehen für den Neubau des Radwegs bei Projekt Nr. 7.54108506 Finanzmittel in Höhe von insgesamt 5.000.000 € sowie 282.000 € für aktivierte Eigenleistungen zur Verfügung.

Die Finanzierung des Projekts ist vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2022 und der Mittelfristigen Finanzplanung 2021 - 2025 sichergestellt. Zur Finanzierung des Projekts können zweckgebundene Mittel aus "Ablösen von Stellplätzen" i. H. v. 1.500.000 € ab 2023 verwendet werden.

#### 4.3. Zuschüsse

Die Maßnahme wurde zur Programmaufnahme nach der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG) Rad- und Fußgängerverkehr (RuF) und der Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm "Stadt und Land" (VV SP "S&L") angemeldet.

Bei Aufnahme in die Förderprogramme kann mit Zuschüssen bis zu einer Höhe von rund 3.500.000 € (rd. 70 %) gerechnet werden.

#### 4.4. Folgekosten

Durch die Umsetzung der investiven Maßnahme entstehen der Stadt jährlich zu finanzierende Folgekosten für Unterhalt, Abschreibung und Verzinsung, die den Ergebnishaushalt dauerhaft belasten.

|                                     | jährlich         | Lebenszyklus        |
|-------------------------------------|------------------|---------------------|
| <b>Unterhalt</b>                    | <b>26.410 €</b>  | <b>1.700.840 €</b>  |
| Stützwände (80 Jahre)               | 15.318 €         | 1.225.424 €         |
| Straße etc. (50 Jahre)              | 8.451 €          | 422.560 €           |
| Beleuchtung, Bepflanzung (20 Jahre) | 2.641 €          | 52.820 €            |
| <b>Abschreibung</b>                 | <b>98.509 €</b>  | <b>5.282.000 €</b>  |
| Stützwände (80 Jahre)               | 38.295 €         | 3.063.560 €         |
| Straße etc. (50 Jahre)              | 33.805 €         | 1.690.240 €         |
| Beleuchtung, Bepflanzung (20 Jahre) | 26.410 €         | 528.200 €           |
| <b>Verzinsung</b>                   | <b>63.384 €</b>  | <b>4.081.930 €</b>  |
| Stützwände (80 Jahre)               | 36.763 €         | 2.941.018 €         |
| Straße etc. (50 Jahre)              | 20.283 €         | 1.014.144 €         |
| Beleuchtung, Bepflanzung (20 Jahre) | 6.338 €          | 126.768 €           |
| <b>Summe</b>                        | <b>188.303 €</b> | <b>11.064.734 €</b> |

Im Rahmen des statistischen Lebenszyklus sind neben der Investition von 5.282.000 € an dem Gesamtprojekt weitere 188.303 € jährlich über den Ergebnis-HH zu finanzieren.

