



Sachbearbeitung	VGV - Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung		
Datum	26.10.2021		
Geschäftszeichen	VGV/MO * 213		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 14.12.2021	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 435/21
<hr/>			
Betreff:	Jahresbericht FahrRad - Bericht -		
Anlagen:	Finanzübersicht Radverkehr 2021 - 2022 Radweg Böfinger Steige	(Anlage 1, nur digital)	(Anlage 2, nur digital)

**Antrag:**

1. Der Bericht über die durchgeführten Maßnahmen 2021 wird zur Kenntnis genommen.
2. Den geplanten Maßnahmen 2022 wird, vorbehaltlich der Finanzierbarkeit und Genehmigung des Haushaltsplans 2022, zugestimmt.

Jung

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

## Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

---

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

---

Die genaue Aufteilung nach Kostenstellen, Finanz- und Ergebnishaushalt ist der Anlage 1 zu entnehmen.

### 1. Anträge aus dem Gemeinderat

- Grüne-Antrag Nr. 234/2019 vom 27.12.2019 "Radweg entlang Böfinger Steige"
- CDU/Ufa-Antrag Nr. 227/2020 vom 17.11.2020 "Fahrradverkehr in Ulm - Antrag auf Antwort zu Antrag Nr. 191/2020"
- Grüne-Antrag Nr. 11/2021 vom 26.01.2021 "Sichere Radwegeführung entlang der Straßenbahnlinien"
- CDU/Ufa-Antrag Nr. 58/2021 vom 20.04.2021 "Neubetrachtung Frauenstraße"
- FWG-Antrag Nr. 113/2021 vom 21.09.2021 "Radwege Universität - Mähringen"
- SPD-Antrag Nr. 128/2021 vom 15.10.2021 "Radwege in der Weststadt"

Alle aufgeführten Anträge wurden bereits beantwortet.

### 2. Bericht über durchgeführte Maßnahmen in 2021

Die zur Verfügung stehenden Finanzmittel im Bereich Radverkehr wurden sowohl für Infrastrukturmaßnahmen als auch für Maßnahmen im Bereich Kommunikation, Service und Information verwendet (siehe Anlage 1).

#### 2.1. Fertigstellung Knotenpunkt Neue Straße/Gideon-Bacher-Straße mit Gänslände und Berblinger Straße

Die im Fahrradentwicklungsplan (FEP) Nr. 49 und RadNETZ BW U 27 enthaltene Maßnahme wurde in 2021 fertig gestellt.

Die Kreuzung Neue Straße/Gideon-Bacher-Straße/Basteistraße, die daran anschließende Gänslände und die Berblingerstraße sind ein wichtiger Verkehrsknoten im Ulmer Fahrradrouthenetz. Der Bereich ist für den Alltags- und auch für den Freizeit-Fahrradverkehr zwischen Innenstadt, Oststadt, Neu-Ulm und dem Donauradweg von zentraler Bedeutung. Um die Situation für Radfahrende an dieser wichtigen Stelle zu verbessern und sicherer zu machen, hat die Stadt 2019 - 2021 eine Reihe von baulichen Verbesserungen umgesetzt:

- Austausch des schadhafte Asphalt auf der Berblingerstraße,
- Verbreiterung der Abstände der Poller zur Gänstorbrücke,
- Einrichtung einer "Dreiecksinsel" mit Radlerampel und Aufstellfläche in der Gideon-Bacher-Straße Süd für Radfahrende, die aus Neu-Ulm in die Gideon-Bacher-Straße Richtung Innenstadt fahren wollen,
- Einrichtung eines extrabreiten Radaufstellstreifen ("Fahrradblase") an der Haltelinie Gideon-Bacher-Straße Nord.

Auch die Ost-West-Achse Neue Straße/Basteistraße wurde für den Radverkehr optimiert. Durch die Reduzierung der Fahrspuren in der Basteistraße auf eine Rechtsabbiegespur und eine Geradeaus-/Linksabbiegespur in Richtung Westen bleibt nach der Kreuzung Platz für einen längeren Schutzstreifen. Auch in Fahrtrichtung Osten wurde zugunsten der Radfahrenden eine Spur auf der Neuen Straße reduziert. Dadurch konnten ein Schutzstreifen für Linksabbieger sowie ein Schutzstreifen für den geradeaus fahrenden bzw. rechtsabbiegenden Verkehr markiert werden.

#### 2.2. Vollsanierung Radweg Stuttgarter Straße

Von Juli bis November erfolgte eine Grundsanierung des südlichsten Abschnitts des Radweges an der Stuttgarter Straße (ab Eythstraße stadteinwärts). Auf kompletter Strecke wurden der schadhafte Asphaltbelag ausgebessert, die Bankette erneuert und die vorhandenen neun Sitzbänke an die neue Höhe angeglichen. Auf Höhe der Zufahrt zur Parkgarage der Technischen Hochschule wurde die Vorfahrt zu Gunsten des Radverkehrs neu geregelt, so dass dieser nun vorfahrtsberechtigt ist. Die Böschung an der Rampe im unteren Bereich erhielt eine Einfassung mit Kalksteinquadern, auf der ein neues Geländer als Absturzsicherung montiert wurde. Letzteres war notwendig, da das vorhandene Geländer im unteren Bereich nicht mehr den Sicherheitsbestimmungen für Absturzsicherungen an Radverkehrsanlagen von mind. 1,30 m entsprach und die vorhandene Befestigung im Erdreich bei einem möglichen Anprall nicht standgehalten hätte. Aufgrund von Rodungsarbeiten an diesem Hang ist auch ein natürlich gewachsener Rückhalt nicht mehr gegeben. Ein Absturz auf den darunterliegenden Geh- und Radweg sowie auf die daran anschließende Straße wäre eine mögliche Folge.

Die Sanierung des Radwegs ist nicht förderfähig, da kein Ausbau nach den Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen des Landes erfolgte, sondern nur eine Verbesserung im Bestand bezüglich der Oberflächenbeschaffenheit vorgenommen wurde. Die veranschlagten Kosten in Höhe von ca. 244.000 € werden voraussichtlich unterschritten.

#### 2.3. Grundsanierung Radweg Ermingen - Harthausen

Aufgrund zahlreicher Belagsschäden erfolgte eine Grundsanierung des Radweges Ermingen - Harthausen im November 2021.

Die Sanierung des Radwegs ist nicht förderfähig, da kein Ausbau nach den Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen des Landes erfolgte, sondern nur eine Verbesserung im Bestand bezüglich der Oberflächenbeschaffenheit vorgenommen wurde.

#### 2.4. Sanierung Radwege Einstein-, Jäger- und Herrlingerstraße

Die Radwege entlang der Einstein-, Jäger- und insbesondere Herrlingerstraße befinden sich in schlechtem Zustand.

Die Kosten für eine Sanierung der Radwege an Einstein-, Jäger- und Herrlingerstraße werden auf ca. 380.000 € geschätzt. Um eine zeitnahe Sanierung der genannten Radwege durchführen zu können, wurde verwaltungsmäßig nach einer Lösung gesucht. Im Ergebnis sollen die Radwege im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten abschnittsweise saniert werden. Aufgrund von kurzfristig angesetzten Leitungsarbeiten der SWU musste die Sanierung des ersten Abschnitts an der Einsteinstraße im Bereich Magirusstraße bis Theodor-Heuss-Platz, Fahrtrichtung stadteinwärts, auf November 2021 verschoben werden.

Die Maßnahme soll in 2022 umgesetzt werden. Die Verwaltung wird die Finanzierung im Rahmen

des Fachbereichsbudgets sicherstellen.

#### 2.5. Erneuerung Geländer Geh- und Radwegbrücke Lichternsee (Ulm-Donautal)

Das an der Geh- und Radwegbrücke Lichternsee vorhandene Aluminiumgeländer entsprach mit einer Höhe von 1,00 m nicht mehr den heutigen Vorschriften und Anforderungen. Hinzu kam, dass es einige starke Beschädigungen aufwies und somit für zu Fuß Gehende und Radfahrende eine Gefahr darstellte. Das alte Geländer wurde zurückgebaut, die Betonkappe des Brückenüberbaus gereinigt und Schadstellen im Beton wurden entsprechend saniert. Das neue Stahlgeländer mit einer Höhe von 1,30 m wurde auf die vorbereitete Betonkappe aufgesetzt und festgedübelt. Da die Geh- und Radwegbrücke im Winter mit kleineren Räumfahrzeugen befahren wird, erhielt das neue Geländer aus Sicherheitsgründen ein Stahlseil im Handlauf. Diese Ausführung entspricht der heutigen Norm. Die Maßnahme wurde durch die Abteilung VGV/VI durchgeführt und finanziert (7.54100094.01), die Kosten betragen ca. 300.000 € (brutto).

Die Maßnahme liegt u. a auf dem Donauradweg und ist Teil des RadNETZ BW (Maßnahmen-Nr. UL42.1). Der Fußgängersteg ist Teil des Donauradwegs und überquert den Lichternsee im Bereich des Ulmer Industriegebiets "Donautal" und zählt zu den wichtigen Haupttrouten des Ulmer Radwegenetzes.

#### 2.6. Anbringung von Grünpfeilen für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen

Anfang Juli wurde das 2020 neu in die Straßenverkehrsordnung StVO aufgenommene Verkehrszeichen "Grünpfeil für Radfahrende" in Ulm an vorher abgestimmten und geprüften Kreuzungen eingeführt. Dank dieses Verkehrszeichens dürfen Radfahrende auch dann nach rechts abbiegen, wenn die Ampel "Rot" zeigt. Allerdings signalisiert der Pfeil nicht automatisch freie Fahrt: zuvor muss an der Haltelinie angehalten und geschaut werden. Zudem dürfen andere Verkehrsteilnehmende durch das Rechtsabbiegen bei Rot nicht behindert oder gar gefährdet werden.

Um das Radfahren zügiger zu machen, wurden an folgenden Kreuzungen Grünpfeile angebracht:

- Sattlergasse/Neue Straße
- Zeitblomstraße/Neutorstraße
- Gerhard Hauptmann Weg/Mähringer Weg
- Frauenstraße/Karlstraße
- Mähringer Weg/Gerhard Hauptmann Weg
- Mähringer Weg/Am Eselsberg
- Herrlinger Straße/Jägerstraße

#### 2.7. Planung Radverkehrsangebot in der Münchner Straße

Siehe GD 173/21.

#### 2.8. Planung Radverkehrsangebot in der Olgastraße, Bereich Kelter- bis Wengengasse

Das künftige Radverkehrsangebot in der Friedrich-Ebert-Straße sieht einen Radfahrstreifen je Fahrtrichtung vor. In Fahrtrichtung Osten endet der Radfahrstreifen derzeit auf Höhe der Einmündung Keltergasse. Da die Engstelle an Gebäude Nr. 80 der Olgastraße derzeit nicht beseitigt werden kann, wird die Einrichtung eines eigenständigen Radverkehrsangebotes nur über Eingriffe in die bestehenden Fahrbahnen für den MIV möglich sein. Um dennoch in der Olgastraße bis zur Einmündung der Wengengasse ein Radverkehrsangebot einzurichten, wurden

verschiedene Varianten entwickelt und in einer verkehrstechnischen Untersuchung die jeweiligen Auswirkungen auf den Theaterknoten überprüft. Die Verwaltung wird die verschiedenen Alternativen für die Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung Bau und Umwelt im Februar aufbereiten.

2.9. Radweg an der Kienlesbergstraße

Das Projekt ist bei der Koordinierungsstelle Großprojekte (KOST) angesiedelt. Für die bisherigen Planungen der KOST erfolgte eine enge Abstimmung mit dem Team FahrRad. Details zum Projekt siehe GD 379/21.

2.10. Machbarkeitsstudie Radweg Böfing Steige

2019 wurde seitens der Grünen-Fraktion die Forderung eines straßenbahnparallelen Radwegs nach Böfingen gestellt (vgl. Antrag Nr. 234/19). Das Ingenieurbüro Wassermüller Ulm wurde 2021 mit einer Machbarkeitsstudie zur Führung östlich der Straßenbahngleise beauftragt. Der Verlauf der Trasse ist in Anlage 3 dargestellt.

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zeigt, dass die Empfehlungen zu maximalen Längen einer Steigungsstrecke aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) nicht eingehalten werden können, da das Höhenniveau im Untersuchungsgebiet zwischen 470,00 m ü. N.N und 536,00 m ü. N.N. liegt. Daraus ergibt sich eine Höhendifferenz von 66 m, was wiederum einer durchschnittlichen Steigung von 5,50 % entspricht. Im untersten Bereich wird eine maximale Steigung von bis zu 12,5 % erreicht.

Aufgrund der Steigungssituation wird in der Machbarkeitsstudie eine Breite von 3,50 m (zzgl. Bankett) empfohlen, um auch bei Begegnungsverkehr ausreichend Platz zu haben. Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, wird das Anbringen eines Geländers zwischen dem Geh- und Radweg und der Straßenbahnlinie empfohlen. In der - weiteren Planung sollten die Beleuchtung, um die soziale Kontrolle zu erhöhen sowie die Anschlüsse an die vorhandenen Radwege geprüft werden. Ebenso wäre die Einrichtung eines Blindenleitsystems zu berücksichtigen.

Eine erste grobe Kostenschätzung für den Bau mit 2,50 m Breite (inkl. Bankett) liegt bei ca. 580.000 € (brutto); darin enthalten sind Kosten für die benötigte Stützmauer, ein Geländer parallel der Straßenbahnlinie 1 sowie Honorare für Planung und Bauleitung. In dieser Kostenschätzung nicht berücksichtigt sind die Kosten für eine Beleuchtung, evtl. Ausgleichsmaßnahmen sowie die bauzeitlichen Auswirkungen auf den Straßenbahnverkehr. Die Bauzeit wird auf mindestens 6 Monate geschätzt.

Überlagert wird dieses Projekt von den Wünschen des AK Energie und Mobilität der RPG Böfingen, die in einem Positionspapier "Radverkehr in Böfingen" Vorschläge zur Anbindung des Stadtteils an die Innenstadt durch Schaffung eines durchgehenden Radweges über eine Route Böfing Weg - Alfred-Delp-Weg - Braunland Heidenheimer Straße sowie zur Verbesserung der innerörtlichen Erschließung eingebracht haben. In einer Diskussion im Rahmen des Bürgerforums "Radverkehr in Böfingen" der RPG Böfingen am 01.10.2021 wurde von Seiten der Verwaltung auf die o. e. Machbarkeitsstudie und die Planung des Haupttroutennetzes (s. Punkt 4.2.4) verwiesen.

Von Seiten der Stadtverwaltung wird daher empfohlen, vor einer Entscheidung über die vertiefende Planung des Radwegs entlang der Böfing Steige oder der von der RPG

vorgeschlagenen Route die extern beauftragte Planung des Hauptroutennetzes (siehe Punkt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) abzuwarten, bei der die bevorzugte Hauptverbindung aus Böfingen in die Innenstadt untersucht wird. Anschließend ist im weiteren Verfahren über die weitere Planung, den Bau und die Finanzierung zu entscheiden (Kosten-Nutzen-Analyse) sowie in Folge ggfs. eine Priorisierung der Maßnahme durchzuführen.

## 2.11. Wegweisung

### 2.11.1. Wegweisungskonzept der Stadt Ulm

Die Stadt Ulm hat seit 2016 einen Fahrradentwicklungsplan (FEP 2016). Als ein Baustein der darin genannten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wird seit Frühjahr 2021 die wegweisende Beschilderung der Radwege im Stadtkreisgebiet überarbeitet. Das Projekt wird von der Abteilung VGV/MO in Zusammenarbeit mit der Firma VIA Köln umgesetzt. Die Firma ist im Bereich der Fahrradwegweisung sehr erfahren und hat im April 2021 ihre Tätigkeit aufgenommen. Stand November 2021 wurden das zu beschildernde Radwegnetz sowie dessen Nah- und Fernziele abgestimmt und die Befahrung dessen findet statt. Der weitere Projektfahrplan sieht einen Abschluss der Planungsleistung bis ca. Mai 2022 vor. Im Anschluss folgen Ausschreibung und Vergabe für Produktion und Lieferung des Materials sowie die Umsetzung auf der Fläche. Die Umsetzung der Montage soll durch den städtischen Baubetriebshof gegen Vergütung erfolgen. Der Beginn der Montagearbeiten ist abhängig von der Bereitstellung des Materials durch die damit zu beauftragende Schilderfirma sowie sekundär der Witterung. Aktuell wird - vorbehaltlich der Finanzierbarkeit - von einem Beginn der Montage gegen Ende Sommer 2022 und einer Fertigstellung des Projektes bis Mitte 2023 ausgegangen.

Die Notwendigkeit der Überprüfung und Ergänzung der wegweisenden Beschilderung für Radwege begründet sich wie folgt:

- Baustein der im FEP 2016 benannten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs,
- Bedeutungswandel und -zuwachs des Fahrrades im Alltags- und Freizeitverkehr (u.a. bedingt durch Pedelecs und Corona),
- diverse Mängelmeldungen zur wegweisenden Beschilderung der Radwege, Alltags- wie Freizeitradwege,
- teilweise veraltete Wegweiser, die nicht mehr den geltenden Standards der Wegweisung in Baden-Württemberg entsprechen (nicht retroreflektierend, Hauptwegweiser ohne Hohlkastenprofil und damit ohne Möglichkeit der Toureneinschieber).

Das gesamte Radwegenetz der Stadt Ulm, basierend auf dem Netzplan des FEP 2016, wird befahren und beschildert. Dieses Netz beinhaltet neben Verbindungen des Alltagsradverkehrs auch überregionale und kommunale Freizeitrouten. Stand August 2021 (umfasst das finale "gewegweiste" städtische Radwegenetz ca. 320 km.

Durch eine lückenlose und stimmige Wegweisung soll Radfahren im Alltag attraktiver werden, um eine Verlagerung des Berufs- und Alltagsverkehrs hin zum Verkehrsmittel Fahrrad zu bewirken. Durch den Stadtkreis Ulm verlaufende Routen der Nachbarlandkreise sind in der Planung berücksichtigt, ebenso die Planungen des RadNETZ BW. Anteilig sind die Verbindungen deckungsgleich mit dem Verlauf des RadNETZ BW in der Stadt Ulm. Daher erfolgte eine enge Abstimmung mit den Planungen des RadNETZ BW (siehe 2.11.1).

Das Projekt wurde zum September 2021 für die Förderung mit LGVFG-Mitteln in Kombination mit dem Sonderprogramm "Stadt u. Land" angemeldet. Gefördert werden können neben Produktion, Lieferung und Montage des Materials auch 20 % der Planungskosten (einheitliche

Planungskostenpauschale). Im Förderantrag wurden für das Projekt Gesamtkosten in Höhe von knapp 454.700 € kalkuliert (Planungsleistung, Material, Montage). Bei Aufnahme in das Förderprogramm nach LGVFG und Bewilligung der Förderung nach "Stadt u. Land" kann eine Förderquote von bis zu 75 % erreicht werden.

Die Verwaltung wird einen Finanzierungsvorschlag unterbreiten und - im Falle der Nichtverfügbarkeit von Finanzmitteln - ggf. die Maßnahme auf die Jahre 2023 bis 2024 verschieben.

#### 2.11.2. Wegweisungskonzept RadNETZ Baden-Württemberg

Die wegweisende Beschilderung ist ein Kernelement bei der Umsetzung des RadNETZ Baden-Württemberg (RadNETZ BW). Die 19 Landesradfernwege, die ebenfalls Bestandteil des RadNETZ sind, wurden bereits durchgehend nach dem Stand der Technik beschildert. Sukzessive wurden nun die anderen Routen des RadNETZ gut sichtbar gemacht. Die Kosten für die Erstbeschilderung sowie jährliche Wartung und Pflege der Beschilderung trägt das Land.

Zu Beginn des unter 2.11.1 vorgestellten Wegweisungsprojektes im April 2021 war die Umsetzung der Beschilderung des RadNETZ BW im Stadtkreis Ulm noch nicht durchgeführt. Daher konnte eine parallele Planung beider Netze erfolgen. Da beide Beschilderungsnetze durch die Firma VIA Köln geplant werden, erfolgt eine sehr enge Abstimmung der Standortplanungen für das Kreisnetz Stadt Ulm und für das RadNETZ BW. Die Gesamtlänge des RadNETZ BW im Stadtkreis beträgt ca. 63 km. Der Streckenanteil am Streckennetz des Stadtkreises Ulm (ca. 320 km) beträgt somit knapp 20 %.

Nach Abschluss der beiden genannten Projekte wird die Wegweisung der Radwege im Stadtkreis Ulm lückenlos und nach dem aktuellen Stand der Technik und FGSV-konform ("weiß-grün") beschildert sein. Für beide Netze wird ein digitales Kataster zu Verfügung stehen.

#### 2.12. Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet

An folgenden Standorten wurden neue Fahrradabstellanlagen aufgestellt:

- Neue Mitte, vor Alnatura
- Hans-und-Sophie-Scholl-Platz (westl. Staib, Höhe Sattlergasse)
- Münsterplatz Süd
- Hintere Rebengasse
- Pfauengasse
- Münchner Straße/Bachstraße
- Schwambergerstraße
- Radgasse
- Friedenstraße Alfred Moos Weg (Seniorenresidenz Elisa)
- Karlstraße (Seniorenresidenz Elisa)
- Unter der Metzsig (Lastenradparken)

Bestehende Fahrradabstellanlagen wurden kontinuierlich auf Schrotträder gesichtet, welche markiert und von den EBU entsorgt oder eingelagert werden.

Spezielle Standorte für Abstellanlagen für Lastenräder, aber auch Fahrräder mit Anhängern oder

Liegefahrräder wurden von der Verwaltung vorbereitet. Dies umfasste die Ermittlung des Flächenbedarfs je Stellplatz und von geeigneten Standorten (in Abstimmung mit dem ADFC) sowie die Herstellung zweier Anlehnbügel-Prototypen. Eine erste Umsetzung auf der Fläche ist für 2022 vorgesehen.

Für den Bereich des künftigen CityBahnhof Ulm (CBU) wurde das Konzept für das Fahrradparken entworfen und verwaltungsintern abgestimmt (Details siehe GD 434 /21).

#### 2.12.1. Fahrradzähldaten

Im Projekt zur Fortschreibung des Verkehrsmodells Ulm/Neu-Ulm haben sich vier Projektpartner, die Städte Ulm und Neu-Ulm, der Landkreis Neu-Ulm und das Amt für Vermögen und Bau Baden-Württemberg, zusammengefunden, um für die Fortschreibung des bestehenden, integrierten Verkehrsmodells Ulm/Neu-Ulm eine solide Datenbasis beruhend auf den Strukturdaten der beteiligten Partner zu schaffen, den aktuellen Status Quo zu ermitteln und um daraus wiederum Rückschlüsse auf potentielle Handlungsfelder, die zur Steigerung des Umweltverbundes beitragen, ziehen zu können.

Das Verkehrsmodell, dass im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Ulm/Neu-Ulm 2012 entstanden ist, soll für die Städte Ulm und Neu-Ulm aufgestellt und aufgrund der verkehrlichen Zusammenhänge aufeinander abgestimmt werden. Hierin ist auch der erstmalige Aufbau eines Radverkehrsmodells wie z. B. in München vorgesehen.

Weiterhin wurde die von der Digitalen Agenda initiierte Fahrradzählstelle Blautalcenter/Jägerstraße an VGV zum Weiterbetrieb übergeben.

Im Rahmen der Aktion STADTRADELN besteht das Angebot, die STADTRADELN-Daten in anonymer Form für die weitere Nutzung zu erhalten. Die Jahreslizenz umfasst die Datenerhebung, -entgegennahme und-aufbereitung sowie die Visualisierung der Daten aus dem STADTRADELN-Zeitraum 2021 inkl. des Zusatzpakets (Wartezeiten, Quelle-Ziel Beziehungen) in einem webbasierten Onlineportal. Hierzu wurde Kontakt zum Verkehrsministerium BW aufgenommen, da dort ggf. ein Erwerb seitens des Landes BW angestrebt werden könnte. Diese Daten sollen für die Planungsleistungen für unser Haupttroutennetz und das Radverkehrskonzept im Donautal genutzt werden (s. Punkt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** und **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

#### 2.12.2. Messkampagne Fahrradständer

Anfang 2021 wurde eine Kooperation mit der Technischen Hochschule Ulm (THU) und der Digitalen Agenda (Z/DA) zur Erhebung von Daten für die Mobilitätsplanung gestartet. Das gemeinsame Projekt befasst sich der Erfassung der Auslastung an Fahrradabstellanlagen. Ziel ist es, anhand der Belegung die Auslastung geplanter Fahrradabstellanlagen vorab zu prüfen.

Dazu wurde ein regulärer Ulmer 5-er Bügel mit Sensoren ausgestattet, welche die Belegung erfassen. Parallel wurden die Parameter Temperatur und Niederschlag gemessen, um einen Rückschluss auf das Wetter im Messzeitraum ziehen zu können. Die Datenerfassung und -übertragung erfolgt per Druckschaltensensoren und LoRaWAN. Der Bügel wurde seit Ende Juni bisher an zwei Standorten getestet: Neue Mitte Höhe Sattlergasse und Lautengasse ggü. Blau-Spielplatz. Eine Fortführung bis Mitte 2022 ist angestrebt, um weitere Standorte vorab zu prüfen. Die Auswertung der Daten hilft einerseits in Planungsprozessen für künftige Fahrradabstellanlagen, andererseits kann die praktische Anwendung der LoRaWAN-Technik überprüft werden.

#### 2.13. Öffentlichkeitsarbeit



Corona bedingt konnten die Fahrradaktionstage auch 2021 nicht stattfinden. Dennoch wurden Maßnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt.

Vom 01.05. bis 21.05.2021 beteiligte sich Ulm zum dritten Mal an der Kampagne STADTRADELN des Klima-Bündnisses. STADTRADELN ist ein Wettbewerb, bei dem es darum geht, 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dabei ist es egal, ob die Teilnehmenden bereits jeden Tag mit dem Fahrrad fahren oder bisher eher selten mit dem Rad unterwegs sind. Es zählt jeder Kilometer, erst recht, wenn er sonst mit dem Auto zurückgelegt worden wäre. Insgesamt legten 2.742 Radelnde und 12 Mitglieder des Kommunalparlamentes 521.978 Kilometer zurück und vermieden damit 77 t CO<sub>2</sub> im Vergleich zu Autofahrten. Im Vergleich zur Teilnahme Ulms im Jahr 2020 nahmen 943 aktiv Radelnde und 30 Teams mehr teil und wurden 151.750 km mehr geradelt. Ulm ist bereits seit 1993 aktives Mitglied des Klima-Bündnisses.

Als Team-Preise für die Plätze 1-3 beim STADTRADELN 2021 wurden Radservice-Stationen gesponsert. Diese wurden in Abstimmung mit den Preisträgern öffentlich zugänglich in der Sattlergasse (Rückseite Sparkassengebäude, ggü. Familienbildungsstätte) und auf dem Gelände des Uniklinikums Ulm aufgestellt. Der Standort für die Station, welche das Team der Stadt Ulm "erradelt" hat, ist noch in Abstimmung.

Am 10.09.2021 gastierte die Cargobike-Roadshow auf dem Münsterplatz. Während der Veranstaltung konnten zwölf unterschiedliche E-Lastenräder kostenlos getestet werden. Ende September bis Oktober wurde in allen Ulmer Fahrradstraßen eine Kampagne zum richtigen und respektvollen Verhalten in der Fahrradstraße durchgeführt. Die Umsetzung erfolgte als Plakatserie mit vier unterschiedlichen Motiven. Für Anfang Dezember ist die alljährliche Nikolausbeleuchtungsaktion geplant.

#### 2.14. Sonstige Maßnahmen

Auch im Jahr 2021 wurden wieder zahlreiche Mängel an Radverkehrsanlagen sowie hinsichtlich der Beschilderung, die an das Team FahrRad herangetragen wurden, bearbeitet und beseitigt. Dies betrifft in der Regel Markierungen, Bordsteinabsenkungen, Prüfung der Radverkehrsführung etc.

So erfolgten beispielsweise die abschnittsweise Erneuerung der Markierungen entlang des Donauradwegs und die Optimierung der Radverkehrsführung im Bereich der Haltestelle "Sonnenstraße" in Söflingen. Hier wurde, wie mit Grüne-Antrag Nr. 11/2021 vom 26.01.2021 angestoßen, ein Parkstand aufgehoben und in Folge die Führung des Schutzstreifens optimiert und die Furt an der Einmündung "Pfarrer-Weiß-Weg" rot markiert. In der Syrlinstraße/Ecke Karlstraße wurde je Fahrtrichtung ein sogenannter "Buzzer"-Radhalt montiert. Dank diesem können Radfahrende zuverlässig und ganz bequem ohne Absteigen das Lichtsignal anfordern.

### **3. Finanzmittel 2022**

#### **3.1. Radverkehrsetat 2021**

Für 2021 standen für Einzelmaßnahmen dem Radverkehr insgesamt 210.000 € (PrC 5410-752, ohne Radweg entlang der Kienlesbergstraße) an investiven und 150.000 € an Unterhaltsmitteln (Anteil Radverkehr bei Kostenstelle 750610) sowie 25.000 € für die Öffentlichkeitsarbeit (anteilig L75051100600/42710010) zur Verfügung. Daneben wurden/werden in zahlreichen anderen Projekten die Belange des Radverkehrs konsequent berücksichtigt (z.B. Großvorhaben wie Gänstorbrücke, Adenauerbrücke, LGS 2030, ...).

Für das Haushaltsjahr 2021 wurde erstmals planmäßig die Einstellung eines Budgets in Höhe von 850.000 € für Radverkehrsprojekte im Finanzhaushalt beschlossen. Der Abruf dieser zusätzlichen Mittel bedingt baureife Maßnahmen, die mangels ausgereifter Planungen nicht vorliegen. Aufgrund der angespannten Personalsituation in den vergangenen Jahren existierten auch kleine "Schubladenplanungen". Seit 01.08.2021 konnte in der Abteilung Verkehrsplanung die neu geschaffene Planerstelle für Radverkehrs- und ÖPNV-Maßnahmen besetzt werden. Damit ist zumindest dieser Engpass beseitigt. Dennoch bedarf es eines planerischen Vorlaufs teilweise von mehreren Jahren für die bauliche Umsetzung von größeren investiven Radverkehrsprojekten, die dann aus dem Finanzhaushalt finanziert werden können. Hingegen können durch gezielte Sanierungen von Radwegen ebenfalls Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur mit geringerem Aufwand erreicht werden. Da hierfür i.d.R. keine grundhaften Sanierungen erforderlich sind, handelt es sich um reine Unterhaltsmaßnahmen, die aus dem Ergebnishaushalt zu finanzieren sind. Daher könnte eher durch eine höhere Mittelbereitstellung im Ergebnishaushalt eine merkliche Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur erreicht werden (siehe dazu auch Punkt 3.2). Eine zusätzliche Schwierigkeit bei der Umsetzung von investiven Maßnahmen besteht darin, dass sich oftmals erst mit Vorliegen einer detaillierteren Planung herausstellt, dass bestimmte Projekte nach dem Bilanzierungsleitfaden lediglich Unterhaltsmaßnahmen sind und daher im Ergebnishaushalt abgewickelt werden müssen.

#### **3.2. Radverkehrsetat 2022**

"Für 2022 stehen - vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts- - für Einzelmaßnahmen dem Radverkehr insgesamt 1.150.000 € an investiven Mitteln (100.000 € Förderung Fuß- u. Radverkehr, 50.000 € Radweg Stuttgarter Straße, 1.000.000 € Fahrradverkehrsweginfrastruktur); 150.000 € an Unterhaltsmitteln und 17.000 € für die Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung."

Generell werden im Ergebnishaushalt 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. 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. Im Rahmen eingehender Anträge der Fraktionen und Meldungen aus der Bürgerschaft zeigte sich 2021, dass höhere Unterhaltsmittel erforderlich wären, um diese erfüllen zu können.

Die genaue Aufteilung nach Kostenstellen, Finanz- und Ergebnishaushalt ist der Anlage 1 zu entnehmen.

### **4. Ausblick 2022**

Planungen und Infrastrukturmaßnahmen ab 2022

Jahr	Maßnahme
2022	Sanierung Radwege Einstein-, Jäger- und Herrlinger Straße
2022-2023	Weinbergweg: Herstellung von Radverkehrsanlagen
2022-2023	Einrichten eines Radfahrstreifens auf der Münchner Straße zwischen Willy-Brandt-Platz und Gänstorbrücke  Details zur Maßnahme sind in der GD 371/20 "Radstreifen Münchner Straße" dargestellt.
2022-2023	Fertigstellung Umbau Haßlerstraße und Umbau des Knotens Haßler-/Zinglerstraße
2022-2023	Neugestaltung der Ortsdurchfahrt L 240 in Donaustetten (s. GD 460/21)
2022-2023	Wegweisungskonzept: Planung und Umsetzung
2022-2023	Öffnung der Busspur in der Frauenstraße
2022-2023	Haupttroutennetz (Evaluation und Maßnahmenvorschläge)
2022-2023	Radverkehrskonzept für das Donautal
2022-2023	Neubau Radweg entlang der Kienlesbergstraße (Projekt der KOST)
2022-2024	Planung Wendeanlage Donaustadion und Fahrradachse Friedrichsaustraße (in Zusammenarbeit mit SWU-V)
2022-2024	Ortseingang Wiblingen (L 2021, Radweg Ulmer Straße, Barrierefreier Ausbau Bushaltestelle Ostermahdweg)
2022-2025	Fahrradabstellanlagen am CityBahnhof Ulm (s. GD 434/21)
2024-2025	Verbreiterung des Geh- und Radweges an der Blau im Bereich des Brückenbauwerks der DB auf Gemarkung Söflingen  Maßnahme RadNETZ BW Nr. 78/4

#### 4.1. Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet

Abstellanlagen sollen an folgenden Standorten aufgestellt werden:

- CityBahnhof Ulm (siehe Punkt 2.12 und GD 434 /21)
- entlang der Linie 1: Verbesserung des Angebots an Bike & Ride-Anlagen.

#### 4.2. Sonstiges

Parallel zu den oben aufgeführten Maßnahmen sowie dem kontinuierlichen Ausbau der Abstellanlagen sind folgende Projekte anvisiert:

##### 4.2.1. Kleinere Maßnahmen

Erfahrungsgemäß werden auch 2022 wieder zahlreiche Mängel an Radverkehrsanlagen sowie hinsichtlich der Beschilderung, die an das Team FahrRad herangetragen werden, zu bearbeiten sein. Dies sind in der Regel die Bearbeitung des Mängelmelders und von Kontaktanfragen aber auch die Abstimmung von erforderlichen Markierungen und Bordsteinabsenkungen oder die Prüfung der Radverkehrsführung etc.

##### 4.2.2. Frauenstraße

Um die Frauenstraße in ihrer Funktion als Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr zu stärken und zu optimieren, ist vorgesehen, die Busspur in der Frauenstraße für den Radverkehr zu öffnen und eine Umweltspur einzurichten. Um ein sicheres und konfliktfreies Fahren im Bereich des Knotens Frauenstraße - Neue Straße - Donaustraße zu erreichen, erfordert diese Maßnahme eine Anpassung der dort bestehenden Lichtsignalanlage. Die Planung und Abstimmung zur Maßnahme soll ab 2022 erfolgen, die bauliche Umsetzung ist frühestens für 2023 angesetzt.

##### 4.2.3. Neubau Radweg entlang der Kienlesbergstraße

Mit Beschluss des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 10.12.2019 (GD 466/19) wurde die Verwaltung beauftragt, die Planung eines Radwegs parallel zur Kienlesbergstraße weiterzuentwickeln. Diese Radwegeverbindung ist insbesondere deshalb von großer Bedeutung, da sie Teil des Haupttroutennetzes der Stadt Ulm ist und die Wissenschaftsstadt mit der Innenstadt verbindet. Geplant ist die Realisierung eines durchgehenden 3 m breiten Zweirichtungsradwegs vom Mähringer Weg bis zur Kienlesbergbrücke auf der Südseite der Kienlesbergstraße. Details zum Projekt sind der GD zu "Neubau Radweg entlang der Kienlesbergstraße - Projektbeschluss und Auftrag zur weiteren Planung " vom 09.11.2021 (GD 379/21) zu entnehmen.

Das Projekt ist bisher bei der Koordinierungsstelle Großprojekte (KOST) angesiedelt. Für alle bisherigen Überlegungen und Planungen zur künftigen Radverkehrsführung, insbesondere in den drei betroffenen Knotenpunkten, erfolgte eine regelmäßige und enge Abstimmung zwischen KOST und der Abteilung Mobilität.

##### 4.2.4. Haupttroutennetz

In Ulm und Neu-Ulm besteht ein enges Netz an Haupt- und Nebenrouten für den Radverkehr. Im Fahrradentwicklungsplan 2016 sind 273 Maßnahmen gelistet, durch die eine Verbesserung für den Radverkehr bewirkt werden soll. Aufgrund der Komplexität des Netzes sowie der Vielzahl an potentiellen Maßnahmen wurde 2021 durch die Abteilung Mobilität, Team FahrRad, ein künftiges "Haupttroutennetz" ausgearbeitet. Das durch die Verwaltung ausgearbeitete Haupttroutennetz soll ab Anfang 2022 durch ein externes Planungsbüro evaluiert und, wo erforderlich, optimiert werden. Das erforderliche Vergabeverfahren wurde im November 2021 begonnen. In einem weiteren Schritt sollen durch das Planungsbüro - in Abstimmung mit der Abteilung Mobilität -

geeignete Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur identifiziert und in Form von Prinzipskizzen ausgearbeitet werden.

Ziel des Projektes ist es, ein übersichtliches und strukturiertes Haupttroutennetz zu definieren, das sich an den Verkehrsströmen orientiert und als Basis und Entscheidungsgrundlage für zukünftige Maßnahmen zur Schaffung eines durchgängigen Netzes alltagstauglicher, gut ausgebauter und sicherer Fahrradverbindungen dient.

Der ADFC Ulm/Alb-Donau und das Aktionsbündnis FahrRad werden in den Prozess eingebunden.

#### 4.2.5. Radverkehrskonzept Donautal

Parallel zu dem unter 4.2.3 genannten Projekt soll durch ein externes Planungsbüro ein Radverkehrskonzept für das Donautal entwickelt werden. Nach einer Evaluierung und ggfs. Optimierung der bestehenden Radwegeverbindungen sollen geeignete Maßnahmen ausgearbeitet werden, die als Entscheidungsgrundlage für zukünftige Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur im Donautal dienen. Das Projekt soll Anfang 2022 beginnen. Das erforderliche Vergabeverfahren wurde im November 2021 gestartet. Die für den Radverkehr relevanten Ergebnisse der Befragung zur Mobilität im Donautal (Initiative "Donautal Connect") werden in das Projekt ebenso eingebunden wie die Planungen zum Haupttroutennetz und bestehende Maßnahmenempfehlungen aus dem Fahrradentwicklungsplan 2016.

#### 4.2.6. Wiblingen (Ulmer Straße, Höhe Ostermahdweg)

Die Stadt Neu-Ulm plant zusammen mit dem staatlichen Bauamt Krumbach die Sanierung der Wiblinger Straße im Bereich Illerkanalbrücke bis Iller. Es ist vorgesehen, im Rahmen der damit verbundenen Vollsperrung der Wiblinger Str. im Bereich der Haltestelle "Ostermahdweg" in Wiblingen Verbesserungen für die bestehende Haltestelle (barrierefreier Umbau) und das bestehende Radverkehrsangebot auszuarbeiten und umzusetzen. Die Stadt Neu-Ulm geht derzeit von der Sanierung der Wiblinger Straße in 2024 aus.

#### 4.2.7. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

- Teilnahme STADTRADELN vom 01.05. - 21.05.2022
- Durchführung Fahrradaktionstage (vorbehaltlich Corona)
- Nikolausbeleuchtungsaktion

## 5. Verschiedenes

### 5.1. Personalsituation

In der Abteilung Mobilität stehen derzeit 1,75 Planstellen für den Radverkehr zur Verfügung. Aufgrund der bevorstehenden Elternzeit der Radverkehrsbeauftragten ab Ende 2021 wird vorübergehend bis zur Rückkehr der beiden bisherigen Kolleginnen (in Teilzeit) zunächst nur eine Mitarbeiterin im Radverkehr zur Verfügung stehen. Deren Stellenanteile wurden aus einer anderen Stelle ebenfalls vorübergehend im Rahmen einer Elternzeitvertretung aufgestockt. Da hohe Überschneidungen zu anderen Mobilitätsformen bestehen wurde in der Abteilung VGV/MO eine neue unbefristete Stelle "Nachhaltige Mobilität" bewilligt, die sich derzeit in der Ausschreibung befindet. Hierfür wurden beim Land Baden-Württemberg Fördermittel aus dem Förderprogramm für Nachhaltige Mobilität in Stadt- und Landkreisen in Baden-Württemberg beantragt.

Um das Thema weiterhin adäquat bearbeiten zu können, ist seit 01.08.2021 in der Abteilung Verkehrsplanung eine Vollzeitstelle Radverkehrsplaner angesiedelt, die auch über den Förderzeitraum (Förderung durch Landesmittel) hinaus unbefristet zur Verfügung steht.

Bei maximaler Auslastung des absehbaren Personalstands können die für die nächsten Jahre vorgesehenen Maßnahmen voraussichtlich bewältigt werden.

## **6. Ausblick und Weiteres Vorgehen**

Um das im Juli 2020 formulierte Ziel im Modal Split bis 2025 einen Radverkehrsanteil von 25 % zu erreichen, 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.

Inwieweit eine Beschleunigung der Umsetzungsgeschwindigkeit mit dem bestehenden Personal und Budget möglich ist, muss im Rahmen der nächsten Zeit kritisch überprüft werden. Darüber hinaus sind auch hier die begrenzten Ressourcen der privaten Bauwirtschaft und die Bereitschaft der Bürgerschaft gegenüber zusätzlichen Baumaßnahmen kritisch miteinzubeziehen.

Ganz besonders aber hängt die Zielerreichung allerdings von der Bereitschaft der Bürgerschaft ab, die Mobilitätswende aktiv zu unterstützen und dafür auch Eingriffe in bestehende Verkehrsflächennutzungen mitzutragen. Darüber hinaus müssen die Angebote, die geschaffen werden, auch angenommen werden. Ferner kann eine Veränderung der Rahmenbedingungen für die MIV-Nutzung (z.B. Erhöhung der Parkgebühren oder Reduzierung der öffentlichen Stellplätze) einen Umstieg auf das Fahrrad begünstigen und den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes beeinflussen.

