

Stadt Ulm 89070 Ulm

CDU/ UfA-Fraktion  
Rathaus, Marktplatz 1  
89073 Ulm

21.10.2020

### **Fahrradinfrastruktur - Prioritäten in Ulm - 1 Mio./Jahr - 2020/2021**

- Ihr Antrag Nr. 191 vom 29.09.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihren Antrag, mit welchem Sie die aus Ihrer Sicht zehn dringendsten Punkte zur Verbesserung des Radverkehrs aufzeigen. Die darin aufgeführten Punkte sind der Verwaltung teilweise bereits aus Ihrem Antrag Nr. 171 vom 13.09.2019 ("Fahrradwege Infrastruktur") bekannt. Ergänzend dazu wurden weitere Punkte aufgenommen.

#### **1. Konzeption zukünftiges Fahrradparkhaus im Bahnhofsareal und Fahrradabstellanlagen**

##### Fahrradparkhaus im Bahnhofsareal

Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird eine dezentrale Verteilung der erforderlichen Fahrradstellplätze auf drei Standorte im unmittelbaren Bahnhofsumfeld angestrebt. Die Anlagen sind künftig im Zu- und Ablauf des Radfahrerstroms platziert, um die Wege möglichst kurz und effektiv zu halten. Die Standorte werden einerseits auf die Radverkehrsachsen aus den verschiedenen Stadtteilen zum Bahnhof, andererseits auf die Zugänge zum Bahnhofsgebäude bzw. zu den Bahnsteigen ausgerichtet.

##### Fahrradparkkonzept für die Innenstadt

Mit der erfreulicherweise steigenden Nutzung des Fahrrades nimmt auch der Bedarf an geeigneten Fahrradstellplätzen zu. Dieser Nachfrage kommt die Verwaltung stetig nach und stellt an geeigneten Stellen neue Abstellanlagen auf. Im Rahmen des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt wurde der Bestand an Fahrradabstellanlagen aufgenommen und wird derzeit im Hinblick auf neue Standorte oder Aufstockung des Bestands untersucht. Bestehende Fahrradständer werden regelmäßig kontrolliert. Feststellbare Schrotträder werden dabei mit einer "roten Karte" markiert und nach Fristablauf entfernt. Ergänzend können defekte oder herrenlose Fahrräder über den "Mängelmelder" gemeldet werden.

#### **2. Vermögenserhalt/ Sanierung bestehender Radwege im Bereich Herrlinger Straße/ Jägerstraße/ Einsteinstraße**

Für diesen Knotenpunkt liegt eine Vorplanung vor. Die Sanierung der genannten Radwege ist im Haushalt für 2021 nicht vorgesehen, da hier der Schwerpunkt auf der Grundsanierung der beiden Radwege Stuttgarter Straße zwischen Eythstraße und Knotenpunkt Stuttgarter/Heidenheimer Straße sowie zwischen Ermingen und Harthausen liegt (s. GD 058/20).

Konzeptionell soll 2021 der Schwerpunkt im Bereich Wiblingen und Donautal liegen. Parallel findet die planerische Überarbeitung des bestehenden Haupttroutennetzes statt. Daraus ergibt sich ein Bedarf, an dem sich die zukünftige Jahresplanung ausrichten wird.

### **3. Schließung Lücken gem. FEP 2016**

#### Frauenstraße und Neue Straße

Die Erarbeitung einer Lösung für die Frauenstraße ist für 2021 vorgesehen (s. GD 058/20).

#### Olgastraße zwischen Hafenbad und Münchner Straße

Auch wenn es Ziel ist, in allen Straßen ein geeignetes Angebot für Radfahrende vorzusehen, ist in diesem Abschnitt der Olgastraße aufgrund der Straßenbahntrasse sowie des für die Verkehrsbedeutung schmalen Straßenraums mit schmalen Gehwegen die Realisierung einer eigenen Fahrradinfrastruktur sehr schwer umsetzbar. Die Verbindung ist jedoch eine viel befahrene Haupttroute zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Stadtquartieren. Die Radverkehrsführung und die empfohlene Route in diesem Bereich erfolgt daher über die Fahrradstraße/ Heimstraße, die hierfür sehr gut geeignet ist und intensiv genutzt wird; daher ist die Schaffung einer zusätzlichen Verbindung auf der Olgastraße zwar wünschenswert, aber aus unserer Sicht nicht befriedigend umsetzbar.

#### Münchner Straße

Varianten für die Radverkehrsführung zwischen Willy-Brandt-Platz und Gänstorbrücke über die Münchner Straße werden im FBA StBU am 24.11.2020 vorgestellt.

### **4. Stärkung der Verkehrssicherheit durch Radstreifen, wenn möglich als "Protected Bike Lanes"**

Bei Neu- bzw. Umplanung des Straßenraumes wird die Ausweisung von Radschutzstreifen und Radstreifen grundsätzlich geprüft und wenn möglich und zielführend umgesetzt. Sog. Protected Bike Lanes (deutsch: geschützte Radfahrstreifen) erfordern mehr Raum als Rad- oder Schutzstreifen. Daher ist die Umsetzung im Bestand schwierig, da der oftmals knapp bemessene Straßenraum zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs oder des Fußverkehrs und zu Gunsten des Radverkehrs verändert werden müsste. Im Stadtgebiet von Ulm gibt es nur sehr wenige Straßenzüge (z. B. Blaubeurer Straße), die für die Einrichtung entsprechender Infrastruktur ausreichend Platz zur Verfügung stellen würden. Bereits im Zuge der Planungen und des Baus der Straßenbahnlinie 2 hat sich gezeigt, wie konfliktbehaftet die Maßnahmen zur Attraktivierung des Radverkehrs sind und welche Interessen abzuwägen sind. In der Planung zukünftiger Radverkehrsmaßnahmen (s. Münchner Straße) werden die Möglichkeiten zur Einrichtung von Protected Bike Lanes berücksichtigt.

### **5. Prüfung Einbahnstraßenregelung für Kfz in städtischen Fahrradstraßen zur Stärkung des Vorrangs des Radverkehrs**

Die Einbahnstraßenregelung wurde im Zuge der Ausweisung geprüft. Anhand der Verkehrsbeziehungen sind Änderungen der Verkehrsführung in den betroffenen Bereichen meist nur mit erheblichen Umwegfahren und entsprechender Mehrbelastung möglich. Bzgl. der Wörthstraße ist die Verwaltung derzeit mit den angrenzenden Betrieben im Gespräch, um eine mögliche Einbahnstraßenregelung zur Reduzierung der dort bestehenden Konflikte möglichst zeitnah umzusetzen. Allerdings müssen in diesem Bereich die spezifischen Andienungsinteressen der ansässigen Firmen besonders berücksichtigt werden.

### **6. Schaffung Radaufstellstreifen vor Ampelanlagen**

Bei Neu- bzw. Umplanung des Straßenraumes wird die Ausweisung von Radschutzstreifen, Radstreifen und Aufstellflächen grundsätzlich geprüft und wenn möglich zielführend geplant und umgesetzt.

Aber auch im Bestand wurden schon an vielen für den Radverkehr relevanten Knoten entsprechende Markierungen aufgebracht.

#### **7. Machbarkeitsstudie Radschnellweg ins Donautal**

Der Regionalverband Donau-Iller hat eine Potenzialanalyse in Auftrag gegeben. In dieser wurde auch die Relation Ulm - Erbach (Donautal) untersucht. Die Ergebnisse werden Ende Oktober 2020 im Planungsausschuss veröffentlicht und im Anschluss an die zuständigen Fachabteilungen der Region weitergegeben. In Abhängigkeit der Ergebnisse kann durch die Stadtverwaltung die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie geprüft werden. Einen Engpass bildet hierbei aber sicherlich der Donauradweg im Bereich der Illermündung, der aufgrund der geringen Fläche zwischen Uferböschung und Eisenbahnböschung leider nur in geringem Maß und mit extrem hohem Aufwand verbreitert werden kann.

#### **8. Regelmäßiges Monitoring Modal Split - Fahrradaufkommen**

Gespräche zur Fortschreibung des Verkehrsmodells für Ulm und Neu-Ulm sowie die Erhebung von Daten zur Erfassung des Modal Split wurden bereits aufgenommen mit dem Ziel, in 2021 Daten zu erheben. Entsprechend des formulierten Einwohnerantrags soll zunächst der Modal Split erhoben werden, um einen Überblick über das Maß der Zielerreichung zu erlangen. Sowohl für die Verkehrserhebung als auch die Radverkehrsmaßnahmen sind jedoch neben den finanziellen Ressourcen maßgeblich personelle Ressourcen entscheidend. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die Diskussion im FBA StBU am 14.07.2020 (s. GD 058/20).

#### **9. Intensivierung Zusammenarbeit Ulm - Neu-Ulm für gemeinsame Fahrradinfrastruktur**

Sowohl mit dem Alb-Donau-Kreis als auch mit Neu-Ulm (Stadt und Landkreis) besteht seit langem eine enge Zusammenarbeit. Jedoch ist die Stelle der/des Radverkehrsbeauftragten bei der Stadt Neu-Ulm weiterhin unbesetzt.

#### **10. Bessere Beschilderung des Radwegenetzes**

Die Dienstleistung der Überprüfung und Überarbeitung der wegweisenden Beschilderung soll noch in 2020 ausgeschrieben werden. Ziel ist die Schaffung eines Standards bei der wegweisenden Beschilderung unter Berücksichtigung der Wegweisungskonzepte der Stadt Neu-Ulm und des Alb-Donau-Kreises.

Freundliche Grüße



Gunter Czisch