

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0123/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 10.05.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Zeitplan zur Umsetzung des Radentscheids hier: Ratsantrag der Fraktionen Grüne, SPD, Die Linke und Die Zukunft vom 09.12.2020		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
20.05.2021	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			X

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
X			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Am 25.06.2020 hat die Verwaltung dem Mobilitätsausschuss im Dokument "Klimaorientierte Mobilitätsszenarien für Aachen" dargelegt, welchen Beitrag der Verkehr zum integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) leisten muss. Das dort erläuterte Szenario „Mobilitätswende“ erfüllt mit -55 % ggü. 1990 das Ziel einer „starken Verbesserung“ bei den CO₂-Emissionen lt. Mobilitätsstrategie 2030. Diese Zielindikatoren wurden im Jan. 2020 beschlossen.

Die Umsetzung des Radentscheides ist integraler Bestandteil der Mobilitätsmaßnahmen im IKSK. Da mit dem IKSK die Ziele auch erreicht werden sollen, ist die Umsetzung der Maßnahmen des IKSK im Verkehrsbereich elementar. Für den Radentscheid wurden die Finanzmittel bereits mit der Annahme des Radentscheides in im Haushalt bereitstellt; für andere zentrale Maßnahmen steht diese Bereitstellung noch aus.

Das IKSK leitet dabei die CO₂-Effekte der Szenarien nicht aus den Maßnahmen her, sondern ist vom zu erreichenden Zielwert her gesteuert: Alle Maßnahmen müssen daher möglichst CO₂-optimiert erfolgen.

Für den Radentscheid bedeutet das, dass die CO₂-Einsparungen dadurch erfolgen, dass Menschen durch die Maßnahmen ihr Verhalten so verändern, dass sie das Fahrrad bzw. ein Pedelec statt einem Verbrennungs-Kfz nutzen. Dazu stellt die subjektiv höher wahrgenommene Sicherheit der neuen Anlagen den entscheidenden Faktor dar, damit diese Verhaltensänderung freiwillig erfolgt. Die Veränderung der subjektiven Einschätzung der Gefahrenlage im Radverkehr ist dabei ein wichtiger Hinweis, der repräsentativ als Teil der Mobilitätsstrategie 2030 erfasst werden soll. Die Veränderung im Verhalten wird durch die beschlossene Teilnahme an der repräsentativen Mobilitätserhebung "Mobilität in Deutschland" erfasst. Zusätzlich wird eine beabsichtigte Zunahme der Radverkehrsnutzung in umgestalteten Straßen durch Vorher- und Nachher-Zählungen beobachtet.

Erläuterungen:

Anlass

Am 04.11.2019 hat der Rat der Stadt Aachen bei einer Enthaltung einstimmig das Bürgerbegehren „Radentscheid Aachen“ als zulässig erachtet. Er hat darüber hinaus bei vier Gegenstimmen mehrheitlich in der Sache dem zulässigen Bürgerbegehren „Radentscheid Aachen“ mit seinen in den nächsten acht Jahren umzusetzenden sieben Zielen (s. **Anlage 1**) entsprochen.

Die Verwaltung hat in der Sitzung vom 25.06.2020 über den Umgang mit dem bereits bestehenden und laufend bearbeiteten Projektportfolio berichtet sowie in der Sitzung vom 18.03.2021 über das Arbeitsprogramm des vergangenen Jahres informiert und einen Ausblick auf die anstehenden Arbeiten gegeben.

Zudem wurde seitens der Stadt Aachen ein Tätigkeitsbericht (https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/Verkehrskonzepte/Radverkehr/Radentscheid/Taetigkeitsbericht-2020-Radentscheid_web.pdf) veröffentlicht, der die Entwicklungen im Jahr 2020 zu den einzelnen Zielen detailliert darstellt. Über die Inhalte des Berichts wurde am 19.02.2021 in einer öffentlichen digitalen Veranstaltung im digiHUB informiert und diskutiert (Ziel 7).

Mit dem Ratsantrag der Fraktionen Grüne, SPD und Linke vom 09.12.2020 wurde die Verwaltung dazu beauftragt, einen Zeitplan mit konkreten Maßnahmen zur Umsetzung aller Ziele des Radentscheides vorzulegen (s. **Anlage 2**)

Zeitplan zur Umsetzung der Ziele des Radentscheides

Im Jahr 2021 – dem zweiten Umsetzungsjahr des Radentscheides – wird eine Vielzahl an Projekten geplant und umgesetzt, die zur Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in Aachen beitragen. Auf konzeptioneller Ebene befindet sich ein Gutachten zum Entwurf eines Radhauptnetzes im Vergabeverfahren. Der Prozess der Konzeption soll über eine Voruntersuchung und akteurübergreifende Workshops zu einem Entwurf für ein Radhauptnetz der Stadt Aachen führen, welches letztendlich noch im Jahr 2021 in die politische Beratung eingebracht werden soll. Außerdem richtet die Stadt in 2021 ein digitales Mängelmeldeportal speziell für Radverkehrsangelegenheiten ein (Ziel 6). Zur Verbesserung der Informations- und Planungsgrundlagen wird der Bestand an Radverkehrsanlagen derzeit detailliert aufgenommen und digitalisiert.

Mit der Umsetzung erster längerer Straßenabschnitte, die dem Radentscheidstandard entsprechen, wird in diesem Jahr begonnen werden. Dabei werden vor allem Maßnahmen im Rahmen bestehender Förderprojekte, wie zum Beispiel #AachenMooVe! umgesetzt, deren Dringlichkeit aufgrund der begrenzten Laufzeit hoch ist. Weitere Maßnahmen stehen im Zuge von Kanal- oder Straßensanierungsmaßnahmen an. Schließlich werden Projekte prioritär geplant oder umgesetzt, die dem Klimaschutz in Aachen dienen, indem sie zur Reduktion verkehrsbedingter CO₂-Emissionen beitragen. Hierbei werden auch bereits in der Vergangenheit geplante Radverkehrsanlagen auf Konformität mit den Zielen des Radentscheides hin geprüft und ggfs. angepasst. Neue oder zu

sanierende Radverkehrsanlagen werden rot eingefärbt, um die Erkennbarkeit für Radfahrende zu verbessern (Ziel 4).

Den neuen Beteiligungskriterien folgend und aufgrund der teilweise deutlich veränderten Straßenraumaufteilung im Zuge der Umsetzung des Radentscheids und der hohen Flächenkonkurrenz in den einzelnen Straßen werden seit diesem Jahr frühzeitig (schon vor dem Planungsbeschluss) Bürgerbeteiligungen durchgeführt. Im Rahmen des Abwägungsprozesses soll auch weiterhin das Instrument des Reallabors, bzw. des Verkehrsversuchs angewendet werden. Zur Verbesserung der Möglichkeiten zum sicheren Abstellen von Fahrrädern und E-Bikes ist in 2021 die Errichtung erster gesicherter Fahrradparkhäuser im öffentlichen Raum beabsichtigt, werden die Planungen für größere Radstationen voran gebracht und das Fahrradfahren im öffentlichen Raum weiter ausgebaut.

Standardisierte, fortlaufende Prozesse werden auch im Umsetzungszeitraum des Radentscheides weitergeführt. So werden bestehende Radfahrstreifen und Schutzstreifen sowie Unfallhäufungsstellen überprüft und hinsichtlich der Verkehrssicherheit verbessert. Außerdem sind weiterhin verschiedene Kampagnen zur Förderung des Fahrradfahrens vorgesehen (Ziel 7).

Maßnahmen zu Ziel 1 (Durchgängiges engmaschiges Radwegenetz erstellen: 10 km/Jahr)

Durch den Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 12.09.2019 zur Umsetzung eines Rad-Vorrang-Netzes für die Stadt Aachen werden einzelne Rad-Vorrang-Routen sukzessive als Radhauptverbindungen geplant und umgesetzt. Zur Vervollständigung des Radhauptnetzes trägt auch das bereits genannte Gutachten bei. Auf Grundlage dessen kann in den Folgejahren die Planung und Umsetzung weiterer Radhauptverbindungen erfolgen.

Der Zeitplan der bisher vorgesehenen Maßnahmen zu Ziel 1 ist in der folgenden Tabelle soweit zum jetzigen Zeitpunkt möglich aufgeführt:

Maßnahme	Planungs- beschluss	Ausführun gs- beschluss	Bau	Finanz ierung	Förderung
RVR Eilendorf					
Querung Von-Coels-Straße	2020	2020	2021	ja	RVRAC1
Bismarckstraße	2021	2021	2022/23	ja	-
Lothringerstraße 1.BA (Roteinfärbung)	2019	2020	2021	ja	RVRAC1
Lothringerstraße 2. BA	2020	2021	2022	ja	#AachenMooVe!
Harscampstraße / Schildstraße	2020	2021	2022/23	ja	ISK
RVR Campus Melaten					
Schinkelstraße	2022	2023	-	-	-
RVR Brand					
versch. Fahrradstraßen	2020	-	2021/22	ja	#AachenMooVe!
Rombachstraße	2021	2021	2022	ja	#AachenMooVe!

Brander Wall	-	2021	2021/22	ja	#AachenMooVe!
Lintertstraße	2021	2021	2022/23	ja	#AachenMooVe!
Krautmühlenweg	2020	2021	2021	ja	#AachenMooVe!
RVR Vaals					
Lochnerstraße	2021	2021	2022	ja	#AachenMooVe!
Welkenrather Straße	2021	2022	-	ja	#AachenMooVe!
Weststraße	2021	2022	-	ja	#AachenMooVe!
RVR Berensberg					
Sandkaulstraße	2021	2022	-	ja	#AachenMooVe!
Krefelder Str. / Rolandstr.	2021	2021/22	-	ja	#AachenMooVe!
RVR Haaren / Verlautenheide					
Gesamte Route	2021/2022	2022/2023	-	ja	ModellprojektRad
RVR Preuswald					
Krakaustraße	2021	2022	2023	-	-
Gesamte Route	2022	2023	-	-	-
RVR Walheim / Kornelimünster					
Gesamte Route	2022	2024	-	Planung	-
Grabenring					
Templergraben	2021	2022	-	ja	#AachenMooVe!
Gesamte Route	Ab 2021	Ab 2022	Ab 2023	-	-
Regionale Radverbindungen					
RSW EUREGIO	2022	Ab 2023	Ab 2024	ja	Landesprogramm
Vennbahnweg (Verbreiterung)	2021	2022	2022	ja	#AachenMooVe!
Vennbahnweg (Beleuchtung)	2021	2022	2022	ja	ModellprojektRad
Alte Vaalser Straße	2021	2021	-	ja	XMOB
Grüner Weg (BTRW Aachen-Jülich)	2021	2021	2023	ja	Landesprogramm

Bei Umsetzung aller genannten Projekte entstehen ca. 75 km Radhauptverbindungen (s. **Anlage 3**).

Maßnahmen zu Ziel 2 (Kreuzungen sicher gestalten: 3 große Ampelkreuzungen/Jahr; 15 Einmündungen/Jahr) und Ziel 3 (Sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen: 5 km/Jahr)

Die Anforderungen des Radentscheides an die Führung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen werden in den Zielen 2 und 3 formuliert. Die Anlage eines baulich getrennten 2,30 m breiten Radweges entsprechend des Ziels 3 erfordert im Regelfall die Umverteilung der zur Verfügung stehenden Flächen des Straßenraums. Erste politische und öffentliche Beratungsprozesse zur Umsetzung „radentscheidkonformer“ Radverkehrsanlagen haben gezeigt, dass unterschiedliche Interessen verschiedener Akteure existieren, was intensive Beratungs- und Beteiligungsarbeit erfordert. Die Prüfung der Eins-zu-Eins-Umsetzbarkeit der Anforderungen des Radentscheides erfolgt

daher immer im Einzelfall bei Betrachtung von Alternativmöglichkeiten und unter Berücksichtigung aller Belange.

Die Machbarkeit und Sicherheit des gewünschten Kreuzungsdesigns entsprechend des Ziels 2 wird derzeit kontrovers diskutiert; auf Bundesebene hat sich hierzu u.a. der Verband der deutschen Unfallversicherer in die Debatte eingebracht. Zahlreiche Fachgremien diskutieren über die gewünschte Führungsform insbesondere vor dem Hintergrund der bestehenden Regelwerke, Erfahrungen und Sicherheitsbelange. Die Ergebnisse des Diskussionsprozesses fließen in die aktuellen Planungen in Aachen mit ein, die auf jeden Fall sicherere Knotenpunktgestaltungen zur Folge haben soll. Zur Klärung der Möglichkeiten lädt die Verwaltung in Aachen zeitnah zu einem Expertenworkshop ein.

Da die Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen auf der Strecke in der Regel auch Einfluss auf die Führung an Knoten und Einmündungen haben, werden die Ziele 2 und 3 in der Regel in einem Projekt zusammengefasst, wobei die Umsetzung in verschiedenen Stufen erfolgen kann.

Der Zeitplan der bisher vorgesehenen Maßnahmen der Ziele 2 und 3 ist in der folgenden Tabelle - soweit zum jetzigen Zeitpunkt bekannt - aufgeführt:

Maßnahme	Planungs- beschluss	Ausführun- gs- beschluss	Bau	Finanz- ierung	Förderung
Adenauerallee (Lintertstraße ↔ Trierer Straße)	2022	-	-	-	Zushg Maßnahme strassen.nrw
Bastei (Knoten)	2021	2021	2022/23	ja	#AachenMooVe!
Breslauer Straße (Berliner Ring ↔ Sedanstraße)	2021	2021	2021/22	ja	-
Europaplatz	2021	2021	2022	ja	Aachen Nord
Freunder Landstraße (Trierer Straße ↔ Ortsausgang)	2021	2022/23	-	Studie	-
Heinrichsallee (Maxstraße -> Hansemannplatz)	2021	2021/22	2022-	ja	#AachenMooVe!
Heinrichsallee (Kaiserplatz -> Maxstraße)	2023	-	-	-	-
Heinrichsallee (Hansemannplatz -> Kaiserplatz)	2024	2025	-	-	-
Hohenstaufenallee (1. BA, Mozartstr. ↔ Limburger Str.)	2021	2021/22	2022	ja	#AachenMooVe!
Hohenstaufenallee (2. BA, Limburger Str. ↔ Lütticher Str.)	2022	2022/23	-	ja	-
Jülicher Straße (Hansemannplatz ↔ Lombardenstr.)	2022/23	-	-	-	-
Jülicher Straße (Lombardenstr. ↔ Prager Ring)	2022/23	2023	2024	-	-
Junkerstraße	2022	2022/23	2023	-	-

Maßnahme	Planungs- beschluss	Ausführun- gs- beschluss	Bau	Finanz- ierung	Förderung
(Königstraße -> Prof-Pirlet-Straße)					
Krefelder Str. / Rolandstr. (Monheimsallee ↔ Soerser Weg)	2021	2021	-	ja	#AachenMooVe!
Krefelder Straße (Passstraße ↔ Soerser Weg)	2021	2022	-	ja	#AachenMooVe!
Ludwigsallee (Krefelder Str. -> Lousbergstraße)	2020	2021	2021/22	ja	-
Lütticher Straße 2.BA (Limburgerstr. ↔ Amsterdamer R.)	2021	2022	2022/23	ja	Landesprogramm
Lütticher Straße 3. BA (Amsterdamer R. ↔ Brüsseler R.)	2023	2024	-	ja	Landesprogramm
Monheimsallee (Hansemannplatz ↔ Bastei)	2021	2021	-	ja	#AachenMooVe!
Pontwall (Wüllnerstraße -> Malteser Straße)	2022	-	-	-	-
Roermonder Straße (Kackertstr. ↔ Schloss-Rahe-Str.)	2023	-	-	-	-
Roermonder Straße (Rütscher Str. ↔ Kohlscheider Str)	2022	-	-	-	-
Turmstraße (Wüllnerstr. ↔ Prof-Pirlet-Str.)	2021	2022	2024	ja	Landesprogramm
Turmstraße (Prof-Pirlet-Str. – Maastrichter Str.)	2021	2022	2022	-	-
Vaalseer Straße (Halifaxstr. ↔ Schurzelter Str.)	2024	-	-	-	-
Wilhelmstraße (Kaiserplatz ↔ Normaluhr)	2023	-	-	-	-

Außerdem beschäftigt sich die Verwaltung mit der Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf folgenden Straßen:

- Alt-Haarener-Straße (*Planung beschlossen*)
- Campus Band
- Ferberberg
- Grauenhofer Weg
- Kasinostraße
- Lintertstraße
- Münsterstraße
- Pontstraße
- Richtericher Dell, Haupterschließung
- Salierallee
- Schleidener Straße
- Süsterfeldstraße

- Theaterstraße
- Venwegener Straße
- Wüllnerstraße

Bei Umsetzung aller genannten Projekte würden ca. 39 km Radwege an Hauptverkehrsstraße realisiert werden (s. **Anlage 3**). In diesen Projekten wird auch der Umbau großer Ampelkreuzungen sowie von Einmündungen und Grundstückszufahrten betrachtet.

Der Knoten Bastei wird derzeit als erste große Ampelkreuzung entsprechend der Gestaltungsvorgaben des Radentscheides umgeplant. Die Erkenntnisse dieses aktuellen umfangreichen Planungs- und Abstimmungsprozesses werden exemplarisch für die Gestaltung zukünftiger Ampelkreuzungen genutzt.

Projekte zu Ziel 5 (Fahrradstellplätze umfassend ausbauen)

Ziel 5 des Radentscheides fordert, dass Fahrradstellplätze umfassend ausgebaut werden sollen, u.a. an Bahnhaltepunkten und Bushaltestellen.

Im Rahmen des Klimaschutz-Projektes #AachenMoove! wird aktuell ein Konzept zur Errichtung von überdachten und gesicherten Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum erarbeitet. Hinzu kommt die Umsetzung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen an ausgewählten städtischen Verwaltungsgebäuden und Schulen. Eine Vorlage dazu wurde am 22.04.2021 dem Mobilitätsausschuss vorgestellt. Eine Ausschreibung steht demnach kurz bevor. Obwohl sich die Standortwahl aufgrund dichter Bebauung und geringer Flächenverfügbarkeit im Innenstadtbereich als herausfordernd darstellt, werden die ersten Fahrradabstellanlagen als Pilot für weitere gesicherte Fahrradabstellanlagen dienen und die Situation des Fahrradparkens an Haltestellen und in Wohngebieten deutlich verbessern.

Die Machbarkeitsprüfung am Bahnhof Schanz wurde Anfang 2021 abgeschlossen, sodass eine Ausschreibung zeitnah stattfinden kann. An diesem Standort können rund 32 Fahrradstellplätze realisiert werden. Auch am Standort Brabantstraße ist die Machbarkeitsprüfung bereits abgeschlossen. An diesem Standort sollen 10 Fahrradstellplätze realisiert werden. Die weiteren Standorte (u.a. Bahnhof Rothe Erde und Bahnhof Schanz) befinden sich aktuell in der Machbarkeitsprüfung. Ein Abschluss der Prüfung wird in diesem Jahr erwartet, sodass mit einer Ausschreibung ebenfalls in diesem Jahr zu rechnen ist.

Die Planung von gesicherten Abstellanlagen an Haltestellen wird laufend im Rahmen der Standortprüfung aus dem Meldeportal „Radbügel für Aachen“ fortgeführt und quartalsweise in den jeweiligen Bezirken vorgestellt. Im letzten Jahr konnten 538 neue Fahrradbügel und somit 1076 neue Fahrradstellplätze im Aachener Stadtgebiet aufgestellt bzw. geplant werden. Eine gleiche Größenordnung wird für das Jahr 2021 erwartet.

Die weitere konzeptionelle Planung von gesicherten Fahrradabstellanlagen, u.a. in der Innenstadt, ist Bestandteil eines im vergangenen Jahr beauftragten Gutachtens. Auch hier werden die Bahnhaltepunkte, sowie Bushaltestellen in der Planung mitberücksichtigt. Die Ergebnisse des Gutachtens werden im Sommer 2021 erwartet und anschließend den politischen Gremien vorgestellt.

Ziel ist es, noch in diesem Jahr mit einer ersten Umsetzung der Ergebnisse zu beginnen.

Mit dem Neubau der Radstation im Neubauvorhaben „BlueGate“, neben dem Aachener Hauptbahnhof, werden in Zukunft weitere 400 gesicherte Stellplätze entstehen.

Im Jahr 2021 können so neben circa 500 weiteren Fahrradbügeln mindestens 40 Fahrradstellplätze in gesicherten Fahrradparkhäusern errichtet werden.

Finanzausstattung

Nicht alle in den oben aufgeführten Listen dargestellten Maßnahmen sind derzeit im Haushalt abgebildet. Dies betrifft im Wesentlichen die Maßnahmen, mit deren Planung zu einem späteren Zeitpunkt begonnen wird.

Für zahlreiche Maßnahmen wurden Förderanträge gestellt und bewilligt. Die neuen Förderaufrufe, insbesondere das Bundesprogramm Stadt und Land, das durch weitere Mittel des Landes aufgestockt werden soll, eröffnet weitere Möglichkeiten, die bei den aktuellen Planungen berücksichtigt werden.

Insgesamt stehen umfangreich Mittel zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung, die der beiliegenden Tabelle zu entnehmen sind. Aufgeführt sind alle Maßnahmen die teilweise oder ausschließlich zur Herstellung von Radverkehrsinfrastruktur herangezogen werden. Die Radverkehrsanteile in den sog. „Gesamtmaßnahmen“ können erst nach Fertigstellung separat ausgewiesen werden; die hier aufgeführten Gesamtsummen sind zum Teil deutlich höher.

Anlage/n:

Anlage 1: Ziele des Radentscheides

Anlage 2: Ratsantrag der Fraktionen Grüne, SPD, Die Linke und Die Zukunft vom 09.12.2020

Anlage 3: Übersichtskarte: In 2020 umgesetzte und in den nächsten Jahren geplante Maßnahmen

Anlage 4: Haushaltsmittel Radverkehrsmaßnahmen