

RadEntscheid: Umsetzung in drei Phasen bis 2030

Im Stadtrat wurde jetzt das weitere Vorgehen bestimmt, wie Essen fahrradfreundlicher wird

Der Radverkehr auf Essener Stadtgebiet soll nachhaltig weiterentwickelt werden. Dies soll in drei Phasen geschehen, wie der Stadtrat in seiner Sitzung am vergangenen Mittwoch beschlossen hat.

Im Sommer 2020 hat sich der Rat für den RadEntscheid ausgesprochen. Zentrale Aspekte sind zum einen der durchgängige und beleuchtete Ausbau des Radnetzes gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen auf einer Länge von 80 Kilometern ab dem Jahr 2022 bis 2030 sowie der Ausbau von insgesamt 24 Kreuzungen des Haupt- und Ergänzungsnetzes im selben Zeitraum.

12.000 Abstellplätze

Ebenfalls gibt der RadEntscheid vor, die bereits bestehenden Fahrradstraßen gemäß dem von der Stadt Essen entwickelten Standard auszugestalten sowie weitere 25 Kilometer Fahrradstraßen neu zu errichten. Ebenfalls sollen bis 2030 insgesamt 72 Kilometer Radwege an Hauptverkehrsstraßen baulich getrennt von den übrigen Verkehrsmitteln gebaut sowie insgesamt 12.000 Abstellplätze für Fahrräder realisiert werden. Beim zuletzt veröffentlichten Ergebnis des ADFC Fahrradklima-Tests 2020 belegt die Stadt Essen den insgesamt zwölften Rang der Städte über 500.000 Einwohner.

Mit einer Gesamtnote von 4,22 schloss die Stadt Essen nahezu ähnlich wie im Jahr 2018 (4,2) ab. Die beste Note erreichte Essen in der Kategorie „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ und belegte in dieser Sparte hinter Frankfurt am Main den zweiten Platz. Um hieran anzuknüpfen, wurde in der Ratssitzung



Beim zuletzt veröffentlichten Ergebnis des ADFC Fahrradklima-Tests 2020 belegt die Stadt Essen den insgesamt zwölften Rang der Städte über 500.000 Einwohner.
Foto: Martin Storz/LK

vom 24. März nun die Umsetzungsstrategie für den RadEntscheid vorgestellt und beschlossen.

Drei Phasen sind zur Erreichung der gesteckten Ziele vorgesehen:

Da im laufenden Doppelhaushalt 2020/2021 keine Finanzmittel speziell für die Umsetzung des RadEntscheids eingeplant sind, müssen in der Startphase 2021 die zur Radverkehrsförderung bereits vorgesehenen Finanzmittel genutzt und gegebenenfalls durch Umschichtung weiterer Mittel ergänzt werden. Beispiele für Maßnahmen, deren geplanter Baubeginn in dieses Jahr fällt, sind unter anderem die Erneuerung des Fuß- und Radwegs Hatzper Bogen, der Promenadenweg oder die Erneuerung der Radwege im Imkerweg oder der Straßen Graitengraben. Hinzukommen weitere Planungsbeschlüsse sowie Planungsbeginne und Maßnahmen, die mit überschaubarem Finanzaufwand und teilweise durch vorhandenes Personal umgesetzt werden können, beispielsweise die Errichtung von Fahrradabstellanlagen, der Rückbau von Sperrgelän-

dem oder Bordsteinabsenkungen.

Zudem wurde bereits im Jahr 2020 ein Ingenieurbüro mit der Untersuchung und Bewertung des rund 200 Kilometer langen Haupttroutennetzes bezüglich der Radverkehrsführung, des baulichen Zustandes und des Ausbaus beauftragt. Hintergrund ist das angestrebte Ziel, die etwa 52 Kilometer umfassenden Lücken im Radverkehrshaupttroutennetz bis 2025 zu schließen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollen noch im ersten Halbjahr 2021 im Ausschuss für Verkehr und Mobilität vorgestellt werden. Außerdem ist vorgesehen, auch das etwa 320 Kilometer lange Radergänzungsnetz in gleicher Form untersuchen zu lassen und darauf basierend ein entsprechendes Bauprogramm aufzustellen.

Planungen in den Stadtämtern

Um die Ziele des RadEntscheids erreichen zu können, müssen in den zuständigen Fachämtern deutlich weitreichendere Planungen entwickelt und Bauvorhaben

umgesetzt werden, als in den zurückliegenden Jahren. Um diesen begegnen zu können, sollen in der Startphase die geschätzten Personalbedarfe von bis zu 28 Personen in den Haushalt und Stellenplan 2022 eingebracht werden.

Durch den Zeitbedarf für Personalsuche, -einstellung und -einarbeitung ergibt sich eine etwa dreijährige Hochlaufphase, an deren Ende die volle Leistungsfähigkeit für den RadEntscheid bereitstehen soll. Damit schon in dieser Phase eine Steigerung der Leistungsfähigkeit erreicht werden kann, ist eine personelle Besetzung überwiegend in 2022 nötig. In der Hochlaufphase sollen als erste Priorität die Ausführungspläne für die Lückenschlüsse des Radverkehrshaupttroutennetzes erstellt werden.

Die baulichen Umsetzungen der Planungen könnten so in den Jahren 2024 und 2025 abgeschlossen werden. Zudem könnten in der Hochlaufphase neben dem zusätzlichen Beginn von Ausbaumaßnahmen des Haupttroutennetzes auch die ersten im RadEntscheid definierten Maßnahmen, wie der sichere Umbau von Kreuzungen, das Anlegen von sicheren Radwegen entlang von Hauptstraßen oder der Bau von Fahrradabstellflächen, planerisch in Angriff genommen werden.

Mit dem Einsatz der vollen Personalkapazität können die letzten fünf Jahre der Laufzeit des RadEntscheids für die umfangreiche Bearbeitung seiner Ziele und Anforderungen genutzt werden. In diesem Zeitraum können jährlich gleichbleibend intensive Planungs- und Realisierungsmaßnahmen durchgeführt werden, sodass Ende 2030 eine ausgezeichnete Radverkehrsinfrastruktur bereitsteht, mit der das vom Rat beschlossene Ziel des Modal-Split-Anteils von 25 Prozent für den Radverkehr bis 2035 erreicht werden kann.