

Eingang: 18.06.2019, 12.00 Uhr

NR 895

Anhörung Ortsbeiräte
1 bis 16

18.06.2019

**Gemeinsamer Antrag
der Fraktionen von CDU, SPD und GRÜNEN
zur Vorlage M 47/19**

Fahrradstadt Frankfurt am Main

Vorbemerkung:

Die Stadt Frankfurt sieht sich in der Pflicht, im Sinne einer zeitgemäßen und zukunftsweisenden Radverkehrspolitik ihre Aktivitäten zur Radverkehrsförderung massiv auszuweiten, sowohl in Bezug auf bauliche Maßnahmen als auch in Bezug auf regulatorische und Werbemaßnahmen.

Damit soll die Lebensqualität aller Frankfurter und Frankfurterinnen gesteigert und nicht zuletzt auch die Aufenthaltsqualität der Fußgänger und Fußgängerinnen im öffentlichen Raum verbessert werden.

Die Initiatoren und Initiatorinnen des Radentscheids haben 2018 rund 40.000 Unterschriften für eine bessere Radinfrastruktur gesammelt. Mit dem Magistratsvortrag M 47 aus 2019 vertritt der Magistrat die rechtliche Auffassung, dass das Bürgerbegehren unzulässig ist. Unabhängig von der etwaigen Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens erklärte der Magistrat aber grundsätzlich das Ziel, die Radverkehrssicherheit weiter zu erhöhen und den Radverkehr noch mehr als bislang zu fördern. Die Stadt Frankfurt hat deshalb mit den Vertrauenspersonen des Bürgerentscheids Gespräche aufgenommen, mit dem Ziel eine Einigung zwischen Radentscheid und Stadt Frankfurt im Sinne einer besseren Radverkehrsförderung zu erzielen. Angelehnt an den Forderungskatalog des Radentscheids wurde sich in konstruktiven Gesprächen mit Vertretern und Vertreterinnen der Stadt Frankfurt auf Ziele verständigt, die mit dem nachfolgenden Antragstext von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen

R - StR Jan Schneider
V
H

werden sollen. In diesem Zusammenhang soll die Vorlage M47/2019 bis zu den Haushaltsberatungen 2020/21 zurückgestellt werden.

Die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

I. Sichere Radwege für alle, auch für unsere Kinder und Senioren und Seniorinnen

Die Stadt Frankfurt am Main wird kontinuierlich an allen Straßen in ihrer Baulast ohne regelwerkskonforme Radverkehrsführung mit einer Regelgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h neue Radverkehrsanlagen schaffen und alte umbauen.

Es wird angestrebt, bis 2023 mindestens 45 km an Radverkehrsanlagen neu zu bauen bzw. umzugestalten. Der Magistrat wird beauftragt, die nötigen Planungen und Maßnahmen zu ergreifen.

Ziel ist hierbei, die Radverkehrsanlagen nach erforderlichem aktuellem Standard auszubauen. Radverkehrsanlagen sind baulich getrennt auszuführen, außer dort, wo zwingende Gründe dagegen sprechen. An Stellen, an denen kein separater baulich getrennter Radweg möglich ist, sind Radfahrstreifen mit baulichen Elementen zu prüfen und ggf. umzusetzen, um den Radfahrstreifen abzusichern. Die Entscheidung liegt im Einzelfall bei der Straßenverkehrsbehörde. Vor der endgültigen baulichen Umsetzung ist die Stadtverordnetenversammlung zu beteiligen.

Künftige Radverkehrsanlagen sollen im Idealfall:

- deutlich breiter sein
- bequemes und sicheres Überholen muss möglich sein
- also Breite in der Regel mindestens 2,3 m in Ausnahmefällen mindestens 2 m
- einheitlich, ohne Senken, mit leicht befahrbarem Belag, ohne Unterbrechungen
- durch bauliche Maßnahmen getrennt von anderen Verkehrsarten effektiv von Kraftfahrzeugen freigehalten
- nicht zu Lasten des ÖPNV und der Fußgänger und Fußgängerinnen errichtet
- Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr sollen hierbei grundsätzlich in Erwägung gezogen werden, dies gilt sowohl für den ruhenden Verkehr als auch für die Umwandlung von Fahrspuren, wenn dies im Sinne der Radverkehrsförderung alternativlos erscheint.
- bei Neubaumaßnahmen sind die üblichen Maßnahmen zur Gliederung des Straßenraums zu hinterfragen und innovative Ansätze zu prüfen, die eine bedarfsorientierte Führung des Radverkehrs ermöglichen und Konflikte zwischen Fuß-, Rad-, Autoverkehr und anderen Verkehrsarten minimieren
- „Quetschlösungen“ im Straßenraum im Zusammenspiel zwischen Straßenbahnführungen, Radverkehrsanlagen und beispielsweise Senkrechtparkplätzen sind zu vermeiden
- alte Radfahrstreifen und Schutzstreifen im Bestand ohne Sicherheitstrennstreifen erhalten eine neue Markierung, die den aktuellen Standards entspricht, eine bauliche Abtrennung wird geprüft
- an potenziellen Gefahrenstellen wird die Radverkehrsführung rot eingefärbt.

Im Zuge der Umgestaltung sind ebenfalls zu prüfen:

- die Ampelschaltungen (ausreichende Länge der Grünphase, um Straßen in einer Ampelphase zu queren)
- oder alternativ ausreichende Größe von Verkehrsinseln, auch für Lastenräder/Fahrräder mit Anhängern
- grüne Welle für Radfahrer und Radfahrerinnen / Grünschaltung für Radfahrer und Radfahrerinnen vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV), um Einfahrt in die Kreuzung zu ermöglichen.

Erste konkrete Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen:

Die im Folgenden genannten konkreten Maßnahmen werden zuerst durchgeführt. Dringend notwendige Verbesserungen an der Radinfrastruktur in allen anderen Frankfurter Stadtteilen werden in einem nächsten Schritt identifiziert und umgesetzt.

1. Bockenheimer Landstraße

Die vorliegende Planung des Amtes für Straßenbau und Erschließung, die die Verbreiterung der baulichen Bestandsradwege in beiden Fahrtrichtungen, unter Berücksichtigung des Entfalls einer Fahrspur vorsieht, soll mit Priorität weiter verfolgt werden. Bei der Planung wird eine Kapazitätsprüfung für die Abwicklung des Autoverkehrs an den einzelnen Knotenpunkten zur Bewertung der Auswirkungen des Wegfalls von separaten Abbiegespuren vorgenommen. Der Magistrat wird gebeten, noch 2019 eine Vorplanungsvorlage vorzulegen und im Haushaltsplanentwurf für das Jahr 2021 eine Einzelveranschlagung im Investitionsprogramm (IPG) vorzunehmen, so dass im Jahr 2021 mit dem Umbau begonnen werden kann.

2. Schwarzwaldstraße/Rennbahnstraße

Die vorliegende Planung des Amtes für Straßenbau und Erschließung soll ebenfalls mit Priorität weiter verfolgt werden, so dass im Jahr 2021 mit dem Umbau begonnen werden kann. Der Magistrat wird gebeten, noch 2019 eine Vorplanungsvorlage vorzulegen und im Haushaltsplanentwurf für das Jahr 2021 eine Einzelveranschlagung im IPG vorzunehmen.

3. Schweizer Straße

Aufgrund der komplexen Gegebenheiten und dem beengten Straßenquerschnitt soll für die Schweizer Straße ein städtebaulicher Wettbewerb im Jahre 2020 ausgeschrieben werden. Ziel ist es, eine städtebaulich attraktive Lösung zu finden, die die unterschiedlichsten Nutzungsanforderungen betrachtet und hierbei vor allem die Situation für den Radverkehr und die Aufenthaltsqualität für alle Menschen deutlich verbessert. Dabei wird auch eine Ausweisung als Fahrradstraße im Abschnitt zwischen Gartenstraße und Hedderichstraße untersucht.

Provisorische bestandsnahe Markierungslösungen

Einige Hauptverkehrsstraßen verfügen über gar keine Radverkehrsführung und sind zugleich durch den motorisierten Individualverkehr stark belastet. Bevor es an nachfolgenden Straßen zu dauerhaften baulichen Umgestaltungen mit etwaigen Querschnittsveränderungen kommt, soll zunächst im Rahmen provisorischer baulicher Trennungen und Markierungen die

Flächenumverteilung zugunsten des Radverkehrs erprobt werden. Die Maßnahmen an den betroffenen Straßen werden evaluiert und durch wissenschaftliche Verkehrsuntersuchungen begleitet. Nach Einrichtung jeder einzelnen Radverkehrsanlage soll nach einem Jahr Bilanz gezogen werden, welche weiteren Schritte vollzogen werden. Dies schließt ausdrücklich je nach Ergebnis eine Beibehaltung der Markierungslösung, eine Weiterentwicklung hin zu einer baulichen Lösung oder eine Rückabwicklung ein. Sollte sich bereits während des Evaluationszeitraums zeigen, dass ein Abschnitt nicht „funktioniert“, werden unverzüglich Gespräche aufgenommen, um die Konsequenzen zu besprechen. Die Umsetzung der nachfolgenden Maßnahmen soll im Jahr 2019 begonnen werden:

1. Konrad-Adenauer-Straße und Kurt-Schumacher-Straße

Zwischen Battonstraße/Berliner Straße und Friedberger Tor wird in beide Fahrrichtungen ein Radfahrstreifen eingerichtet. Es soll eine Absicherung durch provisorische bauliche Elemente erfolgen, außer dort, wo zwingende Gründe dagegen sprechen. Bereits 2019 wird mit der Einrichtung der Radverkehrsanlage in Fahrrichtung Norden begonnen. Die Fahrtrichtung Süden soll 2020 eingerichtet werden.

2. Friedberger Landstraße

Zwischen Friedberger Tor und Friedberger Platz wird in beide Fahrrichtungen ein Radfahrstreifen eingerichtet. Es soll eine Absicherung durch provisorische bauliche Elemente erfolgen, außer dort, wo zwingende Gründe dagegen sprechen. Zwischen Friedberger Platz und Egenolffstraße wird eine sichere Führung des Radverkehrs über die Rotlintstraße eingerichtet. Die Umsetzung der Maßnahme ist für 2020 vorgesehen. Die Einrichtung auf der Friedberger Landstraße erfolgt phasenweise.

3. Mörfelder Landstraße/ Offenbacher Landstraße

Die betroffenen Abschnitte zwischen *Auf dem Mühlberg* und *Breslauer Straße* ohne Radverkehrsanlagen erhalten, unter Entfall der dritten Fahrspur, ein Angebot für den Radverkehr in beide Richtungen. Abhängig vom Querschnitt ist zum Teil nur ein Schutzstreifen möglich. Es soll eine Absicherung durch provisorische bauliche Elemente erfolgen, außer dort, wo zwingende Gründe dagegen sprechen.

4. Hanauer Landstraße

Zwischen Ostbahnhof und Ratsweg-Kreisel werden die Bestandsradwege in beide Richtungen optimiert.

Auf der Südseite soll auf die Stellplätze auf dem Bord verzichtet werden, dafür entsteht ein breiter Rad- und Fußweg.

Auf der Nordseite soll der vorhandene Rad- und Fußweg durch bestandsnahe Lösungen (bauliche Absicherungen, Verzicht einzelner Stellplätze) verbessert werden.

Zwischen Anlagenring und Ostbahnhof wird in beide Richtungen eine Markierungslösung mit baulicher Absicherung angestrebt. Der Radfahrstreifen soll durch den Verzicht der Stellplätze auf der rechten nicht mehr genutzten Fahrspur eingerichtet werden.

Ferner soll die sichere Führung auf Parallelrouten ernsthaft als Alternative geprüft werden.

5. Mainzer Landstraße

Die bestehenden Lücken entlang der Mainzer Landstraße im Bereich Galluswarte bis Mönchhofstraße solle in beiden Fahrrichtungen durch eine Markierungslösung geschlossen werden; es soll eine Absicherung durch provisorische bauliche Elemente erfolgen, außer dort, wo zwingende Gründe dagegen sprechen. Ferner soll die sichere Führung auf Parallelrouten ernsthaft als Alternative geprüft werden.

6. Hauptbahnhof

Zwischen Baseler Platz und Platz der Republik wird in Fahrrichtung Norden eine provisorische Radverkehrsanlage geschaffen, die baulich abgesichert wird, außer dort wo zwingende Gründe dagegen sprechen. Die Einrichtung der Radverkehrsführung findet zu Lasten von Stellplätzen bzw. Fahrspuren statt. Ein Entfall von Fahrspuren setzt eine positive Kapazitätsprüfung voraus. In Fahrrichtung Süden soll ebenfalls eine Radfahrstreifenlösung erarbeitet werden und - vorbehaltlich etwaiger Baustelleneinrichtungsf lächen der DB-Maßnahme zur Umgestaltung der B-Ebene - als provisorische Lösung ermöglicht werden.

7. Schöne Aussicht

Nach Öffnung des nördlichen Mainufers für den Rad- und Fußverkehr wird, mindestens bis zum Ende der Sperrung des nördlichen Mainufers für den Autoverkehr, in der *Schönen Aussicht* eine Radverkehrsanlage in beide Fahrrichtungen geschaffen. Dies wird durch den Entfall der zweiten Fahrspur in östliche Richtung ermöglicht. Mit dieser Maßnahme wird eine wichtige Radverkehrslücke im innerstädtischen Bereich in Ost/West Richtung geschlossen.

II. Fahrradfreundliche Nebenstraßen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Die Stadt Frankfurt am Main wird in den nächsten Jahren weitere Nebenstraßen für den Radverkehr attraktiv umgestalten. Dies geschieht bevorzugt vor Kitas und Schulen, in Wohngebieten und Bereichen mit hoher Verkehrsdichte. Der Magistrat wird beauftragt, ein Maßnahmenpaket für die Jahre 2020-2025 zu entwickeln, das auch die Einrichtung neuer Fahrradstraßen berücksichtigt. Die Vorschläge des Radentscheids werden hierbei geprüft und in die Planung mit einbezogen. Es wird angestrebt, pro Jahr mind. fünf Kilometer (wenn möglich bis zu zehn Kilometer) Nebenstraßen fahrradfreundlich umzugestalten.

Fahrradfreundliche Nebenstraßen zeichnen sich unter anderem durch folgende Merkmale aus, die jeweils im Einzelfall auf Umsetzbarkeit zu prüfen sind:

- Ausweisung von Fahrradstraßen ohne KFZ-Durchgangsverkehr
- Aufpflasterung von Einmündungen aus Seitenstraßen bei Führung des Radwegs auf Gehwegniveau
- Freihalten von Sichtachsen, insbesondere an Kreuzungen, z.B. durch Wegfall und ggf. bauliche Einfassung von Stellplätzen („Gehwegnasen“)
- falls kein Schutzstreifen vorhanden ist oder markiert wird, Markierung von Sharrows auf der Straße
- Schaffung von Sackgassen, Sperrung von Durchfahrten zur Eliminierung des Durchgangsverkehrs bei Offenhaltung für Fahrradfahrende und FußgängerInnen

Primär sollen folgende Straßen durch die Verwaltung auf eine Umgestaltung nach den oben beschriebenen Merkmalen hin geprüft werden:

1. Achse Robert-Mayer-Straße und Kettenhofweg
2. Oeder Weg
3. Frankenallee
4. Gutzkowstraße
5. Oberräder Fußweg
6. Nordendstraße
7. Grüneburgweg
8. Moselstraße, Westend
9. Daimlerstraße/Schielestraße (Umfahrung Hanauer Landstr., Anschluss an Trasse nach Hanau, siehe III.)
10. Brückenstraße
11. Zeuläckerstraße

III. Durchgehende innerstädtische Fahrradtrassen

Die Stadt Frankfurt am Main wird die Planung zur Schaffung innerstädtischer Fahrradtrassen vorantreiben. Bis 2025 soll ein Bündel an Maßnahmen umgesetzt werden, das sowohl die Einrichtung der Radschnellwegverbindungen in die Region (Frankfurt, Hanau, Taunus) als auch innerstädtische Trassen entlang des Anlagen- und Cityrings, wie auch die Verbesserung der Fahrradachse am Main als bedeutende Ost/West-Verbindung, mit einbezieht. Die Führung von Radschnellwegeverbindungen und Fahrradtrassen soll entsprechend der Förderstandards des Landes Hessen erfolgen. Es wird angestrebt, pro Jahr mindestens fünf Kilometer Fahrradtrassen einzurichten.

Fahrradtrassen richten sich insbesondere an Pendler und Pendlerinnen und Langstrecken-Radfahrer und -Radfahrerinnen. Sie werden möglichst barrierefrei, d.h. kreuzungsfrei auf einem Niveau und in ausreichender Breite ausgeführt, um gefahrlos Gegenverkehr (wo relevant) und Überholen zu ermöglichen.

Die Stadt Frankfurt wird insbesondere die bereits in Planung befindlichen Radschnellwege nach Darmstadt und Hanau auf Frankfurter Stadtgebiet fertigstellen.

Darüber hinaus prüft die Stadt schwerpunktmäßig die Einrichtung von Fahrradtrassen auf den folgenden Strecken:

1. Cityring und Anlagen: Beachtung der diversen Liefer- und Anliegerverkehre für die Innenstadt. Verschiedene Varianten sind möglich:
 - baulich abgetrennter Radweg auf City- und Anlagenring, jeweils in aktueller Fahrtrichtung, nach Möglichkeit zur Grünanlage hin orientiert (also Cityring links, Anlagenring links)
 - Einrichtung eines sehr breiten baulich abgetrennten Zweirichtungsradwegs auf entweder City- oder Anlagenring.

2. Nördliches Mainufer: Hier sind insbesondere zu prüfen eine Nutzung des Hafentbahn-Gleisbetts (technische Lösung mit Gummilippen erforderlich). Im zentralen Abschnitt zwischen Untermainbrücke und Alter Brücke ist die Kombination mit dem für Kraftfahrzeuge gesperrten Mainkai zu beachten und in die Planung zu integrieren. Alternativ wird die Hafentbahntrasse ebenfalls für die ÖPNV Nutzung untersucht.

IV. Kreuzungen werden für den Fuß- und Fahrradverkehr sicherer

Die Stadt Frankfurt am Main wird ein Programm zum Umbau von Kreuzungen erarbeiten. Im ersten Schritt werden bis 2022 mindestens 15 durch Licht-Signal-Anlagen geregelte Kreuzungen fußgänger-, fahrradfreundlich und barrierefrei umgebaut. Hierzu gehören sowohl bestandsnahe Umbaumaßnahmen als auch die Erprobung von Kreuzungsvarianten nach Kopenhagener und niederländischem Vorbild.

Der Fokus muss dabei auf der Sicherheit von Fuß- und Radverkehr liegen, d.h. der Umbau sollte nach Möglichkeit so erfolgen, dass Sichtachsen freigehalten werden, Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen und Fußgänger und Fußgängerinnen vor dem MIV in die Kreuzung einfahren können und der MIV möglichst im rechten Winkel auf die anderen Verkehrsströme trifft (Modell der „Protected Intersection“). Möglichkeiten sind hier konkret:

- Die Verbesserung der Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich durch die Schaffung von Fahrradabstellplätzen
- die Einrichtung von „Gehwegnasen“ für Fußwege
- die Einrichtung von „Vorstreckungen“ für Autofahrer und Autofahrerinnen (Abbiegen im rechten Winkel), etc. Auf Erfahrungen aus anderen Städten ist hierbei zurückzugreifen.

Die Stadt Frankfurt am Main orientiert sich bei der Priorisierung der Kreuzungen an den aktuellen Unfallstatistiken und gestaltet zuerst die Kreuzungen um, die Unfalhäufungen aufweisen. Eine Kreuzung muss aber kein nachgewiesener Unfallschwerpunkt sein, um umgestaltet zu werden.

Zunächst sind die folgenden Kreuzungen auf eine Umgestaltung der Verkehrsführung mit den oben beschriebenen Merkmalen zu prüfen:

1. Mainkai / Neue Mainzer Straße
2. Adickesallee / Eckenheimer Landstraße
3. Eschenheimer Tor (oben und unten)
4. Taunusanlage / Bockenheimer Landstraße
5. Obermainkai / Oskar-von-Miller-Straße
6. Grüneburgweg / Eschersheimer Landstraße
7. Hansaallee / Miquelallee
8. Junghofstraße / Taunusanlage
9. Fischerplätzchen
10. Bockenheimer Landstraße / Zeppelinallee
11. Schweizer Straße / Mörfelder Landstraße
12. Alfred-Brehm-Platz (Zoo)
13. Kaiserplatz
14. Jean-Monnet-Straße / Hügelstraße
15. Friedberger Tor

V. Deutlich mehr Fahrradparkplätze

Die Stadt Frankfurt am Main strebt an, 2.000 weitere Fahrradparkplätze pro Kalenderjahr zu errichten. Dies beinhaltet im wesentlichen Fahrradbügel, überdachte Abstellanlagen, Doppelstockparker, Fahrradboxen an ÖPNV-Haltestellen und Fahrradgaragen in Wohnquartieren.

Bei der Platzierung der Parkplätze ist darauf zu achten, dass sich die Abstellanlagen in den Straßenraum einfügen und den Fußverkehr nicht behindern. Die Umnutzung von KFZ-Stellplätzen ist zu prüfen.

An Haltestellen des ÖPNV wird zudem die Zahl überdachter Abstellplätze massiv ausgeweitet. An größeren ÖPNV-Haltestellen werden außerdem Luftpumpen/Reparaturstationen eingerichtet (Beispiel Konstabler Wache).

VI. Kampagne für die Frankfurter Fahrrad-Metropole

Die Stadt Frankfurt am Main investiert in die Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs. Ziel der Kampagne ist es, den Radverkehrsanteil im Stadtgebiet und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen im Straßenverkehr zu erhöhen.

Im Rahmen der Kampagne wird insbesondere auf die Gefahren von „Dooring-Unfällen“, Abbiegeunfällen und zu geringen Überholabständen hingewiesen.

VII. Projektgruppe „Fahrradfreundliche Stadt“

Der Magistrat wird beauftragt, eine Projektgruppe „Fahrradfreundliche Stadt“ zu bilden, und im Haushaltsentwurf 2020/21 den hierfür erforderlichen Personalkostenmehrbedarf abzubilden.

Für die Projektgruppe „Fahrradfreundliche Stadt“ werden 18 auf fünf Jahre befristete Stellen geschaffen. Im Rahmen einer Evaluierung der Arbeit der Projektgruppe „Fahrradfreundliche Stadt“ nach drei Jahren wird eine Fortsetzung der Projektorganisation sowie die Überführung der Projektstellen in den regulären Stellenplan geprüft.

Organisationseinheit	Anzahl Stellen	Stellenbezeichnung	Stellenwert	Finanzielle Auswirkungen
Amt 36	3	Tech. Ang.	E 12	285.000, 00 €
Amt 36	1	Tech. Ang.	E 10	78.000, 00 €
Amt 66	3	Tech. Ang.	E 12	285.000, 00 €
Amt 66	1	Tech. Ang.	E 14	103.000, 00 €
Amt 36	10	Betriebs-Ang.	E 6	620.000, 00 €

Damit die Projektgruppe „Fahrradfreundliche Stadt“ noch 2019 ihre Arbeit aufnehmen kann, können die vorgenannten Projektstellen im Rahmen des Dezernatsbudgets des Dezernates VI sofort ausgeschrieben und besetzt werden.

VIII. Kampagne für die Durchsetzung bestehender Verkehrsregeln

Damit die neue Radinfrastruktur auch genutzt werden kann, verstärkt die Stadt Frankfurt massiv ihre Maßnahmen gegen Falschparker und Falschparkerinnen zum Beispiel durch Abschleppen insb. auf Radwegen. Dazu gehört auch eine verstärkte Präsenz der städtischen Verkehrspolizei auf Fahrrädern.

Um bei Baustellen für eine sichere Fuß- und Radverkehrsführung Sorge zu tragen, stellt der Magistrat sicher, dass Baustellen regelmäßig kontrolliert werden. Im Straßenverkehrsamt wird hierzu eine neue Stelle eingerichtet, an die sich die Bürger und Bürgerinnen auch mit Beschwerden wenden können.

IX. Finanzierung einer fahrradfreundlichen Verkehrspolitik

Der Magistrat wird beauftragt, folgende Finanzmittel bereitzustellen.
Im Haushaltsjahr nicht abgerufene Mittel im Ergebnis- und Investitionshaushalt (Ausnahme: Personalkosten) sollen entsprechend der jeweiligen Budgetierungsmerkmale in folgende Haushalte übertragen werden, damit die Gelder trotzdem dem Radverkehr zu Gute kommen. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der Gesamtdeckung des Haushalts der Stadt Frankfurt.

Ergebnishaushalt:

Finanzmittel für Projektgruppe „Fahrradfreundliche Stadt“ (siehe Tabelle)

8 Projektstellen technische Angestellte	751.000 €
10 Projektstellen Verkehrspolizei	620.000 €
Ausbildungskosten Hipo – Lehrgang:	2.715 €
Ausbildungskosten interne praktische Ausbildung:	4.420 €
Gesamt bei 10 MA: (einmalig 2020)	71.350 €
Dienstbekleidung Grundausrüstung: 2.812 € pro Mitarbeiter	
Dienstbekleidung Radfahrstaffel: 400 € pro Mitarbeiter	
Gesamt bei 10 MA: (einmalig 2020)	32.120 €
Finanzmittel für Öffentlichkeitsarbeit (Amt 36):	200.000 €
Erhöhung der Unterhaltungsmittel Straßenbau (Provisorische Maßnahmen Radverkehr, Markierungsarbeiten, Roteinfärbungen, etc)	2.500.000 €
Finanzbedarf im Ergebnishaushalt	
2020	4.174.470 €
2021	4.071.000 €

Investitionshaushalt:

Aufstockung der Mittel in 2020 auf 5,5 Mio €. Zusätzlicher Finanzbedarf 2.500.000 € (2020)

Aufstockung der Mittel in 2021 auf 13 Mio €. Zusätzlicher Finanzbedarf 10.000.000 € (2021)
Fahrradabstellanlagen Aufstockung auf 250.000 TSD € 100.000 € (2020/21)
und Fortschreibung in der mittelfristigen Finanzplanung entsprechend den Haushaltsansätzen
des Jahres 2021.

(bewegliches Vermögen zur Ausstattung der Fahrradstaffel)

Anschaffung Dienstrad (einmalig 2020)	2.500 € pro Stück x 10 MA	25.000 €
Mobida - Gerät (einmalig 2020)	2.600 € pro Stück x 10 MA	26.000 €

Finanzbedarf im Investitionshaushalt	2.651.000 € (2020)
	10.100.000 € (2021)

In der Summe sollen somit für das Jahr 2020	6.825.470 € (2020)
und für das Jahr 2021 und folgende Jahre	14.171.000 € (2021)
zusätzlich zur Verfügung gestellt werden.	

Die investiven Mittel sind sowohl für Planungen als auch für bauliche Maßnahmen heranzuziehen.

Der Magistrat wird gebeten, zur Refinanzierung der Radverkehrsmaßnahmen entsprechende Förderanträge einzureichen.

Die vorgenannten Maßnahmen gehen sehr weit über die bislang avisierten Radverkehrsmaßnahmen der Stadt Frankfurt am Main hinaus und erfordern umfassende Planungen und eine Weiterentwicklung des Gesamtnetzes. Eine zügige Entwicklung der Planung und Umsetzung erfordert die Schaffung einer Projektgruppe „Fahrradfreundliche Stadt“, eine Ausweitung der Anzahl der Beschäftigten und die Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel, auch um andere Projekte im Verkehrsbereich nicht zu vernachlässigen (z.B. der barrierefreie Ausbau von Haltestellen, die Sanierung von Industriestraßen, Grunderneuerungen, die Umsetzung des Lückenschlussprogramms für den Radverkehr, Schöneres Frankfurt, ÖPNV-Beschleunigung).

X. Radverkehrskonzeption und Statusberichte

Der Magistrat wird aufgefordert, sämtliche vorgenannten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in die bisherige Gesamtkonzeption zu integrieren und diese in Form eines Radverkehrsentwicklungsplans zu verschriftlichen. Die Gesamtkonzeption samt Statusbericht ist der Stadtverordnetenversammlung erstmals im Jahre 2021 vorzulegen. Der Bericht an die Stadtverordnetenversammlung wird in der Folge alle zwei Jahre fortgeschrieben.

CDU-Fraktion

Michael zu Löwenstein
Fraktionsvorsitzender

SPD-Fraktion

Ursula Busch
Fraktionsvorsitzende

DIE GRÜNEN im Römer

Jessica Purkhardt
Sebastian Popp
Fraktionsvorsitzende