

DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 19.02.2024

Dezernat: XII - Mobilität

Eingang Amt 01: 19.02.2024, 11:00 Uhr

Bericht des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung

B 74

M

Anhörung Ortsbeiräte 1 bis 16

Betreff

Fahrradstadt Frankfurt am Main

Vorgang

a) Beschluss der Stadtverordnetenversammlung	vom 29.08.2019	§ 4424 Ziffer III J.
b) Antrag d. CDU-, SPD-, GRÜNEN-Fraktion	vom 18.06.2019	NR 895
c) Etat-Antrag d.	vom	E
d) Anregung des Ortsbeirats	vom	OA
e) Etat-Anregung des Ortsbeirats	vom	EA
f) Anregung der KAV	vom	K
g) Anfrage d.	vom	A
h) Initiative des Ortsbeirats	vom	OI
i) Beschluss des Ortsbeirats	vom	§
j) Bericht des Magistrats	vom 06.05.2022	B 199

Vertraulich: ja nein

Anlage(n):

Begründung der Vertraulichkeit:

Der oben bezeichnete Beschluss lautet: - auszugsweise -

"[...] J. 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.

(NR 895) [...]"

Die oben bezeichnete Anfrage lautet:

Die oben bezeichnete Initiative lautet:

Zwischenbericht:

Bericht:

I. Sichere Radwege

Mit dem Ziel sichere Radverkehrsangebote für alle Altersklassen in Frankfurt am Main zu schaffen, die im Idealfall nicht nur 2,30 m breit und baulich getrennt sind, sondern auch den zeitgemäßen Qualitätsstandards, wie zum Beispiel gut befahrbaren Oberflächen und Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Pkw entsprechen, werden in Frankfurt am Main Radverkehrsanlagen geplant.

Bauliche Lösungen

Für die „ersten konkreten Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen“ sind im Beschluss die Hauptverkehrsstraßen Bockenheimer Landstraße, Schwarzwaldstraße/Rennbahnstraße und Schweizer Straße genannt.

In der Bockenheimer Landstraße besteht die besondere Herausforderung, die unter Naturschutz stehenden Baumreihen zu erhalten und dennoch eine anforderungsgerechte Radverkehrsanlage zu konzipieren. Hierzu wurde in der Vorplanung die Verkehrsfläche im Straßensbereich umverteilt und der Fahrbahnquerschnitt von drei auf zwei Fahrspuren reduziert. Derzeit erfolgt die Erarbeitung der Entwurfsplanung. Die Bau- und Finanzierungsvorlage ist gerade in der Ämterabstimmung und wird bald in den Geschäftsgang gegeben werden. Schwierigkeit hierbei ist, dass die Mainova AG die Verlegung einer Fernwärmeleitung in der Bockenheimer Landstraße zwischen Beethovenstraße und Feuerbachstraße plant und die beiden Projekte eng aufeinander abgestimmt werden müssen.

Die bereits vor dem Stadtverordnetenbeschluss beschlossene Vorplanung für die Schwarzwaldstraße/Rennbahnstraße wurde hinsichtlich der beschlossenen Qualitätsstandards überarbeitet. Die Vorplanungsvorlage wurde am 12.05.2022 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Die darin erteilte Auflage des Abschlusses einer Planungsvereinbarung zwischen ASE, SEF und VGF konnte inzwischen erfüllt werden. Die Planungsvereinbarung ist unterschrieben. Die Unterlagen für die Ausschreibung der weiterführenden Planung werden derzeit vorbereitet. Eine Vergabe soll in 2024 erfolgen.

Die Schwarzwaldstraße ist auch eine wichtige Radverkehrsbeziehung zum Waldstadion und soll daher - auch vor dem Hintergrund der bevorstehenden Fußball-Europameisterschaft (EM 2024) - bis zum geplanten Umbau für den Radverkehr sicherer gestaltet werden.

Aufgrund der geringen Breite von nur 50 cm zwischen Straßenbahn-Gleisen und dem Bord auf der Westseite der Schwarzwaldstraße ist Radfahren in Fahrtrichtung Süden auf der Fahrbahn nicht möglich. Daher soll der Radverkehr durch eine Markierungs- und Beschilderungslösung die Möglichkeit erhalten, auf die östliche Seite der Schwarzwaldstraße zu wechseln und auf dem östlichen Geh- und Radweg in zwei Richtungen zu fahren. Durch Abpollern der heutigen Schrägparkplätze wird in der Schwarzwaldstraße (zwischen Straßenbahnhaltestelle Oberforsthaus und Johann-Klotz-Straße) eine ausreichende Breite für einen gemeinsamen Geh- und Radweg geschaffen. Eine Querungshilfe in der Schwarzwaldstraße (auf Höhe Johann-Klotz-Straße) sowie eine rot eingefärbte Furt über den Abzweig auf die B43/44 ermöglichen ein sicheres Queren auf die Ostseite.

Das Ziel für die Schweizer Straße ist die Umgestaltung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie eine Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Straßenraums durch Begrünung und Belebung. Eine besondere Herausforderung liegt in der Neuordnung des ÖPNV durch die Verlegung der Straßenbahnhaltestellen.

Nach erfolgter Machbarkeitsstudie wurde diese dem Städtebaubeirat und Ortsbeirat vorgestellt und diente in einem weiteren Schritt unter Beteiligung der Öffentlichkeit als Vorlage des anschließenden verkehrs- und freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs für den Schweizer Platz mit Ideenteil für die Schweizer Straße.

Im Juli 2023 fand die Preisgerichtssitzung statt, in der zwei 2. Preise sowie ein 3. Preis und eine Anerkennung vergeben wurden. An den Wettbewerb schließt sich das VgV-Verfahren zur Vergabe der Planungsleistungen für den Schweizer Platz an, welches derzeit vorbereitet wird. Im ersten Halbjahr 2024 soll die Planung vergeben werden. Parallel dazu wird die Vergabe der Planung für die Schweizer Straße vorbereitet, sodass in 2024 beide Planungen vergeben werden können.

Bestandsnahe Markierungslösungen

Für folgende Hauptverkehrsstraßen wurde seit 2021 eine Flächenumverteilung mittels Radfahrstreifen (meist baulich geschützt) durchgeführt:

- Walter-Kolb-Straße (2021)
- Berliner Straße (2022)
- Dreieichstraße (2022)
- Senckenberganlage (2022)
- Friedberger Landstraße zwischen Rat-Beil-Straße und Nibelungenallee (2023)
- Hohenstaufenstraße (2023)
- Mainzer Landstraße zwischen Hafenstraße und Platz der Republik (2023)
- Dillenburger Straße (2023)

Darüber hinaus sind folgende Maßnahmen aktuell in der Verfügung bzw. Umsetzung:

- Hanauer Landstraße zwischen Rückertstraße und Ernst-Achilles-Platz sowie zwischen Ernst-Achilles-Platz und Anlagenring (in Umsetzung)
- Henschelstraße zwischen Röderbergweg und Danziger Platz
- Wilhelm-Leuschner-Straße
- Am hohen Weg zwischen Große Nelkenstraße und Industriebhof

Aufgrund sich örtlich überlagernder Tiefbauarbeiten anderer übergeordneter Projekte war die vollständige Umsetzung am Hauptbahnhof bislang nicht möglich. Am Hauptbahnhof kann in Fahrtrichtung Süden erst nach Abschluss der Arbeiten der Deutsche Bahn AG an der B-Ebene ein abgetrennter Radweg bei Wegfall einer Fahrspur eingerichtet werden.

II. Fahrradfreundliche Nebenstraßen

Die sichere und komfortable Führung auf Nebenstraßen mit einer hohen Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr sowie Anwohner:innen war ebenfalls Teil des Beschlusses zur NR 895.

In den vergangenen beiden Jahren wurde die bestandsnahe Umgestaltung des Oeder Wegs zu einer Fahrradstraße umgesetzt und abgeschlossen. Seither konnte durch die Einrichtung der Zufahrtsbeschränkung von Süden sowie des Modalfilters auf Höhe Holzhausenstraße der Durchgangsverkehr deutlich verringert werden, sodass Radfahrende sicherer unterwegs sind. Durch die Aufstellung von mobilen Baumkübeln sowie Parklets als Verweilbereiche ohne Konsumzwang und verschiedene Drehliegen und Spielmöglichkeiten konnte der Oeder Weg deutlich im Erscheinungsbild und in der Aufenthaltsqualität aufgewertet werden.

Für den Grüneburgweg konnte die fahrradfreundliche Umgestaltung im mittleren Abschnitt zwischen Reuterweg und Mitscherlichplatz umgesetzt werden. Es wurde ein Modalfilter an der Kreuzung mit der Feldberg-/Wolfgangstraße eingerichtet, um Durchgangsverkehr zu unterbinden. Die Planung für den westlichen Abschnitt konnte ebenfalls konkretisiert werden.

Die Umgestaltung hat im IV. Quartal 2023 begonnen. Für den östlichen Abschnitt wurde eine Planung erarbeitet und dem Ortsbeirat sowie den Gewerbetreibenden vorgestellt. Eine Umsetzung ist für Frühjahr 2024 geplant.

Der Kettenhofweg wurde pünktlich zur Eurobike 2023 in eine Fahrradstraße umgestaltet und bietet seither eine gut zu befahrende Fahrradachse in Ost-West-Richtung.

Weitere zukünftig fahrradfreundliche Nebenstraßen, wie die Nordendstraße oder die Brückenstraße, sind in der Planung. Auch hier soll es 2024 konkret an die Umsetzung gehen. Die anderen Nebenstraßen stehen teilweise in Abhängigkeit zu anderen Projekten und werden kontinuierlich weiter beplant. In der Moselstraße ist für den Radverkehr die sogenannte „Grüne Welle im Rotlichtviertel“ angeordnet und steht kurz vor der Umsetzung.

III. Durchgehende innerstädtische Fahrradtrassen

Für den Alltagsradverkehr und insbesondere für den Berufsradverkehr sollen die sogenannten Fahrradtrassen zügige, komfortable und sichere Verbindungen im Stadtgebiet sein.

City-/Anlagenring

Eine dieser Trassen verläuft entlang des City-/Anlagenrings, welcher eine dauerhaft funktionierende Lösung braucht und derzeit noch zu großen Teilen keine (mit Ausnahme der Hochstraße) gesonderte Radverkehrsinfrastruktur aufweist. Hierfür wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, welche 2023 abgeschlossen werden konnte. Das Ergebnis der Studie wurde im März 2023 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Da die Planung und Umsetzung des gesamten Projekts sehr umfangreich ist, muss das Gesamtprojekt in Teilprojekte zerlegt und sukzessive umgesetzt werden. Zunächst wurde für die Bockenheimer Anlage, das Eschenheimer Tor inkl. Zweirichtungslösung vom Oeder Weg bis zur Hauptwache sowie für die Bleichstraße die Planung aufgenommen.

Nördliches Mainufer

Am nördlichen Mainufer wurde die Netzlücke am Mainkai geschlossen. Unter Entfall einer Fahrspur wurden in beiden Fahrtrichtungen ein rot markierter Schutz-/Radfahrstreifen eingerichtet. Damit wurde eine durchgängige Alternative, östlich der Wiesenhüttenstraße in Verbindung mit dem Abschnitt Schöne Aussicht, zum stark frequentierten Mainuferweg geschaffen.

Radschnellverbindungen

Auf regionaler Ebene laufen gegenwärtig neun Vorhaben zu Radschnellschnellverbindungen. Frankfurt am Main ist an sechs Vorhaben beteiligt.

Vorhabenträger Regionalpark Südwest GmbH:

Darmstadt – Frankfurt (FRM 1), Projektstatus: laufende Vorplanung (seit 2021)

Der FRM 1 teilt sich in zwei Abschnitte auf, den Bereich Stadtwald und den Bereich Stadtraum. Der Bereich Stadtwald umfasst den Teil vom Eintritt ins Stadtgebiet im Stadtwald im Süden von Neu-Isenburg kommend bis zum Beginn des Ziegelhüttenweges, der Bereich Stadtraum schließt hier an, verläuft über den Ziegelhüttenweg, Oppenheimer Landstraße und Holbeinstraße bis zum Holbeinsteg am Main.

Für den Bereich Stadtwald liegt die Vorplanung vor und soll noch in 2023 verwaltungsintern abgestimmt werden. Für den Bereich Stadtraum liegt die Vorplanung für den Ziegelhüttenweg vor, der restliche Verlauf Richtung Norden befindet sich noch in der verwaltungsinternen Abstimmung. Es ist geplant, die Vorplanungsvorlage in 2024 vorzulegen.

Vorhabenträger Regionalverband FrankfurtRheinMain:

Wiesbaden – Frankfurt (FRM 3), Projektstatus: laufende Machbarkeitsstudie

Vordertaunus – Frankfurt (FRM 5), Projektstatus: Beginn Vorplanung

Die Machbarkeitsstudie zum FRM 5 konnte in 2022 erfolgreich abgeschlossen werden. Im Juli 2023 wurde eine Planungs- und Bauvereinbarung zwischen dem Regionalverband und den am FRM 5 beteiligten Kommunen abgeschlossen. Der Regionalverband bereitet derzeit die Ausschreibung der Planungsleistungen vor, voraussichtlich im ersten Halbjahr 2024 soll ein Büro mit der Planung beauftragt werden.

Butzbach („Wetterau“) – Frankfurt (FRM 6), Projektstatus: Machbarkeitsstudie abgeschlossen

Hanau – Maintal – Frankfurt (FRM 7), Projektstatus: Neue Machbarkeitsstudie (2023)

Hanau – Offenbach – Frankfurt (FRM 8), Projektstatus: Machbarkeitsstudie abgeschlossen

IV. Sichere Kreuzungen/Signalsteuerung

Der fahrrad- und fußgängerfreundliche Umbau von Kreuzungen hat zum Ziel, geregelte Verkehrsströme zu erzeugen, bessere Sichtbeziehungen herzustellen, den motorisierten Individualverkehr möglichst im rechten Winkel abbiegen zu lassen und damit mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr zu erzeugen.

Verkehrsknoten Friedberger Landstraße/Rat-Beil-Straße (2023)

Der Unfallschwerpunkt am Rechtsabbieger von der Friedberger Landstraße in die Rat-Beil-Straße wurde beseitigt. Hierzu wurden der geradeausfahrende Radverkehr und der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr signaltechnisch feindlich geschaltet. Die Maßnahme erfolgte im Zuge der Einrichtung des geschützten Radfahrstreifens zwischen Rat-Beil-Straße und Nibelungenallee.

Verkehrsknoten Friedrich-Ebert-Anlage/Rheinstraße/Hohenstaufenstraße (2023)

Die Radwegquerung Hohenstaufenstraße ist Teil des städtischen Lückenschlussprogramms. Bislang fehlte eine legale Querung der Friedrich-Ebert-Anlage in Fahrtrichtung Süden (von der Rheinstraße in die Hohenstaufenstraße). Nun kann der Radverkehr die Friedrich-Ebert-Anlage in beide Fahrtrichtungen überqueren. Auch der Fußverkehr profitiert vom Umbau des Verkehrsknotens, da die Querung barrierefrei hergestellt wurde.

Verkehrsknoten Lyoner Straße/Schwanheimer Ufer (2023)

Über eine neu gebaute Furt können Radfahrende und zu Fuß Gehende vom Mainuferweg barrierefrei und sicher über die Straße Schwanheimer Ufer gelangen.

„Grünpfeil“

Im Sinne der besseren Leistungsfähigkeit im Radverkehr wurde an folgenden acht Pilotstandorten der „Grünpfeil“ installiert:

- Von der Emser Brücke rechts auf die Europaallee
- Aus der Robert-Mayer-Straße rechts auf die Senckenberganlage
- Aus der August-Euler-Straße rechts in die Leonardo-da-Vinci-Allee
- Aus der nördlichen Schifferstraße rechts in die Walter-Kolb-Straße
- Aus der südlichen Schifferstraße rechts in die Walter-Kolb-Straße
- Vom Osthafenplatz rechts in die Hanauer Landstraße
- Aus der nördlichen Liebigstraße rechts in die Feldbergstraße
- Aus der Scheffelstraße rechts in die Friedberger Landstraße

V. Fahrradparkplätze

Im Bereich des Fahrradparkens konnten auch zwischen 2021 und 2023 große Fortschritte verzeichnet werden. Von den vorgegebenen 2.000 neuen Fahrradstellplätzen pro Kalenderjahr konnten 2021 2.374 und 2022 2.218 Abstellplätze geschaffen werden. Auch für 2023 zeichnet sich ab, dass das Ziel von 2.000 Fahrradstellplätzen erfüllt wird.

Mit dem Aufstellen der Frankfurter „Omegabügel“ konnte darüber hinaus das Falschparken an Kreuzungsbereichen unterbunden werden, Lauf- und Sichtachsen für zu Fuß Gehende, Mobilitätseingeschränkte und Eltern mit Kinderwagen freigehalten werden. Aber auch attraktive Radabstellangebote für den Einzelhandel wurden geschaffen.

Ergänzend zu den dezentralen Fahrradbügeln wurden seit 2021 noch an folgenden Stellen Doppelstockanlagen (Anzahl Stellplätze) aufgestellt:

Neu-Isenburg-Stadtgrenze (32), Ostendstraße (48)

VI. Fahrradkampagne

Präventionskampagne „Dreh‘ Dich um!“ (Dezember 2022)

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit startete die Präventionskampagne gegen Dooring-Unfälle „Dreh‘ Dich um!“ - der so genannte Holländische Griff vor dem Aussteigen ist ein sehr einfacher Kniff, mit dem Autofahrende schwere, mitunter gar tödlich endende, Dooring-Unfälle verhindern können.

Herausgabe der „Fahradkarte Frankfurt am Main“ (Juni 2022)

Erstmals gibt es für Frankfurt am Main eine Fahrradkarte, die das gesamte mit Wegweisern ausgewiesene Radnetz darstellt. Der praktische Faltplan steht für Interessierte in Frankfurt in hoher Auflage kostenlos bereit.

Herausgabe der Broschüre „Fahradexkursionen Frankfurt am Main“ (Juni 2023)

Die Fortschritte, die Frankfurt am Main in den letzten Jahren auf dem Weg zur Fahrradstadt erzielt hat, stehen im Mittelpunkt der drei illustrierten Fahrrad-Exkursionen anlässlich des Nationalen Radverkehrskongresses.

Eurobike 2022 und 2023, Nationaler Radverkehrskongress 2023

Im Rahmen der seit 2022 in Frankfurt am Main stattfindenden weltweit größten Fahrradleitmesse Eurobike hat sich die Stadt Frankfurt nicht nur auf einem Messestand präsentiert, sondern als Partner des Messeveranstalters fairnamic eine Reihe von begleitenden Aktionen und Maßnahmen durchgeführt (u.a. Aktion „flottes Gewerbe“, Preisverleihung „Stadtradeln“).

In 2023 war Frankfurt zudem der Austragungsort des 8. Nationalen Radverkehrskongresses. Zu diesem Anlass konnte sich die Stadt Frankfurt am Main über Vorträge, Fahrrad-Exkursionen und den Imagefilm „Wir rollen den roten Teppich für die Eurobike und NRVK aus“ mit seinen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung präsentieren.

Stadtradeln

Die Stadt Frankfurt am Main beteiligt sich an der internationalen Klima-Bündnis-Kampagne STADTRADELN. Es geht bei dieser Aktion um Klimaschutz und lebenswertere Städte sowie um Spaß im Team und die Gesundheit. Nach Abschluss der Kampagne werden die Sieger:innen in den verschiedenen Kategorien prämiert.

Im Rahmen der Kampagne werden Daten zum Radverkehr über die STADTRADELN-App gesammelt. Diese Daten stehen im Anschluss an die Kampagne allen hessischen Teilnehmerkommunen zur Verfügung.

Umfrage zum Radfahrverhalten in Frankfurt am Main

Das Straßenverkehrsamt führte im Frühjahr 2023 eine Befragung zum Thema Radverkehr in Frankfurt am Main durch. Die Befragung befand sich auf der Website für Bürgerbeteiligung in Frankfurt: Frankfurt fragt mich. Mit der Umfrage soll die Datenbasis für das neue Verkehrsmodell Frankfurt am Main erweitert werden.

Fahrrad-Zählsäule (2023)

Mit der Installation der Radverkehrszählsäule auf der Friedrich-Ebert-Anlage können Daten zum Radverkehr in Frankfurt am Main erstmals auch öffentlich eingesehen werden – auf dem Display des Geräts und online auf der interaktiven Karte unter Bike Count Display Interactive Map (<https://de.eco-counter.com/>).

Lastenrad-Kampagne „flottes Gewerbe“ (2023)

in Zusammenarbeit mit IHK, ivm, Wirtschaftsförderung und Eurobike

Mit dem Programm „flottes Gewerbe“ wurde der gewerbliche Einsatz von Lastenrädern gefördert und die Logistik dadurch stadtverträglicher und umweltfreundlicher gestaltet. Interessierte Unternehmen und Betriebe mit Sitz in Frankfurt am Main haben sich als „Test-Pioniere“ betätigt.

Kampagne „Rücksicht macht Wege breit“

Durch die Bodenmarkierungen „Rücksicht macht Wege breit“ wird an die Rücksichtnahme und das Miteinander auf gemeinsamen Wegen des Fuß- und Radverkehrs appelliert.

Fahrrad-Klimatest 2022: 2. Platz

Die Stadt Frankfurt am Main hat beim ADFC-Fahrradklima-Test erneut einen Platz gut gemacht. Frankfurt belegte Platz 2 in der Kategorie „Großstadt mit mehr als 500.000 Einwohner:innen“.

VII. Projektgruppe „Fahrradfreundliche Stadt“

Der Beschluss sieht die Schaffung von insgesamt 18 auf fünf Jahre befristeten Projektstellen (inklusive 10 Stellen Fahrradstaffel) vor. Diese Stellen konnten zwischenzeitlich alle besetzt werden.

VIII. Kampagne für die Durchsetzung bestehender Verkehrsregeln (Fahrradstaffel)

Mit der Fahrradstaffel der Städtischen Verkehrspolizei werden Verstöße aus der Perspektive der Radfahrenden wahrgenommen, was ein zielgerichtetes Einschreiten von Halt- und Parkverstößen auf Radverkehrsanlagen ermöglicht. Neben der deutlichen Wahrnehmbarkeit in der Öffentlichkeit wird neben der subjektiven damit auch eine objektive Erhöhung der Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden erzielt.

Neben der Ahndung von Halt- und Parkverstößen auf Radverkehrsanlagen wird aber auch ein besonderes Augenmerk auf die Belange der zu Fuß Gehenden und des ÖPNV gelegt, also der gesamte Umweltverbund. Um mit der hierfür vorgesehenen Personalstärke von zehn Bediensteten hinreichend wirksam zu sein, ist das Einsatzgebiet grundsätzlich auf den Alleenring bis zum Main beschränkt. Die Fahrradstaffel hat sich hier als bedeutende Komponenten der Verkehrsüberwachung etabliert.

Im Berichtszeitraum wurden von den Bediensteten der Fahrradstaffel bei (Stand 26.9.2023) 12.678 Einsatzstunden 39.474 km zurückgelegt und 53.574 Halt-/Parkverstöße angezeigt sowie 3.231 Abschleppmaßnahmen eingeleitet.

IX. Radverkehrskonzeption

Von Ende 2021 bis Anfang 2023 wurden über ein beauftragtes Planungsbüro die Radverkehrskonzepte für den **Westen** (OBR 6 ohne Schwanheim) und **Süden** (OBR 5 ohne Ober-rad) erstellt. Aktuell werden daraus Arbeitspakete abgeleitet.

Seit Frühjahr 2023 wird über ein Planungsbüro an den Radverkehrskonzepten für den **Osten** (OBR 4, 11, 16) und **Norden** (OBR 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15) gearbeitet. Die Fertigstellung ist für 2024 geplant. Parallel hierzu wird ein gesamtstädtisches Haupt- und Nebenroutennetz konzeptionell erarbeitet.

In der Folge wird ab 2024 aus den Radverkehrskonzepten ein **Radverkehrsentwicklungsplan** erarbeitet, der ein umfassendes Planungs- und Bauprogramm für den Zeitraum 2025-2035 zum Ziel hat.

gez.: Josef
begl.: Lenz