

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/335/2025

Radschnellverbindung Erlangen-Nürnberg; hier: Vorplanung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	24.06.2025	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	24.06.2025	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, 31, 23, EBE, EB77, ZV StUB, Radbeauftragter, Inklusionsbeauftragte, Amt 20 (nur z.K.)
Stadtteilbeirat Süd zur Info, Ortsbeirat Tennenlohe zur Info

I. Antrag

1. Die Vorplanung der Radschnellverbindung Erlangen-Nürnberg wird beschlossen.
2. Der Aufnahme der nächsten Planungsstufe 2 und der dazugehörigen Gutachten wird zugestimmt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Nach Zusage der Förderung durch den Bund gemäß der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 (Förderquote 75 %) wurde die Verwaltung beauftragt, die Planung für die Radschnellverbindung (RSV) zwischen Erlangen und Nürnberg auf dem Erlanger Stadtgebiet aufzunehmen. Nach der erfolgreichen Vergabe der Planungsleistungen wurde im 1. Quartal 2024 mit der Planungsstufe 1, welche die Leistungsphasen 1 und 2 gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure beinhaltet, begonnen.

Ziel der ersten Planungsstufe ist es, in einer Variantenuntersuchung die Vorzugstrasse anhand klarer Kriterien zu definieren und das grundlegende Planungskonzept zu erstellen. Die Variantenuntersuchung fokussiert sich dabei auf kleinräumige Varianten, da mit der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg, Fürth, Erlangen, Herzogenaurach, Schwabach und umgebende Landkreise von 2017 bereits großräumige Varianten untersucht und Vorzugstrassen definiert wurden. Das Planungskonzept fußt auf dem aktuellen Stand der Technik, den gültigen Rechtsvorschriften sowie den Vorgaben der Förderrichtlinie.

Die folgenden Ausführungen erläutern die zentralen Planungsergebnisse, die mit den Lageplänen in zeichnerischer Form zum Beschluss vorliegen (siehe Anlage 1).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Variantenbewertung und Findung der Vorzugstrasse

Der gesamte Trassenkorridor wurde zu Beginn in acht Abschnitte unterteilt. Innerhalb dieser

Abschnitte wurden dann mindestens zwei, maximal vier Varianten vertieft untersucht. Insgesamt wurden so 19 Varianten analysiert, die in Anlage 2 kartographisch dargestellt sind. Die Analyse wurde anschließend in eine umfassende Bewertungsmatrix überführt und bepunktet (siehe Anlage 3). In den drei Themenschwerpunkten Infrastruktur und Verkehr, Umwelt sowie Bau- und Kostenaufwand wurden 20 Bewertungskriterien bewertet und flossen in das Gesamtbewertungsergebnis ein. Zusätzlich wurde auf die Unterscheidung der Lage in Stadtraum und Naturraum Rücksicht genommen.

Im Gesamtergebnis wurde so eine Vorzugstrasse definiert. Diese sieht die Führung folgendermaßen vor (siehe Anlage 4):

- Reutleser Weg bis Wetterkreuz
- Leitensteig, Branderweg bis Sebastianstraße
- Sebastianstraße und Brucker Lache parallel zur StUB bis Preußensteg
- Führung südlich der B4 bis Südkreuzung
- Querung der Südkreuzung auf der Ostseite des Knotenpunktes
- Führung auf der Ostseite der Nürnberger Straße bis zur Komotauer Straße
- Zeppelinstraße bis zur Werner-von-Siemens-Straße

Auf drei Variantenergebnisse soll hier aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Planung im Detail eingegangen werden. Erstens auf die Variante Leitensteig, Branderweg in Tennenlohe. Diese Variante schneidet gegenüber den anderen untersuchten Möglichkeiten am besten ab und bestätigt die Befunde aus der Machbarkeitsstudie. Vom Ortsbeirat Tennenlohe wurde bislang die Führung parallel zur StUB und am Großteil des Siedlungsgebietes vorbei favorisiert (siehe Beschlussvorlage 613/272/2019). Auch diese Variante wurde untersucht und geprüft. Im Ergebnis schneidet sie jedoch mit Abstand am schlechtesten ab. Dies liegt daran, dass diese Variante einen immensen Eingriff in private Grundstücke und deren Versiegelung bedeuten würde, was wiederum starke Auswirkungen auf Umwelt und Natur bedeuten würde. Eine Verknüpfung zum untergeordneten Radnetz sowie ein relevanter Einzugsbereich wären nicht gegeben. Der Bau- und Kostenaufwand wäre hier am höchsten. Außerdem muss angemerkt werden, dass die vorhandenen Flächenressourcen zwischen der Bestandsbebauung und der B4 nördlich an der Anschlussstelle Wetterkreuz bereits durch die StUB-Planung ausgeschöpft sind. Eine realistische und verhältnismäßige Umsetzung der Variante ist damit ausgeschlossen.

Zweitens wird auf die Variante Querung östlich der Südkreuzung eingegangen. In der Machbarkeitsstudie wurde davon ausgegangen, dass die Bestandsunterführung auf der Westseite genutzt beziehungsweise für den RSV-Standard ausgebaut wird. Allerdings wurde damals die Führung der StUB nicht adäquat berücksichtigt. In der durchgeführten Variantenuntersuchungen konnte nun die StUB-Trasse mitgedacht werden. Eine Führung der RSV über die Friedrich-Bauer-Straße und die Bestandsunterführung auf die Westseite der Nürnberger Straße ist parallel zur StUB nicht im Ausbaustandard einer RSV umsetzbar. Die bessere Bewertung einer neuen Querung auf der Ostseite liegt neben dem Grund der Umsetzbarkeit auch in der Gesamtbetrachtung der Anschlüsse. Die RSV wird zwischen Preußensteg und Südkreuzung weiter entlang der B4 geführt. In der Nürnberger Straße verläuft die RSV auf der Ostseite. Diese Anschlüsse über die westliche Querung der Südkreuzung zu erreichen, würde unnötige Umwege, zusätzliche signalisierte Querungen oder Unterführungen und zu hohe Steigungen bedeuten. Dahingehend ermöglicht die Querung der Südkreuzung eine direkte, intuitive Führung zwischen den Anschlüssen und die Entkopplung von der StUB-Trasse sowie ihrer zweifachen Kreuzung.

Drittens wird die Variante Zeppelinstraße genauer erläutert. Sie war nicht Teil der Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie von 2017. Allerdings wurde in dieser damals festgehalten, dass der RSV-Ausbaustandard bei der Führung über die Nürnberger Straße nicht in Gänze umgesetzt werden kann. In der Vorplanung wurde deshalb auch die Variante über die parallel verlaufende Zeppelinstraße analysiert. Diese schneidet in der Bewertung besser ab, weil sie weniger potentielle Konfliktfelder mit anderen Verkehrsträgern, geringere Auswirkungen auf Umwelt und Natur und weniger Versiegelung aufweist. Der Bau- und Kostenaufwand fällt bei der Variante ge-

ringer aus. Die voraussichtliche Einhaltung des RSV-Ausbaustandards fließt zwar nicht in die Bewertung ein, stellt aber einen wichtigen, zusätzlichen Indikator dar. Dieser fällt bei der Variante entlang der Nürnberger Straße mit nur 38 % sehr gering aus und kann sich potentiell förderschädlich auswirken. Bei der Variante Zeppelinstraße kann der RSV-Ausbaustandard zu 100 % eingehalten werden. Es mag auf den ersten Blick nicht logisch erscheinen, da die Nürnberger Straße direkt in die Innenstadt führt, aber aus konzeptioneller Sicht besitzt die Führung über die Zeppelinstraße mit dem Himbeerpalast und den sich in der Siebold- bis Fahrstraße anschließenden Bildungseinrichtungen als Start- und Zielpunkt der RSV sehr großes Potential. Die Führung abseits der ÖPNV- und MIV-Hauptverkehre entlang einer grünen Allee besitzt zudem einen starken sozialen sowie sicherheitsrelevanten Aspekt. Die Radwege in der Nürnberger Straße sind weiterhin gegeben und sollen nach Möglichkeit ebenso einen guten Standard erhalten, da diese Relation auch in Zukunft eine hohe Bedeutung haben wird.

Planungskonzept der Vorplanung

Fokus Radverkehr

Aufbauend auf die damit festgelegte Vorzugsvariante wurde ein durchgehendes Planungskonzept erarbeitet, das zusätzlich zur textlichen Ausführung den Lageplänen entnommen werden kann (Anlage 1). Auf Nürnberger Stadtgebiet kommt die RSV als Fahrradstraße an der Stadtgrenze bei Reutles an. Diese wird auf Erlanger Stadtgebiet aufbauend auf der StUB-Planung im Reutleser Weg bis zur Straße Wetterkreuz weitergeführt. Die Bestandsbrücke über die A3 wird durch die Autobahn GmbH neu geplant und ersetzt (siehe Beschlussvorlage 613/300/2024). Im unbebauten Gebiet ist eine Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr vorgesehen und im bebauten Gebiet für Anlieger. Die RSV wird mittels Signalisierung über das Wetterkreuz in den nördlichen Seitenraum als Zweirichtungsradweg überführt, welcher dann bevorrechtigt in eine Fahrradstraße im Leitensteig übergeht. Die Fahrradstraße wird bis zum Knotenpunkt des Branderwegs mit der Sebastianstraße fortgeführt. Die Fahrradstraße wird für Anlieger freigegeben. Noch nicht festgelegt wurde die verkehrsrechtliche Anordnung des Branderwegs im Bereich des Hutgrabens. Hier ist sowohl eine Fahrradstraße als auch ein Radweg möglich. Entscheidend ist, in welcher Form hier weiterhin Kfz-Verkehr zugelassen werden kann. Die Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr ist vorgesehen.

Nördlich des Knotenpunktes Branderweg/Sebastianstraße wird die RSV als Zweirichtungsradweg geplant, welcher bis zum Knotenpunkt Sebastianstraße/Heuweg mit einer verminderten Breite von 3,0 m geführt wird (die Standardbreite eines Zweirichtungsradweges einer RSV beträgt 4,0 m). An der Kreuzung Sebastianstraße/An der Wied muss die RSV aufgrund der Flächenverhältnisse auf 2,55 m verengt werden. Aktuell wird geprüft, ob es Möglichkeiten zur Verbreiterung gibt. Im Anschluss verlässt die RSV das bebaute Gebiet und zieht sich als Zweirichtungsradweg bis zur Südkreuzung fort. Die RSV wird hier parallel zur StUB unterhalb der Weinstraße und der dann nicht mehr bestehenden Südspange geführt. Bei Änderungen im parallelen Planverfahren der StUB oder relevanten Ergebnissen der Umweltuntersuchung kann die RSV im Bereich der Weinstraße und der Südspange auch auf den Bestandsradweg gelegt werden, wodurch dann allerdings ein neues Bauwerk unterhalb der Weinstraße notwendig würde und der Bestandsverschwenk westlich der Südspange genutzt würde.

Die RSV wird dann als Zweirichtungsradweg östlich der Südkreuzung über die Äußere Nürnberger Straße geführt und schließt über die Gebbertstraße an die nordöstliche Nürnberger Straße an. Die vorhandenen sowie prognostizierten Kfz-Verkehrsstärken und die prognostizierten Radverkehrsstärken der RSV sind an der Südkreuzung nach aktueller Einschätzung per Signalisierung nicht richtlinienkonform abwickelbar. Die RSV ist hier mittels planfreier Lösung – Brücke oder Tunnel – zu führen. Es werden erste Planungsideen hierzu entwickelt, welche aufgrund ihrer verkehrstechnischen, städtebaulichen sowie finanziellen Tragweite in einer eigenen Beschlussvorlage voraussichtlich im 4. Quartal 2025 vorgestellt werden.

In der Nürnberger Straße wird der Zweirichtungsradweg der RSV auf der nordöstlichen Seite

weitergeführt und über eine Signalisierung am Knotenpunkt mit der Komotauer Straße auf deren Nordseite fortgesetzt. In der Zeppelinstraße geht die RSV in eine Fahrradstraße über, welche bis zur Kreuzung mit der Schenkstraße geplant wird. Im nördlichsten Teil der Zeppelinstraße bis zu Werner-von-Siemens-Straße werden aktuell unterschiedliche Radverkehrsführungen untersucht, die die künftigen Verlagerungen im fließenden Kfz-Verkehr auf diesem Abschnitt berücksichtigen (siehe Teilkapitel „Fokus fließender und parkender Kfz-Verkehr“).

Fokus Fußverkehr

Gemäß den anerkannten Regeln der Technik ist entlang der RSV der Fußverkehr getrennt zu führen. Eine gemeinsame Führung ist nur außerorts und bei entsprechend schwacher Fußverkehrsfrequenz zulässig. Innerorts wird der Fußverkehr prinzipiell auf den bestehenden Gehwegen geführt. Wo möglich wird eine Verbreiterung des Gehweges eingeplant, um die notwendige sichere Führung herzustellen. Besonders Schulwege finden bei der Planung Berücksichtigung. Schwachstellen im Fußverkehrsnetz können durch die Planung der RSV optimiert werden. Somit ist der Fußverkehr als schwächster Verkehrsteilnehmer ein Profiteur der RSV-Planung.

Deshalb wird im Branderweg im Bereich Hutgraben ein Gehweg mitgeplant. In der Fortführung Richtung Sebastianstraße wird der Gehweg, insofern möglich, verbreitert. Im Bereich der Nürnberger Straße wird der Fußverkehr zwischen der Kreuzung mit der Gebbertstraße und der Kreuzung mit der Komotauer Straße vorrangig auf der Westseite geführt. Zwischen der Zuwegung zum Haus Curanum und der südlich davon gelegenen StUB-Haltestelle wird eine Fußwegeverbindung geplant. Der Gehweg auf der Westseite wird durch eine in der StUB-Planung vorhandene Querungsstelle erreicht. Da auf der Ostseite keine Wohnbebauung und keine Zugänge vorhanden sind, wird es im Sinne der Umsetzbarkeit und Minimierung der Flächenversiegelung als verträglich erachtet, den Fußverkehr zwischen Gebbertstraße und Komotauer Straße auf der Westseite zu bündeln.

Außerorts wird im Reutleser Weg der Fußverkehr über die Fahrradstraße mitgeführt. Die geringen Nutzungsfrequenzen lassen diese Lösung an der Stelle zu. Im Bereich der Brucker Lache zwischen nördlichem Ortsausgang Tennenlohe bis zur Südkreuzung wird der Fußverkehr vom Radverkehr entkoppelt und über die bestehenden Forstwege geführt. Der hier stattfindende Fußverkehr dient vorrangig der Erholungsfunktion, weswegen diese Option sinnvoll ist und zudem den Eingriff durch die Verbreiterung der RSV entlang der B4 und des Bannwaldes minimiert.

Fokus ÖPNV

Der ÖPNV erhält durch die RSV eine zusätzliche Verknüpfungsfunktion, was der Stärkung der Intermodalität zu Gute kommt. An Haltestellen des ÖPNV wird die RSV getrennt hinter dem Wartebereich vorbeigeführt. Vor allem durch die in Teilen parallele Führung der RSV zur StUB kommt es an signalisierten Knotenpunkten zu Synergieeffekten, die eine bevorrechtigte Führung beider Verkehrsträger ermöglichen. Eine Veränderung im ÖPNV-System gibt es bezüglich der Schulbuslinie 209, die von der Zeppelinstraße auf die Straße Am Röthelheim verlegt wird, um eine direktere Führung der Linie abseits der geplanten Fahrradstraße zu ermöglichen.

Fokus fließender und parkender Kfz-Verkehr

Der fließende Kfz-Verkehr wird entlang der RSV weiter wie im Bestand geführt. Anpassungen gibt es an Stellen, wo sie zur Erhöhung der Sicherheit und der Qualität der RSV sowie zur Erfüllung der Richtlinienkonformität notwendig sind. Durch geeignete Infrastruktur sollen Durchgangs- oder Schleichverkehre auf den Teilen der RSV ausgeschlossen werden, in der eine Mischnutzung mittels Fahrradstraße geplant wird. Dies bietet darüber hinaus den Vorteil, dass neben dem Radverkehr, auch die Haupt- und Durchgangs-Kfz-Verkehre auf den für diese Nutzung zur Verfügung stehenden Straßen gebündelt werden. Die Erreichbarkeit für den Quell- und Zielverkehr ist weiterhin gegeben.

Deshalb wird das Netz des Kfz-Verkehrs an der Kreuzung Zeppelinstraße/Komotauer Straße unterbrochen. An weiteren Straßenabschnitten hat sich noch nicht herauskristallisiert, ob eine Netzunterbrechung notwendig ist. Dies bezieht sich auf den Branderweg im Hutgraben, die Kreuzung mit der Straße Am Röthelheim und die nördliche Zeppelinstraße zwischen Schenk- und Werner-von-Siemens-Straße. Hierfür werden zwei Ansätze verfolgt: Zum einen wird die Lösungsfindung mittels Verkehrssimulation konkretisiert. Dies betrifft die nördliche Zeppelinstraße, da durch die zahlreichen Entwicklungen in diesem Bereich nicht definiert ist, wie sich die Verkehrsströme in Zukunft verteilen werden. Um eine gute Lösung zur Umsetzung des Planungskonzeptes der RSV zu finden, wird daher im weiteren Planungsverlauf eine Simulation durchgeführt. Zum anderen können Lösungen vorgesehen werden, die auch im Nachhinein umgesetzt werden können, sollte es zu problematischen Entwicklungen für die RSV kommen. So könnte zum Beispiel der Branderweg im Hutgraben ausschließlich für den Rad- und landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben werden oder an der Kreuzung Zeppelinstraße/Am Röthelheim eine Diagonalsperre installiert werden.

Wie beim fließenden Kfz-Verkehr kommt es auch beim parkenden Kfz-Verkehr dort zu Anpassungen, wo es wegen der Verkehrssicherheit unabdingbar beziehungsweise aufgrund der Richtlinienkonformität eine zwingende Vorgabe ist, um zum Beispiel notwendige Sicherheitsabstände und Wegebreiten herzustellen. Daher wird in den geplanten Fahrradstraßen das Fahrbahnparken nach StVO ausgeschlossen (etwa 56-66 Parkmöglichkeiten). Wenn es der Straßenquerschnitt zulässt, werden Multifunktionsstreifen geplant, die unter anderem zum Kfz-Parken genutzt werden können. Im kurzen Abschnitt der Komotauer Straße entfällt das Fahrbahnparken nach StVO (etwa 8-10 Parkmöglichkeiten), da die Fläche im Verkehrsraum für die fließenden Verkehre ausreicht, aber für den parkenden Kfz-Verkehr nicht mehr vorhanden ist.

Fokus Grün

In der Planung der RSV wird aktiv darauf geachtet, unnötige Versiegelungen zu vermeiden und Chancen der Entsiegelung zu ergreifen. Wo möglich werden Baumneupflanzungen eingeplant. Nichtsdestotrotz handelt es sich um eine Ausbauplanung, die daher auch mit einer zusätzlichen Flächenversiegelung und im unvermeidbaren Ausnahmefall auch mit Baumfällungen einher geht. Beides geschieht gemäß Planungsrecht nur im Einklang mit dem Umweltgutachten, das parallel und in Abstimmung mit der vorliegenden Planung erstellt wird.

Entsiegelungen werden zum Beispiel an der Kreuzung Leitensteig/Lannersberg und der Kreuzung Branderweg/Sebastianstraße möglich, da die Verkehrsfläche gemäß ihrer Funktion auf das Notwendige minimiert wird. An der Kreuzung Zeppelinstraße/Komotauer Straße kann aufgrund der Netzunterbrechung des Kfz-Verkehrs entsiegelt werden. Des Weiteren wird in der Zeppelinstraße die vorhandene Baumallee im südlichen Abschnitt zwischen Komotauer und Reichswaldstraße sowie im nördlichen Abschnitt zwischen Schenk- und Werner-von-Siemens-Straße fortgeführt. Hierfür können zum Teil die neu geplanten Multifunktionsstreifen genutzt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das vorliegende Planungskonzept wurde im Vorlauf mit den entsprechend zu beteiligenden Dienststellen abgestimmt. Die Stellungnahmen, deren Inhalt sich auf den jetzigen Planungsstand bezogen, wurden bereits berücksichtigt. Alle weiteren Anmerkungen werden in der nächsten Planungsphase bearbeitet. Die Vorzugstrasse und das Planungskonzept wurden am 21.11.2024 in der AG Rad den Teilnehmenden vorgestellt. Die Öffentlichkeit wurde über Präsentationen im Stadtteilbeirat Süd am 07.11.2024 und im Ortsbeirat Tennenlohe am 21.11.2024 über die Vorzugstrasse und das Planungskonzept informiert. Vorschläge aus den Veranstaltungen zur kleinräumigen Trassenführung konnten noch in die Variantenuntersuchung aufgenommen und bewertet werden. Rückmeldungen zum Planungskonzept wurden geprüft und bestmöglich berücksichtigt. In Tennenlohe fand zudem eine weitere Informationsveranstaltung der Abteilung Mobilitätsplanung am 30.04.2025 statt, um einer breiten Öffentlichkeit die Möglichkeit zu geben, sich über den Planungsstand zu informieren. Die Veranstaltung

wurde zudem als Chance genutzt, um Anregungen zum Planungsstand zu sammeln. Diese werden während der Bearbeitung der nächsten Planungsphase geprüft. Um auch außerhalb von Veranstaltungen über den Planungsstand und Fragen rund um Radschnellverbindungen in Erlangen informieren zu können, wurde die städtische Website um relevante Informationen ergänzt. Diese können unter dem Link www.erlangen.de/radschnellweg erreicht werden.

Mit Aufnahme der nächsten Planungsstufe wird auf Grundlage der Vorplanung bis voraussichtlich zum 4. Quartal 2026 der Entwurf erarbeitet und die dazugehörigen Gutachten erstellt (unter anderem Sicherheitsaudit, Kampfmittelvorerkundung). Im Zuge dieser Phase wird geplant, die Trasse mit der interessierten Öffentlichkeit zu begehen oder zu befahren, um Bereiche im Detail erläutern zu können. Die zielführende Abstimmung mit dem ZV StUB wird fortgeführt, da die beiden Projekte sich an vielen Punkten überlappen und so Synergieeffekte generiert und genutzt werden können. Zudem steht die Verwaltung im Austausch mit der zuständigen Planfeststellungsbehörde, der Regierung von Mittelfranken, um das geeignete Verfahren zur Bauerschaffung parallel zur Planung der StUB zu fixieren.

Die Verwaltung wird, wie weiter oben bereits angekündigt, über die Möglichkeiten zur Querung der Südkreuzung informieren und dem Ausschuss voraussichtlich im 4. Quartal 2025 eine Beschlussvorlage vorlegen. Zudem wird aktuell eine Nachhaltigkeitsbetrachtung des Projektes durchgeführt. Hierüber wird nach Fertigstellung mit einer gesonderten Mitteilung im September/Oktober 2025 informiert werden.

Die Verwaltung weist ausdrücklich darauf hin, dass die Aufnahme der nächsten Planungsstufe nur vorbehaltlich der gegebenen Finanzierung stattfinden kann. Dafür müssen die Haushaltsmittel für 2025 ff wie beantragt zur Verfügung stehen. Eine Verzögerung der Planung und Beauftragung der nächsten Stufe gefährdet das Projektziel auf mehreren Ebenen (siehe Beschlussvorlage 613/310/2024) sowie die Zuschussfähigkeit mit einer Förderquote von 75 %.

3. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☒ *ja, positiv*: Förderung des Radverkehrs und indirekt des Fußverkehrs als nachhaltige Mobilitätsformen*
- ☒ *ja, negativ*: Die Umsetzung ist mit baulichen Aktivitäten verbunden, welche nicht ohne entsprechenden Ressourceneinsatz möglich sind.*
- ☐ *nein*

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☒ *ja*: Mögliche Einstellung des Projektes mit allen negativen Konsequenzen auf Finanzen und Mobilitätsplanung.*
- ☒ *nein*: Um mehr Menschen für eine nachhaltige Mobilitätsform wie das Radfahren zu gewinnen, braucht es die dafür notwendige Infrastruktur als Pullfaktor. Diese denkt möglichst alle Menschen mit ihren individuellen Fähigkeiten mit und ermöglicht ein attraktives, direktes sowie zügiges und vor allen Dingen sicheres Fahrradfahren.*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung

vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	290.000,- € in 2025	bei IPNr.: 541.864
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☐ werden nicht benötigt
☒ sind in 2025 auf IvP-Nr. 541.864 vorhanden (Ansatz 390.000 Euro)
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:

- Anlage 1 – Lagepläne zur Vorplanung
Anlage 2 – Übersichtskarte der untersuchten Varianten
Anlage 3 – Bewertungsmatrix und -ergebnisse
Anlage 4 – Vorzugstrasse

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang