



Bürger*innenbegehren Radentscheid Essen, c/o Initiative für Nachhaltigkeit e.V.
Gemarkenstraße 72, 45147 Essen

Rathaus – Stadt Essen
Simone Raskob – GBV 6
Rathausplatz 1
45127 Essen

nachrichtlich:
Ratsfraktionen, Ausschuss für Verkehr und Mobilität, Verwaltung

17. März 2021

Stellungnahme zur Umsetzungsstrategie RadEntscheid Informationsgespräch am 15.03.2021

Sehr geehrte Frau Raskob,

wir bedanken uns für die Möglichkeit der Teilnahme am Informationsgespräch am 15. März 2021 zur Umsetzungsstrategie RadEntscheid. Uns ist es wichtig, Ihnen unsere Anmerkungen und Vorschläge hiermit auch schriftlich weiterzugeben.

Stellungnahme:

Die Verwaltung hatte vom Rat den Auftrag bekommen, die Realisierung der beschlossenen RadEntscheid-Ziele zu konkretisieren, einschließlich »... *im I. Quartal 2021 einen Katalog von Maßnahmen vorzulegen, die bereits kurzfristig – im Sinne des RadEntscheids – umgesetzt werden können.*«

Mit der Umsetzungsstrategie vom 10. März 2021 (Vorlage 0361/2021/6) stellt die Verwaltung ihr Konzept dazu in folgenden Aspekten vor: jeweils detaillierte Planungen für die Finanzen und den Personalbedarf, ein Überblick zur Verteilung der Maßnahmen auf die Laufzeit sowie eine Übersicht von Maßnahmen, die im Jahr 2021 in die Zielvereinbarung des RadEntscheids eingerechnet werden sollen.

Sehr erfreulich ist aus unserer Sicht der erhöhte Personalbedarf, den die Verwaltung sieht – und die Bereitschaft der Verwaltung diesen zu decken, – um eine Infrastruktur zu realisieren, die einem beschlossenen Radverkehrsanteil von perspektivisch 25 Prozent gerecht wird. Was die Verteilung der Maßnahmen auf die Laufzeit betrifft, erkennen wir die Problematik an, daß es ohne neue Planer*innen wenig Spielraum gibt und die Verwaltung daher eine Hochlaufphase einplant.

RadEntscheid Essen, c/o Initiative für Nachhaltigkeit e.V. | Gemarkenstr. 72 - 45147 Essen

Vertretungsberechtigte: Dr. Björn Ahaus, Klara van Eickels, Jonathan Knaup,
www.radentscheid-essen.de · info@radentscheid-essen.de

Bankverbindung: GLS Bank · IBAN: DE19 4306 0967 1033 9809 00, Verwendungszweck: Radentscheid Essen

Aus unserer Sicht gilt klar die Prämisse: **Qualität vor Geschwindigkeit**. Der RadEntscheid-Beschluss verlangt eine Radinfrastruktur mit hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards. Der von der Politik formulierte Wunsch nach schnellen ersten Ergebnissen darf keinesfalls zu Sofortmaßnahmen führen, die dem beschlossenen Ausführungsniveau nicht entsprechen.

Die Verwaltung räumt ein, dass im laufenden Jahr weder ein ergänzendes Budget vorhanden ist, noch das notwendige Personal zur Verfügung steht, um Sofortmaßnahmen im Sinne des RadEntscheid zu ermöglichen. In der Umsetzungsstrategie heißt es dazu: *»Da im laufenden Doppelhaushalt 2020/2021 keine Finanzmittel speziell für die Umsetzung des RadEntscheids vorgesehen sind, müssen in der Startphase 2021 die zur Radverkehrsförderung bereits vorgesehenen Finanzmittel genutzt ... werden. In der Startphase sollen die bereits geplanten Maßnahmen der Fachbereiche 66 und 67 weiterverfolgt werden.«*

Bei den erwähnten Maßnahmen handelt es sich um teils vor Jahren geplante oder beschlossene Radinfrastrukturprojekte. Die Planung und Ausführung dieser Maßnahmen entspricht allerdings nicht den mit dem RadEntscheid beschlossenen Standards.

Als Beispiel sei hier die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs auf Strecken des Haupttroutennetzes genannt. Die Verwaltung weicht hier eindeutig von den Vorgaben der gültigen Regelwerke ab, zu denen sie der Ratsbeschluss verpflichtet. Als weiteres Beispiel sei die Radwegeplanung genannt, die neue Lücken im Radwegenetz schafft, anstatt sie zu schließen und Planungen von Radverkehrsanlagen, die das Befahren, Halten und Beparken durch Kfz nicht verhindern.

In dieser Umsetzungsstrategie ordnet die Verwaltung das, was ohnehin in Arbeit ist, den Sofortmaßnahmen im Sinne des RadEntscheids zu, und fügt sie der Gesamtziel-Summe zu. Auf diesem Weg rechnet die Verwaltung die eigentlich zu realisierenden Ziele klein und wertet das u.E. ungerechtfertigt als ersten Umsetzungserfolg. So enthält sie mit dieser Umwidmung den Radfahrenden das mit dem RadEntscheid verbindlich vereinbarte Umfangs- und Qualitätsniveau vor.

Wir fordern daher, dass die von der Verwaltung genannten Maßnahmen **nicht** in die Gesamtrechnung zum RadEntscheid einfließen und erwarten eine entsprechende Korrektur der vorgelegten Umsetzungsstrategie. Die Überarbeitung in diesem Punkt kann zeitnah erfolgen, so dass die wichtigen organisatorischen Personal- und Finanzplanungen vom Rat wie vorgesehen am 24. März 2021 beschlossen werden können.

Darüber hinaus bitten wir die Verwaltung, die Umsetzungsstrategie in einem kommenden nächsten Schritt dahingehend zu erweitern, dass sie für das Jahr 2022 neue und RadEntscheid-adäquate Infrastrukturvorhaben benennt.

Im Detail vermissen wir in der vorliegenden Umsetzungsstrategie den Punkt *»50 % der bestehenden Tempo-30-Zonen werden in Fahrradzonen i. S. der StVO-Novelle 2020 umgewandelt.«* Die Verwaltung hat versäumt, diesen Leistungsbaustein aufzuschlüsseln, und räumt das ein. Auch in diesem Punkt erwarten wir eine Überarbeitung der Unterlagen. Wir schlagen vor, den Leistungsbaustein in der Anlage als Punkt 3d zu ergänzen.

Neben den konkreten laufenden Radinfrastrukturprojekten nennt die Verwaltung weitere Maßnahmen, die im Jahr 2021 möglich sind. Dazu zählen die Öffnung von einzelnen Einbahnstraßen und die Einrichtung weiterer Fahrradabstellanlagen. Auch diese Zahlen rechnet sie in die Zielvereinbarung ein, obgleich deren Realisation ohnehin vorgesehen ist. Die Verwaltung selbst nennt hier die Anforderungen der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS).

Wir regen an, das vorhandene Budget in Höhe von 750.000 Euro gegebenenfalls so einzusetzen, dass der Start der Umsetzungsphase des RadEntscheids für die Bürger*innen im Jahr 2021 deutlicher sichtbar wird. Konkret könnte das zum Beispiel durch die Freigabe einer hohen zweistelligen Zahl von Einbahnstraßen für den Radverkehr geschehen. Das wäre eine Maßnahme, die den Radfahrenden einen unmittelbaren Vorteil im Alltag bietet. Gleichzeitig dokumentieren Verwaltung und Politik damit ihre Entschlossenheit, die Verkehrswende konsequent anzugehen.

Ein weiterer Vorschlag für das laufende Jahr betrifft das Ziel, die Mobilitätswende konsequent und transparent zu fördern. Die Verwaltung sollte die Möglichkeiten prüfen, im kommenden Frühjahr und Sommer das Fahrrad als gewolltes und gefördertes Verkehrsmittel zu bewerben und zum Beispiel vor Ort auf den neu geschaffenen Fahrradstraßenachsen Aufklärung zu leisten.

Des Weiteren erwarten wir eine Öffentlichkeitsarbeit, die auch die öffentliche Dialog-Veranstaltung (vgl. Ziel 7 des RadEntscheid) mit einschließt. Auch regen wir an, Online-Plattformen zu schaffen, in denen die Einzelmaßnahmen durch Bürger*innen unterstützt werden. Als Beispiel sei hier die Radbügel-Plattform der Stadt Aachen genannt ([Radbügel für Aachen](#)). Hierfür bieten wir Ihnen gern weiter die konstruktive Zusammenarbeit an.

Zusammenfassend danken wir der Verwaltung für die organisatorische Planung im Bereich Personal und Finanzen. Mit Blick auf die genannten inhaltlichen Maßnahmen erwarten wir von der Stadt die besprochenen und hier erläuterten Nachbesserungen und schlagen vor, weiterhin eine intensive Kooperation und einen regelmäßigen Austausch umzusetzen. Wir verfügen über ein enormes Erfahrungswissen, das die Verwaltung nutzen kann, um gemeinsam mit uns die im RadEntscheid formulierten Ziele zu erreichen.

Mit dem Mobilitätsforum setzt die Stadt bereits an anderer Stelle auf mehr Bürger*innen-Wissen und -Beteiligung. Diesen Weg sollte sie auch hier gezielt fortsetzen: in der planerischen Zusammenarbeit mit den Essener Fahrradinitiativen und den vielen Alltags- und Freizeitradfahrenden; zum Beispiel dort, wo es um die Identifizierung von Risikopunkten geht, oder unmittelbar vor Ort, wenn konkrete Bauvorhaben anstehen.

Der RadEntscheid Essen markiert mit über 25.000 Unterschriften nicht nur ein mächtiges Bürger*innen-Interesse. Seine Ziele stellen ein wesentliches strategisches Element auf dem Weg zu einem Modal Split von 4 x 25 Prozent dar. Insofern sollte die Verwaltung wie die Politik diese für Essen wichtige Startphase seiner Umsetzung mutig und visionär denken und mit der höchsten Qualität ausgestalten.

Wie notwendig Mut und Qualität sind, illustriert nicht zuletzt der gestern veröffentlichte Fahrradklima-Test des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs: Stand Essen im Jahr 2018 noch auf Platz 11, ist unsere Stadt im neuen Ranking der 14 Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen weiter abgerutscht auf Platz 12 mit der Schulnote 4,24.

Mit freundlichen Grüßen
RadEntscheid Essen