

Anlage:

Erläuterungen zur Ermittlung der Ansätze (Teil A, Haushaltsaufwendungen für den Rad- und Fußverkehr)

Da die Verwaltung seit Jahren den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur grundsätzlich integriert plant und baut, dienen viele Straßenbaumaßnahmen nur in Teilen der Radverkehrsförderung. Wenn möglich und / oder erforderlich werden im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen Radverkehrsanlagen installiert. Diese Maßnahmen werden auch nur anteilmäßig berücksichtigt. Bei der Festlegung der Radverkehrsanteile werden die investiven Baumaßnahmen pauschal in drei Klassen eingeteilt.

Für den Radverkehr werden jeweils 25%, 50% oder 100% der gesamten Kosten der Radverkehrsförderung zugerechnet.

Ein Anteil von 25% wird angesetzt, wenn der Anlass nicht der Radverkehr ist, sondern nur als Teilmaßnahme mit geringerer Bedeutung berücksichtigt wird. Dazu zählen beispielhaft:

- geringfügige Sanierungen im Bestand,
- die Installation von Radverkehrsanlagen nur auf Teilabschnitten,
- der Anlage gänzlich neuer Straßen
 - o Maßnahmen, die zu einer insgesamt verbesserten Verkehrssicherheit für Radfahrende führen.

Ein Anteil von 50% wird angesetzt,

- wenn der Anlass der Um- und Ausbaumaßnahme der Radverkehr ist.
- wenn es durch den gemeinsamen Ausbau der gesamten Straße erhebliche Synergien für die Radverkehrsanlage ergibt.
- bei umfangreichen Sanierungsmaßnahmen im Bestand, die eine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr bewirken.
- wenn in Tempo 30 Bereichen Fahrbahnen grundhaft erneuert werden, die auf Radhaupttrouten liegen, da der Radfahrende erheblich stärker durch Fahrbahnschäden beeinträchtigt wird als der MIV.

Die Aufwendungen werden zu 100% angesetzt

- wenn die Maßnahme allein das Ziel der Radverkehrsförderung hat.
- wenn unabhängige Radverkehrsanlagen gebaut, saniert und gewartet werden.
- bei Aufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung.

Zunächst wurde ein Ansatz überlegt, nur den Flächenanteil der Radverkehrsanlage, die als Teilanlage ins Anlagevermögen eingeht, zu berücksichtigen. Jedoch entsteht bei einem alleinigen Bau einer Radverkehrsanlage im bestehenden Straßenraum ein erheblicher planerischer und bautechnischer Mehraufwand gegenüber einer integrierten Gesamtbaumaßnahme über alle Gewerke im Straßenraum. Diese Synergien würden bei einem alleinigen Ansatz der Radverkehrsverkehrsfläche unberücksichtigt werden. Daher wurden die integrierten Maßnahmen in die drei Klassen unterteilt.

In den Ansätzen sind auch Werte für den Winterdienst und die Reinigung von Geh- und Radwegen enthalten. Dort, wo keine Reinigung nach der Reinigungssatzung erfolgt, wo aber eine Relevanz für den Rad- und/oder Fußverkehr gegeben ist, werden Geh- und Radwege im Rahmen von Sonderreinigungsaufträgen gereinigt.

Die für die Jahre 2021-2022 ausgewiesenen Werte sind geringer als die der Vorjahre. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass aktuell viele umfangreiche Straßenumbauten erfolgen, die erst dieses Jahr oder in den folgenden Jahren abgeschlossen werden. Hier sind insbesondere die Umbauten der Hattinger Straße, Königsallee und der Castroper Straße (jeweils Teilbereiche) zu nennen.