

Finanzielle Auswirkungen:

Nein Ja

A) Direkte Finanzielle Auswirkungen durch Umsetzung der Maßnahme

		von:	bis:	Betrag	Produktnr.	Kto. / Inv.-Nr.
Ergebnishaushalt	Erträge	2020	2021	100.482 €	5000001	3141300
	Aufwendungen	2020	2021	154.587€	5000001	4012100
Finanzhaushalt (Inv.)	Einzahlungen					
	Auszahlungen					

Gesamtausgaben:	154.587,00€
Eigenanteil Stadt:	54.105,00€

B) Entstehen Folgekosten / Einsparungen nach der Umsetzung der Maßnahme?

Nein Ja

	von:	bis:	Jahresbetrag
Erg.-HH Erträge			
Erg.-HH Aufwand (ohne AfA)			
Erg.-HH Aufwand (AfA und Sopo)			

C) Auswirkungen auf den Stellenbedarf?

Nein Ja

Stellenausweitung: Stellenabbau: Wahrnehmung durch vorhandenes Personal:

D) Textfeld für weitere Erläuterungen zu A/B/C/E:

Sollten in 2019 bereits Kosten entstehen, werden diese aus dem Haushalt des Fachbereichs gedeckt. Für die künftig aus dem Maßnahmenkatalog entstehenden Investitionskosten werden die Beträge aus der Ablösung für PKW Einstellplätze mit herangezogen.

E) Mittelverfügbarkeit / Veranschlagung

Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen

- in Höhe von für das Jahr **zur Verfügung.**
 beim Produkt: unter der Kto. / Inv.-Nr.
- in Höhe von für das Jahr **nicht zur Verfügung.**
 beim Produkt: unter der Kto. / Inv.-Nr.
- in Höhe von in der Planung für **zur Verfügung.**
 beim Produkt: unter der Kto. / Inv.-Nr.

Begründung:

Mit dem vorliegenden Masterplan Radverkehr 40%, der als „Fortschreibung“ des in 2009 beschlossenen „Radverkehrskonzept der Stadt Emden 2009-2016“ zu verstehen ist, wird mittelfristig eine Steigerung des Radverkehrsanteils um 12%-Punkte auf 40 % am Modal-Split (Verkehrsmittelwahlverhalten) angestrebt. Dies erfordert große Anstrengungen auf unterschiedlichen Ebenen. Der vorliegende Masterplan soll Möglichkeiten und Wege aufzeigen, wie dieses ambitionierte Ziel für den Radverkehr erreicht werden kann.

Weitere Weichenstellungen für den Radverkehr der Zukunft mit einem 40%igem Anteil am Modal Split wurden im Jahr 2017 mit der Verabschiedung des Masterplans 100% Klimaschutz (Ziel ist die Klimaneutralität bis 2050 für Emden) und dessen sektoralem Schwerpunkt Mobilität gesetzt. Laut dieser Untersuchung betrug im Jahr 2013 der prozentuale Anteil des Verkehrssektors am Treibhausgasausstoß ca. 19,9. Um diesen Wert gemäß den Klimaschutzzielen bis 2050 nachhaltig reduzieren zu können, wird im Masterplan u.a. die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Radverkehrs als ein zentrales Handlungsziel beschrieben.

Der heutige Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr ist in Emden mit 28% im Städtevergleich bereits ein guter Wert. Zurückführen lässt sich dieser Wert darauf, dass die Stadt Emden in der jüngeren Vergangenheit größere Anstrengungen unternommen hat, die Infrastruktur für den Radverkehr sukzessive auszubauen, zum Beispiel durch neue Radabstellanlagen, die Erüchtigung der Verkehrstechnik an Lichtsignalanlagen oder durch den Bau von neuen Radverkehrsanlagen. Im Wesentlichen kann nun auf ein Netz von Radverkehrsrouten aufgebaut werden, dass über die Jahre gewachsen ist. Der Grundstein für die Verlagerung von weiteren Wegen auf den Radverkehr in Emden ist gelegt.

Um in die Nähe des Zielwerts von 40% im Radverkehr zu kommen bedarf es allerdings noch deutlich größere Anstrengungen sowie eine Prioritätenverschiebung in der Verkehrsplanung. Darüber hinaus sind neue Qualitäten zu schaffen, die Verkehrsteilnehmern einen komfortablen Weg zum Umstieg auf das Fahrrad aufzeigen. Neben einer weitreichenden und innovativen Angebotserweiterung des „Systems Radverkehr“ (**Push-Maßnahmen**) sind aber genauso Ansätze notwendig, z.B. hinsichtlich der Verteilung des öffentlichen Raums oder der Zuweisung von Haushaltsmitteln (**Pull-Maßnahmen**).

Im Rahmen des Masterplans wurden die 5 typische **Alltagsrouten** (auf zentralen Achsen) in Emden bezüglich möglicher Mängel bzw. Vorzüge untersucht. Die Analyse zeigt, dass durch die Verbesserung von hier identifizierten Schwachstellen größere Verlagerungspotentiale gehoben werden können. Entsprechend wurden hier mögliche Verbesserungsmaßnahmen herausgearbeitet. Eine kleinteilige Analyse wird des gesamten Netzes wird hinsichtlich des zu erwartenden geringeren Erkenntnisgewinns im Rahmen des Gutachtens nicht umgesetzt.

Auf Basis der Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse zur Erreichung des Ziels 40% Radverkehr ist ein **Leitbild** mit einem Oberziel und Wertezielen entwickelt worden, das sich in unterschiedlichen Handlungsfelder (Öffentlichkeitsarbeit, Infrastruktur, Konzepte und Organisation) aufgliedert.

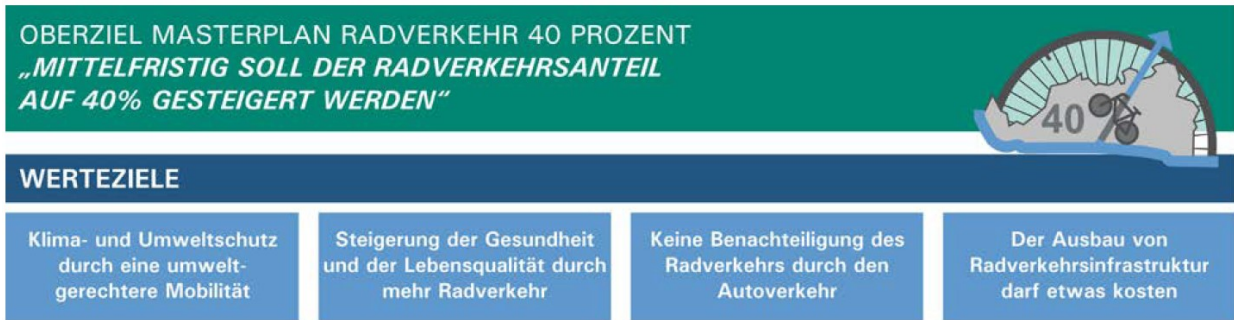


Abb.1: Leitbild mit Oberziel und Werteziele



Abb.2: Im Leitbild verankerte Handlungsfelder

Es wurden zudem **36 Maßnahmen** entwickelt, die die Wirkungs- und Funktionsweisen der vier Handlungsfelder konkretisieren, um damit das angestrebte Ziel von 40% Radverkehrsanteil am Modal-Split und damit einhergehend die Klimaschutzziele bis 2050 realisieren zu können.

Die Umsetzung des Leitbildes und der Maßnahmen (vgl. Kapitel 6 im Masterplan) ist nur möglich, sofern die gegebenen Grundvoraussetzungen dies auch erlauben. Ganz wesentlich ist hier das Thema der zur Verfügung stehenden Personalressourcen. Von Seiten der Verwaltung sollte mindestens eine Person zur Verfügung stehen, die primär für die Umsetzung der Maßnahmen und das Erreichen der angestrebten Zielsetzungen eingesetzt bzw. freigesetzt ist. Die Verantwortung sollte an eine Person mit starken Kompetenzen in Organisation und Kommunikation übertragen werden. Ein verkehrsplanerischer Hintergrund ist hilfreich, sollte bei der Auswahl aber nicht das Hauptkriterium darstellen.

Hierbei soll von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, die Förderung (Förderquote: 65 %) einer entsprechenden Planstelle (Klimaschutzmanagement) über das Bundesumweltministerium (bzw. PTJ) für zunächst 2 Jahre (mit der Option auf Verlängerung um ein weiteres Jahr) zu beantragen.

Für die Personalkosten entstehen Eigenanteilsbeträge von 27.053 Euro pro Jahr, die im Budget des Fachbereiches 300 eingeplant sind.

Als Finanzierungsquellen für die Maßnahmenumsetzung dieses ambitionierten Zieles sollen zudem zukünftige Ablösebeiträge für PKW-Stellplätze sowie Förderprogramme für den Klima-

schutz bzw. Radverkehr des Bundes und des Landes herangezogen werden.

Auswirkungen auf den Demografieprozess:

Das Masterplan Radverkehr 40 selbst hat keine direkten demographischen Auswirkungen, die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen durch einen Klimaschutzmanager kann aber zu einer gesünderen und lebenswerteren Umwelt in der Stadt Emden und somit zu einer Attraktivitätssteigerung für junge Leute und Familien führen. Das Erreichen der globalen Klimaschutzziele ist von existenzieller Bedeutung für künftige Generationen und die zukünftige Situation und Entwicklung der Stadt Emden.

Anlagen:

Masterplan Radverkehr 40%