

Vertrag mit dem Aktionsbündnis „Fahrradstadt jetzt“

zwischen

der Stadt Augsburg,
vertreten durch die Oberbürgermeisterin Frau Eva Weber – im Folgenden „Stadt“

und

dem Aktionsbündnis „Fahrradstadt jetzt“,
vertreten durch

- Herrn Dr. Arne Schäffler, Färberstraße 27a, 86157 Augsburg
- Herrn Alexander Mai, Wolframstraße 22d, 86161 Augsburg
- Herrn Andreas Alexander Leitschuh, Matthias-Erzberger-Straße 9a, 86199 Augsburg

- im Folgenden „Aktionsbündnis“

Präambel

Am 1. März 2020 hat das Aktionsbündnis „Fahrradstadt jetzt“, getragen von den drei Organisationen Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ADFC, Forum Augsburg lebenswert e.V. und Fridays for Future Augsburg, auf dem Rathausplatz bei einer Klima-Demo mit der Sammlung von Unterschriften für die Durchführung eines Bürgerbegehrens begonnen.

Das Bürgerbegehren umfasst folgende Ziele:

1. Qualität von Radwegen
2. Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz
3. Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen
4. Ausbau der Radabstellmöglichkeiten
5. Berichte und Online-Meldeplattform

Bis November 2020 wurden 15.543 Stimmen für ein Bürgerbegehren gesammelt.

Die Stadt unterstützt die Ziele des Bürgerbegehrens nachdrücklich, da der Stadtrat der Stadt Augsburg sich bereits 2012 einstimmig für Augsburg als Fahrradstadt ausgesprochen hat. Die Anstrengungen für die Verbesserung der Verhältnisse für die Radfahrer und die Sicherheit des Radverkehrs sollen weiter ausgebaut und intensiviert werden.

Vor diesem Hintergrund wurden zahlreiche Gespräche zwischen dem Aktionsbündnis und der Stadt geführt. Diese haben das gemeinsame Ziel, dass im Wege einer gemeinsamen Abstimmung konkrete Vorhaben ermittelt werden, die auch in einem gemeinsam definierten Zeitraum umgesetzt werden. Auch sind durch den gewählten Weg eines öffentlich-rechtlichen Vertrages die vereinbarten, konkreten Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Verhältnisse für die Radfahrer führen, schneller und verbindlicher zu realisieren.

Unter dieser Erwartung treffen die Vertragsparteien folgende

Vereinbarung

§ 1 Ziele und Einzelprojekte

1. Qualität von Radwegen

An für den Radverkehr gewidmeten Gemeindestraßen mit zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h sind durchgehende Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder gemeinsame Geh- und Radwege) herzustellen, die bei anstehenden Änderungen der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur und bei Neuplanungen den Standardanforderungen der Stadt aus dem Jahr 2015 (siehe Anlage 1) und, soweit dort nicht geregelt, den einschlägigen Richtlinien und Bestimmungen entsprechen. Die Stadt wird dieses Ziel auch im Zuge einer Beteiligung an Planfeststellungsverfahren mit einbringen und bei Planungen städtischer Gesellschaften dieses Ziel den städtischen Gesellschaften weitergeben.

Die Oberflächengestaltung wird der jeweiligen Bedeutung der Radverkehrsverbindung entsprechend ausgeführt. Dabei werden die Radwege, Radfahrstreifen und die Schutzstreifen eine durchgehende, ebene Oberfläche ohne Bordsteinkante aufweisen. Ausnahmen sind möglich, wenn diese Gestaltung baufachlich nicht möglich und/oder finanziell nicht verhältnismäßig ist. Das Ergebnis der baufachlichen Prüfung und der Verhältnismäßigkeitsprüfung wird dem Aktionsbündnis mitgeteilt. An besonders schützenswerten Stellen soll ein unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge durch bauliche Maßnahmen erschwert werden.

Kann aufgrund einer besonderen örtlichen Situation weder eine Radverkehrsanlage entsprechend der 2015 beschlossenen Standardanforderungen eingerichtet, noch aufgrund der jeweils geltenden Rechtslage die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden, so ist ausnahmsweise eine geringere Breite zulässig als sich aus den 2015 beschlossenen Standardanforderungen ergeben würde. Sofern in absoluten Ausnahmefällen für die Stadt ein abschnittsweiser Verzicht auf die Einrichtung einer Radverkehrsanlage geboten wäre, ist zuvor eine Beschlussfassung durch das entsprechend zuständige Gremium der Stadt, wie beispielsweise der Bau-, Hochbau- und Konversionsausschuss (im Folgenden: Bauausschuss), herbeizuführen und eine entsprechende Interessenabwägung vorzunehmen. Weiter wird die Stadt auch bei Änderung der Gesetzeslage oder bei Änderung der Rechtsprechung eine Neubewertung der betroffenen Straßen oder Straßenabschnitte vornehmen.

Als Einzelprojekte werden vereinbart:

1.1 Schießstättenstraße

Die Stadt wird im Sommer 2021 eine Verkehrszählung auf der Schießstättenstraße (im Bereich zwischen Stadionstraße und Rosenaustraße) durchführen.

Weiterhin wird die Stadt kurzfristig die im Thelottviertel bestehende Ausweisung als Tempo 30-Zone auf die Schießstättenstraße im Bereich zwischen Stadionstraße und Rosenaustraße erweitern. Die erforderlichen Beschlüsse sollen im Jahre 2021 dem Bauausschuss vorgelegt werden.

Abhängig von den Ergebnissen der Verkehrszählung wird die Stadt einen Beschluss in die städtischen Gremien einbringen, wonach die Schießstättenstraße von der Wertach bis zur Einmündung Rosenaustraße als Fahrradstraße ausgewiesen wird. Sofern die Ergebnisse der Verkehrszählung gegen die vollständige Einrichtung einer Fahrradstraße sprechen, bleibt die Ausweisung als Tempo 30 – Zone dauerhaft bestehen.

1.2 Schertlinstraße

Die Stadt wird 2021 einen Beschluss für Tempo 30 für die gesamte Schertlinstraße im Bereich zwischen Gögginger Straße und Hochfeldstraße in den Bauausschuss einbringen.

1.3 Lückenschluss Tempo 30 Luitpold-Brücke, Pferseer Straße, Pferseer Tunnel

Die Stadt wird 2021 einen Beschluss in die städtischen Gremien einbringen, wonach im Abschnitt von der Luitpoldbrücke (einschließlich dieser) über die Pferseer Straße bis zum Pferseer Tunnel Tempo 30 angeordnet wird.

Zudem wird 2021 in dem Bereich der Pferseer Straße zwischen Perzheimstraße und Rosenaustraße (stadteinwärtige Richtung, südlicher Bereich) werktags zwischen 07:00 – 09:00 Uhr ein absolutes Halteverbot eingeführt.

1.4 Holzbachstraße

Die Stadt wird in dem Bereich der Bahnüberführungen an der Holzbachstraße einen Beschluss mit der Ausweisung dieses Bereiches mit Tempo 30 dem Bauausschuss im Jahr 2021 vorlegen. Unabhängig davon wird der Knoten der Holzbachstraße mit der Bgm. Ackermann-Straße in Kürze ein Baufeld mit provisorischer Verkehrsführung sein. Die deshalb erfolgende Anordnung von Tempo 30 im Baustellenbereich wird auch in die Holzbachstraße hineinwirken.

Weiterhin wird die Stadt 2021 eine Genehmigungsplanung für eine aufgeständerte Radverkehrsführung auf dem Holzbach weitestgehend fertigstellen. Damit soll mittelfristig für jede Fahrtrichtung eine durchgängige Radwegverbindung abschnittsweise als 2-Richtungsradweg hergestellt werden. Angestrebt wird eine Umsetzung der Planung innerhalb von 3 bis 4 Jahren nach Erteilung der Genehmigung, sofern die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung stehen.

Aufgrund des derzeit herrschenden Geschwindigkeitsniveaus besteht Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit. Seitens der Stadt wird weiterhin die Anbringung einer Geschwindigkeitsmessanlage (Smiley Display) in der Unterführung vorangetrieben. Eine erforderliche Zustimmung der Bauwerkseigentümerin (Deutschen Bahn Netz AG) liegt noch nicht vor.

1.5 Stettenstraße

Die Stadt wird im Jahr 2021 einen Beschluss in den Bauausschuss einbringen, wonach im gesamten Verlauf der Stettenstraße zwischen Hermanstraße und Theodor-Heuss-Platz Tempo 30 im Wege eines Verkehrsversuches angeordnet wird.

Zusätzlich wird ein Angebotsstreifen auf der Südseite der Stettenstraße im Bereich zwischen der Alpenstraße und dem Theodor-Heuss-Platz geplant. Sofern eine durchgängige Führung bis auf den Hochbord-Radweg am Theodor-Heuss-Platz erfolgen kann, soll diese mit in den Beschluss für den Bauausschuss aufgenommen werden.

2. **Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz**

Ein stadtweites Netz aus Rad-Vorrangrouten soll alle Stadtteile und wichtige Orte des öffentlichen Lebens wie z.B. Hochschulen, Bahnhöfe und Kultureinrichtungen verbinden. Unter Rad-Vorrangrouten sind zusammenhängende Radverkehrsanlagen mit gut befahrbaren und allwettertauglichen Oberflächen zu verstehen. Rad-Vorrangrouten ermöglichen kurze Fahrzeiten mit geringem Zeitverlust und wenigen Stopps sowie ein hohes Radverkehrsaufkommen. Das Netz aus Rad-Vorrangrouten wird, aufbauend auf dem unter Beteiligung der Interessensvertreter erarbeiteten und vom Stadtrat im Jahr 2015 beschlossenen Netzplan zum Projekt Fahrradstadt, erweitert.

Als Einzelprojekte werden vereinbart:

2.1 Donauwörther Str.

Die Stadt wird im Jahr 2022 eine Planung für die ausstehende Radwegführung beidseits der Donauwörther Straße zwischen Ulmer Str. und Kreuzung Dieselstraße durchführen.

Diese wird dem Mobilitätsbeirat vorgelegt.

Die sich ergebende Maßnahme soll abhängig von Vorlage der Planungsergebnisse realisiert werden, zunächst ggf. auch als Pop-Up-Radweg. Eine derartige Realisierung soll ab 2023 erfolgen.

2.2 Lechhauser Straße

An der Kreuzung Radetzkystr./Lützowstr. wird auf beiden Seiten ein Grünpfeil für rechtsabbiegende Radler angebracht.

Auf der Ostseite der Lechhauser Straße (stadtauswärts) werden die schmalen Kfz-Parkbuchten zwischen Haus 4 und ARLT-Komplex rückgebaut. Dort werden Fahrradständer mit Stahlbügel montiert, um das Beparken des kombinierten Rad-/Fußwegs zu verhindern.

Allerdings findet in diesem Bereich 2021 noch eine Maßnahme der swa statt. Erst im Anschluss werden der Rückbau und der Einbau der Bügel stattfinden. Eine Realisierung wird spätestens 2022 erfolgen.

2.3 Auf dem Kreuz und Klinkertorstraße

Die Stadt wird 2021 eine konzeptionelle Planung von Maßnahmen in Angriff nehmen, um diesen Straßenzug (Auf dem Kreuz, Klinkertorstraße) als Radvorrangroute zu qualifizieren und zu einer Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr zu gelangen.

In diese Planungen soll wegen der Lärminderung für die Anwohner auch ein Ersatz des großformatigen Kopfsteinpflasters durch ein „geschnittenes Pflaster“ oder durch einen Asphaltbelag aufgenommen werden. Wegen der erwarteten Höhe der damit verbundenen Kosten werden Fördermöglichkeiten geprüft.

3. **Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen**

Neu zu bauende, zum Umbau oder Sanierung anstehende Gemeindestraßen werden im Bereich von Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten so gestaltet, dass freie Sichtbeziehungen für und auf den Radverkehr gegeben sind und Kraftfahrzeuge möglichst nur langsam abbiegen können. Die rechtlich bindenden Vorgaben und Bestimmungen sind dabei zu berücksichtigen.

Radfahrstreifen werden an Ampeln baulich so gestaltet, dass, wo die Platzverhältnisse dies zulassen, ausreichend große Radaufstellflächen vorhanden sind. Dies gilt auch für Radverkehrsführungen im Seitenraum (wie getrennte/gemeinsame Geh- und Radwege) unter besonderer Berücksichtigung der Belange der Fußgänger und der Barrierefreiheit.

Als Einzelprojekte werden vereinbart:

3.1 Oberer und Mittlerer Graben, Nähe Kreuzung Jakoberstr./Barfüßerstr.

Auf Basis der aktuell erfolgenden Sanierung der Abwasserkanäle wird die Radwegführung im Oberen Graben und im Mittleren Graben untersucht und Verbesserungsmöglichkeiten ausgearbeitet.

Die Umsetzung soll nach dem Abschluss der Kanalsanierung erfolgen.

In der Sitzung des Bauausschusses im März 2021 wurde ein entsprechender Grundsatzbeschluss mit Planungsauftrag gefasst.

3.2 Straßenzug Grottenau, Karlstraße, Leonhardsberg, Pilgerhausstraße, Jakoberstraße

Die Stadt verpflichtet sich, als kurzfristige Maßnahme ein zertifiziertes Büro mit der Erstellung eines Sicherheitsaudits für Radfahrer noch im Jahr 2021 zu beauftragen.

Zudem erfolgt die Beauftragung eines Verkehrsgutachtens (mit Freiflächenplanung und im städtebaulichen Kontext) zur Neuordnung der Verkehrsflächen im Bereich zwischen Kennedyplatz und Graben. Das Gutachten soll Wege zur Verbesserung der

Sicherheit des Radverkehrs, der Verbreiterung der Radwege zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs sowie der Attraktivitätssteigerung dieser Radverkehrsverbindung untersuchen. Die sich dadurch ergebenden Verkehrsverlagerungen auf andere Straßen werden im Rahmen des Verkehrsmodells beim Gesamtverkehrsplan untersucht.

Das Verfahren zur Neufassung des Gesamtverkehrsplanes wurde bereits Ende 2020 gestartet. Ab 2021 ist auch eine Beteiligung von Radfahrerinteressierten und Mobilitätsbeirat geplant.

3.3 Klinkertorstraße, Einmündung Klinkertorplatz

Die Stadt wird 2021 den städtischen Gremien einen Beschluss vorlegen, wonach am südwestlichen Ende der Klinkertorstraße vor der Lichtsignalanlage für Radfahrende eine Aufstellfläche errichtet wird. Der PKW-Verkehr vor der Lichtsignalanlage wird auf eine Spur reduziert, damit Radfahrende zur Lichtsignalanlage vorfahren können. Falls notwendig werden einige PKW-Stellplätze reduziert (Höhe Klinkertorstr. 8).

Zudem wird die Stadt Markierungen und Richtungspfeile anbringen.

Der Planungsauftrag für die Umprogrammierung der Lichtsignalanlage wird 2021 erteilt. Das für die Realisierung dieses Projekts erforderliche Vergabeverfahren wird zügig angegangen. Nach Abschluss des Vergabeverfahrens streben die Vertragsparteien eine schnelle Realisierung an.

3.4 Ulmer Straße Höhe Bahnhof Oberhausen (Helmut-Haller-Platz)

Die Stadt verpflichtet sich, Tempo 30 auf der Nordseite der Ulmerstraße (bahnhofsferne Seite) zwischen Neuhäuserstraße und Bahnunterführung anzuordnen.

Die Stadt verpflichtet sich zudem zur Abmarkierung eines Angebotsstreifens für den Radverkehr auf der Nordseite (bahnhofsferne Seite) zwischen Neuhäuserstraße und Bahnunterführung.

4. Ausbau der öffentlichen Radabstellmöglichkeiten

4.1

Im gesamten Stadtgebiet sind gut zugängliche Abstellmöglichkeiten vorhanden, an denen Fahrräder stabil angeschlossen werden können. Diese bieten auch Platz für Lastenräder und Kinderanhänger. Orte des öffentlichen Lebens und zentrale Haltestellen im Bus- und Straßenbahnnetz (ÖPNV-Knoten) haben Radabstellanlagen, die möglichst vor Diebstahl und Witterung schützen. Mindestens jeder 5. Radstellplatz ist für Lastenräder bis 2,60 m Länge geeignet und wird durch ein kleines Schild für solche reserviert – es sei denn die örtlichen baulichen Gegebenheiten lassen dies nicht zu.

4.2

Gemeinsames Ziel der Vertragsparteien ist es, die Zahl oberirdischer, öffentlicher Kfz-Stellplätze im innenstadtnahen Bereich weiter zu reduzieren. Bereits in den ver-

gangenen Jahren wurden durch verschiedene Maßnahmen ca. 330 öffentliche Kraftfahrzeugstellplätze durch die Stadt eingezogen. Auch der von der Stadt in der Sitzung des Bauausschusses im März 2021 beschlossene Auftrag zur Ausdehnung des Parkraummanagements / Bewohnerparkens soll die Pkw-Nutzung im Stadtgebiet und insbesondere des Innenstadtbereiches reduzieren.

Im Rahmen dieses Vertrags verpflichtet sich die Stadt, in dem 5 Jahreszeitraum von 2021 – 2025 die Anzahl der öffentlichen, oberirdischen Kfz-Stellplätze im Bereich der innenstadtnahen Bereiche (Anlage 2) um insgesamt mindestens 550 zu reduzieren. Diese Reduzierung erfolgt bevorzugt durch Einziehung oder Umnutzung für andere Nutzungen (z.B. Außengastronomie, Fußgängerbereiche, Grünflächen, Spielflächen, Fahrradabstellplätze, aber auch Zurverfügungstellung für Car-Sharing Angebote oder Ausweisung als E-Mobilitätsladeparkplätze/Parkplätze für alternative, nicht emittierende Antriebe).

Die Einziehung erfolgt durch die Realisierung verschiedener Maßnahmen, insbesondere:

- Pilotprojekt autofreie Maximilianstraße,
- Umbau der Karolinenstraße,
- Umbau der Frölichstraße,
- Umbau der Hermanstraße und
- Umbau im Thelott- und Rosenauviertel in Folge der Herstellung der Tramtrasse der Linie 5.

Die jährlich eingezogene Stellplatzanzahl wird im Rahmen des jährlich zu erstellenden Fortschrittsberichtes (§ 1 Ziffer 6.1) veröffentlicht.

4.3

Als Einzelprojekte werden die folgenden Maßnahmen der Ausweisung von Radfahrabstellplätzen vereinbart. Die Realisierung der konkret bezeichneten Radabstellmöglichkeiten steht unter dem Vorbehalt, dass jeweils eine zustimmende Stellungnahme des städtischen Amtes für Brand- und Katastrophenschutz vorliegt sowie dass die vereinbarten Radabstellplätze Rettungsfahrzeuge nicht behindern.

a) Fußgängerzone Annastraße

In der Annastraße soll im Jahr 2021 die Anbringung von 2 – 3 Bügel (à 2 Radabstellmöglichkeiten) vor Haus Nr. 9 realisiert werden.

b) Martin-Luther-Platz

Vor Karstadt werden 2 - 3 Bügel im Jahr 2021 montiert. Weitere 1 – 2 zusätzliche Bügel werden gegenüber dem Haus Nr. 2 angebracht.

c) Fuggerstraße Ostseite Richtung Theater

Ein Rückbau von Radfahrabstellmöglichkeiten, wie in der Planung von 2010/2011 vorgesehen, ist aktuell nicht mehr vorgesehen, so dass die Zahl der bestehenden Abstellmöglichkeiten bis zur endgültigen Herstellung des Fuggerboulevards erhalten bleibt.

Im Rahmen der Weiterführung der Planung zum Fuggerboulevard wird überprüft, inwieweit das Angebot an Fahrradabstellplätzen ausgebaut werden kann. Zu einer Reduzierung der Fahrradabstellplätze kommt es nicht.

d) Stadtmetzg

Auf dem Platz „Hinter der Stadtmetzg“ werden 3-4 Bügel angebracht.

Weitere 4 – 5 Bügel werden vor dem Haus Nr. 1, „Mittlerer Lech“ angebracht.

e) Spitalgasse

Unter dem Vorbehalt einer noch zu erfolgenden, erneuten Befragung der Anlieger werden 2 Fahrradbügel vor dem Haus Nr. 28 angebracht.

f) Bäckergasse

Unter dem Vorbehalt einer noch zu erfolgenden, erneuten Befragung der Anlieger werden vor dem Haus Nr. 30 3 Bügel im Jahr 2021 montiert sowie weitere 3 – 4 zusätzliche Bügel vor dem Haus Nr. 11 angebracht.

g) Maximilianstraße

Die Stadt wird in Abstimmung mit dem Aktionsbündnis weitere Standorte in der Maximilianstraße festlegen und dort mindestens 10 weitere Bügel bereitstellen.

h) Heilig-Kreuz-Str.

Vor dem Haus Nr. 7 werden 4 Bügel im Jahr 2021 montiert.
Weitere 4 Bügel werden vor dem Haus Nr. 14 angebracht.

i) Bürgerbüro An der Blauen Kappe

2021 werden 2 Fahrradbügel auf der Südseite (Einmündung zur Blauen Kappe) angebracht.

Nach Abschluss der aktuell andauernden Sanierung des Verwaltungszentrums der Stadt Augsburg werden 4 weitere Bügel im Umfeld der südwestlichen Gebäudeecke in Abstimmung mit dem Aktionsbündnis angebracht. Die Bereitschaft dafür auch einen Kfz-Stellplatz um zu nutzen besteht.

Weitere 3 Bügel werden auf der Gebäudewestseite, links vom Durchgang zum Hof angebracht.

j) Rathaus

Am Fischmarkt werden 20 neue Radabstellplätze errichtet. In der Sitzung des Bauausschusses im März 2021 wurde ein entsprechender Beschluss gefasst.

k) am Zoo

Die Stadt befürwortet die Bestrebungen der Zoologischer Garten Augsburg GmbH, die im Investitionsplan enthaltene Maßnahme „Umbau des Fahrradabstellplatzes Eingang Zoo“ zu realisieren und damit neugestaltete und erweiterte, attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten neben dem Eingang des Zoos anzubieten.

Die Stadt gewährt der Zoologischer Garten Augsburg GmbH einen Investitionszuschuss in Höhe von 50.000,00 € mit dem Ziel der Errichtung von ungefähr 50 Fahrradbügeln (für 100 Räder) in üblicher Größe und weiteren ungefähr 20 Parkplätzen für Lastenräder und Räder mit Anhängern in der Nähe des Eingangsbereiches.

5. **Änderungen der Stellplatzsatzung**

Bis Ende 2021 wird die städtische Stellplatzsatzung mit Übergangsregelung für Antragstellungen vor dem 01.01.2022 wie folgt geändert und den städtischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Die Änderung sollte die folgenden wesentlichen Inhalte aufweisen, wobei die konkrete Ausgestaltung der Erarbeitung den Fachdienststellen der Bauverwaltung entsprechend den Kriterien zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels bei der Entwicklungsmaßnahme Sheridan-Kaserne obliegen wird:

- der allgemeine Stellplatzschlüssel wird auf 1,0 reduziert
- Für Mehrfamilienhäuser mit wenigstens 10 Wohneinheiten sollen für die Anzahl an Kfz-Stellplätzen die folgenden Werte festgelegt werden:
 - eine weitere Reduzierung auf bis zu 0,8 ist möglich, wenn folgende Merkmale, die noch von der Bauverwaltung zu konkretisieren sind, vorhanden sind:
 - gute ÖPNV-Anbindung
 - gute Nahversorgungsangebote
 - gesicherte Stellplätze (Stellplätze verbleiben im Gemeinschaftseigentum)
 - mind. 1 Abstellplatz für Fahrräder für je 25 m² Wohnfläche
 - Abstellfläche für fahrradbasierte Sharing-Angebote und mindestens ein Abstellplatz für ein Lastenrad auf dem Privatgrundstück
 - eine zusätzliche, weitere Reduzierung auf bis zu 0,5 ist möglich beim Vorliegen weiterer Kompensationsmaßnahmen, die von den städtischen Gremien zu beschließen sind.
- Für Mehrfamilienhäuser (nicht für Ein- oder Zweifamilienhäuser) sollen für Fahrräder die folgenden Regelungen aufgenommen werden:
 - 1 Abstellplatz für Fahrräder für je 25 m² Wohnfläche,
 - 1 Sonderabstellplatz (z.B. für Elektrofahrräder, Lastenräder, Behindertenfahrräder und Fahrradanhänger) je Wohneinheit ab einer Wohnfläche von 50 m².
- der Stadtrat der Stadt kann für zum Stichtag 01.01.2021 bereits begonnene Bauleitplanverfahren abweichende Regelungen treffen

- Für die anderen Gebäudetypen (wie Büro-, Verwaltungs- und Praxisräume, Versammlungsräume, Sportstätten, Gaststätten, Verkaufsstätten, Gewerbebauten und Schulen) sind die gesteigerten Anforderungen an Radabstellplätze und die reduzierten Anforderungen an PKW-Stellplätze entsprechend anzupassen.
- Bei Bestandsgebäuden egal welchen Gebäudetyps kann auf Antrag des Eigentümers bis zu 25% der vorhandenen Kfz-Stellplätze in Abstellplätze und Sonderabstellplätze für Fahrräder umgewandelt werden.

6. Berichte und Online-Meldeplattform

6.1

Es wird jährlich ein schriftlicher Fortschrittsbericht zum Stand und der Verbesserung des Radverkehrs veröffentlicht. Dieser Bericht enthält transparente Aufstellungen über die für die Radverkehrsförderung verausgabten Mittel, getrennt nach Projekten, Eigen- und Fördermitteln.

6.2

Die Stadt wird im Jahr 2021 ein Vergabeverfahren zur Beschaffung einer nicht kommunikativen Mängelmitte-Software durchführen. Die Beschaffung und Inbetriebnahme der Software soll nach Möglichkeit noch im Jahr 2021 erfolgen. Die Software muss eine Anbindung zur vorhandenen Software der Stadt Augsburg ermöglichen.

§ 2 Einhaltung zwingender Vorgaben

Den Vertragsparteien ist bewusst, dass die aus dieser Vereinbarung abgeleiteten konkreten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs nur umsetzbar sind, sofern keine rechtlichen Aspekte, tatsächliche, bauliche und naturräumliche Verhältnisse oder verkehrsplanerische Aspekte zwingend entgegenstehen.

Die Vertragsparteien sind darin einig, dass die aus dieser Vereinbarung abgeleiteten konkreten Maßnahmen des Radverkehrs im Einklang mit jeweils geltendem Straßenverkehrsrecht zu stehen haben. Dies gilt auch für andere rechtliche Bedingungen, die nicht von der Stadt gesetzt werden und von ihr auch nicht zu beeinflussen sind.

Die Vertragsparteien sind darin einig, dass die aus dieser Vereinbarung abgeleiteten konkreten Maßnahmen nicht im Widerspruch zu verkehrsplanerischen Aspekten stehen, die von dritter Seite bestimmt werden, ohne dass die Stadt sie beeinflussen könnte. Widersprüche zu verkehrsplanerischen Überlegungen zur Förderung des Fußgängerverkehrs und des ÖPNVs sind zu besprechen.

§ 3 Ressourcen

Die Stadt stellt im Bewusstsein, dass nur mit höheren Haushaltsmitteln und zusätzlichem qualifizierten Personal die Situation des Radverkehrs spürbar verbessert werden kann, die notwendigen Ressourcen zur Umsetzung der aus diesem Vertrag resultierenden Maßnahmen zur Verfügung. Aus diesem Grunde werden die Ansätze im

Haushalt der Stadt sowie die im Tiefbauamt verorteten Planstellen für die Belange des Radverkehrs angepasst.

Den Vertragsparteien ist dabei bewusst, dass die Folgen der Corona Pandemie die Realisierung der beschriebenen Maßnahmen verzögern können; die Stadt hat bereits Vorkehrungen in Form einer Rücklage in Höhe von 3 Mio. EUR getroffen.

Den Vertragsparteien ist dabei ebenfalls bewusst, dass sich die Umsetzung von Radverkehrsprojekten durch Planung und Beschlussfassung sowie die Beantragung von Fördermitteln verzögern kann.

Den Vertragsparteien ist dabei bewusst, dass die Rechtskraft der beschlossenen Haushaltsansätze unter dem Genehmigungsvorbehalt der Regierung von Schwaben steht.

Vor diesem Hintergrund sind sich die Vertragsparteien einig, dass nachfolgende Ressourcen zur Verwirklichung der Ziele bereitgestellt werden.

1. Haushalt

Die Stadt wird im Nachtrag 2021 des städtischen Haushaltes das vorhandene Investitionsvolumen für den Radverkehr um 0,5 Mio. EUR erhöhen. Die Erhöhung erfolgt auf der Haushaltsstelle zum Ausbau von innerstädtischen Geh- und Radwegen im Tiefbauamt (Haushaltsstelle 2.63110.9501.00/VHK 005), die im Haushaltsjahr 2021 des Doppelhaushaltes 2021/22 mit 2,0 Mio. EUR ausgewiesen ist. Bei dem Erhöhungsbetrag handelt es sich um städtische Eigenmittel, die durch Fördermittel noch aufgestockt werden können.

In den Folgejahren bis einschließlich dem Jahr 2025 sollen weitere Erhöhungen auf Basis des Haushaltsjahres 2021 des Doppelhaushaltes 2021/22 vorgenommen werden, wobei sich die Erhöhung jährlich um weitere 0,5 Mio. EUR erhöht. Dieses führt zu den folgenden Erhöhungen des Haushaltsansatzes des allgemeinen Investitionsvolumens für den Radverkehr:

2022: zusätzlich + 1,0 Mio. EUR

2023: zusätzlich + 1,5 Mio. EUR

2024: zusätzlich + 2,0 Mio. EUR

2025: zusätzlich + 2,5 Mio. EUR

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass der Haushalt der Stadt weitere Haushaltsstellen beinhaltet, die der Verbesserung im Radverkehr dienen (beispielsweise weitere Vorhaben im Tiefbauamt, Umweltamt, Hauptabteilung Kommunikation), die in Anlage 3 zu diesem Vertrag aufgelistet werden.

2. Personal

Die Stadt wird im Zeitraum bis zum Jahr 2025 in einem Stufenplan 5 neue Planstellen im Tiefbauamt schaffen, die sich mit der Planung, dem Bau und dem Unterhalt des Mobilitätsangebotes mit Schwerpunkt Radverkehr befassen werden. Die Vertragsparteien gehen von einer Stellenneuschaffung in den folgenden Jahren aus:

- im Jahr 2022 + 2 Stellen

- im Jahr 2023 + 1 Stelle
- im Jahr 2024 + 2 Stellen

Im Jahr 2021 wurde bereits 1 neue Stelle im Tiefbauamt geschaffen.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass nicht nur die Mitarbeitenden im Tiefbauamt für den Radverkehr und dessen Verbesserung tätig sind, sondern in verschiedenen Bereichen der Verwaltung verschiedene unterschiedliche Dienststellen für die Belange des Radverkehrs aktiv sind (beispielsweise Umweltamt, Hauptabteilung Kommunikation, Abfallwirtschafts- und Stadtreinigungsbetrieb).

§ 4 Umgang mit dem Bürgerbegehren

Das Aktionsbündnis unterstützt die abgestimmten Maßnahmen und verpflichtet sich, das am 1. März 2020 gestartete Bürgerbegehren nicht weiter zu betreiben, da wesentliche Inhalte des Radbegehrens in dem Vertrag geregelt sind und die Stadt sich verpflichtet hat, diese schrittweise umzusetzen.

§ 5 Salvatorische Klausel

Sollten Teile dieser Vereinbarung derzeit oder künftig mit geltendem Recht nicht vereinbar und deshalb unwirksam sein, berührt dies nicht die Wirksamkeit der übrigen Teile dieser Vereinbarung.

§ 6 Geltungsdauer

Der Vertrag hat eine Geltungsdauer von 5 Jahren ab Unterzeichnung des Vertrages.

Für die Stadt Augsburg

Augsburg, 22.07.2021

Eva Weber
Oberbürgermeisterin

Für das Aktionsbündnis „Fahrradstadt jetzt“

Augsburg, 22.07.2021

Dr. Arne Schäffler

Alexander Mai

Andreas Alexander Leitschuh