

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0003/WP18
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	09.11.2020
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/703/304
<b>Verbreiterung des Brander Walls im Rahmen der Rad-Vorrang-Route Brand</b>			
Beratungsfolge: <b>TOP:</b> __			
Datum	Gremium	Entscheidungskompetenz	
13.01.2021	Bezirksvertretung Aachen- Mitte	Empfehlung	
20.01.2021	Bezirksvertretung Aachen Brand	Empfehlung	
21.01.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte und die Bezirksvertretung Aachen Brand nehmen den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfehlen dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung damit zu beauftragen, die Verbreiterung des Brander Walls im Rahmen der Rad-Vorrang-Route Brand gemäß der vorgelegten Planung Variante 1 Alleinige Verbreiterung des Radweges (Lageplan Planung 2020\_026\_L1) umzugestalten.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Verbreiterung des Brander Walls im Rahmen der Rad-Vorrang-Route Brand gemäß der vorgelegten Planung Variante 1 (Lageplan Planung 2020\_026\_L1) umzugestalten.

In Vertretung

Frauke Burgdorff  
(Stadtbaurätin)

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

### PSP-Element 5-120102-900-09100-300-1 Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)

investive Auswirkungen	Ansatz 2020*	fortgeschriebener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	fortgeschriebener Ansatz 2021 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	1.002.300	1.002.300	141.700	141.700		
Auszahlungen	1.367.900	1.367.900	177.300	177.300		
Ergebnis	365.600	365.600	35.600	35.600		
<b>+ Verbesserung / -Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

### PSP-Element 4-120102-979-4 Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2020**	fortgeschriebener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	fortgeschriebener Ansatz 2021 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0		
Personal-/Sachaufwand	0	0	0	0		
Abschreibungen	81.300	81.300	11.000	11.000		
Ergebnis	81.300	81.300	11.000	11.000		
<b>+ Verbesserung / -Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

\*Haushaltsansatz 2020 i.H.v. 1.253.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2019 i.H.v. 114.900 €

\*\*Haushaltsansatz 2020 i.H.v. 75.400 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2019 i.H.v. 5.900 €

### PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

investive Auswirkungen	Ansatz 2020	fortgeschriebener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	fortgeschriebener Ansatz 2021 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0		
Auszahlungen	800.000	800.000	177.300	177.300		
Ergebnis	800.000	800.000	35.600	35.600		
<b>+ Verbesserung / -Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

### PSP-Element 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2020	fortgeschriebener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	fortgeschriebener Ansatz 2021 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0		
Personal-/Sachaufwand	120.000	120.000	360.000	360.000		
Abschreibungen	250.000	250.000	750.000	750.000		
Ergebnis	370.000	370.000	1.110.000	1.110.000		
<b>+ Verbesserung / -Verschlechterung</b>	0		0			

## Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz			
Die Maßnahme hat folgende Relevanz:			
keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
	<b>x</b>		
Der Effekt auf die CO <sub>2</sub> -Emissionen ist:			
gering	mittel	groß	nicht ermittelbar
		<b>x</b>	

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung			
Die Maßnahme hat folgende Relevanz:			
keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
<b>x</b>			

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:

<input checked="" type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49%)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Die Verbreiterung des Brander Walls im Rahmen der Rad-Vorrang-Route Brand ist Teil des 1. Arbeitspaketes des Förderprojektes #AachenMooVe!. Zentrales Ziel des Projektes ist, Verkehrsteilnehmer\*innen, die sich bisher mit dem Pkw in und nach Aachen bewegt haben, für die Nutzung des Fahrrades und für ein verstärktes zu-Fuß-gehen zu gewinnen. Der „Umstieg“ soll dabei im Rahmen dieses Vorhabens durch den Ausbau von Infrastrukturen erfolgen.

Im Rahmen des 1. Arbeitspaketes des Förderprojektes #AachenMooVe wird davon ausgegangen, dass durch den Umstieg von Pendler\*innen auf das Rad ab dem Projektende 2022 jährlich insgesamt 2.560 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden können. Für die Rad-Vorrang-Route Brand wird mit bis zu 1.000 Umsteigern gerechnet. Ab 2022 können dadurch jährlich ca. 800 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden. Die Verbreiterung des Radweges am Brander Wall ist Teil dieser Route. Daher werden die Umsteigerzahlen auf die gesamte Strecke betrachtet.

Den zu erwartenden CO<sub>2</sub>-Einsparungen steht der CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch die Baumaßnahme entgegen. Im Rahmen der Maßnahme wird der bestehende Geh- und Radweg, in Abhängigkeit der gewählten Variante, ganz oder teilweise zurückgebaut und ein verbreiteter, den heutigen Anforderungen entsprechender, Weg errichtet. Der Umfang dieser Maßnahme beläuft sich auf:

Variante 1: 1.420 m<sup>2</sup> davon 270 m<sup>2</sup> neu versiegelte Fläche

Variante 2: 1.570 m<sup>2</sup> davon 385 m<sup>2</sup> neu versiegelte Fläche

Variante 3: 2.720 m<sup>2</sup> davon 270 m<sup>2</sup> neu versiegelte Fläche

Die Verwaltung sieht hier jedoch keine nennenswerte Relevanz, da durch die Baumaßnahme verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Zunahme des Radverkehrsanteils auf der neu geschaffenen Radverkehrsinfrastruktur kompensiert werden kann. Vor allem langfristig gesehen ist die Investition in Infrastrukturausbau für den Radverkehr daher wichtig. Der zu kompensierende Eingriff ist bei Variante 1 (Vorzugsvariante) am geringsten. Zudem erfolgt bei allen Varianten kein Eingriff in den schützenswerten Baumbestand.

## **1. Anlass**

Die Rad-Vorrang-Route Brand ist die dritte Route des am 12.09.2019 vom Mobilitätsausschuss beschlossenen Rad-Vorrang-Netzes, die umgesetzt werden soll. Nachdem im Juni 2020 die Planungen für die Fahrradstraßen entlang der Route vorgelegt und durch den Mobilitätsausschuss beschlossen wurden (vgl. Vorlage-Nr: FB 61/1439/WP17), ist nun die Verbreiterung des Brander Walls zwischen Herderstraße und Rombachstraße Gegenstand dieser Vorlage. Die Maßnahme ist Teil des Förderprojektes #AachenMooVe! im Landeswettbewerb Emissionsfreie Innenstadt im Rahmen des Landesprogramms „Kommunaler.Klimaschutz.NRW“.

## **2. Heutige Situation**

Der Brander Wall ist im betrachteten ca. 500 m langen Abschnitt zwischen Herderstraße und Rombachstraße als selbständig geführter getrennter Geh- und Radweg ausgewiesen. Der gepflasterte Beidrichtungsradschwergeweg misst in seiner Breite ca. 2,30 m. Zwischen Geh- und Radweg verläuft eine ca. 30 cm breite baulich angelegte Mittelrinne. Der anschließende, ebenfalls gepflasterte Gehweg hat eine Breite von 2,30 m. Der gepflasterte Geh- und Radweg ist beidseitig durch einen Kantenstein eingefasst.

Der getrennte Geh- und Radweg schließt im westlichen Bereich an den Gehweg in der Herderstraße, welche in einem Wendehammer endet, an. Die Herderstraße soll zukünftig als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Im Verknüpfungsbereich muss deswegen, wie bereits heute, der in der Herderstraße vorhandene Gehweg gequert werden. Der Gehweg hat derzeit einen Bordanschlag von ca. 3 cm.

In der Rombachstraße schließt der Radweg niveaugleich an den vorhandenen nicht-benutzungspflichtigen Beidrichtungsradschwergeweg an. Die Ertüchtigung einer Radverkehrsführung auf der Rombachstraße und eine Verbreiterung des bereits existierenden Beidrichtungsradschwergeweges sind Teil der Maßnahme der Rad-Vorrang-Route Brand und sollen im Anschluss umgesetzt werden.

Im Anschlussbereich der Herderstraße befinden sich nördlich des Radweges fünf schützenswerte Laubbäume. Im Anschlussbereich an die Rombachstraße befinden sich zwei weitere Laubbäume und ein Nadelbaum in unmittelbarer Nähe nördlich des Radweges, die gemäß Baumschutzsatzung ebenfalls zu erhalten sind. Weitere Bäume befinden sich südlich des Gehweges.

Der Brander Wall entwässert derzeit über eine Mittelrinne in die angrenzenden Grünflächen.

In dem betrachteten Bereich des Brander Walls besteht zurzeit ein Provisorium, das der Baumaßnahme der Firmen Zeelink und Amprion dient. Nach dem geplanten Ende der Maßnahme, voraussichtlich im Dezember 2020, soll das Provisorium zurückgebaut werden. Als dauerhafte Lösung ist das Provisorium nicht geeignet.

## **3. Planung**

Bei der Planung werden die Prinzipien der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10) beachtet. Da der Brander Wall Teil der Rad-

Vorrang-Route ist, sollen die Anlagen für den Radverkehr qualitativ hochwertig sein und der Verbindungsfunktion der Route gerecht werden.

Im Rahmen der Rad-Vorrang-Route Brand ist für den Radweg der Austausch des Pflasters durch Asphalt vorgesehen. Dabei ist eine Verbreiterung des Beidrichtungsradweges auf das Regelmaß für einen einseitigen Zweirichtungsradweg (gem. ERA 10) von 3,00 m und eine optische Abgrenzung zum Gehweg durch Roteinfärbung geplant.

Im westlichen Bereich des Brander Walls (Anschluss Herderstr.) ist auf einer Länge von ca. 65 m eine Verbreiterung des Radweges mit Erhalt der vorhandenen Laubbäume nicht möglich. Aus gleichen Gründen ist im östlichen Anschlussbereich an die Rombachstraße auf einer Länge von ca. 50 m mit Erhalt der vorhandenen zwei Laubbäume keine Verbreiterung des Radweges vorgesehen (vgl. Lageplan Variante 1-3).

Im Verknüpfungsbereich mit der Herderstraße ist eine Nullabsenkung im Gehweg für Radfahrer\*innen in den vorhandenen Wendehammer geplant.

Im Folgenden werden drei Varianten der Ausführung vorgestellt und bewertet.

### **Variante 1: Alleinige Verbreiterung des Radweges**

Variante 1 sieht eine alleinige Verbreiterung des Beidrichtungsradweges auf 3,00 m vor. Der bestehende Gehweg sowie die Mittelrinne bleiben erhalten. Im westlichen sowie im östlichen Anschlussbereich, also im Kronentraufbereich der Laubbäume, ist lediglich der Austausch des Pflasters durch Asphalt vorgesehen. Der bestehende Kantenstein bleibt zum Schutz der Laubbäume erhalten. Die Breite des Radweges beträgt in diesen Abschnitten, wie im Bestand, 2,30 m. Ein barrierefreies Leitsystem im Gehweg ist nicht vorhanden oder geplant, wobei sowohl der Kantenstein als auch die Mittelrinne zur Orientierung weiterhin genutzt werden können. Zusätzlich verdeutlichen der Materialwechsel (Pflaster und Asphalt) und die Roteinfärbung den Wechsel zwischen Geh- und Radweg. Der Einbau eines barrierefreien Leitsystems ist nicht vorgesehen, da im Rahmen von Variante 1 der Gehweg nicht Teil der Maßnahme ist.

Eine erste Kostenschätzung für Variante 1 liegt bei 331.000 € (brutto) zzgl. Roteinfärbung (rd. 92.000 €).

### **Variante 2: Alleinige Verbreiterung des Radweges mit Trennelement**

Variante 2 sieht neben der Verbreiterung des Beidrichtungsradweges auf 3,00 m zusätzlich eine Kugelplatte mit einer Breite von 0,30 m als Trennelement zwischen Geh- und Radweg vor. Die mit der Kommission Barrierefreies Bauen abgestimmte Platte mit Kugelelementen auf der Oberfläche soll zukünftig als Trennung von niveaugleichen Radfahrwegen und Gehwegen eingebaut werden.

Um die Kugelplatte als Trennelement zwischen Geh- und Radweg einzubauen und trotzdem eine Breite des Beidrichtungsradweges von 3,00 m zu gewährleisten, wird der Weg, wenn möglich, um weitere 0,30 m gegenüber Variante 1 verbreitert. Die bestehende Mittelrinne und der Gehweg bleiben erhalten. Die Kugelplatte wird neben der Rinne auf Seiten des Radweges vorgesehen. Durch Kugel-

platte und Rinne ergibt sich ein 0,60 m breiter Sicherheitsraum zwischen den Verkehrsräumen des Fuß- und des Radverkehrs. Ein zusätzliches barrierefreies Leitsystem im Gehweg ist nicht vorhanden oder geplant, da der bestehende Gehweg im Rahmen von Variante 2 erhalten bleibt. Wie bereits in Variante 1 dienen zur Orientierung weiterhin der Kantenstein und die Mittelrinne. Zusätzlich verdeutlichen der Materialwechsel, die Roteinfärbung und die Kugelplatte den Wechsel zwischen Geh- und Radweg.

Im westlichen sowie im östlichen Anschlussbereich, also im Kronentraufbereich der Laubbäume, ist eine Verbreiterung des Weges, unter Erhalt der bestehenden Bäume, nicht möglich. Die für den Einbau der Kugelplatte erforderliche Breite von 0,30 m muss daher zu Lasten des vorhandenen Weges erfolgen. Eine Weiterführung der Kugelplatte neben der bestehenden Rinne auf der Seite des Radweges würde zu einer Verschmälerung des Beidrichtungsradweges von 2,30 m auf 2,00 m führen. Diese Variante wird den Qualitätsanforderungen und der Verbindungsfunktion einer Rad-Vorrangroute nicht gerecht und daher von der Verwaltung abgelehnt und nicht weiter verfolgt. Geplant ist daher die vorhandene Rinne im westlichen Bereich des Brander Walls (Anschluss Herderstr.) und im östlichen Anschlussbereich an die Rombachstraße um 0,30 m Richtung Gehweg zu versetzen und die Kugelplatte, weiterhin auf Seiten des Radweges, im Verlauf der heutigen Rinne anzuordnen. Die nutzbare Gehwegbreite würde dadurch, im Vergleich zum Bestand, um 0,30 m schmaler werden (Variante 2.1). Der Gehweg entspricht im Anfangs- und Endbereich mit einer geplanten Breite von 2,00 m zuzüglich eines Sicherheitsraumes von 0,60 m immer noch der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02). Diese fordern eine nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m zuzüglich 0,25 m Sicherheitsraum zum Verkehrsraum des Radverkehrs.

Alternativ bestünde die Möglichkeit, im Anfangs- und Endbereich die vorhandene Rinne auszutauschen und durch die Kugelplatte zu ersetzen. Gehweg und Radweg könnten damit die Bestandsbreite beibehalten. Die Wasserführung müsste über die Kugelplatte geführt werden (Variante 2.2). Die Kugelplatten stören gemäß Hersteller den Oberflächenabfluss nicht, ob sie aber auch als Element der Wasserführung geeignet sind, wurde bisher nicht untersucht. Die Verwaltung kann diese Variante daher nicht empfehlen.

Genau wie bei Variante 1 wird der Radweg in Asphalt hergestellt und zusätzlich rot eingefärbt. Eine erste Kostenschätzung für Variante 2 liegt bei 382.000 € (brutto) zzgl. Roteinfärbung (rd. 92.000 €).

### **Variante 3: Verbreiterung des Geh- und Radweg mit Trennelement**

Variante 3 sieht einen kompletten Rückbau und Neubau des bestehenden Geh- und Radweges vor. Der neue Radweg wird, wie bei den anderen Varianten, auf 3,00 m verbreitert. Der Gehweg wird mit einer Breite von 2,30 m neu hergestellt. Das bereits heute bestehende Maß von 2,30 m erfüllt die Anforderungen der nutzbaren Wegebene von 1,80 m gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02).

Zwischen Geh- und Radweg wird eine 0,30 m breite Kugelplatte als Trennelement eingebaut. Damit ergibt sich eine neue Gesamtbreite von 5,60 m. Die Mittelrinne entfällt und der Geh- und Radweg entwässert über eine Einseitneigung direkt in die angrenzenden Grünflächen. Geh- und Radweg werden

beide in Asphaltbauweise hergestellt. Im Gehweg sind zusätzlich taktile Leitelemente anzuordnen, da die Kugelplatte ein reines Trennelement und keine Orientierungshilfe für Blinde ist.

Da im westlichen sowie im östlichen Anschlussbereich des Brander Walls eine Verbreiterung des Weges durch den vorhandenen Baumbestand nicht möglich ist, wird der Geh- sowie Radweg, in Anlehnung an den Bestand, mit einer Breite von 2,30 m ausgebildet und lediglich der Austausch des Pflasters durch Asphalt vorgenommen. Zusätzlich wird die Kugelplatte als Trennelement zwischen Geh- und Radweg vorgesehen und das Leitsystem fortgeführt.

Eine erste Kostenschätzung für Variante 3 liegt bei 653.000 € (brutto) zzgl. Roteinfärbung (rd. 92.000 €).

### **Vergleich der Varianten:**

Aus Sicht der Verwaltung entfällt Variante 3 wegen der deutlich höheren Kosten im Vergleich zu den anderen beiden Varianten. Variante 2 ist eine Kompromisslösung, welche höhere Kosten und einen deutlich höheren technischen Aufwand gegenüber Variante 1 mit sich bringen würde, ohne dabei den Gehweg zu verbessern. Aus Sicht der Verwaltung ist der Einbau der Kugelplatte als Trennelement in anbaufreien Gebieten wie am Brander Wall nicht so zielführend wie innerhalb bebauter Gebiete. Zudem wird durch Anordnung der Kugelplatte gemäß Variante 2 kein barrierefreies Gehweg geschaffen, da die taktilen Leitelemente fehlen. Weiterhin ist zu beachten, dass im Vergleich zum Bestand im westlichen sowie im östlichen Anschlussbereich eine Verschlechterung des Gehwegs durch eine geringere Breite oder eine Verschlechterung der Entwässerung herbeigerufen wird. Beides ist aus Sicht der Verwaltung nicht zu empfehlen. In Variante 1 wird durch den Materialwechsel von Asphalt und Pflaster eine eindeutige Trennung von Geh- und Radweg hervorgerufen. Variante 1 stellt zudem die kostengünstigste und ressourcenschonendste der drei Varianten dar.

Daher empfiehlt die Verwaltung den Umbau gemäß Variante 1.

### **Landschaftsplan/ Baumbilanz**

Der Brander Wall befindet sich außerhalb des Landschaftsplans der Stadt Aachen. Grundsätzlich findet hier die Baumschutzsatzung der Stadt Aachen Anwendung. Um der Baumschutzsatzung zu entsprechen ist der Erhalt aller Bäume vorgesehen und daher wird auf die Verbreiterung des Radweges in den Anschlussbereichen zur Herderstraße und zur Rombachstraße verzichtet.



## **Ausbauelemente**

Für die Oberflächen wird Standard-Material vorgeschlagen, das sich bereits an anderen vergleichbaren Stellen in der Stadt Aachen bewährt hat.

<u>Radweg</u>	<u>Gehweg (Variante 3)</u>
2,5 cm Asphaltdeckschicht	2,5 cm Asphaltdeckschicht
8,0 cm Asphalttragschicht	8,0 cm Asphalttragschicht
30,0 cm Schottertragschicht	30,0 cm Schottertragschicht
gesamt 40,5 cm	gesamt 40,5 cm

## **Beleuchtung**

Eine Beleuchtung ist bereits vorhanden und muss daher nicht neu angeordnet werden. Eine zusätzliche Beleuchtung der Autobahnunterführung wird im Rahmen der Ausführungsplanung weiter untersucht.

## **Umsetzung**

Nach dieser Beschlussfassung wird die Ausführungsplanung der beschlossenen Variante erarbeitet. Im Anschluss erfolgt die Vorbereitung der Vergabe der Straßenbauarbeiten. Da die Maßnahme Teil des nur noch bis Juni 2022 laufenden Förderprojektes #AachenMooVe! ist, sowie vom Umfang und der Komplexität überschaubar ist, wird der Ausführungsbeschluss bereits in dieser Vorlage gefasst um eine rechtzeitige Umsetzung zu gewährleisten.

Die Ausführung der Straßenbauarbeiten ist für das zweite Quartal 2021 geplant und wird voraussichtlich 8 -10 Wochen dauern.

## **4. Kosten & Finanzierung**

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen nach aktueller Kostenschätzung rd. 331.000,- € (Variante 1) ohne Rotmarkierung.

Die Maßnahmen entlang der Rad-Vorrang-Route Aachen-Brand werden im Rahmen des Förderprojektes #AachenMooVe! im Landeswettbewerb Emissionsfreie Innenstadt aus dem Landesprogramms „Kommunaler.Klimaschutz.NRW“ gefördert (80 % Förderquote). Die Mittel stehen im PSP-Element 5-120102-900-09100-300-1 „Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)“ zur Verfügung.

Bisher war die flächenhafte Roteinfärbung der Radverkehrsanlagen nicht Gegenstand der Förderung. Diese Einfärbung ist jedoch aufgrund des Radentscheids politisch gewollt und soll daher umgesetzt werden. Der Kostenanteil der Roteinfärbung an der Gesamtmaßnahme wird, unabhängig von den Varianten, grob mit 92.000 € veranschlagt und kann nicht aus dem Budget des Förderprojektes #AachenMooVe! finanziert werden. Für diesen Kostenanteil werden Mittel des PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/4-120102-986-6 „Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)“ verwendet.

## **5. Fazit & Empfehlung**

Im Ergebnis wird empfohlen, die vorgeschlagene Verbreiterung des Radweges gemäß Variante 1 Anlage 2 (Lageplan Planung 2020\_026\_L1) weiter zu verfolgen und den Planungsbeschluss sowie den Ausführungsbeschluss für diese Variante zu fassen.

### **Anlagen:**

- Anlage 1: Systemquerschnitt Variante 1-3
- Anlage 2: Lageplan Planung 2020\_026\_L1 (Variante 1)
- Anlage 3: Lageplan Planung 2020\_026\_L2 (Variante 2)
- Anlage 4: Lageplan Planung 2020\_026\_L3 (Variante 3)