

Antrag	Vorlage-Nr:	VO/2019/3967-01		
	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich		
Radverkehr stärken - Infrastruktur ausbauen - Antrag Fraktionen von CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP, UWG-Piraten, Die Linke (TOP 4.6) - geänderte Fassung				
Beratungsfolge:				
Gremium	Datum	Sitzungsart	Zuständigkeit	TOP-Nr.
Verwaltungsausschuss	28.05.2019	N	Vorberatung	
Rat der Stadt Osnabrück	28.05.2019	Ö	Entscheidung	

Beschluss:

Der Rat der Stadt Osnabrück bekräftigt den Beschluss zum Radverkehrsplan 2030 und erkennt an, dass zur Umsetzung größere Anstrengungen und ein kürzerer Realisierungszeitraum als in der Vergangenheit notwendig sind. Hohe Sicherheit und Komfort auf Radwegen, ausreichend Platz für unterschiedliche Zweiräder und Geschwindigkeiten und ein lückenloses Netz sind entscheidende Faktoren für den Erfolg von Radverkehr. Die Stadt Osnabrück setzt sich das Ziel, in der folgenden Dekade bis 2030 unter die TOP 5 der radverkehrsfreundlichsten Städte Deutschlands vorzustoßen und dort zu bleiben. Dafür werden folgende Maßnahmen beschlossen:

1. Die Planungskapazität für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird in dem notwendigen Ausmaß erweitert. Dafür legt die Verwaltung zeitnah einen Plan vor, welche Stellen geschaffen und ausgeschrieben werden müssen und wo mit externen Planungskapazitäten gearbeitet werden kann.
2. Die Radverkehrsinfrastruktur am Wallring ist eine zentrale Schwachstelle im Radwegenetz der Stadt. Bis Ende 2020 legt die Verwaltung einen vollständigen Maßnahmenplan für den zukunftsfähigen Ausbau der Radwege am Wallring vor. Die Umsetzungsperspektive ist 2025.
 - a) Gegebenenfalls notwendige Einengungen der Fahrspuren für den Individualverkehr werden verträglich ausgestaltet. Die Reduktion von Fahrspuren wird vermieden. Baumbestände und Parkplätze werden nach Möglichkeit erhalten. Die Kompensationsmöglichkeiten für notwendige Eingriffe werden dargestellt. Im Falle eines kompensationslosen Wegfalls wird die Verträglichkeit dem Ausschuss abgewogen dargestellt.
 - b) Priorität hat die Förderung des Radverkehrs unter Berücksichtigung von Fuß- und Busverkehr. Veränderungen für Fahrspuren, Kreuzungsbereiche, Lichtsignalanlagen, Parkplätze, Baumbestand, Gehwegbreiten, etc. werden im Fachausschuss ausführlich und abgewogen dargestellt (ggf. in Varianten). **Getrennte Ampelschaltungen für Radverkehr und motorisierten Verkehr sind zu prüfen.** Empfehlungen aus dem Masterplan Innenstadt sind zu berücksichtigen.
3. Die Gespräche mit den Umlandgemeinden und dem Landkreis über weitere Radschnellwege werden intensiviert. Die Planungen für die aussichtsreichsten Strecken werden vorangetrieben und entsprechende Förderanträge beim Land gestellt.
4. Alle P+R Plätze, die in Zukunft entstehen, werden nicht nur an den ÖPNV angebunden, sondern auch optimal in das Radwegenetz eingebunden. Das Zurücklegen der "letzten

Meile" mit dem Rad, e-Scooter oder ähnlichen Fahrzeugen wird so gefördert. Entsprechende Abstellanlagen an den P+R Plätzen sind in ausreichender Zahl zu errichten.

5. Die Prioritätensetzung für Maßnahmen auf den Verbindungen der Stadtteile in die Innenstadt (entlang der Routenpaare 6 (Innenstadt - Voxtrup), 8 (Innenstadt - Sutthausen) und 9 (Innenstadt - Hellern), gemäß Beschluss vom 05.09.2017) wird mit einem konkreten Zeitplan hinterlegt. Dieser berücksichtigt, dass bis 2030 auch die Maßnahmen auf den anderen sechs Verbindungen umzusetzen sind.
6. Fahrradstraßen sind ein wichtiges Instrument der Radverkehrsinfrastruktur. Sie werden wie z.B. die Katharinenstraße sehr gut von Fahrradfahrer*innen angenommen. Der Rat begrüßt die Bemühungen der Verwaltung, zu einem einheitlichen Gestaltungs- und Erscheinungsbild zu kommen, damit die Fahrradstraßen von anderen Verkehrsteilnehmer*innen besser erkannt werden.
Die Stadtverwaltung prüft
 - a) geeignete Maßnahmen zur weiteren Optimierung der Katharinenstraße für den Radverkehr und legt diese dem Stadtentwicklungsausschuss zur Beratung vor. Es wird geprüft, ob Vorfahrtsregelungen für die Katharinenstraße/Ernst-Sieversstraße/In der Barlage geschaffen werden können, um die Route weiter zu attraktivieren.
und
 - b) ob weitere Fahrradstraßen in den Stadtteilen mit hohem Radverkehrsaufkommen, wie z.B. der Wüste, kurzfristig realisiert werden können.
7. Beim Straßenunterhalt, bei Straßensanierungen, der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen oder größeren Umbaumaßnahmen werden diejenigen Maßnahmen prioritär umgesetzt, mit denen auch Verbesserungen auf Haupt- oder Velorouten für den Radverkehr im Sinne des RVP 2030 erreicht und kostengünstiger umgesetzt werden können.
8. In der Innenstadt wird der Platz zum Abstellen von Fahrrädern rund um die Fußgängerzonen und die attraktiven Kultur- und Freizeiteinrichtungen knapp. Fahrradgaragen nach dem Vorbild vieler niederländischer Städte würden hier Abhilfe schaffen, insbesondere für Berufspendler und bei längeren Aufenthalten im Innenstadtbereich. Die Verwaltung prüft die Möglichkeiten zur Errichtung solcher Fahrradgaragen im Bestand und intensiviert die Gespräche mit der OPG und privaten Eigentümer*innen. Die Schaffung dieser notwendigen Infrastruktur wird bei zukünftigen Bauvorhaben berücksichtigt.
9. Im nächsten Haushaltsplan werden in der mittelfristigen Finanzplanung die Voraussetzungen geschaffen, um die Investitionen in den Radverkehr zu steigern. Die Einführung eines befristeten Sonderfonds o.ä. wird geprüft. Die Finanzverwaltung bereitet einen Vorschlag vor, der finanziell vertretbar ist und garantiert, dass der Fahrradwegeausbau spürbar vorangebracht wird.
10. Bei allen Planungen für die Radinfrastruktur der Zukunft in Osnabrück ist zu berücksichtigen, dass die Menge der Zweiräder weiter ansteigt, die Vielfalt der Fahrzeuge zunimmt und sehr unterschiedliche Geschwindigkeiten gefahren werden. Alle Maßnahmen werden deshalb unter der Prämisse behandelt, dass Osnabrück sichere Radwege benötigt, die ein konfliktarmes Überholen neben dem Individualverkehr und dem ÖPNV ermöglichen und gleichzeitig aus finanzieller Sicht vertretbar sind.
11. Neben den Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur besteht weiterhin die Notwendigkeit zur Verbesserung des ÖPNV und ganz konkret der Busbeschleunigung. An vielen Punkten ergänzen sich die Verkehrsmittel und bilden zusammen mit dem Schienen- und dem Fußverkehr das Rückgrat einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität in Osnabrück.

Der Inhalt der Vorlage unterstützt folgende/s strategische/n Stadtziel/e:

Nachhaltige Mobilität (Ziel 2016 - 2020)

Sachverhalt:

Rat und Verwaltung haben mit großer Bürgerbeteiligung und viel Aufwand einen Radverkehrsplan 2030 erarbeitet und mit Prioritätensetzung und qualitativen Aussagen im Rat verabschiedet. Das ist die Basis der Radverkehrsplanung der nächsten Jahre.

Die Ergebnisse des Radklimatests sind schlecht und zum Teil schlechter als in den Jahren zuvor. Sicher steigt die Anspruchshaltung der Umfrageteilnehmer, aber die realen Probleme wie Schadstoff und Lärmbelastung und die Notwendigkeit des Klimaschutzes zwingen ebenfalls zum Handeln. Für die Osnabrücker Politik ist das Umfrageergebnis Anlass zum Nachdenken und handeln.

Der Radverkehr ist für Städte eine der umweltschonendsten und nachhaltigsten Fortbewegungsarten und wird weiter zunehmen. Wir erleben schon jetzt unterschiedliche Geschwindigkeiten, Lastenräder und Fahrradanhänger und demnächst kommen weitere elektrisch angetriebene Verkehrsmittel dazu (E-Scooter). Der Platz auf den Radwegen wird enger und nur breite und sichere Wege tragen dieser Entwicklung Rechnung. Städte, die wie Groningen oder Kopenhagen in den 70ern mit Radverkehrsförderung angefangen sind, erleben jetzt, dass ihre Wege erneut zu schmal sind und sie weiter ausbauen müssen. Osnabrück ist später dran, kann aber von den Erfahrungen anderer lernen. Der Beschluss zum Radverkehrsplan 2030 greift genau dieses auf. Münster hat traditionell einen hohen Radverkehrsanteil, aber keine dafür passende Infrastruktur. Das bringt die bekannten Probleme mit sich und hat sie aktuell den Titel der deutschen Radverkehrshauptstadt gekostet.

Der Landkreis entdeckt das Fahrrad (s. Bericht in der NOZ). Auch der Anteil der Radfahrer*innen aus dem Umland auf unseren Straßen wird perspektivisch steigen. Dazu kommt die letzte Meile vom P+R Platz oder dem Bahnhof. Sei es mit dem E-Scooter oder dem Rad.

Die Verwaltung arbeitet an der Umsetzung des RVP 2030. Zwei schon lange Zeit ausgeschriebene Stellen konnten erst jetzt besetzt werden. Das ist ein Grund, warum es nur langsam vorangeht. Die HH-Ansätze sind erhöht worden, aber letztendlich sind auch 800.000 Euro pro Jahr angesichts der Herausforderungen relativ wenig Geld. Wenn sie aber nicht verplant werden können, weil kein Personal dafür vorhanden ist, nützen sie gar nichts.

Was folgt daraus? Wir haben Grundlagen geschaffen um voran zu kommen, aber die Umsetzung ist zu langsam. Wir brauchen keinen Streit über einzelne Themen und welche Fraktion am meisten Radverkehrsförderung macht. Wir brauchen einen kraftvollen Grundsatzbeschluss mit klaren Zielvorgaben und entsprechender Ausstattung, um den Herausforderungen der Zukunft schneller gerecht werden zu können und damit Osnabrück bei kommenden Radklimatests besser abschneidet. Dieser Grundkonsens ist vorhanden und es wäre ein zielführendes Signal, wenn hier über Parteigrenzen hinweg ein wichtiger Schritt in die Zukunft gemacht wird.

gez. Dr. E.h. Fritz Brickwedde

gez. Frank Henning

gez. Volker Bajus

gez. Dr. Thomas Thiele

gez. Wulf-Siegmar Mierke

gez. Giesela Brandes-Steggewentz