

<b>Beschlussvorlage</b>	Vorlage-Nr: Öffentlichkeitsstatus:	VO/2017/0960 öffentlich
<b>Radverkehrsplan 2030</b>		
Beratungsfolge:		
Gremium	Datum	Sitzungs- art
		Zuständigkeit
		TOP- Nr.
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	08.06.2017	Ö
Verwaltungsausschuss	05.09.2017	N
Rat der Stadt Osnabrück	05.09.2017	Ö
		Vorberatung
		Vorberatung
		Entscheidung

**Beschluss:**

1. Der „Radverkehrsplan 2005“ wird durch den „Radverkehrsplan 2030“ aktualisiert. Das Radverkehrsnetz, der Maßnahmenkatalog und die Inhalte der Handlungsfelder „Flankierende Infrastruktur und Service“ und „Fahrradkultur“ werden als planerische Grundlage der Radverkehrsplanung und Radverkehrsförderung beschlossen.
2. Prioritär sollen in den nächsten 3 – 5 Jahren Maßnahmen in zwei Schwerpunkten umgesetzt werden:
  1. Innenstadt: Am Wallring, bzw. in den dazu parallel geführten Veloroutem
  2. Verbindung Stadtteile – Innenstadt: entlang der Routenpaare 6 (*Innenstadt – Voxtrup*), 8 (*Innenstadt – Sutthausen*) und 9 (*Innenstadt – Hellern*)
3. Als Planungsstandard für Fahrbahnführungen mit Radfahrstreifen ist zukünftig ein Breitenmaß von 2,00m (plus Markierung) anzusetzen.
4. Die Möglichkeiten der Realisierung von „protected bike lanes“, baulich abgesicherte Fahrbahnführungen, sind planerisch für verkehrlich hochbelastete Bereiche, für die es keine gute Alternativtrasse (Veloroute) gibt, zu prüfen.
5. Als Radverkehrsbeauftragte wird Frau Ulla Bauer, FB Städtebau, benannt.

**A. Finanzielle Auswirkungen:**

- Ja  
 Nein

**I. Gesamtkosten der Maßnahme :**

erst nach Entwicklung von konkreten Maßnahmen zu beziffern

Betroffener Haushaltsbereich

- Ergebnishaushalt**                       **Finanzhaushalt/Investitionsprogramm**

Produktnummer / Projektnummer:

Bezeichnung:

- Die erforderlichen Mittel stehen im lfd. Haushaltsjahr zur Verfügung.  
 Den erforderlichen Mitteln stehen Einzahlungen / Erlöse zur Deckung gegenüber in Höhe von \_\_\_\_\_ €.

- Die erforderlichen Mittel stehen im lfd. Haushaltsjahr **nicht** zur Verfügung und müssen **außer-/überplanmäßig** bereitgestellt werden (Ausführungen zu der Deckung sind der Begründung zu entnehmen).

### **III. Auswirkung auf die mittelfristige Finanzplanung:**

- Der Betrag ist jährlich wiederkehrend einzuplanen  
 Die Gesamtkosten von \_\_\_\_\_ € beziehen sich auf die Jahre \_\_\_\_\_  
 Es entstehen jährliche Folgekosten in Höhe von \_\_\_\_\_ €  
 Durch die Maßnahme werden jährliche Erträge erwartet in Höhe von \_\_\_\_\_ €.

**B. Personelle Auswirkungen:** keine

**C. Integrations- /Gleichstellungspolitische Auswirkungen:** keine

**D. Ggf. Alternativen zum Beschlussvorschlag:** keine

**E. Beteiligte Stellen:** keine

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

Nachhaltige Mobilität (Ziel 2016 - 2020)

### **Sachverhalt:**

#### **I. Sachstand**

Der Rat der Stadt Osnabrück hat am 10.09.2013 die Verwaltung beauftragt, den Radverkehrsplan (RVP) aus dem Jahre 2005 fortzuschreiben: „Auf Basis aktueller Erkenntnisse bundesweiter und europäischer Radverkehrsförderung und veränderter rechtlicher Rahmenbedingungen soll der RVP 2005 so weiterentwickelt werden, dass die gesteckten Ziele von Masterplan Mobilität und Masterplan 100% Klimaschutz erreichbar werden.“

Die Erarbeitung des neuen Radverkehrsplanes wurde im März 2015 begonnen. Begleitet wird die inhaltliche Erarbeitung durch den Runden Tisch Radverkehr. Dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt wurden im Oktober 2015 erste Ergebnisse der Analyse durch Vertreter des Büros SHP aus Hannover vorgestellt. Am 17. März 2016 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt die „Ziele und strategischen Handlungsfelder“ beschlossen (VO/2016/6595). Am 29.09.2016 wurde das Radverkehrsnetz und der Maßnahmenkatalog vom Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt als planerische Grundlage der Radverkehrsplanung und Radverkehrsförderung zur Kenntnis genommen. Als abschließender Verfahrensschritt wurde die Verwaltung beauftragt, einen Vorschlag für die Priorisierung von wesentlichen und zeitnah umzusetzenden Maßnahmen zu erarbeiten. (s. VO/2016/7394)

Das Planungsbüro SHP Ingenieure wird dies in der Sitzung näher erläutern.

#### **II. Ziele und strategische Handlungsfelder**

Der neue Radverkehrsplan hat einen Zeithorizont bis 2030, er wird im folgenden RVP 2030 genannt.

Als Ziele wurden am 17. März 2016 beschlossen:

1. Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split von zurzeit 20% auf 30%
2. Weniger Radverkehrsunfälle trotz steigender Radnutzung
3. Konsens „Pro Rad“

Diese programmatischen Ziele sollen durch eine Strategie erreicht werden, die Einzelmaßnahmen stärker als bisher bündelt und den Radverkehr als System begreift, bei dem infrastrukturelle Maßnahmen, Serviceaspekte rund ums Rad und Maßnahmen des Marketing zusammenwirken.

Folgende strategische Handlungsfelder beinhaltet der Beschluss vom 17.03.2016:

- Radverkehrsnetz
- Strecken
- Knotenpunkte
- Flankierende Infrastruktur und Service
- Fahrradkultur

### III. Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz verbindet alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs. Es zeigt die Wege auf, die vom Radverkehr benutzt werden oder zukünftig benutzt werden können. Es weist Routen auf, die baulich hergestellt werden müssen (Netzlücken), entlang derer Radverkehrsanlagen existieren, oder die keine Radverkehrsanlagen benötigen (z. B. Tempo-30-Zonen).

Die Planung des Radverkehrsnetzes Osnabrück hat zum Ziel, Radfahrerinnen und Radfahrern für alle Fahrten sichere, bequeme und in ihrer Direktheit den jeweiligen Anforderungen entsprechende Wege anzubieten. Ein Radverkehrsnetz setzt sich aus Hauptradverbindungen sowie untergeordneten Verbindungen zur Erschließung auf Stadtteil- oder Stadtquartierebene zusammen und wird durch Freizeitverbindungen ergänzt.

In Osnabrück ergibt sich dadurch ein hierarchisches, in drei Stufen gegliedertes Radverkehrsnetz.

#### 1. Kategorie

Die 1. Kategorie umfasst drei Gruppen von Radrouten und bildet im Radverkehrsnetz die wichtigsten Hauptradverbindungen ab. Sie bietet für die Radfahrenden auf **Haupttrouten** sowohl direkte Verbindungen entlang der Hauptverkehrsstraße als auch parallel dazu verlaufende Velorouten an.

Die **Velorouten** sollen gegenüber der konfliktreichen Hauptverkehrsstraße eine attraktive Alternative für den Radfahrer darstellen, indem sie abseits von verkehrswichtigen Straßen verlaufen und wegen der geringeren Anzahl von Halten in der Regel eine höhere Reisegeschwindigkeit aufweisen. Der Umwegfaktor soll dabei aber nicht größer als 1,2 sein. Sowohl die Velo-, als auch Haupttrouten können durch **Radschnellrouten** überlagert werden, die sich aus der „Machbarkeitsstudie Radschnellwege in und um Osnabrück“ ergeben. Auf Radschnellrouten gelten die höchsten Anforderungen an die Infrastruktur und dort lassen sich die größten Reisegeschwindigkeiten erzielen.

#### 2. Kategorie

Die **Nebenrouten** ergänzen die Radverkehrsnetze innerhalb der Stadtteile und stellen Stadtteilverbindungen her, die in ihrer Radverkehrsbedeutung niedriger einzustufen sind als die Verbindungen der 1. Kategorie. Nebenrouten verlaufen hauptsächlich durch Wohnstraßen und in Tempo 30-Zonen, die aber auch grundlegende Anforderungen bezüglich Sicherheit und Komfort erfüllen müssen.

#### 3. Kategorie

Die Freizeitrouten stellen selbständig geführte, überwiegend anbaufrei geführte Stadtteilverbindungen dar, die aufgrund der Streckenlage, der Entfernung und Bedeutung zwischen den Radverkehrszielen eher im Freizeitverkehr und meist nur zu bestimmten Tages- und Jahreszeiten vom Radverkehr benutzt werden.

Mit der Einordnung einer Strecke in eine Kategorie des Radverkehrsnetzes sind bestimmte Standards und Qualitätsansprüche verbunden. Sie sind der Tabelle in der **Anlage 1** zu entnehmen.

## IV. Maßnahmenkatalog

Auf der Grundlage des definierten Radverkehrsnetzes hat das Planungsbüro SHP für die wichtigsten Radialverbindungen (Hauptnetz + Veloroute), Wallring und wichtige Routen in der Innenstadt sowie zwei Tangentialverbindungen Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese Maßnahmenvorschläge stellen keine Planungen mit der Tiefenschärfe einer Vorplanung dar, sondern zeigen Lösungsmöglichkeiten für die ermittelten Problemlagen auf. Diese Lösungsansätze ergeben sich aus den in den Handlungsfeldern „Strecken“ und Knotenpunkte“ beschlossenen Grundsätzen. Zu den Grundsätzen der zukünftigen Bemessung von Radverkehrsanlagen siehe VII.

In der Anlage 6 sind die Maßnahmenvorschläge dargestellt. Sie sind jeweils kategorisiert nach Bedeutung für die jeweilige Route und dem (grob) geschätzten Aufwand. Finanzielle Aussagen sind damit nicht verbunden. Eine belastbare Kostenschätzung kann erst nach Vorliegen einer Vorplanung ermittelt werden.

## V. Priorisierung der Maßnahmen

Im aktuellen Radverkehrsplan soll anders als im RVP 2005 in Routen gedacht werden und keine punktuellen Maßnahmen über das Stadtgebiet verteilt umgesetzt werden. Die Routenpaare setzen sich dabei aus der „Hauptroute“ und der dazugehörigen „Veloroute“ zusammen

### Verbindungen in die Stadtteile (Radialrouten)

Abgeleitet aus den beschlossenen Zielen des RVP 2030

- Steigerung Radverkehrsanteil am Modal Split von 20% auf 30 %
- Weniger Radverkehrsunfälle trotz steigender Radnutzung
- Konsens „pro Radverkehr“

werden die Kriterien bestimmt, anhand derer die Priorisierung der Verbindungen in die Stadtteile (Radialrouten) festgelegt werden:

- Steigerung Radverkehrsanteil: Wo wohnen die meisten Menschen, die zum Fahrradfahren aktiviert/motiviert werden können? Kriterium „Einwohnerdichte“
- Weniger Radverkehrsunfälle: Wo passieren die meisten Unfälle, die durch Verbesserung der Infrastruktur oder durch die Lenkung auf die verkehrssärmere Veloroute vermieden werden können? Kriterium „Unfalldichte“
- Konsens „pro Radverkehr“: Kriterium „Sichtbare Maßnahmen zur Radverkehrsförderung“

Die Priorisierung der radialen Routen erfolgt demzufolge anhand der Kriterien Einwohner- und Unfallfalldichte (s. Pläne in der Anlage 7). Die Einwohnerdichte wurde in der Innenstadt in einem Korridor von 250 m, in den Randbereichen in einem Korridor von 500 m ermittelt.

Die Routenpaare 6 (*Innenstadt – Voxtrup*), 8 (*Innenstadt – Sutthausen*) und 9 (*Innenstadt – Hellern*) weisen in Bezug auf die Einwohnerpotenziale und die Unfallhäufigkeit die höchste Priorität auf und sollten vorrangig bearbeitet werden. Der Radverkehrsplan hat den Planungshorizont 2030, sodass bis dahin noch weitere Routen geplant oder auch realisiert werden können.

### Routen-Steckbriefe

(detaillierte Darstellung im Maßnahmenkatalog (Anlage 6))

#### Route 6

Veloroute: Meller Straße – Eichenallee – Holsten-Mündruper-Straße – Am Mühlenkamp

Hauptroute: An der Petersburg – Hannoversche Straße – Meller Landstraße

#### *Mängel*

Veloroute: zugeparkte Schutzstreifen – schmale Radverkehrsanlagen – schlechte Sichtbeziehungen

Hauptroute: Hohe Verkehrsbelastung - hoher Schwerverkehrsanteil - schmale Radfahrstreifen - Kein Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr - Radverkehrsführung an Knotenpunkten ungeregelt

#### *Maßnahmen*

Veloroute: teilw. Umbau erforderlich – Aufheben Parkplätze – Radverkehrsanlage verbreitern – Eichenallee Einrichtung Fahrradstraße

Hauptroute: Umbau erforderlich – Aufheben Parkplätze – Regelkonforme Radfahrstreifen schaffen – Einrichten von Linksabbiegemöglichkeiten

### **Route 8**

Veloroute: Laischaftstraße – Burenkamp – Zum Forsthaus

Hauptroute: Hermann-Ehlers-Straße – Sutthausen Straße

#### *Mängel*

Veloroute: Fehlende Bevorrechtigung für den Radverkehr – schlechte Oberflächenqualität und Beleuchtung

Hauptroute: zu schmale Radverkehrsanlagen – fehlenden Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr – Konflikte an Knotenpunkten und im Bereich von Haltestellen

#### *Maßnahmen*

Veloroute: Attraktivierung am Burenkamp - Einrichtung von Fahrradstraßen

Hauptroute: Umbau erforderlich für regelkonformen Radverkehrsführung

### **Route 9**

Veloroute: Katharinenstraße – Ernst-Sievers-Straße - Eselspatt

Hauptroute: Martinistraße – Kurt-Schumacher-Damm – Lengericher Landstraße

#### *Mängel*

Veloroute: Konflikte an Knotenpunkten – fehlende Fortführung Fahrradstraße – schlechte Wahrnehmbarkeit – fehlende Beleuchtung

Hauptroute: Fehlende Radverkehrsanlage (Martinistraße) – Konflikte an Knotenpunkten – unklare Verkehrsführung – schmale Radfahrstreifen

#### *Maßnahmen*

Veloroute: Verlängerung Fahrradstraße – Erkennbarkeit der Route verbessern – durchgängige Beleuchtung

Hauptroute: Umbau Martinistraße und Kurt-Schumacher-Damm mit regelkonformen Radverkehrsanlagen – Anpassung der Lichtsignalsteuerung

Bei den drei Routenpaaren gibt es unterschiedliche Realisierungschancen und –hemmnisse. Bei der Route 6 bestehen gute Chancen von Veränderungen an der *Hannoverschen Straße*, da der Osnabrücker ServiceBetrieb hier weitere Deckensanierungen plant.

Bei der Route 8 sind Verbesserungen am *Burenkamp* und die Planung von *Fahrradstraßen* in der Wüste vergleichsweise unaufwändig, während eine Umgestaltung der Hermann-Ehlers-Straße in der MiFriFi zurzeit nicht vorgesehen ist und ein Umbau der Sutthausen Straße in großen Abschnitten schwierig wäre.

Bei der Route 9 werden bei der anstehenden Planung und dem Umbau der *Martinistraße* die Belange des Radverkehrs Beachtung finden.

### **Wallring und Innenstadt**

Der Wallring und die Innenstadt bilden einen gesonderten Schwerpunkt, da sich hier viele Quellen und Ziele befinden und die Radverkehrsdichte hoch ist. Auch aufgrund der Unfalllage zeigt sich hier ein besonderer Handlungsbedarf, sowohl was die objektive wie die subjektive Sicherheit betrifft. Die Analyse der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung 2012-2014 zeigt, dass fast jeder Knotenpunkt am Wall unfallauffällig ist, es dagegen nur wenige Unfälle auf der freien Strecke gibt. Für das subjektive Gefühl ist jedoch entscheidend, wie sicher man sich beim Radfahren fühlt. Die zu schmalen Radfahrstreifen am Wall sind ein Hauptkritikpunkt aus der Bürgerschaft.

Am Wallring sind besonders auffällig:

Die Knotenpunkte –

- Berliner Platz
- Hansastrasse/Hasetorwall
- Reißmüllerplatz
- Heger-Tor-Wall/Katharinenstraße
- Johannistorwall/Kommenderiestraße (nach dem 1.Umbau 2016 wird die Entwicklung beobachtet)
- Heger-Tor-Wall / Lotter Straße
- Petersburger Wall /Pottgraben

Auf der freien Strecke fallen der Goethering und der Konrad-Adenauer-Ring negativ auf.

Die Knotenpunkte am Wall sind aus vielerlei Gründen im planerischen Fokus. Eine Festlegung, welche der o.g. Knotenpunkte zuerst angegangen wird, sollte daher im Abgleich mit anderen anstehenden Planungen erfolgen. (siehe dazu VO/2017/0819).

Seitens der Teilnehmer des Runden Tisches wird angeregt, die Schulstandorte sowie Universitätseinrichtungen und große Arbeitgeber mit in die Priorisierung einzubinden. Für eine Einbindung der Verteilung der Arbeitsplätze in die Auswahl ist die Datengrundlage nicht ausreichend. In der Anlage 7, Seite 4, sind die Standorte der weiterführenden Schulen und der Universität / Hochschule dargestellt. Es zeigt sich eine starke räumliche Verteilung in der Stadt mit einem Schwerpunkt in der Innenstadt. Es ist außerdem festzuhalten, dass jeder Weg an der Wohnung beginnt und somit die Wege von der Wohnung zu den Schulen etc. berücksichtigt sind.

## **VI. Zukünftige Bemessung von Radverkehrsanlagen – Festlegung von Planungsstandards**

Im Ratsauftrag zur Aktualisierung des Radverkehrsplans wird explizit das Einbeziehen von aktuellen Erkenntnissen bundesweiter und europäischer Radverkehrsförderung gefordert. Daher hat sich die Verwaltung und der Runde Tisch Radverkehr intensiv mit der Frage nach notwendigen Breiten und geeigneten Führungsformen beschäftigt, bis hin zu den Beispielen aus den im Radverkehr besonders erfolgreichen Nachbarländern Niederlande und Dänemark.

Hintergrund der Überlegungen ist die Frage, wie bisher „Nicht-Radler“, die in vielen Untersuchungen als Hinderungsgrund die Angst im Straßenverkehr nennen, gewonnen werden können. Hier sei auch an die Strategischen Stadtziele erinnert.

Ziel Nr. 3: Osnabrück ist 2020 auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität, die keine Bevölkerungsgruppen ausschließt ....sichtbar vorangekommen. ...

Ziel Nr. 5 :....Die Umsetzung der Kinderrechte ist spürbar vorangekommen und die Stadt hat sich erfolgreich für die Förderung von Kindern und Jugendlichen in allen Lebenslagen eingesetzt, deren Lebenssituation sich dadurch messbar verbessert hat.

Die Ansprüche an Radverkehrsanlagen im Straßenraum steigen aufgrund der vermehrten Nutzung von E-Bikes und mehrspurig geführter Räder (Lastenräder, Kinderanhänger), aber auch dem Wunsch möglichst schnell voranzukommen und somit die Möglichkeit zu haben, sich gegenseitig zu überholen, stetig an.

Für die zukünftige Planung sollen daher als Bemessungsfälle angesetzt werden:

Kinder / Lasten transportieren, nebeneinander fahren / überholen (wichtig v. a. aufgrund des zunehmenden Elektro-Motorisierungstrends), und unter besonderer Abwägung möglicher neuer Gefahrenlagen auch das sich begegnen (Zweirichtungsverkehr).

Aus diesen Bemessungsfällen ergeben sich größere Breiten der Verkehrsräume als in der (in Überarbeitung befindlichen) ERA bisher vorgesehen.

Im Unterschied zum Hochbordradweg ist in der ERA („Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen“, FGSV 2010) bei Radfahrstreifen kein Sicherheitsabstand zu den Kfz vorgesehen. Gerade bei der Fahrbahnführung wird jedoch der Bedarf gesehen diesen zu den Kfz-Spuren vorzusehen. Außerdem soll zukünftig die Rinne als nicht zu befahrender Bereich nicht weiter als Verkehrsraum, sondern als Sicherheitsraum betrachtet werden. Ferner soll der Verkehrsraum frei von technischen Einbauten wie Straßenabläufen, Schachtabdeckungen etc. gehalten werden. Für Radfahrstreifen ergeben sich insgesamt folgende Empfehlungen (jeweils exklusive des Breitstrichs):

Bemessungsfall Kinder / Lasten transportieren:  $\geq 2,00$  m

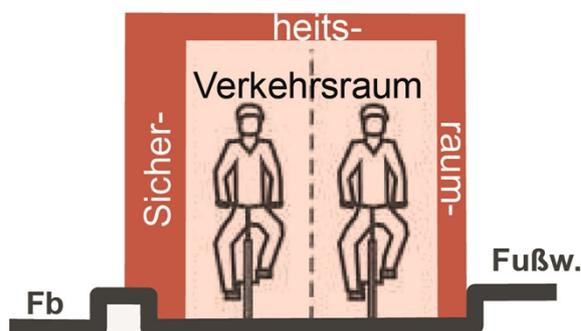
Bemessungsfall Überholen:  $\geq 2,70$  m

Bemessungsfall Überholen eines Gespanns:  $\geq 3,00$  m

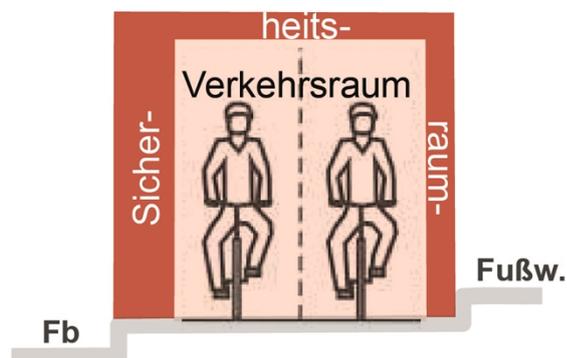
Diese Abmessungen sind für Osnabrück nicht neu: In den neu umgestalteten Straßen (Bremer Str. / Bohmter Straße, Hannoversche Straße) wurden in Teilen Radfahrstreifen mit 2,00m Breite realisiert.

Es wird vorgeschlagen, als Selbstverpflichtung für die Stadt Osnabrück einen Planungsstandard für Fahrbahnführungen mit Radfahrstreifen mit einem Breitenmaß von 2,00m (plus Markierung) festzusetzen.

Als besonders objektiv und subjektiv sichere Führungsform werden zurzeit in Deutschland „protected bike lanes“, baulich abgesicherte Fahrbahnführungen, diskutiert. Realisiert sind sie z.B. in Kopenhagen, den Niederlanden und Nordamerika.



durch Bordanlage gesicherter Radfahrstreifen  
(NL / „Londoner Modell“)



abgestuft, „Kopenhagener Modell“

Damit auf diesen Radwegen das Überholen möglich ist, muss für einen Einrichtungsweg eine Breite von 2,75 – 3,00m hergestellt werden. Bei dieser Führungsform ist die Anlage von Parkstreifen hinter der Radverkehrsanlage nicht möglich.

Das „Kopenhagener Modell“ mit einer Bordabtrennung des Radfahrstreifens jeweils zur Fahrbahn und zum Gehweg kann als eine durchaus geeignete Lösung für verkehrlich hochbelastete Straßen angesehen werden, da eine bauliche Abtrennung zur Fahrbahn hin möglicherweise das subjektive Sicherheitsempfinden besonders bei unsicheren Rad Fahrenden entscheidend stärkt. Die in den vergangenen Jahren vornehmliche praktizierte „Osnabrücker Lösung“, die Führung auf Radfahrstreifen resultierte jedoch aus jahrelangen

negativen Erfahrungen der Hochbordführungen. Insbesondere an Straßen mit hoher Trennwirkung verleiten baulich getrennte Radwege zu Linksfahrten, die an Zufahrten und Knotenpunkten eine hohe Unfallgefahr mit sich bringen.

Inwieweit diese Lösung sicher ausgestaltet werden kann und welche Auswirkungen dies auf andere Verkehrsarten, Straßenraumgestaltung etc. hat, soll planerisch für einen Wallabschnitt untersucht werden, der verkehrlich hochbelastet ist und wo es keine gute Alternativtrasse (Veloroute) gibt, z.B. am nordwestlichen Wall.

## **VII. Weitere Handlungsfelder**

In zwei weiteren strategischen Handlungsfeldern macht der RVP 2030 grundsätzliche Aussagen und Maßnahmenvorschläge.

### **Flankierende Infrastruktur und Service**

Zu einem fahrradfreundlichen Klima gehören attraktive Fahrradabstellanlagen an Quellen und Zielen sowie an Umstiegspunkten zu anderen Verkehrsmitteln. Darüber hinaus sollen den Radfahrenden Service- und Komfortangebote zur Verfügung gestellt werden. Die Unterstützung bei der Anschaffung von Dienstfahrrädern und eines Fahrradverleihsystems spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.

- Ausreichendes Angebot zum Fahrradparken
- Förderung der Intermodalität (Bike + Ride) an Haltestellen des ÖPNV
- Förderung der Radnutzung im Berufsverkehr und für Arbeitswege
- Aufbau eines stadtweiten Fahrradverleihsystems einschließlich Lastenräder
- Allwettertauglichkeit der Radverkehrsinfrastruktur sicherstellen (Unterhaltung, Winterdienst)
- Serviceangebote rund ums Rad entwickeln (z.B. öffentliche Luftpumpen)
- Komfortangebote rund ums Rad (z.B. Ampelgriff, Fußstütze, schräge Mülleimer)

### **Fahrradkultur**

Die Radfahrenden in Osnabrück sollen sich als gleichwertige Verkehrsteilnehmer fühlen. Ziel ist es, ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen, welches in der Öffentlichkeit durch Aktionen und Informationen kommuniziert wird. Die Radverkehrsakteure arbeiten eng miteinander zusammen, um den Radlern optimierte Angebote im Bereich Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit und Service zu ermöglichen.

- Gute finanzielle Ausstattung durch dem Verkehrsanteil angemessene Umschichtung im Haushalt für Verkehrsanlagen
- Imagekampagne zur Stärkung des Bewusstseins für die Nutzung des Fahrrads und zur Verbesserung der Akzeptanz des Radverkehrs im Straßenverkehr
- Kampagne zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls und des objektiven Verhaltens im Verkehr
- Monitoring durch (öffentlichkeitswirksame) Radzählstellen
- Vernetzung der Radverkehrsakteure, Fortführung des Runden Tisch Radverkehrs
- Ernennung einer / eines Radverkehrsbeauftragte/n als Ansprechpartner/in für Fachdienststellen, Politik und Bürgerschaft

## **VIII. Aufgabe des Radverkehrsplans und weiteres Vorgehen**

Der Radverkehrsplan stellt per definitionem eine sektorale Fachplanung dar. Abgeleitet aus den Zielsetzungen des Masterplan Mobilität als übergeordneter Verkehrsentwicklungsplanung und den vom Rat festgelegten Strategischen Zielen 2016 – 2020 entwickelt er Konzepte und Maßnahmenvorschläge, die den Fokus auf die Belange des Radverkehrs legen. In der Planungshierarchie ist er auf einer Ebene z.B. mit dem Nahverkehrsplan angesiedelt. Die Maßnahmenvorschläge stellen keine Planungen mit der Tiefenschärfe einer Vorplanung dar, sondern zeigen lediglich Lösungsmöglichkeiten auf.

Diese ergeben sich aus den bereits im März 2016 beschlossenen Vorgaben. Der Vorschlag der Verwaltung zur zukünftigen Bemessung von Radverkehrsanlagen greift darüber hinaus die aktuelle Diskussionen auf und will zukunftsweisend einen Planungsstandard definieren, der für weitere Nutzergruppen das Radfahren attraktiv macht.

Die Vorschläge für eine Reihe der Hauptverkehrsstraßen sind in ihren Auswirkungen eingreifend, so wird für die meisten Abschnitte des Wallrings ein Umbau zu Lasten des fließenden oder ruhenden Verkehrs oder der Grünstreifen erforderlich sein, um diesem Ansatz entsprechende Radverkehrsanlagen zu realisieren. Dies gilt allerdings auch, wenn man nur die Vorgaben der ERA 2010 (FGSV, Empfehlung für Radverkehrsanlagen) als geltendes Regelwerk ansetzen würde.

Der zur Verfügung stehende Verkehrsraum in der gebauten Stadt ist begrenzt. Vielfältige Nutzungsansprüche sind hier zu befriedigen, vom Fußgänger- und Radverkehr, über den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr, dem ÖPNV bis hin zum Wirtschaftsverkehr. Dazu kommen die Ansprüche aus Stadtgestaltung und Klimaschutz. In den Planungen für die Umgestaltung von Straßen für eine Verbesserung der Radverkehrssituation sind Zielkonflikte zwischen verschiedenen Belangen zu lösen, wie der Erhalt von Bäumen und Grünstrukturen, der ÖPNV-Förderung wie auch der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten für den Kfz-Verkehr, wenn diese zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verändert werden.

Für die Attraktivierung des Radverkehrs sind nicht zwingend neue Radverkehrsanlagen erforderlich. Eine bessere Verträglichkeit zwischen Rad- und Kfz-Verkehr lässt sich auch bei stärker belasteten Straßen im Mischverkehr auf der Fahrbahn erreichen, wenn die Kfz-Geschwindigkeiten verringert werden. Die Möglichkeiten dies verkehrsrechtlich umzusetzen, sind derzeit jedoch eingeschränkt. Nach der aktuellen Einschätzung reicht die Tatsache, dass Radfahrer auf einer Straße fahren, und kein Ausbau ERA-konformer Radverkehrsanlagen möglich ist, nicht aus, um z. B. die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30km/h zu reduzieren. Hier sind die weiteren Entwicklungen in Gesetzgebung und Rechtsprechung abzuwarten.

Wo möglich wurde in der Netzplanung und den Planungsvorschlägen des RVP 2030 versucht, abzusehende Zielkonflikte zu vermeiden. Es ist jedoch nicht Aufgabe des Radverkehrsplans diese Zielkonflikte auf der strategischen Ebene zu lösen. Dies wird Aufgabe der konkreten Maßnahmenplanung sein. Es sind Zielkonflikte zu identifizieren und möglichst Kompromisse zu finden. Wo dies nicht möglich ist, muss entschieden werden, welcher Belang in der Abwägung größere Beachtung finden soll.

Die Verwaltung wird nach dem Beschluss zum Radverkehrsplan mit den konkreten Planungen für die priorisierten Bereiche beginnen und diese jeweils dem Ausschuss vorstellen.

Nach Fertigstellung des Abschlussberichtes erhält der Ausschuss diesen zur Kenntnis.

#### **Anlagen: herunterzuladen unter [www.osnabrueck.de/rvp2030](http://www.osnabrueck.de/rvp2030)**

- 1\_Radverkehrsnetz\_Ordnungssystem Radrouten
- 2\_160712\_Radverkehrsnetz\_Entwurf\_kompr
- 3\_160712\_Radverkehrsnetz\_mit RSW
- 4\_170125\_RVNetz\_Maßnahmenrouten\_gesamt
- 5\_Tabelle Übersicht\_Maßnahmenrouten
- 6\_RVP\_Maßnahmenkatalog - März 2017\_LQ
- 7\_170125\_Priorisierung Maßnahmenrouten\_Radiale