

Protokoll RT Radverkehr am 17.12.2015 – Ziele und Strategie Radverkehrsplan 2030

Zu den folgenden Themen siehe auch die Präsentation im Anhang. Hier aufgeführt ist im Wesentlichen die darüber erfolgte Diskussion des RT Radverkehrs.

Rückblick Ausstellung Kopenhagen

- Herr Haller gibt einen Rückblick über die Ausstellung in Kopenhagen
- Es werden Aspekte aufgezeigt, die auch in Osnabrück anzustreben bzw. umzusetzen sind. Explizit angesprochen werden der erhebliche Einsatz finanzieller Mittel, der politische Konsens zur Radverkehrsförderung, die klare Ansage, wonach die Radverkehrsförderung zu Lasten des Kraftfahrzeugverkehrs gehen soll und die im Straßenraum erkennbare Absicht, Komfortangebote für den Radfahrer zu schaffen.
- Die Erkenntnisse aus Kopenhagen sind sicher nicht direkt auf Osnabrück übertragbar, andererseits zeigt das Beispiel Kopenhagen, dass Mobilität anders als derzeit in den meisten Städten üblich, gewährleistet werden kann – wenn die Randbedingungen stimmen und der entsprechende politische Wille vorhanden ist.

Ziele Radverkehrsplan 2030

- Herr Haller stellt die Ziele des Radverkehrsplans 2030 vor:
 - Steigerung des Radverkehrsanteils auf 30%,
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit,
 - Konsens „pro Radverkehr“)

Strategiepakete

- Frau Latzel stellt die fünf Strategiepakete vor und hinterlegt diese mit Maßnahmen:
 - Radverkehrsnetz,
 - Strecken,
 - Knotenpunkte,
 - Flankierende Infrastruktur
 - Fahrradkultur.

Gruppendiskussion

- Anschließend werden die Ziele und Strategiepakete in Gruppen diskutiert. Die Ergebnisse, welche auf Stellwänden festgehalten wurden, sind im Folgenden zusammenfassend dargestellt:

Ziele

1. *Steigerung des Radverkehrsanteils auf 30% bis 2030*
 - *Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split von 20% auf 30%.*
 - *Gewinn hauptsächlich vom Kfz-Verkehr.*
 - *Kein „Kannibalismus“ im Umweltverbund.*
2. *Weniger Radverkehrsunfälle trotz steigender Radnutzung*
 - *Entkoppelung der Unfallentwicklung von der Zunahme des Radverkehrs.*
 - *Deutlicher Rückgang der schweren Unfälle.*
3. *Konsens „pro Radverkehr“*
 - *Mobilitätswende hin zu umweltgerechten und stadtverträglichen Mobilität.*
 - *Weitere Förderung des Radverkehrs ohne Einschränkungen für den Kfz-Verkehr nicht erreichbar.*
 - *Konsens „pro Radverkehr“ in der Stadtgesellschaft notwendig.*

Diskussion

- Zielsetzungen für den Umweltverbund festlegen (aus dem Rest ergibt sich der MIV-Anteil; Zielgröße für den MIV festlegen)
- 30% RV-Anteil kann auch vor 2030 erreicht werden, dann werden die Ziele höher gesteckt
- IHK= Auto bleibt bis 2030 Hauptverkehrsträger!
- These: Unfallentwicklung geht bei steigenden Radmengen zurück
- Planungen regional denken
- Pläne harmonisieren (Bsp: 100% Klimaschutz)

Netz

Ziel ist ein gestuftes Netz mit guter Erschließungsqualität. Für die Hauptstrecken des Radverkehrs sind Alternativrouten parallel zum Hauptstraßennetz mit einem Umwegfaktor nicht größer als 1,2 und hohen Reisegeschwindigkeiten zu entwickeln.

- *Ausbau attraktiver Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt.*
- *Ausbau paralleler Routen zu Hauptverkehrsstraßen und zum Wall als Alternativrouten*
- *Ausbau der Radschnellverbindungen auf Strecken mit mittlerer und langer Distanz.*

Diskussion

- Sowohl ein getrenntes und ein gemeinsames Netz mit dem Autoverkehr anstreben
- Erkennbarkeit attraktiver Routen verbessern
- Radverkehr an HVS muss sichtbarer sein
- Reisezeitvergleich ist relevant: Radfahrende wählen den zeitlich kürzeren Weg
- Hoher Handlungsbedarf am Wall/HVS
- Entwicklung von Parallelrouten erhöht Quartiersqualität
- These: Radler nutzen gerne ruhige Strecken
- Barrieren und Engpässe beachten, es können nicht alle entfernt werden

Strecken

Die Radverkehrsführungen entlang von Strecken sollen einen hohen Ausbaustandard aufweisen und schnell und komfortabel zum Ziel führen. Orientierung am deutschen Regelwerk (ERA 2010) mit Schwerpunkt auf Fahrbahnführung

- *Radverkehrsanlagen mit mindestens regelkonformen Maßen an allen Hauptstrecken des Radverkehrs und an Hauptverkehrsstraßen.*
- *Stärker als bisher Abwägung zu Gunsten des Radverkehrs. Bei Flächenkonkurrenz Parken, Grünstreifen etc. in Frage stellen.*
- *Ausweisung von Fahrradstraßen.*
- *Geschwindigkeitsbeschränkung im Kfz-Verkehr (Tempo 30) bei Straßen mit Mischverkehr.*
- *Bei Mischverkehr duale Führungsformen prüfen.*
- *Im Bereich der Stadtteilzentren stärkere Mischung der Verkehrsarten (Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche / Shared Space).*
- *„Umweltverbundstraßen“ oder Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr*

Diskussion

- Schutzstreifen täuscht Sicherheit vor: Besser Radverkehr auf Fahrbahn mit Tempo 30
- Shared Space im Einzelfall bei entsprechender Gestaltung, z.B. in Stadtteilzentren
- Radfahrstreifen oder alternativ Radwege im Seitenraum situativ einsetzen; beide Lösungsansätze haben ihre Berechtigung
- Verstärkt Flachborde anstatt Hochborde einsetzen
- keine Aneinanderreihung von Mindestmaßen (nach Regelwerk ohnehin nicht zulässig)
- Bus+Rad Kombinationen haben sich bewährt, keine Probleme seitens der Radfahrer und Busfahrer; diesen Ansatz weiter verfolgen
- Abwägung der Nutzungsansprüche: Parken nicht generell verlagerbar, Quartiersgaragen als langfristige Lösung Andererseits gibt es keinen Anspruch auf einen Parkplatz im Straßenraum – schon gar nicht vor der Haustür.

Knoten

Angebote für alle Nutzer schaffen, damit diese möglichst sicher, schnell und komfortabel über einen Knotenpunkt fahren können.

- *Stadtverträgliche Umlaufzeiten an LSA, Orientierung an den Qualitätsstufen des HBS.*
- *Einbeziehung des Fußgänger- und Radverkehrs in die Bewertung des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten.*
- *ARAS und gestaffelte Haltelinien an allen wichtigen Knotenpunkten.*
- *Duale Führungsformen an komplexen Knotenpunkten.*
- *Konfliktfreie Schaltung: Getrennte Phase für rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr prüfen.*
- *Bei bedarfsgesteuerter Schaltung: Keine Druckampeln.*

Diskussion

- Duale Führungsformen haben sich bewährt und sollen weiter verfolgt werden
- Extra Phasen für den Radverkehr prüfen. Reine Radverkehrsphasen wie beispielsweise in Groningen (NL) sind gem. StVO jedoch nicht möglich

Flankierende Infrastruktur und Service

Zu einem fahrradfreundlichen Klima gehören attraktiven Fahrradabstellanlagen, Service- und Komfortangebote. Auch ein (betriebliches) Mobilitätsmanagement ist wichtig.

- *Ausreichendes Angebot zum Fahrradparken*
- *Förderung der Intermodalität (B+R) an Haltestellen des ÖPNV*

- *(Betriebliches) Mobilitätsmanagement: Förderung der Radnutzung im Berufsverkehr und für Arbeitswege*
- *Aufbau eines stadtweiten Fahrradverleihsystems einschließlich Lastenräder*
- *Allwettertauglichkeit der Radverkehrsinfrastruktur sicherstellen*
- *Komfortangebote rund ums Rad (Ampelgriff, Fußstütze, etc.)*

Diskussion

- Fahrradparken weiter ausbauen, insbesondere auch an den Wohnstandorten
- Möglichst kurze Wege (max.150m) zwischen Abstellmöglichkeit und Quelle/Ziel
- Überdachte Radabstellanlagen, keine Felgenkiller, Fahrradgaragen in Quartieren
- Abstellmöglichkeiten nicht nur im Zentrum
- Nutzung des Rades auch während der Arbeitszeit (Handwerker usw.)
- Fahrradverleihsystem in Osnabrück eher nicht profitabel, wenn ja, dann ggf. nur für Lastenräder?
- Förderung Fahrradverleihsystem für sozial schwächere Gruppen (z.B. Flüchtlinge)
- Komfortangebot nicht oberste Priorität
- B+R eher nicht im Innenstadtbereich, sondern im Umland

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 weiter eng zusammen

- *Gute finanzielle Ausstattung durch Umschichtung im Tiefbauhaushalt.*
- *Imagekampagne für's Radfahren und für eine bessere Akzeptanz im Verkehr.*
- *Kampagne zur Veränderung des objektiven Verkehrsverhaltens und zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls.*
- *Monitoring durch (öffentlichkeitswirksame) Radzählstellen.*
- *Vernetzung der Radverkehrsakteure.*

Diskussion

- Mehr innovative Projekte (Grüne Welle für Radfahrer..)
- Kampagne für Gewerbe- und Geschäftsverkehr (Nutzung des Rads während der Arbeitszeit)
- Einzelhandel: 1 Pkw-Stellplatz entspricht gleich 6 Fahrrad - Stellplätzen, d.h. mehr Kunden
- Verschiedene Verkehrsteilnehmer für ein Miteinander gewinnen
- Wünschenswert ist ein Förderprogramm von 500 € für Lastenräder insbesondere für Unternehmen und Institutionen
- Kampagnen zur Verkehrssicherheit (Bannmeile vor Schulen und Kitas, Patenschaften für Schulwege)
- Vielfalt der Fahrräder in Osnabrück stärken
- Klarer politischer Wille zur Förderung des Radverkehrs ist unabdingbar
- Personelle Unterstützung! Konstanz in der Verwaltung notwendig, z.B. durch Radverkehrsbeauftragte(n)
- Zu viele Schüler werden mit dem Auto zur Schule gebracht, Information auf Elternabenden!

SHP Ingenieure, Dezember 2015