Radentscheid Osnabrück 2022

https://radentscheid-os.de/

„Der (gute) Weg ist das Ziel“ – so zeitlos und allgemeingültig dieser Spruch ist, so sehr spiegelt er das Anliegen des Radentscheids Osnabrück wider: Wir wollen, dass die Wege in unserer Stadt sicherer, komfortabler und selbsterklärend werden. Wir wollen gute Wege besonders für die Schwächeren im täglichen Straßenverkehr – Menschen, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind. Dafür habe möchten wir ein Bürgerbegehren mit einigen Zielvorgaben zu Beginn 2022 initiieren. Jedes Bürgerbegehren muss eine Frage beinhalten. Unsere Frage lautet:

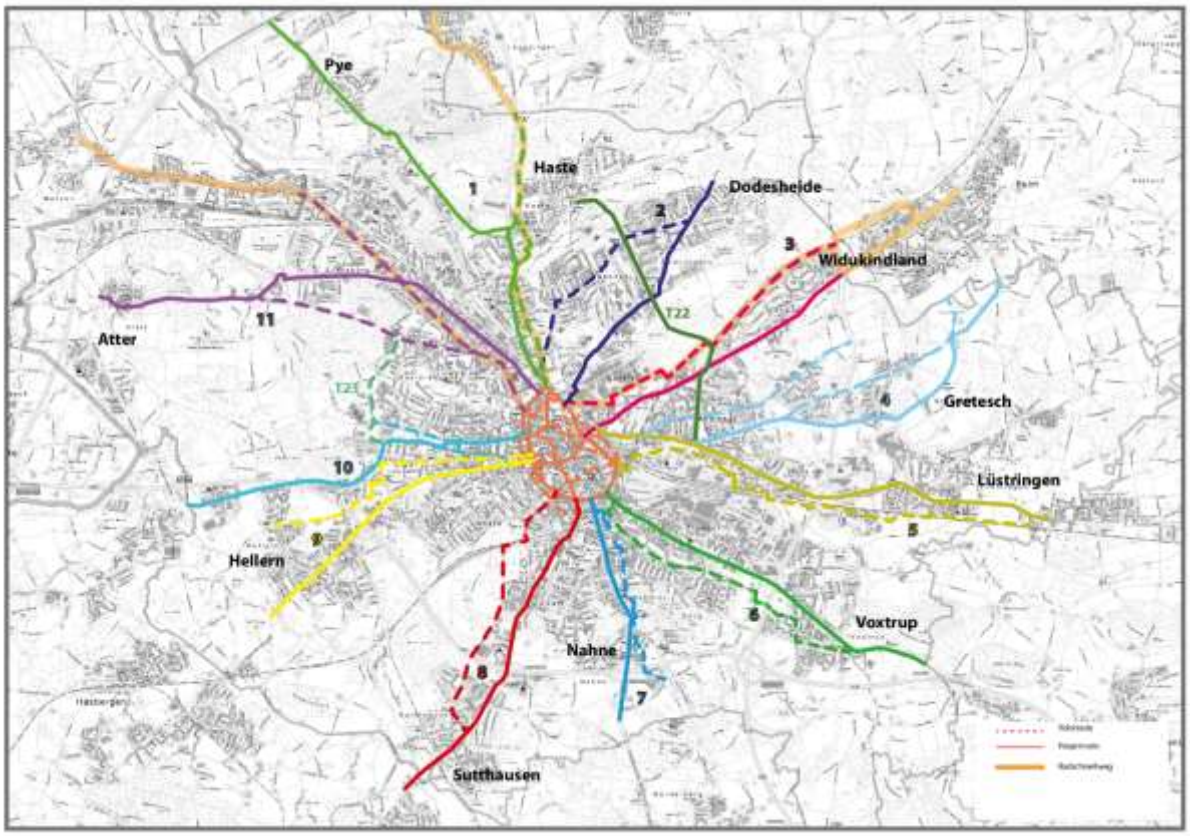
Soll die Stadt Osnabrück folgende 5 **verkehrspolitische Ziele bis zum Jahr 2030 umsetzen?**

Ziel 1: Radverkehrsnetz ausbauen

Das Radverkehrsnetz im eigenen Wirkungskreis der Stadt Osnabrück wird unterbrechungsfrei ausgebaut. Ab sofort werden die im Radverkehrsplan 2030 geplanten Haupt- und Velorouten inkl. der Radschnellwege umgestaltet bzw. erstellt.

Ab dem zweiten Jahr nach Annahme des Bürgerbegehrens, wird bis 2030 pro Jahr durchschnittlich mindestens eine Verbindung in die Stadtteile (Radial-Routen Paar) vollständig umgesetzt. Auch weitere Haupt- und Velorouten werden sukzessive nach diesem Standard geplant und erstellt.

Die Stadt Osnabrück wirkt bei anderen Straßenbaulastträgern darauf hin, dass diese die Vorgaben dieses Bürgerbegehrens auch bei ihren Straßen umsetzen.



Haupt- und Velorouten aus dem Radverkehrsplan 2030 der Stadt Osnabrück

Ziel 2: Sichere Radwege an Hauptstraßen anlegen

Planung und Ausbau der Radverkehrsanlagen erfolgen mindestens gemäß der Selbstverpflichtung der Stadt Osnabrück bzw. den jeweils gültigen Regelwerken. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen im eigenen Wirkungskreis der Stadt werden die Radverkehrsanlagen nach folgenden Kriterien angelegt:

- mindestens 2,00 m breiter Verkehrsraum, welcher das Überholen von Radfahrenden untereinander, auch mit Lastenrad oder Anhänger, sicher ermöglicht
- Gefahrenbereiche und Konfliktzonen farblich hervorgehoben
- baulich getrennt vom ruhenden und fahrenden Kraftverkehr
- durchgängig beleuchtet (mit Ausnahme von Freizeitrouten)
- ohne Absenkungen (niveaugleich) an Nebenstraßen und Einfahrten
- Bordsteine quer zur Fahrtrichtung auf gleiche Höhe abgesenkt oder abgeschrägt
- bauliche Trennung zum Fußverkehr bei Hochbordradwegen

Ergänzend zu Ziel 1 werden ab sofort jährlich mindestens 5 km solcher Wege angelegt.

Ziel 3: Kreuzungen sichergestalten

Kreuzungen im eigenen Wirkungskreis mit Konfliktpotential werden wie folgt umgebaut:

- Radwege erhalten Wartezonen im vorgelagerten Sichtbereich der Kfz. Der Weg zu diesen Wartezonen wird hindernisfrei neben oder auf den Fahrstreifen für den Kraftverkehr gestaltet
- Die Abbiegegeschwindigkeit der Kfz wird baulich verringert, z. B. durch Schutzinseln. Zeitgleich wird eine direkte Sichtachse zwischen abbiegendem Kfz und Radverkehr sichergestellt. Die Sicherheit von schwächeren Verkehrsteilnehmenden hat stets Vorrang vor der Leistungsfähigkeit für den Kraftverkehrs.
- Neue oder zu sanierende Flächen für den Radverkehr sind in Konflikt- und Kreuzungsbereichen deutlich durch eine rote, rutschfeste Oberfläche kenntlich gemacht.

Ab sofort werden jährlich drei Kreuzungen nach diesen Grundprinzipien umgestaltet.

Diese Vorgehensweise wird bei jedem Neubau, jeder Sanierung und bei jeder Umsetzung von bereits geplanten Arbeiten angewendet. Nur in begründeten Ausnahmefällen darf von diesem Vorgehen abgewichen werden.

Umbaupriorität haben Kreuzungen mit besonderem Gefährdungspotenzial und hohen Unfallzahlen sowie mit Radfahrstreifen in Mittellage.

Ziel 4: Fahrradstellplätze ausbauen

Die Stadt Osnabrück errichtet bedarfsgerecht zusätzliche Fahrradstellplätze.

- Am Hauptbahnhof und an weiteren Bahnhöfen entstehen ausreichend überdachte und beleuchtete Stellplätze. Bei der Anzahl orientiert sich die Stadt am aktuellen Radverkehrsanteil zuzüglich fünf Prozent und einer steigenden Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs
- Die Stadt Osnabrück trägt Sorge dafür, dass an zentralen ÖPNV-Umstiegshaltestellen, an Schulen, Sportstätten und im Umfeld von Einkaufsstraßen ausreichend Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen, die im öffentlichen Raum vorrangig durch Umwidmung von PKW-Stellplätzen entstehen. In Wohnquartieren werden bedarfsgerecht Fahrradboxen aufgestellt.

- Bei den oben genannten Maßnahmen werden die Bedarfe für das Abstellen von Lastenrädern grundsätzlich mitgeplant.

Ziel 5: Mobilitätswende konsequent und transparent fördern

Ein schriftlicher Bericht über den Umsetzungsstand der Ziele und über die städtische Akquise von Fördermitteln zu deren Realisierung wird jährlich in einer öffentlichen Dialogveranstaltung vorgestellt.

Alle Radverkehrsunfälle werden von der Verkehrssicherheitskommission laufend detailliert analysiert. Soweit die vorhandene Infrastruktur die Unfälle erzeugt oder begünstigt hat, wird sie innerhalb von drei Monaten temporär, spätestens im folgenden Jahr nach dem Unfall dauerhaft verbessert.

Die Stadt Osnabrück unterstützt und bewirbt den Radverkehr durch Öffentlichkeitsarbeit und führt Kampagnen wie “Osnabrück sattelt auf” weiter oder ersetzt diese durch neue Initiativen.