

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Mobilität am 11.06.2024

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 26.05.2024

Es wird folgender Antrag gestellt:

Die Radweeinfrastuktur in Gummersbach muss hinsichtlich Zielplanung und Umsetzung deutlich verbessert werden! (Das bestehende Radverkehrskonzepts für die Stadt Gummersbach kann dabei als Basis dienen)

Der Ausschuss für Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Mobilität der Stadt Gummersbach möge beschließen:

*Um eine künftige Radweeinfrastuktur im Stadtgebiet hinsichtlich der Zielsetzungen der Verkehrswende mit deutlicher Erhöhung der aktiven Mobilität im Nahbereich und damit einer Senkung von PKW-Nutzung durch Verlagerung auf Rad- und Fußverkehr gem. dem **Fahrrad- und Nahverkehrsgesetz NRW** * sowie der Inhalte und Zielsetzungen des **Nationalen Radverkehrsplans 3.0**** zu schaffen, sollen folgende Maßnahmen durch die Verwaltung durchgeführt werden:*

1. Der Bedarf an Verbesserungen zur Erreichung der o.a. rechtskräftigen Zielsetzungen in Anlehnung an das Fahrrad- und Nahverkehrsgesetz NRW, unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Fahrradklimatests des ADFC für Gummersbach und der Ergebnisse der Haushaltsmobilitätsbefragung 2023 des Oberbergischen Kreises soll dargestellt und in eine Zielplanung mit Umsetzungsschritten gebracht werden, **die sichere und vom PKW-/LKW-Verkehr getrennt verlaufende Radwege auf den Hauptachsen gewährleistet.**

Da die Verbindungen aller großer Stadtteile mit dem Zentrum in der Ost-West- sowie Nord-Südachse im Nahmobilitätsbereich liegen, ist der Aufwand überschaubar.

Dabei soll ebenfalls berücksichtigt werden, welche Bedeutung Gummersbach als Kreisstadt und „Mobilitätsdrehscheibe“ angesichts der Ergebnisse der Mobilitätsbefragungen im Oberbergischen Kreis hat und welche wirtschaftliche Bedeutung sich - wie in anderen Regionen auch - durch einen deutlich verbesserten Radtourismus für Gummersbach darstellt.

2. Die Ertüchtigung von Nebenstrecken (inkl. von Betriebs- und Wirtschaftswegen) zum Erreichen einer Radweeinfrastuktur soll unter Nutzung von Fördermitteln für Machbarkeitsstudien mit standardisierten Bewertungen zum Potenzial und Nutzen (z.B. eingesparte PKW-km) geprüft werden. Eine Berücksichtigung der Interessen schutzwürdiger Gruppen auf den Wegen (Schulkinder, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit E-Rollstühlen) ist dabei anzustreben.
Zielsetzung ist die Entwicklung eines Radwegenetzes unabhängig von den Autovorrangrouten auf den zentralen Achsen. Dadurch soll allen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie den Betrieben in Gummersbach ein sicheres Radwegenetz zur Verfügung gestellt werden, welches Stadtteile und das Zentrum verbinden.
3. Gem. nationalem Radverkehrsplan 3.0 wird die Radverkehrsplanung in Kombination mit Verbesserungen der Struktur für Fußverkehr als Querschnittsaufgabe in der Verwaltung implementiert. Eine Bürgerbeteiligung wird vorgesehen.
4. Die Verwaltung berichtet dem Ausschuss regelmäßig in einem Mobilitätsbericht über Ergebnisse und Umsetzungsschritte sowie mögliche und beantragte Fördermittel.
5. Im Haushalt wird die Radverkehrsinfrastruktur in geeigneter und transparenter Form dargestellt.

Begründung:

Ziel des 2022 beschlossenen Radverkehrskonzepts für die Stadt Gummersbach durch das Planungsbüro VIA war, die Grundlage für ein Radwegenetz insbesondere für die „Gummersbacher Kernstadt“ zu untersuchen und dabei den vorhandenen Straßenverkehrsraum, der überproportional für den PKW-Verkehr konzipiert ist, für Radfahrer und auch Fußgänger zu verbessern.

Nach ersten Umsetzungsbemühungen empfohlener Maßnahmen wird deutlich, dass die Realisierung der über 200 gewichteten Vorschläge des Konzeptes im Zuge der „klassischen Straßeninstandhaltungslogik“ Jahrzehnte in Anspruch nehmen würde, mit dann teilweise unbefriedigenden Ergebnissen für den Radverkehr aufgrund des bestehenden engen Verkehrsraums und eingeschränkter finanzieller Möglichkeiten.

Das bestehende Radverkehrskonzept bedarf somit hinsichtlich Zielplanungen, Umsetzungen und Einbettung in neue Rahmen- und Förderentwicklungen in Bund und Land einer Erweiterung und Verbesserung.

Fahrradschutzstreifen auf den zentralen Hauptwegen auf der Nord-Süd- und Ost-West-Achse und in den Verbindungen der Stadtteile und dem Zentrum sind in keiner Weise ausreichend und zielführend, um den Radverkehrsanteil im Bereich der Nahmobilität zu erhöhen. Fahrradschutzstreifen sind keine Radwege und ersetzen keine.

Ohne eine Fokussierung auf die Planung eines Radvorrangnetzes - unabhängig von den stark belasteten PKW-Vorrangrouten - werden alle Zielsetzungen verfehlt und eine gesundheits- und umweltschädliche Mobilität in der Kreisstadt auf lange Zeit festgeschrieben.

Die derzeitige überdurchschnittlich hohe Zahl an PKW in Gummersbach kann nicht zwecks Reduzierung von Emissionen und Energieverbrauch in absehbarer Zeit 1:1 gegen E-Autos ausgetauscht werden. Zudem muss eine Verkehrsinfrastruktur allen Verkehrsteilnehmern dienen und darf nicht vorzugsweise PKW-Besitzerinnen und -Besitzern zur Verfügung gestellt werden.

Die Hauptwege in Gummersbach liegen im Nahmobilitätsbereich und können somit im Rahmen einer Verkehrswende urbanen verkehrspolitischen Maßnahmen folgen. Es besteht die Möglichkeit zur Schaffung eines Umweltverbundes, d.h. der Kombination und Verbindung der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel „Fuß- und Radverkehr“ mit ÖPV und dem Schienennahverkehr.

Diese Zielsetzungen sollten klar formuliert und kommuniziert werden und dienen in der verkehrspolitischen Umsetzung dem Allgemeinwohl.

Das vorliegende Radverkehrskonzept der Stadt von 2022 hatte im Wesentlichen das Ziel, die Hauptverkehrsstraßen im Hinblick auf die Flächenverfügbarkeit in ihren Straßenräumen und die Kfz-Verkehrsbelastung auf die Integration des Radverkehrs zu untersuchen. Es sollte die jeweils am besten geeignete und sicherste Führungsform gefunden werden. Dieser Ansatz ist allein nicht zielführend und es bedarf der Ergänzung durch das vorgeschlagene, erweiterte Konzept.

Anmerkungen:

** Rad- und Fußverkehr gem. dem „Fahrrad- und Nahverkehrsgesetz NRW“ fordert u.a. auf Basis eines dokumentierten Bedarfs, lückenlose Fahrrad-Netze und dafür ggfs. die Ertüchtigung von Betriebs- und Wirtschaftswegen.*

***Zielsetzungen des „Nationalen Radverkehrsplans 3.0“ sind eine Verdoppelung des Radverkehrs bis 2030 unter Berücksichtigung schutzwürdiger Gruppen, das Radfahren im Mischverkehr nur bei geringem Tempo und eine Erhöhung des Nahmobilitätsradius durch Pedelecs.*

Konrad Gerards



Fraktionssprecher