

Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr:	VO/2019/3811-01		
	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich		
Stärkung Radverkehr				
Beratungsfolge:				
Gremium	Datum	Sitzungs- art	Zuständigkeit	TOP- Nr.
Rat der Stadt Osnabrück	30.04.2019	Ö	Kenntnisnahme	

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

Nachhaltige Mobilität (Ziel 2016 - 2020)

Sachverhalt:

Es ist erklärtes Ziel, den Radverkehr zu stärken. Zur Förderung und Verflüssigung des Radverkehrs im Osnabrücker Stadtgebiet fragen wir deshalb die Verwaltung:

Die Verwaltung beantwortet die Anfrage der CDU/BOB-Gruppe wie folgt:

1. *An welchen Ampeln sind grundsätzlich aus verkehrstechnischer Perspektive Grünpfeile für den Radverkehr möglich?*

Grünpfeile für Radfahrer im Bereich von Lichtsignalanlagen sind grundsätzlich an den Stellen möglich, an denen Radfahrende nach dem Abbiegen sicher und geschützt weiterfahren können.

Darüber hinaus muss zudem geprüft werden, ob die Art und Menge des kreuzenden Verkehrs sowie die Geometrie der Einmündung bei entsprechender Aufmerksamkeit der Radfahrenden ein sicheres Abbiegen zulassen.

Diese Rahmenbedingungen sind für jede Vor-Ort-Situation individuell zu prüfen und abzuwägen.

Es ist zudem zu bedenken, dass ein Grünpfeil eventuell ein subjektives Sicherheitsgefühl erzeugen kann, welches objektiv nicht immer gerechtfertigt sein muss. So sieht der Fußgängerfachverband „Fuss e.V.“ den Grünpfeil (für Kfz) kritisch, da dieser nach entsprechenden Studien eine erhöhte Unfallgefahr mit sich bringt. Ob dies für einen Grünpfeil beschränkt auf den Radverkehr auch gilt, oder ob die Verkehrssicherheit dadurch ggfls. erhöht werden kann prüft die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) derzeit mittels Pilotversuch in neun deutschen Städten.

2. *Welche bauliche Maßnahmen an Radwegen (Benennung konkreter Abschnitte) könnten durch die Umschichtung der Mittel aus der Kampagne "Osnabrück Sattelt auf" finanziert werden?*

Die Maßnahmen, die im jeweiligen Radverkehrsprogramm vorgeschlagen werden, befinden sich in unterschiedlichen Planungsständen, die abschließende Planung und Abstimmung erfolgt nach dem Beschluss der politischen Gremien. Auch können mögliche (finanzielle) Synergieeffekte durch gemeinsame Arbeiten mit Ver- und Entsorgern (SWO-Netz, o.ä.) oder bei Deckensanierungen des OsnabrückerServiceBetriebs

vorab nicht eingerechnet werden.

Eine Maßnahme im Stadium der Vorplanung mit einer hypothetischen Kostenschätzung zu versehen ist realistisch weder zielführend noch personell leistbar. Danach können keine Maßnahmen entsprechend der Fragestellung benannt werden. Hilfsweise wird auf die Vorlage 2019/3758 verwiesen, die am 25. April im StUA besprochen wurde, aus der ggfls. mögliche Vorhaben abgeleitet werden könnten.

3. *Welche bereits beschlossenen Maßnahmen zum Radverkehrsbau und Sanierungen für Radwege hätten realisiert werden können, wären die finanziellen Mittel für die Protected Bike Lane nicht eingesetzt worden (es sind alle Kosten für den Bau der Protected Bike Lane inklusive Verlegung von Anschlüssen aufzulisten und zu berücksichtigen)?*

Die aktuell vorliegenden Kosten der Protected-Bike-Lane (PBL) werden im Folgenden detailliert aufgeführt (separiert von den Kosten der Deckensanierung Heger-Tor-Wall). Es wird jedoch explizit darauf hingewiesen, dass es eine Beschlusslage (VO/2017/1762) zum Bau der PBL gibt, in der zwei Varianten (neben PBL noch ERA+-Standard) zur Diskussion gestellt wurden. Eine sog. Nullvariante, d.h. den Erhalt der Nebenflächen in Ihrer ursprünglichen Form, wurde nicht angedacht.

Kostenbestandteile Protected-Bike-Lane:

Allgemeine Arbeiten (Einrichtung, Verkehrssicherung, etc.)	47.000,- €
Baufeldräumung und Erdarbeiten	133.500,- €
Bituminöser Radweg (inkl. Markierung)	39.500,- €
Oberflächenherstellung (Entwässerung, Pflaster, Borde)	87.000,- €
Sonstiges (Wurzelbrücken, Beschilderung, Stundenlohn)	17.500,- €
Kosten aus Nachträgen	<u>22.500,- €</u>
Nettobaukosten	347.000,- €
Nachlass von 3%	- 10.400,- €
Mehrwertsteuer 19%	<u>63.950,- €</u>
Bruttobaukosten	400.550,- €

Hinzu kommen Kosten für Ing.-Leistungen und Laboruntersuchungen von 36.000,- € sowie die noch nicht endgültig ermittelten Kosten für Leitungsumverlegungen (LSA und SWO) von ca. 25.000,- €, so dass sich eine Gesamtsumme von ca. 460.000 € ergibt.

Bzgl. der möglichen Maßnahmen verweist die Verwaltung auf die Vorlage 2019/3462 aus der Ratssitzung im März 2019, in der verschiedene Maßnahmen und Globaltitel benannt werden (Position 7.000738.710.004 „globale Radwege“, Position 7.000813.710.001 „Radschnellweg Gartlage“, Position 7.000813.710.002 „Radschnellweg Widukindland“, Sachkonto 42120100 „Unterhaltung von Straßen, Wegen und Plätzen, Radwege“).

gez. Lieder