



Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD	Vorlagen - Nr.:	VO/3029/2014	TOP
	Status:	öffentlich	
	Datum:	20.02.2014	
	Eingang:	20.02.2014	
Stadtverordnetenversammlung Marburg			
<u>Beratende Gremien:</u>	Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr Stadtverordnetenversammlung Marburg		

Antrag der Fraktionen B90/Die Grünen und SPD betr. Neuaufstellung des Radverkehrsentwicklungsplans

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

- 1. Die Stadtverordnetenversammlung verfolgt das Ziel, die Voraussetzungen für ein gleichberechtigtes, konfliktfreies und sicheres Neben- und Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsarten und VerkehrsteilnehmerInnen in Marburg deutlich zu verbessern und damit die Entwicklung hin zu einer multimodalen Nahmobilität, an der die ressourcenschonenden Fortbewegungsarten einen immer größeren Anteil einnehmen, voranzutreiben.**
- 2. Dem Fahrradverkehr kommt dabei ein hoher Stellenwert zu. Er soll daher besonders gefördert werden. Daher wird der Magistrat gebeten, den zuletzt in 1998 aktualisierten Radverkehrsentwicklungsplan unter Beteiligung der anerkannten Verbände, des Radverkehrsbeirates und interessierter Bürgerinnen und Bürgern mit der unter 1. genannten Zielrichtung neu aufzustellen und der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.**
- 3. Der Magistrat wird gebeten, zeitnah zu prüfen und zu berichten, wie und mit welchen Auswirkungen auf die anderen Verkehrsteilnehmer (insbesondere den ÖPNV) die Ampelschaltungen in Marburg so verändert werden können, dass für FahrradfahrerInnen ein zügigeres Vorankommen ermöglicht wird.**

Begründung:

Die verkehrspolitischen Leitbilder sind im Wandel begriffen, das Radfahren ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Der Radverkehr liefert mit seinen positiven Effekten auf die Umwelt, das Klima, die Luftqualität, die Reduktion von Verkehrslärm und die Lebensqualität in den Kommunen sowie die Gesundheit der Menschen Beiträge zu vielen aktuellen und künftigen gesellschaftlichen Herausforderungen.

Wer mit vergleichsweise geringem Finanzaufwand einige der drängendsten Probleme unserer mobilen Gesellschaft lösen will, kommt am Fahrrad definitiv nicht vorbei. Die Förderung des Radverkehrs kommt allen Menschen zugute, auch denjenigen, die überwiegend das Auto nutzen oder zu Fuß gehen.

Städteumfragen (vgl. DIFU, Berichte 2/2013) belegen, dass Städte, Gemeinden und Regionen mit hohem Radverkehrsanteil besonders lebendig und lebenswert sind. Die Lebensqualität ist ein zentraler Standortfaktor im kommunalen Wettbewerb um Bewohner, Fachkräfte und als Wirtschaftsstandort.

Für den öffentlichen Verkehr ist das Fahrrad „Zubringer und Fortbringer“, deshalb müssen auch Abstellstationen, Fahrradmitnahme und Fahrradverleih in die Planung einbezogen werden. Verkehrsunternehmen und Autofirmen haben begonnen, sich als Mobilitätsdienstleister für die gesamte Wegekette anzubieten. Sie haben erkannt, dass die Chance auf Verbreiterung der Kundenbasis wichtiger ist als Konkurrenz im Einzelfall. Auch ist das Fahrrad Katalysator für die Nutzung des ÖPNV. Deshalb müssen Rad- und Nahverkehrspläne aus „einen Guss“ sein.

Auch Marburg muss seine Anstrengungen erheblich verstärken, eine multimodale Nahmobilität zu fördern, die die umweltfreundlichen Mobilitätsanteile des Fußgänger-Rad-, und ÖPN-Verkehr attraktiver macht. Nur dadurch kann gleichzeitig die Notwendigkeit, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu nutzen, weiter verringert werden. Dabei stellt nicht zuletzt auch das schlechte Abschneiden Marburgs bei dem Anfang 2013 veröffentlichten Fahrradverkehrsklima-Index des ADFC für die AntragstellerInnen eine große Motivation dar, die Infrastruktur für den Fahrradverkehr in Marburg deutlich zu verbessern. Dies kann nicht, wie es derzeit im Wesentlichen stattfindet, punktuell oder partiell allein durch die Berücksichtigung in einzelnen anstehenden Projekten, gelingen, sondern ein großer Schritt kann nur dann erreicht werden, wenn es konzeptionell für die ganze Stadt angegangen wird.

Einen erheblichen Beitrag dazu soll die Neuaufstellung des Radverkehrsentwicklungsplans leisten. Zwar ist der zuletzt in 1998 aktualisierte Plan noch nicht vollständig umgesetzt, doch haben sich inzwischen die Erkenntnisse darüber, wie Radwege und Radverkehrsinfrastruktur gestaltet sein sollten, damit ein sicherer Radverkehr und ein konfliktfreies Mit- und Nebeneinander der Verkehrsteilnehmer ermöglicht werden können, erheblich erweitert. Insbesondere wurden die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), in die diese Erkenntnisse eingegangen sind, zuletzt in 2010 und die STVO in 2012 novelliert. Hieraus ergeben sich neue Anforderungen aber auch Chancen, die in einem neuen Radverkehrsentwicklungsplan aufgegriffen werden sollen.

Der Radverkehr soll neben dem Fußgängerverkehr und dem ÖPNV als äußerst wichtiges aber gleichzeitig gleichberechtigtes Element einer umweltfreundlichen und attraktiven Nahmobilität begriffen werden. Ziel soll eine attraktive und umweltfreundliche multimodale Nahmobilität sein, die Möglichkeiten schafft, die stetig wachsenden Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger vor dem Hintergrund des nur begrenzt zur Verfügung stehenden öffentlichen Raumes innerhalb der Stadt effizient zu befriedigen.

Deshalb soll auch in dem zu erarbeitenden Radverkehrsentwicklungsplan die angestrebte Verknüpfung des Fahrradverkehrs mit den anderen Formen der Nahmobilität eine explizite Aufgabenstellung darstellen, die zu bearbeiten ist.

Darüber hinaus sollte die Radverkehrsentwicklungsplanung ein Konzept beinhalten, das die Möglichkeiten, die das Fahrrad als wesentlichen Bestandteil der Nahmobilität in Marburg bietet, in der breiten Öffentlichkeit darstellt und nutzbar werden lässt und bewirbt.

Ein Kriterium, in dem Marburg beim Klimaindex des ADFC besonders schlecht abschnitt, waren die Ampelschaltungen, die als sehr fahrradunfreundlich empfunden wurden. Eine Überprüfung und ggf. fahrradfreundliche Änderung kann zunächst auch unabhängig vom Radverkehrsentwicklungsplan erfolgen und soll daher zeitnah umgesetzt werden.

Dr. Anke Lindemann
Uwe Volz

Sonja Sell
Gerald Weidemann