

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/3180-01	Termin 11.12.2017	Hauptausschuss		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium		Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*
11.12.2017	Hauptausschuss		B		

Beratungsgegenstand

Antrag nach § 24 GO NRW vom 01.11.2017
hier: Pauschales Budget zur Förderung des Radverkehrs

Beschlussvorschlag

Der Hauptausschuss beschließt, die verschiedenen lokalen und regionalen Planungsprozesse, die im Ergebnis auch eine Standortbestimmung und Neuausrichtung insbesondere mit Blick auf die Radverkehrsinfrastruktur mit sich bringen wird, abzuwarten.

Er beauftragt die Verwaltung nach Abschluss dieser Arbeiten zu prüfen, welche finanziellen Mittel in welchem Jahr nötig sind, um die Maßnahmen umzusetzen und das Ergebnis den politischen Gremien vorzustellen.

Dezernat 5 Umwelt, Gesundheit, ökolog. Stadtentwicklung und -planung			Oberbürgermeister
Lauxen			Schranz
Datum 28.11.2017			Datum 30.11.2017
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/3180-01	Termin 11.12.2017	Hauptausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	-----------------------

Begründung

Um die mit dem Antrag verbunden Anregungen besser einordnen zu können, zunächst einige Zusammenhänge als Vorspann.

Radverkehrsförderung, wie sie in Oberhausen seit langer Zeit verstanden und gelebt wird, ist eine querschnittsorientierte Aufgabe, die das Zusammenführen von Handlungserfordernissen und Maßnahmen auf verschiedensten Ebenen erfordert. Dabei wird versucht möglichst viele der sich bietenden Chancen zu nutzen, um insbesondere die erforderliche Radverkehrs-Infrastruktur, die für eine fahrrad-freundliche Stadt eine maßgebliche Rolle spielt, weiterzuentwickeln und zu optimieren.

Diese koordinierende Tätigkeit ist organisatorisch seit Mitte der 1980er Jahre im Bereich 5-1/Stadtplanung bzw. im Fachbereich 5-1-10/Stadtentwicklung, angesiedelt. Wichtige Organisationseinheiten und Partner zur Wahrnehmung dieser Aufgabe innerhalb der Verwaltung sind:

- der Fachbereich 5-6-10/Verkehrsplanung, Signalwesen
- der Fachbereich 5-6-20/Städtebauliche Sondermaßnahmen
- der Fachbereich 5-6-40/Schnittstelle WBO
- der Fachbereich 5-6-50/Verkehrs- und Baustellenmanagement („Straßenverkehrsbehörde“)
- der Fachbereich 2-2-10/Ökologische Planung; u. a. Schnittstelle zur OGM
- der Fachbereich 5-2-10/Kartografie, Kartendruck
- der Bereich 9-7/Pressestelle, Virtuelles Rathaus

und in jüngerer Zeit der Fachbereich 2-2-30/Klima- und Ressourcenschutz.

Außerhalb der Kernverwaltung sind dies:

- die Polizei Oberhausen
- die Stadtwerke Oberhausen GmbH (STOAG)
- die Wirtschaftsbetriebe Oberhausen (WBO)
- das Oberhausener Gebäudemanagement (OGM)
- der Regionalverband Ruhr (RVR) bzw. RVR Ruhr Grün
- die Emschergenossenschaft
- das Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich (WSA)
- die Ruhrgebiets Tourismus GmbH (RTG)
- die Wirtschafts- und Tourismusförderung GmbH (OWT)
- und Fa. nextbike (Leihradssystem metropolradruhr).

Die aufgeführten Organisationseinheiten und Institutionen bringen sich in unterschiedlichster Form in das Aufgabenspektrum der Radverkehrsförderung ein. Sie tun dies mit personellen und z. T. auch finanziellen Ressourcen.

Im Rahmen der Unterhaltung/Pflege sowie Weiterentwicklung und Optimierung des Radverkehrsnetzes gibt es innerhalb Oberhausens verschiedene „Baulastträger“, die mittels eigener Budgets diese Aufgaben wahrnehmen. Neben der Stadt Oberhausen - mit den „operativen Einheiten“ WBO und OGM - sind dies insbesondere der RVR, die Emschergenossenschaft und das WSA.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/3180-01	Termin 11.12.2017	Hauptausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	-----------------------

48 Daneben gibt es aber natürlich auch vielschichtige, anders gelagerte Aufgaben, rund um das Thema
49 der Radverkehrsförderung; insbesondere um kontinuierlich für die Nutzung des Fahrrades im Alltag
50 und in der Freizeit zu werben und darüber ein positives Fahrradklima zu vermitteln. Dazu gehören
51 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen (z. B. StadtRadeln, Mit dem Rad zur Arbeit), Aktionstage
52 (Liricher Fahrradbörse der GMVA, Tag der Umwelt), das Erarbeiten bzw. die Mitwirkung bei der
53 Herausgabe lokaler und regionaler Radkarten, die Zusammenarbeit mit dem ADFC
54 Oberhausen/Mülheim sowie die Mitwirkung in dem landesweiten Netzwerk der Arbeitsgemeinschaft
55 fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS).

56
57 Der vorliegende Antrag zielt im Wesentlichen darauf ab, für die Radverkehrsförderung ein erkennbares,
58 eigenes Budget zur Verfügung zu stellen. Aufgrund der Begründungszusammenhänge dieses Antrages
59 ist anzunehmen, dass damit insbesondere ein Budget für die infrastrukturellen Maßnahmen gefordert
60 wird.

61
62 Diese Maßnahmenebene umfasst überwiegend:

- 63
64 a) die Pflege/Instandhaltung sowie Instandsetzung von Radverkehrsanlagen,
65
66 b) kleinteilige Verbesserungen in der Radverkehrs-Infrastruktur,
67
68 c) sowie größere Umbau und Neubaumaßnahmen, z. B. im Zuge von Kanalbaumaßnahmen oder
69 als Fördermaßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Hier
70 kommen inzwischen aber auch andere Förderzugänge, z. B. im Rahmen des Klimaschutzes, in
71 Betracht.

72
73 Während infrastrukturelle Maßnahmen der Kategorien a) und b) in der Regel durch Eigenmittel, z. B. im
74 Rahmen der Leistungsverträge mit der WBO und der OGM sowie aus dem Straßenbauprogramm
75 abgedeckt sind, müssen bei einer geförderten Maßnahme vor der Antragstellung die Gesamtkosten
76 ermittelt und der Eigenanteil bestimmt werden, der dann in die jeweiligen Haushaltsanmeldungen mit
77 eingeht.

78
79 Radverkehrsbezogene Maßnahmen lassen sich häufig nicht von anderen Maßnahmen separieren. So
80 wird beispielweise die notwendige Sanierung einer Fahrbahndecke immer mit der Prüfung verbunden,
81 ob Radverkehrsanlagen neu geschaffen oder bei bestehenden Radverkehrsanlagen, die Führungsform
82 verändert werden kann (Aufgabe eines schlechten Bordstein-Radweges zugunsten eines Radfahr-
83 oder Schutzstreifens). Die Kosten für eine Neumarkierung sind dann Bestandteil der
84 Gesamtmaßnahme. Gleiches gilt für größere Umbaumaßnahmen, die in der Regel immer den ganzen
85 Straßenraum umfassen.

86
87 Im Zusammenhang mit der Radverkehrs-Infrastruktur müssen auch die Radabstellanlagen genannt
88 werden. Bike&Ride-Anlagen sowie Abstellanlagen an zentralen Punkten in der Stadt spielen dabei eine
89 besondere Rolle. Auch hier gibt es noch erkennbaren Bedarf an einem weiteren Ausbau.

90
91 Die Budgets, die sowohl für Maßnahmen im Straßenraum als auch für abseitige Rad- und Gehwege
92 zur Verfügung stehen, sind insbesondere auf Grund der kommunalen Haushaltssituation begrenzt.

93
94 Für die künftige Weiterentwicklung und Optimierung der Radverkehrs-Infrastruktur sind derzeit zwei in
95 Arbeit befindliche Konzepte relevant:

- 96
97 ▪ das „Mobilitätskonzept Oberhausen – Teilkonzept C Radverkehr“ sowie
98 ▪ das „Regionale Radwegenetz Metropole Ruhr“

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/16/3180-01	Termin 11.12.2017	Hauptausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	-----------------------

Während das lokale Konzept im Herbst 2017 begonnen wurde und Anfang 2019 fertig gestellt werden soll, wurde das Regionale Radwegenetz vom RVR gemeinsam mit den Städte und Kreisen im Frühjahr 2017 begonnen und soll im Frühjahr 2018 vorliegen.

In beiden Konzepten wird jeweils ein Handlungskonzept, unterlegt mit Einzelmaßnahmen, entwickelt, die dann auch priorisiert werden sollen. Daraus ergibt sich ein Handlungsrahmen für die nächsten 10 - 15 Jahre. Dabei ist in der Folge auf der regionalen Ebene auch abzustimmen „Wer? Wann? Welche Maßnahmen?“ realisieren kann.

Im Rahmen des „Diesel-Gipfels“ hat die Bundesregierung die von NO_x-Grenzwert-überschreitungen betroffenen Kommunen zwischenzeitlich aufgefordert, einen konzeptionellen Ansatz zur NO_x-Reduzierung zu beschreiben und ihn im Rahmen der Erarbeitung eines Masterplanes zu untersuchen bzw. zu konkretisieren. Dieser Prozessschritt soll zu 100 % gefördert werden und wird im 1. Halbjahr 2018 zu bearbeiten sein. Parallel dazu sollen Förderzugänge geschaffen werden, die in den einzelnen Handlungsfeldern – auch für radverkehrsbezogene Maßnahmen – dann zur Verfügung stehen.

Aktuell ist noch nicht abzusehen welche Art von Maßnahmen (Fördergegenstände) konkret gefördert werden können; auch die Fördermodalitäten (insbesondere die Fördersätze) stehen ebenfalls noch nicht fest. Auch Kosten und Eigenanteile sind derzeit noch nicht zu bestimmen.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Situation sind zuerst die konzeptionellen Arbeiten abzuwarten, um dann die entsprechenden Maßnahmen auf den Weg zu bringen.

Das heißt aber nicht, dass als sinnvoll erachtete und bereits durchgeplante Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nicht auch schon bereits im Jahre 2018 umgesetzt werden können.

Anlage

Antrag nach § 24 GO NRW vom 01.11.2017
hier: Pauschales Budget zur Förderung des Radverkehrs