

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 (Leihradsystem 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

Manuela Kaiser
Bleysfeld 3
46047 Oberhausen

Karl van den Mond
Stöckmannstr. 62
46045 Oberhausen

Udo Sommer
Elsa-Brändström-Str. 108a
46045 Oberhausen

Herrn Oberbürgermeister
Daniel Schranz
Schwartzstr. 72
46045 Oberhausen

1.11.2017

DEZERNAT 4
Umwelt, Gesundheit,
Sport und Freizeit
EINGANGSSTAMPFUNG
08. NOV. 2017

Dezernat 4 Bereich 5-1
Eingang: 09. NOV. 2017 <i>R</i>
Fachbereich <i>5-1-10</i>

Dezernat 0
Stadtkanzlei

03. Nov. 2017

5-1

*DA-5 m.d.B. um Erstellung einer Vor-
lage für den Hauptausschuss
(11.12.2017)*

Anregung nach §24 der Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Daniel Schranz,

hiermit regen wir gemäß §24 der Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen wie folgt an:

- Die Verwaltung der Stadt Oberhausen möge zur Stärkung des Fahrradverkehrs und der Radkultur in Oberhausen ein festes jährliches Budget im Haushalt einrichten.
- Das Jahresbudget soll grundsätzlich dem noch einzurichtenden eigenständigen Fachbereich „Fahrrad- und Radverkehrsförderung“ unterstehen.
- Ferner soll das Jahresbudget von diesem Fachbereich auf Grundlage seiner Planung für den Aus- und Umbau sowie den Erhalt von kommunalen Radwegenetzen im Sinne der Gleichberechtigung von Verkehrsmitteln ermittelt und anschließend im Rat beschlossen werden.
- In den kommenden Haushalt 2018 soll ein Budget von wenigstens 100 000 Euro im Sinne einer Verpflichtungsermächtigung eingestellt werden. Der Betrag soll als Eigenanteil dazu dienen, zu erwartende Fördermittel des Bundes (siehe Diesel-Gipfel) und des Landes zur Förderung des Radverkehrs beantragen zu können.

Begründung:

In der Sitzung des Hauptausschusses am 18.9.2017 stimmte die Politik dem Bürgerantrag für die Einrichtung eines eigenständigen Fachbereichs „Fahrrad- und Radverkehrsförderung“ mit einem ebenfalls eigenständigen Budget für den Erhalt und die Weiterentwicklung des kommunalen Radwegenetzes zu.

Wir sind im Sinne der Förderung des Fahrrads überzeugt, dass ein solches Budget nicht wie bisher an den Ausbau des Straßennetzes gekoppelt sein sollte. Damit die Förderung und Planung für den Bürger nachvollziehbar wird, ist eine eigenständige zur Verfügungsstellung unverzichtbar.

Vorteile eines eigenen Budgets

Wenn Oberhausen künftig mit einem **Mobilitätskonzept** die **Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer** erreichen will, braucht es einen **finanziellen Ansatz**, wieviel Mittel zum Erreichen des Ziels zu investieren sind, und in welchen Schritten vorgegangen werden kann.

Als gutes Beispiel hat sich die Stadt Karlsruhe erwiesen. Hier werden jährlich 150.000 Euro allein für Öffentlichkeitsarbeit, Gutachten, Zählungen usw. eingesetzt. Gut eine Millionen Euro pro Jahr stehen im Haushalt für den Bau und den Unterhalt der Radinfrastruktur zur Verfügung.

Gleichberechtigung gezielt steuern

Im Haushalt der Stadt Oberhausen spielt der Fahrradverkehr bisher jedoch eine sekundäre, nicht erkennbare Rolle, die keine weitere Steuerung oder Planbarkeit von Radwegenetzen zulassen würde. Vielmehr gibt es nur vereinzelt einen Hinweis auf Mittel, die *auch* für den Radverkehr eingesetzt werden könnten. So sind zum Beispiel 98.000 Euro als Dienstleistungsvergütung für die WBO bzw. OGM angesetzt, wohl um damit Radwege aber auch Autoparkplätze sauber zu halten. Wie schon beim Bau von Radwegen handelt es hier sich um eine **Vermischung von Mitteln für das Auto und das Fahrrad**. Weitere explizite Vermerke zum Erhalt und Ausbau von Radwegen fehlen im Haushaltsplan. Es ist somit unklar, in welcher Höhe die Stadt, die die Fahrradfreundlichkeit steigern möchte, hier tatsächlich Mittel zur Verfügung stellt.

Schleichenden Abbau gezielt beheben

Eine **Folge der fehlenden finanziellen Übersicht und Planbarkeit** zeigt sich erst etwa im aktuellen Fahrradklimatest des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC): **Oberhausen stagniert im Erhalt und in der Entwicklung der Radwegenetze, der Sicherheit, des Komforts und der Sauberkeit**. Im bundesweiten Städteranking hat Oberhausen in den vergangenen vier Jahren fünf Plätze verloren. Man kann daher auch aus dieser Sicht unterstreichen: Um diesem schleichenden Abbau des Radverkehrs gezielt entgegenzuwirken, bedarf es eines eigenen Budgets.

Förderung gezielt beantragen

Das Fahrrad ist ein wichtiges Mittel zum Erreichen der kommunalen Klimaziele. Durch den Diesel-Skandal ist die Öffentlichkeit für das Übergewicht des Autos im Straßenverkehr und dessen Folgen sensibilisiert. Der Bund hat im Diesel-Gipfel angekündigt, **eine Milliarde für nachhaltige Mobilität** in Regionen zu investieren, die „von besonders hohen NO₂ Belastungen“ betroffen sind. **Oberhausen gehört zu diesen 28 betroffenen Regionen**. Das Land NRW hat ebenfalls angekündigt, die Kommunen beim Ausbau des Radwegenetzes zu unterstützen. Doch um diese Fördermittel zu bekommen, ist in der Regel ein Eigenanteil notwendig. Auch **hier kann ein eigenes Budget für den Radverkehr den Zugriff auf Förderung ermöglichen**.

Auch wenn es anhand der Erfahrungen anderer vergleichbarer Kommunen wie etwa Karlsruhe durchaus möglich wäre, die Höhe eines solchen Budgets auf **eine Millionen Euro** festzulegen, möchten wir den Berechnungen eines Fachbereichs „Fahrrad- und Radverkehrsförderung“ nicht vorgreifen.

Um jedoch die Chancen auf Förderung durch den Bund und das Land nicht zu verpassen, regen wir an, dennoch ein Mindestbudget für das kommende Jahr in den Haushaltsplan 2018 einzubringen. Wir gehen in unserem Vorschlag von einem zu leistenden Eigenanteil von 10 Prozent aus, so dass **wenigstens 100.000 Euro im Sinne einer Verpflichtungsermächtigung** festgehalten werden sollten, **um eine Förderung vor einer Million Euro erhalten zu können**. Dies entspräche der Summe, die die Fahrradstadt Karlsruhe jährlich aufbringt.

Wir bitten Sie daher als Chef der Verwaltung, sich für einen gleichberechtigten Radverkehr in der Stadt einzusetzen und ein eigenständiges Jahresbudget zum Ausbau und Erhalt des städtischen Radwegenetzes im Haushaltsplan für 2018 und nachfolgende Jahre einzurichten.

Mit freundlichen Grüßen



Manuela Kaiser



Karl van den Mond



Udo Sommer