

Interfraktioneller Antrag

öffentlich

Datum

24.05.2022

Nummer

A0111/22

Absender

Fraktion GRUNE/future!
SPD-Stadtratsfraktion
Fraktion DIE LINKE
Burkhard Moll (FDP/Tierschutzpartei)

Adressat

Vorsitzender des Stadtrates
Prof. Dr. Alexander Pott

Gremium

Sitzungstermin

Stadtrat

09.06.2022

Kurztitel

Strukturelle Radverkehrsförderung bis 2030

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt zur Förderung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt folgende Maßnahmen umzusetzen.

1. Die Landeshauptstadt stellt ab dem Jahr 2023 nach dem Vorbild des Nationalen Radverkehrsplans pro Jahr mindestens 15 € pro Einwohner*in an Eigenmitteln, Zuweisungen, Investitionspauschalen und/oder allgemeinen Förderungen für Investitionen in den Radverkehr in den Haushalt ein.
2. Die Landeshauptstadt Magdeburg bewirbt sich darüber hinaus konsequent für bestehende und zukünftige und projektbezogene Förderprogramme für den Radverkehr, um die im nationalen Radverkehrsplan vorgesehen finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen von mindestens 30 Euro pro Person und Jahr zu erreichen. Die zur Verfügung gestellten Mittel sollen dabei zunächst vorrangig für die Abarbeitung der bestehenden Prioritätenliste für den Radverkehr verwendet werden.
3. Die Landeshauptstadt errichtet oder saniert in diesem Rahmen pro Jahr mindestens 15 km Radwege pro Jahr nach Regellaß der aktuell geltenden Fassung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“.
4. Jährlich sollen 500 neue Fahrradabstellanlagen in bisher kaum mit öffentlichen Abstellanlagen versorgten Straßen und Quartieren errichtet werden. Bis 2030 sollen mindestens 3500 zusätzliche Fahrradabstellanlagen errichtet werden.
5. Pro Jahr passt die Landeshauptstadt 150 Bordsteinabsenkungen an Radwegen auf Null-Niveau an. In diesem Zusammenhang wird auch die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten von begleitenden Fußwegen geprüft und wenn möglich angepasst.
6. Bis zum 2. Quartal 2023 ist dem Stadtrat ein Radverkehrskonzept für den Zeitraum 2023 - 2030 vorzulegen. Das Konzept ist unter Berücksichtigung der bestehenden Prioritätenliste,

vorausgegangener (Rad)verkehrskonzepte, sowie Entwicklungsplänen der Landeshauptstadt zu entwickeln. Das Konzept soll einen Schulradwegeplan (in Anlehnung an das Konzept „sichere Schulwege“), eine Aufschlüsselung des Bestandes, sowie einen terminierten Maßnahmenplan enthalten.

7. Für die Umsetzung der Ziele bemüht sich die Landeshauptstadt um eine schnellstmögliche Schaffung und Besetzung der Stelle eines*iner Fuß- und Radverkehrsbeauftragten, sowie weiterer dafür benötigter spezifischer Verkehrsplanungsstellen. Bis zur Besetzung dieser Stellen oder sollten Stellen nicht besetzt werden können, sind die Planungen zügig extern zu beauftragen und wenn möglich durch Fördermittel zu finanzieren. Die erforderlichen Mittel für die Personalstellen sind ab dem Jahr 2023 konsequent in den Haushalt einzustellen.

8. Der Oberbürgermeister legt dem Stadtrat im Rahmen zukünftiger Haushaltbeschlüsse eine Übersicht über die nach den Nummern 1 und 2 eingestellten Mittel vor. Die Übersicht soll auch die Investitionen in den Radverkehr des jeweils aktuellen und des vergangenen Jahres enthalten.

Begründung:

Die Förderung des Radverkehrs ist grundlegend für eine erfolgreiche Verkehrswende, die einen wichtigen Beitrag zur vom Stadtrat beschlossenen Klimaneutralität bis 2035 leisten muss. Politisches und auch selbstgestecktes Ziel der Landeshauptstadt Magdeburg ist es, bis 2035 klimaneutral zu sein sowie auch sonst die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Menschen massiv zu steigern. Einen erheblichen Teil der momentanen Emissionen (CO₂, weitere Abgase, Lärm) und des Flächenverbrauchs werden im Verkehrssektor verursacht, der gegenwärtig von mit fossilen Verbrennungsmotoren betriebenen Kraftfahrzeugen beherrscht wird. Um die oben genannten Ziele zu erreichen, reicht es nicht aus, den technischen Fortschritt abzuwarten und auf elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Autos zu setzen, wie verschiedene Studien, auch konkret für Magdeburg, belegen.

Die Studie des VCD zeigt eindrucksvoll, dass diese Verkehrswende in Magdeburg nur durch eine erhebliche Verlagerung des Modal Splits erreicht werden kann.¹

Es bedarf einer durch Investitionen gestützten Verhaltensänderung in der Stadtgesellschaft, wo der Umweltverbund, insbesondere der Radverkehr als neben dem Fußverkehr umweltschonendste und günstigste Verkehrsart, die tragende Rolle spielt.²

Zwar investierte und investiert die Landeshauptstadt bereits massiv in ihre Verkehrsinfrastruktur, jedoch profitieren davon bisher nur wenige Großprojekte, bei denen der motorisierte Individualverkehr zudem noch immer eine zu große Bedeutung bekommt. Auf der anderen Seite ist das Radverkehrsnetz in der Stadt äußerst lückenhaft. Dort wo Radwege vorhanden sind, besteht größtenteils ein massiver Sanierungsstau oder die Breiten entsprechen nicht annähernd den heutigen Regelmaßen. In der Gesamtbetrachtung wird das Radverkehrsnetz in der Landeshauptstadt Magdeburg weder den aktuellen Anforderungen gerecht, geschweige denn kann es den zukünftigen Ansprüchen genügen.

¹ VCD Magdeburg (2021): CO₂-Neutraler Verkehr 2035 - Wege zur Erreichung des Klimaziels der Landeshauptstadt Magdeburg im Verkehrssektor. S. 6 - 7

² Universität Kassel (2015): NRVP – Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, KfzVerkehr und ÖPNV anhand von kommunalen Haushalten.

Madeleine Linke
Fraktionsvorsitzende
Fraktion GRÜNE/future!

Olaf Meister
Fraktionsvorsitzender
Fraktion GRÜNE/future!

Jens Rösler
Fraktionsvorsitzender
SPD-Stadtratsfraktion

Nadja Lösch
Fraktionsvorsitzende
Fraktion DIE LINKE

René Hempel
Fraktionsvorsitzender
Fraktion DIE LINKE

Burkhard Moll
Stadtrat
Fraktion FDP/Tierschutzpartei