

Schwerin, 13.10.2009

Änderungsantrag

Beschlussvorlage: 00019/2009 „Radwegeplan 2020“

Einbringer: **CDU / FDP - Fraktion**

Änderungsantrag:

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, den vorliegenden Radwegeplan 2020 unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Familienfreundlichkeit, Radtourismus und Klimaschutz zu überarbeiten.

Begründung:

Der vorliegende Radwegeplan 2020 ist in sich nicht schlüssig. Leitbild, Ziele und Maßnahmen sind nicht klar definiert und wenig ausgebaut. Hinzu kommen eine diffuse Beschreibung der Finanzierbarkeit sowie der Hinweis auf zusätzliche Personalkosten durch einen Radverkehrsbeauftragten bzw. Entwicklungskosten für Logo/Slogan.

Hintergrund des vorliegenden Radwegeplanes sind die Fahrradkonzepte aus den Jahren 1998 und 2004. Zu beiden Konzepten liegen keine Abschlussberichte vor. Dies ist erforderlich, um einen möglichen Sanierungsstau zu erkennen und abzubauen.

Zudem erfährt die Umsetzung eines Radwegeplanes / Fahrradkonzeptes durch das Konzept Leitbild Schwerin 2020 eine hohe Priorität. In diesem wird im Themenschwerpunkt „Verkehr“ die Umsetzung des Fahrradkonzeptes als Leitprojekt benannt. Hinzuweisen ist dabei, dass dies auch für andere Themenbereiche der Fall ist:

„Stadtentwicklung“ (hier: Stärkung des Wohnstandortes)

„Wirtschaft, Arbeit und Tourismus“ (hier: Tourismus)

„Bevölkerungsentwicklung und Familien“ (hier: Förderung eines familienfreundlichen Wohnumfeldes mit dem Hinweis auf Erhöhung der Verkehrssicherheit)

„Natur und Umwelt“ (hier: Qualität von Boden, Wasser, Klima und Luft verbessern).

Empfehlungen im Einzelnen:

Vorbemerkung:

Der Radwegeplan 2004 basiert auf dem Fahrradkonzept 2004, das wiederum Nachfolger des Fahrradkonzeptes 1998 ist. Um diese Entwicklung deutlich zu machen und Verwirrungen zu vermeiden, sollte der **Name „Konzept“ beibehalten** werden. Hinzuweisen ist auch, dass das **Leitbild 2020 der Stadt Schwerin** auf das Fahrradkonzept hinweist (Themenbereich Verkehr).

Im Folgenden wird vom RWP (Radwegeplan) gesprochen.

1. Präambel

Begründung:

Jedes Konzept hat eine Präambel, die auf die zwingende Notwendigkeit des Konzeptes hinweist. Diese fehlt im vorliegenden Plan, wird jedoch unter Pkt. 2 RWP „Standortbestimmung“ genannt: „Die Stadt spart Geld, wenn sie in den Radverkehr investiert.“ Durch diese Feststellung wird die **Priorität** der Investitionen in das Radwegenetz der Stadt Schwerin festgeschrieben. **Denn Einsparungen sind das oberste Ziel der Stadt.** Demzufolge muss verifizierbar festgehalten werden, wo und in welcher Höhe sich Einsparungen durch Investitionen in das Fahrradwegenetz ergeben. (siehe hierzu Punkt 2.1.5 RWP „Schonung des öffentlichen Haushaltes“)

2. Ergänzung des Leitbildes

Begründung:

Für den Weg zum Ziel wird ein Leitbild, ein Leitfaden benötigt. Auf diesem Weg wiederum können zur besseren Orientierung Zieletappen festgesteckt werden. Aufgrund dieser semantischen Erklärung, sind unter einem Leitbild die gesteckten Ziele zu erklären.

Demzufolge müssen die als „Ziele“ benannten Punkte 3.1. bis 3.4, RWP S. 13-16, bereits unter das Leitbild gestellt werden.

3. Straffung des Punktes 2. „Standortbestimmung des Radverkehrs in Schwerin“

hier: 2.1.3 Gesundheitsförderung

Zu beginnen ist diese Passage mit dem letzten Absatz: „Das Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung ist allgemein gestiegen...“

Lyrische Passagen können entfallen. Sätze wie „Den eigenen Puls spüren ...lustvoll im Slalom durch das herbstliche Laub rollen“ oder „Das Fahrrad ist sozusagen eine alltägliche Allround-Gesundheitsmaschine“ oder „Man atmet frischen Sauerstoff...“ sind Allgemeinplätze und somit für ein konstruktives Konzept nicht erforderlich. Zudem es für Radfahrer bei weitem nicht ungefährlich ist, durch das herbstliche, feuchte Laub zu rollen...

Das Wort „Fettleibigkeit“ ist zu ersetzen durch „Übergewicht“ oder eben die korrekte Bezeichnung „Adipositas“.

„Negative Gesundheitseffekte“ ist ersatzlos zu streichen, da Gesundheitseffekte an sich immer positiv sind.

hier: Wegfall des Punktes 2.1.5 „Schonung der öffentlichen Haushalte“

(vgl. o.g. Punkt 1)

hier: Integration des Punktes 2.1.6 „Abnahme des Pkw-Verkehrs“

Folgerichtig muss dieser Punkt bereits in 2.1.4 „Klimaschutz und Energieeinsparung“ aufgenommen werden.

4. Auflösung des Punktes 2.2 „Fahrradkonzept 2004“ in einen neuen Punkt „Ausgangsbasis“

Begründung:

Dieser Punkt ist Arbeitsgrundlage für den neuen Plan und erörtert den Sinn eines Fahrradkonzeptes. Deshalb ist er kurz und gestrafft als neuer Punkt „Ausgangsbasis“ **hinter** Präambel und Leitbild zu nennen.

hier: 2.3 „Realisierte Maßnahmen 1990 bis 2009“

Welche Erkenntnisse haben sich seit dem Fahrradkonzept von 1998 und 2004 neu ergeben oder geändert?

Wie fällt die Bilanz aus den vergangenen Jahren aus (**Abschlussbericht**)?

- Dieser Punkt ist unbedingt zu konkretisieren unter Berücksichtigung der Rangfolgenliste aus dem Fahrradkonzept 2004!

hier: Integration des Punktes 2.5 „Marktforschung“ in „Ausgangsbasis“

Begründung:

Auch dieser Punkt ist Arbeitsgrundlage bzw. Begründung der Notwendigkeit eines aktualisierten RWP.

- Welche Kosten haben sich aufgrund dieser Marktforschung für die Stadt Schwerin ergeben? Waren diese Ausgaben notwendig?

5. Integration des Punktes 3. „Ziele“

Begründung:

Die Ziele des RWPs müssen bereits unter dem Leitbild genannt werden, damit die enge Verbundenheit deutlich wird. (vgl. dazu o. g. Punkt 2)

hier: Wegfall des Punktes 3.2 „Imageverbesserung“

Die beste Lobby für Radfahrer ist ein gut durchdachtes, realisierbares Fahrradwegekonzept. Öffentlichkeitsarbeit verschlingt Geld, das für einen gekennzeichneten Fahrradweg genutzt werden kann. Es steht angesichts der angespannten HH-Lage in keinem Verhältnis.

hier: Integration der Punkte 3.3 und 3.4 „Verkehrssicherheit“ bzw. „Radtourismus“

Begründung:

Die Ziele des RWPs müssen bereits unter dem Leitbild genannt werden, damit die enge Verbundenheit deutlich wird. (vgl. dazu o. g. Punkt 2)

- Bzgl. Verkehrssicherheit ist festzustellen, dass seit 2003 die Zahl der Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern auf hohem Niveau zunimmt. 2008 wurden 199 Unfälle verzeichnet. Annähernde Werte gab es nur im Jahr 1998 (hier 179 Unfälle).

hier: Ausbau des Punktes 3.5 „Sicherung der Finanzierung“

Begründung:

Dieser Punkt ist Dreh- und Angelpunkt des vorliegenden Konzeptes und genießt gerade in der momentanen HH-Situation absolute Priorität. Aus diesem Grund ist er wasserdicht auszugestalten:

Erforderlich sind für den HH 2009 750.000€. Vorhanden sind jedoch 0 €. Notwendige Maßnahmen können in 2009 nicht realisiert werden, sondern werden auf das nächste HH-Jahr verschoben. Laufende Baumaßnahmen werden mit HH-Resten finanziert. Nachfragebedarf besteht hier bzgl. der Höhe dieser Haushaltsreste. Zudem muss das Budget der ersten Fahrradwegepläne von 1998 und 2004 herangezogen werden.

Welche Maßnahmen sind seither erfüllt, welche warten immer noch? Sind die Anmeldungen für den HH 2010 neue Maßnahmen oder sind sie alte, nicht erledigte Maßnahmen? Angreifbar ist auch die Formulierung, dass „die meisten der notwendigen Maßnahmen nicht in die beschriebenen Förderkategorien fallen“. Daraus

ergibt sich die Frage, **welche konkreten Maßnahmen in die Förderkategorie** denn nun reinfallen würden?

- Fakt ist, dass ein Sanierungsstau zuerst aufgedröseln werden sollte. Eine weitere Frage ist auch, ob die Anmeldungen für den HH 2010 bzw. 2011 auch bestätigt sind.
Aufgrund des Finanzmangels erreicht der genannte Maßnahmenkatalog mit Prioritätenliste eine neue Dimension.

hier: Überprüfung des Punkt 3.6 „Qualitätssicherung“

Hier ist die Rede von einem Radverkehrsplaner bzw. –planerin. Klar sollte sein, dass **keine neuen Personalkosten** entstehen. Belange des Radwegenetzes müssen in die vorhandene Verkehrsplanungsstruktur integriert werden. Die Qualitätssicherungskontrolle ist ehrenamtlich auszuführen.

- Ein Fahrradbeauftragter ist abzulehnen, falls dadurch neue Personalkosten entstehen.

6. Integration und Überprüfung des Punktes 4 „Notwendige Strukturen für die Umsetzung“

Begründung:

Auch hier sind **Kosten** durch die genannten professionellen Marketingstrategien zu **vermeiden**. Informationskampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr müssen ausreichen. Von den Vorteilen des Radfahrens müssen aufgeklärte, verantwortungsbewusste Menschen heutzutage nicht mehr überzeugt werden. (Klar ist, dass mit neuen Strukturen die Ziele umgesetzt werden sollen. Demzufolge muss dieser Punkt auch nach oben unter die Ziele rutschen.)

7. Umbenennung des Punktes 5 „Technisch-bauliche Handlungsfelder“ oder Einbeziehung in den letzten Punkt des Konzeptes „Maßnahmenkatalog mit Prioritäten“

Begründung:

Dieser Begriff ist sperrig und eine schlechte Umschreibung für das, was hier gemeint ist: nämlich eine Prioritätenliste nach Themenfelder. Und diese richtet sich

1. nach den Maßnahmen, die deutlich die Sicherheit der Radfahrer – und hier vor allem der Kinder- verbessern,
2. nach dem noch vorhandenen Stau aus den alten HH,
3. nach den Maßnahmen, die mit geringen finanziellen Mitteln zu bewerkstelligen sind.

8. Wegfall des Punktes 5 „Marketing“

Frage: Wozu ein Logo, wozu ein Slogan???

- Keine unnötigen Kosten!

9. Ausbau des Punktes 7 „Maßnahmenkatalog“

Genannt werden sollten hier nicht Maßnahmen, die neu geplant werden. Dieses stört zum einen unnötig die Befindlichkeit derjenigen, deren Wohn- bzw. Arbeitsumfeld nicht genannt wird. Zum anderen aber ist nicht erklärbar, wieso mit den vorhandenen Mitteln neue Maßnahmen geplant werden.

Schwerin braucht eine Aufstellung der Maßnahmen, die in Planung waren, nicht realisiert werden konnten und demzufolge als erstes auf der Warteliste stehen. Auch die im Konzept an unterschiedlichsten Stellen immer wieder genannte Verbesserung bestehender Radwege ist auf eine Prioritätenliste zu setzen. Hierzu wird analog Fahrradkonzept 2004 eine **Auflistung aller Radwege** benötigt, deren Zustand dringend eine Reparatur erfordert. Denn dies fehlt unter Materialpflege. Lassen wir diese Radwege verfallen, droht dadurch eine kostenintensivere Re-Sanierung.