

Kettenblatt

#MEHRPLATZFÜRSRAD

SPEZIAL ZUR WAHL



September 2021



Liebe

Leser*innen

und Radfahrer*innen,

wir melden uns noch einmal mit einer kurzen Sonderausgabe, die wir nur online präsentieren. Vielleicht hilft es der einen und der andere

braucht noch mehr Informationen in einer Zeit, in der alle Politiker viel für den Klimaschutz tun möchten, und die Verkehrswende vor allem darin besteht, neue Geschäftsmodelle wie E-Scooter, E-Autos und E-Bikes zu bejubeln.

Das reicht nicht!

Wir haben dazu auch Interviews auf Youtube gestellt, den Link findet Ihr auf unserer Homepage.

Viel Spaß beim lesen, hören und gucken.

Wir wünschen allen Lesern eine gute Wahl, immer zweifingerbreit Luft in den Reifen und stets gesundes Ankommen

Volkmar und Wolfgang

Inhalt

Unsere Fragen an die Kandidat*innen	4
Antworten Dr. Thomas Thiele, FDP...	5
Antworten Katharina Pötter, CDU..	6
Antworten Jan Philipp Kröplin, Die Linke	8
Antworten Annette Niermann, B90/Die Grünen	10
Antworten Frank Henning, SPD...	12

Impressum

Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Kreisverband Osnabrück e.V.

Redaktion: Uwe Schmidt (us), Wolfgang Driehaus (wd), Heike Brandl (hb),

Büroadresse: Gretescher Weg 68, 49084 Osnabrück

E-Mail: info@adfc-osnabrueck.de

Konto: IBAN DE26 2659 0025 1553 6211 00

Steuer-Nr: 66/270/04716

Spenden an den ADFC Osnabrück sind steuerlich abzugsfähig, ein Freistellungsbescheid des FA Osnabrück liegt vor.

Anzeigenpreise Bitte Preisliste Nr. 1.2019 bei der Redaktion anfordern.

Erscheinungstermine: jeweils Anfang März, Juni, September, Dezember

Zustellung im Stadtgebiet an Mitglieder und Auslagestellen durch Fahrradkuriere

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe ist am 30. 10. 2021

Die Bilder zu den Beiträgen haben die Autoren gemacht, wenn nicht andere Fotografen genannt sind.

Titelbild: Kidical Mass am 5. 9. 2021, Heidrun Buddemeier

ADFC-Fördermitglieder in Osnabrück:

Natours Reisen – Ihr Reiseveranstalter für Naturreisen und sanften Tourismus.

Potsdamer Straße 51, 49088 Osnabrück, info(at)natours.de, www.natours.de

Radel Bluschke Iburger Strasse 74a, 49082 Osnabrück, Tel. 0541 53370, www.bluschke.de, mail@bluschke.de

Ge-Komm GmbH Bismarckstraße 15, 49324 Melle, Tel. 05422 9815160, www.ge-komm.de

Fördermitglied werden: info@adfc-osnabrueck.de oder
<https://www.adfc.de/sei-dabei/foerdermitglied-werden/>



5 FAHRRADFRAGEN ZUR KOMMUNALWAHL 2021 AN DIE OSNABRÜCKER OB-KANDIDAT*INNEN

Am 12. 9. ist Kommunalwahl. Da werden sowohl die Vertreter*innen für den Stadtrat als auch die Oberbürgermeister*in gewählt.

In den vergangenen 5 Jahren hat der Rat der -Stadt Osnabrück bedeutende Beschlüsse für den Radverkehr gefasst. Im Herbst 2017 wurde der Radverkehrsplan 2030 beschlossen. Er ist quasi der große Rahmenplan und zeigt die Routen durch die Stadt und legt den gewünschten Ausbaustandard fest. Er ist hier zu finden:

<https://www.osnabrueck.de/radverkehrsplan>

Vor 2 Jahren wurde der Beschluss "Radverkehr stärken, Infrastruktur ausbauen auf Initiative der Fraktion B90/Grüne einstimmig gefasst. Kernpunkt ist die Forderung, alles zu tun, damit Osnabrück im Jahr 2030 zu den 5 besten Fahrradstädten in Deutschland gehört. Der Beschluss kann hier nachgelesen werden:

<https://ris.osnabrueck.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=1071401>

Beide Beschlüsse sind wegweisend für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs und des Umweltverbundes in Osnabrück.

Wir haben den Kandidaten für das Amt der Oberbürgermeisterin, bzw. des Oberbürgermeisters diese Fragen gestellt.

1. Konkrete Verbesserungen: Welche Verbesserungen für den Radverkehr aus ihrem letzten(!) Parteiprogramm haben Sie in dieser auslaufenden Legislaturperiode initiativ auf den Weg gebracht und in die Realität umgesetzt?

2. Umweltverbund: Was planen Sie und ihre Partei für die Verkehrswende zur Reduktion des MIV, der Stärkung des Umweltverbundes und welche Stellung hat hierbei der Radverkehr?

3. B68-Verlegung: Wie stehen Sie und ihre Partei zur kurzfristigen Verlegung der B68- Streckenführung auf die Autobahnen A1 und A30 und einem Durchfahrtsverbot von Schwerlastverkehr?

4. Fahrradstadtbeschluss: Wie wollen Sie und ihre Partei die TOP5-Position von Osnabrück unter den deutschen Fahrradstädten im Jahr 2030 sicherstellen?

5. Neuverteilung von Verkehrsflächen: Wie soll zur Umsetzung des Fahrradstadtbeschlusses Ihrer Ansicht nach der Verkehrsraum für mehr sichere und bessere Radwege neu aufgeteilt werden?



1. Konkrete Verbesserungen:

Kreisverkehr auf dem Wall – noch keine Realität, ist aber zumindest in der Prüfung, weitere Fahrradstraße, breitere Radwege, Fahrradunterstell- und -abstellplätze. Fahrradparkhaus in der Bahnhofsgarage.

2. Umweltverbund:

Reduktion des MIV durch Stärkung ÖPNV, Stadtbahn, Sunlider, P+R-Parkplätze an den Stadträndern, Lückenschluss A 33, Lkw-Durchfahrtsverbot, Quartiersgaragen und -straßen, Kreisverkehr um den Wall mit zwei IV-Spuren, 1 Bus- und einer Radfahrspur als protected bike lane, Ausbau von Radwegen auf 2 m, weitere Fahrradstraßen und -parkhäuser.

3. B68-Verlegung:

Dazu brauchen wir den Lückenschluss

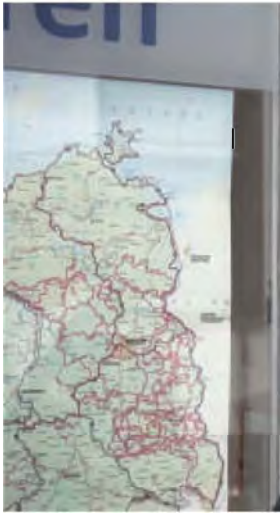
A 33, da A 1 und A 30 ständig überlastet sind. Das ist seit Jahren unsere Forderung, um Verkehr bes. Schwerlastverkehr aus der Innenstadt zu nehmen.

4. Fahrradstadtbeschluss:

In dem wir verstärkt 2 m breite Radwege bauen bzw. bestehende ausbauen und möglicherweise dafür auch IV-Spuren umwandeln., den Kreisverkehr Wall einrichten, den Neumarkt sperren, weitere Fahrradstraßen einrichten, weitere Fahrradparkhäuser bauen sowie Radschnellwege.

5. Neuverteilung von Verkehrsflächen:

Als Fraktion haben wir immer wieder darum gebeten, nach niederländischem Vorbild Verkehrspolitik zu gestalten, ansonsten siehe Punkt 4.



1. Konkrete Verbesserungen:

Nahezu alle wesentlichen Verbesserungen zu Gunsten des Radverkehrs wurden gemeinsam erarbeitet und beschlossen im Rat. Zuletzt wurden mit dem Fahrradkonsens und dem Umbau der Pagenstecher Straße zwei Großprojekte auf den Weg gebracht, die maßgeblich zwischen CDU und Grünen ausgehandelt wurden. Breitere Radwege für den Wallring und neue Fahrradstraßen wurden vom Rat beschlossen, aber zu großen Teilen noch nicht umgesetzt. Stattdessen ist Arbeit in Werbeplakate und Zählanlagen gesteckt worden - hier sollten wir über Prioritäten sprechen.

2. Umweltverbund:

Der Verkehr innerhalb des Wallrings muss reduziert werden. Das schaffen wir durch gute Alternativen, wie zügige und sichere Radwege und ein gutes, angepasstes ÖPNV-Angebot. Unsere Innenstadt muss aber mit

allen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein. Das heißt auch, dass die Parkhäuser und -plätze mit dem PKW weiterhin angefahren werden können.

3. B68-Verlegung:

Die Belastung der Stadt durch Schwerlastverkehr und den damit verbundenen Schadstoffen sowie Lärm wird man bei einer ehrlichen Betrachtung nur durch einen Lückenschluss der A33 reduzieren können. Auch die Verlegung der B68 aus der Stadt heraus kann nur mit diesem Lückenschluss gelingen. Bund und Land haben in der Vergangenheit eine Verlegung der B68 und ein Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr immer vom Lückenschluss A33 abhängig gemacht und die Stadt kann es allein nicht umsetzen.

4. Fahrradstadtbeschluss:

Wir brauchen einen richtigen Test mit

einem Pop-Up-Radweg am Wall und müssen in die Planung für einen sicheren Radweg für den ganzen Wall einsteigen. Darüber hinaus schaffen wir zügig 100 weitere Fahrradabstellbügel in der Innenstadt und starten die Abstimmungen für ein Fahrradparkhaus im Zentrum.

Ich kann mir auch vorstellen, an einigen Stellen Fahrspuren zu reduzieren, um sichere Radwege zu schaffen, zum Beispiel an der Kreuzung Heger-Tor-Wall / Lotter Straße. Ich bin nahezu täglich selbst mit dem Rad in der Stadt unterwegs und kenne viele der gefährlichen Ecken gut. Diese unübersichtlichen und schwierigen Ecken sind es doch, die viele von einem Umstieg auf das Rad abhalten.

Lippenbekenntnisse, sondern den klaren Willen, tatsächlich etwas zu verändern. Zur Verbesserung der Rad- und Fußgängersicherheit halte ich den Rückbau von Parkstreifen für vertretbar. Parkplätze sind dabei aber verstärkt in die Parkhäuser zu verlagern. So gewinnen wir attraktive Flächen für Fußgänger und vor allem für Radfahrer.

Wir brauchen unbedingt neue Fahrradstraßen. Der Verkehr ist dort am sichersten, wo unterschiedlich starke Verkehrsteilnehmer sich gar nicht erst begegnen. Ich setze mich dafür ein, dass PKW-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ihren eigenen Raum bekommen und so die Verkehrssicherheit für alle erhöht wird.

5. Neuverteilung von Verkehrsflächen:

Der Verkehr in Osnabrück muss klimafreundlicher und vielfältiger werden. Hierzu braucht es nicht nur





1: Konkrete Verbesserungen:

Wir haben uns im Laufe der letzten Legislaturperiode immer wieder mit Anträgen und Änderungsanträgen eingebracht. Des Weiteren haben wir mit dafür gestimmt, eine Vollzeit-Stelle für die Planung des Radverkehrs zu schaffen, welche auch schon besetzt wurde. Links zu Anträgen und Änderungsanträgen:

<https://ris.osnabrueck.de/bi/vo020.asp?VOLFIDNR=1012811>

<https://ris.osnabrueck.de/bi/vo020.asp?VOLFIDNR=1012286>

<https://ris.osnabrueck.de/bi/vo020.asp?VOLFIDNR=1011671>

<https://ris.osnabrueck.de/bi/vo020.asp?VOLFIDNR=1014213>

Außerdem dürfen wir das enorme Potential des Radverkehrs in Sachen Naherholung nicht vergessen. Wir brauchen keine weiteren Parkplätze

an Wäldern und Seen. Wir brauchen ein hochwertiges, gepflegtes Radverkehrsnetz, denn die Anfahrt mit dem Rad sollte ebenso zur Erholung beitragen können wie das Spazieren selbst. 5:

2. Umweltverbund:

Eine Stadtbahn bis ins Umland. P+R Plätze im Umland, sodass Pendler und Touristen gar nicht mit dem Kfz in die Stadt fahren müssen. (Kooperation mit dem Landkreis) Kfz-Stellplätze für Anwohner in Stadtnähe, sodass Platz an den Straßen für mehr Radwege frei wird. (Nutzer dieser Parkplätze sollen Benefits bekommen) Förderung von Sharing Angeboten wie z.B. für Lastenräder (Einkaufen) und Transporter für z.B. Umzüge.

3. B68-Verlegung:

Sehr gern, wenn die gesetzlichen Rahmen das zulassen. Dafür brauchen wir als Stadt starke Rückendeckung

aus dem Bund. Ebendiese bekommen wir, auch jetzt schon, zuverlässig mit der Linken im Bundestag. (Siehe Wahlprogramm Seite 61 *gebundene Version*)

4. Fahrradstadtbeschluss:

Sicherheit und Menschenleben müssen immer und überall Vorrang vor dem Verkehr, egal in welcher Form. Das schließt auch Abgasbelastung mit ein. Eine Verkehrsplanung die das in den Fokus nimmt und konsequent umsetzt macht eine Verkehrswende bis 2030 möglich. Zur Umsetzung solcher Beschlüsse wird auch das notwendige Personal gehören. Das ist uns ein wichtiges Anliegen! Bis zum Jahr 2030 sollte es möglich sein, alle Stadtgebiete mit dem ÖPNV schnell und unkompliziert zu erreichen. Dadurch wird das Verkehrs-Volumen deutlich vermindern und die Sicherheit der Radfahrenden erhöht. Ein flächendeckendes Tempo 30, beruhigt die Stadt und bessert die Luftqualität. Kfz und Lkw sollten nur noch mit Ausnahme auf den Straßen zu sehen sein. (P+R) (Ausnahmen z.B.

Handwerker, Baustellen, Inklusion, usw.) In den Stadtteilen sollen alle Einkäufe für das tägliche Leben fußläufig möglich sein. Reduziert weiter den Personentransport und schafft Arbeitsplätze. Weitere Förderungen von Lastenrädern für Betriebe.

5. Neuverteilung von Verkehrsflächen:

Klarer Trennung der Verkehrsmittel. Separate Busspur damit Radfahrende den ÖPNV nicht verlangsamen. Gleichzeitig bringt die Trennung auch Sicherheit in den Radverkehr. Bis zur konkreten Umsetzung müssen Radwege mechanische mit gut sichtbaren Barrieren für Kfz kenntlich gemacht werden. Diese Trennmittel nehmen bereits eine wichtige Rolle ein, da ich aus meiner Erfahrung als Kfz-Führer sagen kann, dass durchgezogene Linien kein Hindernis darstellen. Ich kann mir viele Möglichkeiten der Neuverteilung vorstellen und stehe keiner Änderung im Weg. Welche Lösung letztendlich die beste Lösung ist, um die Osnabrückerinnen und Osnabrücker

vom Kfz unabhängig zu machen und eine autofreie Innenstadt zu erreichen, möchte ich nicht festlegen. Dafür haben wir Fachpersonal und sogar die Hochschule die sehr wahrscheinlich gern mitarbeitet.





1. Konkrete Verbesserungen:

Lassen Sie uns diese Frage gerne in fünf Jahren noch einmal aufgreifen. Bis dahin sollten wir dann in Osnabrück schon gemeinsam einiges auf den Weg gebracht haben.

2. Umweltverbund:

Die Sicherheit von kleinen und großen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, aber vor allem auch die Herausforderungen des Klimawandels und der Wunsch nach lebenswerten Städten mit weniger Lärm, besserer Luft und mehr Platz für Menschen erfordern unser entschlossenes Handeln. Und bei alledem steht der motorisierte Individualverkehr im Fokus. Allerdings wird der bloße Wechsel der Antriebsart die Probleme nicht lösen. Verbesserte Angebote im Umweltverbund bedingen eine Neuverteilung des Verkehrsraums, Busbeschleunigung und viele Maßnahmen, die im Nahverkehrsplan und im Radverkehrspro-

gramm 2030 beschrieben sind. Für uns ist klar, dass die Hälfte des Wallrings dem Umweltverbund zur Verfügung gestellt werden muss. Entsprechende Planungsmittel sind dafür vom Bund eingeworben. Zudem müssen wir die Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahn in Osnabrück ebenso voranbringen wie Park&Ride-Optionen. Ich setze mich gemeinsam mit dem Landkreis für ein vernetztes Mobilitätsangebot für die Region sowie für einen konsequenten Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur und einer Steigerung des Radverkehrsanteils am gesamten Stadtverkehr auf 50 Prozent bis 2030 ein. Bei alledem dürfen wir die aber auch die Fußgänger*innen nicht aus dem Blick verlieren. Deshalb sind im Umweltverbund alle drei Mobilitätsarten wichtig und unterstützen sich gegenseitig. Denn wer Rad fährt, braucht bei schlechtem Wetter oder längeren Strecken Bus und Bahn als gute Alternativen. Die Haltestellen müssen auch zu Fuß erreichbar sein.

3. B68-Verlegung:

Gemeinsam mit den Menschen in der Stadt und Region setze ich mich für eine sofortige Verlegung auf die A1 und A30 ein und begrüße im Übrigen auch die entsprechende Petition des ADFC. Schaut man sich die Zahlen im Detail an, kommt man zu dem Ergebnis, dass der tatsächliche Durchgangsverkehr so gering ist, dass eine Verlegung der B68 auf die A1 und A30 kein Problem darstellen würde. Ich halte es für schwierig, den Bau der A33-Nord mit der Sicherheit von Menschen in der Stadt sprichwörtlich zu erpressen. Die Verkehrsminister im Bund und vor allem im Land müssen ihre Blockadehaltung endlich aufgeben. Für eine wirksame Verhinderung von LKW-Durchfahrten müssen die Kommunen endlich mehr Möglichkeiten an die Hand bekommen.

4. Fahrradstadtbeschluss:

Priorität hat die konsequente Umsetzung des Radverkehrsprogramms 2030, schnell und ohne Wenn und Aber. Wir brauchen schlichtweg mehr Platz fürs Rad und Radschnellwege in alle Himmelsrichtungen und Umlandgemeinden. Ich setze mich zudem für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ein. Im Regelfall wird der Stadtverkehr dadurch flüssiger, es passieren weniger Unfälle und es dient zudem einem besseren Stadtklima und einer Reduzierung des Lärms. Dafür muss dringend die Bundesgesetzgebung geändert werden. Bis dahin sind auf Bundesebene noch dicke Bretter zu bohren und nur starke GRÜNE in der nächsten Regierung können dies nach Lage der Dinge überhaupt durchsetzen. Darüber hinaus muss die Lastenradförderung fortgeführt, Abstellanla-

gen in den Wohnquartieren und der Innenstadt gezielt ausgebaut und mit der Umnutzung öffentlicher Stellplätze in der City – von vorschlagshalber 5 Prozent – zugunsten von mehr Grünflächen, Radabstellanlagen, Sitzplätzen und Außengastronomie begonnen werden.

5. Neuverteilung von Verkehrsflächen:

Unser übergeordnetes Ziel muss eine einheitliche, gut nutzbare und sichere Fahrradinfrastruktur in Osnabrück sein. Dafür müssen wir den bestehenden Verkehrsraum neu verteilen und zwar zugunsten von Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und ÖPNV. Nehmen wir das Beispiel des Wallrings, dem ich mich sehr gerne als eines meiner ersten Verkehrsprojekte als Oberbürgermeisterin widmen werde, während wir dann parallel mit den Umlandgemeinden am Ausbau der Radschnellwege und Fahrradrouten in die Region arbeiten: Unsere Vision ist die Hälfte des Wallrings für den Umweltverbund. Dafür müssen wir uns ganz genau anschauen, was an welchen Stellen am Wall möglich ist. Es wird sicherlich an verschiedenen Stellen unterschiedliche Lösungen geben müssen, aber wir müssen den Mut haben, Dinge auszuprobieren. Wieso nicht einmal eine Spur des Walls für einen bestimmten Zeitraum sperren und dann schauen, wie sich das Mobilitätsverhalten und vor allem die Akzeptanz der Menschen in der Stadt entwickelt? Bei alledem ist es mir wichtig, dass wir die Bürger*innen dieser Stadt von Anfang an mit einbinden, ebenso wie die Fachexpert*innen von Organisationen wie dem ADFC.

1. Ko-
n-
kr-
e-
te
Ve-
r-
be-
s-
s-
e-
ru-
nge-
n:



Mit unserem Konzept für ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept konnten wir uns im Rat noch nicht vollständig durchsetzen, dennoch ist es gelungen, ein umfassendes Maßnahmenpaket für den Ausbau von Radwegen mit Radschnellweg und sicheren Fahrradspuren und dem ÖPNV mit den Metro- und der Ringbuslinie zu verabschieden die schon sehr lange auf unserer Wunschliste als Vernetzung der Stadtteile untereinander, stand. Wir unterstützen weiterhin das Patentprojekt Mobile Zukunft mit seinen vielfältigen Ansätzen und Themengebieten für nachhaltige Mobilität in Osnabrück. Der Beschluss, den Ausweichparkplatz Rubbenbruchsee gleich als P+R- und P+BikeParkplatz aufzuwerten, geht auf eine Initiative der SPD zurück.

2. Umweltverbund:

Wir wollen endlich Vorrang für den ÖPNV an den wesentlichen Verkehrsknotenpunkten in der Stadt erreichen,

damit wir durch Busbeschleunigung den ÖPNV attraktiver, schneller, pünktlicher und so zu einer echten Alternative zum PKW machen. Dies würde auch massiv Betriebskosten sparen, die dann wieder reinvestiert werden können in noch mehr Bus! Das Fahrrad hat in der Corona-Krise noch einmal an Wert als alternatives Verkehrsmittel hinzugewonnen, umso betrübter sind wir, in Sachen Fahrradsicherheit nicht wirklich schnell voranzukommen. Aus den vielfältigen Planungen für Haupt- und Velorouten, Radschnellwege und den Aus- und Neubau von Radwegen müssen nun endlich Taten folgen und es muss deutlich mehr Umsetzungswille erzeugt werden. Osnabrück soll Fahrradstadt werden.

3. B68-Verlegung:

Die kurzfristige Verlegung wurde in der vergangenen Zeit mehrfach bei der Verkehrsbehörde angefragt, auch mit den schrecklichen Verkehrsunfällen mit LKW in der Stadt begründet

und mit der entsprechenden Dringlichkeit vorgebracht. Dies hat bisher nicht zum gewünschten Erfolg geführt. Wir sind überzeugt, dem PKW-Verkehr in einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept Alternativen im Umweltverbund, aber auch in der Umfahrung der Innenstadt bieten zu müssen. Ziel soll dabei sein, Durchgangsverkehr möglichst frühzeitig auf alternative Routen außerhalb der Kernstadt zu führen und sie so vollständig aus der Innenstadt und den Wohnsiedlungen zu halten.

4. Fahrradstadtbeschluss:

Hierzu ist es nötig, mehr Fachpersonal für die Verkehrsplanung zu binden und im Zweifelsfall Planungsleistungen aus externen Büros einzuschalten, damit die Beschlüsse in absehbarer Zeit aus der Planungsphase in die Realität übergeleitet werden können. In den vergangenen Jahren ist es nicht gelungen, die vorhandenen Gelder für Radwegebau vollständig auszuschöpfen. Da müssen wir schneller besser werden!

5. Neuverteilung von Verkehrsflächen:

Wir wollen eine Mobilitätswende gestalten, die Alternativen für alle Verkehrsteilnehmerinnen bietet und die konsequent LKW- und PKW-Durchgangsverkehr aus Osnabrück heraushält. Durch die grundsätzliche Reduzierung des Verkehrs und die vorrangige Stärkung des Umweltverbunds aus Bus, Fahrrad und Fußgängern gewinnen wir sichere Verkehrsräume zurück und verbessern das Stadtklima. Grundlage jeder Verkehrs-

planung in Osnabrück muss das Thema Verkehrssicherheit sein. Der Ausbau des Radwegenetzes in verschiedenen Standards, für Freizeitverkehre und für Pendlerinnen, führt zu sicheren und attraktiven Wegeverbindungen. Mit einem Mindestmaß von zwei Metern wollen wir das Sicherheitsbedürfnis von allen Radfahrerinnen berücksichtigen und das Sicherheitsgefühl deutlich verbessern.

Der ÖPNV soll vorwiegend auf eigenen Trassen am Autoverkehr entlanggeführt werden und erhält Vorrang an Ampelanlagen. Dies beschleunigt den Busverkehr und macht ihn attraktiver. Die Metrolinien sollen in einem engen Takt fahren. Wir wollen die Quartiere zusätzlich mit Stadtteilbussen erschließen. Gleichzeitig setzen wir auf Shuttle-Fahrzeuge, die in der Zukunft fahrerlos und individuell auf Anforderung verkehren. Die Erfahrungen aus der Pandemiezeit erfordern vielschichtige Anstrengungen, auch um das Sicherheitsgefühl für die ÖPNV-Nutzung zurückzugewinnen.

Wesentliche Punkte hierbei sind:

- o eine sichere Radwegführung zum Schutz vor PKW- und LKW-Verkehren
- o neue Spurenaufteilungen zugunsten von Fuß- und Radverkehr
- o Tempo 30 auf ausgewählten Strecken
- o konsequente Ahndung von Halten und Parken auf Geh- und Radwegen sowie in zweiter Reihe
- o eine Trennung von Rechtsabbiegeverkehren an Ampeln von kreuzenden Radverkehren - mehr diebstahlsichere Abstellanlagen für Fahrräder und Lastenräder errichten
- o mehr Lademöglichkeiten für E-

Verkehr

- o eigene Trassen für den ÖPNV entlang der Fahrspur
- o Vorrang für ÖPNV an Ampelanlagen
- o ein 1-Euro-Tagesticket für den ÖPNV, kostenlose Nutzung für Inhaberinnen des Osnabrück-Passes
- o einen Ausschluss von überregionalen PKW- und LKW-Durchgangsverkehren
- o innerbetriebliche Mobilitätskonzepte fördern, z. B. durch Fahrergemeinschaften, die Bereitstellung von E-Mobilität sowie Nutzung von Carsharing.



Name, Vorname _____
 Straße _____
 PLZ, Ort _____
 Geburtsjahr _____ Beruf (freiwillig) _____
 Telefon (freiwillig) _____
 E-Mail (freiwillig) _____

Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/mitgliedschaft.

- Einzelmitglied** ab 27 J. (56 €) 18–26 J. (33 €)
 unter 18 J. (16 €)
- Familien-/Haushaltsmitgliedschaft** ab 27 J. (68 €) 18–26 J. (33 €)

Bei Minderjährigen setzen wir das Einverständnis der Erziehungsberechtigten mit der ADFC-Mitgliedschaft voraus.

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname _____ Geburtsjahr _____
 Name, Vorname _____ Geburtsjahr _____

Zusätzliche jährliche Spende:
 € _____

Ich erteile dem **ADFC** hiermit ein **SEPA-Lastschriftmandat** bis auf Widerruf:
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266647 | **Mandats-Referenz:** teilt Ihnen der ADFC separat mit
 Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber _____
 IBAN: DE _____ BIC: _____

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum _____ Unterschrift _____



KIDICALMASS
Platz da für die nächste Generation



Kidical Mass am 5. 09. 2021