

Radwegebauetat

Höhe und Verwendung der Mittel für den
Radwegebau der Stadt Nürnberg

Verwendung des Radwegebauetats (1)

Auflistung der kostenintensivsten Maßnahmen aus den letzten Jahren

Jahr	Maßnahme	Kosten
2009	Fürther Str.: Radstreifen zw. Has- und Maximilianstr.	274.000
2010	An der Radrunde: Zweirichtungsradweg auf Südseite	194.250
2011	Erlanger Str: Radweg zw. Ringbahn und Thoner Weg	190.000
2012	Bahnhofstr./Dürrenhofstr.: Umgestaltung Kreuzungsbereich	413.000
2013	Äuß. Bayreuther Str.: Radstreifen zw. Ziegelstein- und Kilianstr.	770.000
2014	Äuß. Bayreuther Str.: Radstreifen zw. Ziegelstein- und Kilianstr.	948.000

Seit 2012 Finanzierung von Großprojekten aus Radwegebauetat!

Verwendung des Radwegebauetats (2)

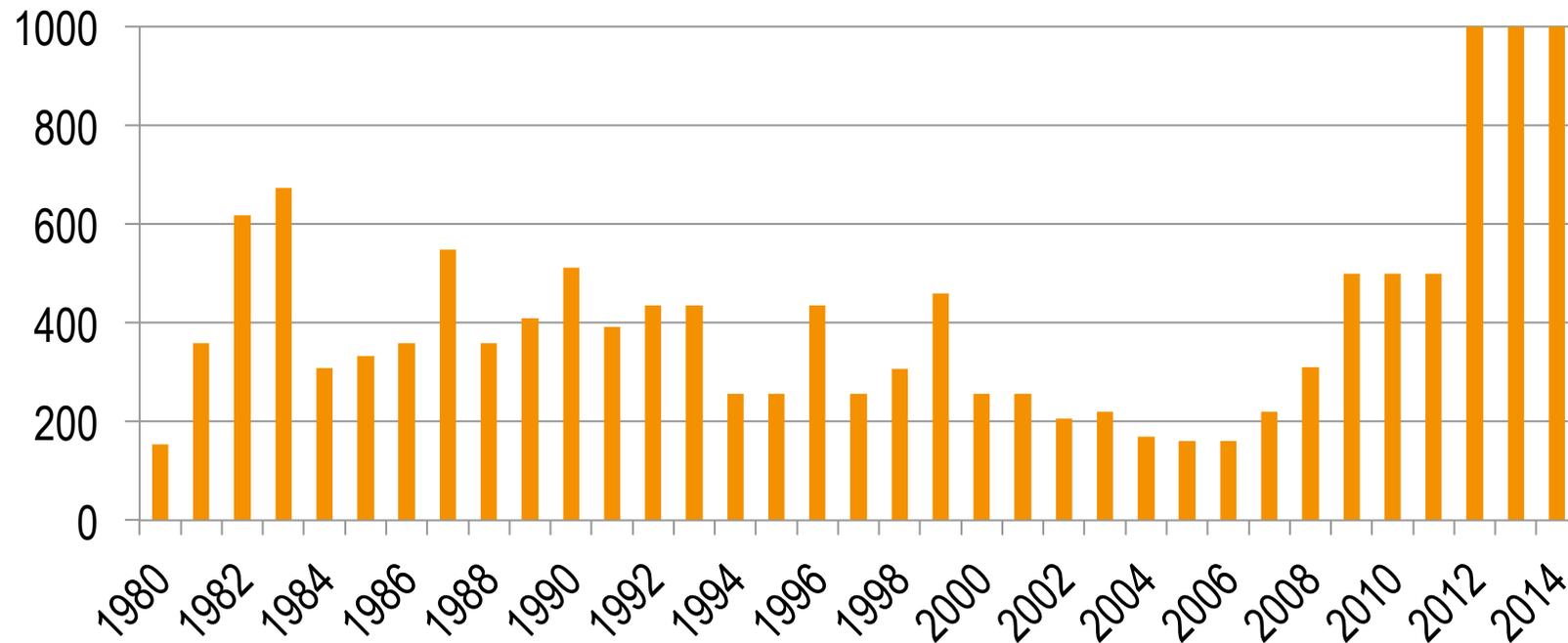
Gegenüberstellung Gesamtkosten und Anteil aus dem Radwegebauetat

Maßnahme	Gesamtkosten	Anteil Radwegebauetat
Bahnhofstr./Dürrenhofstr.	1.098.000	2012 413.000
	abzüglich Investor 250.000	2014 167.000
	= Kosten für Stadt 848.000	= Anteil RW-Bauetat 580.000 Entspricht 68%
Äußere Bayreuther Str.	1.860.000	2013 770.000
	abzüglich Zuschuss 940.000	2014 948.000
	= Kosten für Stadt 920.000	abzüglich Zuschuss 940.000 = Anteil RW-Bauetat 778.000 Entspricht 85%

Anteil aus Radwegebauetat entspricht sicherlich nicht dem Anteil an der Gesamtmaßnahme, der durch den Radverkehr verursacht ist bzw. ihm zugute kommt!

Entwicklung des Radwegebauetats

MIP-Mittel Radwegebau in Tsd. Euro
(städtischer Anteil, ohne Inflationsausgleich)



Verglichen mit Anfang der 80er Jahre wird heutzutage nicht mehr Geld in den Radverkehr investiert!

Empfehlungen für den Radwegebauetat

Finanzbedarf von Städten in Euro pro Einwohner und Jahr

(Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 2020 des BMVI, S. 63)

	Umbau, Neubau, Erhaltung	Betriebl. Unterhaltung	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen	Weiteres (Fahrradverleihsystem, Fahrradstation)	Summe
Einsteiger	5–12	1,10	1,10 –2, 50	0,50	0,50–2	8–18
Aufsteiger	8–12	1,70	1,20 –1,50	0,50	1–2	13–18
Vorreiter	12	3	0,10–0,80	1	2	18–19

Nürnberg ist der Kategorie „Aufsteiger“ zuzuordnen.

Somit ergibt sich für den Radwegebauetat (entspricht Spalte „Umbau, Neubau, Erhaltung“) ein Bedarf von 4 – 6 Mio. EUR/Jahr!

Radwegebauetat in anderen Städten

Stadt	Etat	Einwohner	Etat/Einwohner
Freiburg	1.500.000 (seit 2013)	220.000	6,81
Frankfurt	3.500.000 (seit ????)	700.000	5,00
Karlsruhe	1.300.000 (seit 2007)	300.000	4,33
München	4.500.000 (seit 2009)	1.400.000	3,21
Nürnberg	1.000.000 (seit 2012)	500.000	2,00

Radwegebauetat im Vergleich

gem. Mittelfristiger Investitionsplan 2014 – 2017, Stadt Nürnberg

Investitionsmaßnahme	Gesamtkosten in EUR	Städtischer Anteil in EUR
Kreuzungsfreier Ausbau Frankenschnellweg	449.000.000	89.800.000
U3 Südwest	183.300.000	51.324.000
U3 Nordwest	184.500.000	51.660.000
Radwegebau	3.601.000	3.601.000

Nur zum Vergleich: Für den Unterhalt des Frankenschnellweg-Tunnels werden ca. 2,5 Mio. EUR/Jahr veranschlagt!

Ausstehende Radverkehrsmaßnahmen

Auswahl einiger Radverkehrsmaßnahmen, die bereits im Stadtrat beschlossen wurden und noch auf ihre Realisierung warten.

Maßnahme	Beschluss	Kosten
Kreuzung Bahnhofstr./Marientunnel	18.04.2013	645.500
Leyher Str.: Radstreifen zw. Höfener Spange und Sigmundstr.	15.11.2012	942.000
Geh-/Radweg Lenkersheimer Str. – Zuckermandelweg	19.07.2012	1.377.574 (tlw. DB)
Spittlertorgraben/westlich Ludwigstor, Radweg	24.05.2012	204.000
Ansbacher Str.: Radstreifen zw. U-Bhf. Röthenbach und Stein	08.12.2011	1.400.000
Hinterm Bahnhof, Geh-/Radweg zur Allersberger Str.	14.10.2010	???
Münchener Str.: Generalsanierung der Radwege	13.10.2010	???
Maximilianstr.: Schließung der Radwegelücke	29.09.2005	2.100.000