

Nürnberg, den 20.10.2016

Radverkehr weiterhin unterfinanziert

Der ADFC ist über den vorliegenden Entwurf des Haushaltsplans der Stadt Nürnberg enttäuscht. Weder finden sich im Mittelfristigen Investitionsplan neue Radverkehrsprojekte noch wurde der Radwegebausetat dem Bedarf angepasst.

Stadtkämmerer Harald Riedel nennt am Schluss des „Vorberichts“ zum „Haushaltsplanentwurf der Stadt Nürnberg 2017“ unter den Maßnahmen, die neu in den Mittelfristigen Investitionsplan (MIP) aufgenommen worden seien, auch „die Verbesserung des Radwegeausbaus“. Der tatsächlich vorliegende Entwurf für den MIP 2017-2020 entspricht dieser Ankündigung aber nicht wirklich. Erhöht wurde lediglich die allgemeine Pauschale für Straßenum- und -ausbau durch SÖR (um 400.000 € im Jahr), um den Missbrauch der Radwegebaupauschale für Bauvorhaben oder Bauvorhabensteile abzubauen, die nichts mit dem Radverkehr zu tun haben. Bei den Investitionsvorhaben selbst ist aber nichts neues hinzu gekommen: Einziges Vorhaben bis 2020 sind weiterhin die Radstreifen in der Ansbacher Straße, die bei den Haushaltsberatungen Ende 2014 in den Plan aufgenommen worden waren und 2017 realisiert werden sollen.

Alle anderen Projekte, die schon lange warten, teilweise schon seit Jahren fast fertig geplant sind, werden weiterhin auf die Zeit ab 2021 vertagt. Denn es ist völlig illusorisch auch nur ein einziges größeres Radverkehrsprojekt einfach aus der jährlichen Radverkehrspauschale von 1,125 Mio. € im Jahr zu finanzieren. So ist bereits der Umbau an der Nordseite des Marientunnels allein mit 750.000 € veranschlagt. Noch deutlich teurer wird die Schließung der Radweglücke in der Maximilianstraße.

Aus der Radwegebaupauschale sind immerhin auch die Sanierungen der in die Jahre gekommenen Radwege zu finanzieren (Münchener Straße z. B. insgesamt 1,325 Mio. €; hier sind die Kosten für den 3. Bauabschnitt noch gar nicht inbegriffen). Auch bei der Öffnung der bisherigen Einbahnstraße in der Beckschlagergasse (auch für Autos) ist die Radwegepauschale mit 100.000 € dabei, weil dies auch dem Radverkehr nützt. Bei der Markierungslösung in der Lobsingerstraße, nahezu ein Provisorium, ist die Radwegebaupauschale gleich mit 80.000 € belastet.

Die Geh-/Radwegverbindung westlich des Marienbergparks auf der Trasse der ehemaligen Rollnerstraße schlägt mit 490.000 € zu Buche, die Geh- und Radwegverbindung Hinterm Bahnhof zur Allersberger Straße mit 351.000 €, die Verlängerung des Radstreifens in der Bayreuther Straße vom Rathenauplatz bis zur Ludwig-Feuerbach-Straße mit 378.000 €.

Diese Planung widerspricht krass den Ankündigungen bei den ersten Haushaltsberatungen nach der Stadtratswahl Ende 2014, jedes Jahr solle eine der größeren Maßnahmen in den MIP eingestellt werden, auf die der Radverkehr schon lange warten muss. Auf diese Weise wird der in den letzten zwei Jahrzehnten aufgebaute Rückstau bei der Schaffung einer radverkehrsfreundlichen Infrastruktur nie aufgelöst werden. Es zeigt sich erneut, dass es im Widerspruch zu dem von der Stadt selbst proklamierten Anspruch steht, „fahrradfreundlich“ zu sein, wenn nur ca. 2,25 € pro Einwohner und Jahr für den Radverkehr ausgegeben werden sollen und nicht 13 - 18 € wie im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) empfohlen.

Mit dem derzeitigen und dem prognostizierten Bevölkerungswachstum in Nürnberg wird zwangsläufig auch das Verkehrsaufkommen zunehmen. Dies kann nur stadtverträglich gestaltet werden, wenn sich die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel ändern, insbesondere auch der Radverkehrsanteil deutlich gesteigert wird. Dieses Ziel wird ohne verstärkte Investitionen nicht zu erreichen sein.

Der ADFC hatte schon im Mai 2016 in einem Schreiben an die Stadtratsfraktionen und -gruppen auf dieses Problem aufmerksam gemacht. Leider haben diese die Zeit offensichtlich nicht erfolgreich dazu genutzt, auf die Stadtspitze entsprechend einzuwirken. Dies ist umso enttäuschender, als die Ansätze für den Autoverkehr und den ÖPNV durchaus noch erhöht wurden.

Rückfragen für Medienvertreter: Jens Ott, Tel.: 0176/51977701