

Pressemitteilung / Brief an die Fraktionen im Nürtinger Gemeinderat

Verbände fordern **Radverkehrsbudget** und **Radverkehrsplaner** für Nürtingen

Um unsere schöne Stadt lebenswert für alle zu erhalten, muss der Radverkehr ausgebaut werden.

Nürtingen, 11. Dezember 2019. Nicht nur der diesjährige stauträchtige Baustellenherbst hat gezeigt, dass die Nürtinger Straßen an der Kapazitätsgrenze angelangt sind. Überall im Stadtgebiet staut sich der Autoverkehr täglich mehrfach.

Für eine Entlastung beim Kfz-Verkehr wartet die Stadt seit Jahren auf einzelne extrem teure Vorhaben wie Straßentunnel und Umgehungsstraßen. Diese haben lange Planungszeiten, bedeuten hohen finanziellen Aufwand und sind stark von politischen Entscheidungen auf Bundesebene abhängig. Die Realisierung dieser Projekte ist nicht absehbar. Zudem ist eine durch ihren Bau entstehende Entlastungswirkung nur punktuell und wird die restlichen Straßen eher noch stärker belasten und weitere teure Ausbauten nötig machen.

Die angespannte Haushaltslage der Stadtkasse erfordert, dass mit geringem Mitteleinsatz möglichst viel erreicht wird. **Infrastruktur für das Fahrrad ist kostengünstig** zu bauen und bietet ein **sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis** [1]. Ein Ausbau des Radverkehrs kann also einen großen Beitrag zur Sicherung der Mobilität in unserer Stadt leisten, trotz geringer finanzieller Mittel. Bisher gibt es jedoch kein ausgewiesenes Budget für den Ausbau des Radverkehrs.

Budget für Radverkehrsinfrastruktur

Das Bundesverkehrsministerium empfiehlt Kommunen etwa 12,50 Euro pro Einwohner für den Radverkehr bereitzustellen. Davon

- für Neubau, Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur: ca. 10,00 €
- für Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum: ca. 1,50 €
- für Marketing: ca. 1,00 €
- Gesamt-Finanzbedarf: ca. 12,50 € (Laut BMVI Nationaler Radverkehrsplan 2020, [3])

Für Nürtingen wären dies überschaubare 500.000 Euro pro Jahr. Diese Mittel könnten **aus dem derzeitigen Straßenverkehrssetat**, welcher bisher auch den Radverkehr umfassen sollte, **umgewidmet** werden. So wird der Radverkehr im Haushalt sichtbar und die Mittel können von der Verwaltung zielgerichtet eingesetzt werden.

Verkehrsplaner für Radverkehr

Die Nürtinger Stadtverwaltung ist bisher aber personell nicht für den Ausbau des Radverkehrs eingerichtet. Es fehlt eine zentrale Stelle, bei der die Fäden zusammenlaufen [2].

Das Fahrrad wird heute von verschiedenen Personen und Abteilungen nebenher bearbeitet. Es gibt **keine Person** welche diese Arbeiten **koordiniert**. So ist die ausführende „Radwegeplanung“

--



in der Abteilung Straßen- und Verkehrsplanung im Tiefbauamt als eine von vielen Aufgaben angesiedelt. Im Stadtplanungs- und Umweltamt gibt es dagegen keine Person welche sich um eine konzeptionell-strategische mittel- bis langfristige Planung des Radverkehrs kümmert (z.B. für ein mittel- bis langfristiges Zielkonzept).

Andere Städte haben in den vergangenen Jahren in ihren Stadtverwaltungen entsprechende Stellen geschaffen:

- Leinfelden-Echterdingen: Mobilitätskonzept + drei Personen in einer „Abteilung Integrierte Verkehrsplanung und nachhaltige Mobilität“: <https://www.leinfelden-echterdingen.de/Startseite/Stadtentwicklung/Mobilitaetsstrategie.html>
- Kirchheim: Eine Person für „Radverkehrsplanung, Rad- und Fußverkehr, Mobilitätsplanung, ÖPNV“: <https://www.kirchheim-teck.de/de/Stadt-Rathaus/Rathaus/Stadtverwaltung/Was-erledige-ich-wo/Dienstleistung?view=publish&item=service&id=1211>
- Stuttgart: Nach dem durch den Radentscheid Stuttgart inspirierten Zielbeschluss „Lebenswerte Stadt für alle“ stockt die Stadtverwaltung ihre Kapazität zur Radverkehrsplanung auf: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/stuttgarter-gemeinderat-fasst-grundsatzbeschluss>
- Reutlingen geht mit dem Masterplan „e-bike-city Reutlingen“ in die Offensive: <https://www.reutlingen.de/de/Leben-in-Reutlingen/Umwelt-Verkehr/Verkehr/Masterplan-Radverkehr>
- Esslingen will den Anteil des Radverkehrs bis 2025 verdoppeln: https://www.esslingen.de/start/es_services/radverkehrsplanung.html

Die unterzeichnenden Verbände (VCD, ADFC, BUND und FfF) fordern deshalb den Gemeinderat auf, Mittel für die **Stelle eines Radverkehrsverantwortlichen** im Stadtplanungs- und Umweltamt in den Haushalt 2020 einzustellen bzw. umzuwidmen sowie ein **dezidiertes Budget** für den Ausbau des **Radverkehrs auszuweisen**.

Für den VCD: Rolf Epple, Mitglied des Kreisvorstands • 017676222544 • rolf.epple@in-ulm.de

Für den ADFC: Eberhard Grille, Mitglied des Kreisvorstands • eberhard.grille@adfc-bw.de

Belege:

[1] Studien stellen immer wieder fest, dass sich Radverkehr für Kommunen lohnt, während Autoverkehr für sie sehr teuer ist:

Bundesverkehrsministerium: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/veroeffentlichung-der-forschungsergebnisse-des>

„Der Fahrradverkehr ist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern wie dem Auto oder dem ÖPNV ein effizientes und wirtschaftliches Verkehrsmittel. Diese Eigenschaften werden aber in der Verkehrsplanung [...] und bei der Bereitstellung von Haushaltsmitteln durch die Gebietskörperschaften bislang häufig noch nicht angemessen berücksichtigt.“

Erste Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass die spezifischen Kosten des Radverkehrs für die Baulastträger um Größenordnungen niedriger sind als die Kosten der motorisierten Verkehrsträger. Darüber hinaus müssen bei der Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses auch Faktoren wie die gesundheitsfördernde Wirkung des Radfahrens und die externen Kosten des Verkehrs (Unfallkosten, Lärm, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch etc.) einbezogen werden.“

UBA: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#textpart-5>

„Dass diese Einsparpotentiale nicht nur theoretischer Natur sind, zeigen die Städte mit hohen Radverkehrsanteilen. Dort konnte in den letzten Jahren problemlos auf massiven Straßenneubau verzichtet werden. Gerade in Zeiten knapper Haushaltskassen wird es immer nötiger, die hohen Ausgaben für kommunalen Straßenbau zu überdenken.“

Uni Kassel: <https://www.unikims.de/de/newsarchiv/der-autoverkehr-kostet-die-kommunen-das-dreifache-des-oepnv-und-der-radverkehr-erhaelt-die-geringsten-zuschuesse>

„In der Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen bringt der Rad- und Fußverkehr regelrecht einen Gewinn, da er wenig Infrastrukturinvestitionen voraussetzt, keine Emissionen und Lärm verursacht, mit wenig Unfallrisiken einhergeht und erheblich zur Gesundheitsprävention und damit zur Vermeidung von Krankheitskosten beiträgt.“

VCD / ICLEI: <https://www.vcd.org/themen/verkehrspolitik/kostenwahrheit-im-verkehr/>

„Was viele nicht wissen: Gerade beim Autoverkehr gibt es eine ganze Reihe versteckter Kosten. [...] Je nach Kommune sind aber nur 15 bis 45 Prozent der Ausgaben durch Einnahmen gedeckt. Jeder Bürger finanziert somit indirekt den städtischen Autoverkehr mit durchschnittlich 150 Euro pro Jahr mit.“

[2] Eine Suche nach dem Wort „Radverkehr“ bzw. „Fahrrad“ auf der Homepage der Stadtverwaltung liefert allerlei Älteres und Allgemeines, mit vielen verschiedenen Verantwortlichen:

- Link zum Radwegekonzept von 2011
- Mitteilung zur neuen Radverkehrsführung in der Bahnhofstraße von 2011
- Allgemeine Informationen zum Radverkehr (vom Landesverkehrsministerium)
- Informationen zum Stadtradeln 2019 (Klimaschutzmanager)
- Umfrage zum Fahrradklima (Stadtmarketing)
- Erwähnung in den Planungen zur Landesgartenschau (Grünplanung / Tiefbauamt)
- Haushaltsreden (Gemeinderat)



- Allgemeine Informationen zu Mobilitätsmanagement (vom Landesfinanzministerium)
- Erwähnung im Rahmen der Planungen Bahnstadt / Bergäcker (Stadtplanungs- / Umweltamt)
- Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept (Klimaschutzmanager)
- Einzelne Maßnahmen im ISEK von 2015 (verschiedene Verantwortliche)

[3] Nationaler Radverkehrsplan 2020, Seite 63:

https://www.vsf.de/fileadmin/inhalte/public/09_Top-Navigation/01_fuer_Radfahrer/Downloads/nationaler-radverkehrsplan-2020_web.pdf