

Nürnberg, den 25.07.2016

Offener Brief an den Nürnberger Stadtrat

## Radverkehrsetat völlig unzureichend

Sehr geehrte Stadträtinnen, sehr geehrte Stadträte,

in der Diskussion um den Radverkehrsetat der Stadt Nürnberg möchten wir uns zu Wort melden. Der Presse war zu entnehmen, dass um eine Anhebung auf 1,4 Mio. Euro diskutiert wird. Bereits am 28.07.16 soll darüber beraten werden. Wir nehmen dazu wie folgt Stellung:

- **Aktueller Radverkehrsetat auch mit 1,4 Mio. Euro völlig unzureichend!**  
Einen Radverkehrsetat von 1,0 oder auch 1,4 Mio. Euro halten wir für völlig unzureichend um die Radinfrastruktur substantiell auszubauen und damit den Radverkehrsanteil zu steigern. Die Ziele von „Nürnberg steigt auf“ wurden bisher deutlich verfehlt. Im letzten Fahrradklimatest erhielt Nürnberg mit 4,01 eine miserable Gesamtnote.
- **Angemessener Etat: Mindestens 6,76 Mio. Euro!**  
Der Radverkehrsetat sollte nach unserer Auffassung endlich auf ein angemessenes Niveau angehoben werden. Der nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP) empfiehlt für „Aufsteiger“ (zu denen sich Nürnberg zählt) 13-18 Euro pro Einwohner und Jahr. Dies ergibt nach Berechnung der Verwaltung bei knapp 520.000 Einwohnern eine Bandbreite 6,76 bis 9,35 Mio. Euro.  
⇒ Wir fordern deshalb den Radverkehrsetat mind. auf die Untergrenze der NRVP-Empfehlung anzuheben (Berechnung der Verwaltung im Attach)
- **Was soll damit gemacht werden? (Begründung)**
  - bei den beschlossenen Projekten gibt es seit Jahren einen Umsetzungsstau. Die Umgestaltung von Rad-/Fußwegen vor dem Ludwigstor erfolgte z.B. erst rund 4 Jahre nach dem Beschluss.
  - die von der Verwaltung beim „Runden Tisch Radverkehr“ (RTR) vorgelegten Projekte erfolgen unter der Restriktion des heutigen Etats. Im Rahmen dieser „Mangelverwaltung“ werden die geringen Mittel zwar bestmöglich eingesetzt - eine echte Verbesserung der Radinfrastruktur ergibt sich aber nicht.
  - die bestehende Radinfrastruktur muss laufend saniert und nachgebessert werden (der Radweg an der Münchner Straße ist seit Jahren ein Sanierungsfall) Hinzu kommt die erforderliche Verbreiterung von etlichen

Radwegen durch steigende Nutzung  
(an einigen Stellen sind die Radwege bereits heute überlastet)

- Realisierung der geplanten Radschnellwege in die Innenstadt möglichst rasch und nicht erst in 5 oder gar 10 Jahren
- Realisierung von Vorrangrouten und sog. Fahrradstraßen
- Zusätzliche Personalkapazitäten im Verkehrsplanungssamt und bei SÖR um die anstehenden und noch zu beschließenden Projekte rasch zu realisieren.
- Beseitigung von bestehenden Gefahrstellen (roter Teer, verbesserte Markierungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, breitere Verkehrsinseln, Umwandlung von Kfz-Stellplätzen u.ä.)

- **Faire Verteilung von Ressourcen, Kapazitäten und Raum**

Der öffentliche Raum wird vom stehenden und fahrenden Autoverkehr dominiert und zwar deutlich überproportional. Zwar wird bei jeder Gelegenheit betont, dass sich der sog. Model-Split zugunsten von ÖPNV- und Rad-Verkehr verschieben solle, aber nach wie vor fließen riesige Beträge in den motorisierten

Individualverkehr (Beispiele: Ausbau Frankenschnellweg, Sanierung der Hafenbrücken und weitere marode Brücken und Straßen)

**Wenn die Stadt Nürnberg also tatsächlich „aufsteigen“ und einen Radverkehrsanteil von 20 % erreichen möchte, muss der Etat ab 2017 auf mindestens 6,76 Mio. Euro erhöht werden. Statt diese Forderung als unrealistisch abzutun, sollte der Stadtrat endlich den Mut haben anstelle von kosmetischen Maßnahmen die überfälligen Entscheidungen für eine fahrrad-freundlichere Verkehrspolitik zu treffen.**

Mit freundlichen Grüßen

Peter Mühlenbrock  
(Bündnis Radfairkehr)

Harald Oelschlegel

Anlage: Stellungnahme der Verwaltung zum Fahrradklimastest des ADFC inkl. der Berechnung der 6,76 Mio. Euro, die das Bündnis Radverkehr fordert. (auf Basis des Nationalen Radverkehrsplans 2020)