

Nürnberg, den 13.11.2016

Offener Brief an den Nürnberger Stadtrat

Radverkehrsetat im Haushaltsplan der Stadt Nürnberg völlig unzureichend!

Sehr geehrte Stadträtinnen, sehr geehrte Stadträte,

kurz vor den Haushaltsberatungen möchten wir uns abermals zum Radverkehrsetat der Stadt Nürnberg zu Wort melden. Weder ist eine deutliche Aufstockung des Etats geplant noch sind ausreichend Gelder für Radverkehrsprojekte im MIP vorgesehen. Dazu nehmen wir wie folgt Stellung:

- **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 von 6,76 bis 9,35 Mio. Euro (siehe Anlage).

Will man den Radverkehrsanteil tatsächlich erhöhen, führt kein Weg an einem DRASTISCH höheren Radverkehrsetat zum Ausbau der Radinfrastruktur vorbei! Gleichzeitig bedarf es zusätzlicher Stellen im Verkehrsplanungsamt und bei SÖR.

- **Mangelnde Luftreinhaltung in Nürnberg - insbesondere NOx**

Die Stickoxidwerte werden seit Jahren überschritten - zur Reduktion muss der Modal Split daher zugunsten von Radverkehr und ÖPNV verschoben werden. Die Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV wird VERBAL von einer breiten Mehrheit im Stadtrat unterstützt. Wenn es aber um Taten und Etats geht, bleibt man insbesondere beim Radverkehr auf dem lächerlichen Niveau, das man nur als Mangelwirtschaft bezeichnen kann.

Alle Maßnahmen, die der Luftreinhaltung dienen, dürfen nicht weiter verzögert werden - es geht um die Gesundheit der Bürger der Stadt Nürnberg.

- **Es sei kein Geld da - ein zunehmend unglaubwürdiges Argument!**
Für zahlreiche Projekte, die aufgrund von Sachzwängen oder Wünschen der Stadt realisiert werden müssen oder sollen, ist ausreichend Geld da: Beispiele: Sanierung der Hafenbrücken, Ausbau des Frankenschnellwegs, neue Konzerthalle, Bewerbung als Kulturhauptstadt etc.

Wir müssen Ihnen leider vorwerfen, dass es offensichtlich am fehlenden politischen Willen liegt, den Radverkehr deutlich stärker voranzubringen. Lippenbekenntnisse verändern nichts!

- **Klimaschutzabkommen von Paris betrifft auch Nürnberg!**
Die verbindlich von der Bundesregierung bzw. der EU unterschriebenen Reduktionsziele müssen dezentral, also auch hier vor Ort in Nürnberg umgesetzt werden. Gerade die Ziele im Verkehrssektor kann die Stadt Nürnberg beeinflussen. Wir können überhaupt nicht erkennen, durch welche Maßnahmen der erforderliche CO₂-Minderungsbeitrag im Verkehrsbereich geleistet werden soll. **Ein Konzept zur Reduktion des Autoverkehrs ist nicht einmal ansatzweise vorhanden, ein echter Wille dazu nicht erkennbar.** Daran führt jedoch kein Weg vorbei. Dem Rad- und Fußverkehr sowie dem ÖPNV gehört die klimafreundliche Zukunft. Hier fehlt jeglicher Mut, althergebrachte Gewohnheiten und "Rechte" des dominierenden Autoverkehrs in Frage zu stellen und durch neue, lebensfreundlichere Alternativen, von denen dann letztendlich ALLE profitieren, zu ersetzen.

Wenn die Stadt Nürnberg also ihren Verpflichtungen in Sachen Gesundheits- und Klimaschutz endlich nachkommen will, müssen die Prioritäten deutlich geändert werden: Weg von teuren Straßenbauprojekten hin zu einem Mobilitätskonzept, das die Menschen, den Radverkehr und den ÖPNV in den Mittelpunkt stellt. Dies sorgt nachhaltig für bessere Luft und entlastet des Klima - beides im Sinne einer lebenswerten Stadt.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Mühlenbrock
(Bündnis Radfairkehr)

Christine Fuchs

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)

Berechnung der Verwaltung zum Finanzbedarf im Radverkehr (auf Basis des „Nationalen Radverkehrsplans 2020“)

Finanzbedarf von Städten und Gemeinden für verschiedene Aufgabenbereiche
(in Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr; Spannbreiten entsprechend unterschiedlichen Perspektiven)

	Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrasstruktur (betriebliche Unterhaltung)	Summe (Spalten 1+2)	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommunikation)	Weitere Maßnahmen (Fahrradverleihsystem, Fahrradstation)	Gesamtsumme (Spalten 3-6) gerundet
Spalte	1	2	3	4	5	6	7
Einsteiger	5 - 12	1,1	6,1 - 13,1	1,1 - 2,5	0,5	0,5 - 2	8 - 18
Aufsteiger	8 - 12	1,7	9,7 - 13,7	1,2 - 1,5	0,5	1 - 2	13 - 18
Vorreiter	12	3	15	0,1 - 0,8	1	2	18 - 19

PGV Hannover: Kurzgutachten „Finanzierung des Radverkehrs“, Hannover 2012, zit. nach: NRVP, BMVBS (Hrsg.), Berlin, S.63

Bei einer Bevölkerungszahl der Stadt Nürnberg von 519.635 Personen (Stand: Mai 2015) entspräche dies einer Gesamtsumme zwischen 6,76 Mio. Euro und 9,35 Mio. Euro pro Jahr. Für das Jahr 2015 sind im Mittelfristigen Investitionsplan der Stadt Nürnberg 1,06 Mio. Euro für den Bau von Radwegen (incl. Grunderwerbpauschale) eingestellt und weitere 55 Tsd. Euro für Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Projekte bereitgestellt.