

T/S

Beilage

zur Einladung für die 23. Sitzung
des Verkehrsausschusses
am 16.12.2004

B e r i c h t

**MIP-Mittel „Radwegebau“ nur für eigenständigen Radwegebau
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 01.10.2003**

A n m e l d u n g

**zur Tagesordnung der Sitzung des Verkehrsausschusses
am 16.12.2004**

- öffentlicher Teil -

I. Sachverhalt:

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen beantragt, die Mittel aus dem MIP-Ansatz „Radwegebau“ nur noch für eigenständigen, von Straßenbaumaßnahmen unabhängigen Radwegebau zu verwenden.

Sie bezieht sich hierbei beispielhaft auf die Straßenbaumaßnahme Katzwanger Str., 1. Bauabschnitt, bei der für 135 m eigenständigen Radweg und 250 Meter markierten Radfahrstreifen 78.600 Euro aus dem MIP-Ansatz „Radwegebau“ entnommen wurden, was einem Drittel des Etats für das Jahr 2003 entsprach.

Priorisierung von Radwegmaßnahmen in Hauptverkehrsstraßen

Bei der Auswahl der Maßnahmen, die mit Mitteln des MIP-Ansatzes 301.950.4600.2 „Öffentliche Radwege: Bau“ finanziert werden, orientiert das Tiefbauamt sich in erster Linie am optimalen Nutzen für den Radverkehr. Ziel ist vor allem der Aufbau eines geschlossenen, leistungsfähigen und sicheren Radwegenetzes.

Da insbesondere im Bereich von Hauptverkehrsstraßen die Verkehrsdichte sowie die Differenz der Fahrgeschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge und der Radfahrer groß ist und es

hier zwangsläufig ständig zu Überholmanövern kommt, stellen diese vor allem für die Radfahrer ein erhöhtes Unfallrisiko dar. Aus diesem Grund ist es an den Hauptverkehrsstraßen, speziell innerhalb von bebauten Gebieten, im Interesse der Verkehrssicherheit besonders dringlich, Radwege oder Radfahrstreifen anzulegen.

Diese Erkenntnisse spiegeln sich auch im durch das Verkehrsplanungsamt entwickelten und laufend ergänzten Radwegenetzplan (AfV-Beschluss vom 27.10.94) wider, der die bestehenden Radwege und die Radwegplanungen, unterteilt in zwei Prioritäten enthält und dem Tiefbauamt als Entscheidungshilfe für den Ausbau des Radwegenetzes dient. Bei den Maßnahmen der 1. Priorität handelt es sich nahezu ausschließlich um Radwege in Hauptverkehrsstraßen.

Häufig wird die Anlage von Radwegen aber auch durch den schlechten Straßenzustand oder durch Maßnahmen Dritter angestoßen. Beispiele hierfür sind z.B. die Baumaßnahmen der VAG im Zusammenhang mit der Straßenbahn oder Investorenprojekte, bei denen zur gesicherten Erschließung Umbauten der Straßen erforderlich werden.

Auch im Rahmen solcher Maßnahmen wird, falls das verkehrliche Erfordernis vorliegt und die technische Machbarkeit gegeben ist, die Möglichkeit genutzt, die Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer grundlegend zu verbessern.

Radwegebau im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen

Da es bei Radwegemaßnahmen der Priorität 1 aufgrund ihrer Lage in innerstädtischen Gebieten und den damit verbundenen beengten räumlichen Gegebenheiten meistens nicht möglich ist, gesondert geführte straßenbegleitende Radwege einzurichten, bleibt hier als Alternativlösung oft nur die Trennung der Verkehrsströme durch Abmarkierung von Radfahrstreifen.

Bei der überwiegenden Anzahl der AfV-Beschlüsse zur Einrichtung dieser Radfahrstreifen ist es erforderlich, die Fahrbahn um die Breite der Radfahrstreifen zu vergrößern und alle damit verbundenen Änderungen der Randsteinlinie vorzunehmen.

Da die dadurch entstehenden Mehrkosten vorrangig dem Radverkehr zugute kommen, ist eine Finanzierung aus dem MIP-Ansatz 301.950.4600.2 „Öffentliche Radwege: Bau“ grundsätzlich zweckgerecht.

Die von der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen bemängelte „messerscharfe Umliegung der anteiligen Kosten durch das Tiefbauamt“ stellt allerdings eine Ausnahme dar, die nur in wenigen Einzelfällen zum tragen kommt. Im Fall der Katzwanger Str. beispielsweise konnte die Maßnahme aufgrund zu enger Terminvorgaben für die Bauausführung durch die VAG nicht als Einzelvorhaben für den MIP angemeldet werden. Aufgrund fehlender alternativer Finanzierungsmöglichkeiten für den Radverkehrsanteil musste dieser komplett aus dem Radwegetopf gedeckt werden.

Im Gegenzug hierzu gibt es aber auch viele Radwege und Radfahrstreifen, die im Rahmen des Straßenbaus mit realisiert werden, ohne dass der Radwegetopf belastet wird. Beispiele hierfür sind u.a. die Maßnahmen

- 600 m Radfahrstreifen Äußere Bayreuther Str. zw. Creußner- und Senefelderstr.
- 250 m Radfahrstreifen Marienbergstraße zw. MarienbergCenter und Tucherhof
- 1200 m Radweg Rothenburger Straße zw. Virnsberger- und Regelsbacher Str.
- 900 m Radweg Gleiwitzer Straße zw. Beuthener Str. und Thomas-Mann-Straße:
- 170 m Radweg Steinbühler Tunnel

- 350 m Radweg Ingolstädter Straße zw. Münchner- und Brunecker Straße
- 600 m Radfahrstreifen Bierweg
- 950 m Radweg/ Radfahrstreifen Wallensteinstr./ U-Bahnhof Gustav-Adolf-Straße.

In der Summe gesehen kommt es somit zu mehr als einem „finanziellen Ausgleich“.

Eigenständiger Radwegebau

Eigenständiger Radwegebau erfolgt meist in verkehrlich unkritischeren Bereichen und ist aus diesem Grunde nicht vorrangig.

Die Beschränkung des Einsatzes der Mittel auf diese Maßnahmen würde geringeren Nutzen für die Sicherheit der Radfahrer herbeiführen.

Fazit

Wichtigste Voraussetzung für den Einsatz der MIP-Mittel aus der Haushaltsstelle MIP-Ansatz 301.950.4600.2 „Öffentliche Radwege: Bau“ ist der Aufbau eines geschlossenen, leistungsfähigen und sicheren Radwegenetzes.

Die Grundlage für den Aufbau dieses Radwegenetzes bildet der Radwegenetzplan (AfV-Beschluss vom 27.10.94) sowie ergänzende durch das Verkehrsplanungsamt durchgeführte Verkehrs- und Straßenplanungen, die die aktuellen Gegebenheiten mit berücksichtigen.

Eine Beschränkung des Einsatzes der Mittel auf „eigenständigen Radwegebau“ erscheint nicht sinnvoll, da die Maßnahmen mit der höchsten Priorität meistens im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen in Hauptverkehrsstraßen stehen.

Die Finanzierung der Kosten, die durch die baulichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Anlage des Radweges entstehen aus dem MIP-Ansatz 301.950.4600.2 „Öffentliche Radwege: Bau“ ist grundsätzlich zweckgerecht.

Die durch die Stadtratsfraktion bemängelte „messerscharfe Umlegung der anteiligen Kosten auf das Tiefbauamt“ stellt eine Ausnahme dar, die nur zum tragen kommt, wenn für den Radverkehrsanteil keine alternativen Finanzierungsmöglichkeiten bestehen.

Da im Gegenzug im Rahmen vieler Straßenbaumaßnahmen Radwege und Radfahrstreifen gebaut werden ohne dass der Radwegetopf belastet wird kommt es insgesamt zu mehr als einem „finanziellen Ausgleich“.

- II. Beilagen:
 - Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 01.10.2003
- III. Beschlussvorschlag

entfällt, da Bericht
- IV. Herrn OBM
- V. Ref. VI

Nürnberg,
Referat VI