

## **STVV 16.7.2015 Top 9 Radverkehrskonzept für Bensheim, Rede von Thomas Götz**

2014 veranstaltete der ADFC zum zweiten Mal den Fahrradklimatest. Den 112 Platz, den Bensheim dabei unter 270 Vergleichskommunen einnahm, interpretiere ich so, dass da noch ordentlich Platz nach oben ist und auch die Note 3,5 würde ich als eher durchwachsen bezeichnen.

Auch der Masterplan 100%Klimaschutz fordert uns auf, das Fahrradklima zu verbessern und damit den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern. Ich zitiere „Über Verkehrsverlagerung kann (...) bis 2030 der größte Teil der Emissionsreduktion im Verkehrssektor (...) erfolgen. (...) Ab 2014 sollte, um die Klimaschutzziele zu erreichen, die Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund (...) bei den Aktivitäten der Verkehrsplanung im Vordergrund stehen. Hier soll insbesondere der Fahrradverkehr im Vordergrund stehen“

Ein *Konzept* für die Verbesserung des Radverkehrs wird im Masterplan als wichtiger Schritt in diese Richtung genannt. Dieses von R+T erstellte Konzept liegt jetzt vor und wir sind der Meinung, dass es ein gutes Konzept ist.

Es enthält eine sorgfältige Analyse der IST-Situation.

Es enthält eine logische und plausible Konzeption wie ein Radverkehrsnetz aussehen sollte: aufbauend auf einer Liste von Quellen und Zielen des Radverkehrs und aufbauend auf dem Verkehrsentwicklungsplans von 2003 wird ein vollständig überarbeitetes Wunschliniennetz für den Radverkehr erstellt.

Und, was das wichtigste ist, es enthält eine lange Liste von priorisierten und sehr konkreten Maßnahmen. Manche davon sind aufwändig und teuer andere sind fast gratis zu haben. Wir sind sicher, dass sie in ihrer Gesamtheit einen wichtigen Schritt zu den im Masterplan genannten Zielen bedeuten.

Was die teuren Maßnahmen angeht möchte ich nochmal aus dem Masterplan zitieren: „Straßenunterhaltung und Straßenbau verschlingen enorme Finanzmittel, der Radverkehr ist nur marginal finanziert. Deshalb wäre es zu empfehlen die Budgets für die verschiedenen Verkehrsträger zu vergleichen und das Ausgabevolumen sukzessive zum Umweltverbund zu verschieben.“

Zumal es an anderer Stelle heißt, dass im Vergleich zu den PKW-km Kommunen in Deutschland im Jahr pro Fahrrad-km nur ca. ein Zehntel an finanziellen Mitteln aufwenden müssen, dass diese also vergleichsweise sehr günstig zu haben sind. Auch finanziell ist es also lohnend, wenn es gelingt den Radverkehrsanteil zu steigern.

Mit der *Umsetzung* der Maßnahmen befasst sich der Änderungsantrag von CDU und GLB. Danach sollen die zahlreichen kleinen Maßnahmen der Priorität 1, die mit geringen Kosten verbunden sind, sofort umgesetzt werden. Wir erwarten uns davon eine deutliche und deutlich sichtbare Verbesserung des Radverkehrs und des Fahrradklimas.

Eine *sofortige* Umsetzung der Prio 2 und 3 Maßnahmen sehen wir nicht als realistisch an. Mit Teil 2 unseres Antrags soll aber erreicht werden, dass im Rahmen der diesjährigen Haushaltsberatungen eine Zeitschiene auch für diese Maßnahmen festgelegt wird. Ich bitte um Ihre Zustimmung für unseren Änderungsantrag.

Zum Änderungsantrag der BfB: natürlich kann man sich noch weitere Maßnahmen vorstellen die nicht oder so nicht im Konzept genannt sind. Natürlich hat jeder, der das Konzept liest und der schon mal auf einem Fahrrad gesessen ist, seine Vorstellungen, was man anders machen kann. Wir halten es jedoch für wenig sinnvoll, dieses Konzept, das so wie es da steht, weitgehend aus einem Guss ist, zu verwässern, mal ganz abgesehen davon, dass viele der im BfB-Antrag genannten Maßnahmen bereits in Umsetzung sind oder an anderer Stelle adressiert sind. Wir werden den Änderungsantrag deshalb ablehnen.