

**Antwort der Verwaltung
Vorlage Nr.: 20200174**

Status: öffentlich

Datum: 25.03.2020

Verfasser/in: Matten, Christoph

Fachbereich: Tiefbauamt

Bezeichnung der Vorlage:

Ausgaben Radverkehr

Bezug:

Anfrage der Fraktion Die Linke im Rat der Stadt Bochum in der Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität am 02.07.2019 (TOP 6.1, Vorlage Nr. 20191921)

Beratungsfolge:

Gremien:

Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität

Sitzungstermin:

31.03.2020

Zuständigkeit:

Kenntnisnahme

Wortlaut:

In der o.g. Sitzung wurde von der Fraktion Die Linke im Rat der Stadt Bochum wie folgt angefragt:

*Die Linke fragt an, wieviel Euro pro Bürger*in und pro Jahr von der Stadt Bochum für den Radverkehr ausgegeben werden.*

Eine Greenpeace Studie hat 2018 die jährlichen Radverkehrsausgaben von 6 deutschen Großstädten (2,30 € bis 5 €) und den Städten Amsterdam (11 €), Kopenhagen (35,60 €), Oslo (70 €) und Utrecht (132 €) ermittelt.

*Bochumer Bürger*innen fragen immer öfter, wo unsere Stadt in diesem Vergleich rangiert. Um die Ausgaben für Bochum zu ermitteln, ist die Aufschlüsselung einiger Haushaltspositionen erforderlich. Dennoch sollte eine grobe Abschätzung möglich sein, wenn man z.B. bei kombinierten Straßenbaumaßnahmen einen Prozentsatz für den enthaltenen Radweg ansetzt.*

Um schriftliche Beantwortung unter Angabe der Berechnungsmodalitäten wird gebeten.

Antwort der Verwaltung:

1. Vorbemerkungen

Allen folgenden Ausführungen muss vorangestellt werden, dass die hier aufgeführten Werte nicht zwingend oder ohne kritische Würdigung mit den Werten verglichen werden können, die im Rahmen der Veröffentlichung von Greenpeace präsentiert wurden. Die Verfasser der Kurzexpertise von Greenpeace sind sich dessen bewusst und haben daher selber darauf hingewiesen, dass die Daten nur bedingt vergleichbar sind. Genauso kann keine Garantie dafür übernommen werden, dass tatsächlich alle ansetzbaren Ausgaben in den Berechnungen enthalten sind.

Für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und für die Förderung des Radverkehrs insgesamt gibt es nicht den einen alleinigen Titel im Haushalt. Zu berücksichtigen sind neben Straßen- und Wegebaumaßnahmen auch die Instandhaltung der bestehenden (Geh- und) Radwege. Dies schließt sowohl Nachmarkierungen von abgenutzten Fahrbahnmarkierungen als auch die Reinigung und den Winterdienst auf den Verkehrsflächen sowohl im als auch abseits des Straßenraumes ein. Hinzu kommen Marketingmaßnahmen, die Installation von Infrastruktur außerhalb des reinen Straßenbaus (z.B. DeinRadschloss-Anlagen und Anlehnbügel) und Personalaufwendungen. Insgesamt wird hier nicht zwischen investiven und konsumtiven Ausgaben unterschieden.

Der Winterdienst für den Radverkehr im Bereich der Gebührensatzung zur Straßenreinigung konnte nicht berücksichtigt werden, da dazu bis zum Redaktionsschluss der Vorlage keine Daten vorlagen.

Hinsichtlich der Reinigung und Winterdienst werden nur Sonderreinigungsaufträge für Flächen, die durch den über Gebühren finanzierten Bereich der Straßenreinigungssatzung hinausgehen, berücksichtigt. Hier wurde in den vergangenen Jahren der Umfang der Sondereinigung auf Rad- und Gehwegen ausgeweitet. Der ansetzbare Betrag beläuft sich aktuell auf ca. 38.000 €. Weiterhin wird Winterdienst für Straßenverkehrsflächen im Wert von ca. 475.000 € pro Jahr gesondert beauftragt. Hier wird davon ausgegangen, dass 3% des Wertes auf Radverkehrsflächen entfallen. Die neu geplanten Reinigungen und der Winterdienst auf der Springorumtrasse sind noch nicht berücksichtigt, da die Kosten erst im Jahr 2020 entstehen. Für das Jahr 2020 werden dafür 100.000 € vorgesehen.

Personalaufwendungen wurden anteilig berechnet. Im Jahr 2019 waren zwölf Personen (2016 und 2017 = 5, 2018 = 9) mindestens zu relevanten Teilen (mindestens 0,2 Stellenanteile) mit dem Radverkehr befasst. Das Personal ist in verschiedenen Ämtern und in verschiedenen Aufgabenbereichen eingesetzt. Insgesamt ergibt sich einschließlich der zugehörigen Sachaufwendungen und Gemeinkosten eine über die Jahre ansteigende Summe von etwa 289.000 € im Jahr 2016 bis zu ca. 759.000 € im Jahr 2019. Dabei wurde nicht berücksichtigt, dass alle Planenden den Radverkehr bei jeder Neuplanung berücksichtigen, dass sich z.B. der Technische Betrieb im Rahmen seiner Aufgaben auch um Radverkehrsverbindungen kümmert und dass die Radverkehrsführung in allen Fachbereichen integriert mitgedacht wird.

Da die Verwaltung seit Jahren den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur grundsätzlich integriert plant und baut, dienen viele Straßenbaumaßnahmen nur in Teilen der Radverkehrsförderung. Wenn möglich und / oder erforderlich werden im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen Radverkehrsanlagen installiert. Diese Maßnahmen werden auch nur anteilmäßig berücksichtigt. Bei der Festlegung der Radverkehrsanteile werden die investiven Baumaßnahmen pauschal in 3 Klassen eingeteilt.

Für den Radverkehr werden jeweils 25%, 50% oder 100% der gesamten Kosten der Radverkehrsförderung zugerechnet.

Ein Anteil von 25% wird angesetzt, wenn der Anlass nicht der Radverkehr ist, sondern nur als Teilmaßnahme mit geringerer Bedeutung berücksichtigt wird. Dazu zählen beispielhaft:

- geringfügige Sanierungen im Bestand,
- die Installation von Radverkehrsanlagen nur auf Teilabschnitten,
- der Anlage gänzlich neuer Straßen
- Maßnahmen, die zu einer insgesamt verbesserten Verkehrssicherheit für Radfahrende führen.

Ein Anteil von 50% wird angesetzt,

- wenn der Anlass der Um- und Ausbaumaßnahme der Radverkehr ist
- wenn es durch den gemeinsamen Ausbau der gesamten Straße erhebliche Synergien für die Radverkehrsanlage ergibt
- bei umfangreichen Sanierungsmaßnahmen im Bestand, die eine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr bewirken.
- wenn in Tempo 30 Bereichen Fahrbahnen grundhaft erneuert werden, die auf Radhaupttrouten liegen, da der Radfahrende erheblich stärker durch Fahrbahnschäden beeinträchtigt wird als der MIV.

Die Aufwendungen werden zu 100% angesetzt

- wenn die Maßnahme allein das Ziel der Radverkehrsförderung hat.
- wenn unabhängige Radverkehrsanlagen gebaut, saniert und gewartet werden.
- bei Aufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung.

Zunächst wurde ein Ansatz überlegt, nur den Flächenanteil der Radverkehrsanlage, die als Teilanlage ins Anlagevermögen eingeht, zu berücksichtigen. Jedoch entsteht bei einem alleinigen Bau einer Radverkehrsanlage im bestehenden Straßenraum ein erheblicher planerischer und bautechnischer Mehraufwand gegenüber einer integrierten Gesamtbaumaßnahme über alle Gewerke im Straßenraum. Diese Synergien würden bei einem alleinigen Ansatz der Radverkehrsverkehrsfläche unberücksichtigt werden. Daher wurden die integrierten Maßnahmen in die drei Klassen unterteilt.

Einfluss auf das Volumen der Aufwendungen für den Radverkehr pro Jahr hat auch das Jahr der Veranschlagung. Für den überwiegenden Teil der Maßnahmen wurde der Zeitpunkt, in welchem Jahr die Kosten buchhalterisch erfasst oder in die Anlagenbuchhaltung überführt wurden, angesetzt. Das führt zu einer gewissen Verzerrung, da eine Übernahme in die Anlagenbuchhaltung erst nach vollständiger Abrechnung der Gesamtmaßnahme möglich ist. Wenn bei einigen Maßnahmen, wie beim Westkreuz, schon Teile der Anlage für den Radverkehr benutzbar waren, blieben diese zunächst unberücksichtigt.

Weiterhin gibt es unterschiedliche mögliche Vorgehensweisen bei der Berücksichtigung von Fördermitteln. So werden beispielsweise die Planungsleistungen für den Bau des RS1 einschließlich des stadteigenen Personals zu einem Teil durch Fördermittel finanziert. Letztlich handelt es sich aber auch bei den refinanzierten Ausgaben um Mittel, die für die Infrastruktur innerhalb Bochums verausgabt werden – egal, aus welcher Quelle die Finanzierung erfolgt. Bei der Betrachtung der Kennzahl „Ausgaben pro Einwohner“ muss aus Sicht der Stadt Bochum ausschlaggebend sein, welche Ausgaben insgesamt getätigt wurden. Die Ausgaben aus den alleinigen Eigenmitteln der Stadt Bochum ließen keine Aussage über die tatsächlich geleistete Arbeit zu, da auch (und teilweise gerade) mit der Abwicklung von Fördermaßnahmen Personalaufwand verursacht wird. Die hier veranschlagten Werte berücksichtigen daher keine Einnahmen von Fördermitteln.

Aus den bisherigen Schilderungen ist erkennbar, dass die überschlägige Ermittlung der angefragten Werte in der Kalkulation zu Unschärfen führt. Diese weichen sowohl nach oben als auch nach unten ab. Beispielsweise werden bei der Herstellung von neuen Haltestellen in der Regel Fahrradständer mit eingebaut, was dann aber nicht separat veranschlagt wird. Ein ähnliches Vorgehen ergibt sich bei Platzgestaltungen und dergleichen. Auch Maßnahmen der Städtebauförderung, die durch die Verbesserung des Wohnumfeldes erheblich zur Förderung des Radverkehrs beitragen können, sind in dieser Ermittlung nicht berücksichtigt worden.

Über die Baumaßnahmen der Stadt Bochum hinaus werden weitere Radverkehrsinfrastrukturen auf Bochumer Stadtgebiet geschaffen. Besonders hervorzuheben sind die Sanierung und der Ausbau der Springorumtrasse, Lothringentrasse, des Ruhrtal- und des Emscher Park Radweges durch den RVR. Diese Maßnahmen werden gesondert aufgeführt, so dass erkennbar ist, welche Aufwendungen federführend durch die Stadt unter Einbeziehung von Fördermöglichkeiten und welche Maßnahmen durch andere staatliche Institutionen auf dem Stadtgebiet Bochum umgesetzt worden sind.

In der Zusammenfassung werden zuzüglich zu den Bauinvestitionen, sowie den Sach- und Personalaufwendungen der Stadt auch diejenigen Ausgaben berücksichtigt, die durch Externe – in den betrachteten Jahren der RVR – auf Bochumer Stadtgebiet für (Fuß- und) Radverkehrsanlagen ausgegeben haben. Ausschlaggebend dabei ist, dass auch die Infrastruktur, die nicht (direkt) durch die Stadt Bochum finanziert wird, allen Bochumern und Bochumerinnen zugutekommt. Die dargestellten Aufwendungen Dritter beinhalten keine Personalaufwendungen.

Folgende Einzelmaßnahmen wurden dabei berücksichtigt:

2016 = Springorumtrasse [1.199.000 €] + Sanierung Emscher Park Radweg [35.526 €] =
Summe 1.234.526 €

2017 = Springorumtrasse [1.199.000 €]

2018 = Springorumtrasse [486.500 €] + Ruhrtalradweg [400.000 €] + Sanierung Emscher
Park Radweg [5.649 €] = Summe 892.149 €

2019 = Springorumtrasse [486.500 €] + Sanierung Emscher Park Radweg [527.052 €] +
Ruhrtalradweg [400.000 €] = Summe 1.413.552 €

2. Berechnung der Ausgaben auf dem Stadtgebiet Bochum, ggf. anteilig für den Radverkehr

Nach der oben beschriebenen Vorgehensweise werden in den folgenden Tabellen die Aufwendungen, die auf den Radverkehr anrechenbar sind, für die Jahre 2016 bis 2019 zusammenfassend dargestellt:

	Stadt Bochum			Aufwendungen Dritter in Bochum	Gesamtaufwand in Bochum
	Investition + Sachaufwand	Personalaufwand	Investition + Sach- + Personalaufwand		
2016	3.697.362 €	288.980 €	3.986.342 €	1.234.526 €	5.220.868 €
2017	3.923.895 €	288.980 €	4.212.875 €	1.199.000 €	5.411.875 €
2018	3.513.619 €	482.260 €	3.995.879 €	892.149 €	4.888.028 €
2019	4.885.891 €	758.765 €	5.644.656 €	1.413.552 €	7.058.208 €

In Bochum leben nach IT-NRW ca. 365.000 Personen (Stand 31.12.2018). Um eine Vergleichbarkeit mit anderen Kommunen zu sichern, wird die Angabe von IT NRW herangezogen.

Daraus ergibt sich für jeden Bochumer und jede Bochumerin folgende Ausgaben für Sachausgaben, für Sach- und Personalausgaben und der Gesamtaufwand in den jeweiligen Jahren:

	Stadt Bochum		Gesamtaufwand in Bochum €/Einw.
	Investition + Sachaufwand €/Einw.	Investition + Sach- + Personalaufwand €/Einw.	
2016	10,13 €	10,92 €	14,30 €
2017	10,75 €	11,54 €	14,83 €
2018	9,63 €	10,95 €	13,39 €
2019	13,39 €	15,46 €	19,34 €

Anlagen: