

Viel billiger, aber unrentabel

Eine neue Analyse scheint den Radweg auf der Hochbrücke unmöglich zu machen

Ein Radweg auf der Horber Hochbrücke wird wohl nicht geplant – davon geht die Stadtverwaltung nach einer Nutzen-Kosten-Analyse im Auftrag des Innenministeriums Baden-Württemberg aus. Das Vorhaben hat demnach einen Nutzen-Kosten-Indikator von 0,84 – mindestens 1,0 wäre offenbar für den Bau des Radwegs erforderlich.

ANDREAS ELLINGER

Horb. Ein Radweg über die Horber Hochbrücke würde keine 3,5 Millionen Euro kosten, wie vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in einer Nutzen-Kosten-Analyse angenommen, sondern nur 2,225 Millionen Euro – das haben die Gutachter des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart GmbH (VWI) ausgerechnet.

Trotzdem kommen sie zu dem Ergebnis, dass der Nutzen-Kosten-Indikator nicht bei 2,04 (ADFC), sondern nur bei 0,84 liegt (siehe

auch das AUSSERDEM). Der Nutzen-Kosten-Indikator wird errechnet, indem der volkswirtschaftliche Nutzen des Radwegs pro Jahr (in Folge von mehr Rad- und weniger Auto-Verkehr) durch den Kapitaldienst und die Unterhaltungskosten für den Radweg geteilt wird.

„Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass ein Radweg auf der geplanten Neckarbrücke in Horb selbst unter günstigen Ansätzen realistisch kein positives Ergebnis in der Nutzen-Kosten-Analyse erreicht“, schreibt das VWI. Und: „Die in der Nutzen-Kosten-Analyse des ADFC enthaltende Betrachtung des Radverkehrs als rein innerörtlicher Verkehr sowie die Vernachlässigung jeglicher Unfallkosten des Radverkehrs führen bei einer Bereinigung der Kosten- und Wertansätze bereits zu einer deutlichen Verschlechterung des ausgewiesenen Nutzen-Kosten-Verhältnisses.“

Das VWI geht davon aus, dass mit einem Radweg über die Hochbrücke der Kohlenstoffdioxid-Ausstoß – monetär bewertet – um 28 055 Euro zurückgehen würde, der Schadstoff-Ausstoß um 3185

Euro. Bezüglich der Unfalltoten wird angenommen, dass der volkswirtschaftliche Schaden durch weniger Autoverkehr um 5414 Euro sinken, aber durch zunehmenden Radverkehr um 23 776 Euro steigen würde. Hinsichtlich Schwer- und Leichtverletzten verhält es sich ähnlich. Das umgekehrte Bild zeigt sich bei den Sachschäden: Die Zunahme der Radunfälle schlägt in diesem Bereich nur mit 5523 Euro zu Buche, während im Auto-Sektor 16 609 Euro gespart werden können – wiederum volkswirtschaftlich-statistisch betrachtet. Und weil das Radfahren gesund ist, würden mit Radweg auf der Brücke Krankheitskosten in Höhe von 20 775 Euro pro Jahr wegfallen, meint das VWI. Der volkswirtschaftliche Gesamtnutzen des Radwegs wird von den Gutachtern mit 119 175 Euro bilanziert.

Der städtische Verkehrsminister Wolfgang Kronenbitter geht davon aus, dass das Land den Radweg auf Basis der neuen Untersuchung nicht weiterplanen darf. Ansonsten könne die Hochbrücke – also die Bundesstraße – jetzt schnell wei-

tergeplant werden, sagt Oberbürgermeister Peter Rosenberger: „Das ist die Hauptsache.“ Denn: „Das Gutachten hat definitiv Zeit gekostet.“ Wieviel? „Man kann wahrscheinlich ein Vierteljahr rechnen“, schätzt Rosenberger, in dem die Brückenplanung aufgrund der Radweg-Untersuchung nicht groß vorangekommen sei.

Der Oberbürgermeister hofft, dass nun kommunalpolitischer Frieden an der Radweg-Front einzieht. Denn der „Fahrrad-Manager“ des Landes Baden-Württemberg habe die Analyse auf Anregung des ADFC in Auftrag gegeben.

Rosenberger: „Das ist ein Gutachten auf wissenschaftlicher Basis.“

Die Gesamtkosten der Brücke lagen zuletzt bei 25 bis 30 Millionen Euro, wobei damals noch kein dreispuriger Ausbau sowie Ampelkreuzungen statt kreuzungsfreier Anschlüsse vorgesehen waren. Der Nutzen-Kosten-Indikator des Gesamtvorhabens habe ursprünglich über 3,0 gelegen, sagt der OB. Mit den steigenden Kosten habe sich der Wert verschlechtert. Vertreter der Stadtverwaltung sind am 22. April zum nächsten Planungsgespräch auf dem Regierungspräsidium Karlsruhe eingeladen.

Die CDU-Fraktion darf sich bestätigt fühlen

Das VWI-Gutachten hat die CDU-Gemeinderatsfraktion sozusagen überrollt: Gerhard Munding und Michael Laschinger forderten letzte Woche den OB auf, auf ihrer Meinung nach fehlerhafte Radweg-Bedarfsanalysen

im ADFC-Gutachten einzugehen. Die Christdemokraten werfen der Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner vor, beispielsweise im so genannten Nahversorgungsbereich mit völlig unrealistischen Zahlen zum Einkaufsverhalten

und zur Wahl des Verkehrsmittels zu hantieren. Falls der Radweg über die Brücke nicht komme, schlägt die CDU spätere „Fahrrad-Fahrbahnmarkierungen“ auf der B 14-Ortsdurchfahrt in Horb vor.