



Ich tu's
-DIE BÜRGER-
Initiative e.V.

A. Patrick Simmer
Rodenbacher Str. 12
56567 Neuwied

e-Mail: simmer@ich-tus.de

www.ich-tus.de

Neuwied, 20.05.2024

A. Patrick Simmer - Rodenbacher Str. 12 - 56567 Neuwied

ADFC Ortsgruppe Neuwied
c/o Reiner Geisen
Burgstr. 54
56567 Neuwied
per Mail an: og.neuwied@adfc-rlp.de

Beantwortung von Fragen zur Kommunalwahl

Sehr geehrter Herr Geisen,

Ihre Fragen beantworten wir wie folgt:

Zu 1)

Dem Beschluss des Stadtrates zugrunde liegende VEP ist aus unserer Sicht hervorragend geeignet, Neuwied in verkehrstechnischer Hinsicht ganz nach vorn zu bringen. Leider wurde dem Beschluss als letzter Satz angefügt, die wesentlichen Maßnahmen seien erst innerhalb von 10 Jahren zu erwarten.

Wenn man dazu noch die innerhalb der nächsten 5 Jahre geplanten Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans zur Kenntnis nimmt, zeigt sich deutlich, dass die Umsetzung des VEP ganz offensichtlich keine Priorität bei den politisch Verantwortlichen hat. Hier werden wir nicht locker lassen und sowohl im Stadtrat als auch im außerparlamentarischen Raum weiterhin Umsetzungsdruck ausüben.

Zu 2)

Im Dezember 2023 nutzten wir die Einwohnerfragestunde, um die Höhe der im Haushalt eingeplanten Finanzmittel für den Radverkehr zu erfahren. Eine Antwort erhielten wir damals nicht, da der Haushaltsplan zu diesem Zeitpunkt noch nicht erstellt und veröffentlicht war. Der eingestellte Betrag soll jedoch bei 410.000 Euro für das aktuelle Jahr liegen. Auch wenn alleine dieser Betrag schon deutlich zu gering ist, wäre zunächst erfreulich, wenn die für den Radverkehr vorhandenen Mittel bzw. Zusagen auch tatsächlich verbaut würden. Die dazu notwendigen personellen Ressourcen müssen ggf. hinzugekauft werden. Erfahrungswerte können bei Kommunen vergleichbarer Größe und Struktur angefragt werden.

Zu 3)

In einer durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten infas-Studie zu Mobilität in Deutschland, wurde 2017 im Regionalbericht ermittelt, dass in Neuwied die Nutzung des Fahrrades, aber auch des ÖPNV, sowohl im Bundesvergleich als auch bei vergleichbaren Städten unterdurchschnittlich ist. Konkret wurde festgestellt, dass täglich ca. 36 km pro Person zurückgelegt werden, 65% der Wege in der Regel mit dem Auto, 22% werden zu Fuß und nur 6% mit dem Fahrrad absolviert!

Die restlichen 7% entfallen auf den ÖPNV. Die Studie ermittelte auch, dass nur 60% der Bürgerinnen und Bürger im Besitz eines Fahrrades sind. Der Durchschnitt liegt in Deutschland jedoch bei 71%. Eine Entwicklung in der Zukunft wird von Seiten der Stadt unseres Wissens nach leider nicht weiter verfolgt, wie es zum Beispiel in Koblenz der Fall ist. Wir sind aber davon überzeugt, dass der Radverkehrsanteil deutlich vervielfacht werden kann, wenn sich die Sicherheit der Radelnden, auch in und zwischen den Stadtteilen, durch Maßnahmen des Radwegebaus und der Verlangsamung des motorisierten Straßenverkehrs deutlich verbessert.

Zu 4)

Wir meinen, dass die entscheidende Frage ist, ob die Stärkung des Radverkehrs innerhalb unserer Kommune politisch gewollt wird. Wenn das der Fall ist, kann dem auch ein Mobilitätsbeauftragter möglicherweise Rechnung tragen, zumal deshalb, weil Radverkehr aus unserer Sicht nicht unabhängig von anderen Verkehrsteilnehmern, und dazu gehören auch die Fußgänger, gedacht werden kann. Aus unserer Sicht wäre ein wichtiges Aufgabenfeld das Erreichen eines gleichberechtigten Verkehrs, bei dem nicht Fahrradfahrer gegen Fußgänger oder gegen Autofahrer „ausgespielt“ werden.

Zu 5)

Möglicherweise hat die Verwaltung ein Problem damit, dass der ADFC Gespräche nicht nur mit Vertretern der Verwaltung, sondern auch mit Akteuren in der Kommunalpolitik führt. Aus unserer Sicht ist dies jedoch völlig legitim, wenn dadurch eine Verbesserung erreicht werden kann. Ganz grundsätzlich votieren wir für eine starke Einbindung der Bürger in die kommunalen Belange. Das fördert aus unserer Sicht auch die Demokratie. Hier braucht es ein starkes Einwirken des Stadtparlaments auf die Leitung der Verwaltung, damit die genannten Einbindungen der Bürger sich auch gestalterisch niederschlagen und nicht, wie bislang, reine Alibi-Veranstaltungen bleiben.

Zu 6)

Wir haben keine Kenntnis über etwaige Pläne der genannten Art. Würden die aus unserer Sicht notwendigen Maßnahmen zur Sicherung von Radfahrenden und Fußgängern umgesetzt, wären natürlich auch sichere Schul- und Kitawege gewährleistet. Dafür setzen wir uns verstärkt ein und fordern auch an dieser Stelle die Einbindung der Betroffenen in den Umsetzungsmodus.

Zu 7)

Das sind aus unserer Sicht hoch effiziente und schnell umsetzbare Maßnahmen, zumal der vorhandene Straßenzustand in Teilen dieser Straßen ohnehin Sanierung fordert.

Zu 8)

Einige unserer Aktiven im Stadtteil Irlich machen sich bereits seit geraumer Zeit für Verbesserungen am vorgenannten Knotenpunkt und die Errichtung einer Fahrradstraße in der Kurtrierer Straße stark. In diesem Zusammenhang ist es uns auch wichtig, die Fahrbahnquerungen im Bereich Büng/K112 sicherer zu gestalten und einen gefahrlosen Fahrradweg in Richtung Rewe und Aldi in Irlich zu etablieren.

Zu 9)

Ein Ergebnis der Untersuchung liegt uns nicht vor und kann möglicherweise nur die Verwaltung beantworten. Aber aus unserer persönlichen Sicht ist eine Umsetzung dringend erforderlich, um die Bürger auch zur Nutzung des ÖPNV zu animieren. Das Fahrrad ist ein wichtiger Zubringer zum Bahnhof - gerade unter dem Aspekt, dass aktuell nach 19 Uhr der Busverkehr in die Stadtteile fast zum Erliegen kommt. Möglicherweise könnten auch leerstehende Bereiche des Neuwieder Bahnhofes für die Errichtung eines Fahrradparkhauses verwendet werden. Dies war in der Vergangenheit schon einmal im Gespräch.

Zu 10)

Es fehlen sichere Fahrradverbindungen zwischen Rodenbach und Irlich und auch zwischen Rodenbach und Segendorf. Schwierig ist auch die Situation zwischen Heimbach, Engers und

Block. Aber auch die Bereiche zwischen Niederbieber (Rasselstein) und Segendorf sind nicht ungefährlich. Für alle diese Wege gilt derzeit, dass die Radwege (wenn vorhanden) enden und man auf stark befahrene Straßen, teils Landstraßen, geführt wird.

Innerstädtisch sind gefühlt nur Wege parallel zum Rhein erkennbar. Wenn man abbiegt, gibt es evtl. keinen sicheren Radweg mehr, z.B. Hermannstraße in Richtung Bahnhof (via Bahnhofstraße). Nimmt man einen längeren Weg zum Bahnhof in Kauf und nutzt die „Fahrradstreifen“ in der Engenser Landstraße, wird man mit sehr schmalen Wegen und ungünstigen Ampelschaltungen bestraft. Zu guter Letzt fährt man dann im Bereich des Elisabeth-Krankenhauses erneut ungeschützt auf der Straße. Den Weg über den verblassten Schutzstreifen in der Andernacher Straße würden wir aktuell niemandem empfehlen, da dort offenbar für viele motorisierte Verkehrsteilnehmer keine eindeutige Regelung erkennbar ist.

Der gemeinsame Rad-Fußweg durch den Schlosspark und der Bereich des Biergartens sollte dringend geändert werden. Gerade im Schlosspark sollten getrennte Wege geschaffen werden. Dies sollte aber auch bei sämtlichen Unterführungen künftig der Fall sein, z.B. die geänderte Unterführung im Bereich LaPorte, die erneut einen gemeinsamen Rad-Fußweg erhalten soll. Die bestehende Unterführung beim Baumarkt B1 ist ein sehr gefährlicher Bereich, da Radfahrer auf der Straße nur schwer erkannt werden. Der Fußweg ist dort ebenfalls nicht ideal.

Zu den ferneren Zielen außerhalb von Neuwied bleibt zu bemerken, dass es in Richtung Linz, in den Ortsteilen Irlich und Fahr, später aber auch in Leutesdorf, gefährliche Querungen gibt. Gut ausgebaut wurde der Weg inzwischen in Bad Hönningen (Fahrradstraße). In Richtung Koblenz endet der rechtsrheinische Radweg in Bendorf-Mülhofen, der durch die weitere Führung an stark befahrenen Bundesstraßen deutlich an Attraktivität verliert.

Für die Ziele linksrheinisch sind im näheren Bereich drei Möglichkeiten der Rheinquerung (ohne die Fähren) gegeben. Die Raiffeisenbrücke, die Engers-Urmitzer-Eisenbahnbrücke und die Autobahnbrücke der A48 bei Bendorf. Letztere scheidet eigentlich schon aus, da aufgrund der Topografie das Fahrrad über unzählige Treppen getragen werden muss. Die Eisenbahnbrücke hat nur eine schmale Spur, die sich Fußgänger und Radfahrer teilen müssen. Hier erfolgt bereits zu Beginn die Aufforderung „Radfahrer absteigen“. Auch sind die weiteren Wege ab dort schlecht ausgeschildert.

Zum Thema Schilder: Mehrfach finden sich im Stadtgebiet z.B. in Oberbieber und in Engers die Richtungsschilder nach Dierdorf. Mehrere Aktive haben es nicht geschafft mit dem Fahrrad dort hin zu gelangen, da die Schilder irgendwann verschwinden und die Wegeführung nicht mehr ersichtlich ist.

Zu 11)

Wir plädieren dafür, alle kommunalen Einbahnstraßen, die keine Hauptverkehrsstraßen sind, für den Radverkehr in gegenläufiger Richtung zu öffnen.

Zu 12)

Bei der Erarbeitung des VEP wurde festgestellt, dass an vielen Stellen (z.B. Bahnhofstraße) derzeit zu viel Parkraum vorgehalten wird, während gleichzeitig die vorhandenen Parkhäuser nicht ausgelastet sind. Durch eine Kombination von Reduktion und Verteuerung des öffentlichen Parkraums (gerade für Langzeitparker) in Verbindung mit der Implantierung eines intelligenten Parkleitsystems, wäre der dafür notwendige Platz zu generieren. Bei innerstädtischen Großveranstaltungen können auch temporäre Großparkplätze (Kirmeswiese und Bereich Hafenstraße) mit Shuttle-Anbindung eingerichtet werden. Viele Städte gehen inzwischen den Weg, das Parken auf der Straße zu verbieten, so z.B. auch in der Frankfurter Innenstadt. Aus unserer Sicht ist es dann aber auch wichtig, den Umstieg auf den ÖPNV zu vereinfachen. Hierzu muss das Angebot gesteigert werden und der Fahrpreis in die Stadt günstiger sein, als das Parken. Aus unserer Sicht sollte der ÖPNV in Neuwied daher sogar kostenlos sein, um eine Verkehrswende zu erreichen.

Zu 13)

Tempo-20-Zonen sind in Neuwied nicht vorhanden. Im Bereich des sogenannten Cityrings ist aufgrund der die Grenzwerte deutlich übersteigenden Lärmimmissionen jederzeit die Limitierung auf Tempo 30 möglich und sinnvoll. Das muss auch für alle anderen kommunalen Straßen geprüft und ggf. umgesetzt werden. Hierbei sind auch konkrete Rückmeldungen aus der Bevölkerung einzubeziehen. Gerade bei unseren Unterschriftensammlungen sind uns immer wieder Hinweise gegeben worden, denen die Verwaltung nachgehen müsste.

Zu 14)

Andernacher Straße:

Wir werden uns im Fall unserer Stadtratpräsens nach den Wahlen sofort für eine ad-hoc-Maßnahme einsetzen, die gewährleistet, dass Radfahrende an dieser Stelle hinreichenden Schutz erhalten. Dazu werden wir uns mit Ihrem Verband abstimmen.

Langendorfer Straße (Bereich Media Markt):

Schnellstens. Die derzeitige Situation führt deutlich dazu, dass Radfahrende diese Bereiche zu meiden versuchen, obwohl dort ein gefahrloser Weg zur Innenstadt möglich wäre. Die Wegführung an einer oftmals schlecht zurückgeschnittenen Hecke, vorbei an parkenden Autos, zwingen die Radfahrenden aktuell entweder auf die Straße auszuweichen oder dazu, ihr Fahrrad auf dem letzten Stück zu schieben.

Freigabe Fußgängerzone:

In diesen Prozess sollte die Bevölkerung eingebunden und der mehrheitliche Wille abgefragt werden. In Koblenz wurden einige Fußgängerbereiche geöffnet - dies aber auch erst nach einem Bürgerbegehren.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Patrick Simmer