

Neuwied, 15.05.2024

Zusammenfassendes Ergebnis des Gesprächs vom 13.05.2024 mit den Herren Martin Hahn und Jan Petry von der CDU-Stadtratsfraktion zu den gestellten Fragen zur Kommunalwahl in den Räumen der CDU Geschäftsstelle. Teilnehmende seitens der ADFC-Ortsgruppe Neuwied: Frau Christine Sachsinger und Herr Reiner Geisen.

1. Ohne Ziel kein Weg und keine Planung: Es braucht ein Konzept für den Radverkehr, entweder als eigenes Radverkehrskonzept oder als Teil eines Verkehrsentwicklungsplans oder Klimaschutzplans. Der Stadtrat von Neuwied hat am 13.07.2023 einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) beschlossen, in dem die Leitlinien sowie das Planungs- und Handlungskonzept einschließlich Radverkehrsnetz für den Radverkehr verankert sind. Die ADFC-Ortsgruppe Neuwied hat in der begleitenden Arbeitsgruppe an der Entstehung mitgewirkt und begrüßt die Inhalte des VEP. Auch wurden erste Prioritäten definiert, jedoch auch bereits davon abgewichen (siehe auch Pkt. 14).
Wie schätzen Sie den in der Beschlussvorlage VO/1363/23 genannten Zeitraum für die Umsetzung der wesentlichen Bestandteile des VEP vor dem Hintergrund der finanziellen und personellen Ressourcen der Stadt und welche Schwerpunkte würden Sie setzen, damit dieses Ziel und hierbei insbesondere die Fahrradinfrastruktur auch nachhaltig erreicht werden kann?

Antwort:

Der beschlossene VEP ist für uns Leitlinie zur Umsetzung der Maßnahmen, die sich zunächst an den letztes Jahr im Stadtrat beschlossenen Prioritäten orientieren, bei denen der Fokus auf Maßnahmen in der Innenstadt gerichtet ist. Wir werden uns dafür einsetzen, dass der prognostizierte Zeitrahmen von 10 Jahren für die Umsetzung der wesentlichen Maßnahmen eingehalten wird. Wir schlagen vor, dass wir als CDU-Stadtratsfraktion den ADFC im Zusammenhang mit den jeweiligen Haushaltsberatungen an der Abstimmung der durch die Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen frühzeitig beteiligen.

2. Ein attraktiver Radverkehr braucht gute Wege - das setzt Investitionen voraus. Der ADFC veranschlagt € 30 pro Einwohner pro Jahr dafür - bezogen auf Neuwied also 2 Mio Euro

jährlich. Wie viel wird aktuell in Ihrer Stadt/ Kommune für den Radverkehr eingeplant und wo wollen Sie in 5 Jahren stehen? Für Planung und Umsetzung sind analog die nötigen personellen Ressourcen erforderlich. Wieviel technisches Personal in der Verwaltung ist in der Stadtverwaltung für Radwegebau zuständig und welche Personalausstattung streben Sie an?

Antwort:

In Anbetracht der freien Finanzspitze wird es kaum möglich sein, jedes Jahr 2 Mio Euro in die Radverkehrsinfrastruktur zu investieren. Die hierzu nötigen finanziellen Möglichkeiten sind Jahr für Jahr bei den Haushaltsberatungen unter Berücksichtigung der übrigen notwendigen Investitionen zu bestimmen. In personeller Hinsicht wurde im von der ADD genehmigten Haushalts- und Stellenplan 2024 eine zusätzliche Stelle für den Radverkehr ausgewiesen. Diese Stelle soll in Kürze ausgeschrieben werden, so dass dann insgesamt 1,5 Stellen nur für Maßnahmen des Radverkehrs im Bauamt zur Verfügung stehen werden.

3. Um zu messen, ob es gelungen ist, Menschen aufs Rad zu bringen, muss man den Anteil der Radfahrenden im Verkehr kennen. Haben Sie diese Zahlen aktuell für Neuwied? Wie hoch soll der Radverkehrsanteil in 5 Jahren sein?

Antwort:

Der genaue aktuelle Anteil ist uns nicht bekannt. Er lag vor ein paar Jahren bei ca. 8 %. Da ein genauer Nachweis einen gewissen Aufwand erfordert, streben wir ohne eine Zahl nennen zu können, eine sukzessive Erhöhung des Anteils an.

4. Eine Radverkehrsbeauftragte / ein Radverkehrsbeauftragter dient als Bindeglied zwischen Verwaltung, Politik und Bürgern und hilft dabei, einen sicheren und attraktiven Radverkehr voranzutreiben. Anstelle des Vorschlags der ADFC Ortsgruppe soll jedoch 2024 die Stelle einer / eines Mobilitätsbeauftragten für alle Verkehrsarten zur Umsetzung der Ziele des VEP eingerichtet werden. Was sehen Sie als Schwerpunkt für dessen Arbeit?

Antwort:

Das Aufgabengebiet des vorgesehenen Mobilitätsbeauftragten soll keinen besonderen Fokus haben, sondern alle Verkehrsarten beinhalten. Wir können uns allerdings einen ehrenamtlichen Radverkehrsbeauftragten aus den Reihen des ADFC als Schnittstelle zwischen ADFC und Verwaltung vorstellen.

5. Ein Runder Tisch Radverkehr bringt Politik, Verwaltung, Verbände, Initiativen und Bürger zusammen. Maßnahmen, die gemeinsam geplant werden, finden größere Akzeptanz und können einfacher umgesetzt werden. Die ADFC Ortsgruppe hatte 2023 zwei Gespräche mit der Stadtverwaltung auf Arbeitsebene (Bauamt und Ordnungsamt). Der Informationsfluss stellte sich jedoch als suboptimal dar. Wären Sie bereit die

Kommunikation auf eine breitere Basis zu stellen und einen regelmäßig stattfindenden Runden Tisch zu etablieren?

Antwort:

Einen Runden Tisch halten wir für ein wenig effektives Instrument und würden uns da eher eine kompakte Struktur mit kurzen Kommunikationswegen vorstellen.

6. Auch Schüler und Schülerinnen nutzen gerne das Fahrrad für ihren Schulweg, wenn es sichere Wege gibt. Seit dem 23. September 2023 trägt die Stadt Neuwied das Siegel „Kinderfreundliche Kommune“. In Bezug auf die sichere Erreichbarkeit der Schulen gibt es angesichts fehlender durchgängiger Radwegeverbindungen Handlungsbedarf. Sind in Neuwied bereits Schulwegpläne für radfahrende Kinder und Jugendliche erstellt - wenn nicht, für wann ist das geplant?

Antwort:

Soweit uns bekannt ist, gibt es keine so genannten Schulwegpläne. Aus unserer Perspektive wäre es ein Ansatz, anstelle eines weiteren umfangreichen Planwerks, welches wiederum Kapazitäten in der Verwaltung bindet, das Radwegenetz gezielt auf Lücken im Bereich der hauptsächlich genutzten Routen zwischen Stadtteilen und Schulstandorten zu untersuchen und daraus notwendige Maßnahmen und Prioritäten abzuleiten.

7. Fahrradstraßen bieten Komfort und Sicherheit. Der VEP sieht die Einrichtung von Fahrradstraßen für die Ringstraße als wichtige Verbindung zwischen Heddesdorf und Innenstadt sowie auf der Relation der Reckstraße-Seminarstraße-Germaniastraße-Rheintalweg-Engerser Straße vor. Wann sollen diese eingerichtet werden?

Antwort:

Für den zum Ausbau anstehenden Abschnitt der Engerser Straße zwischen Wilhelmstraße und Pfarrstraße liegt bereits eine Ausbauplanung vor, die bis 2025 umgesetzt werden soll. Die übrigen Straßenabschnitte werden derzeit in der Verwaltung untersucht. Da diese Abschnitte mehrere Straßenzüge umfassen, wäre ein vollständiger Ausbau dieser Straßen in Anbetracht der damit verbundenen hohen Investitionen in überschaubarem Zeitraum kaum realistisch, weshalb es möglich sein sollte, in zwei bis drei Jahren eine durchgängige Funktion als Fahrradstraße zu schaffen, indem man zunächst nur die für eine Fahrradstraße notwendigen partiellen baulichen Anpassungen vornimmt. Was die Ringstraße betrifft, halten wir es hier für keine gute Idee eine Fahrradstraße auszuweisen und schlagen hierzu die parallel verlaufende Matthias-Erzberger Straße vor.

8. Die ADFC-Ortsgruppe Neuwied hatte bereits in ihrer Stellungnahme zum VEP vom Januar 2023 die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Kurtrierer Straße im Stadtteil Irlich angeregt, da hier bereits ein hohes Radverkehrsaufkommen besteht und die Strecke Bestandteil des großräumigen Radwegenetzes ist (und demnächst auch der rechtsrheinischen Pendlerradroute sein wird). Die Stadtverwaltung hat diesen Vorschlag bisher abgelehnt und auch eine Umsetzung unseres planerisch unterbreiteten Vorschlags für eine sichere Radverkehrsführung im Knotenpunkt Kurtrierer Straße/Brunnenstraße/Schultheiß-Damen-Straße zurückgestellt. Wie stehen Sie zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Kurtrierer Straße und der Notwendigkeit einer sicheren Radverkehrsführung im Bereich der beschriebenen Kreuzung?

Antwort:

Da zur Ausweisung als Fahrradstraße offensichtlich keine umfangreichen und kostenintensiven baulichen Maßnahmen nötig erscheinen, können wir uns eine Ausweisung der Kurtrierer Straße als Fahrradstraße mit einer sicheren Verkehrsführung im Bereich der Kreuzung Brunnenstraße vorstellen.

9. Bei Besorgungen, Einkäufen oder beim Umstieg in Bahn und Bus will man sein Rad einfach und sicher abstellen können. Fahrradabstellanlagen sind daher ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. Für Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt liegt in der Verwaltung ein Konzept vor und bereits 2021 wurde hierfür ein Förderantrag gestellt. Wann soll dieses Konzept umgesetzt werden?

Am 27.04.2023 sowie am 13.7.2023 wurde im Stadtrat bei der Verabschiedung des VEP u.a. beschlossen, weitere Fahrradabstellanlagen am Bahnhof zu etablieren bzw. die Möglichkeit eines Fahrradparkhauses zu untersuchen. Gibt es hierzu ein Ergebnis und wann soll eine Umsetzung erfolgen?

Antwort:

Ein Ergebnis ist uns hierzu noch nicht bekannt. Wir nehmen Ihre Frage zum Anlass bei der Verwaltung nachfragen.

10. Der Radverkehr endet nicht an der Stadtgrenze - für Schulbesuch und Arbeitsweg ist der Weg in den Nachbarort oft wichtig. Wo sind Lückenschlüsse zu Nachbargemeinden aber auch zwischen den Neuwieder Stadtteilen und der Innenstadt sinnvoll?

Antwort:

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse im Zusammenhang mit den Schulwegen (Siehe Antwort zu Frage 6) sollten die bestehenden Lücken lokalisiert und nach noch zu bestimmenden Prioritäten sukzessive abgebaut werden.

11. Die Freigabe von Einbahnstraßen hilft Radfahrern, sichere Wege durch die Stadt/ Kommune zu finden. Auch dieser Punkt ist Zielsetzung des VEP. Seit dem Beschluss des VEP wurden bereits einige Einbahnstraßen in der Innenstadt und Heddesdorf zum Befahren in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben (Deichstraße, Geschwister-Scholl-Straße, Tannenbergstraße, Walter-Rathenau-Straße). Wo sind weitere Freigaben geplant?

Antwort:

Soweit uns bekannt ist, werden durch die Straßenverkehrsbehörde sämtliche Einbahnstraßen der Stadt nochmals geprüft und etliche Freigaben wurden bereits umgesetzt.

12. Um Platz für Fuß- und Radverkehr zu gewinnen, muss das Thema Parken im öffentlichen Raum angegangen werden. Welche alternativen Parkmöglichkeiten sowie nachhaltigere Formen einer Parkraumbewirtschaftung sehen Sie, um Geh- und Radwege freizubekommen?

Antwort:

Der VEP sieht ein Parkraumkonzept mit einem Parkleitsystem und eine Fokussierung möglichst auf kompakte Parkieranlagen vor. Bereits bei der laufenden Baumaßnahme in der Schloßstraße wird es am Ende weniger Parkplätze und stattdessen einen in beide Richtungen befahrbaren Radweg geben. Dementsprechend werden auch bei allen weiteren Straßenausbaumaßnahmen die Ziele des VEP berücksichtigt, der ja bereits beispielhafte Lösungen für ausgewählte Straßen beinhaltet, um Radwege zu etablieren.

13. Auch wenn die Reform des Straßenverkehrsgesetzes, welche den Kommunen weitere Möglichkeiten eröffnet hätte, aktuell gestoppt ist: Kommunen können an bestimmten Stellen Tempo 30 anordnen oder - in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion - einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 einrichten. Gibt es solche Zonen in Neuwied? Sehen Sie noch Potential für weitere solche Zonen? Benennen Sie gerne konkrete Beispiele, wo in Neuwied ihrer Meinung nach Tempo 30 oder Tempo 20 gelten sollte.

Antwort:

In weiten Teilen gibt es bestehende Tempo 30-Zonen, so dass wir hier derzeit keinen weiteren Bedarf sehen, bevor nicht der Gesetzgeber die Rahmenbedingungen neu definiert.

14. Im Planungsausschuss am 25.01.2024 wurde durch das Bauamt der erste Halbjahresbericht zum Sachstand der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans gegeben. Entsprechend des Stadtratsbeschlusses vom 13.07.2023 und den Erläuterungen in der Vorlage VO/1363/23, soll die Umsetzung von Maßnahmen zunächst mit dem Fokus auf der Innenstadt liegen. Entgegen dieser Vorgabe, wurde jedoch die Einrichtung von geschützten Radfahrstreifen in der Andernacher Straße zurückgestellt. Die Andernacher Straße ist aufgrund der Nähe von Bildungseinrichtungen in unmittelbarer Nähe eine bedeutende Achse für den Radverkehr insbesondere von Schülerinnen und Schülern, so dass hier auch aufgrund der herrschenden allseits bekannten Missstände und Sicherheitsmängel ein erhöhter Handlungsbedarf besteht. Wann soll nach Ihrer Auffassung hier gehandelt und diese Lücke im Radwegenetz geschlossen werden?

Antwort:

In der Andernacher Straße können wir uns für den Abschnitt von Langendorfer Straße bis Hofgründchen eine kurzfristig umsetzbare Lösung mit Radfahrstreifen vorstellen, sofern hier keine aufwendigen baulichen Umbauten nötig sind. Der weitere Abschnitt bis zur Kirmeswiese bzw. Berggärtenstraße wird baulich aufwendig und ist daher allenfalls mittelfristig und in Abhängigkeit von der Bereitstellung von Fördermitteln zu realisieren.

Ähnliches gilt für die Langendorfer Straße im Bereich Mediamarkt - ebenfalls als Maßnahme hoher Priorität in der Vorlage vom 13.07.2023 genannt. Am Kreisel enden derzeit die Radfahrstreifen aus nördlicher Richtung. Auch eine Radwegführung im Kreisverkehr fehlt bislang. Wann sollen diese Defizite beseitigt und eine sichere Erreichbarkeit der Fußgängerzone umgesetzt werden?

Antwort:

Auch in der Langendorfer Straße im Bereich Mediamarkt favorisieren wir eine kurzfristige Umsetzung ohne baulich aufwendige Lösungen, falls nötig auch unter Wegfall der Längsparkstreifen.

Die Prüfung einer Freigabe der Fußgängerzone für den Fahrradverkehr war ebenfalls Bestandteil des Stadtratsbeschlusses vom 13.07.2023. Diese Prüfung wurde laut Aussage der Verwaltung im ersten Halbjahresbericht vorerst zurückgestellt. Wie stehen Sie zu einer Freigabe des Radverkehrs in der Fußgängerzone?

Antwort:

Eine Freigabe des Radverkehrs in den Fußgängerzonen sehen wir kritisch. Wir können uns allenfalls eine Freigabe in der Engenser Straße im Zuge der Fahrradstraße im davor liegenden Abschnitt sowie gegebenenfalls in der Langendorfer Straße im Abschnitt zwischen Luisenstraße und Schloßstraße vorstellen.

f.d.R.*

Reiner Geisen

Sprecher ADFC Ortsgruppe Neuwied

(*Die verschriftlichten Antworten wurden durch Herrn Hahn verifiziert.)