

Antwort-Mail der SPD-Fraktion, 17.05.2024

Antworten der SPD-Fraktion auf den ADFC-Fragenkatalog wie folgt:

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?

Die SPD-Fraktion begrüßt die halbjährlichen Sachstandsberichte im Planungsausschuss sowie die umfassende Überprüfung des VEP alle 5 Jahre, erwartet hier aber ebenso die terminliche Einhaltung. Nur so kann gewährleistet werden, dass auch rechtzeitiges Mitwirken ermöglicht wird. Vor dem finanziellen wie personellen Hintergrund der Stadtverwaltung ist festzuhalten, dass die SPD-Fraktion pragmatisches und zielorientiertes Arbeiten erwartet sowie die Inanspruchnahme aller zur Verfügung stehenden Fördermöglichkeiten für die vorgesehenen Maßnahmen. Alles, was die entsprechenden Umsetzungen beschleunigt, ist im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrslage sowie dem Gelingen einer Verkehrswende herzlich willkommen. Als beachtenswerte Schwerpunkte für eine möglichst gewinnbringende Umsetzung des VEP können die Einrichtung von spezifischen Personalstellen, die Einrichtung eines umfänglichen Verkehrsleit- und Parkleitsystems sowie das Ermöglichen von Fahrradstraßen genannt werden. Nur so ist gewährleistet, dass die organisatorischen wie infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Verbesserung für die Radfahrenden geschaffen werden.

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?

Die SPD fordert die Verkehrswende und damit die nachhaltigere sowie

fahrradfreundliche Ausrichtung, hierfür muss dies zu einem Schwerpunktthema in der Verwaltungsarbeit werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist festzustellen, dass dies über die letzten Jahre schlichtweg versäumt wurde und es sowohl an eingeplanten Haushaltsmitteln als auch an vorgesehenem Personal mangelt. Hier erwarten wir eine Verbesserung: Eine Aufstockung der Mittel in gewinnbringendem Umfang sowie ausreichend Personalkräfte, damit das Thema alltäglich in der Stadtverwaltung bearbeitet, reflektiert und verbessert wird.

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?

Nein, diese Zahlen liegen der SPD-Fraktion nicht vor. Diese sollte die Verwaltung der Politik und Öffentlichkeit zur Verfügung stellen. Wie hoch der Anteil sein soll, ist schlecht vorzugeben. Erst einmal kommt es darauf an, dass Radfahren für alle, die hierauf angewiesen sind oder es möchten, attraktiver werden kann in unserer Stadt. Hierzu gehören die nötigen planerischen wie baulichen Umsetzungen. Wir sind davon überzeugt, dass der Anteil der Radfahrenden eigendynamisch spürbar steigen wird, wenn Radfahren in Neuwied Spaß macht und die notwendige Sicherheit gewährleistet ist.

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?

Auch die Bearbeitung des Radverkehrs muss als eigener Bestandteil verankert werden. Richtig ist, dass für die Umsetzung und das Erreichen einer Verkehrswende das Beleuchten aller weiteren Bestandteile dazugehört, die zu einer Abnahme des motorisierten Individualverkehrs führen und die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsmöglichkeiten steigern. Dies betrifft bspw. natürlich ebenso den Bereich ÖPNV. Wir erwarten, dass die Förderung des Radverkehrs einen zentralen Teil in der Arbeit der/des Mobilitätsbeauftragten bildet. Im Übrigen hatte die SPD im Neuwieder Stadtrat die Einrichtung eines/einer Fahrradbeauftragten seinerzeit angeregt. Dies blieb allerdings seitens der Mehrheit und der Verwaltung unbeachtet.

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?

In jedem Fall ist dieses Format aufgrund einer transparenten und umfassenden Kommunikationsmöglichkeit mit allen relevanten Akteuren vonseiten der SPD ausdrücklich gewünscht und willkommen. Wir würden uns freuen, wenn dies in einem gemeinsamen Interesse aller nötig zu Beteiligten Partner des Runden Tisches dauerhaft gelingen würde und erwarten hierfür vor allem im Rahmen der VEP-Umsetzung echte Initiativen vonseiten der Stadtverwaltung.

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 Rad fahrende Kinder und Jugendliche erstellt – wenn nicht, für wann ist das geplant?

Unserer Kenntnis nach bestehen solche Planungen bedauerlicherweise nicht. Da die Sicherheit von Kindern in und an Kitas und Schulen für uns oberste Priorität einnehmen sollte, gilt es die entsprechenden Sicherheitsfaktoren intensiv zu betrachten. Die SPD ist jederzeit bereit erforderliche Maßnahmen konstruktiv zu bearbeiten und zu begleiten und wünscht sich hier im Sinne der Schüler und Schülerinnen ebenfalls echte Fortschritte. Zum Thema Sicherheit vor KiTas und Schulen hat die SPD einen Antrag in den Stadtrat eingebracht, der auch verabschiedet wurde. Erste Ergebnisse seitens der Verwaltung gab es allerdings erst nach 4 Jahren und mehrfachen Anfragen unsererseits. An diesem Punkt muss aus unserer Sicht nicht nur im Hinblick auf die Rad fahrenden Kinder weiter gearbeitet werden.

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?

Wenn es nach der SPD geht, können Fahrradstraßen, dort wo sinnvoll und nötig, so schnell wie möglich eingerichtet werden. Im Zuge der Diskussion um den VEP haben wir das auch bereits mehrfach deutlich gemacht. Erste Schritte sind seitens der Verwaltung nun konkretisiert worden. Es bleibt abzuwarten, wann die Umsetzung erfolgt. An diesem Punkt bleiben wir „am Ball“.

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?

Dieser Punkt sollte aus unserer Sicht im zuständigen Ausschuss nocheinmal intensiv besprochen werden, da die Vorteile einer solchen Lösung auf der Hand liegen. Die Hemmnisse, die die Verwaltung sieht, können ggf. mit Unterstützung des ADFC ausgeräumt werden.

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 27.04.2013 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? Der SPD liegen nach dem im Juli 2023 beschlossenen VEP keine weiteren neuen Ergebnisse verwaltungsseitig vor. Wir erwarten hier zügige Fortschritte, zumal uns die Möglichkeit eines Fahrradparkhauses sowie die Verbesserung der gesamten Infrastruktur für Fahrradfahrende sehr wichtig ist und wir auf wünschenswerte Maßnahmen am Verkehrsknotenpunkt Bahnhof ausdrücklich im Rahmen der Debatten hingewiesen haben.

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?

Im Sinne einer ernsthaften Radverkehrsförderung ist langfristig die allgemeine Schließung von Radverkehrslücken wünschenswert. Insbesondere die Stadtteile, die über ihre Straßenanbindung in direkter Verknüpfung zum Neuwieder Zentrum stehen, sollten eine intensive Berücksichtigung erfahren, wie bspw. Torney, Niederbieber, Block.

Im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit muss entsprechend der Kontakt mit den Nachbargemeinden erfolgen. Ggf. könnte hier der Landkreis koordinierend

wirken.

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?

Aus der Bürgerschaft wissen wir, dass der gegenläufige Radverkehr z.B. im Raiffeisenring zu Konflikten führt. Hier ist zunächst die Informationspolitik zu verbessern. Im nächsten Schritt dann eine Ausweitung vorzunehmen und dabei alle Stadtteile zu berücksichtigen.

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?

Die SPD hat schon mehrfach öffentlich betont, dass die Einführung eines umfänglichen Parkleitsystems, vor allem für das Neuwieder Zentrum, ein ebenso sinnvoller wie nötiger Schritt ist, um die allgemeine Verkehrssituation zu beruhigen. Autofahrende, die beim Zurücklegen ihrer Strecken zielgerichtete Orientierungshilfe erlangen sowie für das Aufsuchen einer Parkfläche alle hierfür zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausgewiesen auffinden können, können somit einen erheblichen Anteil zur Verbesserung der Verkehrswegenutzung beitragen. Die Einrichtung eines solch hilfreichen Leitsystems befürworten wir noch immer. Die vorhandenen Parkhäuser haben dabei eine zentrale Rolle, kann doch deren bessere Nutzung die Parksituation im allgemeinen Straßenraum deutlich entlasten.

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.

Wie die Öffentlichkeit der allgemeinen Berichterstattung entnehmen konnte, hat sich die SPD sehr stark um die Umsetzung einer zusammenhängenden Tempo30-Zone im Neuwieder Cityring eingesetzt. Konkret betrifft dies den Bereich „Aktives Stadtzentrum“, St. Matthias Kirche und Langendorfer Str. Dies scheiterte an der Zustimmung und dem Willen der Papaya-Koalition. Generell halten wir dort,

wo umsetzungsfähig, die Einrichtung von Tempo30-Zonen für sinnvoll in Anbetracht von Gefahren- und Emissionsreduzierung. So ist es sinnvoll zumindest auf Teilstücken auch der stark befahrenen Straßen wie der Dierdorfer Straße Tempo 30 einzurichten, um nur ein Beispiel zu nennen. Weitere Möglichkeiten sehen wir gerne geprüft und diskutiert.

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? 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? 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?

Für uns sollten gerade die für Kinder und Jugendliche wichtigen Schulwege wie Andernacher und Langendorfer Straße parallel verbessert werden. Eine Zurückstellung sollte daher nochmal überdacht werden.

Die Freigabe der Fußgängerzone haben wir seinerzeit aufgrund der Umfrageergebnisse abgelehnt. Um die Konfliktsituation zwischen Fußgängern und Radfahrern zu entschärfen ist der Radweg in der Schloßstraße notwendig und überfällig. Denn damit gibt es eine Anbindung Richtung Deich und das Fahren durch die Mittelstraße ist nicht mehr so attraktiv wie derzeit.