

Antwort-Mail Wählergruppe Etscheidt, 20.05.2024

Antworten auf die Fragen des ADFC

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?

Generell sieht es mit den Finanzen der Stadt immer schlecht aus, weshalb viele gute Ideen liegenbleiben. Bisher kommen wir in Sachen Fahrradwegeausbau nicht richtig voran. Es ist aber auch ein Problem der Prioritäten. Bei der momentanen Zusammensetzung des Stadtrates liegt der Fokus auf dem Bau von Industriegebieten. Dafür wurden zwei neue Stellen besetzt. Wir brauchen aber dringend einen Fahrradbeauftragten, der das Thema vorantreibt.

Wenn sich herausstellt, dass die Stadt Flächen für den naturverträglichen Ausbau von regenerativer Energie hat, sollten diese an Interessenten verpachtet werden, so wie das viele Kommunen machen. Das könnte über 1 Million € jedes Jahr in unsere Kassen spülen, womit auch Geld für den Fahrradwegeausbau zur Verfügung stände.

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?

Leider dürfen wir laut Aufsichtsbehörde noch nicht mal 5 € pro Einwohner in den Haushalt einstellen. An Personal sind in der Verwaltung das Stadtbauamt zusammen mit dem Tiefbauamt und das Ordnungsamt beteiligt an der Planung und Ausführung des Radwegebaus. Es müsste überall Personal aufgestockt werden, was aber finanziell nicht darstellbar ist. Aber wie gesagt, es ist auch ein Problem der politischen Prioritäten.

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?

Die Stadt hat bisher noch keine Verkehrszählung von Radfahrern durchgeführt. Diese wäre eine erste Voraussetzung, um planen zu können.

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?

Die Aufgabe wird sein, den begrenzten Raum für alle Mobilitätsformen optimal zu nutzen. Laut unseren Leitlinien sollte der Schwerpunkt auf Radfahrern liegen, wobei Fußgänger nicht vergessen werden dürfen.

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?

Natürlich! So werden Kenntnisstand und Erfahrung vieler Menschen zusammengebracht, Vorschläge und theoretische Überlegungen werden auf ihre Machbarkeit hin getestet und danach zurückgespiegelt.

Im Einzelnen: Verbände, Bürger und Politik bringen Vorschläge ein, die von der Verwaltung auf Umsetzbarkeit gefiltert werden, v.a. was die Finanzen und personellen Ressourcen betrifft. Die Politik wird Priorisierungen festlegen. Die Bürger werden die Machbarkeit überprüfen, wovon Politik und Verwaltung profitieren.

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?

Nein, solche Pläne sind nicht erstellt. Bei den Zielen der kinderfreundlichen Stadt sind sichere Radwegeverbindungen für Kinder aber vorgesehen.

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?

Die Ringstraße muss erst saniert werden. Alternativ benutzen Radfahrer im Moment die Matthias Erzberger Straße. Reckstraße bis Engerser Straße sind als Fahrradstraße in Vorbereitung. Sinn ergibt diese Fahrradstraße aber erst, wenn sie von dort weitergeführt wird Richtung Irlich. Für die dafür notwendige Öffnung der Fußgängerzone im Bereich Engerser Straße haben wir uns bereits mit unserem Antrag im Jahr 2016 eingesetzt.

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?

Bei meinem Befahren der Kurtrierer Straße waren jedesmal kaum Autos unterwegs. Deshalb wäre die Einrichtung einer Fahrradstraße mit Anwohnerverkehr überhaupt kein Problem, denn die Straße wird nicht benötigt für den Durchflussverkehr.

Die genannten Knotenpunkte sind gefährlich. Ich verstehe nicht, warum nicht wenigstens Spiegel als Ersthilfemaßnahme angebracht werden oder Warnschilder und Stoppstreifen für den motorisierten Verkehr.

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?

Sichere Abstellplätze, auch mit Ladefunktion sind essentiell für Fahrradfahrer und gehören einfach zu einer modernen Stadt. Die Umsetzung sollte besser heute als morgen geschehen.

Am Bahnhof stehen Räume leer, die dafür genutzt werden könnten. Vielleicht könnte in der Stadt Leerstand angemietet werden, bis Abstellanlagen gebaut sind.

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?

Probleme gibt es in der Anbindung von Gladbach nach Torney und nach Heddesdorf, Heimbach nach Block und durch die Bahnhofstraße in die Stadt. Diese Lücken müssen geschlossen 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, Tannenbergsstraße, Walter-Rathenau-Straße). Wo sind weitere Freigaben geplant?

Alle Einbahnstraßen sollten einer Prüfung unterzogen und bei Eignung frei gegeben werden. Aber es gibt Schwierigkeiten mit der Akzeptanz bei Autofahrern, weshalb Ausschilderung und Öffentlichkeitsarbeit verbessert werden müssen.

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?

Wir haben im Stadtrat die Idee des Shuttlebusses von der Kirmeswiese in die Innenstadt eingebracht. Hiermit könnte viel Verkehr aus der Innenstadt herausgehalten und die meist leere Kirmeswiese besser genutzt werden. Ausserdem ist ein Parkleitsystem sehr wichtig, um Parkraumsuchverkehr zu optimieren. Beim Umbau des Marktplatzes hatten wir eine dortige Tiefgarage vorgeschlagen, um Parkmöglichkeiten zu schaffen und Straßenräume frei zu bekommen. Der Verkehrsentwicklungsplan hat ebenfalls Möglichkeiten aufgezeigt, wo Parkraum für Radwege freigestellt werden könnte.

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.

Wir haben zusammen mit anderen Parteien einen Antrag auf Tempo 30 im Bereich der gesamten Innenstadt eingebracht, der leider von der Papaya abgelehnt wurde. Bis auf die Hermannstraße ist aber nun überall Tempo 30 auf dem Cityring vorgesehen. Die Marktstraße ist bereits 30, die Schloßstraße und Kirchstraße werden es nach Beendigung der Baumaßnahmen, das steht schon fest. Die Pfarrstraße könnten wir uns als Einbahnstraße vorstellen.

Auch in den Stadtteilen besteht Handlungsbedarf, z.B. Hauptstraßen in Niederbieber und Heddesdorf.

Das momentane Problem mit Hauptverkehrsstraßen ist, dass das Land uns dort Tempo 50 vorschreibt oder alle Fördergelder streicht. Dann würde im Falle einer Sanierung ein dortiges Tempo 30 die Bürger teuer zu stehen kommen. Wir haben bereits mehrmals bei der Verwaltung nachgefragt, ob wir Hauptstraße nicht

aufgrund unseres Lärmaktionsplans zur 30er Zone machen könnten und haben zu Städten recherchiert, die das machen. Aber die Möglichkeit wird von der Stadtverwaltung verneint.

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 Misstände und Sicherheitsmängel ein erhöhter Handlungsbedarf besteht. Wann soll nach Ihrer Auffassung

hier gehandelt und diese Lücke im Radwegenetz geschlossen werden?

Der Schutzstreifen in der Andernacher Straße ist sehr gefährlich. Hier besteht hoher Handlungsbedarf. Erst kürzlich hatte ich beim OB nachgefragt, warum nichts geschieht. Er verwies auf die noch nicht vorhandene Zusage der Fördergelder. Eine schnelle Lösung wäre, die Andernacher Straße auf eine Fahrspur zu begrenzen und die rechte Spur ganz für Radfahrer freizugeben. Die Freigabe des Bürgersteigs ist wegen des Altersheims schwierig. Ein Problem sind auch die Vorgaben in den Regelwerken. So kann man z.B. den Schutzstreifen nicht durch kleine Abgrenzungssteine wie in der Hermannstraße sicherer machen, weil die dafür vorgegebene Breite nicht stimmt.

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 Radwegeführung im Kreisverkehr fehlt bislang. Wann sollen diese Defizite beseitigt und eine sichere Erreichbarkeit der Fußgängerzone umgesetzt werden?

Diese Wegeverbindung von Richtung Irlich in die Innenstadt ist sehr frequentiert. Deshalb sollten die Defizite vorrangig beseitigt werden, immer besser gestern als heute. Da der Mediamarkt eine Tiefgarage hat, könnten die Längsparkstreifen zugunsten eines breiteren Radweges dort wegfallen.

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?

Da wir den Antrag auf Freigabe der Fußgängerzone eingebracht haben, sind wir natürlich absolut dafür. Wir hatten die Freigabe in Stufen vorgeschlagen: erst vorwiegend nachts von 19 bis 11 Uhr, womit wir uns morgens am Lieferverkehr orientiert hatten. Damit wäre die Fußgängerzone eine sichere Möglichkeit für radfahrende Kinder, zur Schule zu kommen. Wenn das gut geklappt hätte, haben wir als nächstens eine testweise Öffnung über den ganzen Tag vorgeschlagen, wobei man zunächst die Engerser Straße und die Langendorfer Straße ausprobieren könnte. Wir hatten uns sehr intensiv mit den Beispielen aus anderen Städten auseinandergesetzt und dort nachgefragt nach Problemen, die es aber nicht gab.