Tabelle 1

Beantwortung von Fragen zur Kommunalwahl 2024	Antworten CDU	Antworten SPD	Antworten Die Grünen	Antworten FWG	Antworten FDP	Antworten Die Linke	Antworten Bündnis Sara Wagenknecht	Antworten Wählergruppe Etscheidt	Antworten Ich Tu's - Die Bürgerinitiative
1. Allgemeines und VEP	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.	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, das 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.	Wir schätzen den Zeitraum für die Umsetzung der wesentlichen Bestandteile des VEP unter besonderer Berücksichtigung der Fahrradwege-Planung auf mindestens 5 Jahre. Ausschlaggebend für unsere Einschätzung sind die personellen Ressourcen der Stadt und die Abhängigkeit von der Förderung des Landes. Schwerpunkte sehen wir dabei in der Radwegeführung in der Langendorfer Straße von der Unterführung bis zur Fußgängerzone, in der Andernacher Straße vom Eisstadion bis zum Kreisel, in der Anbindung der Stadtteile über Engerser Landstraße bis Innenstadt inklusive der Reckstraße als Fahrradstraße. Unser realistischer Blick richtet sich weiterhin schwerpunktmäßig darauf, dass wir Maßnahmen umsetzen, die keinen großen finanziellen und verwaltungsmäßigen Aufwand benötigen wie z.B. ausreichende Fahrabstellmöglichkeiten, ausreichende Markierung auf den Straßen (z.B. bei Einbahnstraßen, die in gegenläufiger Richtung befahren werden dürfen), geschützte Radwege wie z.B. an der Hermannstr.). Allerdings sollten Radwege, die auf der Straße geführt werden und wo es ein hohes Verkehrsaufkommen gibt, wie z.B. auf der Andernacher oder der Langendorfer Straße, mehr als nur einen Schutzstreifen haben. Sie sollten da, wo es möglich ist, mit Poller oder ähnlichem von der Fahrbahn abgetrennt werden.	Vorab eins: Es ist gut und wichtig, dass Sie, das der adfc, als Sprachrohr der Fahrradfahrer immer wieder aus der Sichtweise der Radfahrer die Themen benennen, Vorschläge machen, ja auch Forderungen stellen. Die Mobilität ist im Wandel, und natürlich hat das Fahrrad da heute mit gutem Recht einen hohen Stellenwert. Das spiegelt sich auch im Stadtentwicklungsplan, und im Verkehrsentwicklungsplan wieder. Der Fahrradverkehr ist bei allen Planungen zukünftig immer mit im Fokus, da können Sie sicher sein, dafür stehen wir als FWG mit ein. Ich bin ja völlig bei ihnen, dass die Situation als unbefriedigend empfunden werden kann, das alles gefühlt zu langsam geht. Um so wichtiger ist es, dass wir wieder „dran zu bleiben". Die Politik und die Verwaltung haben die Wichtigkeit erkannt, und es gibt ja eine Vielzahl von Anregungen und kleineren Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs die – teils durch Ihre Initiativen benannt wurden. Ich bin mir sicher, dass gerade diese kleinen Maßnahmen da schnell in eine Umsetzung kommen werden. Lassen Sie uns gemeinsam mit der Verwaltung die Themenfelder im Verkehrsentwicklungsplan abarbeiten. Nicht alles wird kurzfristig umsetzbar sein, manches wird Jahre dauern, oder sich am Ende als nicht umsetzbar / nicht finanzierbar herausstellen, aber ich bin mir sicher das wir insgesamt auf einem guten Weg sind hier die richtigen Weichen zu stellen. Wir als FWG wollen diesen Prozess konstruktiv begleiten.	die FDP der Stadt Neuwied sieht das Fahrradwegenetz schon seit Jahren als eines der auffälligsten Probleme der Stadt Neuwied. Wie Sie den unten abgedruckten Zeitungsartikeln aus dem Oktober 2018 entnehmen können, hat sich unser Stadtverband bereits in der vorletzten Wahlperiode mit diesem Thema befasst. Die ADFC-Fahrradklima-Tests, in denen Neuwied – zuletzt 2020 und 2022 – mit der Note mangelhaft bundesweit auf Platz 111 von 113 Städten in der Größenklasse 50.000 bis 100.000 Einwohner und im Landesvergleich auf dem letzten Platz von 6 vergleichbaren rheinland-pfälzischen Städten liegt, finden wir alarmierend und beschämend. Leider finden wir mit unseren Vorstellungen bei der faktisch regierenden Koalition wenig Gehör, auch wenn wir einräumen, dass es hier und da auch Verbesserungen gibt. Der von uns mitinitiierte Antrag für Tempo 30 im Bereich der aktiven Innenstadt ist leider seinerzeit ebenso von der Papaya-Koalition abgelehnt worden wie der für ein modernes, automatisiertes Parkleitsystem, dass Besuchern der Innenstadt den Weg zu freien Parkflächen weist und so den Verkehr in der Stadt entlastet. Wir sehen in dieser nachhaltigen Form der Parkraumbewirtschaftung auch die effektivste Möglichkeit Freiräume für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Dass die FDP bei einem Antrag auf ein Tempolimit u. a. ausgerechnet auch von den Grünen überstimmt worden ist, hat dabei schon etwas Kurioses. Wir gehen davon aus, dass Beschlussvorlage VO/1363/23 sukzessive umgesetzt wird. Da wir selbst, wie oben erwähnt, darauf aber keinen direkten Einfluss haben, können wir das auch nur hoffen. Erfahrungsgemäß ist die Stadtverwaltung personell und finanziell erkennbar überlastet, so dass dieses Projekt mit anderen Zielen der Stadt konkurriert. Die Papaya- Koalition pflegt aber gerade in diesem Bereich erst von ihnen ablehnte Ideen der anderen Fraktionen wieder aufzugreifen und dann als eigene zu verkaufen. Insofern bin ich zuversichtlich, dass das Konzept umgesetzt wird, wenn auch langsam.	Da wir nicht durch vorgetäuschtes allumfassendes Bescheidwissen blenden wollen, beschränken wir uns auf seriöses Beantworten, zumal es etwa zur qualifizierten Beantwortung der Frage zur Optimierung der Mitarbeitendenzahl beim technischen Personal in der Verwaltung anderweitiger spezieller Kompetenzen bedarf, wozu auch im Idealfall Insiderwissen gehören müsste. Den Schwerpunkt der Arbeit der / des Mobilitätsbeauftragten für alle Verkehrsarten würden wir folgendermaßen umreißen: 1. Aufnahme des Istzustandes der Infrastruktur (Radwege, Straßennetz, aber auch die Verkehrslenkung, sprich Ampelanlagen). 2. Ausbau des Nahverkehrsnetzes, Park & Ride-Parkplätze vor der Stadt. In Freiburg etwa erkannte man das schon vor mindestens 30 Jahren. 3. Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb der Stadt, aber auch in den Stadtteilen auf 30 km/h, Durchgangsstraßen ausgenommen. 4. Verkehrsberuhigte Zonen vor Krankenhäusern, Seniorenheimen, Schulen und Kindergärten. 5. Gerade vor Schulen und Kindergärten die Zuwegung einschränken, damit die Kleinen nicht, überspitzt formuliert, von ihren Eltern bis in die Klassenzimmer gefahren werden können. Ein gutes Beispiel, wie man so etwas machen kann, gibt es in Frankreich. 6. Mehr Fahrradständer errichten, aber solche, die auch für Mountainbikes und E-Bikes geeignet sind, am besten auch noch, zumindest in der Innenstadt, mit Ladestationen versehen. 7. Die Möglichkeit prüfen, ob an den Fahrradständern auch Fotovoltaik angebracht werden kann; denn jedes erzeugte kW hilft dem Klima.	Die künftige Entwicklung der Finanz- und der Personalsituation in der Stadt ist nur schwierig prognostizierbar. Besonderer Optimismus ist aber vermutlich kurz- und mittelfristig nicht angebracht. 10 Jahre sind sicher ambitioniert, aber ich denke, dass man sich ambitionierte Ziele setzen muss! Ich will gleich zu Beginn betonen, dass die finanzielle Situation der Stadt – verursacht insbesondere durch die mangelnde Finanzierung durch Land und Bund – in Verbindung mit der prekären Personalsituation das Hauptproblem und hauptursächlich für den Investitionsstau in Neuwied ist. Das Problem wird sich vermutlich leider nicht von heute auf morgen lösen lassen. Priorität hat für mich, die Schulwege für die Kinder sicher zu machen und somit die Schulwegpläne bzw. die sich daraus ergebenden Strecken.	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 voranreibt. 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.	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.
2. Finanzielle und personelle Ressourcen	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.	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.	Für 2024 stehen noch Restmittel zur Verfügung. Drüber hinaus sind Förderanträge gestellt, deren Bewilligung noch aussteht. Auf Dauer muss die personelle Ausstattung für das Thema Radverkehr in der Verwaltung erhöht werden.	Sie Fragen wie schnell die im Verkehrsentwicklungsplan benannten Projekte umgesetzt werden. Herr Geisen, Sie waren lange genug selbst bei der Stadtverwaltung tätig um zu wissen, dass es am Ende immer um Geld und personelle Ressourcen geht. Viele Projekte sind nur umsetzbar, wenn der Bund/das Land entsprechende Förderungen bereitstellt. Dazu ein Beispiel: Sie fragen nach Radfahrstreifen in der Andernacher Str. Hier fehlt der Förderbescheid, und ohne den ist es nicht umsetzbar, so sehr wir es auch alle wollen. Was ich versprechen kann, wir bleiben dran an dem Thema. Am Beispiel der Schlossstraße sehen Sie , das wir das Thema Radverkehr ernst nehmen und bei Neuplanungen wie hier mit berücksichtigen.	Wieviel technisches Personal in der Verwaltung in der Stadtverwaltung für Radwegebau zuständig ist und welche Personalausstattung angestrebt wird, müssen Sie die Stadtverwaltung fragen, die darüber verfügt. Es ist auch von außen schwer für uns zu beurteilen, welche Ausstattung erforderlich ist, um in welcher Zeit das Konzept umzusetzen.	Keine konkrete Aussage	Meines Wissens sollen 500.000 Euro pro Jahr in die Radwege investiert werden. Mehr ist sicherlich immer wünschenswert, aber vermutlich schwierig. Genauso wie mehr Personal, Doch abgesehen von der Finanzierungsproblematik kommt hier noch hinzu, dass es schwierig ist, geeignetes Personal zu finden. Bzgl. der Personalsituation, wie viel für den Radverkehr zuständig sind und wie viele nötig oder auch wünschenswert wären, kann ich so nicht beantworten. Diesbezüglich müsste ich mich in der Verwaltung erkundigen bzw. ich möchte hier schon mal auf Punkt 5) bzw. den Runden Tisch verweisen.	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.	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.
3. Radverkehrsanteil Meilensteine nach 5 Jahren	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.	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.	Dazu liegen uns keine Zahlen vor, aber der Anteil am Radverkehr sollte sich auf jeden Fall deutlich erhöhen.	Keine Aussage	Der Anteil der Radfahrenden im Verkehr ist uns nicht bekannt. Für uns ist das momentan auch weniger entscheidend, da auf jeden Fall dieser Anteil deutlich gesteigert werden muss.	Keine Aussage	Ich habe nur eine Zahl aus 2017, nämlich 6%. Ich weiß nicht, wie hoch der Stand heute ist und kann somit schwer schätzen, wie hoch er in 5 Jahren sein soll. Auch hier würde ich auf Punkt 5) und den Runden Tisch verweisen.	Die Stadt hat bisher noch keine Verkehrszählung von Radfahrern durchgeführt. Diese wäre eine erste Voraussetzung, um planen zu können.	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 zwischen den Stadtteilen, durch Maßnahmen des Radwegebaus und der Verlangsamung des motorisierten Straßenverkehrs deutlich verbessert.
4. Radverkehrsbeauftragter	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.	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.	Die Teilnahme aller am Verkehr beteiligten Personen in ein gutes Verhältnis zu bringen.	Sie hätten sich gewünscht es hätte einen Radverkehrsbeauftragten gegeben, und man spürt Ihr Unverständnis dafür, dass es aus Ihrer Sicht „nur" einen Mobilitätsbeauftragten geben wird. Ich denke aber, es ist der richtige Weg. Nur wenn wir „Verkehrsübergreifend" die Interessen aller Verkehrsteilnehmer im Blick nehmen, können wir für unsere Stadt sinnvolle Lösungen entwickeln und umsetzen. Letztlich braucht es Kompromisse die am Ende allen Verkehrsteilnehmern gerecht werden. Eine einseitige Betrachtung nur aus der Sicht eines Verkehrsteilnehmers ist nicht hilfreich.	Mobilitätsbeauftragte für alle Verkehrsarten sind insofern sinnvoll, als auf diese Weise verschiedene Bedürfnisse besser miteinander koordiniert werden können. Dazu gehört unserer Ansicht nach auch, durch ein moderneres und effektiveres Verkehrsleitsystem Autos möglichst aus dem Kernbereich der Stadt herauszuhalten. Dazu gehört ferner, den ÖPNV zu verbessern. Aber ganz sicher sollten Anreize geschaffen werden, die Stadt eher mit dem Fahrrad zu befahren. Ich selbst z. B. habe nur sehr schlechte Möglichkeiten, von Altwied aus die Innenstadt per ÖPNV oder Fahrrad zu erreichen, obwohl ich lieber das Auto stehen lassen würde.	Keine konkrete Aussage	Tatsächlich empfinde ich die Stelle ein Mobilitätsbeauftragten als passender, denn letztlich benötigen wir ja eine Mobilitätswende weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV), da der am wenigsten nachhaltig ist und viele Ressourcen verbraucht. Und dafür brauchen wir sicher nicht nur den Radverkehr, sondern insbesondere auch den ÖPNV (ergänzt durch Bürgertaxis) – auch hinsichtlich einer älter werdenden Gesellschaft – und selbstverständlich den Fußverkehr.	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.	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.
5. Runder Tisch	Einen Runden Tisch halten wir für ein wenig effektives Instrument und würden uns da eher eine kompakte Struktur mit kurzen Kommunikationswegen vorstellen.	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.	Ja, das wäre hilfreich.	Keine Aussage	Für einen runden Tisch stehen wir immer gerne bereit. Die Realität sah aber bei der Einbindung von Nicht-Papaya-Parteien in den letzten Jahren sehr umgekehrt aus.	Es wäre vermessen, die Etablierung eines regelmäßig stattfindenden Runden Tisches Radverkehr bei einer realistischerweise kleinen Fraktion zu monopolisieren, aber als Kooperationspartner bei einer derartigen Initiative kann mit uns gerechnet werden.	Das ist auf jeden Fall wünschenswert, um Input von außen aus der Bürgerschaft, Verbänden etc. – dazu gehört selbstverständlich auch der ADFC – zu erhalten. Und zudem wäre er auch für die Politik wichtig, denn man – und da nehme ich mich gewiss nicht raus – kann nicht immer und in jedem Themengebiet topinformiert sein. Auch zu einigen der folgenden Fragen kenne ich den entsprechenden Sachstand nicht, müsste mich bei der Verwaltung erkundigen und Anfragen stellen. Als jemand, der gesundheitsbedingt auf das Auto angewiesen ist, fehlt mir zudem sicherlich auch oft der Einblick in die anderen Verkehrsarten. Aus diesen Gründen würde ich einen regelmäßig stattfinden Runden Tisch – sagen wir 2x pro Jahr – außerordentlich begrüßen.	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.	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.
6. Schulwegpläne	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.	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.	Wir sehen auch den dringenden Handlungsbedarf. Unseres Wissens gibt es noch keine Schulwegpläne, aber wir möchten dazu beitragen, dass solche Pläne in der nächsten Wahlperiode erstellt werden.	Keine Aussage	Schulwegpläne für radfahrende Kinder und Jugendliche sind zu begrüßen, bekannt ist uns dazu aber nichts.	Gerade vor Schulen und Kindergärten die Zuwegung einschränken, damit die Kleinen nicht, überspitzt formuliert, von ihren Eltern bis in die Klassenzimmer gefahren werden können. Ein gutes Beispiel, wie man so etwas machen kann, gibt es in Frankreich.	Meines Wissens gibt es bisher keine Schulwegpläne. Ob diesbezüglich konkrete Planungen existieren, ist mir nicht bekannt. Aber die Bedeutung habe ich unter Punkt 1) bereits deutlich gemacht.	Nein, solche Pläne sind nicht erstellt. Bei den Zielen der kinderfreundlichen Stadt sind sichere Radwegeverbindungen für Kinder aber vorgesehen.	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.
7. Fahrradstraßen	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 notwendigsten 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.	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".	Aus unserer Sicht gibt es keinen Hinderungsgrund, dieses sofort umzusetzen, allerdings mit einer entsprechenden Instandsetzung der Straßendecke.	Keine Aussage	Auch das entzieht sich unserer Kenntnis. Wir können immer nur dahin mahnen.	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 sollte selbstverständlich rasch erfolgen, nicht erst, nachdem es einen Todesfall gegeben hat.	Das ist mir nicht bekannt, aber ich sehe ebenfalls die Bedeutung gerade dieser Verbindungen.	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.	Das sind aus unserer Sicht hoch effiziente und schnell umsetzbare Maßnahmen, zumal der vorhandene Straßenzustand in Teilen dieser Straßen ohnehin Sanierung fordert.
8. Fahrradstraße Kurtrierer Straße	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.	Dieser Punkt sollte aus unserer Sicht im zuständigen Ausschuss noch einmal 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.	Wir sehen die Notwendigkeit einer sicheren Radwegeführung in dem genannten Knotenpunkt. Der Einrichtung einer Fahrradstraße stimmen wir zu.	Keine Aussage	Wir begrüßen jede Verbesserung des Radwegesystems, kennen aber auch hier den aktuellen Stand nicht.	Die Anregung der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Kurtrierer Straße im Stadtteil Irlich und der Vorschlag für eine sichere Radverkehrsführung im Knotenpunkt Kurtrierer Straße/Brunnenstraße/Schultheiß-Damen-Straße wird von uns vollumfänglich unterstützt.	Dieses Vorhaben unterstütze ich.	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 Erstehilfemaßnahme angebracht werden oder Warnschilder und Stoppstreifen für den motorisierten Verkehr.	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.
9. Fahrradabstellanlagen	Ein Ergebnis ist uns hierzu noch nicht bekannt. Wir nehmen Ihre Frage zum Anlass bei der Verwaltung nachfragen.	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 Verkehrsknotenunkt Bahnhof ausdrücklich im Rahmen der Debatten hingewiesen haben.	Die Möglichkeit eines Fahrradparkhauses wurde untersucht mit einem abschlägigen Ergebnis. Grundsätzlich gestaltet sich die Kommunikation mit der DB wohl ausgesprochen schwierig. Fahrradabstellanlagen kann es nicht genug geben und sie werden von uns auch immer wieder eingefordert. Außerdem fordern wir die sichere Nutzung des Abstellplatzes, der sich am Gleis 1 auf der Rückseite des Busbahnhofs befindet und der kaum genutzt wird, weil er vermutlich als zu abseitig empfunden wird und die Gefahr von Vandalismus zu groß ist.	Keine Aussage	Auch hinsichtlich der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt sind wir auf die Informationen der Stadt angewiesen und wissen darum nicht mehr als Sie.	Mehr Fahrradständer errichten, aber solche, die auch für Mountainbikes und E-Bikes geeignet sind, am besten auch noch, zumindest in der Innenstadt, mit Ladestationen versehen. Die Möglichkeit prüfen, ob an den Fahrradständern auch Fotovoltaik angebracht werden kann; denn jedes erzeugte kW hilft dem Klima.	Ein Ergebnis und wann eine Umsetzung erfolgen soll, ist mir nicht bekannt, aber auch ich unterstütze entsprechende Abstellanlagen am Bahnhof.	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.	Ein Ergebnis der Untersuchung liegt uns nicht vor und kann möglicherweise nur die Verwaltung beantworten. Aber aus unserer persönlichen Sicht ist eine Umsetz