



## Medieninformation des ADFC Neumarkt

### Wahl-O-Rad des ADFC in Neumarkt: (Kein) Interesse für den Radverkehr?

Mit einem ausführlichen Fragenkatalog hat der ADFC Neumarkt die Kandidierenden für die Oberbürgermeisterwahl zu Ihren Ideen und Wünschen für die Radverkehrsförderung befragt.

Bemerkenswerterweise kam vom amtierenden Oberbürgermeister Thomas Thumann (UPW/FW) keine Antwort. Alle anderen Kandidierenden sprechen sich natürlich für mehr Radverkehr aus, aber die Antworten fallen recht unterschiedlich aus:

Markus Ochsenkühn (CSU) sieht keine Notwendigkeit, die Radfahrenden in Neumarkt besonders zu fördern und verweist in oft unbestimmten Antworten auf die Notwendigkeit, den KFZ-Verkehr nicht zu behindern. Mit dieser Einstellung wird Neumarkt keine bessere Radinfrastruktur erhalten. Es fehlt die Bereitschaft, Konflikte durchzustehen, um bessere Radwege und Abstellanlagen zu bauen.

Matthias Sander (SPD) erkennt die Mängel der aktuellen Radverkehrsanlagen und will Verbesserungen insbesondere in der Innenstadt durchsetzen, wobei eine drastische Geschwindigkeitsbegrenzung (20 km/h-Zone) helfen soll.

Marco Winkler (Die Linke) sieht die Notwendigkeit, den KFZ-Verkehr einzugrenzen und wünscht sich Lösungen, die nicht nur den Radverkehr, sondern auch andere im Straßenbild vernachlässigte Gruppen, wie Menschen mit Handicap und Senioren, berücksichtigen.

Ira Hörndler (FDP) wünscht sich eine Radverkehrsförderung mit Pull- und Push-Maßnahmen, d.h. mit positiven und negativen Anreizen. Dazu gehören auf der einen Seite schnellere Routen für den Radverkehr und bessere Abstellanlagen, auf der anderen Seite aber auch die Verknappung des öffentlichen Parkraums oder die Einführung von Einbahnstraßen, um mehr Platz für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) zu gewinnen.

Sehr bedenklich findet es ADFC-Vorstandsmitglied Jürgen Hübner, dass nicht alle Kandidierenden die klare Einhaltung der aktuellen Vorschriften und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen befürworten. Wie will man von den Radfahrenden regelkonformes Verhalten erwarten, wenn schon Radwege und Kreuzungen regelwidrig geplant oder gebaut werden, fragt auch Olaf Böttcher, ebenfalls ADFC-Vorstandsmitglied und Referent für Sicherheit, Ordnung und Verkehr im Neumarkter Stadtrat.



Einzelheiten wie den vollständigen Fragebogen und die Antworten der Kandidierenden finden Sie auf der Website des ADFC Neumarkt unter <http://www.adfc-neumarkt.de/>

Mit freundlich klingelnden Radl-Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ulf Hoyer'.

i.a. des Vorstandsteams



## Analyse der Rückmeldungen

Mit 15 Fragen zu den Grundsätzen der kommunalen Fahrradförderung und zu einzelnen in Neumarkt anstehenden Projekten des Straßenbaus hat sich der ADFC an die fünf Kandidierenden für die Oberbürgermeisterwahl am 8. Oktober gewandt. Leider haben nur vier davon geantwortet. Vom amtierenden Oberbürgermeister Thumann kam keine Antwort.

Alle Fragen und die Antworten der Kandidierenden können in voller Länge auf <https://www.adfc-neumarkt.de> eingesehen werden.

*Bereits vor vielen Jahren wurden im Integrierten Gesamtverkehrsplan 2013 auch Aussagen zum Radverkehr getroffen, an die sich die Stadt Neumarkt halten will: "(...) Berücksichtigung aller Verkehrsmittel mit gleicher Priorität kann demzufolge nicht bedeuten, dass der Kfz-Verkehr – der selbstverständlich auch positiv weiter zu entwickeln ist – mit gleicher Intensität gefördert wird wie beispielsweise der Radverkehr. Es geht vielmehr darum, alle Verkehrsmittel auf gleiches Niveau zu heben und ihnen den gleichen Stellenwert im Verkehrsgeschehen einzuräumen, den der Kfz-Verkehr bereits heute innehat." (Integrierter Gesamtverkehrsplan 2013 Kurzfassung, Seite 1)*

*1. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass auch im Stadtgebiet Neumarkt Radverkehr, Fußverkehr und motorisierter Individualverkehr gleichberechtigt sein sollen und mit gleichem Aufwand (d.h. auch Kostenaufwand) berücksichtigt werden?*

In der ersten Frage wird nach der Gleichberechtigung und gleichen Förderung des Radverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsarten (Fußverkehr, öffentlicher Personenverkehr, Kfz-Verkehr) gefragt. Natürlich will jeder den Radverkehr gleichberechtigt zu den anderen Verkehrsteilnehmern sehen, aber die Nuancen in den Antworten zeigen woher der Wind weht. Der CSU-Kandidat Ochsenkühn verweist - wie zu erwarten - auf die notwendige Förderung aller Verkehrsarten und nimmt den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht aus. Frau Hörndler bringt gleich mit einem Allgemeinplatz die Kosten ins Spiel: „...nicht der Meinung, dass nur teure Lösungen gut sind. ...“. Marco Winkler möchte „...die Freiheit schaffen, nicht Auto fahren zu müssen“.

*"Ein weiteres Ziel ist die Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung und des Schadstoffausstoßes. Hier gilt es, die Menschen zum Umdenken anzuregen und möglichst viel Kfz-Verkehr auf alternative Verkehrsmittel zu verlagern." (Integrierter*



*Gesamtverkehrsplan 2013 Kurzfassung, Seite 2)*

*2. Werden Sie sich dafür einsetzen, den motorisierten Individualverkehr möglichst zu reduzieren um Schadstoffausstoß zu verhindern; Ressourcenverbrauch zu mindern und dem Klimawandel zu begegnen?*

Auch wenn gar nicht nach Verboten gefragt wurde, werden solche von Herrn Ochsenkühn und Frau Hörndler ungefragt abgelehnt. Herr Ochsenkühn will auch nur ineffektive Pull-Maßnahmen. Frau Hörndler immerhin auch Push-Maßnahmen, wie eine verminderte Attraktivität der Innenstadt für den MIV. Die Verbesserung der Radinfrastruktur werden dafür von Hörndler, Winkler und Sander gefordert.

*Bisher sieht der Integrierte Gesamtverkehrsplan für Radfahrende die Einrichtung von Radfahrstreifen in Mindestbreite (nach ERA) vor (Integrierter Gesamtverkehrsplan 2013 Kurzfassung, ab Seite 9). Solche schmalen Radfahrstreifen werden selten genutzt und die Radfahrenden weichen auf andere Flächen aus. Einladende und von den Radfahrenden dann auch genutzte Wege sind vom motorisierten Verkehr abgetrennte Strecken (Radwege oder geschützte bikelanes) mit Breiten von 2 bis 2,5 Metern. (Siehe Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ des Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2022)*

*3. Werden Sie sich für eine einladende Radinfrastruktur in Neumarkt einsetzen, wie es in der Broschüre des Bundesministeriums empfohlen wird mit Radwegen im Seitenraum in Regelbreite nach den jeweils aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)?*

Als nächstes fragt der ADFC, ob in Neumarkt auch einladende Radinfrastruktur geschaffen werden soll und diese Wege auch regelkonform ausgestaltet werden sollen. Hierzu gibt es eine aufschlussreiche Publikation aus dem Bundesverkehrsministerium (Einladende Radverkehrsnetze, Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“, BMDV 2022) und die ERA.

Herr Ochsenkühn lehnt deren Bedeutung für Neumarkt glatt ab: („... *sehen nicht die örtliche Situation in Neumarkt.*“)! Herr Sander möchte „wo es der Verkehrsraum hergibt, „... *den Ausbau der Radwege so gestalten, dass diese den aktuellen Normen und Vorschriften entsprechen*“. Auch Herr Winkler und Frau Hörndler bestätigen nicht, Radwege nur nach den anerkannten Regeln und Vorschriften bauen zu wollen. Ochsenkühn, Sander und Winkler sprechen ausdrücklich von Kompromissen, die da zu machen seien.

Ehrlicher ist da schon Frau Hörndler, die in ihrer ausführlichen Antwort so verstanden wird, dass lieber gar keine als schlechte Radwege gebaut werden sollten und auf die Möglichkeit verweist, den Radverkehr über wenig befahrene Straßen der Stadt zu leiten.



Es ist schon erstaunlich, dass für Radverkehrsanlagen die Vorschriften offensichtlich nicht ernst genommen werden. Da muss man sich nicht wundern, wenn auch die Fahrradfahrenden das Gleiche tun!

*Die Neumarkter Altstadt ist für Radfahrende geprägt durch einen fast durchgängig ungeeigneten Straßenbelag, fehlende Radabstellanlagen und Behinderung eines zügigen Vorankommens insbesondere durch ein- und ausparkende Fahrzeuge in der Oberen und Unteren Marktstraße. Es gibt gute Beispiele, auch in denkmalgeschützten Stadtvierteln, wo neben dem Kopfsteinpflaster für Radfahrende geeignete Wege gepflastert wurden, ohne das Gesamtbild zu beeinträchtigen. Auch Radabstellanlagen können problemlos Anforderungen an Stadtbild und Funktionalität gleichzeitig erfüllen.*

*4a. Werden Sie sich für geeignete und DIN- bzw. Empfehlungs-konforme Abstellanlagen in ausreichender Menge in der Neumarkter Innenstadt einsetzen?*

Die Frage, ob neue und ausreichend Abstellanlagen für Fahrräder DIN-gerecht ausgestaltet werden sollen, beantworten Hörndler und Sander eindeutig mit ja. Ochsenkühn relativiert und will das nur da machen, „wo es praktikabel und umsetzbar ist.“ Herr Winkler weicht etwas ab und wünscht sich insgesamt eine sozialorientierte Neugestaltung der Neumarkter Innenstadt.

*4b. Unterstützen Sie die Einrichtung einer geschützten Fahrradparkgarage mit offenen und Zugangs-kontrollierten Abstellplätzen im neu zu gestaltenden Areal um das Hochschulgebäude und die Abtsdorfer Gasse?*

Das wird von der Neumarkter SPD und Herrn Sander eindeutig unterstützt. Herr Ochsenkühn kann sich unter einer Fahrradparkgarage offensichtlich nichts vorstellen, Frau Hörndler bevorzugt die Nutzung leerstehender Gebäude und Herr Winkler meint, dass die neue Tiefgarage auch für Radabstellplätze genutzt werden sollte.

*4c. Unterstützen Sie die Einrichtung von Fahrradboxen insbesondere für Radtouristen, in denen Fahrräder auch mit Gepäck während des Aufenthaltes in Neumarkt sicher untergebracht sind?*

Herr Sander hält Fahrradboxen am Bahnhof für sinnvoll. Herr Winkler schlägt sogar zusätzliche, interessante Standorte vor. Frau Hörndler will die Fahrradboxen in ein



Fahrradparkhaus integrieren. Herr Ochsenkühn kann sich so etwas am Volksfestplatz vorstellen mit der Einrichtung eines Pendelbusverkehrs.

*Die Einrichtung von guten Radverkehrsanlagen braucht natürlich auch Platz, der gerade im Innenstadtbereich nicht unbegrenzt zur Verfügung steht. Raum dafür muss an anderer Stelle genommen werden. Hier stehen wenige Grünflächen, Verkehrswege anderer Verkehrsteilnehmer und Flächen des ruhenden Verkehrs zur Verfügung.*

*5. Sind Sie bereit, solche Flächen zugunsten der Radverkehrsanlagen umzuwidmen, insbesondere auch dann, wenn Fahrbahnbreiten reduziert oder Parkplätze aufgegeben werden müssen?*

Das kommt darauf an schreibt Herr Ochsenkühn. In seiner Antwort dazu möchte Herr Winkler die angesprochenen Flächen eher umverteilt als aufgegeben wissen. Und Herr Sander will das gerne tun, wenn es nicht zu Behinderungen des PKW-Verkehrs kommt. Frau Hörndler spricht explizit an, dass das Parken auf den öffentlichen Straßen unattraktiver gestaltet werden muss und fordert dafür auch eine Nutzungsgebühr.

*6. Werden Sie sich als Oberbürgermeister dafür einsetzen, dass im Haushalt der Stadt Neumarkt der Radverkehr einen eigenen Titel bekommt, damit auch hier die Unterstützung des Radverkehrs deutlich wird?*

Frau Hörndler hält das Geld nicht für das wesentliche Problem und sieht daher hier keine Priorität. Herr Sander und Herr Winkler unterstützen diese Forderung auch aus Gründen der Haushaltstransparenz. Herr Ochsenkühn meint, dass durch einen eigenen Haushaltstitel die Unterstützung des Radverkehrs nicht deutlich werden würde.

*7. Sind Sie bereit, dem Vorbild anderer Städte zu folgen und zusammen mit der Stadtverwaltung, den Teilnehmenden am Jour Fixe Radverkehr, dem Referenten des Stadtrates für Sicherheit, Ordnung und Verkehr und anderen interessierten Gruppen einen verbindlichen Maßnahmenplan zu erstellen, in dem die Radverkehrsprojekte mit Dringlichkeit, Zeitrahmen und Kosten festgelegt werden?*

Dies wird von Herrn Ochsenkühn, Herrn Winkler und Herrn Sander unterstützt. Frau Hörndler fehlen dazu konkrete Angaben, wie so etwas aussehen soll und mahnt die Einbeziehung der demokratischen Gremien wie den Verkehrsausschuss an..



*8. Werden Sie den Radverkehrsbeauftragten der Stadt Neumarkt so einsetzen, wie es in dem Merkblatt der AGFK Bayern (siehe Anlage) vorgesehen ist und ihn dementsprechend bei allen Belangen der Stadtplanung und der Verkehrsplanung mit einbeziehen und dessen Anregungen berücksichtigen?*

Da sind praktisch alle dafür, Herr Sander möchte dessen Anregungen immer im Stadtrat sehen. Offensichtlich ist die Problematik aber nicht von allen erkannt.

*9. Werden Sie sich, wie es in anderen Städten schon etabliert ist; für eine Stellplatzsatzung der Stadt Neumarkt einsetzen, die für Fahrräder, Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern bei öffentlich und privat genutzten Gebäuden ausreichend Stellplätze vorsieht und, wie bereits früher von der Stadtverwaltung vorgeschlagen, die Zahl der erforderlichen Stellplätze erhöht, um den Parkdruck von öffentlichen Straßen und Plätzen zu nehmen?*

Hier gibt es nur von Herrn Winkler eine eindeutige Zustimmung. Die anderen sehen eher gebäudeindividuelle Lösungen und Frau Hörndler warnt vor leeren und teuren Tiefgaragen und möchte lieber das Parken im öffentlichen Raum verteuern. Zusätzlich sollte die Stellplatzablässe auf die tatsächlichen Kosten erhöht werden.

#### *Modernisierung Bahnübergang Ingolstädter Straße*

*10. Werden Sie sich als Oberbürgermeister dafür einsetzen, dass wie im aktuell gültigen Bebauungsplan vorgesehen, der östliche Teil der Siemensstraße für den Kraftverkehr geschlossen wird, um so eine Umweg-freie Führung des Radverkehrs an diesem Knotenpunkt zu ermöglichen?*

Während Herr Ochsenkühn auf die Beschlusslage im Stadtrat verweist und keine andere, fahrrad- und fußgängerfreundliche Lösung sieht, halten Frau Hörndler und Herr Sander die aktuelle Planung für inakzeptabel bzw. eine Fehlplanung. Herr Winkler besteht auf der Verwirklichung des gültigen Bebauungsplanes, so dass der Bahnübergang noch einmal überplant werden sollte.

#### *Rahmenplan Ingolstädter Straße*

*11. Werden Sie sich als Oberbürgermeister der Stadt Neumarkt dafür einsetzen, bei der Instandsetzung der nördlichen Ingolstädter Straße den Radverkehr in*



*Regelbreite im Seitenraum zu führen, damit hier die Voraussetzungen für eine einladende Radverkehrsstruktur gegeben sind?*

„Grundsätzlich sollte eine optimale Struktur für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen werden“ schreibt Herr Ochsenkühn. Frau Hörndler schlägt alternativ die nur auf halber Strecke parallel verlaufende Gießereistraße als Fahrradrouten/-straße vor.

### *Zweirichtungsradswege*

*12. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass wie im Integrierten Gesamtverkehrskonzept vorgesehen, die Stadt Neumarkt auf alle Zweirichtungsradswege (z.B. Freystädter Straße, Amberger Straße, Rittershofer Straße) verzichtet, da diese die gefährlichste Führung des Radverkehrs sind? (Integrierter Gesamtverkehrsplan Seite 9)*

Frau Hörndler hat für diese Forderung aus dem Gesamtverkehrsplan kein Verständnis. Herr Sander stimmt der Forderung zu. Herr Winkler fordert für Zweirichtungsradswege ausreichend Breiten und gefahrenfreies Fahren. Herr Ochsenkühn will auf örtliche Gegebenheiten Rücksicht nehmen.

### *Radverkehrskonzept, Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Hauptrouten des Radverkehrs*

*13. Befürworten Sie dort, wo für Hauptrouten des Radverkehrskonzeptes keine ausreichend einladenden Radwege eingerichtet werden können, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h?*

Herr Ochsenkühn antwortet ausweichend und will erst genaueres wissen. Ebenso Frau Hörndler. Herr Winkler befürwortet die 30km/h-Geschwindigkeit auf allen Nebenstraßen und Hauptverkehrsadern, wenn dort nicht ausreichend Platz für den Radverkehr ist. Herr Sander befürwortet eine 30km/h-Begrenzung auf allen Nebenstraßen und in Wohngebieten.

### *Radverkehr in der Altstadt*

*14. Befürworten Sie eine 20 km/h-Zone in der Neumarkter Altstadt, insbesondere in der Oberen und Unteren Marktstraße?*





Herr Ochsenkühn lehnt dies ab. Herr Sander würde dagegen sogar noch weiter gehen. Frau Hörndler sieht die Lösung eher in der Begrenzung der Durchfahrtsmöglichkeiten und der Parkplätze und meint zusammen mit Herrn Winkler und Herrn Sander, dass eine Umgestaltung der Innenstadt und der Fußgängerzone dringend ist

### *Sanierung Innenstadt und Fußgängerzone*

#### *15. Planen Sie als Oberbürgermeister die Sanierung der Oberen und Unteren Marktstraße mit Ausweitung der Fußgängerzone in Ihrer nächsten Amtsperiode?*

Herr Ochsenkühn antwortet vorsichtig und beschreibt keine Idee, wie sich die Marktstraße weiter entwickeln soll. Ebenso Herr Sander, der will die Planung stetig vorantreiben, sich aber nicht auf einen Zeitrahmen festlegen. Frau Hörndler hat präzise Vorstellungen für die Umgestaltung mit Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und zu Radwegen, sowie Erweiterungen der Fußgängerzone. Herr Winkler will ebenfalls eine Ausweitung der Fußgängerzone, bessere Radinfrastruktur und vor allem eine barrierefreie Oberfläche.

### **Fazit:**

Keinerlei Interesse scheint der amtierende Oberbürgermeister Thumann an einem Austausch mit dem ADFC zu haben. Wahrscheinlich ändert sich mit ihm kaum etwas an der wenig fahrradfreundlichen Kommunalpolitik der letzten Jahre.

Von Herrn Ochsenkühn kommen eher unbestimmte, abwägende Antworten, die sicherlich nicht zu einer umweltfreundlichen Stadtpolitik und Förderung des Umweltverbundes führen werden. Insbesondere fehlt hier der Wille, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückzudrängen.

Herr Sander antwortet knapp und solide. Er sieht die Mängel der aktuellen Radinfrastruktur, befürwortet eine bessere Radinfrastruktur, einen Maßnahmenplan zur Radverkehrsförderung und auch einen eigenen Haushaltstitel für diese Maßnahmen.

Herr Winkler lässt sein sozialpolitisches Engagement deutlich erkennen. Mehr Radverkehr - ja auf alle Fälle, aber auch Behinderte und sozial benachteiligte Menschen dürfen nicht zu kurz kommen.

Frau Hörndler hat die ausführlichsten und viele interessante Antworten gegeben. Keine Vorschriften, aber verminderte Attraktivität des Verkehrsraumes in der Neumarkter Innenstadt für den MIV. Ausbau von Radverkehrshaupttrouten auf anderen Strecken als den KFZ-Verkehrsrouten erscheinen absolut diskussionswürdig. Man erkennt aber auch



die routinierte Radfahrerin, der manchmal das Verständnis für weniger sportliche oder geübte Radfahrende (Motto Radfahren von 8 – 80!) zu fehlen scheint.