

Dr. Ira Hörndler  
Dientzenhoferstr. 9  
92318 Neumarkt  
Tel.: 0170 8117505

ADFC Neumarkt

Neumarkt, 27.8.2023

Sehr geehrte Damen und Herren,  
lieber Olaf,

Zu den Wahlprüfsteinen des ADFC Neumarkt zur OB-Wahl 2023 nachfolgende meine Antworten/Stellungnahmen:

**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?**

**Antwort:**

Für eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer werde ich mich definitiv einsetzen, bin allerdings nicht der Meinung, dass nur teure Lösungen gut sind. Oftmals geht es nur um eine andere Aufteilung des Straßenraums oder kreative Ideen und nicht um mehr Geld.

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

**Antwort:**

Auch für die Reduktion des MIP werde ich mich einsetzen, allerdings nicht primär über Verbote sondern über Anreize und marktwirtschaftlich Instrumente. Ich würde den MIP also nicht verbieten, aber (für gesunde Menschen, die gut zu Fuß/zu Rad sind) unattraktiver machen und gleichzeitig attraktive Alternativen schaffen. Bsp: Einfahrt in die Marktstraße zwar beibehalten aber als Einbahnstraße, sodass Raum für einen breiten Radweg (und breitere Fußgängerbereiche ist). Zusätzlich das Parken am Markt verteuern und dafür autonom fahrende Busse kreuz und quer durch die Altstadt fahren lassen, die die Menschen von A nach B (auch von Parkhäusern zu den Geschäften) bringen.

**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 der jeweils aktuellen ERA?**

**Antwort:**

Als passionierte Radfahrerin liegt mir natürlich an einer einladenden Radinfrastruktur und bevor man so schmale Radstreifen, wie in der Bahnhofstraße macht (und dann auch noch zwischen Parkenden Autos und dem MIP), kann man es auch gleich lassen. Auch hier bin ich allerdings nicht ganz konform mit der Vorstellung, die Sie offenbar haben: separate Radwege finde ich sowohl im Alltag, also auch mit dem Rennrad keine wirklich gute Lösung: man muss als Radler ständig über Bordsteine und wird von den Autos, die aus den Seitenstraßen einfahren, als Verkehrsteilnehmer nicht ernst genommen. Ich weiß natürlich, dass das subjektive Sicherheitsempfinden auf getrennten Radwegen höher ist und für Menschen, die unsicher und langsam radeln, sind sie vielleicht auch wirklich sicherer, ich gehöre aber zu den Radlern, die spätestens beim 3. Bordstein dann doch lieber auf der Straße fahren und halte diese separaten Radwege deshalb für kein Allheilmittel. Auch meine ich nicht, dass jede Straße unbedingt radfreundlich werden muss. Beispiel Maria-Hilf-Straße: die lässt sich wunderbar vermeiden, wenn man über die Zimmererstraße auf der einen oder die Saarlandstr etc. auf der anderen Seite fährt. Da wäre es m.E. sinnvoller, aus diesen Parallelstraßen (die ohnehin wenig befahren werden) Fahrradstraßen zu machen anstatt einen Radweg auf der Maria-Hilf-Straße zu fordern. Und solche Beispiele gibt es einige.

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

Ja, definitiv

**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?****Antwort:**

Für HS und Musikschule sollte der Bedarf natürlich dort gedeckt werden, für Touristen fände ich allerdings ein Fahrradparkhaus in einem leer stehenden Laden viel sinnvoller als dafür ein neues Gebäude zu errichten.

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

Auch die würde ich in „meinem“ Fahrradparkhaus in einer Leerstandsfläche unterbringen wollen.

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

Ja, wobei es mir ohnehin ein Anliegen ist, das Parken auf der Straße unattraktiver zu machen. Es gibt viel zu viele Autos, die eigentlich nicht benötigt werden. Wäre es nicht so billig, sie herumstehen zu lassen, würde der eine oder die andere evtl. doch darüber nachdenken, auf das (Zweit)auto zu verzichten. Diese Autos nehmen enorm viel (Stadtraum) in Anspruch, es ist für mich wirklich nicht nachvollziehbar, dass das immer noch nahezu kostenlos gestattet wird (wobei ich natürlich weiß, dass da erst der Freistaat tätig werden muss, bevor man auf kommunaler Ebene die echten Kosten berechnen kann).

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

**Antwort:**

Ganz ehrlich: ich glaube nicht, dass Geld das Problem ist und halte das deshalb nicht für wirklich oberste Priorität. Aber vielleicht irre ich mich in dem Punkt auch.

**7. Sind Sie bereit, dem Vorbild anderer Städte zu folgen und zusammen mit der Stadtverwaltung, den Teilnehmenden am Jour Fix 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?**

**Antwort:**

Leider schreiben Sie nicht, auf welche Städte Sie sich beziehen, sodass ich nicht nachlesen konnte, wie das konkret gehen soll. Ich habe deshalb folgende Fragen/Anmerkungen in diesem Zusammenhang:

- Warum soll der Verkehrsausschuss nicht einbezogen werden und kann so etwas überhaupt verbindlich festgelegt werden, wenn außer dem Verkehrsreferenten keine gewählten Volksvertreter dabei sind?
- Wenn es ein echter Plan werden soll, der auf Längerfristigkeit angelegt ist, wüsste ich nicht, wie dort Kosten festgelegt werden sollen. Es weiß doch heute niemand, was eine Maßnahme in 5 Jahren kosten wird?
- Ich halte auch eine verbindliche Festlegung von Maßnahmen, die erst in einigen Jahren umgesetzt werden sollen, nicht für sinnvoll. Wer hätte vor 15 Jahren gedacht, wie viele Menschen im Alltag Rad fahren, seit es E-Bikes gibt sodass es heute einen Bedarf an „Radschnellwegen“ gibt! Wir wissen alle nicht, wie sich das Radfahren im Alltag weiter entwickelt. Wenn man jetzt verbindlich festlegt, wie die Radinfrastruktur sich in den nächsten 10 oder 15 Jahren entwickeln soll, könnte das irgendwann so aus der Zeit gefallen sein, wie heute der Ausbau der B299, der vor vielen Jahren „verbindlich festgelegt“ wurde.

**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?**

**Antwort:**

Sehr gerne.

**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?**

**Antwort:**

Nein! Wie schon oben geschrieben, hat es für mich oberste Priorität, den ruhenden Verkehr auf den Straßen zu reduzieren. Aus meiner Erfahrung kann ich aber nur davon abraten, das über eine Erhöhung des Stellplatzschlüssel zu versuchen. Ich kenne ganze Tiefgaragen, die leer stehen, weil entweder versucht wurde, an den Kosten der TG zu sparen mit dem Ergebnis, dass dort kaum einer sein Auto parken kann/will (Doppelparker etc) oder die Stellplätze so teuer vermietet werden, dass viele (Mieter)haushalte sich dagegen entscheiden, den zur Wohnung gehörenden Stellplatz anzumieten und ihr Auto lieber auf die Straße stellen.

Die Tiefgarage ist mit das Teuerste bei einer neuen Wohnanlage. Noch größere Tiefgaragen zu bauen, verteuert das Wohnen also weiter und kann auch keine Lösung für die Verkehrswende sein. Was machen Sie mit den riesigen Tiefgaragen, wenn – was ja zu hoffen wäre – es irgendwann weniger Autos gibt?

Wesentlich sinnvoller ist es, das Parken im öffentlichen Raum zu verteuern oder an manchen Straßen auch zu verbieten, um einen Anreiz zu schaffen, wenig genutzte Autos abzuschaffen und / oder auch einmal auf das Auto zu verzichten, wofür es schon hilfreich ist, wenn man ein paar Meter laufen muss, um zu seinem Auto zu kommen.

Sinnvoll fände ich es allerdings, die Ablöse auf die tatsächlichen Kosten zu erhöhen und die Ablösebeträge dann auch tatsächlich zu nutzen, um Parkraum zu schaffen. Dafür könnte ich mir begrünte Parkpaletten als Quartiersgaragen vorstellen.

**10. Werden Sie sich als Oberbürgermeisterin 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?**

**Antwort:**

Jedenfalls muss der Radverkehr umwegfrei geführt werden und ich halte die neue Planung für inakzeptabel. Ob man allerdings für eine umwegfreie Führung des Radverkehrs zwingend den alten B-Plan aus 2002 umsetzen muss und ob in der Siemenstraße ein Fuß- und Radweg benötigt wird, halte ich allerdings nicht für ausgemacht. Da würde ich lieber noch Alternativen prüfen.

**11. Werden Sie sich als Oberbürgermeisterin der Stadt Neumarkt dafür einsetzen, bei der Instandsetzung der nördlichen Ingolstädter Straße den Radverkehr in Regeltbreite im Seitenraum zu führen, damit hier die Voraussetzungen für eine einladende Radverkehrsstruktur gegeben sind?**

**Antwort:**

Bei der Ingolstädter Straße frage ich mich zunächst, ob es nicht - ähnlich wie in der Maria-Hilf-Straße – Alternativen zu einem Radweg auf der Straße gibt. Für die Radler, die von/zum ASV Zentrum bzw. den Spielplatz wollen, besteht mit der Erzgießereistraße eine sehr autoarme Parallelstraße (die man evtl. zur Fahrradstraße machen könnte)

Für diejenigen, die Richtung FOS/Berufsschule/Bionorica wollen, hat Jan Gründer vor einiger Zeit in einem Leserbrief einen Radweg neben der Bahnlinie vorgeschlagen (also neben der Bahn unter der Brücke durch). Ich hatte damals versucht herauszufinden, ob das wirklich realisierbar ist, konnte das aber nicht abschließend klären. Wenn das ginge, wäre es aber auf jeden Fall eine Maßnahme, die ich angehen würde.

Bleiben „nur“ die Radler, die Richtung Pfeleiderer/Hasenheide wollen. Für die wäre natürlich eine Radweginfrastruktur in Regelbreite wünschenswert. Die Brücke wird aber wohl nicht breiter, sodass man sehen muss, ob das durchgängig möglich ist. Auf der Straße nach der Brücke, sollten aber auf jeden Fall Radwege in Regelbreite vorgesehen werden, schon weil die geplanten Nutzungen mehr Radverkehr erwarten lassen.

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

Diese Forderung überrascht mich wirklich. Ich fahre die von Ihnen angesprochenen Radwege sehr häufig (v.a.mit dem Rennrad raus aus der Stadt und wieder zurück) und hatte noch nie eine gefährliche Situation dort. Ganz im Gegenteil finde ich gerade die angesprochenen Radwege besonders angenehm zu fahren und schlage für die Marktstraße tatsächlich sogar einen neuen Zweirichtungsradweg vor. Ich bin immer bereit, meine Meinung zu revidieren, wenn jemand gute Argumente hat, aber Stand heute werde ich mich aus genannten Gründen sicherlich nicht gegen Zweirichtungsradwege positionieren. Das würde ja auch den Radweg zwischen Bionorica und Hasenheide und sogar den zwischen der Hasenheide und Sengenthal (alte B299) betreffen. Kann ich wirklich nicht nachvollziehen.

**(Integrierter Gesamtverkehrsplan Seite 9)**

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

Wenn ich nichts übersehen habe, ist das überall, wo der Gesamtverkehrsplan Tempo 30 vorgesehen hat, schon umgesetzt? Bevor ich die Frage beantworte, müsste ich wissen, um welche Straßen es geht. Wie oben schon geschrieben, fände ich es auf manchen Routen besser, den Radverkehr über Parallelstraßen zu führen und die als echte Fahrradstraße auszuweisen, als alle Straßen „halb“ fahrradfreundlich zu machen.

**14. Befürworten Sie eine 20 km/h-Zone in der Neumarkter Altstadt, insbesondere in**

## **der Oberen und Unteren Marktstraße?**

### **Antwort:**

Mein Konzept wäre ein anderes. Das habe ich zuletzt der Mittelbayerischen vorgestellt und füge das der Einfachheit halber bei. Eine Beschränkung auf 20 km/h ist m.E. reine Symbolpolitik. Schneller wird dort schon heute selten gefahren und der Belag und v.a. die aus beiden Fahrtrichtungen in Parkplätze auf beiden Straßenseiten einparkende Autos sind ein größeres Problem als die Geschwindigkeit.

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

### **Antwort:**

Dazu meine beigefügte Stellungnahme mit Plan, wie an die MZ verschickt.

### **Abschließende Anmerkungen:**

1. Auch wenn ich viel Rad fahre und deshalb zu vielen Themen betreffend den Radverkehr eigene Erfahrung und eine dezidierte Meinung habe, ist mir klar, dass andere Personen andere Bedürfnisse und Vorstellungen haben. Gerne bin ich immer bereit, mich von guten Argumenten überzeugen zu lassen. Sollte ich Oberbürgermeisterin werden, diskutieren wir also gerne auch weiter über die Themen, bei denen wir unterschiedlicher Ansicht sind.

2. Etwas verwundert bin ich, dass die Kreuzungen bei Ihnen offenbar überhaupt keine Rolle spielen. Viel gefährlicher als Zweirichtungsradwege sind nach meiner Erfahrung viele Kreuzungen, u.a. die Lammsbräu Kreuzung, die noch dazu (wie alle Kreuzungen mit dieser Gestaltung) den Radfahrern zumutet, immer 2 Ampelschaltungen für Linksabbiegen zu brauchen. Mir wären Kreuzungen, die nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Radverkehrs im Blick haben, ein großes Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

Ira Hörndler