

Bitte erläutern Sie in Ihren Antworten jeweils, wie Sie Ihre Vorstellungen von Maßnahmen für den Radverkehr im Alltag umsetzen wollen.

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?**

Ja, ich werde mich nachdrücklich dafür einsetzen, dass im Stadtgebiet Neumarkt eine gleichberechtigte Berücksichtigung von Radverkehr, Fußverkehr, dem ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr gewährleistet wird. Gerade mit Blick auf die Bedürfnisse und Interessen aller Bürger:innen ist es notwendig Maßnahmen umzusetzen die 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?**

Ja und zwar nicht allein dafür sondern eben auch um allen, also auch Menschen mit Behinderung, Personen mit Rollator oder Kinderwagen, jene die nicht Auto fahren können, die zu jung dafür sind oder die einfach nicht wollen und allen denen der nachkommenden Generation, jetzt die gleichen Möglichkeiten der Beförderung zu bieten.

--

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 der jeweils aktuellen ERA?

Grundsätzlich sollte dies unser Ziel sein vor allem auf viel befahrenen Straßen oder Straßen mit Schwerlastverkehr. Leider wird sich das aber nicht überall umsetzen lassen, gerade in enger Bebauung in Kombination mit den Wegen des ÖPNVs. Hier müssen wir auf Kompromisse setzen.

--

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?

Im Zuge der sozialorientierten Neugestaltung der Innenstadt muss gerade die Fahrradinfrastruktur mitgedacht und umgesetzt werden. Dies nicht nur für die Bürger:innen die dann in großer Zahl die Innenstadt als Aufenthalt und Treffpunkt nutzen sondern auch für Gäste die dann ebenso die Einzelhandelsstruktur besser beleben als zwei oder drei Parkplätze es je könnten. Dazu gehört auch die Schaffung von Abstellanlagen.

--

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?

Dafür eignet sich mit etwas Umbau die erweiterte Tiefgarage an genau dieser Stelle. Entsprechend sollten hier Bereiche für Fahrräder verwendet und gestaltet werden. Zusätzlich muss die Beschilderung angepasst werden sodass diese Abstellmöglichkeit auch gut gefunden wird.

--

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

Ja, und fällt für mich auch in die Antwort unter 4a. Gleichzeitig müssen wir die Gestaltung über die Innenstadt hinaus denken. So bieten sich Fahrradboxen am Gelände an der Freystädter Straße neben den Kanal an, sowie im LGS-Gelände, beim Parkplatz des Johanneszentrum und beim Stadtpark.

--

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?

Aufgegeben ist das falsche Wort. Umverteilt wäre besser.

Wir dürfen nicht vergessen, dass über Jahrzehnte hinweg Grünflächen und Flächen für den ÖPNV, Radfahrende und Fußgänger:innen zugunsten des Autoverkehrs aufgegeben wurde. Gleiches sehen wir aktuell beim Umbau der Kreuzung an der Freystädter Straße oder der B299. Um eine gleiche Benutzung für alle zu ermöglichen und gerade in Hinblick auf die regelmäßigen und sehr hohen Investitionskosten die durch den Individualverkehr entstehen ist das eine nachhaltige Investition in die Zukunft.

--

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?

Auch um mehr Transparenz bei den Ausgaben zu schaffen bietet es sich an Investitionen in den Radverkehr, aber nicht nur da, im Haushaltsplan deutlich zu kennzeichnen. Die Bürger:innen dürfen gerne sehen wie ganz konkret ihre Gelder investiert werden und wohin Geld fließt was ggfs. „unverständlich“ wirkt. Entsprechend muss sich die Stadt dann erklären und Wege zur Verbesserung aufzeigen wenn diese notwendig sind.

--

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?

Ja, dies läuft in Sinne meiner Veränderung des politischen Stils der Neumarkter Stadtverwaltung zu mehr Bürger:innennähe einher.

--

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?
Von meiner Seite spricht nichts dagegen. Mich verwundert lediglich, dass dies so noch nicht geschieht.

--

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?

Das und zusätzlich bin ich dafür, Fahrräder von den Parkplatzgebühren auf öffentlichen Parkplätzen über eine Satzung zu befreien.

--

Die folgenden Fragen betreffen konkrete, in der nächsten Zeit zu realisierende Verkehrsprojekte der Stadt Neumarkt:

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?

Dieser Plan existiert seit 2002 und es wird endlich an der Zeit diesen wie auch viele andere Pläne diesen endlich umzusetzen. Viel zu lange wurden Investitionen in die Infrastruktur verschoben oder ignoriert.

--

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?

Leider ist der Bereich zwischen Holzgartenstraße und Lohgasse sehr schmal. Um den notwendigen Platz zu schaffen bietet es sich an diesen Bereich bis zur Regensburger Straße als Einbahnstraße zu gestalten. Dadurch entsteht auch genügend Platz für einen Fahrradstreifen in Regelbreite.

--

Gesamtverkehrsplan Neumarkt 2013

12. Werden Sie 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? (Integrierter Gesamtverkehrsplan Seite 9)

Zweirichtungsradwege können nur integriert werden wenn diese auch tatsächlich breit genug sind und die sonstige Struktur keine Gefährdung darstellt. Dies ist an der Freystädter Straße nicht gegeben. Entsprechend sollte darauf im Stadtbereich darauf verzichtet werden.

--

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

Grundsätzlich sollten alle Nebenstraße in einer 30er-Zone enthalten sein. Hinzu kommen Hauptverkehrsadern bei denen Radwege keine ausreichende Breite haben oder grundsätzlich vom Straßenverkehr getrennt sind. Dies gilt im Besonderen dem Schutz von Schüler:innen die auf diesen Wegen ebenso unterwegs sind.

--

Radverkehr in der Altstadt

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

Ich würde tatsächlich den Schritt weiter gehen und aufgrund der durchgehend angespannten Verkehrssituation rund um die Marktstraße einen verkehrsberuhigten Bereich ansetzen. Darin lassen sich auch weitere Gassen und Straße einfügen um so die Belastung zu reduzieren.

--

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

Ja. Hierzu gab es bereits eine Anfrage des Neumarkter Tagblatt in dem ich meine Pläne zur sozialen und ökologischen Neugestaltung der Neumarkter Innenstadt ausführlich beschrieben habe. Dazu gehört eine Ausweitung der Fußgängerzone Richtung unterer Markt, eine bessere Fahrradinfrastruktur, mehr Sitzgelegenheiten, mehr Grün und eine barrierefreie Oberfläche.