

1) Was wird Ihre Partei dazu beitragen und welche Maßnahmen hinsichtlich Personal, Finanzen und Verwaltungsstruktur sieht Ihre Partei als geeignet an, um die Verwaltung zur planmäßigen Umsetzung des Ratsbeschlusses vom Juli 2020 zu befähigen?

Die Fraktion DIE LINKE im Rat der Stadt war Mit Antragsteller und steht daher voll und ganz hinter den beschlossenen Maßnahmen. Wir werden in den Ausschüssen und im Rat der Stadt weiter mit Anfragen und Anträgen darauf dringen, dass sie auch umgesetzt und nicht auf die lange Bank geschoben werden.

Der zuständige Dezernent wirkt in dieser Frage bisher nicht sehr engagiert. Wir hätten den Bereich Verkehr mit an das Umweltdezernat angegliedert und nicht den Hochbau.

Wir begrüßen es, dass es jetzt in der Abteilung „Verkehrsplanung“ zwei Radverkehrsbeauftragte gibt und drei neue Stellen geschaffen wurden, eine weitere im Straßenbau. Aber im FB 66 sind viele Stellen nicht besetzt. Es muss weiter daran gearbeitet werden, geeignete Fachkräfte einzustellen.

In der Abteilung Straßenplanung hat man noch immer vorwiegend den motorisierten Verkehr im Blick und plant den Rad- und Fußverkehr „drum herum“. Ein Umdenken setzt erst allmählich ein. Neben entsprechenden Einstellungen wären hier dringend Fortbildungen zum Thema moderne (Rad-)Verkehrsinfrastruktur angesagt, am besten in den Niederlanden.

Nicht zuletzt sollte die Verwaltung im ständigen Dialog mit den Mobilitätsverbänden stehen.

Finanzierung: Die Linksfraktion im Rat der Stadt hat die Haushaltsvorschläge des ADFC stets unterstützt und Anträge gestellt, zuletzt u. a. zur Pilot-Veloroute, Radwegen zum Bortfelder Kreisel und nach Watenbüttel sowie zur Detailplanung des Bienroder Weges. Auch die neue Linksfraktion wird immer wieder Mittel zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen beantragen. Siehe auch Fragen 9/10.

2) Wie stehen Sie / Ihre Partei zu dem Entwurf eines Veloroutennetzes, unterstützen sie ihn?

Ein durchdachtes Netz von Velorouten, also sicheren, komfortablen, intuitiv zu benutzenden Verbindungen „von A nach B“, ist essentiell für einen Umstieg von mehr Menschen auf das Fahrrad. Wir danken den Autor:innen aus den Mobilitätsverbänden für die Erarbeitung dieses Entwurfes und unterstützen ihn ohne Wenn und Aber.

3) Wenn ja, in welcher Form werden Sie eine möglichst schnelle Umsetzung dieses Planes unterstützen?

Die Linksfraktion hatte für den Haushalt 2021 Planungsmittel für eine Pilot-Veloroute beantragt. Sie wird weiter durch Anträge und Anfragen auf die Umsetzung dringen und auch bei den anderen Fraktionen im Rat der Stadt dafür werben.

4) Wo können Sie sich eine schnelle Umsetzung von „Geschützten Radfahrstreifen“ (Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau) unter Umwidmung von Flächen vorstellen?

Steter Tropfen höhlt den Stein – unser vierter Antrag zum Thema Pop-Up-Radwege hatte immerhin schon etwas mehr Unterstützung.

Wir können uns Protected Bike Lanes überall dort vorstellen, wo die Fahrbahnbreite es hergibt (vierspürige Straßen) und keine sicheren, 2,30 m breiten Radwege existieren. Der Bohlweg und die anderen Straßen des Innenstadtringes gehören unbedingt dazu (das hatte die Linksfraktion bereits temporär für die Sommerferien 2020 beantragt), denkbar wären aber z. B. auch die Georg-Eckert-Straße, die Kurt-Schumacher-Straße Richtung Hbf, die Celler Straße, die Wendenstraße, Ritterbrunnen/Wilhelmstraße...

5) Welche weiteren Maßnahmen schlagen Sie vor, um Radfahrende und zu Fuß Gehende, besonders Kinder, Schüler*innen und Senior*innen im Verkehr und insbesondere an Kreuzungen wirksam zu schützen?

Wir wollen uns für eine systematische Überprüfung des Straßennetzes auf die Notwendigkeit von Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr einsetzen.

Überall, wo es irgend möglich ist, sollten Radverkehrsanlagen sowohl von vom KFZ-Verkehr als auch vom Fußverkehr baulich getrennt sein. Wir unterstützen die Vorschläge der

Mobilitätsverbände bzgl. geschützter Kreuzungen und einer geradlinigen Führung von Radverkehrsanlagen ohne Absenkung und Belagwechsel an Einmündungen und Einfahrten. Bei LSA-Kreuzungen mit kleineren Straßen sind Aufstellflächen vor den KFZ sinnvoll. Schutzstreifen (Museumsstraße, Mittelweg, Messeweg), insbesondere Schutzstreifen in Mittellage müssen durch andere Lösungen ersetzt werden.

An vielen Kreuzungen führen die Ampelschaltungen zu gefährlichen Situationen für den Radverkehr, hier sollte eine systematische Überprüfung erfolgen.

Unsere Fraktion hatte eine Nachrüstung der Busse von BSVG und Mundstock sowie der Fahrzeuge der Feuerwehr mit Abbiegeassistenten bis Ende 2021 beantragt. Dies fand zumindest für die Busse ab Kaufdatum 2010 und die neueren Feuerwehr-Fahrzeuge eine Mehrheit.

6) Wie stehen Sie zu dem Vorschlag, einen Schulradwegeplan für die Schulen des Sekundarbereichs zu erstellen?

Das ist eine sehr gute Idee. Ein solcher Plan sollte mit der Planung der Velorouten unter Einbeziehung der Freizeitwege (Ringgleis) verknüpft werden.

7) Sichere Schulwege und damit Verlagerung von Schülerverkehr auf das Fahrrad könnten u.a. durch folgende Maßnahmen erreicht werden: Temporäre Bannmeilen für KFZ (Elterntaxis) im Schulumfeld, stattdessen KFZ-Bring- und Abholzonen mindestens 250 m von der Schule entfernt. Nahe der Schule Bring- und Abholzonen für Fahrrad-Elterntaxis, mehr und sichere Fahrradparkmöglichkeiten durch Umwandlung von KFZ-Parkplätzen zu Fahrradabstellplätzen. Wie bewerten Sie diese Maßnahmen?

Maßnahmen zur Eindämmung von Elterntaxis halten wir für sinnvoll. Ob für Fahrrad-Elterntaxis extra Zonen benötigt werden, das müsste man im Einzelfall beurteilen.

Zusätzlich sollten Maßnahmen gefördert werden, die eine sichere eigenständige Bewältigung des Schulweges befördern. Dazu gehören gute ÖPNV-Verbindungen mit sicheren Wegen von den Haltestellen zu den Schulen sowie selbstverständlich auch sichere Radwege und Abstellanlagen, auch durch Umwidmung von Parkplätzen.

Mehr und sichere Abstellanlagen in der Stadt

8) Wie kann Ihrer Meinung nach der Bedarf an verschiedenartigen Abstellanlagen überall im Stadtgebiet besser gedeckt werden?

Der Bau des geplanten Fahrradparkhauses am Bahnhof sollte nach Möglichkeit vorgezogen werden.

In der Innenstadt, im Umfeld öffentlicher oder anderer stark frequentierter Einrichtungen und natürlich auch an den Haltestellen des ÖPNV müssen zügig weitere Abstellbügel errichtet werden, Knotenpunkte sollten überdachte Anlagen erhalten.

Leider sind fast alle Braunschweiger Parkhäuser nicht in öffentlicher Hand. Diese und nicht mehr genutzte Verkaufsflächen böten die beste Möglichkeit für wettergeschützte Abstellanlagen mit Ladepunkten. Die Neuordnung der Innenstadt nach der Pandemie-Zeit sollte genutzt werden um neue Ansatzpunkte zu finden.

Auch die NiWo vermietet einzelne Fahrrad-Garagen. Grundsätzlich könnte das auch die Stadt selbst tun. Aber wegen des Flächenbedarfs wird die Aufstellung nur in bestimmten Wohngebieten möglich sein, selbst wenn man Parkflächen des KFZ-Verkehrs umwidmet.

In vielen innenstädtischen Wohngebieten wird es aus Platzmangel schwer sein, zusätzliche überdachte Abstellanlagen zu errichten. Hier müssten Strategien zur Umnutzung von Garagen oder anderen existierenden ebenerdigen Räumlichkeiten entwickelt werden.

Etat für Radverkehr

9) Wäre Ihrer Ansicht nach ein eigener Etat für den Radverkehr sinnvoll, bspw. um die Festlegungen des Ratsbeschlusses umzusetzen oder Projekte für spontan erkannten Bedarf zu ermöglichen?

Es existieren bereits Etats für den Neubau von Radwegen und die Deckenerneuerung. Ersterer soll zwar bis 2024 erheblich erhöht werden, aber auch damit würden die Mittel eine Umsetzung des Ratsbeschlusses bei weitem nicht zulassen.

Ja, wir halten einen eigenen Etat für sinnvoll.

10) Welche Ausgaben für den Radverkehr wären nach Meinung Ihrer Partei angemessen?

Die 30 Euro pro Einwohner:in würden wir mittragen.