

Frage	WSI	FDP	Grüne	Linke	CDU	SPD
<p>Wo sollte in Wedel die erste Fahrradstraße ausgewiesen werden?</p>	<p>Für die WSI geht es nicht um die erste Fahrradstraße. Wir stehen für ein Mobilitätskonzept, dass Radfahrer und Fußgänger als gleichberechtigte Partner sieht und die bisher praktizierte Vorrangstellung der motorisierten Fortbewegung auf den Prüfstand stellt. Dazu wird es sicherlich an mehreren Stellen den Bedarf für die Einrichtung von Fahrradstraßen geben. Ein sinnvoll verknüpftes Fahrradnetz, auch mit einzelnen Fahrradstraßen im Anschluss an überregionale Radwegenetze, ist unser Ziel.</p>	<p>Wir sind sehr gespannt auf die Ergebnisse der viermonatigen Verkehrsberuhigenden Testphase in der Bahnhofstraße. Sollten die Rückmeldungen positiv ausfallen, würden wir das Ausweisen der Wedeler Einkaufsstraße als eine Fahrradstraße positiv begleiten. Durch den hohen Freizeitwert, und weil die schmalen Straßen bereits heute schon zu kritischen Situationen führen, könnten wir uns zudem vorstellen, dass die Straßen nach Fährmannsand (Steinweg, Depenwischweg und Langer Damm) Fahrradstraßen werden.</p>	<p>In der Bahnhofstraße, mit der Einschränkung, dass bei ausreichender Akzeptanz einer Fußgängerzone diese von uns unterstützt würde (vorzugsweise mit „Fahrrad frei“). Dann im Ansgariusweg (wurde bereits im Mai 2020 von uns beantragt) und/oder Lüländen. Im Mobilitätskonzept ist die Riststraße prominent genannt, auch das unterstützen wir. Generell wäre ein Abgleich mit dem zukünftigen Veloroutennetz sinnvoll, um vorzugsweise dort Fahrradstraßen einzurichten.</p>	<p>Möglichkeiten für Fahrradstraßen gibt es in Wedel einige. Natürlich denkt man dabei vor allem an die Bahnhofstraße – dort stellen wir uns jedoch eine PKW-freie „Shared Space“-Lösung vor, bei der Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr(+Taxi) gleichberechtigt sind.</p> <p>Für Wedels erste echte Fahrradstraße bietet sich natürlich der Auweidenweg an, der als Verlängerung der Veloroute 1 in Hamburg dienen kann, die an der Stadtgrenze zu Rissen endet. Einziger Nachteil wäre die Bodenversiegelung durch eine Asphaltdecke und natürlich die Notwendigkeit, Platz für ein zweites S-Bahn-Gleis zu lassen, damit sich ÖPNV-Ausbau und Radverkehr nicht gegenseitig behindern. Eine Alternative zu dieser Idee wäre eine Verlegung der Velorouten-Verlängerung nördlich der Au in den Egenbüttelweg, wodurch jedoch das Naherholungsgebiet stärker leiden würde.</p> <p>Doch auch die Zukunft des Elbwanderweges und des leidigen Kohlekraftwerks stellen wir uns als Gelegenheit für einen Elbwanderweg als Fahrradstraße vor – zumindest für einen Teil des Weges. Alle Planungen des Businessparks wurden von uns stets mit dem Gedanken eines durchgehenden Elb-Rad-Wanderwegs begleitet.</p>	<p>Als Fahrradstraße könnten wir uns den Weg zum Fährmannsand vorstellen oder, wie im Mobilitätskonzept vorgeschlagen wird, die Riststraße zwischen Jörg-Balack-Weg und Pinneberger Straße. Dort ist bereits jetzt eine deutlich höhere Rad- als Fahrzeugfrequenz zu beobachten.</p> <p>Unabhängig vom Verkehrsschild muss Wedel insgesamt radfreundlicher und verkehrssicherer werden. Bei Sperrungen und Baustellen müssen Radfahrerinnen und Radfahrer ebenso mitgedacht werden, wie bei der Straßensanierung. Wir setzen, wo es platzmäßig möglich ist, auf holländische Modelle mit erhöhter Priorität auf Radverkehr. Statt löchriger brauchen wir in Wedel anständige Radwege mit passender Oberfläche und funktionale Verkehrslösungen.</p>	<p>Fahrradstraßen sind ein wichtiges Mittel zur Lenkung des Radverkehrs und haben dabei eine Leitwirkung. Sie sollten das bestehende Radverkehrsnetz sinnvoll ergänzen, so dass ein zügiges und sicheres Vorankommen mit dem Fahrrad möglich ist. Das Mobilitätskonzept schlägt zwei mögliche Fahrradstraßen in Wedel vor. Die Umgestaltung des Tinsdaler Weges ist dabei Teil der aktuellen politischen Diskussion und eine Möglichkeit. Die Riststraße, als ein wichtiger Schulweg, sollte auch zeitnah diskutiert werden. Zusätzlich erscheint die Einrichtung einer Fahrradstraße auf Teilen der Bahnhofstraße im Zuge des Projektes „Bahnhofstraße neu erleben“ und einer Verkehrsberuhigung eine Möglichkeit zu sein.</p>

Frage	WSI	FDP	Grüne	Linke	CDU	SPD
<p>Wie wollen Sie dazu beitragen, Tempo 30 in Wedel zu erweitern, mit dem Ziel, mehr Sicherheit für den Radverkehr und sichere Schulwege zu schaffen?</p>	<p>Es geht an dieser Stelle um zwei Gesichtspunkte: Das Thema Ausweitung von Tempo 30 unterstützt die WSI ausdrücklich. Wir hoffen, dass es der Stadtverwaltung zügig gelingt, sich die in Nachbargemeinden durchaus vorhandene Expertise zur Ausweitung von Tempo 30 zu eigen zu machen, so dass auch Wedel hier einen großen Schritt vorankommt. Für das Thema der sicheren Schulwege setzt sich die WSI schon sehr lange ein. Wir treten dafür ein, „Elterntaxis“ aus den direkten Umfeldern der Schulen auszugrenzen, um so für mehr Sicherheit für mit dem Rad fahrende und zu Fuß gehende Schüler zu erreichen.</p>	<p>Wir haben den Vorschlag unterstützt, dass der Bürgermeister beauftragt wird, als vorgezogene Maßnahme aus dem Mobilitätskonzept, alle Nichtvorbehaltsstraßen zu Tempo-30-Straßen umzuwidmen. Ebenso unterstützen wir die Prüfung der Vorbehaltstraßen, um auch diese gegebenenfalls umzuwidmen. Zudem stimmten wir für den Antrag des Seniorenbeirats zum Beitritt der Stadt Wedel zur Initiative "Lebenswerte Städte", die sich für städtevertragliche Geschwindigkeiten einsetzt.</p>	<p>Wir haben in der Vergangenheit mehrfach Anträge zur Ausweitung von Tempo 30 gestellt (s. z.B. Planungsausschuss am 09.06.2020), sowie entsprechende Anträge anderer Parteien unterstützt¹. Der Beitritt zur Initiative „Lebenswerte Städte“ wurde von uns befürwortet. Wir begrüßen, dass das Mobilitätskonzept eine Ausweitung von Tempo 30 vorsieht. In Zweifelsfällen werden wir je nach Projekt über den Planungsausschuss oder den UBF eine Prüfung beantragen², inwieweit Tempo/Zone 30 möglich sind, v.a. im Hinblick auf Schulwege. Lärmschutz-Tempo 30 ist auch jetzt an einer ganzen Reihe von Straßen mit Wohnbebauung möglich.</p>	<p>Unser Wunsch ist ganz einfach erklärt: Tempo-30 in ganz Wedel! Wir haben bisher jedes Vorhaben unterstützt, dass dieses Ziel näher rücken lässt. Bisher war es neben den konservativen Parteien vor allem die Stadtverwaltung selbst, die mit dem - in unseren Augen sehr oft vorgeschobenem - Argument des Wegevorbahnnetzes diese Vorhaben abgeschmettert hat. Ein guter Schritt war der kürzliche Beitritt der Stadt zur Initiative Lebenswerte Städte, die die Möglichkeit zum Tempo 30 innerhalb ganzer Kommunen ermöglichen möchte. Wir möchten da sogar noch dreister werden und einen Schritt weiter gehen: Nichts gäbe so einer Initiative mehr Schwung, als wenn deren Mitglieder sich über bestehende Planungsvorgaben hinwegsetzen und einfach mal das komplette innerstädtische Tempo 30 beschließen würden – und es drauf ankommen lassen, ob die übergeordneten Behörden dagegen eingreifen... Leider gab es dafür bisher keine Mehrheit – noch nicht.</p>	<p>Tempo 30 ist in Wedel richtigerweise nicht mehr Ausnahme, sondern fast Regel. Im Planungsausschuss, der auch für Verkehrsfragen zuständig ist, ist deshalb mehrfach mehr Tempo 30 in Wedel umgesetzt worden. In Wohnquartieren, vor Schulen, KiTas und Seniorenheimen setzen wir konsequent auf verkehrliche Beruhigung, ebenso wie an engen und unübersichtlichen Stellen im Stadtgebiet. Auf Hauptverkehrsstraßen und entscheidenden Busrouten sollte im Grundsatz bei Tempo 50 verblieben werden. Wir dürfen Verkehrspolitik nicht einseitig gegen Autos machen, sondern müssen den Straßenraum insgesamt gerecht verteilen und versuchen, die Interessen jeder Seite zu beachten. Insbesondere müssen Tempolimitierungen aber auch kontrolliert und Verstöße geahndet werden, damit der Verkehr effektiv beruhigt wird und die Sicherheit im Straßenverkehr - insbesondere von Schulkindern auf ihren Schulwegen - erhöht wird.</p>	<p>Die SPD Wedel hat in der letzten Legislaturperiode mehrere Anträge zum Einrichten von Tempo 30 eingereicht. Für dieses Ziel werden wir auch weiterhin kämpfen. Das Mobilitätskonzept zeigt dafür neue Möglichkeiten auf. Aktuell wurde unser Antrag nun endlich auch von den anderen Fraktionen angenommen. Wir haben einige gefährliche Straßen in Wedel, wo wir direkt ansetzen sollten und nicht erst warten bis ein Unfall passiert. Hier werden wir weiter am Ball bleiben, Druck aufbauen und eine zeitnahe Umsetzung proaktiv steuern.</p>

Frage	WSI	FDP	Grüne	Linke	CDU	SPD
<p>Werden Sie ein Konzept der Parkraumbewirtschaftung initiieren oder unterstützen, mit dem Ziel, mehr Platz fürs Rad zu schaffen?</p>	<p>Die WSI-Fraktion setzt sich bereits seit längerem für die Entwicklung eines städtischen Konzeptes zur Parkraumbewirtschaftung ein. In stark frequentierten Teilbereichen ist die Parkraumbewirtschaftung schon vorhanden. Parkraumbewirtschaftung nur zum Zwecke der Bereitstellung von mehr Platz für Radfahrer steht unserem Ziel, alle Verkehrsteilnehmer als gleichberechtigt zu betrachten, entgegen. Entscheidend ist für die WSI eine sinnvolle und den eigentlichen Nutzungszielen angepasste Verteilung des verfügbaren Straßenraums.</p>	<p>Ziel muss es sein, ein verträgliches Auskommen und Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Wenn die Bahnhofstrasse endgültig umgebaut werden sollte, könnten einige Kfz-Parkplätze für Fahrräder umgebaut werden.</p>	<p>Ja, wenn auch nicht primär, um Platz fürs Rad zu schaffen, sondern im Interesse aller Verkehrsteilnehmer*innen. Parkraumbewirtschaftung, inklusive Anwohnerparken, ist wichtig, um den öffentlichen Raum dem Stadtleben vorzubehalten bzw. zurückzugeben. Generelle Parkverbote sollten dort erlassen werden, wo die Verkehrssicherheit und vor allem die Aufenthaltsqualität durch die Maßnahme deutlich verbessert werden würden. Um die Situation zu entspannen, zumindest kurze Fußwege attraktiver zu machen und den öffentlichen Raum nicht parkenden Autos/Wohnmobilen zu überlassen, kann die Einrichtung von Quartiersgaragen erwogen werden</p>	<p>Es gibt kein Recht auf Parkplätze. Damit ist wohl schon fast alles gesagt. Wer sich ein Auto kauft, sollte auch den eigenen Platz dafür haben, um es abzustellen. Wenn wir anfangen, Rasenmäher, Kajaks und Gartenmöbel auf öffentlichen Flächen zu lagern, würde man sich zu Recht bei uns beschweren. Warum dies bei Autos jedoch toleriert, ja manchmal sogar gefordert wird, erschließt sich uns nicht. Daher sehen wir eine Parkraumbewirtschaftung als ideale Möglichkeit, die Mobilitätswende zu unterstützen und zugleich die maroden städtischen Finanzen zu entlasten. Unser Ziel ist es, nicht nur mehr Platz fürs Fahrrad, sondern auch für eine soziale, belebte Stadt mit Verweilmöglichkeiten und Grünflächen zu schaffen. Selbstverständlich wissen wir aber auch, dass es Personen gibt, die aus verschiedenen, beispielsweise gesundheitlichen Gründen auf ihr Auto angewiesen sind. Ein paar ausgewiesene Behindertenparkplätze und eine „Brötchentaste“ für Kurzzeitparker, eventuell ebenso „Car-Sharing“-Parkplätze sind weiterhin noch notwendig.</p>	<p>In Wedels Innenstadt gibt es eine funktionierende Parkraumbewirtschaftung, die sich in ihrer Form bewährt hat. Selbiges gilt für touristische Orte an der Elbe. Dieses Konzept sollte beibehalten werden. Eine Ausweitung der Bewirtschaftung außerhalb der Innenstadt und touristischer Orte ist den Wedelerinnen und Wedelern schwer vermittelbar und findet nicht pauschal unsere Zustimmung. Ein Mehr an Parkgebühren hat nicht automatisch ein Mehr an Platz für das Rad zur Folge. Es braucht ein kluges Gesamtkonzept, das alle Möglichkeiten betrachtet. Einen Klassenkampf von Auto und Fahrrad wollen wir nicht führen, sondern Wege für ein friedliches Nebeneinander der unterschiedlichen Fortbewegungsmittel finden.</p>	<p>Parkraumbewirtschaftung mit den Möglichkeiten der Parkdauerbeschränkung, Parkzweckbeschränkung, Parkgebühren, Bewohnerparken und Parkraumüberwachung ist wichtig und aktueller Bestandteil des Wedelers Parkraummanagements. Diese sollte kontinuierlich überprüft und an die sich ändernden Bedingungen angepasst werden. Sinnvolle Maßnahmen werden wir unterstützen. Die Förderung des Radverkehrs erachtet die SPD Wedel als wichtiges Ziel der Stadt Wedel. Wir setzen uns ebenfalls für Car-Sharing Modelle ein. Viele Menschen in Wedel benötigen ihr Auto nicht regelmäßig und würden gern auf Charing-Modelle ausweichen. Dies schafft auch eine immense Entlastung der Parkplatzsituationen in vielen Wedeler Quartieren wie dem Elbhochufer.</p>

Frage	WSI	FDP	Grüne	Linke	CDU	SPD
<p><i>Das ist die Bonus-Frage: In Holland budgetieren die Gemeinden im Durchschnitt Investitionen in den Radverkehr mit 30 € pro Jahr und Bürger*in (Stand 2019). Würden Sie einen solchen Richtwert auch für Wedel befürworten und wie hoch sollte der initial ausfallen?</i></p>	<p>Solch eine Idee ist natürlich auf den ersten Blick charmant für Radfahrer. Eine solche Pauschalierung einseitig für bestimmte Zielgruppen halten wir aber nicht für zielführend, gerade in einer Stadt wie Wedel mit einer akuten Haushaltsnotlage. Nach unserer Auffassung wäre es gerechter, die in der Stadt tatsächlich verfügbaren Mittel nicht nur einseitig für den Radverkehr, sondern für alle Mobilitätsbereiche des Umweltverbundes wie z.B. auch den Fußverkehr und den ÖPNV einzusetzen.</p>	<p>Wir würden ein festes Budget unterstützen, allerdings nicht nur für Radfahrer, sondern für alle Verkehrsteilnehmer. Mobilitätsangebote und ihre Förderung müssen so vielfältig sein wie unsere Gesellschaft. Unser Ziel ist eine Mobilitätsvielfalt, die keine Verkehrsteilnehmer benachteiligt. Besonders die Fußgänger (bzw. Wedels sanierungsbedürftige Fußwege) kommen in den Diskussionen rund um Mobilität oft zu kurz.</p>	<p>Hierfür brauchen wir eine Bestandsaufnahme. Wir werden eine Anfrage an die Stadt Wedel richten, wie die – nicht nur geplanten, sondern realen - Ausgaben pro Einwohner*in momentan aussehen, jeweils für Kfz, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und abgleichen, inwieweit das Ergebnis aktuellen Empfehlungen entspricht. An kommunalen Investitions-Empfehlungen waren € 6-15 pro Einwohner*in und Jahr plus Finanzmittel für Fachpersonal und Kommunikation im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2020 (2012 - 2020) vorgesehen. Dies wurde im neuen NRVP 3.0³ auf 30 € erhöht. Gerne würden wir den aktuellen Empfehlungen folgen.</p>	<p>Soweit uns bekannt ist, sind im nationalen Radverkehrsplan 3.0 des BMDV ebenfalls 30 Euro pro Einwohner*in empfohlen, die gleichmäßig aufgeteilt von Bund, Land und Kommunen für den Ausbau des Radverkehrs bereitgestellt werden sollen. Wir sehen keinen Grund, dieser Empfehlung nicht zu folgen. Allerdings müssen manche Mitglieder von Politik und Verwaltung manchmal davon überzeugt werden, diese auch umzusetzen.</p> <p>Wedel hat jedoch auch einen deutlichen „Investitionsstau“, was Radverkehr angeht, und muss einiges nachholen, nachdem die Verkehrsplaner wie in fast allen deutschen Städten primär auf den motorisierten Individualverkehr geachtet haben. Ein reiner Richtwert würde sich vermutlich kaum mit dem aktuellen Nachholbedarf im Ausbau decken. Wichtige Projekte könnten mit dem Verweis auf den in der Summe überschrittenen Durchschnittsrichtwert abgelehnt werden. Eine Lösung, um dies zu verhindern, wäre in Wedel einen nach oben offenen „Mindestinvestitionswert“ für den Radverkehr festzulegen.</p>	<p>Dem Radverkehr in Wedel ist unserer Ansicht nach mit einem klaren Bewusstsein aller Verantwortlichen in Politik und Verwaltung, dem Willen zu verkehrlichen Verbesserungen und einem Dialog mit Verkehrsverbänden auf Augenhöhe sicher mehr geholfen als mit konkreten Zahlen, die sich finanziell bei der derzeitigen Finanzlage Wedels nicht abbilden lassen. Die Frage ist seriöserweise daher kaum zu beantworten. Wedel verfügt über einen hoch defizitären Haushalt, über finanzielle Altlasten und eine Vielzahl von baulichen, finanziellen und verkehrlichen Baustellen. Egal, welche Zahl wir greifen, es wird von Jahr zu Jahr unsicher, ob sie sich realisieren lässt, weil auch das Innenministerium bei der notwendigen Genehmigung unserer Haushalte vor allem auf die Ausgaben schaut: Und da können wir uns vieles Erstrebenswertes eben nicht leisten, so bedauerlich das ist.</p>	<p>Der Ausbau und die Instandhaltung des Radverkehrsnetzes ist ein wichtiges Ziel der SPD Wedel. Investitionen in den Radverkehr sind ein wichtiges Thema, um nachhaltige Mobilität zu fördern und die Umwelt zu schützen. Eine pauschale Festlegung auf einen notwendigen Betrag erscheint uns schwierig. In der aktuellen Situation sind sicher höhere Investitionen notwendig. Hier können auch Förderprogramme die Kosten für die Stadt senken. Anschließend werden die notwendigen Beträge für Instandhaltung und punktuellen Ausbau niedriger ausfallen.</p>

¹Zuletzt im Planungsausschuss vom 21.03.2023 bzgl. des Antrags der SPD, als vorgezogene Maßnahme aus dem Mobilitätskonzept alle Nichtvorbehaltstrassen zu Tempo-30-Straßen umzuwidmen sowie auch Vorbehaltstrassen auf Tempo-30-Begrenzungen zu untersuchen und gegebenenfalls umzuwidmen,

²https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Strassen_fuer_Menschen/Tempo30_Soforthilfe_Papier_2021.pdf

³https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/faltblatt-nrvp-fahrradland-deutschland-2030.pdf?__blob=publicationFile