

ADFC-Wahlprüfsteine
zur Kommunalwahl in Niederkassel am 13.9.2020

Fragen des ADFC :	CDU	SPD	FDP	Grüne	LINKE
1. Welche Priorität sieht Ihre Partei für den Radverkehr in der Stadt Niederkassel?	Das Fahrrad stellt ein immer wichtigeres Verkehrsmittel in der Nahmobilität dar. Nicht erst seit der Klima-Debatte haben wir erkannt, dass insbesondere in Niederkassel mit seiner ausgezeichneten Lage Fahrradfreundlichkeit ein ganz wichtiger Faktor für die Lebensqualität aller darstellt. Auch der Berufspendlerverkehr mit dem Fahrrad hat in den letzten Jahren zugenommen. Insofern hat der Radverkehr eine hohe Priorität für uns als Teil einer ganzheitlichen Mobilität.	Vernetzter Verkehr ist das Stichwort – Moderne Mobilität besteht aus einem ganzheitlichen Ansatz, der eine enge Vernetzung verschiedener Verkehrsträger erfordert. In diesem Zusammenhang hat der Radverkehr neben dem ÖPNV und einer Stadtbahn höchste Priorität.	Das Fahrrad ist ein ideales Verkehrsmittel... Es bietet Lösungen für viele gesellschaftliche Probleme in den Bereichen Mobilität, Umwelt und Gesundheit. Die Belange von Radfahrern brauchen deshalb in der Politik einen deutlich höheren Stellenwert. Das Fahrrad kann das Auto und den ÖPNV in Niederkassel sicher nicht ersetzen, aber sinnvoll ergänzen, vor allem im Ortsverkehr. Das E-Bike bietet hier neue Chancen, die wir nutzen müssen. Darum sollte die Fahrradinfrastruktur in Niederkassel deutlich ausgebaut werden, vor allem für den Alltagsverkehr.	Die Mobilitätswende hängt stark davon ab, viele PKW-fahrer*innen fürs Radfahren zu motivieren. Da die Verbesserung des Radverkehrs oft im Bereich der kommunalen Handlungsmöglichkeiten liegt, ist der Radverkehr bei den Grünen Niederkassel ganz oben. So wie z.B. auch der Bau der Stadtbahn Bonn-Niederkassel-Köln und die Verhinderung der Rheinspange 553.	DIE LINKE fordert den Bau von gut ausgebauten Radwegen in Niederkassel. Die Radwege in die umliegenden Ortschaften, wie zum Beispiel Siegburg, Troisdorf, Bonn oder Köln, sind teilweise sehr baufällig und müssten dringend renoviert werden. Für DIE LINKE in Niederkassel ist der Radverkehr ein wichtiger Pfeiler für die Fortbewegung der Zukunft. Mit guten, ausgebauten Radwegen wird die Begeisterung der Mitbürger*innen in Niederkassel größer, das Auto stehen zu lassen. Die Wege aus Rheidt nach Lülldorf sind allerdings zurzeit noch wenig einladend.
2. Würde Ihre Partei eine Mitgliedschaft in der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW) unterstützen?	Der Rhein-Sieg-Kreis ist bereits seit 2017 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft. Wenn sich für die Stadt Niederkassel durch eine Einzelmitgliedschaft über die Mitgliedschaft des Rhein-Sieg-Kreises hinaus ein Mehrwert ergibt, dann unterstützen wir die Mitgliedschaft in dieser Arbeitsgemeinschaft. Hierzu werden wir die Verwaltung beauftragen, eine entsprechende Einschätzung zum erwarteten Mehrwert und zur Erfüllung der Kriterien abzugeben.	Ja, wenn dies der Sache dient. Jeder weitere Arbeitskreis bindet Kapazitäten, deswegen muss der Nutzen im Verhältnis zu den Kosten stehen. Nicht nur reden, auch machen. Dennoch kann man viel von anderen Städten und Gemeinden lernen, deswegen stehen wir dem offen gegenüber.	Ja. Die FDP hat auch den Beitritt des Rhein-Sieg-Kreises zur AGFS in 2017 begrüßt und unterstützt.	Ja !	DIE LINKE in Niederkassel würde eine Mitgliedschaft in der AGFS unterstützen. Wir fordern schon seit langer Zeit eine fahrradfreundliche Stadt.

ADFC-Wahlprüfsteine
zur Kommunalwahl in Niederkassel am 13.9.2020

Fragen des ADFC :	CDU	SPD	FDP	Grüne	LINKE
<p>3. Der Nationale Radverkehrsplan 2020 der Bundesregierung empfiehlt, dass Städte zwischen 8€ und 19€ je Einwohner und Jahr für Radverkehrsbelange ausgeben sollten. Welchen Betrag hält Ihre Partei in Niederkassel für angemessen?</p>	<p>Seit Jahren setzen wir uns dafür ein, dass das vorhandene Radwegenetz unterhalten wird und neue Abschnitte bzw. Lückenschlüsse angegangen werden. In den letzten Jahren gab es für diese Maßnahmen im städtischen Haushalt Budgets. Der von ihnen genannte Rahmen kann für uns nur ein Näherungswert sein, wir wollen mit konkreten Maßnahmen und Bedarfen in die weiteren Planungen gehen.</p>	<p>Nur einen Euro-Betrag zu nennen greift zu kurz. Erstmal muss erörtert werden, an welchem Punkt wir überhaupt beim Thema Radverkehr stehen. Andere Städte stehen da sicherlich besser als wir da, deswegen sollten wir überlegen, was wir brauchen. Erst dann priorisieren wir und überlegen, über wie viele Jahre wir es finanzieren wollen. Fakt ist, wir haben Nachholbedarf!</p>	<p>Eine Aussage zu Pauschalbeträgen können wir derzeit nicht treffen. Ausgaben, egal wofür, müssen bei konkreten Vorhaben individuell geprüft und beschlossen werden.</p>	<p>Die Frage lässt sich ohne Klärung der Rahmenbedingungen schwer beantworten. Gelingt es, einen großen Fördertopf für Radinfrastruktur zu erschließen, hätte die Stadt selber weniger Rad-Ausgaben. Gelingt es nicht, ist der Anteil der Stadt natürlich höher. Die Ausgaben für Radverkehrsbelange sollten deutlich wachsen. Die Ausgaben für PKW-Verkehrsbelange sollten sinken.</p>	<p>DIE LINKE ist für massive Investitionen für Radverkehrsbelange. Damit dies verwirklicht werden kann, ist aus Sicht von DIE LINKE ein Betrag von 12,-€ pro Einwohner*in angemessen. Ergänzend muss jedoch gesagt werden, dass DIE LINKE sich gegen eine Beitragserhebung pro Kopf unabhängig von der persönlichen Einkommenssituation einsetzt. Für DIE LINKE muss eine ökologische Umgestaltung auch sozial verträglich sein.</p>
<p>4. Was werden Sie tun, um die Radpendlerroute bzw. den Radschnellweg Köln-Niederkassel-Bonn so schnell wie möglich auf den Weg zu bringen und fertigzustellen?</p>	<p>Wir stehen zu den in 2019 gefassten Beschlüssen der politischen Gremien, dass die Radpendlerroute (Variante 4b – westlicher Verlauf an der L 269n) ein wichtiger Baustein der Nahmobilität in unserer Region darstellt. Wir hatten die Verwaltung beauftragt, „ in Abstimmung mit den projektbeteiligten Städten und Kreisen die weitere Planung im Rahmen einer interkommunalen Kooperation im Sinne der Umsetzung des Gesamtkonzeptes voranzutreiben.“ Dazu stehen wir und erwarten noch in diesem Jahr einen Sachstandsbericht insbesondere im Zusammenhang mit der Kostenentwicklung. Schon jetzt findet der mögliche Trassenverlauf in städtebaulichen Projekten Berücksichtigung.</p>	<p>Dicke Bretter bohren und die Zusammenarbeit der Städte und Kreise fördern sowie sich aktiv in die Planung einbringen.</p>	<p>Die FDP ist für den Bau von Radschnellwegen zwischen den Kommunen des Kreises und der Bundesstadt Bonn, bzw. Der Stadt Köln, um Pendlern mit E-Bikes eine Alternative zu PKW und ÖPVN bieten zu können. Wir unterstützen die Pläne.</p>	<p>Die Machbarkeitsstudie bescheinigt der Route eine grundsätzliche Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit sowie ein hohes Potenzial, um den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu forcieren. Niederkassel ist Mitglied in mehreren links- und rechtsrheinischen Kooperationen. Die Grünen werden sich dafür einsetzen, dass im Rahmen dieser Kooperationen sowie über den Rhein-Sieg-Kreis die erforderlichen Kooperationsverträge zwischen den Kommunen/ Kreisen für den Radschnellweg getroffen werden. Verbände wie der ADFC sollten dabei einbezogen werden. Kommunale grüne Aktivitäten werden bei diesem Thema von Landes- und Bundesgrünen unterstützt.</p>	<p>Für DIE LINKE hat der Radschnellweg von Köln über Niederkassel nach Bonn die höchste Priorität. Für den Radverkehr im Rhein-Sieg-Kreis wäre eine Brücke zwischen Köln und Niederkassel ein großer Gewinn. Die Brücke würden die beiden Rheinufer miteinander verbinden, sodass die Menschen im Rhein-Sieg-Kreis schneller (und schöner) über den Rhein fahren können. Ebenso muss der rechtsrheinische Fahrradweg ausgebaut werden, sodass Radfahrer auf der rechtsrheinischen Seite immer noch über Niederkassel nach Köln fahren können.</p>

ADFC-Wahlprüfsteine
zur Kommunalwahl in Niederkassel am 13.9.2020

Fragen des ADFC :	CDU	SPD	FDP	Grüne	LINKE
5. Welche konkreten Neubaumaßnahmen von Radwegen und Lückenschlüssen im Radroutennetz halten Sie für die kommende Wahlperiode für wichtig und umsetzbar?	Wir sind froh, dass wir in Niederkassel den Arbeitskreis „Nachhaltige Mobilität „ haben. Dort werden unter anderem potentielle Neubaumaßnahmen bzw. Lückenschlüsse erarbeitet und dem Fachausschuss zur Entscheidung vorgeschlagen. Diese Vorschläge wollen wir bewerten, priorisieren und dafür im Haushalt Mittel bereitstellen. Wichtig ist an dieser Stelle für uns , dass wir die Bedürfnisse aller Nutzergruppen berücksichtigen.	Bau einer innerstädtischen Radroute in Nord-Süd-Richtung, die eine Mittellage zwischen dem Rheinradweg und dem Radschnellweg einnimmt. Auch die zukünftige Stadtbahn sollte dabei mitberücksichtigt werden. Die Verbindung von Niederkassel zu den S-Bahn-Stationen in Troisdorf-Spich und Wahn müssen ausgebaut werden – sowohl von Stockem, als auch von Rheidt aus.	Wichtig und umsetzbar sind die Routen, die die Nachbargemeinden und auch der Kreis unterstützen.	Die Grünen arbeiten aktiv im AK nachhaltige Mobilität der Stadt Niederkassel und auch in dem Unter-AK zum Radfahren mit. Das im Unter.AK erstellte Konzept von Radtouren und Lückenschlüssen sowie flankierenden Maßnahmen wird von den Grünen komplett unterstützt.	Für DIE LINKE ist die Umsetzung der Brücke zwischen Niederkassel und Köln von hoher Priorität. Eine weitere Idee ist der Bau einer Brücke zwischen Niederkassel und Bonn über die Sieg. Eine Brücke in Mondorf über die Sieg würde den Radverkehr von der Hauptstraße an den Rhein führen. Dadurch ist für die MITBEWOHNER+INNEN in Niederkassel ein schneller, schöner und vor allem sicherer Weg von Niederkassel nach Bonn geschaffen, sodass öfter auf das Auto verzichtet werden kann.
6. Wie kann die Kooperation mit den Nachbarstädten sowie dem Rhein-Sieg-Kreis beim Thema Radverkehr verbessert werden?	Wir sind froh, dass die interkommunale Zusammenarbeit (Beispiel Projekt „Leistungsfähige Radpendler Routen im Rechtsrheinischen“) gut funktioniert. Verbesserungsbedarf gibt es im Detail selbstverständlich immer. Den vom Rhein-Sieg-Kreis in Zusammenarbeit mit den Kommunen geplanten „Strategieplan Mobilität“ sehen wir sehr positiv und bewerten dies als weiteres Beispiel für die gute Zusammenarbeit.	In den letzten Jahren hat sich überhaupt erstmal eine wirkliche Kooperation über Stadt- und Kreis-Grenzen hinweg entwickelt. Es gibt bereits erste gute Ansätze, die weiter ausgebaut werden müssen. Beispiele dafür sind: Planung des Radschnellweges, Leihfahrradsystem über die RSVG, Mobilitätsstationen über die RSVG. Zukünftig müssen Themen wie P+R-Anlagen, B+R-Anlagen, Abstellmöglichkeiten für Räder z.B. an einem möglichen Stadtbahn Stopp in Mondorf und am Schulzentrum Nord auch über Stadtgrenzen hinweg erörtert werden.	Durch koordinierte Zusammenarbeit.	Gute Rad-Verbindungen zur S-Bahn nach Spich, Wahn und Troisdorf erfordert Absprachen bzw. Grenzübergreifende Projekte zum Schließen von Lücken, Errichtung von Mobilstationen sowie einer sinnvollen Beschilderung, in diesem Fall mit Troisdorf bzw. Wahn. Für den Radschnellweg Köln-Niederkassel-Bonn sind entsprechende Kooperationsverträge erforderlich. Gemeinsame Radtouristik Aktivitäten können die Attraktivität der Rhein-Sieg-Gegend beschreiben und bewerben.	Durch die Gründung von städteübergreifenden Gremien kann die Kooperation zwischen den einzelnen Städten des Rhein-Sieg-Kreises verbessert werden. Dabei sollten aber auch die angrenzenden Städte, wie Bonn oder Köln, nicht vernachlässigt werden. Ein neues fahrradfreundliches Verkehrsnetz, in dem die Fahrradwege nicht neben der Autostraße laufen, sollte eines der Ziele des Gremiums sein.

ADFC-Wahlprüfsteine
zur Kommunalwahl in Niederkassel am 13.9.2020

Fragen des ADFC :	CDU	SPD	FDP	Grüne	LINKE
7. Welches Potenzial sehen Sie für unsere Stadt in dem Instrument der Fahrradstraße ?	Wir stehen der Fahrradstraße/ Fahrradzone offen gegenüber. Mögliche Routen werden höchstwahrscheinlich nur durch Öffnung für andere Verkehrsteilnehmer (mind. Anlieger) einzurichten sein. Hier wird eine umfassende Information / Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer sehr wichtig sein. Die Novelle der StVO erlaubt eine erweiterte Erprobungsklausel, daher können wir uns in Niederkassel an geeigneter Stelle eine Testphase vorstellen.	Im Bereich des Rheinradwegs sollten Fahrradstraßen angedacht werden. Allerdings muss die Situation vor Ort genauestens geprüft werden. Es bringt nichts, wenn dann nachher Autos an anderer Stelle blockieren oder zu Problemen führen.	Das größte Potenzial in Niederkassel sehen wir in einer koordinierten Abstimmung aller Verkehrsmittel. Dazu gehören Park&Ride-Stationen, die sichere Abstellung an Haltestellen oder auch Mitnahme von Rädern im ÖPNV und Mietstationen für den temporären Einsatz von Fahrrädern.	Die Fahrradstraßen sind ein zentrales Element zur Förderung der Fahrradmobilität. Qualitätsstandards sind z.B. Rotmarkierung, Bevorrechtigung, mindestens vier Meter breite Fahrgassen. In Niederkassel gab es bisher viele Diskussionen und keinen Konsens zur Einrichtung von Fahrradstraßen. Die Grünen unterstützen Ideen und Vorschläge für geeignete Strecken. Auch um die umstrittene Idee endlich mal auszuprobieren.	Die Fahrradstraße kann ein sinnvolles Instrument sein : In den Fällen, in denen die Fahrradstraße weniger Autoverkehr zur Folge hat. Fahren weiterhin viele Autos in der Fahrradstraße, ist der Nutzen nicht sehr groß und die Fahrradfahrer*innen müssen weiterhin auf alle Autos achten.
8. Wenn es zum Bau einer Rheinquerung nördlich von Niederkassel kommt, wird sich Ihre Partei nachdrücklich dafür einsetzen, dass diese unbedingt mit einem Rad- und Fußweg ausgeführt wird?	Wir als CDU Niederkassel wünschen uns für die sog. Rheinspange eine Tunnelvariante. Für die Stadtbahn werden wir uns – wie schon geschehen – dafür starkmachen, dass diese Querung mit einem Rad-/Fußweg ausgestaltet wird.	Für uns gilt, Stadtbahn statt Autobahn. Eine Autobahn-Rheinquerung lehnen wir strikt ab. Bei einer Rheinquerung der Stadtbahn nördlich von Niederkassel ist der Bau eines Fuß- und Radweges zwingend erforderlich.	Die FDP unterstützt den Bau einer neuen Rheinquerung nördlich von Niederkassel. Klar ist, dass es sich um eine Bundesautobahn handeln wird. Wünschenswert wären weitere Verkehrsspuren für Schiene, Fahrräder und Fußgänger.	Tja..die Grünen setzen sich ein, die Rheinspange zu verhindern...Stattdessen sind wir für eine Brücke für die Stadtbahn mit Rad- und Fußweg. Oder für eine rechtsrheinische Stadtbahn und dann mit einer weiteren Fähre für Rad- und Fußverkehr. Kein leichtes Thema, weil auch die Brücke für die Stadtbahn für die Umwelt nachteilig ist.	Beim Bau einer Rheinquerung für die Bahn ist der Rad- und Fußweg eine notwendige Bedingung. Für DIE LINKE macht der Bau einer Brücke nur Sinn, wenn auch Radfahrer*innen und Fußgänger*innen die Brücke benutzen können.
9. Wird sich Ihre Partei in den politischen Gremien dafür einsetzen,	Die von Ihnen aufgezeigten Einzelpunkte stehen in unserer laufenden kommunalpolitischen Arbeit auf der Tagesordnung. Da wir insbesondere auch fahrrad-fahrend in allen Stadtteilen vertreten sind, begegnen uns viele von ihnen angesprochene Dinge tagtäglich. Auch die Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern und Gespräche in				
a) unnötige Poller und Umlaufsperrern zu entfernen,		Wenn sie unnötig sind, ja. Manche Poller dienen dem Schutz der Radfahrer und verhindern auch illegales Befahren von landwirtschaftlichen Wegen durch Autos.	Hier ist eine Einzelfallprüfung nötig.	Ja !	Ja, unnötige Poller und Umlaufsperrern sollten immer entfernt werden!

**ADFC-Wahlprüfsteine
zur Kommunalwahl in Niederkassel am 13.9.2020**

Fragen des ADFC :	CDU	SPD	FDP	Grüne	LINKE
b) qualitativ minderwertige Radwege zu verbessern,	Arbeitskreisen zeigen Verbesserungsbedarfe auf. Gleichwohl wissen wir, dass es oftmals ein Abwägungsprozess ist (Beispiel Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer), dem wir uns aber gerne stellen.	Unbedingt – Etlliche Radwege in Niederkassel müssten verbessert werden. Vorrangig der Radweg in Rheidt längs der L 269 Deutzerstr. , Mondorfer Straße und der Radweg in Lülisdorf längs der Berliner Straße.	Ja. Hier gibt es leider Nachholbedarf.	Ja !	Es kann nicht sein.dass beim Bau eines Radweges nach kurzer Zeit ein Schild mit „Radwegschäden“ aufgestellt wird. DIE LINKE fordert die Prüfung alle Radwege in Niederkassel, sodass sich die Radwege in Niederkassel in einem guten Zustand befinden.
c) Radfahrende im Kreuzungsbereich besser zu schützen,		Ja, „von anderen lernen“...An Kreuzungen entstehen durch den Zusammenfluss verschiedener Verkehrsarten aus unterschiedlichen Richtungen besonders häufig potenzielle Konfliktsituationen. Um diese zu minimieren und die Konfliktpunkte zu entschärfen, wurde in den Niederlanden das Konzept der geschützten Kreuzungen entwickelt. Dieses Gestaltungsprinzip ist an vielen tausenden Kreuzungen und Kreisverkehren in den Niederlanden umgesetzt und wird zunehmend auch im nordamerikanischen Raum als „Protected Intersection“ adaptiert und gebaut, um die geschützte Infrastruktur der „ Protected Bike Lanes „ an den Knotenpunkten zu vervollständigen.	Sicherheit geht vor! Ja, selbstverständlich.	Ja !	Anerkannte bauliche Maßnahmen, die dies fördern, sind nicht nur beim Neubau sondern auch sukzessive an vorhandenen kritischen Kreuzungen durchzuführen.
d) ausreichend breite Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen,		Dies muss im Einzelfall geprüft werden. Es muss einen Mehrwert haben und es darf keine neuen Gefahrenpunkte geben.	Auch hier ist eine Einzelfallprüfung nötig. Die Hauptstraße in Niederkassel scheint uns ungeeignet.	..unbedingt! Insbesondere sind wir für die Öffnung der Hauptstraße in Niederkassel	Ausreichend breite Einbahnstraßen können für den Radverkehr geöffnet werden. Bei der Prüfung der Erlaubnis für den Fahrradverkehr in Gegenrichtung muss die Gefährlichkeit für Fahrradfahrer*innen, Autofahrer*innen und Fußgänger*innen eingeschätzt werden.

**ADFC-Wahlprüfsteine
zur Kommunalwahl in Niederkassel am 13.9.2020**

Fragen des ADFC :	CDU	SPD	FDP	Grüne	LINKE
e) die Benachteiligung des Radverkehrs bei Ampelschaltungen zu beseitigen,		Ja, die technischen Möglichkeiten für intelligente Schaltungen müssen genutzt werden. Wartezeiten sollten möglichst kurz sein, geteilte Fahrbahnen sollten ohne Zwischenhalt überquert werden können, Freigabezeiten sollten ausreichend und nicht wesentlich kürzer als für den parallel geführten Kraftfahrzeug-verkehr bemessen sein.	Wir halten eine Vorrangschaltung für den ÖPNV für richtig. Der Verkehrsfluss sollte grundsätzlich so wenig wie möglich behindert werden.	Ja !	Diese Benachteiligung ist der Denkweise „ Vorrang für Autos“ geschuldet und gehört abgeschafft.
f) zusätzliche Strecken mit einem Tempolimit von 30 km/h zu versehen, um die Geschwindigkeiten von Kfz und Radfahrenden zu harmonisieren?		Ja, wenn es der Verkehrssicherheit dient. Jedoch sollten große Haupteinfahrungsstraßen weiterhin ein Tempolimit von 50 km/h haben. Dort sind ggf. Alternative Routen für den Radverkehr zu finden oder anzulegen.	Auch hier ist eine Einzelfallprüfung notwendig. Ein generelles Tempolimit von 30 km/h lehnen wir ab.	Ja !	Die Geschwindigkeiten von Kfz müssen aus Sicht der LINKEN nicht angepasst werden, wenn sich die Radwege nicht auf oder neben der Straße befinden. Bei „echten“ Radwegen, die für Fahrradfahrer*innen gebaut wurden und nicht neben oder auf einer Straße liegen, muss die Geschwindigkeit der Kfz nicht angepasst werden. Solange es für die Radfahrer*innen keine andere Möglichkeit gibt, als auf oder neben der Straße zu fahren, befürwortet DIE LINKE das Vorgehen, die Geschwindigkeiten zu harmonisieren.