

Protokoll der Diskussion vor der Kommunalwahl 10. Mai 2004

Podiumsdiskussion am 10.05.2004, im Festsaal des Rathauses

mit den Vertretern der Parteien:

CDU:	Dr. H.-J. Brauns (Verkehrspolitischer Sprecher CDU),
SPD:	Ingolf Schröter (Verkehrspolitischer Sprecher SPD),
PDS:	Andreas Nauman (Stadtrat),
B 90/Grüne:	Klaus Gaber (ehemaliger Umweltbürgermeister),
FDP:	Carsten Biesok (Kreisvorstand FDP),
Bürgerliste:	Friedrich Boltz (Dresdner Bürger, freier Journalist),
Freie Wähler:	Andre Bockholt (Gymnasiallehrer)
Veranstalter:	ADFC Dresden,
Moderation:	Michael Haase

Frage des ADFC: Wie hat sich der Radverkehr in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Gaber (Bündnis 90/Grüne):

Erhöhung des Radverkehrsanteils seit der Wende. Entspricht mit 12 % dem Durchschnitt der BRD. Es gibt aber Städte mit höherem Radverkehrsanteil. Bau des Radverkehrsnetzes ist Stückwerk. Sie wird nur als Anhang zur Straßenplanung betrieben. Radverkehr hat bei Planungen stets untergeordnete Bedeutung. Ziel des Verkehrskonzeptes von 1994, den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen und den Umweltverbund (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) zu stärken, wurde nicht erreicht. Viele Maßnahmen der letzten Jahre widersprechen dem Verkehrskonzept.

Naumann (PDS):

Es wird nur das gebaut, was Pflicht ist, es fehlt die Kür und der politische Wille. Es fehlt auch ein Konzept, teilweise komische Lösungen. Die Ablösegebühr für Stellplätze wird nicht zur Schaffung von Radverkehrsanlagen verwendet, obwohl dies möglich wäre. Fußgänger werden oft behindert.

Schröter (SPD):

Es wurde einiges ausgebaut, aber Verhältnis von aufgewendeten Geld und Radverkehrstauglichkeit ist fraglich. Es ist Stückwerk, die Radverkehrsanlagen sind zum Teil nicht sicher.

Dr. Brauns (CDU):

Zustand nicht optimal, aber seit 1999 wurde viel getan. Alle Verkehrsmittel müssen zum Zuge kommen. Der Einklang ist in der Vergangenheit gut gelungen. Bei beengtem Raum müssen Kompromisse gefunden werden (z.B. Neustadt). Ein Wegenetz wird gebraucht. 2003 wurde ein

Dieses Dokument wurde im Zuge einer Datensicherung 2021 in ein PDF-Dokument umgewandelt und mit dem aktuellen Logo des ADFC Dresden versehen.

Fahrradverkehrskonzept erstellt. Der Elbradweg benötigt Verbesserungen. Weiterhin werden Straßenbegleitende Radwege gebaut.

Biesok (FDP):

Die Entwicklung ist unbefriedigend. Hat selber schlechte Erfahrungen gemacht. Zuviel Kopfsteinpflaster. Der Radverkehrsanteil ist bei Hauptverkehrsstraßen unterrepräsentiert. Mehr eigenständige Radwege nötig Die Akzeptanz der Fahrradfahrer vor allem bei Autofahrern ist schlecht. Bodenbacher Straße ist nach wie vor ein Problem. Verkehrsklima muss sich ändern.

Boltz (Bürgerliste):

Kein Lob angebracht. Einstellung zum Fahrradverkehr ist schlecht. Anerkennung fehlt in Politik und Verwaltung. Nur an der Stelle, wo es zwingend gesetzlich vorgeschrieben ist, wie beim Bau oder der Änderung von Straßen, sind Radverkehrsanlagen angelegt worden. Die Fahrradstraße „Alaunstraße“ ist als solche nicht erkennbar und dieser Status soll auch noch zurückgenommen werden zur Bevorrechtigung der Autos.

In der Nöthnitzer Straße ist der ausgebaute Radweg zugeparkt. Verkehrsschilder behindern die Radwege. Es gibt bei weiten Strecken Probleme.

Bockholt (Freie Wähler):

Wenig Macht mit einem Mandat. Lückenschlüssen von weiteren Strecken nötig (z. B. Klotzsche - Innenstadt). Nöthnitzer Str. ist zugeparkt, Öffnung von Einbahnstraßen notwendig.

Was war der größte Erfolg im Stadtrat in den letzten 5 Jahren?

Dr. Brauns (CDU):

Bei allen Einzelmaßnahmen wurden vernünftige Fahrradwege angelegt, soweit es irgendwie möglich war.

Bewusstsein für das Rad entwickelt sich positiv

Elbradweg wird weitergeführt

An Autorowdies zu appellieren reicht nicht aus, Stadtrat kann da wenig machen.

Mittel sind begrenzt.

Biesok (FDP):

Radverkehrsführung Ostragehege in Zusammenarbeit mit der DSU.

Diverse Anträge zum Elberadweg

Bei der Arbeit im Ortsbeirat Blasewitz die Mitarbeit am Radverkehrskonzept Schillerplatz, Prozess aber noch nicht zu Ende.

In der Goetheallee konnte zudem anstelle des vom Denkmalschutz geforderten Kopfsteinpflasters Asphaltdeckenauftrag durchgesetzt werden.

Erreichen einer vernünftigen Radwegführung im Bereich Karcherallee/Stübelallee durch Arbeit im Ortsbeirat..

Gaber (Bündnis 90/Grüne):

Wenig Möglichkeiten als Opposition aber trotzdem Erfolge

Durch die Diskussion um Königsbrücker Straße ist eine autogerecht geplante Straße umgeplant worden, was nicht alleine der Erfolg der Grünen ist.

Diverse Anfragen und Anträge wirken auf die Planer und Stadtverwaltung positiv.

Misstände angemahnt (Nord-Süd + Ost-West-Routen)

Die kurze Spangenzugung im Ostragehege als günstige Lösung für den Alltagsverkehr durchgesetzt.

Als Umweltbürgermeister konnte ich die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern beim ÖPNV durchsetzen.

Platzaufteilung muss zugunsten des Radverkehrs geändert werden.

Naumann (PDS):

4 konkrete Anträge im Stadtrat u.a. Fahrradstationen an Bahnhöfen beantragt.

Anhörung zum Radverkehr im Stadtrat 2001.

Prüfantrag seiner Fraktion für ein Tempolimit von 30 km / h in Wohngebieten mit Fahrradverkehr.

Brückensperrung zu bestimmten Tagen.

Im Ostragehege konnte eine Fahrradführung gefunden werden, die nicht durch das Gebiet des Wachtelkönigs führt → Radverkehr und Umwelt können in Einklang gebracht werden.

Schröter (SPD):

Anträge im Stadtrat zum Thema Radverkehr, die fast alle angenommen wurden.

So Anträge zu Radwegen in Pieschen und Loschwitz, zum Elberadweg, zur Radverkehrsförderung, zur Finanzierung von Radverkehrsanlagen. Antrag zu Radwegen an Bundesstraßen wurde unverständlichlicherweise von CDU gekippt. Anfragen zur Radverkehrsinvestition 2004/2005

Bockholt (Freie Wähler):

Der Radweg von Klotzsche nah Langebrück soll gebaut werden. Fahrbahnmarkierung im Zuge des Infineonbaus.

Was sind die wichtigsten Schwerpunkte in den nächsten 5 Jahren?

Schröter (SPD):

Das Hauptnetz muss ausgebaut werden, insbesondere die Route Neustadt-Unigelände und der Elberadweg (Stichwort „Radautobahnen“).

Kleine Mängel die sich mit geringen Mitteln beseitigen lassen auch beseitigen.

Allgemein das Klima für die Fahrradfahrer verbessern → Werbung für das Fahrradfahren.

Radverkehrsanteil steigern

Naumann (PDS):

Flächendeckendes Radweg und Fußwegkonzept erstellen/umsetzen.

Barrierefreiheit durchsetzen.

Gute Deckengestaltung.

Prioritätensetzung ändern.

Bewusstsein für Chancengleichheit Radverkehr – Autoverkehr schaffen.

Gaber (Bündnis 90/Grüne):

Die guten Vorsätze aus dem Verkehrskonzept 1994 und das Radwege-/Haupttroutennetz umsetzen.

Lücken schließen

Radwege von Schildern und Autos freihalten

Bessere Abstellmöglichkeiten

Bessere Verknüpfung von Rad und ÖPNV

Einbahnstraßen generell öffnen

Planer qualifizieren, bessere Planungsbüros beauftragen.

Radverkehr als eigenständige Größe mit Zielvorgaben begreifen und effektives Controlling durchführen.

Entsprechendes Bewusstsein im Stadtrat schaffen, da Konsens nur scheinbar besteht. Radverkehrsbeauftragter oder Arbeitsgruppe.

Verbesserte Zusammenarbeit der Verwaltung mit den Verbänden und mit der Öffentlichkeit.

Dr. Brauns (CDU):

Radverkehrskonzept Stück für Stück umsetzen.

Elberadweg durchgängig gestalten.

Netz an Hauptstraßen ausbauen

Andere Parteivertreter versprechen mehr als sie halten können.

Biesok (FDP):

Eigenständige Radwege an allen Hauptverbindungsrouen schaffen, Hauptsächlich in Zusammenhang mit Straßenausbauten.

Radwegeplanung als integraler Bestandteil begreifen.

Lücken im Elberadweg schließen.

Lückenschluss bzw. Befestigung der Radwege vom Körnerplatz nach Pillnitz und in die Innenstadt.

Auf der anderen Seite Verbreiterung des Elberadweges.

Boltz (Bürgerliste):

Priorität haben Fußgänger noch vor den Radfahrern.

Radverkehr auch abseits der Hauptrouten fördern.

Stadt der kurzen Wege schaffen, in der die Ziele möglichst zu Fuß erreicht werden können.

Neue Wohngebiete an Fußweg- und Radverkehrsnetz anschließen.

Die Hauptverkehrsrouten für Radfahrer sind unzureichend.

Prioritätensetzung ändern

Die Bürger müssen bei der Vorbereitung der Planung mehr Mitspracherecht haben → Mehr Stimmrecht des ADFC, Bürger an den Ausschusssitzungen beteiligen.

Bockholt (Freie Wähler):

Dresden ist steht im ADAC-Fahrrad-Test an vorletzte Stelle

Außenwirkung und Fahrradfreundlichkeit verbessern.

Touristischer Radweg zwischen Pillnitz und Radebeul an allen wichtigen Denkmälern wobei mit entsprechender Beschilderung.

Verstärkt gegen das Zuparken von Radwegen vorgehen.

Wie wollen Sie das finanzieren?**Schröter (SPD):**

Aus dem städtischen Haushalt unter Ausnutzung der Fördermittel.

Die derzeitige Finanzierung ist der Bedeutung nicht angemessen.

Die Mittel für Radverkehrsanlagen sollten unter einer Haushaltsstelle ausgewiesen und nicht wie bisher auf verschiedene verteilt werden. Das ist transparenter.

Naumann (PDS):

Radverkehrsförderung braucht nicht viel Geld.

Dieses Dokument wurde im Zuge einer Datensicherung 2021 in ein PDF-Dokument umgewandelt und mit dem aktuellen Logo des ADFC Dresden versehen.

Die Prioritäten müssen verändert werden. So werden z.B. 4,5 Millionen für die Autobahnzubringer, 2 Millionen für die Waldschlösschenbrücke, 1 Millionen für den Postplatz eingesetzt.

Viele kleine Projekte statt weniger Großprojekte.

Gaber (Bündnis 90/Grüne):

Vorhandenes Geld besser einsetzen und Prioritäten setzen.

Entscheidung statt für Großprojekten für Radverkehrsförderung.

Fördermittel für Radwege wurden in der Vergangenheit nicht abgerufen.

Höhere Effektivität durch besseres Controlling

Dr. Brauns (CDU):

So viel möglich, soll für den Radverkehr eingesetzt werden.

Mittelbereitstellung soll gesichert werden.

Biesok (FDP):

Ausgeglichener Haushalt und Konsolidierungskonzept.

Seine Partei setzt sich für eine Reform der Kommunalfinanzen ein. Gemeinden dürfen nicht bei jeder Entscheidung von den Vorgaben irgendwelcher Förderrichtlinien abhängig sein.

Finanztopf der Gemeinden insgesamt vergrößern.

Boltz (Bürgerliste):

Man braucht nicht mehr, eher weniger Geld.

Interessengruppen frühzeitig an einen Tisch holen.

Bei anderen Prioritäten wäre die Finanzierung nicht so probematisch. Verwunderlich z.B., das die Wirtschaftlichkeit von Fahrradstationen in Frage steht, Parkhäuser aber gefördert sollen. Deren Rentabilität sollte im Vergleich zu Fahrradstationen betrachtet werden.

Bockholt (Freie Wähler):

Preiswerte Alternativen nutzen. Diplomarbeiten sind z.B. billiger als Planungsbüros. Öffnung von Einbahnstraßen kostet kein Geld.

Weniger Mammutprojekte, dafür viele kleine Maßnahmen

Was muss sich bei der Arbeit der Stadt verändern

Gaber (Bündnis 90/Grüne):

Arbeitsgruppe (Interessenvertretung/Verwaltung) muss laufen.

Diologe anregen.

Dieses Dokument wurde im Zuge einer Datensicherung 2021 in ein PDF-Dokument umgewandelt und mit dem aktuellen Logo des ADFC Dresden versehen.

Konkrete Ergebnis festhalten und umsetzen.

Naumann (PDS):

Es muss der politische Wille bei der Stadtspitze vorhanden sein.

Es muss ausreichend Druck von außen kommen.

Schröter (SPD):

Koordination verbessern.

Ergebnisse kontrollieren und entsprechende Konsequenzen ziehen.

Bessere Bürgerbeteiligung

Dr. Brauns (CDU):

Schließt sich seinen Vorrednern an

Biesok (FDP):

Darüber nachdenken, ob die DVB immer der richtige Planungsträger ist, da das Eigeninteresse am ÖPNV im Vordergrund steht.

Bockholt (Freie Bürger):

Gebrauch von Diensträdern. Abstellmöglichkeiten an öffentlichen Gebäuden.

(Applaus des Publikums, da Besucher der Diskussion am Rathaus keine ansprechenden Abstellmöglichkeiten antrafen - Anmerkung der Protokollführerin).

Wie finden sie die geplante Verwendung von Kopfsteinpflaster auf dem Postplatz?

Dr. Brauns (CDU):

Da rennen sie bei mir offene Türen ein. Davon halte ich nichts. Das war bestimmt wieder ein Forderung des Denkmalschutzes.

Biesok (FDP):

Der Denkmalschutz hat am Postplatz nicht so eine hohe Bedeutung, dass die komplette Kopfsteinbepflasterung gerechtfertigt wäre. Asphalt wenigstens auf den Radstreifen notwendig!

Boltz (Bürgerliste):

Der Stadtrat hat sich schon öfter über denkmalschutzrechtliche Forderungen hinweggesetzt. Der Denkmalschutz wird oft nur vorgeschoben.

Dieses Dokument wurde im Zuge einer Datensicherung 2021 in ein PDF-Dokument umgewandelt und mit dem aktuellen Logo des ADFC Dresden versehen.

Alle sollen sich an eine Tisch setzen und eine bessere Lösung finden

Bockholt (Freie Wähler):

Die Radfahrer müssen in die Planung einbezogen werden. Man sollte die Leute vom Denkmalschutz mal über das Kopfsteinpflaster fahren lassen.

Gaber (Bündnis 90/Grüne):

Pseudohandlung für Verkehrsberuhigung. Es ist zu fragen, wo die Ursachen für die Verdrängung der Radfahrer liegen. Es sollten die tatsächlichen Gründe für die radfahrfeindliche Lösung erforscht werden.

Naumann (PDS):

Denkmalschutz ist nur vorgeschoben.

Eine schöne Postplatzumgestaltung kostet viel Geld. Es handelt sich um ein schwachsinnige Zwischenlösung.

Schröter (PDS):

Ist dagegen.

(Es ist fraglich, wie die Planung durch den Stadtrat kam, wenn alle dagegen sind - Anmerkung der Protokollführerin)

Schnellfragen

Herr Haase stellt 10 Fragen, die mit ja oder nein beantwortet werden können:

- 1) Haben Sie im letzten Jahr einmal den Schlauch an Ihrem Fahrrad wechseln müssen, weil Sie in Dresden in Glasscherben gefahren sind?
- 2) Sollte die Verwaltung der Landeshauptstadt häufiger Dienstfahräder benutzen?
- 3) Würden Sie in Dresden Ihr Kind, wenn es in die vierte Klasse geht, allein mit dem Rad zur Schule fahren lassen?
- 4) Kennen Sie in Dresden Einbahnstraßen, welche Ihrer Meinung nach in Gegenrichtung für Radfahrer geöffnet werden sollten?
- 5) Würden Sie die Aufstellung eines finanziellen Sonderprogramms zur Sanierung schlechter Radwege in Dresden unterstützen?
- 6) Glauben Sie, dass Dresden es schaffen könnte, noch mehr Radtouristen zu einem Besuch der Stadt zu verleiten?
- 7) Halten Sie die Dresdner Innenstadt für fahrradfreundlich?
- 8) Sollte es in Dresden in den Wohngebieten mehr Tempo-30-Zonen geben?
- 9) Sollte der ADFC in einer städtischen Verwaltungsarbeitsgruppe zum Radverkehr mitwirken?
- 10) Ihre Prognose: Wird es in 10 Jahren an Dresdens Fernbahnhöfen Fahrradstationen geben (das sind Fahrradgroßgaragen mit Serviceleistungen und Radverleih)?

Dieses Dokument wurde im Zuge einer Datensicherung 2021 in ein PDF-Dokument umgewandelt und mit dem aktuellen Logo des ADFC Dresden versehen.

Frage	Fr. Bürger	Bürgerl.	FDP	CDU	SPD	PDS	Grüne
1	j	j	j	n	n	j	j
2	j	j	n	?	j	j	j
3	j	j	n	?	j	j	j
4	j	j	j	j	j	n	j
5	j	j	n	?	j	j	j
6	j	j	j	j	j	j	j
7	n	n	n	j	n	n	n
8	j	j	n	j	j	j	j
9	j	j	j	j	j	j	j
10	j	?	j	j	j	j	

Schlauch haben 5 bereits selbst gewechselt, 2 nicht.

Die Kinder würde die Mehrheit nach langem zögern mit dem Fahrrad zur Schule schicken, CDU stimmt weder ja noch nein.

Investitionsprogramm für die Radverkehrsförderung wird überwiegend befürwortet, die FDP stimmt mit nein (Augenwischerei), CDU entscheidet sich nicht.

Die Innenstadt hält die Mehrheit nicht für fahrradfreundlich, CDU stimmt mit ja.

Tempo 30 in Wohngebieten wird von der FDP abgelehnt, CDU differenziert.

Überwiegend wird eine Mitarbeit des ADFC an der Verwaltungsarbeit befürwortet, CDU entscheidet sich nicht (siehe aber unten).

Der überwiegende Teil glaubt, dass es in 10 Jahren Fahrradstationen an den Bahnhöfen geben wird, Bürgerliste ist skeptisch.

Fragen aus dem Publikum:

Was halten Sie von Bettelampeln? / Sollte die Stadt an Mehdorn schreiben und sich für die Fahrradmitnahme im ICE aussprechen? Waldschlösschenbrücke nicht bauen und mit dem Geld Radverkehr fördern? Warum werden von der BI Königsbrücker Straße erarbeiteten Vorschläge nicht übernommen? Sollte der ADFC in die Verwaltungsarbeit einbezogen werden? Verkehrsberuhigung durch bauliche Änderungen? Eher touristische oder Radwege für den Alltagsverkehr fördern? Moderne Verkehrskonzepte ohne Trennung der Verkehrsarten verfolgen, wie z.B. in Zürich?

Boltz (Bürgerliste):

Es sollte ein Gleichstellung mit den Autofahren geben. Bettelampeln mit Wartezeiten sind abzulehnen, Ampeln die sofort umschalten, sind vertretbar. Schreiben an Mehdorn wird befürwortet. Gegen die Waldschlösschenbrücke. Weißt aber darauf hin, dass damit Geld ausgegeben werden soll, dass wir sowiso nicht haben. Durch den Verzicht werden daher keine Finanzmittel frei. Bürgerbeteiligung sollte so umfangreich wie möglich erfolgen. Bei den Planungen

Dieses Dokument wurde im Zuge einer Datensicherung 2021 in ein PDF-Dokument umgewandelt und mit dem aktuellen Logo des ADFC Dresden versehen.

zur Königsbrücker Straße sollten sich alle mal gemeinsam an einen Tisch setzen. Zur Verkehrsberuhigung sollten Straßen mit Tempo 30 km/h verengt werden. Keine Schikanen auf breiten Straßen.

Biesok (FDP):

Zu den Bettelampeln gleiche Meinung wie Boltz (Bürgerliste). Noch schlimmer sind allerdings Ampeln mit Induktionsschleifen, über die man als Fahrradfahrer gar nicht rüber kommt, wenn kein Kraftfahrzeug mit an der Ampel steht. Bei der Königsbrücker Straße ist die Bürgerbeteiligung wichtig. Aufgrund der überörtlichen Bedeutung und übergeordneter Gründe kann die Berücksichtigung der örtlichen Interessenvertreter aber schwierig sein (Abwägung).

Einbeziehung des ADFC problematisch, da Stadt und Stadträte die Verantwortung haben. Damit geben sie Verantwortung ab. Wenn dies hier geschieht, dann müsste es auch an anderen Stellen gemacht werden.

Gegen bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Tempo 30 km/h Zonen. Die Durchsetzung ist Sache der Polizei. Touristische und Alltagsradwege keine widerstreitenden Gesichtspunkte. Radfahren muss selbstverständlicher werden.

Brauns (CDU):

Für Bettelampeln, die sofort umschalten. Befürwortet die Waldschlösschenbrücke. Von der Bürgerinitiative erwartet er die Akzeptanz, dass ein Bürgervorschlag auch abgelehnt werden kann. Das heißt nicht, dass er nicht ernst genommen würde. Es seien vielfältige Interessen und Vorschläge zu berücksichtigen, so dass nicht immer eine hundertprozentige Umsetzung erwartet werden könne. Der ADFC kann so früh wie möglich an den Planungen beteiligt werden. Dies ist aber keine Garantie, dass deren Wünsche umgesetzt werden.

Bauliche Verkehrsberuhigung an geeigneter Stelle, mehr Kontrolle. Keine Trennung zwischen Touristen- und Alltagsradwegen. Der Elberadweg ist die ideale Alltagsverbindung. Gemischte Straßen werden selbstverständlich befürwortet. Die Straßenbahn könnte z.B. durch die Prager Straße und die Schloßstraße fahren. Bei der Petersburger wäre die Aufhebung der Verkehrsflächen natürlich nicht möglich, aber vielleicht auf der Willsdruffer. Zur Zeit sind gemischte Verkehrsflächen in den Planungen für den Postplatz vorgesehen.

Bockholt (Freie Wähler):

Für Bettelampeln, die sofort umschalten und Schreiben an Mehdorn. Die Waldschlösschenbrücke wird unter Bauschmerzen befürwortet. Das Quorum für die Bürgerbeteiligung sollte gesenkt werden. Keine Konkurrenz zwischen touristischen und Alltagsradwegen. Auf bestehenden Radrouten attraktive Touristenradwege schaffen.

Schröter (SPD):

Die Fahrradmitnahme im ICE muss angegangen werden. Es sollten alle Bürger an Mehdorn schreiben. Bettelampeln mit Wartezeiten werden abgelehnt. Frage der Waldschlösschenbrücke schwierig. Bürgerbeteiligung wird befürwortet. Bei der Einbeziehung des ADFC ist es fraglich, wie man damit umgeht. Es kann auch Radfahrer mit anderen Meinungen geben. Barrieren zur Verkehrsberuhigung werden abgelehnt, sind auch für Radfahrer störend. Für bestimmte Bereiche ist vorstellbar, dass es keine getrennten Verkehrsräume gibt.

Naumann (PDS):

Lehnt Bettelampeln ab. Die Fahrradmitnahme im ICE ist leider keine städtische Angelegenheit. Ablehnung der Waldschlösschenbrücke. Der ADFC sollte bei Planungen und der Abnahme dabei sein. Bauliche Veränderung für Tempo 30 Zonen wurden beantragt. Die Priorität sollte bei den Alltagswegen liegen, da der Anteil höher ist. Die Kesselsdorfer Straße sollte mal so eine Straße ohne getrennte Verkehrsflächen werden. Sehr interessante Sache.

Gaber (Bündnis 90/Grüne):

Züge sollten in der Hauptreisezeit generell daran denken, dass mehr Fahrräder mitgenommen werden müssen. Bei den Ampel ist Gleichberechtigung anzustreben. Die Unterordnung und Benachteiligung von Radfahrern wird abgelehnt. Die Radfahrer sollten gleichberechtigt auf dem Weg mitgeführt werden. Die Waldschlösschenbrücke wird abgelehnt. Die Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs ist nicht gottgegeben. Es gibt Fördermittel für den Radwegebau. Befürwortung von Bürgerbeteiligung. Viel Kompetenz entsteht, wenn Bürger sich engagieren. Ressourcen werden ohne Bürgerbeteiligung vergeudet. Weist darauf hin, dass mit den Stimmen der CDU das Quorum für die Bürgerbefragung hochgesetzt worden ist.

Verbindliche Mitwirkung des ADFC, Einbindung ADFC und Sachkundiger. Tempo 30 Zonen sollen eingerichtet und durchgesetzt werden. Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Alltagsrouten sind wichtiger als touristische Radwege. Moderne Konzepte ohne Trennung der Verkehrsarten sollten verfolgt werden.

Abschließend Frage von Michael Haase:

Würden Sie nach der Wahl wieder zu so einer Veranstaltung kommen, um über Radverkehr zu reden?

Antwort alle Podiumsteilnehmer: Ja!

Anmerkung der Protokollführerin:

Da es auf ein Podiumsdiskussion naturgemäß nicht zu Ergebnissen kommt, war nur die Form eines Inhaltsprotokolls möglich. Ich habe nach bestem Wissen und Gewissen versucht, die Beiträge von allen gleichermaßen aufzunehmen und wiederzugeben. Aber verständlicher Weise handelt es sich nicht um ein genaues Wortprotokoll, wie z.B. im Bundestag. Es können Aussagen entgangen oder auch überproportional aufgenommen und wiedergegeben worden sein, sei es aufgrund von Konzentrationsschwierigkeiten oder der besseren Vertrautheit bestimmter Inhalte. Ich hoffe aber und bin der Meinung, die wesentlichen politischen Aussagen richtig wiedergegeben zu haben und bitte gegebenenfalls kleine, nicht auszuschließende Unkorrektheiten, z.B. Auslassungen, zu entschuldigen. Ich versichere, keine bewusste Manipulation vorgenommen zu haben. Es gilt das gesprochene Wort. Gegendarstellungen jederzeit möglich.