

**1. Wie wollen Sie Radfahrende und zu Fuß Gehende, besonders Kinder, Schüler*innen und Senior*innen im Verkehr wirksam schützen?
Wird sich ihre Partei für eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h einsetzen?**

⇒ Die Sicherheit der Radfahrer*innen ist für die Attraktivität dieses Verkehrsmittels besonders wichtig. Deswegen unterstützen wir Protected Bike-Lanes an Hauptverkehrsstraßen und wollen alle Radwege mit einer durchgehend roten Markierung und Piktogrammen ausstatten, um so deren Wahrnehmbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen. Das Zuparken von Radwegen muss immer geahndet und die Strafen hierfür höher werden. Hier muss der Ordnungs- und Servicedienst schneller eingreifen.

⇒ Um den alltäglichen Wegen in unserer Stadt den entsprechenden Stellenwert einzuräumen und u. a. für mehr Sicherheit zu sorgen, wollen wir ein Fußverkehrsmanagement innerhalb der Verwaltung einrichten. Hier können ein Anregungs- und Beschwerdemanagement sowie neue Projekte angesiedelt werden. Barrierefreiheit muss eine Selbstverständlichkeit werden.

⇒ Andere Städte wie Helsinki machen es vor. 0 Verkehrstote sind möglich. Bedingung hierfür ist eine Reduzierung des Tempos. Wir werden daher alle bewohnten Straßen in der Stadt Düsseldorf – bis auf ausgewählte Hauptverkehrsstraßen (z. B. Kennedydamm, Rheinufertunnel) – zur Tempo-30-Zone machen.

2. Werden Sie den Straßenraum gerechter verteilen, auch indem an Hauptstraßen Spuren für den Radverkehr umgewidmet werden? Werden Ampelschaltungen so angepasst, dass Radfahrende - wie heute Autofahrende - die Kreuzungen in einem Zug überqueren können? Werden Sie auch weiterhin Autoparkplätze für Fahrrad- abstellanlagen umwidmen?

Die Verkehrspolitik Düsseldorfs war viele Jahre lang auf das Auto ausgerichtet. Wir stellen der autogerechten Stadt die menschengerechte und lebenswerte Stadt gegenüber. Denn unser öffentlicher Straßenraum ist nicht beliebig vermehrbar und muss gerecht aufgeteilt werden. Da unsere Straßen und Plätze bislang überwiegend durch Autos genutzt werden, gehört zur Wahrheit dazu, dass eine Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV nur auf Kosten des Autoverkehrs gehen kann. Dort, wo Blechlawinen zurückgedrängt werden, steigt die Aufenthaltsqualität. Deshalb räumen wir ÖPNV, Rad- und Fußverkehr deutlich mehr Raum ein:

⇒ Wir forcieren die Umsetzung des ausgearbeiteten Konzeptes zum Radhauptnetz.

⇒ Wir haben die Entwicklung des Radhauptnetzes vorangetrieben, welche die Radverbindungen insbesondere an die direkten Routen orientiert auf Hauptstraßen legt. Dieses wollen wir umsetzen, in dem wir jährlich bis zu 30 km Radwege schaffen wollen. Wir legen ausreichend breite Radfahrstreifen an, und dort, wo es an Hauptverkehrsstraßen möglich ist, wollen wir vom Autoverkehr separierte Protected Bike-Lanes einrichten. Alle Radwege werden wir mit einer durchgehend roten Markierung und Piktogrammen ausstatten. Eine reine Verlagerung des Radverkehrs in kleinere Nebenstraßen lehnen wir ab.

⇒ Der Straßenraum in unseren Stadtteilen soll nicht durch fahrende und parkende Autos und andere Fahrzeuge dominiert, sondern wieder als Aufenthaltsraum zurückgewonnen werden. Deshalb müssen die Verkehrsflächen wieder gerecht verteilt werden. Wir wollen hierzu im engen Austausch mit engagierten Nachbarschaften Modellquartiere (bspw.

am Karolingerplatz in Bilk) entwickeln und eine Gestaltungsoffensive für Straßen, Wege und Plätze für mehr Aufenthaltsqualität starten. Wir wollen die autofreien Zonen im gesamten Stadtgebiet deutlich ausweiten. Dazu gehören für uns auch experimentelle Veränderungen im Straßenraum wie an der Mühlenstraße.

⇒ Wir werden auch weiterhin Autoparkplätze im öffentlichen Straßenraum zu Fahrradabstellanlagen umwandeln. Mittelfristig, wenn die Verkehrswende greift, wollen wir dies auch in Parkhäusern umsetzen.

3. Wie wollen Sie den Komfort für Radfahrende erhöhen? Was werden Sie tun, um die Qualität (Schlaglöcher, schlechte Bordsteinabsenkungen, Auf und Ab an Einmündungen und Grundstückseinfahrten) der Radwege zu verbessern? Wie wollen Sie das Fahrradparken in Düsseldorf verbessern? Werden Sie sich für den Bau eines Fahrradparkhauses am Haupteingang des Hauptbahnhofs mit 5.000 Stellplätzen und Fahrradboxen an allen wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten einsetzen?

⇒ Das Radhauptnetz hat für die SPD Düsseldorf eine übergeordnete Bedeutung. Daher werden wir die Qualität und Sicherheit aller Radwege sicherstellen. Dies betrifft z. B. die Räumung von Schnee und Laub, genauso wie die Ausbesserung von Schlaglöchern u. a. Wir werden die zuständigen Stellen hier entsprechend finanziell ausstatten.

⇒ Wir wollen weiterhin pragmatisch vorgehen und leicht versetzbare Abstellanlagen einsetzen. Jährlich sollen so 2.000 zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Fahrradständer, Fahrradhäuschen etc.) entstehen. Dies sollte sowohl die Wohnviertel als auch die Einkaufsstraßen umfassen.

⇒ Beim Umbau des Konrad-Adenauer-Platzes sollte eine größtmögliche Fahrradgarage mit mehreren Tausend Stellplätzen realisiert werden. Wir streben außerdem den Umbau innerstädtischer Parkhäuser an.

⇒ An den Regionalbahnhöfen (Benrath, Bilk und Flughafenbahnhof) sollen ebenso Radstationen und große Fahrradgaragen mit Fassungsvermögen von jeweils mehr als 1.000 Plätzen entstehen. Zusätzlich sollen an allen S-Bahnstationen und ÖPNV-Knotenpunkten in den Stadtteilen wettergeschützte und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen sowie Mobilstationen errichtet werden.

4. Wie wollen Sie wirksame Kontrollen erreichen? Werden Sie konsequent rund um die Uhr abschleppen lassen? Wie wollen Sie das Baustellenmanagement für den Radverkehr verbessern?

⇒ Wir werden das Parken in zweiter Reihe nicht dulden und konsequent abschleppen.

⇒ Wir werden das Personal des OSD weiter konsequent aufstocken bzw. freie Stellen besetzen. Die Einrichtung einer Fahrradstaffel war ein erster Schritt, deren personellen Ausstattung wollen wir erhöhen.

⇒ Wir setzen uns auf Bundesebene dafür ein, dass Bußgelder deutlich erhöht werden und der Bußgeldkatalog entsprechend angepasst wird.

⇒ Wir werden allen Bauunternehmen in der Stadt vorschreiben, bei der Baustelleneinrichtung, die Radverbindungen betrifft, die Radverkehrsbelange

gleichberechtigt zum MIV zu beachten und nur in Ausnahmefällen Umleitungen einzurichten.

5. Woran scheidet der zügige Ausbau der Radinfrastruktur in Düsseldorf und was wird Ihre Partei zur Beschleunigung tun? Allein das geplante Radhauptnetz der Stadt Düsseldorf soll 300 km umfassen. Wie viele Kilometer davon wollen Sie pro Jahr in hochwertiger Qualität umsetzen?

⇒ Der Ausbau scheidet – trotz Verdopplung der personellen Ausstattung - vor allem an zu wenig Personal aber auch an der finanziellen Ausstattung. Hier spielt leider die ablehnende Haltung insbesondere unseres Ampelpartner FDP eine Rolle. Wir werden uns weiterhin für eine bessere personelle und finanzielle Ausstattung der Radinfrastruktur einsetzen. Wir streben eine Pro-Kopf-Ausgabe von 30€ je Jahr an, um uns hier dem Niveau von NL und Kopenhagen zu nähern. Neben einer auskömmlichen Ausstattung mit Personal und Finanzen benötigen wir auch eine fahrradfreundliche Ratsmehrheit, um zügig Baubeschlüsse gefasst zu bekommen.

⇒ Wir werden jährlich zusätzlich 30 km Radwege bauen. Aktuell geplant sind Maßnahmen im Wert von 30 Mio €: U.a. Karlstraße vom Worringer Platz - Stresemann-Platz, Josef-Beuys-Ufer, Kölner Straße vom Worringer Platz bis Am Wehrhahn, Oberbilker Allee von Corneliusstraße bis Hüttenstraße, Hellweg, Hildener Straße.

6. Wird sich Ihre Partei für den zügigen Bau von Radschnellwegen einsetzen? Welche Routen werden in der nächsten Wahlperiode fertig sein?

⇒ Wir setzen auf regionale Radschnellwege als notwendige Voraussetzung für ein Umsteigen der Pkw-Pendler*innen aus dem Umland. Es braucht kurzfristig eine Planung für Strecken zu unseren direkten Nachbarn Duisburg, Mettmann, Wuppertal sowie Mönchengladbach, Meerbusch, Krefeld und Neuss. Der Radschnellweg über Benrath nach Langenfeld muss endlich umgesetzt werden und ist ein erster Schritt für eine Verbindung vom Ruhrgebiet nach Köln. Hierfür setzt sich die SPD Düsseldorf in der kommenden Wahlperiode ein.

⇒ Die Erfahrung der vergangenen Jahre zeigt: Die Planung und Umsetzung der Radschnellwege dauert zu lange. Wir werden uns – gerade auch im Hinblick auf den Pendelverkehr – dafür einsetzen, dass die geplanten Radschnellwege sich bis 2025 mindestens im Bau befinden.

7. Wie viel will Ihre Partei künftig pro Jahr in den Radverkehr investieren? Wie stellen Sie sicher, dass für Düsseldorf Mittel aus den zahlreichen vorhandenen Fördertöpfen abgerufen werden? Wie wollen Sie Personalentwicklung und -qualifizierung für die Radverkehrsförderung im Amt für Verkehrsmanagement implementieren?

⇒ Wir streben eine pro Kopf-Aufgabe von 30 € je Jahr für Radverkehrsmaßnahmen ausgeben (ca. 19 Mio €) an.

⇒ Wir werden das Personal im zuständigen Amt weiter aufstocken.

⇒ Wir suchen für die inhaltliche Qualifizierung und Sensibilisierung des städtischen Personals (ämterübergreifend) - wie auch der Stadtgesellschaft - weiter den Austausch mit anderen Städten und Interessensverbänden über die Durchführung von Kongressen und anderen Veranstaltungen.

8. Wird Ihre Partei dafür sorgen, dass der Beschluss zum Beitritt in die Radregion Rheinland von der Düsseldorf Tourismus GmbH umgehend umgesetzt wird? Werden Sie in den nächsten 5 Jahren in Düsseldorf ein einheitliches und flächendeckendes Wegweisungs- und Knotenpunktsystem einrichten?

⇒ Ja.

⇒ Wir werden das bereits bestehende Wegweisungs- und Knotenpunktsystem flächendeckend ausbauen und dabei auf eine einheitliche Umsetzung achten.

9. Was ist Ihr Leuchtturmprojekt für den Radverkehr in Düsseldorf? Welche Maßnahmen wollen Sie in den ersten 100 Tagen anpacken? Und welche Maßnahmen werden Sie in den ersten 100 Tagen umgesetzt haben?

⇒ Wir wollen die schnellstmögliche Umsetzung des Radhauptnetzes

⇒ Wir werden am Konrad-Adenauer-Platz ein Fahrradparkhaus mit 5.000 Stellplätzen auf den Weg bringen.

⇒ Wir werden prüfen, in welchen städtischen Parkhäusern außerdem die Schaffung von weiteren Stellplätzen für Fahrräder möglich ist und dieses umsetzen.

⇒ Wir wollen den innerstädtischen Logistikverkehr in der Stadt neu organisieren und werden hier im Austausch mit Handel- und Gewerbeverbänden und Betrieben den Einsatz von Lastenfahrrädern vorantreiben.

⇒ Wir werden mit einem Sofortprogramm alle bestehenden Abschnitte des Radhauptnetzes rot markieren, um dessen Wahrnehmbarkeit im Stadtraum zu erhöhen.

⇒ Wir werden die Planung der Radschnellwege (s. o.) beschleunigen, indem wir auf eine gebündelte Verantwortung drängen werden. Die bisherigen Zersplitterung der Verantwortung für die Radschnellwegplanung zwischen den Kommunen und dem Land (Straßen NRW) muss ein Ende finden.