

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Düsseldorf · Oststraße 41 - 43 · Düsseldorf

An

ADFC Düsseldorf

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
KV Düsseldorf**

Nils Kleibrink  
Kampagnenleiter Kommunal- und  
OB Wahl 2020

Oststraße 41 - 43  
40211 Düsseldorf  
Tel.: 0170/ 1451942  
nils.kleibrink@gruene-duesseldorf.de

Düsseldorf, 1. Juni 2020

## WAHLPRÜFSTEINE ADFC

*1. #VisionZero - keine Verkehrstoten oder Schwerverletzten Sicherheit für Alle.  
Der ADFC Düsseldorf fordert eine Verkehrspolitik, die das Ziel hat, die Anzahl der Verkehrstoten oder Schwerverletzten auf null zu reduzieren. Ein wichtiges Element dafür ist die Reduzierung der Geschwindigkeit. Tempo 30 entscheidet oft zwischen Leben und Tod und wirkt sofort. 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?*

Ja, wir setzen uns für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ein. Die von uns initiierten Pilotversuche vor Schulen etc. haben funktioniert und die Skeptiker\*innen widerlegt. Jetzt ist es Zeit, mit Tempo 30 weitere Straßen sicherer und ruhiger zu machen.

Außerdem wollen wir Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen durch ausreichend Platz schützen: durch möglichst baulich getrennte Radwege, durch mehr Platz und weniger parkende Autos auf Gehwegen.

Die „Vision Zero“ (null Verkehrstote; Halbierung der Verkehrsverletzten) muss der Maßstab für die Planungen sein, insbesondere auf Kita- und Schulwegen. Unfallstellen sollen innerhalb von 48 Stunden überprüft und notfalls temporär gesichert werden.

gruene-duesseldorf.de

facebook: gruene.duesseldorf

twitter: gruededdorf

Instagram: gruene\_duesseldorf

stefan-engstfeld.de

facebook: stefan.engstfeld

twitter: @engstfelder

Instagram: @engstfelder

## *2. #Gleichberechtigung Wir brauchen #mehrPlatzfürsRad.*

*Wir wollen den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 25% steigern und 2030 auf 30%.*

*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 Fahrradabstellanlagen umwidmen?*

Ja, wir brauchen mehr Platz fürs Rad! Wir wollen auf den Strecken des Radhauptnetzes bei aktuell zwei oder mehr Spuren pro Fahrtrichtung einen geschützten Radweg einrichten – wo immer es möglich ist mit physischer Trennung vom Fußweg und von der Fahrbahn. Wir fordern die "Grüne Welle" für den Radverkehr im Radhauptnetz, die sich an einer Geschwindigkeit von 20 km/h orientiert. Radgerechte Kreuzungen haben außerdem separate Fahrradampeln und sind in einem Zug überquerbar.

Fahrradabstellanlagen wollen wir durch die Umnutzung von Autoparkplätzen im öffentlichen Raum weiter ausbauen - auch durch weitere Fahrrad-Parkhäuschen.

## *3. #Sehr gute Fahrradinfrastruktur*

*Wir brauchen breite, asphaltierte Radwege - wo immer möglich als "Protected Bike Lane", d.h. auf der Straße, aber baulich getrennt vom Autoverkehr - und klar strukturierte Kreuzungen, die sicher und zügig von zu Fuß gehenden und radfahrenden Menschen überquert werden können. 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?*

Ja, wir setzen uns für einen radfreundlichen Bahnhofsvorplatz mit einem Fahrradparkhaus für mindestens 5.000 Räder ein. An den Bahnhöfen in Bilk, Benrath und am Flughafen-Bahnhof wollen wir weitere Radstationen einrichten. An anderen ÖPNV-Knoten Fahrradboxen und sichere Stellplätze.

Die Qualitätsstandards für Radwege wollen wir anheben: durchgängig asphaltiert und an Einfahrten und Kreuzungen angehoben. Den vorhandenen Mängelmelder wollen wir verbessern.

#### 4. #Rücksicht

*Auf Radwegen und in zweiter Reihe stehende Autos sind kein Kavaliersdelikt, sondern gefährden uns Radfahrende akut. Sie zwingen uns in den fließenden Verkehr oder in die Nähe gefährlicher Straßenbahnschienen.*

*Wie wollen Sie wirksame Kontrollen erreichen? Werden Sie konsequent rund um die Uhr abschleppen lassen? Baufirmen setzen die Vorgaben zur Baustelleneinrichtung nicht um. Wie wollen Sie das Baustellenmanagement für den Radverkehr verbessern?*

Auf Basis der novellierten und verschärften Straßenverkehrsordnung wollen wir die Maßnahmen gegen Falschparker auf Geh- und Radwegen ausbauen. Bisher war die Stadtverwaltung hier viel zu zurückhaltend - auch beim Abschleppen, denn Radwegeparken ist in der Regel immer eine akute Verkehrsgefährdung. Durch Einstellung und Ausbildung von mehr Personal in der Verkehrsüberwachung möchten wir die Kontrollen auf Rad- und Fußwegen verstärken - auch mit weiteren Fahrradstaffeln.

Die verstärkten Kontrollen sollen durch eine Schnittstelle zwischen Verkehrsüberwachung und Bauaufsicht auch die Überwachung der Baustelleneinrichtungen (inkl. Umleitungen) verbessern.

#### 5. #Beschleunigung des Radnetzausbaus

*Beim aktuellen Umsetzungstempo des geplanten Radnetzes wird es nicht vor 2050 fertig.*

*Woran scheitert 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?*

Die grundlegenden politischen Beschlüsse zum Radhauptnetz haben wir erreicht. Die Ausführungsplanung und die Umsetzung laufen aber viel zu langsam. Neben Kanal- oder Leitungsarbeiten, die oft vorgeschaltet werden müssen, liegt es auch an schleppenden Abläufen in der Stadtverwaltung und mangelndem Einsatz des Oberbürgermeisters. OB Geisel hat sich bei seiner 5-Jahres-Bilanz für ganze 27 Kilometer Radwege gelobt. Wir haben viel mehr beschlossen. Zum Beispiel mit einem Sammelbeschluss von 17 Maßnahmen für ca. 30 Mio. Euro in 2018. Umgesetzt wurde davon bislang: nichts. Wir haben vorgeschlagen, eine eigene städtische Tochterfirma für die Planung und den Bau von Radinfrastruktur zu gründen - analog zur Schulbaufirma, die ähnliche Probleme im Schulbau erfolgreich aufgebrochen hat. Unsere Zielmarke sind pro Jahr 20 % des geplanten Radhauptnetzes. Auch die Radschnellwege sollte die Firma übernehmen und in einem zweiten Schritt könnten die Bezirksradnetze und die Sofortmaßnahmen bei Mängelmeldungen folgen.

## *6. #Radschnellwege – Radrouten ins Zentrum*

*Radschnellwege sind ein wirksames Mittel, um Kfz-Pendlerströme signifikant zu verringern. Dabei sind sie kostengünstiger und schneller zu realisieren als der ÖPNV-Ausbau oder P&R-Systeme.*

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

Auch bei den Radschnellwegen liegt das Problem in der Umsetzung, bei den Stadtspitzen und beim Landesbetrieb Straßen.NRW. Wir haben die Planung für den Radschnellweg Neuss-Düsseldorf-Langenfeld/Monheim schon 2016 beschlossen. Konkret passiert ist bislang wenig bis nichts. Seit einem Jahr läuft die Umweltverträglichkeitsprüfung, die eigentlich in sechs Wochen abgeschlossen sein muss. Die Stadt hat hier kein Druck gemacht. Für die weiteren Planungsleistungen gibt es noch keine Vereinbarung über die Ausschreibung.

Mit einer städtischen Firma wollen wir auch hier mehr Tempo machen, indem die Stadt für die Streckenabschnitte auf Düsseldorfer Gebiet voran geht.

Wichtig ist uns, dass die Radschnellwege nicht am Stadtrand enden, sondern als leistungsstarke kommunale Rad-Express-Haupttrouten auch durch das Stadtzentrum führen. Diese können nicht kreuzungsfrei sein, aber die Breite der Radschnellwege einhalten. Wir wollen die Toulouser Allee zur zentralen Achse für die Express-Routen machen und Anbindungen zu den regionalen Radschnellwegen nach Duisburg, Ratingen, Wuppertal und den Süden schaffen.

Realistisch erscheint, die Radschnellwege nach Neuss, Langenfeld/Monheim, Erkrath und Duisburg in der nächsten Wahlperiode fertigzustellen.

## *7. #MehrRessourcenfürsRad*

*Düsseldorf wird laut Haushaltsplanung 2020 weniger als 2,80 € pro Einwohner\*in in die Radverkehrsinfrastruktur investieren; zum Vergleich: Utrecht 132 €, Oslo 70 €, Kopenhagen 36 €, Stuttgart 5 €, selbst das "arme" Berlin 4,70€. Der Finanzbedarf der Kommunen wird vom Bundesverkehrsministerium im Nationalen Radverkehrsplan mit 8 bis 19 € angegeben. 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? Das gesamte planende und entwickelnde Personal muss qualifiziert und beständig fortgebildet werden mit dem Ziel, Radverkehrsplanung als Querschnittsaufgabe in allen Planungsprozessen zu verstehen. Wie wollen Sie Personalentwicklung und -qualifizierung für die Radverkehrsförderung im Amt für Verkehrsmanagement implementieren?*

Vorweg: in den vergangenen Jahren ist der Ausbau der Fahrradinfrastruktur nicht an zu wenig Geld gescheitert, vielmehr blieben Haushaltsmittel oft ungenutzt. Daher müssen wir die Abläufe verbessern und Tempo machen, wie oben beschrieben.

Richtig ist aber auch: In den kommenden Jahren brauchen wir auch mehr Geld. Das im Nationalen Radverkehrsplan geschätzte Volumen von 8 bis 19 Euro je Einwohner\*in ist perspektivisch unser Ziel. Im Vergleich zu den Kosten und Nebenkosten des Autoverkehrs ist die Verkehrswende mit dem Rad dabei immer noch ein Schnäppchen.

#### *8. #MehrRadtourismus*

*Radtourismus ist ein wichtiger und wachsender Wirtschaftsfaktor. Düsseldorf sollte seine Lage am Rhein und am internationalen Radfernweg nutzen. Bisher wird dieses Potential nicht gehoben.*

*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 haben uns schon in den vergangenen Monaten und Jahren dafür eingesetzt, dass Düsseldorf der Radregion Rheinland beiträgt und das Knotenpunktsystem einführt. Leider stand auch hier die Stadtverwaltung und die Düsseldorf Tourismus lange auf der Bremse. Jetzt ist wieder etwas Bewegung drin, die wir in der kommenden Wahlperiode nutzen wollen. Radtourismus hat als Urlaubs- oder Tagestourismus im Hinblick auf den Klimaschutz und fairen Tourismus einen hohen Stellenwert

#### *9. #Ausblick*

*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?*

Die Toulouser Allee: wir machen sie zur zentralen Achse der Rad-Express-Haupttrouten. Zunächst provisorisch mit Gelbmarkierungen und Sicherheitsbaken, später dauerhaft mit Anbindung an die Radschnellwege in die Region.

“Pop-Up-Radwege” auf dem Radhauptnetz: Wir warten nicht länger auf jahrelange Verwaltungsverfahren. Nach Berliner Vorbild richten wir auf den Strecken des zukünftigen Radhauptnetzes temporäre geschützte Radwege ein.

In den ersten 100 Tagen werden wir

- die städtische Tochterfirma für Planung und Bau von Radinfrastruktur gründen und sie mit zehn Start-Projekte beauftragen.
- eine Förderung für den Kauf von (E-)Lastenrädern einführen.
- den Fokus der Verkehrsüberwachung auf Geh- und Radwegeparken legen.