

## *Wahlprüfsteine des ADFC Düsseldorf zur Kommunalwahl 2020*

*Düsseldorf hat optimale Voraussetzungen, um eine gute Fahrradstadt zu werden:  
Überwiegend kurze Wege, in den meisten Teilen flach wie die Niederlande und mit  
attraktiven Ecken wie Rheinufer und Altstadt.*

*Aber Düsseldorf braucht dringend eine Verkehrswende, denn Düsseldorf erstickt  
im Autoverkehr. Wir wollen eine für alle Menschen lebenswerte Stadt. Mit einer  
Radverkehrsinfrastruktur, die so sicher und komfortabel ist, dass Menschen von  
8 bis 80 Jahren diese gerne und täglich nutzen.*

*Für den ADFC Düsseldorf heißt das:*

*#mehrPlatzfürsRad!*

Die Linke Düsseldorf setzt sich für eine Verkehrswende ein. Wir möchten den Umweltverbund deutlich unterstützen und stärken. Dazu gehören unsere Initiativen für einen attraktiven, umlagefinanzierten ÖPNV sowie mehr Platz und Sicherheit für Fußgänger\*innen. Hier geht es heute um den Fahrradverkehr und wir beantworten gerne die Wahlprüfsteine des ADFC Düsseldorf.

### *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?*

Die Linke Düsseldorf setzt sich für Tempo 30 ein.

Diese Regelgeschwindigkeit ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Vision Zero.

Tempo 30 kostet nicht viel und ist schnell umsetzbar.

Den Teufelskreis mit den Elterntaxis kann man nur durchbrechen, wenn man sichere Schulwege für Kinder anbietet. Das gilt sowohl für Radwege, als auch für Fußwege. Wir haben bereits im Jahr 2019 einen Antrag gestellt, der zu mehr Sicherheit bei Fußgänger\*Innen führen soll. Leider warten wir bis heute auf eine Umsetzung dieser simplen und auch preiswerten, aber dafür sehr wirkungsvollen Maßnahme.

<https://www.linksfraktion-duesseldorf.de/nc/stadtrat/detail/news/parkverbote-im-kreuzungs-und-einmuendungsbereich-durch-fahrbahnmarkierungen-verdeutlichen/>

### *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 Fahrrad-  
abstellanlagen umwidmen?*

Die Linke Düsseldorf will einen Radverkehrsanteil von mindestens 25 %. Nur so kann man die vielen Probleme im Stadtverkehr lösen. Es muss eine Umverteilung des städtischen Raumes zu Gunsten des Umweltverbundes geben. Die 25 Prozent erreicht man nur, wenn

man dem MIV (Motorisierten Individualverkehr) Platz nimmt. Das bezieht sich nicht nur auf Fahrbahnen, sondern auch auf den ruhenden Verkehr. Der Raum auf den Straßen ist zu wertvoll, um ihn kostenlos nur für Autos zu lassen. Bei einer Temporegulierung auf Tempo 30 wird es leichter, eine Grüne Welle für den Radverkehr anzubieten.

### *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?*

Bei der Erstellung der Kriterien für das Radhauptnetz wurden gute Maßnahmen beschlossen. Leider wurde nichts davon umgesetzt.

Zunächst sollte man eine kritische Analyse erstellen, wieso die guten Absichten mit der Erstellung eines Radhauptnetzes in sechs Jahren Ampel nicht realisiert werden konnten. Aus diesen Fehlern lernen und neu starten.

Dann sollte man die einfachen, notwendigen und offensichtlichen Aufgaben sofort angehen. Reparatur der vorhandenen Radwege, Nullabsenkung bei allen Radwegen, keine Knallkanten mehr an Kreuzungen, konsequente Abholung der Schrotträder und Bearbeitung der Mängelmeldungen durch die Einwohner\*innen.

Parkmöglichkeiten für Pendler\*innen müssen an allen Bahnhöfen ausreichend zur Verfügung stehen. „Bike and ride“ muss Vorrang vor „Park und ride“ haben, da man damit viel größere Leistungskapazitäten auf engem Raum hat.

### *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?*

Die beste Sicherung vor falsch parkenden Autofahrer\*innen sind getrennte Radverkehrsanlagen. Wo dies nicht möglich ist, müssen die Radschutzstreifen vor Falschparkern geschützt werden. Die Umfahrung von Falschparkenden ist eine große Gefahr. Die Kontrollen müssen dort erhöht werden.

Baustellen die Radwege behindern, müssen geschützte Umleitungen anbieten. Dies muss vor der Freigabe der Baustelle überprüft werden.

Für die Verkehrsführung an der Rheinuferstraße müssen Lösungen für die radfahrenden Berufspendler gefunden werden. Bei allen Veranstaltungen dort ist zu prüfen, wie die Durchfahrt gewährleistet werden kann.

Eine Initiative der Linken Düsseldorf bezieht sich auf die Ankündigung von Geschwindigkeitskontrollen. Überhöhte Geschwindigkeit sind Hauptursachen von gefährlichen Unfällen und halten Menschen davon ab, in der Stadt mit dem Fahrrad zu fahren. <https://www.linksfraktion-duesseldorf.de/nc/stadtrat/detail/news/keine-ankuendigung-von-geschwindigkeitskontrollen/>

### *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?*

Der Ausbau des Radnetzes scheitert am fehlenden Willen.

Es muss eine Prioritätenverschiebung geben. Es kann nicht sein, dass Designer über sicherheitsrelevante Markierungen für Radfahrende entscheiden.

Die Diskussionen über den Radwegeausbau gehören in politische Gremien. Die Fachgruppe Radhauptnetz ist eine Alibiveranstaltung. Das muss als erstes geändert werden.

Es darf keine Unterscheidung zwischen Radhauptnetz und Bezirksradwegenetz mehr geben. Dies sollte den Ausbau der Radinfrastruktur beschleunigen, führte aber leider nur dazu, dass darüber diskutiert wurde was nun Radhauptnetz und was Bezirksradwegenetz sei.

An einer wichtigen Hauptstraße kam es dann sogar zum Rollback, so dass ein neuer Radweg nicht nach aktuellen ERA-Standards (Empfehlungen zum Radwegeausbau) ausgebaut wurden, sondern im Stil der 60er Jahre:

<https://www.linksfraktion-duesseldorf.de/nc/stadtrat/detail/news/radweg-an-der-ulmenstrasse/>

### *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?*

Die Linke Düsseldorf sieht Radschnellwege als sehr wichtigen Bestandteil der Radinfrastruktur. Radschnellwege entlasten auch die Pendlerströme, da viele Menschen auch längere Strecken mit dem Rad zurücklegen wollen. Sogar Entfernungen über 10 Kilometer sind mit Pedelecs gut zu fahren. Der einzige in NRW fertiggestellte Radschnellweg, die Nordbahntrasse in Wuppertal ist ein gutes Beispiel für einen sehr wichtigen Punkt: Erst die gute Infrastruktur führt zu einer signifikanten Steigerung des Radverkehrs.

Unabhängig von der Planung des Radschnellweges, der von Langenfeld/Monheim am Zentrum von Düsseldorf vorbei (!) nach Neuss geht, müssen auch durch die Stadt Düsseldorf Achsen geführt werden, die von Nord nach Süd und von Ost nach West gehen.

Bereits 2019 haben wir uns im Rat für eine Beschleunigung des Ausbaus eingesetzt:

<https://www.linksfraktion-duesseldorf.de/nc/stadtrat/detail/news/eigenstaendiger-bau-des-duesseldorf-abschnitts-des-radschnellwegs-rhein0/>

### *7. #MehrRessourcen fürs Rad*

*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?*

Die Linke Düsseldorf setzt sich für ein deutlich höheres Budget ein. Bei der letzten Haushaltssitzung hat die Linke Düsseldorf 10,- Euro pro Einwohner\*in gefordert.

<https://www.linksfraktion-duesseldorf.de/nc/stadtrat/detail/news/offensive-fuer-den-radverkehr-radverkehrsetat-von-10-euro-pro-einwohnerin/>

Diesen Betrag sehen wir auch weiterhin als sinnvoll an.

Das Problem bei der Finanzierung sind aber nicht nur die geringen Haushaltsmittel, sondern auch die Tatsache, dass noch nicht mal das Geld, welches von der Politik bereit gestellt wird, ausgegeben wird. Dies ergab eine Antwort auf eine Nachfrage, die die Linke Düsseldorf im Rat gestellt hat.

Sehr wichtig ist es, Planerinnen und Planer einzustellen, die fürs Fahrrad „brennen“ und wissen, dass es für Autos bereits genug Straßen gibt. Diese Planerinnen und Planer gibt es, sie sind jung und kommen gerade von den Universitäten.

Ein erster Schritt wäre also den Stellenplan zu erweitern. Derzeit hat die Stadt keine\* Fahrradplaner\*in.

Bei den Ausgaben für den Radverkehr geht es nicht nur um Radinfrastruktur.

Die Kampagne, die über Radschlag gemacht wird, ist ein guter Anfang und sollte weitergeführt werden. <https://www.duesseldorf.de/radschlag.html>

Die Stadt sollte in ihrer Verwaltung Vorbild sein. Fahrradförderung hat viele Dimensionen. Da hilft die Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“. Ein Antrag von der Linken Düsseldorf sich als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zertifizieren zu lassen, wurde angenommen.

<https://www.linksfraktion-duesseldorf.de/nc/stadtrat/detail/news/zertifizierungsprogramm-fahrradfreundliche-arbeitgeber/>

Leider ist danach nichts weiter passiert. Da werden wir nachhaken.

Wir bedauern es sehr, dass unser Antrag zur Förderung der Finanzierung von Lastenrädern keine Mehrheit im Rat fand. Da Lastenräder eine wichtige Lücke beim Transport schließen, werden wir an diesem Thema weiter dranbleiben.

<https://www.linksfraktion-duesseldorf.de/nc/stadtrat/detail/news/foerderung-der-anschaffung-von-lastenfahrraedern2/>

<https://www.linksfraktion-duesseldorf.de/nc/stadtrat/detail/news/foerderung-der-anschaffung-von-lastenfahrraedern/>

## *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?*

Die Linke Düsseldorf befürwortet den Beitritt zur Radregion Rheinland ausdrücklich. Mittlerweile gibt es um die gesamte Stadt Düsseldorf ein sehr bewährtes und übersichtliches Knotenpunktsystem. Düsseldorf ist in diesem Radroutensystem ein schwarzes Loch, weil die Planung an die „Düsseldorfer Marketing“ Abteilung abgegeben wurde und diese Radinfrastruktur und Radtourismus nicht wichtig finden.

Besonders in der Stadt hat ein Knotenpunktsystem nach dem Modell der Radregion Rheinland auch Vorteile für Fußgänger\*innen und Tourist\*innen. Die Knotenpunkte

zeichnen sich dadurch aus, dass sie immer mit einer Karte der Umgebung verbunden sind. Dort kann man auch ohne Fahrrad einfach mal nach dem Weg gucken. Die Karten laden auch dazu ein, neue Wege auszuprobieren, die man sonst aus Unkenntnis nicht fahren würde.

Ein netter Nebeneffekt des Knotenpunktsystems ist auch die bessere Orientierungsmöglichkeit für Tourist\*innen.

## *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?*

Da können wir drei Projekte nennen:

1. Leuchtturmprojekt ist der Düsseldorfer Teil des Radschnellweges Duisburg/Bonn über Köln und Düsseldorf.
2. Eine Radwegverbindung zwischen Neuss und Düsseldorf an die Eisenbahnbrücke gekoppelt. Dieser Radweg würde für Pendlerinnen und Pendler den Weg zwischen den beiden Städten um ca. 6 Kilometer verkürzen. Ein Radweg an eine Eisenbahnbrücke anzudocken ist nicht so teuer, wie der Neubau einer Brücke und technisch gut machbar.
3. Auch wichtig ist die Öffnung des Hauptbahnhofes am Südtunnel. Es ist durch den Bau des RRX und dem damit verbundenen Umbau des Hauptbahnhofes jetzt die letzte Chance, diese wichtige Ost-West Verbindung für den Radverkehr zu erschließen.

Die wichtigste Maßnahme ist Tempo 30 in der Stadt. Dies wollen wir in den ersten 100 Tagen anpacken und nach den ersten hundert Tagen umgesetzt haben.

*Wir freuen uns auf Ihre Antworten auf unsere Fragen  
bis zum 1. Juni 2020 an  
wahlpruefsteine@adfc-duesseldorf.de  
Wahlprüfsteine des ADFC Düsseldorf zur Kommunalwahl 2020*