

Wahlprüfsteine des ADFC Hilden:

Radverkehr braucht Infrastruktur:

Mit welchen konkreten Projekten und Maßnahmen wird Ihre Partei in der nächsten Legislaturperiode die Qualität der Radwegeninfrastruktur vorantreiben, so wie es das vom jetzigen Rat beschlossene Mobilitätskonzept vorschlägt? Für welche Maßnahmen aus den Maßnahmenvorschlägen der Kapitel 7.2 bis 7.9 werden Sie sich einsetzen? Welche Projekte aus dem Radverkehrskonzept des Kreises Mettmann für Hilden werden von Ihnen priorisiert?

Radverkehr braucht Planung:

Wird sich Ihre Partei konsequent für die dringend benötigte Verkehrswende einsetzen und wenn ja, wie will ihre Partei die Planungen für eine fahrradgerechte Stadt Hilden vorantreiben?

Radverkehr braucht eigenen Raum und Rücksichtnahme:

Wird sich Ihre Partei dafür einsetzen, dass Kfz-Parkplätze in Hilden konsequent und flächendeckend bewirtschaftet werden? Welche Maßnahmen wird Ihre Partei ergreifen, um Fahrradinfrastruktur (Schutzstreifen und gemeinsame Geh- und Radwege) sowie Gehwege von illegal haltenden und parkenden Kfz freizuhalten?

Inwieweit werden Sie sich dafür einsetzen, dass zweckentfremdete Garagen gemäß den Bestimmungen der Landesbauordnung wieder von privaten Kfz genutzt werden, anstatt öffentliche Verkehrsflächen kostenfrei anderen Verkehrsteilnehmenden zu entziehen?

Radverkehr braucht Sicherheit:

Welche konkreten Maßnahmen ergreift Ihre Partei, damit der gesetzlich vorgeschriebene Sicherheitsabstand bei Überholvorgängen von Radfahrenden durch Kfz-Fahrende (Pkw, Lkw und Bus) eingehalten wird?

Radverkehr braucht eine verträgliche Geschwindigkeit:

Wird sich Ihre Partei für eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerhalb des Hildener Stadtkerns einsetzen? Wenn ja, welche Maßnahmen werden Sie zur Durchsetzung ergreifen?

Radverkehr braucht ungehinderte Fahrt:

Was kann aus Sicht Ihrer Partei an Ampelschaltungen und Kreuzungsführungen verbessert werden, damit Menschen mit dem Fahrrad gefahrenfrei und ohne unnötige Zwangsaufenthalte vorankommen? Wird Ihre Partei die Verbesserungen der Ampelschaltungen und Kreuzungsführungen konsequent verfolgen? Wird Ihre Partei dafür sorgen, dass die Anforderungsampeln für den Rad- und Fußverkehr abgeschafft werden? Mit welchen Maßnahmen wollen Sie das erreichen?

Radverkehr braucht Förderung:

Mit welchen Maßnahmen und Projekten wollen Sie in der nächsten Legislaturperiode den Radverkehr fördern?

Radverkehr kostet:

Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die Ihre Partei jährlich in den Haushalt der Stadt Hilden zur Förderung des Radverkehrs einstellen wird?

Zu den vom ADFC den Parteien und Wählergemeinschaften vorgelegten Wahlprüfsteinen nimmt die Bürgeraktion Hilden wie folgt Stellung:

Vorbemerkung

Die Bürgeraktion setzt sich als unabhängige Wählergemeinschaft seit Jahren im Rat der Stadt für eine nachhaltige Verkehrspolitik ein. Die Richtigkeit und Aktualität unserer diesbezüglichen Grundsätze sehen wir durch die zwischenzeitlich ausgerufenen Klimaschutzziele bestätigt. Grundsätzlich bedeutet dies nach unserem Verständnis, allen Verkehrsteilnehmern das Recht auf sichere und attraktive Bedingungen zuzubilligen. Dass der Radverkehr diesbezüglich einen großen Nachholbedarf hat, steht außer Frage. Fatal und nicht akzeptabel wäre es aus unserer Sicht jedoch, bestimmte Bevölkerungsgruppen hinsichtlich ihrer Teilhabe, z. B. im Wege der Altersdiskriminierung, auszugrenzen und soziale Konflikte in Kauf zu nehmen oder gar zu fördern. Die Verkehrswende kann nach unserer Auffassung nur im wechselseitigen Miteinander aller Verkehrsteilnehmer gelingen.

Zu den Fragen im Einzelnen:

1. Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr

Die Bürgeraktion hat sich bereits in der Vergangenheit kontinuierlich für die Verbesserung des Radwegenetzes und der Infrastruktureinrichtungen für Radfahrer in Hilden eingesetzt. Exemplarisch seien folgende, von uns angestoßene Initiativen genannt:

- Fahrradfreundlicher Ausbau der Kreuzung Westring/Ellerstraße/Hülsenstraße
- Optimierung der Veloroute R1 auf dem Streckenabschnitt zwischen Pungshaus- und Kirchhofstraße einschließlich einer fahrradfreundlichen Querung der Kirchhofstraße
- Optimierung der Bedingungen für den Radverkehr auf der Beethovenstraße
- Schaffung einer überdachten Fahrradabstellanlage im südlichen Zugangsbereich zur Fußgängerzone, z. B. im Bereich des Warrington-Platzes
- Verbesserung der Fahrrad-Abstellmöglichkeiten an der Stadthalle
- Einrichtung eines Fahrradstraßennetzes im Bahnhofsviertel
- Bewerbung alternativer, fahrradfreundlicher Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen
- Fahrradfreundlicher Umbau von Aufpflasterungen und Fahrbahnschwellen in Wohnbereichen/Tempo-30-Zonen

Aus dem Maßnahmenkatalog für den Radverkehr des Mobilitätskonzepts werden von uns alle Vorschläge (RAD 1-10) unterstützt, ungeachtet der Frage, ob einzelne, dort gelistete Reparatur- und Wartungsarbeiten Gegenstand eines visionären Mobilitätskonzepts sein sollten.

Hinsichtlich der Realisierung der Maßnahmen hatte sich die Bürgeraktion grundlegend für ein engmaschiges Kontroll- und Berichtswesen auf der Basis eines fortzuschreibenden, zeitlich klar strukturierten Stufenplans zur Umsetzung und Evaluierung eingesetzt.

Das Radverkehrskonzept des Kreises Mettmann versteht sich als Handlungsempfehlung für die jeweiligen Straßenbaulastträger. Die für Hilden vorgeschlagenen Maßnahmen werden von uns ausnahmslos begrüßt. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass neben der zu berücksichtigenden Dringlichkeits-Bewertung nur ein relativ geringer Anteil der (Bau-)Kosten auslösenden Maßnahmen in die Zuständigkeit der Stadt Hilden fällt. Der weitaus größte Teil entzieht sich somit unserer unmittelbaren Einflussnahme.

2. Planung

Auf der Grundlage der Vorbemerkung unterstützt die Wählergemeinschaft Bürgeraktion Hilden Bestrebungen zur Einleitung der Verkehrswende in Hilden. Unser Ziel ist es, Menschen im Rahmen ihrer Möglichkeiten zum freiwilligen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen – aus Überzeugung, nicht aufgrund von Druck oder Zwang. Dies bedingt vor allem eine erhebliche Attraktivierung des Radverkehrs und – auch in finanzieller Hinsicht – des ÖPNV. Das bedeutet, dass vorrangig in diesen beiden genannten Verkehrssträngen von uns sukzessive Verbesserungen initiiert werden (z. B. Verwendung von Mehreinnahmen aus erhöhten Parkgebühren, um bisher nicht-ÖPNV-versorgte Bereiche anzubinden).

3. Raum und Rücksichtnahme

Das Rücksichtnahme-Gebot gilt nach unserer Auffassung für alle Verkehrsteilnehmer. Es kann kein Privileg für Radfahrer sein. Nur auf der Grundlage eines verständnisvollen Miteinanders der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer wird nach unserer Überzeugung die Verkehrswende erfolgreich sein können. Maßnahmen, die die verschiedenen Gruppen gegeneinander aufbringt, sind aus unserer Sicht nicht zielführend. Was eine z. B. als provokant empfundene Zielvorgabe „Kfz-Parkplätze in Hilden konsequent und flächendeckend zu bewirtschaften“ mit der Förderung des Radverkehrs zu tun hat, erschließt sich uns nicht. Im Übrigen lehnen wir eine ideologisch motivierte Verkehrspolitik kategorisch ab. Gleiches gilt für ein Verhalten, das Denunziantentum und Überwachung der Privatsphäre fördert.

Hinsichtlich der illegalen Nutzung von Geh- und Radwegen halten wir die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung für ebenso ausreichend wie bei allen anderen verkehrsrechtlichen Übertretungen und plädieren für eine konsequente Ahndung von Verstößen.

4. Sicherheit

Was den gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsabstand bei Überholvorgängen von Radfahrern angeht, handelt es sich um eine Angelegenheit des fließenden Verkehrs, dessen Überwachung der Polizei obliegt. Präventiv könnten wir uns ergänzend und unterstützend vorstellen, die Teilnahme der Stadt an einer breit angelegten, öffentlichen Kampagne vorzuschlagen, die das Ziel verfolgt, allen Verkehrsteilnehmern die Notwendigkeit dieses Sicherheitsabstands bewusst zu machen und für mehr gegenseitige Rücksichtnahme zu

werben. Im Übrigen sehen wir die vermehrte Einrichtung von Fahrradstraßen als fördernde Maßnahme, auf geeigneten Straßen den Radverkehr unter Sicherheitsaspekten zu privilegieren.

5. Geschwindigkeit

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf unsere Aussagen zur Realisierung des Mobilitätskonzepts. Die dortigen konzeptionellen Vorgaben zu einer Tempobegrenzung orientieren sich an dem, was zur Zeit nach deutschem Verkehrsrecht zulässig ist. An Überlegungen und Erwägungen, die außerhalb dieses Rechtsrahmens liegen, wird sich die Bürgeraktion nicht beteiligen.

6. Freie Fahrt

Wie bereits unter Punkt 1 ausgeführt, erhebt die Bürgeraktion seit langem die Forderung nach einem fahrradfreundlichen Ausbau der Kreuzung Ellerstraße/Westring/Hülsenstraße. Unser Vorschlag zur Verbesserung der Veloroute R1 zwischen Pungshaus- und Kirchhofstraße beinhaltet u. a. die von einer „intelligenten“ Ampel gesteuerte Querung der Kirchhofstraße. Sollte sich die Neuerung mit modernster Technik bewähren, stünde aus BA-Sicht einer sukzessiven Anwendung und Verbreitung nichts im Wege. Zur Forderung, Anforderungssampeln für den Rad- und Fußverkehr abzuschaffen, sind wir der Meinung: Es gäbe Wichtigeres zu tun! Beispielsweise an allen verampelten Kreuzungen – soweit noch nicht vorhanden – Aufstellflächen für den Radverkehr zu schaffen.

7. Förderung

Soweit es die Mehrheitsverhältnisse im Stadtrat in der nächsten Wahlperiode zulassen, werden wir noch einmal vorrangig die Initiative aufgreifen, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Radwegeverbindung im Rahmen der Veloroute R1 entlang des Bahndamms zwischen Pungshaus- und Kirchhofstraße zu sichern. Dies ist uns deshalb besonders wichtig, weil die Maßnahme unter anderem zur Entschärfung der Engstelle an der Unterführung Kirchhofstraße beitragen würde. Darüber hinaus bietet die unter Punkt 1 aufgeführte Liste mehrheitlich abgelehnter Anträge und Vorschläge hinreichend Substanz zur außerordentlichen Förderung des Radverkehrs in der kommenden Wahlperiode.

8. Kosten

Es wäre geradezu unseriös, angesichts der prekären Haushaltssituation der Stadt eine verlässliche Aussage zu einem Budget-Rahmen im städtischen Etat treffen zu wollen. Es wird darum gehen, mit Augenmaß das Machbare und Verantwortbare zu tun. Wir lehnen es jedoch entschieden ab, die unterschiedlichen Belange der kommunalen Daseinsvorsorge unter finanziellen Aspekten gegeneinander auszuspielen. Soweit Kürzungen unumgänglich sind, werden wir auf ein ausgewogenes Vorgehen achten.