

## 1. Verkehrswende

In ganz Deutschland, darunter einigen NRW-Städten, wurden erfolgreiche Radentscheide zur Förderung des Radverkehrs initiiert. Der NRW-Landtag befasst sich mit den durch die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad geforderten Maßnahmen, die ähnlich auch im noch umzusetzenden Klimaschutzkonzept der Stadt Duisburg wiederzufinden sind und deren konkrete Realisierung zum großen Teil den Kommunen vorbehalten bleibt. Dazu zählen:

- Mehr Verkehrssicherheit auf Straßen und Radwegen - Werbung für mehr Radverkehr.
- Fahrradstraßen und Radinfrastruktur in den Kommunen, speziell in Duisburg.
- Mehr Mitarbeiter mit Fahrradexpertise in Behörden.

**Welche dieser Forderungen unterstützt Ihre Partei?**

**Wie sieht diese Unterstützung aus und welche konkrete Umsetzung ist von Ihrer Partei innerhalb der kommenden Wahlperiode geplant?**

- Eine baldige Verkehrswende in Deutschland ist unabdingbar. Ein Stopp des Klimawandel ist nur mit einer Verkehrswende hin zu den umweltfreundlichen Verkehrsträgern machbar. Besonders in unserer immer noch von der Schwerindustrie und zunehmend als Logistikstandort gebeutelten Stadt ist eine Umsteuerung der verkehrlichen Belastungen wichtig. Und die Förderung des Radverkehrs ist hierbei ein wichtiger Baustein. Das vor einiger Zeit vom Rat der Stadt beschlossene Klimaschutzkonzept hat schon einige gute Ansätze. Leider ist davon von der bisherigen „GroKo“ in Duisburg nichts umgesetzt oder auch nur angegangen worden.
- Planung und auch die Umsetzung scheitern in Duisburg oft auch an fehlenden Planern in der Verwaltung. Ja, darum braucht Duisburg hier auch mehr qualifizierte Mitarbeiter in der Verwaltung. Und diese Leute sind dann auch speziell für die Planung von Wegen für den Radverkehr einzusetzen.
- Mit relativ einfachen Mitteln lässt sich auch ein besseres Baustellenmanagement umsetzen. Es darf nicht mehr sein, dass Fußgänger und radverkehr an Baustellen „vergessen“ werden. Das zeigt den geringen bisherigen Stellenwert des Radverkehrs bei den zuständigen Behörden und Stellen.
- Für eine notwendige Förderung des Radverkehrs reichen die städtischen Finanzen alleine nicht aus. Hier ist auch -Stichwort: Klimawandel- das Land und der Bund gefordert. Und in Duisburg muss es dann auch fertige Pläne für die Fördergelder geben.
- Auch den Radtourismus wollen wir fördern. Dabei darf es dann nicht zu jahrelangen Sperrungen wie auf dem internationalen Rheinradweg am Rheinpreußenhafen geben. Oder gedankenlos ausgeschilderte Umleitungen über Treppen wie am Leinpfad an der A 40 Rheinbrücke. Eine Ausweitung des Leihradsystems über den bisherigen Bereich hinaus in die Stadtbezirke kann auch hier für eine stärkere Nutzung des Fahrrads im Alltag führen. Das könnte auch von Wohnungsgesellschaften unterstützt werden, die dann für ihre Mieter eine vergünstigte Ausleihe anbieten könnten.
- Die Linke in Duisburg würde auch einen Radentscheid in unserer Stadt begrüßen und unterstützen.

## 2. Neuaufteilung des öffentlichen Raums

„84% der Bürger geben an, dass sie öfter mit dem Fahrrad fahren würden, davon aber absehen, weil die Radinfrastruktur nicht sicher sei. Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs bedarf einer Neuaufteilung des öffentlichen Raums, bei der Parkplätze und Flächen für Autos umgewandelt werden müssen, so dass mehr Fuß- und Radwege, Radabstellanlagen in guter Qualität und Anbindung an den ÖPNV entstehen können. Parkraumbewirtschaftung ist ebenso ein Instrument der Steuerung der Verkehre. Letztlich gilt es, eine Stadt für Menschen und nicht für Autos zu gestalten und damit die Stadt lebenswert zu machen.“

**Welche konkreten Ideen hierzu bietet Ihre Partei auf und welche Umsetzung von Maßnahmen stellen Sie sich in den nächsten 5 Jahren vor?**

- Der Platz in den Städten ist begrenzt und muss für eine Verkehrswende und für eine sinnvolle Radverkehrsförderung umverteilt werden. Bei allen Neuplanungen muss das bisherige Prinzip, dass dem rollenden und auch parkenden Autoverkehr absoluten Vorrang einräumt, umgestellt werden. Zunächst sind ausreichender Raum für Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen, wenn möglich

sogar mit geschützte Radfahrstreifen. Dann sind bei der Planung die Belange des ÖPNV was Fahrstreifen und auch Haltestellen zu berücksichtigen. Das kann auch zu Lasten einer zweiten Fahrspur oder von Autostellplätzen geschehen. Nicht vergessen werden dürfen dabei auch die gesicherten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Der Straßenraum gehört der Allgemeinheit und darf nicht nur von den meist herumstehenden privaten Autos okkupiert werden. Wir können uns auch gestaltete Freiflächen für die Menschen unserer Stadt vorstellen, wie es sie am Opernplatz und einigen anderen Stellen vereinzelt schon umgesetzt worden sind.

- In der Innenstadt muss der Autoverkehr weiter zurückgedrängt werden. In den Parkhäusern und Tiefgaragen gibt es ausreichend Parkraum für private Autos. Stattdessen brauchen wir gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, auch für Lastenräder.
- Bei allen Neubaugebieten sind ebenfalls solche Abstellmöglichkeiten Voraussetzung für eine Baugenehmigung. Und im geschlossenen Altbaubestand müssen für das Abstellen von Fahrrädern kreative Lösungen wie Fahrradhäuschen gefunden werden. Vielleicht kann der ADFC hier auch eine Vermittlungsrolle übernehmen.
- Bei allen Planungen wollen wir auch, dass die Belange der immer weiter steigenden Zahl von Pedelecs und die damit zu erreichenden höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten und größeren Reichweiten berücksichtigt werden.

### **3. Haushaltstitel**

Seit Ende der 50er Jahre hat sich die Stadtplanung hauptsächlich am motorisierten Individualverkehr ausgerichtet und erhebliche Haushaltsmittel sind in die Umwidmung von Straßen geflossen. Für den Radverkehr besteht kein angemessener Haushaltstitel. Studien zu Folge sind Kosten von 19 EURO pro Bürger und Jahr als Minimum erforderlich, um eine angemessene Infrastruktur für Radfahrende vorzuhalten. Städte wie London, Paris, Utrecht, Kopenhagen, Chicago etc. geben weit mehr aus, um den Rückstau der letzten Jahrzehnte aufholen zu können und so den Rad- und Fußverkehr deutlich zu fördern.

**Welche konkrete Forderung zur Schaffung eines kurz-, mittel- und langfristigen eigenen Haushaltstitels Radverkehr im Etat der Stadt Duisburg stellen Sie sich vor und wie sollen die Mittel bereitgestellt werden, um die Infrastruktur anzupassen und aufrecht zu erhalten?**

- Die Linke hält einen Etatposten für den Radverkehr im kommunalen Haushalt für unerlässlich. Nachdem in den letzten Jahrzehnten das Auto und der motorisierte Individualverkehr nahezu ungebremst gefördert worden sind, muss in Duisburg besonders viel für die Fahrradförderung getan werden. Dazu ist auch ein eigenständiger Haushaltstitel für den Radverkehr erforderlich, denn bisher ist ein Ausbau von Radverkehrsanlagen immer nur „Beiwerk“, wenn ein Straßenausbau erfolgt.
- Wir hatten auch schon in den zurückliegenden Haushaltsberatungen einen solchen Titel gefordert. Da es in dieser Stadt beim Ausbau der Fahrradinfrastruktur einen sehr großen Nachholbedarf gibt, muss hier eine Summe eingesetzt werden, die deutlich über den 19 € je Einwohner liegt.

### **4. Radwegenetz in Duisburg**

Schon seit langer Zeit gibt es in der Stadt Duisburg Planungen von durchgängigen Radverkehrsverbindungen in Nord-Süd und Ost-West-Richtung.

**Unterstützt Ihre Partei die Umsetzung der Planungen?**

**Wie sieht die Unterstützung im Hinblick auf die Finanzierung und den zeitlichen Rahmen der Umsetzung aus?**

- Eine direkte Nord-Süd-Verbindung wird von der Linken vehement gefordert, der Neubau der A 59 bietet hierzu eine einmalige Chance, die nicht vertan werden darf! Ein verdichtetes Alltags-Wegenetz für Radfahrer\*innen -vor Jahrzehnten entwickelt- lässt aber immer noch auf seine Umsetzung warten. Dabei sind sichere, komfortable und direkte Verbindungen wichtig, wenn man den Radverkehr wirklich fördern will. Der Vorschlag des RVR für ein überregionales Radverkehrsnetz findet unsere volle Unterstützung. Für Duisburg muss hier endlich mit der Ausführungsplanung begonnen werden.
- Selbst die Planung und der Bau eines Radschnellwegs scheint in dieser Stadt eine Jahrhundertaufgabe zu werden. Das wollen wir ändern.

## **5. Einhaltung von Verkehrsregeln und besseres Miteinander**

Um mehr Menschen dazu zu bewegen, mehr Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen, brauchte nicht nur das Vorhandensein einer Radverkehrsinfrastruktur. Auch die Akzeptanz von Fahrradfahrenden und das Miteinander im Straßenverkehr muss dazu verbessert werden. **Mit welchen konkreten Maßnahmen wollen Sie den Stellenwert des Fahrradverkehrs in Duisburg verbessern, die Verkehrssicherheit erhöhen und die Rechte von Fahrradfahrenden in Duisburg besser durchsetzen, um Sicherheit und das Sicherheitsgefühl von Fahrradfahrenden zu verbessern?**

- Wir wollen die Akzeptanz des Radverkehrs in der Stadt erhöhen, indem wir die Fahrradinfrastruktur stärken. Wenn es ein durchgehendes vernünftiges Wegenetz gibt und der Radverkehr auch gleichberechtigt über Kreuzungen geführt wird, wird es auch weniger Verstöße von Radfahrenden geben. Weitere Maßnahmen sollen Werbekampagnen für das Radfahren sein. Oder zum friedlichen Miteinander wie etwa zu den 1,5 Metern Mindestabstand beim Überholen oder den weiteren Neuerungen in der StVO wie etwa dem erlaubten Nebeneinanderradeln. Zu einer lebenswerten und fahrradfreundlichen Stadt gehört natürlich auch eine Tempo-Reduzierung. Tempo 30 muss die Regel werden, wo nötig auch auf Hauptstraßen.
- Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen sind an allen Straßen, auf denen schneller als 30 km/h gefahren werden darf, verbindlich auch sichere Radverkehrsanlagen zu errichten. Sogenannte Schutzstreifen sind dabei zu vermeiden und die Regelbreite der entsprechenden Vorgaben sind das Mindestmaß.