

Am 14. September 2025 wird in Hilden ein neuer Stadtrat sowie das Stadtoberhaupt gewählt. Der ADFC Hilden hat die zur Wahl antretenden Parteien und Wählergruppen zu ihren Zielen und Maßnahmen für den Radverkehr in unserer Stadt befragt.

Unser Ziel: Wir wollen transparent machen, wie die einzelnen Parteien den Radverkehr fördern, die Verkehrswende gestalten und die Klimaschutzziele bis 2035 erreichen wollen.

Alle angeschriebenen Parteien haben unsere Wahlprüfsteine erhalten, die sich speziell auf sichere, attraktive und zukunftsfähige Bedingungen für Radfahrende und andere nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmende beziehen.

Die eingegangenen Antworten veröffentlichen wir hier vollständig, damit Sie sich vor Ihrer Wahlentscheidung ein eigenes Bild machen können.

Der ADFC (Allgemeine Deutsche Fahrradclub e.V.) ist die größte Interessenvertretung für Radfahrende weltweit mit über 240.000 Mitgliedern.



No	Frage des ADFC	Christlich Demokratische Partei (CDU)	Sozialdemokratische Partei Deutschland (SPD)	Bündnis 90-Die Grünen	Freie Demokratische Partei (FDP)	Wählergemeinschaft „Bürgeraktion“ (BA)
1	Radverkehr braucht Infrastruktur Mit welchen konkreten Projekten und Maßnahmen wird Ihre Partei in der nächsten Legislaturperiode die Qualität der Radweginfrastruktur 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 prioritisiert?	Nicht beantwortet.	Die SPD Hilden begrüßt das beschlossene Mobilitätskonzept der Stadt Hilden. Es wird die Grundlage sein zu einer Mobilitätswende, die von uns auf dem Weg hin zu einer klimaneutralen Stadt seit Beginn dieses Prozesses gefordert wurde. Die Verwaltung wird nun der Politik Vorschläge hinsichtlich einer Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen unterbreiten müssen, dieser Diskussion werden wir uns dann stellen und Maßnahmen bewerten. Vorrang für uns hat flächendeckendes Tempo 30 und der Ausbau sowie die Sicherung und Modernisierung von Radwegen. Hinsichtlich des Radverkehrskonzeptes des Kreises Mettmann stellen wir fest, dass die Radwegeverbindungen zu unseren direkten Nachbarstädten nicht dem von uns gewünschten Niveau entsprechen. Wir sehen hier deutlichen Verbesserungsbedarf und setzen uns dafür ein, dass dieser auch im Rahmen des Hildener Mobilitätskonzepts in die Planungen einfließt.	Wir setzen uns für die zügige Umsetzung aller Maßnahmen im beschlossenen Mobilitätsprojekt ein: 7.2. MIV, Parken, LKW, 7.3. ÖPNV und Multimodalität, 7.4. Fußverkehr und Schülerverkehr 7.5. Radverkehr Ebenfalls behalten wir die Vorschläge (7.6.-7.9.) für langfristige Umsetzung im Blick	Mit keinem Projekt bzw. keiner Maßnahme, da wir das verabschiedete Mobilitätskonzept in seiner Gänze für gescheitert erklären. Es wird weder Radfahrern, noch dem ÖPNV, noch dem erforderlichen KFZ-Umgehungsverkehr gerecht. Es handelt sich um eine kostengünstige Schmalspurlösung aus dem Hildener Bau-Dezernat, die mit einem ganzheitlichen und nachhaltigen Mobilitätskonzept nichts zu tun hat. Im weiteren Verlauf ihres Fragenkomplexes erläutern wir Ihnen, wie ein Mobilitätskonzept aus Sicht der Freien Demokraten aussehen könnte.	Die Bürgeraktion hat sich bereits in der Vergangenheit kontinuierlich für die Verbesserung des Radwegenetzes und der Infrastrukturreinrichtungen für Radfahrer in Hilden eingesetzt. Exemplarisch seien folgende, von uns angestrebte 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 —————Fortsetzung auf Seite 4—————<
2	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?	Wir setzen uns weiterhin konsequent für die Verbesserung des Radwegenetzes in Hilden ein. Wie bereits in den vergangenen Jahren werden wir auch künftig Anträge einbringen, die auf alternative Fahrradrouten innerhalb der Stadt abzielen. Unser Ziel ist es, den begrenzten städtischen Raum so zu gestalten, dass er für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv und sicher ist. Dabei legen wir besonderen Wert auf die Schaffung alternativer Fahrradverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen. Nur so kann ein sicheres, zusammenhängendes und qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz entstehen – und damit eine moderne, nachhaltige Mobilität in Hilden gefördert werden.	Wir stehen zum beschlossenen Mobilitätskonzept und streben dessen Umsetzung an. Dies nicht nur zum Wohle einer fahrradgerechten Stadt, sondern auch unter dem Gesichtspunkt von sicheren Gehwegen für Fußgänger und für einen zuverlässigen und ausgebauten ÖPNV.	Selbstverständlich setzen wir uns für die Verkehrswende ein. Im Stadtentwicklungsausschuss treiben wir die Planungen und Umsetzung des Mobilitätskonzepts voran.	Die FDP steht für ein ganzheitliches Mobilitätskonzept, welches vor allem auf attraktiven Angeboten beruht, die den Bürger zum Umsteigen vom privaten KFZ auf das Fahrrad und den ÖPNV motiviert. Ein vernünftiges flächendeckendes Radfahrernetz abseits der Hauptverkehrsstraßen gehört für uns genauso dazu wie die verkehrssichere Instandhaltung der aktuellen Fahrradwege. Ebenso muss der Ausbau des ÖPNV deutlich gesteigert werden, um sinnvolle Synergien zwischen Rad und ÖPNV zu gewährleisten. Eine Verkehrswende ist nur möglich, wenn ich die Bürgerinnen und Bürger mitnehmen und dazu einladen. Die letzten Stadtkonferenzen waren weit von einem ergebnisoffenen Prozess entfernt. Weder die Radfahrer noch irgendeine andere Verkehrsteilnehmergruppe kann mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept zufrieden sein.	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 Mehrereinnahmen aus erhöhten Parkgebühren, um bisher nicht-ÖPNV-versorgte Bereiche anzubinden).

Nº	Frage des ADFC	Christlich Demokratische Partei (CDU)	Sozialdemokratische Partei Deutschland (SPD)	Bündnis 90-Die Grünen	Freie Demokratische Partei (FDP)	Wählgemeinschaft „Bürgeraktion“ (BA)
3	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?	Die CDU-Faktion setzt sich nicht dafür ein, dass sämtliche Parkflächen in Hilden flächendeckend bewirtschaftet werden. Wir sehen jedoch in der Innenstadt einen besonderen Handlungsbedarf: Dort befürworten wir weiterhin Anwohnerparkregelungen sowie die Bewirtschaftung von öffentlichen Stellflächen, um den vorhandenen Raum besser zu steuern und nutzbar zu machen. Was das illegale Parken und Halten betrifft, so sprechen wir uns klar dafür aus, dass das Ordnungsamt konsequenter gegen Verstöße vorgeht. Gehwege, Radstreifen und andere Verkehrsflächen dürfen nicht dauerhaft blockiert oder zweckentfremdet werden – hier braucht es mehr Kontrollen und Durchsetzung. Auch bei der Nutzung von Garagen sehen wir Optimierungspotenzial. Wir unterstützen die Einhaltung der Landesbauordnung NRW: Garagen sollen grundsätzlich dem Abstellen von Fahrzeugen dienen. Eine konsequenterere Kontrolle kann dazu beitragen, den Parkdruck auf öffentlichen Flächen zu verringern.	Um eine Mobilitätswende erfolgreich umsetzen zu können, ist es wichtig, die Menschen auf diesem Weg mitzunehmen. Es muss aufgezeigt werden, dass es Alternativen zum eigenen Auto und zum Individualverkehr gibt. Diese Alternativen müssen aber auch greifen und sichtbar für alle Verkehrsteilnehmer sein. Somit ist diese Frage in einem Zweiklang zu betrachten: Ausbau/ Attraktivierung von „alternativen“ Mobilitätsmöglichkeiten mit einhergehenden Kostenbeteiligungen. Hierbei sind aber natürlich gesetzliche Bestimmungen zu beachten und einzuhalten. In Fällen, in denen es sinnvoll und notwendig war, haben wir uns für einen bedarfsgerechten Rückbau von Parkflächen eingesetzt, wie beispielsweise bei der Einrichtung der Fahrradstraße in der Augustastrasse. Diese Maßnahme wurde jedoch leider nach kurzer Zeit gegen unsere Stimmen und straßenbauliche Mindestanforderungen wieder rückgängig gemacht. Eine Verbesserung der Überwachung des ruhenden Verkehrs liegt uns seit langem am Herzen. Es gab hierzu bereits mehrere Vorschläge und Anträge hinsichtlich einer veränderten Verkehrsüberwachung durch das Ordnungsamt. Bis dato haben diese Anträge leider noch keine Mehrheit erhalten, wir werden an diesem Thema aber weiter festhalten! Gesetzliche Bestimmungen sind einzuhalten, wir werden uns darüber Gedanken machen müssen, ob und wie dies besser erreichbar und umsetzbar sein wird.	Ja. Wir unterstützen hierzu Maßnahmen wie in 7.2. Mobilitätskonzept beschrieben. Die Stadtverwaltung erstellt ein Konzept für ein stadtweites Vorgehen, um Rad- und Gehwege freizuhalten. Wir haben hierzu bereits einen Antrag an die Stadt gestellt.	Die FDP steht für ein gemeinsames Miteinander der Verkehrsteilnehmer und nicht für die Bevorteilung der einen oder anderen Gruppe. Wir halten nichts von gemeinsamen Fahrrad- und Fußgängerwegen. Der Fußgängerweg ist für uns nicht teilbar, sondern ist einzig und allein für den Fußgänger vorgesehen. Ein flächendeckendes Fahrradnetz auch unter Berücksichtigung einer guten Fahrrad-Infrastruktur zu und in unsere Nachbarstädte befürworten wir. Erst wenn wir in Hilden neben der zuvor genannten Infrastruktur auch den ÖPNV attraktiv aufgestellt haben, wird der KFZ-Nutzer umsteigen. Nur so wird der KFZ-Verkehr im Innenstadtbereich abnehmen und nicht durch Zwangsmaßnahmen.	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 Verkehrsweise 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	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?	Die Einhaltung des gesetzlich vorgeschriebenen Überholabstands liegt in der Zuständigkeit der Polizei und kann durch die Kommune selbst nicht unmittelbar kontrolliert oder sanktioniert werden. Dennoch sehen wir es als unsere Aufgabe, die Verkehrssicherheit für Radfahrende zu verbessern. Daher setzt sich die CDU Hilden dafür ein, Alternativrouten zu schaffen und bestehende Radverkehrsführungen zu verbessern – insbesondere durch Fahrradstraßen oder Nebenrouten abseits des stark befahrenen Kfz-Verkehrs. So möchten wir sichere und attraktive Wege schaffen, auf denen Radfahrende gar nicht erst in konfliktträchtige Überholsituationen geraten.	Mit einem flächendeckenden Tempo 30 könnten sich viele gefährliche Situationen entschärfen. Durch mehr Akzeptanz in der Bevölkerung für Fußgänger, Radfahrverkehr und ÖPNV, könnte es zudem auch zu weniger Individualverkehr kommen. Die Überprüfung, ob Abstände beim Überholen eingehalten werden, ist aber neben einer eigentlich selbstverständlichen rücksichtsvollen Fahrweise der Autofahrer, eine Aufgabe der Polizei. Wir wollen zukünftig bei Baumaßnahmen wie Modernisierungen von Gehwegen aber in den Planungen berücksichtigen, ob ggf. Verkehrswege neu konzipiert und zugeschnitten werden können.	Bei der Umsetzung der Maßnahmen 7.5. zum Radverkehr werden wir darauf drängen, den Sicherheitsabstand zu markieren.	Politik setzt die Rahmenbedingungen und ist nicht die Judikative. Wie zuvor erwähnt möchten wir ein flächendeckendes eigenes Fahrradnetz in Hilden, das weder mit Fußgängern noch Autofahrern in Konflikt gerät. Der letzte Fahrrad-Klimatest hat verdeutlicht, dass sich Radfahrer in Hilden auf kombinierten KFZ-/Fahrradstraßen nicht sicher fühlen (hohe Bordsteinkanten, Bushaltestellen, dicht nebenerfahrende KFZs in ziemlich engen Straßen). Rang 91 von 113 vergleichbaren Städte in Deutschland spricht Bände.	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.

Nº	Frage des ADFC	Christlich Demokratische Partei (CDU)	Sozialdemokratische Partei Deutschland (SPD)	Bündnis 90-Die Grünen	Freie Demokratische Partei (FDP)	Wählergemeinschaft „Bürgeraktion“ (BA)
5	Radverkehr braucht eine verträgliche Geschwindigkeit Wird sich Ihre Partei für eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerhalb des Hildener Stadtcores einsetzen? Wenn ja, welche Maßnahmen werden Sie zur Durchsetzung ergreifen?	Die CDU Hilden spricht sich gegen eine generelle Regelgeschwindigkeit von 30 km/h im gesamten Stadt kern aus. Wir halten an der bestehenden Regelgeschwindigkeit von 50 km/h auf Hauptverkehrsstraßen fest – dort, wo es verkehrlich sinnvoll und sicher ist. Gleichzeitig befürworten wir Tempo-30-Zonen an ausgewählten Stellen, insbesondere dort, wo besondere Schutzbedarfe bestehen – etwa in der Nähe von Schulen, Kitas oder in sensiblen Wohnbereichen. In diesem Sinne haben wir bereits mehrere Anträge im Stadtentwicklungsausschuss eingebracht, um gezielt an einzelnen Punkten für mehr Sicherheit zu sorgen. Ein flächendeckendes Tempo 30 lehnen wir hingegen weiterhin ab, da wir eine differenzierte Betrachtung für sinnvoller halten.	Unsere Priorität bleibt die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes mit dem klaren Ziel eines flächendeckenden Tempo 30. Dies wird nicht von heute auf morgen umsetzbar sein. Es bedarf politischen Mehrheiten im Rat der Stadt Hilden, um die von der Verwaltung vorzuschlagenden Maßnahmen einer Priorisierung zu unterziehen.	Im Stadtentwicklungsausschuss haben wir den Kernvorschlag: Tempo 30 im Hildener Stadtgebiet mit erarbeitet und wir werden die Maßnahmen zur Umsetzung aufmerksam verfolgen.	Die FDP ist gegen ein flächendeckendes Tempo 30. Der Durchgangsverkehr würde auf Anliegerstraßen ausweichen, die Taktung des ÖPNV und ihre wichtigsten Verbindungsmöglichkeiten in die Nachbarstädte bis hin nach Düsseldorf könnten nicht mehr gewährleistet werden. Das vorliegende Konzept wird schon deshalb scheitern, da Straßen NRW die Hauptverkehrsstraßen, die als Entlastungsstraßen dienen, nicht für Tempo 30 freigeben wird. Auch die Rheinbahn hat bereits Widerstand gegen Tempo 30 angekündigt, da die stadtübergreifenden Fahrplantaktungen nicht mehr zu erfüllen sind. Das Gleiche gilt für die Notfallversorgung von Feuerwehr und Krankenwagen. Abhilfe schafft nur ein mutiger großer Wurf, der auch ein flächendeckendes selbständiges Fahrradnetz mit intakten Fahrradwegen beinhaltet. Im Übrigen kämpfen die Freien Demokraten auch für deutlich mehr Kreisverkehre, die einen stetigen Verkehrsfluss gewährleisten und die, wenn sie begrüßt werden, die Verkehrsteilnehmer entschleunigen und unsere Klimabilanz verbessern. Da gibt es in den Niederlanden oder in Dänemark ausgezeichnete Beispiele.	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	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 Anforderungssampeln für den Rad- und Fußverkehr abgeschafft werden? Mit welchen Maßnahmen wollen Sie das erreichen?	Die CDU Hilden setzt sich dafür ein, dass Kreuzungsführungen und Ampelschaltungen so gestaltet werden, dass der Radverkehr sicher und zügig vorankommt. In den vergangenen Jahren haben wir dazu bereits mehrfach Anträge gestellt und uns bei Neuplanungen aktiv mit Vorschlägen zur sicheren und möglichst konfliktfreien Radverkehrsleitung eingebracht. Bei künftigen Verkehrsplanungen werden wir weiterhin darauf achten, dass Ampelschaltungen optimiert werden – mit dem Ziel, unnötige Wartezeiten für Radfahrende und Fußgänger zu vermeiden. Auch die Funktionsweise von Anforderungssampeln wollen wir kritisch prüfen lassen. Wo es möglich und sinnvoll ist, setzen wir uns dafür ein, diese zugunsten automatischer Schaltungen abzuschaffen oder zu verbessern. Kurzum: Wir stehen Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr offen gegenüber – solange sie in einem ausgewogenen Verhältnis zur Gesamtverkehrsplanung stehen.	Die Ampelschaltungen in Hilden sind alle Wahlen wieder ein leidiges Thema, da aufgrund von verschiedenen Straßenkategorisierungen unterschiedliche Verkehrsrechner für die Ampelschaltungen zuständig und teilweise nicht kompatibel sind. Somit sind wir hier nicht alleine in der Verantwortung, sondern auch der Kreis Mettmann. Für die Stadt Hilden liegt dieses Problem auch unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit durch den städtischen Haushalt. Wir erkennen das Problem der sogenannten „Bettelampeln“ an und verfolgen das Ziel, ihren Einsatz bei der Sanierung oder dem Neubau von Ampelanlagen möglichst zu vermeiden. Ob dies sinnvoll ist, muss im Einzelfall geprüft werden. Es sei hier bspw. auf Schulwegsicherungen verwiesen, um einen sicheren Fußweg zur Schule zu gewährleisten und somit auch das leidige Thema „Individualverkehr durch Elterntaxis“ zu mindern zu können.	Änderungen der Ampelschaltung und Kreuzungsführung sind Teil des Mobilitätskonzeptes zur Umsetzung von Tempo 30 in der Stadt. Wir werden die Maßnahmen und ihre Umsetzung mitgestalten.	Wir fordern mehr Kreisverkehre an Kreuzungen, die dies zulassen. Durch die Schaffung neuer Kreisverkehre können wir an vielen Stellen das Ampel-Chaos für alle Verkehrsteilnehmer beenden. Gleichzeitig sorgt ein Kreisverkehr gezwungenermaßen für eine natürliche Geschwindigkeitsreduktion von PKWs. Die Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger werden deutlich vereinfacht und sicherer. Wir sollten uns hier an positiven Beispielen wie den Niederlanden oder Spanien orientieren, die Kreisverkehre bereits gewinnbringend für alle Verkehrsteilnehmer etablieren. Ein weiterer Nebeneffekt ist die Entseiegelung von Verkehrsflächen. Während Ampelkreuzungen vollständig asphaltiert sind, entsteht in der Mitte eines Kreisverkehrs die Möglichkeit eine weitere Grünfläche zu schaffen. Das verbessert das Stadtklima und erhöht die Versickerungsfläche in unserer Stadt.	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 Punghaus- 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.

Nº	Frage des ADFC	Christlich Demokratische Partei (CDU)	Sozialdemokratische Partei Deutschland (SPD)	Bündnis 90-Die Grünen	Freie Demokratische Partei (FDP)	Wählgemeinschaft „Bürgeraktion“ (BA)
7	Radverkehr braucht Förderung Mit welchen Maßnahmen und Projekten wollen Sie in der nächsten Legislaturperiode den Radverkehr fördern?	In der kommenden Legislaturperiode wird sich die CDU Hilden weiterhin dafür einsetzen, alternative Fahrradrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen zu schaffen – insbesondere durch die Ausweisung zusätzlicher Fahrradstraßen. Wir sind überzeugt: Ein Radwegenetz ist nur dann attraktiv und wird gut angenommen, wenn es sicher, angenehm und möglichst konfliktfrei nutzbar ist. Auf stark befahrenen Hauptverkehrsachsen, auf denen Lkw, ÖPNV und motorisierter Individualverkehr (MIV) unterwegs sind, stoßen wir aufgrund der begrenzten Verkehrsflächen in Hilden an planerische Grenzen. Daher sehen wir die Stärkung alternativer Routen als praktikabelste und wirkungsvollste Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs an.	Hoffentlich werden zügig die ersten Schritte hin zum flächendeckenden Tempo 30 umgesetzt. Gerne möchten wir auch weitere Fahrradstraßen ausweisen, die Verwaltung wird beauftragt, hier weitere Vorschläge hinsichtlich der Umsetzungen zu unterbreiten. Bei Gehwegsanierungen möchten wir gleichzeitig überprüfen, ob bauliche Maßnahmen umsetzbar sind, die gleichzeitig und zusätzlich eine Verbesserung von Radwegen/Verbreiterungen von Radwegen ermöglichen.	Zahlreiche Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes fördern den Radverkehr. Insbesondere die Radvorrangrouten Nord-Süd und Ost-West. Hierzu wird z.Z. ein Feinkonzept entwickelt.	Wir wollen ein Radschnellwegenetz etablieren, das innerhalb eines ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes gedacht werden muss. Die Kleinheitlichkeit, einzelne Straßen in Fahrradstraßen umzuwidmen hilft nicht, wenn diese zu Unfallschwerpunkten wie beispielsweise der Gerresheimer Straße führen. Darüber hinaus wollen wir den Durchgangsverkehr von PKWs aus der Innenstadt heraus leiten. Das sorgt für weniger PKW-Verkehr in der Innenstadt und trägt dementsprechend zu einer erhöhten Sicherheit für die übrigen Verkehrsteilnehmer bei.	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 abgelehnte Anträge und Vorschläge hinreichend Substanz zur außerordentlichen Förderung des Radverkehrs in der kommenden Wahlperiode.
8	Radverkehr kostet Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die Ihre Partei jährlich in den Haushalt der Stadt Hilden zur Förderung des Radverkehrs einstellen wird? Wir setzen uns dafür ein, dass Radverkehrsprojekte bedarfsgerecht finanziert werden – abhängig von Umfang, Dringlichkeit und Planungsreife der jeweiligen Maßnahme. Dabei berücksichtigen wir auch mögliche Fördermittel von Land, Bund oder EU, um die städtischen Mittel gezielt zu ergänzen. Klar ist: Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur bleiben ein fester Bestandteil unserer verkehrspolitischen Arbeit – aber immer im Rahmen einer soliden und ausgewogenen Haushaltspolitik.	Eine pauschale Festlegung eines festen jährlichen Betrags zur Förderung des Radverkehrs ist aus Sicht der CDU Hilden nicht zielführend, da die Haushaltsslage jährlich neu bewertet und priorisiert werden muss. Wir legen hierzu keine konkrete Summe fest. Als Kommunalpolitikerinnen und -politiker müssen wir alle Aufgabenbereiche der Stadt Hilden im Auge behalten und berücksichtigen. Somit unterliegen alle Ausgaben der Stadt dem Finanzierungsvorbehalt, nicht nur diejenigen der Förderung des Radverkehrs. Jedoch setzt eine zukunftsorientierte Politik immer auf strategische Ziele, die prioritär behandelt werden müssen. Maßnahmen, die eine klimagerechte Mobilität fördern, sind für die SPD Hilden ein solch strategisches Ziel.	Wir legen hierzu keine konkrete Summe fest. Als Kommunalpolitikerinnen und -politiker müssen wir alle Aufgabenbereiche der Stadt Hilden im Auge behalten und berücksichtigen. Somit unterliegen alle Ausgaben der Stadt dem Finanzierungsvorbehalt, nicht nur diejenigen der Förderung des Radverkehrs. Jedoch setzt eine zukunftsorientierte Politik immer auf strategische Ziele, die prioritär behandelt werden müssen. Maßnahmen, die eine klimagerechte Mobilität fördern, sind für die SPD Hilden ein solch strategisches Ziel.	Wir setzen uns dafür ein, dass die Haushaltsmittel, die für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes im Haushalt langfristig vorgesehen sind, erhalten bleiben und auch tatsächlich für die Verbesserung der Verkehrssituation und insbesondere des Radverkehrs eingesetzt werden.	Aus unserer Sicht sollten wir den Erfolg von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation nicht ausschließlich an Zahlenspielen festmachen. Wir wollen Hilden zu einer Stadt der zukunftsfähigen Mobilität machen und dabei auch die Ausgaben nicht außer Acht lassen. Mit den oben genannten Maßnahmen wollen wir Erfolge und nicht bloße Zahlen liefern. Der Ausbau des ÖPNV, die Schaffung von Anreizen zum Umstieg auf Rad und ÖPNV sowie die Umstrukturierung der Verkehrsführung (zum Beispiel durch Kreisverkehre oder Umgehungsstraßen) verursacht Kosten. Die entsprechenden Projekte wollen wir im Angesicht der angespannten Haushaltsslage, aber auch mit Blick auf die Lebensqualität und eine zukunftsfähige Mobilität begleiten.	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.

Jetzt Mitglied im ADFC werden - Gemeinsam für die Verkehrswende!**ADFC-Einzelmitgliedschaft**

- Für Einzelpersonen ab 27 Jahren kostet die ADFC-Mitgliedschaft 66 € im Jahr.

ADFC-Familienmitgliedschaft

- Für die ganze Familie oder einen Haushalt bieten wir die Mitgliedschaft für 78 € jährlich an.
(Voraussetzung: gemeinsamer Wohnsitz)

ADFC für junge Menschen

- Bis zum Ende des 21. Lebensjahres kostet die Einzelmitgliedschaft für Jugendliche jährlich 16 €. Menschen von 22 bis 26 Jahre erhalten die Einzelmitgliedschaft für 33 € jährlich (auch Haushalt-/Familienmitgliedschaft möglich).

Online-Anmeldung: <https://www.adfc.de/mitgliedschaft/mitglied-werden>

————— Fortsetzung BA von Seite 1 ————

- Verbesserung der Fahrad-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 Mobilitätskonzeptes werden von uns alle Vorschläge (RAD 1-10) unterstützt, ungeachtet der Frage, ob einzelne, dort gelistete Reparatur- und Wartungsarbeiten Gegenstand eines visionären Mobilitätskonzeptes 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.