



Amt für Verkehrsmanagement
Landeshauptstadt Düsseldorf

Die fahrradfreundlichen Bezirksnetze 2005–2006 Von der Idee bis zur Umsetzung





Vorwort

Die Anforderungen an den begrenzt zur Verfügung stehenden Straßenraum sind enorm und wachsen ständig. Mobilität ist ein hohes Gut und eine der Säulen unseres Wirtschaftslebens. Zur dauerhaften Sicherstellung einer anforderungsgerechten und verträglichen Mobilität sind die zur Verfügung stehenden Flächen den Anforderungen des Verkehrs gegenüberzustellen. Dabei ist es nicht immer möglich, alle Anforderungen ganz zu erfüllen. Es bleibt aber das Ziel, den vorhandenen Platz optimal aufzuteilen und den einzelnen Verkehrsbedürfnissen die jeweils geeignetsten Verkehrsmittel zuzuordnen.

Radverkehr bietet attraktive Chancen.

Fahrradfahren ist unter fünf Kilometer Wegelänge so schnell wie Autofahren. Radfahren hält fit, produziert keine Abgase und keinen Lärm. Düsseldorf hat kaum Berge, normale Windverhältnisse, viel Grün, ein mildes Klima und in Fahrradentfernung viel zu bieten. Die Voraussetzungen, den Anteil an Wegen, die man mit dem Fahrrad zurücklegt, zu erhöhen, sind gut. Dort, wo an den Knotenpunkten

der Verkehrsströme, in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren, die Anforderungen an die Verkehrsflächen weit über das Angebot hinausgehen, fehlen an vielen Stellen auch die Radwege. Häufig gibt es daher Lücken im Radverkehrsnetz. Um möglichst schnell ein durchgehendes, sicheres Netz für den Fahrradverkehr anbieten zu können, ist es deshalb sinnvoll, Routen außerhalb der Hauptachsen des Verkehrs zu suchen. Entsprechend sind unsere Radverkehrsnetze aufgebaut, die für jeden Stadtbezirk konzipiert und in den Bezirksvertretungen diskutiert wurden. Ein weiterer wichtiger Schritt ist es deshalb, diese Routen per Fahrradwegweisung offensichtlich zu machen.



Werner Leonhardt,
Beigeordneter

Viel wurde erreicht, vieles ist noch zu tun.

Ein erhöhter Radverkehrsanteil hilft allen, den begrenzt zur Verfügung stehenden Platz optimal zu nutzen. Durchgehende Netze und eindeutige Führungen bringen Sicherheit und Klarheit. Abstellanlagen, Wegweisung, Einbahnstraßenöffnungen und konsequente Mängelbeseitigung sind weitere Beiträge für eine fahrradfreundliche Stadt. Intensive Kommunikation macht umgesetzte Projekte verständlich und unterstützt eine fahrradfreundliche Stimmung, deren Bedeutung wohl nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Dazu dient auch die vorliegende Broschüre. Sie erläutert die Systematik der Bezirksnetze und stellt beispielhaft bereits realisierte Projekte vor.

Gleichzeitig belegt sie den Willen und das Engagement der Landeshauptstadt Düsseldorf, für ihre Besucher und Gäste, aber insbesondere für ihre Bürgerinnen und Bürger den Alltagsverkehr fahrradfreundlicher zu gestalten.

Inhalt

04
05

Geöffnete Einbahnstraßen – 150 Mal in Düsseldorf	14 – 15
Radfahrstreifen – auf gleicher Höhe mit dem motorisierten Verkehr	16 – 17
Schutzstreifen – mehr Sicherheit durch „Schonräume“!	18 – 19
Aufgeweitete Radaufstellstreifen – Logenplätze für Radfahrer	20 – 21
Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt – komplexe Situationen übersichtlich gestalten	22 – 23
Baulich angelegte Radwege – wo sich Radfahrer am wohlsten fühlen	24 – 25
Ausblick: Fahrradfreundlichkeit – ein Puzzle mit vielen Teilen	26

Einleitung – der Weg führt zum Ziel ...	06 – 07
Radverkehr in Düsseldorfs Straßenbild	08 – 09
Zehn Bezirksnetze und 85 Einzelprojekte: das Stufe-1-Netz!	10 – 11
Radverkehrsförderung zum Anfassen – die konkreten Projekte	12 – 13



Einleitung – der Weg führt zum Ziel ...

06
07

Es gibt viele gute Gründe, den Fahrradverkehr zu fördern:

- Radfahren macht Spaß und ist gesund.
- Parkprobleme werden mehr gelöst denn geschaffen.
- Radfahren ist auf kurzen Strecken unschlagbar schnell.
- Es entsteht weder Abgas- noch Lärmbelästigung.
- Radverkehr ist vergleichsweise kostengünstig bei gleichzeitig geringem Flächenverbrauch.
- Radverkehr ist zugleich Freizeitvergnügen und Tourismusförderung.

Entsprechend widmen sich seit einiger Zeit sowohl die übergeordnete Politik als auch die Verkehrsplanung intensiver diesem Thema:

- Veröffentlichung „Fahrradfreundliche Städte“ der Europäischen Union
http://ec.europa.eu/environment/cycling/cycling_de.pdf
- Nationaler Radverkehrsplan 2002–2012 FahrRad!
www.nationaler-radverkehrsplan.de
- Fahrradfreundliche Änderung der StVO
www.bmvbs.de/verkehr/Strasse-,1449/strassenverkehrsordnung.htm
- Gründung der AGFS in NRW
www.fahrradfreundlich.nrw.de
- Programm 100 Radstationen in NRW
www.radstation.de/programm.html

Radverkehr als System

Radverkehrsförderung ist das Zusammenspiel vieler Komponenten. Dazu gehört die Schaffung eines attraktiven Wegenetzes mit Wegweisung und Abstellanlagen genauso wie die Bausteine Service, Information und Kommunikation. Dabei hat sich eine weitgehend einheitliche Auffassung zur Zielsetzung der Fahrradförderung durchgesetzt: Fahrradförderung darf nicht zu Lasten der schwächsten Verkehrsteilnehmer – der Fußgänger – erfolgen. Vielmehr sind Radfahrer und Fußgänger im Sinne von nichtmotorisierter Nahmobilität gemeinsam zu betrachten, decken sie doch in den Innenstädten meist mehr als die Hälfte aller zurückgelegten Wege ab.

Die grundlegenden Entscheidungen der Stadt Düsseldorf zur Fahrradförderung:

- Beschluss Sachkonsolidierungsprogramm Instandsetzung Radwege auf Grundlage der Straßenverkehrsordnungs-Novelle
- Grundsatzbeschluss des Stadtrates, den Fahrradverkehr umfangreich zu fördern
- Beschluss des Stadtrates, die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) zu beantragen
- Beschluss eines Ziel- und Handlungskonzeptes zur Förderung des Fahrradverkehrs im Ordnungs- und Verkehrsausschuss
- Schaffung einer zentralen Planungsgruppe Radverkehr in der Verwaltung
- Gründung eines Arbeitskreises Radverkehr
Veranstaltung eines Fachforums zum Thema „Fahrradfreundliche Stadt Düsseldorf“

Ein attraktives Radwegenetz bildet die Basis.

Eines der vorrangig zu verwirklichenden Hauptziele der Stadt Düsseldorf ist die Schaffung eines attraktiven, gesamtstädtisch zusammenhängenden Radwegenetzes. Um dieses Ziel möglichst kurzfristig zu erreichen, wurde die Idee der Bezirksnetze entwickelt.

Die Vorgehensweise dieser Netzplanung und die einzelnen Bausteine der Umsetzung sollen in dieser Broschüre in Theorie und Praxis erläutert werden.





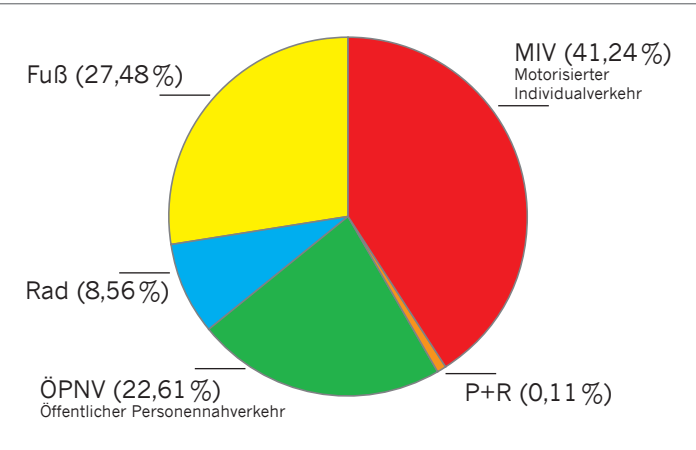
Radverkehr in Düsseldorf's Straßenbild

08
09

Berufspendler prägen den Alltagsverkehr

Die Landeshauptstadt Düsseldorf ist mit rund 580.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt in Nordrhein-Westfalen und Sitz der Landesregierung. Der größte Teil der Einwohner lebt in zentrumsnahen Stadtteilen wie Bilk, Unterbilk, Oberbilk, Flingern und Pempelfort. Dort liegt die Einwohnerdichte bei über 6.000 Menschen je Quadratkilometer. Das Straßenbild ist von dichter, mehrstöckiger Wohn- und Bürobauung geprägt. Die Stadtteile bilden gleichzeitig den Arbeitsplatzschwerpunkt der überwiegend dienstleistungsorientierten Düsseldorfer Wirtschaft. Als herausragender Standort innerhalb der Region zieht Düsseldorf werktäglich über 250.000 Berufspendler an. Mit einem Verkehrsanteil vom 8,56 Prozent an allen Wegen hat das Fahrrad bei den Düsseldorfern derzeit noch einen unterdurchschnittlichen Anteil, dem aber mit 22,61 Prozent ein hoher Anteil des ÖPNV gegenübersteht, ebenso ein hoher Fußwegeanteil (27,48 Prozent). Mit 41,24 Prozent ist der Anteil des Autos (Fahrer und Mitfahrer) am größten. Bei Berücksichtigung der Einpendler liegt der Autoanteil über 50 Prozent.

Das Hauptpotenzial des Radverkehrs liegt demnach weniger im Berufspendlerverkehr als vielmehr in den vielen Wegen der innerstädtischen Nahmobilität. Und für diese sind die Wegebeziehungen innerhalb der Bezirksnetze von besonderer Bedeutung.



Düsseldorfer Modal-Split nach der Analyse von 2001

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme vor der Netzplanung:

Düsseldorf hat viele Tempo-30-Gebiete, in denen weitgehend unproblematisch Fahrrad gefahren werden kann.

Düsseldorf hat einiges an Radwegen, die aber an vielen Stellen nicht zusammenhängen. Diese Lücken im Netz sind in der Regel an problematischen Stellen ohne Platzreserven.

Es gab schon mehrere Versuche, für den Radverkehr Hauptachsen zu konzipieren. Vieles konnte wegen einzelner Problempunkte nicht umgesetzt werden.

Düsseldorf hat insbesondere im Hauptverkehrsstraßennetz nahezu keine Platzreserven für neue Radwege. Wenn in Ausnahmefällen im Gesamtquerschnitt Platz zur Verfügung steht, ist meist ein weitgehender, kostenintensiver Straßenumbau nötig, der nur langfristig möglich ist.

Radverkehr ist besonders attraktiv auf kürzeren Strecken. Folgende gesamtstädtische, beschilderte Netze sind bei weiteren Planungen zu berücksichtigen: NRW-Netz, Euroga-Routen, Erlebnisweg Rheinschiene.

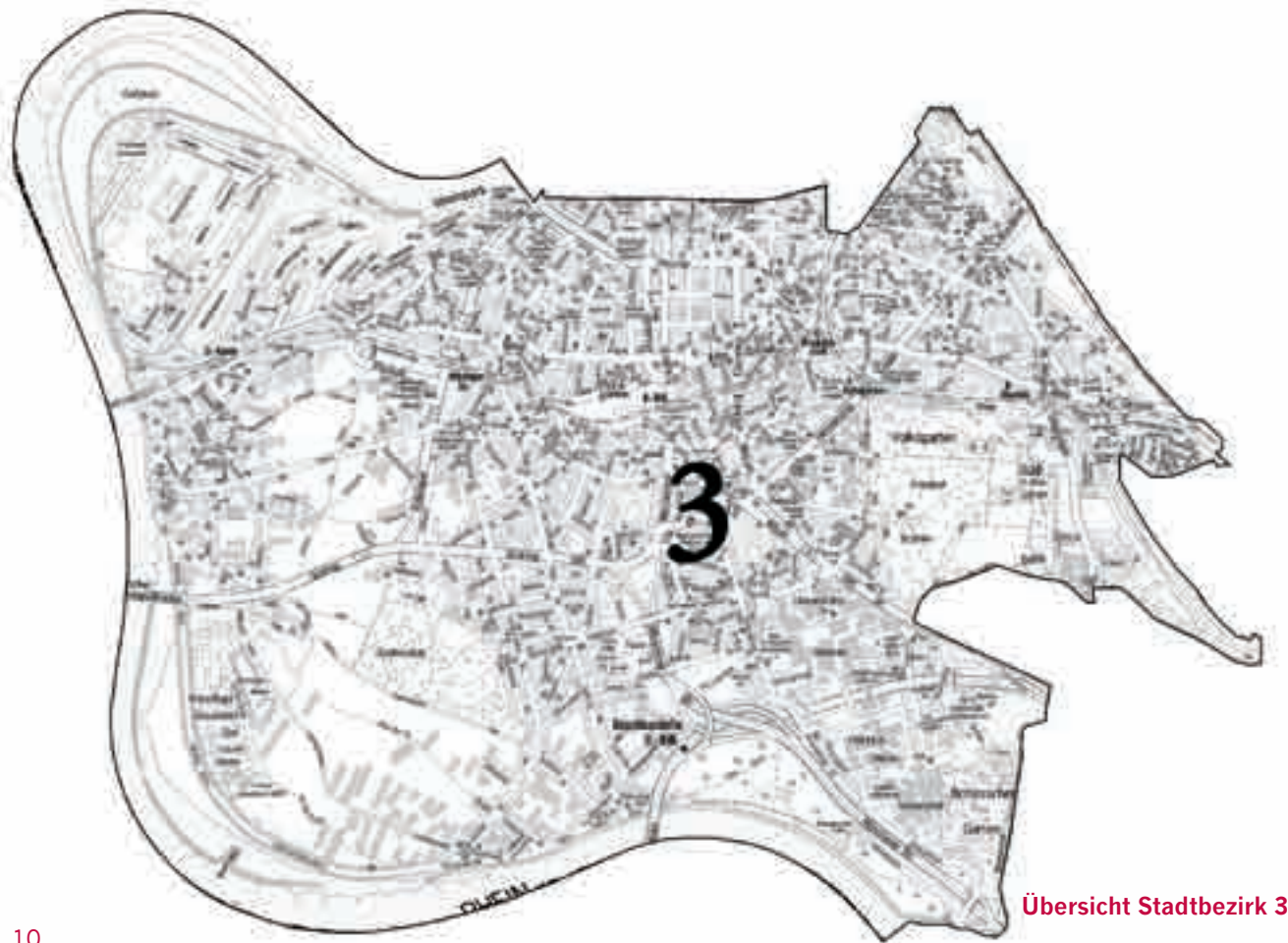
Die Idee:

Die dargestellten Rahmenbedingungen führten zur Idee, für jeden Stadtbezirk ein eigenes Radnetz zu planen. So lassen sich die individuellen Eigenschaften der Bezirke am besten berücksichtigen. Außerdem entspricht die Bezirksebene der vorwiegend mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegstrecke. Um möglichst schnell ein nutzbares Grundnetz zu schaffen, sollten vorrangig Routen gesucht werden, die auch kurzfristig umsetzbar sind. Das bedeutet, dass zwar vorhandene Radwege, soweit sie geeignet sind, ins Netz integriert werden können, aber nicht müssen. In vielen Fällen gibt es alternative Verbindungen über ruhige Nebenstraßen, die den erforderlichen Netzschluss herstellen.

So entsteht ein Parallelnetz, das andere Haupt- und Nebenverbindungen hat als das bekannte Straßennetz mit seinen Hauptverkehrs-, Verkehrs-, Sammel- und Anliegerstraßen. Die Netze werden dann in den einzelnen Bezirksvertretungen von den politischen Vertretern beraten, die sich am besten auskennen und über die Wünsche der Bürger vor Ort am besten Bescheid wissen.

Bereits in der Planungsphase ist darauf zu achten, dass die einzelnen Netzplanungen an den Bezirksgrenzen zusammenpassen und in der Summe ein gesamtstädtisches Radnetz ergeben.





Übersicht Stadtbezirk 3

10
11

Zehn Bezirksnetze und 85 Einzelprojekte: das Stufe-1-Netz!

Die Vorbereitung:

Mit der Planung der zehn Bezirksnetze wurden fünf Ingenieurbüros beauftragt, die jeweils ein bis drei Bezirke bearbeitet haben. Dabei wurden bundesweit Ingenieurbüros ausgesucht, die sich in der Vergangenheit zum Thema Fahrradverkehr in Forschung und Praxis besonders qualifiziert haben.

Die Arbeitsschritte der Planung:

Zuerst wurde in jedem Bezirk ein Wunschliniennetz konzipiert. Dazu wurden Punkte festgelegt, die Quelle oder Ziel von Fahrradverkehr sind. Beispiele dafür sind: Wohngebiete, Arbeitsplatzschwerpunkte, öffentliche Einrichtungen, Schulen, Erholungsgebiete oder -einrichtungen und Einkaufsstraßen.

Danach wurden Barrieren und Zwangspunkte für den Radverkehr aufgelistet. Beispiele dafür sind: Bahnstrecken, Unter- oder Überführungen, Querungen von Hauptverkehrsstraßen.

Außerdem wurden die Übergabepunkte an Nachbarbezirke oder Nachbarstädte festgelegt.

Anschließend wurden konkrete Strecken gesucht, die die gewünschten Verbindungen möglichst weitgehend abdecken. Die Wunschverbindungen wurden auf vorhandene Straßen und Wege umgelegt. Dazu wurden vorhandene Radwege, aber zu einem großen Anteil auch ruhige Nebenstraßen ausgewählt.

Das so gefundene Netz wurde auf Fahrradtauglichkeit überprüft. Alle problematischen Stellen wurden aufgelistet. Danach wurden entweder Projektvorschläge für diese Stellen entwickelt oder Alternativrouten gesucht. Abschließend haben die Büros das Gesamtpaket der Projekte mit Prioritäten belegt und Handlungsempfehlungen erarbeitet.

Die Charakteristik der Projekte:

Die meisten Projekte sind ausgerichtet auf eine kurzfristige Realisierbarkeit.

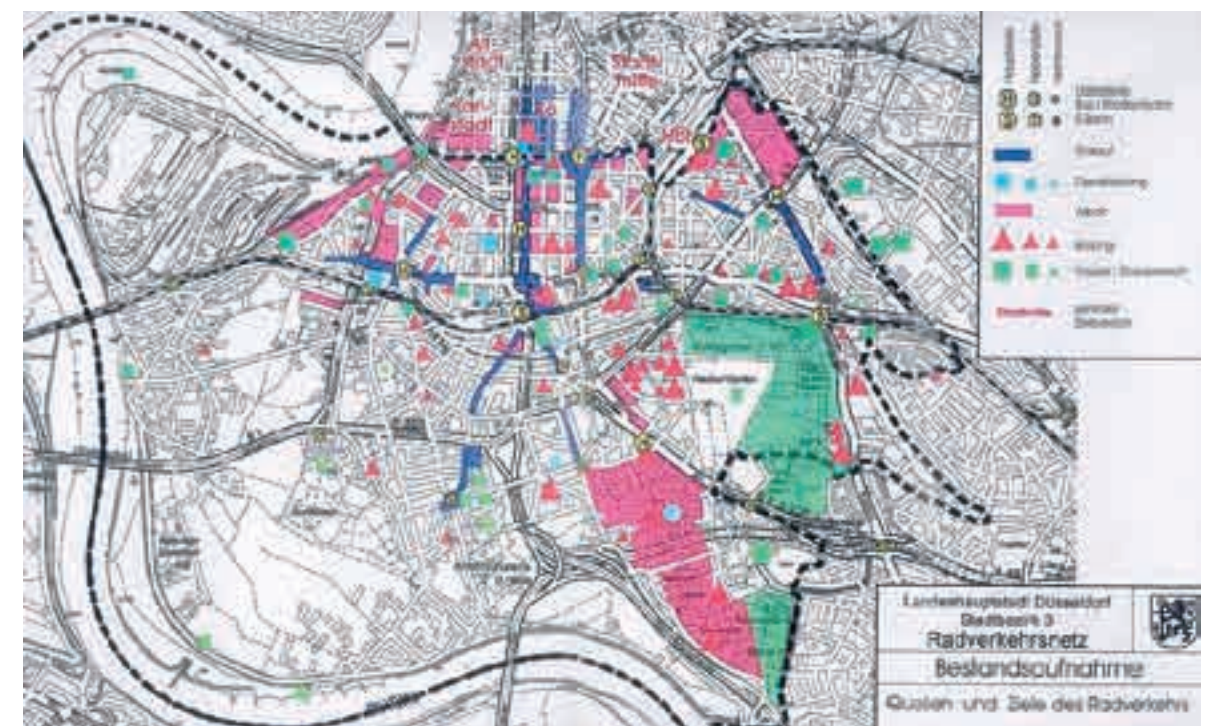
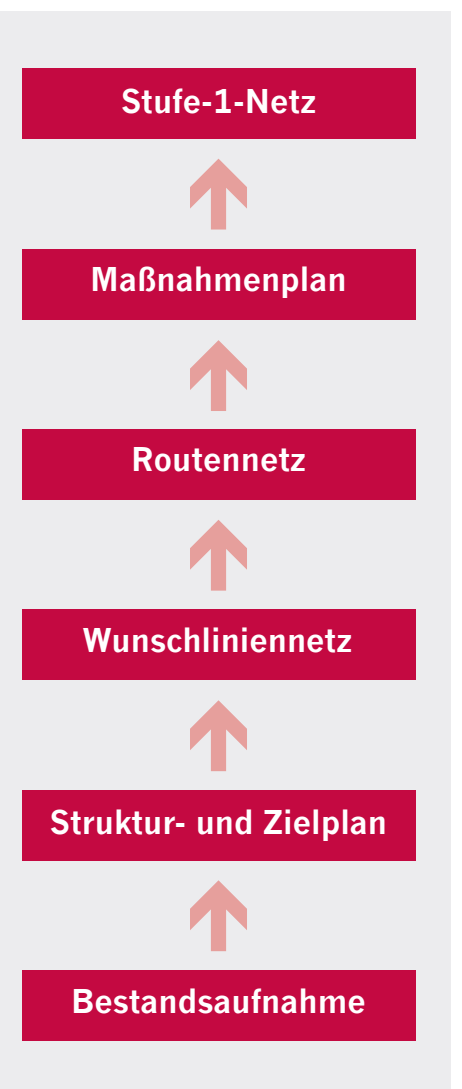
Vorgeschlagen sind vorrangig moderne, alltagstaugliche Elemente der Radverkehrsplanung, wie Radfahrstreifen, Schutzstreifen, aufgeweitete Radaufstellstreifen, geöffnete Einbahnstraßen, Querungshilfen usw.

In einzelnen Fällen sind auch langfristige Vorschläge gemacht, die in der Regel erst im Zusammenhang mit Gesamtumbauten realisiert werden können.

Die Abstimmung der Netze und Prioritäten:

Die fertigen Gutachten wurden in den jeweiligen Bezirksvertretungen, teilweise mit Beteiligung der Ingenieurbüros, intensiv diskutiert. Auf der Grundlage dieser Beratungen wurden die Netze überarbeitet und die einzelnen Projekte angepasst.

Es wurde ein Teilnetz ausgewählt, bei dem es zu den notwendigen Arbeiten eine breite Zustimmung gab. Diese Teilnetze aller Bezirke wurden zu einem gesamtstädtischen Netz zusammengefasst, dem so genannten Stufe-1-Netz. Dieses Stufe-1-Netz bildete die Grundlage für ein konkretes „Ziel- und Handlungskonzept zur Förderung des Fahrradverkehrs“, das der Ordnungs- und Verkehrsausschuss am 27. November 2003 einstimmig beschlossen hat. Insgesamt gehören zu diesem Beschluss 85 Einzelprojekte unterschiedlichster Art und Größenordnung, die erforderlich sind, um das Netz in Wert zu setzen. Innerhalb von fünf Jahren sollen die Projekte umgesetzt sein.



Struktur- und Zielplan



Radverkehrsförderung zum Anfassen – die konkreten Projekte

12 Die Umsetzung (Stand September 2006):
13 Die Einzelprojekte der Bezirke 1, 2, 3 und 8 wurden konkret geplant und je nach Zuständigkeit in den Bezirksvertretungen oder dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss zur Ausführung beschlossen. Außerdem wurde je ein größeres Einzelprojekt in den Bezirken 7 und 9 geplant und beschlossen. Mitte 2005 wurde mit der Realisierung der Projekte begonnen. Eine Übersicht aller Projekte finden Sie in der Tabelle rechts. Beispielhafte Darstellungen aus den einzelnen Handlungsfeldern finden Sie auf den Folgeseiten.

Die Öffentlichkeitsarbeit zu den Bezirksnetzen:
Das oben beschriebene „Parallelnetz“ ist in der Regel nicht bekannt. Die Orientierung im Straßenraum erfolgt üblicherweise anhand der auch von der Auto-, Bus- und Bahn-Nutzung bekannten Hauptstraßen. Ebenso wichtig wie die Schaffung des Netzes ist daher es bekannt zu machen. Bereits heute dient dazu die Tour D, eine Serie von Broschüren mit innerstädtischen Routenvorschlägen. Vier Broschüren sind bereits erschienen. Darüber hinaus ist vorgesehen, den Plan des Stufe-1-Netzes im Internet zugänglich zu machen und in den Fahrradstadtplan einfließen zu lassen. Außerdem ist eine Fahrradwegweisung in Planung (und teilweise auch bereits umgesetzt), die einen großen Teil der Radrouten zusammenhängend beschildert. Weitere Projekte zur Bekanntmachung der Route sind in Vorbereitung.



Die fertiggestellten Projekte (Stand September 2006):

Bezirk	Straße	Abschnitt	Projekt
1	Saarbrücker Straße	Ulmen- bis Roßstraße	Öffnung der Einbahnstraße mit Beschilderung nach Straßenverkehrsordnung (StVO), Markierung von Einfahrtshilfen an allen Kreuzungen
1	Goeben-/Park-/Gneisenaustraße	Gneisenau- bis Nordstraße	Öffnung der Einbahnstraßen mit Beschilderung nach StVO, Markierung von Einfahrtshilfen an der Nord- und Gneisenaustraße
1	Annastraße	Jülicher- bis Moltkestraße	Öffnung der Einbahnstraße mit Beschilderung nach StVO, Markierung einer Einfahrtshilfe an der Moltkestraße
1	Ludwig-Wolker-Straße	Prinz-Georg- bis Moltkestraße	Öffnung der Einbahnstraße mit Beschilderung nach StVO, Markierung von Einfahrtshilfen an der Moltke- und Prinz-Georg-Straße
1	Feldstraße	Garten- bis Kapellstraße	Öffnung der Einbahnstraße mit Beschilderung nach StVO, Markierung von Einfahrtshilfen an allen Kreuzungen
1	Liesegang-/Wagnerstraße	Einmündung	Abbiegehilfe, Netzverknüpfung
1	Steinstraße	Kreuzung Bismarckstraße	Netzverknüpfung
1	Bahnstraße	Graf-Adolf-Straße/Oststraße	Öffnung der Einbahnstraße mit Beschilderung nach StVO, markierte Einfahrtshilfen und Aufstellbereiche an der Oststraße
1	Jülicher Straße	Eulerstraße bis Brücke	Radfahrstreifen/Radweg
1	Am Wehrhahn	Radwegende Brücke bis Adlerstraße	Schutzstreifen
1	Prinz-Georg-Straße	Moltke- bis Bagelstraße	Neuer Radweg an der Düssel
2	Heinrichstraße	Brehmstraße bis etwa Am Schnepfenhof	Erneuerung der Wegebefestigung entlang des Kittelbaches
2	Mulvany-/Lacombletstraße	Einmündung	Durchfahrt für Radverkehr
2	Sybelstraße	Anschluss Heinrichstraße	Schaffung einer Querungsstelle
2	Eduard-Schloemann-Straße	Anschluss Otto-Petersen-Straße	Durchfahrt für Radverkehr ermöglichen
2	Simrockstraße	Otto-Petersen-Straße bis Grafenberger Allee	Radwegverbindung im Seitenraum
2	Achenbach-/Schumannstraße	Diagonalsperre	Schaffung einer Durchfahrt für Radverkehr
2	Brehmstraße	Kreuzung Windscheidstraße	Rad- und Fußgängerführung auf der Kreuzung, Verbreiterung der Mittelinsel
2	Grunerstraße	Einmündung Windscheidstraße	Radfahrstreifen, eindeutige Führung, Mittelinsel
2	Cranachstraße	Lichtstraße bis Grafenberger Allee	Radfahrstreifen
2	Grafenberger Allee	Sohnstraße bis Arbeitsamt	Radweg im Seitenraum
3	Tal-/Adersstraße	Kreuzung	Neuer Übergang Radweg auf Fahrbahnführung
3	Fährstraße	Völklinger Straße bis Beginn Bebauung	Markierung Gehweg einseitig, Markierung Schutzstreifen Radverkehr beidseitig
3	Karolingerplatz	Kreuzung	Punktueller Markierungsergänzungen zur Radverkehrsführung
7	Knittkuhler Straße	Bergische Landstraße bis Klashausweg	Neuer Radweg an der Landstraße, Lückenschluss
8	Posener Straße	Königsberger Straße bis Richardstraße	Markierung von Schutzstreifen
8	Kuthsweg/Schlesische Straße	Karl-Geusen- bis Reisholzer Straße und Schlesische Straße bis Oderstraße	Radweg/Radfahrstreifen, Neuordnung Parken, Radverkehrsführung in den Kreuzungen
9	Reisholzer Hafen	Wuppertaler Stadtwerke und Uferstraße	1. Bauabschnitt: Lückenschluss Radweg am Rhein im Reisholzer Hafen



Geöffnete Einbahnstraßen
Einleitung

Geöffnete Einbahnstraßen – 150 Mal in Düsseldorf

14
15

Die Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr stellt ein wichtiges Element der Düsseldorfer Radverkehrsplanung dar. Öffnungen ermöglichen es, Verbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen umwegfrei zu führen. Dies entspricht dem Konzept der Düsseldorfer Bezirksnetze für den Radverkehr. Bis heute sind in Düsseldorf 150 Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr geöffnet worden. Die Erfahrungen in der Landeshauptstadt sind mit Untersuchungen, die bundesweit stattgefunden haben, vergleichbar. Insgesamt ergeben sich durch die Öffnung von Einbahnstraßen keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Die Entwicklung der Unfallzahlen, der Unfalldichte und der Unfallfolgen ist sogar tendenziell positiv. Durch die Verlagerung des Radverkehrs von Hauptverkehrsstraßen in das Erschließungsnetz sind weitere positive Auswirkungen zu erwarten. In den 150 bereits geöffneten Einbahnstraßen sind diejenigen bereits enthalten, die aktuell im Rahmen der Bezirksnetze für gegenläufigen Radverkehr freigegeben wurden. Begleitet werden diese neuen Öffnungen durch flankierende Projekte in unterschiedlichem Umfang. Als Standardelement hat sich die Markierung einer „Ein- bzw. Ausfahrpforte“ etabliert. Es handelt sich um eine 1,50 Meter breite und vier bis fünf Meter lange, rot eingeschlammte Fahrbahnmarkierung, deren besondere Zweckbestimmung durch ein weißes Fahrradpiktogramm unterstrichen wird. Dieses kostengünstige Element bietet neben dem Sicherheitsaspekt den Vorteil, dass die Routenführung für den Radverkehr optisch verdeutlicht wird. In Gegenden mit vielen, miteinander konkurrierenden Nutzungsansprüchen wurden bauliche Abtrennungen angewendet. Die Strecken, die dem Radverkehr vorbehalten

sind, wurden durch Hochbordsteine von der übrigen Verkehrsfläche getrennt. Der wichtigste Bestandteil der Öffnung ist jedoch die Beschilderung. Unterhalb des Schilds „Verbot der Einfahrt“ (rundes, rotes Schild mit weißem Querbalken) wird ein weißes, rechteckiges Zusatzschild montiert. Darauf sind ein Fahrradpiktogramm und das Wort „frei“ zu sehen. Unter dem Verkehrszeichen „Einbahnstraße“ (blaues Schild mit weißem Pfeil) wird ein weißes Zusatzschild mit einem Fahrradpiktogramm und zwei gegenläufigen Pfeilen installiert. Der größte Teil der geöffneten Einbahnstraßen befindet sich in Tempo-30-Zonen. Dort gilt an Knotenpunkten in aller Regel die „Rechts-vor-links-Regelung“. Andere Vorfahrtsregelungen werden den Verkehrsteilnehmern durch zusätzliche Beschilderung angezeigt. Über die in den Bezirksnetzen zur Öffnung vorgesehenen Einbahnstraßen hinaus plant die Stadt Düsseldorf kontinuierlich die Öffnung weiterer Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr. Dabei wird nach dem in der Vergangenheit angewendeten Procedere vorgegangen. Der Arbeitskreis Radverkehr, ein Gremium, das sich aus städtischen Verkehrsplanern, Vertretern der Polizei und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs sowie der Straßenverkehrsbehörde zusammensetzt, befährt die entsprechende Einbahnstraße mit dem Fahrrad. Entscheidet sich der Arbeitskreis für eine Öffnung, dann empfiehlt er der jeweiligen Bezirksvertretung, die Öffnung zu beschließen. Eventuell erforderliche flankierende Maßnahmen sind immer Bestandteil des Beschlusses.

Auf der folgenden Seite werden einige der aktuell umgesetzten Projekte im Detail dargestellt.

Einige Kriterien, die bei der Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr zu beachten sind (aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO [VwV-StVO]):

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 30 Stundenkilometer oder weniger begrenzt.
- Die Verkehrsbelastung ist gering.
- Eine nutzbare Fahrbahnbreite von 3,5 Metern, mindestens jedoch 3 Metern, mit entsprechenden Ausweichmöglichkeiten muss vorhanden sein.
- Für den ruhenden Verkehr wurde Vorsorge getroffen.

Geöffnete Einbahnstraßen
Projekte

Annastraße:

Die Annastraße befindet sich im Stadtteil Pempelfort. Auf einer Länge von 500 Metern verbindet sie die Jülicher Straße und die Moltkestraße. Als Parallele zur Prinz-Georg-Straße stellt sie eine attraktive Nord-Süd-Verbindung dar. An der Kreuzung mit der Moltkestraße wurde an der unübersichtlichen Einmündung eine Ausfahrpforte markiert. Zur Verdeutlichung der Fahrtrichtung wurde in die rot eingeschlammte Fläche ein Richtungspfeil integriert.



Saarbrücker Straße:

Die Saarbrücker Straße befindet sich in Derendorf. Insgesamt beträgt ihre Länge 350 Meter. Sie ist zentraler Bestandteil der Verbindung des Stadtteils zum Rhein. In allen vier Kreuzungen wurden flankierende Verbesserungen vorgenommen. Dabei handelt es sich ausschließlich um kostengünstige Fahrbahnmarkierungen.



Bahnstraße:

Die Bahnstraße liegt im Stadtteil Stadtmitte. Als Einbahnstraße ausgewiesen ist die Bahnstraße nur im Abschnitt zwischen Graf-Adolf-Straße und der Oststraße auf einer Länge von etwa 120 Metern. Die Öffnung der Einbahnstraße wurde vorgenommen, um eine Radfahrachse zwischen Hauptbahnhof und Rhein zu realisieren. Das Projekt wird durch den aktuellen Umbau des Stresemannplatzes in Zukunft noch stärker an Bedeutung gewinnen. In der Zufahrt an der Oststraße wurde durch „Aufkleben“ eines Bordsteines eine bauliche Einfahrpforte geschaffen. In Gegenrichtung wurde ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen markiert.



Feldstraße:

Die Feldstraße ist Bestandteil einer Nord-Süd-Achse, die durch den Hofgarten zur Shadowstraße führt. Sie liegt im zentrumsnahen Stadtteil Pempelfort. Im Zuge der Öffnung der Feldstraße für gegenläufigen Radverkehr wurden die Ein- und Ausfahrten durch Markierungen verdeutlicht.





Radfahrstreifen – auf gleicher Höhe mit dem motorisierten Verkehr

16
17

Radfahrstreifen sind auf der Fahrbahn durch einen Breitstrich abmarkierte Sonderwege des Radverkehrs. Sie sind grundsätzlich benutzungspflichtig und entsprechend durch Beschilderung auszuweisen. Radfahrstreifen bieten auch auf Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehung zwischen Kraftfahrern und Radfahrern sowie der klaren Trennung vom Fußgängerverkehr bei einer entsprechenden Ausgestaltung Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzern, vor allem Fußgängern, gut verträgliche Radverkehrsabwicklung. Damit Radfahrstreifen von den Nutzern akzeptiert werden, müssen einige Voraussetzungen erfüllt werden: Parken auf Radfahrstreifen durch Kraftfahrzeuge sollte durch regelmäßige Überwachung unterbunden werden. Die Fahrbahn

muss so breit sein, dass sich alle Fahrzeuge begegnen können, ohne auf den Radfahrstreifen ausweichen zu müssen. Ein entsprechender Sicherheitsabstand zu parkenden Autos muss eingehalten werden. Im Vergleich zu baulich angelegten Radwegen sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum kostengünstiger und schneller zu realisieren. Vorteile gegenüber baulichen Radwegen haben sie wegen des besseren Sichtkontakts zu Kraftfahrzeugen, vor allem an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten. Auch in Düsseldorf zählt die Markierung von Radfahrstreifen zum verkehrsplanerischen Standard.

Die Regelbreite von Radfahrstreifen beträgt 1,85 Meter inklusive der 25 Zentimeter breiten Markierung. Das Mindestmaß von 1,25 Meter (1,50 Meter inklusive Markierung) darf nicht unterschritten werden.



Jülicher Straße:

Die Jülicher Straße bildet die Grenze zwischen den beiden Stadtteilen Derendorf und Pempelfort. Sie ist als Verbindungsachse zwischen den beiden genannten Stadtteilen und denen, die östlich der Bahntrasse Düsseldorf–Duisburg liegen, ist sie von herausragender Bedeutung. Da sich an die Jülicher Straße wichtige Radachsen anschließen, ist sie auch im gesamtstädtischen Zusammenhang als wichtig anzusehen. Zwischen Eulerstraße und der Tußmannstraße/Yorkstraße wurden über 600 Meter neue Radfahrstreifen markiert. Um die Leistungsfähigkeit an den stark belasteten Knotenpunkten Jülicher Straße/Eulerstraße und Jülicher Straße/Tußmannstraße zu erhalten, wird der Radverkehr vor der Ampel in den Seitenraum geführt. Dadurch bleibt die Spuranzahl für den Kfz-Verkehr erhalten und der Radverkehr wird sicher über die Kreuzung geleitet.

Grunerstraße:

Die Grunerstraße ist eine der zentralen Verkehrsachsen im Stadtteil Düsselthal. Westlich der Grunerstraße schließt sich die Achse Jülicher Straße an. In Ost-West-Richtung verläuft die Grunerstraße zwischen der Heinrichsstraße und der Ahnfeldstraße. Im Abschnitt zwischen Ahnfeldstraße (Brücke über Eisenbahntrasse Düsseldorf–Duisburg) und der Mulvanystraße befinden sich im Rahmen der Bezirksnetze neu angelegte Radverkehrsanlagen. Es handelt sich dabei um beidseitig markierte Radfahrstreifen. Ihre Länge beträgt etwa 350 Meter. Änderungen der Führung des Radverkehrs von der Windscheid- in die Mulvanystraße waren ebenfalls Bestandteil des Projektes. Dadurch wurde eine Weiterführung der Achse in Richtung Osten über die Windscheidstraße und Richtung Norden über die Mulvanystraße geschaffen.



Cranachstraße:

Die Cranachstraße liegt im Stadtteil Flingern. Sie ist Bestandteil einer Ost-West-Achse, über die die beiden Stadtteile Flingern und Gerresheim erschlossen werden. Beidseitig erfolgte zwischen der Grafenberger Allee und Lichtstraße die Markierung von Radfahrstreifen. Die Länge der neuen Radverkehrsanlage beträgt etwa 800 Meter.





Schutzstreifen
Einleitung

Schutzstreifen – mehr Sicherheit durch „Schonräume“!

18
19

Schutzstreifen sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn. Beim Mischverkehr werden mehrere Verkehrsarten in einem gemeinsamen Verkehrsraum abgewickelt. Bestimmten Verkehrsarten können dabei durch Markierung eigene Räume zugewiesen werden. Bei Schutzstreifen werden dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (Verhältnis Strich : Lücke = 1 : 1) die Seitenteile der Fahrbahn als „optische Schonräume“ zur bevorzugten Benutzung zur Verfügung gestellt. Eine Benutzungspflicht ergibt sich aus dem geltenden Rechtsfahrgebot. Busse und Laster dürfen Schutzstreifen – anders als Radfahrstreifen – ausnahmsweise mitbenutzen. Der Großteil des Kfz-Verkehrs soll nach Möglichkeit jedoch in der mittleren Fahrgasse abgewickelt werden. Schutzstreifen eignen sich besonders für Straßen mit relativ engen Querschnitten, bei denen der Radverkehr aus Platzgründen oft ungesichert bleiben musste.

In der alltäglichen Praxis hat sich gezeigt, dass Schutzstreifen bei Beachtung bestimmter Rahmenbedingungen zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer geeignet und kostengünstig sein können.

Schutzstreifen sollten in der Regel eine Breite von 1,50 Metern nicht unterschreiten. Das Mindestmaß beträgt 1,25 Meter. Die mittlere Fahrgasse für den Kfz-Verkehr beträgt mindestens 4,50 Meter und höchstens 5,50 Meter.

Schutzstreifen
Projekte



Posener Straße:

Die Posener Straße bildet die Grenze zwischen den Stadtteilen Eller und Lierenfeld. Im Rahmen der Bezirksnetze wurden zwischen Königsberger Straße und Richardstraße beidseitig Schutzstreifen markiert. Über die Posener Straße werden die Reisholzer Straße und die Schlesische Straße erschlossen. Dort schließen sich auch die Routen in Richtung Innenstadt und nach Eller an. Die Länge der Schutzstreifen beträgt insgesamt 700 Meter, ihre Breite 1,25 Meter. Die verbleibende Fahrgassenbreite für den Kfz-Verkehr beträgt fünf Meter. Die Markierung einer Leitlinie in der Fahrbahnmitte erfolgt bei diesem Maß nicht.

Fährstraße:

Die Fährstraße verbindet die Stadtteile Hamm und Bilk miteinander. Im vorhandenen Zustand hatte die Fährstraße eher den Charakter einer Landstraße. Diese Charakteristik konnte durch die beidseitige Markierung von Schutzstreifen bei gleichzeitiger Demarkierung der Mittelmarkierung verändert werden. Insgesamt wurden mit relativ geringem Kostenaufwand etwa 2,2 Kilometer neue Radverkehrsanlagen geschaffen.



Am Wehrhahn:

Die Straße Am Wehrhahn ist die Verlängerung der Grafenberger Allee in Richtung Innenstadt. Sie ist eine der zentralen Düsseldorfer Verkehrsachsen mit zwei Fahrspuren je Richtung und mittigem Gleiskörper. Eine separate Radverkehrsanlage an der Brücke über die Eisenbahntrasse Düsseldorf-Duisburg war bisher in Fahrtrichtung Innenstadt nicht vorhanden. Es war lediglich der Gehweg für Radfahrer per Zusatzbeschilderung freigegeben. Im Rahmen der Bezirksnetze wurde eine komfortable Überleitung vom baulichen Radweg, der im Zuge der Grafenberger Allee vorhanden war, auf einen Schutzstreifen geschaffen. Durch die geringere Breite im Bereich der Fahrbahn wurden die beiden vorhandenen Fahrspuren in Richtung Innenstadt in eine überbreite Fahrspur umgewandelt. Dieses Prinzip wurde in Düsseldorf in der Vergangenheit bereits mehrfach bei der Verbreiterung von Straßenbahnhaltestellen angewendet.





Aufgeweitete Radaufstellstreifen
Einleitung

Aufgeweitete Radaufstellstreifen – Logenplätze für Radfahrer

20
21

An lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten können „aufgeweitete Radaufstellstreifen“ eingesetzt werden. Dem Radverkehr ist es dadurch möglich, sich im Sichtfeld des Kraftverkehrs aufzustellen. Abbiegevorgänge werden erleichtert und durch die verbesserten Sichtverhältnisse ungefährlicher. Die Haltelinie für den motorisierten Verkehr wird dabei etwa fünf Meter zurückgesetzt. Dadurch entsteht ein Aufstellbereich für den Radverkehr. Erreicht werden kann dies über einen seitlich markierten Radfahr- oder Schutzstreifen. Zur Verdeutlichung der besonderen Zweckbestimmung werden die Flächen rot eingefärbt und erhalten ein Fahrradpiktogramm.

In Düsseldorf wurden in den vergangenen Jahren und besonders im Zuge der Umsetzung der Bezirksnetze viele lichtsignalgeregelter Kreuzungen, die Bestandteile von Fahrradrouten sind, mit aufgeweiteten Radaufstellstreifen ausgestattet. Als Element der Radverkehrsförderung sind sie im Straßenbild mittlerweile etabliert. Die optische Wirkung, mit der eine durchlaufende Route verdeutlicht wird, ist gerade bei diesem Element besonders hoch.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen werden an signalisierten Kreuzungen über die gesamte Fahrstreifenbreite angelegt. Sie sind vollflächig rot markiert und durch ein Fahrradpiktogramm gekennzeichnet.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen
Projekte



Karolingerstraße:

Die Karolingerstraße liegt im zentrumsnahen Stadtteil Bilk. Der Stadtteil ist geprägt von mehrgeschossigen Wohn- und Bürogebäuden. Die Einwohnerdichte beträgt dort rund 6.000 Menschen pro Quadratkilometer. Gleichzeitig gibt es in Bilk viele Arbeitsplätze.

Zwischen Bachstraße und Karolingerplatz verläuft die Karolingerstraße größtenteils zweigeteilt am linken und rechten Ufer der südlichen Düssel. Aufgrund des idyllischen Verlaufs entlang der Düssel und der geringen Verkehrsbelastung bildet sie die Hauptachse in Ost-West-Richtung für den gesamten Süden des Stadtteils. Gleichzeitig ist die Karolingerstraße Teil des landesweiten Radverkehrsnetzes NRW.

Die neue Aufstellfläche befindet sich am Karolingerplatz. Diese Stelle ist von besonderer Bedeutung, da sich hier zwei Hauptachsen des Radverkehrs kreuzen. Um auf diese besondere Bedeutung hinzuweisen und um den Radverkehr dort zu bündeln, wurde zusätzlich zu einem bereits vorhandenen Aufstellstreifen ein weiterer markiert.



Kreuzstraße:

Die Kreuzstraße liegt im Stadtteil Stadtmitte. Von den Strukturdaten her gleicht der Stadtteil in etwa Bilk. Lediglich der Einzelhandel ist in Stadtmitte noch stärker ausgeprägt. Die Kreuzstraße ist Bestandteil einer Achse, die, von der Achse Hauptbahnhof–Altstadt in nördlicher Richtung abgehend, die Schadowstraße erschließt. Der aufgeweitete Radaufstellstreifen wurde markiert, um aus Richtung Schadowstraße ungefährdet in die Bismarckstraße zu gelangen. Diese Verbindung ist für den motorisierten Individualverkehr nicht möglich.



Yorckstraße/Tußmannstraße:

Die Yorckstraße liegt im Stadtteil Derendorf, die Tußmannstraße im Stadtteil Pempelfort. Als Fahrradachse verlaufen die beiden Straßen parallel zur Bahnstrecke Düsseldorf–Duisburg. An der Kreuzung mit der Jülicher Straße wurden aufgeweitete Radaufstellstreifen markiert.





Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt
Einleitung

Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt – komplexe Situationen übersichtlich gestalten

22
23

Die sinnvolle, übersichtliche und begreifbare Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Knotenpunkten ist eine der anspruchsvollsten Aufgaben der Radverkehrsplanung. In einer Stadt wie Düsseldorf, die werktäglich bis zu 250.000 Einpendler verzeichnet, spielt dabei der Erhalt der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte eine wichtige Rolle.

Nun wurde bei der Entwicklung und Planung der Bezirksnetze immer versucht den Radverkehr durch ein ruhiges Netz von Anliegerstraßen zu führen. Dabei müssen aber, zur Verknüpfung solcher Gebiete, häufig komplexere Knotenpunkte an Hauptverkehrsstraßen gekreuzt werden. Verschiedene Beispiele zeigen, wie dies gelungen ist:

Grunerstraße/ Windscheidstraße:

Im Verlauf der Grunerstraße wurden beidseitig Radfahrstreifen markiert. Wichtiger Hintergrund dafür war der Wunsch, die Ahnfeldstraße mit einer Achse, die in Richtung Norden führt, zu verbinden. Diese Achse konnte in der Mulvanystraße gefunden werden. Da der Anschluss Ahnfeldstraße/Grunerstraße mit der Markierung des Radfahrstreifens leicht herzustellen war, fehlte nur noch eine fahrradfreundliche Verbindung über die Gruner- und die Windscheidstraße in die Mulvanystraße.

Im Knoten wurde vor der Lichtsignalanlage eine separate Aufstellfläche für den Linksabbieger geschaffen. Die Fläche liegt geschützt hinter einer Verkehrsinsel. Der Radverkehr kann die Grunerstraße signalisiert überqueren. Im weiteren Verlauf wurde eine direkte Verbindung in die Windscheidstraße geschaffen. Dazu musste eine große Grünfläche mittig durch einen gepflasterten Radweg geteilt werden. In einem letzten Schritt folgt eine Mittelinsel in der Windscheidstraße, in deren Schutz eine komfortable Einfahrt in die Mulvanystraße möglich ist. In Gegenrichtung reichte es aufgrund der besonderen Geometrie des Knotens aus, den Radfahrstreifen in Richtung Ahnfeldstraße zu markieren.



Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt
Projekte

Brehmstraße/ Windscheidstraße:

Die Brehmstraße ist Bestandteil des so genannten Lastring. Der Lastring hat diesen Namen, da er die Verkehrslast aufnimmt. Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung und des separaten Gleiskörpers in Mittellage ließen sich kaum nennenswerte Flächenreserven aktivieren.

Durch die Verzweigung der Fahrbahn und die Umwandlung einer Rechtsabbiegerspur in eine gemeinsame Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur konnten ausreichend Flächen für den Bau von breiteren Mittelinseln gewonnen werden.



Achenbachstraße/ Schumannstraße:

Achenbach- und Schumannstraße sind ruhige Anliegerstraßen. Die Durchfahrt von der einen in die andere Straße ist für den motorisierten Individualverkehr nicht möglich. Die Verbindung sollte aber für den Radverkehr bestehen bleiben. Als Projekt wurde dort ein Kreuzungsteiler gebaut. Die Zweckbestimmung wird durch rotes Pflaster und durch Fahrradpiktogramme verdeutlicht. Zusätzlich wurden Richtungspfeile aufgebracht. Die Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge ist durch herausnehmbare Poller gewährleistet.



Karl-Geusen-Straße/Kuthsweg:

Die Karl-Geusen-Straße verläuft als Hauptverkehrsstraße mit mittigem Gleiskörper durch die Stadtteile Oberbilk, Lierenfeld und Eller. Sie verfügt beidseitig über eigenständige Radwege im Seitenraum. Über den Kuthsweg werden die Zentren von Lierenfeld und Eller erschlossen. Im Zuge der Radverkehrsbezirksnetze wurden im Kuthsweg beidseitig, auf seiner gesamten Länge Radverkehrsanlagen geschaffen. Wie in der Karl-Geusen-Straße, so verlaufen auch im Kuthsweg Straßenbahngleise mittig im Straßenquerschnitt.

Die Projekte im Knotenpunkt dienen der Verknüpfung der vorhandenen Radverkehrsanlagen in der Karl-Geusen-Straße und dem Kuthsweg. Gleichzeitig wurde aber auch die Fahrbeziehung entlang der Karl-Geusen-Straße aus Eller kommend in Richtung Oberbilk stark aufgewertet. Der Radfahrer wurde eigenständig in der Signalschaltung berücksichtigt.

An Knotenpunkten mit Schienenverkehr und einem hohem Anteil des motorisierten Individualverkehrs war dies eine verkehrsplanerisch anspruchsvolle Aufgabe.





Baulich angelegte Radwege – wo sich Radfahrer am wohlsten fühlen

24
25

Baulich angelegte Radwege haben sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Bei der Planung ist vor allem auf gute Verträglichkeit mit dem Fußgängerverkehr zu achten. Eine sichere Führung an Knotenpunkten muss ebenfalls gewährleistet

sein. Dazu gehören gute Sichtbeziehungen und eine deutliche Kennzeichnung des Radwegs. Dies gilt auch für andere Konfliktstellen wie etwa Grundstückszufahrten. Als Abtrennung zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitstrennstreifen einzurichten.

Knittkuhler Straße:

Auf der Westseite der Knittkuhler Straße wurde im Sommer 2006 zwischen Klashausweg und der Bergischen Landstraße ein gemeinsamer Geh- und Radweg fertig gestellt. Das 700 Meter lange neue Teilstück schließt im Norden und Süden an vorhandene Radwege an und verbindet Knittkuhl mit der Bergischen Landstraße. Nach mehrmonatiger Bauzeit ist damit ein alter Wunsch der Bezirksvertretung 7 in Erfüllung gegangen. Der Geh- und Radweg hat eine Breite von 2,50 Metern und ist von der Fahrbahn durch einen etwa 1,50 Meter breiten Grünstreifen getrennt. Die Oberfläche wurde als glatte Asphaltdeckschicht gefertigt. Als umfangreiche Vorbereitung für den Bau wurde eine Böschung komplett abgetragen. 6.000 Kubikmeter Boden wurden bewegt und nach Verbreiterung der Verkehrsfläche die Böschungen neu modelliert. Parallel zum Bau des neuen Geh- und Radweges wurde die öffentliche Beleuchtung auf diesem Abschnitt komplett erneuert. 25 neue Beleuchtungsmasten wurden aufgestellt.



Prinz-Georg-Straße:

Die Prinz-Georg-Straße verläuft durch den Stadtteil Pempelfort. Sie wird geprägt durch den Lauf der Düssel in ihrer Mitte. Entlang der Düssel ist alter Baumbestand vorhanden. Für den Radverkehr ist sie als Nord-Süd-Verbindung von Bedeutung.

Auf der Prinz-Georg-Straße wurde für Fahrradfahrer der Gehweg entlang der Düssel auf einer Breite von 2,50 Metern befestigt. Zwischen den Bäumen beträgt die Breite drei Meter.

In einem kurzen Teilabschnitt wurde zur Anlage des Weges in die Uferböschung der Düssel eingegriffen. Die Querungen in Höhe Benedikt-Schmittmann-Straße und Parkstraße wurden aufgepflastert, um die Sicherheit gegenüber den abbiegenden Fahrzeugen zu verbessern. Per Beschilderung ist die Nutzung des Gehweges für Radfahrer zulässig. Dies kommt den Wünschen der „schnellen“ Radfahrer entgegen, die dann weiter auf der Fahrbahn fahren dürfen. Unsichere Radfahrer können den Gehweg nutzen, müssen sich aber dem Fußgänger unterordnen. Als positiver Nebeneffekt dieser Radverkehrsmaßnahme wird die Grünachse der Prinz-Georg-Straße aufgewertet. Für den Individualverkehr verbleibt eine zweispurige Fahrbahn.



Reisholzer Hafen:

Am Reisholzer Hafen ist ein weiteres, 600 Meter langes Teilstück der Radwegverbindung entlang des Düsseldorfer Rheinufer hergestellt worden. Mit der Fertigstellung des Rad-/Gehweges zwischen Bonner Straße und Reisholzer Werftstraße rückt der Lückenschluss für den Radweg entlang der rechten Düsseldorfer Rheinseite einen großen Schritt näher. Die Bedeutung der Fahrradrouten entlang des Rheines geht weit über Düsseldorf hinaus. Nach dem Lückenschluss im Haupthafen durch den Bau des Radweges auf der Lausward blieb in Düsseldorf nur im Reisholzer Hafen eine Lücke im sonst nahezu durchgehend am Rhein verlaufenden Radweg. Mit der jetzt fertig gestellten neuen Verbindung entfällt ein großer Teil der Umwegstrecke über „Am Trippelsberg“. Im endgültigen Zustand entfällt der gesamte Umweg durch das Industriegebiet. Der neue Weg ist 3,50 Meter breit und führt über das Gelände der Wuppertaler Stadtwerke und der Uferstraße, die gleichzeitig eine neue Fahrbahndecke erhalten hat. Der Weg hat eine komfortable, glatte Asphaltdeckschicht.





Plan eines Radverkehrsprojektes

26
27

Ausblick: Fahrradfreundlichkeit – ein Puzzle mit vielen Teilen

Infrastruktur

In den nächsten Jahren werden die Maßnahmen des Stufe-1-Netzes in den einzelnen Bezirken auf der Grundlage des Ziel- und Handlungskonzeptes weiter umgesetzt. Parallel werden über das Stufe-1-Netz hinausgehende Projekte geplant und für die politische Beratung vorbereitet. Vorrangig werden hier Straßen behandelt, bei denen nach den Untersuchungen des Verkehrsentwicklungsplanes beim Radverkehr Handlungsbedarf besteht.

Kommunikation und Service

Das attraktive, gesamtstädtisch zusammenhängende Wegenetz ist die viel versprechende Basis und wahrscheinlich das wichtigste Puzzleteil für mehr Radverkehr in Düsseldorf. Die beschriebenen Bezirksnetze – also die Schaffung attraktiver Infrastruktur – sind der grundlegende Beitrag hin zu mehr Fahrradfreundlichkeit. Darüber hinaus ist die Stadt Düsseldorf aber auch auf den Handlungsfeldern Service und Kommunikation aktiv – ganz im Sinne von Radverkehr als System. So wird parallel an vielen weiteren, wichtigen

fahrradfreundlichen Projekten gearbeitet, die die Attraktivität des Radfahrens in und um Düsseldorf weiter erhöhen:

- Der Bau der Radstation am Hauptbahnhof ist in der Detailplanung.
- Die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) erfolgt im Januar 2007.
- Die Wegweisungsplanung ist in der Abschlussphase.
- Ein Abstellkonzept in der Innenstadt ist in der Umsetzung, andere sollen folgen.
- Der Radaktiv-Tag in Zusammenarbeit mit dem Fahrradhandel wird weiter ausgebaut.
- Die erfolgreiche Routenreihe Tour D wird weitergeführt.
- Ein komplexes, auf unterschiedliche Zielgruppen ausgerichtetes Öffentlichkeitsarbeitsprogramm ist vorbereitet.

Alle Projekte greifen wie Puzzleteile ineinander und werden das Bild der Stadt Düsseldorf in Zukunft fahrradfreundlich prägen. Und: Sie alle dokumentieren den Willen und das Engagement der Stadt Düsseldorf, Radverkehr fahrradfreundlich zu fördern.

Fragen, Kritik oder Anregungen?

Sie haben Fragen, Kritik oder Anregungen?
Wir freuen uns auf Ihre Mitteilung!

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Ihre Anschrift:

Name

Vorname

Straße

PLZ, Ort

Bitte freimachen,
falls Marke
zur Hand

Stadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement
Abteilung Verkehrsplanung
Radverkehrsplanung
Auf'm Hennekamp 45
40225 Düsseldorf

Sie haben Fragen, Kritik oder Anregungen?
Wir freuen uns auf Ihre Mitteilung!

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Ihre Anschrift:

Name

Vorname

Straße

PLZ, Ort

Bitte freimachen,
falls Marke
zur Hand

Stadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement
Abteilung Verkehrsplanung
Radverkehrsplanung
Auf'm Hennekamp 45
40225 Düsseldorf



Herausgegeben von

Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Amt für Verkehrsmanagement

Verantwortlich

Andrea Blome

Redaktion

Steffen Geibhardt, Heribert Schäfer

Fotografien

Heribert Schäfer

Gestaltung

P3 Agentur, Köln

11/2006

www.duesseldorf.de