

ADFC Düsseldorf • Siemensstr. 46 • 40227 Düsseldorf

An den Vorsitzenden des
Ordnungs- und Verkehrsausschusses
Herrn Norbert Czerwinski

an die Mitglieder des
Ordnungs- und Verkehrsausschusses
per eMail

Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss Radverkehrsanlagen Joseph-Beuys-Ufer Vorlage OVA/101/2020, Tagesordnungspunkt Ö10

Sehr geehrter Herr Czerwinski,
sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder des OVA,

der ADFC Düsseldorf bittet Sie, in der Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses am Mittwoch, 18. November keinen Beschluss zu fassen, sondern eine Beschlussfassung auf die nachfolgende Sitzung des OVA zu verschieben.

Der ADFC hat große Bedenken, ob die von der Verwaltung vorgelegte Planung zur Umgestaltung des Rad-/Fußweges am Josef-Beuys-Ufer den heutigen und zukünftigen Anforderungen an eine klimagerechte Verkehrswende gerecht wird. Das hatten wir auch schon in den Gremiensitzungen der Fachgruppe Radverkehr hinterfragt, leider wurde unseren Ausführungen nicht gefolgt.

Seit Jahren monieren wir die Engstelle und schlechte Führung für Radfahrende und Zufußgehende am Fortuna-Büdchen, auch die temporäre Pop-Up-Bikelane im Sommer und Herbst war an dieser Stelle nicht gelungen. Im Zuge des „Blaugrünen Rings“ ist die Fortführung der Rheinuferpromenade beabsichtigt. Damit soll langfristig eine dauerhaft gute Wegeführung für Rad- und Fußverkehr erreicht werden. Bis dahin wird das jetzt geplante „Provisorium“ allerdings viele Jahre bestehen bleiben.

Warum lehnen wir den vorliegenden Entwurf der Verwaltung ab?

Hauptgrund ist, dass der Ausbau des Zwei-Richtungsradwegs auf etwa 2,5 m Breite (und dies nur unter Einbeziehung der Baumscheiben) bereits dem heutigen Radverkehr nicht gewachsen sein wird. Wie die Verwaltung treffend anmerkt werden an diesem zentralen Engpass schon heute am Wochenende täglich über 4.000 und werktags ca. 3.000 Radfahrende gezählt! Wir gehen davon aus, dass die Zahlen dort weiter steigen werden.

Wir stellen zudem fest, dass beide neu geplanten **Überquerungsbereiche deutlich zu klein dimensioniert** sind. Die Aufstellflächen bzw. Wartezonen auf der Rheinseite und auf den neuen Mittelinseln reichen für die zu erwartende Menge von Radfahrenden und Zufußgehenden nicht aus. Der benötigte Platz für Kinder-Radanhänger, Lastenräder etc. wurde bei den Planungen nicht berücksichtigt.

In der Oederallee, die von der Gesamtplanung auch betroffen ist, ist ein viel zu schmaler Radstreifen zwischen zwei ebenso sehr schmalen Fahrspuren geplant. Das widerspricht guten Planungsgrundsätzen und wird von den meisten Radfahrenden nicht genutzt werden, weil sie sich dort unsicher fühlen.

Der ADFC Düsseldorf hat eine Plan-Alternative entwickelt. Deren wesentlicher Unterschied besteht darin, dass die Mittelinsel unter Verzicht auf den Fuß-/Radüberweg an der Oberkasseler Brücke auf minimale Breite verkleinert wird. Da die Verwaltungsplanung vorsieht, in ca. 80 m Abstand eine weitere Querung an der Oederallee zu bauen, kann unserer Meinung nach auf den alten Überweg (der die Insel nötig macht) verzichtet werden, denn der so gewonnene Platz kommt dem Radweg zugute.

Vorteile des ADFC-Vorschlags:

- **3,50 - 4 m breiter Zwei-Richtungsradweg**, der baulich sicher von Fußweg und Straße getrennt geführt wird
- keine Führung des Radwegs über Baumscheiben aus Metall
- der Umfang der Verkehrsflächen für den Autoverkehr ist quasi identisch mit dem der Planungen der Verwaltung
- die Kosten der Umbaumaßnahmen unserer Planungen bewegen sich in ähnlichem Rahmen; die **Folgekosten** sind zudem durch den Verzicht auf eine komplette Ampelanlage (direkt nördlich der Oberkasseler Brücke) **geringer**.
- Die Aufstellflächen bzw. Wartezonen an der Querung Joseph-Beuys-Ufer/Oederallee sind deutlich größer dimensioniert und vermeiden somit Konflikte; zu überqueren sind nur noch 4 statt 6 Spuren.

Erreicht werden können diese Vorteile durch den Verzicht auf die Mittelinseln des Joseph-Beuys-Ufers, wo nur noch eine schmale räumliche Trennung der gegenläufigen Fahrstreifen vorgesehen ist. Dadurch können alle Fahrstreifen Richtung Tunnel nach Osten verschoben werden. So steht genügend Platz für einen komfortablen Zwei-Richtungsradweg und entsprechende Aufstellflächen an einer einzigen kürzeren Querung zur Verfügung.

- Der Radweg in der **Oederallee** in Richtung Rhein wird am Fahrbahnrand und mit mindestens 2 m Breite geführt, am Ende durch eine Kombispur mit Vorrang für den Radverkehr, und davon getrennt in der Gegenrichtung über eine Verkehrsinsel in ausreichender Länge

Wir möchten noch kurz auf Argumente und Fragen eingehen, die uns erreicht haben:

Zwischen der Planung der Verwaltung und des ADFC gibt es doch kaum einen Unterschied:

Doch: Die Verwaltungsplanung sieht einen Zwei-Richtungsradweg vor, der eine durchschnittliche Breite von 2,5 m aufweist und direkt neben dem Fußweg verläuft. Hier sind unfallträchtige Konflikte vorprogrammiert. Der ADFC-Vorschlag sieht einen Zwei-Richtungs-Radweg mit mindestens 3,5 m, im Durchschnitt sogar mit 4 m Breite (Radschnellweg-Standard) vor. Der Radweg wird räumlich gut vom Fußweg und der Straße getrennt. Die ADFC-Planung führt zu einer größeren Aufstellfläche an der kürzeren Querung, und die Wegführung verläuft nicht über Baumscheiben.

Geht die Planungsidee des ADFC nicht zu Lasten des Autoverkehrs?

Nein: Die Straßenkapazität verbessert sich leicht, da eine Ampelanlage wegfällt. (Jedoch sind wir weiterhin der Meinung, dass der Autoverkehr in der Stadt zurückgedrängt werden muss).

Wenn die Maßnahme am 18.11. nicht beschlossen wird, wird es dort nie Verbesserungen geben.

Doch: Sollte sich eine Mehrheit für die ADFC-Variante finden, muss mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung durch eine Überplanung gerechnet werden. Diese kann dann aber zügig mit der Politik abgestimmt werden. Wir rechnen bei Zustimmung zu unseren Vorschlägen mit einer Verzögerung von maximal sechs Monaten. In Anbetracht der vermutlich vielen Jahre, die dieses Provisorium genutzt wird, halten wir eine geringe Verzögerung für gut vertretbar.

Ist die ADFC-Planung ist zu teuer?

Nein: Der Umfang der Umbaumaßnahmen entspricht dem der Verwaltungsvorlage, sogar mit geringeren Folgekosten durch Wegfall einer Ampelanlage.

Sind Planungsvorschläge des ADFC nicht in der Fachgruppe Radverkehr von der Verwaltung bereits abgelehnt worden, warum bringt er sie jetzt nochmal ein?

Der ADFC hat seine Vorschläge noch einmal überarbeitet und vereinfacht und legt hier einen neuen Vorschlag vor, von dem wir glauben, dass er zielführend ist. Eine offene Diskussion auf dieser Grundlage halten wir für

notwendig. Denn an diesem Abschnitt, der für den Radverkehr von herausragender Bedeutung ist, wären die Auswirkungen einer unzureichenden Planung für ganz viele Düsseldorferinnen und Düsseldorfer gravierend.

Liebe Mitglieder des OVA,

Wir meinen, dass die neue Wahlperiode nicht mit Ausbauplanungen für den Radverkehr starten sollte, die vielleicht vor 10 Jahren en vogue gewesen wären, aber den heutigen und zukünftigen Anforderungen für guten Radverkehr nicht gerecht werden.

Gerne stehen wir für Rückfragen zur Verfügung. Wir kommen gerne in Ihre jeweiligen Gremiensitzungen, um mit Ihnen zu diskutieren und unsere Planung vorzustellen.

Mit den besten Grüßen

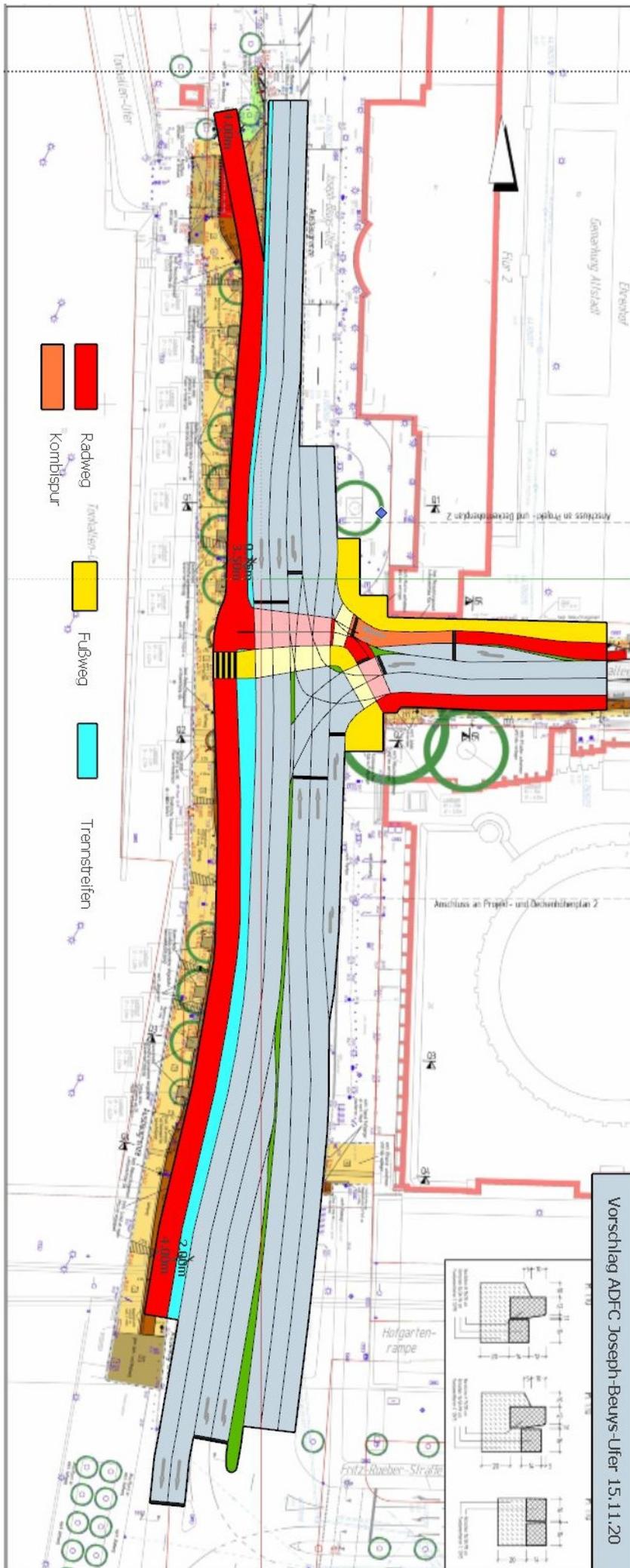
Ihr ADFC Düsseldorf

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lerke Tyra', written in a cursive style.

Lerke Tyra
stellvertretende Vorsitzende

Anlagen:

- Planungs-Skizze: Vorschlag ADFC Joseph Beuys-Ufer
- Änderungsvorschläge ADFC: Zusammenfassung, Begründungen



Vorschlag ADFC: Joseph-Beuys-Ufer 15.11.20

Änderungsvorschläge des ADFC Düsseldorf zur Ausführungsplanung Joseph-Beuys-Ufer

Vorlage OVA/101/2020, Tagesordnungspunkt Ö10
- Zusammenfassung, Begründungen -

Joseph-Beuys-Ufer:

- **Verbreiterung des Zwei-Richtungsradweg** von ca. 2,5 m auf mindestens 3,5 m, eher 4 m (Radschnellweg-Standard)
Begründung/Ziel: Höhere Kapazitätsaufnahme des heutigen und prognostizierten Radverkehrs, sichere Verkehrsführung
- **bessere bauliche Trennung** von Fußweg, Radweg, Straße (Joseph-Beuys-Ufer)
Begründung/Ziel: sichere Wegführung für alle Verkehrsteilnehmer*innen, Konfliktvermeidung von Fuß- und Radverkehr
- **Wegfall der Mittelinsel** auf der Straße Joseph-Beuys-Ufer
Begründung: Der Rückbau der Mittelinsel ermöglicht die Verschiebung der rheinseitigen Fahrstreifen um eine Fahrspurbreite in Richtung Tonhalle; dadurch wird erreicht, dass ein Zwei-Richtungs- Radweg in Standardbreite gebaut werden kann. Der Autoverkehr wird weiterhin durch schmale Elemente in der Mitte getrennt
- keine Führung des Radwegs über **Baumscheiben**
Begründung/Ziel: Radfahren über Baumscheiben – meistens aus Metall (siehe Radwegführung am Rheinradweg zwischen Monheim-Baumberg und Monheim-Mitte) - ist unfallträchtig. Immer wieder heben Wurzeln die Baumscheiben an, so dass es zu gefährlichen Sturzkanten kommt.
- **Wegfall** der Ampelanlage / **Querung** direkt nördlich an der Oberkasseler Brücke
Begründung: Die Ampelanlage ist überflüssig, wenn eine neue Querung mit Ampelanlage an der Oederallee eingerichtet wird.
- **Verlegung der neuen Querung** von der südlichen an die nördliche Seite der Oederallee.
Begründung/Ziel: Direkte Wegführung für den Radverkehr vom und zum Joseph-Beuys-Ufer, sichere Radstreifen
- **gradlinige Radwegführung** am Fortuna-Büdchen, keine eng-kurvige Wegführung
Begründung/Ziel: sichere, weniger unfallträchtige Radwegführung. Für die wenigen Stunden im Jahr, in der die Zufahrt vom Fortuna-Büdchen südlich herunter zum Rheinufer geöffnet werden muss (Fischmarkt, Kirmes, etc.), braucht es keine dauerhaft gefährliche eng-kurvige Radwegführung.
- Fahrradfreundliche bzw. barrierefreie Herrichtung der nördlichen **Ab- und Auffahrt am Fortuna-Büdchen** zum/vom Rheinufer: Das sehr hubbelige Kopfsteinpflaster lädt nicht zum Radfahren ein; mit einer roten glatten Asphaltdecke würde schnell und preiswert eine weitere Wegalternative entlang des Rheinufers ermöglicht. Menschen in Rollstühlen, mit Rollatoren, Kinderwagen, etc. würde eine Ertüchtigung sehr helfen.
- **Ausschilderung** der Alternativstrecke Rheinradweg vom Fortuna-Büdchen bis zur Theodor-Heus-Brücke: Durch einfache Markierungen und wenige Schilder kann die Wegalternative unten am Rheinufer den Rad- und Fußweg entlang der Cecilienallee deutlich entlasten.

Oederallee:

- **Verlegung vom Radweg an der Oederallee** zwischen Rechts- und Linksabbiegerspur (Radweg im Mittellage / RiM) an den nördlichen Fußweg der Oederallee
Begründung/Ziel: Radwege in Mittellage müssen gut geführt und sehr breit ausgebaut werden, damit diese von allen Radfahrenden (10-90 Jahre) angenommen werden. Nur so kann die (subjektive) Angst, sich zwischen zwei Fahrstreifen und fließendem Autoverkehr zu bewegen, genommen werden. Dies ist bei dem geplanten Radweg im Verwaltungsentwurf nicht gegeben