

Stellungnahme des ADFC

Gemeinsame Anmerkungen des ADFC Düsseldorf und des ADFC Rhein-Kreis Neuss zum Radschnellweg Neuss-Düsseldorf-Langenfeld



Ansprechpartner für Rückfragen

Lerke Tyra

stv. Vorsitzende ADFC Düsseldorf e.V.
mobil 0163-633 4558
Fahrrad-Infozentrum, Siemensstr. 46, 40227
Düsseldorf

www.adfc-duesseldorf.de
facebook.com/ADFC.Duesseldorf
<https://twitter.com/ADFCDuesseldorf>

Dr. Heribert Adamsky

Vorsitzender ADFC Rhein-Kreis Neuss e.V.
E-Mail h.adamsky@adfc-ne.de,
Telefon 0163 2303368
Geschäftsstelle: Erftstraße 12, 41460 Neuss

www.adfc-ne.de
www.twitter.com/adfc_neuss
www.facebook.com/ADFC.Neuss



Der ADFC dankt für die Mitarbeit am Dokument: Jochen Matthes und Josef Kürten (ADFC Düsseldorf) sowie Judith Darteh und Tanja Nuckel (ADFC Neuss) und weiteren ehrenamtlichen Aktiven, die geholfen haben, die Informationen zusammenzutragen.

1 Inhaltsverzeichnis

1 Inhaltsverzeichnis.....	2
2 Vorbemerkungen.....	3
2.1 Knappe Information und Zeitdruck.....	3
2.2 Planungsgrundsätze.....	3
3 Anmerkungen und Vorschläge des ADFC.....	5
3.1 Neuss Langemarckstraße.....	5
3.2 Rheinquerung über die Josef-Kardinal-Frings-Brücke.....	6
3.2.1 Führung des Radverkehrs über die Südseite.....	7
3.2.2 Aufhängung unter der Straßenbahntrasse.....	8
3.3 Trassenvarianten zwischen B1 und Heinrich-Heine-Universität.....	10
3.3.1 Südring.....	10
3.3.2 Volmerswerther und Fleher Deich.....	11
3.3.3 Aderräuscherweg durch die Felder.....	12
3.4 Erschließung der Universität.....	13
3.4.1 Fleher Wasserwerkswäldchen.....	13
3.4.2 Alternative Führung des RSW westlich der Münchener Straße.....	14
3.5 Verlauf südlich der Universität.....	18
3.5.1 Alternative Kreuzung Ickerswarder Straße (Lageplan 4).....	19
3.5.2 Alternative Kreuzungsbereich Cäcilienstr./Forststr.....	20
4 Einzelkritik in Beispielen.....	20
4.1 Kurvenradien.....	20
4.1.1 Neuss Langemarckstraße (Lageplan 1).....	20
4.1.2 Universitätskreisel Nordwest (Lageplan 3).....	21
4.1.3 Versatz südöstlich Universität (Lageplan 4).....	22
4.2 Trassierung des Fußverkehrs.....	23
4.2.1 Nördlicher Einstieg Universitätsstraße (Lageplan 3).....	23
4.2.2 Fußwege auf dem Fleher Deich(Lageplan 3).....	24
4.3 Breite des Radschnellweges.....	24
4.3.1 Unterführung Münchener Straße westlich der Uni (Lageplan 3).....	25
4.3.2 Überführung Münchener Straße nördlich Hospitalstr. (Lageplan 3).....	25
4.3.3 Fleher Deich (Lageplan 2 und 3).....	26
4.4 Weitere Detailkritik mit Alternativen.....	26
4.4.1 Kreisel südöstlich der Uni (Lageplan 4).....	26
4.4.2 Überführung Bonner Straße (Lageplan 4).....	29
5 Anhang.....	30
5.1 Vernetzung der Variante „westlich Münchener Straße“.....	30
5.2 Vernetzung mit Neuss und Düsseldorf linksrheinisch.....	31

2 Vorbemerkungen

Wir freuen uns darüber, dass die Projektierung des Radschnellwegs Neuss-Düsseldorf-Langenfeld nach langem Stillstand nun in die nächste Phase geht. Wir begleiten diesen Prozess gerne konstruktiv, möchten unserer Kommentierung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsuntersuchung aber gerade deshalb einige kritische Anmerkungen vorausschicken.

2.1 Knappe Information und Zeitdruck

In der uns zur Verfügung gestellten Präsentation zur UVU wird an zahlreichen Stellen für Details auf das UVU-Gutachten selbst verwiesen. Dieses wird uns jedoch nicht zugänglich gemacht, wodurch uns ein Nachvollziehen der UVU-Empfehlungen oft nicht möglich ist.

Dies betrifft insbesondere die drei Routenvarianten für den Radschnellweg (RSW) zwischen der Josef-Kardinal-Frings-Brücke und der Universität. Detaillierte Pläne liegen nur zur Route über den Rheindeich vor, die aber in der Priorisierung abgestuft wurde. Der Übersichtsplan zur Südring-Variante ist zu ungenau und detailarm. Für eine erste Beurteilung wären bereits grobe Handskizzen hilfreich gewesen, die die Führung an den Knoten veranschaulichen.

Die Detailskizzen in Benrath (Führung über die Hospitalstraße) passen nicht zu den neueren (besseren) Vorstellungen, den RSW in Gänze an der Münchener Straße entlang zu führen. Zusätzlich ist es verwirrend, dass die Stadt Düsseldorf gerade dort neue Planungen mit einem Kreisverkehr vorgestellt hat, die den RSW überhaupt nicht berücksichtigen.

Der ADFC hat sich dennoch in den kurzen 14 Tagen eingehend mit den drei Varianten beschäftigt, und hat neben Kritik auch Lösungsvorschläge für Problemstellen erarbeitet. Diese sind oft ganz einfach, manchmal sind es auch „Leuchttürme“ wie die Idee eines unter der Rheinbrücke aufgehängten Radwegs.

2.2 Planungsgrundsätze

Unsere Kritik richtet sich am „Leitfaden Radschnellverbindungen in NRW“ und an den ERA 2010 aus. Dieser sieht bekanntlich eine Entwurfsgeschwindigkeit von 30 km/h mit entsprechend großen Kurvenradien (> 20 m), bevorrechtigte Führung mit Obergrenzen für Wartezeiten, asphaltierte Trassen, Separation vom KfZ- und vom Fußgängerverkehr sowie maximale Steigungen von 3 Prozent (in Ausnahmen bis 6 Prozent) vor.

Wir müssen leider feststellen, dass diese bekannten Grundsätze für den Entwurf von Radverkehrsanlagen an vielen Stellen nicht berücksichtigt wurden. Ein Beispiel ist die Abfahrt von der Josef-Kardinal-Frings-Brücke auf Düsseldorfer Seite, die mit zwei

engen aufeinander folgenden 90-Grad-Bögen praktisch zum vollständigen Abbremsen zwingt.

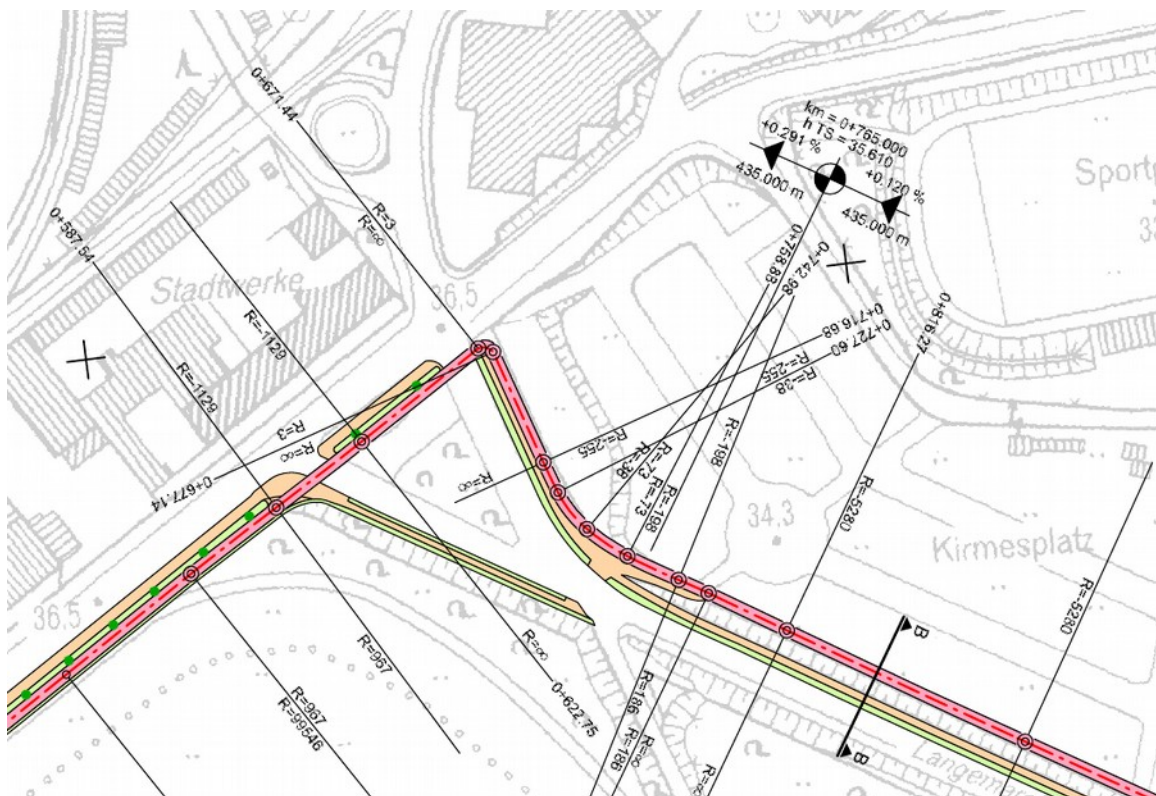
Zudem weisen wir nach negativen Erfahrungen auf dem RS 1 darauf hin, dass begleitende Fußwege nicht wassergebunden, sondern ebenfalls asphaltiert und baulich deutlich getrennt vom RSW ausgeführt werden müssen, will man eine Mitnutzung des RSW durch Fußgänger mit entsprechender Gefährdung vermeiden. Dies kann zum Beispiel den Abschnitt durch das Fleher Wasserwerkswäldchen betreffen.

3 Anmerkungen und Vorschläge des ADFC

3.1 Neuss Langemarckstraße

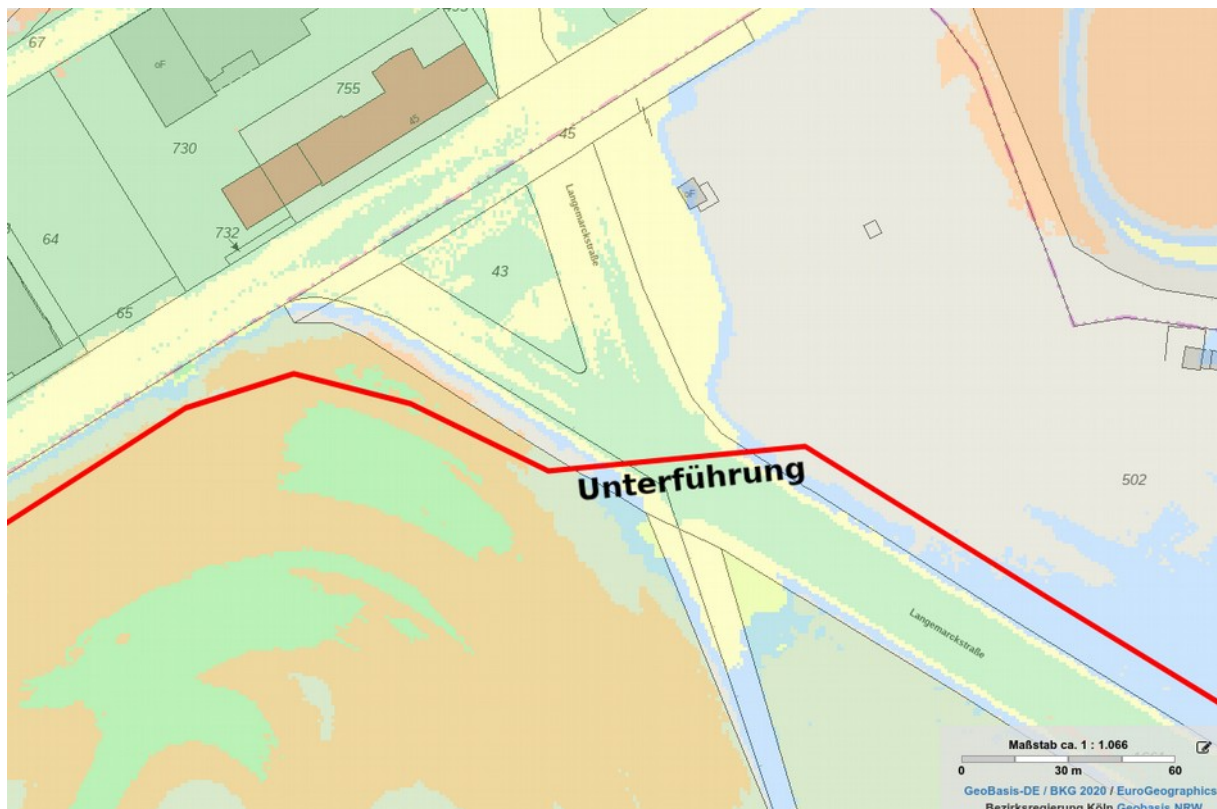
Hier sieht die Hauptvariante aus der MBS eine Führung auf der nördlichen Seite vor, wie in der nachstehenden Abbildung gezeigt. Diese beinhaltet zwei mit LSA zu sichernde Fahrbahnquerungen kurz hintereinander, gefolgt von einer engen Rechtskurve mit mehr als 90 Grad. Beides widerspricht den Anforderungen an einen RSW.

Zudem werden in der UVU starke Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit vorgebracht. Diese könnten nur mit strikt konfliktfreier Signalisierung an beiden Querungsstellen ausgeräumt werden. Das hätte an diesem stark belasteten Knoten jedoch deutlich längeren Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer, einschließlich der Nutzer des RSW, zur Folge. Deshalb lehnen wir diese Verkehrsführung ab. Einen Kreisverkehr lehnen wir aus Sicherheitsgründen ebenfalls ab, denn es gibt hier eine hohe Belastung mit Schwerlastverkehr. Wir weisen darauf hin, dass die Zahl von Unfällen zwischen LKW und Radfahrenden mit tödlichem Ausgang in Neuss leider signifikant zugenommen hat.



Variante Unterführung: Sozialkontrolle

Wir folgen dem Sicherheitsargument der UVU und empfehlen, eine planfreie Querung der Langemarckstraße als Unterführung sorgfältig zu prüfen. Sie sollte ausreichen breit, angenehm beleuchtet und mit sanften Bögen an Ein- und Ausfahrt so geführt werden, dass ein positives Sicherheitsgefühl entsteht. Die Topografie legt eine Unterführung nahe, denn das Gelände beidseits der Langemarckstraße liegt 3 bis 4 Meter unterhalb des Fahrbahnniveaus.



Variante niveaugleiche Querung: Signalisierung

Falls eine Unterführung sich als technisch undurchführbar erweist, sollte eine niveaugleiche Querung dort erfolgen, wo nur eine Fahrbahn zu queren ist und auf jeden Fall konfliktfrei signalisiert werden. Das Grünsignal für den Radverkehr sollte mit Einrichtungen wie Induktionsschleifen, Wärmebild- oder Radarkameras in einigen Dutzend Meter Entfernung automatisch rechtzeitig angefordert werden, damit Radfahrende in der Regel ohne Wartezeit queren können. Unvermeidbare Wartezeiten sollen 30 Sekunden nicht überschreiten und mit einem Countdown angezeigt werden.

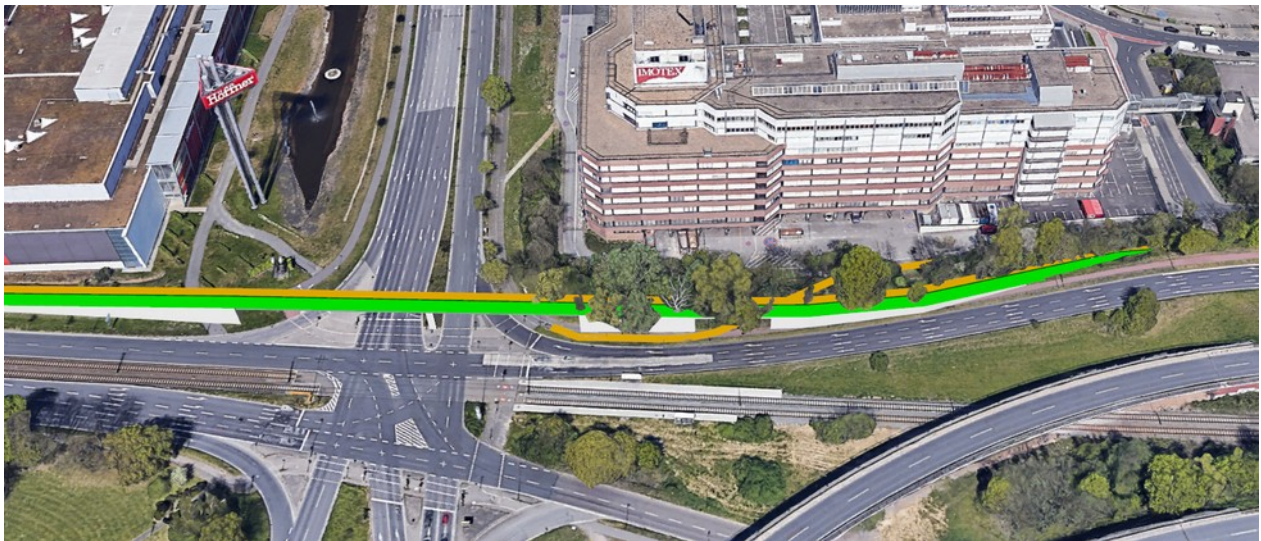
3.2 Rheinquerung über die Josef-Kardinal-Frings-Brücke

Die Führung über die Josef-Kardinal-Frings-Brücke ist mit einigen Problemen verbunden. So bleibt die Breite der Rad- und Fußwege (nach Versetzen der Masten

für Licht und Oberleitung) laut MBS S. 64 mit 3,87 m noch unterhalb der Regelbreite für einen reinen RSW. Auf der bislang präferierten Nordseite sind aufgrund der Nähe zu den Zielen Neuss Rheinparkcenter und Düsseldorf-Hamm sowie Straßenbahnhaltestellen auf beiden Rheinseiten auch Fußgänger unterwegs. Wir regen deshalb an, den RSW entweder getrennt vom Fußverkehr über die Südseite zu führen, wie im folgenden Abschnitt dargelegt, oder aufgehängt zwischen den Längsträgern unterhalb Brücke.

3.2.1 Führung des Radverkehrs über die Südseite

Die Nutzung des südlichen Radwegs als RSW ohne Fußverkehr entzerrt Rad- und Fußverkehr und erleichtert die Fortführung der Trasse Richtung Universität auf Düsseldorfer Seite. Auf Neusser Seite müsste der vom Willy-Brandt-Ring her kommende Weg am Parkplatz Crown Plaza entlang zum Deich, dort unter der Brücke hindurch auf die Südseite geführt und über eine geeignet gestaltete Rampe hinaufgeführt werden, wie in den nachfolgenden zwei Bildern skizziert. Der Deichweg wäre dann über zwei Rampen optimal mit der Brücke verknüpft. Der Deichweg hat bereits heute eine hohe verkehrliche Bedeutung, da er südliche Neusser Stadtteile mit der Josef-Kardinal-Frings-Brücke verbindet. Die Bedeutung wird noch zunehmen, wenn im Norden mit der Hafenbrücke eine Verbindung nach Düsseldorf-Heerdt geschaffen wird.





3.2.2 Aufhängung unter der Straßenbahntrasse

Den Raum zwischen den konstruktiven Brückenkörpern zu nutzen, hat Modellcharakter für viele Brücken. Eine solche innovative Radwegführung bietet Witterungsschutz, ausreichende Breite für Rad- und Fußverkehr und minimiert die zu überwindenden Höhenmeter. Unser Vorschlag könnte als **investives Projekt zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative** gefördert werden.

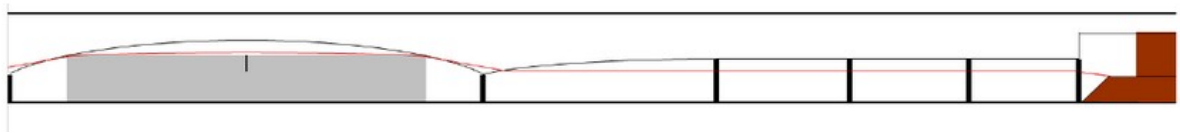
Ein solches innovatives Leuchtturmprojekt umgeht alle Einschränkungen, was Rampen und Breiten angeht, da der Radweg zwischen die beiden Brückenträger der Josef-Kardinal-Frings-Brücke gehängt wird. Platz ist dort genügend, Bedingung ist natürlich eine ebenfalls innovative, massive Lärmdämmung der Straßenbahn mit z.B. Elastomeren. Man erhält dann zugleich einen Witterungsschutz und minimiert die Zahl der zu überwindenden Höhenmeter.

Die Verbindung vom Deichweg auf die zwischen die beiden Brückenträger gehängte Fahrrad- und Fußgängerbrücke erfolgt auf beiden Rheinseiten ohne nennenswerten Anstieg. Die Fotomontage zeigt das Prinzip. In der Mitte der massiven Brückenpfeiler werden Steine auf einer Breite von 4-5m herausgenommen. Dorthin lässt sich eine Trasse legen, die zwischen den links und rechts befindlichen kastenförmigen tragenden Brückenprofilen unterhalb der Straßenbahn läuft.

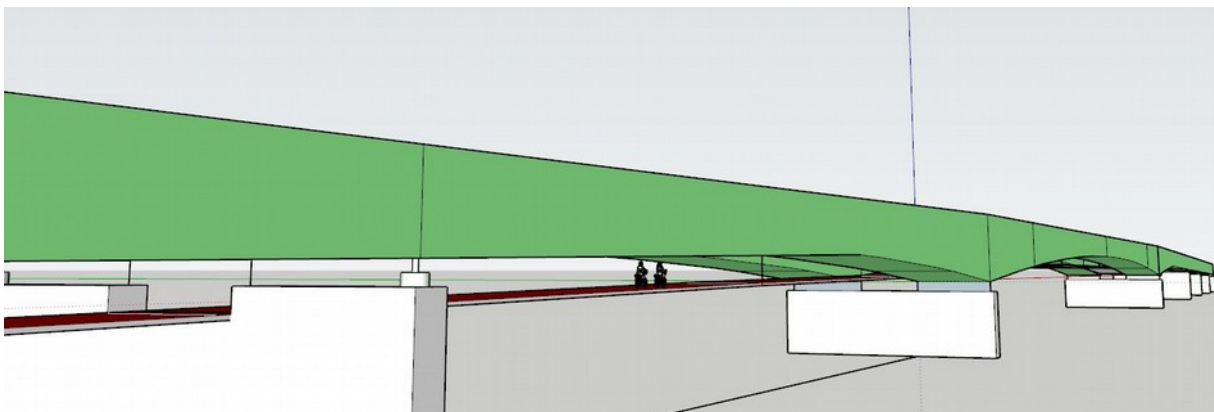


Visualisierung der direkten Einfahrt vom Volmerswerther Deich

Die Einhaltung der Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt ist durch eine Anhebung der Trasse im Bereich der Fahrinne möglich. Die Langsschnitt-Skizze illustriert dies.



Die RSW-Trasse ist in Skizze als rote Linie zu sehen. Da sie etwas höher als der Deich verläuft, befindet sie sich oberhalb der HW-Marke. Der graue Bereich in der Mitte unter der Brücke ist der für die Schifffahrt freizuhalten. Dazu muss die Trasse in der Mitte ansteigen. Die nachstehende Ansicht visualisiert das Prinzip dreidimensional.



3.3 Trassenvarianten zwischen B1 und Heinrich-Heine-Universität

Auf Düsseldorfer Stadtgebiet sind in der UVU drei Routenvarianten – Rheindeich, Aderräuscherweg, Südring – aufgeführt. Wir bewerten die in der Übersicht vorgeschlagenen Varianten nachfolgend.

3.3.1 Südring

Die Führung entlang des Südrings (in der Übersicht 4,5 km) hat nur scheinbar den Vorteil, den RSW näher an die Innenstadt zu rücken. Dieser Vorteil verkehrt sich ins Gegenteil, wenn man bedenkt, dass ampelgesicherte, teils komplizierte Kreuzungen (Völklinger Straße / Südfriedhof, Volmerswerther Straße, Fleher Straße, Aachener Straße) zu bewältigen sind. Diese Führung verstößt gegen die Forderung im Leitfaden, dem RSW in Knotenpunkten „möglichst“ Vorrang zu gewähren – das ist auf dieser Route gar nicht realisierbar!

Viele Ampeln in kurzer Folge führen für den Radverkehr zu einer „Roten Welle“, da die Ampeln ja an das Tempo des Autoverkehrs angepasst sind.

Zudem bedeuten solche Kreuzungen für den Radverkehr immer

- Umwegführungen im Seitenraum mit engen, oft weit in die Nebenstraße hineingezogene Verschwenkungen
- schlechte, gegenläufige Ampelschaltungen
- zu kleine Aufstellflächen, speziell bei Mittelinseln und Über-Eck-Verbindungen

Dass nicht genügend Platz da ist, erkennt man schon daran, dass *Einrichtungsradwege* entlang des Südrings mit entsprechendem Konfliktpotential (etwa die Tankstellenauffahrten) geplant sind. Im Abschnitt westlich der Völklinger Str. plant die Stadt Düsseldorf auf dieser Route beidseits der Fahrbahn 3 m breite gemeinsame Fuß- und Radwege, eine Planung, die dem Gedanken eines RSW völlig entgegenläuft!

Allein der Seitenwechsel für die Fahrt Ost-West an der Aachener Str. kostet im Mittel einen Ampelumlauf (etwa 70 s) Zeit, weil erst der Südring und dann die Aachener Straße gequert werden muss. Und wo sind auf der Nordseite des Südrings an der Ecke zur Aachener Str. genügend große Aufstellflächen für das Warten auf die Weiterfahrt Richtung Westen? Stand heute können hier höchstens zwei Fahrräder warten.

Der Seitenwechsel in West-Ost-Richtung von der Nordseite der Josef-Kardinal-Frings-Brücke auf die Südseite der Brückenrampe kostet auch einige Minuten Zeit, weil man erst in Spitzkehren zum Deich hinunter muss, um in ebensolchen Spitzkehren auf der anderen Brückenseite wieder hinaufzufahren. Und dass,

aufgrund der äußerst engen Bögen hier, ohne den Schwung aus der Abfahrt für den Anstieg nutzen zu können.

Da diese Route entlang des Südrings gegen mehrere Kriterien aus dem o.g. Leitfaden verstößt, lehnt der ADFC diese Route für den RSW ab.

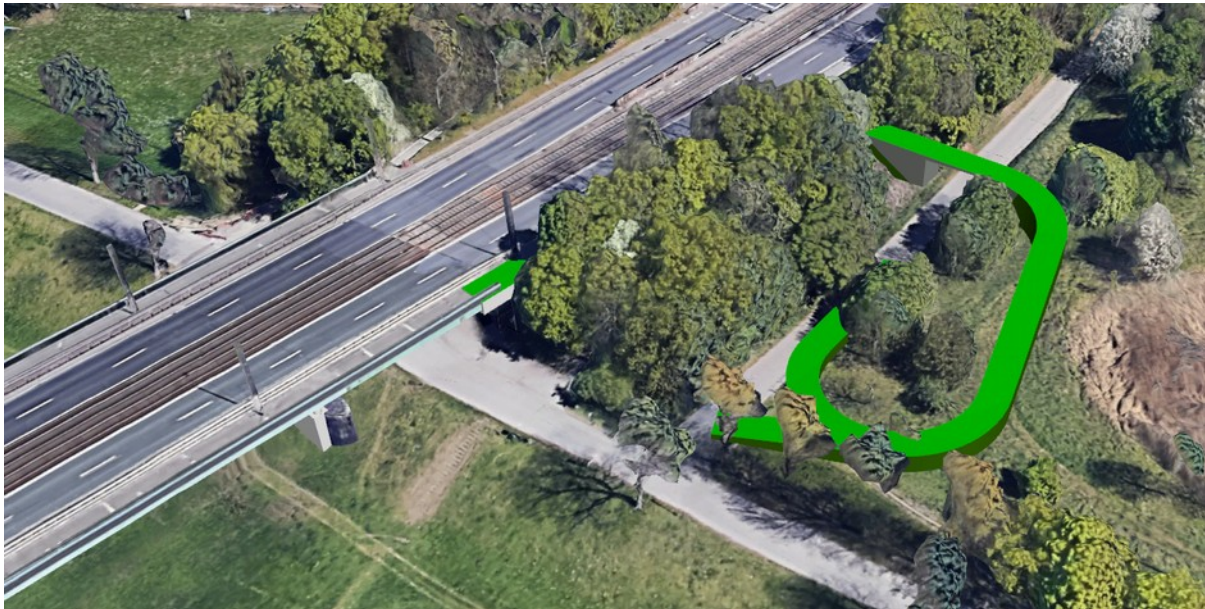
Hinweis: Da die Radwege entlang des Südrings zum Düsseldorfer Radhauptnetz (RHN) gehören, müssen diese wie auch an vielen anderen Stellen im Zuge der Fertigstellung des RHN qualitativ hochwertig gebaut und an den RSW angebunden werden. Das ist aber eine andere Thematik.

3.3.2 Volmerswerther und Fleher Deich

Nachteil der Route ist, dass sie 900 m länger als der direkte Weg durch die Felder (Abschnitt 3.3.3) ist. sie kostet um die 3 Minuten mehr Fahrzeit, ohne dass ein anderer Vorteil, wie etwa eine bessere Anbindung, erkennbar wäre. Und es sorgt die geplante Auffahrt auf die Josef-Kardinal-Frings-Brücke mit ihren Spitzkehren für Geschwindigkeitseinbrüche in beiden Richtungen. Zu befürchten ist zudem, dass die kürzlich von der Stadt gebaute neue, viel zu schmale Spitzkehrenrampe für den RSW genutzt werden soll. Deren Breite und Steigung entspricht keineswegs den Kriterien für einen RSW.



Kommt der RSW hingegen unter der Brücke an (Abschnitt Fehler: Verweis nicht gefunden3.2.2), ist ein Anschluss an den Deichweg und den Batterieweg ohne weitere Rampen oder Brückenbauwerke direkt möglich. Auch im Falle einer Führung auf der Südseite der Brücke ist die Verknüpfung mit Deich und Batterieweg wesentlich vereinfacht weil hier mehr Platz zur Verfügung steht, wie die folgende Skizze andeutet.



3.3.3 Aderräuscherweg durch die Felder

Vorteil dieser Route ist ihre Kürze, nämlich 900 m weniger als die Deichvariante. Radfahrende sind umwegempfindlich.

Der Abschnitt auf dem Krahkampweg führt durch ein Wohngebiet und sollte als Fahrradstraße ausgeschildert werden, ggf. sind partielle Einschränkungen des beidseitigen Parkens erforderlich.

Beim Anschluss an die Josef-Kardinal-Frings-Brücke gibt es zwei Varianten:

1. Vom Aderdamm kommend links über den Batterieweg zum Deich und dann direkt in die untere Ebene der Brücke
2. über die ggf. verbreiterte Abfahrtrampe (Südseite) auf die Südseite der Brücke.

Wir bevorzugen die Führung auf der Südseite, weil auf dieser Seite kein Fußverkehr zu erwarten ist (bei einer Breite von 3,87 m, die eigentlich nicht einmal für den Radschnellweg ausreicht).

Fazit für diese drei Varianten:

Der ADFC Düsseldorf favorisiert den RSW auf der kürzesten Verbindung (Abschnitt 3.3.3) entlang der südlichen Grenze des Südfriedhofs über den Aderräuscher Weg. Die Deichstrecke (Abschnitt 3.3.2) ist die zweite Wahl. Die Strecke entlang des Südrings lehnen wir ab.

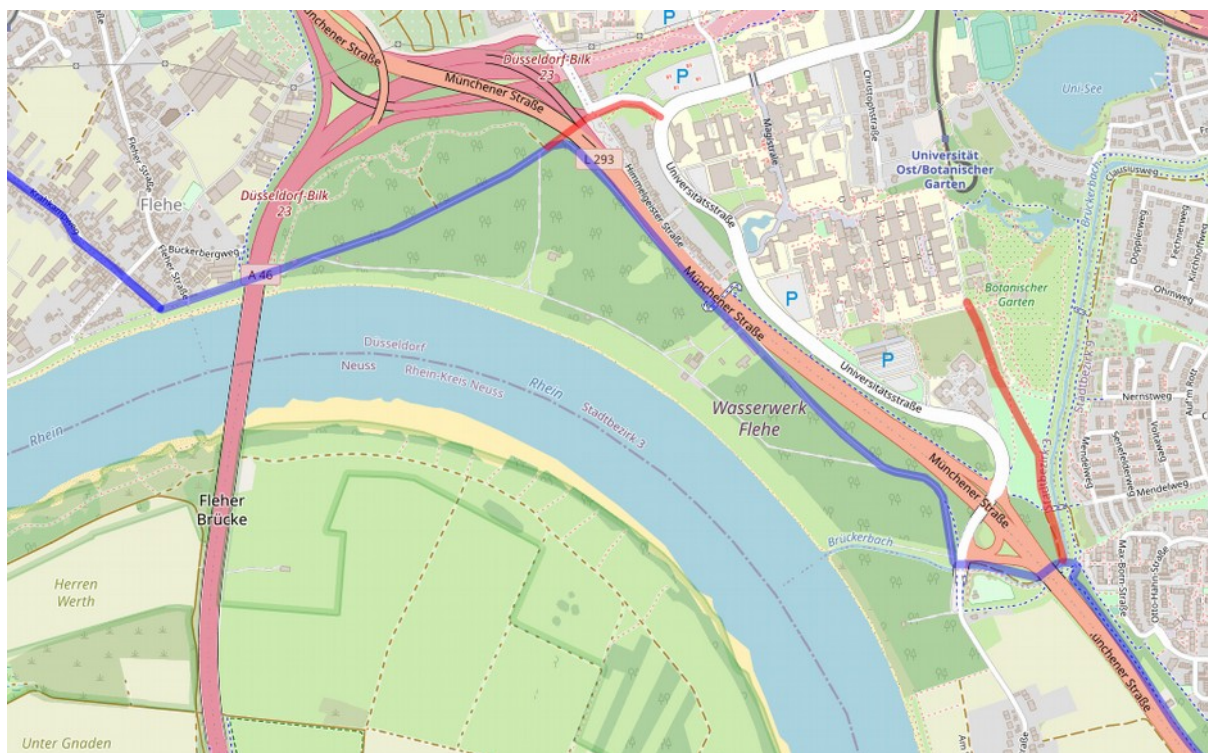
3.4 Erschließung der Universität

Die Universitätsstraße ist vom Fleher Wasserwerkswäldchen nur über eine enge **Unterführung unter der Münchener Straße** zugänglich. Wir sehen hier erhebliche **Sicherheitsprobleme** und schlagen deshalb einen „Bypass“ entlang der Westseite der Münchener Straße auf der alten Himmelgeister Landstraße vor. Die Anbindung Richtung Bilk, Universität Nord und Süd sowie Himmelgeist, Wersten und Itter bleibt erhalten.

3.4.1 Fleher Wasserwerkswäldchen

Laut mündlicher Auskunft soll der vorhandene asphaltierte Weg als RSW genutzt und ein begleitender Fußweg als wassergebundener Weg neu angelegt werden, um die Flächenversiegelung gering zu halten. Aus den in der Vorbemerkung genannten Gründen (mangelnde Akzeptanz durch zu Fuß Gehende) möchten wir dringend dazu raten, den Fußweg ebenfalls zu asphaltieren.

3.4.2 Alternative Führung des RSW westlich der Münchener Straße



blau: ADFC-Vorschlag, rot Anschlüsse an die Uni

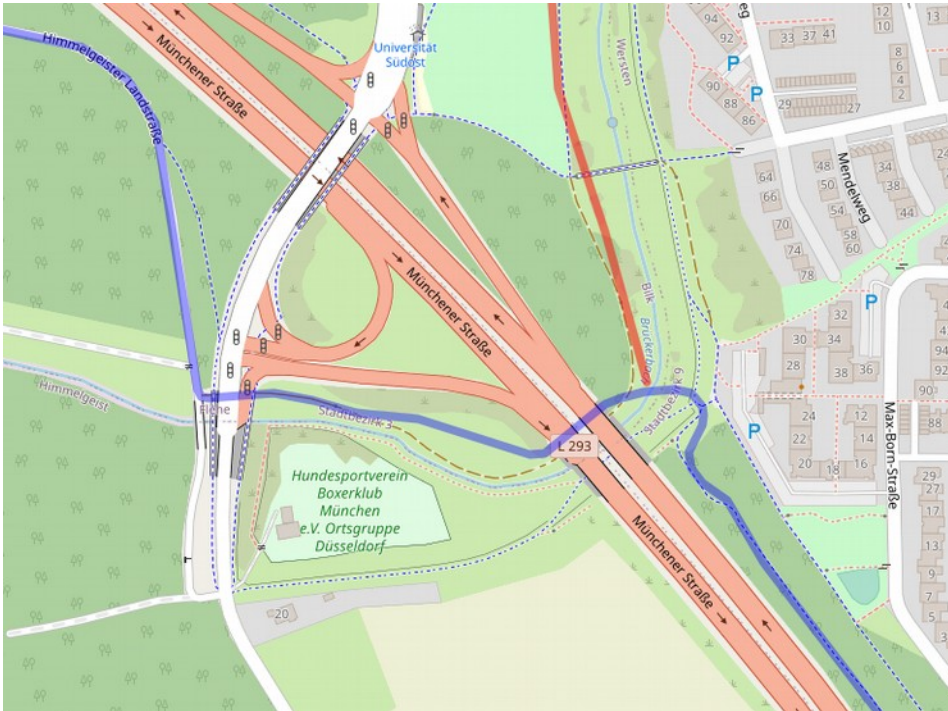
Beschreibung von Süd nach Nord

Der ADFC-Vorschlag (blau) folgt von Süden kommend dem vorhandenen Weg, bleibt auf dessen Niveau und rückt *nicht* an die Münchener Str. heran. Über eine eigene Brücke über den Brückerbach wird nach einem Bogen nach Westen die Münchener Straße unterquert. Auf dem anschließenden vorhandenen Weg wird die Himmelgeister Landstraße unterquert. Der alten Himmelgeister Landstraße folgend geht es Richtung Norden am Wasserwerk vorbei parallel zur Münchener Straße, bis man auf die bekannte und geplante Route vom Fleher Deich zur Uni an der Unterführung der Münchener Straße stößt.

Südlicher Abschnitt: Brückerbach und Uni Süd

Unser Vorschlag bleibt auf dem Niveau des von Süden kommenden RSW und quert im weiten Bogen den Brückerbach etwas oberhalb des vorhandenen Trampelpfades, auf einem Niveau etwa 2,5 m unterhalb der Unterkante der Brücke der Münchener Straße. Evtl. muss hier eine Galerie an die Böschung gebaut werden, um die erforderliche Breite zu erreichen. Der RSW nähert sich dann Richtung Westen dem vorhandenen Weg, der die Universitätsstraße/Himmelgeister Landstraße unterquert und folgt nach der Unterquerung in einem möglichst weiten Bogen (hier werden die

20 m Radius vermutlich nicht möglich sein) der alten Trasse der Himmelgeister Landstraße nach Norden.



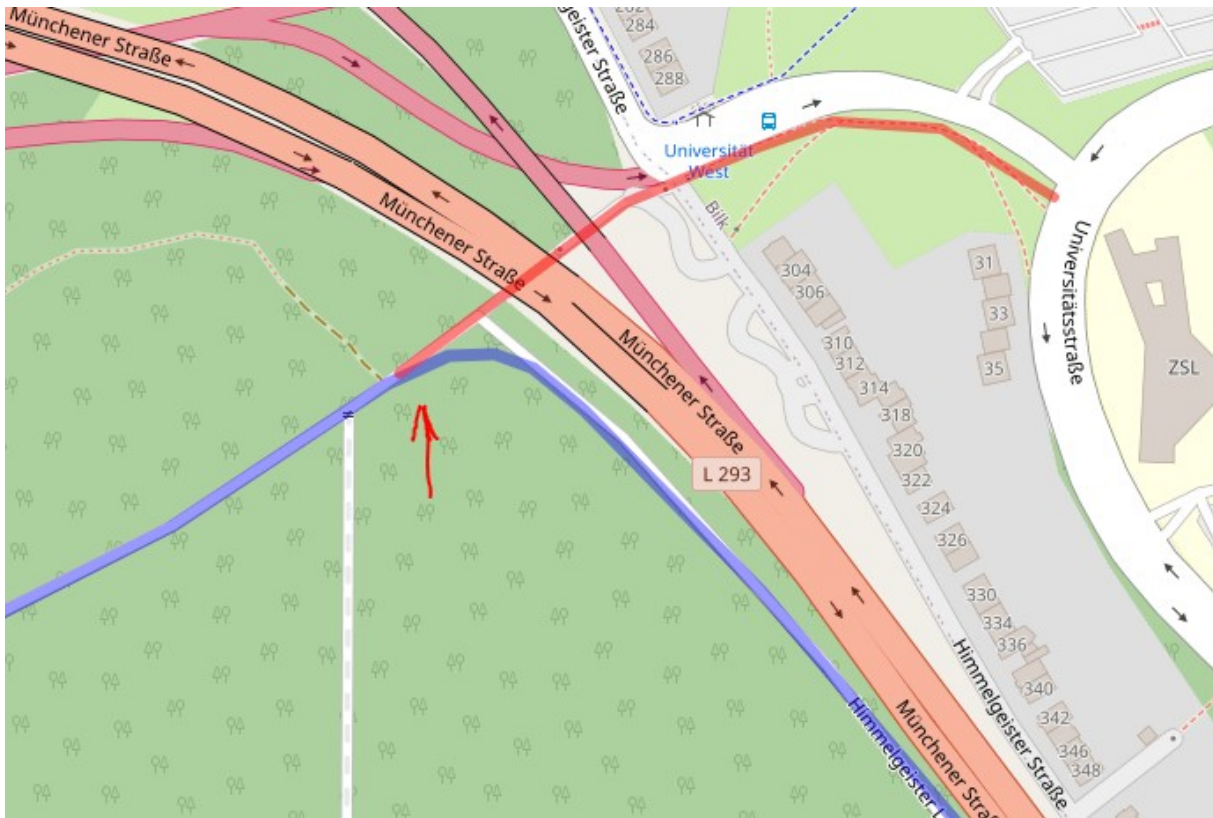
blau ADFC-Vorschlag, rot Anschluss Uni-Süd

Mittlerer Abschnitt: Wasserwerk



Der Abschnitt von der Universitätsstraße bis zum Wasserwerk muss als Fahrradstraße ausgewiesen werden, weil hier auch Kfz-Verkehr möglich sein muss. An den Gebäuden des Wasserwerks (Pfeil) muss das Buschwerk bis zur Leitplanke der Münchener Straße entfernt werden, um die hier maximal mögliche Breite zu erreichen.

Nördlicher Abschnitt: Abzweige Richtung Rhein und Uni West



blau: ADFC-Vorschlag, rot: Anschluss Uni-West

Dort, wo unsere (blaue) Route auf der alten Himmelgeister Landstraße wieder auf den geplanten (roten) RSW trifft, muss ein vorfahrtsberechtigter Bogen von 20 m vorgesehen werden. Dafür muss der Zaun vom Wasserwerk versetzt werden (Pfeil). Nebeneffekt dieser Lösung ist, dass die Einmündung (auch der Abzweig nach Osten) von der Unterführung unter der Münchenener Straße abgesetzt wird, so dass diese äußerst gefährliche, unübersichtliche Stelle entschärft wird.

Unabhängig davon, welche Trasse als Haupttrasse gewählt wird, halten wir einen Versatz der Himmelgeister Landstraße an dieser Stelle (nördliches Ende) für zwingend geboten, um die an der Einmündung erforderlichen Sichtdreiecke frei zu halten.

Wir sehen bei dieser Lösung eigentlich nur Vorteile:

- Die Fahrt durch die zu enge Unterführung unter der Münchenener Straße im Nordwesten der Uni ist für den RSW nicht mehr erforderlich
- Die gefährliche Einmündung dort wird entschärft
- Es entfällt der Anstieg auf den Kreisell im Südosten der Uni bzw. die von uns geforderte Unterfahrung der Universitätsstraße unter einer Brücke

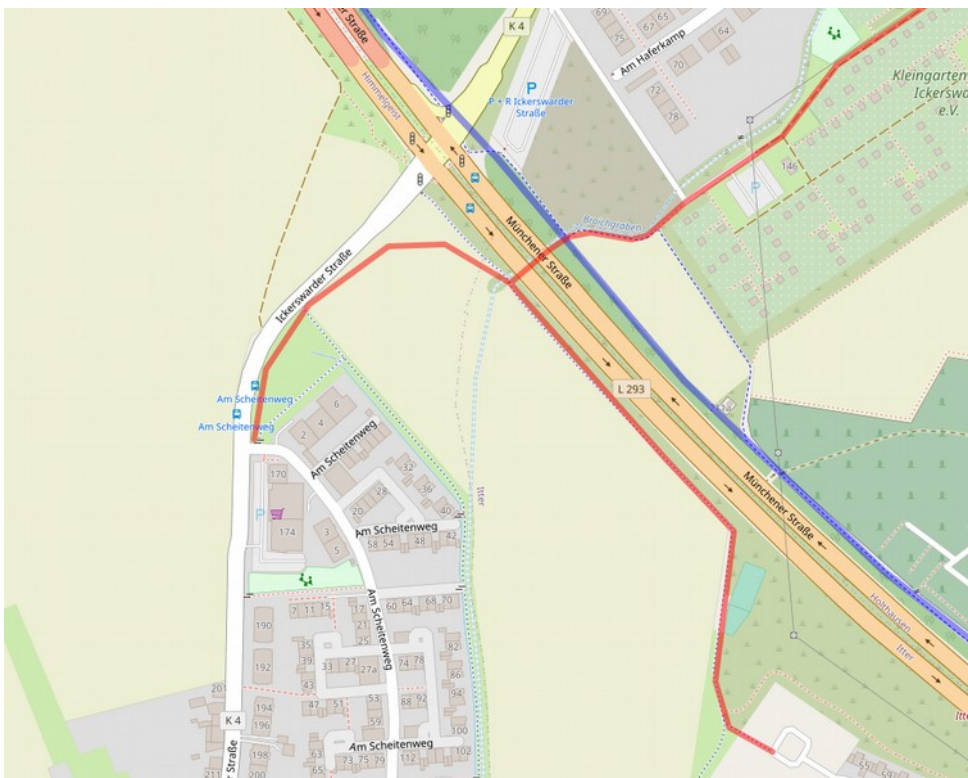
- Es entfallen Kreuzungen mit dem Kraftverkehr
- Es ergibt sich eine Anbindung aus Richtung Himmelgeist nach Norden ohne Anstieg
- Und es bleiben alle möglichen Anknüpfungen (Uni, Bilk, Mendelweg) erhalten!

Wir bitten deshalb um Prüfung dieser Variante!

3.5 Verlauf südlich der Universität

3.5.1 Alternative Kreuzung Ickerswarder Straße (Lageplan 4)

Unser Vorschlag ist, den RSW an der Kreuzung Münchener Str – Ickerswarder Str in Hochlage über einen Kreisverkehr zu führen. Die Anbindung des RSW an die Ickerswarder Str. von Osten erfolgt nördlich der Kreuzung bzw. südlich über vorhandene Wege. Die Verbindung von Himmelgeist an den RSW wird durch eine neue Unterführung unter der Münchener Straße realisiert, die gleichzeitig auch als Verknüpfung von Himmelgeist, Itter und Wersten dient.



3.5.2 Alternative Kreuzungsbereich Cäcilienstr./Forststr.

Alternativ-Planung des ADFC im Kreuzungsbereich Cäcilienstr./Forststr

Für diesen Kreuzungsbereich wurde in der FG Radverkehr eine teilweise planfreie Lösung vorgestellt. Um vom Bahnhof Benrath kommend die erforderlichen Breiten zu erreichen, wird dabei die Lärmschutzwand versetzt.

Diese Überlegungen haben wir aufgegriffen und weiter gedacht. Durch Rückbau der Beschleunigungsspur Richtung Süden wird genügend Platz, um mit einer Unterführung (Pfeil) den RSW auch hier planfrei zu führen. Da unter der Brücke bereits ca. 2m Höhe gewonnen werden können, ist nur noch ein verkleinerter Kreislauf in die vorh. Rampe zu bauen, um dann parallel zur vorh. Brücke die Kreuzung zu überqueren und an die RSW-Trasse anzuschließen.



links Vorschlag der Verwaltung, rechts ADFC-Alternative

Zum weiteren Verlauf Richtung Langenfeld folgt in Kürze eine weitere Eingabe.

4 Einzelkritik in Beispielen

4.1 Kurvenradien

4.1.1 Neuss Langemarckstraße (Lageplan 1)

An der Langemarckstraße sieht die MBS eine Kurve > 90 Grad mit einem Radius von nur 3 m vor, siehe den Pfeil in der nachfolgenden Abbildung. Eine solche Führung

sollte auch als Ausnahme nicht zugelassen werden. Wir diskutieren Alternativen in Abschnitt 3.1.



4.1.2 Universitätskreisel Nordwest (Lageplan 3)

Am nordwestlichen Universitätskreisel gibt es ohne nachvollziehbaren Grund erst 76m Radius, dann ein ganz kurzes Stück Gerade und dann 15m Radius? Hier sind Übergangsbögen notwendig.

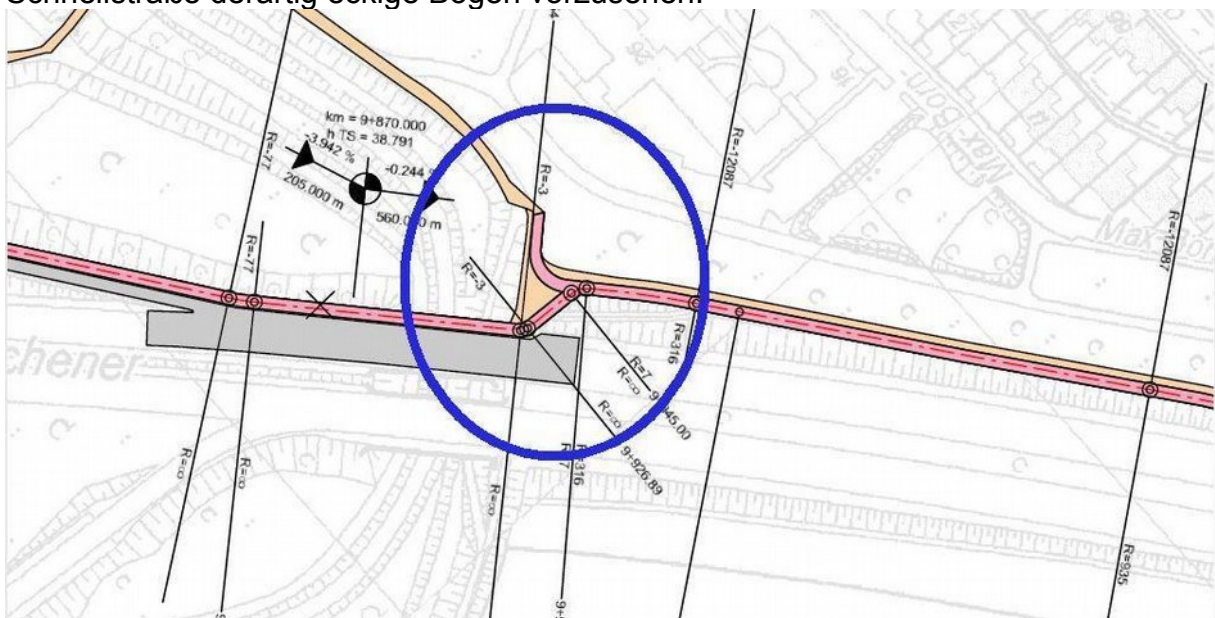


Unser Vorschlag: Den 76m Radius von Westen kommend etwas aufweiten und näher an die Fahrbahn rücken, dann geht es mit etwa 25 m Radius unter Einbeziehung eines Teils des Grünstreifens südlich des Kreisverkehrs auch mit 30 km/h. Und dann ist auch Platz für eine Zwischengerade zwischen Rechts- und Linkskurve (orange Skizze der Linienführung):



4.1.3 Versatz südöstlich Universität (Lageplan 4)

Südöstlich an der Querung des Brückerbachs wird der RSW mit zwei engsten Bögen mit Radius 3 m bzw. 7 m ohne Übergangsbogen verschwenkt. Es ist nicht einsichtig, warum diesen Versatz nicht mit Bögen mit Radien größer als 20 m bauen kann, so dass es dann nicht zu überflüssigen Geschwindigkeitseinbrüchen kommt - es geht immerhin um einen Radschnellweg. Niemand käme auf die Idee, auf einer Schnellstraße derartig eckige Bögen vorzusehen!



4.2 Trassierung des Fußverkehrs

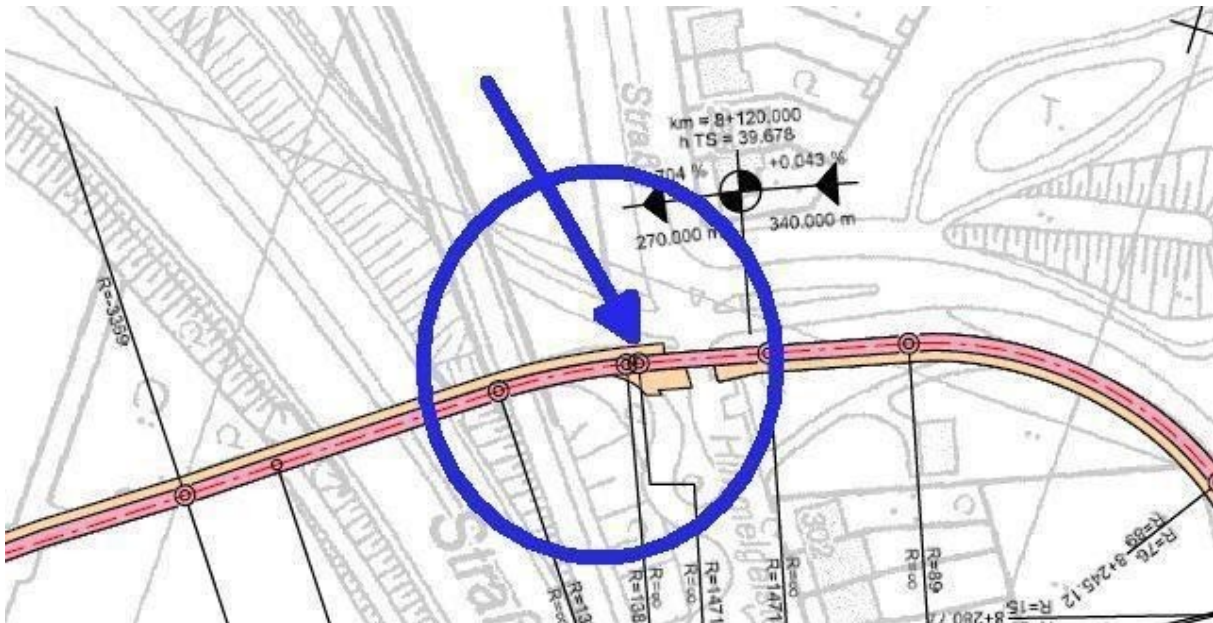
Konflikte mit dem Fußverkehr müssen unter allen Umständen vermieden werden.

Forderung des ADFC

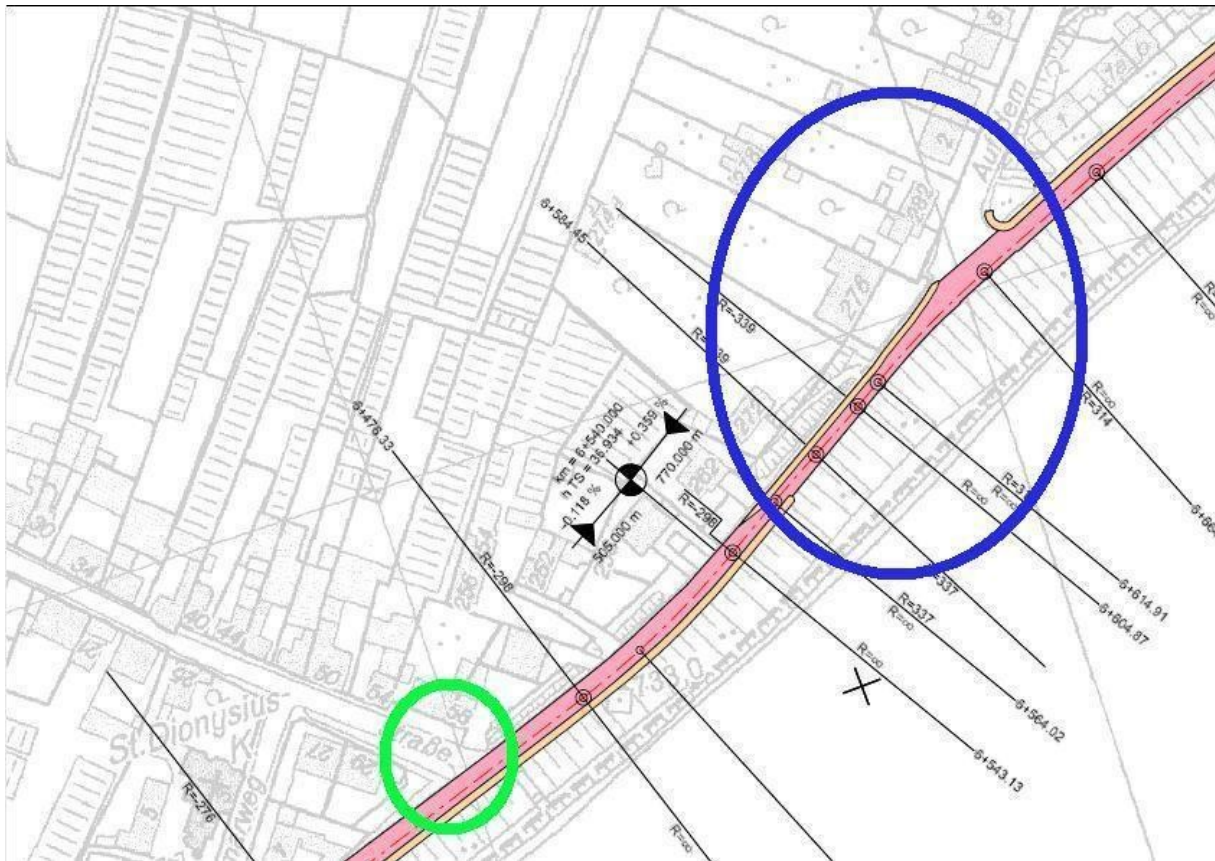
- Seitenwechsel des Fußwegs sind zu vermeiden
- Ein einseitige Fußweg ist durchgehend auf der gleichen Seite des Radschnellwegs zu führen.

4.2.1 Nördlicher Einstieg Universitätsstraße (Lageplan 3)

Die Lage von Fußweg und Radschnellweg muss zwischen dem Tunnel unter der Münchener Straße und „Auf dem Rheindamm“ getauscht werden!



4.2.2 Fußwege auf dem Fleher Deich(Lageplan 3)



Es gibt keinen einleuchtenden Grund, den Fußweg ein Stück lang auf der Nordseite zu führen. Es sind zweimal Seitenwechsel (blauer Kreis) nötig, die durch einen Seitentausch im genannten Bereich vermieden werden. Dass Fußgänger in Seitenstraßen abbiegen könnten, gilt auch für die Stellen, wo der Fußweg auf der Rheinseite liegt, siehe grünen Kreis an der Einmündung der Abteihofstraße.

4.3 Breite des Radschnellweges

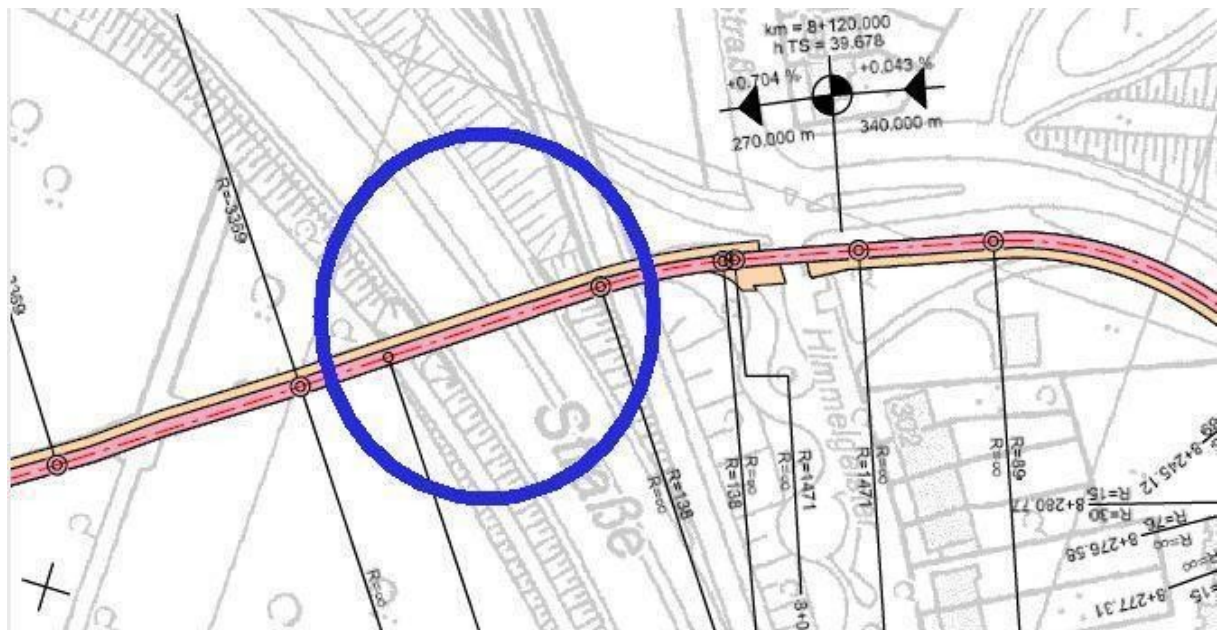
Im Leitfaden Kapitel 3.3 wird eine Breite des Radweges von 4 m gefordert, und ein Fußweg von mindestens 2,5 m Breite, getrennt vom Radweg durch Elemente von ca. 50 cm Breite, also beträgt der Platzbedarf 7 m in der Breite.

Wir haben den Eindruck, dass nicht durchgehend geprüft wurde, ob der RSW-Standard (4 m Radweg, ca. 50 cm Trennstreifen, 2,5 m Fußweg) eingehalten werden kann. Daher bitten wir darum, offenzulegen, an welchen Stellen die Mindestmaße unterschritten werden, und entsprechend Abhilfe zu schaffen.

Es folgen Beispiele. Die sind sicherlich nicht vollständig, unsere Anmerkungen gelten natürlich für den gesamten RSW.

4.3.1 Unterführung Münchener Straße westlich der Uni (Lageplan 3)

Nach unserer Messung beträgt die lichte Weite der Unterführung nur 5 m. Dies ist erheblich weniger als es der RSW-Standard fordert, noch dazu an einer sehr unübersichtlichen und gefährlichen Passage.

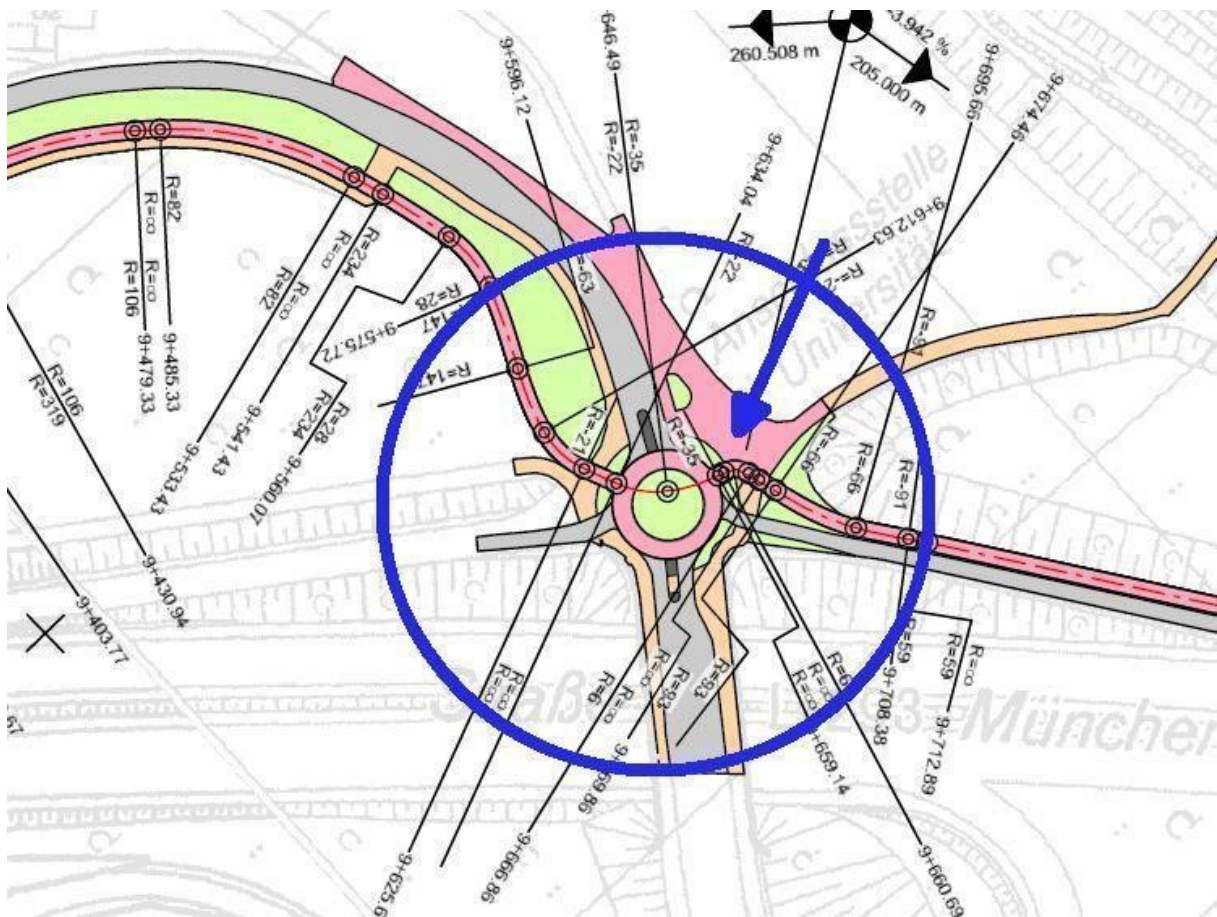


Wie wird die Aufteilung des Verkehrsraums sein? Oder soll ein eigener Tunnel für die Zufußgehenden erstellt werden? Dann wäre ein Fußweg im Süden ebenfalls besser, weil der Tunnel dann kürzer würde, ein weiteres Argument für die Planung des Fußwegs auf der Südseite des RSW. Hinzu kommt an dieser Stelle westlich der Münchener Straße die unübersichtliche Einmündung des von Süden kommenden Weges, der ein Stück nach Westen abgesetzt werden muss (Sichtdreieck).

4.3.2 Überführung Münchener Straße nördlich Hospitalstr. (Lageplan 3)

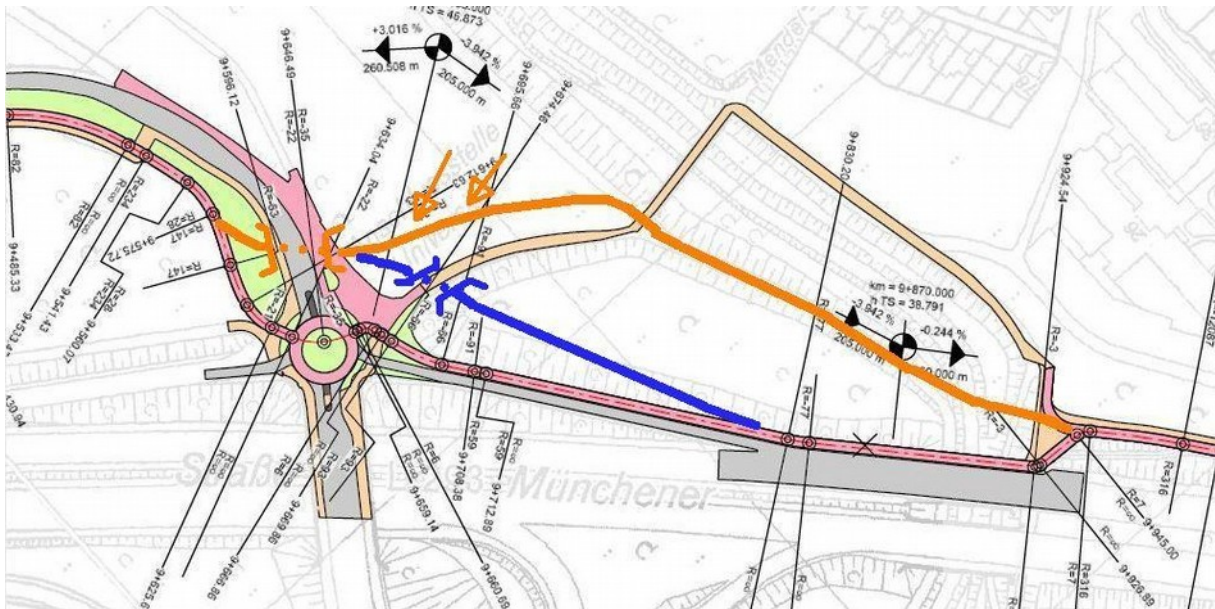
Desgleichen an der in der Detailplanung vorgesehenen Führung des RSW über die Brücke der Münchener Str. (Verbindung Karl-Hohmann-Straße - Hospitalstraße). Diese Brücke ist heute um die 2 m breit, das würde nicht einmal für den Gehweg genügen.

er an dieser Stelle nicht die Münchener Straße quert.



Daher lehnt der ADFC die Führung *über* den Kreisverkehr ab. Stattdessen schlagen wir vor, den RSW nicht ansteigen zu lassen und mit einer kurzen Unterführung unter der Universitätsstraße planfrei zu führen.

Für unseren Vorschlag sehen wir zwei Alternativen:



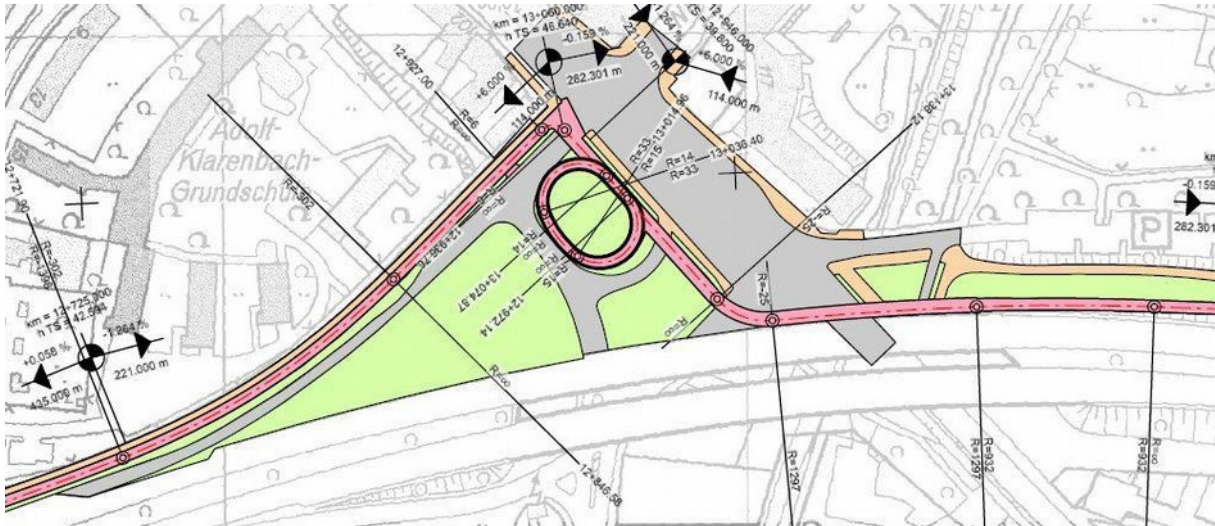
Unser Trassierungsvorschlag (orange) unterfährt an einer möglichst schmalen Stelle die Universitätsstraße. An der Markierung (orange Pfeile) sind evtl. Erdbewegungen (Herstellung eines kleinen Einschnitts) erforderlich.

Auf die im Lageplan 4 an die Brücke der Münchener Str. angehängte Querung des Brückerbach über den Brückerbach verzichtet die orange Variante, der RSW wird geradeaus über eine kleine neue Bachbrücke auf den vorhandenen Weg westlich des Brückerbachs geleitet. Hinter der Brücke am Mendelweg zweigt der RSW Richtung Universitätsstraße ab und unterquert sie, um auf der anderen Seite den geplanten RSW zu erreichen. Der Charme dieser Variante ist, dass der genannte vorhandene Weg westlich des Brückerbachs elegant die Universität Ost anbindet und eine Fortsetzung Richtung Christophstraße und weiter über den gerade neu erstellten Radweg "Witzelstraße" ein Anbindung in Richtung Innenstadt und Oberbilk über das Radhauptnetz möglich ist.

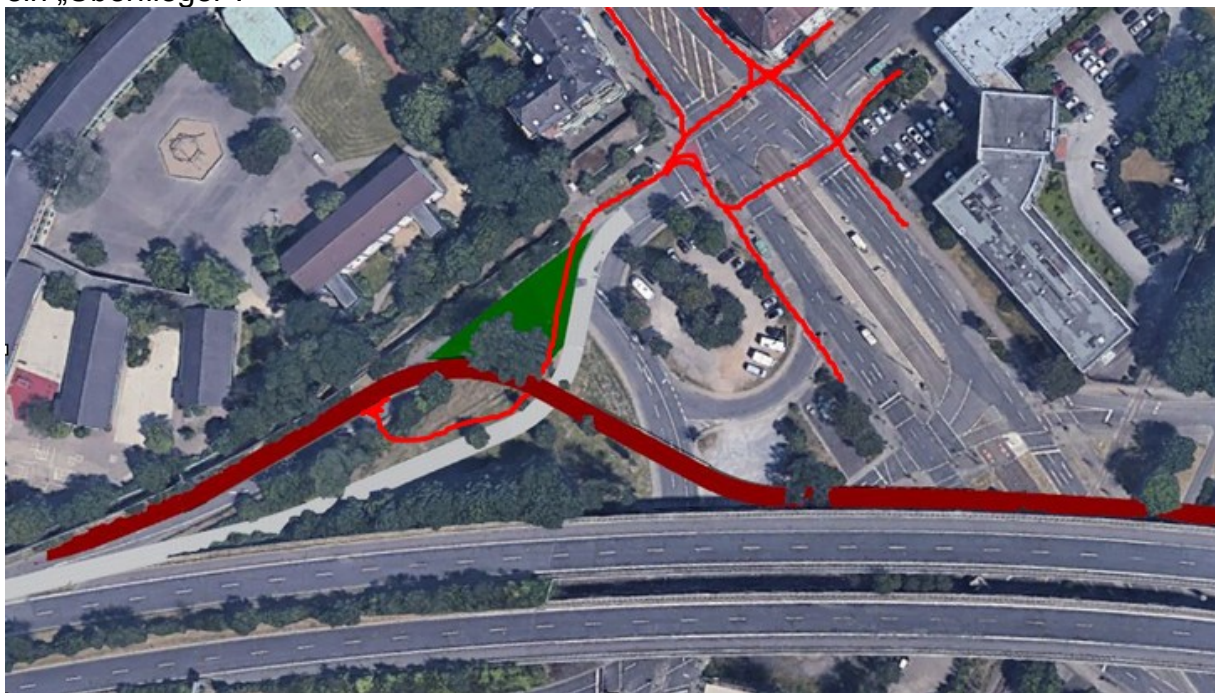
Alternativ ist auch die blaue Route denkbar. Sie schneidet die Böschung so an, dass ein Niveau erreicht wird, das eine Durchfahrt unter der Universitätsstraße an der gleichen Stelle wie die orange Variante ermöglicht. Aus unserer Sicht kann die Verbindung vom Mendelweg zum Kreisverkehr entfallen, ansonsten wäre hier noch eine kleine Brücke erforderlich.

4.4.2 Überführung Bonner Straße (Lageplan 4)

Die Detailplanung sieht eine neue Brücke über die Bonner Str. und anschließend eine 360°-Schleife vor, um das Niveau der Bonner Str. zu erreichen. Dann folgt ein beampelter Überweg über die Auffahrt zur Münchener Str. und direkt anschließend ein 90°-Winkel mit Radius Null (!):



Der einzige Sinn dieser Führung kann sein, den Radweg auf der Bonner Straße anzubinden. Dem gegenüber steht die extreme Verlangsamung wegen der Führung durch die enge Wendel, den Ampelüberweg und den 90°-Haken. Zudem kann die Höhenenergie in der Abfahrt nicht ausgenutzt werden, da man unten auf Null ausgebremst wird. **Der ADFC lehnt diese Planung ab!** Unser Alternativvorschlag ist ein „Überflieger“:



(dunkelrot: Radschnellweg, hellrot Anbindung an die vorhandenen Radwege)

Unsere Überflieger verlängert die Brücke über die Bonner Straße bis über die Auffahrt zur Münchener Straße ohne die Schnecke. Die Länge sollte sich gegenüber der bislang geplanten 360°-Wendel nicht wesentlich unterscheiden, wichtig wegen der Kosten! Die Auffahrt selber wird etwas nach Süden verschoben, entsprechender Platz ist vorhanden. Neben der Auffahrt kann ein Anschluss an das Radnetz unten im Bereich Bonner Straße erfolgen, indem der Radverkehr von der Kreuzung mit 4% steigend parallel zur verschobenen Auffahrt durch die grüne Fläche verläuft. Dann unterquert er die RSW-Rampe und trifft mit 90° auf den RSW, der hier schon entsprechend viel Höhe verloren hat, so dass der Anschluss auf gleichem Niveau erfolgt.

Diese Rampe dient gleichzeitig als Lärmschutzwall zwischen Auffahrt und Schule, genau wie die gesamte RSW-Rampe Richtung Westen. Wir gehen davon aus, dass das Radnetz an der Bonner Straße auch aus Richtung Osten angeschlossen ist wie hier gezeichnet und bitten um Bestätigung.

5 Anhang

5.1 Vernetzung der Variante „westlich Münchener Straße“

Die Karte zeigt, wie der ADFC-Vorschlag (blau) mit wichtigen Radverkehrsverbindungen im Bereich Universität, Wersten, Himmelgeist und Itter verknüpft ist. Über die Fleher Brücke werden auch südliche Neusser Stadtteile sowie der Dormagener Norden erschlossen.



5.2 Vernetzung mit Neuss und Düsseldorf linksrheinisch

Der RSW erschließt auf der linken Rheinseite zentral und direkt die Innenstadt und wichtige Stadtteile von Neuss. Wenn die von der Stadt Neuss geplante Hafenbrücke bei der Ölgangsinsel gebaut wird, besteht darüber hinaus Anschluss an Heerdt und das gesamte linksrheinische Düsseldorf. Diese interessante Möglichkeit unterstreicht, wie wichtig ein guter Anschluss an den linksrheinischen Deich ist.

