

Stellungnahme, 8. Januar 2021

Planung Joseph-Beuys-Ufer bleibt hinter Erwartungen an eine neue Radverkehrspolitik zurück

Der ADFC Düsseldorf kann die Argumente nicht nachvollziehen, mit denen die Verwaltung in ihrer Vorlage zum kommenden Ordnungs- und Verkehrsausschuss die Radwegführung am Joseph-Beduys-Ufer zurückweist, die der Fahrradclub vorgeschlagen hatte.

Der neue Zweirichtungs-Radweg am Joseph-Beuys-Ufer könnte fast durchgängig 4 Meter breit sein, gerade geführt und mit genügend „Wartezonen“ an den Überwegen für Fuß- und Radverkehr. Die Gegenargumente der Verwaltung z.B. zu Ampelphasen, Fahrspur- und Kurvenbreiten sind für den ADFC Düsseldorf nicht überzeugend und bleiben pauschal. Dabei bestätigt die Verwaltung grundsätzlich das Ziel des ADFC, die Wegführung deutlich mehr zu verbreitern als im vorliegenden Entwurf.

Der von der Verwaltung geplante Radweg ist nur 2,50 m breit, führt über Baumscheiben, ist am Fortuna-Büdchen unnötig kurvig und hat an den Wartezonen vor Ampeln so wenig Platz, dass sich FußgängerInnen und Radfahrende behindern.

Diese Planung bleibt für den ADFC Düsseldorf weit hinter den Erwartungen zurück, gerade auch angesichts der ehrgeizigen und begrüßenswerten Absichten für einen deutlich besseren Radverkehr in der neuen schwarz-grünen Kooperationsvereinbarung; dort werden eine gute Radroute entlang des Rheins und das Joseph-Beuys-Ufer explizit erwähnt.

Der ADFC Düsseldorf hält eine Neuplanung der Verwaltung mit entsprechender Zeitdauer angesichts der hohen Kosten von rd. 1 Mio. Euro für einen völlig unzureichendes Provisorium am Rheinufer, das noch zehn Jahre Bestand haben könnte, weiterhin für vertretbar.

In jedem Fall muss während des Umbaus dieses von Tausenden Radfahrenden frequentierten Engpasses eine Alternativführung eingerichtet werden, die für den Radverkehr gut und sicher fahrbar ist.

Die Kritikpunkte im Einzelnen:

- Die Kritik der Verwaltung, die ADFC-Planung würde den Richtlinien für Kfz-Fahrspuren nicht gerecht und Arbeiten an Leitungen erfordern, trifft aus Sicht des ADFC nicht zu.
Auch auf anderen stark befahrenen städtischen Hauptachsen ist es durchaus üblich, Kfz -Spuren schmaler als 3m und linke noch schmaler als rechte (z.B. 2,75 m) anzulegen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum hier alle Kfz-Spuren 3 m breit bleiben, während diese Hauptachse des Radverkehrs sich bei Gegenverkehr mit 2,50 m begnügen soll. Die Richtlinien für Radverkehrsplanung (ERA) geben das Regemaß für einen „einseitigen Zweirichtungs-Radweg (bei nicht-geringer Radverkehrsstärke)“ mit 3 m an.

- Der ADFC hatte vorgeschlagen, die Querung des Joseph-Beuys-Ufers über eine ausreichend große Dreiecks-Warteinsel für FußgängerInnen und Radfahrende in der ruhigeren Oederallee zu planen. Denn die von der Verwaltung geplanten Querungsbereiche sind so klein, dass 2 Radfahrende noch nicht einmal die z. Zt. gültigen Abstandsregeln einhalten können.
Die Kritik der Verwaltung, die „Dreiecksinsel“ der ADFC- Planung sei nicht groß genug, trifft nicht zu, wie ein direkter Größenvergleich zeigt: Der Wartebereich ist hier erheblich größer als in der Verwaltungsplanung und damit auch sicherer.
- Die Überlegung des ADFC sieht vor, die geplante neue Radspur in der Oederallee an den Rand der Fahrbahn zu legen statt zwischen zwei zu enge Kfz-Spuren - was in den Richtlinien ohnehin als schlechte Entwurfspraxis abgelehnt wird.
Die Verwaltung kritisiert an dieser Stelle, die LKW hätten hier nicht genügend Abbiegeraum, bleibt aber den Nachweis schuldig, dass dieses in ihrer eigenen Planung problemlos möglich ist. Der ADFC stellt darüber hinaus die Frage, ob bei geringem Verkehr großer LKW (im Schnitt nur 40 pro Tag) überhaupt in die Oederallee eingebogen werden muss, da doch die Fritz-Roeber-Straße (mit Wendemöglichkeit am Ratinger Tor) eine praktikable Alternative wäre. Denn das heißt, die Belange von hunderten, manches Mal auch unsicher Fahrrad Fahrenden zugunsten weniger LKW zurückzustellen.
- Die Verwaltung kritisiert abschließend, durch die ADFC-Vorschläge würden „die Verkehre nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden können“, „die Leistungsfähigkeit der Rheinuferachse (..) drastisch beschnitten“ und es würde zu „verstärkten Rückstaus im Rheinufertunnel“ kommen.
Der ADFC Düsseldorf hält dagegen, dass seine Alternative mit intelligenter Ampelschaltung nicht weniger Kfz-Verkehr auf dem JBU ermöglicht als die Verwaltungsplanung.