

10 Velorouten für Düsseldorf

- ein Vorschlag des ADFC Düsseldorf -

In dieser Ratsperiode soll es eine Offensive für den Radverkehr in Düsseldorf geben – so die Absicht der meisten Parteien im Wahlkampf, so das erklärte Ziel des Oberbürgermeisters und der Mehrheitsfraktionen von CDU und GRÜNEN.

Entscheidend dafür wird es sein, die Qualität des Radnetzes zu verbessern, das Radhauptnetz endlich umzusetzen – und Radrouten schneller planen und zu bauen. *„Um Radwege schneller bauen zu können, wollen wir uns auf komplette Radachsen und nicht mehr auf einzelne kurze Abschnitte konzentrieren. Für uns ist es wichtig, verstärkt in Routen zu denken, damit eine durchgängige Befahrbarkeit von Strecken garantiert ist und die Anschlüsse und Übergänge stimmen.“* (Kooperationsvereinbarung CDU-GRÜNE, S.8)

Auch im aktuellen „Fahrradklimatest“ des ADFC wird viel Kritik daran geübt,

- dass es in Düsseldorf zu wenig durchgehende Routen gibt, auf denen man zügig aus den Stadtteilen zur Innenstadt und in andere Stadtteile kommt,
- dass vorhandene Hauptachsen nicht durchgängig, komfortabel und sicher sind,
- dass dem stark zunehmenden Radverkehr mit schnelleren Rädern, Lastenrädern und Fahrradanhängern nicht Rechnung getragen wird, und
- dass man wichtige Einrichtungen und Einkaufsbereiche nicht sicher und in einem Rutsch erreichen kann.

Daher begrüßt der ADFC Düsseldorf die Überlegung, innerhalb des Radhauptnetzes Hauptachsen zu definieren, die besondere Funktionen erfüllen, einen höheren Standard aufweisen und bevorzugt und in schnellstmöglichem Tempo hergerichtet werden sollen.

Im November 2020 hat die Verwaltung dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss einen ersten Vorschlag für vier solcher Achsen – Velorouten genannt – vorgelegt. Zum Jahreswechsel präsentierten CDU und GRÜNE dann einen Vorschlag mit 4 Radrouten, die sich teils mit Verwaltungsvorschlägen deckten, teilweise noch unspezifisch waren. Zum Jahresanfang legte die Fraktion SPD/Volt einen detaillierteren Vorschlag mit 4 Radschnell-Routen vor.

Diese Vorschläge sollen in den kommenden Wochen weiter beraten werden, zunächst in der „Kleinen Kommission Radverkehr“. Der ADFC Düsseldorf möchte diese Beratungen unterstützen, indem er

- die Funktion dieser Routen diskutiert
- nachschaut, was wir von anderen Großstädten lernen können
- die vorgelegten Routenvorschläge überprüft
- mit eigenen Vorschlägen ergänzt
- und sich fragt, wie die Routen heißen könnten.

Welche Funktion sollen Velorouten oder Achsen haben?

aus Sicht der Verwaltung:

„Um attraktive, durchgehende Achsen zu schaffen wurden auch Strecken ausgewählt, die bereits heute in großen Abschnitten gut mit dem Fahrrad zu befahren sind.“

Es wurden „zusammenhängende Strecken“ identifiziert (nachfolgend Velorouten genannt), für die auch eine zusammenhängende Umsetzung realistisch erscheint und die eine maßgebliche Bedeutung im Radhauptnetz haben...“

Warum wurden nicht andere Routen gewählt? Weil „die Lücken in zentralen Lagen leider häufig Probleme aufweisen, die nicht kurzfristig ausgeräumt werden können.“

Daher wurden „gute Strecken mit lösbaren Problemen“ ausgesucht.

Aufgaben und Funktionen dieser Velorouten wurden in der Verwaltungsvorlage vom November 2020 nicht genannt, die „maßgebliche Bedeutung“ von Strecken aus dem Radhauptnetz wurde nicht weiter konkretisiert. Kriterium für die Auswahl sei, dass die Routen gut, zusammenhängend, heute schon vorhanden und Probleme gut lösbar seien.

aus Sicht von CDU und GRÜNE:

„Um Radwege schneller bauen zu können, wollen wir uns auf komplette Radachsen und nicht mehr auf einzelne kurze Abschnitte konzentrieren. Für uns ist es wichtig, verstärkt in Routen zu denken, damit eine durchgängige Befahrbarkeit von Strecken garantiert ist und die Anschlüsse und Übergänge stimmen.“

Auch hier lautet das Kriterium für die Auswahl: „komplette Achsen schaffen, die durchgängig befahrbar“ und schnell zu bauen sind.

aus Sicht von SPD/Volt:

Eine „gute Erreichbarkeit der Düsseldorfer Innenstadt insbesondere für Pendler*innen schaffen“. Die Routen haben „jeweils zwei Anknüpfungen an die Düsseldorfer Nachbarstädte je Himmelsrichtung und führen bis in die Innenstadt.“

Außerdem geht es um eine „Beschleunigung der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen“.

Neben dem Kriterium „durchgängig“ und „schnell umsetzbar“ ist hier ein Auswahlkriterium genannt: Anbindung der (Stadtteile an die) Innenstadt mit Anknüpfung an Nachbarstädte.

Fazit aus allen drei Vorschlägen:

Es sollen Routen innerhalb des Radhauptnetzes ausgewählt und hergerichtet werden, die von Radfahrenden durchgängig gut befahren werden können. Das heißt: durchgängig guter Zustand – also ohne ständigen Wechsel von gut und miserabel -, keine Umwege, keine ständigen Unterbrechungen an Kreuzungen und Ampeln.

Und sie sollen zügig und in Gänze hergerichtet und optimiert werden.

Dies finden wir gut.

Andererseits kann das nicht bedeuten, bloß diejenigen Routen zu wählen die schon da sind und einfach zu verbessern wären. Denn das könnte ja im Extremfall bedeuten, Routen auszuwählen, die niemand braucht. Es muss also weitere Kriterien geben, damit die Routen „eine maßgebliche Bedeutung im Radhauptnetz haben“ (Verwaltung).

Oberbürgermeister Dr. Keller hat das Ziel formuliert, zu anderen vergleichbaren Großstädten aufzuschließen. Daher hat sich der ADFC Düsseldorf bei einigen Großstädten näher umgeschaut. (Quelle: Veröffentlichungen der Städte im Netz/Textausschnitte)

Welche Funktion haben diese Routen / Achsen?

in Essen:

Stadtteilübergreifenden Fahrradstraßenachsen; sichere Wege durch die Stadt; längere Strecken durch mehrere Essener Stadtteile; verbinden die Stadtteile; verläuft zentral durch die jeweiligen Einkaufsbe-
reiche; für zahlreiche Alltagsfahrten zum Beispiel für Weg zur Arbeit oder zum Hauptbahnhof; bindet
mehrere S-Bahn-Stationen an.“

(Essen realisiert/e - aus Bundesmitteln gefördert - 3 Fahrradstraßenachsen)

in Bremen:

Premiumrouten: Rückgrat des Radverkehrsnetzes; Reisezeit im Radverkehrsnetz nennenswert verkür-
zen; Radverkehr im Netz gezielt bündeln und große Radverkehrsmengen bewältigen; im städtischen Be-
reich Führung durch die Siedlungsschwerpunkte; bedienen nicht nur Radverkehr über größere Distan-
zen, auch für kürzere Wege mit dem Fahrrad – oberhalb von Nachbarschaftsverkehr; verbinden städti-
sche Zentren untereinander und mit der angrenzenden Region; müssen entweder durch die Zentren
hindurch führen oder diese unmittelbar tangieren.

(Bremen erstellt auf Basis einer detaillierten Machbarkeitsstudie 8 Premiumrouten)

in Nürnberg:

Radvorrangrouten auf bedeutsamen Radialen mit Ziel Zentrum und auf wichtigen Tangentialverbindun-
gen im Stadtgebiet; hohes Nutzerpotential, dort, wo heute schon besonders viele Radfahrende fahren
oder wo Anstieg an Radfahrenden zu erwarten ist; komfortables, zügiges und sicheres Radfahren auch
über längere Distanzen; besonderen Vorrang für den Radverkehr; mit guter Anbindung in ein dichtes
Radnetz; in das Wegweisungssystem integriert; Priorität bei der Umsetzung.

(Nürnberg plant 19 Radvorrangrouten innerhalb des Stadtnetzes)

in Hamburg:

Netz von 12 Velorouten, bei jeder Witterung gut befahrbar, auch bei Dunkelheit sicher nutzbar; vom
Rathausmarkt zu den äußersten Stadtteilen, zwei Ringverbindungen verknüpfen die Routen miteinan-
der; direkten Anschluss der Radschnellwege; bündelt den Alltagsradverkehr auf möglichst verkehrsar-
men Strecken und verbindet die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren
und der City. (Hamburg entwickelt 12 Velorouten)

in Hannover:

vom City-Rad-Ring in der Innenstadt radial in alle Stadtbezirke; alle Stadtteile komfortabel, unkompli-
ziert und sicher für den Radverkehr untereinander verbinden

(Hannover arbeitet an 12 Velorouten)

Welche Funktion sollen die Routen oder Achsen aus Sicht des ADFC Düsseldorf haben?

Wir sehen folgende Funktionen und Aufgaben dieser Routen:

Routen / Achsen ...

- sind gedacht für den innerstädtischen Alltagsradverkehr breiter Bevölkerungskreise – zur Schule, zur Ar-
beit, zum Einkaufen, zum Sport, zu Kultur- und Freizeitangeboten
- sollen Radverkehr bündeln und größere Verkehrsmengen zügig, auf direktem Wege und sicher ermögli-
chen

- sollen an wichtige Knotenpunkte und Infrastruktureinrichtungen heranführen (Bahnhöfe, Hochschulen, Einkaufszonen, usw.)
- sollen Stadtteile an die Innenstadt anbinden
- sollen Stadtteile miteinander verbinden (sofern dies relevant ist für nennenswerte Mobilitätsbedürfnisse)
- sollen untereinander lückenlos verbunden sein
- sollen Radverkehr über größere Entfernungen ebenso ermöglichen wie über kürzere Distanzen (oberhalb vom Nachbarschaftsverkehr)
- sollen Anschluss bieten für Verkehr aus dem Umland und Anschluss haben an Radschnellwege
- sollen auf dem Radhauptnetz aufliegen, können in der Streckenführung aber auch abweichen.

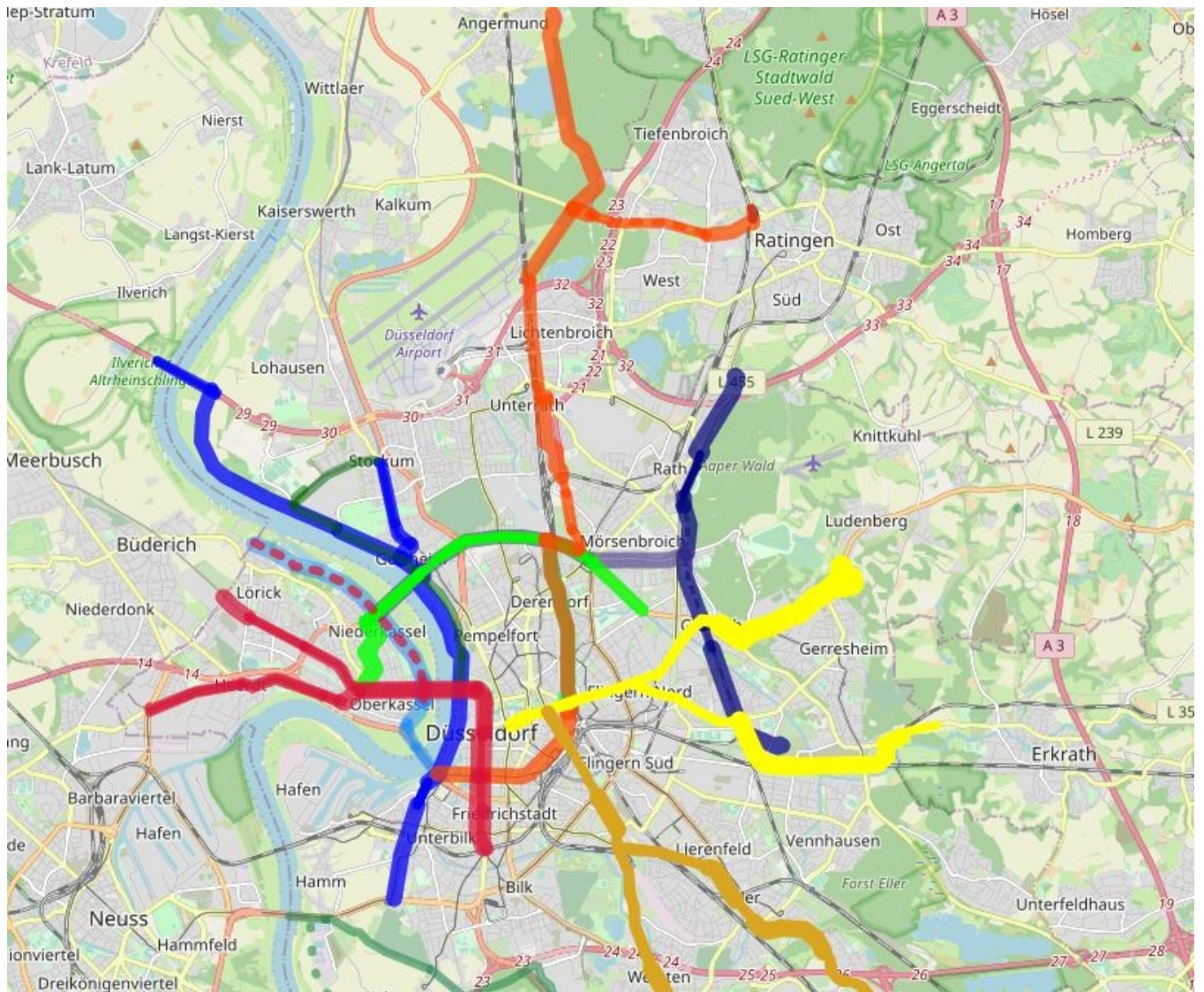
Wie sollen die Routen oder Achsen heißen?

In anderen Städten heißen solche Routen oder Achsen z.B. „Premiumroute“ (Bremen), „Fahrradstraßenachse“ (Essen), „Veloroute“ (Hamburg), „Veloroute“ (Hannover) oder „Radvorrangroute“ (Nürnberg).

Wir präferieren den Begriff **Veloroute**, kombiniert mit einer Nummerierung oder Namensgebung – so wie u.a. auch in Hamburg oder Hannover.

Wie sind die vorgelegten Velorouten- Vorschläge einzuschätzen?

Zunächst eine Übersicht aller von Verwaltung, CDU - Bündnis 90/GRÜNE und SPD/Volt vorgeschlagener Velorouten:



https://umap.openstreetmap.de/de/map/gegenuberstellung-velorouten-dusseldorf_11918

Entlang der zuvor dargestellten Funktionskriterien haben wir die vorliegenden Routenvorschläge überprüft:

- nördliche Ost-West-Route zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Mörsenbroicher Weg: wichtige Nord-Querung, v.a. wenn sie über den Rhein nach Oberkassel geführt wird
- Route rechtsrheinisch entlang des Rheins: sehr wichtige Nord-Süd-Achse, v.a. wenn Messe und Arena gut angebunden sind
- östliche Nord-Süd-Achse: ebenfalls sehr wichtig, im südlichen Teil erst recht dann, wenn das Glasma-cher Viertel entsteht; der nördliche Abschnitt von Fahnenburgstr. bis Oberrath allerdings dient v.a. dem Freizeitverkehr und erscheint entbehrlich
- Route westlich entlang des Rheins dient eher dem Freizeitverkehr, die Anbindung der linksrheinischen Stadtteile und von Meerbusch an die Innenstadt erfolgt schon jetzt vorwiegend über andere Routen, als Veloroute ist sie entbehrlich (allerdings ist eine Sanierung bis Meerbusch dringend erforderlich!)
- Route über Toulouser Allee soll geprüft werden - hat nicht die guten Anknüpfungen an Wohngebiete sowie schwierige oder keine Brückenanschlüsse
- Nord-Süd-Routen von Angermund / Ratingen in Innenstadt: eher Pendler Routen, tw. abseits von Siedlungsschwerpunkten
- Route von Meerbusch / Heerdt bis Bahnhof Bilk: wichtig, gute Verbindung von linksrheinischen Stadtvierteln und gut durch das Stadtzentrum geführt
- Route von Baumberg / Hilden zum Wehrhahn: wichtig für südliche Stadtteile und Süd-Nord-Querung in die Innenstadt

- Route aus Mettmann / Erkrath: wichtig für Anbindung östlicher Stadtteile bis ins Zentrum
- Route zur zentralen Erschließung der Innenstadt: wichtig, leider nicht konkretisiert.

Wir halten also mehrere der vorgeschlagenen Achsen und Routen für geeignet und können ihnen eine wichtige, herausgehobene Funktion im Radhauptnetz zuschreiben, und zwar in ihrer Addition – nicht aber wie vorgelegt in einer Beschränkung auf nur jeweils drei oder vier Routen. Denn diese blenden das Stadtzentrum vorzugsweise aus, klammern wichtige Stadtteile aus, sind vielfach nicht geeignet, Radverkehr zu bündeln und zügiges Fahren zu ermöglichen, sind daher wenig geeignet für den innerstädtischen Alltagsradverkehr breiter Bevölkerungskreise, führen nicht an wichtige Knotenpunkte und Infrastruktureinrichtungen heran, verbinden nur teilweise Stadtteile miteinander und an die Innenstadt und sind kaum lückenlos verbunden.

Andere Großstädte, zu denen Düsseldorf ja aufschließen möchte, sind da mutiger und schon weiter. Es würde sehr viel verschenkt bei dem wichtigen Ansatz der durchgängigen Velorouten, wenn man sie v.a. nach den Kriterien „vorhanden und problemlos machbar“ eingrenzt.

Daher möchte der ADFC Düsseldorf ein erweitertes Konzept vorschlagen. Die 10 Vorschläge integrieren die vorhandenen Vorschläge. Sie basieren nahezu vollständig auf dem Radhauptnetz, das ja – wie es das Ziel fast aller Parteien ist – bis 2025 vollendet werden soll.

Welche Velorouten favorisiert der ADFC Düsseldorf ?

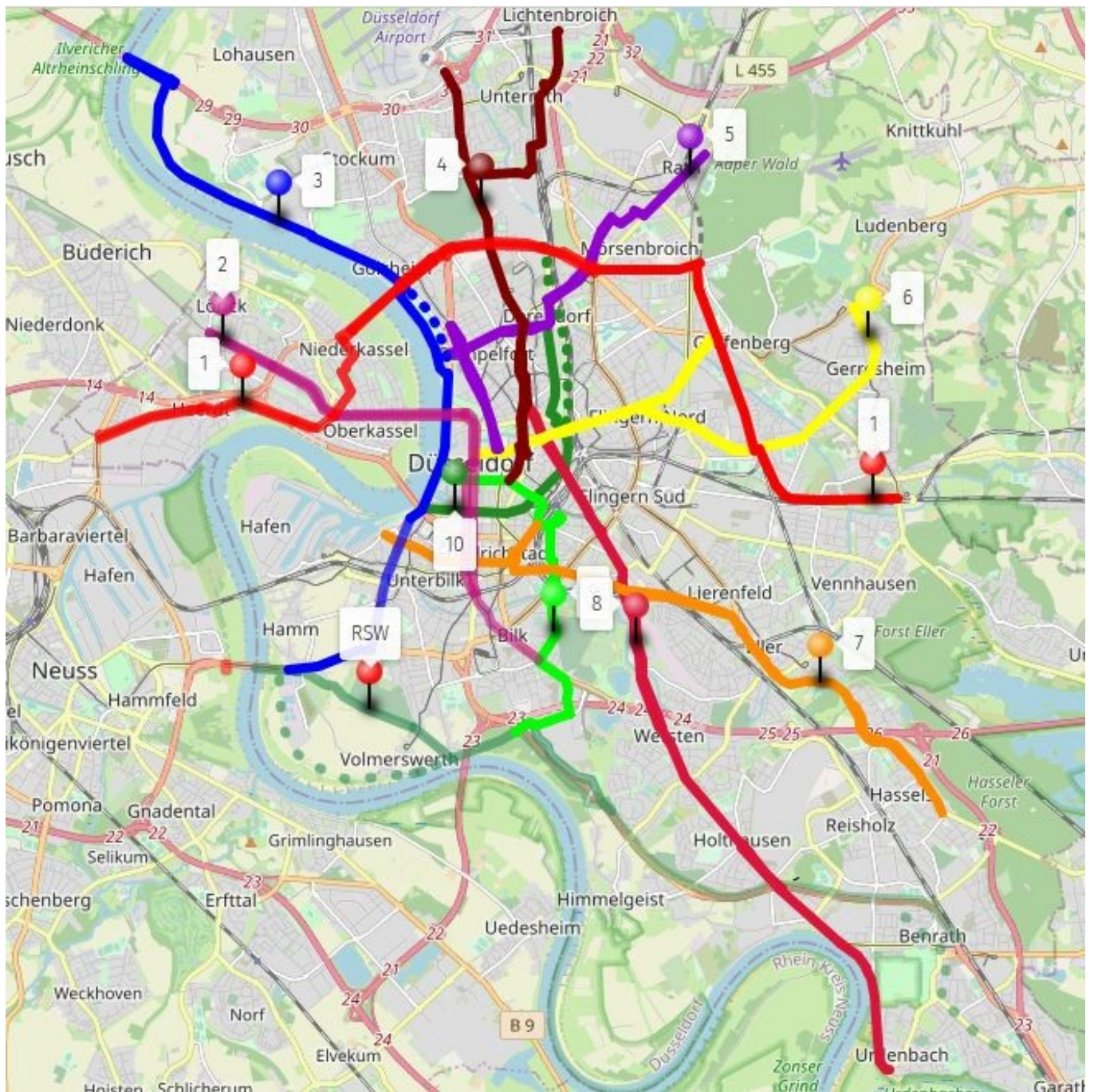
Unsere Vorschläge basieren auf den oben beschriebenen Funktionen für den Radverkehr in Düsseldorf. Sie sollen dem Alltagsverkehr nützen, sollen Radverkehr bündeln und durchgängig zügiges Fahren zwischen Alltagszielen ermöglichen. Dabei greifen wir etliche der vorliegenden Vorschläge auf und modifizieren sie teilweise. Wir ergänzen sie um neue Routen im und angeschlossen an das Stadtzentrum.

Wir haben Übergänge und Anschlüsse vorgesehen, sodass Velorouten miteinander vernetzt sind – oder zumindest ein Anschluss an andere Verbindungen im Radhauptnetz hergestellt ist.

Die Velorouten haben auch aus unserer Sicht eine besondere Funktion. Sie sind herausgehobene Achsen im Radhauptnetz, aber kein Ersatz für die vielen anderen wichtigen Teile des Radhauptnetzes.

Die Velorouten starten und enden meist an bevölkerungsstärkeren Knotenpunkten, nicht unbedingt an den Stadträndern. Alle Routen zwischen Außenbezirken und Zentrum können aber gut zu den Nachbarkommunen verlängert werden, sofern ein gemeinsamer Planungs- und Abstimmungsprozess es ergibt. Dem wollen wir an dieser Stelle nicht vorgreifen, unterstützen aber diesen Vernetzungsgedanken ausdrücklich.

10 Velorouten für Düsseldorf



https://umap.openstreetmap.de/de/map/adfc-velorouten-dusseldorf_11694

Veloroute	Verlauf ?	Bedeutung für Radverkehr ?
<p>„1“</p> <p>Nördlicher Ring</p> <p>Heerdt - Gerresheim</p>	<p>Heerdt - Oberkassel - Niederkassel - Theodor-Heuss-Brücke - H. Ehrhardt-Str. - Mörsenbroich - Grafenberg - Bahnhof Gerresheim</p>	<ul style="list-style-type: none"> wichtige Nordroute incl. Rheinquerung mit Anbindung an beschäftigungsstarke Firmensitze in Derendorf (Mercedes, Kennedydamm) sowie Seestern/Lörick, Heerdt (Vodafone) und Mörsenbroich (ARAG) Anbindung von Heerdt, Oberkassel, Niederkassel sowie Gerresheim an nördliche Stadtteile und Arbeitsplätze Wichtige Verbindungsrouten für neue einwohnerstarke Siedlungen Grafenthal, Quellenbusch und (demnächst) Glasmacherviertel sowie eine Vielzahl an Schulen diverse Abzweige zur Innenstadt Weiterführung nach Vennhausen / Eller möglich (neuer Radweg Gubener Straße) Verlängerung zu Nachbarkommunen möglich (Neuss, Erkrath)
<p>„2“</p> <p>Lörick - Zentrum - Unikliniken</p>	<p>Lörick - Hansaallee - Belzenplatz - Luegallee - Oberkasseler Brücke - Kasernenstraße/Breite Straße - Graf-Adolf-Platz - Elisabethstraße/ Friedrichstraße - Bahnhof Bilk - Brunnenstraße - Moorenplatz</p>	<ul style="list-style-type: none"> Radiale Route von Lörick und Zentrum Oberkassel über Rheinbrücke zur Innenstadt Anbindung Seestern (Arbeitsplätze) und Altstadt/Heinrich-Heine-Allee/Friedrichstraße (Kultur, Einkaufen, Freizeit) und Schulen wichtige Nord-Süd-Querung mit diversen Anbindungen im Zentrum wichtige Weiterführung südlich Bilk Bahnhof über Brunnenstraße bis Unikliniken Verlängerung zu Nachbarkommunen möglich (Meerbusch, Monheim, Langenfeld) incl. Rad-schnellweg
<p>„3“</p> <p>„Entlang des Rheins“</p> <p>Flughafenbrücke – Josef-Kardinal-Frings-Brücke</p>	<p>Josef-Kardinal-Frings-Brücke - Südring - Völklinger Straße - Rheinufer - Rotterdammer Straße - Lohausener Deich</p>	<ul style="list-style-type: none"> zur Zeit einzige fast durchgehende Nord-Süd-Verbindung in und nahe der Innenstadt, bereits heute stark genutzt wichtig für Alltag und Freizeit sehr gute Anbindung von Altstadt und Carlstadt für nördliche wie südwestliche Stadtteile, von Messe und Arena weitere Erschließung der nördlichen Stadtteile Kaiserswerth, Kalkum, Wittlaer möglich Anschluss an den RSW Neuss-Monheim Verlängerung in die Meerbuscher Rheingemeinden möglich
<p>„4“</p> <p>Lichtenbroich/ Unterrath - Zentrum</p>	<p>a) Lichtenbroich – Unterrath Ost - b) Unterrath Mitte -</p>	<ul style="list-style-type: none"> wichtige alternative Nord-Süd-Route zwischen Lichtenbroich, Unterrath, Derendorf und Zentrum Verknüpfung der einwohnerstarken Wohngebiete von Lichtenbroich/Unterrath/Derendorf/Pempelfort Anbindung an Flughafen (Airport City – Arbeits-

Veloroute	Verlauf ?	Bedeutung für Radverkehr ?
	beide Ulmenstraße (De-rendorf) - Prinz-Georg-Straße (Pempelfort) - Schadowstraße/Wehrhahn - Kreuzstraße – Steinstraße	<p>plätze) und Mercedes, Rheinmetall sowie das Marienhospital</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung an Schadowstraße und Nordstraße (Einkaufen) • Verlängerung nach Ratingen-West und zum Flughafen-Fernbahnhof möglich
„5“ Oberrath - Kö-Bogen	Oberrather Str. - St.Franziskusstr. - Wrangelstr – Münsterstr – Yorckstr – Jülicher Str – Klever Straße – Fischerstraße – Kaiserstraße – Kö-Bogen	<ul style="list-style-type: none"> • Schnellste Verbindung aus/nach Ratingen/Oberrath zum/vom Stadtzentrum • Anbindung an Kanzlerstraße (Bürozentrum) und Mörsenbroicher Ei (ARAG), Augusta- und Vinzenzkrankenhaus, Ergo (Fischerstraße) • Anbindung Nordstraße, Köbogen (Einkaufen, Kultur) • westlich Verlängerung zum Rhein und zum Kennedydamm • Wohngebiete in mehreren Stadtteilen gut verbunden • weitere wichtige nördliche Nord-Süd-Route in der Innenstadt mit Verknüpfung zu weiteren Velorouten
„6“ Gerresheim/ Grafenberg - Altstadt	<p>a) Gerresheim Krhs – Neunzigstraße –Dreher Straße – Hellweg – Cranaachstraße - Grafenberger Allee</p> <p>b) Staufenbergplatz über Grafenberger Allee;</p> <p>beide Wehrhahn - Schadowstraße - Kö-Bogen - Elberfelder Straße - Heinrich-Heine-Allee</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtig, da aus mehreren östlichen Stadtteilen plus Neubauvierteln radial ins Zentrum • Anbindung Gerresheim Zentrum und Krankenhaus über die flache Steigung an der Dreherstraße (nicht Ludenberger Str.) • Metro, Arbeitsamt, Bürozentrum (Schlüterstraße) • wichtige zentrale Ost-West-Route mit Verknüpfung von Nord-Süd-Velorouten • Verbindung von Schadowstraße zur Altstadt
„7“ Hassels – Fürstenplatz - Medienhafen	<p>Hassels – Deutzer Straße – Heidelberger Straße – Bernburger Straße – Klein Eller – Karl-Geusen-Straße – Philipp-Reis-Straße – Kirchfeldstraße – Düsseldorfstraße – Zollhof;</p> <p>am Fürstenplatz</p> <p>Abzweig zum Hbf</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtig, da radial ins Zentrum mit guter Anbindung sehr einwohnerstarker • Wohngebiete und Knotenpunkten incl. Nahversorgung, Dienstleistungen, Schulen, Naherholung (Eller Schloßpark) • südliche Querung der Innenstadt und Führung zwischen Medienhafen und Hbf • Verknüpfung mit mehreren Nord-Süd-Routen
„8“ Urdenbach - Wersten -	Baumberger Weg (Urdenbach) – Am Alten Rhein – Schöne Aussicht - Bonner Straße -	<ul style="list-style-type: none"> • radial aus südlichen Stadtteilen ins Zentrum mit guter Anbindung der Wohngebiete und Zentren von Holthausen, Wersten und Oberbilk • Führung durch östliche Innenstadt und Ver-

Veloroute	Verlauf ?	Bedeutung für Radverkehr ?
Zentrum	Kölner Landstraße – Siegburger Straße – Kölner Straße – Pempelforter Straße – Prinz-Georg-Straße	<p>knüpfung mit Ost-Westrouten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung großer Arbeitgeber (Henkel, Provinzial), Schulen und Einkaufsstrassen (Kölner Straße, Schadowstr.) • Schließung der RHN- Lücke Pempelforter Straße mit Anbindung an Prinz-Georg-Straße
„9“ Universität - Hauptbahnhof - Rheinufer	RSW - Uni-Bibliothek – Christophstraße – Witzelstraße – Schlossmannstraße- Uhrenpark – Volksgartenstraße – Lessingplatz – Ellerstraße – Harkortstraße - Hbf – Bismarckstraße - Carlsplatz – Rhein	<ul style="list-style-type: none"> • wichtige zentrale Route • Verknüpfung Uni und Uniklinik mit städt. Verwaltung, Oberbilk S, Oberbilk, Hbf mit Radstation • Weiterführung zu Altstadt / Carlstadt / bis zum Rhein • durch Anbindung an Hbf wichtige zentrale Querung, zugleich Anbindung der Arbeitsplätze vom Hauptbahnhof bis zur Altstadt
„10“ „Landtag“ / Apolloplatz – Worringer Platz – Derendorf	Jülicher Straße – Tussmannstraße – Schinkelstraße - Schirmer Straße - Worringer Straße - Karlstraße – Graf-Adolf-Straße - Apolloplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Wichtige Anbindung von Landtag / Ministerien an Hbf, Querungsrouten der südlichen Innenstadt, • nördlich dann Anbindung von Derendorf / Pempelfort an Hbf und Verteiler Wehrhahn sowie Worringer Platz + bei Führung über Tussmannstraße, Schinkelstraße, Schirmerstraße gute Anbindung der einwohnerstarken Wohngebiete mit mehreren Schulen und Alltagsverkehr, gute Sammelfunktion, ferner der HSD (Fachhochschule),

Welche Standards sollen die Velorouten haben?

Velorouten sollen Radverkehr bündeln und beschleunigen, sollen auch für Pedelecs, Fahrräder mit Anhängern und Lastenräder geeignet sein. Entsprechend der Verkehrsbelastung sollen sie ausreichend breit sein, auch zum gegenseitigen Überholen. Sie sollen nicht nur für viel-fahrende Pendler*innen und „mutige überzeugte“ Radfahrende taugen, sondern sollen auch für eher unsichere und nicht so Geübte geeignet sein.

Um Velorouten- Standard zu erreichen müssen daher mindestens die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA IR III) und andere einschlägige Regelwerke konsequent angewandt werden. Über die Regelmaße hinausgehende Breiten sind anzustreben. Die Kombination von Mindestmaßen oder der Einsatz von Minimallösungen wie schmalen Schutzstreifen an hochbelasteten Straßen entsprechen nicht den Planungsstandards der ERA.

Der ADFC fordert daher, folgende Standards auf mindestens 70% der Strecken umzusetzen:

- direkte und logische Streckenführung, Beschränkung von Umwegen und Zeitverzögerungen auf ein Minimum
- intuitiv erkennbare Routen mit durchgängiger Wegweisung
- Trassierung für eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 – 20 km/h, d.h. für gefahrene Geschwindigkeiten von 20 – 25 km/h
- keine engen Kurven (Kurvenradien ≥ 9 m für 20 km/h), keine Engstellen und Hindernisse, keine angrenzenden Glascontainer o.ä.
- durchgängig vom Auto- und Fußverkehr getrennt – baulich oder durch breite Abstandsflächen; keine gemeinsamen Geh- und Radwege
- angesichts zunehmenden Radverkehrs, Lastenrädern, Fahrrädern mit Anhängern und vermehrt höherer Geschwindigkeiten:
 - Radfahrstreifen $\geq 1,85$ m plus der lt. ERA geforderten Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Autos

- bauliche Einrichtungsradwege mit 2m Regelmaß, deutlich vom Fußverkehr getrennt
- (einseitige) Zweirichtungsradwege mindestens 3,00 m breit
- Fahrradstraßen $\geq 4,60$ m
- sichere Kreuzungen (individuell zu planen) mit ausreichenden Aufstellflächen, gute Sichtbeziehung an Knotenpunkten
- Radwege an Einmündungen auf-pflastern oder kanten-frei führen
- den Radwege querenden Fußgängerverkehr (z.B. an Haltestellen) über Querungshilfen, z.B. Zebrastreifen, führen
- Oberflächen mit konstant hoher – glatter und rutschfester - Belagqualität (maschinengefertigter Asphalt)
- bei Führung im Straßenraum durchgängig grüne Einfärbung des Oberflächenbelags auf gesamter Länge und Breite, an besonderen Gefahrenpunkten rote Einfärbung (Modell Berlin)
- durch Vorfahrtsregelungen und Ampelschaltungen zügiges Vorankommen ermöglichen; wenn möglich LSA mit Grüner Welle, getaktet auf 17 - 20 km/h; ohne Stopp über Verkehrsinseln
- durchgängig beleuchtet
- sehr große und sich häufig wiederholende Piktogramme, wo nötig Richtungspfeile
- guter Unterhaltungszustand, freigehalten von Verschmutzungen und Ablagerungen
- hohe Priorität beim Winterdienst.

Ungefähr 70% der Gesamtstrecke sollen die Standards voll erfüllen.

Die alternativlos verbleibenden Strecken müssen zumindest soweit optimierbar sein, dass ein noch sicheres, zü- giges und komfortables Fahrradfahren auf ihnen ermöglicht wird.

Wo irgend möglich sollen Fahrradstraßen eingerichtet werden, etwa in der Kirchfeldstraße, der Liesegang- und Kreuz-, Tussmann- und Schirmerstraße, in der Gutenberg- und Limburgstr., auf dem Siedlerweg und Zamenhof- weg (nicht abschließend). Die Erfahrungen anderer Städte mit der Anlage von Fahrradstraßen sollten einfließen, etwa aus dem bundesgeförderten Pilotprojekt der Fahrradstraßenachsen in Essen.

(Anmerken wollen wir, dass eine Reihe weiterer Straßen im Radhauptnetz zu Fahrradstraßen oder Fahrradzonen gestaltet werden müssen, etwa in den im Radhauptnetz stiefmütterlich behandelten Stadtteilen Flingern und Benrath.)

Abschließende Bemerkung

Dem ADFC Düsseldorf ist bewusst, dass er Rat und Verwaltung einen ehrgeizigen Plan vorschlägt, vor allem weil wir das Stadtzentrum nicht ausgeklammert haben. Aber nur dann bekommen die Routen „eine maßgebliche Bedeutung im Radhauptnetz“. Dabei basiert der überwiegende Teil auf Radhauptnetz-Strecken, die bis 2025 realisiert werden sollen, hier allerdings als Velorouten in teilweise höherem Standard. Anzumerken ist, dass bei der Konzipierung des Radhauptnetzes einige dieser „höheren“ Standards bereits als „Regelstandards“ des Radhauptnetzes benannt, aber kaum jemals umgesetzt wurden.

Wir sind überzeugt, dass es bei klaren Vorgaben von Stadtspitze und Politik und mit der beschriebenen Umstrukturierung der Verwaltung machbar ist. Entscheidend bleibt die politische Vorgabe: „Um Radwege schneller bauen zu können, wollen wir uns auf komplette Radachsen und nicht mehr auf einzelne kurze Abschnitte konzentrieren.“(CDU – GRÜNE)

Geschwindigkeit und Qualität, mit der ein neuer Radweg entlang der Witzelstraße geschaffen wurde, zeigen was in Düsseldorf machbar ist. Zu beweisen bleibt, dass nicht nur Maßnahmen zur Verbesserung des Autoverkehrs gut und schnell umgesetzt werden. Die Velorouten können zum Leuchtturm werden bei der Entwicklung einer wirklich fahrradfreundlichen Landeshauptstadt Düsseldorf.