



öffentlich nicht öffentlich

Informationsvorlage

Betrifft:

Bericht zum aktuellen Stand der Fahrradförderung und Ausblick auf geplante Maßnahmen und mögliche Strategien zur Beschleunigung des Ausbaus der Fahrradinfrastruktur

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordnete Cornelia Zuschke

Beratungsfolge:

Gremium

Ordnungs- und
Verkehrsausschuss

Sitzungsdatum

17.02.2021

Beratungsqualität

Kenntnisnahme

Sachdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss wird regelmäßig über den aktuellen Stand der Fahrradförderung informiert. Der letzte Bericht erfolgte in der Sitzung im November 2019 (Vorlage OVA/063/2019).

Einleitung:

Fahrradförderung ist ein maßgeblicher Teil eines klima- und umweltfreundlichen Wandels der Mobilität. Sie wird in der Öffentlichkeit häufig in Kilometern gebauter Radwege gemessen und beurteilt. Die Schaffung eines sicheren und gerne genutzten Radverkehrsnetzes ist unbestritten ein maßgebender Baustein, um die Menschen von den Vorteilen des Radfahrens zu überzeugen. Der vorliegende Bericht befasst sich deshalb mit der Darstellung eines Teils des auf diesem Gebiet Erreichten und neuen Strategien für eine beschleunigte Umsetzung in der Zukunft.

Insgesamt ist Fahrradförderung ein Zusammenspiel unterschiedlichster Bausteine, deren Bedeutung in manchen Fällen nicht nur offensichtlich wahrnehmbar und in Metern oder Kilometern messbar ist. Hier bedarf es Gesamtbetrachtungen, die aber nur in der Summe zum Erfolg führen. Einige Bausteine sind nachfolgend beschrieben.

I. Infrastruktur

Die Infrastruktur setzt sich zusammen aus dem Bau neuer Radwege auf der Basis von Netzplanungen, der Unterhaltung vorhandener Radwege, dem Bau von Fahrradabstellanlagen und einer auf den Fahrradverkehr ausgerichteten Wegweisung.

Die Grundlage der aktuellen Aktivitäten beim Bau von Radverkehrsanlagen ist das nachfolgend beschriebene Radhauptnetz ergänzend zu den vorhandenen Bezirksnetzen und weiteren Einzelmaßnahmen.

I.I Radhauptnetz- aktuelle Umsetzung:

Entstehung/Aufgabenstellung:

Am 24.09.2014 (Vorlage 66/59/2014) hat der Ordnungs- und Verkehrsausschuss die Verwaltung mit der Konkretisierung und Umsetzung des Radhauptnetzes beauftragt. Während die Bezirksnetze vorrangig das Ziel der kleinräumigen Vernetzung auf Nebenstraßen verfolgten, ist es Ziel des Radhauptnetzes, die möglichst direkte und schnelle Verbindung der Stadtteile über die Hauptverkehrsstraßen zu ermöglichen. Die Strecken des Radhauptnetzes sollten intuitiv erlebbar und auffindbar sein. Sie berücksichtigen die Nachfrage nach mehr zügig zu befahrenen Verbindungen für Alltagsradler und die Entwicklung der elektrounterstützten Fahrräder (Pedelecs), mit denen deutlich längere Strecken zurückgelegt werden können. Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen des Radhauptnetzes sind in starkem Maße aber auch Eingriffe in die Flächenaufteilung des öffentlichen Straßenraumes verbunden, insbesondere durch Umwandlung von Spuren für den Kfz-Verkehr in Fahrradwege.

Planung der Umsetzung:

Das stadtweite Radhauptnetz umfasst insgesamt eine Strecke von ca. 300km und eine Vielzahl notwendiger Maßnahmen. Um möglichst schnell für möglichst viele Menschen eine spürbare Verbesserung des Radverkehrsangebotes zu schaffen wurde eine erste Baustufe konzipiert die bereits eine grobe Vernetzung der ganzen Stadt erreicht. Die Strecken dieses Stufe 1-Netzes (s. Anlage 1) bestehen aus Straßen mit und ohne Radwege. Die Qualität der vorhandenen Radwege ist sehr unterschiedlich. Der Schwerpunkt des ersten Umsetzungspaketes wurde auf die Abschnitte des Netzes gelegt, wo Radwege ganz fehlen und umsetzbare Planungsideen bestanden.

Beschlüsse:

Die baulichen Einzelmaßnahmen der Fahrradförderung werden entsprechend der Zuständigkeitsordnung der Landeshauptstadt Düsseldorf den politischen Gremien vorgestellt.

Nach Beratungen der Bezirksvertretungen und des Ordnungs- und Verkehrsausschusses hat der Rat der Stadt Düsseldorf am 13.12.2018 den Sammelbedarfsbeschluss (Vorlage 66/86/2018) für die zur Planung anstehenden Maßnahmen aus dem Radhauptnetz gefasst.

Der Sammelbedarfsbeschluss umfasst 17 Maßnahmen und beinhaltet ergänzend nachrichtlich eine Liste von weiteren 20 Maßnahmen, für die aus Kostengründen formell kein Bedarfsbeschluss erforderlich ist oder dieser Beschluss schon vorliegt.

Umsetzung 1:

In der Anlage 3 sind die 28 Maßnahmen tabellarisch aufgelistet, die weitgehend fertiggestellt sind. Der Übersichtsplan Anlage 4 stellt dies auf dem Stadtplan bildlich dar.

In der Anlage 2 sind die 28 Maßnahmen tabellarisch aufgeführt, die in 2021 umgesetzt oder fertig geplant werden sollen.

Die Maßnahmen des Sammelbedarfsbeschlusses und der ergänzenden Liste sind damit weitgehend abgeschlossen. Der Übersichtsplan Anlage 5 stellt dies auf dem Stadtplan bildlich dar.

II. Wichtige Elemente der Fahrradförderung neben dem Radhauptnetz:

II.1 Bezirksnetze

Am 27.11.2003 hat der Ordnungs- und Verkehrsausschuss ein Zielkonzept zur Förderung des Radverkehrs beschlossen. Das Konzept beinhaltete ein Radbezirksnetz, das aus Einzelnetzplanungen für alle 10 Stadtbezirke

zusammengesetzt war. Ziel war ein stadtweites Netz. Die vorrangigen Elemente waren vorhandene Radwege und Strecken über Nebenstraßen, Öffnung von Einbahnstraßen und dem Schluss von Netzlücken. Die stadtweiten Bezirksnetze sind umgesetzt und in Funktion. Die Strecken der Bezirksnetze sind meist ruhig und angenehm zu fahren, aber häufig nicht die bekannte Verbindung zweier Punkte. Deshalb gibt es den sehr beliebten Fahrradnetzplan, der alle Verbindungen aufzeigt.

II.2 Mängelbeseitigung/Einzelmaßnahmen:

Neben den umfänglichen Umgestaltungen im Rahmen des Radhauptnetzes werden regelmäßig kleinere punktuelle Einzelmaßnahmen realisiert, die helfen den Alltag des Fahrradnutzers attraktiver und sicherer zu gestalten. Viele dieser Maßnahmen aus unterschiedlichen Kategorien (Grünschnitt, Verschmutzung, Falschparker, Oberflächenschäden, Planungsmängel etc.) und mit unterschiedlichen Akteuren aus der Verwaltung werden auf der Grundlage der Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern in die Wege geleitet. Beispiele: Notwendiger Grünschnitt wird an das Gartenbauamt oder die Straßenunterhaltung weitergeleitet, Radwegverschmutzung und Glas neben Containern über das Umweltamt an die Awista, Falschparker an das Ordnungsamt, mangelhafte Baustellenführung an die Genehmigungsstelle für Baustellen, Meldungen zu Schildern an die Anordnungsbehörde. Mängel zu Meldungen von Straßenschäden, Bordsteinabsenkungen u.ä. werden differenziert verarbeitet. Mängel, die zu Gefährdungen führen werden i.d.R. sofort beseitigt, aufwändigere Mängelbeseitigungen werden gesammelt und entsprechend der vorhandenen Ressourcen abgearbeitet. Eine Meldung kann über u. a. die Webseite der Stadt Düsseldorf, „Radwegemeldung“ erfolgen.

II.3 Fachgruppe Radverkehr / Bürgerdialog:

Als Basis für eine effiziente Umsetzung der zahlreichen Einzelmaßnahmen des Hauptnetzes und zur Vorbereitung der Klärung allgemeiner Fragen der Fahrradförderung wurde die Fachgruppe Radverkehr gebildet.

Mitglieder der Fachgruppe sind Vertreterinnen und Vertreter der Ratsfraktionen, der Fachverwaltung, des ADFC und des VCD. Die Fachgruppe wird von einem Büro organisatorisch unterstützt.

In der Fachgruppe wurde eine erste Umsetzungsstufe des Netzes definiert. Die notwendigen Maßnahmen aus dieser ersten Stufe werden konkret bearbeitet.

Einmal pro Jahr wird der aktuelle Stand der Umsetzung mit allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern auf der Veranstaltung „Bürgerdialog Radhauptnetz“ diskutiert. Der im Herbst 2020 geplante Bürgerdialog wird wegen der Corona-Pandemie auf Frühjahr 2021 verschoben.

Auflistung der seit dem letzten Sachstandsbericht zur Fahrradförderung in der Fachgruppe besprochenen Themen:

25. Sitzung (04.12.2019)

- Falschparker (Vortrag des Ordnungsamtes)
- Querschnitte Witzelstraße
- Querung Corneliusstraße/Kirchfeldstraße
- Ludwig-Hammers-Platz
- Sachstand Einrichtung von Fahrradstraßen
- Sachstand Radschnellwege
- Sachstand Oberkasseler Brücke
- Bürgerdialog
- Zukunft der Fachgruppe

26. Sitzung (04.02.2020)

- Übersicht über die in der Fachgruppe behandelten Maßnahmen
- Punktewegweisung
- Radverkehrsführung Kö-Bogen
- Gubener Straße
- Himmelgeister Straße / Auf'm Hennekamp

- RSW-Südverlängerung Toulouser Allee
 - Neuvorstellung Oeder- Allee / Hofgartenrampe
 - Fahrradstraßen Limburger / Gutenbergstraße
 - Düssel-/ Neusser Straße
 - Ludwig-Hammers-Platz / Merowinger Straße
 - Achenbachstraße/Humboldtstraße
 - Brücke Medienhafen
 - Theodor-Heuss-Brücke
 - Behelfsbrücke Kennedydamm
 - Radfahrstreifen Hildener Straße / B 228
27. Sitzung (11.03.2020)
- Presseberichterstattung zur Fachgruppe
 - Radschnellweg Süd - Neue und alte Varianten (Volmerswerth/Flehe, Universität, Benrath)
28. Sitzung (06.05.2020)
- Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Neuss – Düsseldorf – Langenfeld – Monheim
- Ortsbesichtigung (16.06.2020)
- Schadowstraße / Berliner Allee
 - Berliner Allee / Platz der Deutschen Einheit
 - Schadowstraße, Straßenbahnquerung
 - Jan-Wellem-Platz / Joachim-Erwin-Platz
 - Straßenbahnquerung südl. Dreischeidenhaus
 - Brücke Innere Nördliche Düssel
 - Theatermuseum, Jägerhofstraße
 - Hofgarten, Reitallee
 - Freiligrathstraße / Inselstraße
29. Sitzung (29.09.2020)
- Düssel-/ Neusser Straße
 - Oberkasseler Brücke
 - Kölner Straße / Pempelforter Straße
 - Hildener Straße (Straßenumbau mit Radweg)
 - Radweg Südring / Aderkirchweg

II.4 Umweltspuren mit Radnutzung:

Im Rahmen der notwendigen und vorbeugenden Maßnahmen zum Klimaschutz wurden an mehreren Stellen in Düsseldorf versuchsweise Umweltspuren eingerichtet. Die Einrichtung, Begleitung und Evaluation erfolgt unabhängig von der Radverkehrsplanung. Da die Umweltspuren für den Radverkehr freigegeben sind dienen sie – neben anderen Funktionen- auch als Netzelemente für den Fahrradverkehr.

II.5 Temporäre oder Pop-Up-Radweg:

Auf der Basis der erhöhten Fahrradnutzung in der Corona-Pandemie (problematische ÖPNV-Nutzung, Probleme Sicherheitsabstände auf vorhandenen Radwegen zu halten) wurde z.B. ein sogenannter Pop-up-Radweg an der Cecilienallee und der Rotterdamer Straße provisorisch markiert. Die Maßnahme wurde evaluiert. Erste Ergebnisse wurden berichtet. Das vollständige Ergebnis setzt sich zusammen aus einer von der Verwaltung beauftragten Erhebung und einer vergleichenden Betrachtung im Rahmen einer Masterarbeit. Die Ergebnisse werden voraussichtlich Anfang 2021 vorliegen und dann dem OVA vorgestellt.

II.6 Perspektivische Maßnahmen

Die Erfahrung zeigt, dass sich das Handlungsrepertoire zur Schaffung einer attraktiven Infrastruktur für den Radverkehr weiterentwickelt. Mit wachsender Bedeutung des Radverkehrs erweitern sich die Möglichkeiten und die Zahl der

Menschen mit innovativen Ideen und Konzepten. Absehbar ist die verstärkte Umsetzung von Fahrradstraßen und Radschnellwegen. Auch Bauwerke wie Unter- oder Überführungen für Radwege müssen bedacht werden, um barrierefreien Radverkehr zu ermöglichen.

Von den Nachbarn in den Niederlanden und Dänemark können wir viel lernen. Mit Kopenhagen und Den Haag hat es jeweils einen intensiven Austausch gegeben. Der ehemalige Chefplaner aus Kopenhagen war in Düsseldorf zu Gast und hat in intensiven Beratungen mit der Fachverwaltung und interessierten Gruppen wichtige Anregungen für Düsseldorf gegeben. Höhepunkt seiner Tätigkeit war ein internationaler Kongress in Düsseldorf mit einem umfangreichen Fachvortrag.

II.7 Radschnellwege:

Die Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Düsseldorf Süd (mit Anschlüssen Neuss, Monheim und Langenfeld) ist abgeschlossen.

Die Stadt Monheim ist aus der Gruppe der Antragsteller des Radschnellweges ausgetreten. Sie verfolgt die inhaltlichen Ziele weiter, allerdings in eigener Verantwortung im Rahmen eigener Projekte.

Ein wichtiger Partner der weiteren Umsetzung ist Straßen NRW. Straßen NRW prüft die Anteile der anbaufreien Streckenabschnitte. Für die Planung, Umsetzung und Finanzierung dieser Abschnitte ist Straßen NRW eigenverantwortlich zuständig.

Die restlichen Abschnitte planen und bauen die beteiligten Kommunen mit Zuwendungen des Landes NRW.

Aktuell läuft die von Straßen NRW beauftragte Umweltverträglichkeitsprüfung. Parallel dazu bereitet Straßen NRW das vereinfachte Linienbestimmungsverfahren vor, um die Trasse des Radschnellweges Süd abzustimmen und festzustellen. Die frühe Bürgerbeteiligung zum Linienbestimmungsverfahren wurde von Straßen NRW Ende November 2020 durchgeführt.

Auf der Grundlage des Ergebnisses wird die Verwaltung dem Fachausschuss die Trasse zur Beschlussfassung vorlegen. Hiermit kann die Linie offiziell vom Ministerium bestimmt werden und die Zuwendungsanträge für die Planungskosten und die europaweite Ausschreibung der Planung vorbereitet werden. In dieser Phase wird auch geprüft, ob die Strecke in Abschnitte unterteilt wird, um effektiver umsetzen zu können. Ein Zeitpunkt kann derzeit nicht verbindlich genannt werden, da die Stadt keinen Einfluss auf Termine und Ergebnisse der notwendigen Verfahren von Straßen NRW hat.

Im Rahmen der Netzplanung sind weitere Trassen für Radschnellwege ermittelt worden. Sie dienen bisher nur als Platzhalter und als Hinweis falls in diesem Bereich Baumaßnahmen vorgesehen sind (im Bereich Gerresheim Glasmacherviertel z.B. wird die Trasse zum Anschluss von Erkrath abschnittsweise mitgeplant, im Bereich Flughafenbahnhof wird eine RSW-Trasse bei der geplanten Bebauung freigehalten, bei der Planung einer neuen Rheinbrücke für die Stadtbahn Richtung Meerbusch soll ein Radschnellweg mitgeplant werden, bei einer Erneuerung der Fleher Brücke wird die Düsseldorfer Planungsverwaltung den Bau einer Radschnellwegtrasse im Zuge der Brücke empfehlen).

II.8 Grüner Pfeil:

Auf Initiative mehrerer Städte (u.a. Düsseldorf) wurde der „Grüne Pfeil“ für den Radverkehr entwickelt. Über den Deutschen Städtetag wurde ein Versuch initiiert, der von der Bundesanstalt für Straßenwesen in mehreren Städten durchgeführt wurde. Aus den Ergebnissen des Versuchs sollen die in die Verwaltungsvorschrift zur StVO einfließenden Kriterien für den Einsatz des Grünpfeils festgelegt werden. Die StVO-Novelle, die die Einführung eines neuen Verkehrsschildes „Grüner Pfeil für Radverkehr“ beinhaltet, ist am 28.04.2020 in Kraft getreten. Die im Städtetag vertretenen Großstädte haben sich darauf verständigt, dass vor einer vermehrten Anwendung des Grünpfeils das Inkrafttreten der Verwaltungsvorschrift zur StVO abgewartet werden sollte. Dieser Pfeil wird mit Einführung ein hilfreiches

Planungselement und ein neuer Baustein sein, der an einzelnen Stellen hilft, die Nutzung des Fahrrades attraktiver zu machen. Insbesondere von Bedeutung ist der Grüne Pfeil bei Berücksichtigung der modernen Sichtweise, dass Radverkehr Fahrverkehr ist und der Straße und nicht dem Gehweg zugeordnet werden sollte. Das führt dazu, dass Radverkehr häufiger an Ampeln halten muss, wo vorher freie Fahrt im Seitenraum möglich war (allerdings im Konflikt mit Fußverkehr). Der Grüne Pfeil bietet hier ein Instrument gerechte, attraktive Lösungen zu schaffen.

II.9 Fahrradbügel im öffentlichen Raum

Grundsätzlich werden im öffentlichen Straßenraum Bügel verwendet, die ein Anschließen des Rahmens erlauben.

Seit Sommer/Herbst 2018 werden in einer Sonderaktion Fahrradständer mit einfacher Befestigung im Untergrund installiert. Die Initiative "Fahrradstellplätze für Düsseldorf" wurde auch in den Jahren 2019/2020 weiter fortgeführt. Bis heute wurden ca. 1200 Fahrradbügel im gesamten Stadtgebiet aufgestellt, die Abstellmöglichkeiten für ca. 2400 Fahrräder bieten.

Die Kontrolle der neuen Standorte in 2019 und 2020 hat gezeigt, dass die Abstellanlagen gut angenommen werden und dass der Bedarf an vielen Standorten noch deutlich höher ist. Zur Berücksichtigung der stark zunehmenden Anzahl von Lastenrädern werden ab Frühjahr 2021 als erster Schritt an einzelnen, geeigneten Standorten Bügel für Lastenräder gekennzeichnet. Die weitergehende Berücksichtigung wird im Rahmen eines Konzeptes der übergeordneten Mobilitätsplanung konkretisiert. Das Angebot besteht aus vielfältigen Elementen und unterschiedlichen Funktionen. Überdacht, nicht überdacht, Einzelstandorte, Sammelgaragen, B+R-Anlagen, Wohnungsnahe Abstellmöglichkeiten, Abstellanlagen für Zielverkehr (Geschäfte, Büro, Betrieb, Schule), bewachtes Fahrradparken. Zu klären sind die Standortvarianten und deren Anforderungen und Konsequenzen (Gehwege, Parkflächen, Grünflächen etc) und die Varianten der möglichen Betriebskonzepte (Genehmigung von Privatgaragen, Vermietung von Einzelstellplätzen, Betrieb von Sammelgaragen und automatischen Fahrradtürmen etc)

II.10 Bike+ Ride-Anlagen:

Bike+Ride dient der Kombination von ÖPNV und Radverkehr und ist damit ein wichtiger Baustein einer umweltfreundlichen Mobilität für alle Entfernungen. In den letzten Jahren wurden -ergänzend zur Radstation am Hauptbahnhof und den zahlreich vorhandenen Fahrradbügeln an Haltestellen des ÖPNV- an S- Bahn- Haltepunkten Fahrradboxen aufgestellt.

Neben den Standorten Benrath (17), Eller-Süd (12), Flughafenfernbahnhof (40) und Hellerhof (10) wurden Anfang 2020 13 Fahrradboxen am S-Bahnhof Hamm in Betrieb genommen.

Überdachte Fahrradabstellanlagen am Standort Angermund-S sollen zu einem späteren Zeitpunkt in Abstimmung mit den RRX-Planungen realisiert werden.

Für die Umsetzung des automatisierten Fahrradparkturms mit 120 Plätzen am Standort Bahnhof Bilk hat der Rat der Stadt im November 2020 den Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss gefasst.

Stadtweit hat die Rheinbahn ein Konzept für B+R-Anlagen entwickelt, das an über 80 Standorten bedarfsgerecht Fahrradbügel und Sammelgaragen vorsieht.

Die konkreten Planungen für die ersten 10 Anlagen wurden von der Rheinbahn aufgenommen. Diese Fahrradsammelanlagen sollen bis spätestens Ende 2022 in Betrieb genommen werden.

II.11 Stellplatzsatzung/Fahrradhäuschen:

Sichere und leicht zugängliche Abstellanlagen für das Fahrrad sind wichtige Voraussetzungen für eine häufige Fahrradnutzung.

Bei Neubauten muss die Herstellung von Fahrradabstellplätzen im Rahmen des Bauantrages (Stichwort Stellplatzsatzung) beachtet werden. In Altbaugebieten ist eine Nachrüstung oft problematisch. Dafür wurde das Düsseldorfer Fahrradhäuschen entwickelt. Es bietet sicheren Platz für bis zu 10 Fahrräder, alternativ auch Lasten- und Sonderfahräder und ist im Stadtgebiet einsetzbar. Es hat die Abmessungen eines PKW- Platzes. Darüber hinaus wurde ein niedrigeres Alternativmodell konzipiert, in das 5 normal große Fahrräder passen. Es ist für den Aufbau vor Erdgeschossfenstern unproblematischer in der Anwendung.

Bisher wurden leider nur 2 Düsseldorfer Fahrradhäuschen aufgestellt (Heresbachstraße, Scharnhorststraße), da es an Betreibern und Akzeptanz mangelt.

Ausblick Abstellanlagen:

Im Rahmen der 2. Stufe des Mobilitätsplan D werden im Themenfeld Radverkehr die Belange des Fahrradparkens prioritär behandelt. Das beauftragte Fachplanungsbüro wird gemeinsam mit der Stadtverwaltung und den beteiligten Akteuren im ersten Halbjahr 2021 ein Fahrradabstellkonzept erarbeiten. Darin sollen Quantität und Qualität der Anlagen sowie Betreiberfragen und Umsetzungskonzepte definiert werden.

II.12 Mieträder:

Die Fa. Nextbike stellt seit vielen Jahren Fahrräder zur Miete im Straßenraum in Düsseldorf bereit (derzeit ca. 650). In 2017 sind zusätzlich 1200 Räder mit Call a bike-Standard und Sponsoring der Fa. Ford (FordPass-Bike) im Straßenraum zur Verfügung gestellt worden (Sponsoring begrenzt bis 30.09.2020, weitere Kooperationen sind nicht bekannt). Mit rund 500 Pedelecs ist der e-Mobilitätsanbieter Lime seit September 2020 in Düsseldorf vertreten. Der Anbieter mobike, der zwischenzeitlich mit rund 600 Rädern in Düsseldorf vertreten war, hat diesen Sommer Insolvenz angemeldet und den Betrieb eingestellt. Grundsätzlich ist ein breites Angebot unterschiedlicher Leihräder ein gutes Hilfsmittel, das Mobilitätsangebot der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu verbessern.

Da sich zusätzlich durch den Verleih von E-Scootern und Elektrorollern im Stadtgebiet die Anforderungen und Auswirkungen im öffentlichen Straßenraum vervielfältigt haben, wurden zwischenzeitlich Sondernutzungserlaubnisse für die Bereitstellung von gewerblichen Verleihsystemen sowie die Neufassung der Sondernutzungssatzung erstellt, in denen der Umgang mit den Verleihangeboten beschrieben bzw. festgelegt wird.

(Die genannten Zahlen bereitgestellter Räder gelten in der Hauptsaison (01.03.bis 31.10.), in der Nebensaison (01.11. bis 28.02.) stehen i.d.R. weniger Räder zur Verfügung)

II.13 Wegweisung:

Düsseldorf ist eingebunden in die vom Land NRW initiierte landesweite Fahrradwegweisung mit einer weggewiesenen Streckenlänge von ca. 90 km. Im nächsten Schritt wurde in Düsseldorf ein ergänzendes, städtisches Netz konzipiert und teilweise bereits umgesetzt. (Gesamtlänge ca. 350 km).

Derzeit wird die im Umland vorrangig für touristische Zwecke entwickelte Ergänzung der Fahrradwegweisung durch ein Punktesystem für Düsseldorf geplant.

In diesem Rahmen ist es erforderlich das gesamte Netz zu prüfen, zu aktualisieren und noch nicht umgesetzte Abschnitte zu ergänzen.

Punktewegweisung:

Es wurde ein Ingenieurbüro beauftragt eine Punktewegweisung für Düsseldorf aufzustellen. Die Idee hinter dem Punktesystem in Düsseldorf ist ein stadtweites Netz von Routen mit Punkten anbieten zu können, mit dem man Düsseldorf kennenlernt. Hierfür bietet sich als Basis die erfolgreiche Tour D an. RADschlag hat deshalb das Gesamtnetz der Tour D vereinfacht, das Netz überlagert mit dem

vorhandenen Wegweisungsnetz und die Schnittpunkte aller Strecken definiert. Mit diesen Punkten lassen sich Touren planen und alle touristischen Ziele erreichen. Die konkrete Überprüfung der vorhandenen Wegweisung hat allerdings erhebliche Mängel aufgedeckt. Deshalb ist eine grundsätzliche Überarbeitung erforderlich, da die vollständige Bestandswegweisung die Grundlage des Punktesystems ist.

Da wegen Kapazitätsengpässen die Aufstellung und Montage der fehlenden Wegweiser problematisch ist, soll nunmehr der gesamte Arbeitsaufwand (Planung, Ausschreibung, Vergabe, Montage, Nachbereitung/Kontrolle) an Dritte vergeben werden.

Die zweite Stufe der Befahrung durch das Ingenieurbüro erfolgt in 2021.

Vorgesehen ist die Installation der fehlenden Schilder und der Punktewegweisung bezirksweise mit Baubeginn Anfang 2021.

II.14 Dauerzählstellen:

Die vorhandenen Dauerzählstellen im Stadtgebiet,

Bilker Allee (in Betrieb seit 01.12.2013), Christophstraße (01.12.2013), Elisabethstraße (15.09.2016), Fleher Brücke (01.12.2013), Friedrichstraße (15.09.2016), Kirchfeldstraße (01.12.2013), Koblenzer Straße (01.12.2013), Königsallee (01.08.2012), Lohauer Deich (01.12.2013), Mannesmannufer (01.12.2013), Oberkasseler Brücke Nebenanlagen (01.08.2012), Oberkasseler Brücke Radfahrstreifen (07.12.2015), Friedrichstraße (2016), Münchener Straße/Ickerswarder Straße (9/2018)

Insgesamt haben die 13 Dauerzählstellen in Düsseldorf von Anfang 2020 bis heute (Stand 20.10.2020) rund 6,1 Millionen Fahrräder registriert, rund 1,2 Millionen und damit mehr als 24 Prozent Radler mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Spitzenwerte im Vergleich:

- fahrradstärkster Tag: 21. Mai 2020 mit 34.230 Radfahrenden gegenüber 27. Juni 2019 mit 27.343 Radfahrenden
- fahrradstärkste Woche: ab 14. September 2020 mit 199.530 Radfahrenden gegenüber ab Juli 2019 mit 164.304 Radfahrenden
- fahrradstärkster Monat: Mai 2020 mit 745.809 Radfahrenden gegenüber Juli 2019 mit 647.959 Radfahrenden

Die Ergebnisse aller Dauerzählstellen sind auf der Homepage der Stadt Düsseldorf / RADschlag sowie bei opendata frei zugänglich und einsehbar. Interessierte Bürgerinnen und Bürger können selber verschiedene Auswertungsfunktionen für jede einzelne Zählstelle nutzen und selber Analysen oder Zusammenfassungen erstellen

III. Öffentlichkeitsarbeit:

Radschlag:

Mit dem neuen Corporate Design der Stadt wurde auch die Marke RADschlag neu positioniert. Ursprünglich gedacht für die gesamte Fahrradförderung konzentriert sich RADschlag, als Teil der Abteilung Straßen- und Verkehrsplanung im Amt für Verkehrsmanagement, nun wieder auf dessen Hauptaufgabe, die Planung von Radverkehrsanlagen.

Im Zuge des neuen Corporate Designs wurden der Fahrradnetzplan und die Touren D (11 Fahrradtouren) aktualisiert und überarbeitet. Auch das eigenständige Design der Website wurde entsprechend der neuen Gestaltungsrichtlinien angepasst.

Die RADschlag-App sowie Online-Navigation wurde aufgrund des umfangreichen Überarbeitungsbedarfs nicht neu aufgelegt und Ende September 2019 außer Funktion gesetzt. Für eine transparentere Kommunikation zur Fahrradförderung wurde die Struktur der Website überarbeitet und der Bereich Infrastruktur wesentlich

umfangreicher dargestellt. Zur Verdeutlichung der Vorgehensweise bei der Erstellung des Radhauptnetzes wurde ein Film auf die Internetseite der Stadt Düsseldorf (<https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt66/RADschlag/Home/Radhauptnetz/2019/Radhauptnetz2019.mp4>) gestellt. Er macht deutlich, dass die in der Örtlichkeit häufig als Einzelmaßnahme erscheinenden Bauaktivitäten einer übergeordneten Struktur folgen und im Ergebnis ein Netz ergeben.

Kommunikationsprojekte des Amtes für Verkehrsmanagement

Neben der Online-Kommunikation stellt RADschlag die geplanten Radverkehrsmaßnahmen auch auf verschiedenen Veranstaltungen vor.

Fahrradmesse

Ende März 2019 präsentierte sich RADschlag zum ersten Mal mit einem Stand auf der Fahrradmesse „Cycling World“. Unter dem Motto „Besser Radfahren in Düsseldorf“ informierte das Amt für Verkehrsmanagement die Besucher über die Radverkehrsmaßnahmen, sowie über attraktive Radrouten (Touren D) in Düsseldorf. 2021 wird man sich dort mit dem Schwerpunkt Fahrradtourismus (Touren D) erneut präsentieren. In 2020 ist die Messe wegen der Covid-19-Pandemie ausgefallen.

Ausstellung im Rathaus

Im Rathaus werden die Radverkehrsmaßnahmen einmal im Jahr im Rahmen einer Ausstellung vorgestellt. Darüber hinaus informierte die Ausstellung zu weiteren Themen und Projekten der Fahrradförderung in Düsseldorf, wie zum Beispiel die Initiative "Fahrradparkplätze für Düsseldorf". In diesem Jahr wurden außerdem die für den Radverkehr relevanten Neuerungen der STVO-Novelle vorgestellt.

Radaktionstag in der Stadtbücherei

Auf reges Publikumsinteresse ist der Fahrradaktionstag gestoßen, der am Dienstag, 10. März, in der Zentralbibliothek stattfand. Der Aktionstag wurde im Rahmen des neu eröffneten KAP1-Labors, in Kooperation mit dem Umweltamt und dem Amt für Verkehrsmanagement ausgerichtet. Das Amt für Verkehrsmanagement stellte mit einer kleinen Ausstellung die Radverkehrsprojekte 2020 in Düsseldorf vor.

Radaktivtag:

Einmal im Jahr verwandelt sich normalerweise die Düsseldorfer Rheinuferpromenade zu einer riesigen Eventfläche für Fahrradfahrer. Rund 20.000 Fans, Experten, Gelegenheitsradler und interessierte Passanten treffen sich beim Radaktivtag. Die Landeshauptstadt Düsseldorf präsentiert sich dort i. d. R. als Kooperationspartner mit einem großen Stand zur städtischen Fahrradförderung. In 2020 ist Radaktivtag wegen der Covid-19-Pandemie ausgefallen.

Bürgerdialog Radhauptnetz:

Der Bürgerdialog zum Radhauptnetz ist die jährliche Abschlussveranstaltung. Die Verwaltung berichtet bei dieser Bürgerinformationsveranstaltung über den Ausbau des Radhauptnetzes und gibt einen Ausblick auf das anstehende Jahr. Ergänzend zur Information gibt es Arbeitsgruppen, in denen die Elemente der Radwegplanung diskutiert werden. Der für 2020 vorgesehene Bürgerdialog wird wegen der Covid-19-Pandemie auf Frühjahr 2021 verschoben.

Autofreier Sonntag

Erstmalig fand 2019 ein autofreier Sonntag statt. RADschlag präsentierte dort, analog zum Radaktiv-Tag die Radverkehrsmaßnahmen und gab Informationen zum Radfahren in Düsseldorf. Der für 2020 geplante autofreie Sonntag ist wegen der Covid-19-Pandemie ausgefallen.

Sonstiges:

Neben diesen regelmäßigen Veranstaltungen ist das Promotion-Lastenrad bei unterschiedlichen Veranstaltungen zum Thema Sicherheit und Service zu Gast. Hier werden dann die aktuellen Netzpläne, Touren D und Promotionartikel wie Reflektorbänder und Sattelschoner verteilt. Aufgrund der Corona- Covid-19-Pandemie waren die Aktivitäten 2020 auch hier sehr eingeschränkt.

IV. Aktuelle Entwicklungen zu Grundlagen der Fahrradinfrastruktur

Die Planungsstandards für den Bau von Radverkehrsanlagen werden derzeit sehr grundsätzlich diskutiert. Sichtbare Basis ist u.a. eine Veröffentlichung des ADFC („So geht Verkehrswende“). Dahinter steht eine breite Diskussion zum Thema „subjektive Sicherheit“. Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger artikulieren ihr Unsicherheitsgefühl auf fahrbahnnahen Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen). Diese Anlagen sind aus Sicht der Unfallforschung wegen der guten gegenseitigen Sicht durchweg positiv beurteilt. Beim Ziel deutlich mehr Menschen für das Fahrrad zu begeistern, müssen die genannten Bedenken allerdings ernst genommen werden.

Es kommt dazu, dass Vorbilder wie Dänemark und die Niederlande beim Bau von Radwegen durchaus andere Standards anwenden als in Deutschland empfohlen und aus den USA Elemente wie „Protected Bike Lane“ in die Diskussion kommen.

Die Verwaltung verfolgt die Diskussion, berät sich auch mit niederländischen Kolleginnen und Kollegen und konkretisiert die Fragestellungen in den Beratungen der Fachgruppe und im Bürgerdialog. Dabei werden fertige Planungen, die zur Umsetzung anstehen (1-2 Jahre), nicht mehr in Frage gestellt, da die Fahrradförderung sonst blockiert würde. Die Diskussionsergebnisse sind aber maßgebend für die Weichenstellung bei der Auswahl der Planungsstandards zukünftiger Planungen.

Der Missbrauch von Radverkehrsanlagen durch Park-, Lade- und Lieferverkehr ist das von Bürgern am häufigsten genannte Problem. Erfolge der Fahrradförderung werden hier durch Fehlverhalten von Einzelnen relativiert und häufig negiert.

Für unsichere Radnutzer sind an einzelnen Stellen von Kfz blockierte Radfahrstreifen gefährlicher als keine Radverkehrsanlage.

Die konsequente Überwachung und abschreckende Bußgelder sind daher elementare Grundlage für eine konsequente Förderung sicherer Radwege. Das Thema ist bundesweit in der Diskussion. Anpassungen der StVO mit höheren Bußgelder für das Parken auf Radwegen sind bereits erfolgt.

Die Nutzung des Autos ist nach der aktuellen Modal Split Erhebung leicht rückläufig, der Radverkehrsanteil steigt stark an. Die durchgeführten Maßnahmen der Düsseldorfer Fahrradförderung sind also nachweisbar erfolgreich. Der Bestand an Kfz und deren Größe wächst aber weiter stetig an. Die weitere Förderung des Radverkehrs braucht Platz. Gleichzeitig wächst der Unmut der Autobesitzer über fehlenden Parkraum. Hier muss die Frage diskutiert werden, wer die Verantwortung für die Unterbringung privater Fahrzeuge trägt und welche Maßnahmen nötig und möglich sind um das Missverhältnis zwischen Platznachfrage und Angebot zu lösen.

Eine Möglichkeit sich der Fragestellung am praktischen Beispiel zu nähern und in die Diskussion zu bringen ist ein Programm „Sichere Einmündung“, das in einem ausgewählten Stadtteil, bevorzugt auf Schulwegen, umgesetzt wird. Inhalt des Programms ist der Bau vorgezogener Bordsteinkanten in Kreuzungen und Einmündungen zur Sicherung der Querung, kombiniert mit Fahrradabstellanlagen für private Räder, Lastenräder und Mieträder (Beispiel Paris). Die Maßnahme sichert baulich den häufig beim Parken nicht eingehaltenen Abstand zur Kreuzung. Neben den illegalen entfallen, je nach Kreuzung, auch legale Parkmöglichkeiten von PKW.

V. Ausblick auf mögliche Strategien zur Beschleunigung des Ausbaus der Fahrradinfrastruktur

Aus vielen Gesprächen mit Bürger*Innen wurde deutlich, dass neben der Kritik an Falschparkern auf und entlang von Radwegen sowie der als zu schleppend empfundenen Umsetzung von Radwegprojekten, insbesondere der Zusammenhang der Maßnahmen nicht deutlich genug wahrgenommen wird. Besonders problematisch sind hierbei Netzlücken, die dadurch entstehen, dass andere Maßnahmen in einem anderen Zusammenhang und Zeitraster an dieser Stelle geplant und umgesetzt werden müssen (z.B. große Straßenbaumaßnahmen wie Lastring/Werdener Straße, Stadtbahn-Haltestellen wie Aachener Straße, Stadtplanungen wie Konrad-Adenauer-Platz). Gefordert werden durchgängige, attraktive Radwege, die auf einer längeren Strecke ein angenehmes und störungsfreies Radfahren ermöglichen.

Um dieser Forderung und damit mehr Menschen von den Vorteilen des Fahrrades als alltagstaugliches Verkehrsmittel zu überzeugen, wurde die nachfolgend beschriebene Umsetzungsstrategie entwickelt.

Velorouten für eine konzentrierte Planung und den Bau mittels Vergabe:

Es wurden zusammenhängende Strecken identifiziert (nachfolgend Velorouten genannt), für die auch eine zusammenhängende Umsetzung realistisch erscheint und die eine maßgebliche Bedeutung im Radhauptnetz haben. Das vorgeschlagene Veloroutenpaket (siehe Anlage 6) besteht aus folgenden Elementen:

Achse 1, Ost West Achse:

Theodor-Heuss-Brücke bis Ernst-Poensgen-Allee/Fahneburgstraße
Uerdinger-, Johann-, Heinrich-Erhardt-Straße (im Sammelbedarfsbeschluss enthalten), ergänzt um Grashofstraße/ Mörsenbroicher Weg. Im Bereich Mörsenbroicher Ei sollte dabei der Bau einer Radfahrbrücke geprüft werden.

Achse 2, Nord Süd Route West:

Südring bis Arena und Freiligrathplatz, Völklinger Straße, Rheinufer, Rotterdamer Straße, Niederrheinstraße (Verlängerung bis Flughafenbrücke vorhanden)

Diese Strecke ergänzt den Radschnellweg Neuss/ Langenfeld im Süden und schließt an den geplanten Radweg entlang des Südrings zwischen Südbrücke und Völklinger Straße an (Zuwendungsmaßnahme Südring/ Brücke Aderkirchweg).

Diese Achse erschließt außerdem gut die Arena und ist damit Baustein zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung der Arena insbesondere auch im Hinblick auf die EM 2024. Das fertig geplante Joseph-Beuys-Ufer ist Teil der Strecke. Der Abzweig Reeser Straße/ Kaiserswerther Straße einschließlich Verkehrsführung Freiligrathplatz ergänzt die Strecke. Für die Achse 2 liegt bereits eine Machbarkeitsstudie vor.

Achse 3, Nord Süd Route Ost:

Glasmacherviertel Gerresheim bis Stadtgrenze Rath, Glasmacherviertel, Weg entlang der Bahnstrecke, Gutenbergstraße, Boskampweg, Rather Waldstadion, Reichswaldallee bis Stadtgrenze. Diese Strecke ist in weiten Teilen bereits gut befahrbar, muss aber zusammengefasst und punktuell aufgewertet werden. Als erste Maßnahmen sind Fahrradstraßen auf dieser Strecke geplant (s. auch Liste Anlage 2)

Achse 4, Nord Süd Route linksrheinisch:

Stadtgrenze Meerbusch bis Kniebrücke, Niederkasseler Deich ab Stadtgrenze, Kaiser-Friedrich-, Kaiser-Wilhelm-Ring, Anschlüsse Rheinbrücken

Diese Achse ist ein linksrheinischer Verteiler, der vorhandene Strecken ausbaut und einen spürbaren Zusammenhang mit Anschluss der Rheinbrücken vermittelt. Der Erneuerungsbedarf Niederkasseler Deich ist darin enthalten.

Mögliche Fragen zu den Achsen:

Um attraktive, durchgehende Achsen zu schaffen wurden auch Strecken ausgewählt, die bereits heute in großen Abschnitten gut mit dem Fahrrad zu befahren sind. Das kann zur Frage führen, ob nicht andere Strecken wichtiger sind.

Dem ist zu entgegen, dass die Lücken in zentralen Lagen leider häufig Probleme aufweisen, die nicht kurzfristig ausgeräumt werden können (z.B. Ludenberger Straße, Lastring, Hansaallee).

Die vorgeschlagenen Strecken beinhalten nach derzeitiger Sichtweise und Kenntnis gute Strecken mit lösbaren Problemen. Nach Fertigstellung bilden sie dann eine erkennbare Einheit.

In der Anlage 6 sind die beschriebenen Velorouten im Übersichtsplan dargestellt.

Auf der Grundlage und mit dieser inhaltlichen Konzeption erfordert die Beschleunigung der Umsetzung auch eine Neuorganisation der Bearbeitungsstruktur.

Das Konzept hierfür sieht vor, die beschriebenen Velorouten als ein Gesamtprojekt mit mehreren Bestandteilen der Fahrradförderung zu verstehen und die Planung und den Bau in einem Auftrag an eine interne oder externe Gesellschaft/Projektsteuerer zu vergeben, die/der das Projekt ganzheitlich betreut und steuert und sich auf diese Aufgabe fokussiert.

Dazu gehören, neben der Planung der einzelnen Konkretisierungsstufen, die regelmäßige Prüfung der Planungselemente (im Hinblick auf die jeweils aktuelle Diskussion s. Punkt IV), die Erstellung der erforderlichen Beschlussvorlagen für die politischen Gremien, die Vorbereitung der Vergabe, die Bauleitung und die konsequente Steuerung des Gesamtprojektes bis zum Bau und dessen Abrechnung.

Begleitet werden könnte die Arbeit der Büros und der Verwaltung von einer „Kleinen Kommission“, in der die notwendigen politischen Entscheidungen konkret vorbereitet werden.

Der finanzielle Aufwand des Maßnahmenpaketes wird im Rahmen der Vorplanung ermittelt und der anschließend zu veranlassenden Beauftragung und Mittelplanung zugrunde gelegt. Das geschilderte Verfahren erfordert eine intensive Vorbereitung und Abstimmung. Das Kostenvolumen für Planung, Projektentwicklung und Umsetzung wird in einer ersten Näherung auf rd. 40 Mio. Euro geschätzt. Die Umsetzung dieser Achsen soll in einem Zeitraum von 3-5 erfolgen.

Parallel zum beschriebenen Veloroutenkonzept sollen die weiteren Maßnahmen des Radhauptnetzes und konsequente Optimierungen im Bestand, wie beispielsweise Bordsteinabsenkungen, Deckensanierungen und Aufpflasterungen, mit höchster Priorität durch das Amt für Verkehrsmanagement weiter bearbeitet werden.

Verschiedene Möglichkeiten der Organisationsanpassung –von amtsinternen Umstrukturierungen im Sinne einer eigenen Abteilung oder einer Projektstruktur bis hin zur Beauftragung einer externen Gesellschaft, einer städtischen Tochter wie der IPM oder eines Projektsteuerers- werden derzeit entwickelt. Ziel ist auch hierbei eine deutliche Beschleunigung bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen mit einer entsprechenden Konstruktion im Amt und zu vergebenden Leitungen.

Die beschriebene Vorgehensweise ist neu und ein Versuch, der in vielen Details nicht auf praktische Erfahrungen zurückgreifen kann. Das Risiko beschränkt sich allerdings vorrangig darauf, dass die gewünschte Beschleunigung der Abwicklung ggf. nicht in der erwarteten Weise zum Tragen kommt. Bei einer grundsätzlichen Akzeptanz dieser Strategie könnte im nächsten Schritt der Kostenrahmen und die vertraglichen Inhalte - auch für die Projektentwicklung – detailliert und zunächst verwaltungsintern

abgestimmt werden. Aufgrund des finanziellen Volumens der Gesamtmaßnahme und der zusätzlich benötigten finanziellen Mittel zum Projektstart wird den politischen Gremien ein Beschluss mit Darstellung der finanziellen Konsequenzen der Planung vorgelegt.

Für einen zügigen Ausbau der Fahrradinfrastruktur sollte es also einen Zusammenschluss von personellem und fachlichem Knowhow geben.

Anlagen:

Anlage 1 - Übersicht Radhauptnetz/Stufe 1-Netz

Anlage 2 - Liste Planungen zur Umsetzung ab 2021

Anlage 3 - Liste Radhauptnetz-Maßnahmen 2020

Anlage 4 - Übersichtsplan Stufe 1-Netz mit Toleranzstrecken und bisher umgesetzten Maßnahmen

Anlage 5 - Übersichtsplan Stufe 1-Netz mit Toleranzstrecken und ab 2021 umgesetzten Maßnahmen

Anlage 6 - Übersicht Strecken Velorouten