

01/21/1

18. April 2005 Vg 99301

über Büro 07

Amt 66

Radverkehrsnetz Stadtbezirk 1; Einzelmaßnahmen**Vorlagen Nr. 171 58/2005**

Die Angelegenheit wurde in der Sitzung der Bezirksvertretung 1 am 15.04.2005 behandelt.

Die in der o.g. Vorlage genannten Einzelmaßnahmen der Tabelle 1 wurden einstimmig beschlossen. Dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss wurde eine vorlagegemäße Beschlussfassung der Planungen der Tabelle 2 einstimmig bzw. zur Nr. 1.30 mehrheitlich empfohlen.

Handwritten signature

Dezernat/Amt/Institut/Dienststelle

07/ 66/ 2.02

Amt für Verkehrsmanagement

Datum

30.03.05

Telefon-Nbst

94682

1. An die Bezirksverwaltungsstelle 17/1

Betrifft:

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes/Nr. der Drucksache

Radverkehrsnetz Bezirk 1; Einzelmaßnahmen

Als Anlage übersende ich Ihnen in der oben genannten Angelegenheit eine Vorlage in entsprechender Stückzahl für die nächste Sitzung der dortigen Bezirksvertretung.

Die Angelegenheit ist zu behandeln

in öffentlicher Sitzung. in nichtöffentlicher Sitzung.

Die Bezirksvertretung ist für die Entscheidung zuständig.

Die Bezirksvertretung ist zu hören.

↕ Frau/Herr

Geibhardt

Telefon-Nbst

94682

steht für eine Sachdarstellung in der Sitzung der Bezirksvertretung zur Verfügung.

Ich bitte, der Mitarbeiterin/dem Mitarbeiter rechtzeitig den Sitzungstermin und den Tagungsort mitzuteilen.

Die Bezirksvertretung ist zu informieren.

Ich bitte, den Sachverhalt vorzutragen.

Unterliegt die Angelegenheit der Beteiligung des Personalrates?

Ja ↕ Nein

Ergebnis des Beteiligungsverfahrens

Zustimmung

Ablehnung (Stellungnahme ist als Anlage beigefügt)

Verfahren ist noch nicht abgeschlossen (siehe Vorbehalt im Beschlusentwurf)

↕ Unterschrift der Fachdezernentin/des Fachdezernenten

gr. Leonhardt
ms/ly

2. Wv. 66/2.02

23/03 05
22/3
2113105

Ö -Vorlage Nr. 171 58 / 2005

Beschlussvorlage

Betrifft:

Radverkehrsnetz Bezirk 1; Einzelmaßnahmen

Beschlussdarstellung:

Die Bezirksvertretung 1 beschließt die Planung der nachfolgend genannten Einzelmaßnahmen in Tabelle 1 und stimmt den Planungen der Tabelle 2 (Beschlusszuständigkeit: OVA) zur Umsetzung der ersten Stufe des Radverkehrsnetzes im Stadtbezirk 1 zu.

Tabelle 1 (Beschluss BV1)

| Nr. | Straße | Abschnitt | Maßnahme | Plan Nr. |
|------|------------------------------|--------------------------------|--|-------------------------|
| 1.1 | Saarbrücker Straße | Ulmen-/bis Roßstraße | Öffnung der Einbahnstraße mit Beschilderung nach StVO, Markierung von Einfahrtshilfen an allen Kreuzungen | S 2721/102 |
| 1.2 | Goeben-/ Park-/ Gneisenaustr | Gneisenau-/ bis Nordstraße | Öffnung der Einbahnstraßen mit Beschilderung nach StVO, Markierung von Einfahrtshilfen an der Nord-/ und Gneisenaustraße | S 1762/101 |
| 1.3 | Annastraße | Jülicher-/ bis Moltkestraße | Öffnung der Einbahnstraße mit Beschilderung nach StVO, Markierung einer Einfahrtshilfe an der Moltkestraße | S 2410/114 (Moltkestr.) |
| 1.4 | Ludwig Wolker Straße | Prinz Georg-/ bis Moltkestraße | Öffnung der Einbahnstraße mit Beschilderung nach StVO, Markierung von Einfahrtshilfen an der Moltke-/ und Prinz-Georg Str. | S 2410/114 (Moltkestr.) |
| 1.6 | Bagelstraße | Prinz Georg-/ bis Franklinstr. | Markierung von Schutzstreifen in den Kreuzungsbereichen | S 1238/ 102 u.103 |
| 1.8 | Feldstraße | Jägerhof-/ bis Kapellstraße | Öffnung der Einbahnstraße mit Beschilderung nach StVO, Markierung von Einfahrtshilfen an allen Kreuzungen, Umgestaltung Anschluss Jägerhofstraße mit neuer LZA-Querung | S1627/103 und104 |
| 1.9 | Gartenstr. | Feld-/ bis Kaiserstraße | Öffnung der Einbahnstraße mit Beschilderung nach StVO und Hinweisbeschilderung Einmündung Taubenstraße | ohne |
| 1.10 | Liesegang-/Wagnerstr. | Einmündungsbereich | Abbiegehilfe, Netzverknüpfung | S 2277/104 |
| 1.12 | Steinstraße | Kreuzung Bismarckstr. | Netzverknüpfung | S 2875/106 |
| 1.14 | Bahnstraße | Graf-Adolf Str./Oststr. | Öffnung der Einbahnstraße mit Beschilderung nach StVO, markierte Einfahrtshilfen und Aufstellbereiche im Bereich Oststraße | S 1240/102 |
| 1.15 | Marktstraße | Mühlenstraße bis Flingerstr. | Öffnung der Einbahnstraße mit Beschilderung nach StVO | ohne |

| | | | | |
|------|------------|------------------------------|---|------------|
| 1.16 | Poststraße | Benrather-/ bis Haroldstraße | Öffnung der Einbahnstraße mit Beschilderung nach StVO, Maßnahmen Bereich Maxplatz | S 2594/105 |
|------|------------|------------------------------|---|------------|

Tabelle 2 (Zustimmung BV1, Beschluss OVA)

| Nr. | Straße | Abschnitt | Maßnahme | Plan Nr. |
|------|-----------------------------------|-------------------------------------|---|--------------------|
| 1.23 | Jülicher Straße | Eulerstr. bis Brücke | Radfahrstreifen/ Radweg | S 2067/104 u. 105 |
| 1.24 | Hombberger-Lützowstraße | Kreuzung bis Schwerinstraße | Netzschlussmaßnahmen, Furtmarkierung, Einbahnstraßenöffnung | S 2325/101 |
| 1.26 | Moltkestraße | Euler-/ bis Tußmannstraße | Radweg | S 2410/114 u. 115 |
| 1.27 | Kaiser-/Kapellstr. | Querung der Kaiserstraße | Punktuelle Maßnahmen | S 2881/105 |
| 1.28 | Adlerstraße | Pempelforter Straße bis Am Wehrhahn | Radfahrstreifen | S 1016/ 103 u. 104 |
| 1.29 | Am Wehrhahn | Radwegende Brücke bis Adlerstraße | Schutzstreifen | S 1162/109 |
| 1.30 | Prinz Georg Str. | Moltke-/ bis Bagelstr. | Rad-/Gehweg an der Düssel herrichten | S2597/ 113 und 114 |
| 1.31 | Pionier-/ Charlotten-/ Bahnstraße | Querung Graf-Adolf Straße | Netzverknüpfungsmaßnahme im Kreuzungsbereich, Öffnung der Einbahnstraße Charlottenstraße bis Stresemannstr. mit Beschilderung nach StVO | S 1781/109 |

Begründung:

In der Sitzung am 27.11.2003 hat der Ordnungs- und Verkehrsausschuss ein Ziel- und Handlungskonzept zur Förderung des Fahrradverkehrs beschlossen. Die im Handlungskonzept enthaltenen Einzelmaßnahmen basieren auf dem Radverkehrsnetzgutachten für den Bezirk 1 und der anschließenden Abstimmung in der Bezirksvertretung. Die Maßnahmen dienen der Schaffung eines Grundnetzes, das in der Anlage dargestellt ist. Die vorliegenden Planungen konkretisieren diese Grundsatzbeschlüsse. Ein Teil der Planungen betrifft Straßen mit überbezirklicher Bedeutung. Diese Planungen werden zur Beschlussfassung dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss vorgelegt (Tabelle 2). Die Bezirksvertretung erhält sie vorab zur Kenntnis und Zustimmung. Tabelle 1 enthält Maßnahmen, für deren Beschlüsse die Bezirksvertretung zuständig ist.

Erläuterung der Einzelmaßnahmen

(Nummer und Lage siehe Übersichtsplan und Tabelle)

1. Einzelmaßnahmen ohne überbezirkliche Bedeutung (Beschluss BV 1)**a. Einbahnstraßenöffnungen:**

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr stellt einen großen Anteil an den

notwendigen Einzelmaßnahmen dar. Dies ist naheliegend, da das Ziel war, ein möglichst geschlossenes Netz möglichst kurzfristig zu schaffen, und hierbei vorrangig Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen zu etablieren.

Für die Öffnung der Einbahnstraßen ist in einigen Fällen die Anbringung der Zusatzbeschilderung nach StVO ausreichend. Zur Verdeutlichung der Situation, aber auch zur Hervorhebung der Route, sind in vielen Fällen punktuelle bauliche Maßnahmen und Markierungen vorgesehen, die in den Plänen ersichtlich sind. Die Übersicht bietet die obige Tabelle.

In Düsseldorf sind bereits 135 Einbahnstraßen geöffnet. Die Erfahrungen sind positiv.

b. Andere Maßnahmen:

Bagelstraße (Nr.1.6 im Übersichtsplan):

Auf der Bagelstraße wird zwischen Arndtstraße und Franklinbrücke beidseitig ein Schutzstreifen für den Fahrradverkehr markiert. Im Kreuzungsbereich Derendorfer Straße sind aufgeweitete Aufstellflächen mit Vorbeifahrstreifen. Außerdem wird der Anschluss der Schirmerstraße ermöglicht. Der Einmündungsbereich Prinz Georg Straße ist bereits radfahrgerecht ausgebaut.

Im Kreuzungsbereich Moltke-/Bagel-/Tußmann-/Franklinstraße werden alle notwendigen Fahrbeziehungen so radfahrgerecht wie möglich hergestellt. Einschränkungen für die Leistungsfähigkeit des übrigen Verkehrs gibt es weder auf der Strecke noch in den Knotenpunkten.

Liesegangstraße (Nr.1.10 im Übersichtsplan):

Der Einbahnstraßenabschnitt Wagnerstraße zwischen Liesegangstraße und Parkhauszufahrt wird durch Beschilderung geöffnet und im Einmündungsbereich markiert. Auf der Liesegangstraße wird eine Linksabbiegemöglichkeit für Radverkehr durch Markierung und Einbau einer Insel geschaffen. Das ermöglicht und verdeutlicht die Routenführung, die im Übersichtsplan erkennbar ist.

Steinstraße (Nr.1.12 im Übersichtsplan):

Mit dieser punktuellen Maßnahme wird ein Netzschluss zwischen der Radachse Bismarck-/Steinstraße und der Kreuzstraße Richtung Norden geschaffen. Auf der Kreuzstraße wird hierzu ein aufgeweiteter Aufstellstreifen markiert. Richtung Bismarckstraße wird ein Stück Radweg gebaut und eine neue Furt über die Steinstraße angelegt.

Poststraße (Nr.1.16 im Übersichtsplan):

Der größte Teil der Poststraße ist unproblematisch für Fahrradverkehr in Gegenrichtung befahrbar. Problematisch ist der Abschnitt im Platzbereich Maxplatz/Orangeriestraße, da dort die Fahrbahn schmal ist und eine Kopfsteinpflasterdecke hat.

Es ist dort deshalb vorgesehen, für die Fahrtrichtung gegen die Einbahnstraße auf der Platzseite der Poststraße einen Radweg anzulegen, den Gehweg zu verschieben und den angrenzenden Grünstreifen geringfügig zu reduzieren. Am Südende des Platzbereiches wird der Radweg mit einer deutlichen Markierung auf die Fahrbahn geführt. Im Bereich Maxplatz wird der Radweg ab der Schulstraße auf der vorhandenen Fläche zwischen Fahrbahn und Pfostenreihe geführt.

2. Einzelmaßnahmen mit überbezirklicher Bedeutung (Beschluss OVA)

Jülicher Straße (Nr.1.23 im Übersichtsplan):

Mit diesem Radwegabschnitt wird die Verbindung von der Bahnbrücke Richtung Westen bis zur Eulerstraße geschaffen. Eine Weiterführung bis zur Münsterstraße wäre erstrebenswert.

Kurz- bis mittelfristige Lösungen werden hierfür aber nicht gesehen. Ein Netzschluss wird aber bereits mit dem vorliegenden Abschnitt geschaffen.

Die Planung sieht vor, die vorhandenen Radfahrstreifen auf der Brücke zu verlängern. In Teilabschnitten ist dazu ein Eingriff in den begrünten Mittelstreifen erforderlich. Die Leistungsfähigkeit der Straße kann dadurch unverändert aufrecht erhalten werden.

In Teilbereichen, wo ausreichend Platz im Seitenraum zu Verfügung steht, ist hierzu auch die Herstellung eines baulichen Radweges erforderlich. Der Straßenraum bleibt dort (LZA vor der Eulerstraße und in Gegenrichtung vor der Schlossstraße) dann unverändert. Eine Roteinfärbung des Radstreifens erfolgt nur in kritischen Einmündungsbereichen, um auf diese sicherheitsrelevanten Bereiche besonders aufmerksam zu machen.

Zur Kenntlichmachung und Sicherung der Achse über die Tußmann-/Yorckstraße ist im Kreuzungsbereich Jülicher Straße die Markierung aufgeweiteter Aufstellbereiche vorgesehen.

Homberger-Lützwowstraße (Nr.1.24 im Übersichtsplan):

Mit der vorliegenden Planung werden zum einen die fehlenden Radverkehrsverbindungen im Kreuzungsbereich Homberger-/Kaiserswertherstr./Kennedydamm geschaffen. Zum anderen wird die Lützwowstraße an diese Kreuzung angeschlossen. Durch die Öffnung der Einbahnstraße wird ein Netzschluss zur Achse über die Schwerinstraße und ein Anschluss zum angrenzenden

Wohngebiet geschaffen. Die Einfahrtsbereiche der Einbahnstraße werden durch punktuelle Bau- und Markierungsmaßnahmen gesichert. Die Querung der Ausfahrt Lützwowstraße/Kennedydamm wird durch eine Rotmarkierung gesichert.

Moltkestraße (Nr.1.26 im Übersichtsplan):

Die Moltkestraße ist die Verbindung von der Franklinbrücke Richtung Nordosten. Die Planung sieht durchgängig den Bau eines Radweges im vorhandenen Seitenraum vor. Die verbleibenden Gehwegbreiten sind i.d. Regel ausreichend breit. Es gibt einige punktuelle Engstellen, aber an keiner Stelle ist der Gehweg schmaler als 1,50m.

Im Teilabschnitt zwischen Liebigstraße und Eulerstraße ist grundsätzlich auch die kostengünstigere Markierung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn möglich. Mit der vorliegenden Planung wird nach Abwägung aber durchgehend der bauliche Radweg vorgeschlagen, weil das Freihalten von Fahrzeugen, die in zweiter Reihe parken oder Halten, sehr problematisch sein wird, und der Seitenraum die eher seltene Möglichkeit bietet, hier den Radweg anzulegen. Der Radweg ist vorgesehen mit einer Breite von 1,25m und einem Sicherheitsabstand zum Parkstreifen von 0,75m. Die einmündenden Straßen werden geeignet angeschlossen. Im Kreuzungsbereich Eulerstraße erfolgt auch ein radfahrgerechter Anschluss der Gneisenaustraße. Hier entfällt ein Parkstand.

Kaiser-/Kapellstraße (Nr.1.27 im Übersichtsplan):

Die Querung der Kaiserstraße ist problematisch. Im Radverkehrsbezirksnetz ist als optimale Verbindung die Rosenstraße dargestellt. Signaltechnisch ist eine Querung an dieser Stelle aber nur mit unakzeptablen Nachteilen für den Kfz- und den Straßenbahnverkehr möglich. Der langfristig angelegte Vorschlag in Höhe der Rosenstraße einen Straßentunnel unter der Kaiserstraße zu bauen, wurde von der Bezirksvertretung abgelehnt. Es wurden deshalb die anderen Quermöglichkeiten geprüft. Als Ergebnis wird die Maßnahme des vorliegenden Planes vorgeschlagen.

Die Querung in Höhe Arnold-/Kapellstraße wird bereits heute vom Radverkehr genutzt, weil dort radfahrgerechte Straßen anschließen. Die Planung sieht vor, die für eine regelgerechte Radfurt fehlende Breite der vorhandenen Mittelinsel durch Länge zu ersetzen. Eine durchgehende Querung ist wegen der damit verbundenen Nachteile auch an dieser Stelle nicht möglich.(s.o.) Der Radverkehr fährt auf die Insel und stellt sich dort schräg zwischen den Gleisen auf. Die bauliche Gestaltung und eine schräg angeordnete Absperrung weisen auf diese Aufstellung hin. Die Einmündungen der Arnold- und der Kapellstraße werden aufgepflastert. Diese Querverbindung schafft eine Verbindung zwischen den Nord-/Süd

Achsen Freiligrathstr. und Feldstraße, beide parallel zur Kaiserstraße. Mit diesem Netz wird zwar kein Ersatz, aber ein Angebot von Alternativen zur Straßenverbindung Kaiserstraße geschaffen. Dort werden derzeit keine Möglichkeiten gesehen, Anlagen für den Fahrradverkehr zu schaffen.

Adlerstraße (Nr.1.28 im Übersichtsplan):

Die Adlerstraße als Radachse beruht auf einem Vorschlag aus der Bezirksvertretung 1. Sie schafft die Verbindung zwischen der Wehrhahnbrücke und der Innenstadt und stellt eine Alternativroute über Am Wehrhahn dar. Dort ist kurz- bis mittelfristig eine Anlage von Radwegen nicht absehbar.

Die Planung sieht die durchgängige Anlage von Radfahrstreifen auf der überdimensionierten Fahrbahn vor. Es verbleibt eine 3-spurige Fahrbahn, die vor den Signalanlagen auf 4 Spuren aufgeweitet wird. Dadurch gibt es nahezu keinen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit. Im Anschlussbereich Vagedes-/Derendorfer Straße erfolgt ein radfahrgerechter Anschluss für alle Fahrrichtungen. Insbesondere wird die Straße Alt Pempelfort angebunden, über die der Anschluss an den Hofgarten, Richtung Innenstadt / Kö geschaffen wird.

Am Wehrhahn (Nr.1.29 im Übersichtsplan):

Die vorliegende Planung stellt in Verbindung mit der oben beschriebenen Maßnahme auf der Adlerstraße den Netzschluss zwischen dem langen, vorhandenen Radweg auf der Grafenberger Alle und der Innenstadt dar. Die Planung sieht vor, im Anschluss an den vorhandenen, baulichen Radweg im Bereich der Brücke einen Schutzstreifen auf die Fahrbahn zu markieren. Die zwei Geradeausfahrspuren werden auf das Gesamtmaß von mindestens 5,25m reduziert. Da die Zweispurigkeit prinzipiell erhalten bleibt, ändert sich nichts an der Leistungsfähigkeit der Straße.

Prinz Georg Str. (Nr.1.30 im Übersichtsplan):

Eine Planung sah vor auf der Prinz Georg Straße einen Radfahrstreifen pro Richtung auf der vorhandenen Fahrbahn zu markieren. Diese Planung fand keine Mehrheit in der Bezirksvertretung 1 und dem OVA.

Es wurde deshalb eine Alternativplanung entwickelt, die hier zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Demnach ist ein Ausbau des vorhandenen Radweges entlang der Düssel vorgesehen. Der Weg entlang der Düssel wird neu befestigt, die Parkmöglichkeiten werden an den rechten Fahrbahnrand verlegt.

Die Planung sieht eine nutzbare Breite des Radweges von mindestens 2,50m entsprechenden den Mindestwerten der StVO vor. Zwischen den Bäumen ist eine befestigte Breite von 3,0m geplant. Die Länge der Baumscheiben kann im Rahmen der Bauarbeiten den Bedürfnissen (Wurzeln) angepasst werden.

Die Parkmöglichkeiten auf dem westlichen Mittelstreifen werden komplett an den rechten Fahrbahnrand verlegt. Es verbleibt eine zweispurige Fahrbahn (heute bereits so markiert, da die Markierung den ursprünglich geplanten Radfahrstreifen berücksichtigt).

Zum Schutz der Baumwurzeln sind in Teilbereichen Wurzelbrücken notwendig. In einem kurzen Teilabschnitt muss in die Uferböschung eingegriffen werden.

Der Streifen zwischen dem Radweg und der Fahrbahn wird begrünt (mit befestigten Querungsmöglichkeiten) und durch Bügelgeländer gegen Falschparker gesichert.

Die Straßenquerungen in Höhe Benedikt-Schmittmann Straße und Parkstraße werden aufgepflastert, um die Sicherheit des Rad-/und Fußgängerverkehrs insbesondere bei abbiegenden Kfz zu verbessern.

Es ist eine Beschilderung als Gehweg, Radfahrer frei vorgesehen. Dies kommt den Wünschen der „schnellen“ Radfahrer entgegen, die dann weiter auf der Fahrbahn fahren dürfen (allerdings neben parkenden Fahrzeugen). Nachteil ist, dass auf diesem schmalen Weg dann auch Fußverkehr zugelassen ist, dem der Radverkehr sich unterordnen muss. Erfahrungsgemäß ändert sich der Fußverkehrsanteil durch die Art der Beschilderung allerdings kaum.

Parkraumbilanz zwischen Moltke- und Benedikt-Schmittmann Straße (nur stadteinwärts):Bestand:

Heute vorhandene Parkmöglichkeiten (abends ausgelastet) auf dem Mittelstreifen: 33

Parkmöglichkeiten im Längsparkstreifen auf der Hausseite: 9

Nachts darf am Fahrbahnrand geparkt werden. Dies wurde bei einer Zählung um 20:00Uhr von 12 Fahrzeugen genutzt.

Planung:

Parkmöglichkeiten im Längsparkstreifen. ca. 85

Pionier-/ Charlotten-/Bahnstraße - Querung Graf Adolf Straße**(Nr.1.31 im Übersichtsplan):**

Die Pionierstraße südlich der Graf-Adolf Straße ist bereits für den Fahrradverkehr geöffnet. Sie ist Teil des Radnetzes im Stadtbezirk 3. Richtung Norden schließen im Stadtbezirk 1 die Charlottenstraße und die Bahnstraße als Radachsen an. Mit der vorliegenden Planung wird eine Quermöglichkeit der Graf-Adolf Str., und damit ein Netzschluss geschaffen. Es sind Inseln auf beiden Seiten der Gleisanlage vorgesehen, die den Aufenthalt der querenden Fußgänger und Radfahrer sichern. Die Querung der Gleise wird durch Blinklichter gesichert. Um Gefährdungen weiter zu reduzieren, wird durch geeignete Absperrungen ein ungebremstes Queren des Gleisbereiches verhindert. Der Verkehr auf der Graf-Adolf Str. wird zweispurig an den Inseln vorbeigeführt. Durch die dafür notwendige Aufweitung entfallen ca. 4 Parkmöglichkeiten.

Beratungsfolge:

| Gremium | Sitzungsdatum | Ergebnis |
|---------------------------------|------------------|------------------|
| Bezirksvertretung 8 | -/- ¹ | -/- ² |
| Ordnungs- und Verkehrsausschuss | -/- ¹ | -/- ² |

1) Die Sitzung wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht geplant.

2) Das Beratungsergebnis wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht erfasst.

Alternative:

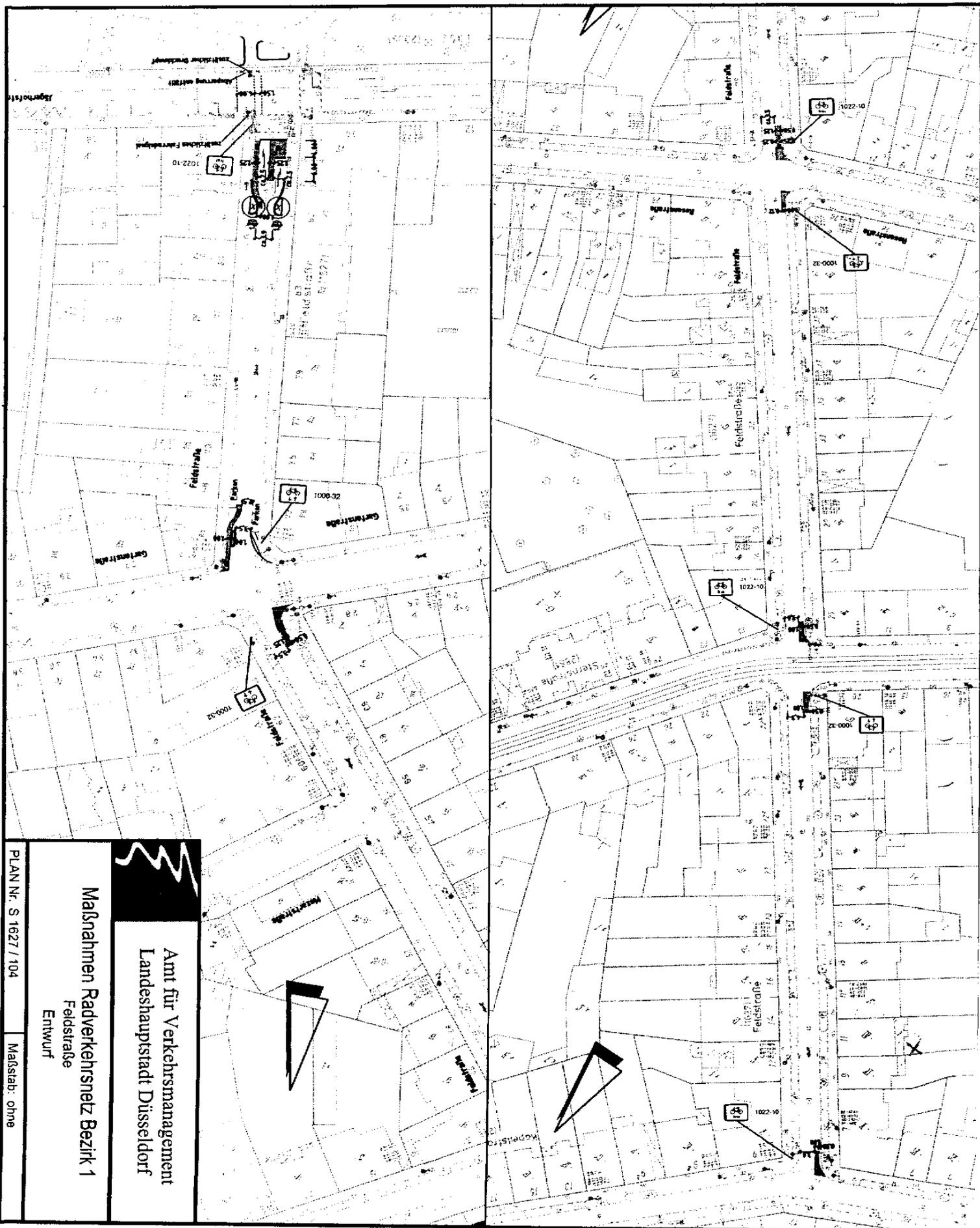
keine

Amt:

Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Leonhardt



Amt für Verkehrsmanagement
Landeshauptstadt Düsseldorf

Maßnahmen Radverkehrsnetz Bezirk 1

Feldstraße
Entwurf

PLAN Nr. S 1627 / 104

Maßstab: ohne