



pld – Pressedienst der
Landeshauptstadt Düsseldorf

Herausgegeben vom
Amt für Kommunikation
Rathaus - Marktplatz 2

Postfach 101120
40002 Düsseldorf

Telefon: +49. 211/ 89-93131
Fax: +49. 211/ 89-94179

presse@duesseldorf.de
www.duesseldorf.de/presse
www.facebook.com/duesseldorf
www.twitter.com/duesseldorf

Redaktionsteam:
bla - Manfred Blasczyk - 93132
bu - Michael Buch - 93134
fri - Michael Frisch - 93115
mun - Angela Munkert - 97018
pau - Volker Paulat - 93101
arz - Dieter Schwarz - 93138

Neues Konzept für ein Radhauptnetz vorgestellt

Der wachsenden Bedeutung des Fahrrades als Verkehrsmittel soll mit einer Anpassung der Infrastruktur begegnet werden

Das Fahrrad gewinnt gegenwärtig als Verkehrsmittel stetig an Bedeutung. Das gilt insbesondere für den alltäglichen Weg zur Arbeit, zur Schule, zur Uni oder zum Einkaufen. In Düsseldorf hat der Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr in den letzten Jahren deutlich zugelegt. Das zeigen die entsprechenden Zählungen, vor allem ist es aber im Straßenraum sichtbar. Vor diesem Hintergrund soll in der Landeshauptstadt nun die Fahrradförderung neu gestaltet werden. Die Stadtverwaltung hat daher, von zwei dafür besonders qualifizierten Ingenieurbüros, ein gesamtstädtisches Radhauptnetz entwickeln lassen. Ein Büro hat sich des Düsseldorfer Nordens angenommen, das andere des Stadtsüdens. Das Radhauptnetz soll im September dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss vorgestellt werden. Anschließend sind eine Detailabstimmung in den Bezirksvertretungen und die Beteiligung der Einwohner Düsseldorfs vorgesehen.

Das Radhauptnetz soll folgenden Anforderungen genügen:

- Das Radnetz muss sicher, leicht erkennbar und einprägsam sein.
- Es muss direkt sein und möglichst keine Umwege erfordern.
- Eine einfache Orientierung im Stadtgebiet muss möglich sein.
- Es sollte einen hohen Ausbaustandard aufweisen, der Geschwindigkeiten von 20 bis 25 Stundenkilometern ermöglicht. Dies auch vor dem Hintergrund einer weiteren Verbreitung von Pedelecs.
- Es soll deutliche Steigerungen der Radverkehrsmengen abwickeln können.



- 2 -

Um diese Ziele zu verfolgen, benutzt die Stadtverwaltung bekannte Elemente der Fahrradförderung, wie Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen und Radwege. Einen sehr großen Teil des Netzes kann man auf diese Weise lösen. Erste Beispiele dieser Elemente sind bereits im Rahmen von Bezirksnetzen umgesetzt worden (Adlerstraße, Kölner Straße, Bochumer Straße und Gruner Straße, in Planung sind Karlstraße und Worringer Straße). Es gibt aber auch Straßenabschnitte, wo das herkömmliche Instrumentarium nicht ausreicht. Für diese Gebiete müssen neue Bausteine entwickelt werden, um ein lückenloses Netz zu schaffen.

Diese neuen Bausteine basieren auf der Idee, Flächen mehrfach zu nutzen und Entwicklungen bei der Steigerung der Radverkehrsmengen zu ermöglichen. Ein Begriff ist hierbei die "shared bike lane", ein Baustein, der dem amerikanischen Planungsrepertoire entliehen ist. Dabei werden Flächen so markiert, dass allen Nutzern die Mehrfachbedeutung klar wird.

In den letzten Jahren wurde bereits viel unternommen, um den Trend hin zum Fahrrad zu unterstützen. Die Stadt Düsseldorf ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise und hat auf der Grundlage eines Zielkonzeptes zur Fahrradförderung viele Projekte aus unterschiedlichen Bereichen umgesetzt. Neben der Realisierung von rund 100 Einzelprojekten zur Bildung von Bezirksnetzen mit insgesamt etwa 650 Kilometer Streckenlänge gehört dazu: ein Wegweisungsnetz, Fahrradabstellanlagen, eine Radstation, der Radaktivtag, die Tour D, Fahrradnetzpläne, Fahrradnavigation sowie eine Meldeplattform für Bürger-Hinweise zum Radverkehr im Internet.

Mit den Bezirksnetzen ist bereits ein sinnvolles, gesamtstädtisches Netz geschaffen worden. In einigen kritischen Gebieten gibt es allerdings noch spürbare Netzlücken. Die Erfahrung zeigt außerdem, dass die in diesem Netz häufig vorhandenen Alternativrouten nicht von allen angenommen



- 3 -

werden und der Netzzusammenhang teilweise nicht intuitiv erfassbar ist. Die aktuelle Entwicklung zeigt darüber hinaus, dass vorhandene Radwege den gestiegenen Radverkehrsmengen nicht gewachsen sind.

Mit der Förderung des Fahrradverkehrs folgt die Landeshauptstadt nicht nur einem Trend. Die Stadt Düsseldorf möchte Vorreiterin sein und der Bedeutung des Fahrrades als integraler Bestandteil der Verkehrsplanung Rechnung tragen. Das Fahrrad schont die Umwelt und den persönlichen Geldbeutel, fördert die Gesundheit und braucht wenig Platz. Der entscheidende Vorteil ist aber, laut einer Befragung in der Stadt Kopenhagen (einer aktuellen Vorreiterin der Fahrradförderung): Radfahren ist der einfachste und schnellste Weg, sein Ziel zu erreichen.

Neben dem Zuwachs an Radverkehrsmengen hat sich über die technische Entwicklung – vor allem der Pedelecs – auch die typische Fahrradentfernung deutlich erhöht. Mit der Planung von Radschnellwegen wird es möglich, auch Berufspendler für das Fahrrad zu begeistern.

Die Anforderungen an Radverkehrsanlagen sind sehr unterschiedlich. Dem soll mit einem differenzierten Netzangebot Rechnung getragen werden. Das Radhauptnetz richtet sich vorrangig an Alltagsradler, die zügig auch größere Strecken fahren. Mit der Steigerung der Radverkehrsmengen werden diese Strecken zunehmend auch für Gelegenheitsradler interessant.

Das Bezirksnetz schafft die kleinräumliche Vernetzung und benutzt vorrangig Anliegerstraßen. Das Grünnetz bietet Verbindungen vorrangig in Grünanlagen und sehr ruhigen Anliegerstraßen. Bezirks- und Grünnetze bieten nicht immer den kürzesten Weg. Das Grünnetz ist teilweise unbeleuchtet und die soziale Kontrolle ist eingeschränkt. Insgesamt ist das Ziel, für nahezu jeden Anspruch ein Angebot zu schaffen, um die Verkehrsteilnehmer zu ermuntern, möglichst häufig das Fahrrad zu benutzen. (pau)