

DÜSSELDORF

Das ist der Plan für den Mega-Radweg

Zwölf Kilometer, Top-Qualität: Für die Radleitroute Ost-West sollen viele Straßen umgebaut werden. Jetzt beginnt die Detailplanung.



Stadtmitte: Der Abschnitt der Straße Am Wehrhahn vor dem geschlossenen Kaufhof könnte eine Fahrradstraße werden. FOTO: ARL (8)

VON ARNE LIEB

DÜSSELDORF | Düsseldorfs ambitioniertestes Projekt für den Radverkehr geht aller Voraussicht nach in die Detailplanung. Nachdem der Ordnungs- und Verkehrsausschuss grünes Licht gegeben hat, können das Verkehrsdezernat und die Stadttochter IPM nun die zwölf Kilometer lange Radleitroute zwischen Gerresheim und Heerdt in allen Einzelheiten entwerfen. Die noch fehlende Zustimmung des Rates am 23. Juni gilt als Formsache.

Die Planer sollen die zahlreichen Vorschläge aus der Poli-

tik aufnehmen, die in den vergangenen Wochen in langen und teils kontroversen Debatten geäußert worden sind. Der Zeitplan ist ambitioniert: Die Politik muss später noch einmal den fertigen Planungen zustimmen – und schon bis 2024 sollen zumindest große Teile des Projekts in die Umsetzung kommen, das viele bekannte Straßen in der Stadt sichtbar verändern wird.

Bei allen Debatten um einzelne Abschnitte unterstützt die Politik mit breiter Mehrheit die Grundidee: Anders als bisher sollen nicht nur kleine Teilstücke an Radwegen entstehen; Düsseldorf will künftig in vollständigen Routen denken, die durchgehende Radanlagen in hoher Qualität bieten. Damit will Verkehrsdezernent Jochen Kral einem Hauptgrund entgegentreten, warum Menschen nicht das Rad in der Innenstadt nutzen: Die besten Radwege nutzen nichts, wenn sich auf anderen Teilen der Strecke doch wieder Gefahrenstellen befinden, so seine Argumentation.

Die Planer haben sich für die Leitroute am Standard für sogenannte Radvorrangsrouten orientiert. Für solche Schnellverbindungen für den Radverkehr wird zum Beispiel eine Mindestbreite für Radwege von 2,5 Meter empfohlen. Die Folge: Sogar viele bestehende Radwege müssen ersetzt werden. Schmale Radwege über den Gehsteig sind aus Sicht der Planer nicht für eine radgerechte Planung ausreichend.

Die bisherigen Planungen für die Radleitroute geben einen Eindruck davon, was ein solcher Anspruch in der Praxis bedeutet. Für die zwölf Kilometer lange Strecke, die am unteren Ende der Benderstraße in Gerresheim beginnt und nach einem Verlauf durch die Innenstadt und über die Oberkasseler Brücke an der Stadtgrenze zu Meerbusch endet, muss der Straßenraum an zahlreichen Stellen umgebaut werden.

Den zusätzlichen Platz für den Radverkehr wollen die Planer durch den Wegfall von bis zu 415 Parkständen, etlichen Auto-Fahrestreifen und auch durch die Fällung von 20 Bäumen erreichen (für die aber Ersatz geschaffen werden soll). Verkehrsdezernent Kral hofft darauf, dass die politische Akzeptanz in den einzelnen Stadtteilen dadurch steigt, dass am Ende ein großes Ganzes steht: Ein Pendler-Radweg in einer für Düsseldorf neuen Qualität.

An möglichen Streitpunkten mangelt es in der Tat nicht, wie eine Ortsbegehung der geplanten Strecke zeigt. Der erste größere Eingriff könnte schon kurz nach dem Start in Gerresheim erfolgen: An der Dreherstraße befindet sich bereits ein Radweg auf dem Gehsteig, der aber zu schmal ist. Also regen die Planer an, die Parkstände zu streichen und die Bäume zu fällen, um die Straße umzugestalten – inklusive Baumstreifen in der Straßenmitte. Im unteren Gerresheim sollen Abbiegespuren für den Autoverkehr geopfert werden.

In Flingern soll nicht nur das Parken auf der Cranachstraße eingeschränkt werden. Eine besondere Herausforderung wird die Grafenberger Allee. Die ist zwar jüngst für den Radverkehr bereits verbessert worden, enthält aber immer noch viele Engstellen. Für den Radverkehr könnten Vorgärten wegfallen, in Richtung Osten soll auf Höhe der Station Wehrhahn ein Fahrestreifen für den Autoverkehr gestrichen werden (etwa auf Höhe des Jesus-Hauses). Auch hier gibt es schon einen Radweg auf dem Gehsteig – der aber für den neuen Standard nicht ausreicht. Noch unklar ist, wie ein guter Radweg an der Engstelle Höhe Uhlandstraße Platz finden soll – von der Stadt war auf Anfrage dazu noch nichts zu vernehmen.

Auch auf der Straße Am Wehrhahn in Stadtmitte soll der Radweg verbreitert und dafür eine Autospur geopfert werden. Auf dem Stück vor dem geschlossenen Kaufhof

könnte sogar eine Fahrradstraße entstehen. Der Weg zur Brücke soll über Jacobistraße, Jägerhofallee und Maximilian-Weyhe-Allee erfolgen. Überall würden Radwege oder -Streifen entstehen – auf der Weyhe-Allee sogar in Form einer Protected Bike Lane.

Besonders im Fokus standen bislang die Pläne fürs Linksrheinische. Nicht zuletzt wegen der politischen Geschichte. CDU-Oberbürgermeister Joachim Erwin hatte 1999 den Radweg über die Luegallee eigenhändig überpinselt, nun könnte doch wieder eine Autospur für den Radverkehr wegfallen. Auch auf der Hansaallee soll eine Fahrspur gestrichen werden, darüber hinaus allein im Linksrheinischen bis zu 250 Parkstände.

Dezernent Kral wiederholte im Verkehrsausschuss sein Versprechen, nun dort und an den anderen Abschnitten intensive Gespräche mit Anwohnern, Politik und Geschäftstreibenden zu führen. Man habe einen Vorschlag unterbreiten wollen. „Es gibt an vielen Stellen Nacharbeitungsbedarf.“ Im Linksrheinischen soll etwa geklärt werden, ob Verkehre in Richtung Düsseldorfer Straße verdrängt werden, auch in der Innenstadt müssen die Folgen ermittelt werden. Dazu kommt der in Düsseldorf zuletzt hoch gehandelte Baumschutz.

Kral versuchte zugleich, an die Vision des Projekts zu erinnern. Kürzlich haben Düsseldorfer Verkehrspolitiker Den Haag und Utrecht besucht, die Begeisterung über die Qualität der Radanlagen dort ist parteiübergreifend groß. Das griff Kral auf. Düsseldorf hinke 40 Jahre hinter Holland hinterher, sagte er. „Mit diesem Projekt kommen wir auf Augenhöhe mit Den Haag.“

Auch weil die Planer so viel Kompromissbereitschaft signalisiert haben, gibt es aus der Politik breite Unterstützung. Der CDU-Fraktionschef und linksrheinische Be-

zirksbürgermeister Rolf Tups erinnerte daran, wie schwer es etwa die Luegallee durch ihre geringe Breite den Planern macht. „Wir werden das Projekt positiv begleiten“, sagte er. Matthias Arkenstette vom Fahrradverein ADFC zeigte sich begeistert, mahnte aber, die Politik dürfe jetzt nicht die Umsetzung auf die lange Bank schieben. Das Projekt werde die „Nagelprobe“, wie Düsseldorf mit dem Rad umgeht.

Die planerischen Aufgaben und politischen Erwartungen soll Dezernent Kral unter hohem Zeitdruck in eine Gesamtplanung überführen. Die Ausführung liegt bei der eigentlich für den Schulbau gegründeten Stadttochter IPM. Wegen des frühen Planungsstands sind die Aussagen zur Finanzierung vage. Bislang wird mit Kosten in Höhe von 19,5 Millionen Euro gerechnet.

Die zuletzt oft geführte Debatte zum Mit- und Gegeneinander von Auto und Rad kam im Ausschuss diesmal nur am Rande zur Sprache. Die FDP enthielt sich bei der Abstimmung. Rainer Matheisen beklagte, in der Planung würden nicht alle Verkehrsteilnehmer gleich berücksichtigt. Das erzeugte Widerspruch von Mirja Cordes (Grüne). Genau diese Gleichbehandlung werde in Düsseldorf endlich versucht, sagte sie. Bislang sei immer nur ein Verkehrsmittel bevorzugt worden – und das sei nicht das Rad.



Stadtmitte: Auf der Jacobistraße soll es Radwege auf beiden Seiten geben. Arne Lieb

1 / 8

