



öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage zur Herbeiführung eines Ausführungs- und Finanzierungsbeschlusses

Betrifft:

Nord-Süd-RadLeitRoute 1 von Alte Flughafenstraße bis Südring - Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss -

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Rat	07.09.2023	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Rat beschließt vorbehaltlich der haushaltsneutralen Finanzierung und vorbehaltlich der Zustimmung des Zuwendungsgebers zum zuwendungsunschädlichen Maßnahmenbeginn die Ausführung und Finanzierung der Maßnahme „Nord-Süd-RadLeitRoute 1“ mit einer Gesamtsumme von 21.778.500 EUR (brutto) und stimmt der Abwicklung durch die Immobilien Projekt Management Düsseldorf GmbH (IPM) zu.

Unter Berücksichtigung der in der gemeinsamen Sondersitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses, der Bezirksvertretung 1, der Bezirksvertretung 3 und der Bezirksvertretung 5 am 16.08.2023 beschlossenen Änderungs- und Ergänzungsbeschlüsse beauftragt der Rat die Verwaltung:

- gemäß Änderungsantrag OVA/134/2023 die Reeser Straße als Fahrradstraße einzurichten,
- gemäß Änderungsantrag BV5/131/2023
 - Punkt 1 die Spurführung im Bereich Niederrheinstraße/ Stockumer Höfer im Hinblick auf eine Optimierung der Leistungsfähigkeit für den MIV zu überprüfen,
 - Punkt 2 den Streckenabschnitt auf Höhe am Vogelsang im Hinblick auf die Notwendigkeit der Verkehrsinsel zu überprüfen,
 - Punkt 3 die Routenföhrung für Radverkehr im Bereich des Freiligrathplatzes anzupassen unter Beibehaltung der beiden Fahrspuren für MIV,
 - Punkt 4 das nördliche Ausbauende des Zweirichtungsradweges auf 3,50 Meter zu verbreitern,

- gemäß Änderungsantrag BV5/132/2023 Punkt 4 die Litfaßsäule an einen gut einsehbaren und nicht sichtbehindernden Standort zu platzieren,
- gemäß Änderungsantrag BV3/154/2023
 - Punkt 1 die Realisierbarkeit einer Spritzwasserschutzeinrichtung an der Völkinger Straße im Bereich der Bahnunterführung zu überprüfen,
 - Punkt 2 den Knotenpunkt Völkinger Straße / Fährstraße im Hinblick auf eine Erhöhung der Radverkehrssicherheit zu überprüfen,
 - Punkt 3 den Knotenpunkt Völkinger Straße / Fährstraße im Hinblick auf eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit für MIV und ÖPNV zu überprüfen,
- die Anregungen der Kleinen Kommission Radverkehr aus der Sitzung vom 10. August 2023 zu prüfen.

Beschlusslage:

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hat in seiner Sitzung am 16.12.2021 (s. Ö-Vorlage OVA/141/2021) die Verwaltung beauftragt, den Beschluss für die Umsetzung der Nord-Süd-RadLeitRoute 1 vorzubereiten. Zudem wurde die Verwaltung ermächtigt, die Immobilien Projektmanagement Düsseldorf GmbH (IPM) mit der Maßnahme zu beauftragen.

Sachdarstellung:

In der gemeinsamen Sondersitzung am 16.08.2023 des Ordnungs- und Verkehrsausschusses, der Bezirksvertretung 1, der Bezirksvertretung 3 und der Bezirksvertretung 5 zur Vorberatung des Ausführungs- und Finanzierungsbeschlusses für die Nord-Süd-RadLeitroute 1 (OVA/131/2023) wurden mehrere Anträge behandelt. Diese Anträge umfassten einen Änderungsantrag von der SPD-Ratsfraktion (OVA/134/2023), einen Änderungsantrag von der CDU-Fraktion in der BV 5 (BV5/131/2023), einen Änderungsantrag von der Fraktion Bündnis90/Die Grünen in der BV 5 (BV5/132/2023) sowie einen Ergänzungsantrag von den Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und CDU in der BV 3 (BV3/154/2023).

Die beschlossenen Anträge legen fest, dass der Ordnungs- und Verkehrsausschuss dem Rat empfiehlt, die Vorlage gemäß den aufgeführten Bedingungen zu genehmigen. In Bezug auf die Umsetzbarkeit hat die Verwaltung in der Anlage 5 zu jedem einzelnen Punkt Stellung genommen und empfiehlt die Vorlage zum Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss für die Nord-Süd-RadLeitroute 1 gemäß der Anlage 5 abweichend zu beschließen. Zusätzlich werden auch die Anregung aus der Sitzung der Kleinen Kommission Radverkehr am 10. August 2023 im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft und bei positiver Bewertung umgesetzt. Die Prüfergebnisse werden zuvor in der Kleinen Kommission Radverkehr vorgestellt.

Gesamtkosten der Maßnahme	21.390.000 EUR
Zzgl. aktivierbare Eigenleistungen	388.316 EUR
Beschlusssumme gerundet	21.778.500 EUR

konsumtive Kosten	1.974.000 EUR
+ investive Kosten ohne AEL	19.415.820 EUR
= Gesamtkosten	21.390.000 EUR
Jährliche Nettofolgekosten	678.991 EUR

Bedarfslage

Mit dem Ziel der Landeshauptstadt Düsseldorf, eine Mobilitätswende zu erreichen, ist der Anteil der Wege zu steigern, die mit dem Umweltverbund (Rad- und Fußverkehr sowie Öffentlicher Verkehr) zurückgelegt werden, um im Gegenzug den Wegeanteil des motorisierten Individualverkehrs und die damit verbundenen Emissionen zu reduzieren. Hierzu soll der Umweltverbund durch Verbesserungen im Radverkehr und den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs entscheidend gestärkt und verbessert werden.

Die sukzessive Umsetzung des Radhauptnetzes erfolgt seit 2015. Mit Priorität wurden die problematischsten Netzlücken geschlossen. Um den Ausbau des Radhauptnetzes zu beschleunigen und somit den Radverkehr in Düsseldorf zusätzlich zu fördern, plant die Verwaltung aktuell den priorisierten Ausbau sogenannter Radleitrouuten. Diese verlaufen durch mehrere Stadtbezirke und binden somit annähernd das gesamte Stadtgebiet nahräumig an attraktive Radachsen an.

Es wurde vereinbart, dass zunächst die Nord-Süd Achse bearbeitet werden soll. Diese Verbindungsachse Nord-Süd-RadLeitRoute 1 führt von der Alte Flughafenstraße im nördlichen Stadtbezirk 5 durch den westlichen Teil des Stadtbezirks 1 bis zum Südring im Stadtbezirk 3. Die Achse bietet den Radfahrer*innen ein sicheres, schnelles und zügiges Vorankommen über mehr als 9 km Strecke zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet, aber auch die Möglichkeit durch Nutzung von Teilabschnitten kürzere komfortable Strecken mit Anbindung an das Radhaupt- und Bezirksnetz zu nutzen.

Für die Umsetzung wird daher ein hoher Qualitätsstandard vorgesehen. Dazu werden weitgehend getrennte Radwege bzw. dem Fahrradverkehr Vorrang einräumende Führungsformen geplant, die ausreichende Breiten, glatte, gut befahrbare Oberflächen zur witterungsunabhängigen Befahrbarkeit und ausreichende Beleuchtung bieten. Bei nebeneinanderliegenden Rad- und Gehwegen wird der Rand des Gehweges aus Gründen der Barrierefreiheit mit einem 0,30 m breiten, taktilen Streifen aus weißen Noppenplatten versehen. Die RadLeitRoute wird durch Piktogramme optisch hervorgehoben. An Stellen, an denen sich die Wege der Radfahrenden und Zufußgehenden kreuzen, ist eine optisch besondere Flächengestaltung vorgesehen, um auf das Erfordernis der gegenseitigen Rücksichtnahme deutlich sichtbar hinzuweisen.

Für selbstständig geführte Radwege ist eine Breite von 3,00 m vorgesehen. Fahrbahnbegleitende Einrichtungsradwege sollen eine Breite von 2,00 m bis 2,50 m erhalten und fahrbahnbegleitende Zweirichtungsradwege sollen standardmäßig 3,00 m (mindestens aber 2,50 m) breit sein.

Für an der Route liegende Bäume sind Wurzelbrücken vorgesehen. Diese werden als Schutz über den Wurzeln der Bäume eingebaut und verhindern so, dass die Wurzeln durch den Oberbau beschädigt werden.

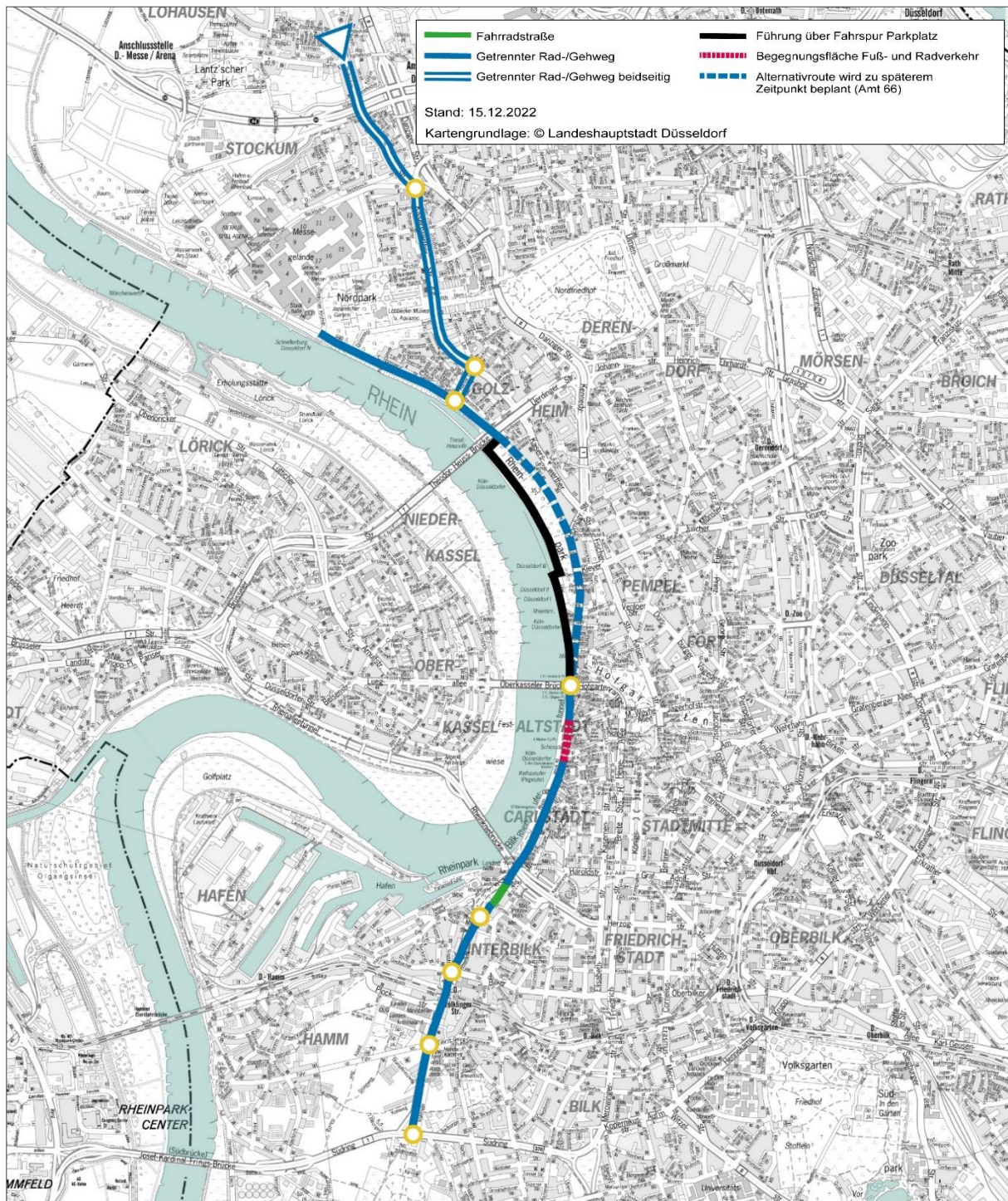
Die zu passierenden Knotenpunkte werden für den Radverkehr optimiert, um die Haltevorgänge zu minimieren. Freie Rechtsabbieger werden, sofern es möglich ist, zurückgebaut. Dies geht darauf zurück, dass Konflikte zwischen rechtsabbiegender Kfz und geradeausfahrenden Radverkehr häufig ursächlich für Unfälle an

Knotenpunkten sind. Im Rahmen der Unfallkommission der LHD spielte der Umgang mit Freien Rechtsabbiegern bereits eine Rolle und auch die Regelwerke weisen auf die Entschärfung dieses Konfliktes hin. Radhaupt- und Bezirksnetze reichen an die RadLeitRoute 1 heran, so dass eine gute Zugänglichkeit entlang der Vorrangachse gewährleistet wird.

Zum Teil führt die RadLeitRoute 1 über schon fertig ausgebaute Radwege. So sind auf der Westseite der Kaiserswerther Straße rund 700 m Radweg bereits umgesetzt. Ebenfalls bereits fertiggestellt ist der Radweg an der Rheinuferpromenade.

Geplante Maßnahmen

Die Strecke führt über rund 9,1 km Länge vom nördlichen Stadtgebiet bis zum Südring. Der nördliche Streckenteil im Bezirk 5 startet an der Alte Flughafenstraße und führt über Niederrheinstraße und Kaiserswerther Straße bis zur südlich des Nordparks gelegenen Bezirksgrenze an der Grünewaldstraße. Bis hierhin weist die Strecke rund 2,15 km auf. Daran schließt der mittlere Streckenabschnitt im Stadtbezirk 1 mit rund 4,80 km Länge an, der über Kaiserswerther Straße, Reeser Straße, Rotterdamer Straße und die Rheinuferpromenade bis zur an der Bezirksgrenze liegenden Rheinkniebrücke führt. Der Bereich südlich der Rotterdamer Straße/Theodor-Heuss-Brücke ist zunächst wie im Bedarfsbeschluss und den hier beiliegenden Plänen dargestellt über Robert-Lehr-Ufer und Tonhallen-Ufer geplant, um über die erst kürzlich neu gebaute Fahrrad-Rampe unter der Oberkasseler-Brücke zur Rheinuferpromenade zu gelangen. Auf weite Sicht ist vorgesehen, die Radroute über die Cecilienallee zu führen; die diesbezügliche Planung des Amtes 66 steht derzeit im Beginn einer Machbarkeitsstudie und ist in den vorliegenden Planungen nicht enthalten. An der hier gewählten Strecke am Rheinufer sind keine baulichen Veränderungen notwendig und somit auch nicht vorgesehen, sodass dieser Abschnitt bis zur Fertigstellung Cecilienallee in den nächsten Jahren eine gut befahrbare Routenführung darstellt. Im Weiteren führt die RadLeitRoute 1 durch den Stadtbezirk 3 mit rund 2,15 km am Stadttor vorbei zur Völklinger Straße und weiter bis zum Südring.



Bezirk 5

Die RadLeitRoute 1 beginnt im Bezirk 5 am Kreisverkehr Alte Flughafenstraße/Lohausener Dorfstraße. Von hier aus verläuft sie Richtung Süden über die Niederrheinstraße. Auf der Niederrheinstraße sind bereits getrennte Rad-/Gehwege vorhanden, welche nicht mehr den heutigen Standards genügen. Es finden daher Anpassungen des Ist-Zustandes statt. Dort werden, wo es baulich möglich ist, Radwege mit einer Breite von 2,30 m angeordnet. Um Engstellen für den Fußgängerverkehr zu vermeiden, wird der Radweg abschnittsweise auf 2,00 m reduziert, damit die Mindestgehwegbreite von 2,00 m eingehalten wird. Der Rand des bestehenden Gehweges wird zum Radweg hin mit einem 0,30 m breiten

Sicherheitstrennstreifen aus Noppenplatten ausgeführt. Zur Straße hin wird ein Sicherheitstrennstreifen angelegt.

Der Knotenpunkt oberhalb der A44 wird an die Bedürfnisse der Radfahrer angepasst, sodass diese den Knoten zügiger überqueren können. Zur Verringerung der Unfallgefahr werden die beiden freien Rechtsabbieger und die Dreiecksinsel, die in Richtung der A44 führen, zurückgebaut. Dabei wird die Führung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie der gesamte Knotenpunktbereich signaltechnisch angepasst. Der Radverkehr wird in beide Richtungen jeweils vor dem Knotenpunkt aus dem Seitenbereich mittels Radfahrstreifen in den Straßenraum geführt. Durch die Anlage der Radfahrstreifen reduziert sich die Anzahl der Querungen für die Radfahrer. Der zur Stockumer Höfe parallel verlaufende zur Hünefeldstraße führende Geh- und Radweg wird an die Planung des nördlichen Knotenpunktbereichs angepasst. Der im Süden vorhandene Geh- und Radweg (parallel zur Stockumer Höfe, südlicher Knotenpunktbereich) sowie die Anbindung an die Straße Am Vogelsang wird ebenfalls im Zuge der Baumaßnahme an die zu planende Streckenführung angepasst. Dabei wird der westliche Abschnitt zwischen Am Vogelsang und dem Geh- und Radweg als Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 2,50 m geplant. Der neben dem zu planenden Radweg liegende Gehweg wird mit 0,30 m breiten Noppenplatten gemäß Regelbauweise und Gestaltungsstandards LHD versehen. Die Querungsstellen im Knotenpunktbereich werden ebenfalls mit taktilen Elementen versehen. Hier werden gemäß den Gestaltungsstandards in Verlauf der Gehrichtung zwei Reihen mit 0,30 m breiten Richtungsfeldern und zwei Reihen mit 0,30 m breiten Aufmerksamkeitsfeldern angeordnet. Dies betrifft hier vor allem die Bereiche, wo die freien Rechtsabbieger zurückgebaut werden. Auf dem Brückenbauwerk werden die taktilen Elemente des Gehweges nicht wie gewohnt als Noppenplatte verlegt, sondern mit klebenden Noppenreihen versehen.

Der Freiligrathplatz wird im Zuge der Maßnahme angepasst. Als alternative Route zum Umlaufgitter von Norden nach Süden wird im Freiligrathplatz ein 1,50 m breiter Schutzstreifen als „Angebotstreifen“ angelegt. Dieser verläuft von der Niederrheinstraße kommend mit einem Schutzstreifen zwischen dem für den ÖPNV vorgesehenen Rechtsabbiegerstreifen und dem in den Freiligrathplatz fahrenden Kfz-Verkehr in den Kreisverkehr und schließt am neu geplanten Radweg auf der Kaiserswerther Straße in Richtung Süden an; hierzu wird ein neues Radfahrtsignal eingerichtet. In Gegenrichtung wird der vom Süden kommende Radverkehr zunächst wie im Bestand im Seitenraum geführt und anschließend über eine neu zu errichtende Furt und Schutzstreifen auf die Fahrbahn geführt, um die Umlaufgitter an der Stadtbahntrasse zu vermeiden; die Querung der Stadtbahntrasse wird durch ein neues Radfahrtsignal gesichert. Um Radfahrenden die alternativen Routen freizugeben, wird die vorhandene Beschilderung „getrennter Rad-/Gehweg“ in Fahrtrichtung Süd rückgebaut. Die bauliche Trennung der bestehenden Radwege bleibt erhalten, die weitere Nutzung der bestehenden Radwege somit ebenfalls.

Südlich des Freiligrathplatzes beginnt die Kaiserswerther Straße. Auf der Kaiserswerther Straße sind bereits getrennte Rad-/Gehwege vorhanden, welche nicht mehr den heutigen Standards genügen. Es finden daher Anpassungen des Ist-Zustandes statt. Diese bekommt ebenfalls beidseitig einen Radweg von 2,30 m Breite. Der bestehende Gehweg wird mit einem 0,30 m breiten Streifen aus Noppenplatten gemäß Regelbauweise und Gestaltungsstandards LHD versehen. Zur Straße hin ist ein Sicherheitstrennstreifen vorgesehen. In den Bereichen, wo heute im Bestand kein Gehweg anzufinden ist, wird parallel des zu planenden Radweges ein neuer Gehweg mit einer anvisierten Breite von 2,20 m geplant, der von dem Radweg durch taktile Bodenplatten getrennt wird. Dies betrifft vor allem den nördlichen Abschnitt der Kaiserswerther Straße. In diesen Bereichen wird zukünftig ein getrennter Rad-/Gehweg ausgeschildert, sodass keine Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden vorhanden sind. Auch hier werden sowohl die gesicherten als auch die ungesicherten Querungsstellen mit taktilen Elementen versehen

Am Knoten Kaiserswerther Straße/Am Hain wird die Signalisierung dahingehend angepasst, dass die Radfahrer- von den Fußgängersignalen separiert werden, was eine Grünzeitverlängerung für den Radverkehr ermöglicht. Die bereits vorhandene Ausrüstung der Querungen mit akustischen Signalen für Zufußgehende bleibt unverändert. Taktile Elemente werden an die neue Führung angepasst. Südlich Am Hain wird auf der Ostseite der Kaiserswerther Straße die bestehende Parksituation umgeplant mit einer leichten Reduzierung der Parkstände, um einen direkt geführten Radweg anlegen zu können. Alternativ müsste der derzeit stumpf auf Höhe einer Zufahrt und ohne konkrete Weiterführung endende Radweg auf dieser Höhe auf die mit Natursteinpflaster eingedeckte Fahrbahn der Kaiserswerther Straße geführt werden. Neben denkmalschutzrechtlichen Belangen eines in diesem Fall erforderlichen Austausches des Natursteinpflasters durch Asphalt, müsste an dieser Stelle die ansonsten durchgängige Zweistreifigkeit in der Geradeausfahrtbeziehung der Kaiserswerther Straße aufgehoben werden. Die Führung des Radverkehrs von einem baulich getrennten Radweg in den Fahrbahnbereich wäre aufgrund der erforderlichen Mindestradien der Radverkehrsführung ohne Entfall mindestens eines großen Baumes nicht möglich, weshalb die Führung entlang eines derzeitigen Längsparkstreifens gewählt wurde. Die West-Ost Verbindung der nichtmotorisierten Verkehre wird in die Planung am Knotenpunkt mit angepasst. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite (Westseite der Kaiserswerther Straße) ist bereits ein neuer Radweg angelegt, so dass keine bauliche Anpassung notwendig wird. Taktile Elemente zwischen Rad- und Gehweg sind vorhanden. Von hier an ist in der Leistungsphase 3 (Entwurf) bis zur Bezirksgrenze auf der Westseite vorgesehen, nur den Radwegbereich vor dem Aquazoo anzupassen. Am Aquazoo wird die Führung des Radwegs und die Sichtbarkeit für die ein- und ausbiegenden Autos verbessert. Außerdem wird der Überweg auf Höhe des Aquazoos angepasst (Zweirichtungsradweg 3,00 m). Dabei werden die Erfordernisse zur Barrierefreiheit berücksichtigt. Im Bereich des Aquazoos soll es keine Änderungen im Bestand geben, da Radfahrende aufgrund des Stadtbahnverkehrs in Mittellage nicht in der Lage sind, die Kaiserswerther Straße in einem Zug zu queren. Diese Änderung wird in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Bezirk 1

Bezirk 1 beginnt auf der Kaiserswerther Straße auf Höhe der Grünwaldstraße. Die westliche Seite ist hier bereits bis zur Kreuzung mit der Reeser Straße ausgebaut. Auf der Ostseite wird der Radweg mit einer Breite von 2,30 m angelegt. Der Fußweg wird zum Radweg hin mit einem 0,30 m breiten Streifen aus Noppenplatten versehen. Auf der Kaiserswerther Straße sind bereits getrennte Rad-/Gehwege vorhanden, welche nicht mehr den heutigen Standards genügen. Es finden daher Anpassungen des Ist-Zustandes statt.

Die Kreuzung Kaiserswerther Straße / Reeser Straße wird in ihrer Verkehrsführung verändert, sodass Radfahrer schnell und gefahrlos in die Reeser Straße ein- und ausbiegen können. Für die von Norden kommenden Radfahrenden wird eine Beschilderung „Grüner Pfeil“ den Abbiegevorgang in die Reeser Straße beschleunigen. Die von der Reeser Straße nach Norden in die Kaiserswerther Straße einbiegenden Radfahrenden werden direkt über den Knoten geführt und erhalten zur Sicherung einen separaten Fahrstreifen.

Der Gesamtquerschnitt der Reeser Straße wird im Zuge der Planung vollständig umgestaltet, wobei auch derzeit schon entlang der Reeser Straße getrennte Geh-/Radwege vorhanden sind, die nicht mehr den heutigen Standards und Richtlinien genügen. Vor allem auf der Nordseite ist faktisch kein Radweg vorhanden. Dabei wird in beide Richtungen jeweils ein Einrichtungsradweg mit 2,30 m Breite angelegt. Zum Schutz der Bäume auf der südlichen Seite, wird der Einrichtungsradweg mit einem Abstand von 0,50 m von diesen angelegt. Um auch den Baumbestand auf der nördlichen Seite beizubehalten, aber dennoch den Einrichtungsradweg realisieren zu

können, werden die vorhandenen Parkmöglichkeiten in Senkrechtaufstellung zurückgebaut. In den Bereichen, wo es zulässig ist, werden Parkmöglichkeiten in Längsaufstellung mitgeplant. Die neue Fahrbahnbreite beträgt mindestens 6,0 m. Zwischen Fahrbahn/Parkflächen und dem Radweg ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m angeordnet. In beiden Richtungen werden die Radfahrenden aus dem Seitenraum kurz vor dem Knotenpunkt Reeser Straße/Rotterdammer Straße bzw. Reeser Straße/Kaiserswerther Straße auf die Fahrbahn geführt und können sich anschließend auf den aufgeweiteten Radaufstellstreifen vor dem Kfz-Verkehr einordnen. Auch im Planungsbereich der Reeser Straße werden die taktilen Elemente zur Barrierefreiheit berücksichtigt. Neben den 0,30 m breiten Noppenplatten des vorhandenen Gehweges, werden auch die Knotenpunkte gemäß den Gestaltungsstandards mit Aufmerksamkeits- und Richtungsfeldern versehen.

Die Einmündung an der Reeser Straße / Rotterdammer Straße wird komplett neugestaltet. Die Rotterdammer Straße wird im Einmündungsbereich mit Hilfe von Mittelinseln auf einen Fahrstreifen pro Richtung reduziert. Weiterhin werden sowohl auf der Reeser Straße als auch auf der Westseite der Rotterdammer Straße Aufstellflächen für Radfahrer angeordnet. Diese erleichtern und sichern das Überqueren der Rotterdammer Straße.

Die Rotterdammer Straße wird bis zur Einmündung an der Uerdinger Straße auf drei Fahrstreifen reduziert. Zwei Fahrstreifen führen Richtung Norden, einer Richtung Süden. Der entfallende Fahrstreifen wird zu einem Parkstreifen umgeplant. Neben dem Parkstreifen ist ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen sowie der neue 3,50 m breite Zweirichtungsradweg geplant, der durch einen Grünstreifen vom Gehweg getrennt ist. Damit wird das heute erlaubte Mitfahren des Radverkehrs auf dem Gehweg obsolet, so dass Nutzungskonflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden beseitigt werden, da eine Trennung der Verkehre ein geringeres Konfliktpotential zwischen den Verkehrsteilnehmern aufweist. Das heute am vorhandenen Gehweg zu findende Zusatzschild „Radfahrer frei“ wird demontiert, sodass der Gehweg künftig allein dem Fußgängerverkehr vorbehalten bleibt.

Kurz vor dem Knotenbereich Uerdinger Straße entfällt der Parkstreifen und der Radweg schwenkt auf den wegfallenden Fahrstreifen. Zur Straße hin bleibt der 0,75m breite Sicherheitstrennstreifen bestehen. Im Knotenbereich verschwenkt der Radweg in den Gehwegbereich, so dass wieder vier Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Die Führungen für die in die und aus der Uerdinger Straße einbiegenden Radfahrer/-innen wird dabei berücksichtigt. Der Radweg wird hier über einen Streifen aus 0,30 m breiten Noppenplatten auf dem Gehweg abgetrennt und verläuft so bis zur Einmündung ins Robert-Lehr-Ufer.

In Richtung Norden wird der zu planende Zweirichtungsradweg auf der Rotterdammer Straße bis zum Hotel Schnellenburg mit einer Breite von 3,50 m weitergeführt. Dabei wird die Rotterdammer Straße auch hier auf drei Fahrstreifen reduziert. Auch hier gilt, dass das Mitfahren des Radverkehrs auf dem Gehweg, wie es heute erlaubt ist, nicht mehr erforderlich ist und somit Nutzungskonflikte beseitigt werden und die Sicherheit erhöht wird.

Ab der Uerdinger Straße folgt zunächst die Weiterführung Richtung Süden gemäß dieser Planung über das Robert-Lehr- und Tonhallenufer bis zur kürzlich erstellten Rampe unter der Oberkasseler Brücke. Dies erlaubt bereits jetzt die lückenlose Befahrbarkeit der RLR 1. Im Weiteren wird die alternative Routenführung entlang der Ceciliallee in ihrer Machbarkeit überprüft.

Südlich des Rampenprojekts beginnt die platanengesäumte Rheinuferpromenade. Hier verlaufen der befestigte Zweirichtungsradweg und der befestigte Gehweg bereits voneinander getrennt durch eine wassergebundene Aufenthaltsfläche mit Baumreihen. Zur eindeutigen Kennzeichnung der RadLeitRoute1 wird der Radweg durch zwei äußere kontrastreiche Linien hervorgehoben. Um den Charakter des Burgplatzes nicht zu ändern, werden hier nur einzelne Pflastersteine kontrastreich eingefärbt, sodass auch hier die Routenführung erkennbar ist. Die Fläche gilt aber

weiterhin als für Radfahrende nur freigegeben, so dass auf Zufußgehende besondere Rücksicht genommen werden muss.

Bezirk 3

Der Bezirk 3 beginnt an der Rheinkniebrücke. Die RadLeitRoute verläuft von der Rheinpromenade auf die Moselstraße. Hierzu wird ein neuer Radweg mit einer Breite von 3,00 m als Verbindungsstück angelegt. Der Übergang in die Moselstraße ist durch Markierungen gekennzeichnet und setzt sich durch die Noppenplatten des Gehweges ab. Die Moselstraße wird zur Fahrradstraße. Dies wird durch entsprechende Markierung gekennzeichnet. Die Moselstraße ist gemeinsam mit den anliegenden Straßen Hubertusstraße und Fürstenwall eine Anliegerstraße, die in einer Tempo-30- und gleichzeitig Parkzone liegt. Durch die Anordnung einer Fahrradstraße mit Kfz frei können die bestehenden Längsparkstände und Gehwege beibehalten werden, da die Radfahrenden auf der Fahrbahn geführt werden. Durch diese Anordnung wird lediglich dem Radverkehr Vorrang gegenüber dem Individualverkehr eingeräumt, die Befahrbarkeit bleibt bestehen. Diese Lösung ist besser, als den Querschnitt neu aufzuteilen und für die Anordnung von Radwegen die derzeitigen Bäume zu fällen und Längsparker entfallen zu lassen.

Von der Moselstraße führt ein weiterer neuer Verbindungsradweg auf den Fürstenwall. Dieser wird ebenfalls zu einem 3,00 m breiten Radweg ausgebaut. Die Gehwegbreite ist mit 2,50 m geplant und wird durch einen Streifen aus Noppenplatten vom Radweg getrennt.

Zum Erreichen des Lahnwegs wird die Ernst-Gnoß-Straße gequert. Hierzu wird die heutige Querung angepasst, indem eine neue, nach Osten versetzte Radwegefurt inklusive Signalisierung und Detektion eingerichtet wird. Die bereits heute mit taktilen Bodenplatten und taktilen sowie akustischen Signal ausgerüsteten Querungen für Zufußgehende bleiben unverändert.

Der Lahnweg wird als Tempo 30-Zone ausgewiesen und der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Durch die RLR 1 wird eine höhere Radverkehrsdichte, in der wenige Meter langen Sackgasse erwartet. Für die wenigen Anwohner ändert sich hierdurch nichts. Über die neu angelegte 4,00 m breite kurze Rampe (kombinierter Geh- und Radweg) gelangt der Rad- wie auch der Fußgängerverkehr auf die oben gelegene Ebene des Stadttor-Parkplatzes. Der Zugang zum Stadttor-Parkplatz und die Ausdehnung des Lahnweges, verbunden mit einer bestehenden Stützwand zum Stadttor, lassen nur einen kombinierten Geh-/ Radweg zu. Die Funktion als kombinierte Radverkehrs- und Gehwegfläche lässt eine Ausbildung als reine rollstuhlgerechte Rampe leider nicht zu, daher werden die Neigungen gemäß den Anforderungen an Gehwegverkehrsflächen mit einer maximalen Länge eines Rampenlaufs von 10 m mit dazwischen angeordneten Podesten ausgebildet. Selbstverständlich werden beide Rampenseiten mit doppelten Handläufen und ggf. erforderlichen Radabweisern ausgestattet.

Vom Stadttor aus bis zum Knotenpunkt Völklinger Straße / Fährstraße sieht die Planung auf der Ostseite einen Zweirichtungsradweg mit 2,50 m Breite und die Verbreiterung des vorhandenen Gehweges auf das Mindestmaß von 1,80 m vor, falls im Bestand noch nicht vorhanden. Der Radweg wird durch die 30 cm breiten Streifen aus Noppenplatten des Gehweges getrennt. In diesen Bereichen wird zukünftig ein getrennter Rad-/ Gehweg ausgeschildert, sodass keine Konflikte mehr zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden vorhanden sind. Um die beidseitig vorhandenen Bäume zu erhalten, können hier allerdings nur Mindestmaße für die Rad-/Gehwegbreiten umgesetzt werden.

Der Knotenpunkt Völklinger Straße / Stichweg (gegenüber Parkhauszufahrt ehemaliges Siemens-Gebäude) wird im Zuge der Planung umgestaltet, der freie Rechtsabbieger zurückgebaut und die Lichtsignalanlage an die neue Planung angepasst. Die Signalgeber werden über taktile Freigabesignale mit zusätzlichen

akustischen Signalen für Zufußgehende verfügen. Der Radverkehr erhält separate Signalgeber. Durch Detektion soll diesem, wo möglich, Vorrang eingeräumt werden. An der Querungsstelle werden für die Fußgänger gemäß den Gestaltungsstandards der Stadt Düsseldorf für die Barrierefreiheit 60 cm breite Richtungsfelder sowie 60 cm breite Aufmerksamkeitsfelder angelegt. Auf der Insel werden die zwei Reihen Richtungsfelder durch ein 90 cm breites Aufmerksamkeitsfeld aus Noppenplatten verbunden.

Auch an den Knotenpunkten Völklinger Straße / Gladbacher Straße sowie Völklinger Straße/Fährstraße werden die Signalanlagen für den Radverkehr optimiert, indem separate Radsignalgeber installiert werden. An der Gladbacher Straße sind darüber hinaus Detektoren zur Grünzeitverlängerung für die Radfahrenden vorgesehen. Die bereits heute vorhandenen und mit taktilen und akustischen Signalen ausgerüsteten Querungen für Zufußgehende bleiben unverändert. Die taktilen Oberflächenelemente werden an der Querungsstelle angepasst. Dabei erhält die Querung für den Fußgänger auf beiden Seiten 60 cm breite Richtungsfelder. Diese werden ebenfalls mit 90 cm breiten Aufmerksamkeitsfeldern aus Noppenplatten (Auffindestreifen) versehen. Die Führung des Radverkehrs aus der Gladbacher Straße wird zwecks Anbindung an die RadLeitRoute angepasst. Die Führung an dem Knotenpunkt Völklinger Straße/Fährstraße wird ebenfalls angepasst. Die RadLeitRoute verläuft geradlinig auf die vorhandene Dreiecksinsel. Die aus der Fährstraße kommenden Radfahrer aus Richtung Westen werden an die RadLeitRoute angebunden. Die taktilen Elemente auf der Dreiecksinsel werden angepasst. Dabei werden jeweils aufgrund beengter Platzverhältnisse nur 30 cm breite Richtungsfelder und Aufmerksamkeitsfelder für jede Querungsrichtung angelegt. Der aus dem Süden kommende Fußgänger erhält ebenfalls ein 60 cm breites Richtungsfeld mit einem 90 cm breiten Auffindestreifen aus Noppenplatten.

Südlich des Knotens wird durchgehend bis zum Südring in der Grünfläche zwischen den Bäumen ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 3 m angelegt. Im Bereich des neu zu befestigenden Gehweges werden ebenfalls 30 cm breite Noppenplatten parallel zum Radweg verlegt. In diesen Bereichen wird zukünftig ein getrennter Rad-/Gehweg ausgeschildert, sodass keine Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden vorhanden sind.

Gesamtkosten:

Auf Grundlage des Bedarfsbeschlusses wurde eine Entwurfsplanung entwickelt und eine Kostenberechnung erarbeitet, welche die erforderlichen Baumaßnahmen abbildet. Die dieser Vorlage zugrundeliegende Kostenberechnung beinhaltet auch die Kosten für den Umbau von Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen und stellt somit einen gesamtheitlichen Kostenüberblick dar, der mit 21.778.500 EUR (incl. der AEL von 388.000 EUR) abschließt.

Diese setzen sich u. a. zusammen aus 15.539.318 EUR Baukosten inklusive Verkehrslenkungsmaßnahmen während der Bauzeit, 2.595.859 EUR Planungs- und Baunebenkosten sowie 1.111.350 EUR zur Planung und Abwicklung der Maßnahme durch die IPM.

Die genannten Gesamtkosten basieren auf einer Kostenberechnung. Unter Berücksichtigung des Zeitbedarfes für die weitere Planung und der aktuellen Baukostenentwicklung, die vom Bundesamt für Statistik regelmäßig veröffentlicht werden, sowie einer darauf aufbauenden voraussichtlichen Marktentwicklung ergibt sich eine Baupreissteigerung, welche im Rahmen der Entwurfsplanung ermittelt wurde. Diese beläuft sich auf 13,49% = 2.096.279 EUR.

In der Kostenberechnung nicht enthalten sind eventuelle Altlasten im Abtragungsbereich. Grunderwerb ist nicht erforderlich.

KG	Bezeichnung	Kostenberechnung
100	Grundstück	0 EUR
200	Herrichten	0 EUR
300	Bauwerk – Baukonstruktion	15.444.118 EUR
400	Bauwerk - Technische Anlagen	0 EUR
500	Außenanlagen	0 EUR
600	Ausstattung	95.200 EUR
Zwischensumme (KG 100 – 600):		15.539.318 EUR
700	Baunebenkosten	2.595.859 EUR
800	Finanzierung (bis AuF)	47.442 EUR
900	Baukostensteigerung	2.096.279 EUR
Zwischensumme (KG 100 – 900):		20.278.650 EUR
1000	Sonstige Kosten (IPM)	1.111.350 EUR
<i>Gesamtkosten (ohne AEL)</i>		<i>21.390.000 EUR</i>

	konsumtiv (EUR)		investiv (EUR)	
	netto	brutto	netto	brutto
Baukosten	0	1.793.541		13.910.184
Baunebenkosten (Ing.-Leistungen etc.)	0	180.638		5.505.636
AELs	0	0		388.316
Gesamtkosten / Eigenanteil		1.974.180		19.804.136
Gesamtkosten / Eigenanteil - gerundet		1.974.000		19.804.500

Die erarbeitete Entwurfsplanung bildet die wirtschaftlichste Lösung zur Deckung des nutzerseitig gestellten Bedarfs ab.

Zum Bedarfsbeschluss, welcher Kosten in Höhe brutto 14.252.742 EUR auswies, ergeben sich nach der Kostenberechnung Mehrkosten i.H.v 7.143.316 EUR. Diese begründen sich wie folgt:

	€ brutto	
Kgr. 300 Baukostruktionen	2.137.728	Im Zuge der LP 2 wurde die Route auf der Rotterdamer Straße vom KP Reeser Straße bis Schnellenburg um 1,2 km erweitert.
	1.233.778	Reeser Straße: Anstelle der Einrichtung einer Fahrradstraße ist nun ein beidseitiger Einrichtungsradweg im Seitenraum vorgesehen. Zuzüglich einer LSA am KP Rotterdamer Straße.
	740.582	Zulage für rot durchgefärbten Asphalt. Im Bedarfsbeschluss wurde dieser in grau vorgesehen.
	315.000	In der Entwurfsplanung wurde der Rückbau von freien Rechtsabbiegern am KP Stockumer Höfe und Völklinger Straße südl. Stadttor mit in die Planung aufgenommen.
Kgr. 900 Baukostensteigerung	2.096.279	Im Kostenrahmen des Bedarfsbeschlusses wird keine Kostensteigerung berücksichtigt, sondern erst nach LP 3, wenn die tats. Bauzeit absehbar ist.
Kgr. 1000 Sonstige Kosten IPM	619.949	Hinzu kommt die Übernahme der LP 8 durch die IPM sowie die um ein Jahr verlängerte Projektdauer bis Mitte 2025.
	7.143.316	

Finanzierung:

Die Gesamtsumme i. H. v. 21.390.000 EUR (ohne aktivierbare Eigenleistungen) soll größtenteils über Zuwendungen finanziert werden.

Anfang März 2023 wurde hierzu ein Interessenbekundungsverfahren für das Förderprogramm „Investive Maßnahmen Radverkehr“ des Bundesamtes für Logistik und Mobilität gestartet. Das Förderprogramm würde eine Förderquote von rd. 70 % aufweisen und ist in erster Linie für linienhafte Maßnahmen mit Innovationscharakter gedacht.

Der Zuwendungsgeber hat im Rahmen des Interessenbekundungsverfahrens mitgeteilt, dass prinzipiell Interesse an der Förderung der Radleitroute 1 besteht. Er hat aber um eine Aufteilung der Kosten gebeten. Da Teile des Vorhabens auf dem Radnetz Deutschland, genauer gesagt auf der D-Route 8 (Rhein-Route) liegen, für das zurzeit der 2. Förderaufruf läuft, sollen diese Abschnitte zum Förderprogramm „Radnetz Deutschland“ angemeldet werden.

Der Zuwendungsgeber konnte keine Angaben zum weiteren groben zeitlichen Verlauf und der Terminalschiene des Zuwendungsprogramms machen. Aufgrund der Erfahrungen aus anderen Zuwendungsprogrammen wird mit einer Erteilung des Zuwendungsbescheides nicht vor Herbst / Winter 2023 gerechnet.

Eine Vergabe der Leistungen ab Leistungsphase 5 ist erst nach Erteilung des Förderbescheides bzw. eines vorzeitigen zuwendungsunschädlichen Maßnahmenbeginns möglich. Dieser wurde in Aussicht gestellt.

Die Verwaltung wird kurzfristig den Zuwendungsantrag für das Förderprogramm „Radnetz Deutschland“ stellen. Nach Abschluss des Interessenbekundungsverfahrens

wird dann noch der offizielle Zuwendungsantrag für das Programm „Investive Maßnahmen“ gestellt. Um die Maßnahme nicht zu verzögern und frühzeitig mit der Ausführung beginnen zu können, wird in beiden Zuwendungsanträgen der zuwendungsunschädliche vorzeitige Maßnahmenbeginn beantragt.

Aus dem Klimaschutzetat werden maximal 30% der Maßnahme, d.h. 6.417.000 EUR, finanziert.

Dies entspricht dem Eigenanteil der Stadt, ausgehend von einer 70% Förderung.

Die im Jahre 2022 bereits gezahlten Planungsleistungen i.H.v. 180.638 EUR, wurden über die Pauschale zur Radverkehrsförderung gezahlt.

Bis zur Erteilung der Förderbescheide und Auszahlung von Fördermitteln erfolgt die Finanzierung der Maßnahme aus dem Klimaschutzetat.

Für die Finanzierung der Maßnahme ist die Aufnahme externer Investitions- und/oder Liquiditätskredite mit entsprechenden Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt erforderlich.

Information der Öffentlichkeit:

Der Verlauf und die Ausgestaltung der Radleitroute 1 soll der Öffentlichkeit im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt werden. Ziel ist es, die Maßnahme transparent zu kommunizieren und vorzustellen, um den Bürgerinnen und Bürgern mögliche Bedenken zu nehmen. So soll der Mehrwert der Radleitroute dargestellt werden.

Um alle Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit der Information zu geben, sind insgesamt vier Infostände entlang der Radleitroute 1 geplant. Im Bezirk 5 wird voraussichtlich eine Information vor der Ladenzeile Kaiserswerther Straße 409/411 (Ladenzeile Säulenfuß) stattfinden. Im Bezirk 1 sind zwei Standorte, am Fortuna-Büdchen am Joseph-Beuys-Ufer und dem KIT am Mannesmannufer, geplant. Für den Bezirk 3 ist eine Informationsveranstaltung auf dem Platz an der Gladbacher Straße/ Ahnenweg vorgesehen.

Die genaue Ausgestaltung der Informationsveranstaltungen wird in den kommenden Wochen ausgearbeitet.

Terminplan:

Die IPM Düsseldorf GmbH strebt eine Realisierung der Maßnahme bis zum 3. Quartal 2025 (Übergabe an den Nutzer) an.

Baubeginn ca.	1.Quartal 2024
Bauzeit ca.	16 Monate
Fertigstellung ca.	3.Quartal 2025

Erfüllung der Voraussetzungen des §13 KomHVO:

BIC-Empfehlung	am:	25.04.2023
RPA Prüfung	am:	15.05.2023
Kämmerei geprüft	am:	12.07.2023
Zustimmung der Kämmerin	am:	31.07.2023

Anlagen:

- Anlage 1 - Finanzierung
- Anlage 2 - Lagepläne Bezirk 5
- Anlage 3 - Lagepläne Bezirk 1
- Anlage 4 - Lagepläne Bezirk 3
- Anlage 5 - Änderungs- und Ergänzungsbeschlüsse