

DÜSSELDORF

---

## Radwegebau ist weit von Zielen entfernt

Nur ein kleiner Teil des geplanten Radhauptnetzes ist in den letzten Jahren gebaut worden. Dabei wurden hohe Ansprüche formuliert.



Nach wie vor mehr als unglücklich ist die Führung von Radfahrern über den Parkplatz an der Cecilienallee. FOTO: HANS-JÜRGEN BAUER

VON ALEXANDER ESCH

---

**DÜSSELDORF** |In den vergangenen drei Jahren sind in Düsseldorf rund 22 Kilometer, in den letzten beiden Jahren sogar nur 11,5 Kilometer des Radhauptnetzes erstellt worden. Das soll insgesamt aus einer Streckenlänge von 300 Kilometern bestehen. Wie die aktuelle Bilanz zeigt, hinken Stadt und Politik ihren selbst gesteckten Zielen allerdings weit hinterher.

Umgesetzt wird das Radhauptnetz mit Routen über die gesamte Stadt hinweg seit 2015 und war vom heutigen Oberbürgermeister Stephan Keller (CDU) in seiner Zeit als Verkehrsdezernent mitkonzipiert worden. Im Kommunalwahlkampf

2020 hatte Keller den amtierenden OB Thomas Geisel scharf kritisiert, nur zehn Prozent des Netzes umgesetzt zu haben. Zudem hatte Keller es als klares Ziel ausgegeben, das „Radhauptnetz innerhalb der Wahlperiode weitestgehend fertigzustellen“. Im Kooperationsvertrag von CDU und Grünen findet sich zudem der Passus: „Das Radhauptnetz mit einer Streckenlänge von über 300 Kilometern werden wir zügig vervollständigen.“

Nun ist festzustellen, dass in der aktuellen Wahlperiode gut sieben Prozent des Netzes verwirklicht wurden. Damit ist die Stadt kaum schneller unterwegs als zuvor. An einen „Druckfehler“ glaubte sogar Anja Vorspel von den Linken zuletzt im Verkehrsausschuss, als die Stadt ihre Bilanz für die letzten beiden Jahre auf Nachfrage der Partei-Klima-Fraktion vorgelegt hatte. Vorspel fragte zudem: „Wie soll das weitergehen?“ Dezernent Jochen Kral führte daraufhin aus, dass er die Zahl „gar nicht so schlecht“ finde. Zudem verwies er auf die Radleitrouen, die erste ist beschlossen und soll ab 2024 gebaut, die zweite dann vorgestellt werden. Zunächst soll eine zusammenhängende Nord-Süd-Verbindung (neun Kilometer), dann eine Ost-West-Strecke realisiert werden. Die Routen drei bis sechs sollen folgen. Kral sprach von einem „langsamen und kontinuierlichen Prozess. Dabei ist es wichtig, dass er kontinuierlich und gut gemacht wird.“

Auf der Habenseite verbucht die Stadt seit 2021 als längstes Stück Karlstraße/Worringerstraße von Stresemannplatz bis Wehrhahn. Weitere wichtige Verbesserungen gab es zum Beispiel auf der Bilker Allee und der Kaiser-/Fischerstraße. Weniger kilometerstark, aber aufwendig und wirkungsvoll ist der Umbau am Fortuna-Büdchen gewesen oder zuletzt die Kreuzung Hennekamp/Witzelstraße. Als jüngstes Projekt konnte im Dezember die Radverkehrsachse auf der Eulerstraße fertiggestellt werden. Übrigens zählt die Stadt den neuen Radweg auf der Luegallee in ihrer Bilanz mit, obwohl es sich dort (noch) um einen Verkehrsversuch handelt.

Die Politik und auch Vertreter der schwarz-grünen Kooperation hatten bereits im Mai deutliche Kritik an der Verwaltung geübt, als deutlich wurde, dass wichtige Routen wie auf der Moltkestraße aufs nächste Jahr verschoben worden waren. Jetzt sagt der Grünen-Fraktionssprecher Norbert Czerwinski, Vorsitzender des

Verkehrsausschusses: „Wir sind mit dem Tempo sehr unzufrieden.“ Aber es scheitere nicht am Geld oder am Willen. Viele Stellen seien derzeit unbesetzt. Czerwinski hofft, dass es in den nächsten beiden Jahren dann nicht so schlecht aussehe, wie jetzt befürchtet. Er setze auf Verbesserungen durch die Radleitrou- ten, die zudem von der IPM als Stadttochter ähnlich wie beim Schulbau schneller umgesetzt werden können, auch aufgrund einer möglichen besseren Bezahlung der Mitarbeiter.

Auch CDU-Ratsherr Christian Rütz verweist auf die Radleitrou- ten, die die Kilo- meterbilanz verbessern würden. Zudem habe sich einiges getan. „Es gibt viele Positivbeispiele.“ So sei er „nicht unzufrieden“, aber er sagt auch: „Ich wünsche mir, dass mehr auf der Straße ankommt.“ Die Stadt solle mehr Stellen identifi- zieren, wo es mit einfacheren Mitteln möglich ist, längere Strecken zu realisie- ren. Allerdings sieht auch er personelle Probleme bei der Verwaltung. Und er gibt mit Blick auf die gesetzten Ziele von OB und Kooperation zu: „Die Formulierung- en waren zu ambitioniert.“

## INFO

### Was zuletzt umgesetzt worden ist

**Eulerstraße** Die Eulerstraße ist auf 500 Metern für den Radverkehr ausgebaut wor- den. Die Stadtteile Pempelfort und Derendorf werden vernetzt. Die Arbeiten waren Anfang Dezember abgeschlossen worden.

**Hennekamp** An der Kreuzung der Witzelstraße zur Straße Auf'm Hennekamp sind bessere Bedingungen für Radfahrer geschaffen worden, zumindest auf der südlichen Seite. Seit Oktober ist die Strecke freigegeben.