Mobilitätsanalyse bzgl. LAP IV (04/25, Rat) und **Verkehrskonzept der IHK** (2024, hier)

Kritik der IHK-Verkehrsanalyse

- Basis ist der Ist-Verkehr 2024, ohne – zumindest erwägende – Berücksichtigung der notwendigen Reduzierung des KFZ-Verkehrs, wie es etwa Anja Bierwirth (Wuppertal-Institut) für die Erreichung des Ziels „Klimaneutralität bis 2035“ fordert (RP, 4.06.25, C 1).
- Es wird durchgängig vom ungehindert „fließenden KFZ-Verkehr“ (u.a. S. 19) ausgegangen, nicht aber vom gleichberechtigt „fließenden Fahrradverkehr“.
- Ausgehend vom Planungsstand des städt. Rad-Hauptnetzes (s. S. 19) und dem ausgegebenen Planungsziel von 25 % Radverkehrsanteil am Verkehr in Df werden „Überlagerungen“ an verschiedenen Kernstraßen festgestellt und dabei als besonders kritisch Radverkehrsplanungen auf der Torfbruchstr. (S. 21), der Markenstr., der Ronsdorfer Str. und der Reichswaldallee festgestellt (S. 22). Dort sollen immerhin Einzelfallentscheidungen getroffen werden, aber keinesfalls KFZ-Spuren wegfallen.
- Besonders die Vorbehalte zu Marken- und Torfbruchstr. stehen im Widerspruch zu den geplanten Maßnahmen zum Radwegsausbau laut LAP IV (s. S. 76 u. 77)
- Zur über der Norm liegenden Verkehrsbelastung auf der Worringer Str. werden mit dem dortigen Radweg Verkehrsmaßnahmen als erledigt angesehen (s. S. 21 oben), was der aktuellen Forderung der Worringer Initiative für T-30 widerspricht.

Angedachte Maßnahmen im LAP IV für Radwegs-Ausbau und Tempo 30 (Anlage 2, S. 72-77)
Diese Maßnahmen müssten im Einzelfall auf Vereinbarkeit mit dem Verkehrsnetz der IHK überprüft werden und sollten im schwarz-grünen Koalitionsvertrag eine Rolle spielen.

- Ackerstr.: **Radstreifen**, Prüfung T-30 nachts (S. 72)
- Benrather Schlossallee: Radstreifen, Prüfung T-30 nachts (S. 72)
- Bilker Allee (Weber- bis Corneliusstr.): **Radstreifen**, Prüfung **T-30 am Tag** (S. 72)
- Erkrather Str. (Langer- bis Ruhrtalstr.): **Radstreifen** (S. 73)
- Fürstenwall (Kronprinzen- bis Elisabethstr.): **Radstreifen**, Prüfung T-30 nachts (S. 74)
- Gladbacher Str. (Hammer Str. bis Bilker Kirche): **T-30 am Tag** (S. 74)
- Glashüttenstr.: **Radstreifen**, T-30 nachts (S. 74
- Kölner Landstr.: (Werstener Kreuz bis Reusrather Str.: T-30 nachts (S. 75)
- Markenstr.: **Radstreifen**, Prüfung T-30 nachts (S. 76)
- Moltkestr.: **Radstreifen** (S. 76)
- Rethelstr.: Prüfung **T-30 am Tag** (S. 77)
- Roßstr. (Jülicher- bis Rolandstr.): Prüfung **T-30 am Tag** (S. 77)
- Torfbruchstr. (Sulzbach- bis Hallesche Str.): **Radstreifen** (S. 77)

Tempo 30 als Sofort-Maßnahme nach LAP IV, am Tag (S. 36) - zudem 4 Maßnahmen nachts

- Kaiserswerther Straße von Reeser Platz bis Freiligrathplatz (S1)
- Rather Straße von Münsterstraße bis Rheinmetallallee (S2)
- Himmelgeister Straße, südlich Auf'm Hennekamp (S5)
- Volmerswerther Straße, nördlich Fähr-/Germaniastraße (S6)
- Kürtenstraße zwischen Herdecker Straße und Theodorstraße / Hamborner Straße (S11)
- Gubener Straße von Sandträgerweg bis Gothaer Weg (S15)
- Ickerswarder Straße von Münchener Straße bis Kölner Landstraße (S17) – ist erfolgt

Graf-Adolf-Str. als Problem des Radhauptnetzes
Die vom Amt 66 – zusammen mit dem Ambach-Projekt „Eine Straße“ – im Sommer 2024 geplante Aufenthaltsverbesserung der Straße mit beidseitigem Radweg (Vorlage im OVA für den 26.06.24 ->hier) wurde auf Initiative von Bürgermeister Josef Hinkel (CDU) vom OB

gestoppt (->Info) und auf „irgendwann“ verschoben. Hinkel auf Nachfrage: „Wir in der CDU waren dagegen.“ (06.01.25) Auf dieser wichtigen Ost-West-Achse vom Rhein zum Hbf muss ein Lückenschluss für den Radverkehr (Harorldstr. bis Karlstr.) erfolgen, um eine der vielen Gefahren für Radfahrende zu beseitigen, zumal bereits eine Planung vorliegt.

D. Wöske