



öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Graf-Adolf-Straße – Verkehrsversuch Radfahrstreifen und Gestaltung Seitenräume

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 3	11.06.2024	Anhörung
Bezirksvertretung 1	21.06.2024	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	26.06.2024	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss stimmt dem Testbetrieb Radfahrstreifen und Gestaltung der Seitenräume auf der Graf-Adolf-Straße gem. den Plänen Nr. **S 1781 / 120** bis **S 1781 / 122** zu.

Sachdarstellung:

Anlass der Planung:

Die Immobilien- und Standortgemeinschaft Graf-Adolf-Straße (ISG) hat den Wunsch geäußert, die Aufenthaltsqualität der Graf-Adolf-Straße durch die Einrichtung von beidseitigen Radfahrstreifen mit einhergehender Reduzierung der Fahrstreifen von vier auf zwei sowie der Einrichtung von Parklets im Bereich der vorhandenen Parkstreifen zu verbessern. Der Radfahrstreifen soll dabei den Lückenschluss im Radhauptnetz und eine bessere Erreichbarkeit für den Radverkehr gewährleisten.

Die Markierungsarbeiten, welche zunächst als Versuch getestet werden, beziehen sich auf Wunsch der ISG auf den Straßenabschnitt zwischen Graf-Adolf-Platz und Stresemannplatz und den angrenzenden Straßenraum.

Parallel zu den im Folgenden vorgestellten Planungen führt die Landeshauptstadt Düsseldorf, hier federführend die Wirtschaftsförderung, derzeit auf Antrag der seit 2005 als Verein bestehende Immobilien- und Standortgemeinschaft Graf-Adolf-

Straße e. V. ein Satzungsverfahren mit dem Ziel der Einrichtung einer verpflichtenden ISG in der Graf-Adolf-Straße durch.

Mit der verpflichtenden ISG wird das Ziel verfolgt, Maßnahmen zur Aufwertung der Graf-Adolf-Straße in Ergänzung zu den gemeindlichen Aufgaben in privater Verantwortung durchzuführen und die Finanzierung dieser durch alle Grundeigentümer*innen im Satzungsgebiet sicherzustellen. So können gemeinsam geplante Aktivitäten auf eine breitere personelle und finanzielle Basis gestellt und die Attraktivität der Graf-Adolf-Straße für die Kund*innen, Anwohnende, Mieter*innen erhöht werden.

Im Rahmen des formalen Satzungsverfahrens findet derzeit nach § 3 Absatz 2 des Gesetzes über Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISGG NRW) eine Unterrichtung der Grundeigentümer*innen im Bereich des geplanten Satzungsgebietes statt. Widersprechen mehr als ein Drittel der Widerspruchsberechtigten oder die Widerspruchsberechtigten von mehr als einem Drittel der im Satzungsgebiet gelegenen Grundstücksflächen, darf die Satzung nicht erlassen werden. Widersprechen nicht mehr als ein Drittel der Widerspruchsberechtigten oder die Widerspruchsberechtigten von nicht mehr als einem Drittel der im Satzungsgebiet gelegenen Grundstücksflächen, kann mit einem Satzungserlass zur verpflichtenden ISG Graf-Adolf-Straße voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2024 gerechnet werden.

Sofern das Widerspruchsquorum nicht überschritten wird und es zum Erlass der Satzung durch den Rat der Landeshauptstadt kommen kann, stünden aus den Abgaben der Grundeigentümer*innen zur Umsetzung des Maßnahmen- und Finanzierungskonzeptes der verpflichtenden ISG finanzielle Mittel zur Verfügung, um nach erfolgreicher temporärer Erprobung der geplanten Parklets, diese langfristig zu realisieren.

Bestand:

Die Graf-Adolf-Straße befindet sich auf der Grenze zwischen den Düsseldorfer Stadtteilen Stadtmitte und Friedrichstadt.

Prägend für die Graf-Adolf-Straße ist eine dichte Bebauung mit Wohn- und Geschäftsnutzung. Die Straße besteht aus zwei Fahrstreifen pro Richtung sowie einer Straßenbahntrasse in Mittellage. Im Verlauf der Straße befinden sich außerdem abschnittsweise in beiden Richtungen Park- und Ladebuchten. Eine Radverkehrsanlage gibt es auf dem Abschnitt bislang nicht. Der Radverkehr wird derzeit im Radhauptnetz über den parallel verlaufenden Streckenzug Bahnstraße, Graf-Adolf-Platz (Nord) und Carl-Theodor-Straße geführt.

Das Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde liegt in dem gesamten Abschnitt zwischen 1500 bis 2000 Kfz/h.

Auf der Graf-Adolf-Straße gibt es im heutigen Zustand nur wenige Verweilmöglichkeiten. Sitzmöglichkeiten im Außenbereich gibt es trotz großen gastronomischen Angebots, besonders aufgrund der schmalen Gehwege, kaum. Aufenthaltsqualität und Möglichkeit zum Flanieren ist daher stark eingeschränkt. Die Graf-Adolf-Straße ist eine wichtige Verbindung vom Hauptbahnhof in die südliche Innenstadt, in Richtung Königsallee, Landtag und Rheinufer, sodass viele Bürger*innen und Besucher*innen diese Strecke auch fußläufig nutzen.

Planung:

Das Vorhaben umfasst die Integration einer Radverkehrsanlage in Form eines Radfahrstreifens durch die Umwidmung des jeweiligen äußeren Kfz-Fahrstreifens, zunächst in einem Testbetrieb, wie am Beispiel der Luegallee. Für die Maßnahme wird daher baulich nichts verändert, sondern lediglich mit Markierungen gearbeitet.

Die Planung beginnt im Westen beidseitig ca. auf der Höhe Graf-Adolf-Platz 10 und schließt an die bestehenden Radverkehrsanlagen an (Schutzstreifen im südlichen Bereich, Leipziger Kombispur im nördlichen Bereich). Der Querschnitt des geplanten

Radfahrstreifens, welcher sich über die gesamte Planung hinweg den Flächenverhältnissen angepasst weitestgehend konstant verhält, beträgt 1,75 m.

Im östlichen Bereich schließt die Planung ebenfalls an die bestehenden Radverkehrsanlagen an. Am südlichen Fahrbahnrand wird dabei in Höhe der Hausnummer Stresemannplatz 63 an einen Schutzstreifen und am nördlichen Fahrbahnrand in Höhe der Hausnummer Graf-Adolf-Straße 84 an einen Radweg im Seitenraum angeschlossen. Somit wird ein Lückenschluss im Radhauptnetz (die derzeitige ungünstige Parallelführung außer Acht gelassen) sichergestellt.

Zusätzlich soll die Aufenthaltsqualität durch die Einrichtung von Parklets im Bereich der Kfz-Parkstände erhöht werden. Die Reduzierung der Parkstände entlang der Strecke kann durch naheliegende Parkhäuser kompensiert werden.

Durch die Einrichtung von Radfahrstreifen entsteht eine räumliche Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn, die in Bereichen mit voraussichtlich erhöhtem Aufenthaltsbedarf mit temporären Parklets genutzt wird. Dabei dient der Radfahrstreifen als eine Art „Pufferzone“ für die Parklets. Durch die Parklets wird eine Alternative aufgezeigt, wie eine Umnutzung von Parkplätzen aussehen könnte. Das gesamte Konzept zielt darauf ab, die Sensibilisierung für die Mobilitätswende zu fördern und dabei Teilbereiche als Beispiel so attraktiv wie möglich zu gestalten. Insgesamt sind vier Parkbuchten mit Parklets auf den Längsparkstreifen geplant, deren Maße maximal 6,00 m Länge und bis zu 1,75 m Breite betragen. Es wurde auf eine barrierefreie und verkehrssichere Planung und Umsetzung geachtet. Das Konzept wird darüber hinaus mit einer Fahrradreparaturstation ergänzt, neben der Möglichkeit Fahrräder an Fahrradbügeln abzustellen, um mehr Radfahrende für die Streckennutzung zu gewinnen.

Die Maßnahme soll auf Wunsch der ISG zunächst als Testbetrieb im Zeitraum vom 15.07.2024 bis 15.09.2024 (Zeitfenster zwischen dem letzten EM-Spiel und dem Beginn der europäischen Mobilitätswochen) getestet und im Anschluss evaluiert werden.

Die Verwaltung hat die Auswirkungen der geplanten Radwegführung während der Sommerferien auf Basis der letzten Verkehrszählungen im Jahr 2018 (Stresemannplatz) und 2020 (Berliner Allee) untersucht. Mit der Annahme einer 80-prozentigen Auslastung wurde festgestellt, dass es bei unverändertem Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr zu bestimmten Spitzenzeiten zu Rückstaus im Bereich Stresemannplatz, Graf-Adolf-Platz und an den Knotenpunkten mit der Oststr. und der Berliner Allee kommen könnte.

Der Testbetrieb soll dabei bewusst über den Zeitraum der Sommerferien hinaus erprobt werden, um brauchbare Daten für eine weitere Vorgehensweise zur dauerhaften Überplanung des Streckenabschnitts ermitteln zu können.

Ein Abbruch des Versuchs bei unvermeidbaren Verkehrsabläufen ist aber jederzeit möglich.

Kosten und Finanzierung:

Die Kosten für die Testphase der Radfahrstreifen betragen ca. 65.000 €, zuzüglich ca. 27.000 € für die Parklets. Haushaltsmittel stehen zur Verfügung.

Anlagen:

Anlage 1 - Übersichtsplan

Anlage 2 - Lagepläne S-1781-120,-121,-122