

3. Bürgerdialog Radhauptnetz der Landeshauptstadt Düsseldorf

Zusammenfassung



Veranstaltung im Bürgersaal Bilk am 22.11.2017

Einleitung & Vorträge – 1. Teil

- Moderation
Herr Dr. Uwe Kloppe
- Begrüßung & Einleitung
Herr Ingo Pähler, Amtsleiter des Amtes für Verkehrsmanagement
- Vortrag zu Radhauptnetz, Entwurfselementen und Sachstand*
Herr Steffen Geibhardt, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Düsseldorf

* Download unter <https://www.duesseldorf.de/radschlag.html>



Veranstaltung im Bürgersaal Bilk am 22.11.2017



Veranstaltung im Bürgersaal Bilk am 22.11.2017

Bürgerdialog – 2. Teil

- Moderation
Herr Dr. Uwe Kloppe



Zusammenfassung des Dialogs

Bürgerbeiträge (1)

- Die Umsetzung des Radhauptnetzes wird begrüßt, da mehr Radverkehrsanlagen zu mehr Radfahrenden führen und den Umstieg auf das Rad begünstigen.
- Bei Planungen sollen verstärkt die Schutzbedürfnisse und die Wahrnehmung von Kindern / Schülern berücksichtigt werden, vor allem auf Schulwegen.

Weitere Wortmeldungen:

- bauliche Radwege besser bei Begleitung von Kindern
- bessere subjektive Sicherheit bei geschützten Radwegen (Poller, Bord usw.)
- Kritik an schlechter oder fehlender Radverkehrsführung bei Baustellen (z.B. Kasernenstraße, Dreherstraße), Sicherheitsrisiko bei plötzlich endenden Radverkehrsanlagen ohne Ausweichmöglichkeiten.
- Allgemein sind unvermittelt endende Radverkehrsanlagen problematisch.



Zusammenfassung des Dialogs

Bürgerbeiträge (2)

- Haltende oder parkende Kfz oder Lieferfahrzeuge stellen auf Radfahrstreifen ein deutliches Sicherheitsrisiko für Radfahrer dar, da diese in den fließenden Verkehr ausweichen müssen.

Weitere Wortmeldungen:

- Freihaltung über mehr Kontrollen durch das Ordnungsamt, bislang „zu tolerant“
 - schnelleres Abschleppen, ggf. auch konsequente Schwerpunktaktionen
 - Aspekt der Einnahmequelle bedenken, ggf. Drittanzeigen bei der Stadt Düsseldorf
 - Bußgelder zu niedrig
- Zwischen Kfz im Parkstreifen und Radverkehrsanlagen sollte mehr Platz eingeplant werden. Kurzer Erfahrungsbericht zur Teilschuld nach Kollision mit sich öffnender Tür, diesbezüglich sind schmale Radverkehrsanlagen ohne Sicherheitsstreifen kritisch zu sehen. Schutzstreifen werden negativ bewertet.
- Allgemein sollte der Radverkehr den gleichen Stellenwert wie Kfz oder öffentlichen Verkehr erhalten und in Planung, Bau und Freihaltung der Verkehrswege gleichwertig sein. Stichwort: Radfahrer ernst nehmen, d.h. schnellere Umsetzung und mehr Mut



Zusammenfassung des Dialogs

Bürgerbeiträge (3)

- mehr Roteinfärbung

Weitere Wortmeldungen:

- prinzipiell überall zwecks Verdeutlichung der Radverkehrsanlage
 - nur an Konfliktpunkten
 - bei Führung neben Parkstreifen
 - Pilotversuch alle Radverkehrsanlagen blau einfärben
 - Einfärbungen haben keinen signifikanten Effekt
- Innerstädtisch mehr Bereiche mit 30 km/h einrichten, um eine Annäherung der Geschwindigkeiten der einzelnen Verkehrsteilnehmer zu erzielen. Erfahrungsbericht aus Helsinki



Zusammenfassung des Dialogs

Bürgerbeiträge (4)

- Konsequent mehr Flächen in der Innenstadt für die Allgemeinheit zurückgewinnen z.B. durch Autotunnel. Flächen neu verteilen z.B. durch Neuaufteilung des Straßenraums.
- Bei der Entwicklung des Radhauptnetzes / der Fahrradförderung können Arbeitgeber durch zur Verfügung stellen von Dienstfahrrädern, E-Bikes etc. beitragen.
- Ausrichtung der Routen auf die tatsächlichen Anfangs- und Zielpunkte (z.B. Hauptbahnhof, Einkaufszentren etc.) und anhand dieser Realrouten Maßnahmen ausrichten. (Hinweis: Diese Analyse ist bereits vom Radhauptnetz-Gutachter durchgeführt worden.)
- Das Verkehrszeichen zum Indirekten Linksabbiegen auf der Friedrichstraße hängt nicht auf Sichthöhe der Radfahrer.
- Wunsch: Radampel früher und länger schalten



Zusammenfassung des Dialogs

Bürgerbeiträge (5) zu „baulicher Radweg“ und „Radfahrstreifen“

- Der bauliche Radweg wird als gutes Planungselement empfunden, ...
 - ... weil er sich rechts neben parkenden Kfz befindet und Sicherheit bietet.
 - ... weil er vom Verkehr deutlich abgegrenzt ist.
 - ... wenn er nicht untermaßig ist und gepflegt wird. (Radwegbenutzungspflicht in diesen Fällen oftmals aufgehoben)
 - ... wenn er nicht von anderen Radfahrenden gegen die Fahrtrichtung befahren wird.
- Der Radfahrstreifen wird als gutes Planungselement empfunden, ...
 - ... wenn er über eine ordentliche Breite verfügt (Bsp. Friedrichstraße).
 - ... weil Radfahrende dort vom Kfz-Verkehr besser gesehen werden.
 - ... unter der Bedingung, dass er von parkenden Kfz frei ist.



Veranstaltung im Bürgersaal Bilk am 22.11.2017

Bürgermeinung zu Radverkehrselementen – 3. Teil

- Was gefällt Ihnen am besten? Pro Stellwand platziert jeder Bürger 2 Stecknadeln.



Ergebnisse - Radverkehrsanlagen im Streckenverlauf

Radverkehrsanlagen im Streckenverlauf

Radfahrstreifen

Weche Radverkehrsanlagen im Streckenverlauf gefallen Ihnen am besten?
Bitte benutzen Sie maximal 2 Nadeln.

Protected Bike Lane

Schutzstreifen

Bordsteinradweg

Radfahrstreifen

Schutzstreifen

Bordsteinradweg

Protected Bike Lane



Ergebnisse - Radverkehrsanlagen in Knotenpunkten

Radverkehrsanlagen im Knotenpunkt

Führung im Seitenraum

Weche Radverkehrsanlagen im Knotenpunkt gefallen Ihnen am besten?
Bitte benutzen Sie maximal 2 Nadeln.

Führung auf der Fahrbahn

"Leipziger" Kombispur

Indirektes Linksabbiegen

Führung im Seitenraum

CRITICAL MASS DÜSSELDORF
WIR STÖREN NICHT DEN VERKEHR, WIR SIND DER VERKEHR!

Führung auf der Fahrbahn

"Leipziger" Kombispur

Indirektes Linksabbiegen



Ergebnisse - Radverkehrsanlagen im Mischverkehr

Tempo 30 Zonen

Weche Führungsformen im Mischverkehr gefellen ihnen am besten?
Bitte benutzen Sie maximal 2 Nadeln.

Geöffnete Einbahnstraße

Shared Bike Lane

Fahrradstraßen

Tempo 30 Zonen

Geöffnete Einbahnstraße

Fahrradstraße

Shared Bike Lane

