

Umbau Heinrich-Heine-Platz

- Anmerkungen zur Vorlage OVA/137/2021 - (Bezug: die favorisierte Planvariante 9)

Wir begrüßen Eckpunkte der vorgeschlagenen Planungsvariante 9. Dazu gehören

- die Führung des Radverkehrs vor dem Wilhelm-Marx-Haus in die Kasernenstraße,
- der Radweg in Nord-Süd-Richtung,
- die Leipziger Kombispur vor dem Breidenbacher Hof

Für folgende aus unserer Sicht **gravierende Mängel** der vorgelegten Entwurfsplanung machen wir **folgende Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr**:

1. Alle Radfahrstreifen auf mindestens 2 m, die Radwege auf 2,50 m und den Zweirichtungsradweg auf 4 m verbreitern
Begründung: Bei weiter steigendem Radverkehr incl. Pedelecs, Lastenrädern, Anhängern sowie Lieferdiensten per Fahrrad sind veraltete ERA-Mindestmaße mit den städtischen Modal-Split-Zielen nicht mehr vereinbar, erst recht nicht auf diesen zentralen Achsen im Herzen der Landeshauptstadt.
2. Alle Radfahrstreifen und Radwege sowie Querungen deutlich sichtbar farbig markieren und baulich sicher gestalten
Begründung: Angesichts der großen Verkehrsmengen gilt es Querungskonflikte zwischen Radfahrenden und Fußverkehr, Taxi- und Busverkehr zu entschärfen. Das vorgesehene „Steinlaus-Grau“ provoziert Gefahrenstellen zwischen Radfahrenden und Fußgängern durch Nicht-Erkennbarkeit der Radinfrastruktur. Dies ist nach der verfehlten Gestaltung auf Schadowstr. und Berliner Allee / Tuchtinsel / Ingenhoven-Tal nicht mehr zu vermitteln.
3. Die Elberfelder Straße zur zentralen Verbindungsstrecke zwischen Kö-Bogen II / Corneliusplatz und Heinrich-Heine-Allee / Altstadt machen
Begründung: Da die heutige Radspur südlich der Rampe einem Aufstellbereich für Taxen geopfert werden soll, muss die Einbahnstraße am Industrieclub für den MIV gesperrt und in einen Zweirichtungsradweg umgewidmet werden.
4. Radverkehr aus Richtung Ratinger Tor sicher in die Elberfelder Str., Theodor-Körner-Straße und Benrather Str. abbiegen lassen – signalisiert und mit verkehrsmengen-gerechten Aufstellflächen
Begründung: Dies ist planerisch nicht berücksichtigt.
5. Grüne Welle für den Radverkehr auf beiden Seiten der HH-Allee
Begründung: Der Verkehrsfluss soll verbessert werden – dazu gehört nicht nur der MIV, sondern auch der Radverkehr.

6. Weitere Details:

- Einbahnstraßen sind nach geänderter VwV-StVO für den Radverkehr freizugeben. Das scheint bei der geplanten Breite, Spurführung und Signalisierung der Th. Körner-Straße nicht berücksichtigt.
- Für den 2-Richtungsradweg vor dem Wilhelm-Marx-Haus eine markierte und signalisierte Querung der HH-Allee in beide Richtungen vorsehen
- An der Kreuzung Benrather Straße/Kasernenstraße eine leistungsfähige Linksabbiegemöglichkeit aus Osten Richtung Süden schaffen
- Den Steigenberger Hotel-Verkehr neu ordnen.
Für den vorgeschlagenen 2-Richtungsradweg Anschlüsse an HH-Allee und Corneliusplatz herstellen
- Taxistand: Anforderungstaster für ausfahrendes Taxi, damit Radverkehr und MIV nicht unnötig behindert werden durch Rotphasen, die von den Taxen nicht gebraucht werden
- Kein Busparken mit Pausenzeiten bei Haltestellen auf dem Radweg
- Die Querung des hochliegenden Radwegs an der Einfahrt mit Sinusteinen o.ä. zur Fahrbahn abgrenzen.
- **Unsere Vorschläge für sichere Verkehrsführung und -trennung:**

Grüneinfärbung von Radstreifen; Rotmarkierung auch in Kreuzungsbereichen; deutlichste farbliche/gestalterische Markierung des Radweges im Seitenraum mit Piktogramm-Ketten; Protektions-Elemente bei Radstreifen neben dem MIV; nach Möglichkeit den Radweg gegenüber der Fahrbahn etwas anheben; Glaswände wie an Rheinbahn-Haltestellen; Kombination mit LED-Handläufen, die im Dunkeln Radspuren beleuchten.

Düsseldorf, 14.11.2021