


 öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Moltkestraße auf dem Abschnitt zwischen Münsterstraße und Tußmannstraße

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 1	14.11.2025	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	19.11.2025	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschließt die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Moltkestraße in beide Fahrrichtungen zwischen der Münsterstraße und der Tußmannstraße gemäß der als Anlage beigefügten Pläne und Gesamtkosten in Höhe von ca. 545.000 Euro sowie der Aufnahme des Abschnitts zwischen Jülicher Straße und Carl-Mosterts-Platz in das Radhauptnetz.

Sachdarstellung:

Anlass der Planung

Mit der vorliegenden Planung soll die Sicherheit für den Radverkehr über eine Streckenlänge von ca. einem km auf der Moltkestraße im Abschnitt zwischen Münsterstraße und Tußmannstraße durch die Umwidmung der rechten Fahrstreifen in Radfahrstreifen verbessert sowie der ÖPNV beschleunigt werden. Durch die Radfahrstreifen neben den Gleisen im Abschnitt zwischen Tußmannstraße und Liebigstraße werden Unfallrisiken für Radfahrer im Zusammenhang mit den Schienen reduziert, ebenso wie Störungen im Linienbetrieb der Rheinbahn durch Zweite-Reihe-Parker. Entlang der Aachener Straße und der Bilker Allee hat die Rheinbahn bereits positive Erfahrungen mit dem dort umgesetzten Radwegekonzept gemacht.

Bestand

Fahrtrichtung Südost:

Beginnend vom Knotenpunkt Münsterstraße werden im Bestand bis zur Tußmannstraße zwei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Südost angeboten. Auf der gesamten Strecke sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden, obwohl der Abschnitt zwischen Carl-Mosterts-Platz und Tußmannstraße Teil des Radhauptnetzes ist. Die Fahrbahn befindet sich, mit Ausnahme des Abschnitts zwischen dem Carl-Mosterts-Platz und dem Knoten Liebigstraße, in einem guten Zustand.

Auf der Höhe der Hausnummer 9 befindet sich die Haltestelle Münsterstraße / Feuerwache, die von den Linien 721, 752, 754 und SB55 bedient wird. Zwischen Prinz-Georg-Straße und Tußmannstraße bestehen Längsparkstände auf dem Seitenstreifen, welche zu Geschäftszeiten gebührenpflichtig sind. Ab Höhe der Hausnummer 57 befindet sich im Seitenstreifen eine Aufstellfläche für vier Taxis. Auf dem Teilabschnitt zwischen Liebigstraße und Tußmannstraße gilt für die Zeit von 9 bis 15 Uhr sowie 19 bis 7 Uhr ein eingeschränktes Halteverbot, was das Halten in zweiter Reihe, parallel zum Seitenstreifen, außerhalb der verkehrlichen Spitzenstunden ermöglicht. Zusätzlich verkehrt auf dem Teilabschnitt die Straßenbahnlinie 706, die die Haltestelle Tußmannstraße auf Höhe der Hausnummer 119 bedient.

Fahrtrichtung Nordwest:

Im Bestand werden ab dem Knotenpunkt Tußmannstraße bis zur Münsterstraße zwei Fahrstreifen für die Fahrtrichtung Nordwest angeboten. Unmittelbar nach dem Knotenpunkt Tußmannstraße / Moltkestraße befindet sich die Haltestelle Tußmannstraße. Im Anschluss dieser bestehen gebührenpflichtige Parkstände auf dem Seitenstreifen. Auf dem Teilabschnitt bis zur Liebigstraße wird das Halten in zweiter Reihe außerhalb verkehrlicher Spitzenstunden zwischen 9 bis 15 Uhr sowie 19 bis 7 Uhr ermöglicht. Im weiteren Verlauf finden sich weitere Längsparkstände sowie bei Hausnummer 50 ein Taxistand mit Platz für drei Taxis wieder. Auf dem Teilabschnitt zwischen Eulerstraße und Münsterstraße befinden sich mehrere Parkbuchten für jeweils sechs Kraftfahrzeuge sowie ein Radweg im Seitenraum, der nicht den aktuellen Entwurfsstandards entspricht und daher nicht benutzungspflichtig ist. Im Bereich des Knotenpunktes Moltkestraße / Münsterstraße befindet sich die Haltestelle Münsterstraße / Feuerwache.

Planung

Auf der gesamten Moltkestraße werden beidseitig Radfahrstreifen angelegt. Dabei wird der jeweils vorhandene rechte Fahrstreifen in einen Radfahrstreifen umgewidmet.

Am Knotenpunkt **Münsterstraße / Moltkestraße** beginnen bzw. enden die Radfahrstreifen der vorliegenden Planung und schließen an eine Drittplanung zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle Münsterstraße / Feuerwache an. Zur Vollständigkeit wurde die Drittplanung (blau hinterlegt) in die Planung eingefügt. Diese sieht auf der Achse Moltkestraße – Roßstraße jeweils eine Leipziger Kombispur sowie Radfurten und indirekte Linksabbieger für den Radverkehr in die Münsterstraße vor. Somit stellt die Drittplanung eine optimale Fortführung der vorliegenden Radwegeplanung der Moltkestraße über den Knotenpunkt hinaus dar. Sie wurde mit der Beschlussvorlage BV1/097/2023 beschlossen. Im Rahmen der vorliegenden Planung sind zudem zwei Leipziger Kombispuren auf der Münsterstraße vorgesehen, wodurch fünf Parkplätze entfallen. An der Roßstraße Nr. 2 wird außerdem eine Ladezone eingerichtet.

Für einen reibungslosen ÖPNV-Betrieb sind im Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt Münsterstraße / Moltkestraße und dem Knotenpunkt Moltkestraße / Prinz-Georg-

Straße / Eulerstraße Fahrstreifen von 3,25 m und somit eine Kernfahrbahn von 6,50 m Breite erforderlich. Mit dieser Anforderung resultieren beidseitige Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00 m bis 2,25 m.

Am Knotenpunkt **Moltkestraße / Prinz-Georg-Straße / Eulerstraße** werden an beiden Armen der Moltkestraße Leipziger Kombispuren eingerichtet. Die Aufstellflächen für indirekte Linksabbieger im Knotenpunktbereich wurden bereits im Zuge der Radverkehrsmaßnahme „Eulerstraße“ umgesetzt und bleiben im Rahmen der vorliegenden Maßnahme unverändert. Auf der Eulerstraße wird in Fahrtrichtung Süd außerdem die bestehende Bordsteinabsenkung zurückgebaut, sodass der Radverkehr nicht mehr in den Seitenraum geführt werden kann. Aus Kostengründen wurde auf einen Rückbau des Pflasters im Seitenraum auf der Nordseite der Moltkestraße zwischen Eulerstraße und Münsterstraße verzichtet. Stattdessen wird der Seitenraum als Fußweg beschildert und der ehemalige Radweg mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Der Gehweg verfügt weiterhin über eine Breite von mindestens 2,50 m.

Zwischen dem Knotenpunkt Moltkestraße / Prinz-Georg-Straße / Eulerstraße und dem Carl-Mosterts-Platz orientiert sich die Breite des Radfahrstreifens jeweils an dem bestehenden äußeren Fahrstreifen. Um Doorings-Unfälle zu vermeiden und die Unfallgefahr bei Ein- und Ausparkvorgängen zu verringern, wurde an Längsparkständen ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m und an Senkrechtparkständen von 1,00 m vorgesehen. Aufgrund des Sicherheitstrennstreifens entsteht im Bereich der Senkrechtparkstände jedoch ein Radfahrstreifen mit einer Breite von ca. 1,75 m. Der Sicherheitstrennstreifen wird jedoch als erforderlich angesehen, sodass dieses geringe Maß aus Sicht der Verwaltung akzeptiert wird. Ladezonen werden im Bereich der Hausnummern 51 und 52 eingerichtet, sodass je Straßenseite eine Ladezone zur Verfügung steht.

Am **Carl-Mosterts-Platz** erfolgt in Fahrtrichtung Südosten auf Höhe der Ludwig-Wolker-Straße eine Aufteilung in eine Linksabbiegespur, eine Geradeausspur sowie eine Leipziger Kombispur. Die Leipziger Kombispur ist ca. 40 m lang und ermöglicht das Rechtsabbiegen in die Ludwig-Wolker-Straße und in die Derendorfer Straße. Das Linksabbiegen in die Augustastraße wird weiterhin ermöglicht.

In Fahrtrichtung Nordwesten ist jeweils eine Leipziger Kombispur für das Rechtsabbiegen in die Augustastraße und Schloßstraße vorgesehen. Die im Oktober 2024 fertiggestellte Mobilitätsstation zwischen Schloßstraße und Annastraße ist im Plan als Bestand dargestellt. Die ursprüngliche Führung des Radverkehrs an der heutigen Mobilitätsstation erfolgte im Seitenraum und wurde mit dem Bau der Mobilitätsstation zurückgebaut. Da Schloß- und Derendorfer Straße weder Teil des Radhaupt- noch Bezirksnetzes sind und keine eigenständige Radverkehrsführungen bestehen, werden entsprechende Wegebeziehungen nicht weiterverfolgt. Folglich werden die rote Pflasterung auf der Mittelinsel, die Rotmarkierungen im südlichen Seitenraum sowie Kombischeiben und Rad-Lichtsignale zurückgebaut. Indirekte Linksabbieger werden aufgrund fehlender Radinfrastruktur in diesen Straßen ebenfalls nicht eingerichtet. In den Einbahnstraßen Annastraße und Ludwig-Wolker-Straße werden ergänzend Rotmarkierungen aufgebracht.

Wegen des schlechten Fahrbahnzustands zwischen dem Carl-Mosterts-Platz und der Liebigstraße soll eine Deckensanierung inklusive einer Erneuerung der Markierungen erfolgen. Dabei sind 3,25 m breite Fahrstreifen für den MIV und mindestens 2,00 m breite Radfahrstreifen geplant. Drei Entlüftungsschächte im äußersten Fahrstreifen mit parallel zur Fahrbahn verlaufenden Einlaufgittern werden zurückgebaut, um die Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten. Im Bereich der Hausnummern 77 und 100 sind Ladezonen vorgesehen.

Am Knotenpunkt **Moltkestraße / Liebigstraße** wird in beide Fahrtrichtungen jeweils eine Leipziger Kombispur eingerichtet. Auf die Einrichtung von indirekten Linksabbiegern wurde verzichtet, da von der Liebigstraße nur Rechtsabbiegen auf die Moltkestraße erlaubt ist und eine separate Radverkehrsführung dort fehlt. Ein

indirekter Linksabbieger würde eine neue Fahrbeziehung schaffen, die die Lichtsignalsteuerung stark beeinträchtigen und die ÖPNV-Beschleunigung verschlechtern würde. Außerdem ist die Liebigstraße nicht Bestandteil des Radhaupt- oder Bezirksnetzes.

Im weiteren Verlauf schließt der Radfahrstreifen im Einmündungsbereich der Tußmannstraße an die bestehende Infrastruktur an. In Fahrtrichtung Südost wurde der Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr und die Straßenbahn mit einer Breite von 3,00 m angesetzt. Der Radfahrstreifen auf der Südseite beträgt ca. 2,40 m. Auf der Nordseite wurde der Radfahrstreifen auf die bestehende Markierung gesetzt und besitzt eine Breite von mindestens 2,05 m. Der Fahrstreifen für den MIV besitzt fortan wie im Bestand eine Breite von ca. 2,90 m. Auch hier wurden Ladezonen pro Straßenseite eingerichtet.

Die Planung sieht an allen Knotenpunkten, an denen eine bedingte Verträglichkeit zwischen Radfahrenden und motorisiertem Individualverkehr (MIV) besteht und somit Konfliktbereiche auftreten, rot markierte Furten vor. Diese Konfliktbereiche entstehen hauptsächlich durch linksabbiegende Fahrzeuge sowie gleichzeitig geradeaus fahrende Radfahrende. Beim Knotenpunkt Moltkestraße/Eulerstraße/Prinz-Georg-Straße wird zusätzlich wegen der Schleppkurven beim linksabbiegen in die Eulerstraße sowie in die Prinz-Georg-Straße auch ein Teilbereich der Radfurt in Fahrtrichtung Eulerstraße und Prinz-Georg-Straße rot markiert.

Weiterhin wurden alle in der Planung vorgesehenen Leipziger Kombispuren auf ihre Machbarkeit geprüft. Dabei zeigte sich, dass das Verkehrsaufkommen beim Rechtsabbiegen als gering eingestuft wurde, sodass sowohl der Radverkehr als auch der MIV ungehindert fließen können.

Im Rahmen der Gesamtmaßnahme sind an der Moltkestraße insgesamt sieben zeitlich beschränkte Ladezonen (Mo–Fr 7–18 Uhr, Sa 9–14 Uhr) auf bestehenden Längsparkständen vorgesehen, um den Lieferverkehr verträglich abzuwickeln und das ordnungswidrige Halten in zweiter Reihe zu reduzieren. Sämtliche Ladezonen werden einheitlich beschildert und markiert. Von den Ladezonen sind circa 21 Pkw-Parkstände betroffen, die außerhalb der Ladezeiten weiterhin als reguläre Parkplätze genutzt werden können. Darüber hinaus entfallen infolge der Einrichtung der Leipziger Kombispur in der Münsterstraße vier weitere zeitlich begrenzte Parkplätze. Diese waren bisher von montags bis freitags jeweils zwischen 20 Uhr und 9 Uhr sowie ganztägig am Samstag und Sonntag zum Parken mit Parkschein freigegeben.

Eine Verlängerung der Achse über den Knotenpunkt Jülicher Straße / Klever Straße / Roßstraße ist nur mit einem umfangreichen Umbau des bestehenden Knotenpunkts möglich. Im Zuge des Multi-Mo-DUS-Förderprojektes wird der Knotenpunkt Jülicher Straße / Klever Straße / Roßstraße mit der Maßnahme M4a übergeplant. Erst dann kann die Lücke zwischen diesem Knotenpunkt und dem Knotenpunkt Münsterstraße / Moltkestraße / Roßstraße geschlossen werden.

Begründung

Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen im öffentlichen Straßenraum ist gemäß den Regularien der Straßenverkehrsordnung anzuordnen.

Es steht grundsätzlich im Ermessen der Landeshauptstadt Düsseldorf - als Straßenverkehrsbehörde - gem. § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 1, S. 4 Nr. 3 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung zu beschränken. Dabei ist sich die Landeshauptstadt Düsseldorf bewusst, dass gem. § 45 Abs. 9 S. 1 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei ist der - insbesondere bei Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs - geforderte Nachweis einer besonderen Gefahrenlage gem. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO nicht erforderlich, wenn es

sich um die Anordnung eines Radfahrstreifens innerhalb der geschlossenen Ortschaft handelt, im Sinne des § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 3 StVO.

Die Einrichtung dieser Radverkehrsanlage auf der Moltkestraße stellt einen solchen Radfahrstreifen dar.

Ob und mit welchen Elementen auf einer Straße die Separation von Radverkehr vom restlichen Verkehr empfohlen wird, ist in der ERA (Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen) vorgegeben. Maßgebend für die Bewertung ist die Verkehrsstärke in der werktäglichen Spitzenstunde des Fahrbahnquerschnitts und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt. Weiterhin entscheidend sind der Schwerverkehrsanteil, die Linienführung und die Fahrbahnbreiten.

Im Plangebiet liegen Verkehrszählungen an den oben bereits in der Planung erläuterten Knotenpunkten vor. Die Verkehrszählungen am Knotenpunkt Liebigstraße / Moltkestraße und am Knotenpunkt Euler Straße / Prinz-Georg-Straße / Moltkestraße sind aus dem Jahr 2019, am Carl-Mosterts-Platz aus dem Jahr 2018 und am Knotenpunkt Münsterstraße / Roßstraße / Moltkestraße, der im Rahmen der Drittplanung umgesetzt wird, aus dem Jahr 2010. Die Verkehrsbelastung betrug auf der Moltkestraße zwischen ca. 600 und ca. 1.190 Kfz/h in der Spitzenstunde und zwischen ca. 6.160 bis ca. 12.410 Kfz im Zeitraum von 6:00 bis 22:00 Uhr. Wobei sich der Abschnitt zwischen Münsterstraße und Eulerstraße / Prinz-Georg-Straße als der verkehrstärkere Abschnitt darstellt. Der Schwerlastverkehr ist mit ca. 2 bis 3 % pro Tag im Verhältnis gering. Die Anzahl der Radfahrenden beläuft sich trotz fehlender Infrastruktur auf ca. 650 bis 1.000 pro Tag. Im Bereich Carl-Mosterts-Platz und Liebigstraße beläuft sich der Anteil des Radverkehrs auf ca. 16 %. Gesamtstädtisch ist zu verzeichnen, dass der Radverkehrsanteil angestiegen ist und immer mehr Menschen mit dem Rad fahren, was auf den stetigen Ausbau der Radinfrastruktur und der Schaffung eines entsprechenden Angebots für Radfahrende zurückzuführen ist. Auch an der Moltkestraße kann somit mit der Einrichtung von richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen der Anteil des Radverkehrs weiter ansteigen.

Bei einer Verkehrsbelastung von aktuell etwa 1.200 Kfz/h in der Spitzenstunde und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt die Moltkestraße aufgrund ihrer Vierspurigkeit gemäß ERA im Belastungsbereich II, wonach eine Separierung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr empfohlen wird. Durch die Planung und damit Reduzierung der vierstreifigen Stadtstraße auf eine zweistreifige Stadtstraße liegt die Moltkestraße mit Umsetzung der Maßnahme nach ERA in der Belastungskategorie III, für die ein Radfahrstreifen als Führungsform empfohlen wird. Ebenfalls entspricht die Einrichtung verbesserter Radverkehrsanlagen der Forderung vieler Radfahrender bzw. der Verbände und dem Ziel der Verwaltung nach subjektiv sicheren Radwegen.

Im Rahmen des bestehenden Auswahlermessens ist aus Sicht der Verwaltung und auf Grundlage der geltenden Richtlinien und Empfehlungen auf dieser Straße eine separat geführte Radverkehrsanlage zu empfehlen. Als Ausgestaltung der Radverkehrsanlage auf beiden Seiten wird eine Führung auf der Fahrbahn gewählt, welche die freie Sicht auf den Radverkehr ermöglicht und dadurch objektiv als sehr sicher eingestuft wird.

Darüber hinaus empfiehlt die Rheinbahn zur Erhöhung der Übersichtlichkeit des Straßenquerschnitts und zur Entflechtung der Verkehrsteilnehmer entlang der Moltkestraße den Ausbau der Radverkehrsanlagen als Lückenschluss zwischen der Jülicher Straße und der Eulerstraße. Durch Radfahrstreifen neben den Gleisen im Abschnitt zwischen Tußmannstraße und Liebigstraße werden die Unfallrisiken für Radfahrer im Zusammenhang mit den Schienen deutlich reduziert, ebenso wie die Störungen im Linienbetrieb der Rheinbahn durch Zweite-Reihe-Parker. Entlang der Aachener Straße und der Bilker Allee hat die Rheinbahn sehr gute Erfahrungen mit

dem Radwegekonzept gemacht und verfolgt diese Maßnahme als beidseitigen Profit für Radverkehr und ÖPNV an weiteren Stellen, wie etwa wie hier an der Moltkestraße.

Aufgrund der geplanten Radverkehrsanlage ändert sich die Verteilung der Verkehrsflächen. Die vorhandene rechte Kfz-Spur wird in einen Radfahrstreifen umgewidmet, was zur einspurigen Führung des MIV führt. Die baubedingte temporäre einspurige Führung im Bereich der Moltkestraße 23 zeigt, dass der motorisierte Verkehr auch auf einer Fahrspur abgewickelt werden kann. Insgesamt ist zu erwarten, dass der MIV auch mit Umsetzung der Maßnahme weiterhin leistungsfähig abgewickelt wird, sodass die Einrichtung der Radverkehrsanlage als angemessen angesehen wird. Durch die geplanten Ladezonen wird zudem das Laden und Liefern besser geordnet sowie der Behinderung des fließenden Verkehrs entgegengewirkt.

Umsetzung und Finanzierung

Die Umsetzung der Maßnahme ist in Abhängigkeit der Deckensanierung vorrausichtlich für das 3. Quartal 2026 vorgesehen.

Auf Grundlage der Entwurfsplanung wurden die Kosten für die baulichen Anpassungen, die Deckensanierung, die Fahrbahnmarkierungen sowie die Anpassung der Lichtsignalanlagen ermittelt.

Da die Deckensanierung zwischen Carl-Mosterts-Platz und Liebigstraße die gesamte Fahrbahnfläche betrifft, wurden die Verkehrsflächen in Bereiche für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und für den Radverkehr differenziert betrachtet. Die Sanierung erfolgt grundsätzlich mit lärmoptimiertem Asphalt (auch: Flüsterasphalt). Für die Flächen des motorisierten Verkehrs werden Kosten in Höhe von ca. 215.000 € erwartet, während für die Flächen des Radverkehrs Kosten in Höhe von ca. 145.000 € anfallen. Die Kostenanteile für den MIV werden aus den Mitteln für „Lärmoptimierten Asphalt“ finanziert. Somit belaufen sich die in dieser Vorlage zu berücksichtigenden Gesamtbaukosten auf insgesamt ca. 545.000 € brutto.

Die Finanzierung erfolgt über die „Pauschale zur Radverkehrsförderung“ (Konto 5454101 52421300) mit 330.000 € und „Lärmoptimierten Asphalt“ (7.00050001.A0 / 78520000 bei Amt 19) mit 215.000 €.

Anlagen:

Anlage 1 - Übersichtsplan

Anlage 2 - Lagepläne 1 bis 4 - Radfahrstreifen Moltkestraße

Anlage 3 - Rückmeldebogen Kleine Kommission Radverkehr