



Beschlussvorlage

Betrifft:

Radverkehrsführung Neusser Straße im Abschnitt Düsselstraße / Martinstraße

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordnete Cornelia Zuschke

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 3	27.01.2026	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	25.02.2026	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschließt,

- den Umbau des Knotenpunktes Neusser Straße / Düsselstraße,
- die Einrichtung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnstraße auf der Neusser Straße im Abschnitt Düsselstraße / Lorettostraße,
- die Einrichtung eines Radfahrstreifens von dem Knotenpunkt Neusser Straße / Lorettostraße bis zur Protected Bike Lane (PBL) Martinstraße
- die Einrichtung einer Leipziger Kombispur aus der Gladbacher Straße in Richtung Bilker Allee

gemäß der in der Beschlussvorlage aufgezeigten Planung zur Verbesserung der Radverkehrsführung.

Sachdarstellung:

Anlass der Planung

Die Knotenpunktplanung Neusser Straße / Düsselstraße wurde erstmals 2021 in der Informationsvorlage OVA/003/2021 vorgestellt. Ziel war die Verbesserung der Radwegequerung über Fahrbahn und Gleise sowie die Herstellung einer sicheren Anbindung an die Radleitroute 1 (RLR1). Parallel sollte aufgrund geplanter Synergien

beim Gleisausbau die Feuerwehrezufahrt zum Gebäude Völklinger Straße 2–4 hergestellt werden.

Im Anregungs- und Beschwerdeausschuss (ABA) wurde 2023 mit Vorlage ABA/020/2023 die anhaltende Konfliktsituation im Seitenraum der Neusser Straße thematisiert. Zwischen den Hausnummern 87–93 kam es regelmäßig zu Gefährdungen zwischen Radfahrenden, Anwohnenden an den Hauseingängen sowie PKW-Nutzungen der Garagen. Als Empfehlung wurde eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Lorettostraße ausgesprochen, verbunden mit einer besseren Anbindung an den Lahnweg.

Die Kleine Kommission Radverkehr (KKRad) bewertete 2023 die vorgeschlagene Verlagerung des Radverkehrs auf die Lorettostraße jedoch nicht als gleichwertige Alternative. Die Verwaltung wurde beauftragt, die Neusser Straße in Fahrtrichtung Norden für den Radverkehr zu öffnen, um eine durchgängige und sichere Führung zu gewährleisten.

Zusätzlich soll die Düsselstraße / Kirchfeldstraße nach dem Beschluss BV3/031/2023 künftig als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Die Verwaltung erarbeitet hierzu eine separate Planung und wird diese nach Abschluss der Planung den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorlegen.

Ist-Zustand

Teilbereich Knotenpunkt Neusser Straße / Düsselstraße

Der Radverkehr wird in der Düsselstraße auf der Fahrbahn geführt, während im Lahnweg ein gemeinsamer Geh- und Radweg besteht. Im Bestand quert der Radverkehr die Neusser Straße parallel zum Fußverkehr im Seitenraum und in Zweirichtungsführung. Die Abbiegebeziehungen sind dabei nicht eindeutig geregelt, und die vorhandenen Flächen sind für eine konfliktfreie Nutzung durch Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend dimensioniert.

Zwischen dem westlichen Gehweg der Neusser Straße und der Fahrbahn liegt ein eigenständiger Bahnkörper, der mithilfe von Blinklichtsignalen sowie Radverkehrspiktogrammen gesichert ist. Historisch bedingt wurde der Radverkehr auf dem westlichen Gehweg geführt, der bis 2024 für den Radverkehr sowie die Garagennutzung der Anwohnenden zwischen den Hausnummern 87–93 freigegeben war. Diese gemischte Nutzung führte wiederholt zu Konflikten zwischen Radfahrenden, Fußverkehr sowie aus- und einfahrenden Kraftfahrzeugen und stellte einen wesentlichen Auslöser der bestehenden Konfliktsituation dar.

Aufgrund dieser Situation wurde 2024 im Rahmen einer Zwischenlösung der Radverkehr aus dem Lahnweg in Fahrtrichtung Süden auf die Fahrbahn der Neusser Straße verlagert. Ergänzend wurden gezielte Markierungsmaßnahmen in Form von Radverkehrspiktogrammen und Richtungspfeilen sowie Anpassungen des Parkraums umgesetzt. Die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr wurde im Bereich der Hausnummern 87–93 in Fahrtrichtung Süden aufgehoben.

Teilbereich Neusser Straße im Abschnitt Düsselstraße bis Lorettostraße

Die Neusser Straße ist in diesem Abschnitt als Einbahnstraße in Richtung Norden ausgewiesen und bislang nicht für den Radverkehr geöffnet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Neben der Fahrbahn verläuft ein eigenständiger Straßenbahnkörper, der von den Linien 706 und 709 genutzt wird.

Die Fahrbahnbreite beträgt etwa 5,50 bis 6,00 m. Vom Knotenpunkt Neusser Straße / Düsselstraße bis zur Hausnummer 54 sowie von der Hausnummer 68 bis zum Knotenpunkt Neusser Straße / Lorettostraße besteht ein absolutes Halteverbot.

Dazwischen gilt ein eingeschränktes Halteverbot, das in der Praxis trotz regelmäßiger Kontrollen häufig missachtet wird. Zusätzlich bestehen Parkmöglichkeiten für vier Fahrzeuge in angelegten Parkbuchten.

Seit Umsetzung der Zwischenlösung ist der Radverkehr verpflichtet, die Fahrbahn zu nutzen, da die Freigabe des Gehwegs im Bereich der Hausnummern 87–93 in Fahrtrichtung Süden entzogen wurde. Südlich dieses Abschnitts wird der Seitenraum weiterhin aus Erschließungsgründen im Zweirichtungsverkehr für den Radverkehr freigegeben. Für den Radverkehr entsteht durch die Nutzung von zwei zusätzlichen Lichtsignalanlagen ein spürbarer Zeitverlust, wodurch die derzeitige Führung nur eingeschränkt akzeptiert wird.

Teilbereich Neusser Straße im Bereich Bilker Kirche

Der Bereich um die Bilker Kirche stellt einen hochbelasteten Verkehrsknotenpunkt dar, in dem sich eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungsansprüche überlagern. Die Ost-West-Achse Gladbacher Straße / Bilker Allee, welche den Hafen mit Oberbilk verbindet, ist Bestandteil des Radhauptnetzes sowie eine wichtige Hauptverkehrsstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Auf dieser Achse verkehrt die Straßenbahnlinie 707 im 10-Minuten-Takt.

Die Nord-Süd-Achse Martinstraße / Neusser Straße ist Bestandteil des Bezirksnetzes und ebenfalls von hoher Bedeutung für den ÖPNV; hier verkehrt die Straßenbahnlinie 709 ebenfalls im 10-Minuten-Takt. Auf beiden Achsen verkehren darüber hinaus die Buslinien 723 und 726 sowie die Straßenbahnlinie 706.

Aufgrund der hohen verkehrlichen Anforderungen an den Knotenpunkt Bilker Kirche, insbesondere durch die dichte Führung des ÖPNV sowie die begrenzten Flächenverhältnisse, können sowohl für den MIV als auch für den Radverkehr nicht alle Verkehrsbeziehungen als direkte Wegebeziehungen angeboten werden. Dies betrifft insbesondere die Relationen Martinstraße / Gladbacher Straße sowie Gladbacher Straße / Neusser Straße.

Der Knotenpunkt ist dreieckig ausgestaltet, sodass fehlende Verkehrsbeziehungen über Umfahrungen oder Wendevorgänge hergestellt werden. Zur Kompensation dieser Einschränkungen wurde der Bereich östlich der Bilker Kirche gezielt baulich ausgebaut.

Die Ost-West-Achse Bilker Allee / Gladbacher Straße verfügt im Bestand über Radverkehrsanlagen, die jedoch kurz vor beziehungsweise hinter dem Knotenpunkt enden und dort in zwei Fahrstreifen übergehen. Auf der Nord-Süd-Achse besteht aus Richtung Norden im Bestand eine vorgezogene Haltelinie mit eigenständiger Signalisierung für den Radverkehr. Darüber hinaus wurde südlich des Knotenpunktes im Jahr 2024 eine Maßnahme aus der Unfallkommission zur Sicherung des Abbiegevorgangs in die Einmündung Martinstraße umgesetzt; der Radverkehr wird dort auf einer Protected Bike Lane (PBL) geführt.

In Fahrtrichtung Norden bestehen im Bestand keine durchgängigen Radverkehrsanlagen, wodurch insbesondere die Führung des Radverkehrs im Bereich des Knotenpunktes unübersichtlich ist und eine planerische Weiterentwicklung erforderlich wird.

Planung

Teilbereich Neusser Straße / Düsselstraße

Aus Fahrtrichtung Westen erreicht der Radverkehr den Knotenpunkt über den gemeinsamen Geh- und Radweg am Lahnweg. Die Querung der Fahrbahn und des

Gleisbereiches erfolgt geradlinig und getrennt vom Fußverkehr im Zweirichtungsverkehr. Zur Verdeutlichung der Trennung wird am Lahnweg ein kurzer Zweirichtungsradweg baulich angelegt. Der Radverkehr wird eigenständig signalisiert. Aus dem Lahnweg kann mithilfe der Furten über die Fahrbahn auf die Neusser Straße in Fahrtrichtung Süden abgelenkt sowie geradeaus in die Düsselstraße gefahren werden. Zur Erreichbarkeit der Düsselstraße wird eine Einfahrtsschleuse markiert.

Aus Fahrtrichtung Osten erreicht der Radverkehr den Knotenpunkt über die zukünftige Fahrradstraße, deren Planung nachrichtlich dargestellt wurde. Die Linksabbiegeverkehre aus der Düsselstraße werden auf einem separaten Fahrstreifen geführt, um eine Behinderung des Radverkehrs auf der Ost-West-Achse beim Abbiegevorgang auszuschließen. Der geradeausfahrende Radverkehr wird mithilfe eines Radfahrstreifens an den Linksabbiegeverkehr vorbeigeführt. Dies hat den Vorteil, dass der Radverkehr nicht durch die Linksabbiegeverkehre blockiert werden kann. Das Linksabbiegen erfolgt konfliktfrei zu den anderen Verkehrsströmen. Um die benötigten Flächen für diese Aufteilung zu gewinnen wird ein Teil des Seitenraums inklusive eines Fernwärmeschachtes auf Fahrbahnniveau abgesenkt.

Um die geradlinige Querung der Neusser Straße zu ermöglichen wurde der Gleisbereich bereits im Juni 2025 durch den Einsatz eines asphaltierten Rinnengleises überfahrbar ausgebildet und zusätzlich die Feuerwehrezufahrt für die Völklinger Straße 2 - 4 hergestellt und die Bordsteine entsprechend angepasst. Bis zum Umbau des Knotenpunktes wird die regelwidrige Querung der Gleisanlage durch Steckpfosten mit Ketten unterbunden. Um die Schleppkurven der Feuerwehr zu gewährleisten wurde ein absolutes Halteverbot südlich des Knotenpunktes bis zur Hausnummer 54 angeordnet.

Aus Fahrtrichtung Süden schließt ein neugeplanter Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße signalisiert am Knotenpunkt an. Über einen indirekten Linksabbieger besteht die Möglichkeit in Richtung Lahnweg bzw. RLR1 abzubiegen. Der Einsatz eines Grünpfeils zur Beschleunigung des Abbiegens für den Radverkehr in die Düsselstraße wird nach Inbetriebnahme der Maßnahme geprüft, da erst dann im Sinne der Verwaltungsvorschrift zur StVO zweifelsfrei beurteilt werden kann, ob der Rechtsabbieger Fußgänger- und Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen ausreichend einsehen kann, um die ihm auferlegten Sorgfaltspflichten zu erfüllen. Eine durchgängige Einbahnstraßenöffnung bis zur Ernst-Gnoß-Straße zur Verbesserung der Anbindung in Richtung Rheinkniebrücke konnte im Rahmen dieser Maßnahme nicht umgesetzt werden. Für diese Verkehrsbeziehung wird eine Bündelung des Radverkehrs auf der RLR1 angestrebt. Alternativ kann die Achse Lorettostraße / Edith-Fürst-Straße genutzt werden.

Aus Fahrtrichtung Norden erreicht der Radverkehr im Regelfall den Knotenpunkt Neusser Straße / Düsselstraße über den Lahnweg oder den parallel zur Neusser Straße verlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweg. Eine Fahrbahnnutzung wird in dem nördlichen Abschnitt der Neusser Straße nur in seltenen Fällen z.B. durch Anwohnende erwartet. Aufgrund der Komplexität des Knotenpunktes, der geringen Netzbedeutung und einer erforderlichen Absicherung gegenüber der Straßenbahn wird eine Abbiegebeziehung in Richtung Lahnweg über die Gleise nicht vorgesehen. Dies wird durch den Einsatz von Piktogrammen eindeutig gekennzeichnet. Weiterhin wird nördlich des Knotenpunktes eine Ladezone als Kompensation für den Entfall der Liefermöglichkeiten im Zuge der Maßnahme markiert.

Teilbereich Neusser Straße im Abschnitt Düsselstraße bis Lorettostraße

Radverkehr in Fahrtrichtung Süden: Ab dem Knotenpunkt Neusser Straße / Düsselstraße wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Süden – wie bereits im Rahmen der seit 2024 umgesetzten Zwischenlösung – auf der Fahrbahn geführt. Mit der

Verlagerung des Radverkehrs aus dem Seitenraum werden Gefährdungen durch die Garagennutzung sowie Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, insbesondere im Bereich der Hausnummern 87–93, vermieden.

Die nun vorliegende Planung knüpft an diese bestehende Fahrbahnführung an und entwickelt sie weiter. Durch eine klarere, zusammenhängende Führung sowie eine verbesserte Einbindung in den Knotenpunkt Neusser Straße / Düsselstraße wird die Nutzung der Fahrbahn für den Radverkehr nachvollziehbarer gestaltet und damit die Akzeptanz dieser Führungsform erhöht.

Der neu angelegte Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße dient in erster Linie der Führung des Radverkehrs in Fahrtrichtung Norden. Gleichzeitig ergibt sich auch für die Fahrtrichtung Süden ein positiver Effekt. Die Verringerung der verfügbaren Fahrbahnbreite verhindert Überholvorgänge durch den Kfz-Verkehr und trägt damit zu einem höheren Fahrkomfort sowie zu einer verbesserten subjektiven Sicherheit des Radverkehrs bei.

Radverkehr in Fahrtrichtung Norden: Die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr erfolgt durch die Anlage eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnstraße. Der Radfahrstreifen wird mit einer Breite von 1,80 bis 2,25 m ausgeführt. Im Bereich vorhandener Parkstände wird ein Sicherheitstrennstreifen markiert; dort reduziert sich die Breite des Radfahrstreifens auf 1,85 m. Die verbleibende Fahrbahnbreite beträgt in diesem Abschnitt etwa 3,10 m.

Zugunsten der Radverkehrsanlage entfällt die Möglichkeit des Ladens im Bereich des bisherigen eingeschränkten Halteverbots auf der Fahrbahn. Als Kompensation werden zwei bauliche Parkstände in Höhe der Hausnummer 72 mit einem zeitlich unbeschränkten eingeschränkten Halteverbot versehen.

Im Bereich der Lichtsignalanlage Neusser Straße / Lorettostraße wird der Radfahrstreifen an einer Engstelle auf 1,80 m verschmälert, um den erforderlichen Flächenbedarf für das Nebeneinanderaufstellen weiterhin sicherzustellen. Die bislang getrennten Fahrstreifen werden hier durch eine überbreite Fahrspur ersetzt. Der Aufstellbereich weist an der Haltelinie eine Breite von etwa 6,00 m auf; mit einer Mindestbreite von 5,50 m bleibt das Nebeneinanderaufstellen mit getrennter Signalisierung möglich. Der Beginn des Radfahrstreifens wird zur besseren Sichtbarkeit rot eingefärbt. Das Einbiegen auf den Radfahrstreifen erfolgt über eine durch eine Sperrfläche geschützte Aufstelltasche. Der abbiegende Radverkehr wird bedingt verträglich zum Radverkehr aus der Lorettostraße geführt.

Radverkehr im Seitenraum: Die Erschließung wichtiger Einrichtungen im Seitenraum der Neusser Straße erfolgt weiterhin über die bestehenden Radverkehrsanlagen nördlich der Bilker Kirche sowie im weiteren Verlauf über die Regelung „Gehweg – Radverkehr frei“. Aufgrund der bekannten Konfliktlage wird der Seitenraum im Bereich der Hausnummern 87–93 künftig in beide Richtungen als reiner Gehweg ausgewiesen.

Im Bereich der Hausnummer 123 besteht aufgrund einer Engstelle infolge der Außengastronomienutzung weiterhin ein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr. Die nutzbare Breite beträgt hier mindestens 2,30 m. Zur Sicherstellung der Durchfahrtsbreite wird ein Pfosten in Mittellage entfernt. Durch die Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Seitenraum wird insgesamt eine geringere Nutzungsintensität erwartet, wodurch die Konfliktlage gegenüber dem Bestand gemindert wird.

Aufgrund der hohen Auslastung der bestehenden Abstellanlagen im Seitenraum werden die bisherigen Vorderradbügel durch Anlehnbügel ersetzt und das Angebot an Abstellmöglichkeiten erweitert.

Teilbereich Neusser Straße im Bereich Bilker Kirche

Bei der erneuten Vorstellung der Knotenpunktplanung in der Kleinen Kommission Radverkehr im Jahr 2024 wurde aufgrund der Nachteile einer reinen Fahrbahnführung die Optimierung der Radverkehrsführung im Bereich des Knotenpunktes Bilker Kirche angeregt. Die vorliegende Planung greift diese Hinweise auf und setzt gezielte Verbesserungen um, soweit diese unter Berücksichtigung der verkehrlichen Rahmenbedingungen realisierbar sind.

Radverkehr aus Fahrtrichtung Neusser Straße (In Fahrtrichtung Süden):

Für den Radverkehr aus der Neusser Straße wird eine durchgängige Radverkehrsanlage in Fahrtrichtung Süden vom Knotenpunkt Neusser Straße / Lorettostraße bis zur Protected Bike Lane (PBL) in der Martinstraße hergestellt. Ziel ist es, die Führung des Radverkehrs zu verstetigen und die Akzeptanz der Fahrbahnführung auf der Neusser Straße zu erhöhen.

Hierzu wird zunächst die Aufstellfläche für den Radverkehr in der Lorettostraße auf eine Breite von 2,25 m aufgeweitet. Die Dreiecksinsel am Knotenpunkt Neusser Straße / Lorettostraße wird baulich an die Belange des Radverkehrs angepasst, sodass die verfügbare Durchfahrtsbreite erhöht wird. Der Radverkehr aus der Lorettostraße wird zwischen Mittelinsel und Abbiegetasche auf einem Radfahrstreifen bis zum nächsten Knotenpunkt geführt und dort in einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) überführt, der die Abbiegemöglichkeit in Richtung Bilker Allee verbessert. Die hierfür erforderlichen Flächen werden durch die Führung des motorisierten Individualverkehrs auf einem Fahrstreifen gewonnen.

Vom ARAS aus wird der Radfahrstreifen über den Haltestellenbereich hinweg bis zur Protected Bike Lane in der Martinstraße fortgeführt. Zur Reduzierung von Konflikten beim Fahrgastwechsel wird der Haltestellenbereich durch Radverkehrs- und Haltestellenpiktogramme kenntlich gemacht. Am Knotenpunkt Neusser Straße / Gladbacher Straße / Bilker Allee wird der Radverkehr eigenständig signalisiert und die bislang provisorische Radverkehrsanlage verstetigt.

Radverkehr aus Fahrtrichtung Gladbacher Straße (In Fahrtrichtung Osten):

Auf der Gladbacher Straße enden die bestehenden Radverkehrsanlagen in Fahrtrichtung Osten derzeit kurz vor der Haltestelle und gehen in zwei Geradeaus-/Rechtsfahrstreifen über. In der Praxis wurde beobachtet, dass ein Teil der Radfahrenden bereits im Bestand den rechten Fahrstreifen als Leipziger Kombispur nutzt. Im Zuge der Planung wird dieser rechte Fahrstreifen daher als Leipziger Kombispur ausgestaltet und ein Radfahrstreifen über den Knotenpunkt hinweg bis zur bestehenden Markierung in der Bilker Allee fortgeführt.

Durch diese Führung wird die Überführung der Gleise durch den Radverkehr vermieden, das Reißverschlussverfahren in der Bilker Allee entfällt und eine eindeutige sowie subjektiv sicherere Radverkehrsführung geschaffen.

Weitere Fahrbeziehungen:

Für die Fahrbeziehungen aus der Martinstraße in die Neusser Straße und in die Gladbacher Straße sowie aus der Bilker Allee in die Gladbacher Straße würden sich erhebliche Einschränkungen für den öffentlichen Personennahverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr ergeben. Aufgrund der Komplexität des Knotenpunktes und des hohen Abstimmungsbedarfs mit der Rheinbahn kann hierfür derzeit noch keine Planung mit ausreichender Planungsreife für einen Beschluss vorgelegt werden. In Abhängigkeit der weiteren Abstimmungen sollen diese Fahrbeziehungen in einem zweiten Bauabschnitt oder im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen umgesetzt und der Politik in einer separaten Vorlage zur Entscheidung vorgelegt werden.

Die Fahrbeziehung aus der Martinstraße in die Neusser Straße wurde bereits im Rahmen des Beschlusses BV3/098/2025 behandelt. Der dort vorgesehene Einsatz einer Leipziger Kombispur sowie die Möglichkeit des Nebeneinanderaufstellens konnten – wie bereits in der Informationsvorlage BV3/132/2025 dargestellt – aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit und der intensiven Nutzung durch den ÖPNV nicht realisiert werden.

Begründung

Die Anordnung der vorgesehenen Radverkehrsanlagen erfolgt auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 9 Satz 1 StVO sowie ergänzend auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO kann die Verwaltung die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder regeln. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend erforderlich ist. Der Nachweis einer besonderen Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ist für die Anordnung von Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften jedoch nicht erforderlich (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 3 StVO).

Im vorliegenden Anordnungsbereich besteht eine besondere Situation, die eine Regelung aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs rechtfertigt. Im Abschnitt der Neusser Straße zwischen Düsselstraße und Lorettostraße kam es im Bestand wiederholt zu Nutzungskonflikten zwischen Radverkehr, Fußverkehr und Anwohnenden, insbesondere im Bereich der Hauseingänge und Garagenzufahrten zwischen den Hausnummern 87–93. Diese Konfliktsituation wurde sowohl im Anregungs- und Beschwerdeausschuss als auch im Zuge der Umsetzung der Zwischenlösung im Jahr 2024 deutlich. Die Verlagerung des Radverkehrs aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn diente der Reduzierung dieser Gefährdungen und hat sich grundsätzlich bewährt, bedarf jedoch einer dauerhaften und eindeutigen verkehrsrechtlichen Ausgestaltung.

Ergänzend erfolgt die Anordnung der Maßnahmen auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO. Danach können Maßnahmen zur Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr aus Gründen des Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutzes sowie zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden, ohne dass es einer konkreten Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO bedarf. Voraussetzung ist, dass die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt wird und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

Der Maßnahmenbereich liegt auf dem Radhaupt- und Bezirksnetz der Landeshauptstadt Düsseldorf und ist Bestandteil des gesamtstädtischen Radnetzes sowie des Programms zur Förderung des Radverkehrs. Ziel ist es, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern und eine Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund zu unterstützen. Hierdurch wird ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, zur Förderung aktiver Mobilität sowie zu einer besseren Verträglichkeit des Verkehrs mit den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands geleistet.

Ob und mit welchen Elementen eine Trennung des Radverkehrs vom übrigen Verkehr fachlich empfohlen wird, ist in den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA) beschrieben. Maßgeblich für die Beurteilung sind insbesondere die Verkehrsstärke in der werktäglichen Spitzenstunde, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, der Anteil des Schwerverkehrs, die Linienführung, die

verfügbaren Fahrbahnbreiten sowie die Nutzung durch den öffentlichen Personennahverkehr.

Für den Abschnitt der Neusser Straße zwischen Düsselstraße und Lorettostraße ergibt sich auf Grundlage der aktuellsten Verkehrszählung aus dem Sommer 2017 eine Verkehrsbelastung von rund 531 Fahrzeugen in der Spitzenstunde sowie etwa 5.031 Fahrzeugen im Zeitraum zwischen 6:00 und 22:00 Uhr. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei rund fünf Prozent. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sieht die ERA ab einer Verkehrsstärke von 400 Kfz pro Stunde grundsätzlich die Öffnung von Einbahnstraßen mittels Schutzstreifen vor; in begründeten Ausnahmefällen ist die Anordnung eines Radfahrstreifens zulässig.

Die Verwaltung hat diesen fachlich vorgesehenen Spielraum im Rahmen ihres Ermessens geprüft und nutzt ihn vorliegend, da sich im Bestand Akzeptanzprobleme einer reinen Fahrbahnführung gezeigt haben und eine klare, eindeutig wahrnehmbare Verkehrsführung erforderlich ist. Durch die Anordnung eines Radfahrstreifens wird zugleich das von der Kleinen Kommission Radverkehr geforderte Unterbinden von Überholvorgängen umgesetzt. Dies trägt zu einem höheren Fahrkomfort sowie zu einer Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls des Radverkehrs bei. Gleichzeitig unterstützt die eindeutige Zuordnung des Straßenraums die Unterbindung regelwidrigen Parkens und die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Die Belange des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs wurden in die Abwägung einbezogen. Nach Einschätzung der Verwaltung ist nicht von einer unangemessenen Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs auszugehen.

Für die Neusser Straße in Fahrtrichtung Martinstraße empfiehlt die ERA aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der vorhandenen Straßenbahnnutzung grundsätzlich eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum. Diese Führungsform kann im vorliegenden Abschnitt jedoch aufgrund der baulichen Gegebenheiten sowie der nachgewiesenen Konfliktlage im Seitenraum nicht umgesetzt werden. Zur Gewährleistung einer sicheren und getrennten Führung wird der Radverkehr daher auf einem Radfahrstreifen über den Haltestellenbereich und den Knotenpunkt Neusser Straße / Martinstraße bis zur bestehenden Protected Bike Lane (PBL) in der Martinstraße geführt.

Durch diese separierte Führung wird das subjektive Sicherheitsgefühl des Radverkehrs erhöht, der Radverkehr gegenüber abbiegenden Verkehren in Richtung Gladbacher Straße besser gesichert und eine durchgängige Radverkehrsverbindung hergestellt. Zur Förderung des Radverkehrs und zur Etablierung einer klar erkennbaren, durchgängigen Radverkehrsführung beginnt der Radfahrstreifen bereits am Knotenpunkt Neusser Straße / Lorettostraße, auch wenn auf diesem Abschnitt für sich genommen kein Radfahrstreifen erforderlich wäre. Der Radfahrstreifen mündet in einen ARAS, wodurch die Möglichkeit des Linksabbiegens in Richtung Bilker Allee verbessert wird. Für die Anordnung des Radfahrstreifens werden die beiden Fahrspuren am Knotenpunkt zusammengeführt.

Im Ergebnis kommt die Verwaltung im Rahmen ihres Ermessens zu der Einschätzung, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen weder eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs noch eine unzumutbare Einschränkung der Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist. Vielmehr wird prognostiziert, dass die klarere und durchgängige Führung des Radverkehrs zu einer Entschärfung bestehender Nutzungskonflikte, zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zu einer verbesserten Akzeptanz der vorgesehenen Verkehrsführung beiträgt.

Finanzierung und Umsetzung

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf rund 828.000 Euro.

Die detaillierte Kostenaufteilung ist Tabelle 1 zu entnehmen. Der Gleisbau wurde bereits im Juni 2025 seitens der Rheinbahn umgesetzt. Die Umsetzung der übrigen baulichen Maßnahmen ist für das zweite Halbjahr 2026 vorgesehen.

Der Radverkehrsanteil in Höhe von rund 678.000 Euro wird aus der Pauschale zur Radverkehrsförderung finanziert.

Tabelle 1: Kostenberechnung – Radverkehrsführung Neusser Straße

Kostenberechnung – Radverkehrsführung Neusser Straße		
Position	Titel	Gesamtpreis/Brutto
1.	Gleisbau Rheinbahn	268.887,00 €
1.1	Radverkehrsanteil (44 %)	117.997,65 €
1.2	Investorenanteil (56%)	150.178,83 €
2.	Knotenpunktumbau Neusser Straße/Düsselstraße	222.887,00 €
2.1	Fahrbahn	101.745,00 €
2.2	Gehweg	105.315,00 €
2.3	Radweg	12.495,00 €
2.4	Grünfläche	3.332,00 €
3.	Lichtsignalanlagen	168.515,00 €
3.1	Planung	26.000,00 €
3.2	Anlagen	81.515,00 €
3.3	Tiefbau	61.000,00 €
4.	Markierung	20.000,00 €
5.	Weitere Baukosten	43.000,00 €
6.	Planungskosten	65.000,00 €
	Summe	788.289,00 €
	Aufschlag für Unvorhersehbares 5%	39.414,45 €
	Gesamtkosten Brutto gerundet auf 1000 €	828.000,00 €

Anlagen:

- Anlage 1 - Übersichtskarte
- Anlage 2 - Neusser Straße_Planausschnitt 1
- Anlage 3 - Neusser Straße_Planausschnitt 2
- Anlage 4 - Neusser Straße_Planausschnitt 3