

Maßnahme Radwegeplanung Moltkestraße			
Nr.	eingetragen von	Anmerkung/ Vorschlag	Ergebnis Prüfung Verwaltung
1	RH Rütz	Die Planunterlage ist nicht mit dem Plan S2410-103 (Umbau Haltestelle Münsterstraße Feuerwache, BV1/097/2023) synchronisiert; die Situation auf der Münsterstraße nördlich Moltkestraße (Rückbau bauliche Radaufleitung; Rückbau Gehwegvorsprung) ist daher nicht richtig dargestellt.	Der aktuelle Stand der Haltestellenplanung der Feuerwache wurde in der Planung entsprechend dargestellt.
2	RH Rütz	Die Anregung, auf der Münsterstraße in FR Nord den rechten Fahrstreifen als Leipziger Kombispur (oder als Geradeaus/Rechts für alle Verkehrsarten) zu markieren, wurde nicht umgesetzt (auch keine Behandlung im Rückmeldebogen). Dass Radfahrer in Geradeausrichtung auf den linken Fahrstreifen wechseln müssen, ist nicht radverkehrsfreundlich, zumal durch den Rückbau des Gehwegvorsprungs (s. Ziff. 1) eine Geradeausfahrt jedenfalls für den Radverkehr auf rechtem Fahrstreifen möglich ist.	Die Einrichtung der Leipziger Kombispuren auf der Münsterstraße sind grundsätzlich möglich. Für die Fahrtrichtung Süd müssen hierfür allerdings zusätzlich 5 Stellplätze entfallen. Eine möglich Fortführung der Radverkehrsanlagen auf der Münsterstraße muss in einer separaten Planung erfolgen.
3	RH Rütz	In der Kreuzung Moltkestraße/Münsterstraße/Roßstraße fehlen indirekte Rad-Linksabbieger aus der Münsterstraße in die Moltkestraße/Roßstraße (beide Richtungen).	Das Anlegen von Linksabbiegern wird in der Drittplanung „Haltestelle Feuerwache“ weiterverfolgt.
4	RH Rütz	Es bleibt unklar, wie bei Entfall des Linksabbiegers im vorgenannten Kreuzung von der Roßstraße (FR Südost) in die Münsterstraße (FR Nordost) der MIV aus der Roßstraße (FR Süd) in die Jülicher Straße (FR Ost) gelangen soll, da an der Kreuzung Roßstraße/Jülicher Straße ebenfalls nicht abgebogen werden darf. Der Vorschlag des ADFC, dort einen Linksabbieger zu ergänzen, wurde nicht im Rückmeldebogen behandelt.	Der Straßenquerschnitt der Roßstraße ist nicht breit genug, um eine Aufstellfläche für die separaten Linksabbieger vorzusehen. Das Linksabbiegen wird jedoch grundsätzlich zugelassen.
5	RH Rütz	Die Anregung von Partei/Klima, an den Parkbuchteinfahrten Moltkestraße den Radfahrstreifen FR Nordwest rot einzufärben, wird weiter unterstützt; die Rotmarkierung ist auffälliger als bloße Radpiktogramme und für vergleichbare Überfahrungen eines Radfahrstreifens auch üblich (Verwaltungsstellungnahme im Rückmeldebogen ablehnend).	Eine Rotmarkierung wird von der Verwaltung weiterhin nicht empfohlen, da eine wiederholte Rotmarkierung aufgrund des wiederholten Vorkommens dieser Parkbuchten hier ihre Signalwirkung verlieren würde und daher an dieser Stelle ungeeignet ist. Die vorliegenden Parkbuchten sind vergleichbar mit

			privaten Garageneinfahrten, die in Düsseldorf derzeit ebenfalls nicht rot markiert werden.
6	RH Rütz	An der Anregung des ADFC, die Markierung von Radfahrstreifen bis vor den Knoten Roßstraße/Jülicher Straße/Klever Straße fortzusetzen und dies nicht einer noch nicht absehbaren Anschlussmaßnahme vorzubehalten, wird festgehalten.	Für die Fortsetzung bis zum Knoten Roßstraße/Jülicher Straße/Klever Straße ist eine umfangreiche Umplanung und Umbau der Lichtsignalanlage am Knoten Roßstraße/Jülicher Straße/Klever Straße erforderlich. Die Maßnahme ist Teil des Förderprojektes Mulit-MoDUS. Die Umsetzung erfolgt bis spätestens 2026.
7	RH Rütz	Der Lageplan gibt den Status Quo in der Kreuzung Prinz-Georg-Straße / Moltkestraße nach Realisierung der Maßnahme Eulerstraße unzutreffend wieder. Die Radfahrfurten in Nord-Süd-Richtung und die indirekten Linksabbieger haben eine etwas andere Lage (und Breite) als in der Planunterlage.	Wurde in der Planung angepasst.
8	RH Rütz	Die im Rückmeldebogen angekündigte Anpassung in den jeweiligen Kreuzungsbereichen der Radfurten (keine Durchmarkierung einer Richtung) ist noch nicht umgesetzt.	Wurde in der Planung angepasst.
9	RH Rütz	Auf der Süd-Nord-Furt der Prinz-Georg-Straße fehlt ein Radpiktogramm (siehe Gegenrichtung).	Wurde in der Planung ergänzt.
10	RH Rütz	Spätestens mit der Maßnahme Moltkestraße sollte die Anpassung/Korrektur der teilweise auch bereit nach Umsetzung der Maßnahme Eulerstraße teilweise entbehrlichen/falschen Kombistreuscheiben in den Fußgängerüberwegen auf die neue Radverkehrsführung hin erfolgen.	Die Korrektur der Kombistreuscheiben wurde zwischenzeitlich bereits vorgenommen.
11	RH Rütz	FR West: Der Radfahrstreifen ist zwischen Hn. 104 und 90 mit 1,60 Meter / 1,80 Meter unzulässig untermaßig, das Mindest-/Regelmaß beträgt 1,85 Meter. Es ist nicht ganz verständlich, warum der MIV-Fahrstreifen durchgängig (also auch außerhalb der Mitnutzung durch den Schienen-ÖPNV, Lageplan 4) das Regelmaß nach RAS/ ERA erhält (3,25 Meter) und auch gegenüber der Bestandsmarkierung der Leitlinien noch leicht verbreitert wird, während der Radfahrstreifen unzulässig verschmälert wird. Das Mindestmaß für den MIV-Fahrstreifen neben Radfahrstreifen beträgt 2,75 Meter (ERA Ziff. 3.3). Selbst an der engsten Stelle neben dem Fahrbahnteiler kann der Radfahrstreifen unter Einhaltung	In der Planung ist für diesen Abschnitt eine Deckensanierung vorgesehen. In diesem Zuge kann auch eine komplett neue Markierung aufgebracht werden, die Radfahrstreifen von mindestens 2,00 m sowie einen 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen vorsieht und dennoch für den MIV einen Fahrbahnstreifen von 3,25 m Breite erlaubt.

		des Sicherheitstrennstreifens jedenfalls auf das Regelmaß 1,85 Meter, ggf. auch auf 2 Meter, gebracht werden.	
12	RH Rütz	<p>Die Korrektur der Markierungen der Leipziger Kombispuren in FR West scheint nicht korrekt ausgeführt:</p> <p>a) Die Leipziger Kombispur vor der Augustastraße ist jetzt nicht mehr vorhanden und der MIV darf gar nicht mehr rechts in die Augustastraße einbiegen (das erscheint merkwürdig).</p> <p>b) Über die Augustastraße führt keine Furtmarkierung für den Radverkehr (wie sonst bei Leipziger Kombispuren), sondern dort ist bereits ein MIV-Rechtsabbiegepfeil im Kreuzungsbereich Augustastraße markiert (das erscheint fehlerhaft, auch wenn die anschließende Leipziger Kombispur recht kurz ist, wenn sie erst westlich Augustastraße einsetzt).</p> <p>c) Auf der Furtmarkierung über die Schloßstraße (FR West) fehlt das Radpiktogramm (vgl. richtig in der Gegenrichtung).</p>	<p>a) In der Planung wurde eine Leipziger Kombispur in die Augustastraße ergänzt.</p> <p>b) wurde in der Planung ergänzt. Die Länge der Kombispur vor der Schloßstraße beträgt ca. 37 m.</p> <p>c) wurde in der Planung ergänzt.</p>
13	RH Rütz	<p>An dem Vorschlag, die Leipziger Kombispuren mit einem ARAS zu kombinieren, damit Radfahrer die Möglichkeit erhalten, Pulkführer zu werden, wird festgehalten. Die Gegenargumente im Rückmeldebogen überzeugen nicht: der Radfahrstreifen, den die Radfahrer i.d.R. mittig befahren, endet vor der Leipziger Kombispur. Das kleine Stück Schutzstreifen bei einem ARAS vor/neben der ersten Haltelinie ist zudem lediglich ein Angebot, um an stehenden Autos vorbeizufahren, hindert aber die Nutzung der Mitte des Fahrstreifens bzw. der Kombispur durch den Radverkehr nicht, wenn dort kein Auto steht (keine Benutzungspflicht eines Schutzstreifens).</p>	<p>Die Verwaltung hält daran fest, dass eine Kombination der beiden Elemente nicht zielführend ist. Die Leipziger Kombispur und der Schutzstreifen mit anschließendem ARAS verfolgen gegensätzliche Ansätze und sind daher nicht miteinander vereinbar.</p> <p>Die Leipziger Kombispur ist als multifunktionale Fahrspur konzipiert, die sowohl von rechtsabbiegender motorisierter Individualverkehr (MIV) als auch von geradeausfahrenden und rechtsabbiegenden Radfahrenden gleichzeitig genutzt wird. Dabei wird der Radverkehr mittig vom Radfahrstreifen auf die Kombispur geführt und soll dort ebenfalls mittig weiterfahren. Auf diese Weise fahren MIV und Radfahrende hintereinander statt nebeneinander. Das erleichtert insbesondere das Rechtsabbiegen des MIV, da Konflikte mit Radfahrenden vermieden werden.</p> <p>Demgegenüber basiert der Ansatz mit Schutzstreifen und ARAS darauf, dass Radfahrende und MIV nebeneinander geführt werden. Dies suggeriert den Radfahrenden beim Rechtsabbiegen des MIV ein falsches Sicherheitsgefühl und führt daher zu</p>

			<p>Konflikten. Zwar hat der ARAS den Vorteil, dass Radfahrende an der Haltelinie eine führende Position als Pulkführer einnehmen. Dies ist jedoch nur gewährleistet, wenn sichergestellt ist, dass der Radverkehr am wartenden MIV vorbeifahren kann um sich auf den ARAS aufzustellen. Für die Anlage eines Schutzstreifens mit ARAS an den Knotenpunkten ist die Breite des Fahrstreifens jedoch nicht ausreichend. Dadurch ist die Funktion des ARAS nicht gegeben.</p>
14	RH Rütz	<p>FR Ost: Die Anregung, den Radfahrstreifen als Furt über die Einmündung Ludwig-Wolker-Straße fortzusetzen, wurde nicht aufgegriffen. So, wie es aktuell zur Markierung vorgeschlagen ist, besteht die Gefahr, dass der Radverkehr durch den von der Moltkestraße (FR Ost) in die Ludwig-Wolker-Straße rechtsabbiegenden MIV gefährlich geschnitten wird. Entweder sollte daher Furtmarkierung (mit Roteinfärbung+Radpiktogramm) bis östlich Ludwig-Wolker-Straße hinaus fortgesetzt werden und die Kombispur erst östlich Wolkerstraße einsetzen, oder die Kombispur muss bereits etwas weiter westlich vor der Wolkerstraße einsetzen (mit Geradeausfahrgebots-Pfeil auf dem mittleren MIV-Fahrstreifen westlich Wolkerstraße).</p>	<p>Wurde in der Planung angepasst. Die Kombispur setzt nun bereits weiter westlich an.</p>
15	RH Rütz	<p>FR Ost: Die starke Verengung des Radfahrstreifens vor Hn. 87 im Übergang zur Leipziger Kombispur ist nicht verständlich.</p>	<p>Ähnlich wie bei Punkt Nr. 11 ist in diesem Bereich eine Deckensanierung vorgesehen, so dass der Radfahrstreifen nun verbreitert mit min. 2 m Breite markiert werden kann.</p>
16	RH Rütz	<p>An den Anregungen für indirektes Linksabbiegen jedenfalls in die (und aus der) Derendorfer Straße/Schloßstraße wird festgehalten. Allein die etwas scharfwinkliger Kreuzungsführung macht die Führung für den Radverkehr nicht gefährlicher, als, wie es die Planung vorsieht, dass Radfahrer-/innen über zwei Fahrstreifen auf den linken MIV-Fahrstreifen herüberziehen müssen.</p>	<p>Auf das Anlegen von indirekten Linksabbiegern in oder aus der Schloßstraße bzw. Derendorfer Straße wurde verzichtet. Die Verwaltung ist der Meinung, dass Radfahrende aufgrund der Gleisanlagen und Parkstände aktuell nicht sicher auf der Schloßstraße und Derendorfer Straße geführt werden können. Zudem sind die Schloßstraße und Derendorfer Straße nicht Teil des Bezirks- oder Radhauptnetzes.</p>
17	RH Rütz	<p>Die Führung des von der Schloßstraße (FR Süd) nach links in die Moltkestraße (FR Ost) fahrenden Radverkehrs ist durch die Veränderung der Planung unklar. Über die Moltkestraße führt die Furt. Im Seitenraum bleibt das</p>	<p>Eine Führung aus dem Seitenraum ist nicht mehr vorgesehen, da der Radverkehr aus der Schloßstraße mit Einrichtung der Mobilstation auf die Fahrbahn geführt werden muss. Das kleine Stück baulicher</p>

		kleine Stück baulicher Radweg bestehen. Dann aber wird die Furt über die Derendorfer Straße demarkiert.	Radweg im Seitenraum wird in diesem Zuge zurückgebaut.
18	RH Rütz	FR Ost: Die Verengung des Radfahrstreifens vor Hn. 87 im Übergang zur Leipziger Kombispur ist nicht verständlich (s.o.)	Siehe 15
19	RH Rütz	Die Anregung, indirekte Linksabbieger in die Liebigstraße vorzusehen, wurde entgegen Rückmeldebogen nicht aufgegriffen.	Die indirekten Linksabbieger am Knotenpunkt Moltke Str. / Liebigstraße werden als problematisch eingeschätzt. Für den Kfz-Verkehr aus der Liebigstraße ist ausschließlich das Rechtsabbiegen gestattet. Mit den indirekten Linksabbiegern würde somit eine neue Fahrbeziehung geschaffen werden, die so in der heutigen Signalplanung nicht vorgesehen ist. Weiterhin ist die Liebigstraße nicht Bestandteil des Radhaupt- und Bezirksnetzes und stellt aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnittes mit mittig verlegten Gleisen und Längsparkstreifen im Seitenraum keine optimale Radverkehrsverbindung dar.
20	ADFC	Wir bleiben dabei, die Maßnahme „Moltkestraße“ muss über das kurze Stück Roßstraße mit der guten Radverkehrsanlage beiderseits der Klever/Jülicher Straße verbunden werden. Vgl. auch Stellungnahme von RH Rütz und die mündliche Stellungnahme von RF Cordes in der KKRad.	Siehe Nr. 6.
21	ADFC	Wir regen erneut an, die Radstreifen im Bereich der „Mittelinsel“ (Eulerstraße/Prinz-Georg-Straße) zwischen den Richtungsfahrbahnen rot zu färben, damit der Abbiege- MIV aus der Prinz-Georg- Straße und Eulerstraße weiß, dass er auf der (linken) Spur fahren soll. Die Ablehnung im Rückmeldebogen Punkt 37 ist nicht stichhaltig, da Autofahrende immer wieder in Radstreifen abbiegen. Und: Bezüglich der Rotfärbung gibt es inzwischen andere Überlegungen der Verwaltung als bei der Erstellung des Rückmeldebogens. Im Übrigen schließen wir uns der Stellungnahme von RH Rütz an. Eine Anregung noch: Es wäre gut, die Dokumente auf dem PKM- Server korrekt mit „Moltkestraße“ (nur ein „l“) zu benennen, damit diese mit der Suchfunktion gefunden werden können.	Die Stelle wird nicht als Gefahrenstelle eingestuft. Ein Nichterkennen des Radfahrstreifens von Autofahrern ist aufgrund von angebrachter Piktogramme sowie Beschilderung unwahrscheinlich.

22	Partei Klima	Die Furten in den Kreuzungsbereichen, aber auch an den Ausfahrten der Parktaschen sollten stets rot markiert werden.	Siehe Nr. 5 und Nr. 21.
23	Partei Klima	Die Lieferzonen sollte mit einem absoluten Halteverbot und nicht nur mit einem eingeschränkten Halteverbot beschildert werden, sonst droht durch Missbrauch der Flächen die illegale Nutzung des Radweges.	Aktuell wird stadtweit ein beschränktes Halteverbot (Vz 286) für Ladezonen verwendet. Das Verwenden des Vz 283 wird verwaltungsintern zwar diskutiert, ist aber noch nicht beschlossen.
24	Partei Klima	Ich bitte um Erläuterung, warum die Regelmaße für Radstreifen von 2 m nach ERA 2010, E Klima 2022 nicht immer erreicht werden.	Nach Anpassung der Planung kann grundsätzlich überall ein Mindestmaß von 2 m Breite erreicht werden. Lediglich im Bereich der Hausnummern 40c bis 50 ist der Radfahrstreifen aufgrund eines 1 m breiten Sicherheitstrennstreifens kurzzeitig schmaler als 2 m.
25	Partei Klima	Ich bitte um konsequente Markierung aller Parkräume auch in baulichen Parktaschen, damit das Beparken des Sicherheitstrennstreifens für die Autofahrer ersichtlich ist und rechtssichergeahndet und ggf. auch abgeschleppt werden kann. Eine Steinrinne und Pflasterung ist keine ausreichende Markierung. Autos werden immer breiter und dürfen NICHT auf dem Sicherheitstrennstreifen zum Stehen kommen, daher muss das wirksam überwacht werden können, dafür braucht es Markierungen.	Eine zusätzliche Markierung der baulichen Parktaschen ist nicht geplant. Die Parkflächen und die Fahrbahn sind bereits durch die bauliche Gestaltung optisch voneinander getrennt, wobei der Rinnstein die Grenze darstellt. Auch ohne Markierung stellt das Überparken eine Ordnungswidrigkeit dar, weshalb eine zusätzliche Markierung nicht erforderlich ist.

Prüfungsstand: 13.10.2025