


 öffentlich nicht öffentlich

Beschlussvorlage

Betrifft:

Radverkehrsführung Gubener Straße im Abschnitt Höherhofstraße / Sandträgerweg

Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Bezirksvertretung 8	27.11.2025	Anhörung
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	21.01.2026	Entscheidung

Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss beschließt die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Gubener Straße in Fahrtrichtung Eller im Abschnitt Höherhofstraße / Sandträgerweg

Sachdarstellung:

Anlass der Planung und vorhandener Zustand

Die Gubener Straße hat eine innerörtliche Verbindungsfunktion im Düsseldorfer Straßennetz und liegt auf dem Radhauptnetz der Stadt Düsseldorf. Bei der Verkehrszählung aus dem Jahr 2023 wurde eine Verkehrsstärke von 1.300 Kfz/h in den Spitzenstunden auf der Gubener Straße ermittelt. Im Verkehrsaufkommen der Gubener Straße sind Schwerverkehre vertreten. Der Linienbus 724 verkehrt in beide Richtungen mit einer Taktung von 20 Minuten je Fahrtrichtung.

In Fahrtrichtung (FR) Gerresheim ist der Gehweg für den Radverkehr freigegeben. In FR Eller wird der Radverkehr derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Im Rahmen des Ausbaus des Radhauptnetzes ist daher eine sichere und komfortable Radverkehrsführung herzustellen.

Seit 2005 wird über eine Verbesserung der Radverkehrssituation auf der Gubener Straße beraten. Die Herstellung von beidseitigen Schutzstreifen bzw.

Radverkehrsanlagen hat sich aus verschiedenen Gründen als vorerst nicht umsetzbar erwiesen. Eine Reduzierung von Stellplätzen fand bislang keine politische Mehrheit. Zudem hat sich die Entwässerung des zu erweiternden Seitenraums in FR Gerresheim als schwierig dargestellt. Daher hat die Verwaltung der Bezirksvertretung 8 in der Informationsvorlage (BV8/022/2024) mitgeteilt, dass im ersten Schritt die Umsetzung eines Radfahrstreifens in Fahrtrichtung Eller im Abschnitt Höherhofstraße bis zum Knotenpunkt Sandträgerweg möglich ist, sofern die Anbindung an den Knotenpunkt Sandträgerweg erst im Nachgang im Rahmen einer gesamtheitlichen Lösung für die Gubener Straße realisiert wird. Die Bezirksvertretung 8 hat gemäß dem Beschluss (BV8/037/2024) diesem Vorgehen der Verwaltung zugestimmt und um eine schnelle Umsetzung gebeten. Im Nachgang wird mittel- bis langfristig auch eine Neuplanung für die FR Gerresheim inkl. der Netzanschlüsse an den Sandträgerweg angestrebt.

Ferner wurde in der Zwischenzeit auf Grundlage des Ratsbeschlusses Lärmaktionsplan IV vom 10.04.2025 (AUS/009/2025) für die Gubener Straße (Abschnitt Sandträgerweg bis Gothaer Weg) Tempo 30 angeordnet. Dessen Umsetzung ist bereits im Juli 2025 erfolgt.

Planung (Radfahrstreifen in FR Eller)

Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) kann die Gubener Straße unter Berücksichtigung der Anordnung von Tempo 30 dem Belastungsbereich II zugeordnet werden und eine Radverkehrsführung in Form vom Schutzstreifen würde in Betracht kommen. Bei einer Radverkehrsführung mit Schutzstreifen gehört der Schutzstreifen zum Teil der Fahrbahn. Nur im Begegnungsfall ist ein kurzzeitiges und temporäres Ausweichen auf den Schutzstreifen erlaubt. Aufgrund der begrenzten Fahrbahnbreite können auf der Gubener Straße keine Schutzstreifen in beiden Richtungen eingerichtet werden. Bei einem einseitigen Schutzstreifen ist die Fahrstreifenbreite der Fahrtrichtung ohne Schutzstreifen komplett für den Motorisierter Individualverkehr (MIV) mit Leitlinie in der Fahrbahnmitte definiert. Es besteht deshalb kein Ausweichverkehr mehr. In diesem Fall verliert der Schutzstreifen seine Funktion. Aufgrund der geringen Breite des Seitenraums in FR Eller ist auch keine Radverkehrsanlage im Seitenraum möglich. In Anbetracht des vorhandenen Schwerverkehrs und der hohen Netzbedeutung für den Radverkehr wird daher die Führungsform eines Radfahrstreifens gewählt.

Die gesamte Fahrbahnbreite beträgt ca. 8,15 m. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und ERA 2010 beträgt das Regelmaß für einen Radfahrstreifen 1,85 m, einschließlich des Breitstrichs von 0,25 m. Laut Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022) sind die in den RAST 06 und ERA 2010 angegebenen Regelmaße für Radverkehrsführungen als Mindestwerte anzusehen und möglichst breiter zu wählen. Somit verbleiben für beide Fahrtrichtungen jeweils ca. 3,15 m breite Fahrstreifen. Bei regelmäßigem Linienverkehr und nennenswertem Schwerverkehrsanteil wird gemäß RAST 06 in der Regel eine Fahrstreifenbreite von 3,25 m empfohlen. Die Rheinbahn hat gegenüber dieser Abweichung daher Bedenken geäußert. Unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse – mit Tempo 30, einem vergleichsweise geringen Anteil an Schwerverkehr, niedrigem Linienbustakt und somit nur selten auftretenden Begegnungsfällen größerer Fahrzeuge – ist die geplante Fahrbahnbreite von 3,15 m nicht nur im Rahmen einer ausgewogenen Flächenaufteilung vertretbar, sondern entspricht auch den Vorgaben der RAST06 für beengte Verhältnisse und seltenen Linienbusverkehr.

Eine Anbindung an den Knotenpunkt Sandträgerweg ist nur durch bauliche Anpassungen möglich und kann daher erst nachträglich im Rahmen einer

gesamtheitlichen Lösung für die Gubener Straße realisiert werden. Der Radverkehr wird daher nach dem Knotenpunkt Gubener Straße / Rybniker Straße im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

An der T-Einmündung Gubener Straße / Pastor-Finge-Weg wird vor der Fußgängerfurt ein eigenes Radsignal installiert. Zusätzlich wird das Verkehrszeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ an dem Signalmast für den MIV hinzugefügt. Der Radverkehr muss somit nicht mehr bei Rot an der Haltelinie für den Kraftfahrzeugverkehr halten, sondern erst vor der Haltelinie an der Fußgängerfurt (s. Anhang 3). Hierdurch können die Zwischenzeiten der Lichtsignalanlage verringert werden. Des Weiteren wären Rotlichtverstöße von Radfahrenden wahrscheinlicher, wenn die Haltelinie nicht unmittelbar vor der Konfliktstelle vorhanden ist. Ab der Haltelinie des Radverkehrs bis zu 10 m nach dem Knotenpunkt Königshütter Straße wird der Radfahrstreifen aufgrund der Schleppkurven des MIV aus dem Pastor-Finke-Weg in FR Eller punktuell durch einen Schutzstreifen unterbrochen. Die Position der Haltelinie für den KFZ-Verkehr in FR Eller bleibt unverändert. Es ist nicht sichergestellt, dass schwere Fahrzeuge wie Müllfahrzeuge ungehindert aus dem Pastor-Finke-Weg in die Gubener Straße in FR Gerresheim in einer Rotphase der Fußgänger-LSA abbiegen können, da die Eckausrundung der Einmündung nicht ausreicht und der entgegenkommende Fahrstreifen aufgrund Schleppkurve unter gewissen Umständen mitgenutzt werden muss. Eine Verschiebung der Haltelinie löst die Situation nicht grundlegend. Daher verbleibt diese auf der Bestandsposition. Auf dem Pastor-Finke-Weg sind Kraftfahrzeuge über 3,5 t mit Ausnahme von Lieferverkehren verboten. Die Straße befindet sich in einem Wohngebiet ohne Gewerbe. Daher sind die einzutretenden Fälle, in denen diese Situation relevant wird, als seltene Einzelfälle einzustufen. Gleichzeitig ist auf der Gubener Straße Tempo 30 angeordnet. Daher wird dieser Sachverhalt im Rahmen der Abwägung als vertretbar angenommen. Bei Bedarf ist die Eckausrundung der Einmündung vom Pastor-Finke-Weg im Rahmen einer gesamtheitlichen Lösung für die Gubener Straße baulich anzupassen.

An der Bushaltestelle Grünberger Weg ist ein Fußgängerüberweg (FGÜ) vorhanden. Gemäß den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) ist der Einsatz von FGÜ bis zu einer Verkehrsstärke von 750 Kfz/h möglich und bei Fußgängerüberwegen mit Mittelinsel wird nur die stärker belastete Fahrtrichtung betrachtet. Bei der Verkehrszählung aus dem Jahr 2008 betrug die Verkehrsstärke an diesem Knotenpunkt auf der Gubener Straße in der Spitzenstunde im Querschnitt ca. 1.350 Kfz/h. Aus diesem Grund kann auf die markierte Mittelinsel nicht verzichtet werden. Aufgrund der begrenzten Fahrbahnbreite kann an dieser Strecke keine Radverkehrsanlage realisiert werden und der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Der Radfahrstreifen hört vor der Bushaltestelle auf und fängt nach dem Knotenpunkt Gubener Straße / Grünberger Weg wieder an. Fahrradpiktogramme werden in diesem Abschnitt in der Mitte von dem Fahrstreifen in FR Eller markiert, um den KFZ-Verkehr auf den Radverkehr aufmerksam zu machen. Die Situation kann im Rahmen des barrierefreien Haltestellenumbaus optimiert 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 Gubener Straße 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 2010 (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, Fahrbahnbreiten und die Netzbedeutung für den Radverkehr.

Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) kann die Gubener Straße unter Berücksichtigung der Anordnung von Tempo 30 und der Verkehrsstärke von 1.300 Kfz/h in der Spitzenstunde dem Belastungsbereich II zugeordnet werden. Die Einrichtung eines aufgrund der Fahrbahnbreite nur einseitig möglichen Schutzstreifens wird als nicht zielführend erachtet (s. Erläuterungen zu der Planung).

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. Der Gehweg kann aufgrund der geringen Breite nicht für den Radverkehr freigegeben werden. Aufgrund der geringen Breite des Seitenraums in FR Eller ist auch keine Radverkehrsanlage im Seitenraum möglich. Zusätzlich ist der vorhandene Schwerverkehr und die hohe Netzbedeutung für den Radverkehr zu berücksichtigen. Daher wird die Führungsform eines Radfahrstreifens gewählt.

In Folge der geplanten Radverkehrsanlage ändert sich die Verteilung der Verkehrsflächen durch die Verschmälerung der beiden Richtungsfahrstreifen auf jeweils ca. 3,15 m. Der fließende KFZ-Verkehr wird nicht wesentlich beeinträchtigt.

Finanzierung

Die Kosten für die Markierungen belaufen sich auf 20.000 €, die Kosten für das Radsignal auf 26.000 €. Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich somit auf 46.000 € brutto. Die Kosten werden aus der Radverkehrspauschale des Fachamtes finanziert.

Umsetzung

Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich im 2. Halbjahr 2026.

Anlagen:

- Anlage 1 - Gubener Straße-Planausschnitt 1
- Anlage 2 - Gubener Straße-Planausschnitt 2
- Anlage 3 - Gubener Straße-Planausschnitt 3
- Anlage 4 - Gubener Straße-Planausschnitt 4
- Anlage 5 - Gubener Straße-Planausschnitt 5
- Anlage 6 - Rückmeldebogen Kleine Kommission Radverkehr