



X öffentlich nicht öffentlich

Bericht

Betrifft:

Bericht aus der Kleinen Kommission Radverkehr

Fachbereich:

05/0 - Dezernat für Mobilität und Umwelt

Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Rat	11.12.2025	Kenntnisnahme

Sachdarstellung:

Die Kleine Kommission Radverkehr wurde gemäß Ratsbeschluss vom 10.12.2020 eingerichtet und trat am 30.10.2025 zu ihrer 31. Sitzung zusammen. Der Vorsitzende, Herr Rütz, eröffnete die Sitzung um 17.00 Uhr. Die Mitglieder trafen sich in Präsenz im Rathaus. Die kleine Kommission Kö-Bogen & KAP wurde zum Thema „KAP/Hansahaus“ zu der Sitzung mit eingeladen und hatte die Möglichkeit, sowohl in Präsenz als auch digital teilzunehmen.

KAP/Hansahaus – Bericht der Verwaltung an die Kleinen Kommissionen KK Radverkehr und KK Kö-Bogen&KAP zum weiteren Umgang mit dem Hansahaus

TOP Hansahaus

Ausgangslage

Die beiden Projekte Gesundheitsamt und Fahrradgarage wurden bisher an unabhängigen Standorten als Einzelprojekte bearbeitet: das Gesundheitsamt sollte einen Neubau in der Kölner Straße 180 erhalten, die Fahrradgarage sollte als Teil der Planung Konrad-Adenauer-Platz als Unterirdische Fahrradgarage in einem ehemaligen Bunker unter dem Konrad-Adenauer-Platz untergebracht werden, die über die Bismarckstraße erschlossen und durch ein Mittelbauwerk unter den Straßenbahngleisen angeschlossen werden sollte.

Zum Ende des Jahres 2024 wurde der Landeshauptstadt Düsseldorf bekannt, dass der Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW die Liegenschaft Konrad-Adenauer-Platz 13 /Harkortstraße 2-4 („Hansahaus“) am Bahnhof zum Verkauf anbieten wird. Es wurde an die IPM eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben mit dem Ziel, die Ausnutzung des Grundstücks sowie die Möglichkeiten zur Unterbringung der Fahrradgarage im Erd- und Untergeschoss sowie des Gesundheitsamtes am

Standort Konrad-Adenauer-Platz 13 / Harkortstraße 2-4 zu überprüfen.

Mit der Option, das Hansahaus zu erwerben, **eröffnete** sich die **Möglichkeit**, die oben beschriebenen bedeutenden, bislang voneinander **unabhängigen** und an unterschiedlichen Standorten vorgesehenen Projekte sinnvoll an einem Standort miteinander zu verbinden, daraus entstehende Synergien zu **schöpfen** und beide Projekte in einer zentralen und verkehrlich sehr gut angeschlossenen Lage zu vereinigen.

Darüber hinaus wird in der Folge eine **städtische Wohnbaufläche** an der **Kölner Straße** 180 aktivierbar, die zuvor für die Realisierung des Projektes Neubau Gesundheitsamt vorgehalten wurde. Im Weiteren **erhält** der Bahnhofvorplatz durch die geplante **öffentliche** Nutzung an der **südwestlichen** Flanke des Konrad-Adenauer-Platz 13 / **Harkortstraße** 2-4 eine **städtebauliche** Aufwertung mit nachhaltiger Perspektive. Mit der Umsetzung des Gesamtprojektes ist eine **höhere** soziale Belebung und Frequenz verbunden, die den Platz attraktiver und sicherer **machen und mehr Öffentlichkeit erzeugen wird.**

Die **Zusammenführung** der beiden Projekte am Standort Hansahaus reduziert **ursprünglich** erforderliche infrastrukturelle Eingriffe für die geplante Unterirdische Fahrradgarage im Umfeld des Hauptbahnhofes und generiert umfangreiche Synergien.

Wichtigste Vorgabe der Studie war, dass die beiden Bausteine miteinander verbunden am **Grundstück** Hansahaus untergebracht werden und **darüber** die **Bedingung** des BLB nach einer zwingend öffentlichen Nutzung erfüllt werden kann.

Inhalte und Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Bezogen auf die Fahrradgarage ging die Studie von der Annahme aus, dass mindestens die Anforderungen an die Fahrradgarage im Bunker angesetzt werden **müssen**, also die Unterbringung von ca. 1.900 **Standardfahrrädern**. Diese Anforderung **lässt** sich am Standort Hansahaus umsetzen. In entworfenen Grundrisszenarien lassen sich die **Fahrräder** auf zwei Etagen, im Erdgeschoss und im Untergeschoss unterbringen. Vorgesehen sind beispielhaft vier Optionen für eine erdgeschossige **Erschließung**. Die Fassade zur Platzseite **übernimmt** dabei eine klar erkennbare Eingangsfunktion für die **fußläufige** **Erschließung** der Fahrradgarage, gut sichtbar und attraktiv gestaltet.

In der inneren Abwicklung des Grundrisszenarios sind Rampen zum Schieben von **Fahrrädern** mit einer maximalen Neigung von 6% sowie **Treppenhäuser** und **Aufzüge** für die **fußläufige** Nutzung vorgesehen. Die **Stellplätze** **Sonderräder** wurden ebenerdig angeordnet. **Zusätzliche** Nutzungsoptionen wurden im beispielhaften Grundrisszenario entlang des „**Harkortstraßen-Boulevards**“ (**gegenüber** Hotels) für Sondernutzungen entwickelt: denkbar **wäre** dort die Umsetzung einer Fahrrad-Werkstatt als **zusätzliches** Angebot zu der Werkstatt in der Radstation am Bertha-von-Suttner-Platz und eines **Cafés** (z. B. **Fahrradcafé**). Die Radstation am Bertha-von-Suttner-Platz, die derzeit durch die Zukunftswerkstatt **Düsseldorf GmbH (ZWD)** bewirtschaftet wird, soll auch **zukünftig** am heutigen Standort, in ihrer aktuellen **Ausprägung** und im Betrieb dort verbleiben. Die neue Fahrradgarage wird ein Zusatzangebot darstellen. Die Machbarkeitsstudie hat im Hinblick auf die Fahrradgarage das Ergebnis gebracht, dass hinsichtlich **Erschließung** und Anbindung an das Radhauptnetz, Gestaltung und Nachhaltigkeit, dem Potential für Zusatznutzungen sowie **bezüglich** Zeit und Kosten der Standort Hansahaus besser abschneidet als die Fahrradgarage unter dem Konrad-Adenauer-Platz.

Dies gilt auch für die Betrachtung des Gesamtprojektes Neubau Gesundheitsamt und Fahrradgarage am Standort Hansahaus.

Zeitplanung

Die nach jetzigem Stand **geschätzte** zeitliche Abfolge des Gesamtprojektes ist - sehr grob geplant - der **Ausführungs-** und Finanzierungsbeschluss im 4. Quartal 2027, Baubeginn / Leistungsphase 8 (**Objektüberwachung**) im 2. Quartal 2028 und Bauende im 4. Quartal 2030. Insgesamt wird eine Fertigstellung des Neubaus Hansahauses vor dem Beginn der Realisierung des Umbaus des Konrad-Adenauer-Platzes angestrebt mit erheblichen Vorteilen **für** einen optimalen Bauablauf **für** beide Projekte.

Aus der Kommission gibt es einige Nachfragen zu dem Vorhaben und der verkehrlichen Anbindung des Hansahauses, die durch die Verfasser der Machbarkeitsstudie und Mitglieder der Verwaltung beantwortet werden. Die Kommission **verständigt** sich darauf, dass schriftliche Anmerkungen oder Hinweise **nach der Sitzung kurzfristig eingereicht werden können**.

Nach der gemeinsamen Beratung dieses Tagesordnungspunktes hat die KK Kö-Bogen&KAP die Sitzung verlassen.

Verkehrskonzept Landtagserweiterung

Der Punkt wurde auf Wunsch der Verwaltung auf die nächste Sitzung verschoben. Die Kommission bittet sicherzustellen, dass eine Beteiligung rechtzeitig vor Finalisierung des Konzepts und Baubeginn erfolgt.

Grünzug Hassels – Fuß- und Radwegeverbindung

Die **Maßnahme „Fuß- und Radwegeverbindung im Grünzug Hassels“** wurde anhand einer **Präsentation erläutert**. Die Bezirksvertretung 9 hatte die Verwaltung beauftragt, eine Machbarkeitsstudie **für** ein Konzept vorzulegen, mit dem Ziel die **Fuß- und Radwegeverbindung zu verbessern**. Mit der **Präsentation** wurde die Lage im Stadtgebiet, die Einbindung in das Radwegenetz verbunden mit Bestandsfotos und der Zielsetzung dargestellt. Es soll ein Bedarfsbeschluss **herbeigeführt** werden, um die weitere Planung vornehmen zu **können**. Der **Grünzugcharakter** soll als Zielsetzung erhalten bleiben. Die Machbarkeitsstudie hat ergeben, dass nach **Möglichkeit** eine getrennte **Wegeführung** von Fuß- und Radverkehr beibehalten und mit einer jeweiligen Breite von 3 Metern **geführt** werden soll. An Engstellen werden die **Fuß- und Radwege zusammengeführt**. Der bisherige Eingangsbereich in den **Grünzug** wird verlegt. Als **Oberflächengestaltung** wird Asphalt oder Pflaster favorisiert.

Die Mitglieder der Kleinen Kommission Radverkehr begrüßen die **Maßnahme**.

Für die südliche Verbindung wird ein Abzweig in die Hoxbachstraße angeregt, um das **Albrecht-Dürer Berufskolleg schneller zu erreichen**.

Für die **Oberflächengestaltung** sprechen sich Mitglieder der Kleinen Kommission **für** die Asphaltbauweise aus.

Grundsätzliches

Sachstand Maßnahmenliste 2024/2025

Die **Maßnahmenliste** wurde erneut vorgestellt. Die Mitglieder merkten an, dass verschiedene Baubeginne mehrfach verschoben werden mussten und baten um eine transparente Darstellung der **Gründe**. Die Verwaltung **erläuterte**, dass **Verzögerungen** unter anderem auf komplexe Abstimmungsprozesse, notwendige Umplanungen sowie unvorhersehbare externe Faktoren **zurückzuführen** sind und dass das Projektmanagement weiterentwickelt werden soll, um **künftige Abläufe** zu verbessern.

Es wurde angemerkt, dass seit der Sperrung der **Brückenrampe** auf der Theodor-Heuss-Brücke vor drei Jahren, bisher noch kein Kompensationsvorschlag mit der Uerdinger Straße vorgelegt wurde.

Die **Öffnung** der **Einbahnstraße Brunnenstraße** befindet sich weiterhin in einem schwierigen Abstimmungsprozess mit der Polizei und deren Sicherheitsbedenken.

Die Radverkehrsplanung **Torfbruchstraße** ist im Zusammenhang mit dem Bau der Radleitroute 2 zu sehen.

Die Mitglieder der Kleinen Kommission wünschen sich eine Priorisierung der **Maßnahmen Uerdinger Straße, Torfbruchstraße und Brunnenstraße** und regen an, die **Maßnahmenliste 2026 ff. zeitnah vorzulegen**.

Gestaltungsstandards Fahrradstraßen

Die Verwaltung **erläutert** anhand einer **Präsentation** den **ergänzenden** Leitfaden zur Einrichtung von **Fahrradstraßen**. Die **Fahrradstraßen** sind ein wichtiges Instrument der **Radverkehrsführung**. Die FGSV-Regelwerke behandeln dieses Thema unzureichend, wodurch planerische Unsicherheiten in der Umsetzung bestehen. Daher wurde ein **ergänzender städtischer** Leitfaden erstellt, der insbesondere bei **eingeschränkten Flächenverfügbarkeiten** zum Tragen kommen soll. Die Dimensionierung von **Fahrradstraßen** wird im **städtischen** Leitfaden anhand der notwendigen breiten **für die Begegnungen bzw. für das nebeneinanderfahren von Fahrrädern** ermittelt. Die **dafür notwendigen Verkehrsräume** sind in der RASt (Richtlinien **für die Anlage von Stadtstraßen**) niedergelegt. Bei diesen Bemessungen wird davon ausgegangen, dass die Sicherheitstrennstreifen durch den MIV befahren werden können.

Fahrradstraßen sollen eine **durchgängige** Achse als Alternative zur **Hauptstraße** bieten und eine hohe Netzbedeutung **erfüllen**. Der Einsatz von **Fahrradstraßen** ist daher auf Radschnellwegen, Radleitrouten dem Radhauptnetz und nachrangig dem Bezirksnetz vorgesehen. Die maximale Belastung von **Fahrradstraßen** orientiert sich an dem Belastungswert von 4000 Kfz/24h für **Fahrradstraßen** nach der RASt.

Auf die Frage nach einem Konzept zur Auswahl und Priorisierung von **Fahrradstraßen**, teilt die Verwaltung mit, dass im Radhauptnetzgutachten bereits 50 - 60 **Straßenabschnitte** als potentielle **Fahrradstraßen** **aufgeführt** wurden und zudem mehrere **Maßnahmenvorschläge** aus den Bezirksvertretungen vorliegen. Die **Umsetzungsmöglichkeiten** müssen anhand des neuen Leitfadens **geprüft** werden. Die **Fahrradstraßen** werden im Rahmen der freien **Kapazitäten** der Verwaltung sowie in Abhängigkeit der politischen Interessen geplant und umgesetzt.

Es wird hinterfragt, wie mit der Umsetzung bei **Fahrradstraßen** umgegangen wird, wenn die Kriterien des Leitfadens nicht **erfüllt** sind. Der Leitfaden etabliert einen Regelstandard, welcher in **Abhängigkeit** der Verkehrsmengen und der Verkehrsregelung unterschritten werden kann. Mit dem Grundgedanken des Leitfadens sollen situationsbezogenen **Handlungsspielräume** zur Abwicklung der **Begegnungsfälle** ermöglicht werden.

Die Mitglieder der Kleinen Kommission sprechen sich positiv zum **ergänzenden** Leitfaden zur Einrichtung von **Fahrradstraßen** aus und bedauern, dass aufgrund vieler ausstehender Themenpunkte von einer **ausführlichen** Vorstellung des Dimensionierungs- und Gestaltungsstandards abgesehen werden musste. Es wird angeregt, ggf. einen Sonder-/Workshoptermin zu diesem Thema anzubieten.

Informationen zu Maßnahmen

Gubener Straße Markierung Radfahrstreifen

Die Mitglieder der Kleinen Kommission sprechen sich positiv zur **Maßnahme** aus und haben bereits schriftliche Anmerkungen zur Planung eingebracht.

Rückmeldebogen Barrierefreier Ausbaus der Haltestelle „An der Piwipp“

Die Mitglieder der Kleinen Kommission sprechen sich positiv zu dem Rückmeldebogen aus.

Aktueller Stand Radleitrouen (Information zu Sonderbauvorhaben gemäß 1.2 GABau)

Die Kommission begrüßte die bereits umgesetzten Abschnitte der Radleitrouen, die zu spürbaren Verbesserungen der Radverkehrsqualität beigetragen haben.

Gleichzeitig **äußerte** sie den Wunsch nach **größerer** Transparenz hinsichtlich des Umgangs mit zuvor eingebrachten Hinweisen, da teilweise der Eindruck entstanden sei, einzelne Anregungen seien nicht **berücksichtigt** worden. Die Verwaltung **erläuterte** dazu, dass **sämtliche** Hinweise im Rahmen der **Ausführungsplanung** gesammelt geprüft und bewertet wurden.

Bei einem komplexen Infrastrukturvorhaben wie den Radleitrouen könne jedoch nicht zu jeder einzelnen Anmerkung eine individuelle **Rückmeldung** erfolgen, da dies die Planungsprozesse erheblich **verzögern** würde. Zudem ergaben sich im Zuge der Fortschreibung der Planung Anpassungen **gegenüber** der Entwurfsplanung, die auf technische Rahmenbedingungen, fachliche Abstimmungen sowie detaillierte Anforderungen der **Ausführungsplanung** zurückzuführen waren.

Diese Anpassungen stellen typische Entwicklungen in Projekten dieser Größenordnung dar. Die Verwaltung sagte zu, der Kommission **künftig** die final unterschriebenen Pläne vor Baubeginn zur Verfügung zu stellen

Radleitroute Nord-Süd (RLR1)

Für den Knotenpunkt **Fährstraße** gibt es eine neue Planung, der einen Rückbau des freien Rechtsabbiegers von der **Fährstraße** in die **Völklinger Straße** vorsieht. Hierzu muss ein **großer** Rheinbahnmast versetzt werden, damit ausreichend **Flächen** für die Schleppkurven generiert werden **können**. Im Rahmen des **Änderungsantrages** der BV 3 werden die Gremien **ordnungsgemäß** beteiligt.

Bei der Führung der Zufahrt zum Aquazoo musste die Führung aufgrund der unter „Ensemble-Schutz“ stehenden Verkehrsinsel geändert werden.

Derzeit wird die Planung für den Freiligrathplatz und dem Knotenpunkt „Am Hain“ erstellt.

Für die Verbindung zwischen **Ernst-Gnoß-Straße/Lahnweg** und **Völklinger Straße** ist aus **örtlichen** Gegebenheiten (Stromleitung) eine **Überarbeitung** der Planung notwendig.

Radleitroute West-Ost (RLR 2)

Da der Radweg am Philippusplatz **stadtauswärts** aufgrund einer Bushaltestelle in der Markierung unterbrochen ist, kommt es zu Unsicherheiten mit dem MIV, die die Verwaltung prüfen wird.

Es wurde darauf hingewiesen, dass in der BV 2 eine Verwaltungsvorlage beraten werden soll, in der der Knotenpunkt **Grafenberger Allee/Cranachstraße** noch in diesem Jahr als Teil der Radleitroute 2 umgesetzt werden soll. Die Verwaltung weist darauf hin, dass sich die Abstimmungen mit dem Zuwendungsgeber aufgrund der vielfältigen Rückfragen verzögert haben.

Verschiedenes

Der Tagesordnungspunkt wurde in die nächste Sitzung der KK Rad verschoben.

Die Mitglieder der Kleinen Kommission bitten um **Übersendung** des angepassten Verkehrskonzeptes zum Weihnachtsmarkt 2025.

Jochen Kral
Beigeordneter

Christian Rütz
Vorsitzender