Wege öffnen, Umwege vermeiden

Stimmen bei der Unterzeichnung der Urkunde zur Aufnahme der Stadt Neuss in die AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW) am 22. August 2016:

Verkehrsminister von NRW Michael Groschek sieht Fahrradinitiativen im Aufwind, die sagen: ***„Platz da für Fußgänger und Radfahrer, für Bewegungs- und Begegnungsflächen, die keine Auto-Abstellflächen sein werden ...“***

Bürgermeister Reiner Breuer weiß, dass die Stadt Neuss sich nicht auf den Lorbeeren einer erfolgreichen Aufnahme in die AGFS ausruhen kann: ***„Wir verstehen die Auszeichnung der AGFS nicht als Testat, sondern als Auftrag.“***

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Die Stadt Neuss wird in Kürze mit der Kapitelstraße eine weitere Einbahnstraße in Gegenrichtung öffnen, und die Kanalstraße soll nach Ergänzung zweier Ampelanlagen folgen. Das sind zwei sehr wichtige Vorhaben, die wir als Vertreter der ADFC Ortsgruppe Neuss und des Forums Stadtentwicklung von neuss agenda 21 e.V. sehr begrüßen. Wir sind aber der Meinung, dass das Netz von in Gegenrichtung befahrbaren Einbahnstraßen noch erweitert werden kann und sollte. Denn der Neusser Stadtkern ist voll von Einbahnstraßen, die Radfahrende zu Umwegen zwingen.

Zu unserer großen Freude wurde gerade die Stadt Neuss in die AGFS aufgenommen und alle Beteiligten wissen, dass wir damit zwar schon viel erreicht haben, aber es auch noch viel zu tun gibt, um für die Radfahrenden und Bürger*innen, die es werden könnten, sehr gute Bedingungen zu schaffen. Zum Beispiel gehört es zum Standard einer fahrradfreundlichen Stadt, Einbahnstraßennetze flächendeckend zu öffnen, damit Radfahrende den Vorteil kurzer Wege in der Stadt genießen können. So schafft man Anreize zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad. Die AGFS-Kommission hat bei der Bereisung am 5.6.2016 einen Mangel an Mut zur Öffnung weiterer Einbahnstraßen in Neuss protokolliert.

Wir haben uns deshalb die Mühe gemacht, alle Einbahnstraßen, Durchgänge und Plätze im Innenstadtbereich zu befahren, um herauszufinden, welche für eine Öffnung geeignet erscheinen. Wir haben jede Straße, Platz oder Durchfahrt mit einer Ziffer gekennzeichnet **(1 steht für hoch, 3 für gering)**, die die von uns eingeschätzte Priorisierung bezogen auf Bedarf und Machbarkeit widerspiegeln soll. **Einen Anspruch auf Vollständigkeit und richtiger Einschätzung der Priorisierung ergeben wir nicht!**

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Die Verwaltungsvorschrift zur StVO gibt den anordnenden Behörden für die Freigabe von Einbahnstraßen viel Spielraum: *Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn*

a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,

b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,

c) *für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.*

Wir gehen nicht davon aus, dass alle unsere Vorschläge sofort umsetzbar sind. Wir haben aber die Hoffnung, dass seitens der Verwaltung kreative Lösungsansätze mit dem Ziel gefunden werden, um am Ende nach und nach weitere Einbahnstraßen in Gegenrichtung zu öffnen und einige Durchfahrten und Plätze für Radfahrende befahrbar zu machen. **Hinweis**: Die von uns häufig beobachtete nicht regelkonforme Befahrung einer Einbahnstraße bleibt eine Ordnungswidrigkeit, sollte aber auch als Indikator für einen Bedarf an umwegfreien Routen gesehen werden.

Wir bitten die Verwaltung, unsere Ausarbeitung sachlich und ergebnisoffen zu prüfen und Anfang 2017 dem **Arbeitskreis „Rad und Fuß“** eine Stellungnahme zu unseren Vorschlägen zur Diskussion vorzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Heribert Adamsky
Sprecher ADFC
Ortsgruppe Neuss

Roland Kehl
Sprecher Forum Stadtentwicklung
neuss agenda 21 e.V.

(September 2016)

Inhaltsverzeichnis

Königstraße (1)....5
Bleichgasse (3)....6
Elisenstraße (1)....7
Salzstraße zwischen Königstraße und Hafenstraße (2)....8
Münsterplatz (1)....9
Freithof (2)....10
Romaneum....11
Mühlenstraße (2)....12
Südliche Mühlenstraße (1)....13
Peter-Wilhelm-Kallen-Straße (2)....14
Rathaus-Passage (1)....15
Michaelstraße / Hamtorstraße (2)....16
Erftstraße und Hamtorwall zwischen Neustraße und Hamtorplatz (2)....17
Liedmannstraße und Florastraße (1)....18
Breite Straße (2)....19
Karree Kanalstraße / Sternstraße / Drususallee / Breite Straße (1)....20
Grünstraße (1)....21
Sternstraße (2)....22
Hermannstraße (1)....23
Büttger Straße (1)....24
Kirchstraße (2)....25
Schulstraße (2)....26
Goethestraße (1)....27

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Königstraße (1)

Zentrale Achse durch das Marienkirchviertel mit wichtigen Zielen (Eiscafé, Schneider, Schraubengeschäft, TZG). Radfahrende Anwohner*innen müssen grössere Umwege zu ihrer Wohnung fahren. Kann zukünftig für Radfahrende zur Alternative für die konfliktträchtige Hafenstraße werden. Wurde von der AGFS-Kommission als zu öffnende Einbahnstraße ausdrücklich erwähnt.

Hinweis: Kandidatin für eine Fahrradstraße.

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Bleichgasse (3)

Freigabe für Radfahrer erwünscht

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Elisenstraße (1)

Ruhige Umfahrung der konfliktträchtigen Collingstraße im Bereich Hauptpost. Ergänzt gut die bereits erfolgte Freigabe der Salzstraße Richtung Königstraße. Die verfügbare Fahrbahnbreite beträgt ca. 4 m und die Sichtverhältnisse sind trotz versetzten Parkens gut.

Salzstraße zwischen Königstraße und Hafenstraße (2)

Nach einer Öffnung von König- und Elisenstraße wäre der südliche Abschnitt der Salzstraße die letzte verbliebene Einbahnstraße für Radfahrende im Marienkirchviertel. Wegen der geringen Restfahrbahnbreite von nur etwa drei Metern sollten bei Öffnung für Radfahrende Ausweichstellen für Begegnungsverkehr geschaffen werden. Dies erfordert eine Neuordnung der bereits heute an mehreren Stellen unterbrochenen Parkstände und ggf. den Einzug einiger Parkplätze.

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Münsterplatz (1)

Hier ist genug Platz für Fußgänger*innen und Radfahrende, wenn nicht gerade Wochenmarkt ist. Der Münsterplatz sollte für Radfahrende einschl. der Durchfahrt zum Freithof am Josef-Kardinal-Frings-Denkmal vorbei frei gegeben werden, um eine Zuwegung zum Markt und weiter zum Romaneum usw. zu schaffen (Auf die zeitlich begrenzte Nutzungsmöglichkeit wird beim Freithof hingewiesen). Die Abstellanlage an der Vogteigasse bedarf der Erneuerung.

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Freithof (2)

Der aus mehreren Plätzen bestehende Freithof hat eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für Radfahrende, weil er Wege östlich am Hauptstraßenzug vorbei ermöglicht. Der Weg am baumbestandenen Rondell zwischen GWN und Quirinusmünster sollte für Radfahrende in beiden Richtungen befahrbar sein, da die unter Münsterplatz erwähnte schmale Gasse zum Markt zu vielen Tageszeiten in dichten Fußgängerverkehr im Bereich der Außengastronomie führt. Daher wäre eine barrierefreie Passage im Bereich der Freitreppe für alle Nutzer*innen des Marktes sehr hilfreich. Sie würde auch dem Schüler*innenverkehr (u.a. Gymnasium Marienberg) neue und gefahrlose Wege eröffnen.

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Romaneum (1)

Der Platz vor dem Romaneum ist für Radfahrende zugänglich, aber die Zuwegungen vom Wendersplatz her und über die Hymgasse sind als Fußgängerzone deklariert, obwohl vor dem Romaneum viele Fahrradständer stehen und die Fußgängerfrequenz eher gering ist. **Diese Zuwegung sollte für Radfahrende sofort freigegeben werden.**

Mühlenstraße (2)

Diese schmale Straße mit geringem KFZ-Verkehr ist eine ruhige Alternative zur Oberstraße, deren ÖPNV-Belastung vielen Radfahrenden Angst macht. Mit ihrer geraden Flucht ist sie trotz geringen Querschnitts gut einsehbar und wird bereits heute von vielen Radfahrenden (widerrechtlich) in Gegenrichtung befahren. Der schlechte Zustand der Fahrbahn und die sehr schmalen Bürgersteige legen eine grundlegende Sanierung nahe. Dabei sollte dann im Sinne aller Nutzer*innen der Mühlenstraße eine bordststeinfreie Neugestaltung als **„Shared Space“** erwogen werden.

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Südliche Mühlenstraße (1)

Im Abschnitt zwischen Windmühlengasse und Mühlenturm besitzt die Mühlenstraße ausreichend Breite und gute Sicht, um ohne weitere Maßnahmen in Gegenrichtung freigegeben zu werden. Das nur 25 Meter kurze Stück würde Radfahrenden eine Route in Richtung Promenade / Stadtgarten eröffnen.

Peter-Wilhelm-Kallen-Straße (2)

Eine Öffnung in Gegenrichtung würde es Radfahrenden aus Promenade und Michaelstraße ermöglichen, außerhalb der Rathauspassage den Markt zu erreichen und den häufigen Rückstau Michaelstraße / Zollstraße zu umfahren. Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse könnten einige der Parkplätze von der Nordseite (Bewohner, Taxi) auf die Fläche des ehemaligen Drive-In-Schalters der Sparkasse verlegt werden.

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Rathaus-Passage (1)

Der Durchgang zwischen Michealstraße und Markt mit seiner großen Fahrrad-Abstellanlage ist ein wichtiges Ziel für Radfahrende. Mindestens die Zufahrt von der Michaelstraße her sollte für Radfahrende freigegeben werden. Es ist Radfahrenden nur schwer zu vermitteln, warum sie hier nicht fahren dürfen, wohl aber PKW's „wild“ bzw. mit zahlreichen Ausnahmeregelungen, obwohl unter dem Gebäude eine mehrstöckige Tiefgarage mit Aufzug-Anschluss zur Verfügung steht.

Michaelstraße / Hamtorstraße (2)

In diesem Straßenzug hätte man beim Umbau vor etwa drei Jahrzehnten etwas für die Radfahrende tun müssen. Mit seiner kleinteiligen Struktur und den vielen Parkplätzen präsentiert er sich heute unter Wert. Die vielen Kurzzeitparkplätze in den großen Tiefgaragen Rathaus und Sparkasse ziehen mehr Verkehr an, als dieser Straßenzug verträgt. Ein neuerlicher Umbau zur einer Shared-Space-Zone täte ihm gut. Aber warum nicht jetzt schon im Abschnitt Rathaus bis Hamtorplatz für Radfahrende in Gegenrichtung freigeben?

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Erftstraße und Hamtorwall zwischen Neustraße und Hamtorplatz (2)

Der Wierstraetweg am Tosetti-Haus vorbei ist schmal, wassergebunden, hat zwei beschleunigende Gefällstrecken und wird von Fußgänger*innen (mit Hunden) und Radfahrenden stark frequentiert, was immer wieder zu Konfliktsituationen führt. Ausweichrouten für Radfahrende kämen auch Fußgänger*innen zu gute. Dafür bietet sich eine Öffnung der Erftstraße in Gegenrichtung und/oder eine Freigabe des Hamtorwalls (Bustrasse) für Radfahrende an. Da die Bustrasse in anderen Abschnitten sogar für KFZ-Verkehr freigegeben ist, sollte das auf dem hier genannten Abschnitt auch für Radfahrende möglich sein.

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Liedmannstraße und Florastraße (1)

Radfahrende im südlichen Gerichtsviertel werden derzeit noch von vielen Einbahnstraßen in der Wahl ihrer Routen eingeschränkt. Eine Öffnung der Liedmannstraße in Gegenrichtung und eine bessere Passierbarkeit der Florastraße ist wünschenswert. Derzeit zwingt der Überweg Breitestraße Radfahrende und Fußgänger*innen in eine enge Umlaufschranke, was für Radfahrende unattraktiv ist.

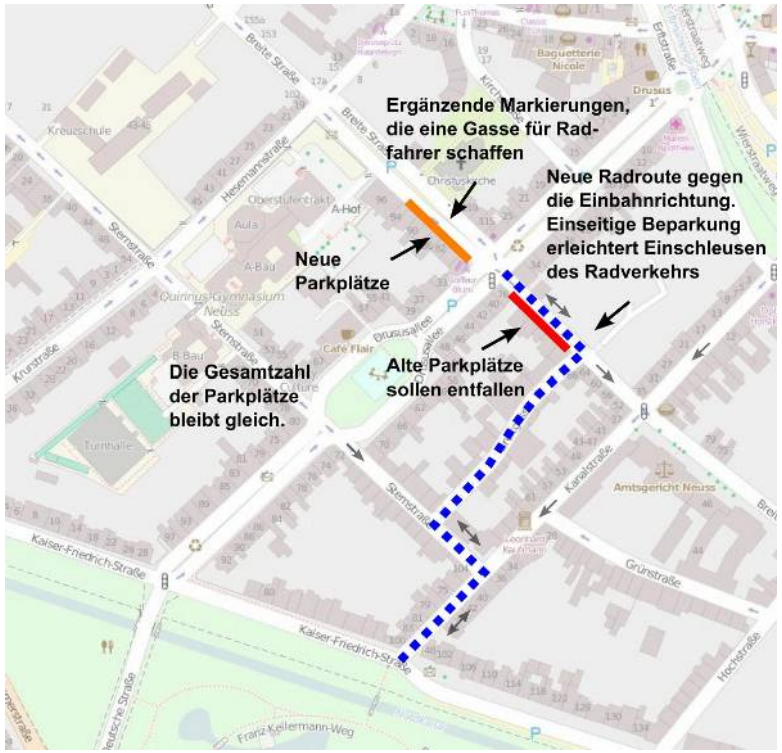
Breite Straße (2)

Im Abschnitt zwischen Drususallee und Friedrichstraße erschwert sie als Einbahnstraße Radfahrenden das Finden kurzer Wege. Durchgängig beidseitiges Parken bei gleichzeitig nicht unerheblichem Durchgangsverkehr trotz Tempo-30-Zone erschwert die Öffnung als Einbahnstraße. Eine Verbesserung der Situation ist nur durch zumindest teilweise Aufhebung der beidseitigen Beparkung zu erreichen, verbunden mit einer Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung. Wir empfehlen, obwohl das finanziell nicht leicht zu realisieren ist, im Abschnitt vor dem Amtsgericht oder zwischen Breitgasse und Drususallee zu beginnen und für den Ersatz der im öffentlichen Raum entfallenden Parkstände den Bau einer Tiefgarage auf einer geeigneten Fläche, etwa dem Hof des Amtsgerichts, zu prüfen.

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Karree Kanalstraße / Sternstraße / Drususallee / Breite Straße (1)

Dieser Häuserblock wird von der Breitgasse gequert. Nach der geplanten Öffnung der Kanalstraße in Gegenrichtung ergibt sich die Möglichkeit, über eine Teilöffnung der Sternstraße (zwischen Kanalstraße und Breitgasse) und der Breite Straße (zwischen Breitgasse und Drususallee) Radfahrenden den Wechsel von der Achse Kanalstraße auf die Achse Drususallee anzubieten, etwa für Wege Richtung Christuskirche. Die folgende Kartel, entworfen vom ADFC und dem Amt für Verkehrslenkung vorgelegt, nachdem Ende 2014 auf der Drususallee ca. 10 neue Parkpltätze auf Kosten ber beiden vorhandenen Radfahrstreifen angelegt worden waren, skizziert dies. Wenn die Ampelkreuzung Kanalstraße / Breite Straße passend umgestaltet wird, ist auch eine weitergehende Öffnung der Breite Straße möglich.



Wege öffnen, Umwege vermeiden

Grünstraße (1)

Wir empfehlen, im Zuge der geplanten Freigabe der Kanalstraße auch die Grünstraße in Gegenrichtung zu öffnen. Eine baldige Sanierung der Fahrbahndecke wäre auch wünschenswert.

Sternstraße (2)

Wir empfehlen, zunächst den kurzen Abschnitt zwischen Kanalstraße und Breitgasse zu öffnen, um so über eine zwischen Breitgasse und Drusussalle ebenfalls teilgeöffnete Breite Straße Radfahrenden eine Route Richtung Christuskirche und nördliche Drususallee zu ermöglichen. Das beidseitige einhüftige Parken auf dem Gehweg im südlichen und insbesondere im nördlichen Bereich der Sternstraße sollte mittelfristig abgeschafft werden, da es iin erheblichem Maß die Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen beeinträchtigt.

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Hermannstraße (1)

Ähnlich wie die nördliche Sternstraße hat die Hermannstraße durch einhüftiges Parken auf dem Gehweg eine stark geminderte Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen.. Eine Öffnung in Gegenrichtung würde die Nutzungsqualität der Straße für die Radfahrenden und den Anwohner*innen erheblich erhöhen.

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Büttger Straße (1)

Die Büttger Straße als für Radfahrende wichtige Querachse durch die westliche Innenstadt ist heute lediglich zwischen Herrmannsplatz und Schwannstraße über einen Bordsteinradweg gegenläufig befahrbar. Wir empfehlen die sofortige Öffnung im Bereich zwischen Schulstraße und Hamtorplatz und ebenso die Prüfung einer Freigabe zwischen Schulstraße und Schwannstraße.

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Kirchstraße (2)

Ähnlich wie die Büttger Straße ist der Straßenzug Kirchstraße / Schulstraße eine wichtige Querverbindung für Radfahrende. Um diese Funktion voll entfalten zu können, müsste die Kirchstraße auch in Süd-Nord-Richtung geöffnet und für Radfahrende mit einem Überweg zur Gegenseite der Drususallee versehen werden. Radfahrende mit Ziel etwa zur Janusz-Korzak-Schule könnten so den Kreisverkehr am Benno-Nussbaum-Platz vermeiden.

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Schulstraße (2)

In Fortsetzung der Kirchstraße, aber auch für Fahrten über Breite Straße und Büttger Straße Richtung Adolf-Flecken-Straße würde eine Öffnung der Schulstraße Radfahrenden erheblich Abkürzungen ermöglichen.

Wege öffnen, Umwege vermeiden

Goethestraße (1)

Auch außerhalb der Innenstadt gibt es Einbahnstraßen, deren Öffnung wünschenswert wären. Als ein Beispiel sei hier die Goethestraße angeführt. Die beidseitige Befahrbarkeit würde Rad fahrenden Anwohner*innen erhebliche Vorteile bringen. Wir können angesichts der Fahrbahnbreiten und Sichtverhältnisse keine Probleme erkennen, dies hier nicht umzusetzen.