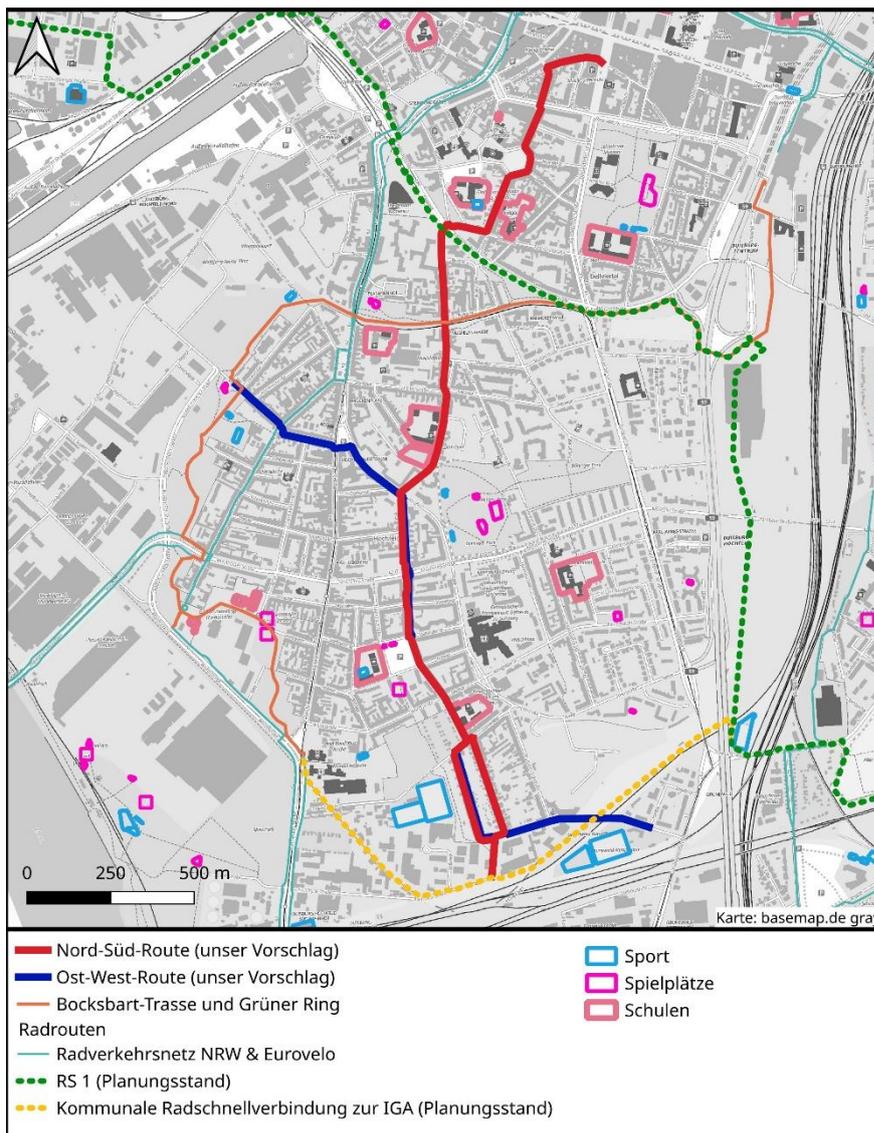


RADFAHREN IN HOCHFELD – SICHERE STRECKEN FÜR ALLE

Vorschlag einer Nord-Süd-Route und einer Ost-West-Route

Impulse des ADFC Duisburg für ein Radwegenetz durch, nach und aus Hochfeld



Ansprüche an ein Radwegenetz für Hochfeld

- Die Menschen in Hochfeld sollten ihre Alltagsrouten durch Hochfeld auf möglichst direktem Weg sicher mit dem Rad bestreiten können. Das gilt besonders für Kinder und Jugendliche und ihre Wege zu Schule, Freizeitaktivitäten und Freund:innen.
- Radfahren abseits der Hauptverkehrsachsen ist aufgrund der geringeren Anzahl an Raumkonflikten mit Autofahrenden und Zufußgehenden sicherer und angenehmer und entlastet zugleich die Hauptverkehrsrouten.
- Das Radwegenetz in Hochfeld sollte effizient mit den umliegenden Stadtteilen verknüpft werden, damit die Hochfelder:innen leichter dorthin kommen und umgekehrt auch eine Fahrt nach Hochfeld für Menschen aus umliegenden Stadtteilen angenehmer zu machen. Wer gerne nach Hochfeld fährt, geht dort eher einkaufen oder essen.

Unser Vorschlag: Zwei Radvorrangrouten für Hochfeld

- Mit der vorgeschlagenen Nord-Süd-Route und der Ost-West-Route werden alle Schulen, der Markt, Sportanlagen, Jugendeinrichtungen u.v.m. mit dem Rad erschlossen.
- Der Begriff „Radvorrangroute“ steht hier für die Vision einer angenehm und sicher zu befahrenden Strecke. Wichtig ist, dass eine möglichst einheitliche und damit erwartbare Ausgestaltung gewählt wird statt eines Flickenteppichs an Regelungen!
- Für die Gestaltung einer Radvorrangroute gibt es dennoch grundsätzlich eine Reihe von Möglichkeiten: Je nach Abschnitt der Routen sind unterschiedliche Optionen denkbar wie Fahrradstraße, Tempo 20- oder Tempo 30-Zone, Radfahrstreifen, Anliegerstraße bzw. eine Unterbindung des automobilien Durchgangsverkehrs durch Einbahnregelungen oder Modale Filter (Poller). In Teilen sind die Fahrbahnoberflächen zu erneuern.

Mit der Nord-Süd-Route von der Innenstadt über den Dellplatz durch Hochfeld bis zur Kommunalen Radschnellwegverbindung im Süden des Stadtteils



Verknüpfung mit folgenden Radverkehrsrouen:

- Ost-West-Route
- RS 1 (via Plessingstraße)
- Bocksbart-Trasse und darüber der Hauptbahnhof bzw. Hochfeld West
- Kommunale Radschnellverbindung Grunewald (RS 1) - Rheinpark

Verbindung folgender Alltagsorte in Hochfeld:

- Globus Gesamtschule: Zweigstelle Gitschiner Straße (und Realschulstraße, s.u.)
- Hochfelder Markt
- Grundschule Hochfelder Markt
- Mercator Gymnasium
- Grundschule Friedenstraße (über das alte Kabel-Theisen Gelände verkehrersarme Erschließung der Grundschule)

Anbindung an weitere Stadtteile

- Dellviertel mit der Globus Gesamtschule (Hauptstandort), St. Hildegardis- und Steinbart Gymnasium
- Innenstadt via Dellviertel oder Bocksbart Trasse

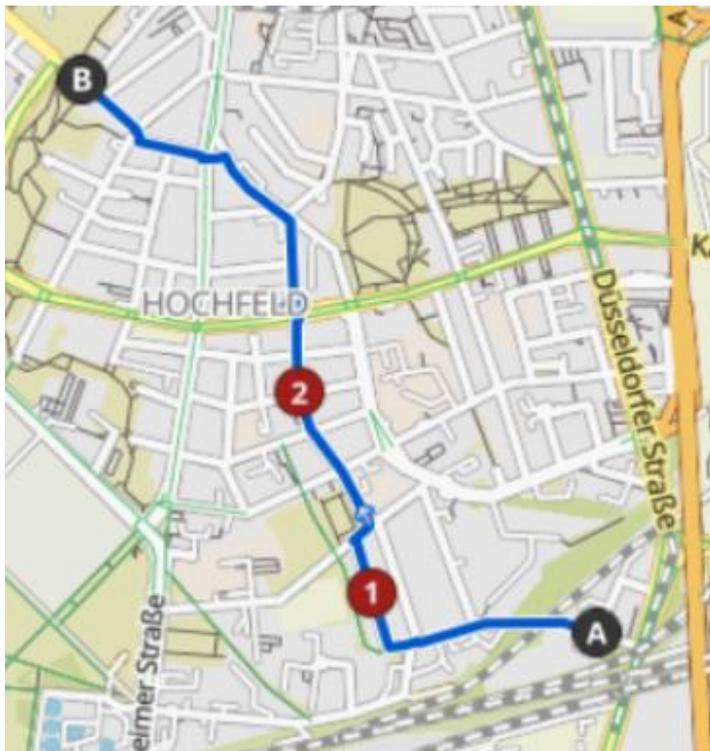
Durch eine Neugestaltung der Kreuzung Musfeldstraße – Kremerstraße/Plessingstraße kann der Radverkehr angenehm vom Dellplatz und aus der Innenstadt nach Hochfeld führen. Schüler:innen der Globus Gesamtschule, des St. Hildegardis Gymnasiums und des Steinbart Gymnasiums können über die Realschulstraße die Kremerstraße/Plessingstraße queren.

Die Route führt über die Musfeldstraße und kreuzt die Richtung Hauptbahnhof führende Bocksbart-Trasse. Weiter geht es vorbei am alten Kabel-Theisen-Gelände, über das eine verkehrersarme Erschließung der Grundschule Friedenstraße möglich wäre. Sodann führt sie vorbei am Mercator Gymnasium sowie am Böninger Park.

Die Route erreicht den Hochfelder Markt, ebenso die Grundschule Hochfelder Markt. Auf der Gitschiner Straße führt sie vorbei an der dortigen Zweigstelle der Globus Gesamtschule und dann über die Grunewaldstraße und Richtung Süden die Rudolf-Schönstedt-Straße. In Richtung Norden, ist hingegen die Graustraße statt der Rudolf-Schönstedt-Straße zu nehmen, da beide Einbahnstraßen sehr schmal sind und für einen starken gegenläufigen Radverkehr ungeeignet wären.

Die Route führt sodann über die Paul-Esch-Straße gen Westen und schließt an die geplante Kommunale Radschnellverbindung entlang der Bahnlinie an.

Mit der Ost-West-Route vom DFV 08 bis zum Jugendzentrum Blaues Haus und zu weiteren Stadtteilen über die Kommunale Radschnellverbindung und den RS 1



Verknüpfung mit folgenden Radverkehrsrouen:

- Verknüpfung mit Nord-Süd-Route
- Internationaler Rheinradweg/Eurovelo 15
- Deutschlandroute D 7 Pilgeroute
- Deutschlandroute D 8 Rhein-Route
- Erlebnisweg Rheinschiene
- Radverkehrsnetz NRW
- Knotenpunktnetz

Verbindung folgender Alltagsorte in Hochfeld:

- Sportplätze des Duisburg FV 08, Paul-Esch-Straße
- Globus Gesamtschule: Zweigstelle Gitschiner Straße
- Blaues Haus, Jugendzentrum auf der Sedanstraße

Anbindung an weitere Stadtteile über die Kommunale Radschnellverbindung und den RS 1

Von den Sportplätzen des Duisburger FV 08 e.V. geht es zunächst über die Paul-Esch-Straße und dann entlang des Streckenverlaufs der Nord-Süd-Route (Graustraße bzw. Rudolf-Schönstedt-Straße; Grunewaldstraße, Gitschiner Straße).

Die Route biegt dann jedoch westlich über die Heerstraße ab. Bei einem Neubau des Dreiecksplatzes (Parkplatz), Ecke Wanheimer Straße, könnte eine Radroute an der Südseite des Platzes eingeplant und so eine komfortable Querung geradeaus in die Bachstraße geschaffen werden.

Die Route folgt dann rechts auf einem kurzen Stück der Hochfeldstraße, die Bestandteil diverser nationaler wie internationaler Radrouten ist.

Es geht weiter bis zur Sedanstraße, auf der das Jugendzentrum „Blaues Haus“ liegt.

Weitere Vorschläge für eine bessere Radinfrastruktur in Hochfeld

Den Grünen Ring auch abseits der IGA nutzbar machen: Direkte und angenehme Verbindung über Rheinort bis nach Rheinhausen umsetzen.

- Als visionäre Variante schlägt der ADFC Duisburg den Bau zweier Radbrücken für eine kreuzungsfreie Anbindung des Grünen Rings Hochfeld an das Neubaugebiet Rheinort, den Rheinpark und an die neue Brücke der Solidarität vor, um den Fuß- und Radverkehr oberhalb der Hauptverkehrszone zu steuern. So könnte eine Rad- und Fußwegbrücke in Holzbauweise über die Rheinhauser Straße an die bestehende Rad-/Fußwegverbindung durch den Grünen Ring Süd anschließen, an der Gemeinschaftsgrundschule Brückenstraße vorbei und zum Bonifatiusplatz (Helios-Marienlinik) führen. Auf dem hohen Wall könnte ein neuer Radweg angelegt werden, um die Brückenrampen zu sparen. Am Ende der Hochfeldstraße oder an der Fußgängerampel Wörthstraße könnte eine zweite Rad- und Fußwegbrücke in das Neubaugebiet Rheinort und zum Rheinufer führen.
- Ein absoluter Mindeststandard ist eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und der Ampelschaltung an der Rheinhauser Straße und eine ebensolche Querungsmöglichkeit an der Wörthstraße! Ebenso muss bei der künftigen Brücke der Solidarität eine für Radfahrer:innen sichere Gestaltung der Brückenauffahrt und der Kreuzung erfolgen.

Sichere Schulwege zu Fuß und per Rad

- **Friedenstraße/Höhe Grundschule:** Ein hohes Verkehrsaufkommen und die steigende Anzahl an Elterntaxis machen den Schulweg per Rad und das Fahrradfahren auf der Friedenstraße insgesamt gefährlicher. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung sind dringend erforderlich. Unterstützt wird dieser Vorschlag dadurch, dass die Friedenstraße nach dem Abschlussbericht zum Mobilitätskonzept nicht mehr Bestandteil des Vorbehaltsnetzes der Stadt Duisburg sein soll.
- **Unterführungen an der Düsseldorfer Straße nördlich und südlich der Paul-Esch-Straße (Höhe Grunewald):** Künftig wird hier der Schulweg zur neuen Gesamtschule auf dem Gelände der ehemaligen Didier-Werke entlangführen. Die Unterführung weist schmale Geh- und Fahrradwege auf, sodass sich schon bei heutigen Bedingungen der Schulweg von laufenden wie radfahrenden Jugendlichen an dieser Stelle als konfliktreich gestalten sollte; ein erwartbarer Raumkonflikt, der sich vor dem Hintergrund einer möglichen Anbindung an die Kommunale Radschnellverbindung zum Rheinpark und zum RS 1 noch einmal potenzieren könnte. Da von der neuen Schule bis zur Paul-Esch-Straße auf der westlichen Straßenseite sogar ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist, muss hier eine sichere Lösung nach Hochfeld und ins Dellviertel erdacht werden.

Hintergrundinformationen und Ausgangssituation

- **Fahrradfahren in Hochfeld ist geprägt von Stressfaktoren:** Gehwegparken und Falschparken auf Radwegen gehören zum Alltag, ebenso wie das Risiko, beim Ausweichen auf die Straße in Straßenbahnschienen zu geraten oder aggressives Verhalten von Autofahrenden.
- **Die Hauptverkehrsstraßen sind als zentrale Radstrecken absolut ungeeignet:**
 - **Karl-Jarres-Straße:** zu schmale Radwege, legales und illegales Gehwegparken, Parken auf dem Radweg, fehlender Abstand zur Fahrbahn, starker Schwerlastverkehr, Radweglücke zwischen Wanheimer- und Trautenaustraße
 - **Friedensstraße:** fehlende Radverkehrsanlagen
 - **Wanheimer Straße/Heerstraße:** Radwege werden regelmäßig als Parkstreifen genutzt, Ausweichen wegen des starken Verkehrs und der Straßenbahnschienen sehr gefährlich
 - **Heerstraße:** an mehreren Stellen keine Radverkehrsanlage, z.B. in südlichen Teil und in Höhe des Theaters am Marientor, Weiterführung Richtung Innenstadt durch den Verkehrsknoten Marientor gefährlich, Radwege werden regelmäßig als Parkstreifen genutzt, Ausweichen wegen des starken Verkehrs und der Straßenbahnschienen sehr gefährlich
- Mit dem Abschlussbericht zum Mobilitätskonzept Duisburg legt die Stadt Duisburg einen **Vorschlag für ein hierarchisches Radverkehrsnetz** vor, bei dem die **Heerstraße/Wanheimer Straße** und die **Walzenstraße/Umgehungsstraße** als **Radvorrangrouten** durch Hochfeld definiert werden (S. 77).
- Es wird stadtweit mindestens eine **Verdoppelung des Anteils des Radverkehrs angestrebt** (gemäß Mobilitätskonzept); diesen allein auf die Wanheimer Straße und die Umgehungsstraße zu stützen, geht zulasten der Aufenthalts- und Einkaufsqualität auf der Wanheimer Straße (hier können wir aus Fehlern in anderen Städten, z.B. Venloer Straße in Köln-Ehrenfeld lernen) und an der Realität eines attraktiven Radweges (immenser Lkw- und Pkw-Verkehr auf der Umgehungsstraße) vorbei.
- Der **RS 1** soll am östlichen und nördlichen Rand Hochfelds verlaufen (Planung südlich Alter Friedhof, Grunewald, Duisburger Dünen, Mercator-, Kremer-, Plessing- und Marientorstraße). Hier stellt sich uns aber die Frage nach dem Zeitpunkt der Fertigstellung, es wird immerhin seit 14 Jahren daran geplant.
- Die **Bocksbart-Trasse** und der **Grüne Ring** am nördlichen und westlichen Rand Hochfelds sollen bis 2027 weiter ausgebaut werden: Die Brücke an der Heerstraße ist in Bau mit einer geplanten Fertigstellung für Herbst 2024. Der Grüne Ring, der einen großen Mehrwert für das Freizeitradfahren in Duisburg bietet, ist für das Alltagsfahren nicht geeignet: Es fehlt an einer durchgängigen Beleuchtung, der Schotterweg ist für Fahrten bei Regen und Matsch untauglich und es ist fragwürdig, ob der Weg in Hinblick auf das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden bei Dunkelheit angenommen würde. Diese Wege sind auch als Schulwege ungeeignet, weil nur die beiden Standorte der GGS Brückenstraße erreicht werden können.
- Eine Kommunale Radschnellverbindung von Grunewald (RS 1) bis zum Rheinpark (IGA 2027) am südlichen Rand Hochfelds soll bis 2027 fertiggestellt sein.

Unsere Routenführung im Detail

Pos.	Km	(Links/Rechts) / Ort	Anmerkung
1	0,0	Paul-Esch-Straße	Direkte Anbindung an DFV 08, einer der großen Sportvereine im Stadtteil mit große Jugendabteilung. Hohes Lkw-Aufkommen: Radfahrstreifen notwendig; Beseitigung des Kopfsteinpflasters Anbindung an die geplante Kommunale Radschnellverbindung zum Rheinpark und zum RS 1.
2	0,5	RE Graustraße	Graustraße für den gegenläufigen Radverkehr zu schmal, daher die Rudolf-Schönstedt-Straße für die Gegenrichtung
3	0,8	RE Grunewaldstraße	
4	0,9 1,2 1,3	LI Gitschiner Straße südlich Karl-Jarres-Str. (ab Gravelottestr.)	Anbindung der Zweigstelle der Gesamtschule Globus Direkte Anbindung des Hochfelder Marktes und der Grundschule Fahrbahnsanierung und Neuordnung des ruhenden und/oder fahrenden Verkehrs (Einbahnstraße?) erforderlich.
5	1,7	LI Heerstraße	Nord-Süd-Route führt weiter in die Gitschiner Straße (Punkt 24), Ost West Route knickt links ab auf die Heerstraße. Lichtsignalanlage (Ampel) an der Kreuzung einrichten. Heerstraße hat keine Radverkehrsanlagen, hier müsste etwas angelegt werden. Evtl. Piktogramm-Kette Temporeduzierung auf 30 km/h, Straße wie im Mobilitätskonzept geplant aus dem Vorbehaltsnetz nehmen.
6	1,9	LI Wanheimer Straße	Der Dreiecksplatz (Parkplatz) soll überplant werden; Radroute an der Südseite des Platzes könnte eingeplant werden sowie eine Querung geradeaus in die Bachstraße
7	2,0	RE Bachstraße	Fehlende Radverkehrsanlagen und hohes Verkehrsaufkommen (auch Schulweg der Grundschule Friedenstraße): Verkehrssicherheit z.B. durch Fahrrad-Piktogramm-Kette erhöhen

8	2,2	RE Hochfeldstraße	Bestandteil diverser nationaler und internationaler Radrouten (Eurovelo-Route 15: Rheinradweg, D 7: Pilger-Route, D 8: Rhein-Route, Erlebnisweg Rheinschiene, Knotenpunktnetz, Radverkehrsnetz NRW)
9	2,2	Abzweig Sedanstraße	Abzweigung der Ost-West Route zum Blauen Haus, wir fahren aber noch die Nord-Süd-Route geradeaus über die Hochfeldstraße.
10	2,4	RE Brückenplatz	Geradeaus auf der Friedenstraße: Fehlende Radverkehrsanlagen und hohes Verkehrsaufkommen (auch Schulweg Grundschule Friedenstraße): Tempo-30 Zone mit Piktogramm-Kette (nach dem neuen Mobilitätskonzept nicht mehr als Vorbehaltssystem vorgesehen)
11	2,5 2,6	LI Heerstraße	Radfahrstreifen, die stets zugeparkt sind. Lücke im Radwegnetz mittels Radfahrstreifen auf dem rechten Fahrstreifen beheben, analog zur kürzlich in Gegenrichtung umgesetzten Lösung Positiv: Bau der Rad- und Fußwegbrücke zwischen Bocksbart-Trasse und Grünem Ring!
12	2,6	Heerstraße	
13	3,1	Verkehrsknoten Marientor	Gefährlicher Bereich für Radfahrende! RS 1 hier geplant.
13	3,2	RE Plessingstraße	Schmalere Radweg, künftige Trasse des RS 1
14	3,5	Plessingstraße / Musfeldstraße	Beginn Nord-Süd-Radvorrangroute. Grundlegender Umbau erforderlich, um Knoten fahrradfreundlich zu gestalten und eine Weiterführung in die Innenstadt und zu den weiterführenden Schulen zu gewährleisten. Anbindung an den geplanten RS 1.
15	3,8 3,9 4,1	RE Musfeldstraße	Anbindung an die Bocksbart-Trasse Richtung Hauptbahnhof und Rheinpark, Rheinort / Hochfeld West Anbindung der Grundschule Friedenstraße bei der Neugestaltung des ehemaligen Kabel-Theissen-Geländes Anbindung Mercator Gymnasium und Böninger Park

16	4,4	Kreuzung Heerstraße, gerade Gitschiner Straße	Nord-Süd-Route weiter in die Gitschiner Straße Ost-West-Route zweigt ab. Evtl. Lichtsignalanlage (Ampel) an der Kreuzung einrichten.
17	4,6 5,0	Gitschiner Straße	Kreuzung Karl-Jarres-Straße: Ampelschaltung anpassen. Kreuzung Wörthstraße: Änderung der Vorfahrtregel, evtl. Lichtsignalanlage (Ampel)
18	5,2	LI Grunewaldstraße	
19	5,2	RE Rudolf-Schönstedt-Straße	s. Punkt 2
20	5,5	RE Paul-Esch-Straße	Anbindung an die geplante Kommunale Radschnellverbindung IGA bis zur Graustraße
21	5,9	RE auf Trasse des ehem. Anschlussgleises	Geplante Kommunale Radschnellverbindung Grunewald-Rheinpark
22	6,3	Kreuzung mit Grunewaldstraße	Sicherung der Kreuzung für Radschnellverbindung notwendig
23	6,4	RE Wanheimer Straße	Anschluss an das IGA-Gelände, Rheinpark und zu „Rheinort“; sicherer Anschluss an geplante Grundschule und eine KiTa
24	6,5	Bonifatius-Kirchplatz	Querungen und Ampelschaltungen über Straßenbahnschienen und Wanheimer Straße sind zu verbessern.
25	7,0 7,2 7,4	Grüner Ring Brückenstraße queren Hochfeldstraße queren Rheinhauser Straße queren	Direkter Anschluss Grundschule Brückenstraße. Direkter Anschluss Zweigstelle der Grundschule Brückenstraße. Querung und Ampelschaltung zu verbessern, Knotenpunkt 33 sichtbar gestalten.
26	8,0	Sedanstraße	Blaues Haus, Anbindung des Jugendtreffs und den Grünen Rings