



BÜRGERFORUM INNENSTADT

ZU VERKEHRLICHEN MASSNAHMEN DES INTEGRIERTEN HANDLUNGSKONZEPTE

Ergebnisdokumentation
22.06.2017



Zielsetzung für das Bürgerforum Innenstadt

1. Bürgerinnen und Bürger über Maßnahmen, Planungen und Zeiträume der innerstädtischen Verkehrsmaßnahmen im Rahmen des Integrierten Handlungskonzepts informieren.
2. Anregungen und Ideen der Bürgerinnen und Bürger für die weitere Entwurfsplanung aufnehmen.

Veranstaltungsprogramm

Datum: 22.06.2017
Uhrzeit: 18:30 bis 20:30 Uhr
Ort: Angersaal der Stadthalle, Schützenstraße 1, 40878 Ratingen

Programm

Uhrzeit	Thema
18.30	I Begrüßung
18.45	II Vorstellung Veranstaltungsinhalte
18.50	III Vorstellung Verkehrsmaßnahmen und Diskussion
19.55	VI Ausblick auf das weitere Vorgehen

Ablauf

Insgesamt haben rund 40 Interessierte am Bürgerforum teilgenommen und sich aktiv beteiligt. Nachdem Bürgermeister Klaus Pesch die Anwesenden begrüßt und einen kurzen Überblick über den Gesamtrahmen des integrierten Handlungskonzeptes gegeben hat, stellt Herr Kever vom Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen aus Aachen vier verkehrliche Maßnahmen vor. Im Anschluss an die jeweilige Vorstellung der Einzelmaßnahme hatten die Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit den anwesenden Experten - neben Herrn Kever und Herrn Pesch waren dies von der Ratinger Stadtverwaltung Herr Kral (Technischer Beigeordneter), Herr Willke und Herr Pehle (beide Verkehrsplanung) – Fragen zu stellen sowie Meinungen und ihre Anregungen in die Diskussion einzubringen. Die Ergebnisse dieser angeregten Diskussion werden im Folgenden wiedergegeben.

Anregungen/ Hinweise/ Nachfragen

INTEK Nr. 13 Neustrukturierung Peter-Brüning-Platz

Anregungen/ Hinweise der Bürgerinnen und Bürger

- ▶ Das Radfahren, in der Lintorfer Straße Richtung Innenstadt auf dem Gehweg und auf dem Zebrastreifen ist gefährlich.
- ▶ Der Peter-Brüning-Platz ist als Einfallstraße aus dem Ratinger Norden in die Innenstadt und durch hohen Zielverkehr zu den Parkhäusern belastet → der Verkehr sollte mehr auf die Ringe geleitet werden
- ▶ Die Angerstraße wird als Durchgangsstraße viel befahren, um die Ampeln auf dem Ring zu umgehen → über eine Durchfahrtsperre der Angerstraße sollte nachgedacht werden (auch aufgrund des Altenheimes)
- ▶ Mehr Geschwindigkeitskontrollen und Kontrollen von Falschparkern sind notwendig.
- ▶ Einrichtung Einbahnstraße in Friedhofstraße
- ▶ Einrichtung einer Tempo-30-Zone für den gesamten inneren Ring
- ▶ Es sollte eine Ampel aufgestellt werden, da diese Sicherheit für den Fußverkehr bietet und nur einen kleinen baulichen Eingriff bedeutet.
- ▶ An der Bushaltestelle ist zu wenig Platz für die wartenden Fahrgäste, die auf den Haltebereich der Busse ausweichen; Busse halten auf der Straße und blockieren den Verkehr → eine Aufweitung des Wartebereichs in Richtung Park auf dem Peter-Brüning-Platz sollte geprüft werden.
- ▶ Abknickende Führung der Turmstraße in Lintorfer Straße für Radverkehr sehr gefährlich → Einrichtung einer Fahrradstraße
- ▶ Beim Miniverkehr auch Feuerwehr und Busverkehr beachten
- ▶ Die Infrastruktur für den Radverkehr muss gestärkt werden; es muss aber auch die Altersstruktur beachtet werden, da viele Menschen nicht mehr mit dem Fahrrad unterwegs sein können
- ▶ Der Kreuzungsbereich ist eine Herausforderung; es ist nicht vorhersehbar, wohin einzelne Teilnehmer fahren wollen
- ▶ Variante 1 (kompakter Knoten): positiv, dass die Zebrastreifen wegfallen, eine Aufpflasterung vorgenommen wird und die Geschwindigkeit auf maximal 30 km/h verringert wird
- ▶ Variante 1 (kompakter Knoten): gute langfristig Lösung, durch Entwicklung des Parks auf dem Peter-Brüning-Platz kann Bezug zum Medienzentrum und ein attraktiver Eingangsbereich in die Stadt entstehen
- ▶ Durch Mini-Kreisverkehr (Variante 2) gefährlicher Rückstau über den Zebrastreifen, der Peter-Brüning-Platz ist eine wichtige Verbindung für viele Kinder

Fragen der Bürgerinnen und Bürger

- ▶ Wie ist die Leistungsfähigkeit der unterschiedlichen Varianten?
 - ➔ Der Mini-Kreisverkehr ist leistungsfähiger (auch als die Bestandslösung) und stärkt den motorisierten Verkehr.
 - ➔ Der kompakte Knoten ist weniger leistungsfähig als der Bestand, stärkt aber den Rad- und Fußverkehr.
- ▶ Bleibt die Einbahnstraße Lintorfer Straße für den Radverkehr in der Gegenrichtung geöffnet?
 - ➔ Ja, in beiden Varianten.
- ▶ Wäre es nicht besser, die Gehwege in der Lintorfer Straße auf Kosten der Parkplätze zu verbreitern? Wie viele Parkplätze sollten erhalten bleiben?

- Es entfallen wenigstens zwei Parkplätze, es wäre gut wenn auf alle 4 Parkplätze in der Lintorfer Straße zugunsten der Gehweg verzichtet werden könnte, um die Sicherheit zu erhöhen
- Kann ein richtiger (großer) Kreisverkehr gebaut werden, indem eine Ecke des Parks dafür genutzt wird?
 - Der Park ist denkmalgeschützt und steht somit nicht zur Verfügung
- Für den Handel sind kurze Bauzeiten entscheidend. Wie lange schränkt die Baustelle die Zugänglichkeit ein? Der Handel ist schon durch die Umbauzeit für den Düsseldorfer Platz belastet.
 - Die Bauzeiten wären bei einer so begrenzten Maßnahme deutlich kürzer als beim Düsseldorfer Platz. Die Bauphase kann in wenig sensible Zeiten für den Handel gelegt werden.
- Die Zufahrt zum St. Marien-Krankenhaus erfolgt über Werdener Straße; Ist eine gute Befahrbarkeit des Kreisverkehrs durch Rettungswagen gewährleistet?
 - Gespräche mit der Feuerwehr sind notwendig

Stellungnahme der Verwaltung (Technischer Beigeordnete Herr Kral)

- Durch die Variante 1 (kompakter Knoten) entsteht städtebaulich gesehen ein hochwertiger Bereich, jedoch ist durch die Vorfahrtsregeln ein schnelles Fahren auf der Grabenstraße/Werdener Straße weiterhin möglich
- Bei Variante 2 (Mini-Kreisverkehr) wird das schnelle Durchfahren aus der Wedener Straße in die Grabenstraße gebremst.
- Die Stärken aus beiden Varianten sind zu vereinen, eventuell kann eine Mittelinsel in Variante 1 errichtet werden

INTEK Nr. 12: Kreuzungsbereich Mülheimer Straße/Hochstraße/Bahnstraße

Anregungen/ Hinweise der Bürgerinnen und Bürger

- Reduzierung der Geschwindigkeit innerhalb des Rings auf maximal 30 km/h, Abkürzungen durch die Innenstadt werden dadurch weniger attraktiv
- Hohes Verkehrsaufkommen sollte über die Ringe geführt werden, durch Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit und gestalterische Elemente (z.B. Aufpflasterung) kann Durchfahrtsverkehr reduziert werden
- Es soll klar markierte Fußgängerüberwege (z.B. Zebrastreifen oder Ampeln) geben, damit eine klare Regelung ablesbar ist
- Querungsstellen für Fußgänger in der Mitte – Oberstraße und Hochstraße
- Es soll ein ähnliches Prinzip wie Shared space erfolgen, so dass Querungen an allen Stellen möglich sind; dadurch wäre eine städtebauliche Integration des Raums möglich
- Von der Oberstraße in die Bahnstraße/Mülheimer Straße aus sollte das Linksabbiegen verboten werden
- Beim Minikreisverkehr auf Durchfahrbarkeit für Große Lkw, Feuerwehr und Busse achten
- Im Bereich Wallstraße/Oberstraße muss deutlich werden, dass Fußgänger Vorrang haben
- Kurzzeitparkplätze in der Mülheimer Straße sind für die Anlieferung der Geschäfte wichtig
- Freiraum vor der Sparkasse an der Bahnstraße wird nicht mehr benötigt und sollte in die Neustrukturierung miteinbezogen werden.
- Karl-Theodor-Straße sollte in eine Einbahnstraße umgewandelt werden.
- Die westliche Bushaltestelle in der Mülheimer Straße sollte möglichst nah an die Oberstraße verlegt werden.

Fragen der Bürgerinnen und Bürger

- ▶ Variante 1 (kompakter Knoten): Fußgänger müssen immer noch weite Wege zurücklegen, da kein gesicherter Übergang (z.B. Zebrastreifen) quer über die Kreuzung führt;
 - ➔ Es ist gedacht, dass Fußgänger queren können, wo sie wollen; durch ein maximales Tempo von 20 km/h ist ein sicheres Queren der Straße auch ohne markierte Überwege möglich (ähnlich wie Shared space)
- ▶ Nimmt durch das Einfahrtsverbot in die Oberstraße der Lieferverkehr zu?
 - ➔ Die Einfahrt in den östlichen Teil der Oberstraße von der Bahnstraße/Mülheimer Straße aus ist in beiden Varianten auch für den Lieferverkehr verboten, damit die Flächen für den Fußgängerverkehr erweitert werden können; die Anlieferung soll auch heute bereits über die Turmstraße erfolgen
- ▶ Was ist die fachliche Einschätzung zum Aufstellen einer Ampel?
 - ➔ Akzeptanz der exakt vorgeschriebenen Querungsstellen und des Rotlichts ist bei Fußgängern und Radfahrern nur mäßig.
 - ➔ Der Raum ist damit städtebaulich nicht zu integrieren und würde nur dem Verkehr dienen

Stellungnahme der Verwaltung (Technischer Beigeordnete Herr Kral)

- ▶ Die Oberstraße soll beruhigt werden und Flächen zur Schaffung von Aufenthaltsqualität generiert werden, dabei müssen Lösungen für die Anlieferung gefunden werden
- ▶ Für Fußgänger müssen Angebote gemacht werden, die auch wahrgenommen werden, eine Ampel ist dabei nicht zielführend

INTEK Nr. 10/14: Wallstraße (Düsseldorfer Straße bis Brunostraße) und Wallstraße/Bechemer Straße

Anregungen/ Hinweise der Bürgerinnen und Bürger

- ▶ Auf der Wallstraße sollte eine maximale Geschwindigkeit von 20 km/h vorgeschrieben werden
- ▶ Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Wallstraße wird angeregt.
- ▶ Die Fußgängerzone sollte außerhalb der Geschäftszeiten für den Radverkehr frei gegeben werden, damit die Wallstraße zeitweise vom Gegenverkehr durch Radfahrer entlastet wird.
- ▶ Der Umweg für Radfahrer ist groß, wenn diese nicht gegen die Einbahnstraße durch die Wallstraße fahren dürfen; diese Regelungen müssen auch akzeptiert werden.
- ▶ Gefahrenpunkt Ausfahrt Parkhaus, wenn die Wallstraße auch für den Radverkehr gegen die Fahrtrichtung freigegeben ist.
- ▶ Die Anlieferung der Geschäfte (vor allem Netto und C&A) stellt ein Problem dar: die Längsparkplätze nur für den Lieferverkehr vorhalten, ansonsten können die Parkplätze wegfallen.
- ▶ Im Beamtengäßchen wird schnell Rad gefahren, was zu Gefahren führt → die Gasse muss breit genug für Fußgänger und Radfahrer sein
- ▶ Ein deutlich sichtbarer und spürbarer Schutzstreifen für Radfahrer sollte angelegt werden.
- ▶ Kreuzungsbereich Wallstraße/Bechemer Straße Anlage einer Spielstraße
- ▶ Shared space allgemein und im Kreuzungsbereich Wallstraße/Bechemer Straße ist eine gute Lösung, die jedoch erst ins Bewusstsein der Menschen gelangen muss. Ratingen braucht den Mut, solche zukunftsweisenden Lösungen zu adaptieren.
- ▶ Die vier verkehrlichen Maßnahmen aus dem INTEK sollten als Vorzeigeprojekte dienen, bei denen shared space ausprobiert wird
- ▶ Alle Verkehrsteilnehmer sind für das Einhalten der Verkehrsregeln verantwortlich

Fragen der Bürgerinnen und Bürger

- ▶ Wie groß ist der Umweg, wenn die Wallstraße nicht in beide Richtungen für Radfahrer freigegeben wird?
 - Der Umweg für Radfahrer ist groß, wenn diese nicht gegen die Einbahnstraße durch die Wallstraße fahren dürfen, Regelungen müssen aber auch akzeptiert werden
- ▶ Sollte man Radfahren auf dem Bürgersteig erlauben?
 - Es ist meistens riskant und nur in sehr wenigen Ausnahmefällen eine erlaubte Möglichkeit. Aktuell sind Gehweg dafür zu schmal

Stellungnahme der Verwaltung (Technischer Beigeordnete Herr Kral)

- ▶ Die Radfahrer sollen aus dem Kernbereich der Innenstadt herausgehalten werden und eher an den Rändern fahren.
- ▶ Das Radfahren auf der Wallstraße in beide Richtungen ist sinnvoll, muss aber sicher geführt werden.
- ▶ Bei der Planung des Mehrgenerationenparks muss auf eine Verflechtung von Rad- und Fußverkehr geachtet werden.
- ▶ Durch den Neubau der TG am Stadtpark eröffnen sich Möglichkeiten, sparsamer mit Stellplätzen im Straßenraum umzugehen.
- ▶ Für den Lieferverkehr sind Stellplatzflächen freizuhalten, beispielsweise auf den Gehwegen außerhalb der Geschäftszeiten.
- ▶ Radwege müssen vor allem vor Ausfahrten deutlich markiert werden (z.B. roter Streifen), um Autofahrer auf die Radfahrer aufmerksam zu machen.

Fazit

Die vielen Teilnehmenden am Bürgerforum Innenstadt zeigen, dass die Planung der vier verkehrlichen Maßnahmen auf ein breites Interesse stößt. Die zahlreichen Anregungen werden im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt und geprüft. Vor allem der Vorschlag der Geschwindigkeitsreduzierung innerhalb der Ringe auf maximal 30 km/h sowie die planerischen Ansätze von „shared space“-Lösungen trafen bei den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern auf eine breite Zustimmung.

Nach der Sommerpause beginnt die politische Beratung zur Vorentwurfsplanung. Ein Ratsbeschluss zu dieser Planung soll im Herbst erfolgen.

Anlagen

Planungspräsentation des Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (Herr Kever)

Impressionen der Veranstaltung

