



**Dokumentation**

# **Bürgerforum Radverkehr - Ratingen**

**Dumeklemmer Halle - Stadthalle Ratingen**

**24. November 2016**

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität  
Antwerpener Str. 6-12  
50672 Köln  
Fon 0221/20894-0  
Fax 0221/20894-44  
info@p3-agentur.de  
www.p3-agentur.de

## Einleitung

Was ist besser und sicherer: Radfahren auf der Straße oder im Bürgersteigbereich? Diese und andere Fragen der Verkehrssicherheit und der Radverkehrsplanung waren Thema des „Bürgerforums Radverkehr“ zu dem die Stadtverwaltung interessierte Rater(innen) am 24. November 2016 um 17:00 Uhr eingeladen hat. Rund 40 Bürger(innen), Politiker und Vertreter des ADFC kamen in den Angersaal der Dumeklemmer Halle, um sich zu informieren und mit den anwesenden Experten über ihre Anliegen zu diskutieren.



BÜRGERFORUM  RADVERKEHR	
17.00	<b>Begrüßung und Einführung</b> Paula Stegert, Stadt Ratingen
17.10	<b>Vortrag 1 „Verkehrssicherheit, Verkehrsregeln und Planungsgrundlagen“</b> Franz Linder, Planerbüro Südstadt / P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität
17.40	<b>Vortrag 2 „Radfahren in Ratingen – Unfallzahlen, Unfallursachen, Unfallvermeidung“</b> Polizeihauptkommissar Reimar Giesen
18.10	<b>Kreative Pause</b> Sie fragen – Referenten antworten
18.40	<b>Vortrag 3 „Radverkehr in Ratingen – Wie geht es weiter?“</b> Paula Stegert, Stadt Ratingen

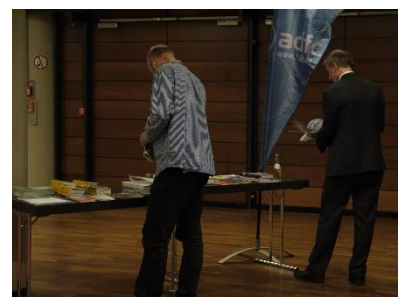
Abbildung 1 Programm des Bürgerforums Radverkehr

Das kompakte zweistündige Programm begann mit der Begrüßung durch die Radverkehrsbeauftragte der Stadt Ratingen und Moderatorin des Abends, Paula Stegert, die für die Umsetzung des Masterplans Radverkehr zuständig ist.

### Vortrag 1: Verkehrssicherheit, Verkehrsregeln und Planungsgrundlagen

Dass Radweg nicht gleich Radweg ist, zeigte Franz Linder von der P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität in seinem einleitenden Vortrag. Er erklärte zu Beginn der Veranstaltung die Unterschiede sowie Vor- und Nachteile der verschiedenen Führungsformen: Radwege, Radfahr- und Schutzstreifen sowie Mischformen. Klassische Radwege grenzen in der Regel an Bürgersteige und sind mit einem Bordstein von der Straße abgegrenzt, während Radfahr- und Schutzstreifen den Radverkehr gemeinsam mit den Autos über die Straße führen.

Zum Teil große Unterschiede gibt es in der subjektiven Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer(innen) und der objektiven Sicherheit der



verschiedenen Führungsarten. Während sich die meisten auf abgetrennten Radwegen am besten aufgehoben fühlen, zeigt die Verkehrsstatistik, dass Radfahrer(innen) am sichersten sind, wenn sie mit den Autos auf der Straße unterwegs sind. Grund dafür ist die bessere Sichtbeziehung zwischen Auto- und Radfahrer(innen).

Mischformen, die den Fußgänger- und Radverkehr auf einer Fläche führen, sollten nur in Ausnahmefällen Anwendung finden, da die beiden Verkehrsformen aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten nicht gut zusammen passen. Das betrifft gemeinsame Geh- und Radwege ebenso wie Gehwege mit Zulassung des Radverkehrs. Hier gilt die Regel, dass Radfahrer(innen) besondere Rücksicht auf Fußgänger(innen) nehmen sollen. Für den Radverkehr ist Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben.

Welche Führungsform im konkreten Fall zum Einsatz kommt ist von unterschiedlichen Faktoren abhängig und mit genauen Auflagen verbunden. Aufgrund der teilweise sehr engen Platzverhältnisse in deutschen Städten ist jedoch nicht immer die ideale Variante umsetzbar, aber die vorgegebenen Mindestmaße der Radwege, Radfahr- und Schutzstreifen werden immer eingehalten.

## **Vortrag 2: Radfahren in Ratingen – Unfallzahlen, Unfallursachen, Unfallvermeidung**

„Übersehen werden“ war laut Reimar Giesen Hauptunfallursache in den Jahren 2015 und 2016 in Ratingen. Der Polizeihauptkommissar ist in Ratingen unter anderem für Verkehrsunfallprävention zuständig. Er erläuterte in seinem Vortrag über Unfallursachen, dass vor allem das Fahren in entgegengesetzte Richtung besonders risikoreich sei. Dabei spiele es keine Rolle, ob Radfahrer(innen) StVO-konform auf einem Zweirichtungsradweg fahren oder sich regelwidrig verhalten. „Der Autofahrer rechnet beim Abbiegen nicht mit einem von rechts kommenden Radfahrer“, berichtete der Polizist, „Radfahrer müssen jedoch immer mit den Fehlern anderer Verkehrsteilnehmer rechnen.“ Außerdem riet er: „Fahren Sie selbstbewusst und nutzen Sie auf der Straße den Raum, der Ihnen zusteht.“

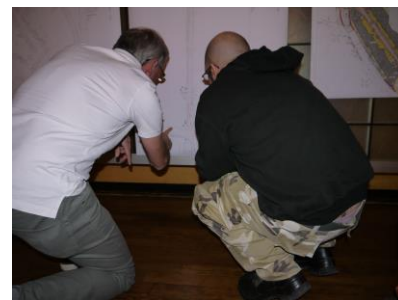
Die größten Unfallschwerpunkte für die Jahre 2015 und 2016 liegen laut Giesen an der Kaiserswerther Straße und an der Sandstraße. An beiden Standorten kam es in den vergangenen zwei Jahren zu sieben Unfällen mit verletzten Radfahrer(innen). Insbesondere auf die Kaiserswerther Straße trifft zu, was Giesen über Radfahren in Gegenrichtung erläuterte. Hier teilen sich Fußgänger(innen) und Radler(innen) einen einzigen Gehweg, der für Radfahrer(innen) in beide Richtungen freigegeben ist. Unübersichtliche Grundstückseinfahrten verschärfen die Situation zusätzlich.



Des Weiteren ereigneten sich an der Meiersberger Straße und der Bahnstraße je sechs Unfälle sowie an der Kölner Straße, Düsseldorfer Straße, Bahnhofstraße und am Breitscheider Weg jeweils vier Verkehrsunfälle mit verletzten Radfahrer(innen).

### Vortrag 3: Radverkehr in Ratingen – Wie geht es weiter?

Welchen Beitrag zu mehr Sicherheit und Komfort für Radfahrer(innen) die Stadt leistet, zeigte Paula Stegert in Ihrem abschließenden Vortrag. Der Masterplan Radverkehr aus dem Jahr 2011 bildet die Basis und setzt sich aus Maßnahmen der Bereiche „Infrastruktur“, „Kommunikation“, „Service“ und „Information“ zusammen. In dem vom Rat der Stadt Ratingen im Frühjahr dieses Jahres beschlossenen Umsetzungsprogramm hat die Stadt ausgewählte Projekte definiert, die in den kommenden Jahren bis 2020 realisiert werden sollen. Das größte Interesse der Bürger galt den Infrastrukturmaßnahmen, die aktuell am „Düsseldorfer Platz“ laufen und an der Kreuzung „Am Roten Kreuz“ für das nächste Frühjahr geplant sind. An beiden Standorten werden die bestehenden Zweirichtungsradwege aufgehoben und durch Schutzstreifen ergänzt. Kritik gab es für den Erhalt der Parkplätze vor einer Apotheke, die Radfahrer(innen) auch zukünftig zum Ausweichen zwingen. „Die Planungen sind das Ergebnis intensiver Abstimmungs- und Beteiligungsprozesse und berücksichtigen die Interessen aller Verkehrsteilnehmer“, erklärte Paula Stegert.



Aus dem Bereich „zielgruppenorientierte Projekte“ stellte die Radverkehrsbeauftragte die Kampagne Stadtradeln, die Pressereihe „Verkehrsregeln“, den „Runden Tisch Radverkehr“, die AGFS-Lichtaktion „Black Box“ sowie die Probeweise Öffnung der Fußgängerzone vor. Zahlreiche Broschüren und Informationsmaterialien wurden zur Mitnahme vor dem Saal ausgelegt.

### Kreative Pause

An vier Thementischen konnten sich die Teilnehmer(innen) in der „kreativen Pause“ in den direkten Dialog mit den oben genannten Referent(innen) sowie Helmut Schipmann, Vertreter der ADFC-Ortsgruppe, begeben.



Abbildung 2 Kreative Pause: Direkter Dialog mit den Experten an vier Thementischen

## **Thementisch1: Verkehrssicherheit/Verkehrsplanung, Franz Linder**

Franz Linder beantwortete an seinem Thementisch Fragen zum Für und Wider von markierten Radstreifen beziehungsweise -spuren. In der Diskussion wurde übereinstimmend festgestellt, dass es ein „Zurück“ zu den Bordsteinradwegen und insbesondere den kombinierten Lösungen Fuß-/Radweg nicht geben darf. Es besteht jedoch Handlungsbedarf bei straßenseitig markierten Radwegen. Begleitmaßnahmen wie zum Beispiel Temporeduktionen, größere Breiten, Rotmarkierungen und andere müssen vorgenommen werden, damit sich insbesondere bei älteren Radfahrer(innen) das subjektive Sicherheitsempfinden deutlich verbessert. Des Weiteren wurde ein verstärkter Einsatz von Fahrradstraßen thematisiert. Viele Bürger(innen) stellten außerdem ganz allgemein Fragen dazu, was eine fahrradfreundliche Stadt ausmacht und was infrastrukturell getan werden muss, damit Ratingen flächenhaft fahrradfreundlich wird.



## **Thementisch 2: Unfallgeschehen in Ratingen, PHK Reimar Giesen**

Am Thementisch von Polizeihauptkommissar Giesen stellten die Bürger(innen) konkrete Fragen zur Verkehrssicherheit in Ratingen. Sie hatten Anliegen zu speziellen Orten in der Stadt, an denen ein generelles Gefühl der Unsicherheit besteht. Ein Bürger brachte einen Fall aus Ratingen-West ein, wo in zahlreichen Straßen die Radwegbenutzungspflicht über Nacht aufgehoben wurde. Die mangelnde Kommunikation führte zu Unverständnis und offenen Fragen, die bis heute an die Stadtverwaltung herangetragen werden.



## **Thementisch 3: Radverkehrsführung/markierte Radwege, Helmut Schipman (ADFC)**

Helmut Schipmann vom ADFC erhielt an seinem Thementisch viele konkrete Hinweise und Anregungen zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit Ratingens. Konkret ging es um Behinderungen für Radfahrer(innen) am Europaring und ‚Am Krumpfenweg‘ sowie an der Brücke an der Volkardeyer Straße. Hier beklagten die Bürger(innen) umständliche Regelungen für die Querung des Radverkehrs und lange Ampelphasen, teilweise mangelhafte Zustände der Radwege sowie die Mitbenutzung des Radwegs durch Mofa-Fahrer. Konkrete Gefährdungen nahmen die teilnehmenden Bürger(innen) an der Kaiserswerther Straße, der Mülheimer Straße und der Lintorfer Straße wahr. Schwierige Sichtverhältnisse und schlecht wahrnehmbare Kennzeichnungen sind die Gründe hierfür. Alle Hinweise wurden gesammelt und detailliert an die Radverkehrsbeauftragte der Stadt weitergeleitet.



## **Thementisch 4: Radverkehrsplanung in Ratingen, Paula Stegert**

Für Gesprächsstoff an Thementisch 4 sorgten die Markierungen und Beschilderung der Einbahnstraßen, welche für Radfahrer(innen) in beide Richtungen geöffnet sind. Aus Sicht der Bürger(innen) besteht hier Handlungsbedarf um die Wahrnehmbarkeit der Ein- und Ausfahrtbereiche für Autofahrer zu steigern. Frau Stegert bestätigte, dass dieses Thema der Stadtverwaltung bekannt ist und Optionen zur Verbesserung der Situation erarbeitet und umgesetzt werden sollen. Weiterhin gab es Rückfragen zur Notwendigkeit der Öffnung.



Ein weiteres Thema war die Situation für Radfahrer(innen) an den Ringen. Autos können hier vor der Ampel frei rechts abbiegen, wodurch die Sicherheit geradeausfahrender Radfahrer(innen) gefährdet ist. Außerdem ist die Querungssituation für Radfahrer(innen) unbefriedigend: drei Furten müssen überquert werden wobei die Wartezeiten an den Ampeln sehr lang sind.

Der Stadionring ist mit mehr als 10.000 Kfz im DTV sehr stark belastet, die Fahrbahnbreite beträgt knapp sieben Meter. Seit die Nutzung der Gehwege für Radfahrer(innen) nicht mehr zulässig ist, herrscht bei vielen Radler(innen) ein starkes Unsicherheitsgefühl beim Befahren der Fahrbahn. Die anwesenden Bürger(innen) äußerten den Wunsch nach einem Schutzstreifen oder Piktogrammen.

Insgesamt wünschten sich die Teilnehmer(innen) verstärkte Aufklärungsmaßnahmen, die sich direkt an die Autofahrer(innen) richten. Radfahrer nahmen bauliche Veränderungen ohnehin wahr. Es wurde vorgeschlagen, die bestehende Pressereihe aus dem Frühjahr dieses Jahres fortzusetzen bzw. neu aufzulegen.

### **Schlussbemerkung**

Das Bürgerforum Radverkehr stieß bei allen Teilnehmer(innen) auf durchweg positive Resonanz. Insbesondere die dialogorientierte „kreative Pause“ wurde sehr gut angenommen und gelobt. Die Bürger(innen) regten an, das Format auch für weitere Veranstaltungen und auch zu anderen verkehrlichen Schwerpunkten fortzusetzen.