

BankverbindungSparkasse Hilden · Ratingen · Velbert
BIC: WELADED1VEL
IBAN: DE42 3345 0000 0042 1083 99**Registergericht**

Amtsgericht Wuppertal Registernummer: VR 16124

SteuernummerFinanzamt Velbert
139/5880/1012Kreisverwaltung Mettmann
Kommunalaufsicht
Postfach
40806 Mettmann**Fachaufsichtsbeschwerde gegen die durch das Tiefbauamt der Stadt Ratingen eingereichte Vorlage 216/2019 betreffend Umbau des Knotenpunkts Balcke-Dürr-Allee / Homberger Straße und die zugrunde liegenden Planungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Ratingen beabsichtigt im Stadtteil Ratingen-Ost den Knotenpunkt von Balcke-Dürr-Allee, Homberger Straße und Fester Straße in Verbindung mit den Knotenpunkten der Balcke-Dürr-Allee mit der Oststraße und mit der Kokkolastraße umzubauen. Diese Maßnahme erfolgt aufgrund steigender Verkehrsbelastungen durch die weitere Erschließung des Gewerbegebietes um die Balcke-Dürr-Allee. Die entsprechende Planung wurde mit der Beschlussvorlage 216/2019 vom 19.08.2019 vorgelegt (siehe beigefügte Lagepläne 1 und 2). Für den Umbau wurden auch die Radverkehrsanlagen in dem betroffenen Kreuzungsbereichen komplett überplant. Nach unserer Auffassung sind bei der Planung des Knotenpunktes und dem zugrundeliegenden Verkehrskonzept technische Vorschriften und frühere Beschlüsse der Stadt Ratingen in Bezug auf den Radverkehr nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Bei der vorgelegten Planung handelt es sich um einen wesentlichen Umbau von bestehenden Radverkehrsanlagen, für den u. a. die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 2010) zu berücksichtigen sind. Die ERA 2010 beschreibt als eine der Grundlagen zur Gestaltung von Straßen den Stand der Technik und ist gemäß Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt des Rates der Stadt Ratingen mit Vorlage 164/2011 am 05.07.2011 entsprechend im gesamten Gebiet der Stadt Ratingen anzuwenden. Mit selbiger Vorlage 164/2011 wurde für Ratingen zudem beschlossen, dass

- für Radfahrer künftig ein komfortables, dichtes und lückenloses Radverkehrsnetz vorgehalten wird,
- die gesamte Radverkehrsinfrastruktur eine größtmögliche Verkehrssicherheit und komfortable Befahrbarkeit gewährt,
- die Radverkehrsplanung bei Interessenabwägungen einen hohen Stellenwert erhält, aber nicht zu Lasten der Belange des Fußgängerverkehrs durchgesetzt werden darf.

Die Abweichungen und Mängel in Bezug auf die genannten Vorgaben werden im Folgenden erläutert.

1. Zugrunde liegendes „Verkehrskonzept Ratingen-Ost“

Die im Lageplan 1 und 2 beschriebenen Kreuzungsbereiche wie auch zahlreiche weitere Knotenpunkte sind Teil des „Verkehrskonzept Ratingen-Ost“. Der Entwurf des Schlussberichts zum „Verkehrskonzept Ratingen Ost“ (Stand Januar 2019) wurde seitens der Stadtverwaltung mit der Beschlussvorlage 50/2019 vom 24.04.2019 vorgestellt. Das Verkehrskonzept sollte die zuvor fehlenden, übergeordneten Grundlagen für das Untersuchungsgebiet schaffen. In der Aufgabenstellung heißt es: „Das integrierte Verkehrskonzept soll diesen Mangel beheben und der Sicherstellung eines auch künftig ausreichenden Verkehrsnetzes in Ratingen Ost dienen. [...] Um den Umweltverbund zu fördern, werden verschiedene, für das Untersuchungsgebiet passende Maßnahmen entwickelt und in das Konzept miteinbezogen.“

- Auf die weiter oben genannte, beschlossene Vorlage 164/2011 wird in dem Verkehrskonzept jedoch nicht eingegangen, entsprechend auch nicht auf die zu erzielende Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 %. Wie in der unten folgenden Hochrechnung gezeigt, stellt der Radverkehr einen Verkehrsanteil dar, der nicht außer Acht gelassen werden kann. Der Radverkehr wird in dem 85-seitigen Entwurf des Verkehrskonzepts aber lediglich auf einer halben (!) Seite ohne tiefere Substanz abgehandelt.

Auch die sonstigen Ausführungen zur Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) umfassen im Wesentlichen unspezifische Textbausteine mit allgemeinen Empfehlungen. Es wurden keine verbindlichen Maßnahmen ausgearbeitet, die zugunsten des Umweltverbundes zu einer signifikanten Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen und durch die damit verringerten Kfz-Belastungen Planungsspielräume für Knotenpunktgestaltungen mit besserer Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer schaffen würden.

Planerische Alternativen für den Rad- und Fußverkehr, wie beispielsweise eine seit einiger Zeit diskutierte zusätzliche Querung der angrenzenden Bahngleise am Südende des Bahnhofs Ost (mit einer Entlastungswirkung für die zu überplanenden Knotenpunkte), wurden nicht aufgegriffen.

Wieso die mit der Vorlage 164/2011 festgelegten Vorgaben und Ziele und sonstige Ansätze zur Stärkung des Radverkehrs als wichtigem Bestandteil des Umweltverbundes weitestgehend keine Berücksichtigung bei der Erstellung des übergeordneten Verkehrskonzepts gefunden haben, ist nicht nachvollziehbar. Anscheinend sind dem planenden Fachbüro entsprechende Informationen und Aufgabenstellungen seitens der auftraggebenden Stadtverwaltung nicht übermittelt worden. Das „Verkehrskonzept Ratingen-Ost“ ist als Grundlage für die weitergehenden Knotenpunkt-Planungen daher fachlich unvollständig. Dieses Versäumnis muss seitens der Stadtverwaltung behoben werden.

Die vorgenannten Defizite in dem vorgelegten Entwurf des Verkehrskonzepts wurden teilweise bereits mit der Beschlussvorlage 50/2019 vom 24.04.2019 erkannt:

- Unter Punkt 1 d) heißt es dort: „In den Themengebieten öffentlicher Verkehr und Radverkehr sind noch zusätzliche Ergänzungen bzw. Konkretisierungen vorzunehmen.“ Gemäß Vorschlag des Jugendrates, eingebracht in den Bezirksausschuss Mitte am 07.05.2019, sind hierbei auch der Fußgänger- und insbesondere der Schülerverkehr zu beachten. Der Hinweis auf den vorhandenen Schülerverkehr im Untersuchungsgebiet betont nochmals die Wichtigkeit einer sicheren und ausreichend dimensionierten Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur.
- Unter Punkt 2 der Beschlussvorlage wurde festgelegt: „Das Verkehrskonzept Ratingen Ost soll unter folgenden Randbedingungen mit der Öffentlichkeit abgestimmt werden: a) Den

Ratinger Bürgern werden die Ergebnisse des Konzeptes im Zuge einer Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellt und erläutert. ...”

Die Ergänzungen wurden bisher nicht vorgelegt. Die Bürgerinformationsveranstaltung hat bisher nicht stattgefunden. Somit sind die vorbereitenden Umstände aus der Vorlage 50/2019 bisher nicht eingehalten. Dessen ungeachtet wurden die Planungen für den Kreuzungsbereich Balcke-Dürr-Allee / Homberger Straße / Fester Straße weitergeführt. Mit deren Umsetzung würden kostspielige Fakten geschaffen, die bei späteren Korrekturen des Verkehrskonzeptes kaum mehr zu beheben wären.

2. Abschätzungen zum steigenden Radverkehrsanteil

Im „Verkehrskonzept Ratingen-Ost“ fehlen konkrete Prognosen zum nicht motorisierten Verkehr im Untersuchungsgebiet. Das Konzept hebt alleine auf den Kfz-Verkehr ab.

Für die Berechnung des Verkehrsaufkommens wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) pauschal mit Werten von 80 – 85 % für den aufkommenden Neuverkehr der geplanten Gewerbebebauungen (überwiegend Büros) an der Balcke-Dürr-Allee angesetzt. Es erfolgten keine Abgleiche beispielsweise mit den Kfz-Stellplatz-Planungen in den Investorentwürfen für die Gewerbebebauung oder Befragungen zum Mobilitätsverhalten in den bereits vorhandenen Unternehmen.

Unten folgend sollen die vorgelegten Knotenpunkt-Planungen teilweise vor dem Hintergrund eines gesteigerten Radverkehrsanteils betrachtet werden. Da uns für das Untersuchungsgebiet keine aktuellen Zahlen für den Modal Split vorliegen, wird exemplarisch auf Werte aus dem Projekt „Mobilität in Städten – SrV“ der TU Dresden mit den beiden letzten Erhebungen SrV 2013¹ und SrV 2018² zurückgegriffen. Der dort dokumentierte Modal Split weist für Ratingen einen Radverkehrsanteil an den vier Hauptverkehrsmittelgruppen für alle Wege von 7,9 % in 2013 und 10,5 % in 2018 aus. Die Werte nur für den Binnenverkehr liegen jeweils um rd. 3 Prozentpunkte höher, siehe unten stehende Tabelle. Um die Auswirkungen einer Erhöhung des Radverkehrsanteils bis zu dem von der Stadt Ratingen anvisierten Wert von 25 % zu illustrieren, wurde in der Tabelle stark vereinfachend eine anteilige Reduzierung der Anteile aller anderen Verkehrsträger nach SrV 2018 angesetzt. Diese grobe Abschätzung soll die möglichen Größenordnungen des MIV-Anteils bei steigenden Radverkehrsanteilen verdeutlichen, kann aber nicht die besonderen Randbedingungen des Ziel- und Quellverkehrs mit Ein- und Auspendlern im Untersuchungsgebiet Ratingen-Ost sowie sonstige Verschiebungen zwischen den anderen Verkehrsmitteln berücksichtigen. Eine solche Ausarbeitung hätte eigentlich eine der Aufgabenstellungen für ein umfassendes Verkehrskonzept sein müssen.

Auch wenn die Zahlen nicht unmittelbar auf das Untersuchungsgebiet übertragbar sind, zeigen sie das große planerische Potenzial, dass sich durch die Verringerung des MIV-Anteils ergeben würde. Diese Potenziale wurden im vorliegenden Verkehrskonzept in keinerlei Weise berücksichtigt, stattdessen wurde sogar ein Konzept mit rechnerischer Steigerung des MIV-Anteils vorgelegt. Bei zu erwartenden realen Verschiebungen zugunsten des Umweltverbundes wird dies zwangsläufig zu über- bzw. falsch dimensionierten Verkehrsbauwerken führen.

¹ https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/2013/uebersichtsseite/SrV2013_Staedtevergleich.pdf?lang=de

² https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de

Untersuchungsraum: Ratingen	Verkehrsmittelanteile, relativ (%)			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV
Verkehrsmittelanteile nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen, alle Wege, SrV 2013	26,8	7,9	55,9	9,3
Verkehrsmittelanteile nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen, alle Wege, SrV 2018	25,7	<u>10,5</u>	54,0	9,7
Verkehrsmittelanteile nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen, Binnenverkehr, SrV 2013	35,6	10,8	48,9	4,7
Verkehrsmittelanteile nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen, Binnenverkehr, SrV 2018	34,5	<u>13,5</u>	46,1	5,9
Hochrechnung auf einen Radverkehrsanteil von 25 % zu Lasten der anderen Hauptverkehrsmittelgruppen, alle Wege	21,6	<u>25,0</u>	45,3	8,1
Hochrechnung auf einen Radverkehrsanteil von 25 % zu Lasten der anderen Hauptverkehrsmittelgruppen, Binnenverkehr	29,9	<u>25,0</u>	40,0	5,1

3. Radverkehrsführung in den Knotenpunkten Balcke-Dürr-Allee / Homberger Straße / Fester Straße und Balcke-Dürr-Allee mit Oststraße und Kokkolastraße

An der vorliegenden Planung werden von uns folgende Punkte in Bezug auf die Radverkehrsführung bemängelt:

- a) Auf der Homberger Straße wird der von Osten kommende Radverkehr über einen Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen bis zum Knotenpunkt geführt, ohne die Möglichkeit des direkten Linksabbiegens in die Balcke-Dürr-Allee. Explizite Verkehrsführungsformen für den linksabbiegenden Radverkehr in Form von Aufstellflächen sind nicht ausgewiesen. Alternatives Linksabbiegen im Vorfeld des Knotenpunktes wäre nur mit erheblichen Anstiegen möglich und scheidet daher aus.

Im Entwurf des Schlussberichts zum „Verkehrskonzept Ratingen-Ost“ wird ein Aufkommen von 17.800 Kfz/24h für die östliche Homberger Straße prognostiziert (Anlage M-2). Gemäß Bild 7 der ERA 2010 kann von dem Belastungsbereich II bis III ausgegangen werden, womit eine Führung im Mischverkehr vermieden und eine getrennte Radverkehrsführung vorgesehen werden sollte. Der Radverkehr hat damit in der vorliegenden Planung keine reguläre Möglichkeit für direktes Linksabbiegen, sondern muss zusammen mit den Fußgängern über die gegenüberliegende Furt indirekt mit ggf. zwei Wartephasen abbiegen. Leider ist nicht dokumentiert, ob Möglichkeiten für direktes Linksabbiegen mit geschütztem Einordnen geprüft worden sind.

Konkrete Werte zum Radverkehrsaufkommen wurden im Verkehrskonzept nicht ausgewiesen. Wenn man die in obiger Tabelle dargestellten Verkehrsanteile überschlägig auf das tägliche Kfz-Aufkommen anwenden würde, ergäben sich Werte von 2.000 – 3.000 oder auch mehr Fahrrädern/24 h, je nach gewählten Kfz- und Radverkehrsanteilen. Dies macht deutlich, dass auch der Radverkehr planerisch angemessen zu berücksichtigen ist. Würde man mangels belastbarer Fahrrad-Werte die nach Anlage P-1 für die Spitzenstunde angegebenen 512 geradeausfahrenden und 412 linksabbiegenden Kfz in ähnlicher Weise mit den in obiger Tabelle dargestellten Verkehrsanteilen überschlägig ansetzen, könnte man von mind. 50 Fahrrädern/h bis zum mehrfachen dieses Wertes je Richtung ausgehen, sodass bei Wartezeiten von 60 bis 90 s ausreichende Aufstellflächen für mehrere Fahrräder vorzusehen wären. Im Lageplanentwurf ist an der gegenüberliegenden Furt keine explizite Aufstellfläche erkennbar, sodass es zu Stauungen bei Radfahrern und zu Konflikten mit

Fußgängern kommen kann. Hier bestehen Zweifel, ob die Radverkehrsanlage den Anforderungen der Verkehrssicherheit vollumfänglich entspricht.

- b) Auf der Homberger Straße hat der von Westen über die Eisenbahnbrücke kommende Radverkehr keine Möglichkeit, direkt links in die Fester Straße abzubiegen. Der Knotenpunkt bietet die erste mögliche Linksabbiegung nach der Eisenbahnbrücke.

Im Entwurf des Schlussberichts zum Verkehrskonzept für Ratingen-Ost wird ein Aufkommen von 20.300 Kfz/24h prognostiziert (Anlage M-2). Gemäß ERA kann von einem Belastungsbereich II bis III ausgegangen werden, womit eine Führung im Mischverkehr vermieden und eine getrennte Radverkehrsführung vorgesehen werden sollte. Aufgrund mangelnder Alternativen zur Eisenbahnquerung über die vorhandene Brücke ist mit einem erhöhten Radverkehrsaufkommen zu rechnen, da eine alternative Umfahrung nur weiträumig möglich wäre. Würde man analog zu a) die obigen Tabellenwerte überschlägig auf das tägliche Kfz-Aufkommen anwenden, ergäben sich planerisch relevante Größenordnungen von 3.000 und mehr Fahrrädern/24 h, je nach gewählten Kfz- und Radverkehrsanteilen.

Ein indirektes Linksabbiegen ist wegen des zugunsten des Kfz-Verkehrs komplett entfallenen Aufstellbereichs an der Ecke zum EDEKA-Gebäude nicht mehr möglich. Somit wäre hier nur die unmittelbare Überquerung der Homberger Straße zusammen mit dem Fußgängerverkehr mit anschließender Führung zurück in Richtung Brücke, um hinter der Tankstelle rechts bei Hausnr. 19 in Richtung zum geplanten Kreisverkehr in der Fester Straße abzubiegen. Dies wird allerdings aus dem Plan nicht deutlich und ist für ortsfremden Radverkehr kaum nachvollziehbar. Es fehlt zudem ein entsprechender Aufstellbereich, um das vorgenannte Linksabbiegen direkt an der Fußgängerampel sicher zu ermöglichen. Es ist nicht dokumentiert, ob Möglichkeiten für direktes Linksabbiegen mit geschütztem Einordnen, ggf. als diagonales Queren mit eigener Signalisierung, geprüft worden sind.

- c) Für den von der Balcke-Dürr-Allee kommenden Radverkehr, der links in die Homberger Straße Richtung Eisenbahnbrücke und Innenstadt abbiegt, wird indirektes Linksabbiegen mit einer Wartefläche ungeschützt auf der Kreuzung vorgesehen.

Im Entwurf des Schlussberichts des Verkehrskonzept Ratingen Ost wird ein Aufkommen von 14.200 Kfz/24h für diesen Knotenpunktweig prognostiziert (Anlage M-2). Analog zu den oben ausgeführten Abschätzungen ergäben sich Werte von knapp 2.000 oder auch deutlich mehr Fahrrädern/24 h, je nach gewählten Kfz- und Radverkehrsanteilen, in jedem Fall eine nicht zu vernachlässigende Zahl von Fahrrädern.

Die im Lageplan gezeigte Ausführung stellt jedoch keine ausreichend großen Aufstell-/Warteflächen für zunehmenden Radverkehr dar, insbesondere bei Nutzung moderner Fahrradtypen wie Transport- und Lastenrädern oder auch Kinderanhängern. Die Platzierung des Aufstellbereichs ungeschützt auf der vielbefahrenen Kreuzung widerspricht zudem jeglichen Forderungen nach Gewährung einer größtmöglichen Sicherheit durch die Radverkehrsinfrastruktur. Wäre diese Lösung für erfahrene Radfahrer noch zu beherrschen, wird sie bei weniger sicheren Verkehrsteilnehmern/-innen ein starkes Unsicherheitsempfinden auslösen. Das Abbiegen erfordert zudem immer zwei separate Wartephase. Von einer komfortablen, radverkehrsfördernden Lösung kann hier keine Rede sein. Es ist daher entweder ein geschützter und ausreichend dimensionierter Aufstellbereich zu schaffen oder eine andere Lösung, wie beispielsweise ein Aufstellbereich für direktes Linksabbiegen mit geschütztem Einordnen oder aufgeweitetem Radaufstellstreifen zu realisieren.

- d) Die Planungen der Lichtsignalanlage am Knotenpunktbereich Balcke-Dürr-Allee / Kokkolastraße entsprechen teilweise nicht der ERA 2010. Die Kokkolastraße führt direkt zu den Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Ratingen-Ost und zum Sportzentrum des Turnverein Ratingen 1865 e.V., weshalb mit einem erhöhten Radverkehr zu rechnen ist. Der von Süden über die Balcke-Dürr-Allee kommende Radverkehr wird kurz vor der Ampel von einem Radweg auf einen Radfahrstreifen geführt. Um als Radfahrer über die Linksabbiegerspur in die Kokkolastraße abzubiegen wären auf einer Strecke von schätzungsweise 20 – 30 m die in zwei Geradeaus-Fahrs Spuren aufgeteilte Fahrbahnfläche zu überqueren. Hier ist der linksabbiegende Radverkehr offensichtlich komplett unberücksichtigt geblieben. Der Verzicht auf eine sichere Führung des abbiegenden Radverkehrs entspricht weder dem Stand der Technik noch dem Ziel einer Steigerung des Fahrradaufkommens gemäß Vorlage 164/2011. Für eine größtmögliche Sicherheit des Radverkehrs wäre eine Komplexitätsreduzierung hinsichtlich des Radverkehrs erforderlich. Aus unserer Sicht wäre diese beispielsweise durch die Reduzierung von zwei auf eine Geradeaus-Spur für den Kraftverkehr oder durch die Einrichtung einer Fahrradschleuse bei der Beibehaltung der beiden Geradeaus Spuren möglich.

Der in Richtung Norden am Knotenpunkt entlang geführte Radfahrstreifen in der Balcke-Dürr-Allee weist zudem nicht die nach ERA 2010 geforderte Regelbreite von 1,85 m auf. In der vorliegenden Planung wurden einseitig zugunsten einer großzügigen Kfz-Führung die Flächen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr reduziert.

- e) Neben der bestehenden Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Balcke-Dürr-Allee / Homberger Straße / Fester Straße werden auch die Knotenpunkte der Balcke-Dürr-Allee mit der Oststraße und der Kokkolastraße mit zusätzlichen Lichtsignalanlagen versehen. Laut "Verkehrskonzept Ratingen-Ost" sollen zudem zahlreiche weitere Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet mit Signalanlagen versehen werden. Angesichts der bisher im Wesentlichen allein Kfz-orientierten Planungen steht zu befürchten, dass die Steuerung und Koordinierung der Lichtsignalanlagen allein an der Optimierung der Kfz-Verkehrsströme dienen wird, mit entsprechenden Wartezeiten für die anderen Verkehrsteilnehmer. Die Lichtsignalanlagen behindern den Verkehrsfluss für Fahrradfahrer auch in den überwiegenden Zeiten, in denen sie angesichts nur geringen Verkehrsaufkommens außerhalb der Spitzenbelastungen nicht notwendig sind.
- f) Derzeit gibt es mehrere Initiativen in Ratingen (auch seitens der Stadtverwaltung), verstärkt Transport- und Lastenfahrräder zu etablieren. Aufgrund der unmittelbar am Knotenpunkt Balcke-Dürr-Allee / Homberger Straße / Fester Straße gelegenen Einkaufsmöglichkeiten mit großem Supermarkt und Getränkemarkt ist zukünftig mit einer Nutzung solcher Transport- und Lastenräder konkret in diesem Bereich zu rechnen. Dem wird in dem vorliegenden Entwurf jedoch in keinerlei Weise Rechnung getragen, siehe auch vorstehende Hinweise zu unzureichenden Aufstellflächen.

Die Planungen für die Knotenpunkte sind an vielen Stellen durch eine unzureichende Ausarbeitung von sicheren, geschützten und intuitiven Verkehrsführungen für Radfahrende gekennzeichnet. Die Schaffung eines „komfortablen, dichten und lückenlosen Radverkehrsnetzes“, wie sie mit der Vorlage 164/2011 beschlossen wurde, wird nicht beachtet. Um Verkehrsteilnehmer zu einem stärkeren Gebrauch des Fahrrades zu motivieren, muss die Infrastruktur entsprechend einladend gestaltet werden. Dies wird weder für die aktuelle Planung der Knotenpunkte erfüllt noch mit dem „Verkehrskonzept Ratingen-Ost“ konkret angestrebt.

Anknüpfend an das Verkehrskonzept hat die vorgelegte Planung für die Knotenpunktbereiche stattdessen ein klares Augenmerk auf der Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs. Die Belange des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes werden nicht im erforderlichen Umfang berücksichtigt. Es entsteht vielmehr der Eindruck, dass vorrangig eine Maximierung des Verkehrsflusses für Kfz zu Lasten der Verkehrssicherheit von Radfahrenden stattgefunden hat. Laut VwV-StVO §§ 39 bis 43, Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, I. 2. gilt: "Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen." Die Schaffung größtmöglicher Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist beispielsweise durch den vorgesehenen ungeschützten und zu kleinen Aufstellbereich für Radfahrende auf der stark befahrenen Homberger Straße oder der Querung von zwei Geradeaus-Spuren beim Linksabbiegen in die Kokkolastraße in Zweifel zu ziehen.

Auf die Thematik öffentlicher Verkehrsmittel wird in der Planung für den Knotenpunktbereich, soweit uns bekannt ist, nicht explizit eingegangen. Die Nutzung von Fahrspuren dezidiert für Verkehrsmittel des Umweltverbundes, z. B. mit einer Freigabe für den ÖPNV und Radverkehr, sind nicht betrachtet worden.

Fazit

Die mit der Vorlage 216/2019 vorgelegte Planung für den Knotenpunkt Balcke-Dürr-Allee / Homberger Straße / Fester Straße in Verbindung mit den Knotenpunkten der Balcke-Dürr-Allee mit der Oststraße und mit der Kokkolastraße wie auch der zugrundeliegende Entwurf des „Verkehrskonzept Ratingen-Ost“ basieren auf einer vorrangigen Berücksichtigung des MIV zulasten anderer Verkehrsmittel. Die ausgearbeiteten Planungen heben im Wesentlichen auf die optimale Abwicklung des Kfz-Verkehrs ab. Ausführungen zu anderen Verkehrsmitteln bleiben im Verkehrskonzept überwiegend auf dem Niveau allgemeiner Empfehlungen.

Die Planungen weisen in zahlreichen Punkten zudem planerische Mängel in Bezug auf einschlägige Vorschriften sowie Vorgaben und Zielen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Ratingen u. a. gemäß Vorlage 164/2011 vom 05.07.2011 auf. Im Gegenteil führen die vorliegenden Planungen zu infrastrukturell bedingten Risiken für Radfahrer. Die vorrangig für den Kfz-Verkehr optimierten Verkehrsanlagen animieren nicht zur Nutzung mit dem Fahrrad.

Offenkundig sind den beauftragten Fachbüros keine Vorgaben zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur gemacht worden. Das Verkehrskonzept und die Knotenpunktplanungen im Untersuchungsgebiet sind daher fachlich unvollständig. Es muss sichergestellt werden, dass bei einer Überarbeitung des Verkehrskonzepts und den weiteren Planungen für die Knotenpunkte die Anforderungen des Nicht-MIV explizit berücksichtigt werden.

Vermeintliche planerische Zwänge aufgrund des prognostizierten hohen Kfz-Verkehrsaufkommens basieren gemäß dem Entwurf des Verkehrskonzepts für Ratingen-Ost auf Annahmen für MIV-Verkehrsanteilen, deren Herleitung kritisch zu hinterfragen sind und die nicht ansatzweise den Entwicklungszielen der Stadt Ratingen entsprechen. Das Ignorieren von konkreten Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet führt zum rechnerischen Ansatz überhöhter Kfz-Belastungen, die wiederum in den übermäßigen Dimensionierungen der Knotenpunkte münden.

Der Gestaltungsfokus aller im „Verkehrskonzept Ratingen-Ost“ überplanten Knotenpunkte liegt im Wesentlichen auf der Abwicklung des motorisierten Quell- und Zielverkehrs für das Gewerbegebiet an der Balcke-Dürr-Allee. Die an die Balcke-Dürr-Allee angrenzende Infrastruktur wird aber

an einem Großteil der Tageszeit und an arbeitsfreien Tagen überwiegend von Verkehrsteilnehmern genutzt, die nicht dem Gewerbegebiet zuzuordnen sind und außerhalb der kurzen Spitzenbelastungen einer überdimensionierten Verkehrsinfrastruktur ausgesetzt sind, die gerade auf Nicht-MIV-Nutzer eher abschreckend wirkt.

Eingeforderte Ergänzungen zum Verkehrskonzept wurden trotz des nahezu ein Jahr zurückliegenden Beschlusses (Vorlage 50/2019 vom 24.04.2019) bisher nicht vorgelegt. Da zudem die Kommunikation seitens der Stadtverwaltung im Vorfeld der Kommunalwahlen eingeschränkt wurde, sehen wir uns bedauerlicher Weise gezwungen, die vorliegende Beschwerde auf den Weg zu bringen.

Als ADFC-Ortsgruppe in Ratingen unterstützen wir die Stadtverwaltung gerne auch weiterhin bei einer stärkeren Berücksichtigung von Belangen der Fußgänger und Fahrradfahrer in der Verkehrsplanung, wie sie in diversen Beschlüssen des Rates und des Umweltausschusses manifestiert sind. Das vorliegende „Verkehrskonzept Ratingen-Ost“ und die aktuelle Knotenpunkt-Planung zeigen jedoch leider einen nur geringen Umsetzungswillen und offenbaren unvollständige Vorgaben an die beauftragten Fachbüros.

Aufgrund jahrelangen Verschleppens der Planungen ist zunehmender politischer und öffentlicher Druck zum baldigen Umbau des Kreuzungsbereichs Balcke-Dürr-Allee / Homberger Straße / Fester Straße entstanden, der jetzt jedoch nicht aus vermeintlicher Zeitnot zur Umsetzung einer in Teilen fragwürdigen Planung auf Grundlage von bislang unzureichenden Planungsgrundlagen – und damit letztlich zur möglichen Verschwendung von Steuermitteln – führen darf.

Ratingen, den 18.04.2020

Helmut Schipmann
AG Wegenetz, ADFC-Ortsgruppe Ratingen

Tim Fuhrmann

Anlagen:
Lageplan 1, Balcke-Dürr-Allee / Homberger Straße / Fester Straße
Lageplan 2, Balcke-Dürr-Allee / Oststraße / Kokkolastraße