

ADFC im neanderland, Kreisverband Mettmann e.V.
Ortsgruppe Ratingen
Erlenbruch 15, 40878 Ratingen

Ratingen, 29.09.2019

Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan M 405 "Düsseldorfer Platz/ Düsseldorf Straße/ Wallstraße"

Sehr geehrte Damen und Herren,

als lokale Interessenvertretung für den Radverkehr und mit dem Ziel, den Verkehr in Ratingen fahrrad- und fußgängerfreundlicher zu gestalten, beziehen wir zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan M 405 Stellung.

Die ADFC-Ortsgruppe Ratingen bietet zudem an, sich im Rahmen der weiteren Planungen konstruktiv bei Fragen des Radverkehrs einzubringen.

Veranlassung

Im Hinblick auf die verkehrliche Weiterentwicklung der Stadt Ratingen wurden von der Stadt Ratingen 2011 „Zielsetzungen für ein fahrradfreundliches Ratingen“ beschlossenen (Sitzung 13/09-14 am 05.07.2011 des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und demografische Entwicklung). Diese sehen u. a. vor, dass der Radverkehrsanteil bis 2025 auf 25 % angehoben werden soll.

Die zukünftig weiter steigende Zahl an Pedelecs und hochwertigen Fahrrädern sowie Fahrrädern mit größerem Platzbedarf, wie Lastenrädern, Fahrrädern mit Kinderanhängern oder seniorengeeignete Einkaufsdreiräder, führen gleichzeitig zu erhöhten Platz- und Sicherheitsanforderungen an Fahrradstellplätze.

Insofern ist es gerade bei Neubaumaßnahmen erforderlich, im Sinne der Verbesserung des Radverkehrsanteils, eine ausreichende Anzahl an Fahrradstellplätzen in zukunftsgerichteter Ausführung einzuplanen. Dies sehen wir in dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf bezüglich der nachfolgend ausgeführten Punkte nicht ausreichend berücksichtigt.

Als derzeit wohl größte Bebauungsmaßnahme in der Innenstadt bietet das Projekt „Wallhöfe“ die Chance, verkehrsplanerisch neue Akzente zu setzen. Hiermit würde die Stadt Ratingen auch ihrem mit der Mitgliedschaft in der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise) gesetzten Anspruch als besonders fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt Rechnung tragen.

Zahl der benötigten Fahrradstellplätze

Das Verkehrsgutachten der DSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH verweist auf den „Masterplan Radverkehr“ von 2011 und dessen Prämisse, dass „die Schaffung eines ausreichenden Stellplatzangebotes an den Wohnorten und Zielen des Radverkehrs von zentraler Bedeutung“ ist. Die von der Stadt Ratingen ebenfalls beschlossenen „Zielsetzungen für ein fahrradfreundliches Ratingen“ mit der geplanten Steigerung des Radverkehrsanteils bis zum Jahr 2025 auf 25 % finden jedoch keine Erwähnung und Berücksichtigung.

Da für Ratingen noch keine Stellplatzsatzung vorliegt, wurde im Verkehrsgutachten der BSV die Zahl der benötigten Stellplätze für Fahrräder (und Kfz) über individuelle Annahmen ermittelt. Der Radverkehrsanteil im Beschäftigtenverkehr wird dazu mit 7,5 % angesetzt zzgl. 4 % für das Mobilitätskonzept. Im Einkaufsverkehr wird ein Radverkehrsanteil von 5,6 % zzgl. 1 % für das Mobilitätskonzept angenommen.

Insgesamt errechnet BSV bei Berücksichtigung eines von ihr skizzierten Mobilitätskonzepts einen Bedarf an 181 Fahrradstellplätzen, davon 126 für Bewohner, 20 für Beschäftigte und 35 für Besucher/Kunden. Letztere sollen oberirdisch angelegt werden.

Die von BSV gewählten Ansätze (basierend auf SrV 2013) liegen weit unterhalb der Zielvorgaben der Stadt Ratingen für einen Radverkehrsanteil von 25 %. Wir gehen davon aus, dass zur Erzielung des Radverkehrsanteils von 25 % auch ein entsprechendes Angebot an Stellplätzen bei Neubauten einzurichten ist. Hätte man eine solche Größenordnung angesetzt, würde sich die errechnete Zahl der Stellplätze circa verdoppeln. Eine einfache Gegenrechnung mit den aktuellen Ansätzen des ZNM-„Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW“ kommt zu ähnlichen Größenordnungen, wie der nachfolgenden Tabelle entnommen werden kann.

Tabelle 1: Ermittlung des Fahrradstellplatzbedarfs in Anlehnung an „Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017)

Nutzungsart	Fläche	Schlüssel gem. Musterstellplatzsatzung	Stellplatzbedarf insgesamt	davon für Besucher (10 %) / Kunden (75 %)
Wohneinheiten	5.382 m ²	2 – 4 je 100 m ² BGF	106 – 211	11 – 21
Verkaufsstätten bis 800 m ² VKF	insg. 1.309 m ²	1 Abstpl. je 30 – 50 m ² VKF	26 – 44	20 – 33
Verkaufsstätten mit mehr als 800 m ² VKF	insg. 3.583 m ²	1 Abstpl. je 40 – 60 m ² VKF	60 – 90	45 – 67
Summe			192 – 345	76 – 121

Es errechnet sich ein Bedarf von 192 – 345 Fahrradstellplätzen, davon schätzungsweise 76 – 121 Plätze für Besucher bzw. Kunden, die zumindest zu einem großen Teil vorzugsweise oberirdisch angeordnet sein sollten. Da über die Stellplatzzahl eine Steuerungswirkung zur Erhöhung des Radverkehrsanteils erreicht werden soll und der Standort „Wallhöfe“ grundsätzlich gute Voraussetzungen für die radverkehrliche Erschließung aufweist, regen wir an, tendenziell eher die oberen Werte der in der Musterstellplatzsatzung angegebenen Bandbreiten für die Stellplatzzahlen anzusetzen. Zu berücksichtigen ist dabei aufgrund der zentralen Lage der „Wallhöfe“, dass Kunden der geplanten Einzelhandelsgeschäfte die Stellplätze auch für weitere Besorgungen in der nahen Innenstadt nutzen und die Stellplätze entsprechend länger blockieren.

Bezüglich der Stellplätze für die Einzelhandelsbetriebe sei auch darauf hingewiesen, dass ein adäquates Angebot an Fahrradabstellanlagen am Arbeitsplatz als zentrale Maßnahme beim betrieblichen Mobilitätsmanagement zählt.

Die vorliegenden Hinweise und die Diskussionen im Vorfeld untermauern im Übrigen den Bedarf an einer adäquaten Ratinger Stellplatzsatzung für PKWs und Fahrräder, um Investoren und Bauherren von vornherein Planungssicherheit zu bieten und die Notwendigkeit nachträglicher Anpassungen zu minimieren.

Ausstattung der nichtöffentlichen Fahrradstellplätze in der Tiefgarage

Neben der ausreichenden Stellplatzzahl ist der Anreiz zur Fahrradnutzung auch über eine gute Zugänglichkeit und qualitativ hochwertige Ausstattung der Fahrradstellplätze zu setzen.

Die Fahrradabstellplätze in der Tiefgarage sind daher über Rampen oder Aufzüge barrierefrei und leicht erreichbar einzurichten, müssen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen (bspw. durch Anlehnbügel), jeweils einzeln leicht zugänglich sein und eine Fläche von mindestens 1,5 m² pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche aufweisen.

Rund 10 % der Fahrradstellplätze sollten derart gestaltet sein, dass auch Fahrräder mit hohem Platzbedarf, wie Lastenfahrräder, Einkaufsdreiräder oder Fahrradanhänger, untergebracht werden können. Hierbei kann von einem Platzbedarf von rund 3 m² pro Stellplatz zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsflächen ausgegangen werden.

Im Sinne des Diebstahlschutzes muss sichergestellt werden, dass unbefugter Zugang Dritter zu den nichtöffentlichen Fahrradstellplätzen nicht möglich ist.

Es wird angeregt, dass zu den Fahrradstellplätzen für die Bewohner und für das Personal der Einzelhandelsflächen jeweils Schließfächer inkl. Stromanschluss zur Verfügung gestellt werden. Damit bestünde die Möglichkeit, Helm, Handschuhe und Akku inkl. Ladegerät direkt beim Fahrrad zu lagern. Solche Angebote wären auch für öffentliche Stellplätze in der Tiefgarage erstrebenswert.

Die Zugangssicherung und Bereitstellung von Stromanschlüssen für die nichtöffentlichen Stellplätze entspricht dem aktuellen Stand der Technik und trägt dem anhaltenden Trend zu höherwertigen Fahrrädern sowie der steigenden Anzahl von Elektrofahrrädern Rechnung.

Vorsehen ausreichender Fahrradstellplätze im Außenbereich

Bei der im Investorenentwurf vorgesehenen, stark verdichteten Bebauung sind nahezu keine Freiflächen für die Bereitstellung von Fahrradstellplätzen im Außenbereich erkennbar. Dies sollte in den Planunterlagen expliziter ausgeführt werden.

Um wildes Parken an Hauswänden und auf öffentlichen Flächen zu verringern, ist eine angemessene Anzahl von Fahrradstellplätzen für Besucher/Kunden der Einzelhandelsgeschäfte und Wohnungen vorzusehen. Gemäß obiger Ermittlung der erforderlichen Gesamtstellplatzzahl und einer Annahme von rund 10 % Besucheranteil bzw. rund 75 % Kundenanteil ergibt sich ein rechnerischer Bedarf von 76 – 121 direkt zugeordneten öffentlichen Stellplätzen. Diese sollten vorzugsweise oberirdisch angeordnet werden sollten, um eine geringe Hemmschwelle insbesondere für die Nutzer der Einzelhandelsgeschäfte zu schaffen.

Die darüber hinausgehende Schaffung von zusätzlichen Fahrradstellplätzen im öffentlichen Teil der Tiefgarage und in der Quartiersgarage wird ausdrücklich befürwortet. Bei Berücksichtigung der Zielgröße für den Fahrradverkehrsanteil sind Potentiale für eine Verringerung der notwendigen Kfz-Stellplatzanzahl zu erwarten, die hierfür genutzt werden könnten.

Die Fahrradstellplätze im Außenbereich sind überdacht auszuführen. Eine Überdachung entspricht dem aktuellen Stand der Technik und trägt dem anhaltenden Trend zu höherwertigen Fahrrädern Rechnung. Durch das noch frühe Stadium der Planung lassen sich hierzu von vornherein architektonisch gefällige Lösungen finden.

Die Fahrradstellplätze sind, bspw. durch Anlehnbügel, so zu gestalten, dass der Rahmen inkl. Hinterrad durch ein gängiges Bügelschloss am Fahrradständer gesichert werden können. Eine Ausstattung mit Vorderradhaltern entspricht u. a. auf Grund der mittlerweile diversen Fahrradreifenbreiten nicht mehr dem Stand der Technik.

Als Zukunftsvorsorge im Hinblick auf mehr Elektromobilität auch im Radverkehr wird ergänzend angeregt, an einzelnen öffentlichen Fahrradstellplätzen das Laden von Elektrofahrrädern zu ermöglichen.

Stellplatzflächen für Lastenfahrräder und für Fahrräder mit Kinderanhängern

Analog zu den nichtöffentlichen Fahrradstellplätzen sind ausreichend große Stellplatzflächen für Fahrräder mit großem Platzbedarf, wie Kinderanhänger und Lastenfahrräder, auch für den öffentlichen Bereich einzuplanen. Es wird angeregt, von den Fahrradstellplätzen 10 % für solche Zwecke vorzurüsten.

Berücksichtigung des zu erstellende Fahrradstellplatzkonzeptes der Stadt Ratingen

Seitens der Stadt Ratingen ist die Erstellung eines Fahrradstellplatzkonzeptes für die Innenstadt angekündigt worden. Sofern zeitlich möglich, sollten für das vorliegende Bauvorhaben mögliche Anforderungen aus dem zu erarbeitendem Konzept vorausschauend berücksichtigt werden.

Verbindliches vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept

Im Verkehrsgutachten der BSV werden Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts beschrieben. Durch die zu erwartende Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbunds wurde eine reduzierte Nachfrage nach PKW-Stellplätzen angenommen. Ein solches Mobilitätskonzept soll Anreize für Beschäftigte, Bewohner und Kunden bieten, auf die Nutzung des PKW zu verzichten, z. B. durch ÖPNV-Vergünstigungen, gesicherte Fahrradstellplätze und Bereitstellung von Dienstfahrrädern.

Die tatsächliche Umsetzung eines geeigneten Mobilitätskonzeptes im Durchführungsvertrag zu regeln bzw. ist bauordnungsrechtlich anzuordnen. Dies ist bisher nicht vorgesehen. Die Umsetzung ist später zudem durch die Stadt zu kontrollieren, da die vorgesehenen Maßnahmen ansonsten in der Realität unverbindlich bleiben würden.

Barrierefreier Durchgang für Wegeverbindung „Boulevard“

Die geplante Wegeverbindung zwischen Düsseldorfer Platz und Wallstraße („Boulevard“) ist mit einer größeren Treppenanlage ausgestattet und somit nicht barrierefrei. Dies stellt eine Benachteiligung von Menschen mit Beeinträchtigungen dar und ist nicht haltbar. Um den Durchgang für Personen beispielsweise mit Kinderwagen und Fahrrädern zu erleichtern, wird vorgeschlagen, abweichend zu einer Förderplattform eine Rampe anzulegen. Die vertraglich gesicherte öffentliche Durchwegung ist barrierefrei auszuführen, dies entspricht dem Stand der Technik.

Wegeverbindung Beamengäßchen für den Radverkehr

Für die an das Plangebiet angrenzende Wegeverbindung „Beamengäßchen“ sollte eine Freigabe auch für den Radverkehr vorgesehen werden. Hierfür ist eine ausreichende Breite und Gestaltung der Wegeverbindung im Zuge der neuen Oberflächengestaltung zu berücksichtigen.

Ausreichende Flächenverfügbarkeit in der Wallstraße

Wir begrüßen, dass durch die geplante Unterbringung privater Pkw in Tiefgaragen das Erscheinungsbild des Straßenraums der Wallstraße weniger durch abgestellte Fahrzeuge geprägt werden soll und ausreichend Platz für eine bauliche Neugestaltung der Wallstraße mit verringerter Zahl an PKW-Stellplätzen ermöglicht wird. Kontrahiert wird dies allerdings durch die einengende Bebauung zur Wallstraße, die möglicherweise einer großzügigen Lösung für den Fußgänger- und Radverkehr entgegensteht.