

CDU-Fraktion Ratingen | Minoritenstraße 2-6 | 40878 Ratingen

An den
Bürgermeister der Stadt Ratingen
Herrn Klaus Pesch
Minoritenstraße 2 - 6
40878 Ratingen

Ratingen, 19. Februar 2024

Antrag zur Vorlage 23/2024 für den Bezirksausschuss Mitte und Folgeausschüsse
**Neugestaltung Straßenraum Wallstraße nach Fertigstellung des
Wallparks**

Sehr geehrter Herr Pesch,

wir begrüßen die frühzeitige Planung der Straßenraumneugestaltung für die Zeit nach der Fertigstellung der Wallhöfe und des Wallparks.

Dabei hat die Verwaltung auftragsgemäß die Quadratur des Kreises mit Haupterschließungsfunktion des Innenstadtrings, einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und der Anlage eines Radweges entgegen der Einbahnstraßenregelung aufgezeigt.

Die CDU-Fraktion hat diesen fachlich schwierigen Auftrag einschließlich Radweg mitgetragen.

Insbesondere den Abschnitt zum Wallpark mit der südlichen Verschwenkung sehen wir als sehr gelungen an. gehen dabei allerdings von einem gut begehbaren Bürgersteigteil mit Gehwegplatten o.ä. aus.

Erfreulich ist auch die grundsätzliche Aufteilung in baulich getrennte Fahrwege und Bürgersteig. Die Ausführung des Fahr-Bereichs als einheitliche Fläche mit Funktionstrennung durch Markierungskennzeichnung kann gut maschinell gereinigt werden. Zudem können auch Zukunftsbedarfe oder Erfahrungen flexibel angepasst werden, ohne dass wieder bauliche Maßnahmen anfallen würden.

Die Grundannahme für einen „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ setzt „hohes Fußgänger-aufkommen und überwiegende Aufenthaltsfunktion“ voraus. Eine überwiegende Aufenthaltsfunktion sehen wir allenfalls im Bereich des Wallparks und der Querungen Becherner Straße und Beamteggässchen, ansonsten hat die Straße eine überwiegende Erschließungsfunktion für alle Verkehrsteilnehmer einschließlich Fußgänger.

Bei einer genaueren Analyse der vorgelegten Planung zeigen sich die Schwierigkeiten, alle Funktionen und Qualitätsanforderungen sicher und gut unter einen Hut zu bekommen:

Tatsächlich ist die Wallstraße als Teil des inneren Verkehrs- und Parkrings zur Freihaltung der Fußgängerzone von motorisiertem Ziel- und Quellverkehr innerhalb der historischen Altstadt eine Haupterschließungsstraße für die Innenstadt. Sie erschließt insbesondere die Stiche Am Alten Steinhaus und Luwenshof, drei Tiefgaragen mit rd. 500 Wechselplätzen sowie diverse Wohnhäuser ohne Stellplätze im nördlichen Bereich.

Eine gute Erschließung auch für PKW ist gerade für die Innenstadtbesucher aus den Stadtteilen, Einzelhandel und Gastronomie wichtig.

Wir sehen in der Abwägung der verschiedenen Funktionen folgende Schwächen der offensichtlich stark auf den Radweg von durchgehend 1,85m Breite fokussierten Planung:

Der gegen die Einbahnstraße laufende Radweg weist gravierende Gefahrenstellen zu Lasten von Fußgängern und Radfahrern auf.

Hierzu gehörten insbesondere die unabdingbaren Ein- und Ausfahrten der TG Wallpassage und Stadttor, die Fußgängerquerungen Bechemer Straße und Beamteggässchen / Steinhausgässchen, sowie die – allerdings weit übersichtlichere – Einmündung Am Alten Steinhaus.

Fußgänger an den stark frequentierten benannten Querungen sind u.E. besonders gefährdet, weil durch die Abschüssigkeit der Straße in Einbahnstraßengegenrichtung erhöhte Geschwindigkeiten von Radfahrern zu erwarten sind – eine Problematik, die bereits am Marktplatz zwischen Kirchgasse und Minoritenstraße (ungelöst) bekannt ist. Zudem ist die Sicht für Radfahrer auf querende Fußgänger aus der nördlichen in die südliche Bechemer Straße durch die Gebäudekante und Kurvenlage erheblich eingeschränkt, was durch die Aufwertung der Fußgängerquerung zur Fußgängerzone besonders problematisch ist. Ähnlich beim Steinhausgässchen.

Sämtliche o.g. Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen und Stiche kreuzen ebenfalls den Radweg, was erhebliche Unfallgefahren beinhaltet – insbesondere bei den sich zudem kreuzenden ein- und ausfahrenden PKW der TG Wallstraße.

Die bisher vorhandene 50m Aufstell- und Einfädelfläche an dieser TG erweist sich in der Praxis als notwendig wegen der sich kreuzend ein- und ausfahrenden PKW. Andernfalls werden die aufgrund der Ampelphasen pulkartigen Verkehre zwangsläufig häufig zu Rückstaus und Blockieren des Radwegs führen, was der intendierten Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit deutlich entgegensteht.

Während der entgegenlaufende Radweg in der Breite so angelegt ist, dass ein Überholen von Radfahrern ermöglicht werden soll, ist ein Überholen von Radfahrern in Einbahnstraßenrichtung durch PKW ohne Regelverstoß auf der gesamten Strecke nicht möglich. Bei bergauf z.T. sehr langsam fahrenden Radfahrern ist es wahrscheinlich, dass es im Einzelfall zu regelwidrigem gefährlichen Überfahren des Schutzstreifens oder Nichteinhalten des Abstandes kommen wird – deshalb werden üblicherweise Radfahrstreifen eher auf der bergauf gerichteten Seite angelegt.

Es entfallen – bis auf eine Ausnahme bei der Wallpassage – sämtliche Haltemöglichkeiten zum Be- und Entladen und alle Behindertenparkplätze. Ebenso hat das Stadttorhaus (C&A) keine Ladezone mehr. Das ist praxisfern für Gewerbe, Lieferdienste, mobilitätsbeschränkte Menschen, Anwohner sowie für Ein- und Ausstieg („kiss and ride“). Eine solche Gestaltung wird – ebenso wie am Wilhelmring und an der Düsseldorfer Straße – nahezu zwangsläufig zu regelwidrigem Verhalten oder sogar unattraktiverem Innenstadt-Wohnen führen.

Den Entfall der bisher zahlreichen Dauerstellplätze im Straßenraum tragen wir mit Blick auf die zukünftig ausreichenden TG-Platzangebote grundsätzlich mit.

Vor den Hauseingängen der barrierefreien Wallhöfe 41-43, wo Menschen mit Kranken-transportbedarf wohnen und die derzeit vorhandenen Behindertenplätze entfallen sollen, halten wir Haltebuchten für notwendig. Dies ist auch im weiteren Verlauf wünschenswert. Zwischen Bechemer Straße und Brunostraße halten wir einige Stellplätze für Anwohner historischer Häuser – ggf. tagsüber mit zeitlicher Nutzungsbeschränkung – zur Förderung der Wohnfunktion für notwendig. Auch könnten jeweils Stellplätze für Lastenräder und motorisierte Zweiräder mit eingebracht werden.

In den Haltebuchten bzw. zwischen den Stellplätzen könnten zusätzliche Bäume Platz finden, für die – abgesehen vom südlichen Abschnitt Wallpark – sonst kaum Platz ist.

Wir legen angesichts der Innenstadtlage größeren Wert auf attraktive Fußgängerwege. Im kompakten Ratingen haben wir teilweise sehr schmale Fußgängerwege, die dem Anschein nach mit Restflächen auskommen müssen, auf denen noch Laternenmasten, Schilder- und LSA-Masten stehen. Ein Beispiel ist die westliche Düsseldorfer Straße, bei der die Abwägung zwischen Fahrrad- und Fußgängerbereich u.E. nicht praxisorientiert gelungen ist.

Fußgänger haben offensichtlich (noch) keine Lobby, sind aber zugleich willkommene Besucher und Kunden von Einzelhandel und Gastronomie in der Innenstadt.

Geplante Bürgersteigbreiten von 2,35m (Südseite Wallstraße 41-43), 2,10m (Nordseite Wallstraße 56 -58) oder gar 1,65m (Beamteggässchen bis Wallstraße 21) können modernen Aufenthaltsansprüchen nicht genügen. Zum Vergleich. Diese Gehwege für grundsätzlich zwei Richtungen stehen einem Einrichtungsradweg von 1,85m unmaßstäblich gegenüber. (Zum Vergleich: der Radweg Düsseldorfer Straße ist 1,60m breit).

Entlang des Wallparks könnte durch eine Aufweitung nach Süden ggf. noch Fläche gewonnen werden. Auch könnte bei engen Teilstrecken bei Bedarf die verbleibende Breite des KfZ-Bereichs von 3,25m unterschritten werden.

Bei der Abwägung muss man auch die Grundsatzfrage nach dem Bedarf und vorhandenen Alternativen für einen derart dominierenden, entgegen der Fahrtrichtung verlaufenden problembelasteten Radweg stellen.

Nach unserer Einschätzung bevorzugen Radfahrer eher die direkte Wegebeziehung zum Ziel. Hier ist die beste Alternative von der Oberstraße zur Sparkasse/Café Bös die vorhandene Fahrradstraße Kirchgasse, Markt, Minoritenstraße.

Beschlussanregung:

Die Verwaltung wird gebeten, für den Bezirksausschuss Ratingen-Mitte und die Bürgerbeteiligung weitere Varianten unter Berücksichtigung der obigen Anmerkungen

- 1. ohne die Ausweisung eines gegenläufigen Radweges**
- 2. mit einer ausgewogenen Lösung einschließlich einer gegenläufigen Radfahrmöglichkeit zur Entscheidung vorzulegen.**

Mit freundlichen Grüßen,



Stefan Heins
Fraktionsvorsitzender



Gerold Fahr
Stellvertr. Fraktionsvorsitzender



Klaus Weber
Ratsmitglied