

## Ergebnisprotokoll

### **zur Informationsveranstaltung zum Handlungskonzept Radverkehr und Fußgängerverkehr**

Donnerstag, den 22.03.2018, um 18.00 Uhr in der Aula des Schulzentrums Walderstraße, Haan

#### Teilnehmer Stadt

##### **Haan:**

Dr. Bettina Warnecke (Bürgermeisterin)

Guido Mering (Tiefbauamt)

Peter Sangermann (Amt für Stadtplanung und Bauaufsicht)

##### **Runge IVP:**

Hans-Rainer Runge

Petra Kröger

##### **Moderation:**

Jörg Dürr (StV., Stellv. Vorsitzender des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr/SUVA)

Um 18.00 Uhr eröffnet Herr Dürr vor 34 interessierten Bürgern die Informationsveranstaltung.

**Hr. Runge** präsentiert das vom Planungsbüro Runge IVP erarbeitete Radverkehrskonzept. (Das Konzept wurde bereits innerhalb des Arbeitskreises 'Verkehrsentwicklungsplanung' mit der Stadtverwaltung, Mitgliedern der im Stadtrat vertretenen Parteien, dem ADFC und der Polizei abgestimmt, und im zuständigen Fachausschuss - SUVA - vorgestellt.)

**Herr Dürr** erläutert um 18.50 Uhr die Regeln zur nachfolgenden Diskussionsrunde:

**Eine Bürgerin** aus Gruiten, welche in der Fahrradstadt Münster aufgewachsen ist, bezeichnet die Ausführungen als genial, und findet die beschriebenen Aussichten erfreulich. Sie wünscht sich, dass das Konzept von der Politik nicht halbherzig angegangen wird. Sie können aber nicht erkennen, dass in dem vorgestellten Konzept für Gruiten konkrete Maßnahmen vorgestellt wurden. Sie bemängelt die Radverkehrsanbindung von Gruiten an die Kernstadt Haan. Schüler hätten das Radfahren im Alltag verlernt. Von Baugebiet „Hasenhaus“ gibt es einen neuen Radweg (K16) zur Millrather Straße. Hier fehlt jedoch ein durchgängiger Radweg bis zur Ellscheider Straße.

**Frau Kröger** erläutert, dass in den geführten Schülerinterviews keine Mängel innerhalb Gruitens und in der bestehenden Anbindung nach Haan benannt wurden. Weiterhin ist der fehlende Lückenschluss auf der Millrather Straße bekannt und in dem erarbeiteten Konzept ist dort ein Radweg vorgesehen. Das Gleiche gilt für die fehlende Beleuchtung auf der weiterführenden Ellscheider Straße.

**Herr Mering** erläutert die geplanten baulichen Maßnahmen im Verlauf der Millrather Straße (L357). Geplant ist die Erneuerung der Brücke Richtung Erkrath-Millrath über die Bahntrasse. In diesem Zusammenhang wird der Knotenpunkt Millrather Straße/Ellscheider Straße/ Niederbergische Allee/ Bahnbrücke zu einem Kreisverkehr umgestaltet, der es dem Radverkehr dann erleichtern wird, die Straßenseite zu wechseln. Herr Mering bezeichnet eine Beleuchtung des Gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Ellscheider Straße (K20) ebenfalls als wünschenswert.

**Herr Sattler** (Seniorenbeirat) wünscht sich, dass der Gehweg auf dem Abschnitt der B228 zwischen der Böttinger Straße und der Breidenhofer Straße näher betrachtet wird. Wie das Planungsbüro Runge IVP ist er der Ansicht, dass die in der heutigen Situation zur Verfügung stehenden Gehwegbreiten nicht ausreichend sind. Teilweise sei die Breite geringer als 90 cm. Es ist nicht möglich dort mit einem Rollstuhl oder Rollator

den Gehweg zu nutzen. Besonders den Bewohnern der anliegenden Seniorenwohnheime ist so der Zugang zur Innenstadt verwehrt.

**Herr Mering** erklärt, dass 2018 der Gehweg auf der Südseite erneuert und umgestaltet wird, und das die Kfz zukünftig auf der Fahrbahn parken werden. Somit ergibt sich eine ausreichende Gehwegbreite,

**Herr Sattler** bemerkt hierzu, dass dieses immer noch keine Lösung für den Radverkehr sei.

**Eine Bürgerin** aus Gruiten dankt Herrn Runge für den Vortrag und fragt, warum es denn nicht einfach möglich sein, den Radverkehr überall auf der Fahrbahn zu führen. Das verursacht auch keine Kosten in der Umsetzung.

**Herr Runge** erläutert nochmals, dass dieses das eigentliche Konzept sei. Auf den vorhandenen Radwegen, welche nicht den Anforderungen der StVO entsprechen, wird die Nutzungspflicht aufgehoben. Der Radverkehr ist somit auf der Fahrbahn möglich. Der Radfahrer wird 'vom Hochbord genommen'. Nicht überall ist aber der Raum für einen Schutzstreifen vorhanden.

**Eine Bürgerin** aus dem Ittetal bemängelt, dass für Radfahrer auf der Ittetalstraße kein durchgehender Radweg vorhanden und die Situation in der Kurve für die Kfz unübersichtlich ist, und dass dort Radfahrer gefährdet sind.

**Frau Kröger** erklärt, dass diese Situation auch im Gesamtkonzept bearbeitet wurde. Das Konzept sieht daher eine Verschiebung der Fahrbahn nach Westen, unter Nutzung des befestigten Seitenstreifens vor. So ergibt sich auf der Ostseite die Möglichkeit den Fußgänger- und Radverkehr zu führen. Dieser neu entstandene Geh- und Radweg schließt dann oberhalb der Kehre an den vorhandenen Weg (hinter der Leitplanke) an.

**Herr Dürr** wirft ein, dass dieses auch die Mitwirkung des Kreises erfordert, da die Ittetalstraße (K5)) eine Kreisstraße sei.

**Eine Bürgerin** berichtet, dass sie jeden Tag mit dem Fahrrad nach Solingen zur Arbeit fahren würde. Die Ittetalstraße möchte sie nicht befahren. Sie wünscht sich eine Öffnung der Walder Straße bergab für den Radverkehr.

**Herr Mering** ist dieses Anliegen bekannt. Er erläutert, dass die Umsetzung problematisch sei. Das fallende Laub gefährdet den Radverkehr. Die Kurve behindert die Sicht des entgegenkommenden Kfz-Verkehrs, der den Radfahrer dann nicht rechtzeitig sehen würde. Herr Mering ist bemüht eine Lösung zu finden.

**Die Bürgerin** sieht die Lösung pragmatisch im Einsatz einer Straßenkehrmaschine und in der Markierung eines Schutzstreifens.

**Eine Bürgerin** trägt vor, dass sie viele 'Schleichwege' kenne und macht sich Gedanken über die Attraktivität von Haan und möchte diese stärken. Auch sie nutzt das Sandbachtal als Radwegeachse. Sie sieht eine Chance durch die Beschilderung von alternativen Routen mehr Radverkehr zu generieren. Exemplarisch benennt sie die Achse Borsigstraße-Kölner-Straße als Zuwegung zur Innenstadt.

**Frau Kröger** erläutert, dass die Möglichkeiten Radwegeachsen auszuweisen, durch die bekannte 'rotweiße' Beschilderung an gewisse Regeln gebunden ist. Im erarbeiteten Radverkehrskonzept wird der Stadt Haan die Erarbeitung eines eigenen Beschilderungskonzeptes empfohlen. Es besteht aber auch die Gefahr einer 'Überbeschilderung'.

**Herr Runge** bestätigt noch einmal, dass das Beschilderungskonzept benannt wurde, aber nicht im Rahmen des Radverkehrskonzeptes bearbeitet wurde.

**Eine Bürgerin** aus Unterhaan fragt, wann mit der Umsetzung des vorgestellten Radverkehrskonzeptes zu rechnen sei.

**Her Dürr** hofft auf einen Beschluss in der nächsten SUVA-Sitzung.

**Herr Sangermann** möchte die (Maßnahme-)Liste abschließend noch mit den Fraktionen (im AK Verkehrsentwicklungsplanung) besprechen. Er können sich einen Beschluss des SUVA in der Juni Sitzung vorstellen. Die Bürgerschaft habe noch bis 06.04.2018 Gelegenheit sich zum Radverkehrskonzept zu äußern und Hinweise zu geben. Das Konzept und weitere Informationen seien auf der Internetseite der Stadt einzusehen.

**Herr Runge** merkt an, dass ein Radverkehrskonzept 'wachsen' müsse. Eine Umsetzung dauert bis zu 10 Jahren und länger. Viele (Rad-) Verkehrskonzepte aus den 1990er Jahren befinden sich heute noch in der

Umsetzung. Die Umsetzung erfolgt sukzessiv.

**Herr Dürr** äußert seine Hoffnung, dass es in Haan nicht so lange dauern würde.

**Frau Bühler** meint der Zeitpunkt für die Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes war, im Zeichen der aktuellen Tempo-30-Diskussionen und des Dieselskandals, noch nie so günstig wie zurzeit. Es findet auch allorts eine Zusammenarbeit zwischen den Städten statt, um neue Radverbindungen zu schaffen. Viele Deutsche machen gerne Radurlaub in Deutschland. Die Stadt Haan dürfe diesen Trend nicht verschlafen.

**Eine Bürgerin** fragt nach, ob in Zeiten der E-Mobilität auch an Ladestationen für E-Bikes gedacht würde.

**Herr Dürr** gibt an, dass die Stadtwerke aktiv an der Planung neuer Ladestationen arbeiten würden.

**Ein Bürger** bemängelt, dass die Fußgänger an den Ampeln in Haan noch drücken müssen, um „grün“ zu bekommen und die Straße queren zu können. An einigen Stellen (Beispiel Kreuzung Ellscheider Straße/K16) betrifft dieses auch den Radfahrer auf dem Hochbord.

**Herr Mering** meint, dass dieses änderbar sei, es aber einen Beschluss des Rates gibt, den Kfz-Verkehr für die Hauptrichtung zu optimieren. Das bedeutet, dass ein Kfz durch die Lichtsignalanlage erkannt wird, während Fußgänger und Radfahrer drückend „grün“ anfordern müssen. Das sei so gewollt. Die Verwaltung ist aber bereits von der Politik beauftragt, diesen Sachverhalt zu prüfen.

**Eine Bürgerin** stört sich auch an den 'Bettelampeln'. Sie sieht kein Problem für den Autofahrer, wenn der Fußgänger auch direkt „grün“ bekommt. Der Autofahrer kann ja sowieso fahren, wenn keine Fußgänger oder Radfahrer queren möchten.

**Herr Dürr** verweist nochmal auf die Aussage von Herrn Mering, dass der Sachverhalt überprüft würde.

Nachdem keine Wortmeldungen mehr vorliegen, gibt **Herr Dürr** abschließend noch einmal bekannt, dass Anregungen zum Handlungskonzept schriftlich oder per Mail, noch bis zum 6. April 2018 beim Amt für Stadtplanung und Bauaufsicht eingereicht werden können.

Er bedankt sich für die rege Beteiligung, verabschiedet die Anwesenden und beendet die Informationsveranstaltung um 19.30 Uhr.

Protokoll:

Petra Kröger (Runge IVP)