

---

15 PUNKTE PLAN

RADVERKEHR RATINGEN

---

ORTSVERBAND BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN IN RATINGEN

# Anlass



- Ratingen hat zum wiederholten Mal beim Fahrradklimatest des ADFC einer der letzten Plätze belegt.
- Der Masterplan Radverkehr 2016 bis 2020 wurde nur zum Teil umgesetzt. (Umsetzungsstand 2022 lt. Klimaschutzbericht 2022: 48%)
- Der Kreis hat ein Kreisradverkehrskonzept vorgelegt.
- Dem eigenen Anspruch einer fahrradfreundlichen Stadt wird Ratingen nicht gerecht.
- Die sich ergebenden Chancen werden liegen gelassen.



## „Fahrradfahren ist ...



### ... schnell

40% der Fahrten liegen unter 5 Km.  
Dort ist Rad am schnellsten.

### ... gesund

nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation WHO  
genügen täglich 30 Minuten moderate körperliche Aktivitäten,  
um das Risiko von Erkrankungen erheblich zu verringern

### ... umweltfreundlich und klimaschonend

..spart CO2, ...verringert Flächenverbrauch.. ist geräuscharm

### ... günstig

Nutzungskosten: Rad 10 Cent / km; PKW 40 bis 140 Cent/ km  
Umweltkosten: Rad 0 Cent; PKW 7 Cent / km  
Raumverbrauch und Baukosten eines Stellplatzes: Rad: Für 6-8 Räder je 50-120 €; PKW: 1 PKW 2.000 bis 3.000 €  
Tiefgaragenplatz: 15.000 bis 25.000 € pro PKW-Stellplatz  
*[Exkurs: Ratinger Wallhöfe: Plg.stand 68.000 €]*

### ... stark im Verbund

Fahrrad ist als Leihfahrrad stark im Verbund mit ÖPNV und Carsharing.

... und damit förderungsfähig.“

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens>





## Radverkehrsförderung – was brauchen wir?

Um den Radverkehrsanteil weiter zu steigern, und die Potenziale des Radverkehrs voll zu nutzen, ist es notwendig die Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung zu optimieren. Dies kann durch investive und nicht-investive Maßnahmen wie ...

- ein durchgängiges Radnetz: direkte, schnelle, komfortable, zusammenhängende, sichere, möglichst kreuzungsfreie Radwege, sichere Gestaltung an Knotenpunkten
- moderne Fahrradabstellanlagen: ausreichend, sichere, überdachte, beleuchtete, gut zugängliche Abstellanlagen am Wohnort (Startort), am Zielort und an den Übergängen zum Öffentlichen Verkehr, Lademöglichkeiten für Pedelecs
- optimale Service-Angebote für Radfahrende: Radroutenplaner, Bett&Bike-Betriebe, stationäre Luftpumpstationen, Schlauchautomaten, Reparaturservice, Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr, betriebliches Mobilitätsmanagement....
- gute Kommunikation für ein positives Image des Radverkehrs: nachhaltige Mobilitätserziehung ab dem Kindergartenalter, Wettbewerbe, Kampagnen zur Kommunikation der Vorteile des Radfahrens, Informationen, Wissen und Forschung

... erfolgen.



---

# Radverkehrsnetz

Ratinger\*innen erhalten ein attraktives Verkehrsnetz für den Radverkehr



- Es wird ein attraktives, sicheres und durchgängig nutzbares Radwegenetz für den innerstädtischen Radverkehr in Ratingen geplant und umgesetzt.
- Kurzfristig wird die Ausbauplanung für die Veloroute / Radschnellweg „Duisburg – Ratingen – Düsseldorf“ beauftragt und für das Jahr 2024 zur öffentlichen Bürgerbeteiligung vorgelegt.
- Das Radverkehrskonzept des Kreis Mettmann für die Stadt Ratingen wird übernommen und mit dem innerstädtischen Radverkehrsnetz verbunden.
- Die Radverkehrsinfrastruktur wird regelmäßig gepflegt und ein jährlicher Radwege-Zustandsbericht erstellt.
- Die Verkehrssicherheit für Radfahrende wird durch Verbesserungen bei Unfallschwerpunkten erhöht.





# Fahrrad-Umfeld

Ratingen\*innen wird ein attraktives Umfeld für den Radverkehr zur Verfügung gestellt.



- Der Fußverkehr und Radverkehr innerhalb des Ratinger Ringes erhält Vorrang durch flächendeckendes Tempo 30 / Fahrradstraßen oder eine „Fahrradzone“.
- Es werden ausreichend viele attraktive, diebstahl- und vandalismus-sichere sowie leicht zugängliche Fahrradabstellplätze an allen Schulen und allen Eingangstoren zur Ratinger Innenstadt sowie Orte mit hohem Publikumsverkehr außerhalb der Innenstadt (z.B. Post) geschaffen.
- Es werden alle Drängelgitter abgebaut und Fußgänger- sowie radfreundliche Ampelschaltungen eingerichtet (keine höhere Wartezeiten, keine sog. Bettelampeln)
- Die Stellplatzsatzung wird zu einer Mobilitätssatzung umgestaltet, so dass mit den Investitionen in Wohngebäude und Bürogebäude ein Mobilitätsmanagement für die Bewohner und Beschäftigten geschaffen wird, statt einseitig die Investoren in den Bau von kostenintensiven Abstellplätzen für Autos zu verpflichten.
- Analog der Radstation am Bahnhof Ratingen-Ost sollen 2 weitere Radstationen für den Bahnhof Hösel sowie den Haltepunkt Ratingen-Mitte hergestellt werden.



# Ressourcen

Damit Ratingen zu einer fahrradfreundliche Gemeinde wird, werden die Ressourcen für den Radverkehr deutlich angehoben.



- Es wird eine Arbeitsgruppe Radverkehr mit gut ausgestatteter Personalkapazität geschaffen.
- Es werden gleichhohe Anteile für Investitionen in den Infrastrukturausbau für
  - den Fußverkehr,
  - den Radverkehr
  - den ÖPNV sowie
  - den Straßenbaugetätigt. Hierzu werden im Haushalt vier Haushaltstitel verankert, die zur Erreichung eines gleichhohen Modal-Split-Ziels mit jeweils den gleichen Investitionsmitteln ausgestattet werden.
- Die Anschaffung von Lastenrädern wird durch Zahlung von Zuschüssen gefördert (vgl. Düsseldorfer Modell)



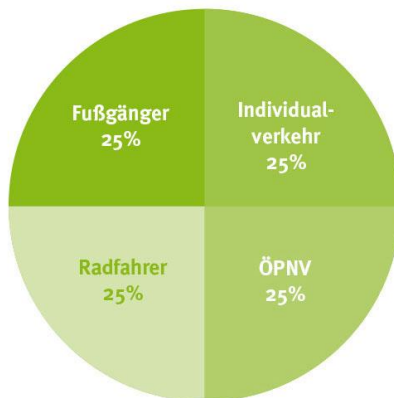


# Ziele

Ratingen ergreift (endlich) die Chancen einer fahrradfreundlichen Gemeinde und gibt sich folgende Ziele für 2030.



Modalsplit 2030



- Bewertung Ratingen im ADFC-Fahrradklimatest im oberen Drittel vergleichbarer Gemeinden (derzeit letztes Drittel).
- Ein Modal-Split von 4 x 25 % für die Mobilitätsanteile in Ratingen: 25 % Fußverkehr / 25 % Radverkehr / 25 % ÖPNV/ 25 % motorisierte Individualverkehr (MIV). Verkehrsplanung, Investitionsplanung und Personaleinsatz sind analog auf die Umsetzung dieses 4 x 25 Modal-Split-Ziels auszurichten.

