

## Positionspapier Radverkehr in Mülheim an der Ruhr

Im Mai 2020  
kv-muelheim@adfc.de

Angesichts von Klimawandel, Belastung der Bevölkerung durch schädliche Emissionen (Abgase aber insbesondere auch Lärm), erhöhtem individuellen Mobilitätsbedürfnis und Logistikanforderungen sowie dem wachsenden Bewusstsein zu eigener Gesundheitsvorsorge ist es zeitgemäß, die städtische Verkehrsplanung unter neue Gesichtspunkte zu stellen. Mehr Autoverkehr aber auch mehr parkende Automobile sowie zusätzlicher Lieferverkehr können nicht mehr ohne erhebliche Einschränkungen für Mensch, Umwelt aber auch den Individualverkehr selbst aufgenommen werden.

Die Stadt Mülheim an der Ruhr kann ihre Vorteile als urbaner und gleichzeitig naturnaher Lebensmittelpunkt für Menschen insbesondere in einer hohen Lebensqualität ausspielen: Die Stadt ist bekannt für ihren erheblichen Grünanteil, lebenswerte städtische Räume wie das innenstadtnahe Ruhrufer, Ruhrbania, MüGa und Witthausbusch und grundsätzlich kurze innerstädtische Wege. Daher liegt es nahe, Mülheim zu einer menschenfreundlichen Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität weiter zu entwickeln.

Der ADFC sieht gerade in Mülheim als Mittelpunkt wichtiger, gut ausgebauter regionaler Radrouten wie dem Radschnellweg RS1 und dem Ruhrtalradweg die Chance aber auch die Notwendigkeit, unsere schöne Stadt durch deutliche Verbesserung der Radinfrastruktur und die Etablierung des Fahrrades als wesentliches Verkehrsmittel in der Stadt, zu einer neuen Stufe von Lebensqualität zu entwickeln.

Hierzu sind zweifelsohne Investitionen in Infrastruktur notwendig, die angesichts der Haushaltslage der Stadt schwierig umzusetzen sein können. Vielfach können allerdings durch kostengünstige Maßnahmen und die konsequente Verfolgung radpolitisch fokussierter Maßnahmen bereits wesentliche Schritte hin zu einer deutlichen Erhöhung des Radverkehrs erreicht werden. Damit einhergehend können wirtschaftlich wichtige Incentives realisiert werden, zu denen unter anderem die folgenden Punkte gehören:

- Stärkung der Einzelhandels- und Gastronomie-Umsätze in der Innenstadt und an zentralen Radrouten,
- Erhöhung des Freizeitwertes der Stadt und damit Anreiz für zusätzliche Tourismus-Einnahmen sowie
- die Attraktivierung der Stadt Mülheim für Unternehmen und insbesondere deren Arbeitnehmer und damit Erhöhung der Steuereinnahmen der Stadt.

Aus diesem Grund schlägt der ADFC Mülheim die Neuausrichtung der Lokalpolitik hin zu geeigneten, umsetzbaren und damit realistischen Maßnahmen für eine regional hervorragende und leuchtende Aufstellung als substantiell fahrradfreundliche Stadt vor. Wir schlagen Maßnahmen für die Vitalisierung der Innenstadt, die Optimierung von Haupt-Radnetz-Routen und die Verbesserung der Situation für Menschen in den Quartieren vor. Dies wird unterstützt durch eine sichtbare Stärkung des Radverkehrs bei der Stadt Mülheim, ihrer städtischen Betriebe und Einrichtungen.

Der ADFC steht gerne für eine fortlaufende, aktive Begleitung der Maßnahmen bereit.

## Vitalisierung der Innenstadt

Die Mülheimer Innenstadt hat in den vergangenen Jahren eine deutliche Aufwertung durch Ruhrbania und das Stadtquartier Schloßstraße erfahren. Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist allerdings nicht nur für Fahrradfahrende bislang vielfach suboptimal. Die Anbindung an den RS1 ist optimierungsbedürftig, da die Abfahrt Hauptbahnhof keine attraktive Zufahrt zur Innenstadt bietet und der Aufzug an der Ruhr bekanntermaßen störungsanfällig ist. Fahrradfahren ist in wesentlichen Bereichen der Innenstadt nicht erlaubt, obwohl teilweise in diesen Bereichen Abstellanlagen installiert sind. Zugleich ist bekannt, dass gerade Radfahrende im Einzelhandel als wichtige Kunden zu höheren Umsätzen führen als Autofahrer. Daher ist eine Attraktivierung der Mülheimer Innenstadt für Fahrradfahrende wichtig und dient einer Belebung dieser einhergehend mit Erhöhung der Kaufkraft. Folgende Maßnahmen halten wir für empfehlenswert:



- Anbindung des RS1 an die Innenstadt
  - Variante 1: Öffnung der ursprünglichen Baurampe auf der Südseite des RS1 und Anpassung der Radverkehrsführung des Überwegs zum Kurt-Schumacher-Platz am Forum.
  - Variante 2: Bau einer Brücke auf Höhe der ehemaligen Baurampe über die Straße „Am Löwenhof“ zur Bahnstraße (SWB Gebäude) / alternativ auf Höhe Löhstraße zum Museumshof, um eine attraktive, höhengleiche und sichere Auffahrt vom RS1 zur Innenstadt zu schaffen.
  - Bau einer Rampe im Bereich des Aufzugs zum Ruhrufer, um die westliche Innenstadt und die Ruhrpromenade alternativ zum Aufzug an den RS1 anzubinden.
  - Bau einer Rampe an der Ostseite des Bahnhofsbereichs („Am Hauptbahnhof“ / Post)
- Fahrradkonzept Innenstadt durch sowohl eine sichere Umfahrung als auch sternförmige Zufahrten zur Fußgängerzone
  - Freigabe der Straßen Am Löwenhof/Bahnstraße in Westrichtung für den Radverkehr durch Umwidmung der Busspur zur Umweltspur oder zweispuriger Umbau der Straße mit Radspuren in beide Richtungen.
  - Öffnung des Tunnels Eppinghofer Straße in beide Richtungen für Radfahrer (Umwandlung einer Spur in protected bike lane für beide Richtungen)
  - Freigabe der Wallstraße in beide Richtungen für Radfahrende
  - Sanierung des Radweges Leineweberstraße in westlicher Richtung und Führung des Radverkehrs in östlicher Richtung durch die auf 20 km/h beschränkte Straße entsprechend bereits beschlossenen Konzept
  - Freigabe der Querstraßen Viktoriastraße, Platz der ehemaligen Synagoge, Löhberg, Kohlenkamp inkl. Querung der Schloßstraße für Fahrradfahrende
- Attraktivierung der Innenstadt
  - Schaffung sicherer, überdachter Fahrradabstellanlagen im ganzen Innenstadtbereich.
  - Schaffung dezidiert Lade- und Haltezonen für Lieferverkehr und Kurzparkzonen, um wildes Parken in der Fußgängerzone und im Verkehrsraum zu minimieren.
  - Reduktion des oberirdischen PKW-Parkraums zur Schaffung von menschengerechten Plätzen, erhöhte Parkraumbewirtschaftung außerhalb der Parkhäuser

## Haupttrouten für den Radverkehr

Für die Alltagsmobilität benötigen Fahrradfahrende sichere, schnelle und komfortable Verbindungen. Hierfür ist es sinnvoll, schwerpunktmäßig Haupttrouten hinsichtlich Infrastruktur und Wegweisung auszubauen und somit den Radverkehr auf diesen Wegen auch quantitativ zu konzentrieren und damit sicherer zu machen.

- Das existierende Haupt-Radrouten-Netz ist auf Basis geänderter Verkehrsflüsse, Mobilitäts- und Sicherheits-Anforderungen, gegebener Topologie und Einbindung des RS1 als zentrales Element zu überarbeiten:
  - Einbindung wichtiger Einrichtungen (HRW, Schulen, Sportanlagen...) und Unternehmen (Aldi-Süd, Siemens, Rhein-Ruhr-Zentrum...) sowie Gewerbegebieten mit (potenziell) hohem Radverkehr in die Planung
  - Ermittlung von Verkehrsflüssen auf Basis von Verkehrszählungen und Umfragen
  - Nutzung zeitgemäßer Tracking-Tools zur Aufnahme von tatsächlichen Verkehrsflüssen und hierdurch erkannten Schwachstellen des Netzes
  - Einbindung von ADFC, VCD und anderen Gruppierungen in der Planung von Verkehrsanlagen für eine menschenfreundliche Stadt
- Schneller Weiterbau des RS1 Richtung Duisburg und Upgrade der Rheinischen Bahn nach Essen auf Radschnellweg-Standard inklusive Beleuchtung und asphaltiertem Gehweg.
- Optimierung der Zuwege zum RS1 aus den Stadtteilen und den Nachbarstädten
- Schaffung einer neuen Radverbindung zwischen Selbeck und Raadt über die neu zu bauende A52-Brücke, damit auch Realisierung einer zusätzlichen wichtigen Radschnellverbindung im Ruhrgebiet
- Prioritärer und lückenloser Ausbau der Radinfrastruktur auf diesen Haupttrouten durch einheitliche, intuitiv erkennbare Infrastruktur
- Umfangreiche Beschilderung der innerstädtischen und auch nachbarstädtischen Ziele
- Verbesserung der Ampelschaltungen für Radfahrende, Beschleunigung des Radverkehrs, Reduktion von Ampeln für Fahrradfahrende, Abschaffung von „Bettelampeln“ (Fußgänger-/Radfahrerampeln mit Anforderungstaster), Nutzung „Grüner Pfeil für Fahrradfahrer“.
- Pflege der Radinfrastruktur (Winterdienst, Reinigung, Baumschnitt, Instandsetzung) und Sicherstellung der Durchgängigkeit auch bei Baumaßnahmen (Baustellenservice)
- Schwerpunktmäßig Durchsetzen von Park- und Halteverböten auf den Radspuren der Haupttrouten
- Schaffung von Liefer- und Haltezonen zur Vermeidung von unrechtmäßigem Parken und hieraus resultierenden gefährdenden Situationen



## Verbesserung der Situation für Menschen in den Quartieren

Auch in den Stadtteilen und Quartieren ist die Zunahme der PKW und des Lieferverkehrs und die daraus resultierende Parksituation zu einer Belastung und zu einem Sicherheitsproblem geworden. Die Wohnqualität der Quartiere in Mülheim kann durch kostengünstige Maßnahmen gesteigert werden, ohne wesentliche Einschnitte zur Folge zu haben

- Umwandlung aller Nebenstraßen in entweder 30er Zonen, Fahrradstraßen oder verkehrsberuhigte Zonen und konsequente Öffnung von Einbahnstraßen für Fahrradfahrende
- Reduktion des Vorbehaltsnetzes (Vorrangstraßen) und Umwandlung in 30er Zonen
- Schaffung sicherer Radabstellanlagen in den Quartieren, mindestens Bügelständer optimalerweise Radhäuser/Radabstellboxen.
- Implementierung von Radabstellanlagen in Bebauungspläne und Überarbeitung der kommunalen Stellplatzsatzung für die verpflichtende Errichtung von Radabstellanlagen
- Schaffung von Halte- und Lieferzonen zur Reduktion gefährdender Parksituationen
- Flächendeckende Bereithaltung von Leihrädern in den Quartieren



## Stärkung des Radverkehrs bei der Stadt Mülheim, ihrer städtischen Betriebe und Einrichtungen wie Schulen und Sportstätten.

Wesentliche Herausforderung bei der Umsetzung der oben genannten Maßnahmen ist, dass diese durch nachhaltige Begleitprogramme gestützt werden. Hierbei kann und sollte die Stadt Mülheim mit ihren Eigenbetrieben, den Schulen, Sportstätten und kulturellen Einrichtungen eine Vorbildfunktion und Vorreiterstellung erfüllen.

- Die Stadtverwaltung und die Eigenbetriebe zertifizieren sich als fahrradfreundlicher Arbeitgeber
- Der städtische Fuhrpark inkl. Ruhrbahn wird durchgängig mit Abbiegeassistenten und ggf. Anfahrstopp-Assistent zum Schutz von Fußgängern und Radfahrenden ausgestattet, Fahrzeugführende werden besonders hinsichtlich Aufmerksamkeit gegenüber Fußgängern und Radfahrenden geschult
- An allen Schulen, Sportstätten und Kultureinrichtungen werden sichere Abstellanlagen für Fahrräder eingerichtet und die Zuwege besonders fahrradfreundlich gestaltet.
- Bei größeren Veranstaltungen in der Stadt Mülheim werden mindestens temporär ausreichende, sichere Fahrradabstellanlagen bereitgestellt
- Die Stadtverwaltung wird den Fuß- und Radverkehr im Besonderen unterstützen durch
  - Verlässliche Meldehotline / Online Meldesystem für akute Infrastrukturmängel
  - Nutzung von modernen Trackingsystemen wie SimRa zur Analyse der Realsituation und Ableitung von Maßnahmen
  - Erweiterung des zuständigen Personals um mindestens je eine Planstelle für Rad- und Fußverkehrsbeauftragte
  - Konsequentes Durchsetzen von Park- und Halteverböten insbesondere im Bereich der Fahrrad-Haupttrouten, Errichtung von Protected Bike Lanes auf Haupttrouten, auf denen Radverkehrsanlagen regelmäßig als Parkplätze missbraucht werden
  - Implementation von Bürgermeldesystemen für akute Park- und Haltverbotsverstöße
  - Überwachung der gesicherten Rad- und Fußverkehrsführung bei Baustellen
  - Überwachung der Wiederherstellung qualitativ hochwertiger Rad- und Fußverkehrsanlagen nach Bauabschluss
  - Orts- und situationsabhängige Kampagnen zu Verkehrsregeln für die beteiligten Verkehrsteilnehmer zum Beispiel im Innenstadtbereich oder an kritischen Stellen
- Flächendeckender Ausbau des Verleihsystems Metropolrad Ruhr, insbesondere neue Stationen im Bereich stärker frequentierter Haltestellen des ÖPNV



Temporäre Abstellanlage der PIA bei Veranstaltungen