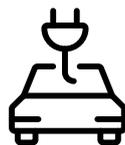


Öffentlicher Raum und Mobilität

Impulse für Rösrath

2. Mai 2023

Version 1.0



Woran erkennt man, ob eine Stadt lebenswert ist?

“Es gibt einen sehr simplen Anhaltspunkt. Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger Indikator. Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt. Wenn sich auf ihren überschaubaren Plätzen und Gassen wieder Menschen begegnen können. Darin besteht schließlich die Idee einer Stadt.”

Jan Gehl, Stadtplaner, im Interview mit Brand Eins ¹

Wie kommt man dorthin und wer verzichtet eigentlich auf was?

“Um das zu erreichen, sind Maßnahmen und Gesetze danach zu überprüfen, ob sie dem Anspruch der Generationengerechtigkeit genügen. Denn die Automobilität von heute belastet uns und hat uns zu einer Verzichtgesellschaft gemacht. Wir verzichten wegen des Straßenlärms darauf, bei geöffnetem Fenster zu schlafen. Wir verzichten darauf, unsere Kinder draußen spielen zu lassen. Wir verzichten auf den unverstellten Ausblick auf Landschaften und Architektur.”

Dr. Willi Nowak, VCÖ-Geschäftsleitung in “Infrastrukturen für die Verkehrswende” ²

Einleitung	5
Teil 1: Analyse	7
1. Worum geht es hier?	8
1.1. Öffentlicher Raum – ein knappes Gut	10
1.2. Welche Zusammenhänge gibt es zwischen Mobilität und öffentlichem Raum?	10
1.3. Welche historischen Entwicklungen haben uns an diesen Punkt gebracht?	12
1.4. Welche Rolle spielen Denk- und Sehgewohnheiten?	13
1.5. Wer zahlt die Rechnung – oder die vergesellschafteten Kosten der Mobilität	15
1.6. Welchen Handlungsspielraum haben wir überhaupt in Rösrath?	16
2. Wie sieht es derzeit in Rösrath aus?	18
3. Welches sind die wichtigsten Ziele?	20
4. Aktuelle Entwicklungen: ein Blick über den Tellerrand	21
4.1. Globale Trends	21
4.2. Erfolgreiche Vorreiter im Aus- und Inland	22
4.3. Positive Vorzeichen in der deutschen Politik	23
4.3.1. Das Pariser Klimaabkommen und das Bundesverfassungsgericht	23
4.3.2. Klimaschutzgesetz NRW	24
4.3.3. Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW	24
4.3.4. Fördermöglichkeiten für Kommunen	24
4.3.5. Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung	25
5. Elemente einer neuen Strategie	26
Teil 2: Maßnahmen und weiteres Vorgehen	29
6. Sichere und komfortable Mobilität für alle	30
6.1. Unser Ziel	31
6.2. Aspekte der Sicherheit	31
6.2.1. Mangelndes Sicherheitsgefühl verhindert Radverkehr	31
6.2.2. Was schafft die höchste Sicherheit?	32
6.2.3. Wir wollen die Ursachen verstehen und sie ernst nehmen	33

6.2.4. Parken – eine Hauptursache für Unfälle	34
6.2.5. Das AAA-Prinzip für sichere Radwege	34
6.2.6. Fehlerverzeihende Infrastruktur als Leitlinie	35
6.3. Maßnahmen für mehr Sicherheit	36
6.3.1. Innerörtliche Regelgeschwindigkeit Tempo 30	36
6.3.2. Mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr	41
6.3.3. Schutz von Fußgängern und Rechtssicherheit für Radfahrende	42
6.3.4. Gehwege auf dem Prüfstand	43
6.3.5. Bevorrechtigte Straßenübergänge mit Zebrastreifen	45
6.3.6. Klare Wegeführung für Radfahrende	46
6.3.7. Rechtsseitiges Längsparken begrenzen	47
6.3.8. Oberflächen von Radwegen verbessern	48
6.3.9. Möglichkeiten für vollwertige Radwege nutzen	50
6.3.10. Spuren für den Radverkehr deutlich markieren	50
6.3.11. Beseitigung bzw. Vermeidung von Hindernissen	51
6.3.12. Nebenstrecken für Radfahrende einrichten	55
6.3.13. Fehlerverzeihendes Design für Kreuzungen und Einmündungen	56
6.4. Bestehende Regeln konsequenter durchsetzen	58
6.4.1. Zielsetzung	59
6.4.2. Maßnahmen	59
6.5. Für die zukünftige Planung: von Anfang an berücksichtigen	60
7. Öffentlichen Raum qualitativ hochwertiger nutzen	61
7.1. Vielerorts ist man hier bereits aktiv	62
7.2. Eine Zustandsbeschreibung	63
7.3. Ein attraktives Zukunftsbild	65
7.4. Eckpunkte für Maßnahmen	66
7.5. Einwände und Widerstände antizipieren – Vorteile begreifbar machen	67
Ausblick	68
Quellenverweise	71

Einleitung

Für die Zukunft und die Attraktivität einer Kommune sind Mobilität sowie die Qualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums entscheidend. Beide Bereiche sind untrennbar miteinander verbunden und müssen deswegen immer gemeinsam betrachtet werden.

Die Strukturen Rösraths sind über Jahrzehnte gewachsen und haben lange Zeit funktioniert, auch, weil es in den Zeitgeist passte. Die Grenzen und der Preis dieser Politik sind aber unübersehbar. Rösrath wird heute geprägt von einer Vorherrschaft von Kraftfahrzeugen. Der öffentliche Raum wurde bereitwillig den vermeintlichen Notwendigkeiten eines stetig wachsenden Verkehrs untergeordnet. Dieser Prozess wurde nicht etwa durch Politik und Verwaltung maßvoll gesteuert, sondern vielmehr durch verkehrspolitisch fragwürdige Entscheidungen aktiv beschleunigt.

.....
**Der Zeitgeist und
seine Helfer**
.....

Die Rückmeldungen vieler Bürger:innen lauten aber: Die Verkehrssituation in Rösrath muss verbessert werden!

Denn der Preis für die einseitige Ausrichtung des öffentlichen Raums auf den möglichst zügig fließenden und den stehenden Verkehr wird heute immer deutlicher: Die Aufenthaltsqualität in Rösrath – nicht nur, aber besonders entlang der Hauptverkehrsadern – ist deutlich verbesserungswürdig. Darüber hinaus mangelt es an attraktiven, zentral gelegenen Spiel-, Freizeit- und Erholungsflächen.

Auf Landes- und Bundesebene besteht schon seit Langem weitestgehende Einigkeit darüber, dass eine Mobilitätswende dringend geboten ist. Auch der Deutsche Städtetag fordert dies unmissverständlich³.

Das macht auch in Rösrath eine Neubewertung scheinbarer Selbstverständlichkeiten erforderlich (z.B. der Vorrang des Autos vor allen anderen Belangen der Stadtentwicklung). Genau diesen Prozess wollen wir mit dem vorliegenden Konzept einleiten. Wir möchten die Grundlage dieser Neubewertung schaffen und gemeinsam mit Bürger:innen, Politik und Verwaltung über den Rahmen nachdenken, in dem dies auf die Lebensrealität von Rösrath übertragen werden kann.

.....
**Eine gemeinsame
Neubewertung ist
dringend geboten**
.....

Gemeinsam wollen wir Problembereiche in Rösrath identifizieren, mögliche Lösungen – auch aus anderen Kommunen – untersuchen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind hierbei die Leitplanken; hier bahnen sich derzeit Veränderungen an, die uns vorsichtig positiv für die Zukunft stimmen. Wir möchten keine Vorschläge ohne sorgsame Analyse machen. Gleichzeitig wollen wir aber mit unserem Konzept eine

Diskussion in der Rösrather Stadtgesellschaft anstoßen. Wir stellen keinen umfassenden Projekt- und Maßnahmenplan vor, zeigen aber an vielen Beispielen, was sich ändern und wie ein möglicher Weg für eine Neuorientierung aussehen kann.

Die Debatte rund um Mobilität und die Gestaltung des öffentlichen Raums muss daher im Rahmen der weiteren Entwicklung des Strategieprozesses eine zentrale Rolle spielen. Wir freuen uns über kritische Anmerkungen, Ergänzungen und auch Lob.

... und in erster Linie auf den Dialog mit allen Beteiligten!

Teil 1: Analyse

1. Worum geht es hier?

Dieses Positionspapier beschäftigt sich mit Fragen der gleichberechtigten und gerechteren Verteilung des öffentlichen Raumes sowie der Fortbewegung von Menschen im öffentlichen Raum.

Nennen wir der Einfachheit halber öffentlichen Raums all die Flächen, die nicht privat sind; dann geht es einerseits um Mobilität von Menschen (ÖPNV, Individualverkehr mit eigenem oder geteilten Kraftfahrzeugen, Fortbewegung per Fahrrad oder zu Fuß) und vorhandene bzw. zu planende Flächen für diese Verkehrsformen. Zum anderen geht es um Flächen, die – mindestens potenziell – als Rekreationsräume (Parks, Wiesen, Skaterparks, Spielplätze etc.) und Gestaltungsräume (Stadtbild, Verweilqualität) genutzt werden können.

Zwischen beiden Themen besteht ein enger Zusammenhang: sie betreffen beide in erheblichem Maß Lebensqualität, Attraktivität der Stadt und Verteilungsgerechtigkeit von öffentlichem Raum. Zentrale Fragestellungen sind:

Mobilität

- Wie verteilen wir derzeit den öffentlichen Raum in Rösrath zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen und Mobilitätsformen?
- Welche Formen der Mobilität werden dadurch gefördert oder behindert?
- Wie verhält sich Mobilität im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz?

.....
**Was ist
„Öffentlicher
Raum“?**
.....

.....
**Zentrale
Fragestellungen**
.....

Auswirkungen der verschiedenen Mobilitätsformen

- Welche Auswirkungen auf die Lebensqualität gehen damit einher?
- Welche Auswirkungen auf schwächere Menschen hat dies, z.B. auf ältere Menschen, Kinder und Jugendliche sowie sozial Benachteiligte oder Menschen mit Handicap?
- Welche Zusammenhänge bestehen zwischen Mobilität, Verteilung des öffentlichen Raums und dem Gewerbe (z.B. Einzelhandel, Gastronomie, medizinische Einrichtungen)?

Gestaltungsmöglichkeiten

- Was verstehen wir unter einer sozial ausgewogenen Nutzung von öffentlichem Raum?

- Welche erprobten Konzepte gibt es für derartige Problemstellungen bereits. Was können wir daraus für Rösrath lernen?
- Welche Möglichkeiten im derzeitigen gesetzlichen Rahmen gibt es, Mobilität zu anders bzw. neu zu gestalten?
- Wie können wir darauf hinwirken – im Zusammenschluss mit anderen gesellschaftlichen und politischen Akteuren – das Spektrum der Handlungsmöglichkeiten auf kommunaler Ebene zu erweitern?

Wie in der Einleitung betont, möchten mit diesem Papier einen Impuls für die Entwicklung von Rösrath setzen. Im ersten Teil beschäftigen wir uns mit der Analyse der gegenwärtigen Situation und dem übergreifenden Rahmen. Der zweite Teil skizziert Eckpunkte konkreter Maßnahmen für Rösrath und eine mögliche Vorgehensweise zur Verbesserung der aktuellen Situation.

Diskussionen rund um das Thema Mobilität bzw. Verkehrswende werden schnell sehr emotional: Auf Veränderungen, die das persönliche Verhalten betreffen, folgen oft reflexartige Reaktionen (“da will mir jemand etwas wegnehmen”). Ebenso hartnäckig halten sich Mythen zur Mobilität (“das ist doch gar nicht machbar”) und münden dann nicht selten in unsachliche Polemik (“wie soll ich denn mit dem Lastenrad nach Düsseldorf fahren?”⁴).

.....
**Die Diskussion
ist emotional**
.....

Im Licht dieser Situation möchten wir daher vorab folgendes feststellen:
Individualverkehr und KFZ sind und bleiben Teil der Mobilität unserer Gesellschaft. Aber: Für eine nachhaltige Mobilität brauchen wir eine Veränderung der Gewichtung, und das bedeutet in Teilen eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens.

.....
**Vorweg: Das Auto
soll nicht
abgeschafft werden**
.....

Die Förderung der Räume und Rechte von Fußgängern und Radfahrern in der Nahmobilität und die Stärkung des öffentlichen Verkehrs führen durchaus zu attraktiveren städtischen Räumen. Sie senken im Übrigen die kommunalen Kosten (Erhalt von Straßen etc.) und machen die Stadt sicherer. KFZ-Verkehr wird es weiterhin geben – vielleicht auch auf dem Land mit verstärkter Nutzung von Carsharing-Modellen – bei gleichzeitiger Optimierung des ÖPNV. Die Senkung von Verkehrsflüssen durch die Städte und aus ihnen heraus ist durch intelligente Mobilitätsverbünde (z.B. Region Aachen ⁵) möglich. Auch das ist ein Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität.

1.1. Öffentlicher Raum – ein knappes Gut

Das Thema öffentlicher Raum ist vielschichtig⁶; für unsere Zwecke nutzen wir folgende verknappte Definition:

Öffentlicher Raum ist alles, was nicht privater Raum ist. Dieser Raum steht prinzipiell allen Bürger:innen zur Nutzung zur Verfügung.

Öffentlicher Raum ist knapp: Eine wichtige Rahmenbedingung besteht darin, dass öffentlicher Raum eine im Wesentlichen konstante Menge darstellt, wenn dies nicht durch Zukäufe von zuvor privatem Grund (selten) vergrößert oder Verkauf von öffentlichem Grund an private Käufer (häufiger) verringert wird. Aus diesem Grund hat die Verteilung von öffentlichem Raum weitgehend den Charakter eines Nullsummenspiels: Raum, der einer Gruppe zu einem bestimmten Zeitpunkt zur Verfügung steht, wird durch politische Maßnahmen zu Gunsten anderer Gruppen umverteilt.

.....
**Öffentlicher Raum
ist ein kostbares Gut**
.....

In der Konsequenz bedeutet dies, dass Umverteilungsmaßnahmen von öffentlichem Raum tendenziell auf den Widerstand der bisher privilegierten Gruppe stoßen wird, der überproportional lautstark ausfallen wird. Der künftig zu erwartende Nutzen für alle Menschen ist hingegen diffus und schwieriger zu kommunizieren. Daher wird die Stimme der Gegner in solchen Fällen oft stärker wahrgenommen als die der Befürworter.

Dies ist ein generelles Problem im politischen Prozess und daher auch im Fall des hier behandelten Themengebiets zu erwarten. Es ist es deshalb wichtig, dies im Blick zu behalten und die Vorteile einer Neuorientierung bezüglich Mobilität und öffentlichem Raum möglichst klar herauszuarbeiten. Auch Pilotprojekte können dabei helfen, von Beginn an Akzeptanz in der Bevölkerung zu schaffen.

1.2. Welche Zusammenhänge gibt es zwischen Mobilität und öffentlichem Raum?

Mobilität findet wesentlich im öffentlichen Raum statt. Unsere heutige Fortbewegung ist stark autodominiert; sie findet in der Stadt im Wesentlichen mit Motorfahrzeugen, bevorzugt in einem privaten PKW statt. Der ÖPNV spielt eine gewisse Rolle für

Berufspendler:innen und Schüler:innen. Quantitativ besitzt der Radverkehr derzeit eine untergeordnete Rolle, ebenso wie die Fortbewegung zu Fuß.

Die Ausrichtung der Stadt auf den Autoverkehr bei gleichzeitiger Unterordnung anderer Fortbewegungsformen zeigt sich z.B. in mangelhaften oder fehlenden Radwegen, engen, einseitigen Fußwegen, unkomfortablen Straßenübergängen, usw. Die Liste lässt sich nahezu beliebig verlängern. Gleichzeitig führt die Kfz-Dominanz dazu, dass es unattraktiv ist, zu Fuß zu gehen, oder gar zu flanieren. Die Verweilqualität ist in vielen Städten und Gemeinden wegen des massiven Kfz-Verkehrs gering.

.....
**Eine Stadt
nur für Autos?**
.....

Jedoch: In Städten, die mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer schaffen, steigt die Attraktivität des öffentlichen Raums erheblich an. Auch das Land NRW hat dies erkannt: Im Rahmen des "Fußverkehr-Checks" werden – unter Einbeziehung von Bürger:innen und begleitet von Fachleuten – Lösungsansätze entwickelt und deren Umsetzung geplant ⁷. Der Einzelhandel profitiert erheblich, wenn Parkplätze in Innenstädten zu Bewegungs- und Aufenthaltsräumen für Menschen – nicht für Autos – werden ⁸.

Individueller Raum vs. Sozialer Raum

Öffentlicher Raum wird in individualistischen Gesellschaften stark als individueller Raum wahrgenommen („mein Parkplatz, meine Fahrspur, mein Recht, mein Sitzplatz, ...“). Öffentlicher Raum ist aus der Perspektive des Individuums ein anderer Raum, je nachdem, ob ich ihn aus dem Auto heraus betrachte oder mich in ihm als Fußgänger oder Radfahrer bewege.

.....
„Mein Raum“
.....

Ein Perspektivwechsel zeigt: Die Definition, Gestaltung und Pflege öffentlichen Raums im Sinne eines sozialen Raums („unsere Stadt, unser Park, unsere Straßen, unsere Umwelt, ...“) verändert den Blick auf den öffentlichen Raum und damit auf die anderen als Mitmenschen in ihren Rechten und ihren Bedürfnissen. Es wird leichter und wichtiger, miteinander in Beziehung zu treten. Öffentlicher Raum wird wieder mehr Lebens-Raum, weniger Fortbewegungsraum. Das führt überdies dazu, wieder mehr Verantwortung für den öffentlichen Raum zu übernehmen, ihn z.B. nicht selbstverständlich als Mülleimer zu benutzen. Gleichzeitig ist wieder mehr Bezugnahme aufeinander möglich, was einer Vereinzelung entgegen wirkt.

.....
**Oder
„Unser Raum“?**
.....

Öffentlicher Raum als Raum zum Verweilen, zum Flanieren, zur Erholung, zum Spielen oder zur Kommunikation ist in Rösrath rar und wird immer weniger. Attraktive Plätze mit Cafés, mit Bänken, die Treffpunkte im städtischen Raum – in Spanien oder Italien ganz selbstverständlich – sind Fehlanzeige. Lediglich der Sülzthalplatz zeigt in Ansätzen solche Möglichkeiten. Vor allem für Jugendliche gibt es so gut wie keine innerörtlichen Aufenthaltsmöglichkeiten. Die wenigen echten Spielplätze (nicht die

auf den Schulhöfen) werden häufig z.B. von Jugendlichen genutzt, weil es für diese keine geeigneten Plätze für ihre Freizeitgestaltung gibt.

1.3. Welche historischen Entwicklungen haben uns an diesen Punkt gebracht?

Die Zeit nach dem 2. Weltkrieg und dem einsetzenden Wirtschaftswunder war geprägt durch steigende Kaufkraft und damit höheren Konsum. Die Förderung des automobilen Individualverkehrs war eines der erklärten Ziele der Politik. Unter dem Schlagwort der „autogerechten Stadt“⁹ wurden bisherige öffentliche Räume zu Durchgangsstraßen umgewidmet. Die damit einhergehenden steigenden Zahlen von Autos brachten wiederum einen höheren Bedarf an Parkmöglichkeiten mit sich.

.....
**Das Ideal der
autogerechten Stadt**
.....

Gleichzeitig wurden öffentliche Verkehrsmittel im Nah- und Fernverkehr zurückgebaut: Während das Eisenbahnnetz in Deutschland zu Beginn des 20. Jahrhunderts nahezu 60.000km umfasst, betrug es im Jahr 2020 nur noch etwa 33.400km¹⁰. Im gleichen Maß, wie öffentlicher Nahverkehr reduziert wurde, stieg die Abhängigkeit, ein Auto nutzen zu müssen, um am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben teilhaben zu können.

Bereits vor dem zweiten Weltkrieg wurden hierzu die gesetzlichen Rahmenbedingungen gelegt, die den motorisierten Individualverkehr als übergeordnetes Ziel definiert hat, dem sich alles unterzuordnen habe.

Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung.

Vom 28. Mai 1934.

Die technische und wirtschaftliche Entwicklung des Kraftfahrzeugs hat eine Wandlung des Straßenverkehrs von Grund auf angebahnt. Der neue Schnellverkehr und Fernverkehr auf der Straße bedarf einer Regelung, die einfach, großzügig und einseitig sein muß und alle Hemmungen durch die Zerstückelung des Rechts und durch kleinliche Reglementierung des Verkehrs fortzäumt. Die Förderung des Kraftfahrzeugs ist das vom Reichsanwalt und Führer gewiesene Ziel, dem auch diese Ordnung dienen soll. Sie will dem technischen Fortschritt dadurch die Wege ebnen, daß nicht mehr bestimmte technische Mittel vorgeschrieben werden, sondern nur der mit dem jeweils besten Mittel zu erreichende Erfolg für den Verkehr. So will sie auch das Verhalten im Verkehr und die Verkehrsbewegung regeln, ohne durch unübersehbare und doch für die Vielfältigkeit des Lebens niemals ausreichende Einzelvorschriften den Verkehr zu hemmen und einzuzengen. Hersteller und Halter der Verkehrsmittel, jeder Verkehrsteilnehmer und alle die Verkehrsordnung durchführenden und anwendenden Verwaltungs- und Gerichtsbehörden müssen sich von dem neuen Geist dieser Ordnung leiten lassen, um so ihrer Verantwortung gegenüber der Verkehrsgemeinschaft gerecht zu werden.

Die aktuelle Fassung der Straßenverkehrsordnung¹¹ (StVO) führt dies bis zum heutigen Tag fort: sie verankert Vorrang des sogenannten „fließenden Verkehrs“ – was gleichbedeutend mit dem motorisierten Verkehr ist – als Grundprinzip. Alleinige Ziele sind Sicherheit und Ordnung; weitere Zieldimensionen wie Klimaschutz, Aufenthaltsqualität oder gesundheitliche Aspekte sind aktuell in der StVO noch nicht, geschweige denn gleichrangig, verankert. Die Folgen davon spüren wir in Rösrath auf Grund seiner topografischen Lage in besonderem Maße.

.....
**Aktuelle StVO:
fließender Verkehr =
motorisierter
Verkehr**
.....

Das Konzept der „autogerechten Stadt“ stieß schon Anfang der 70er Jahre an seine Grenzen und führte zu einem ersten Hinterfragen dieses Ansatzes.

Dieses Beispiel aus der "Welt", das vermutlich aus dem Jahr 1971 stammt, gibt Zeugnis über das zunehmende Unwohlsein mancher Menschen mit diesem Ziel. Trotz dieser bereits vor 50 Jahren einsetzenden Kritik hat sich am Rahmen des politischen Handelns seither wenig geändert. Der Bestand an Kraftfahrzeugen betrug im Jahr 2022 fast 60 Millionen, während dies im Jahr 1970 erst knapp 17 Millionen waren ¹².

Im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung wurde eine Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung vereinbart. Dies stimmt für die nahe Zukunft vorsichtig optimistisch. Da zum Zeitpunkt dieser Veröffentlichung jedoch kein Entwurf einer StVO-Novelle vorliegt, müssen wir uns auf kommunaler Ebene leider noch mit der Frage nach dem aktuellen Handlungsspielraums beschäftigen. Dabei gilt es, sowohl die gegenwärtige Rechtslage zu betrachten und andererseits die Möglichkeiten zu untersuchen, wie man hier als Kommune politisch auf eine Neuordnung hinwirken kann.



1.4. Welche Rolle spielen Denk- und Sehgewohnheiten?

100 Jahre automobilzentrierter Politik haben ihre Spuren hinterlassen:

Nicht nur sichtbar in unseren Dörfern, Städten und Landschaften, sondern vor allem auch unsichtbar in den Köpfen der Menschen.

**Die Macht
der Gewohnheit**

.....

Wir haben uns daran gewöhnt, dass Hauptstraßen mit ihren Lärm- und Feinstaubemissionen überall das Ortsbild dominieren.

Wir haben uns daran gewöhnt, dass die Flächen im öffentlichen Raum, die wir dem stehenden Verkehr in Form von Parkplätzen widmen, die Flächen für Begegnung und Erholung in den Ortskernen um ein Vielfaches übersteigen.

Wir haben uns daran gewöhnt, schon unsere kleinsten Mitbürger:innen darauf aufmerksam zu machen, dass sie als die Schwächsten im Verkehr Rücksicht auf die möglichen Fehler der Starken nehmen müssen.

Wir hinterfragen kaum noch, warum viele Eltern ihre Kinder lieber mit dem Auto zur Kita oder Schule bringen, weil der Weg zu Fuß oder Fahrrad von vielen als zu gefährlich wahrgenommen wird.

Beispielhaft für diese Situation hier nur zwei Fotos von zentralen Wegen zu Schulen oder Kitas:



Umgekehrt nehmen heute die stärksten Verkehrsteilnehmenden ihre Privilegien beinahe als selbstverständlich gegeben an: Dass ihnen der Großteil des Raums für automobiler Fortbewegung und das Parken zusteht. Dass man einen Anspruch hat, möglichst direkt vor dem Zielort seiner Wahl zu parken, und ein Weg von weniger als 100 Metern als unzumutbar wahrgenommen wird. Wir alle schauen zumeist schulterzuckend zu, wenn Fuß- und Radwege teilweise oder ganz von motorisierten Gefährten blockiert werden, selbst wenn dadurch Gefährdungssituationen entstehen.

.....
**Im Kaufpreis des
Autos ist das Recht
auf Parken nicht
enthalten**
.....

Doch Seh- und Denkgewohnheiten sind mittel- bis langfristig veränderbar: In den vergangenen Jahren hat sich eine vielfältige Gegenbewegung entwickelt. Unter den Schlagworten Verkehrswende und Mobilitätswende sammeln sich verschiedene Gruppen und drängen auf Wandel. Auf lokaler Ebene ist beispielsweise die Gruppe Rösrath Velocity zu nennen und die durch sie seit September 2021 regelmäßig organisierte Fahrraddemonstration Kidical Mass für bessere und sichere Fahrradwege. Auch die Klimaschutzbewegung hat sich durch die Gruppe Rösrath for Future inzwischen etabliert und drängt – unter anderem – auf mehr Nachhaltigkeit im Bereich der Mobilität.

Mit dem 1,5 Grad-Ziel des Pariser Klimaabkommens hat sich die Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2015 völkerrechtlich verbindlich zur Klimaneutralität in naher Zukunft verpflichtet. In der nationalen Umsetzung bringt dies unmittelbare Auswirkungen auf die politischen Prozesse aller föderalen Ebenen mit sich – nicht zuletzt im Verkehrssektor.

Politische Maßnahmen können aber nur dann erfolgreich werden, wenn sie die Menschen in ihrem alltäglichen Leben überzeugen können. Gerade wenn es um das Auto geht, ist der Vorwurf der “Verbotspartei”, die per Gesetz den Bürger:innen Verzicht aufzwingen möchte, schnell gemacht. Konkrete positive Erfahrung mit einer Verkehrswende wie in Paris, London, Barcelona führen zu einer positiven Akzeptanz.

Das gilt für viele zunächst abgelehnte (notwendige und sinnvolle) Veränderungen. Man denke nur an den Sturm der Entrüstung gegenüber einem Rauchverbot in öffentlichen Gebäuden und in der Gastronomie. Was heute längst zur - übrigens auch von vielen Raucher:innen geschätzten - Normalität geworden ist, hat ursprünglich viel Protest und düstere Prognosen ("Untergang der Gastronomie") hervorgerufen. Heute redet kein Mensch mehr darüber.

Allerdings müssen Verbote durch eine positive Vision für das gemeinsame Zusammenleben flankiert werden und gleichzeitig müssen echte Alternativen für Mobilität angeboten werden. Nur so lässt sich verhindern, dass eine Umstellung von Lebensgewohnheiten generell als gleichbedeutend mit dem Verzicht auf liebgewonnene Formen der persönlichen Entfaltung wahrgenommen wird.

.....
**Wir brauchen ein
neues positives Bild
für unser
Zusammenleben**
.....

Eine solche positive Vision zur Veränderung von Denk- und Sehgewohnheiten ist daher eine wichtige Anforderung für unseren strategischen Ansatz im letzten Punkt des zweiten Teils.

1.5. Wer zahlt die Rechnung – oder die vergesellschafteten Kosten der Mobilität

Vergesellschaftete Kosten, die nicht von den Verursachern eines Schadens getragen werden, sondern von der Allgemeinheit, werden als negative Externalitäten bezeichnet.

Unsere heutige Mobilität bringt ein enormes Ausmaß an solchen negativen Externalitäten mit sich. Eine aktuelle Studie¹³ hat diese nun umfassend beziffert. Sie beziffert die realen Kosten eines Kleinwagens über das automobilen Leben eines Menschen (50 Jahre) auf knapp 600.000 Euro, für ein Luxusauto auf etwa 1 Million Euro. Die Besitzer dieser Autos tragen jedoch – entgegen des Selbstbilds vieler Autofahrer als "Melkkuh der Nation" – nur einen Teil davon selbst. In der Summe subventioniert die Gesellschaft nach dieser Rechnung jedes Auto mit etwa 5.000 Euro pro Jahr:

.....
**Die heutige Idee
von Mobilität hat
einen hohen Preis**
.....

- Kosten durch Luftverschmutzung (Beispiel für Kleinwagen: 1.495 € pro Jahr)
- Landverbrauch und Infrastruktur (1.167 € pro Jahr)
- Bordsteinparken (1.005 € pro Jahr)
- Lärm (120 € pro Jahr)
- Klimawandel (435 € pro Jahr)
- Einschränkungen für Fußgänger und Radfahrende (225 € pro Jahr)

Aus einem Artikel der ZEIT ¹⁴ zu dieser Studie:

„Die vorherrschende politische Haltung ist, dass unser Verkehrssystem nur sozial gerecht ist, wenn jeder Erwachsene ein Auto besitzt“, sagt der Mobilitätsforscher [Stefan Gössling, Anm. der Red.]. Aber ein Verkehrssystem, das den privaten Autobesitz so massiv subventioniert wie hierzulande, sei eben nicht sozial gerecht.

Dies liegt einerseits daran, dass ärmere Menschen relativ seltener Autos besitzen, und sie andererseits überdurchschnittlich häufig an lärm- und abgasbelasteten Orten wohnen. Das Umweltbundesamt konstatiert daher folgerichtig¹⁵:

.....
**Die soziale
Schieflage der
Kosten**
.....

„Das heutige Verkehrssystem in Deutschland weist zahlreiche soziale Ungerechtigkeiten auf. (...) Insbesondere Haushalte mit niedrigen Einkommen sind benachteiligt, beispielsweise weil sie häufiger an Straßen mit höherem Verkehrsaufkommen und damit höheren Lärm- und Luftschadstoffbelastungen wohnen – obwohl sie oftmals kein Auto fahren. (...) Mit einer Verkehrswende hin zu einer ökologischeren Mobilität schließen wir diese Gerechtigkeitslücke und schützen Umwelt und Klima.“

1.6. Welchen Handlungsspielraum haben wir überhaupt in Rösrath?

Das kommunale politische Handeln ist im Wesentlichen durch drei Faktoren eingeschränkt:

- Der übergeordnete föderale Rechtsrahmen
- Partiiell irreversible Fakten der Stadtentwicklung
- Vermischung von Zuständigkeiten für die Gestaltung von Verkehrswegen

Der übergeordnete Rechtsrahmen

Es gibt eine Reihe rechtlicher Rahmenbedingungen, die sich der kommunalen Entscheidungskompetenz entziehen (z.B. durch die aktuelle Fassung der StVO) und – zumindest kurzfristig – als gegeben betrachtet werden müssen. Dennoch wäre es falsch, sich lokalpolitisch in den Überlegungen zu sehr einschränken zu lassen: Einerseits gibt es oft mehr Spielräume, als es zunächst den Anschein hat. Andererseits lassen sich diese Rahmenbedingungen auf übergeordneten politischen Ebenen verändern. Dies ist durch Wahlen auf Bundesebene mit veränderten Mehrheiten möglich.

.....
**Nichts ist in
Stein gemeißelt**
.....

Auch Druck von niedrigeren kommunalen Ebenen bzw. deren Institutionen und Interessenverbänden kann hier Veränderung bewirken: Als Beispiel sei die Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ genannt, die als Ziel die Kompetenzerweiterung der Kommunen für die Einführung von Tempo 30 innerorts hat¹⁶. Rösrath hat sich im Frühjahr 2022 auf Antrag von ZLR dieser Initiative angeschlossen. Zu Beginn des Jahres 2023 ist die Gesamtzahl auf bemerkenswerte 381 Städte und Gemeinden angewachsen.

.....
**Trotz der Grenzen
gibt es genug
Möglichkeiten**
.....

Im Rahmen dieses Strategiepapiers sind wir hinsichtlich des Potenzials veränderter politischer Rahmenbedingungen daher vorsichtig optimistisch. Zu stark sind die globalen Trends im Themenfeld Mobilität: Viele Länder, Städte und Gemeinden – Vorbild ist hier oft das europäische Ausland – haben hier schon viel Nachahmenswertes bewirkt und hohe Akzeptanz in der Bevölkerung erzielt.

Partiell irreversible Fakten

Der zweite Punkt setzt in der Tat oft Grenzen: In den 75 Jahren nach dem 2. Weltkrieg wurden viele Fakten geschaffen: Durch den Verkauf ehemals städtischer Grundstücke, durch existierende Bebauungsrechte und Verkehrsführungen und die Reduzierung möglicher Freizeitflächen gibt es eine bedeutsame Zahl unumkehrbarer Fakten.

Dennoch wäre es fatal, daraus zu schließen, dass echte Veränderung nicht mehr möglich ist. Wir sind der festen Überzeugung – und diese Haltung wird von Städteplanern auch geteilt –, dass es viele Möglichkeiten gibt, eine Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur und der Gestaltung des öffentlichen Raums voranzutreiben. Carsharing, verschiedene Formen von Mikromobilität, eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots, um nur eine wenige zu nennen, können dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen in Städten zu entlasten und Räume frei zu machen. Wir sind uns bewusst, dass dies auf Grund des begrenzten Raums keine einfache Aufgabe sein wird.

Vermischung rechtlicher Zuständigkeiten für die Gestaltung von Verkehrswegen

Die Stadt Rösrath besitzt nicht die Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten, so dass diese Routen nicht eigenverantwortlich gestaltet werden können. Dementsprechend häufig wird das Argument genannt, dass man in Bezug auf eine Maßnahme "nichts machen kann, weil Straßen NRW das nicht will“. Rein formal betrachtet ist das Argument nicht falsch. Es gibt jedoch reale Einflussmöglichkeiten der Stadtverwaltung in kooperative Abstimmungen mit den Trägern der Straßenbaulast zu gehen. Diese wurden und werden bis heute jedoch zu wenig im Sinne einer Mobilitätswende genutzt. Gerade vor dem Hintergrund des ehrgeizigen Klimaschutzgesetzes NRW ist die Reduzierung mobilitätsbedingter Emissionen auch ein wichtiges Ziel der Landesverwaltung und

damit auch von Straßen NRW. Zusätzlich kann über einen sog. Lärmaktionsplan agiert werden, der an Lärmschwerpunkten auch bei Ortsdurchfahrten bspw. Tempo 30 als Maßnahme zulässt. Diese Möglichkeiten wurden in Rösrath in der Vergangenheit nur unzureichend genutzt.

2. Wie sieht es derzeit in Rösrath aus?

„Städte sind steingewordene Gesellschaftspolitik. Aus ihren Grundrissen, aus ihren Strukturen kann man Wertordnungen ablesen.“

Hans-Jochen Vogel (SPD)¹⁷

Die zuvor genannten Einflussfaktoren haben in Rösrath über die Jahre hinweg unübersehbare Spuren hinterlassen. Diese lassen sich in zwei Hauptgruppen teilen: Mobilitätsthemen einerseits, Aspekte der Aufenthalts- bzw. Lebensqualität andererseits. Oftmals (aber nicht immer) gibt es zwischen diesen beiden legitimen Bedürfnissen ein Spannungsverhältnis. Typische Symptome der aktuellen Situation:

.....
**Ein Blick
in unsere Stadt**
.....

- **Starke Belastung der Hauptverkehrsadern:** Auf Grund der topografischen Lage Rösraths ergibt sich, dass die zentralen Durchgangsstraßen ein besonderes Maß an Verkehr bewältigen müssen. Darüber hinaus werden diese auch gerne vom Schwerlastverkehr als Abkürzung zwischen A3 und A4 genutzt. Dies verursacht nicht nur Lärm- und Luftemissionen, sondern sorgt auch für eine unnötig hohe Abnutzung von Straßen und Brücken¹⁸.
- **Bauträgerschaft der Landesstraßen:** Die Stadt Rösrath hat derzeit nur begrenzten Einfluss auf die Gestaltung ihrer eigenen zentralen Durchgangsstraßen. Die vorgenannte Städteinitiative will dies in Zukunft ändern. Und auch heute bereits sollte es möglich sein, mehr Einfluss als bisher auf Straßen NRW zu nehmen. Nicht zuletzt hat sich ja auch das Land NRW dem Klimaschutz und der Förderung des Radverkehrs verschrieben.
- **Autozentrierte Strukturen – Mobilität wird gleichgesetzt mit bestmöglicher Automobilität:** Der fließende und auch stehende Verkehr nimmt in Rösrath den weitaus größten Teil des öffentlichen Raumes ein. Der hochrangige Automanager Daniel Goeudevert hat einst gesagt¹⁹: “Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten”. Dieser Satz ist inzwischen auch empirisch bestätigt – mehr Straßen steigern automatisch das Verkehrsaufkommen durch fehlgeleitete Anreize. Diese autozentrierte Infrastruktur hat ihren Preis: Nachteilig wirkt sich dies auf nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmenden aus und, ganz allgemein, auf die städtische Lebensqualität aus.

- **Radfahrende sind Verkehrsteilnehmer zweiten Ranges:** Dieser Zustand äußert sich nicht nur in der Relation der dafür zur Verfügung stehenden Flächen, sondern auch im verbesserungswürdigen Allgemeinzustand vieler Wege. Dies belegt auch der Fahrradklima-Test des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) aus dem Jahr 2022: Unter den Städten und Gemeinden zwischen 20.000 und 50.000 Einwohnern belegt Rösrath den bescheidenen Rang 368 von insgesamt 447 Orten²⁰.
- **Gleiches gilt für Fußgänger:** Viele Gehwege sind auf Rösrather Straßen schmal, nur einseitig oder gar nicht vorhanden; vielfach werden sie zum Teil für aufgesetztes Parken von Autos zur Verfügung gestellt. Selbst bei Straßen, die prinzipiell eine großzügige Breite aufweisen und einen wichtigen Schulweg darstellen, gibt es weder einen Radweg noch beidseitig durchgängige und ausreichend breite Gehwege.
- **Große Zahl von „Elterntaxis“ für Wege zu Kitas und Schulen:** Die vorgenannten Punkte tragen sicherlich (wenn auch nicht ausschließlich) dazu bei, dass viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Kita oder Schule bringen. Diese individuell erhöhte Sicherheit erkaufen wir durch noch mehr Verkehr zu Stoßzeiten, der die Sicherheit der verbleibenden Fußgänger und Radfahrenden weiter beeinträchtigt und so einen Teufelskreis vorantreibt.
- **Stark verdichtete innerstädtische Flächen:** Den Möglichkeiten, Räume neu zu gestalten, sind an einigen Stellen Rösraths enge Grenzen gesetzt. Wir sind aber überzeugt: Es gibt Spielräume für eine Neuorientierung – dies erfordert jedoch politischen Willen und mehr planerische Fantasie.
- **Fehlendes echtes Zentrum mit öffentlichen Plätzen, die zum Aufenthalt einladen:** Hochwertige naturnahe Bereiche gibt es sicherlich an der Sülz und in der umgebenden Natur – alle Stadtteilzentren Rösraths mangelt es aber an freundlichen Aufenthaltsorten. Unter dieser unzureichenden innerörtlichen Attraktivität leiden auch Einzelhandel und zentrumsnahe Außengastronomie.
- **Wenige Räume, in denen sich Kinder frei bewegen können:** „Früher haben wir immer auf der Straße gespielt“, sagen wir Älteren gelegentlich. Heute spielen Kinder entweder im häuslichen Umfeld oder auf den wenigen, vergleichsweise kleinen und oft recht unattraktiven Spielplätzen. In Hoffnungsthal besitzt beispielsweise alleine der Aldi-Parkplatz ungefähr die fünffache Größe des (derzeit nicht nutzbaren) einzigen echten Spielplatzes an der Sülz. Dies lässt eindeutige Schlüsse auf Prioritäten bei der bisherigen Stadtentwicklung zu.
- **Soziales Ungleichgewicht:** Wie auch in anderen Städten sind auch in Rösrath die Wohnungen sozial schwächerer Gruppen überdurchschnittlich häufig an den Hauptstraßen; die Belastung durch Lärm- und Luftemissionen hat somit auch eine stark soziale Komponente.

- **Vermeintliches Gewohnheitsrecht überall fahren und parken zu dürfen:** Bestehende Regeln zu Park- und Halteverboten werden kaum durchgesetzt. Bei den unzähligen “kurzen Erledigungen” wird die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrenden gefährdet. Beim sogenannten aufgesetzten Parken ragen die immer breiter und schwerer werdenden Fahrzeuge häufig in den verbleibenden Gehwegbereich, ohne dass diesem Einhalt geboten wird.
- **Punktuelle Verbesserungen, aber kein übergreifendes Konzept:** Im vergangenen Jahr gab es eine Reihe begrüßenswerter Verbesserungen in Rösrath, z.B. die Einführung des Bergischen Bikes und verbesserte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Andererseits zeugt die jüngste Sanierung der Hauptstraße zwischen Rösrath und Hoffnungsthal davon, dass von einer umfassenden und schlüssigen Neuorientierung zur Mobilität in Rösrath derzeit noch nicht gesprochen werden kann.

Es ist deutlich ersichtlich, dass der aktuelle Zustand dringender Veränderungen bedarf. Kommunen wie z.B. Overath, Much und Hennef sind bereits in vom Bund geförderten Modellprojekten eingebunden. In Rösrath ist bisher noch wenig Bewegung vorhanden. Wir möchten daher einen Beitrag leisten, dass sich dies in Zukunft ändert.

3. Welches sind die wichtigsten Ziele?

Künftige Maßnahmen sollten folgende Zieldimensionen im Blick haben:

- **Steigerung der Lebensqualität:** Eine Beruhigung des innerörtlichen Verkehrs trägt dazu bei, die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu steigern und den sozialen Raum zu stärken. Menschen, die an Hauptstraßen leben, werden derzeit besonders stark beeinträchtigt.
- **Sichere und komfortable Mobilität für alle:** Alle Verkehrsteilnehmer sollen ein hohes Maß an Sicherheit genießen. Dadurch steigern wir auch die Autonomie von Kindern und Jugendlichen, Senior:innen und Menschen mit Behinderung, so dass sie in der Lage versetzt werden, mehr tägliche Wege ohne externe Unterstützung zu bewältigen.
- **Verteilungsgerechtigkeit des öffentlichen Raums:** Die bisherige Verteilung des öffentlichen Raums weist ein starkes Ungleichgewicht auf. Die automobilen Fortbewegung erwachsener Menschen ist strukturell privilegiert. Die Mobilität zu Fuß und per Fahrrad ist jedoch für Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung essenziell, weswegen sich hier ein Verteilungsproblem zeigt. Auch Räume für innerörtlichen Aufenthalt und Räume für Freizeitgestaltung werden hiervon stark eingeengt. Ein stärkeres Maß an Verteilungsgerechtigkeit ist deshalb eine wichtige Zieldimension.

- **Vitale Ortskerne:** Eine höhere Attraktivität der Ortskerne ist eine zentrale Voraussetzung, um positive Wirkungen in Bezug auf Einzelhandel, Gastronomie und Gewerbe zu entfalten.
- **Nachhaltige, klimaneutrale Kommune:** Nachhaltigkeit im Verkehrssektor ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz.

Es ist keineswegs unser Anspruch, in diesem Papier mit vollkommen neuen Gedankenansätzen und Ideen für Maßnahmen aufzuwarten. Das ist auch nicht notwendig. Im Gegenteil: Wir betrachten es als Vorteil, Vorschläge für bereits existierende und nachweisbar erfolgreich erprobte Maßnahmen in die kommunale Politik von Rösrath einzubringen.

.....
**Was wir
vorschlagen, ist
nicht neu. Und das
ist gut so.**
.....

Dass dies bisher von der Lokalpolitik nicht in einer strategisch durchdachten Form getan wurde, sehen wir als Versäumnis, das es nun dringend zu beheben gilt. Eine sinnvolle Neuorientierung darf sich nicht zu Beginn in die Kleinteiligkeit punktueller Maßnahmen begeben, sondern muss den Rahmen abstecken, in den sich die Einzelmaßnahmen als sinnvolle Bausteine eingliedern.

4. Aktuelle Entwicklungen: ein Blick über den Tellerrand

4.1. Globale Trends

Qualitatives vs. quantitatives Wachstum und die Klimakrise

Bereits vor gut 50 Jahren wurden die "Grenzen des Wachstums" (Club of Rome) und die damit einhergehenden Folgen für unseren Planeten thematisiert. Durch Fortschritte in der Klimaforschung konnte der Einfluss unserer Lebensweise auf die Erhitzung der Erde in den darauffolgenden Jahrzehnten zweifelsfrei nachgewiesen werden. Trotz Vereinbarungen in verschiedenen Klimakonferenzen hat dieses Wissen jedoch lange Zeit keine hinreichenden Konsequenzen im politischen Handeln der Staaten nach sich gezogen. Das Pariser Klimaabkommen von 2015 hat jedoch global für einen neuen Schub gesorgt. Die Aktivitäten sozialer Bewegungen wie Fridays for Future sorgen in der Öffentlichkeit für steigende Aufmerksamkeit. Auch das Bundesverfassungsgericht hat im Frühjahr 2021 bestätigt, dass die bisherigen Anstrengungen Deutschlands für den Klimaschutz unzureichend und damit verfassungswidrig seien.

Im Hinblick auf nachhaltige Mobilität ist die Elektrifizierung ein wichtiger Baustein einer Lösung. Doch Elektrifizierung bedeutet nicht gleichzeitig nur oder gar vor allem automobiler Verkehr. Es kann also nicht das Ziel sein, 100 Verbrennerautos einfach durch 100 elektrifizierte Autos zu

.....
**Antriebswende ist
nicht
Mobilitätswende**
.....

ersetzen. Denn durch die reine Umstellung der Antriebstechnologie wird das Problem nicht gelöst, dass wir dem fahrenden und stehenden Autoverkehr mit all seinen negativen Begleiterscheinungen (Raumbedarf, Lärm, Feinstaub) den Löwenanteil des öffentlichen Raums zur Verfügung stellen. Die Verringerung des automobilen Verkehrsanteils darf kein Tabu darstellen.

Öffentlicher Raum wird Gegenstand der Diskussion

Als zweiter global erkennbarer Trend hat sich in den letzten Jahren daher die Diskussion um die Gestaltung des öffentlichen Raums herausgestellt. Hier geht es sehr stark um Aspekte der innerörtlichen Lebensqualität und der Verteilungsgerechtigkeit des öffentlichen Raums. Insbesondere die Frage, wie viel Raum wir als Gesellschaft dem fahrenden und stehenden motorisierten Verkehr einräumen möchten, wurde zunehmend diskutiert. Die Umwidmung von Flächen ist in manchen Städten bereits im vollen Gange.

.....
**Lebensqualität und
Verteilungs-
gerechtigkeit
werden wichtiger**
.....

4.2. Erfolgreiche Vorreiter im Aus- und Inland

In einigen Ländern des europäischen und außereuropäischen Auslands wurden einige der angesprochenen Herausforderungen bereits mit viel Erfolg angegangen. Als besonders ambitioniert gilt hier die dänische Hauptstadt Kopenhagen, die damit vor mehr als 10 Jahren begonnen hat. Treiber dafür war seinerzeit ausgerechnet eine akute Finanznot der Stadt. Im Hinblick auf das Ziel der Klimaneutralität wurde unter anderem massiv in das vergleichsweise günstige Radwegenetz investiert, wurden bisherige Autoparkplätze umgewidmet, nachhaltige Energiequellen gefördert und Klimaresilienz bei der Bauplanung berücksichtigt. Es kommt also nicht von ungefähr, dass Kopenhagen mehrfach als lebenswerteste Stadt der Welt ausgezeichnet wurde.

Andere Städte wie Paris, Barcelona, Amsterdam und Wien haben ebenfalls erkannt, dass ein solcher Umbau nicht Verzicht bedeutet, sondern einen Gewinn für das gesamte städtische Leben mit sich bringt. Und auch in Deutschland gibt es einige Städte, die sich im Hinblick auf die Förderung des Fuß- und Radverkehrs besonders auszeichnen.

Obgleich die genannten Metropolen in der Öffentlichkeit besonders viel Aufmerksamkeit erhalten, bedeutet dies nicht, dass dies in kleineren Städten nicht möglich ist und auch schon mit ersten Erfolgen praktiziert wird. Im Rahmen des Deutschen Nachhaltigkeitspreises werden z.B. auch Kommunen einer ähnlichen Größe wie Rösrath ausgezeichnet²¹.

Um es auf den Punkt zu bringen: An vielen Orten wurden bereits mannigfaltige Erfahrungen gemacht, von denen wir lernen und profitieren können. Diese Kommunen haben eindrucksvoll gezeigt, dass es realistisch umsetzbare Lösungen gibt. Klar ist aber auch, dass es dafür eine Vision, ein Gesamtkonzept und – nicht zuletzt – politischen Willen bedarf. Wir sehen dies als Ansporn, gemeinsam mit gleichgesinnten Menschen und Gruppen, für Rösrath etwas Vergleichbares zu entwickeln und umzusetzen.

.....
**Wir können von
erfolgreichen
Vorreitern lernen**
.....

4.3. Positive Vorzeichen in der deutschen Politik

Nach Jahren der relativen Stagnation ist in jüngster Zeit Bewegung in die deutsche Politik gekommen, nicht zuletzt auch durch junge Menschen in der sozialen Bewegung “Fridays for Future”. Zu dieser erfreulichen Entwicklung möchten wir nur einige wenige Punkte besonders herausgreifen.

4.3.1. Das Pariser Klimaabkommen und das Bundesverfassungsgericht

Mit dem Pariser Klimaabkommen hat sich die Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2015 völkerrechtlich verbindlich verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, um die Erderwärmung deutlich unter 2 Grad Celsius zu halten. Obwohl es auch bereits früher Verträge zum Klimaschutz im Rahmen der Vereinten Nationen gab, stellt das Pariser Abkommen eine Zäsur dar: Mit dem Aufkommen von “Fridays for Future” konnte sich eine große, global vernetzte Gruppe junger Menschen Gehör verschaffen, die sich in ihren Forderungen als sehr dauerhaft gezeigt hat. Im Gleichschritt mit der Wissenschaft hat sie es erreicht, dass sich die Politik heute nicht länger mit Lippenbekenntnissen und halbgenen Maßnahmen begnügen kann.

Unterstützung für ihre Forderungen hat die Bewegung im Frühjahr 2021 von höchstrichterlicher Stelle erhalten. Verschiedene Aktivisten und Verbände haben vor dem Bundesverfassungsgericht gegen das Klimapakete der damaligen Bundesregierung geklagt, da es nicht ausreichend wäre, die Verpflichtungen des Pariser Klimaabkommens zu erfüllen. In einem vielbeachteten Urteil hat das Bundesverfassungsgericht entschieden, dass das Klimapakete von 2019 mit den Freiheitsgrundrechten der Kläger nicht vereinbar sei.

.....
**Ein wegweisendes
Urteil des
Verfassungsgerichts**
.....

Die Auswirkungen auf die deutsche Politik ab diesem Zeitpunkt können gar nicht hoch genug eingeschätzt werden – und wirken natürlich bis in die kommunale Ebene nach.

4.3.2. Klimaschutzgesetz NRW

Im Juli 2021 hat das Land Nordrhein-Westfalen eine Neufassung des Klimaschutzgesetzes beschlossen²². Erklärtes Ziel des Gesetzes ist eine vollständige Klimaneutralität bis zum Jahr 2045²³. Zu den wichtigen Bausteinen gehört nach diesem Gesetz die emissionsarme Mobilität, sowie Maßnahmen für den kommunalen Klimaschutz²⁴. Daher sehen wir uns als politisch Handelnde in Rösrath gefordert, die Zielerreichung durch Vorschläge für konkrete Maßnahmen voranzutreiben.

4.3.3. Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW

Mit dem am 4. November 2021 verabschiedeten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz für Nordrhein-Westfalen (FaNaG NRW) soll die Fortbewegung mit dem Fahrrad zum ersten Mal auf eine Stufe mit Auto und Bahn gehoben werden. Dadurch soll eine Erhöhung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken von derzeit 8 auf 25 Prozent erzielt werden²⁵.

Das Gesetz beinhaltet folgende Eckpunkte:

- Radvorrangnetz für mehr Pendlerverkehr
- Bedarfsplan für Radschnellverbindungen
- Gleichrangigkeit im Straßenverkehr
- Gesetzliche Verpflichtung zur „Vision Zero“
- Fachliche und finanzielle Unterstützung der Kommunen für die Planung und Umsetzung

.....
**Wir fordern für
Rösrath, was
ohnehin bereits
im Gesetz steht**
.....

Der gegenwärtige Zeitpunkt ist somit ideal für ein überparteiliches Vorgehen, um die hier definierten Ziele zu erreichen. Wir erwarten einen deutlich erhöhten kommunalen Handlungsspielraum, um Vorhaben für mehr Nachhaltigkeit und Sicherheit im Straßenverkehr realisieren zu können.

4.3.4. Fördermöglichkeiten für Kommunen

Derzeit existiert ein breites Spektrum an Fördermöglichkeiten, an denen Kommunen partizipieren können. Diese reichen auch über die in diesem Positionspapier genannten Themen von Mobilität und Umgestaltung des öffentlichen Raums hinaus und widmen sich auch anderen Aspekten der Entwicklung einer nachhaltigen Infrastruktur.

.....
**Umfassende
Möglichkeiten für
Fördergelder**
.....

Beispielhaft sei an dieser Stelle die umfangreiche Kommunalrichtlinie genannt. Es wird nicht nur die Umsetzung von Maßnahmen gefördert, sondern auch Gelder für fundierte Konzepte, Beratungen und Machbarkeitsstudien bereit gestellt²⁶:

Sichern Sie sich finanzielle Unterstützung, z. B. für:

Konzepte & Personal für die Umsetzung 	Klimaschutzberatungen & Machbarkeitsstudien 	Energie- & Umweltmanagement 
Energiesparmodelle für Bildungseinrichtungen 	Kommunale Netzwerke 	Beleuchtung & Belüftung 
Radwege 	Radabstellanlagen & Mobilitätsstationen 	Rechenzentren 
Techn. Infrastruktur Abfallwirtschaft 	Techn. Infrastruktur Trinkwasserversorgung 	Techn. Infrastruktur Abwasserbewirtschaftung 

Um diese hochattraktiven Fördermöglichkeiten ausschöpfen zu können, kann es ratsam und erforderlich sein, auch externe Experten für die Planung und Antragstellung miteinzubeziehen.

4.3.5. Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung

Kapitel III des Koalitionsvertrags der aktuellen Bundesregierung trägt die Überschrift “Klimaschutz in einer sozial-ökologischen Marktwirtschaft” und steht ganz im Zeichen der Nachhaltigkeit und der Einhaltung der Begrenzung der Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius.

.....
**Auch im Bund
stehen die Zeichen
auf Veränderung**
.....

Eine umfassende Darstellung aller auch für Rösrath relevanten Aspekte würde den Rahmen dieses Positionspapiers bei weitem sprengen. Daher an dieser Stelle nur zwei Zitate zu Mobilität und zur städtebaulichen Entwicklung:

- **Verkehrsordnung**
“Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen. Wir wollen eine Öffnung für digitale Anwendungen wie digitale Parkraumkontrolle. In Umsetzung der Vision Zero werden wir das Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickeln. Ein generelles Tempolimit wird es nicht geben (...).”
- **Radverkehr**
“Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben. Zur Stärkung des

Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern. Den Fußverkehr werden wir strukturell unterstützen und mit einer nationalen Strategie unterlegen.“

Es ist somit zu erwarten, dass sich bei der Umsetzung des Koalitionsvertrags noch weitere Fördermöglichkeiten ergeben könnten, die für die Entwicklung von Rösrath von Nutzen sein können.

Die von uns in diesem Dokument vorgeschlagenen Maßnahmen sehen wir jedenfalls klar in Einklang mit den Zielen der aktuellen Bundesregierung.

Wir streben für Rösrath einen fundamentalen Umbau der innerörtlichen Mobilität an: Unter der Voraussetzung der Klimaneutralität soll sie für alle Menschen sicher, bequem und bezahlbar sein. Der öffentliche Raum soll dabei künftig gerechter verteilt werden, um eine Revitalisierung unserer Ortskerne, sowie eine allgemeine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität zu bewirken.

5. Elemente einer neuen Strategie

Wie kommen wir dahin?

Eine Neuorientierung hinsichtlich Mobilität und Gestaltung des öffentlichen Raums stellt bestehende Gewohnheiten und Privilegien in Frage; deshalb ist es nachvollziehbar, dass dies zunächst einmal Widerstände auslösen wird. Umso wichtiger ist es, die Vorteile eines solchen Wandels verständlich herauszuarbeiten und den Weg dorthin gemeinsam mit der großen Mehrheit Bürgerinnen und Bürger zu gehen, sie also aktiv einzubeziehen.

Eine Verkehrswende und eine neue Gestaltung des öffentlichen Raums verlangt von allen Betroffenen und Beteiligten zunächst eine Veränderung von Denk- und Sehgewohnheiten.

.....
**Wie kann ein
sinnvoller Weg
aussehen?**
.....

Strategisch erzeugen wir Veränderungsenergie, indem wir:

- **Bewusstsein schaffen für die aktuelle Situation und ihre Veränderungsmöglichkeiten,**
- **Chancen und Gewinnmöglichkeiten einer Veränderung aufzeigen,**
- **politisch handeln; d.h.: einmischen und Forderungen stellen, statt sich zu ärgern.**

Gemeinsam können Politik und Bürgerschaft einen solchen Veränderungsprozess zum Erfolg führen. Dabei halten wir die folgenden strategischen Schritte für notwendig und hilfreich:

- **Positive Vision formulieren:** Dies ist möglicherweise der wichtigste erfolgskritische Aspekt überhaupt. Wenn wir es schaffen, ein positives und verständliches Ziel zu formulieren, dann haben wir gute Chancen, Akzeptanz in der Bevölkerung zu erzielen. In manchen Bereichen wird das auch einen Verzicht mit sich bringen – so ehrlich muss man auch in der politischen Kommunikation sein. Allerdings sollte jederzeit deutlich werden, dass der positive Effekt auf die Lebensqualität aller Menschen in Rösrath deutlich überwiegen wird.
- **Ist-Analyse:** Quantitative und qualitative Analysemethoden helfen dabei, die Problemstellungen zu konkretisieren und messbare Ziele zu definieren. Ein Beispiel: eine Zählung von sogenannten “Elterntaxen” an Kitas und Schulen sowie eine qualitative Befragung von Eltern und Schüler:innen.
- **Kompetenzaufbau innerhalb der Verwaltung:** Parallel dazu ist es sinnvoll, den Transfer solcher Kompetenzen auf die örtliche Verwaltung voranzutreiben. Ihr internes Wissen soll im Sinne der Vision erhöht werden, um dies zu einem selbstverständlichen Teil aller Planungsvorhaben werden zu lassen. Dies erfordert die Schaffung der Stelle eines Mobilitätsmanagers.
- **Sichtbarmachen der Probleme:** Wir haben uns so sehr an den autodominierten Status Quo gewöhnt, dass die damit einhergehenden Nachteile für uns oft kaum noch sichtbar sind. Mit Hilfe kreativer Aktionen, Dialog mit den Menschen und Kommunikation kann aber das Bewusstsein geschärft werden.
- **Bewährte Konzepte anderer Kommunen prüfen:** Die Herausforderungen, denen wir uns in Rösrath gegenüberstellen, sind nicht einzigartig. Andere Kommunen – sei es im In- oder Ausland – haben bereits Konzepte erarbeitet bzw. Maßnahmen durchgeführt, die sich in der Praxis bewährt haben. Von diesen Erfahrungen möchten wir profitieren.
- **Möglichst schnelle Erfolgserlebnisse schaffen:** Es gilt, Maßnahmen zu identifizieren, bei denen mit geringem Aufwand und in kurzer Zeit eine hohe

Wirkung erzielt werden kann. Damit schaffen wir besonders zu Beginn Akzeptanz, die Vision weiter zu verfolgen.

- **Externe Experten und deren Kompetenz einbeziehen:** Die Mobilitätswende und damit die Umgestaltung des öffentlichen Raums wird kaum ohne die Einbeziehung externer Experten gelingen. Dies sollten wir bei der Planung der Vorgehensweise im Auge behalten.
- **Vorhandene politische Spielräume konkret nutzen und durchsetzen:** Als Kommune ist man eingebettet in einen äußeren Rechtsrahmen. Dennoch ist es wünschenswert, die Grenzen dieses Rahmens konsequent auszuloten, z.B. mit Pilotversuchen, um neue Dinge zu erproben.
- **Anderen eine Stimme geben:** Mit "anderen" meinen wir diejenigen, die im politischen Prozess tendenziell unterrepräsentiert waren: Dazu zählen wir vor allem Kinder, Jugendliche, Menschen mit Behinderung, ältere Menschen sowie sozial schwächer gestellte Menschen.
- **Netzwerk von Gleichgesinnten aufbauen:** Es gibt sehr große Schnittmengen zwischen den von uns hier formulierten Zielen und den Bestrebungen anderer gesellschaftlicher Gruppierungen. Deshalb gilt es, zu bestimmten Themen Netzwerke aufzubauen und die Kräfte für Veränderungen in diesem Sinne zu bündeln.
- **Förderprogramme ausschöpfen:** Mit den vielfältigen Möglichkeiten und hohen Förderquoten lässt sich der Eigenanteil Rösraths an den Umbaumaßnahmen stark minimieren. Akute personelle Engpässe sollten pragmatisch überbrückt werden.

Dies muss Teil der Zukunftsstrategie der Stadt Rösrath werden.

Teil 2: Maßnahmen und weiteres Vorgehen

6. Sichere und komfortable Mobilität für alle



Quelle: Radticker ²⁷

Die derzeitige Verkehrsordnung ist das Ergebnis einer über viele Jahrzehnte lang verfolgten Perspektive, dem fließenden (motorisierten) Verkehr Vorrang zu geben. Die Konsequenzen dieser Politik sind für Fußgänger und Radfahrende alltäglich erlebbar: wenig und selten getrennter Raum für Fuß- und Radwege, keine durchgängigen Wege für zentrale Strecken und häufige Blockaden dieser Wege durch unterschiedliche Hindernisse. Dies alles beeinträchtigt die Sicherheit dieser, auf auch als “schwächere Verkehrsteilnehmer” bezeichneten Gruppen.

Wir unterscheiden sie:

- **Nach Art der Fortbewegung:** v.a. Fußgänger und Radfahrende. Anders als Autos haben diese keinen Aufprallschutz, der das Verletzungsrisiko bei Unfällen ausreichend minimiert.
- **Nach Alter bzw. Lebenssituation:** Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung. Der Schlüssel für mehr Sicherheit liegt hier in der Fehlertoleranz der Infrastruktur.

Es gibt einen Anspruch auf ein Mindestmaß an Sicherheit

Laut Straßenverkehrsordnung dürfen beispielsweise Kinder ab dem Alter von 10 Jahren den Gehweg nicht mehr mit dem Fahrrad benutzen. Aber können sie das in unserer Stadt gefahrlos tun? An zahlreichen Stellen des innerörtlichen Verkehrs von Rösrath kann davon nicht die Rede sein: Auch viele Erwachsene benutzen aus dem Mangel an Sicherheitsgefühl den Gehweg mit dem Fahrrad.

6.1. Unser Ziel

Wir streben an, dass alle benutzungspflichtigen Wege allen Verkehrsteilnehmenden ein ausreichendes Maß an Sicherheit bieten und eine zügiges Vorankommen gewährleisten. Schwächere Verkehrsteilnehmende sollen sich in jeder Situation sicher fühlen können, auch an den Hauptverkehrswegen. Sicherheit ist die Voraussetzung für die selbstbestimmte und autonome Fortbewegung aller, die am Verkehr teilnehmen.

6.2. Aspekte der Sicherheit

6.2.1. Mangelndes Sicherheitsgefühl verhindert Radverkehr

Das Gefühl mangelnder Sicherheit ist einer der wichtigsten Hindernisse für die verstärkte Nutzung des Fahrrads. Die Faktoren, die zu dieser Wahrnehmung beitragen, sind vielfältig: Sie reichen von der gesamten Menge des Verkehrs – auch des Schwerlastverkehrs –, über zu hohe Geschwindigkeiten, mangelhafte Infrastruktur, Risiken durch parkende Fahrzeuge bis hin zu rücksichtslosen Verkehrsteilnehmenden²⁸.

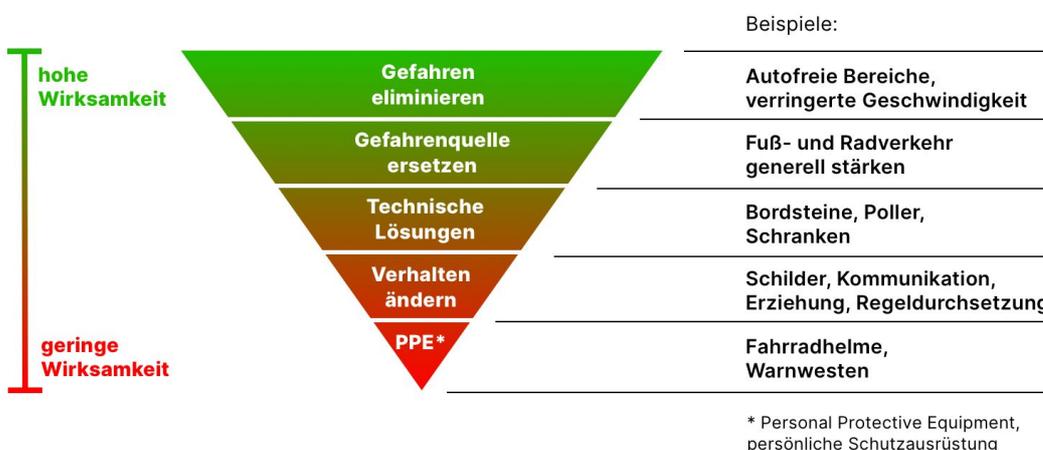
.....
Bedeutung der
Wahrnehmung von
Sicherheit
.....



Als politisch Handelnde müssen wir insbesondere die am häufigsten genannten Aspekte ernst nehmen. Im politischen Prozess der Umgestaltung der Infrastruktur müssen diese konsequent berücksichtigt werden.

6.2.2. Was schafft die höchste Sicherheit?

Eine gängige Darstellung der Maßnahmenhierarchie hat die Form einer umgekehrten Pyramide²⁹. Ganz oben stehen Maßnahmen mit hoher Wirkung, ganz unten die Maßnahmen mit geringer Wirksamkeit. Je stärker man Gefahrenquellen ausschließt oder mindert, desto höher die Wirkung im Hinblick auf die Sicherheit:



Bezogen auf den heutigen Fuß- und Radverkehr herrschen vor allem Maßnahmen mit geringer Wirksamkeit vor – also die zwei untersten Ebenen. Die Verantwortung für die Sicherheit wird hierdurch sehr stark auf die schwächere Person verlagert: Dies geschieht durch Verkehrserziehung bereits im Kleinkindalter (“Du musst auf die Autos aufpassen und immer mit ihren Fehlern rechnen”) und durch den persönlichen Schutz vor den alltäglichen Gefahren des motorisierten Verkehrs. Ein Fahrradhelm kann in bestimmten Unfallszenarien das Verletzungsrisiko etwas mindern, bei einem Aufprall mit einem zwei oder mehr Tonnen schweren Auto in ortsüblicher Geschwindigkeit hilft er nur bedingt.

.....
Fragwürdiger Fokus auf Maßnahmen mit geringer Wirkung
.....

Bezeichnend für diese Haltung steht eine jüngere Kampagne des Bundesverkehrsministeriums. Sie fokussierte auf die am wenigsten wirksame Maßnahme: Sie konzentriert sich ausschließlich auf den Aspekt der persönlichen Schutzausrüstung und suggeriert, dass man hierdurch “überall sicher unterwegs” sei.



Sie vernachlässigt somit alle wichtigeren oben erwähnten Schichten zur Erhöhung von Sicherheit – im eklatanten Widerspruch zu allen Erkenntnissen der Sicherheitsforschung.

Das sollte keineswegs als Aufruf verstanden werden, künftig z.B. auf Helme oder die Verkehrserziehung von Kindern zu verzichten³⁰. Trotzdem sollte man sich ehrlicherweise eingestehen, dass dies lediglich die oberflächlichen Symptome unserer Infrastruktur zu mildern versucht, anstatt die eigentlichen Ursachen mit wirksamen Maßnahmen in den Blick zu nehmen. Es wäre fatal, wenn wir die Verantwortung für die eigene Gesundheit ausgerechnet auf die schwächsten Verkehrsteilnehmer verlagern, indem ihnen Rücksichtnahme auf Stärkere und infrastrukturell Privilegierte abverlangt wird.

Der Verkehrsplaner Prof. Herrmann Knoflacher bringt dieses Missverhältnis sehr zugespitzt auf den Punkt³¹ :



6.2.3. Wir wollen die Ursachen verstehen und sie ernst nehmen

Ein Verkehrskonzept muss aus unserer Sicht Folgendes leisten: Einerseits soll es die Sicherheit aller – aber insbesondere der schwächeren – Verkehrsteilnehmenden stärken und die wirksamsten Lösungen bevorzugen. Andererseits würde ein starrer Dogmatismus, der die Realitäten unserer mobilen Gesellschaft ausblendet und in der Bevölkerung nicht mehrheitsfähig ist, nicht zu tragfähigen Lösungen führen.

Dieser Balanceakt wird uns bei der Planung und Umsetzung eines neuen Mobilitätskonzepts kontinuierlich begleiten. Als Prämisse gilt jedoch: die Beseitigung von Ursachen besitzt Vorrang gegenüber der reinen Behandlung von Symptomen.

6.2.4. Parken – eine Hauptursache für Unfälle

Die immer größer werdenden Autos, Lieferwagen und dauerparkende Wohnmobile schränken die Sichtachsen aller Fußgänger, insbesondere aber von Kindern ein. Ein erheblicher Teil der Unfälle mit schwächeren Verkehrsteilnehmern steht außerdem im Zusammenhang mit dem Parken, zum Beispiel durch falsches Parken oder durch Dooring-Unfälle (siehe hierzu auch 6.3.7)³². Diese Unfallzahlen decken sich im übrigen mit den zuvor genannten Gefühlen der Unsicherheit von Radfahrenden.

Stehender Verkehr
als Risiko

Falschparken behindert den Verkehrsfluss

... und gefährdet Verkehrsteilnehmer:innen.

Innerorts stehen ...



in Zusammenhang mit dem Parken.

Risiko für Kinder

Große parkende Autos am Straßenrand verdecken die Sicht auf querende Fußgänger:innen. Pkw aller Klassen werden immer größer, wodurch zum Beispiel Kinder ungesehen zwischen den parkenden Autos auftauchen und die Unfallgefahr steigt.



6.2.5. Das AAA-Prinzip für sichere Radwege

Das AAA-Prinzip sicherer und komfortable Radwege steht für "All Ages and Abilities", sinngemäß übersetzt als "Für alle Altersgruppen und individuellen Fähigkeiten". Nach diesem Prinzip gibt es ein Kontinuum zwischen verschiedenen Formen weniger geeigneter und besser geeigneter Fahrradwege³³. Die in Rösrath vorhandenen Wege für Radfahrer finden sich eher im linken Spektrum des folgenden Schaubilds. Eher selten gibt es bislang echte getrennte benutzungspflichtige Radwege, die dann ein abruptes Ende

Eine zeitgemäße
Herangehensweise

finden.



Projekt „Radwege-Check“

Das Projekt Radwege-Check³⁴ – gefördert vom Bundesministerium für Verkehr und Digitales – ermöglicht es, knapp 1.800 Straßenszenen in unterschiedlichsten Ausprägungen zu vergleichen. Diese Szenen wurden bisher 400.000 Mal nach ihrer wahrgenommenen Sicherheit bewertet. Eine für Rösrath typische Szene (Hauptverkehrsstraße, Tempo 50, Schwerlastverkehr, nicht baulich getrennter Schutzstreifen, rechtsseitiges Parken) schnitten in zwei Dritteln der Bewertungen als „unsicher“ oder „eher unsicher“ ab. Dies sollte uns zu denken geben.



Es besteht offenbar ein Zusammenhang zwischen wahrgenommener Sicherheit und der zahlenmäßigen Nutzung des Fahrrads. Um die Fahrradnutzung für tägliche Wege zu erhöhen, ist es unerlässlich, Wege für alle Altersgruppen und Fähigkeiten bereitzustellen: Radfahren in Rösrath darf künftig keine Mutprobe für Verwegene sein. Jede neue Planung, jeder Umbau bestehender Wege sollte ab sofort auf diesem Prinzip aufbauen.

6.2.6. Fehlerverzeihende Infrastruktur als Leitlinie

Bei der Planung von Autoverkehrsstraßen ist es gängige Praxis, dass sie Fehler der Fahrer in einem gewissen Rahmen mit einplanen, auch bei dichtem Verkehr und höheren Geschwindigkeiten³⁵. Davon kann bei der Planung und Wartung von Radwegen jedoch nicht die Rede sein: Fehlende Markierungen, unübersichtliche Wegführungen und Kreuzungen, permanente Hindernisse wie Schilder, temporäre Hindernisse wie verbotswidrig haltende Fahrzeuge, ungeeignete Radwegebeläge, mangelhaftes Lichtraumprofil bei Dunkelheit und fehlender Herbst- und Winterdienst

.....
**Jeder macht Fehler –
das ist Teil einer
präventiven Planung**
.....

sind an der Tagesordnung. Viele sogenannte "Alleinunfälle" sind ursächlich der Tatsache geschuldet, dass oftmals kleine Fehler bereits einen Unfall nach sich ziehen.

Auch hier sind die Niederlande Vorreiter für eine fehlerverzeihende Radinfrastruktur. Folgende fünf Punkte sind für die dortigen Planenden von zentraler Bedeutung:

"Breite: Je breiter ein Radweg ist, desto geringer ist die Anzahl schwerer Konflikte.

Visuelle Führung: *Straßenverlauf und Hindernisse im Randbereich des Sichtfeldes müssen beobachtbar sein. Vor allem auf relativ schmalen Zweirichtungsradwegen ist eine Randmarkierung wünschenswert, insbesondere entlang unbeleuchteter Landstraßen, auf denen Radfahrende den Kontrast zwischen Radweg und Randstreifen weniger gut wahrnehmen können, beispielsweise aufgrund der Blendung durch Autoscheinwerfer.*

Fühlen: *Durch den Einsatz von Materialien, die sich anders anfühlen oder anhören, können Markierungen besser wahrnehmbar gemacht werden. Zum Beispiel ist eine Kantenmarkierung leichter wahrnehmbar, wenn die Linien ein fühlbares Relief haben.*

Höhenunterschiede: *Kanten und Fahrbahnränder sind fehlerverzeihend zu gestalten: niedrig und schräg bzw. ohne Höhenunterschiede mit nur optischer Trennung.*

Hindernisse: *Hindernisse entlang oder auf den Radwegen, z.B. Poller, sind zu minimieren und – wenn nicht vermeidbar – „auffällig und nachgiebig" zu gestalten."³⁶*

Der Nationale Radverkehrsplan nennt konkrete Mittel, um diese fünf Punkte in der Praxis zu realisieren³⁷. Sie dienen uns zur Orientierung für die nachfolgenden einzelnen Maßnahmen. Es sei hier von uns lediglich ergänzt, dass neben der Radverkehrsinfrastruktur natürlich auch immer auch die Belange der Sicherheit von Fußgängern im Blick zu behalten ist.

6.3. Maßnahmen für mehr Sicherheit

6.3.1. Innerörtliche Regelgeschwindigkeit Tempo 30

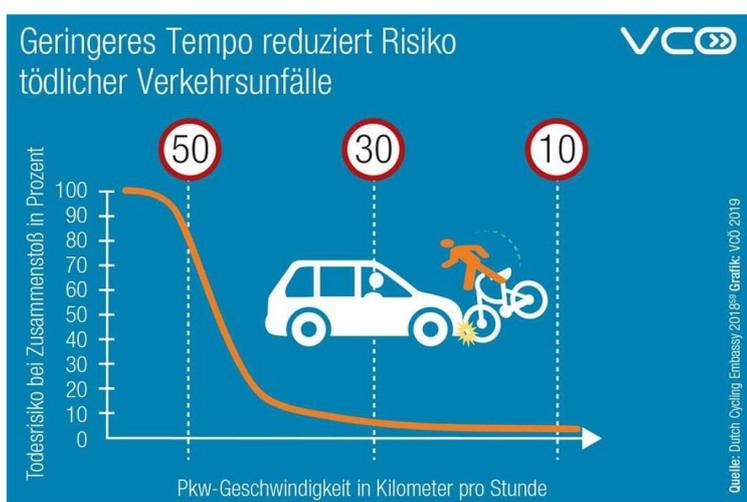
Wie oben dargelegt stellt die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs eines der Haupthindernisse für mehr Radmobilität dar. Allerdings ist im Rahmen der aktuellen Fassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) der kommunale Spielraum für die Einführung von Tempo 30 innerorts sehr begrenzt. Insbesondere als Regelgeschwindigkeit ist dies derzeit nicht machbar. Eine solche Möglichkeit würde jedoch die Gestaltungspielräume von Rösrath, sich als attraktive, lebenswerte Stadt für

Familien und Gewerbetreibende zu profilieren, deutlich erweitern. Die Städteinitiative „Lebenswerte Städte für angepasste Geschwindigkeiten“, der sich Rösrath angeschlossen hat, hat dies zum Ziel.

Die Studienlage zu Tempo 30 ist eindeutig. Eine innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 30 km/h würde erhebliche positive Auswirkungen mit sich bringen:

.....
**Studien sprechen
eine eindeutige
Sprache**
.....

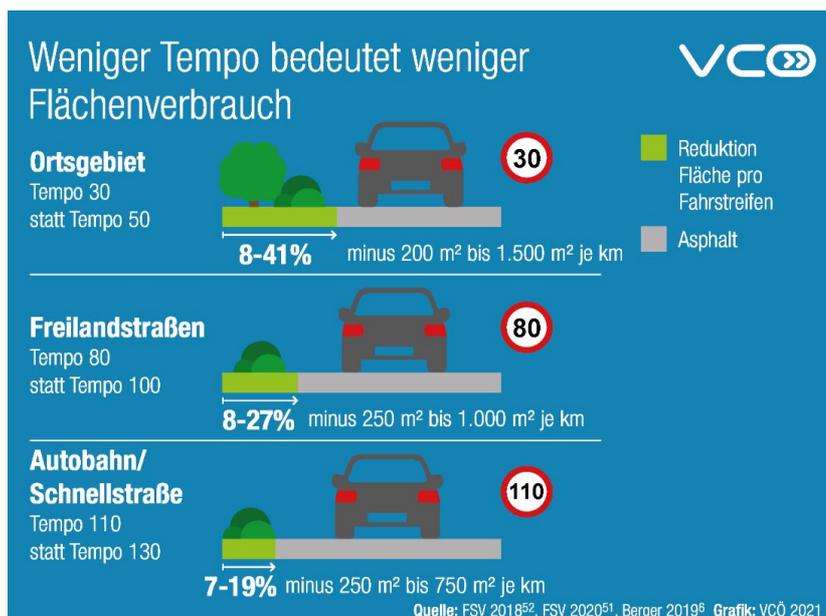
- **Erhöhte Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden:** Das Risiko tödlicher Unfälle reduziert sich von 80% bei Tempo 50 auf 10% bei Tempo 30³⁸.



- **Die Bebauungssituation und topografische Lage von Rösrath** bedingt auf den Durchgangsstraßen sehr häufig ein enges Nebeneinander von Auto- und Fahrradverkehr (teilweise mit, teilweise ohne sogenannte „Schutzstreifen“). Diese Schutzstreifen werden in der Fachwelt inzwischen als problematisch bewertet: Überholende Autofahrer orientieren sich stärker an der Markierung des Schutzstreifens als am – weiterhin erforderlichen – Mindestabstand zu den Radfahrenden³⁹. Auf Grund des damit einhergehenden unzureichenden Abstands führen solche Schutzstreifen eher zu weniger als zu mehr Sicherheit. Unter engen baulichen Bedingungen einer Straße lässt sich die Sicherheit für Radfahrende aber zumindest teilweise dadurch besser erhöhen, dass die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen verschiedenen Mobilitätsformen stärker angeglichen werden.
- **Auch der Fußverkehr profitiert** von der Reduzierung der Geschwindigkeit hinsichtlich des Sicherheitsaspektes, insbesondere vulnerable Gruppen wie Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung.
- **Förderung nachhaltigerer Verkehrsformen:** Größere Sicherheit durch Entschleunigung macht nachhaltigere Verkehrsformen attraktiver. Das Fahrradgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen hat das Ziel, den Anteil des

Radverkehrs am Verkehrsaufkommen von derzeit 9 auf 25 Prozent zu erhöhen: „Der Nachholbedarf ist groß, denn der Rad- und Fußverkehr standen lange nicht ausreichend im Fokus der Verkehrs- und Stadtplanung. Die Folge ist, dass das Fahrrad und der Fußverkehr bislang häufig keine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr sind, da Rad- und Fußwege oft nicht sicher ausgebaut sind und die Vernetzung mit anderen sauberen Verkehrsmitteln nicht ausreichend ist.“⁴⁰ Die Einführung von Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit ist einer der Bausteine zur Zielerreichung, insbesondere in den typischen beengten Situationen der Rösrath Hauptverkehrsadern.

- **Reduzierung des Flächenverbrauchs bringt neue Gestaltungsmöglichkeiten** oder: langsamere Autos brauchen weniger Platz. Ein viel zu wenig thematisierter Aspekt von Tempo 30 innerorts ist der geringere Flächenverbrauch. Bei dieser Geschwindigkeit können Straßen schmaler ausgelegt werden: so ergeben sich für andere Zwecke – sprich: Fuß- und Radverkehr, begrünte Gestaltung – ganz neue Möglichkeiten.



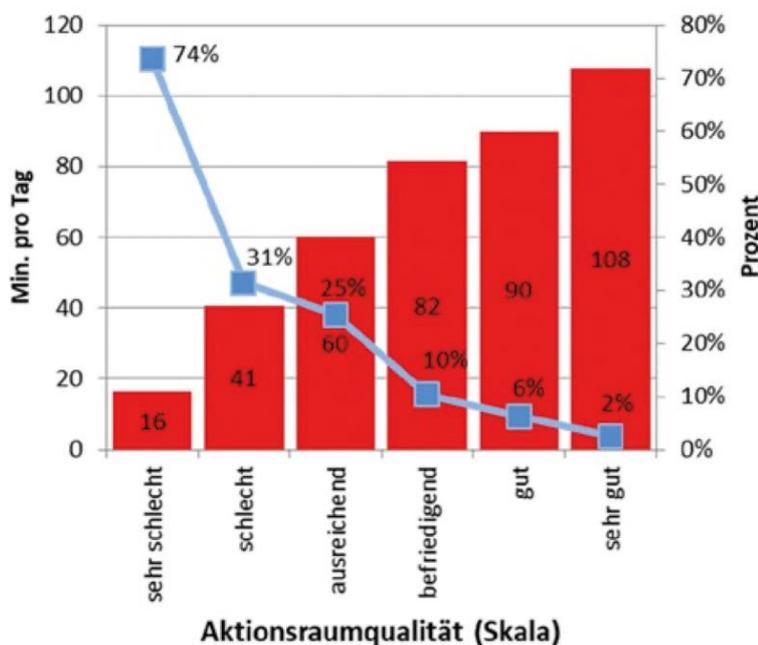
Laut VCÖ⁴¹ ließen sich so zwischen 8 und 41% an Fläche sparen, was sich pro Kilometer auf 200 bis 1.500 Quadratmeter aufsummiert: Daraus könnte Fläche für die Gestaltung des öffentlichen Raums und die Mobilitätswende zurückgewonnen werden.

- **Senkung von Lärmemissionen:** Eine Untersuchung des Bundesumweltamts hat gezeigt, dass „nach der Anordnung von Tempo 30 rund 1 bis 4 dB(A) niedrigere Mittelungspegel der Lärmbelastung“ aufgetreten sind. „Geschwindigkeitssenkungen bewirken aber nicht nur Änderungen des Mittelungspegels. Einige Studien weisen darauf hin, dass bei Tempo 30 niedrigere

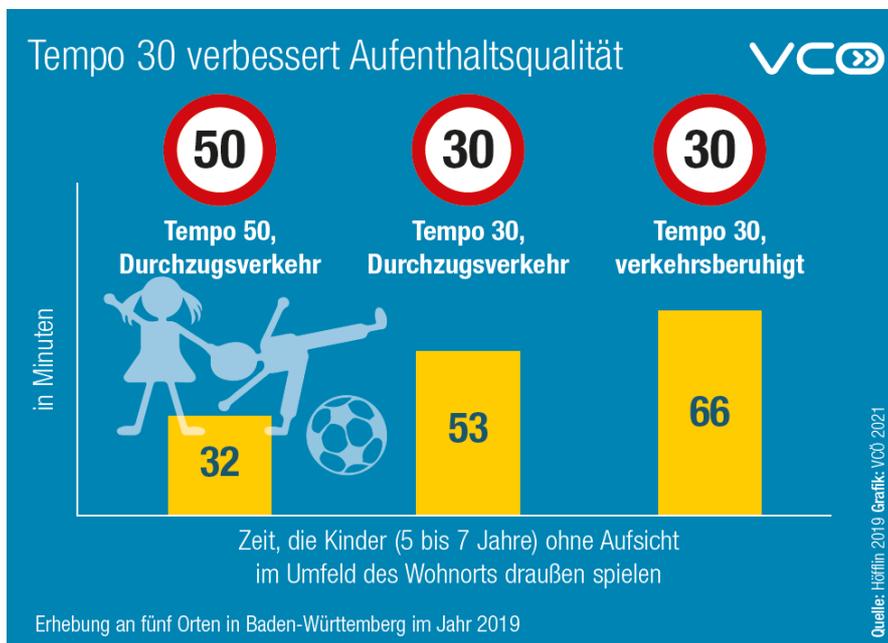
Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen auftreten als bei Tempo 50.“⁴²

6 db (A) entsprechen einer Verdoppelung des Schalldrucks, weswegen eine Reduzierung um bis zu 4 db (A) eine signifikante Verbesserung darstellt, insbesondere wenn zusätzlich Pegelschwankungen durch geringere Beschleunigungsvorgänge verringert werden können.

- **Reduzierung von Luftschadstoffen:** Die gleiche Untersuchung des Umweltbundesamts zeigt, dass niedrigere Geschwindigkeiten für einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss und damit geringeren Schadstoffausstoß sorgen. Aus diesem Grund plädiert das Umweltbundesamt für Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit⁴³.
- **Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen** oder: das fühlt sich besser an. Weniger Lärm und Schadstoffe bringen den positiven Effekt mit sich, dass das Verweilen in den Ortskernen als angenehmer empfunden wird. Davon dürften auch der Einzelhandel und die straßennahe Gastronomie profitieren⁴⁴.
- **Aktionsraumqualität für Kinder** oder: Spiel-Raum wird frei. Die erhöhte Aufenthaltsqualität kann man ganz konkret messen, und zwar an der Zeit, die Kinder unbeaufsichtigt in unmittelbarer ihres Wohnorts im Freien spielen. In seinen Studien hat Prof. Dr. Peter Höfflin (Institut für Angewandte Forschung, Evangelische Hochschule Ludwigsburg) einen starken Zusammenhang zwischen der Aktionsraumqualität und dem Spielen von Kindern im Freien festgestellt⁴⁵:



- Die Art des Straßenumfelds ist dabei ein erheblicher Einflussfaktor⁴⁶:



- **Reduzierung von Anreizen für den Schwerlastverkehr**, die Rösrather Hauptverkehrsstraßen als Abkürzung zwischen A3 und A4 zu nutzen. Eine Reduzierung dieser besonders belastenden Art von Verkehr wäre zweifellos wünschenswert und wird von vielen Bürgerinnen und Bürgern ersehnt.

Die entsprechenden Studien zeigen ebenfalls, dass Autofahrende bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 nicht mehr Zeit benötigen, um ihr Ziel zu erreichen: „Entgegen aller Vorurteile ist man bei einer Basisgeschwindigkeit von Tempo 30 keinesfalls länger unterwegs. Denn der Verkehr fließt durch weniger Stop-and-Go-Phasen, weniger Staus flüssiger und gleichmäßiger.“⁴⁷

Das Argument: „Das ist rechtlich auf unseren Hauptstraßen gar nicht möglich“

Dieses von den Gegnern von Tempo 30 angeführte Argument hat durchaus seine Berechtigung. Nicht umsonst drängt die Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ darauf, den rechtlichen Rahmen so zu modernisieren, dass Kommunen mehr Kompetenzen erhalten, die Verkehrsflüsse durch ihre Orte eigenverantwortlicher zu steuern.

.....
**Woanders geht es –
 politischen Willen
 vorausgesetzt**

Darüber hinaus sind aktuell aber schon rechtliche Möglichkeiten und Spielräume vorhanden, wenngleich hier höhere Hürden vorliegen. Hierzu

gibt es zahlreiche Beispiele aus den verschiedensten Kommunen, wir führen zwei hiervon auf:

Schon im Jahr 2008 wurde im Ortenaukreis auf der B415 zwischen Lahr und Reichenbach ein innerörtliches Tempolimit von 40 Stundenkilometern angeordnet, das mit mehreren fest installierten Messstationen kontrolliert (und deshalb auch sehr gut eingehalten) wird⁴⁸. Begründet wurde diese Maßnahme seinerzeit mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Beruhigung des Verkehrs und damit auch zur Reduzierung der Lärmauswirkungen⁴⁹. Die dortige Strecke führt durch eine mit Rösrath vergleichbaren talgeprägten Topografie und zeichnet sich durch ein hohes Maß an Schwerlastverkehr aus.

Auch die Stadt Laufen in Oberbayern ist mit der Begründung des Lärmschutzes aktiv geworden. Auf der durch den Ort führenden B20 gilt sogar Tempo 30 für die gesamte Ortsdurchfahrt⁵⁰:



Wie so oft zeigt sich hier: Es handelt sich hier mehr um eine Frage des politischen Willens, verfügbare Spielräume zu nutzen, als um harte rechtliche Restriktionen.

Ein entsprechendes Rechtsgutachten „Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 – Eine Orientierungshilfe für Kommunen und Anwohnende“ im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe liefert hierzu wertvolle Anhaltspunkte⁵¹.

6.3.2. Mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr

Der Raum, der für Fußgänger und Radfahrende zur Verfügung steht, ist dem motorisierten Verkehr deutlich untergeordnet. Selbst Gehwege werden zum Teil den parkenden Autos zur Verfügung gestellt.

Wenn wir also über „mehr Raum“ sprechen, ist eine Sache offensichtlich: Dies wird eine gewisse Umverteilung des öffentlichen Raums mit sich bringen. Deshalb ist eine Abwägung der Interessen zwischen den verschiedenen Gruppen notwendig. Ziel einer

Neuverteilung muss es sein, einen größtmöglichen Nutzen für bisher benachteiligte Gruppen im Straßenverkehr – sprich Fußgänger und Radfahrende – zu erzielen und dennoch die Einschränkungen für andere in einem vertretbaren Maß zu halten. Bei dieser Umverteilung sind jedoch auch weitere Aspekte zu berücksichtigen, die die Aufenthaltsqualität und Ästhetik des öffentlichen Raums miteinbeziehen – dies wird in einem separaten Kapitel in diesem Dokument beleuchtet.

.....
**Umverteilung hat
verschiedene
Zieldimensionen**
.....

„Mehr Raum“ ist kein Selbstzweck. Vielmehr geht es immer darum ...

- nach objektiven Kriterien für mehr Sicherheit zu sorgen
- gleichzeitig das subjektive Sicherheitsgefühl erhöhen, um die Schwelle der Nutzung senken
- den Komfort der Fortbewegung qualitativ zu verbessern
- eine möglichst zügige Erreichung des Ankunftsziels zu gewährleisten

In diesem konflikträchtigen Bereich gibt es also viel zu tun.

6.3.3. Schutz von Fußgängern und Rechtssicherheit für Radfahrende

In Rösrath sind Fußwege häufig zwar für Radfahrende freigegeben, gelten aber rechtlich nicht als Radwege. Zu erkennen sind diese daran, dass sie nicht mit den entsprechenden blauen Schildern als getrennte oder gemeinsame Fuß- und Radwege gekennzeichnet sind, sondern lediglich ein auf die Straße aufgemaltes Piktogramm eines Fahrrads vorhanden ist. Daher sind diese Wege für Radfahrende nicht benutzungspflichtig, sie dürfen also weiterhin auf der Straße fahren. Auf der anderen Seite werden Radfahrende auf dem Gehweg quasi nur “geduldet”, müssen dort aber erhöhte Rücksicht gegenüber Fußgängern walten lassen.

.....
**Piktogramme auf
dem Weg: keine
echten Radwege**
.....

Aus dieser Situation ergeben sich hier für alle drei Gruppen von Verkehrsteilnehmern Probleme:

- **Aus der Perspektive von Autofahrenden:** Die Piktogramme suggerieren den Autofahrenden, dass hier ein benutzungspflichtiger Radweg vorliegt, und die Radfahrenden daher nicht auf die Straße gehören. Radfahrende, die vollkommen korrekt die Straße benutzen, werden als Ärgernis angesehen.
- **Aus der Perspektive von Fußgängern:** Diese Wege sind deshalb nicht als benutzungspflichtig gekennzeichnet, weil sie die dafür erforderlichen Mindestbreiten unterschreiten. Somit ergibt sich eine beengte Situation, die auf

Grund der natürlichen Geschwindigkeitsunterschiede von Radfahrenden und Fußgängern zu problematischen Situationen führen können.

- **Aus der Perspektive von Radfahrenden:** Relativ neu ist die Einführung eines Piktogramms auf der Straße, das identisch mit dem Bild auf dem bekannten blauen Verkehrsschild ist. Diese feine Differenzierung ist den meisten vermutlich nicht bewusst. Aber gehen wir davon aus, dass dem durch aufklärende Maßnahmen so wäre: Dies bedeutet, dass Radfahrende diese Wege nicht mit zügiger Geschwindigkeit befahren dürfen, weil sie zu erhöhter Vorsicht und Rücksicht gegenüber Fußgängern verpflichtet sind. Die Attraktivität des Rades als alternatives und nachhaltiges Verkehrsmittel ist aber stark davon abhängig, dass man innerörtlich ähnlich schnell zum Ziel kommen kann wie mit einem Auto und nicht durch eine unzureichende Infrastruktur künstlich ausgebremst wird.

6.3.4. Gehwege auf dem Prüfstand

Die Qualität der Gehwege in Rösrath variiert in hohem Maße: Es gibt durchaus eine Reihe ausreichend breiter Gehwege. Häufig werden sie aber unvermittelt schmaler und werden zusätzlich durch parkenden Verkehr oder andere Hindernisse verengt. Nicht selten existieren nur einseitige schmale Gehwege, selbst in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen. Oder man verzichtet gleich vollständig auf die Einrichtung von Gehwegen. Beispiele für jede der genannten Situationen sind sehr leicht zu finden.

.....
**Gute Gehwege sind
nicht optional**
.....

Hier zwei Beispiele: die stark von Fußgängern genutzte Straße am Bahnhof Hoffnungsthal: kein Gehweg, aber mit Raum für längsparkende Fahrzeuge. Auch die vergleichsweise breite Volberger Straße gönnt Fußgängern keine separaten Gehwege.



Für die Mindestbreite von Gehwegen gibt es kein generelles gesetzliches Maß. Die Standards für die Planung werden von einer privaten Organisation, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definiert. Diese definieren den „Stand der Technik“ und sind de facto die praktische Grundlage für Planungen in Deutschland. Sie manifestieren sich in den RASSt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen)⁵². Dieses Regelwerk ist komplex und seine Anwendung stark abhängig von der jeweiligen Verkehrssituation. Der Fachverband Fussverkehr Deutschland (FUSS e.V.) hat in einer Broschüre die wichtigsten Situationen dargestellt. Maßgeblich dabei ist, dass die Breite der Gehwege Begegnungsverkehr ermöglicht und auch barrierefrei gestaltet sind.

Als Grundmaß für den Fußverkehr gilt eine Breite von 2,50m⁵³. Diese teilen sich auf in:

- Einen Abstand von 20cm zu Hauswänden und Grundstücksgrenzen:
- 1,80m für den Bewegungsverkehr zweier Fußgänger mit einem Abstand von 20cm
- 50cm als Abstand zum fließenden Verkehr.



Bei der Betrachtung der verschiedenen Szenarien ist offensichtlich, dass die Unterschreitung dieser Breiten in Rösrath den Regelfall darstellt. Selbst bei schmalen Gehwegen von 1,50m wird seitens der Verwaltung derzeit eine weitere Verengung durch überstehend parkenden Kraftfahrzeugen oder sonstigen Einrichtungen erst dann durch das Ordnungsamt Einhalt geboten, wenn die Restbreite von einem Meter unterschritten wird. Diese Diskrepanz deutet auf akuten Handlungsbedarf hin.

Die aktuelle Version der Empfehlungen für Radanlagen (EFA) stammt aus dem Jahr 2002 und befindet sich derzeit in der Überarbeitung durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Die geplante Neufassung steht stark unter dem Vorzeichen des Klimaschutzes. Schon vorab wurden im Herbst 2022 Steckbriefe unter dem Titel „E Klima“ veröffentlicht. Der entsprechende Steckbrief für den Fußverkehr nennt folgende grundlegende Anforderungen⁵⁴:

- durchgehende, attraktive Netze
- Grün im Straßenraum
- Aufenthaltsflächen
- durchgehend barrierefreie Verkehrsanlagen, Mindestbreiten nicht unterschreiten

- ausreichende und gut einsehbare Überquerungsanlagen und Sitzmöglichkeiten
- Ausstattungen

Im Zuge dieser Überarbeitung wird der besonders klimafreundliche Fußverkehr noch höheres Gewicht erhalten.

Bereits heute ist das Land Nordrhein-Westfalen bestrebt, die Kommunen bei der Verbesserung der Fußverkehr-Infrastruktur zu unterstützen. Beispielhaft hierfür steht der kostenlose Fußverkehrscheck für Kommunen in NRW, entwickelt vom Zukunftsnetz Mobilität NRW⁵⁵:

Mehr Perspektiven, mehr Beteiligung

Das Besondere am „Fußverkehrs-Check“ ist sein partizipatives Format. Gemeinsame Workshops und Begehungen bringen Bürgerinnen und Bürger, Verwaltung und Politik zusammen, um das Gehen in der Kommune attraktiver zu machen. Diese Begehungen auf zuvor abgestimmten Routen bilden das Kernstück. Nach den Begehungen vor Ort folgen eine Stärken-Schwächen-Analyse sowie die Erstellung eines Maßnahmenplans mit Prioritäten, die gemeinsam von Bürgerinnen und Bürgern sowie Expertinnen und Experten erarbeitet werden.

Der dazu veröffentlichte „Leitfaden zur Durchführung“⁵⁶ gibt einen sehr guten Überblick über die Zielsetzungen und den Prozess der Umsetzung.

Aufgrund dieses zeitgemäß strukturierten Ansatzes ist ein solcher Fußverkehrscheck auch für die Stadt Rösrath dringend wünschenswert.

6.3.5. Bevorrechtigte Straßenübergänge mit Zebrastreifen

Für das Überqueren der Hauptstraßen von Rösrath für Fußgänger gibt es in bestimmten Abständen sogenannte „Querungshilfen“. Das Wort „Hilfe“ klingt zwar sehr freundlich, ist jedoch in der Realität ein Mittel, um den Autoverkehr möglichst wenig zu behindern. Wenn man sich die Infrastruktur des innerörtlichen Verkehrs unter dem Aspekt der Gleichberechtigung betrachtet, so lassen sich folgende Probleme konstatieren:

- Fußgänger haben keine Vorfahrt. Schon Schulkindern wird in der Verkehrserziehung klar gemacht, dass sie es sind, die auf die Autofahrenden Rücksicht nehmen müssen, nicht umgekehrt.
- Fußgänger – insbesondere auch Kinder – müssen die Geschwindigkeiten von Autos (derzeit 50 km/h auf den Hauptverkehrsstraßen, die nicht selten überschritten

.....
**Ein zweiseitiges
Hilfsangebot**
.....

werden) einschätzen, um zu entscheiden, ob ein sicheres Überqueren möglich ist. Dies ist für Kinder bis zum Alter von ca. 12 Jahren nicht zuverlässig möglich. Die Konsequenz ist, dass wir unsere Kinder nicht oder nur ungern im Bereich der Hauptstraßen eigenständig gehen lassen mögen. Dieser Vermeidungseffekt ist ein wichtiger Faktor für die zunehmende Zahl der sogenannten „Elterntaxis“.

Beispiel einer Querung auf einem Schulwegs zur Hauptverkehrszeit an der Hauptstraße mit Tempo 50.

- Querungshilfen bieten Fußgängern eine Insel an, damit sie die Straße in zwei Teilabschnitten überqueren können. Dies bringt an diesen Stellen somit Verengungen der Straße mit sich. Für den Radverkehr bedeutet dies an einigen Stellen, dass die für sie eingerichteten sogenannten Schutzstreifen abrupt enden und dort in den verengten gemeinsamen Verkehr mit Autofahrenden mündet. Dies führt zu einem Gefühl der Unsicherheit für Radfahrende und vermeidbare Risikosituationen, wenn dort Auto- und LKW-Fahrende ohne Einhaltung des notwendigen Mindestabstands überholen.



Wir fordern daher:

- An Stellen, an denen Querungshilfen nicht zu Lasten des Radverkehrs gehen, können diese verbleiben; wann immer möglich sollten sie aber mit Zebrastreifen versehen werden, die eine Umkehr der Vorfahrtssituation bewirken.
- An Stellen, an denen Querungshilfen zu Verengungen des Radverkehrs führen, sollten diese nach Möglichkeit entfernt und durch reine Zebrastreifen ersetzt werden. So wird eine Durchgängigkeit der Spur für Radfahrende gewährleistet und gleichzeitig die Vorfahrt für Fußgänger gesichert.

6.3.6. Klare Wegführung für Radfahrende

"Warum hört der Fahrradweg einfach hier auf?" sang Jan Böhmermann in seiner Sendung ZDF Magazin Royale und stellte damit den Soundtrack für die erste Kidical Mass Fahrraddemonstration im September 2021. Diese Frage dürften sich Radfahrende an vielen Stellen innerhalb Rösraths stellen. Doch auch die logisch darauf folgende Frage "Wo geht für mich der Weg danach eigentlich weiter?" muss dringend beantwortet werden.

Es ist klar: Nicht überall in Rösrath (aber doch deutlich mehr als aktuell!) lassen sich durchgängige vollwertige Radwege realisieren. Allerdings ist auch in solchen Situationen eine Verkehrsführung erforderlich, die Radfahrenden auf deutliche Weise klar macht, wo für sie der Weg weitergeht. Diese Wegeführung sollte zumutbar sein, also z.B. nicht mit der zweifachen Überquerung von Fußgängerampeln verbunden sein.

.....
**Wegeführungen
müssen für alle
intuitiv erkennbar
sein**
.....

Hier nur drei Beispiele für unklare Wegeführungen:

- In Hoffnungsthal, kurz vor der Sülzbrücke am Leimbach in Richtung Untereschbach findet sich ein Schild "Radweg Ende". Die dortige Querungshilfe führt auf der Gegenseite jedoch nicht auf einen ausgeschilderten Radweg. Es liegt also nahe, nun die Straße im Mischverkehr benutzen zu müssen. Am Ortsausgang beginnt dann auf der linken Straßenseite ein benutzungspflichtiger Radweg ohne sichere Möglichkeit, die Straße zu queren.
- Am unteren Ende des Sommerbergs ist für Radfahrende aus unterschiedlichen Richtungen kommend nicht unmittelbar erkennbar, auf welchem Weg sie auf den Radweg in Richtung Forsbach fahren sollen.
- Auch die Kreuzung am Sülztalplatz bietet für Radfahrende aus unterschiedlichen Richtungen keine eindeutige Orientierung bei der Wegeführung.

Wir fordern daher, dass die Stadt Rösrath im ersten Schritt – gemeinsam mit Radfahrenden – die verschiedenen problematischen Wegesituationen identifiziert. Im zweiten Schritt sollte dann eine unmissverständliche Führung zu den Wegen erfolgen.

6.3.7. Rechtsseitiges Längsparken begrenzen

In den Stadtzentren Rösraths gibt es eine erhebliche Zahl von Bereichen für das Längsparken von Autos entlang der Straße. Solche Längsparkplätze sind sowohl aus der Perspektive der Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer als auch aus Sicht der gestalterischen Nutzung des begrenzten öffentlichen Raums als kritisch zu bewerten. Im Folgenden befassen wir uns lediglich mit den Sicherheitsaspekten, die damit verbunden sind.

.....
**Längsparken:
fehlende Flächen
für andere Zwecke**
.....

Längsparkplätze verengen den Raum für den Fußverkehr und für Rad fahrende Kinder: Oftmals sind diese ganz oder teilweise auf Gehwegen markiert, so dass für Fußgänger nur noch ein Teil des Gehwegraums zur Verfügung steht. Durch die immer breiter werdenden Autos ist es auch nicht selten, dass diese deutlich über die Markierungen hinausragen. Der Raum für Menschen mit Rollstühlen, Kinderwägen, Rollatoren und für alle Fußgänger wird eingeschränkt. Auch Kinder unter 10 Jahren fahren auf diesen Flächen mit ihren Fahrrädern, wenn kein entsprechender Fahrradweg vorhanden ist.

Dadurch entstehen risikoreiche Situationen und Konflikte zwischen den



Verkehrsteilnehmenden.

.....
**Dooring: das
ständige Risiko**
.....

Darüber hinaus führen Längsparkplätze zu gefährlichen Dooring-Zonen: Als „Dooring“ bezeichnet man die Gefahr, dass Autofahrende nach dem Einparken ihre Tür öffnen und dabei Radfahrende übersehen, die sich von hinten nähern. Wenn Radfahrende in solchen Situationen ausweichen müssen, können sie in Sekundenbruchteilen nicht abschätzen, ob sie selbst beim Ausweichen möglicherweise in die Fahrspur eines von hinten kommenden Autos geraten können. Aus diesem Grund ist es inzwischen üblich, die Gefahren des Doorings durch entsprechende Planung zu vermeiden.

Wir fordern daher, dass bisher vorhandene Längsparkplätze zur Disposition gestellt werden, insbesondere da, wo sie die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrenden gefährden. Der so entstehende Raum sollte für breitere Fußwege und sichere Radwege verwendet werden. Als Ersatz für Autofahrende werden größere zentrale Parkflächen eingerichtet, auch wenn diese einen vertretbaren Fußweg zum endgültigen Ziel mit sich bringen.

6.3.8. Oberflächen von Radwegen verbessern

Die Oberflächen von Radwegen sollten mit dem gleichen Anspruch gestaltet werden wie diejenigen für den motorisierten Verkehr. Aktuell erfüllen sie oftmals nicht diesen Standard.

.....
**Gute Oberflächen
bringen Sicherheit
und Komfort**
.....

Typische Merkmale sind:

- Flickschusterei, Schlaglöcher, Spurrillen und Unebenheiten



- Gullideckel auf dem Weg
- Wechsel verschiedener Arten von Belägen
- Ungeeignetes Gehwegpflaster auf Radwegen



Wir fordern, dass Radwege in ihrer Beschaffenheit künftig als Wege erster Klasse behandelt werden. Dies bedeutet, dass diese ein zügiges, sicheres und komfortables Fahren gewährleisten.

6.3.9. Möglichkeiten für vollwertige Radwege nutzen

Vollwertige – also breite und baulich möglichst geschützte – Radwege stellen die bestmögliche Lösung für Radfahrende dar, um eine sichere und zügige Fortbewegung zu gewährleisten.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr definiert einen guten Radweg in der Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“⁵⁷ folgendermaßen:

Ein guter Radweg hat je Fahrtrichtung eine Breite von mindestens 2,50 m. Damit können sich zwei Radfahrende in jeder Situation sicher überholen. Für Radwege mit Begegnungsverkehr sind größere Breiten erforderlich. Wir Menschen sind soziale Wesen. Nebeneinander fahren zu können ermöglicht Kommunikation und soziales Verhalten – genauso wie übrigens die gemeinsame Autofahrt zweier Insassen auch. Breitere Radwege sind deshalb nicht nur bei einem großen Radverkehrsaufkommen vorteilhaft, sondern machen Radfahren auch in der Gemeinschaft spürbar attraktiver. Ab einer Breite von 3,00 m können zwei Personen bequem nebeneinander fahren und eine Dritte gleichzeitig überholen. Dies entspricht der Breite einer Kfz-Fahrspur.

Auf Grund der topografischen und bebauungstechnischen Gegebenheiten
ist dies ein nur teilweise erreichbares Ziel. Wenn man es mit der **Verlagerung von**
Förderung des Fuß- und Radverkehrs zumindest als gleichberechtigte **Flächen**
Fortbewegungsform jedoch ernst meint, ist es zwingend notwendig zu
betrachten, wo Flächen dafür frei gemacht werden könnten – entweder
durch eine Verengung von Straßen oder durch die Reduzierung der Flächen für den
parkenden Verkehr.

Überall, wo vollwertige Radwege dennoch nicht eingerichtet werden
können, ist eine Reduzierung des Verkehrs auf Tempo 30 unerlässlich, um **Tempo 30 als**
im dadurch entstehenden Mischverkehr ein akzeptables Sicherheitsniveau **Fallback anstreben**
für Radfahrende zu gewährleisten.

6.3.10. Spuren für den Radverkehr deutlich markieren

Eines vorweg: Farbe allein ist kein adäquater Ersatz für eine optimierte
Radinfrastruktur. Und dennoch bietet eine durchgängige farbige **Farbe ist (nur) Teil**
Markierung von Radwegen eine Reihe von Vorteilen⁵⁸: **einer Lösung**
.....

- **Gefühl der erhöhten Sicherheit:** Insbesondere da, wo keine baulich
gesicherte Trennung von Fahrradwegen möglich ist, trägt eine farbige Markierung
dazu bei, die subjektiv empfundene Gefährlichkeit der Fahrradnutzung zu
verringern⁵⁹.

- **Bessere Orientierung:** Farblich markierte Radwege stellen ein gut erkennbares visuelles Leitsystem dar: Sie helfen dabei, die Querungswege in Kreuzungssituationen sichtbar zu machen. Darüber hinaus wird deutlich, an welcher Stelle ein Radweg zu Ende ist.
- **Abgrenzung zu Fußwegen:** In nebeneinander verlaufenden Fuß- und Radwegen ist oft nicht auf den ersten Blick erkennbar, wo die für beide Gruppen verlaufenden Bereiche angrenzen. Mit einer farblichen Markierung der Radwege wird das Gefahren- und Konfliktpotenzial reduziert.
- **Positive Kommunikation des Radverkehrs:** Mit der Hervorhebung von Radwegen macht eine Kommune deutlich, dass sie das Thema Radfahren ernst nimmt und dies auf positive Weise unterstreicht.

6.3.11. Beseitigung bzw. Vermeidung von Hindernissen

“Stellen Sie sich vor: Sie fahren mit dem Auto auf einer Straße und vor Ihnen türmen sich armdicke Baumwurzeln auf. Dann wieder müssen Sie knöcheltiefen Schlaglöchern ausweichen. Der Fahrbelag wechselt mehrfach von Asphalt auf Pflasterstein. Ständig müssen Sie damit rechnen, dass Fußgänger auf die Straße treten, Fahrzeugtüren aufschlagen, Ihnen die Vorfahrt genommen wird oder Mülleimer und Laternenmasten im Weg stehen. Und plötzlich hört die Straße einfach auf.”⁶⁰

Hindernisse auf Fuß- und Radwegen führen zu verengten, und damit potenziell gefährlichen Situationen. Dabei gibt es unterschiedliche Arten von Hindernissen:

- **Dauerhafte Hindernisse:** Schilder oder Werbetafeln verengen oft die Breite von Wegen erheblich. Hier das Beispiel eines Gehwegs in Richtung Leimbach (der benutzungspflichtige Fahrradweg hört kurz vor dieser Stelle abrupt auf: Innerhalb weniger Meter finden sich eine Werbetafel, an der der Weg auf einen halben Meter verengt ist, sowie ein dauerhaftes Warnschild zu einem Gehwegschaden. Hinzu kommt eine problematische unebene Pflasterung in diesem Bereich des Wegs.

.....
**Sicherheit und
Komfort werden
eingeschränkt**
.....

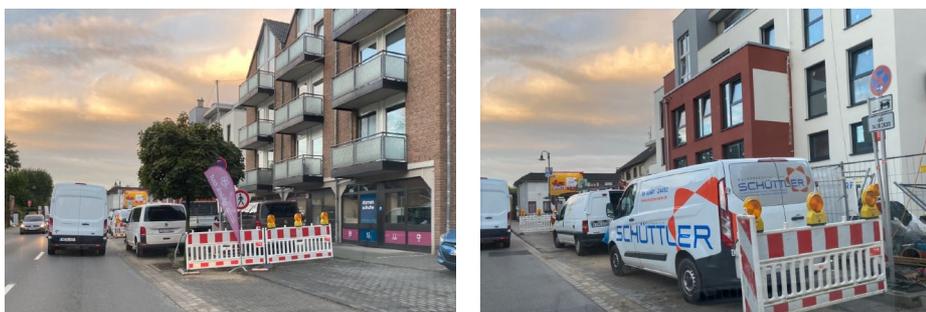


Auch Umlaufsperrn, Poller, Elektrokästen und andere Hindernisse beeinträchtigen Sicherheit und Komfort des Fuß- und Radverkehrs:



- Temporäre Hindernisse durch Baustellen:** Bei Straßenbaumaßnahmen werden temporäre Baustellenschilder und Ampeln bevorzugt auf Fuß- und Radwegen platziert. Sie sind in der Regel die ersten Flächen, die bei einer Baumaßnahme dem Fuß- und Radverkehr weggenommen und die letzten Flächen, auf denen diese Hindernisse wieder entfernt werden. Oftmals ließen sich solche Hindernisse auf Geh- und Radwegen gänzlich vermeiden, indem sie an anderen Stellen platziert werden. Insgesamt ist jedoch eine deutlich erhöhte Sensibilität der Planer für solche Belange des Fuß- und Radverkehrs erforderlich.

.....
**Ungleiche Behandlung
 des Fuß- und
 Radverkehrs**



- **Hindernisse bzw. Verengungen durch in Wege ragende Bepflanzung:** Dies betrifft gleichermaßen öffentliche Flächen wie auch an Wege angrenzende Bepflanzung von privaten Grundstücken. Besondere Bedeutung kommt solchen Hindernissen zu, an denen Fußwege nur auf einer Seite einer Straße existieren und gleichzeitig sehr eng sind (z.B. der als Schulweg genutzte Fußweg der Rotdornallee). Hier sind Fußgänger und Radfahrende im Kita- und Grundschulalter oftmals gezwungen auf die Straße auszuweichen.



Anwohner – besonders diejenigen, deren Grundstücke an enge Wege angrenzen – sollten daher künftig unter Mitwirkung des Ordnungsamtes auf solche Situationen stärker aufmerksam gemacht werden.

.....
**Sensibilisierung ist
hilfreich**
.....

- **Hindernisse durch Mülltonnen:** An Tagen, an denen Mülltonnen geleert werden, stehen diese häufig auf Geh- oder Radwegen, was deren Breite erheblich verengen kann. Als Folge ist in der Rotdornallee das Passieren zweier entgegenkommender Fußgänger ohne gefährliches Ausweichen auf die Straße nicht möglich.

Wenn in solchen Situationen Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle oder Kinder im Grundschulalter auf dem Fahrrad hinzukommen, verstärkt sich diese Problematik noch einmal erheblich. In den meisten Fällen könnten die Mülltonnen an der Grenze der eigenen Hauseinfahrt problemlos so abgestellt werden, dass Behinderungen für den Fußverkehr vermieden werden können und dennoch die Zugänglichkeit für die Müllabfuhr gewährleistet bleibt. Auch hier wäre eine stärkere Sensibilisierung der Anwohner durch die Stadt hilfreich.

.....
**Ausweichen auf die
Straße möglichst
vermeiden**
.....

Beispiel: Auf einem zentralen Weg zur Grundschule und Kita wird ein ohnehin schmaler, einseitiger Gehweg durch Mülltonnen weiter verengt, obwohl die jeweiligen Einfahrten am Straßenrand problemlos Platz für die Tonnen böten.

Kita- und Grundschulkinder mit Fahrrad, Menschen in Rollstühlen, mit Kinderwagen oder Rollatoren, sowie Menschen im Begegnungsverkehr werden zum Ausweichen auf die Straße gezwungen.



- **Hindernisse durch Witterung:** Insbesondere im Herbst und Winter wird die Sicherheit durch nasses Laub, Schnee oder Eis beeinträchtigt. Für Schülerinnen und Schüler, die keinen Anspruch auf ein vergünstigtes Schülerticket besitzen, gilt ein Schulweg zu Fuß oder Fahrrad ganzjährig – also auch an dunklen Wintermorgenden – als zumutbar. Im Umkehrschluss müsste dies bedeuten, dass sie einen gleichberechtigten Anspruch auf Herbst- und Winterdienst besitzen, um diese Wege ohne vermeidbare Risiken bewältigen zu können. In Rösrath existiert beispielsweise derzeit kein zeitnaher oder durchgängiger Winterdienst für Radwege und Querungshilfen.

.....
oder: Hashtag
#NobodyKehrs
.....



- In der Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ nimmt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ebenfalls diese Sichtweise ein⁶¹:

Stellen Sie durch einen zielgerichteten Winterdienst sicher, dass Radverkehrsanlagen auch bei Glätte und Schneefall durchgehend befahrbar sind. Anders als Kraftfahrzeuge sind Fahrräder einspurige Fahrzeuge und bei Glätte entsprechend stärker unfallgefährdet. Ein hochwertiger Winterdienst mit einer Räumung der Wege ist für den Radverkehr daher ganz besonders wichtig. Die Wege sollten für Radfahrende spätestens zu Beginn der morgendlichen Hauptverkehrszeit um 6 Uhr geräumt sein und bis mindestens 19 Uhr befahrbar gehalten werden.

Diese und weitere Hindernisse werden auch vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat als problematisch bewertet⁶². Wir fordern daher, dass Hindernisse, die den Fuß- und Radverkehr behindern, dort nicht unnötig platziert werden. Sollte dies wirklich unvermeidlich sein, so ist seitens der für die Baumaßnahme Verantwortlichen dafür Sorge zu tragen, dass diese Einschränkung so schnell wie möglich beseitigt wird. Für das Zurückschneiden hereinragender Bepflanzung und anderer Hindernisse sollte das Ordnungsamt das freundliche Gespräch mit den Anwohnern suchen. Wenn die Stadt Rösrath es mit der Gleichberechtigung von Fuß- und Radverkehr ernst meint, ist es unerlässlich, auch die zeitnahe Beseitigung witterungsbedingter Gefährdungen in die Routineabläufe einzubeziehen.

6.3.12. Nebenstrecken für Radfahrende einrichten

Die Einrichtung von Nebenstrecken für Radfahrende ist ein probates Mittel, um den Radverkehr von stark belasteten Hauptverkehrsrouten fernzuhalten und für sie ein sicheres, zügiges Vorankommen zu gewährleisten. Auf Grund der topografischen Lage der Hauptverkehrsrouten in Rösrath sind die Möglichkeiten allerdings eher begrenzt. Dennoch sollte erörtert werden, wo solche Nebenstrecken sinnvoll eingerichtet werden können.

.....
**Leider begrenzte
Möglichkeiten in
Rösrath**
.....

Solche Strecken sollten zwei Bedingungen erfüllen:

- Sie gewährleisten ein zügiges Vorankommen ohne signifikante Umwege im Vergleich zu Hauptverkehrsrouten.
- Die Nebenstrecken werden für den Radverkehr optimiert. Das bedeutet eine großzügige Breite, Reduzierung des motorisierten Verkehrs und die Entschärfung von Risiken durch den parkenden Verkehr.

Besonders prädestiniert hierfür ist beispielsweise die Rotdornallee in Hoffnungsthal als Parallelroute zur Hauptstraße. Weitere Nebenstrecken sollten im Zuge einer Planung evaluiert werden.

6.3.13. Fehlerverzeihendes Design für Kreuzungen und Einmündungen

In Rösrath sind einige Kreuzungen so gestaltet, dass ein Abbiegen mit dem Auto in hoher Geschwindigkeit möglich ist (z.B. die Kreuzung Hauptstraße/Rotdornallee/Volberger Straße). Dies liegt daran, dass Straßenbreiten bzw. Abbiegeradien sehr großzügig gestaltet sind, so dass die Geschwindigkeit beim Abbiegevorgang kaum verringert werden muss. Für Fußgänger und Radfahrende bringen solche Radien aber Nachteile mit sich, da dadurch die Strecke zum Überqueren der Straße unnötig verlängert wird. Auf dieser Strecke ist man einem erhöhten Unfallrisiko durch den mit hoher Geschwindigkeit querenden motorisierten Verkehr ausgesetzt. Nicht ohne Grund ereignen sich die meisten und schwersten Unfällen zwischen Auto- und Radfahrenden an Kreuzungen⁶³.

.....
**Warum sind
Kreuzungen oft
gefährlich?**
.....

Doch es geht auch anders.

„Sicheres Kreuzungsdesign berücksichtigt alle Verkehrsströme, insbesondere die der ungeschützten Verkehrsteilnehmer:innen und verzeiht Fehler“, so Dr.-Ing. Stefan Lehmkühler von Changing Cities, „es gibt eine Menge Lösungen, die vor allem in den Niederlanden und in Dänemark zeigen, wie Unfälle vermeidbar sind. Insbesondere das niederländische Modell verspricht ein hohes Maß an Sicherheit für die ungeschützten Verkehrsteilnehmer.“⁶⁴

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr formuliert dies in der Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“⁶⁵ folgendermaßen:

„Eine Kreuzung ist dann gut, wenn sie Fehler verzeiht. Denn überall dort, wo Menschen beteiligt sind, passieren Fehler. Im Straßenverkehr können die Folgen gravierend sein, wenn Kraftfahrzeuge involviert sind. Vor allem bei Kindern und älteren Menschen sind die kognitiven und motorischen Fähigkeiten noch nicht oder nicht mehr so ausgeprägt, wie bei anderen Bevölkerungsgruppen. Das Prinzip der fehlerverzeihenden Infrastruktur ist deshalb ein wichtiger Grundsatz für eine fahrradfreundliche und barrierefreie Kommune.“

In den Niederlanden ist man in der praktischen Umsetzung – wie in vielen Aspekten der Verkehrsplanung – bereits deutlich weiter. Kreuzungssituationen wurden und werden dort so umgebaut, dass sie den schwächeren Verkehrsteilnehmern mehr Sicherheit bieten. Folgende Merkmale zeichnen sichere Kreuzungen und Einmündungen aus:

.....
**Erprobte Lösungen
existieren**
.....

- Sie besitzen für den Fuß- und Radverkehr eine möglichst kurze Strecke zur Querung der Straße, die auch farblich deutlich markiert sein sollte.

- Durch engere Abbiegeradien wird die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs beim Abbiegevorgang reduziert. Gleichzeitig steigt die Übersicht über den querenden Verkehr. Dadurch wird das Risiko von Unfällen gesenkt.
- Weite Sichtachsen helfen dabei, andere Verkehrsteilnehmende frühzeitig erkennen zu können.
- Ergänzende bauliche Absicherungen der Kreuzungssituation tragen ebenfalls dazu bei, eine Reduzierung der Geschwindigkeit beim Abbiegen zu bewirken.

Beispiel für eine gleichermaßen sichere wie auch ästhetische Neugestaltung⁶⁶:



- Vor Ampeln helfen vorgelagerte Aufstellflächen für Radfahrende beim Abbiegen; Radfahrende sind hier auch für automobilen Verkehrsteilnehmende besonders gut sichtbar.



Wir fordern daher, dass die gängigen Best Practices für die Planung von Kreuzungen und Einmündungen von Anfang an berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollten existierende problematische Kreuzungen (Sülzthalplatz und weitere) bereits heute entsprechend dieser Erkenntnisse entschärft werden.

6.4. Bestehende Regeln konsequenter durchsetzen

Zu einem harmonischen und sicheren Miteinander im Verkehr gehört auch die Durchsetzung bestehender Regeln. Dabei sind Defizite in der alltäglichen Praxis heute unübersehbar.

- Fuß- und Radwege werden häufig – und meist ohne Konsequenz – zugeparkt bzw. durch stehende Pkw, Kleintransporter oder Lkw – erheblich verengt. Daraus resultieren alltägliche Gefahrensituationen, wenn Fußgänger und Radfahrende auf die Fahrbahn ausweichen müssen, zu riskanten Manövern gezwungen oder deren Sichtachsen durch Fahrzeuge eingeschränkt werden. Solche Risikosituationen führen – statistisch unter dem Radar der offiziellen Unfallzahlen – zu einer beträchtlichen Zahl von Beinahe-Unfällen.

.....
**Das tägliche Bild:
eine Vielzahl von
Risikosituationen**
.....



- Der Einhaltung von Geschwindigkeiten wird nur sporadisch überwacht.
- Die Kontrolle der Mindestabstände von motorisierten Fahrzeugen zu Radfahrenden findet bislang überhaupt nicht statt.

Insbesondere die Laissez-faire Haltung gegenüber Gehweg-Parkern – privater wie Lieferverkehr gleichermaßen – hat über die Jahre hinweg eine Art von gefühltem Gewohnheitsrecht etabliert, dass solche Arten von Behinderungen anderer akzeptabel seien.

Es soll hier keineswegs bestritten werden, dass auch Fußgänger und Radfahrende häufig Verkehrsregeln verletzen, z.B. bei Rot über die Ampel gehen oder fahren oder auf der falschen Fahrbahnseite Rad fahren. Auch hier gibt es Verbesserungsbedarf. Es ist jedoch angebracht, Regelverletzungen ein wenig zu differenzieren:

.....
**Eine
Differenzierung ist
angebracht**
.....

- Eine aktuelle Untersuchung aus Dänemark kommt zu dem Ergebnis, dass Regelverletzungen von Autofahrenden diejenigen von Radfahrenden um mehr als ein Zehnfaches übersteigen⁶⁷. Die Zahl der Regelverstöße von Radfahrern verdoppelt sich in dänischen Kleinstädten allerdings dann, wenn es weniger echte Radwege gibt

und Radfahrende deshalb auf Gehwege ausweichen. Dies lässt sich sicher auch auf Rösrath übertragen – ein Argument mehr für vollwertige Radwege.

- Regelverletzende Fußgänger gefährden sich vor allem selbst und nicht andere. Radfahrende gefährden sich mit solchem Verhalten einerseits selbst; aber andererseits können sie auch Menschen gefährden, die zu Fuß unterwegs sind. Im Gegensatz zum motorisierten Verkehr hat diese Gefährdung jedoch sehr selten lebensgefährliche Konsequenzen. Bei 75% aller Unfälle zwischen Auto- und Radfahrenden ist der stärkere Verkehrsteilnehmer der Hauptverursacher⁶⁸.

Aus diesen Gründen ist ein besonderer Fokus auf den motorisierten Verkehr durchaus gerechtfertigt.

6.4.1. Zielsetzung

Mit Hilfe verschiedener Maßnahmen soll künftig verstärkt sichergestellt werden,

- dass Regeln von Verkehrsteilnehmenden besser eingehalten werden
- dass damit mittelfristig die subjektive Wahrnehmung des Regelbruchs verändert wird.

6.4.2. Maßnahmen

Nicht eine einzelne Maßnahme führt mittelfristig zu einer Verbesserung der Situation, sondern die Kombination verschiedener Maßnahmen.

Neben Kontrollen sind auch kommunikative Maßnahmen sinnvoll, um das Bewusstsein für den rücksichtsvollen Umgang im Verkehr zu stärken.

.....
**Die richtige
Mischung macht's**
.....

- Die Kontrolle von Geschwindigkeiten sollte intensiviert werden – nicht nur punktuell morgens an Schulen, sondern auch an anderen Tages- und Abendzeiten sowie am Wochenende. Ergänzend zu mobilen Geschwindigkeitskontrollen sollten fest installierte Anlagen erwogen werden.
- Nicht immer muss es ein Blitzer sein: Auch sanfteren Methoden haben ihre Wirksamkeit unter Beweis gestellt. Sogenannte Smiley-Ampeln helfen dabei, Autofahrende auf – möglicherweise ohne Absicht überhöhte Geschwindigkeit – aufmerksam zu machen. Der positive Effekt trauriger Smileys auf das Verhalten ist nicht zu unterschätzen.
- Künftig sollte seitens des Ordnungsamtes verstärkt Augenmerk darauf gelegt werden, Geh- und Radwege in vollständiger Breite und zu allen Tageszeiten freizuhalten, auch bei kurzzeitigem Halten auf den Fuß- und Radwegen. Der Ermessensspielraum des Ordnungsamtes durch interne Dienstanweisungen („man kommt doch trotzdem noch dran vorbei“) sollte minimiert werden. Laut neuerer juristischer Einschätzung ist ein solcher Ermessensspielraum ohnehin nicht zu

rechtfertigen⁶⁹. Personelle Kapazitäten sollten hierzu geschaffen werden – sie würden sich bei aktueller Lage auch refinanzieren.

- Einhaltung des Mindestabstands von 1,5m zu Radfahrenden kontrollieren: Diese Regel ist vielen Autofahrern entweder nicht bekannt, oder es ist ihnen nicht bewusst, wie gering ihr tatsächlicher Abstand bei einem Überholvorgang ist.
- Ein gestärktes Verständnis für die Vorteile eines rücksichtsvolleren Umgangs im Straßenverkehr trägt dazu bei, die Akzeptanz der Regeln in der Bevölkerung zu erhöhen. Flankierend sollte dies durch kommunikative Maßnahmen der Stadt Rösrath begleitet werden.

6.5. Für die zukünftige Planung: von Anfang an berücksichtigen

Es an der Zeit, die Verkehrsinfrastruktur in Rösrath neu zu denken und zu gestalten. Statt der gestückelten Verwertung verbleibender Restflächen sollte dem Fuß- und Radverkehr deutlich mehr Raum zugewiesen werden.

Insbesondere Parkflächen sind hierbei zu hinterfragen. Es gilt stärker als bisher abzuwägen: Welchen Nutzen hinsichtlich Fortbewegung und Lebensqualität bringen zum Beispiel unmittelbar an einer Hauptverkehrsader liegenden Längsparkplätze? Inwiefern wären hundert Meter Fußweg zum endgültigen Ziel akzeptabel, wenn man gleichzeitig durch die Entfernung solcher Parkmöglichkeiten die Aufenthaltsqualität und die Fortbewegung für den Fuß- und Radverkehr signifikant verbessern könnte?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nennt dafür als Grundprinzip „Planen Sie für Laura“⁷⁰:

Das ist Laura, 11 Jahre. Machen Sie bei jeder Straße, jedem Radweg den Test: Kann Laura hier entspannt und sicher Rad fahren? Setzen Sie nur jene Maßnahmen um, bei denen Ihre Antwort eindeutig „Ja“ lautet!

Laura steht dabei sinnbildlich für die vielen Menschen aller Altersgruppen in Deutschland, die sich dann für das Radfahren entscheiden, wenn sie sich dabei auch sicher fühlen. Die Berücksichtigung des subjektiven Sicherheitsgefühls in der Planung ist eine der wichtigsten Stellschrauben, um den Radverkehrsanteil signifikant zu erhöhen. Von einer Radverkehrsinfrastruktur, die für die 11-jährige Laura gut geeignet ist, profitieren auch alle anderen Menschen, die ebenfalls hohe Sicherheitsbedürfnisse haben.

Neuorientierung im Planungsprozess

Planen Sie für Laura!

Das ist Laura, 11 Jahre. Machen Sie bei jeder Straße, jedem Radweg den Test: Kann Laura hier entspannt und sicher Rad fahren? Setzen Sie nur jene Maßnahmen um, bei denen Ihre Antwort eindeutig „Ja“ lautet!

Laura steht dabei sinnbildlich für die vielen Menschen aller Altersgruppen in Deutschland, die sich dann für das Radfahren entscheiden, wenn sie sich dabei auch sicher fühlen. Die Berücksichtigung des subjektiven Sicherheitsgefühls in der Planung ist eine der wichtigsten Stellschrauben, um den Radverkehrsanteil signifikant zu erhöhen. Von einer Radverkehrsinfrastruktur, die für die 11-jährige Laura gut geeignet ist, profitieren auch alle anderen Menschen, die ebenfalls hohe Sicherheitsbedürfnisse haben.

Für Laura und all die anderen Menschen ist ein durchgehendes und eigenständiges Radverkehrsnetz wichtig, damit sie gemeinsam vom Kleinsten bis zum Großen sicher unterwegs sein können. Scharf auf ihre Wege und denen der Kleinsten, sollten die Infrastrukturen gestaltet sein, dass auch die 11-jährige Laura diese Situationen sicher bewältigt. Halten Sie sich stets vor Augen, was Laura benötigt, um sicher und entspannt Rad fahren zu können – und planen Sie entsprechend.



Für Laura und all die anderen Menschen ist ein durchgehendes und eigenständiges Radverkehrsnetz wichtig, damit sie getrennt vom Kfz-Verkehr fahren können. Sobald sich ihre Wege mit denen des Kfz-Verkehrs kreuzen, sollte die Infrastruktur so gestaltet sein, dass auch die 11-Jährige Laura diese Situationen sicher bewältigt. Halten Sie sich stets vor Augen, was Laura benötigt, um sicher und entspannt Rad fahren zu können – und planen Sie entsprechend.

Wir möchten an dieser Stelle noch hinzufügen, dass dieses Prinzip auch auf den Fußverkehr anwendbar ist und weitere Personengruppen mit einschließen sollte, insbesondere ältere Menschen und Menschen mit Behinderung.

.....
**Es geht nicht nur
um Radverkehr und
Laura**
.....

Bei der Planung und Umsetzung solcher Maßnahmen lohnt sich durchaus ein Blick in andere Kommunen, die solche Schritte bereits gegangen sind. Auch hier gab es für den Umbau der Infrastruktur im Vorlauf oftmals gewaltige Widerstände. Nach Abschluss dieses Umbaus überwog jedoch generell die positive Erfahrung und erzielte breite Akzeptanz. Wir in Rösrath sollten daher den Mut aufbringen, einer solchen Skepsis mit einer positiven Vision zu begegnen.

7. Öffentlichen Raum qualitativ hochwertiger nutzen

In dem vorherigen Kapitel haben wir uns ausführlich mit den Zusammenhängen zwischen der innerörtlichen Fortbewegung und der Verteilung des öffentlichen Raums für einzelne Mobilitätsformen beschäftigt.

Dieses Kapitel hingegen thematisiert den öffentlichen Raum unter dem Aspekt der Aufenthalts- und Freizeitqualität. Öffentlicher Raum kann beides sein (aber leider nicht gleichzeitig): entweder Raum für den fließenden und stehenden Verkehr oder Raum für den Aufenthalt und entsprechende stadtgestalterische Maßnahmen.

Die Gestaltung und Ausprägung öffentlicher Räume - der Straßen, Wege und Plätze sowie der Grünanlagen - ist für die Sicherung der Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden von entscheidender Bedeutung. Öffentliche Räume sind neben ihrer Aufgabe für Verkehr, Wirtschaft und Erholung auch Orte des gesellschaftlichen Austausches. Sie dienen der Orientierung, der Repräsentation, der Identifikation und - als Ort, an dem verschiedene gesellschaftliche Gruppen aufeinander treffen - der Integration.

Unser Ziel ist es, den öffentlichen Raum auf ein neues qualitatives Niveau für alle Bevölkerungsgruppen zu heben. Aspekte des angenehmen Aufenthalts, der allgemeinen Teilhabe, innerörtlicher Ästhetik und Klimaresilienz sind dabei zentrale Zieldimensionen.

7.1. Vielerorts ist man hier bereits aktiv

Gelungene Maßnahmen, die Inspirationen zur Nachahmung liefern, lassen sich in Dutzenden deutscher Kommunen finden, zum Beispiel:

- Lebendige Gestaltung von Schulhöfen statt grauer Beton-Tristesse, z.B. in Herzogenaurach, Külsheim, Pulheim oder Neukölln⁷¹.
- Umwandlung eines Regenrückhaltebeckens in einen attraktiven Treffpunkt für die Dorfgemeinschaft in der Gemeinde Garrel⁷²
- Stadtmöbel im Straßenraum von Hamburg Altona schaffen urbane Nischen auch an Straßen⁷³. Eine Entschleunigung des Straßenverkehrs trägt zur erhöhten Aufenthaltsqualität bei.
- Begrünte Parklets bieten bereits vielerorts freundliche Aufenthaltsorte, z.B. in Augsburg⁷⁴.
- Outdoor Fitness Geräte schaffen aktive Begegnungsorte für alle Generationen⁷⁵.
- Überdachte und ästhetische Fahrradstellplätze bieten mehr als nur Funktionalität⁷⁶.
- Großzügige naturnahe Flächen ermöglichen es Kindern, ihre Fantasie jenseits gewöhnlicher Spielgeräte auszuleben⁷⁷.
- Attraktive Treffpunkte für Jugendliche schaffen altersgemäße Entfaltungs- und Kommunikationsmöglichkeiten. Um deren Akzeptanz sicherzustellen sollten sie bei der Planung aktiv einbezogen werden⁷⁸.
- Ein Pavillon im Park schafft einen doppelten Nutzen: zur überdachten Begegnung und als kleine Bühne⁷⁹.
- Mit Projekten zur Straßenbegrünung lässt sich die innerörtliche Ästhetik erhöhen und trägt gleichzeitig zur Klimaanpassung bei⁸⁰.
- Zahlreiche weitere Beispiele für vorbildliche innerörtliche Umgestaltung finden sich auch in einer Publikation des Umweltbundesamtes⁸¹.

Aus urheberrechtlichen Gründen sind die entsprechenden Bilder hier nicht eingefügt, aber in den verlinkten Quellen einsehbar.

Werfen wir nun einen Blick in unsere Stadt.

7.2. Eine Zustandsbeschreibung

Wir erleben die Kosten des andauernden städtischen Wachstums in unserem Alltag.

Das Bild Rösraths – insbesondere in den drei Zentren – ist heute geprägt von einer Vorherrschaft des motorisierten Verkehrs. Öffentliche Flächen wurden weitestgehend an die Anforderungen von Autofahrenden angepasst. Dies alles geschieht zu Lasten der Qualität des innerstädtischen Lebens und des dortigen Aufenthalts.

Vielen Gehwegen fehlen die erforderlichen Mindestbreiten, Radwege sind oft in schlechtem Zustand, nicht durchgehend und weitgehend ungeschützt. Chancen bei der Neugestaltung, z.B. der Rotdornallee und des Sülztales, wurden nicht oder nur teilweise genutzt. Attraktive und zentrale Aufenthaltsbereiche fehlen bzw. dienen als Parkplätze (z.B. Bitze, der Park hinter dem Rathaus und der Halfenhof in Forsbach). Großzügige, wohn- und naturnah gestaltete Spielflächen für Kinder und Aufenthaltsräume für Jugendliche sind trotz des eigenen Anspruchs der Stadt Rösrath ("Rösrath ist eine kinderfreundliche Stadt"⁸²) Mangelware. Eine planvolle Begrünung von Straßen und Gehwegen – auch in Kombination mit attraktiv möblierten Aufenthaltsplätzen – zur Klimaverbesserung und Hitzereduzierung ist nicht zu erkennen. In Bezug auf Stellplätze für Fahrräder ist eine positive Tendenz erkennbar, allerdings weiterhin mit viel Luft nach oben.

Wie bereits erwähnt, besitzt die höchste Priorität im öffentlichen Raum der Stadt Rösrath der sogenannte fließende motorisierte Verkehr. Das Augenmerk liegt auf gut ausgebauten Straßen, damit PKWs und LKWs zügig ohne Hindernisse von A nach B gelangen. Für den Schwerlastverkehr ist es attraktiv, durch per Ortsdurchfahrt, Mautgebühren zu vermeiden, abzukürzen und Staus auf den Autobahnen zu umfahren.

Die Autozentrierung des öffentlichen Raums zeigt sich auch im ruhenden Verkehr: In einem jahrzehntelangen Gewöhnungsprozess haben viele Menschen den Anspruch verinnerlicht, überall parken zu dürfen und selbst kürzeste Wege nicht zu Fuß gehen zu müssen. So wird wertvoller öffentlicher Raum zum Nulltarif verschenkt. Jeder einzelne Parkplatz für Autos böte Raum für 10 Fahrradstellplätze. Dem gegenüber stehen hohe Kosten für den Bau (zwischen 1.500 und 5.000€) und den Unterhalt (60 bis 300€) jedes Stellplatzes, den auch der nicht-automobile Teil der Bevölkerung mitträgt⁸³.



Hinter dem Rathaus: Selbst zentrale öffentliche Flächen mit hohem Potenzial für Begegnungen werden bis zum heutigen Tag dem ruhenden Verkehr zugeteilt.

Laut Umweltbundesamt wird ein durchschnittlicher privater PKW am Tag nur eine Stunde lang bewegt⁸⁴. In den übrigen 23 Stunden steht er herum – nicht zuletzt auch im öffentlichen Raum.

Dabei ist die Menge der Fehlnutzungen beträchtlich: Prof. Dr.-Ing. Volker Blees von der Hochschule RheinMain hat dies empirisch in einer Kommune untersucht. Seine Schlussfolgerung: „Die Ergebnisse legen den Schluss nahe, dass für nahezu zwei Drittel der auf den untersuchten Straßen parkenden Pkw Stellplätze auf privaten Grundstücken zur Verfügung stünden, die aber im Regelfall nicht genutzt werden. Fehlnutzungen machen somit einen erheblichen Teil des ruhenden Kfz-Verkehrs aus.“⁸⁵

Mit dieser politischen Schwerpunktsetzung haben wir Anreize geschaffen, private Kraftfahrzeuge im öffentlichen Raum abzustellen, statt auf dem eigenen Grundstück. Verstärkt wird dies durch den Trend zu Zweit- oder Drittautos und Wohnmobilen. Würde man eine Holzhütte mit dem Inhalt des privaten Kellers im öffentlichen Raum aufbauen, wäre das nicht erlaubt. Abgestellt in einem motorisierten Fahrzeug ist dies aber nicht zu beanstanden. Werbetafeln sind genehmigungspflichtig. Wenn sich die gleiche Werbung aber auf einem Kfz-Anhänger befindet, gelten andere Regeln. Und selbst wenn gegen Regeln verstoßen wird, so wird dies derzeit so gut wie nicht geahndet.

In der Konsequenz bedeutet dies: Zu eng bemessener öffentlicher Raum mit Lärm, Abgasen fehlenden Ruhemöglichkeiten und unzureichenden Fuß- und Radwege verhindern, dass Menschen ihr Auto weniger für kurze innerörtliche Wege nutzen. Denn: Je unattraktiver und lauter die Zentren, desto schneller möchte man diese wieder verlassen. Ein Teufelskreis.

7.3. Ein attraktives Zukunftsbild

Um die Aufenthaltsqualität in Rösrath zu erhöhen, muss eine Entwicklung hin zu mehr Fuß- und Radverkehr in Gang gesetzt werden. Gleichzeitig ist es erforderlich, die Anreize, für kurze innerörtliche Wege das Auto zu nutzen, zu verringern. Wir sprechen hier auch über eine Umwidmung bisheriger Parkflächen in den Kernzentren. Nur so können neue Räume im Sinne einer qualitativ hochwertigeren Nutzung durch die Allgemeinheit entstehen.

Bei der Verteilung des frei gewordenen öffentlichen Raums sollten die Bedürfnisse aller Bürger:innen angemessen berücksichtigt werden. Alle Menschen, egal ob Kinder, Jugendliche, Menschen mit Handicap oder Senioren sollten sich sicher im öffentlichen Raum fortbewegen können.

Wir müssen eine Atmosphäre auf der Straße und unseren Plätzen schaffen, die alle Generationen zum Verweilen und Gespräch einlädt. Wenn Bürger:innen gerne in Rösrath essen und einkaufen, fördert dies zugleich die örtliche Gastronomie und den Einzelhandel.



Der Künstler Banksy bringt es – wie häufig – sehr treffend auf den Punkt⁸⁶.

Bei alledem sollten wir auch Begegnungsorte für Kinder und Jugendliche nicht aus den Augen verlieren. In Ermangelung geeigneter Plätze halten sich ältere Jugendliche abends auf Kinderspielplätzen, Schulhöfen, Parkplätzen und an Bushaltestellen auf. In einer Stadt, die sich Kinderfreundlichkeit auf die Fahnen schreibt, ist dies ein unhaltbarer Zustand. Wir sollten daher in allen Stadtteilen Potenziale identifizieren, damit sich die jüngere Bevölkerung altersgemäß in ihrer Freizeit entfalten und entwickeln kann.

7.4. Eckpunkte für Maßnahmen

- Maßvolle Umwidmung von Parkflächen zu Orten der Begegnung und des Aufenthalts
- Schaffung qualitativ hochwertiger Freizeitflächen für Kinder und Jugendliche (insbesondere naturnahe und Kreativität fördernde Spielplätze, öffentliche Sportmöglichkeiten wie Bolzplätze, sowie Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche)
- Anschaffung und Installation von Stadtmobiliar zur Steigerung der Attraktivität öffentlicher Aufenthalts- und Freizeitflächen
- Verbreiterung von Gehwegen und Schaffung von geschützten Radwegen
- Begrünung von verkehrsnahen Flächen
- Ausweitung von Tempo 30-Zonen unter Ausnutzung des maximal rechtlichen Spielraums (z.B. über eine Aktualisierung von Lärmaktionsplänen)
- Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen mit Spielmöglichkeiten im Straßenraum
- Ausbau großer, zentrumsnaher Parkflächen (bspw. Bergsegen) bei gleichzeitiger Einführung einer Parkraumbewirtschaftung
- Maßvoller Abbau von Einzelparkplätzen in den Zentren (Schwerpunkt Hoffnungsthal); aber Einrichtung bzw. Erhalt von Parkplätzen für körperlich gehandicapte Menschen sowie Familien
- Schaffung eines Parkleitsystems mit zentralen Parkplätzen in fußläufiger Distanz zu den Ortskernen
- Personelle Aufstockung des Ordnungsamtes, u.a. finanziert durch Parkraumbewirtschaftung (s.o.)
- Effektivere Überwachung des Verkehrsraumes durch das Ordnungsamt
- Fehlnutzung von Parkplätzen durch Dauerparker, Wohnmobile und Anhänger minimieren – auch durch mehr Verständnis schaffende Kommunikation
- Mehr sichere, zentrale und geschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder

7.5. Einwände und Widerstände antizipieren – Vorteile begreifbar machen

Bei der Umsetzung dieses Zielbildes bleiben Widerstände unausweichlich. Schließlich geht es um eine „Neuverteilung“ von Teilen des öffentlichen Raums. Noch nicht greifbaren zukünftigen Vorteilen stehen lieb gewonnene Gewohnheiten und Denkweisen gegenüber, die hinterfragt und ggf. hinter sich gelassen werden müssen. Dem kann nur durch eine positive und glaubwürdige Kommunikation erfolgreich begegnet werden, sowie durch eine Beteiligung von Bürger:innen.

Es gibt hierzu kreative und bildstarke Ansätze

Die Computeranimationen des Hamburger Medienkünstler Jan Kamensky⁸⁷ visualisieren den Wandel im öffentlichen Raum. Ausgangspunkte seiner Animationen sind immer unattraktive, aber zentrale Ort einer Stadt; sukzessive verwandelt er diese per Computeranimation in hochattraktive Räume. Wer diese Animation sieht, bekommt augenblicklich eine konkrete Vorstellung, wie schön dieser Ort eigentlich sein könnte.

Eine solche animierte visuelle Aufbereitung könnte auch bei Bürger:innen von Rösrath dazu beitragen, die beschriebenen Maßnahmen positiv wahrzunehmen und zu unterstützen.

Ausblick

In diesem Konzeptpapier haben wir Folgendes dargelegt:

- Wir haben die aktuelle bzw. historisch gewachsene Situation in Rösrath hinsichtlich Mobilität und mit Blick auf die Verteilung des öffentlichen Raums beschrieben.
- Wir haben entsprechende Herausforderungen mit hoher Relevanz zur Zielerreichung von Klimaneutralität skizziert.
- Wir haben generationenspezifische und soziale Ungleichgewichte und Bedürfnisse von Personengruppen thematisiert, die in bisherigen Planungen nachrangig behandelt wurden.
- Wir haben wichtige aktuelle Trends zu Mobilität und zur Umgestaltung öffentlichen Raums herausgearbeitet.
- Für die Sicherheit im Verkehr haben wir ein Modell gezeigt, um Maßnahmen mit hoher Wirksamkeit von denjenigen mit denen geringer Wirksamkeit zu unterscheiden.
- Wir haben einzelne Problemstellungen vertieft und daraus Forderungen für konkrete Maßnahmen abgeleitet.

Was machen wir nun daraus?

Wir haben große Ziele für die unsere Stadt. Die sind nur mit einer breiten Basis von Überzeugten und Gleichgesinnten zu erreichen.

In Teilen der Bürgerschaft finden wir große Zustimmung.

In den politischen Gremien wollen wir Überzeugungsarbeit leisten.

Wir werden wir als ZLR versuchen, Konsensprozesse zu fördern und konkrete Anträge zu den einzelnen Problemfeldern in den Stadtrat und die Ausschüsse einbringen, wenn es im Sinne unserer Ziele notwendig und erfolgversprechend ist.

Das mag zunächst überraschen, ist aber im Sinne einer Zielerreichung sinnvoll:

- Jeder fundamentale Wandel benötigt zunächst ein gemeinsames Verständnis der Situation und der Herausforderungen. Aus unseren Erfahrungen seit der Kommunalwahl 2020 müssen wir konstatieren, dass ein solches gemeinsames Verständnis derzeit nicht in mehrheitsfähigem Maßstab vorhanden ist.

- ZLR stellt derzeit die kleinste Fraktion im Rösrather Stadtrat. Würden wir nun einzelne Aspekte wie z.B. die Parkraumbewirtschaftung in Form von Anträgen einbringen, ist das Risiko sehr hoch, dass die üblichen politischen Abwehrreflexe einsetzen. Im Ergebnis würden sinnvolle Vorschläge im kleinteiligen politischen Tagesgeschäft mit hoher Wahrscheinlichkeit zerredet oder bis zur Unkenntlichkeit verwässert werden.

Ein gemeinsames Verständnis eines Zielbildes, einer Vision für unsere Stadt ist eine entscheidende Voraussetzung für ein sinnvolles Gelingen.

Wir sind der festen Auffassung, dass die Entwicklung dieses Zielbildes nicht nur in den politischen Institutionen des Stadtrats und den Ausschüssen erfolgen darf. Von daher ist es gut zu wissen, dass der Zukunftsausschuss hier bereits entscheidende Weichen für einen Strategieprozess gestellt hat. Die Zusammenarbeit im Strategieprozess mit der LAG21⁸⁸ ist vereinbart und muss noch – zusätzlich zum/zur Klimaschutzmanager:in – durch Schaffung einer Stelle für das Nachhaltigkeitsmanagement in der Verwaltung gesichert werden.

Darüber hinaus erachten wir eine weitere Stelle für das Mobilitätsmanagement als hilfreich. Durch das vereinte Zusammenspiel dieser Stabsstellen für Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Mobilität versprechen wir uns ein effektives Vorantreiben dieser Entwicklungen.

Insbesondere sind folgende Gruppen auch konsequent über den gesamten Prozess einzubeziehen:

- Externe Expert:innen: In diesem Dokument haben wir mit zahlreichen Fußnoten auf den aktuellen Stand der Wissenschaft verwiesen. Als Partei sind wir uns aber der Grenzen unserer eigenen Expertise bewusst. Es ist daher sinnvoll, die zukunftsorientierte fachliche Expertise ein Stück weit von den täglichen parteipolitischen Auseinandersetzungen zu entkoppeln. Ein Transfer von Wissen in die Verwaltung und Politik wird angestrebt, um die Erkenntnisse fundamental in der täglichen Verwaltungsarbeit und dem politischen Dialog zu verankern.
- Bürger:innen: Im gesamten Prozess ist die Akzeptanz in der Bevölkerung entscheidend für die Neuausrichtung von Mobilität und die Verteilung des öffentlichen Raums. Foren zur Bürgerbeteiligung helfen dabei, Problemstellungen aus deren Sicht noch besser zu verstehen und die künftigen Vorteile einer Neuausrichtung zu kommunizieren. Im Dialog mit Expertinnen und Experten werden grundlegende Weichenstellungen ebenso besprochen wie konkrete Maßnahmen.

- Lokale Interessensgruppen (Gewerbliche, Vereine, Verbände, Initiativen):
 - deren Bedarf ermitteln,
 - auf dem Weg mitnehmen,
 - um Unterstützung werben,
 - deren Ideen und Vorstellungen einbeziehen.

Wir wissen, dass der Weg von der Idee zur Umsetzung lang und steinig, zeit-, geld- und arbeitsintensiv ist. Aber wir sind überzeugt, dass Mut und Beharrlichkeit zu einer langfristig attraktiveren Stadt mit lebendigem städtischem Leben führen werden.

Quellenverweise

- ¹ <https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2014/genuss/die-menschen-in-bewegung-setzen>
- ² <https://www.vcoe.at/service/schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft-pdf-und-print/infrastrukturen-für-die-verkehrswende-pdf>
- ³ <https://www.staedtetag.de/themen/verkehrswende-und-mobilitaet>
- ⁴ Originalzitat eines Rösrather Stadtratmitglieds in der Sitzung zur Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“
- ⁵ https://www.isb.rwth-aachen.de/global/show_document.asp?id=aaaaaaaaaattnwv
- ⁶ https://de.wikipedia.org/wiki/Öffentlicher_Raum
- ⁷ https://www.vm.nrw.de/presse/pressemitteilungen/Archiv-des-VM-2021/2021_05_12_Mehr-Aufenthaltsqualitaet_-mehr-Lebensqualitaet_-Land-zeichnet-zwoelf-weitere-Kommunen-mit-dem-_Fussverkehrs-Check_-aus/index.php
- ⁸ Zum Beispiel S. 27 in: https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/Grundlagendokument_Fussverkehr_171012.pdf
- ⁹ Hans Bernhard Reichow: Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos. Otto Maier Verlag, Ravensburg 1959
- ¹⁰ https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Eisenbahn_in_Deutschland
- ¹¹ https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html, StVO § 45 Absatz 9
- ¹² <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1837/umfrage/kfz-bestand-in-deutschland/>
- ¹³ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800921003943>
- ¹⁴ <https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-01/soziale-kosten-strassenverkehr-auto-studie>
- ¹⁵ <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/aktuelle-verkehrspolitik-benachteiligt-menschen>
- ¹⁶ <https://www.staedtetag.de/themen/2021/lebenswerte-staedte-durch-angemessene-geschwindigkeiten> und <https://www.lebenswerte-staedte.de/>
- ¹⁷ <https://gutezitate.com/autor/hans-jochen-vogel>
- ¹⁸ <https://de.wikipedia.org/wiki/Vierte-Potenz-Gesetz>
- ¹⁹ <https://zitate-fibel.de/zitate/daniel-goedevert-wer-strassen-saet-wird-verkehr-ernten>
- ²⁰ https://fahrradklima-test.adfc.de/fileadmin/BV/FKT/Download-Material/Ergebnisse_2022/Rankingliste_FKT_2022.pdf
- ²¹ <https://www.nachhaltigkeitspreis.de/kommunen/preistraeger-staedte-und-gemeinden/2021/>

- ²² https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_detail_text?anw_nr=6&vld_id=19633&ver=8&val=19633&sg=0&menu=0&vld_back=N
- ²³ Klimawissenschaftler halten 2045 als Zieltermin für nicht ausreichend. Nach wissenschaftlicher Berechnung ist das deutsche CO2-Budget, das uns nach dem Pariser Klimaabkommen noch zusteht, etwa um das Jahr 2035 bereits verbraucht: <https://www.tagesschau.de/investigativ/swr/studie-klimaziele-ampel-101.html>
- ²⁴ <https://www.wirtschaft.nrw/klimaschutz>
- ²⁵ <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/meilenstein-fuer-besseren-rad-und-fussverkehr-nordrhein-westfalen-landtag>
- ²⁶ <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie>
- ²⁷ <https://twitter.com/RadTicker/status/1572311377611554822>
- ²⁸ <https://twitter.com/RadTicker/status/1589266311838076929>
- ²⁹ <https://de.wikipedia.org/wiki/Maßnahmenhierarchie>
- ³⁰ Auch wenn Helme bei entsprechender Infrastruktur – siehe Holland – verzichtbar wären: <https://www.2rad.nrw/project/radfahren-in-holland/> oder <https://www.welt.de/regionales/duesseldorf/article126840391/Helmpflicht-auf-Rad-hat-keine-positiven-Effekte.html>
- ³¹ <https://platzfuer.wien/personnel/hermann-knoflacher/>
- ³² Agora Verkehrswende: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen, 4. Auflage, 2022, Seite 2
- ³³ <https://www.fastcompany.com/90361034/if-only-experienced-cyclists-feel-safe-in-a-bike-lane-then-is-it-a-bike-lane-at-all> und https://nacto.org/wp-content/uploads/2017/09/Designing-for-All-Ages_Dale-Bracewell-Vancouver_103017.pdf
- ³⁴ <https://www.radwege-check.de>
- ³⁵ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/forschung/schwerpunktthemen/fehlerverzeihende-radverkehrsinfrastruktur>
- ³⁶ Ursprünglich unter <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/forschung/schwerpunktthemen/fehlerverzeihende-radverkehrsinfrastruktur> – aktuell noch hier erreichbar: [https://publish.fid-move.de/api/?tx_dpf\[qid\]=qucosa:82107&tx_dpf\[action\]=attachment&tx_dpf\[attachment\]=ATT-0](https://publish.fid-move.de/api/?tx_dpf[qid]=qucosa:82107&tx_dpf[action]=attachment&tx_dpf[attachment]=ATT-0)
- ³⁷ https://de.wikipedia.org/wiki/Nationaler_Radverkehrsplan
- ³⁸ https://twitter.com/vcoe_at/status/1205739446244532225
- ³⁹ <https://www.uni-weimar.de/de/bauingenieurwesen/professuren/verkehrssystemplanung/aktuelles/titel-absolventin-wiebke-mros-mit-foerderpreis-des-deutschen-verkehrssicherheitsrats-ausgezeichnet/>
- ⁴⁰ <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD17-13977.pdf>

- ⁴¹ VCÖ: Infrastrukturen für die Verkehrswende, PDF unter <https://www.vcoe.at/infrastrukturen>; S. 28; Quellenverweise der Grafik: Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): RVS 03.04.12 Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen – Grundtext. Wien 2018; Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): RVS 03.03.31 Querschnittselemente Freilandstraßen; Verkehrs- und Lichtraum – Verbindlicherklärung + Grundtext. Wien 2020; Berger W.: Fachliche Stellungnahme zur Anhebung des Tempolimits auf 140 km/h auf Österreichs Autobahnen. Wien 2019. URL https://boku.ac.at/fileadmin/data/H03000/H85000/H85600/News/Tempo140_Argumente1.pdf – Stand 29.9.2021
- ⁴² https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf
- ⁴³ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/uba-empfehlt-tempo-30-als-inneroertliche>
- ⁴⁴ <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-tempo-reduktion-im-verkehr-bringt-vielfachen-nutzen>
- ⁴⁵ https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publikationen/verbandszeitschrift/FWS/2019/1_2019/FWS_1_19_Hoefflin.pdf
- ⁴⁶ Grafik nach Daten von Höfflin aus <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-tempo-reduktion-im-verkehr-bringt-vielfachen-nutzen>
- ⁴⁷ <https://tempo30.vcd.org/argumente.html>
- ⁴⁸ <https://www.lahr.de/geblitzt-in-der-kuhbacher-hauptstrasse.30316.htm>
- ⁴⁹ <https://www.badische-zeitung.de/kuenftig-tempo-40-auf-der-b-415--194561973.html>
- ⁵⁰ https://www.berchtesgadener-anzeiger.de/region-und-lokal/lokales-berchtesgadener-land/stadt-laufen-an-der-salzach_artikel,-tempo-30-fuer-die-ganze-ortsdurchfahrt-in-laufen-_arid,718007.html, Foto mit Genehmigung von Johannes Thies aus <https://roesrath-velocity.de/2023/02/16/10-quick-fixes/>
- ⁵¹ https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Tempo_30/Rechtsgutachten_Tempo30_Kommunen.pdf
- ⁵² <https://fuss-ev.de/planung-regeln-sicherheit/breite-2-50-meter>
- ⁵³ Bild aus: Deutscher Verkehrssicherheitsrat „Sichere Gehwege planen“, https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/verkehrssicherheit-fuer-entscheider/Verkehrssicherheit_fuer_Entscheider_Sichere_Gehwege_planen.pdf, S.5, Breiten gemäß RAS (2006), S. 29
- ⁵⁴ https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/990_Anhang.v.pdf
- ⁵⁵ <https://www.land.nrw/pressemitteilung/fussverkehrs-check-2022-jetzt-bewerben>
- ⁵⁶ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/39f16ca9607135d81daf06003a7444d0/znm-leitfaden-fussverkehrs-check.pdf>
- ⁵⁷ BMDV, „Einladende Radverkehrsnetze“, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/einladende-radverkehrsnetze.pdf>, Seite 2
- ⁵⁸ <https://www.radentscheidmuenchen.de/downloads/RADENTSCHIED-MÜNCHEN-Die-Farbe-der-Münchener-Radwege.pdf>

- ⁵⁹ <https://fixmyberlin.de/research/subjektive-sicherheit>
- ⁶⁰ <https://www.rnd.de/mobilitaet/fahrrad-immer-mehr-radfahrer-in-deutschland-aber-zu-wenig-radwege-ZVAPU7D4Q5ABNEHA6ZO2ZSU7NY.html>
- ⁶¹ BMDV, „Einladende Radverkehrsnetze“, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/einladende-radverkehrsnetze.pdf>, Seite 34
- ⁶² Deutscher Verkehrssicherheitsrat „Sichere Gehwege planen“, https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/verkehrssicherheit-fuer-entscheider/Verkehrssicherheit_fuer_Entscheider_Sichere_Gehwege_planen.pdf, S.4
- ⁶³ <https://www.adfc.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/adfc-kritisiert-polizei-meldungen-unfallverursacher-nicht-unsichtbar-machen>
- ⁶⁴ <https://changing-cities.org/was-ist-eine-sichere-kreuzung/>
- ⁶⁵ BMDV, „Einladende Radverkehrsnetze“, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/einladende-radverkehrsnetze.pdf>, Seite 23
- ⁶⁶ Standbilder der Animation aus <https://twitter.com/liorsteinberg/status/1608415063643394048> nach: <https://pgaacreativedesign.com/projects/urban-design/makati-urban-patios>
- ⁶⁷ <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2019/05/10/cyclists-break-far-fewer-road-rules-than-motorists-finds-new-video-study/>
- ⁶⁸ <https://www.stern.de/auto/news/unfallzahlen---das-fahrrad-ist-das-toedlichste-verkehrsmittel-8793654.html>
- ⁶⁹ <https://www.fuss-ev.de/?view=article&id=855:staedte-muessen-gehwegparken-ahnden> und Jonas Höltigs, "Vollzugsdefizite beim illegalen Gehwegparken", in: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, Ausgabe 5/2022, 220 ff.
- ⁷⁰ BMDV, „Einladende Radverkehrsnetze“, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/einladende-radverkehrsnetze.pdf>, S. 9
- ⁷¹ Übersicht weiterer attraktiver Schulhöfe <https://www.deinschulhof.de/index.php?id=144>
- ⁷² Zukunftsweisende Konzepte für den öffentlichen Raum, S.30, https://www.ms.niedersachsen.de/download/9900/Zukunftsweisende_Konzepte_fuer_den_oeffentlichen_Raum_Sammlung_guter_Beispiele_in_Niedersachsen.pdf
- ⁷³ <https://www.mopo.de/hamburg/stadtmoebel-im-strassenraum-neues-konzept-fuer-altona/>
- ⁷⁴ <https://www.augsburger-allgemeine.de/augsburg/augsburg-sitzen-statt-parken-die-neuen-parklets-in-der-maxstrasse-sind-da-id63815496.html>
- ⁷⁵ <https://www.ksta.de/freizeit/fitness/kostenlose-sportangebote-in-koeln-trimm-dich-pfade-outdoor-fitness-im-park-slacklining-317409>
- ⁷⁶ <https://auf-akk.de/2022/10/ausbau-von-fahrradstellplaetzen-durch-die-gww/>
- ⁷⁷ <https://gartenplanung-spaethe.de/projekte/naturspielraeume/>
- ⁷⁸ <https://www.ulm.de/aktuelle-meldungen/zöa/juni-2021/treffpunkt-erenlauh> , <https://uelzener-presse.de/2022/10/14/treffpunkte-fuer-jugendliche-in-uelzen-zwei-baxx-boxen-aufgestellt/> und <https://kingkalli.de/ideensammlung-jugendliche-planen-ihren-treffpunkt-am-kirschbaeumchen/>

⁷⁹ <https://tourismus.emmendingen.de/emmendingen-region/sehenswuerdigkeiten/stadtgarten>

⁸⁰ <https://www.fassadengruen.de/strassenbegruenung.html>, Wettbewerb Stadtbegrünung: <https://bundespreis-stadtgruen.de/projekte/>

⁸¹ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf

⁸² <https://www.roesrath.de/spielplaetze.aspx>

⁸³ https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf, S. 14

⁸⁴ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing>

⁸⁵ Fehlnutzung des öffentlichen Straßenraums durch parkende Kraftfahrzeuge Fallstudie am Beispiel Darmstadt-Arheilgen, Prof. Dr.-Ing. Volker Blee, Arbeitsberichte Fachgruppe Mobilitätsmanagement, Nr. 013, August 2021, https://www.hs-rm.de/fileadmin/Home/Fachbereiche/Architektur_und_Bauingenieurwesen/Studiengaenge/Mobilitaetsmanagement__B.Eng._/Publikationen/Blee_Fehlnutzung-oeffentlicher_Strassenraum_21-08-15.pdf

⁸⁶ Copyright von Mojoey bei <https://www.flickr.com/photos/mojoey/5697402405> (unter CC BY-NC-SA 2.0 Lizenz: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.0/>)

⁸⁷ <https://www.visualutopias.com>

⁸⁸ https://www.lag21.de/files/default/pdf/Themen/Integrierte%20NHS_GNK/GNK%202019-2021/gnk-gesamtdokumentation-laufzeit2.pdf