

Oberbürgermeister Mucke  
Johannes-Rau-Platz 1  
42275 Wuppertal

**Antrag**

Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht B7 / Brausenwerth / Morianstraße  
(nach § 24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Mucke,

es würde mich sehr freuen, wenn die Stadtverwaltung Wuppertal veranlassen könnte, dass die geplante **Radwegbenutzungspflicht** im Bereich B7 / Brausenwerth / Morianstraße („Döppersberg“) **nicht angeordnet** wird.

**Begründung**

Es mag sich zuerst kontraproduktiv anhören, wenn Rad Fahrende um die Möglichkeit bitten, die extra für sie gebaute Infrastruktur am neuen Döppersberg nicht benutzen zu müssen.

Wie kann das sein?

Salopp gesagt: Ändern sich die Spielregeln, dann sollte man entsprechend auch das Spielfeld anpassen - sonst macht man es den Spielern unmöglich die Spielregeln einzuhalten.

Die Radverkehrsplanung am Döppersberg (das „Spielfeld“) wurde vor vielen Jahren erarbeitet. Seitdem haben sich jedoch die „Spielregeln“ (StVO und den dazugehörigen Verwaltungsvorschriften) gravierend geändert. Auch ist Stand-de-Technik, nach Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus 2010 (ERA 2010), durchaus eine Andere, als bei der Erstellung der verkehrlichen und städtebaulichen Neugestaltung Döppersberg ab 1999 der Fall war. Welche Folgen das genau aufweist, wird in diesem Antrag aufgeführt.

*Radverkehrsrelationen*

Die Tatsache, dass die Bahnhofstraße keine Fahrradinfrastruktur erhalten hat, ergibt in dieser Straße zwangsläufig Radverkehr auf der Fahrbahn in 2 Richtungen (§2 StVO). Ebenfalls entstehen damit Radverkehrsrelation A-B, A-G, C-D und E-D (Abbildung 1). Die Relation A-G wurde bereits mehrfach von Ressort 104 bestätigt. Die Relation A-B ab Bahnhofstraße talwärts in Fahrtrichtung Barmen verläuft entsprechend über die B7 und Knotenpunkt Brausenwerth. Eine Radwegbenutzungspflicht (RWBP) mit VZ 241 für die südliche Radverkehrsanlage (RVA) in Höhe Bundesallee 218 („IC-Hotel“), würde für diese Radverkehrsrelation die Rad Fahrende zwingen die Fahrbahn zu verlassen und auf den Radweg zu wechseln, während zu Fuß Gehende und Rad Fahrende sich hier aufstellen. Lediglich 130 m weiter müssen sie wieder im fließenden Verkehr einfädeln. Sicherer ist es, diese 130 m auf der Fahrbahn zu verbleiben im fließenden Verkehr.

Selbstverständlich gilt eine vergleichbare Argumentation für diese Radverkehrsrelation in entgegengestellte Fahrtrichtung (Relation C-D). Rad Fahrende aus Richtung Barmen können dazu nicht den nördlich gelegenen 2-Richtungsradweg entlang der Bundesallee verwenden, da diese RVA nicht in die Richtung führt, in die man fahren will. Dies ergibt zwangsläufig Radverkehr auf der Fahrbahn der B7 in Höhe Geschäftsbrücke. Rad Fahrende sollten darum bereits in Höhe Bundesallee 221 die Möglichkeit erhalten auf der Fahrbahn zu verbleiben um sicheres Einordnen

im weiteren Verlauf zu gewährleisten. Damit wäre eine RWBP der nördlichen und südlichen RVA entlang der B7 kontraproduktiv für die Radverkehrssicherheit und verkehrsrechtlich kaum zu begründen.

#### *Konflikte Fuß- vs. Radverkehr*

Die neue RVA an der B7 / Brausenwerth / Morianstraße zeigen viele Konfliktbereiche / Defizite auf. Der durchgeführte Verkehrssicherheitsaudit zu diesem Bereich wird diese Konfliktstellen zwar erschöpfend inventarisieren, aber auch ohne viel Aufwand sind jetzt bereits eindeutige Konfliktstellen erkennbar. In Abbildung 2 und 3 werden dazu typische Fußverkehrsströme gezeigt. Der Bereich Morianstraße – Bundesallee zeigt, wie die Aufstellfläche für Radfahrende von zu Fuß Gehende verwendet wird. Trotz unterschiedlicher Pflasterung, unterscheidet sich die RVA zu wenig vom Gehwegbereich (Abbildung 2).

Die südliche RVA in Höhe Bundesallee 221 verläuft durch die Bushaltestelle „Brausenwerth“ am Berufskolleg Elberfeld vorbei. Der Bereich wird stark von zu Fuß Gehenden frequentiert. Konflikte, aber auch Unfälle, sind damit vorprogrammiert (Abbildung 3). Die Zahl der Busse an dieser Haltestelle wird sich voraussichtlich noch erhöhen.

Bezogen auf den Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, ist die Situation vergleichbar mit der RVA an der Berliner Straße, Hofkamp und Hünefeldstraße. Die RWBP dieser RVA wurde darum, auch zum Schutz der zu Fuß Gehenden, konsequenterweise aufgehoben um den Radverkehr verstärkt unterzuordnen. Auch wenn die neue RVA am Döppersberg vergleichsweise zirka 30 cm breiter sind, ergibt die Verkehrsführung im Seitenraum eine vergleichbare Gefahrenlage mit Hinblick auf den Fußverkehr.

#### *Abbiegerverkehr B7 - Wesendonkstraße*

Die angelegte RVA an der Kreuzung B7 – Wesendonkstraße weicht ab von der Planung (Planungsstand 2011). Generell wurde die ursprüngliche Verkehrsführung beibehalten und die Gestaltung der Kurve nicht angepasst. Unverändert können Fahrzeug Führende mit relativ hoher Geschwindigkeit von der B7 nach rechts in die Wesendonkstraße einbiegen. Vielleicht war es vorgesehen die Einbahnstraße Wesendonkstraße umzukehren, der nicht-entschleunigte Kurvenbereich in Kombination mit einer RVA im Seitenraum, ergibt an dieser Stelle eine Gefahrenlage für Rad Fahrende. Sicherer ist es für Rad Fahrende aus Fahrtrichtung Barmen in Höhe Bundesallee 221 auf der Fahrbahn zu verbleiben. Eine „besondere örtliche Gefahrenlage“ nach §45(9) StVO die sich an dieser Stelle plötzlich existiert um eine RWBP zu begründen, kann es nicht geben. Eine Gefahrenlage in Höhe Wesendonkstraße, trotz guter Sichtbeziehungen, schon.

#### *Fazit*

Eine RWBP für die RVA am neuen Döppersberg ist kein Gewinn für den Rad- und Kfz-Verkehr. Die Radverkehrsrelation Bahnhofstraße – Brausenwerth wird zwangsläufig Radverkehr auf der B7 am Döppersberg ergeben, mit oder ohne RWBP. Dies gilt es zu berücksichtigen.

Die RVA am Döppersberg erfüllen aber auch als „sonstiger Radweg“ ohne RWBP durchaus ihren (Förder-)Zweck. Viele Rad Fahrende werden auch in diesem Fall die RVA verwenden, sollten aber, wegen den vielen Konfliktstellen mit dem Fußverkehr und steigender Zahl der Pedelec Fahrende, verstärkt untergeordnet werden.

Die RWBP nicht anzuordnen, muss darum als zielführende, sinnvolle und effiziente Lösung betrachtet werden und als eine Arbeitserleichterung für alle Beteiligten.

Herzlichen Dank und in der Hoffnung auf eine positive Rückmeldung,

Mit freundlichen Grüßen,



# Radverkehrsführung Döppersberg

*Abb. 2, Konfliktstelle Rad- / Fußverkehr I*



# Radverkehrsführung Döppersberg

Abb. 3, Konfliktstelle Rad- / Fußverkehr II



# Radverkehrsführung Döppersberg

## Abb. 4, B7 - Wesendonkstraße

