

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Anja Süther
	Telefon (0202)	563 - 6714
	Fax (0202)	563 - 4725
	E-Mail	Anja.suether@stadt.wuppertal.de
	Datum:	17.04.2018
	Drucks.-Nr.:	VO/0351/18 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
03.05.2018	Hauptausschuss	Entscheidung
07.05.2018	Rat der Stadt Wuppertal	Entgegennahme o. B.
Bürgerantrag nach § 24 GO NRW- Versuchsweise Freigabe aller Busspuren für Radfahrende		

Grund der Vorlage

Bürgerantrag nach § 24 GO NRW vom 07.09.2017.

Beschlussvorschlag

Der Bürgerantrag wird abgelehnt.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

Ein Bürger beantragt die versuchsweise Freigabe aller Busspuren für den Radverkehr. Seit Jahren lägen der Verwaltung mehrere Bürgeranträge zum gleichen Thema vor. Die Freigabe der Busspuren sei verpflichtend, wenn es keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zur Gewährleistung der Sicherheit für die Radfahrenden gäbe.

Mit Hilfe eines Verkehrsversuches, begrenzt auf ein Jahr, könnte auch dem Fördergeber gegenüber nachgewiesen werden, dass es durch die Mitbenutzung der Busspuren durch den Radverkehr nicht zu einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Buslinienverkehrs komme.

Nach der Anlage 2 lfd. Nr. 25 Zeichen 245 (Bussonderfahrstreifen) StVO ist es möglich,

Bussonderfahrstreifen für Taxen, Radfahrer und andere Verkehrsarten freizugeben. Nach der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu Zeichen 245 ist die Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten. Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, sollte der Radverkehr im Benehmen mit dem Verkehrsunternehmen auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden.

Es trifft zu, dass der Verwaltung diverse Anträge zur Freigabe von Busspuren für Radfahrende vorliegen. Im Falle der B 7 zwischen Kasinostraße und Robert-Daum-Platz wurde hilfsweise auf Freigabe der Busspur geklagt.

Mit der Änderung der StVO und der Verwaltungsvorschriften ergeben sich erhebliche Probleme für die Stadt in der praktischen Umsetzung. Aufgrund der besonderen geographischen Lage Wuppertals (Tallage) und den sich daraus ergebenden geringen Straßenraumquerschnitten (Tallage und enge Bebauung) können in den wenigsten Fällen gesonderte Radwege/Radfahrstreifen angeboten werden.

Die WSW mobil GmbH lehnt eine Freigabe der Bussonderspuren für den Radverkehr grundsätzlich ab, da diese zu einer Verschlechterung der Fahrplanstabilität führen könnte und somit in die Grundfunktion der baulichen Beschleunigungsmaßnahme für den ÖPNV eingegriffen würde. Offenkundig bleibt, dass der Buslinienverkehr umso unbehinderter fließen kann, je weniger sonstige Verkehrsteilnehmer den Fahrstreifen benutzen.

In der Folge, dass ein Benehmen mit dem Verkehrsunternehmen nicht hergestellt werden kann, müssten die Busspuren aufgehoben werden.

Der Entfall einer Bussonderspur hat gravierendere Auswirkungen auf die Stabilität der Fahrzeiten als vereinzelte Störungen durch Radfahrende bei der Mitbenutzung der Busspur. Aus diesem Grund würde die Straßenverkehrsbehörde im Rahmen der Ermessensabwägung die Freigabe der Busspur anordnen.

Sowohl die WSW mobil GmbH als auch die Straßenverkehrsbehörde sind an die Bezirksregierung Düsseldorf herangetreten, um auf die Problematik der gegenläufigen Interessen aufmerksam zu machen und haben gebeten Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Daraufhin wurde das Thema in der Dienstbesprechung des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW gemeinsam mit den Verkehrsingenieuren der Bezirksregierungen und des Landesbetriebes NRW erörtert. Per Erlass wurden die Straßenverkehrsbehörden ermächtigt bei schmalen Bussonderstreifen einseitige Fahrstreifenbegrenzungen anzuordnen, so dass Busse beim Überholen von Fahrrädern zur Einhaltung eines Sicherheitsabstandes die Sonderfahrstreifenbegrenzung überfahren dürfen.

Auch die Anwendung und Umsetzung des Erlasses wird von den WSW mobil GmbH aufgrund von Sicherheitsbedenken nicht mitgetragen.

Außerdem ist ein Überholen sowieso nur in verkehrssarmen Zeiten möglich.

Der Antragsteller beantragt die generelle Freigabe aller Busspuren im Rahmen eines Verkehrsversuches. Die vorgenannten Prüfkriterien zeigen auf, dass vor Freigabe der Busspur in jedem Fall eine Einzelfallprüfung erforderlich ist. Es ist u.a. zu prüfen, ob eine Neuanlage einer benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage möglich ist. Es müssen beispielsweise die Breite der Busspur, die Taktung des Buslinienverkehrs, mögliche Beeinträchtigung der Funktionalität der Busspur, die Topographie, die Verkehrsbelastung, der Straßenverlauf, Einmündungsbereiche, die vorhandene Signalisierung sowie die Unfallsituation betrachtet und bewertet werden.

Das Benehmen mit dem Verkehrsunternehmen ist herbeizuführen.

Außerdem behält sich auch der Fördergeber eine jeweilige Einzelfallprüfung vor.

Die Straßenverkehrsbehörden können zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen Anordnungen in Form eines Verkehrsversuches treffen (§ 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO).

Auch diese Anordnung hat ermessensfehlerfrei zu erfolgen, so dass auf eine Voruntersuchung nicht verzichtet werden könnte. Die versuchsweise Freigabe führt daher nicht zu einer Vereinfachung des Verfahrensablaufes und zu einer beschleunigten Umsetzung.

Das heißt allerdings nicht, dass sich ein Versuch generell nicht in Bezug auf die Freigabe von Busspuren eignet. Wenn alle Prüfkriterien erfüllt sind, bestünde die Möglichkeit, die Funktionalität und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Rahmen eines Versuches zu beobachten und zu bewerten.

Demografie-Check

entfällt

Kosten und Finanzierung

entfällt

Zeitplan

entfällt

Anlagen

Bürgerantrag