

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Daniela Kranz 563 5398 daniela.kranz@stadt.wuppertal.de
	Datum:	22.06.2023
	Drucks.-Nr.:	VO/0615/23 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
21.11.2023	BV Langerfeld-Beyenburg	Empfehlung/Anhörung
05.12.2023	Ausschuss für Verkehr	Entscheidung
Freigabe von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr in Langerfeld-Beyenburg		

Grund der Vorlage

Verwaltungsvorschlag

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung beschließt die Ablehnung der Freigabe der Einbahnstraßen

1. Leibuschstraße (zwischen Marbodstraße und Langerfelder Straße)
2. In der Fleute

für den gegenläufigen Radverkehr.

Der Ausschuss für Verkehr beschließt die Ablehnung der Freigabe der Einbahnstraßen

3. Spitzenstraße
4. Kurze Straße
5. Kohlenstraße

für den gegenläufigen Radverkehr.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Begründung

Die Freigabe von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr stellt eine kostengünstige und effektive Art der Radverkehrsförderung dar. Insbesondere in steigungsintensiven Abschnitten steigern Abkürzungen die Attraktivität des Radverkehrs im Sinne des Schlüsselprojektes „Wuppertal als Fahrradstadt 2025“.

Mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung 2009 wurde diese Freigabe durch den Gesetzgeber vereinfacht, sodass die Verwaltung fortwährend die Einbahnstraßen in Wuppertal prüft.

Die neue VwV-StVO (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) vom 08.11.2021 wurde am 15.11.2021 im Bundesanzeiger veröffentlicht. Inhalt ist auch die Änderung der Verwaltungsvorschrift zum Verkehrszeichen 220 StVO (Einbahnstraße). Bis dato lautete dort der Absatz IV wie folgend: „Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn...“. In der neuen Verwaltungsvorschrift wurde das Wort „kann“ durch „soll“ ersetzt.

In diesem Zuge wurden nun durch die Stadtverwaltung, die Straßenverkehrsbehörde und die Kreispolizeibehörde die aufgeführten als Einbahnstraßen beschilderten Straßen geprüft.

Folgende Voraussetzungen sind laut der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) für die Freigabe von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr zu beachten:

- eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
- eine übersichtliche Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen
- eine Fahrgassenbreite ab 3,00 m mit ausreichenden Ausweichflächen ohne Linienbusverkehr
- eine Fahrgassenbreite ab 3,50 m oder mehr bei Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen
- ein angelegter Schutzraum für den Radverkehr, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist

Freigabe kann nach erfolgter Prüfung nicht erfolgen:

1. Leibuschstraße (zwischen Marbodstraße und Langerfelder Straße) (Anlage 01)

In der Leibuschstraße (zwischen Marbodstraße und Langerfelder Straße) sind die Kriterien der VwV-StVO und ERA 2010 nicht erfüllt.

Zwar liegt die nutzbare Fahrgassenbreite bei knapp 3,00 m, aber durch die Kopfstein-Rinne am rechten Fahrbahnrand sowie die Mauer im oberen Bereich der Straße sind keine Ausweichflächen für den Radverkehr vorhanden. Zudem bestehen im Bereich Leibuschstraße / östliche Marbodstraße keine ausreichenden Sichtverhältnisse, wodurch sich keine übersichtliche Verkehrsführung an der Kreuzung ergibt. Insgesamt wäre durch eine Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr keine sichere Verkehrsführung gegeben. Eine alternative Führung des Radverkehrs ist ohne große Umwege über die Marbodstraße oder den Langerfelder Markt vorhanden.

2. In der Fleute (Teilstück zwischen Schwelmer Straße und Nassaustraße) (Anlage 02)

In der Straße In der Fleute sind die Kriterien der VwV-StVO und ERA 2010 nicht erfüllt.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 50 km/h. Eine Geschwindigkeitsreduzierung ist bis auf weiteres nicht möglich.

Dieses Tempo kann nur unter gewissen Voraussetzungen herabgesetzt werden, wie z.B. bei Unfallschwerpunkten oder wenn sich im unmittelbaren Bereich eine Einrichtung schutzbedürftiger Personen (wie z.B. eine Schule oder ein Alten- und Pflegeheim) befindet. Da beide aufgeführten Voraussetzungen hier nicht vorliegen, kann auf der o.g. Straße keine Temporeduzierung angeordnet werden, weshalb auch die Freigabe für den Radverkehr in der Einbahnstraße ausscheidet.

Zudem sind auch keinerlei Ausweichflächen vorhanden.

3. Spitzenstraße (Anlage 03)

In der Spitzenstraße sind die Kriterien der VwV-StVO und ERA 2010 nicht erfüllt.

Bei der Spitzenstraße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) gibt vor, dass in dem Fall, dass auf Hauptverkehrsstraßen, die als Einbahnstraßen ausgewiesen sind, eine Zulassung des Radverkehrs in der Gegenrichtung nur auf abgetrennten Sonderwegen möglich ist. Dafür sind in der Spitzenstraße die Breiten nicht durchgängig vorhanden.

Zusätzlich wäre die Anpassung der Lichtsignalanlage bei einer Freigabe des Radverkehrs aufwendig.

Eine alternative Führung des Radverkehrs ist über die Kohlenstraße und die Kurze Straße vorhanden.

4. Kurze Straße (Anlage 04)

In der Kurze Straße sind die Kriterien der VwV-StVO und ERA 2010 nicht erfüllt. Auch bei der Kurzen Straße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) gibt vor, dass in dem Fall, dass auf Hauptverkehrsstraßen, die als Einbahnstraßen ausgewiesen sind, eine Zulassung des Radverkehrs in der Gegenrichtung nur auf abgetrennten Sonderwegen möglich ist. Dafür sind in der Kurze Straße die Breiten nicht vorhanden.

Durch die geringen Breiten (insbesondere im Bereich vor Hausnummer 5) sind außerdem auch keine Ausweichmöglichkeiten gegeben.

Bei dem Knotenpunkt Kohlenstraße / Kurze Straße würde es darüber hinaus zu Konflikten zwischen dem entgegenkommenden Radverkehr und linkseinbiegenden Transportern aus der Kohlenstraße kommen. Die Aufstellfläche für den Radverkehr würde hier überfahren, dies ergab eine Schleppkurvenprüfung. Zudem ist der Knotenpunkt unübersichtlich, wodurch bei einer Freigabe für den Radverkehr eine Unfallgefahr entstehen würde.

5. Kohlenstraße (Anlage 05)

In der Kohlenstraße sind die Kriterien der VwV-StVO und ERA 2010 nicht erfüllt.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 50 km/h. Eine Geschwindigkeitsreduzierung ist hier bis auf weiteres nicht möglich. Dieses Tempo kann nur unter gewissen Voraussetzungen herabgesetzt werden, wie z.B. bei Unfallschwerpunkten oder wenn sich im unmittelbaren Bereich eine Einrichtung schutzbedürftiger Personen (wie z.B. eine Schule oder ein Alten- und Pflegeheim) befindet.

Da beide aufgeführten Voraussetzungen hier nicht vorliegen, kann auf der o.g. Straße keine Temporeduzierung angeordnet werden, weshalb auch die Freigabe für den Radverkehr in der Einbahnstraße ausscheidet.

Zudem sind auch keinerlei Ausweichflächen vorhanden und es handelt sich bei der Straße wiederum um eine Hauptverkehrsstraße. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) gibt vor, dass in dem Fall, dass auf Hauptverkehrsstraßen, die als Einbahnstraßen ausgewiesen sind, eine Zulassung des Radverkehrs in der Gegenrichtung nur auf abgetrennten Sonderwegen möglich ist. Dafür sind in der Kohlenstraße die Breiten nicht vorhanden.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

x neutral /nein

ja, positive Auswirkungen

ja, negative Auswirkungen

Begründung: keine Veränderung

Kosten und Finanzierung

entfällt

Zeitplan

entfällt

Anlagen

Anlage 01 Leibuschstraße

Anlage 02 In der Fleute

Anlage 03 Spitzenstraße

Anlage 04 Kurze Straße

Anlage 05 Kohlenstraße