

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	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:	23.01.2023
	Drucks.-Nr.:	VO/1150/23 öffentlich
Sitzung am Gremium		
30.01.2024 BV Heckinghausen		Beschlussqualität
		Entscheidung
Freigabe von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr in Heckinghausen 2/2		

Grund der Vorlage

Freigabe von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr zur Radverkehrsförderung

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung beschließt die Freigabe der Einbahnstraße

1. Obere Selhofstraße (Teilstück zwischen Heckinghauser Straße und Gewerbeschulstraße)
2. Alberstraße (Teilstück zwischen Heckinghauser Straße und Gewerbeschulstraße)
3. Albertstraße (Teilstück zwischen Untere Lichtenplatzer Straße und Emilstraße)
4. Joseph-Haydn-Straße (Teilstück zwischen Richard-Strauss-Allee und Brahmsstraße)
7. Ringelstraße/Heidter Berg (Teilstück zwischen Regerstraße und Untere Lichtenplatzer Straße)
8. Ottostraße (Teilstück zwischen Heinrich-Janssen- Straße und An der Bergbahn)
9. Albert-Molineus-Straße
10. Berg-Mark-Straße
11. Saarbrücker Straße (Teilstück zwischen Fischertal und An der Bergbahn)

für den gegenläufigen Radverkehr.

Die Bezirksvertretung beschließt die Ablehnung der Freigabe der Einbahnstraße

5. Waldemarstraße (Teilstück zwischen Untere Lichtenplatzer Straße und Waldemarstraße)
6. Waldemarstraße (Teilstück zwischen Waldemarstraße und Ringelstraße)
12. Saarbrücker Straße (Teilstück zwischen An der Bergbahn und Heckinghauser Straße)

für den gegenläufigen Radverkehr.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Meyer

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 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

Alle in dieser Drucksache geprüften Einbahnstraßen wurden bereits im Jahr 2015 (vgl. Vorlage VO/01180/15) geprüft und nach damaligem Ermessen abgelehnt. In der Zwischenzeit hat die Verwaltung sehr viel Erfahrung mit der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr gewonnen und bewertet die Öffnung der Einbahnstraßen heute anders.

1. Obere Selhofstraße (Teilstück zwischen Heckinghauser Straße und Gewerbeschulstraße) (Anlage 01)

Die Obere Selhofstraße erfüllt die oben beschriebenen Kriterien der VwV-StVO und der ERA 2010. Hier sind nur Beschilderungsergänzungen erforderlich.

Die Verwaltung empfiehlt in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe Obere Selhofstraße (Teilstück zwischen Heckinghauser Straße und Gewerbeschulstraße) für den gegenläufigen Radverkehr.

2. Albertstraße (Teilstück zwischen Heckinghauser Straße und Gewerbeschulstraße) (Anlage 02, 02a und 02b)

Die Albertstraße erfüllt die oben beschriebenen Kriterien der VwV-StVO und der ERA 2010. Da die Kreuzung Heckinghauser Straße / Albertstraße signalisiert ist, muss der Radverkehr bei einer Freigabe der Albertstraße in diesem Bereich in die Signalisierung eingebunden werden. Dies kann mit Hilfe einer Videodetektion erfolgen. Die Änderungen an der Signalisierung sind mit zusätzlichen Kosten von ca. 6500 € verbunden. Zusätzlich muss ein Aufstellbereich für den Radverkehr markiert werden (s. Anlage 02a – Detailplan).

Am Knotenpunkt mit der Gewerbeschulstraße muss der markierte Haltebalken angepasst bzw. teilweise demarkiert werden, so dass der Radverkehr kommend aus der Gewerbeschulstraße in die Albertstraße einfahren darf (s. Anlage 02b - Detailplan).

3. Albertstraße (Teilstück zwischen Untere Lichtenplatzer Straße und Emilstraße) (Anlage 03)

Die Albertstraße erfüllt die oben beschriebenen Kriterien der VwV-StVO und der ERA 2010. Um den Radverkehr rechts zu führen und damit keine Konflikte mit dem von rechts einbiegenden Kfz-Verkehr von der Emilstraße in die Albertstraße entsteht, muss dort der Bereich durch ein „Absolutes Halteverbot“ angeordnet werden. Es entfällt ein Stellplatz.

Die Verwaltung empfiehlt unter Schaffung der o.g. genannten Voraussetzung in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Albertstraße (Teilstück zwischen Untere Lichtenplatzer Straße und Emilstraße) für den gegenläufigen Radverkehr.

4. Joseph-Haydn-Straße (Teilstück zwischen Richard-Strauss-Allee und Brahmsstraße) (Anlage 04 und 04a)

Die Joseph-Haydn-Straße erfüllt die oben beschriebenen Kriterien der VwV-StVO und der ERA 2010. In dieser Straße ist Linienbusverkehr (Linie 644) vorhanden, die nutzbare Fahrgassenbreite ist mit 4,30 m aber ausreichend.

Um den Radverkehr rechts zu führen und auf den Radverkehr aufmerksam zu machen, soll im Kurvenbereich eine Randmarkierung für den Radverkehr aufgebracht werden (s. Anlage 04a – Detailplan).

Die Verwaltung empfiehlt unter Schaffung der o.g. genannten Voraussetzung in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Joseph-Haydn-Straße (Teilstück zwischen Richard-Strauss-Allee und Brahmsstraße) für den gegenläufigen Radverkehr.

5. Waldemarstraße (Teilstück zwischen Untere Lichtenplatzer Straße und Waldemarstraße) (Anlage 05)

Die Waldemarstraße erfüllt die oben beschriebenen Kriterien der VwV-StVO und der ERA 2010 auf diesem Teilstück nicht.

Im Bereich der Einmündung zur Unteren Lichtenplatzer Straße ist keine übersichtliche Verkehrsführung für den Radverkehr gegeben. Aufgrund der Kurvenlage sind die Sichtverhältnisse für den Radverkehr nicht ausreichend. Eine sichere und alternative Führung ist über den nördlichen Zweig der Waldemarstraße auf die Untere Lichtenplatzer Straße gegeben. Hier kann der Radverkehr auch in beide Fahrtrichtungen einbiegen, was über das Teilstück hier aufgrund der durchgezogenen Linie auch nicht möglich wäre.

Die Verwaltung empfiehlt in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Waldemarstraße (Teilstück zwischen Untere Lichtenplatzer Straße und Waldemarstraße) für den gegenläufigen Radverkehr nicht.

6. Waldemarstraße (Teilstück zwischen Waldemarstraße und Ringelstraße) (Anlage 05)

Die Waldemarstraße erfüllt die oben beschriebenen Kriterien der VwV-StVO und der ERA 2010 auf diesem Teilstück nicht.

In dieser Straße ist Linienbusverkehr (Linie 644) vorhanden, die nutzbare Fahrgassenbreite ist mit ca. 6,00 m ausreichend. Allerdings sind im Bereich Untere Lichtenplatzer Straße/Ringelstraße/Waldemarstraße keine Ausweichflächen für den Radverkehr bei entgegenkommendem Busverkehr vorhanden, In dem Bereich würden neue Konflikte geschaffen, da der Bus die Fahrlinie des Radverkehrs überfahren müsste, um auf die Untere Lichtenplatzer Straße abzubiegen. Eine alternative Wegführung ist über die Ringelstraße und parallel zur Waldemarstraße verlaufenden Regerstraße vorhanden.

Die Verwaltung empfiehlt in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Waldemarstraße (Teilstück zwischen Waldemarstraße und Ringelstraße) für den gegenläufigen Radverkehr nicht.

7. Ringelstraße / Heidter Berg (Teilstück zwischen Regerstraße und Untere Lichtenplatzer Straße) (Anlage 06)

Die Ringelstraße / Heidter Berg erfüllt die oben beschriebenen Kriterien der VwV-StVO und der ERA 2010.

Um den Radverkehr rechts zu führen und auf den Radverkehr aufmerksam zu machen, soll im Kurvenbereich eine Randmarkierung für den Radverkehr aufgebracht werden (s. Anlage 06a – Detailplan). Hierdurch entfallen vier Stellplätze.

Die Verwaltung empfiehlt unter Schaffung der o.g. genannten Voraussetzung in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Ringelstraße / Straße Heidter Berg (Teilstück zwischen Regerstraße und Untere Lichtenplatzer Straße) für den gegenläufigen Radverkehr.

8. Ottostraße (Teilstück zwischen Heinrich-Janssen- Straße und An der Bergbahn) (Anlage 07 und 07a)

Die Ottostraße erfüllt die oben beschriebenen Kriterien der VwV-StVO und der ERA 2010. Die nutzbare Fahrgassenbreite beträgt 3,40 m und es ist eine ausreichende Anzahl von Ausweichflächen durch Einfahrten vorhanden. Allerdings gab es auf der Ottostraße seit 2020 zwölf Unfälle, davon der überwiegende Anteil (insgesamt acht Unfälle) auf diesem Teilstück der Kategorie 5 mit Sachschaden, verursacht durch die eingeeengte Fahrgasse. Unter dieser Voraussetzung kann die Verwaltung in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Ottostraße (Teilstück zwischen Heinrich-Janssen- Straße und An der Bergbahn) nur unter der Voraussetzung der Wegnahme eines Parkstreifens auf einer Seite empfehlen, was ca. 25 Stellplätzen entspricht. Dies würde auch der hohen Anzahl an Unfällen, die durch die Enge und das beidseitige Parken bedingt sind, entgegenwirken.

Die Verwaltung empfiehlt die Wegnahme des Parks auf der angebauten Straßenseite und die gleichzeitige Verlagerung des Gehwegparkens auf der anbaufreien Straßenseite auf die Straße (s. Anlage 07a – Übersichtsplan Parken Ottostraße). Dadurch wird zusätzlich der derzeit komplett geparkte Gehweg für den Fußverkehr wieder freigegeben.

Die Verwaltung empfiehlt unter Schaffung der o.g. genannten Voraussetzung in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Ottostraße (Teilstück zwischen Heinrich-Janssen- Straße und An der Bergbahn) für den gegenläufigen Radverkehr.

9. Albert-Molineus-Straße (Anlage 08, 08a und 08b)

Die Albert-Molineus-Straße erfüllt die oben beschriebenen Kriterien der VwV-StVO und der ERA 2010. Um die Kurvenbereiche vom ruhenden Verkehr freizuhalten und damit Konflikte zwischen sich entgegengerichteten Kfz- und Radverkehr zu vermeiden sollen Grenzmarkierungen innen in den zwei Kurvenreichen aufgebracht werden (s. Anlage 08a und 08b – Detailplan). Dadurch entfallen insgesamt vier Stellplätze.

Die Verwaltung empfiehlt unter Schaffung der o.g. genannten Voraussetzung in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Albert-Molineus-Straße für den gegenläufigen Radverkehr.

10. Berg-Mark-Straße (Anlage 09)

Die Berg-Mark-Straße erfüllt die oben beschriebenen Kriterien der VwV-StVO und der ERA 2010. Hier sind nur Beschilderungsergänzungen erforderlich.

Die Verwaltung empfiehlt in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Berg-Mark-Straße für den gegenläufigen Radverkehr.

11. Saarbrücker Straße (Teilstück zwischen Fischertal und An der Bergbahn) (Anlage 10)

Die Saarbrücker Straße erfüllt die oben beschriebenen Kriterien der VwV-StVO und der ERA 2010 auf diesem Teilstück. Hier sind nur Beschilderungsergänzungen erforderlich.

Die Verwaltung empfiehlt in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe Saarbrücker Straße (Teilstück zwischen Fischertal und An der Bergbahn) für den gegenläufigen Radverkehr.

12. Saarbrücker Straße (Teilstück zwischen An der Bergbahn und Heckinghauser Straße) (Anlage 10)

Die Saarbrücker Straße erfüllt die oben beschriebenen Kriterien der VwV-StVO und der ERA 2010 auf diesem Teilstück nicht. Die Fahrgassenbreite beträgt zwar knapp die erforderlichen 3,00 m zwischen den Markierungen der Parkstände auf beiden Seiten, allerdings stehen die Pkws regelmäßig über der Markierung, so dass die Breiten zu gering sind. Aufgrund des enormen Parkdrucks empfiehlt die Verwaltung in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde nicht, einen Parkstreifen auf einer Straßenseite zu entfernen.

Die Verwaltung empfiehlt in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Saarbrücker Straße (Teilstück zwischen An der Bergbahn und Heckinghauser Straße) für den gegenläufigen Radverkehr nicht.

Klimacheck

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

☐ neutral /nein

☒ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung: Förderung der emissionsfreien Mobilität.

Kosten und Finanzierung

Vorbehaltlich des rechtskräftigen Haushaltsplans 2024/2025.

Die erforderlichen Finanzmittel für die Zusatzbeschilderungen und Markierungen in Höhe von ca. 5000 € stehen im Haushaltsplan 2024/2025 beim PSP-Element 4.415401.501.001 „Verkehrlenkende Straßenausstattung“ und Sachkonto 522100 „Unterhaltung des Infrastrukturvermögens“ zur Verfügung.

Die erforderlichen Finanzmittel für die Signalisierung des Radverkehrs in Höhe von ca. 6500 € stehen im Haushaltsplan 2024/2025 beim PSP-Element 5.215401.002.003 „Um- und Ausbau Radverkehr“ und Sachkonto 785200 „Tiefbaumaßnahmen“ zur Verfügung.

Die erforderlichen Finanzmittel für die Demarkierung und Markierung der Parkstände in der Ottostraße in Höhe von ca. 4600 € stehen im Haushaltsplan 2024/2025 beim PSP-Element 4.205401.501.001 „Verkehrssicherheit“ und Sachkonto 522100 „Unterhaltung des Infrastrukturvermögens“ zur Verfügung.

Zeitplan

Vorbehaltlich des rechtskräftigen Haushaltsplans 2024/2025.

Die Maßnahmen können nach Beschlussfassung und erlangter Rechtskraft des Haushaltsplans 2024/2025 je nach Wetterlage umgesetzt werden.

Anlagen

- Anlage 01 – Übersichtsplan Obere Sehlhofstraße
- Anlage 02 – Übersichtsplan Albertsstraße
- Anlage 02a – Detailplan Albertsstraße
- Anlage 03 – Übersichtsplan Albertsstraße
- Anlage 03a – Detailplan Alberstraße
- Anlage 04 – Übersichtsplan Joseph-Haydn-Straße
- Anlage 04a – Detailplan Joseph-Haydn-Straße
- Anlage 05 – Übersichtsplan Waldemarstraße
- Anlage 06 – Ringelstraße/Heidter Berg
- Anlage 06a – Detailplan Ringelstraße/Heidter Berg
- Anlage 07 – Ottostraße
- Anlage 07a – Übersichtsplan Parken Ottostraße
- Anlage 08 – Albert-Molineus-Straße
- Anlage 08a – Detailplan Albert-Molineus-Straße
- Anlage 09 – Übersichtsplan Berg-Mark-Straße
- Anlage 10 – Übersichtsplan Saarbrücker Straße