Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Bericht	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Laura Wester +49 202 563 4362 +49 202 563 8422 laura.wester@stadt.wuppertal.de
	Datum:	25.04.2024
	Drucks.-Nr.:	**VO/0750/24** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
28.05.2024	**BV Barmen**	**Entgegennahme o. B.**

Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen der Schafbrücke und der Rödiger Straße

Grund der Vorlage

Prüfauftrag der Bezirksvertretung Barmen mit Beschluss vom 30.01.2024 zur Drucksache VO/0088/24 (siehe Anlage 01).

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschlussfassung entgegengenommen.

Einverständnisse

entfällt

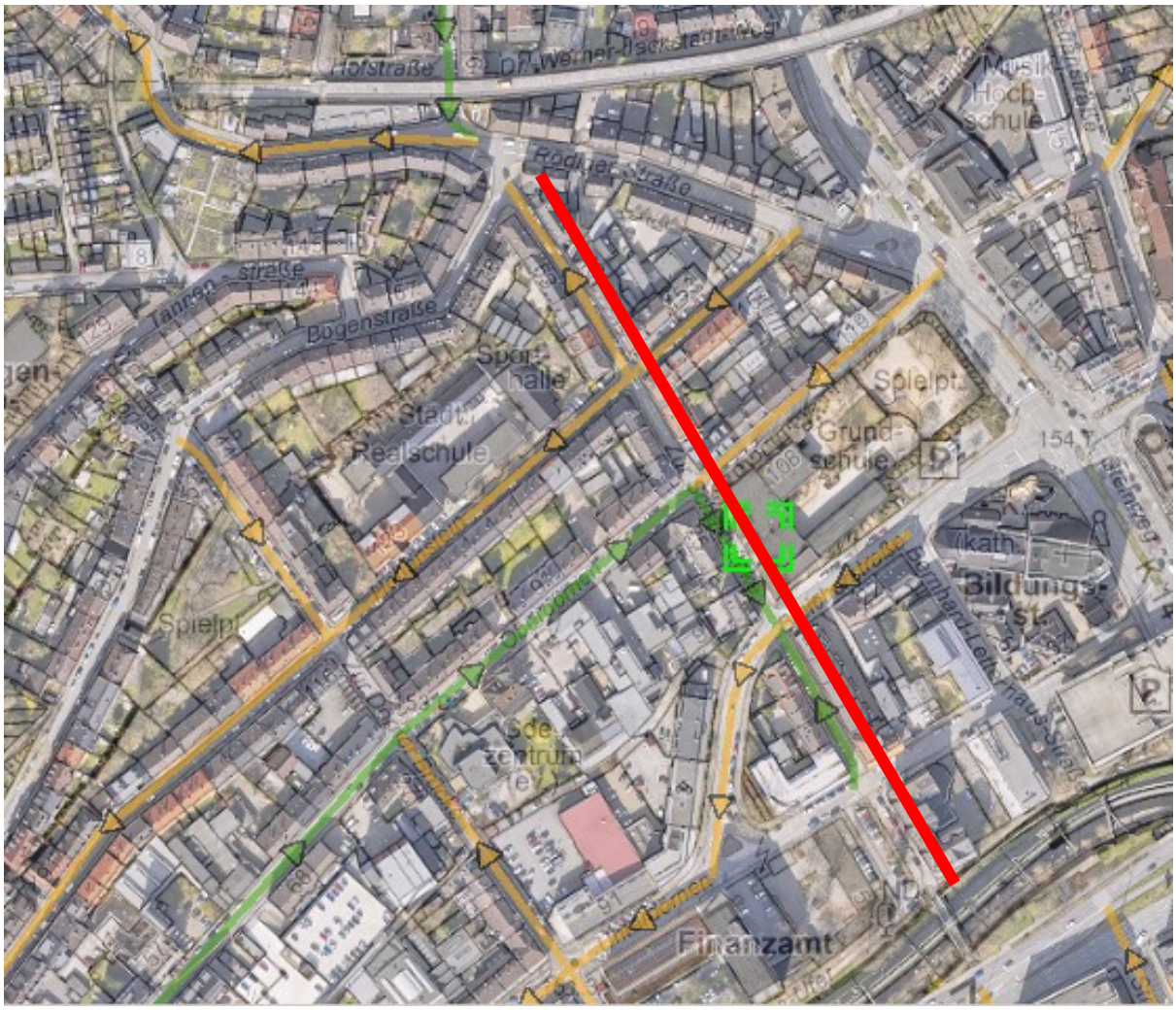
Unterschrift

Meyer

Begründung

Beschluss der Bezirksvertretung Barmen (VO/0088/24) (siehe Anlage 01):

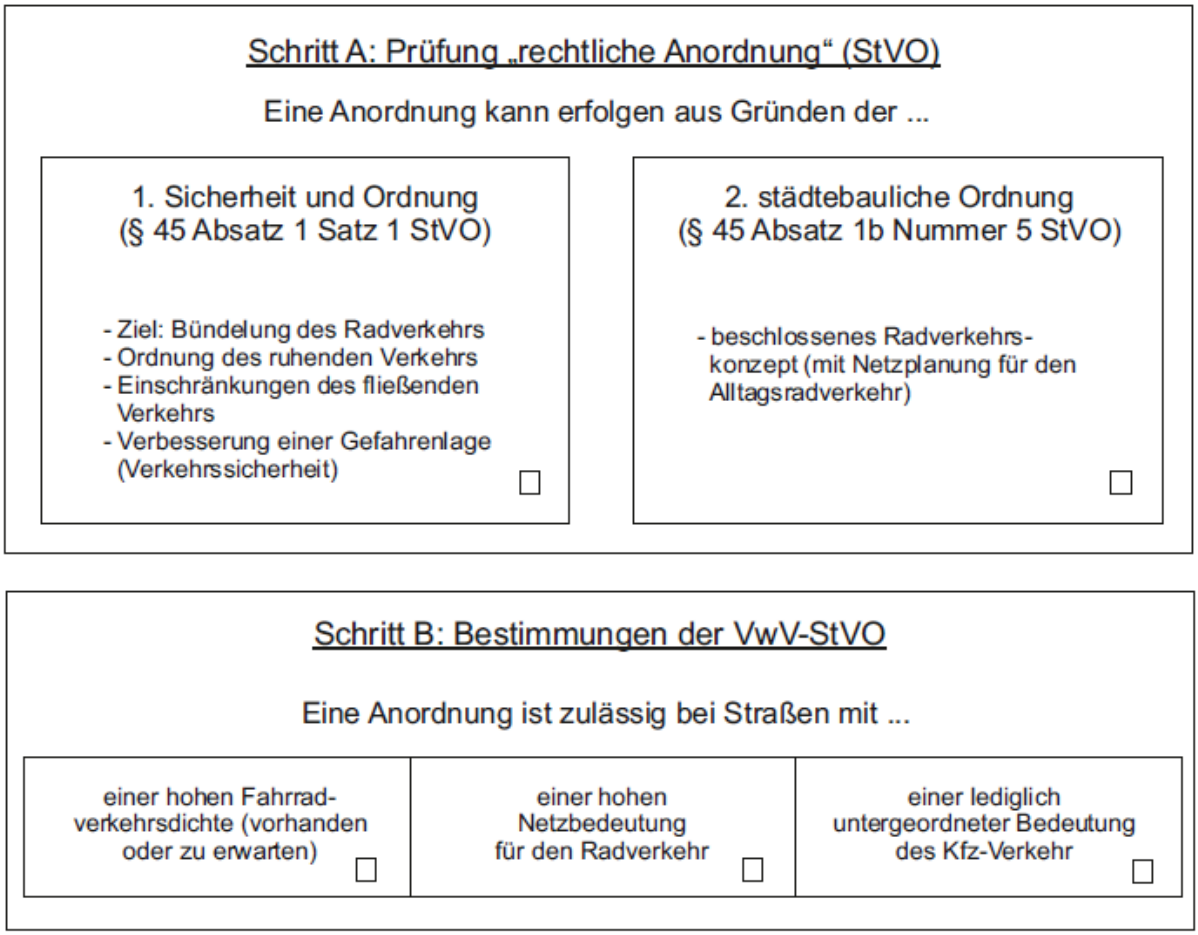
3. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob im Zuge der Straße Zur Schafbrücke zwischen der Schafbrücke über die Wupper und der Rödiger Straße eine Fahrradstraße als wichtige Verbindungsstrecke zur Nordbahntrasse eingerichtet werden kann.
Dabei sollen auch Möglichkeiten für einen sichereren und attraktiveren Zugang bzw. die Anbindung an die Nordbahntrasse im Bereich des ehemaligen Haltepunktes Rott geprüft und der Bezirksvertretung vorgestellt werden.



Kartenausschnitt aus WuNDa — *zu prüfende Strecke*

- Welche Voraussetzungen/Kriterien gibt es zur Umsetzung einer Fahrradstraße?
- Welche Ziele hat die Einrichtung einer Fahrradstraße?
- Sind die Voraussetzungen für diesen Bereich erfüllt?
- Möglichkeiten für einen sichereren und attraktiveren Zugang bzw. die Anbindung an die Nordbahntrasse im Bereich des ehemaligen Haltepunktes Rott

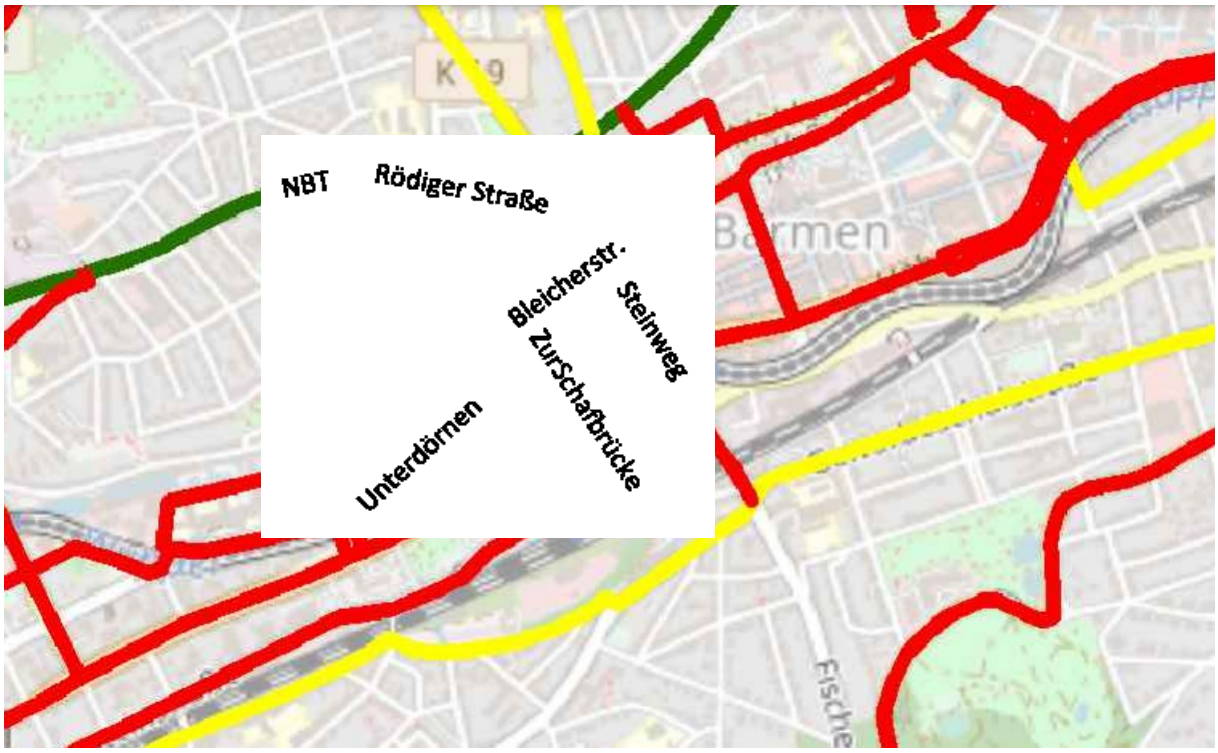
Welche Voraussetzungen/Kriterien gibt es zur Umsetzung einer Fahrradstraße – sind diese für diesen Bereich erfüllt?



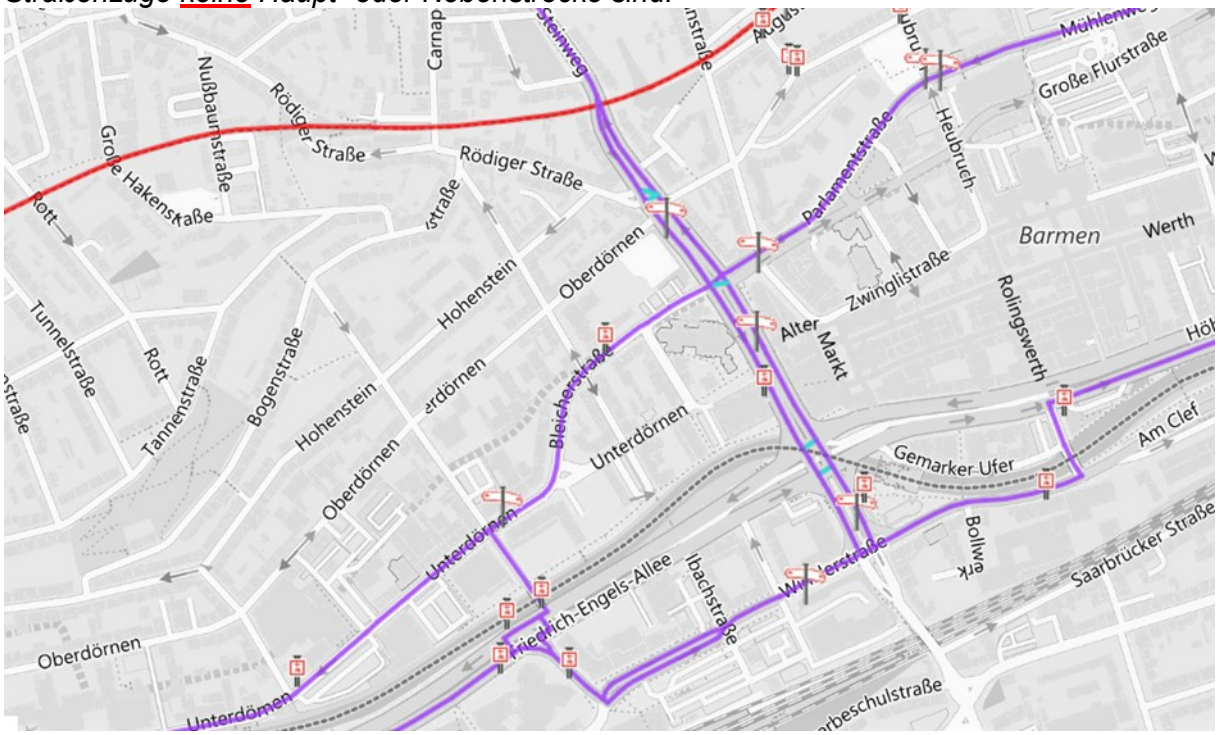
Kriterien gemäß StVO § 45 (Straßenverkehrsordnung):

1. Sicherheit und Ordnung:
   - Bündelung des Radverkehrs/Radhauptverbindung – nicht zutreffend, da keine eindeutige/durchgängige Achse zur Verbindung von Haupt- oder Nebenstrecken entsteht
   - Ordnung des ruhenden Verkehrs – nicht zutreffend, da die Fahrgassenbreite i.d.R. bei Kfz-frei 4 - 5 m (+ je Seite 0,75 m Begleit-/Sicherheitstrennstreifen) erforderlich sind und somit der gesamte Parkraum entfallen muss
   - Einschränkung des fließenden Verkehrs – nicht zutreffend
   - Verbesserung einer Gefahrenlage (Verkehrssicherheit) – nicht zutreffend

2. Städtebauliche Ordnung
   - Beschlossenes Radverkehrskonzept (mit Netzplanung für den Alltagsradverkehr) – nicht zutreffend: Bei den Straßenabschnitten handelt es sich nicht um eine im Radverkehrskonzept als Haupt- oder Nebenstrecke definierte Verbindung für den Radverkehr. Das Rad-Verkehrsnetz NRW ist nicht über diese Straßen ausgeschildert.



Der Ausschnitt aus dem beschlossenen Radverkehrskonzept zeigt, dass die angefragten Straßenzüge keine Haupt- oder Nebenstrecke sind.



Der Ausschnitt aus dem Radverkehrsnetz NRW zeigt, dass die Beschilderung des Landesweiten Radverkehrsnetzes nicht über die Straßen führt.

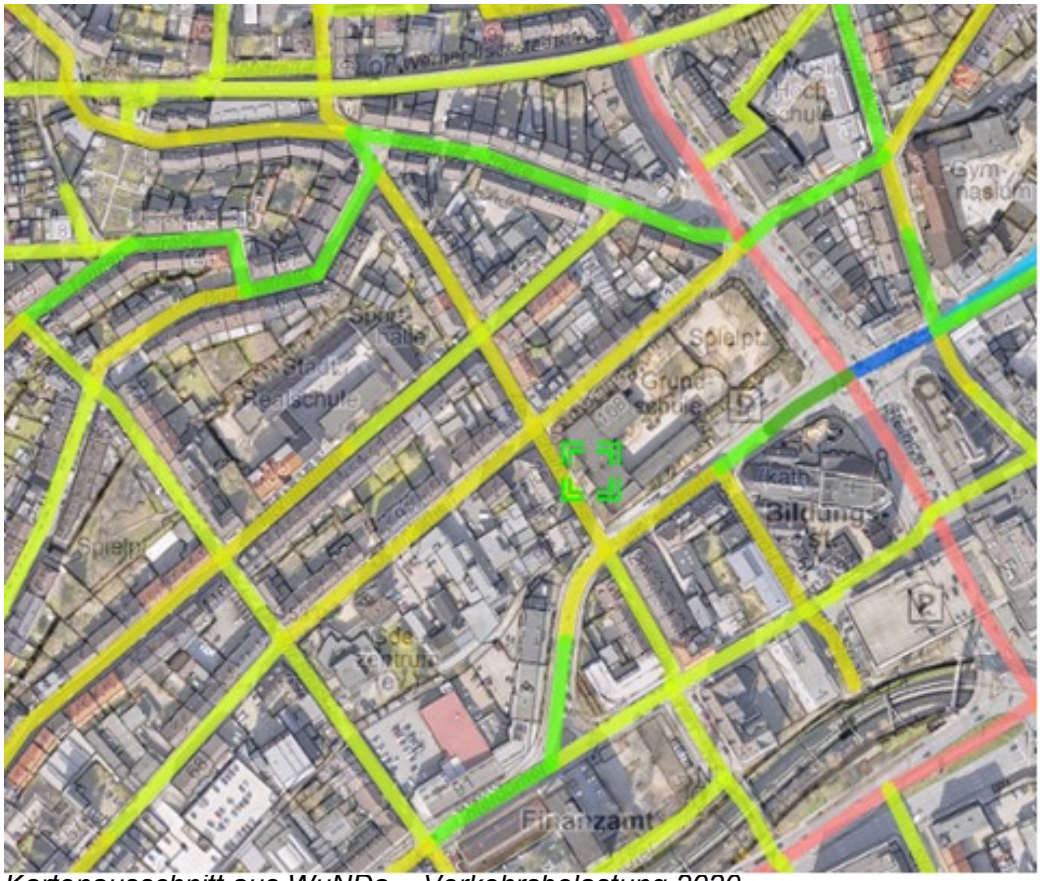
Kriterien gemäß VwV-StVO
Eine Anordnung ist zulässig bei Straßen mit …

- einer hohen Fahrradverkehrsdichte (vorhanden oder zu erwarten) – eher nicht zutreffend, da keine eindeutige/durchgängige Achse zur Verbindung von Haupt- oder Nebenstrecken entsteht

- einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr – nicht zutreffend (siehe oben)
- einer lediglich untergeordneten Bedeutung des Kfz-Verkehr – zutreffend

Kriterien gemäß RaSt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen):

- Erschließungsstraße bis 400 Kfz/h – zutreffend
- Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/h – zutreffend
- Akzeptable parallele Verkehrsführung des motorisierten Verkehrs – zutreffend
- Vorrang gegenüber anderen Erschließungsstraßen – könnte voraussichtlich umgesetzt werden



Kartenausschnitt aus WuNDa – Verkehrsbelastung 2020



Kartenausschnitt aus dem Datenportal von "Radverkehr in Deutschland"
*Die in RiDE genutzten und aufbereiteten Daten zu den Radfahrten stammen aus der Aktion STADTRADELN (https://www.stadtradeln.de/home) aus dem Jahr 2023. Zur Aufzeichnung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege wurde vom Klima-Bündnis eine App für Smartphones der Betriebssysteme Android und iOS bereitgestellt. Die am STADTRADELN teilnehmenden Bürger*innen konnten sich die STADTRADELN-App in den entsprechenden Stores (App-Store von Apple bzw. Play-Store von Google) herunterladen und damit während des Kampagnen-Zeitraums ihre Fahrten aufzeichnen.*

Kriterien aus dem Leitfaden für die Praxis“ von Prof. Gerlach (Universität Wuppertal, 2021) als auch der „Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis“ der AGFS (2022):

- Zielwert für die Verkehrsbelastung < 2.500 Kfz/Tag (weniger Kfz-Verkehr je höher der Radverkehrsanteil) – zutreffend
- Fahrgassenbreite i.d.R. bei Kfz-frei 4 - 5 m (+ je Seite 0,75 m Begleit-/Sicherheitstrennstreifen) – muss im Detail geprüft werden
- Möglichst wenig ruhenden Verkehr – der Parkraum würde gänzliche entfallen, da die Fahrgassenbreite i.d.R. bei Kfz-frei 4 - 5 m (+ je Seite 0,75 m Begleit-/Sicherheitstrennstreifen) erforderlich ist
    - geordneter Parkraum,
    - Senkrecht- und Schrägparkstände vermeiden,
    - einseitig oder wechselseitig.
- Busverkehr - nicht mehr als 2 Busse pro Stunde – zutreffend
- Möglichst kein regelmäßiger Schwerlastverkehr – zutreffend

Welche Ziele hat die Einrichtung einer Fahrradstraße?

Fahrradstraßen sind Verkehrsflächen, die grundsätzlich den Radfahrenden vorbehalten sind bzw. auf denen Radfahrende Vorrang haben. Dies schafft Sicherheit und Komfort und trägt dazu bei, das Fahrrad als attraktive Alternative zum Pkw zu nutzen.

Um den Radverkehr zu fördern ist eine gute Radverkehrsinfrastruktur essentiell. Hierzu können Fahrradstraßen einen wichtigen Beitrag leisten, da sie grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten sind bzw. dem Radverkehr Vorrang gewähren. Dadurch entstehen sichere, komfortable und schnelle Verbindungen für die Fahrradfahrenden.

Insbesondere abseits der Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs können Erschließungsstraßen, die wichtige Verbindungen im Radverkehrsnetz darstellen, in Fahrradstraßen umgewandelt werden. So entsteht relativ einfach, schnell und ohne große Baumaßnahmen bzw. Eingriffe eine hochwertige Radverkehrsinfrastruktur, ohne neue Radwege bauen zu müssen.

Gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO sind einschränkende Maßnahmen für den Kraftfahrzeugverkehr zulässig, damit durch eine Fahrradstraße Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden können.
Eine Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) vom Juni 2021 ermöglicht mittlerweile die Anlage von Fahrradstraßen, auch wenn der Radverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart ist.

Zur Ordnung des Verkehrs zählt vor allem eine homogene Regelung des Verkehrsablaufes. Ziel der Anordnung von Fahrradstraßen ist, den Radverkehr zu bündeln. Da dieser sich nur eingeschränkt mit dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr und dem Kfz-Parken zu einer homogenen und damit geordneten Verkehrsabwicklung zusammenfassen lässt, ist eine Neuordnung des Verkehrs ein elementares Element bei der Implementierung einer Fahrradstraße. Mit der Verbesserung der Ordnung des Verkehrs wird im Regelfall auch eine Verbesserung der Sicherheit einhergehen.

Sind die Voraussetzungen für diesen Bereich erfüllt?

Fazit: Die oben genannten Kriterien, insbesondere die Hauptkriterien zur rechtlichen Anordnung nach der StVO zur Errichtung einer Fahrradstraße, sind größten Teils nicht erfüllt.
Der Streckenabschnitt ist keine definierte Strecke im Radverkehrskonzept. Die Zuwegung zur Nordbahntrasse ist durch die Treppenanlage mit Schiebehilfe für Fahrräder für Radfahrende eher untergeordnet.
Die untersuchten Straßenzüge sind durch die untergeordnete Funktion für den Kfz-Verkehr mit geringer Verkehrsstärke und wenigen Parkwechsel bereits heute für Radfahrende attraktiv und sicher. Durch die Öffnung der Einbahnstraße für den gegenläufigen Radverkehr wird die Nutzbarkeit unterstrichen.
Zur Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen der Schafbrücke und der Rödiger Straße sind die erforderlichen Voraussetzungen nicht erfüllt.

Möglichkeiten für einen sichereren und attraktiveren Zugang bzw. die Anbindung an die Nordbahntrasse im Bereich des ehemaligen Haltepunktes Rott

Der Anschluss zum Dr.-Werner-Jackstädt-Weg erfolgt über eine Treppenanlage. An der Treppenanlage wurden Schiebehilfen für Fahrräder angelegt. Im Rahmen des Projektes Dr.-Werner-Jackstädt-Weg wurde geprüft, ob es eine Alternative zur Treppenanlage in Form einer Rampe gibt. Für eine Rampe stehen die Grundstücke nicht zur Verfügung.

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 Veränderungen

Kosten und Finanzierung

entfällt

Zeitplan

entfällt

Anlagen

Anlage 01 – Auszug aus der Niederschrift der Bezirksvertretung Barmen vom 31.01.2024
Anlage 02 – VO/0222/24
Anlage 03 – Rechtsgrundlagen Fahrradstraßen
Anlage 04 – Checkliste Fahrradstraßen