

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Velin Wagner +49 202 563 6880 velin.wagner@stadt.wuppertal.de
	Datum:	12.09.2024
	Drucks.-Nr.:	VO/0700/24 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
09.10.2024	BV Elberfeld	Entscheidung
29.10.2024	Ausschuss für Verkehr	Entscheidung
Freigabe von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr im Bereich des Ölberg		

Grund der Vorlage

Verwaltungsvorschlag

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung Elberfeld beschließt die Freigabe der als Einbahnstraße beschilderten Straße

- Reitbahnstraße (zwischen Hochstraße und Hombüchel)
- Gertrudenstraße
- Charlottenstraße (zwischen Marienstraße und Schusterstraße)
- Hedwigstraße

für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben.

Der Ausschuss für Verkehr beschließt die Freigabe der als Einbahnstraße beschilderten Straße

- Rolandstraße

für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben.

Die Bezirksvertretung Elberfeld beschließt die Ablehnung der Freigabe der als Einbahnstraße beschilderten Straße

- Reitbahnstraße (zwischen Hombüchel und Reiterstraße)
- Reiterstraße
- Marienstraße (zwischen Charlottenstraße und Hochstraße)

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Ohrndorf

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

1. Reitbahnstraße (zwischen Hochstraße und Hombüchel)

In der Reitbahnstraße zwischen der Hochstraße und dem Hombüchel sind die o.g. Kriterien der VwV-StVO im Hinblick auf eine Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr aktuell nicht vollständig erfüllt.

Die Ausweichmöglichkeiten im Einmündungsbereich sind unter den heutigen Gegebenheiten im Begegnungsfall nicht ausreichend. Hierfür soll im Einmündungsbereich Reitbahnstraße/Hochstraße eine Schleuse für den Radverkehr inkl. Sinnbild markiert werden. Die Schleusenmarkierung dient zum einen dazu, dass sich der Radfahrer in Gegenrichtung am rechten Fahrbahnrand orientiert und zum anderen, dass der Autofahrer entgegen der Einbahnstraße visuell auf den Radfahrer sensibilisiert wird. Neben der zusätzlichen Beschilderung sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Die Verwaltung empfiehlt, unter Schaffung der o.g. genannten Voraussetzung, in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Reitbahnstraße zwischen der Hochstraße und dem Hombüchel für den gegenläufigen Radverkehr.

2. Reitbahnstraße (zwischen Hombüchel und Reiterstraße)

In der Reitbahnstraße zwischen Hombüchel und der Reiterstraße sind die o.g. Kriterien der VwV-StVO im Hinblick auf eine Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr aktuell nicht vollständig erfüllt.

Es fehlt an ausreichenden Ausweichflächen. Daher müsste auf der Länge eines Parkplatzes, ca. auf der Mitte des Straßenabschnittes, ein Halteverbot eingerichtet werden. Allerdings erfüllt die Reitbahnstraße zwischen Hombüchel und Reiterstraße keine Netzbedeutung, da die anliegende Reiterstraße (siehe Punkt 3) nicht freigegeben werden kann. Somit würde die Reitbahnstraße bei einer Freigabe zu einer Sackgasse für Radfahrende werden.

Da eine Parallelführung über den Hombüchel vorhanden ist, die als Alternativstrecke in Richtung Westen genutzt werden kann und sehr hoher Parkdruck in dem Quartier besteht, spricht sich die Verwaltung in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde im Zuge der Ermessensentscheidung gegen die Freigabe der Einbahnstraße Reitbahnstraße zwischen Hombüchel und Reiterstraße für den Radverkehr aus.

3. Reiterstraße

In der Reiterstraße sind die o.g. Kriterien der VwV-StVO im Hinblick auf eine Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr nicht erfüllt.

Die Fahrgassenbreite liegt unter 3.50 m trotz vorhandenem Linienbusverkehr. Daher müsste auf der Länge von zehn Parkplätzen ein Halteverbot eingerichtet werden. Da eine Parallelführung über den Hombüchel vorhanden ist, steht die Anordnung der Halteverbote auch hier aktuell nicht im Verhältnis.

Im Rahmen der Ermessensausübung spricht sich die Verwaltung in Abstimmung mit der zuständigen Kreispolizeibehörde gegen die Öffnung der Einbahnstraße aus.

4. Gertrudenstraße (zwischen Hombüchel und Schusterstraße)

In der Gertrudenstraße sind die o.g. Kriterien der VwV-StVO im Hinblick auf eine Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr aktuell nicht vollständig erfüllt.

Die Fahrgassenbreite liegt unter 3.50 m trotz vorhandenem Linienbusverkehr. Daher müsste auf der Länge eines Parkplatzes ein Halteverbot eingerichtet werden.

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

5. Charlottenstraße (zwischen Marienstraße und Schusterstraße)

In der Charlottenstraße zwischen Marienstraße und Schusterstraße sind die o.g. Kriterien der VwV-StVO im Hinblick auf eine Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr aktuell nicht vollständig erfüllt.

Es fehlt an ausreichenden Ausweichflächen. Daher empfiehlt die Verwaltung die Anordnung von zwei Halteverböten auf der Länge je eines Parkplatzes. Außerdem soll zur Schaffung eines Schutzraums für den Radverkehr im Kreuzungsbereich Charlottenstr./Marienstr. die Sperrfläche auf der Seite des freigegebenen Radverkehrs demarkiert werden. In diesem Bereich soll stattdessen eine Schleuse inkl. Sinnbild für den Radverkehr markiert werden. Die Schleusenmarkierung dient zum einen dazu, dass sich der Radfahrer in Gegenrichtung am rechten Fahrbahnrand orientiert und zum anderen, dass der Autofahrer entgegen der Einbahnstraße visuell auf den Radfahrer sensibilisiert wird. Neben der zusätzlichen Beschilderung sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Die Verwaltung empfiehlt, unter Schaffung der o.g. Voraussetzungen, in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Charlottenstraße für den gegenläufigen Radverkehr.

6. Marienstraße (zwischen Charlottenstraße und Hochstraße)

In der Marienstraße zwischen Charlottenstraße und Hochstraße sind die o.g. Kriterien der VwV-StVO im Hinblick auf eine Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr nicht erfüllt.

Die Fahrgassenbreite liegt unter 3.50 m trotz vorhandenem Linienbusverkehr. Daher müsste auf dem kompletten Straßenzug einseitig ein Halteverbot eingerichtet werden. Da eine Parallelführung über die Franzenstraße vorhanden ist, steht der Entfall der Parkplätze in diesem Bereich aktuell nicht im Verhältnis.

Im Rahmen der Ermessensausübung spricht sich die Verwaltung in Abstimmung mit der zuständigen Kreispolizeibehörde gegen die Öffnung der Einbahnstraße aus.

7. Hedwigstraße

In der Hedwigstraße sind die o.g. Kriterien der VwV-StVO im Hinblick auf eine Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr aktuell nicht vollständig erfüllt.

Aktuell bestehen auf der Hedwigstraße Schrägparkplätze, welche in Fahrtrichtung des freigegebenen Radverkehrs die Verkehrssicherheit gefährden würden. Die Verwaltung empfiehlt die Umwandlung der Schrägparkstände hin zu Längsparkständen. Bei der Umwandlung können in der Hedwigstraße zwanzig Parkplätze erhalten bleiben. Die Verwaltung sieht die Umwandlung der Parkstände aufgrund der Haushaltslage erst im Zuge einer Fahrbahndeckensanierung als sinnvoll an, sodass auch erst dann die Freigabe der Einbahnstraße umgesetzt werden würde.

Die Verwaltung empfiehlt, unter Schaffung der o.g. Voraussetzungen, in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Hedwigstraße für den gegenläufigen Radverkehr.

8. Rolandstraße

In der Rolandstraße sind die o.g. Kriterien der VwV-StVO im Hinblick auf eine Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr aktuell nicht vollständig erfüllt.

Der Streckenverlauf in der Rolandstraße ist aufgrund einer bestehenden Gehwegnase unübersichtlich. Daher plant die Verwaltung den baulichen Rückbau des Gehwegs an dieser Stelle. Angesichts der aktuellen Haushaltslage erachtet die Verwaltung diesen Rückbau jedoch erst im Rahmen einer Fahrbahndeckensanierung als sinnvoll, sodass die Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung erst zu diesem Zeitpunkt umgesetzt werden soll.

Darüber hinaus ist vorgesehen, die Mittelmarkierung auf der Hochstraße zu öffnen, um Radfahrern das Linksabbiegen zu ermöglichen. Da Radfahrer beim Abbiegen auf die Hochstraße die Vorfahrt beachten müssen, soll zusätzlich ein Verkehrszeichen 205 ("Vorfahrt achten") aufgestellt werden.

Die Verwaltung empfiehlt, unter Schaffung der o.g. Voraussetzungen, in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde die Freigabe der Rolandstr. für den gegenläufigen Radverkehr.

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

Die erforderlichen Finanzmittel für die Beschilderungen und Markierungen in Höhe von ca. 4.800 €, stehen 2024 im Kontierungsobjekt 4.415401.501.001 „Verkehrslenkende Straßenausstattung“ und Sachkonto 522 100 „Unterhaltung des Infrastrukturvermögens“ zur Verfügung.

Die Hedwigstraße ist in der Kostenschätzung nicht involviert. Für die Fahrbahndeckensanierung wird es eine explizite Drucksache geben, die bei Beschluss der Einbahnstraßenfreigabe die erforderlichen Kosten berücksichtigt.

Zeitplan

Die Maßnahmen sollen nach Beschlussfassung umgesetzt werden. Die Hedwigstraße ist in der Zeitplanung nicht involviert.

Anlagen

- Anlage 01 – Reitbahnstraße (zwischen Hochstraße und Hombüchel) Übersichtsplan
- Anlage 01a – Reitbahnstraße (zwischen Hochstraße und Hombüchel) Detailplan
- Anlage 02 – Reitbahnstraße (zwischen Reiterstraße und Hombüchel) Übersichtsplan

- Anlage 03 – Reiterstraße Übersichtsplan
- Anlage 04 – Gertrudenstraße (zwischen Hombüchel und Schusterstraße) Übersichtsplan
- Anlage 04a – Gertrudenstraße (zwischen Hombüchel und Schusterstraße) Detailplan
- Anlage 05 – Charlottenstraße (zwischen Marienstraße und Schusterstr.) Übersichtsplan
- Anlage 05a – Charlottenstraße (zwischen Marienstraße und Schusterstr.) Detailplan
- Anlage 06 – Marienstraße Übersichtsplan
- Anlage 07 – Hedwigstraße Übersichtsplan
- Anlage 07a – Hedwigstraße Detailplan
- Anlage 07b – Hedwigstraße Detailplan
- Anlage 08 – Rolandstraße Übersichtsplan
- Anlage 08a – Rolandstraße Detailplan