

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Leon Riemer Ramona Blumenthal
	Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	563-7326 leon.riemer@stadt.wuppertal.de
	Datum:	06.05.2025
	Drucks.-Nr.:	VO/0935/24 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
05.06.2025	BV Uellendahl-Katernberg	Empfehlung/Anhörung
18.06.2025	BV Elberfeld-West	Empfehlung/Anhörung
24.06.2025	Ausschuss für Verkehr	Entscheidung
Radwegeverbindung Nordbahntrasse - Otto-Hausmann-Ring		

Grund der Vorlage

Prüfauftrag der BV Elberfeld-West, der BV Uellendahl-Katernberg und des Ausschusses für Verkehr.

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr beschließt

- 1) die Erweiterung der Tempo-30-Zone Funckstraße / Nüllerstraße bis zur Katernberger Straße inklusive der Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV und der Ordnung des Parkraums mit konsumtiven Kosten in Höhe von 11.200 €.
- 2) die Installation von drei Anlehnbügel im erweiterten Umfeld der Bushaltestelle Otto-Hausmann-Ring mit konsumtiven Kosten in Höhe von 1.200 €.

zur kurzfristigen Umsetzung.

Der Ausschuss für Verkehr beschließt

- 3) die Planungsaufnahme des Knotenpunktes Katernberger Straße / Otto-Hausmann-Ring und dessen Anbindung an die Nüller Straße
- 4) die Prüfung zur Verbesserung der Radverkehrsführung in der Katernberger Straße zwischen Otto-Hausmann-Ring und In der Beek

zur langfristigen Umsetzung.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Die Verwaltung wurde durch einen Beschluss des Ausschusses für Verkehr (VO/0784/23) beauftragt, eine Radwegeverbindung zum Zugang zur Nordbahntrasse im Bereich des Ottenbrucher Bahnhofs zu prüfen. Inhalt des Antrags waren erste Vorüberlegungen einschließlich erster Zeichnungen.

Auf Grundlage der Anfrage der SPD (BV Uellendahl-Katernberg und BV Elberfeld-West) soll die Errichtung einer Radverkehrsanlage geprüft werden, welche bereits in einem der Anfrage angehängten und durch die SPD ausgearbeiteten Plan dargestellt wird. Der Anschluss an die Bestandsinfrastruktur bzw. an die Katernberger Straße soll über die Fortführung des Radfahrstreifens am Otto-Hausmann-Ring gem. Antrag bis zur Nüller Straße erfolgen. Bei der Katernberger Straße und dem Otto-Hausmann-Ring handelt es sich gem. Straßenhierarchieplan um Hauptverkehrsstraßen bis zur Briller / Katernberger Straße.

Allgemeines:

Die Funckstraße und Nüller Straße sind Sammel- und Industriestraßen. Die Nüller Straße schließt an die Katernberger Straße an. An der Funckstraße besteht ein barrierefreier Zugang zur Nordbahntrasse, welcher auch einen Teil des Radverkehrsnetzes NRW darstellt (siehe Anlage 01). Der Untersuchungsraum zwischen Beginn / Ende der Tempo-30-Zone in der Funckstraße und der Einmündung in die Katernberger Straße ist etwa 600 m lang und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h beschildert. Weitere Streckenabschnitte sind der Anlage 02 zu entnehmen.

Die Verkehrssituation für den motorisierten Individualverkehr ist uneindeutig. In Fahrtrichtung Norden mündet die Funckstraße in die Nüller Straße. Trotz der Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h gilt an dieser Einmündung eine Rechts-vor-Links Regelung, während an der darauffolgenden Einmündung der Straße Unterer Stiller Winkel eine Vorfahrtberechtigung der Nüller Straße angeordnet ist.

Die Verkehrsstärke liegt auf der Nüller Straße bei rd. 3.300 Kfz/24h (DTVw) bzw. bei rd. 330 Kfz/Spitzenstunde. Auf der Katernberger Straße besteht zwischen der Nüller Straße und dem Otto-Hausmann-Ring eine Verkehrsbelastung von rd.14.800 Kfz/24h (DTVw) bzw. rd. 1.500 Kfz/Spitzenstunde.

Neben der Wohnbebauung befinden sich hier die Bushaltestelle Ottenbrucher Bahnhof, eine Tennisschule sowie ein Kindergarten, dessen Zugang über einen Seitenarm der Funckstraße erfolgt. Zwischen den Einmündungen Funckstraße und Unterer Stiller Winkel sind Wertstoffcontainer der AWG aufgestellt. Die Nordbahntrasse wird mittels eines barrierefreien Zugangs im unmittelbaren Umfeld der Tennisanlage an die Funckstraße angeschlossen. Im weiteren Umfeld knüpft auch das Gymnasium Bayreuther Straße an den Bestand an.

Für den Fußverkehr gibt es keine durchgehend begehbaren Seitenräume. Für zu Fuß Gehende aus dem Unteren Stillen Winkel und der östlichen Nüller Straße ist ein Queren der Nüller Straße notwendig, um z. B. zu den Bushaltestellen, der Nordbahntrasse oder anderen Zielen in der Umgebung zu kommen, da auf der nördlichen Seite gar kein bzw. kein durchgehender Gehweg ausgebaut ist (siehe VO/1393/24). Barrierefreie Standards werden hier nicht erreicht.

Öffentlicher Personennahverkehr:

Im erweiterten Untersuchungsbereich liegen die Haltestellen Funckstraße, Ottenbrucher Bahnhof und Otto-Hausmann-Ring. Eine Übersicht ist der Anlage 03 zu entnehmen.

Auf dem thematisierten Teilstück verkehrt die Buslinie 613 der WSW mobil montags bis freitags von Betriebsbeginn bis etwa 20:00 Uhr im 20-Minuten-Takt, den Rest des Tages sowie am Wochenende im Halbstundentakt in Richtung „Schulzentrum Süd“ und „Am Eckbusch“. Pro Stunde fahren demnach vier bis sechs Linienbusse und, zu Schulzeiten, ergänzend Einsatzwagen des Gymnasiums Bayreuther Straße.

Das Ergebnis einer Beobachtung des Busverkehrs zeigt, dass die Busse in Einzelfällen eine Maximalgeschwindigkeit von 37 km/h erreichen. Im Durchschnitt wird eine Geschwindigkeit von 25-37 km/h erreicht. Die Zeit, die der Bus dabei schneller als 30 km/h fährt, beträgt etwa 3-4 Sekunden. Weitere Ergebnisse zur Erhebung sind der Anlage 04 zu entnehmen.

Prüfung einer Radverkehrsanlage:

Radverkehrsanlagen sollen eindeutig in der Benutzung sein und eine Anbindung an das Radverkehrsnetz vorsehen. Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen können überall dort errichtet werden, wo es verkehrlich aufgrund der Verkehrsstärke oder der Geschwindigkeit notwendig ist und der vorhandene Straßenraum dies planerisch ermöglicht. Im betroffenen Abschnitt der Nüller Straße und zum Teil auch in der Funckstraße gilt aufgrund der Widmung als Sammel- und Industriestraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Der augenscheinlich breite Straßenquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von rd. 6,00 m bis 9,00 m lässt keine beidseitige Radverkehrsanlage zu und wirkt aufgrund der Bebauung und der Verkehrssituation im direkten Umfeld wie eine Wohnstraße. Der unter anderem über die Nüller Straße angebundene Baustoffhandel befindet sich auf der Funckstraße bereits im Bereich der Tempo-30-Zone. Gemäß des neuen Straßenhierarchieplans ist der betroffene Abschnitt eine Haupteerschließungsstraße, ebenso wie der weitere Verlauf der Funckstraße, der im Bestand Teil der Tempo-30-Zone ist.

Prüfung einer Erweiterung der Tempo-30-Zone:

Aufgrund der Verkehrssituation, der angrenzenden Tempo-30-Zonen, dem direkten Zugang zur Nordbahntrasse und den für eine Radverkehrsanlage nicht durchgehend verfügbaren Straßenräumen wird angestrebt, die Tempo-30-Zone auf den betroffenen Abschnitt auszuweiten. Mit einer Erweiterung der Tempo-30-Zone entfällt die Anlage einer Radverkehrsanlage. Gleichzeitig wird das notwendige Queren der Nüller Straße durch zu Fuß Gehende erleichtert und die Straße wird ihrem eigentlichen Zweck und dem Charakter einer Sammelstraße zugeführt. Eine Sammelstraße wird nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) charakterisiert als Erschließungsstraße (ES IV) (RASt 5.2.3). Die Länge ist beschränkt auf 300-1000 m und die Verkehrsstärke liegt zwischen 400 und 800 Kfz/h. Überwiegende Nutzung ist Wohnen und Gemeinbedarfseinrichtungen. Eine Industriestraße wird nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) charakterisiert als Erschließungsstraße / Hauptverkehrsstraße (ES IV, ES V, HS IV). Die Straßen sind etwa 500-1000 m lang und weisen Verkehrsstärken von 800 bis 2.600 Kfz/h mit großen Schwerverkehrsaufkommen auf. Weitere Nutzungsansprüche werden als minimal bezeichnet.

Das Ergebnis einer durchgeführten Geschwindigkeitsmessung weist auf ein angespanntes Fahrgefühl bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h hin. Grundsätzlich liegt zwischen der Durchfahrt mit 50 km/h und der Durchfahrt mit 30 km/h eine Zeitdifferenz von etwa 15 Sekunden vor. Gemäß den Erhebungen fahren die Fahrzeuge im Mittel ca. 35 km/h. Weitere Erhebungsinformationen sind in der Anlage 04 zu finden.

Erweiterte Umfeldprüfung:

Neben der Nüller Straße und der Funckstraße befasst sich der Antrag auch mit der Katernberger Straße und dem Otto-Hausmann-Ring. Im Bestand liegt ein von Südwesten kommender Radfahrstreifen vor, welcher am Knotenpunkt Düsseldorfer Straße / Otto-Hausmann-Ring in Richtung Norden beginnt. Der bergwärts angelegte Radfahrstreifen endet hinter der A 46-Unterführung und geht in den Mischverkehr über. Es ist nach dem Antrag anzustreben, dass zwischen dem Ende des Radfahrstreifens und der Nordbahntrasse ein Anschluss bis zur Nüller Straße geschaffen wird (ca. 230 m; siehe VO/0784/23, Anlage 02). Der Verlauf der Katernberger Straße knickt im Bereich des Otto-Hausmann-Ring in Richtung Nord-Westen ab (siehe Anlage 07). Die Katernberger Straße geht nach rd. 500 m in die Straße In der Beek über. Bis zum Übergang der Straßen gilt in der Katernberger Straße eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei einer Rechts-vor-links-Regelung mehrerer Seitenstraßen. Die Straße In der Beek ist mit einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h beschildert und an den Einmündungen ist die Straße In der Beek (K 15) vorfahrtsberechtigt (siehe Anlage 08). Die Geschwindigkeitsreduzierung erfolgte vor dem Hintergrund eines lediglich einseitigen Gehweges bei einer zweiseitigen Andienung des ÖPNV, sodass vordringlicher Querungsbedarf besteht (vgl. VO/0330/01/S). Entlang der Straße In der Beek und der Katernberger Straße führen nördlich ein schmaler Gehweg und südlich ein ehemals

benutzungspflichtiger Geh- und Radweg, der nicht mehr dem Stand der Technik entspricht. Die Piktogramme auf dem ehemaligen Radweg, welcher im Bestand noch rot gepflastert ist, sind nicht mehr zu erkennen. Ein Benutzungsrecht wird durch Aufbringung der Piktogrammkombination Fußverkehr und Radverkehr im Bereich des Wanderparkplatzes Beek angezeigt. Dieses Benutzungsrecht besteht für den Radverkehr in Richtung Katernberger Straße (siehe Anlage 09). Die Piktogramme werden im weiteren Verlauf bis zum Otto-Hausmann-Ring nicht wiederholt, sodass Radverkehr, welcher von der Trasse oder aus den Wohngebieten kommt, nicht von einem Benutzungsrecht ausgeht. Der südliche Bereich ist für den Fuß- und Radverkehr mit einer Breite von ca. 3,00 m ausreichend dimensioniert und wird im Alltag überwiegend durch Fußverkehr genutzt. Im Bereich des Trassenzugangs ist vermehrt Radverkehr zu beobachten, welcher sowohl in die Straße In der Beek als auch in Richtung Otto-Hausmann-Ring fährt. Auf Basis einer Verkehrszählung wird deutlich, dass die Verbindung der Katernberger Straße mit dem Anschluss an den Otto-Hausmann-Ring in beiden Richtungen vom Radverkehr frequentiert wird.

Ergebnis:

Das Ergebnis der Prüfung durch die Verwaltung ist, dass eine Ausweitung der Tempo-30-Zone auf die Nüller Straße und die Funckstraße erfolgen kann.

Aufgrund des abschnittsweise nur einseitigen Gehwegs entlang der Nüller Straße ist Querungsbedarf aus der Straße Unterer Stiller Winkel und entlang der Nüller Straße vorhanden. Der Zugang zur Nordbahntrasse lässt den Fuß- und Radverkehrsanteil im Quartier als nicht gering einschätzen (siehe Abbildung 1). Anhand der Wegebeziehungen vom Otto-

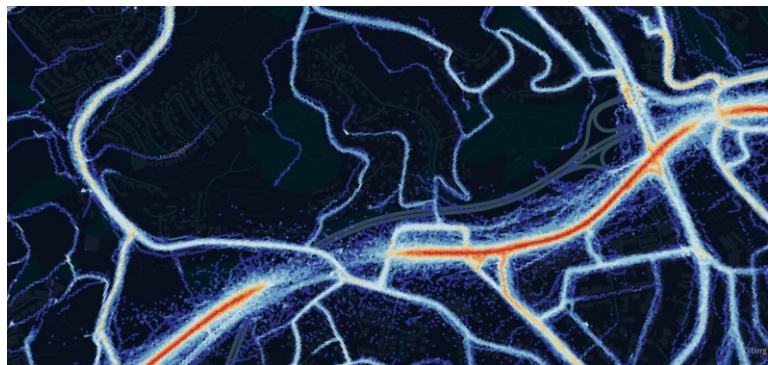


Abb. 1: Ausschnitt aus dem RiDE-Portal

Hausmann-Ring, von der Katernberger Straße und aus dem Quartier ist eine Verbindung zur Nordbahntrasse, zu der Tennisanlage und zum Kindergarten sinnvoll. Eine Radverkehrsanlage lässt sich aufgrund des Straßenquerschnitts nur einseitig errichten. Aufgrund der Stringenz in der Infrastruktur wird die Errichtung einer Radverkehrsanlage bei Beibehaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h kritisch bewertet. Die Radverkehrsanlage würde nach rund 600 m am Ende einer Tempo-30-Zone bzw. an der Katernberger Straße enden, ohne, dass ein Anschluss an ein Netz vorliegt. Bei Ausweisung der Funckstraße und der Nüller Straße als Tempo-30-Zone entfällt die Möglichkeit zur Errichtung einer Radverkehrsanlage; der Radverkehr wird im geschwindigkeitsreduzierten Mischverkehr geführt und ist somit verträglich. Eine Erweiterung der Tempo-30-Zone wird auch seitens der Polizei befürwortet.

Gemäß der Verkehrserhebung und dem Austausch mit der WSW bestehen unter der Voraussetzung der vollständigen Umsetzung der beschriebenen Beschleunigungsmaßnahmen (Halteverbot in der Einmündung Funckstraße / Nüller Straße, Bevorrechtigung der Abbiegebeziehung von der Funckstraße auf die Nüller Straße sowie Bevorrechtigung im Bereich der Kirschbaumstraße und Richard-Wagner-Straße) zur Kompensation der Fahrzeitverluste keine Bedenken für den Busverkehr. Die Anbindung der Nordbahntrasse, des angrenzenden Kindergartens sowie die Tennisanlage schaffen ein erhöhtes Bedürfnis an sicherer Infrastruktur, das durch eine geringere Geschwindigkeit erfüllt werden kann.

Im erweiterten Umfeld sind die Bereiche rund um den Anschluss an den Radfahrstreifen am Otto-Hausmann-Ring sowie der weiterführende Übergang der Katernberger Straße in die Straße In der Beek und den Anschluss an die Nordbahntrasse genauer zu betrachten.

Maßnahmenbeschreibung:

Im Zuge der Umsetzung einer Erweiterung der Tempo-30-Zone in der Nüller Straße und Funckstraße sowie der erweiterten Umfeldprüfung sollen für die verschiedenen Verkehrsmittel Maßnahmen getroffen werden, um so eine gesamtverkehrsplanerische Aufwertung zu schaffen. Einige der Maßnahmen können kurzfristig erfolgen, während andere langfristig anzustreben sind.

Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung:

1) Erweiterung der Tempo-30-Zone Funckstraße / Nüller Straße bis zur Katernberger Straße, Beschleunigung des ÖPNV und Ordnung des Parkraums

Um den ÖPNV zu beschleunigen, soll das Halteverbot in der Einmündung Funckstraße / Nüller Straße beschildert werden. Das absolute Halteverbot ermöglicht dem Bus ein ungehindertes Linksabbiegen, da der Einmündungsbereich freigehalten wird und nicht mehr auf die Spur des Gegenverkehrs ausgewichen werden muss. Im Bereich des Containerstandortes wird ein auf die Betriebszeiten der AWG abgestimmtes eingeschränktes Halteverbot eingerichtet. Hiermit werden in der Regel keine Fahrzeuge am rechten Fahrbahnrand den fließenden Verkehr behindern und der ÖPNV kann seine Fahrt ungehindert fortführen. Um den Abbiegevorgang zu beschleunigen, soll zusätzlich die Abbiegebeziehung von der Funckstraße auf die Nüller Straße bevorrechtigt werden, wie in der Anlage 05a dargestellt. Um eine stringente Führung der Linie 613 zwischen Katernberger Straße und Briller Straße zu gewährleisten, soll auch im Bereich der Kirschbaumstraße und Richard-Wagner-Straße eine bevorrechtigte Fahrbeziehung eingerichtet werden (siehe Anlage 05b).

Für den Fußverkehr besteht an der Nüller Straße von der Katernberger Straße aus kommend beidseitig ein Gehweg zur Verfügung. Dieser Gehweg wird im Bestand durch halbachtiges Gehwegparken eingeschränkt. Das Parken soll so geordnet werden, dass für den Fußverkehr mehr Raum zur Verfügung steht und Barrieren beseitigt werden. Es bleiben 33 Stellplätze erhalten. Die Maßnahmen sind der Anlage 05a zu entnehmen. Die Kosten für die Beschilderung und Markierung belaufen sich auf etwa 11.200 €.

2) Installation von drei Anlehnbügel im erweiterten Umfeld der Bushaltestelle Otto-Hausmann-Ring

Im erweiterten Haltestellenbereich Otto-Hausmann-Ring können Anlehnbügel installiert werden, welche sowohl den Anwohnenden, der Arztpraxis sowie der Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV zur Verfügung stehen. Es entstehen 6 Stellplätze für Fahrräder (siehe Anlage 06). Die Kosten für die Beschaffung sowie der Installation belaufen sich auf etwa 1.200 €.

Maßnahmen zur langfristigen Umsetzung:

Neben der kurzfristigen Erweiterung der Tempo-30-Zone folgt eine detailliertere Betrachtung des beschriebenen Untersuchungsraums sowie dessen Umfeld.

3) Planungsaufnahme des Knotenpunktes Katernberger Straße / Otto-Hausmann-Ring und dessen Anbindung an die Nüller Straße

Eine kurzfristige Umsetzung der Verbindung des Radfahrstreifens mit der Nüller Straße, und weiterführend mit der Nordbahntrasse, ist vor dem Hintergrund unter anderem von Phantommarkierungen und der Durchgängigkeit der Anlage nicht möglich. Eine alternative Anbindung besteht aktuell über den Otto-Hausmann-Ring im Bereich der Bushaltestelle Dorp. Der Knotenpunkt Katernberger Straße / Otto-Hausmann-Ring ist nach heutigen Planungsstandards groß dimensioniert. Es sollen die Planungen aufgenommen werden, um insbesondere den Knotenpunkt Katernberger Straße / Otto-Hausmann-Ring und dessen Spurenaufteilung und -dimensionierung zu untersuchen, sodass eine integrierte Planung aufgestellt werden kann. Aufgrund der Komplexität dieser Planung kann der Anschluss nicht kurzfristig geschaffen werden.

4) Prüfung zur Verbesserung der Radverkehrsführung in der Katernberger Straße zwischen Otto-Hausmann-Ring und In der Beek

Aufgrund der lediglich einseitigen Nutzbarkeit des südlichen Bereichs für den Radverkehr sollen die Planungen für die Verbindung Katernberger Straße / Otto-Hausmann-Ring bis zum Trassenzugang Katernberger Straße / In der Beek aufgenommen werden. Hierbei wird der Anschluss der Nüller Straße an die Katernberger Straße und weiterführend an die Straße In der Beek betrachtet. Bei dem beschriebenen Vorhaben handelt es sich demnach zunächst um einen Prüfauftrag. Sobald Ergebnisse vorliegen, wird von diesen im Rahmen einer neuen Drucksache berichtet.

Zusammenfassung:

Zwischen dem Zugang zur Nordbahntrasse an der Funckstraße und der Katernberger Straße kann aufgrund der Straßendimensionen keine zweiseitige Radverkehrsanlage hergestellt werden. Angesichts der Umgebung und einer Erhebung ist die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h zu hinterfragen und eine Erweiterung der Tempo-30-Zone anzustreben. Die Führung im Mischverkehr passt sich den Führungsformen im Umfeld an und fügt sich somit in das Radverkehrsnetz ein. Kurzfristig kann die Maßnahme mit Beschilderungsarbeiten, die indirekte Beschleunigung des ÖPNV und der Sortierung des Parkraums umgesetzt werden, langfristig ist eine Anbindung an den Otto-Hausmann-Ring erstrebenswert, für welche die Planung aufgenommen wird.

Im weiteren Verlauf der Katernberger Straße zwischen Otto-Hausmann-Ring und In der Beek sollen in Anlehnung an die Straße In der Beek mögliche Führungen des Radverkehrs geprüft werden. Dies soll vor dem Hintergrund der Radverkehrssicherheit und -verträglichkeit erfolgen und so auch den Trassenzugang im Bereich Eskesberg / Dorp und die stringente Führung im weiteren Verlauf sichern.

Klimacheck

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

neutral /nein

ja, positive Auswirkungen

ja, negative Auswirkungen

Begründung: Verbesserung der emissionsfreien Mobilität.

Kosten und Finanzierung

Die erforderlichen Finanzmittel für die Beschilderungen und Markierungen in Höhe von ca. 11.200 € stehen im Haushaltsplan 2024/2025 für das Jahr 2025 beim PSP-Element 4.415401.501.001 „Verkehrslenkende Straßenausstattung“ und Sachkonto 522100 zur Verfügung.

Die erforderlichen Finanzmittel für Herstellung und Montage der Radbügel in Höhe von ca. 1.200 € stehen im Haushaltsplan 2024/2025 für das Jahr 2025 beim PSP-Element 4.205401.501.004 „Pauschale für Optimierung des Radverkehrs“ und Sachkonto 522100 zur Verfügung.

Zeitplan

Die Beschilderungsmaßnahmen sind nach Beschlussfassung kurzfristig vorgesehen, Markierungsarbeiten erfolgen witterungsbedingt nach Möglichkeit kurzfristig. Weitere Planungen und Prüfungen dauern an (Beschlussvorschläge 3-4).

Anlagen

Anlage 01 – Radverkehrsnetz NRW

Anlage 02 – Übersichtsplan zu den Streckenabschnitten Funckstraße / Nüller Straße

Anlage 03 – Übersichtsplan zum ÖPNV im Regel- und Bedarfsverkehr

Anlage 04 – Auswertung der Verkehrserhebungen

Anlage 05a – Entwurfsplanung Nüller Straße / Funckstraße

Anlage 05b – Beschilderungsplan Kirschbaumstraße / Richard-Wagner-Straße

Anlage 06 – Planskizze Anlehnbügel Nüller Straße / Katernberger Straße

Anlage 07 – Übersichtsplan Otto-Hausmann-Ring / Katernberger Straße

Anlage 08 – Übersichtsplan Katernberger Straße / In der Beek

Anlage 09 – Detailplan Katernberger Straße / In der Beek