Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Antwort auf Anfragen	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:	22.05.2025
	Drucks.-Nr.:	**VO/0533/25/1-A** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
24.06.2025	**Ausschuss für Verkehr**	**Entgegennahme o. B.**

Große Anfrage der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Fraktion - Aktuelle Situation und Weiterentwicklung der Nordbahntrasse

Grund der Vorlage

Große Anfrage der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Fraktion (siehe Anlage 01).

Beschlussvorschlag

Entgegennahme ohne Beschluss

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Auszug aus der Großen Anfrage:

„…, deshalb bittet die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Verwaltung um die Beantwortung folgender Fragen rund um die Trasse:

1. Wann sollen die in der Sitzung am 30.05.2023 dem Ausschuss für Verkehr vorgestellten und beschlossenen Gehwege entlang der Trassenabschnitte im Bereich Varresbeck fertig gestellt werden? In der Drucksache VO/1571/23 wurde eine zeitnahe Umsetzung angekündigt.

- Antwort: Es wird auf die Vorlage VO/0189/25 „Gehwegausbau Nordbahntrasse Benrather Straße und Errichtung einer adaptiven Beleuchtung“ auf der heutigen Tagesordnung verwiesen.

2. Sind weitere Verbreiterungen für den Westabschnitt der Trasse mit einem separaten Gehweg zwischen Tunnel Dorp und Homanndamm geplant? Wenn ja, sollen diese auch mit einem Grünstreifen zwischen Geh- und Radweg an-gelegt und die Gehwege in einer Breite von 2,50 m ausgebaut werden?

- Antwort: Im Zuge der damaligen Planung bzw. des Ausbaues der Nordbahntrasse wurde u.a. in dem Bereich aus Kostengründen auf einen separaten Gehweg verzichtet. Generell ist eine Verbreiterung hier aber vorstellbar, müsste aber im Detail geprüft werden. Hierzu wird ein politischer Beschluss benötigt.

3. Wurde von der Verwaltung überlegt, ob es sinnvoll ist, vor allem im innerstädtischen Bereich und den Tunneln eine Mittelmarkierung vorzusehen?

- Antwort: Eine Mittelmarkierung auf der Nordbahntrasse gibt es bisher nur im Bereich von einigen Kurven wie zum Beispiel im Bereich Lange Brücke. Eine Mittelmarkierung sollte nur punktuell in kritischen Bereichen eingesetzt werden, wenn z.B. die Sichtverhältnisse nicht ausreichend gut sind oder es vermehrt zu Konflikten kommt. Es wird von Seiten der Verwaltung von einer durchgehenden Mittelmarkierung abgeraten. Dafür sprechen folgende Punkte:

- Die Nordbahntrasse ist kein klassischer Radweg, sondern wird vielfältig genutzt (Radfahrenden aller Altersklassen und Fahrradarten, Zufußgehende, Jogger*innen, Hundebesitzer*innen, Skater*innen, Rollstuhlfahrer*innen, Kinder mit Rollern oder Laufrädern etc.). Eine durchgehende Mittelmarkierung würde den Eindruck eines geteilten Straßenverkehrsraumes erzeugen, in dem alle „ihre Seite/Fahrspur“ haben. Dies würde zu weniger Rücksichtnahme (schnelleres Fahren, Vorrangdenken) und einem falschen Sicherheitsgefühl führen.

- Die Nordbahntrasse ist gerade so erfolgreich und beliebt, weil sie offen für alle Nutzergruppen ist. Sie soll Offenheit, Begegnung und Teilhabe ermöglichen. Eine durchgehende Linie würde das offene und einladende Erscheinungsbild stören und zu einer unnötigen Formalisierung führen.

- Es gibt keine wissenschaftlichen Untersuchungen, die zeigen, dass eine durchgehende Mittelmarkierung die Sicherheit auf Bahntrassenradwegen erhöhen würde. Darüber hinaus ist es auch auf anderen solchen ausgebauten Bahntrassen nicht üblich, diese mit durchgehenden Mittelmarkierungen zu versehen.

- Gerade in Tunneln ist der Platz begrenzt und die Sicht eingeschränkt. Eine Trennlinie würde keine Sicherheit bringen, sondern könnte zu riskanten Ausweichmanövern oder Überholversuchen führen.

- Stattdessen sollte das Ziel sein, das Miteinander und ein rücksichtsvolles Verhalten zu fördern, anstatt eine Durchsetzung vermeintlicher Regeln. Das kann zum Beispiel durch Piktogramme, Hinweisschilder oder Kampagnen unterstützt werden.

4. Sind der Verwaltung Belastungswerte über die Nutzung getrennt nach Fuß-, Rad und Nutzerinnen mit Inlinern und E-Scootern bekannt? Wenn nein, wann ist mit der Einrichtung einer, oder sinnvollerweise mehrere Dauerzählstellen zu rechnen?

- Antwort: Es gibt Daten aus Verkehrszählungen von Seiten der Stadt zum Beispiel am Homanndamm. Allerdings wurden hier nicht Inlineskater*innen und E-Scooter gezählt, sondern nur der Radverkehr. Eine solche Zählung kann nur händisch oder per videobasiertem System erfolgen. Eine Dauerzählstelle unterscheidet nicht zwischen den vielen unterschiedlichen Nutzergruppen.

Generell muss die Frage gestellt werden, wozu die Daten benötigt werden. Eine Dauerzählstelle dient in der Regel eher einem Sichtbarmachen des Radverkehrs bzw. der Motivation zum Radfahren. Eine Zählung nach einzelnen Verkehrsmitteln aufgeteilt, wird wegen ihres höheren Aufwandes und der anfallenden Kosten eher für Planungen durchgeführt.

5. Wie lautet die Auffassung der Verwaltung zu Markierungen nach Radvorrangverbindungsstandart auf der Nordbahntrasse? Im Mobilitätskonzept Rheinland wird die Verbindung sogar als Radschnellwegroute gehandelt.

- Antwort: Nein, die Nordbahntrasse ist keine Radschnellverbindung. Die Standards dafür sind nicht erfüllt. Dafür müsste sie eine durchgehende Breite von mindestens 4,00 m für den Radverkehr aufweisen. Zudem müsste eine möglichst geringe Beeinträchtigung durch andere Verkehrsarten eingehalten werden und sie vorrangig dem Alltagsradverkehr dienen. Dies widerspricht der städtebaulichen und sozialen Funktion (s. auch Antwort 3) der Trasse. Die Verwaltung empfiehlt nicht, die Nordbahntrasse zu einer Radschnellverbindung umzubauen und zu markieren. Dies würde andere Nutzergruppen ausschließen und den Charakter und die Besonderheit eines Bahntrassenradweges zunichtemachen.

6. Gibt es Planungsüberlegungen für eine attraktivere sichere Querung für die Trassennutzer:innen über die Linderhauser Straße?

- Antwort: Nein.
Die Linderhauser Straße ist eine Hauptverkehrsstraße und dient als Zubringer zur Autobahn Anschlussstelle Oberbarmen und weißt dementsprechend viel Kfz-Verkehr auf. Die Unfalllage ist an diese Stelle unauffällig.
Der Gehweg ist durch eine Markierung sowie Pfosten von der Fahrbahn abgetrennt. Im Bereich der Querung des Dr.-Werner-Jackstädt-Weges wurde damals eine Tempo-30-Strecke eingerichtet und zur Sensibilisierung wurden Rüttelstreifen auf der Fahrbahn markiert. Diese wurden aufgrund von Anwohnerbeschwerden aufgrund von Lärmbelästigung wieder zurück gebaut. Die Sichtbeziehungen sind für alle Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle eingeschränkt.
Durch eine Bevorrechtigung der Nordbahntrasse könnte die Attraktivität der Querung für den Radverkehr gesteigert werden. Dies erfolgt aber eine umfassende Prüfung und Neugestaltung der Querung Nordbahntrasse / Linderhauser Straße und ein Straßenausbau zwischen der Straße Im Hölken und Nächstebrecker Straße.
Hierfür sind zurzeit keine Kapazitäten und finanziellen Mittel im Haushalt hinterlegt.
Gerade die erhöhte Verkehrsbelastung sowie die eingeschränkten Sichtverhältnisse sprechen gegen eine Bevorrechtigung der Trasse im jetzigen Zustand.
Da die Unfalllage unauffällig ist, wird hier kein kurzfristiger Handlungsbedarf gesehen.

7. Gibt es Planungsüberlegungen für eine vorfahrtberechtigte Querung für die Trassennutzer:innen über die Straße Homanndamm? Wenn ja, wann soll diese umgesetzt werden?

- Antwort: Ja, die gibt es. Dazu gibt es bereits eine Beschlussvorlage (VO/0112/23). Eine Zeitschiene für die Umsetzung gibt es allerdings derzeit nicht, da hier zunächst die Planungen der BUGA in diesem Bereich abgewartet werden müssen.

8. Wann ist mit der Umsetzung einer dauerhaften Verbesserung der Radverkehrsführung im Zuge der Trassenunterbrechung Am Diek zu rechnen? (Damit ist nicht die im für Verkehr am 25.3.25 mehrheitlich beschlossene temporäre Umleitung über die Schwarzbachtrasse gemeint).

- Antwort: Die Verwaltung verweist dazu auf Beschlussvorlage VO/1316/24. In dieser heißt es „…eine kurzfristige Realisierbarkeit ist daher nicht möglich. Die Fachverwaltung empfiehlt daher die Vergabe der Planung und Leistungsfähigkeitsberechnung inkl. Mikrosimulation an ein Ingenieurbüro."

Zu dem Vorschlag aus der Vorlage wird auf die Beschlussvorlage VO/0132/25 „Verkehrliche Untersuchung Am Diek / Vor der Beule" auf der heutigen Tagesordnung verwiesen.

9. Ist die weitere Anlegung von Rastplätzen geplant? Wenn ja wo?

- Antwort: Nein. Aus Sicht der Verwaltung steht eine ausreichende Anzahl von Rastplätzen an der Nordbahntrasse zur Verfügung.

10. Gibt es auf der Trasse Unfallschwerpunkte und wenn ja wo?

- Antwort: Ja, es gibt zurzeit einen Unfallschwerpunkt auf der Nordbahntrasse am Zugang Benrather Straße. Dort haben sich in den Jahren 2022 bis 2024 insgesamt fünf Unfälle ereignet. Alle Unfälle ereigneten sich unter Beteiligung von Radfahrenden. Bei drei Unfällen waren Fußgänger beteiligt, bei einem Unfall ein Elektrokleinstfahrzeug und es gab einen Alleinunfall. Die Unfallkommission hat in ihrer Sitzung vom 12.02.2025 beschlossen, als Sofortmaßnahme die Sichtbeziehungen im Bereich des Zugangs durch einen Grünschnitt zu verbessern, Zudem soll der der Ausbau der Trennung von Fuß- und Radverkehr auf diesem Abschnitt zeitnah fortgeführt werden (vergl. Antwort 1 und VO/0189/25).

11. Ist geplant zum 10-jährigen Bestehen der Trasse ggf. gemeinsam mit der Wuppertal-Bewegung eine Fest zu organisieren?"

- Antwort: Bisher gibt es dazu keine Pläne.

Klimacheck

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

Auswirkungen, bitte Auswahl treffen:

Neutral / keine Auswirkung

Begründung: keine Veränderungen

Kosten und Finanzierung

entfällt

Zeitplan

entfällt

Anlagen

Anlage 01 - VO/0553/25 - Anfrage BÜNDIS90/DIE GRÜNEN