

Von: Geschäftsbereich-1 <geschaefsbereich-1@stadt.wuppertal.de>

Gesendet: Donnerstag, 26. Juni 2025 16:26

An: 'bezirksbuergermeister@thomas-kring.de' <bezirksbuergermeister@thomas-kring.de>

Cc: Ohrndorf Gunnar <Gunnar.Ohrndorf@stadt.wuppertal.de>; Paetz Markus <markus.paetz@stadt.wuppertal.de>; Braatz Daniela <Daniela.Braatz@stadt.wuppertal.de>; Geschäftsbereich-1 <geschaefsbereich-1@stadt.wuppertal.de>

Betreff: Gespräch mit Herrn BezBM Kring bezüglich der Anliegen aus dem gemeinsamen Antrag "Nicht-Umsetzung von Beschlüssen" - Antwort an Herrn BezBM Kring

Sehr geehrter Herr Kring,

im Gespräch am 09.05.25 hatte Herr Kalmbach vom Ressort Straßen und Verkehr zugesagt die Themen entsprechend des Ergebnisprotokolls erneut ergebnisoffen zu prüfen. Da die Bezirksvertretung Elberfeld auch am 02.07.2025 tagt, besteht noch die Gelegenheit des Informationsaustausches in der Sitzung. Herr Baumann vom Ressort Straßen und Verkehr wird die angesprochenen Punkte in der Sitzung persönlich vertreten und kann dann auch zu den angedachten Pilotversuchen Stellung nehmen.

Das Ressort Straßen und Verkehr hat mir zu den Themen die folgende Stellungnahme zukommen lassen:

Nr. 1 Vorrang der Fahrradstraße Neue Friedrichstraße Kreuzung Wiesenstraße / VZ 206 – Halt, Vorfahrt gewähren – durch VZ 205 – Vorfahrt gewähren ersetzen

Nach erneuter Prüfung des Sachverhaltes, auch der Sichtbeziehungen für die möglichen Fahrbeziehungen wird die Straßenverkehrsbehörde (104.1) die angeordnete Vorfahrtsregelung nicht verändern. Entsprechend der Sichtbeziehungen, der vorhandenen Verkehrsbelastungen und Straßenhierarchien muss die Verkehrssicherheit, insbesondere zum Schutz der Radfahrenden durch die angeordnete Vorfahrtsregelung - VZ 206 - gewährleistet werden. Nur die Haltverpflichtung stellt sicher, dass unfallrelevante Verkehrssituationen minimiert werden können. Aus beiden Fahrtrg. (Nord o. Süd) können sich Radfahrende mit erhöhter Geschwindigkeit (abschüssige Streckenverläufe) der Kreuzung nähern, das VZ 205 würde zusätzlich dazu verleiten, dass die Vorfahrtsgewährung nicht berücksichtigt wird. Der unübersichtliche Knotenpunkt lässt keine vorausschauende Klärung der Verkehrslage zu, Prüfungen vor Ort oder über die Geoportale dokumentieren die kritischen Sichtverhältnisse, die sich insbesondere durch die unmittelbare mehrgeschossige Wohnbebauung ergeben. Verkehrsunfälle in 2022 u. 2023 (einbiegen/kreuzen) zeigen die komplexe Verkehrssituation des Kreuzungsbereichs auf. Um die Verkehrssicherheit gewährleisten zu können, muss die Straßenverkehrsbehörde die tatsächlich existierende Verkehrsbelastung berücksichtigen, wie beschrieben, kommt der Wiesenstr. als Erschließungsstraße eine höhere Bedeutung zu als die Fahrradstraße „Neue Friedrichstraße“. Ferner möchte ich unterstreichen, dass sich der Knotenpunkt im innerstädtischen Straßennetz eines hochfrequentierten Wohnquartiers befindet, nicht im untergeordneten Netz eines Vorortes.

Insofern kommt die Straßenverkehrsbehörde zu keiner neuen Bewertung des Sachverhaltes und verweist auf die Begründung zur Beschlussvorlage VO/1130/18 und VO/1632/23/1-A. Die erneute Prüfung und Bewertung erfolgt vollumfänglich in Abstimmung mit der Verkehrsinspektion der Polizei Wuppertal und der Verkehrsplanung - Nahmobilität.

Ungeachtet der restriktiven Entscheidung, wird sich die Straßenverkehrsbehörde und Verkehrsplanung mit der Frage befassen, unter welchen Voraussetzungen, verkehrsrechtlicher und baulicher Art die Bevorrechtigung „alternativer/neuer“ Verkehrswege und -arten (Rad- und Fußverkehr) auch im innerstädtischen Straßennetz umgesetzt werden können. Zu diesem Thema

werden Pilotprojekte durch 104 auf den „Weg“ gebracht. Das Ressort Straßen und Verkehr wird bei Beginn der Pilotprojekte die angesprochene Fahrradstraße mit höherer Priorität beachten.

Nr. 2 Parkraum-Neuordnung im Bereich Oberstraße/Lohsgasse

Die Bezirksvertretung Elberfeld wird gebeten, der vorliegenden Beschlussfassung zur Neuordnung der Parkstände in der Oberstr. zuzustimmen ohne zunächst Kompensationsmöglichkeiten anzubieten. Für verkehrsberuhigte Bereiche (z. B. Lohsgasse) wird die Einrichtung v. Schrägparkplätzen abgelehnt. Gerade in verkehrsberuhigten Bereichen sollen insbesondere zu schützende Verkehrsarten bzw. Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Schüler*innen, Kinder) geschützt werden. Darüber hinaus könnten durch eine Neuaufteilung max. zwei Parkstände zusätzl. markiert werden. Im Rahmen der Ermessensabwägung verbietet dieser Vergleich, dass in der Lohsgasse Schrägparkplätze neu eingerichtet werden. In der Vergangenheit (80-er Jahre) geplante Schräg-/Senkrechtparkstände werden im Stadtgebiet sukzessiv umgewandelt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Im Rahmen einer regelmäßigen Überprüfung der Parksituation nach Umsetzung der neuen Parkordnung könnten bei Bedarf andere Möglichkeiten im Umfeld geprüft werden. Nachfolgend ist die Einschätzung der Verkehrsplanung und der Polizei Wuppertal:

Untersuchte Schrägparkplätze Lohsgasse – Begründung der Ablehnung durch Polizei und Ressort 104

Im Bestand sind dort an der Lohsgasse fünf Längsparkstände zwischen zwei Pflanzinseln angelegt. Um einen Mehrwert an Parken zu schaffen kommen nur Schrägparkplätze in Frage. Die Untersuchung ergab, dass insgesamt sieben Schrägparkplätze möglich wären, d.h. lediglich zwei Parkplätze kompensiert werden könnten.

Im direkten Umfeld des untersuchten Schrägparkens befindet sich eine Schule, welche auch von minderjährigen Schüler*innen besucht wird.

Insbesondere beim Rückwärtsausparken aus den geplanten Schrägparkplätzen ist seitens der Schüler und der ausparkenden Fahrzeugführer ein hohes Maß an Aufmerksamkeit und Disziplin erforderlich. Aus den Erfahrungen heraus ist dies nicht zu gewährleisten. Aus diesem Grund lehnen die Polizei und Ressort 104 die untersuchten Schrägparkplätze aus Verkehrssicherheitsgründen ab.

Der Planentwurf, der die Enge im Straßenquerschnitt anschaulich dargestellt, ist beigelegt.

Nr. 3 Freigabe Hedwigstraße für den gegenläufigen Radverkehr ohne Wegfall von PKW-Parkraum

Der Alternativvorschlag die Hedwigstr. nur den Streckenverlauf „Wirkerstraße und Charlottenstraße“ für den gegenläufigen Radverkehr freizugeben, kann auf Grund kritischen Sichtverhältnissen insbesondere durch die schrägen bzw. senkrechten Parkstände nicht freigegeben werden. Die Verkehrsbelastung entspricht für den gesamten Streckenverlauf der Hedwigstr. einer Wohn- und Anliegerstr. in einem innerstädtischen Wohnquartier mit durchgängiger mehrgeschossiger Bebauung, ruhender Parkverkehr wird überwiegend im öffentlichen Verkehrsraum abgewickelt. Insofern muss die Ablehnung der Verkehrsplanung und der Straßenverkehrsbehörde auch für den Teilbereich des Alternativvorschlags gelten. Auf die vorliegende Beschlussvorlage VO/1550/25 v. 15.01.2025 wird verwiesen.

Die vorgenannten Prüfungen und Entscheidungen des Ressort Straßen und Verkehr erfolgen entsprechend dem Wortlaut der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO, Rdnr. 1 I zu § 1 StVO), dort wird das oberste Ziel der StVO, die Verkehrssicherheit beschrieben. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen. Nach der jüngsten Evaluierung der Straßenverkehrsordnung und der

zwingend anzuwendenden Verwaltungsvorschrift ist dieser Grundsatz noch deutlicher in den Vordergrund gesetzt worden. Die dargestellten Ergebnisse können selbstverständlich weiterführend, ergänzend erläutert werden.

Ich hoffe, dass die Antworten eine Grundlage für den weiteren Austausch in der Sache bilden.

Mit freundlichen Grüßen

Gunnar Ohrndorf
Technischer Beigeordneter



STADT WUPPERTAL

Geschäftsbereich 1
Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
Geschäftsbereichsleitung

Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Telefon +49 (0) 202 563 - 4396

Telefax +49 (0) 202 563 - 4823

E-Mail geschaeftsbereich-1@stadt.wuppertal.de

www.wuppertal.de