

**STADT WUPPERTAL / DIE OBERBÜRGERMEISTERIN**

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Fee Schiffer Norina Peinelt
	Telefon (0202)	563 2734 563 6602
	E-Mail	fee.schiffer@stadt.wuppertal.de norina.peinelt@stadt.wuppertal.de
	Datum:	19.03.2026
	Drucks.-Nr.:	VO/0295/26 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
15.04.2026	BV Vohwinkel	Entscheidung
Einrichtung einer Fahrradstraße in einem Teilabschnitt der Straße Ludgerweg		

Grund der Vorlage

1. Beschluss der Drucksache VO/0673/24 „Planung einer Fahrradstraße in der Straße Ludgerweg (Abschnitt zwischen der Einmündung Neulandweg und dem Abzweig der Nordbahntrasse in das Waldgebiet)“ der Bezirksvertretung vom 21.08.2024 (SI/0290/24). Grundsatzbeschluss zur Planung der Fahrradstraße.
2. Die Bezirksvertretung Vohwinkel hat die Folgedrucksache VO/0425/25/1-Neuf. in der Sitzung vom 28. Januar 2026 (SI/0812/26) abgelehnt. Es wurde der Beschluss gefasst, die Planung unter der Maßgabe zu überarbeiten, dass im mittleren Bereich des Ludgerwegs (Bolzplatz) möglichst viele Parkplätze erhalten bleiben. Aus diesem Grund wird in der vorliegenden Drucksache ausschließlich die gewünschte Erhöhung der Stellplatzanzahl thematisiert. Für weitergehende Erläuterungen und Ausführungen wird auf die Drucksache VO/0425/25/1-Neuf. verwiesen.

Beschlussvorschlag

Unter der Prämisse der Markierung, der in Anlage 01 dargestellten Parkplätze, beschließt die Bezirksvertretung die Umgestaltung des Ludgerweges in eine Fahrradstraße mit Baukosten in Höhe von 71.000€.

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Anlass der Maßnahme:

Der Dr.-Werner-Jackstädt-Weg (Nordbahntrasse) ist die meist genutzte Fahrradachse in Wuppertal. Sie führt vom Tunnel Schee bis zur Stadtgrenze nach Solingen. Die Nordbahntrasse ist für Rad Fahrende sehr attraktiv, insbesondere da hier ein zügiges und sicheres Fahren ohne große Unterbrechungen möglich ist. Im Bereich der Straße Ludgerweg wird dem Radverkehr bis dato noch keine besondere Bedeutung zugesprochen.

Der Ludgerweg (Teilabschnitt zwischen der St. Ludgerkirche und dem Abzweig der Nordbahntrasse in den Waldweg) ist ein wichtiges Verbindungsstück der Nordbahntrasse, aber auch von überkommunaler Bedeutung, da der Abschnitt auch Teil der Veloroute nach Solingen und Bestandteil des bergischen Panoramaradweges ist sowie künftig auch Teil der Veloroute nach Düsseldorf über den Kreis Mettmann sein wird, in dem eine Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr anzustreben ist.

Die Verwaltung möchte noch einmal explizit auf die Ausführungen der Neufassung der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO, Rn. 5 zu den §§ 39 bis 43) hinweisen. Darin heißt es:

Die Leichtigkeit des Verkehrs ist für alle Verkehrsarten mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor. **Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nichtmotorisierten Verkehrs ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.**

Zudem ermöglicht die Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) vom Juni 2021 mittlerweile die Anlage von Fahrradstraße auch dann, wenn der Radverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart ist.

Die StVO und auch die Verwaltungsvorschriften zu Zeichen VZ 244 (Fahrradstraße) treffen zwar zu den Kriterien zur Einrichtung einer Fahrradstraße Aussagen, aber nahezu keine zu der Ausgestaltung dieser. Das Ressort Straßen und Verkehr orientiert sich deshalb sowohl an den Empfehlungen aus dem Leitfaden „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ von Prof. Gerlach (Universität Wuppertal, 2021) als auch dem „Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis“ der AGFS (2022).

Konkrete Planung:

Abschnitt Bolzplatz:

Im Sinne des wechselseitigen Parkens können im Bereich des Bolzplatzes zwei weitere KFZ-Stellplätze angeordnet werden. Eine weitere Verdichtung der Stellplätze ist nicht möglich, da sonst die erforderlichen Schleppkurven für z. B. Müll- und Rettungsfahrzeuge, aber auch landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht mehr ausreichend sein würden. Somit liegt hier das absolute Maximum der möglichen Stellplatzmarkierungen vor, was jedoch grundsätzlich nicht das Ziel bei der Gestaltung einer Fahrradstraße sein sollte.

Zudem besteht die Möglichkeit die Anzahl der erstmals geplanten Radbügel bzw. die entsprechend dafür vorgesehene Fläche zugunsten eines zusätzlichen KFZ-Stellplatzes zu nutzen. In der zuvor abgelehnten Drucksache waren an dieser Stelle vier Radbügel eingeplant. In der aktuellen Planung können zu Gunsten eines weiteren KFZ-Parkplatzes keine Radbügel montiert werden.

Zusammengefasst können somit im Bereich des Bolzplatzes zu der vorherigen Planung und durch Reduzierung der Anzahl der Radbügel drei weitere Stellplätze eingerichtet werden.

Abschnitt Kirche:

Eine nochmals detaillierte Betrachtung hat gezeigt, dass zusätzliche Stellplätze auf Höhe der Kirche dazu führen würden, dass PKW im Begegnungsfall wieder über die abgesenkten Bordsteine ausweichen und fahren würden. Dies widerspricht zum einen dem Schutz der

Fußgänger, aber auch dem ausdrücklichen Wunsch der Siedlergemeinschaft das Befahren des Gehweges zu verhindern. In dem Abschnitt können somit keine weiteren Parkplätze vorgesehen werden.

Abschnitt zwischen Bolzplatz und Wiesenfläche:

Unter Berücksichtigung aller vorhandener Grundstückszufahrten, dem gewünschten wechselseitigen Parken und der Anordnung der Blumenkübel können in dem Abschnitt keine weiteren Parkplätze eingeplant werden.

Abschnitt zwischen Wiesenfläche und Abzweig in das Waldstück:

Unter Berücksichtigung der o. g. vorzusehenden Schleppkurven für Fahrzeuge der Müllabfuhr und auch der Feuerwehr können in dem Abschnitt zwei weitere Parkplätze markiert werden. Auch hier wird das alternierende Parken zwecks Geschwindigkeitsregulierung weiterverfolgt. In dem Abschnitt wäre eine geringere Anzahl an Parkplätzen für die Einrichtung einer Fahrradstraße grundsätzlich wünschenswert.

Abschließend ist festzuhalten, dass 31 Parkplätze markiert werden können. Die Anzahl der Radbügel reduziert sich in dem gesamten Planungsgebiet von acht auf vier Radbügel.

Klimacheck

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

Auswirkungen, bitte Auswahl treffen:

Ja, positive Auswirkungen

Begründung: Förderung der emissionsfreien Mobilität

Kosten und Finanzierung

Unter Vorbehalt des rechtskräftigen Haushaltsplanes 2026/2027:

Die erforderlichen Finanzmittel für die baulichen Anpassungen, Beschilderungen und Markierungen in Höhe von ca. 71.000€, stehen im Haushaltsplanentwurf 2026/27 in der jährlichen Pauschale für den Um- und Ausbau des Radverkehrs zur Verfügung.

Die Unabweisbarkeit nach § 82 GO NW liegt vor, da etwaige Markierungsarbeiten für die Herstellung der Verkehrssicherheit erforderlich sind.

Bei einer voraussichtlichen Nutzungsdauer von 10 Jahren sind jährliche Abschreibungen in Höhe von ca. 7.100 Euro zu erwarten.

Zeitplan

Die Kanal- und Straßenbaumaßnahmen sind abgeschlossen, sodass die Umsetzung nach Beschlussfassung umgehend beauftragt und je nach Witterungsbedingungen voraussichtlich im 2. Halbjahr 2026 umgesetzt werden kann.

Anlagen

Anlage 01 – Beschilderungs- und Markierungspläne