

**STADT WUPPERTAL / DIE OBERBÜRGERMEISTERIN**

|                                                                                    |                                           |                                                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Beschlussvorlage</b>                                                            | Geschäftsbereich                          | GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität                                                                                     |
|                                                                                    | Ressort / Stadtbetrieb                    | Ressort 104 - Straßen und Verkehr                                                                                              |
|                                                                                    | Bearbeiter/in<br>Telefon (0202)<br>E-Mail | Fee Schiffer / Norina Peinelt<br>563 2734 / 563 6602<br>fee.schiffer@stadt.wuppertal.de /<br>norina.peinelt@stadt.wuppertal.de |
|                                                                                    | Datum:                                    | 26.05.2026                                                                                                                     |
| <b>Drucks.-Nr.: VO/0295/26/1-Neuf.</b><br>öffentlich                               |                                           |                                                                                                                                |
| Sitzung am Gremium                                                                 |                                           |                                                                                                                                |
| <b>17.06.2026 BV Vohwinkel</b>                                                     |                                           | <b>Beschlussqualität</b><br><b>Entscheidung</b>                                                                                |
| <b>Einrichtung einer Fahrradstraße in einem Teilabschnitt der Straße Ludgerweg</b> |                                           |                                                                                                                                |

**Hinweis: Sämtliche Änderungen bzw. Ergänzungen gegenüber der Druckvorlage VO/0295/26 sind in blau dargestellt.**

**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 Beschlussfassung zur Druckvorlage VO/0295/26 in der Sitzung vom 15. April 2026 (SI/0813/26) vertagt. Anschließend fand ein Ortstermin mit Vertreter\*innen der Bezirksvertretung Vohwinkel und der Stadtverwaltung statt, um vor Ort offene Fragen zu klären. Die Diskussionspunkte werden in der Neufassung aufgeführt. Für weitergehende Erläuterungen und Ausführungen wird auf die Drucksachen VO/0425/25, VO/0425/25/1-Neuf. und VO/0295/26 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**

**Hinweis: Überarbeitung der Druckvorlage VO/0295/26 aufgrund des Ortstermines am 19.05.2026 mit Vertreter\*innen der Bezirksvertretung Vohwinkel und der Stadtverwaltung.**

Im von der Bezirksvertretung gewünschten Ortstermin wurden die Bedeutung des Ludgerwegs sowie die Erforderlichkeit einer Umgestaltung zur Fahrradstraße thematisiert. Der betreffende Abschnitt des Ludgerwegs ist Bestandteil der überregional bekannten Nordbahntrasse, des Bergischen Panoramamaradweges, der Veloroute nach Solingen und auch der geplanten Veloroute nach Düsseldorf. Auch im Kontext der Erreichbarkeit der BUGA 2031 mit dem Fahrrad ist der Abschnitt von überregionaler Bedeutung.

Die Parkplatzsituation am Ludgerweg wurde eingehend geprüft. Im Ortstermin wurden insbesondere die geplanten zweier-Parkpakete thematisiert. Innerhalb des Ludgerwegs werden lediglich zweier-Parkpakete bzw. dreier Parkpakete mit mittig angeordneten Radbügel vorgesehen. Ziel dieser Anordnung ist es, Rangierbewegungen, bei denen der Radverkehr leicht übersehen wird, zu minimieren und dadurch die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu erhöhen. Nicht nur durch die Anordnung von kleinen Parkpaketen, sondern auch durch die vorgesehene Anordnung von Sicherheitstrennstreifen und das Schaffen von ausreichend Sichtbeziehungen im Bereich von Grundstückszufahrten wird die Unfallgefahr zwischen Kfz- und Radverkehr minimiert. Die Planung orientiert sich hierbei an den einschlägigen Leitfäden für Fahrradstraßen und verweist zudem auf die Unfallforschung der UDV (Unfallforschung der Versicherer) aus 2020. Zudem wurde bei der Planung berücksichtigt, dass das Parken überwiegend wechselseitig angeordnet wird und somit geschwindigkeitsregulierend wirkt. Darüber hinaus wurden die besonderen örtlichen Gegebenheiten im Bereich des Ludgerweg Nr. 15-21a bzgl. der Verhinderung der Gehwegüberfahrten planerisch berücksichtigt.

Des Weiteren wurde der Vorschlag diskutiert, ausschließlich die Beschilderung „Fahrradstraße“ aufzustellen und die bestehende Parksituation unverändert zu belassen. Eine alleinige Beschilderung ohne ergänzende gestalterische Maßnahmen ist jedoch für eine verkehrssichere Funktion der Fahrradstraße nicht ausreichend. Straßen, die gleichberechtigt vom Kfz-Verkehr sowie von schwächeren Verkehrsteilnehmern genutzt werden, erfordern eine eindeutige gestalterische Wiedererkennbarkeit. In der Fahrradstraße bedeutet das, regelmäßige Sinnbilder und eine begleitende Markierung rufen den Fahrzeugführern zu jeder Zeit ins Gedächtnis, dass er sich in einer Fahrradstraße befindet. Die Begleitlinie dient zudem als Orientierungshilfe für die Idealfahrlinie. Zudem wird durch die durchgängige Markierung, auch im Bereich von Parkplätzen, die Verkehrssicherheit für Radfahrende in Bezug auf sogenannten Dooring-Unfällen verbessert. Wie im Ortstermin von Mitgliedern der BV vorgeschlagen reichen hierfür nicht nur regelmäßig aufgebrachte Sinnbilder aus, da, wie oben beschrieben, die begleitende Markierung eine entscheidende Sicherheitsfunktion hat. Ähnlich wie in einem verkehrsberuhigten Bereich, in dem der auf der Mischverkehrsfläche stattfindende Kfz-Verkehr und Fußverkehr lediglich verkehrssicher funktioniert, wenn die Fläche einen erkennbaren Aufenthaltscharakter ausweist, kann auch in einer Fahrradstraße nur mit entsprechender Markierung eine verkehrssichere Abwicklung ermöglicht werden. Auch die Planung und Umsetzungen der Fahrradstraßen Tönnesstraße, Rutenbecker Weg, Luhnstraße und Hardtufer sowie der Wartburgstraße/Farbmühle wurde sind ebenfalls einheitlich an den Leitlinien zu Fahrradstraßen orientiert. Einheitliche Markierungen erzeugen Wiedererkennungswert und schaffen so Klarheit und Sicherheit für alle Nutzergruppen.

### 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.

[Schleppkurven zeigen den tatsächlichen Platzbedarf, den die u. a. o. g. Fahrzeuge für eine Durchfahrt benötigen.](#)

[Eine Einhaltung der Schleppkurven ist für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit unverzichtbar.](#)

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 Kirche und Bolzplatz (Ludgerweg Nr. 21a):**

In diesem Abschnitt stehen künftig 26 KFZ-Stellplätze sowie 4 Radstellplätze zur Verfügung, darunter private und öffentliche Stellplätze. Dem gegenüber stehen 9 Gebäude (inkl. Kirche), sodass sich **durchschnittlich 2,9 Stellplätze pro Gebäude** ergeben.

Hinweis: Zusätzlich befinden sich weitere Parkplätze auf dem Grundstück der Kirche, die jedoch nicht mit in die Betrachtung einbezogen wurden.

### **Abschnitt zwischen Bolzplatz (Ludgerweg Nr. 21a) und Wiesenfläche (Ludgerweg Nr. 42):**

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

In diesem Abschnitt stehen künftig insgesamt 52 Stellplätze zur Verfügung, darunter private und öffentliche Stellplätze. Dem gegenüber stehen 13 Gebäude, sodass sich **durchschnittlich 4 Stellplätze pro Gebäude** ergeben.

### **Abschnitt zwischen Wiesenfläche (Ludgerweg Nr. 42) 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. **Durch das Zusammenrücken der Parkplätze und Verringern der Abstände können in diesem Bereich vier weitere Parkplätze, zusätzlich zu den zwei neu geplanten Parkplätzen in der DRS VO/0295/26, 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.

In diesem Abschnitt stehen künftig **12 KFZ-Stellplätze sowie 4 Radstellplätze** im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. Dem gegenüber stehen **keine Gebäude** in diesem Abschnitt.

Hinweis: Zusätzlich befinden sich noch 7 Garagen in dem Abschnitt, schräg gegenüber von der Zuwegung in den Wald, die jedoch nicht mit in die Betrachtung einbezogen wurden.

Abschließend ist festzuhalten, dass **insgesamt 35 öffentliche** Parkplätze markiert werden können.

Die Anzahl der Radbügel reduziert sich in dem gesamten Planungsgebiet von acht auf vier Radbügel.

Nach der Umgestaltung zur Fahrradstraße stehen ca. 89 Parkmöglichkeiten (privat + im öffentlichen Raum, ohne die Stellplätze der Kirche sowie Ludgerweg Nr. 45 und 47) im betreffenden Abschnitt zur Verfügung. Demgegenüber stehen 22 Gebäude (inkl. Kirche). **Dies ergibt einen Durchschnitt von 4,05 Stellplätze pro Gebäude.**

Eine Ausweitung der Parkplätze wird im Rahmen des Ermessens der Stadtverwaltung und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit nicht befürwortet und steht gerade im Anbetracht der o. g. Zahle in keinem Verhältnis.

## **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**

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