



Fraktion BV
Vohwinkel.



SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Vohwinkel; CDU-Fraktion in
der Bezirksvertretung Vohwinkel

Herrn Bezirksbürgermeister
Andreas Schäfer

z. Hd. Herrn Paetz
Geschäftsführung BV-Vohwinkel
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

17.06.2026

Ersetzungsantrag zur Sitzung der Bezirksvertretung Vohwinkel am 17.06.2026:

Thema: Aktualisierung der Planung zur Fahrradstraße Ludgerweg.

Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister,

die Fraktionen von SPD und CDU in der Bezirksvertretung Vohwinkel beantragen, die Bezirksvertretung Vohwinkel möge beschließen:

Beschluss:

- 1. Dieser Beschluss ersetzt die Drucksache VO/0295/26/1-Neuf. Die Bezirksvertretung Vohwinkel nimmt die Drucksache VO/0295/26/1-Neuf. als Grundlage der weiteren Beratung ohne Beschluss zur Kenntnis.**
- 2. Die Bezirksvertretung Vohwinkel bekräftigt, dass sie die Einrichtung einer Fahrradstraße im Ludgerweg grundsätzlich unterstützt.**
- 3. Die Bezirksvertretung Vohwinkel fordert die Verwaltung auf, – entsprechend des bereits gefassten Beschlusses der Bezirksvertretung Vohwinkel vom 28.01.2026 – den öffentlichen Parkraum möglichst weitgehend zu erhalten. Ausgehend von der Drucksache VO/0295/26/1-Neuf. sind folgende Änderungen vorzunehmen:**
 - a. Im unbebauten Bereich im oberen Ludgerweg (ab der Treppe Vohwinke-
ler Straße) werden weitere Parkplätze erhalten, indem**
 - i. die zwei bestehenden Parkplätze mit Fahrradbügel gegenüber der
Treppe um zwei Parkplätze auf dann vier Parkplätze und Fahrrad-
bügel erweitert werden,**

- ii. im weiteren Verlauf bergauf bis zur Einfahrt in das Waldstück zwei weitere Parkplatzgruppen mit jeweils fünf Parkplätzen und eine mit zwei Parkplätzen vorgesehen werden.
- b. Im mittleren Bereich werden die Parkplätze ebenfalls in Gruppen zu jeweils drei oder mehr Parkplätzen angeordnet, um mehr Parkplätze zu erhalten. Insbesondere sind folgende Änderungen der Anordnung vorzunehmen:
 - i. Statt zwei Parkplätzen gegenüber vor Nr. 32-34 werden vier Parkplätze vor Nr. 31-33 markiert und die zwei Parkplätze gegenüber Nr. 36 werden vor Nr. 36 angeordnet.
 - ii. Gegenüber der Container am Bolzplatz werden die Parkplätze in Richtung Fußweg Neulandweg verschoben und um zwei Parkplätze auf vier erweitert.
 - iii. Die Parkplätze zwischen Bolzplatz und Nr. 26 werden von zwei auf vier Parkplätze erweitert.
- c. Im unteren Bereich:
 - i. Gegenüber der Kirche werden statt zwei Parkplätzen mit Fahrradbügel vier Parkplätze mit Fahrradbügel markiert.
 - ii. Statt des Parkplatzes vor Nr. 17a werden gegenüber Nr. 17a bis Nr. 19 drei Parkplätze markiert.
 - iii. Gegenüber der Parkplätze der Kirche wird eine weitere Parkinsel mit drei Parkplätzen markiert.
- 4. Die Verwaltung legt einer neuen Vorlage einen Übersichtsplan der derzeitigen Parksituation bei, in der die aktuellen Parkplätze/Parkgelegenheiten bzw. die Beschilderung verzeichnet ist und aus der die Anzahl der derzeitigen Parkgelegenheiten hervorgeht.
- 5. Die Verwaltung legt in dieser Drucksache außerdem dar, ob die Anordnung einer Fahrradstraße vor dem Hintergrund aktueller Rechtsprechung derzeit rechtskonform möglich ist. Sie legt hierzu eine Stellungnahme des Rechtsamtes vor.
- 6. Die Verwaltung legt der Bezirksvertretung bis zum Ende des 3. Quartals 2026 eine aktualisierte Drucksache zur Entscheidung vor.

Begründung:

Die Bezirksvertretung unterstützt grundsätzlich den Vorschlag der Verwaltung zur Einrichtung einer Fahrradstraße im Ludgerweg, um diesen für den Radverkehr wichtigen Abschnitt fahrradfreundlich auszugestalten.

Gleichzeitig sind die Sorgen der Anwohner ernst zu nehmen, denen ein ersatzloser Entfall einer Vielzahl öffentlicher Parkplätze droht. Zwar herrscht im Ludgerweg derzeit kein Parkdruck, dieser darf dort aber auch nicht durch die Anordnung einer Fahrradstraße künstlich

hervorgerufen werden. Zu beachten ist, dass der Ludgerweg am Rand von Vohwinkel gelegen ist und – anders als in anderen Bereichen mit Fahrradstraßen, etwa der Elberfelder Nordstadt – kaum alternative Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen: Es gibt weder Car-Sharing-Angebote in der Nähe noch können Einkäufe fußläufig erledigt werden. Außerdem gibt es keine angrenzenden Straßen, in die sich fließender oder ruhender Verkehr verlagern könnte: Weder der Neulandweg noch die Siedlung Westpark oder die Vohwinkeler Straße sind hierfür geeignet. Daher kommt dem Auto im Außenbereich zwangsläufig eine höhere Bedeutung zu als in Innenstadtbereichen.

Zwischen den genannten Interessen soll ein möglichst schonender Ausgleich gefunden werden: Eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur bei angemessener Berücksichtigung der Anwohnerinteressen. Dies ist der Verwaltung bislang nicht gelungen.

Fehlerhafte Ermittlung der Parkplatzsituation

Die Verwaltung hat den Entfall von Parkraum in der ursprünglichen Vorlage vom 15.12.2025 (VO/0425/25/1-Neuf.) nicht angemessen berücksichtigt und bereits fehlerhaft ermittelt. In der alten Vorlage heißt es:

„Im Abschnitt von der Einmündung Neulandweg bis zu der Verbindungstreppe zur Vohwinkler Straße (Hausnr. 42) bleiben in den Bereichen, in denen bereits heute geparkt wird, von 23 Parkplätzen 22 bestehen. Im Abschnitt zwischen der Verbindungstreppe bis zum Abzweig der Nordbahntrasse in das Waldstück können 6 Parkplätze markiert werden, die ebenfalls wechselseitig angeordnet werden.“

In der Sitzung der Bezirksvertretung Vohwinkel vom 26.01.2026 wurde darauf hingewiesen, dass die Datengrundlage für den ruhenden Verkehr nicht zutrifft und weit mehr Parkplätze entfallen als von der Verwaltung angegeben. Die Bezirksvertretung fasste daraufhin den Beschluss:

„Die Verwaltung wird gebeten, die Drucksache unter der Maßgabe, dass im mittleren Bereich des Ludgerwegs möglichst viele Parkplätze erhalten bleiben nochmals zu überarbeiten.“

In der nunmehr vorliegenden Vorlage (VO/0295/26/1-Neuf.) ist der aktuelle Bestand an Parkplätzen nicht angegeben. In den Ortsterminen wurden von Seiten der Verwaltung eine Zahl

von 67 Parkmöglichkeiten (12 im unteren Bereich, 22 im mittleren Bereich, 33 im oberen Bereich) angegeben. Dies weicht erheblich von der ursprünglichen Angabe (23 Parkplätze von Einmündung Neulandweg bis Hausnr. 42) ab.

Um in diesem Punkt Klarheit zu schaffen, soll der Bezirksvertretung mit der aktualisierten Entscheidungsvorlage ein Übersichtsplan bereitgestellt werden, welcher den aktuellen Bestand parkplatzgenau erfasst (Ziff. 4 dieses Beschlusses).

Entfall von Parkplätzen abfedern

Ausweislich der aktuellen Vorlage sollen künftig 35 Parkplätze erhalten bleiben. Damit entfallen nach Kalkulation der Verwaltung 32 und damit **fast die Hälfte der derzeit bestehenden Parkplätze**. Hier sind die neun Parkplätze, welche nach der Intervention der Bezirksvertretung mit Beschluss vom 26.01.2026 hinzugefügt wurden, bereits berücksichtigt.

Die Verwaltung wird mit dieser Vorlage beauftragt, die Anzahl der entfallenden Parkplätze zu reduzieren. Dies soll vor allem im mittleren Bereich geschehen, betrifft aber auch den unbebauten oberen Bereich, den Bereich des Bolzplatzes und den unteren Bereich.

Hierzu soll die Verwaltung die Parkplätze in Gruppen von bis zu fünf Parkplätzen anordnen. So können mehr Parkplätze erhalten werden, gleichzeitig werden die regelmäßigen Verswenkungen des Verkehrs beibehalten, um die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer zu bremsen. Einbußen für die Sicherheit sind damit nicht verbunden.

Eine Anordnung von Gruppen von mehr als zwei Parkplätzen ist auch in einer Fahrradstraße rechtlich ohne weiteres zulässig. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung in der derzeit geltenden Fassung (VwV-StVO) sieht zur Gestaltung des Parkraums von Fahrradstraßen lediglich vor:

„Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.“
(VwV-StVO, Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße
Rn. 3).

Im Umkehrschluss ist das hier vorgesehene Längsparken keinen Einschränkungen unterworfen. Auch aus den von der Verwaltung herangezogenen – rechtlich nicht verbindlichen – Leitfäden der Universität Wuppertal und des ADFC folgt nichts anderes. Diesen Leitfäden lässt

sich keine Anforderung entnehmen, dass in Fahrradstraßen Parkplätze nur in Gruppen von zwei Parkplätzen angeordnet werden dürfen.

Sofern die Verwaltung ausgeführt hatte, dass dies geschehe, um Rangierverkehre zu verhindern, so greift dies nicht durch. Bereits durch die Beibehaltung der Blumenkübel in den Parkinseln ist Rangierverkehr auch bei zwei Parkplätzen notwendig. In Anbetracht der insgesamt wenig dichten Bebauung und der vergleichsweise geringen Anzahl an Parkplätzen ist auch nicht mit einer Behinderung des fließenden Verkehrs oder einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch Rangierverkehre zu rechnen. Schließlich hat die bisherige Anordnung der Parkplätze, die derzeit zum Teil sechs Parkplätze oder mehr in einer Reihe enthalten (z.B. gegenüber Hausnummer 36 und 38; keine Begrenzung gegenüber des Bolzplatzes und oberhalb des bebauten Bereiches), ausweislich der eigenen Erkenntnisse der Verwaltung zu keinen Gefährdungen geführt. Die Verwaltung hat im Jahr 2020 auf eine kleine Anfrage aus der Bezirksvertretung Vohwinkel wie folgt geantwortet:

„Die Unfalllage ist im gesamten Straßenabschnittes des Ludgerweges zwischen dem Waldstück Richtung Wibbelrather Weg und der Vohwinkler Straße unauffällig. Es liegen keine Beschwerden oder Erkenntnisse vor, dass Rad Fahrende in dem Bereich besonders gefährdet sind. (...) Die Straße Ludgerweg ist Bestandteil der Tempo-30-Zone A. Durch die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h liegt eine Verkehrsberuhigung vor. Zusätzlich zu der seit knapp 30 Jahren vorhandenen Tempo-30-Zonen-Beschilderung sind seit vielen Jahren im Abschnitt zwischen dem Waldstück zum Wibbelrather Weg und dem Ludgerweg Hsr. 26 wechselseitig Parkstreifen sowie Blumenkübel mit Warnbaken im Fahrbahnbereich vorhanden. Aufgrund von immer wiederkehrenden Geschwindigkeitsüberschreitungen und der Errichtung neuer Wohnhäuser im unteren Abschnitt des Ludgerweges (zwischen Hsnr. 1 und 26), wurden vor 8 Jahren auch hier wechselseitig Parkflächen mit Sperrflächen und Warnbaken eingerichtet. All diese Maßnahmen tragen zusätzlich zur Verkehrsberuhigung bei. Der Radverkehr kann innerhalb von Tempo-30-Zonen, gerade unter Berücksichtigung des Anstieges der Pedelecfahrer, oftmals mit dem Verkehrsfluss fahren. Somit stellt der Radverkehr innerhalb der benannten Straße keineswegs eine Gefahr dar, sondern dient eher dazu, dass auch die gewünschte Verkehrsberuhigung eingehalten wird und in Kombination mit den wechselseitigen Sperrflächen und Parkstreifen zügiges Befahren des Ludgerweges reduziert wird. Verkehrsberuhigende

Maßnahmen in Verbindung mit viel Radverkehrsaufkommen begünstigen daher eher eine generelle Temporeduzierung, als dass sie schaden. (...) Da aus Sicht der Verwaltung die Führung [des Radverkehrs] über den Ludgerweg verkehrssicher, unfallunauffällig ist und von der Bevölkerung gut angenommen wurde, besteht es aus Sicht der Verwaltung keinen Anlass die vorhandene Führung in Frage zu stellen.“

In Anbetracht dieser klaren Aussage der Verwaltung zur Sicherheit der bestehenden Verkehrssituation im Ludgerweg erscheint auch die Anordnung von mehr als zwei Parkplätzen hintereinander ohne weiteres möglich und sicher.

Durch die Anordnung der Parkplätze entsprechend Ziff. 3 dieses Beschlusses werden die widerstreitenden Interessen in Ausgleich gebracht: Es entsteht eine Fahrradstraße, die den Bereich Ludgerweg attraktiver für den Radverkehr macht. Diese ist auch sicher, da die Verschwenkungen des Verkehrs beibehalten werden und die Zahl der hintereinander angeordneten Parkplätze im Vergleich zum Ist-Zustand sogar reduziert wird. Da bereits der Ist-Zustand von der Verwaltung als sicher eingestuft wurde, wird die Sicherheit durch die hier vorgeschlagene Anordnung der Parkplätze sogar verbessert. Gleichzeitig bleiben für Anwohner sowie Besucher der Kirche und des Bolzplatzes ausreichend Abstellmöglichkeiten verfügbar.

Rechtliche Unsicherheiten beseitigen

Die Verwaltung soll daneben bestehende rechtliche Unsicherheiten beseitigen und daher eine Einschätzung des Rechtsamtes beifügen (Ziff. 5). Zuletzt wurden vereinzelt verkehrsrechtliche Anordnungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen durch Gerichte aufgehoben. Zuletzt hat das Verwaltungsgericht Köln mit Beschluss vom 05.05.2026 (Az.: 18 L 264/26) in einem ähnlich gelagerten Fall im Eilverfahren die Anordnung einer Fahrradstraße als rechtswidrig beurteilt.

In dem vom VG Köln entschiedenen Fall wurde die Einrichtung der Fahrradstraße auf die Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung gestützt (§ 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO). Auch die Fahrradstraße im Ludgerweg soll ausweislich der alten Drucksache VO/0425/25/1-Neuf., S. 2 auf diese Ermächtigungsgrundlage gestützt werden. In der Vorlage heißt es hierzu:

„Die Anordnung einer Fahrradstraße kann zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Absatz 1b Nummer 5 StVO) erfolgen. Der Teilabschnitt

des Ludgerweges bildet eine Hauptroute des 2019 durch den Rat der Stadt beschlossenen Radverkehrskonzeptes, weshalb die Anordnung einer Fahrradstraße mit der städtebaulichen Entwicklung der StVO (§ 45 Absatz 1b Nummer 5 StVO) begründet werden kann.“

In der aktuellen Drucksache wird keine Rechtsgrundlage mehr genannt.

Nach der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung müssen gewisse Anforderungen erfüllt sein, damit die Anordnung einer Fahrradstraße auf § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO gestützt werden kann. Im Beschluss des VG Köln heißt es unter Rückgriff auf weitere verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung:

„Das kommunale Verkehrskonzept muss hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden und von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sind. Soweit durch die Veränderung der bestehenden Verkehrssituation Straßenzüge entlastet und Verkehrsströme umgelenkt werden sollen, muss das gemeindliche Planungskonzept den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßenzüge entlastet und welche neuen Straßenzüge in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können. (...)

Des Weiteren muss das kommunale Verkehrskonzept auch auf substantiellen Erwägungen zu der Frage beruhen, ob die betroffenen Straßenzüge im Einzelnen und in ihrer Gesamtheit den jeweiligen straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen genügen. Zwar ist - abgesehen von einer gerichtlichen Kontrolle - allein die Straßenverkehrsbehörde dazu berufen, verbindlich darüber zu entscheiden, ob im Einzelfall die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die verkehrsrechtliche Anordnung vorliegen. Dies entbindet die Gemeinde jedoch nicht davon, schon bei Erstellung des Verkehrskonzepts zu überprüfen, ob die vorgesehenen Maßnahmen überhaupt zulässig sind.“ (VG Köln, Beschluss vom 05.05.2026 – 18 L 264/26, Rn. 19 ff.)

Diesen Voraussetzungen wurde das Radverkehrskonzept in dem vom VG Köln entschiedenen Fall nicht gerecht. Das Gericht führt aus:

„Allerdings lassen die Konzepte jede nachvollziehbare Darlegung vermissen, dass sich bei der Konzepterstellung auch mit den möglichen Verlagerungseffekten auseinandergesetzt wurde, die durch die infolge der Umsetzung des Radverkehrsnetzes geänderten Verkehrsführungen auftreten können. Die Antragsgegnerin hat den planungserheblichen Sachverhalt schon nicht umfassend ermittelt und ihrer Planung somit nicht zugrunde legen können. Insoweit mangelt es bereits an einer belastbaren Datengrundlage, aus der sich mögliche Auswirkungen der beabsichtigten Verkehrslenkung prognostizieren lassen. Zwar hat am 26. Juni 2025 in der streitgegenständlichen Straße über 24 Stunden eine Zählung von Kfz und Fahrrädern stattgefunden, wobei ermittelt wurde, dass der Radverkehr mit 453 Fahrrädern gegenüber dem Kfz-Verkehr mit 425 Fahrzeugen überwiegt. Diese Zählung fand jedoch nur einmalig und zudem zeitlich nach der Beschlussfassung am 00. Februar 2024 statt, sodass diese hierauf nicht beruhen konnte. Im Rahmen der Beschlussfassung, in der die Verwaltung u.a. mit der Umplanung der S.-straße beauftragt wurde, wurde vielmehr ausdrücklich protokolliert, dass die Verkehrsbelastung vor der Umsetzung und ein Jahr nach der Umsetzung ermittelt werden soll. Dokumentiert war im Zeitpunkt der Beschlussfassung damit allein die fehlende Datengrundlage. Vergleichbares gilt für die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr. Hierzu fehlt es an jeglichen Erhebungen. So ist unklar, ob, wie oft, wann und in welchem Rahmen Daten zum ruhenden Verkehr ermittelt worden sind. Es fehlt jede Bestandsanalyse sowie eine Ermittlung konkreter (Nutzungs-) Bedarfe. Der Antragsgegnerin war bei ihrer Planung mithin nicht einmal klar, in welchem Umfang Parkplätze wegfallen würden und welche Nutzungsintensität diese aufweisen.

Diese defizitäre Sachverhaltsermittlung schlägt auch auf die von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geforderte planerische Abwägung durch. Zwar hat die Antragsgegnerin den inhaltlichen Austausch mit Verbänden, dem politischen Raum und der allgemeinen Öffentlichkeit im Vorfeld der Entscheidung gesucht und durchgeführt. Ohne eine hinreichende Ermittlung des Ist-Zustandes und einer hinreichenden Prognose fehlt es diesem Austausch jedoch an einer belastbaren Grundlage.“ (VG Köln, Beschluss vom 05.05.2026 – 18 L 264/26, Rn. 26 f.)

Die Bezirksvertretung bittet die Verwaltung vor dem Hintergrund dieser Entscheidung um Prüfung, ob die Fahrradstraße derzeit überhaupt rechtmäßig angeordnet werden kann oder

ob noch weitere Sachverhaltsermittlungen (Bestandsanalyse ruhender und fließender Verkehr/Nutzungsbedarfe) erfolgen müssen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Alexander Hobusch und Fraktion

Dr. Stephan Terhorst und Fraktion