

**STADT WUPPERTAL / DIE OBERBÜRGERMEISTERIN**

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) E-Mail	Fee Schiffer 563 2734 fee.schiffer@stadt.wuppertal.de
	Datum:	01.09.2026
Drucks.-Nr.: VO/0844/26 öffentlich		
Sitzung am Gremium		Beschlussqualität
15.09.2026 Ausschuss für Verkehr		Entscheidung
Sicherer Radverkehr am Döppersberg		

Grund der Vorlage

In seiner Sitzung vom 28.04.2026 beauftragt der Ausschuss für Verkehr die Verwaltung mittels des Antrags VO/0514/26, folgende Punkte zu prüfen:

1. Absenkung des Bordsteins in Fahrtrichtung Westen / Höhe Islandufer
2. Der Bürgersteig vom Hauptbahnhof kommend, in Fahrtrichtung Gathe, soll in einen Radweg umgewandelt und nach der Brücke in den fließenden Autoverkehr umgeleitet werden
3. Der Radverkehr von der Gathe kommend, soll bereits ab Höhe der Hofaue auf einen Radweg führen, der über den dort vorhandenen KRAD-Parkplatz sowie die Sperrfläche führt. Ein neuer KRAD-Parkplatz kann in der Hofaue entstehen.
4. Die Stadtverwaltung möge prüfen, ob eine Freigabe der Fußgängerzone zwischen der Bahnhofsdirektion und dem Busbahnhof (vgl. Anlage 4) für den Radverkehr möglich ist und diese nach Abschluss der aktuellen Bahnsperre umsetzen. Zusätzlich sollen weitere Radbügel aufgestellt werden.
5. Die Verwaltung möge prüfen, ob der Radverkehr auf der B7 von Westen kommend in Richtung Barmen, bereits vor der Ampel auf das Radwegenetz umgeleitet werden kann.

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr beschließt, die Punkte eins, zwei, vier und fünf abzulehnen. Zu Punkt drei wird die Verwaltung beauftragt, die erforderliche Prüfung durchzuführen und das Ergebnis im 4. Quartal 2026 vorzulegen.

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Hinweis: Der Döppersberg wurde vor einigen Jahren im Rahmen der Fördermaßnahme „Neugestaltung Wuppertal Döppersberg“ auf Basis politischer Beschlüsse neugestaltet. Für das Großprojekt wurde noch kein Schlussverwendungsnachweis für die Verkehrsanlagen (GVFG-IV) eingereicht. Da das Projekt zum Teil durch Fördermittel finanziert wurde, dürfen innerhalb der festgelegten Projektgrenzen grundsätzlich keine Veränderungen vorgenommen werden, ohne diese zuvor mit den Fördergebern abzustimmen und die entsprechenden Genehmigungen einzuholen. Andernfalls ist davon auszugehen, dass der Fördermittelgeber Fördergelder zurückfordert.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Beschlussauszuges VO/0514/26 wurden seitens der Stadtverwaltung geprüft. Sofern eine Umsetzung aus Sicht der Verwaltung grundsätzlich möglich ist, wurden diese mit der Projektsteuerung vorabgestimmt. Die Prüfung möglicher Auswirkungen auf die Förderungen stehen in Abstimmung mit dem Fördergeber noch aus.

1. Absenkung des Bordsteins in Fahrtrichtung Westen / Höhe Islandufer

Der Bordstein an der B7 in Fahrtrichtung Westen auf Höhe des Islandufers ist nicht abgesenkt. Dadurch wird verhindert, dass Radfahrende mit hoher Geschwindigkeit aus dem Seitenraum auf die Busspur der Bundesallee ausscheren.

Eine Absenkung des Bordsteins würde aufgrund der besonderen örtlichen Situation eine zusätzliche Gefahrenstelle schaffen. Radfahrende, die den Seitenraum verlassen, um auf die Busspur der Bundesallee zu wechseln, fahren in einen Bereich ein, den Busse gleichzeitig zum Abbiegen oder Ausscheren auf die Busspur nutzen. Aufgrund der hohen Geschwindigkeit, die eine Absenkung ermöglichen bzw. begünstigen würde, entstünde ein erhöhtes Konflikt- und Unfallrisiko zwischen Radverkehr und Busverkehr (siehe Abb. 1).

Sofern der Radverkehr seine Fahrt in Fahrtrichtung Westen auf der Bundesallee fortsetzen möchte, besteht die verkehrssichere Möglichkeit, sich aus dem Mischverkehr heraus in die Busspur einzuordnen.

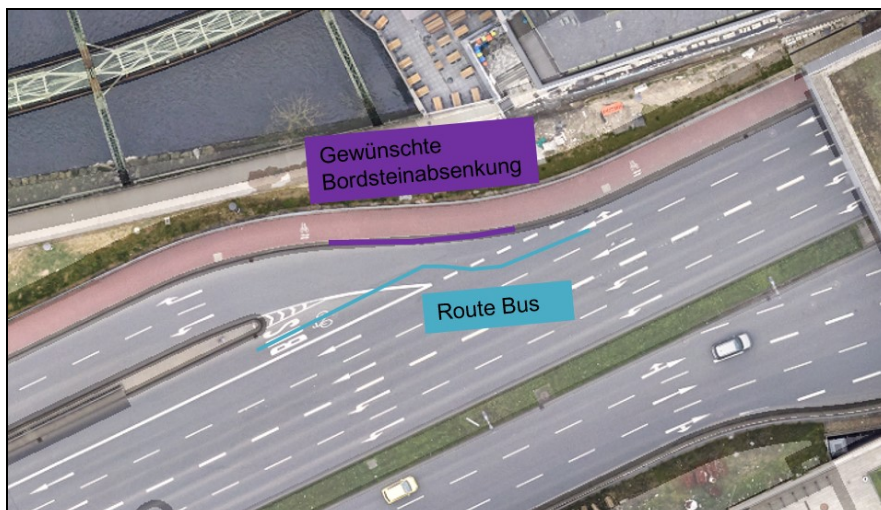


Abbildung 1: Gewünschte Bordsteinabsenkung am Islandufer/Bundesallee (Quelle: Google Maps, AeroWest, Airbus; CNES)

Die Polizei lehnt die Maßnahme unter Berücksichtigung der oben genannten Aspekte ebenfalls ab.

2. Der Bürgersteig vom Hauptbahnhof kommend, in Fahrtrichtung Gathe, soll in einen Radweg umgewandelt und nach der Brücke in den fließenden Autoverkehr umgeleitet werden

Für die gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr kommen sowohl benutzungspflichtige Führungen (gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zeichen 240 StVO) als auch solche ohne Benutzungspflicht (Zeichen 239 StVO mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ infrage (Siehe ERA 2010, Kapitel 3.6).

Jedoch ist laut der ERA ist der Einsatz einer gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsverkehre gering sind. Als Ausschlusskriterien für eine gemeinsame Führung gelten (Siehe ERA 2010, Kapitel 3.6):

- Überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger
- Hauptverbindungen des Radverkehrs
- Starkes Gefälle ($> 3\%$)
- Über 300 Fußgängern und Radfahrern in der Spitzenstunde, wobei der Anteil der Radfahrer bei hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der Gehwegnutzer nicht überschreiten sollte

Der betroffene Streckenabschnitt ist im Radverkehrskonzept als Hauptstrecke definiert. Die Steigung in diesem Abschnitt liegt überwiegend zwischen 3 und 6%. Zudem ist festzuhalten, dass es sich aufgrund der Innenstadtlage um eine hoch frequentierte Straße handelt, die sowohl von zahlreichen Fußgängern als auch von Radfahrern genutzt wird. Hierdurch ist davon auszugehen, dass die Einsatzgrenzen für die Spitzenstunde überschritten werden und schutzbedürftige Fußgänger den Streckenabschnitt stark nutzen, insbesondere da sich in unmittelbarer Nähe Arzthäuser und ein Sanitätshaus befinden.

Damit wird gegen alle oben genannten Ausschlusskriterien verstoßen.

Der Gehweg misst im Bereich der Brücke 4,00 m. Ein Einrichtungsradweg weist ein Regelmaß von 2,00 m auf. Zusätzlich ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m zur Fahrbahn anzulegen. Die Breite des Gehwegs neben einem baulich angelegten Radweg beträgt in der rechnerischen Mindestbreite, inkl. Abstandsflächen und Begrenzungstreifen, 2,30 m. (ERA 2010, Kapitel 2.2.1, Kapitel 3.4). Damit stehen die beiden Flächen in einer Flächenkonkurrenz zueinander, da nicht beide parallel angelegt werden können. Geringere Maß sollten aufgrund der hohen Netzbedeutung sowie Frequentierung nicht angenommen werden.

Zuletzt bleibt festzuhalten, dass der Radverkehr im Innenstadtbereich bewusst nicht in die Seitenbereich „gedrängt“ werden soll, da davon auszugehen ist, dass Radfahrende alle Fahrbeziehungen bedienen möchten, insb. in Richtung der Innenstadt. Die häufigen Wechsel und Einordnungsvorgänge sind dabei konfliktreich und sollten vermieden werden.

Die Polizei lehnt die Maßnahme unter Berücksichtigung der oben genannten Aspekte ebenfalls ab.

3. Der Radverkehr von der Gathe kommend, soll bereits ab Höhe der Hofaue auf einen Radweg führen, der über den dort vorhandenen KRAD-Parkplatz sowie die Sperrfläche führt. Ein neuer KRAD-Parkplatz kann in der Hofaue entstehen.

Auch dieser Vorschlag wurde seitens der Stadtverwaltung vorab geprüft. Hierzu sind noch weitere Detailprüfungen sowie eine Abstimmung mit den zuständigen Fachdienststellen erforderlich. Darüber hinaus wird der Vorschlag im Hinblick auf die Auswirkungen und Vorgaben der entsprechenden Fördermaßnahme geprüft. Eine Abstimmung mit dem Fördergeber steht noch aus.

Das Ergebnis der Prüfung wird dem Ausschuss für Verkehr im 4. Quartal 2026 vorgelegt.

4. Die Stadtverwaltung möge prüfen, ob eine Freigabe der Fußgängerzone zwischen der Bahnhofsdirektion und dem Busbahnhof für den Radverkehr möglich ist und diese nach Abschluss der aktuellen Bahnsperre umsetzen. Zusätzlich sollen weitere Radbügel aufgestellt werden.

Auch dieser Punkt wurde mit der Projektsteuerung Döppersberg abgestimmt. Seitens der Projektsteuerung wurde zurückgemeldet, dass der Platz bewusst als ruhige Zone ohne fahrenden Verkehr, einschließlich Radverkehr, konzipiert wurde.

Im Rahmen der Förderung ist der untere Platz als belebte Verteilerebene vorgesehen, während der obere Platz dem ruhigen Aufenthalt und Verweilen dient.

Die Platzfläche vor dem ehemaligen Empfangsgebäude befindet sich im Eigentum der DB AG. Für die Öffentlichkeit besteht dort lediglich ein entsprechendes Wegerecht. Bereits im Rahmen der damaligen Planung hatte die DG AG ausdrücklich Flächen für Außengastronomie vor dem historischen Empfangsgebäude gewünscht, die durch das Gestaltungskonzept und aufgrund der räumlichen Enge nur sehr begrenzt und fest definiert zugelassen wurden.

5. Die Verwaltung möge prüfen, ob der Radverkehr auf der B7 von Westen kommend in Richtung Barmen, bereits vor der Ampel auf das Radwegenetz umgeleitet werden kann.

Eine Einfädelung des Radverkehrs aus dem Mischverkehr der Rechtsabbiegespur von der Bundesallee in den Seitenraum ist an dieser Stelle nicht möglich. Ausschlaggebend hierfür ist, dass sich keine verkehrssichere Führung realisieren lässt. Entlang der Rechtsabbiegespur befindet sich unmittelbar eine Stützmauer, sodass weder eine Verbreiterung der Fahrbahn noch des Seitenraums möglich ist.

Der einzige Bereich, in dem eine Überleitung des Radverkehrs auf den Gehweg grundsätzlich denkbar wäre, wird gleichzeitig durch den Zu- und Ausgang der Treppenanlage sowie den Wartebereich der Lichtsignalanlage in Anspruch genommen (siehe Abb. 2). Aufgrund der Nähe zum Döppersberg und zur Innenstadt ist dort mit einer hohen Frequentierung des Fuß- und Radverkehrs zu rechnen. Dadurch ist mit Unfällen zu rechnen. Eine sichere Ein- und Ausfädelung des Radverkehrs kann daher nicht gewährleistet werden.

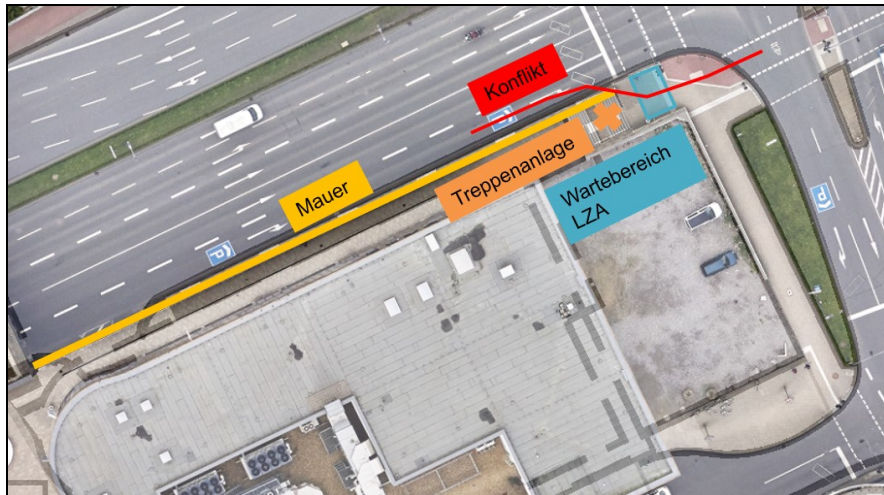


Abbildung 2: Gewünschte Umleitung auf das Radwegenetz (Quelle: Google Maps, AeroWest, Airbus; CNES)

Die Polizei lehnt die Maßnahme unter Berücksichtigung der oben genannten Aspekte ebenfalls ab

Klimacheck

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

Auswirkungen, bitte Auswahl treffen:

Neutral / keine Auswirkung

Begründung: Mit dieser Drucksache entstehen keine umzusetzenden Maßnahmen

Kosten und Finanzierung

Entfällt

Zeitplan

Die Verwaltung legt dem Ausschuss für Verkehr im 4. Quartal 2026 ein Ergebnis zu Punkt 3 vor.

Anlagen

Anlage 01 – Beschlussauszug