Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Bericht	Geschäftsbereich Ressort / Stadtbetrieb	Stadtentwicklung, Geodaten und Verkehr Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Rainer Widmann 563 6363 563 8036 Rainer.Widmann@stadt.wuppertal.de
	Datum: **Drucks.-Nr.:**	20.02.2006 **VO/0217/06** nicht öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
15.03.2006	**Ausschuss für Verkehr**	**Entgegennahme o. B.**
29.03.2006	**Hauptausschuss**	**Entgegennahme o. B.**
20.02.2006	**Rat der Stadt Wuppertal**	**Entgegennahme o. B.**

Radfahrstreifen auf Fahrbahnen

Grund der Vorlage

Antrag der Fraktion „LINKSPARTEI.PDS“ vom 20.01.06 zum Thema „Radfahrstreifen auf Fahrbahnen“ – Drucksache-Nr. VO/0084/06

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Einverständnisse

Entfällt

Unterschrift

Uebrick

Begründung

Ausgangslage

Ende der 70er Jahre wurde von der Verwaltung der erste Radwegeplan für die Stadt Wuppertal erstellt und am 22.02.1979 vom Hauptausschuss beschlossen. Am 3.9.1984 wurde dem Rat der Stadt die Fortschreibung des Radverkehrsnetzplanes vorgelegt und beschlossen. Ein rund 240 km umfassendes aktualisiertes Radverkehrsbasisnetz wurde vom Rat der Stadt Wuppertal am 06.09.1989 beschlossen.

Bisher sind im Stadtgebiet Wuppertal 24 km reine Radwege entlang von Straßen als Bordsteinradwege und Radfahrstreifen vorhanden. Ferner 57 km kombinierte gemeinsame Geh- und Radwege, die in der Mehrzahl außerhalb dicht bebauter Ortslagen liegen. Sogenannte Angebotsstreifen bei denen es sich um durch eine gestrichelte Linie von der Fahrbahn abmarkierte Seitenstreifen handelt, die zwar vorwiegend für den Radverkehr gedacht sind aber auch von breiteren Kraftfahrzeugen bei Bedarf überfahren werden dürfen, sind in Wuppertal seit einigen Jahren mit Erfolg entlang der Remscheider Straße in Ronsdorf, der Schmiedestraße in Nächstebreck und am Hardtufer auf einer Gesamtlänge von 4 km markiert. Dazu kommen noch rund 80 km vorhandene beschilderte Radrouten durch verkehrsarme Straße, bzw. über Wirtschafts- und Waldwege, die für Radwanderer seit Ende der 80er Jahre eingerichtet wurden.
Die Gesamtlänge des vorhandenen Radverkehrsstreckennetzes in Wuppertal beträgt mit Stand vom August 2005 rund 165 km.

Geplant sind ergänzend noch rund 75 km Radverkehrsanlagen, u.a. auf ehemaligen Eisenbahnstrecken wie der Sambatrasse von Elberfeld nach Cronenberg und der Kohlenbahntrasse von Wichlinghausen Richtung Sprockhövel, sowie eine durchgehende Radroute entlang der B 7 von Oberbarmen bis Sonnborn.

Anlegung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn

Bereits 1983 hat die Verwaltung versucht, im Sinne des o.g. Antrages der Fraktion „Linkspartei.PDS“ (VO/0084/06) anstatt von Radwegen auf Gehwegniveau, Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, damals entlang der Straßen Bockmühle und Lenneper Straße im Rahmen der anstehenden Straßenerneuerung, umzusetzen. Allerdings wurde eine Bezuschussung der Maßnahme vom zu dieser Zeit zuständigen Rheinischen Straßenbauamt Düsseldorf (Landschaftsverband Rheinland) 1985 mit der Begründung in Frage gestellt, dass die Lösung nicht den damals gültigen „Empfehlungen für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen – Ausgabe 1982“ entspricht. Daraufhin hat die Verwaltung die Planung dahingehend modifiziert, dass für beide Straßen Radwege auf Bordsteinniveau eingeplant wurden, deren Durchführung 1986 von den politischen Gremien beschlossen und ausgeführt wurde.
Entlang der Friedrich-Ebert-Straße war aufgrund der o.g. Erfahrungen mit dem Zuschussgeber zunächst ebenfalls vorgesehen, die Radwege auf Bordsteinniveau anzulegen. Allerdings konnte hier durch Verhandlungen mit dem Rheinischen Straßenbauamt und dem Landes-Verkehrsministerium erreicht werden, dass 1984 zunächst als Provisorium Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert wurden, die aufgrund der durchweg positiven Erfahrungen 1987 in eine dauerhafte Lösung umgewandelt werden konnten.

Bei der Frage der Umgestaltung der B7 im Bereich Oberbarmen und der Neugestaltung des Hofkamp Anfang der 90er Jahre wurde ebenfalls noch einmal die Lage der Radwege diskutiert, dann aber in den parlamentarischen Gremien dahingehend entschieden, dass die Radwege nicht als Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau, sondern als sogenannte Bordsteinradwege ausgebildet wurden.

Mitte der 90er Jahre sind dann neue Regelwerke, wie die ERA 95 (Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen) in Kraft getreten, die ausdrücklich auch die Anlegung von Radfahrstreifen als eine mögliche regelkonforme Lösung zulassen und empfehlen und dementsprechend konnte seitdem auch für solche Maßnahmen eine Zuwendung aus Landesmitteln erwartet werden.

Im Rahmen der Diskussion der Fortführung der Umgestaltung der B 7 im Elberfelder Bereich wurde erneut über die Vorteile der Radverkehrsführung auf Fahrbahnniveau beraten und vom Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 27.10.92 beschlossen, dass die weitere Umgestaltung der B7 derart erfolgen soll, "dass die Radwege im wesentlichen als Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau eingerichtet werden".
Mit Beschluss vom 23.11.1993 wurde vom Verkehrsausschuss ergänzend die Drucksache 3761/93 beschlossen, der entsprechend künftig bei Abmarkierung von Radwegen auch die Anlegung preisgünstigerer Radstreifen auf der Fahrbahn nach Einzelfallprüfung einzusetzen sind.

Heutige Situation und künftige Vorgehensweise

Inzwischen haben sich die Lösungen mit Radfahrstreifen auf der Fahrbahn bundesweit bewährt und sind seit 1995 auch in den Empfehlungen für die Anlage für Radverkehrsanlagen (ERA) als vollwertige Möglichkeit der sicheren Radverkehrsführung im innerstädtichen Straßenraum anerkannt. Außerdem wurden zu Radfahrstreifen im Rahmen der Radverkehrsnovelle der StVO im Jahr 1998 auch verbindliche Angaben hinsichtlich der erforderlichen Breiten definiert und somit gesetzlich vorgeschrieben.
Dementsprechend steht bereits seit einigen Jahren der Anlegung von Radfahrstreifen, sei es durch eigenständige mit Zeichen 237 StVO beschilderte Radwege auf der Fahrbahn, oder auch Angebotsstreifen, die auch von breiteren Kraftfahrzeugen überfahren werden können, grundsätzlich nichts mehr entgegen.

Allerdings ist die Umwandlung vorhandener Bordsteinradwege in Radfahrstreifen nicht immer problemlos möglich und vor allem aus Kostengründen nicht generell vertretbar. Vielmehr könnte allenfalls bei künftigen Neuplanungen von Radwegen, oder bei Maßnahmen im Rahmen von Straßenumbauten eine Lösung mit Radfahrstreifen festgelegt werden.

Es werden aber auch bei Neuanlagen nicht überall Radfahrstreifen auf der Fahrbahn realisiert werden können. So sind z.B. im Planbereich Döppersberg bedingt durch die Verkehrsbelastung, die Topographie und die Gestaltung der Knotenpunkte gemäß der Empfehlung der ERA Radwege und keine Radfahrstreifen anzulegen.

Ergänzend wird noch darauf hingewiesen, dass gemäß der ERA «Gemeinsame Geh- und Radwege» nur innerorts bei schwachem Radverkehr und gleichzeitig schwacher Fußverkehrsbelastungen in Frage kommen. Dies trifft i.d.R. nur für Stadtrandbereiche, ländliche Ortsdurchfahrten oder weitgehend anbaufreie Straßen zu. Gehwege die regelmäßig von besonders schutzbedürftigen Fußgängern (älteren Menschen, Mobilitätsbehinderten und Kindern) genutzt werden, bzw. Straßen mit dichter Knotenpunktsfolge, vielen Grundstückszufahrten und Hauseingängen, eigenen sich nicht für die Anordnung gemeinsamer Geh- und Radwege. Ebenso sind gemeinsame Geh- und Radwege bei Strecken mit stärkerem Gefälle (> 3%) aufgrund der möglichen hohen Radfahrergeschwindigkeiten ungeeignet.