

<b>Beschlussvorlage</b>	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Jochen Baumann +49 202 563 5361 +49 202 563 4725 jochen.baumann@stadt.wuppertal.de
	Datum:	09.04.2021
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0509/21</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>06.05.2021</b>	<b>Hauptausschuss</b>	<b>Entscheidung</b>
<b>Bürgerantrag § 24 GO - Kurzfristige Umwidmung von Straßen zu Fahrradspuren und Fußwegen (Pop Up Radwege) sowie Tempo 30 für mehr Sicherheit und Klimaschutz im Straßenverkehr</b>		

### Grund der Vorlage

Bürgeranträge gem. § 24 GO NRW vom 28.01., 20.03. und 22.03.21 – Die Anträge v. 20. und 22.03. beziehen sich inhaltlich und verweisen auf den von der Deutschen Umwelthilfe am 28.01. gestellten Antrag, somit wurden sie zusammengefasst geprüft.

### Beschlussvorschlag

Die Bürgeranträge werden abgelehnt.

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

#### 1. Antrag:

*In Wuppertal Straßenflächen zu Fahrradspuren und Fußwegen umzuwidmen – durch schnell umsetzbare und (zunächst) provisorische Maßnahmen. Dabei ist es wichtig, dass die Flächen für Rad- und Fußverkehr ausreichend dimensioniert sind und von verbleibenden Kfz-Fahrbahnen zumindest provisorisch durch Verkehrsbaken getrennt sind.*

## **Begründung der Verwaltung:**

Die Einrichtung von temporären provisorischen Radfahrstreifen, sogenannten Pop-Up-Radwege, sind zum nachhaltigen Aufbau eines Radnetzes nicht zielführend und werden daher abgelehnt. Um eine sichere Führung des Radverkehrs zu gewährleisten, ist für den Entfall eines Fahrstreifens auf mehrspurigen Fahrbahnen zugunsten eines Radfahrstreifens eine Fachplanung zwingend erforderlich. Beispielhaft sollen an dieser Stelle die Einbindung in signalgeregelte Knotenpunkte, die Abwicklung des ruhenden Verkehrs sowie Haltestellensituationen genannt werden. Zur Gewährleistung eines möglichst hohen Sicherheitsniveaus durchlaufen Planungen einen Abstimmungsprozess mit anderen Fachdienststellen und gegebenenfalls externen Fachgutachten, sodass Sicherheitsdefizite erkannt und behoben werden können. Wenn dieser Prozess durchlaufen ist, folgt eine politische Abstimmung der Planunterlagen in den entsprechenden Gremien. Eine Verkürzung dieses Prozesses kann zu Sicherheitsdefiziten führen und widerspricht den demokratischen Grundprinzipien.

Maßnahmenplanungen, welche hingegen diesen Prozess durchlaufen haben, können anstatt temporär direkt dauerhaft und somit nachhaltig umgesetzt werden. Im Gegensatz zu anderen Städten, wie zum Beispiel Berlin, liegen in Wuppertal keine abgestimmten Planungen vor, welche aus bautechnischen Gründen derzeit nicht umgesetzt werden könnten.

Die Planung von Radverkehrsanlagen folgt dabei dem beschlossenen Radverkehrskonzept, welches eine Handlungsstrategie zur Schaffung eines Grundnetzes enthält. Unter anderem die Ertüchtigung der Talachse (z.B. Hofkamp, Vohwinkler Straße, Unterdörnen) und die Verbindung zwischen dieser und den Höhen beziehungsweise der Nordbahntrasse (z.B. Uellendahler Straße, Neue Friedrichstraße, Am Diek) stellen dabei aktuelle Planungsprioritäten dar. Eine Verschiebung der Planungsressourcen auf mehrspurige Querschnitte zur Umverteilung steht der fachkonzeptionellen Netzplanung entgegen.

Nur durch Schaffung eines fachlich fundierten Grundnetzes von sicheren Radverkehrsanlagen kann der Radverkehr nachhaltig so attraktiv gestaltet werden, dass eine relevante Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes mit einhergehender Reduktion von klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen erreicht werden kann.

Rechtlich bedarf es bei der Einrichtung von Radspuren (ggf. auch Pop-Up) auf öffentlichen Straßen keiner Umwidmung. Die Einrichtung einer Radspur stellt eine bauliche Maßnahme dar, die eine Separierung der Verkehrsarten im Bereich der vorhandenen Fahrbahnen vornimmt. Mit der Widmung einer öffentlichen Straße ist der Fahrradverkehr bereits zugelassen.

## **2. Antrag:**

*In Wuppertal die Höchstgeschwindigkeit im gesamten Nebenstraßennetz auf 30 km/h oder weniger zu begrenzen.*

## **Begründung der Verwaltung:**

Geschwindigkeitsanordnungen über „30 km/h oder geringer“ auf Wuppertaler Wohn-/Anliegerstraßen haben mit einem Anteil v. 78% bereits einen erheblichen Anteil am gesamten Streckennetz erreicht, im Vergleich zu allen Wohn- und Anliegerstraßen (Nebenstraßen) liegt der Anteil bei 96%. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen verteilen sich auf großflächige Zonen und Straßenstrecken. Zur Berücksichtigung eines geordneten Verkehrsflusses, von Sicherheitsfragen und Lärm- und Klimazielen werden ständig weitere Straßen in Bezug auf weiterführende verkehrlenkenden Maßnahmen begutachtet und geprüft.

## **Anlagen**

01 - Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW v. 28.01.21

02 - Antwort des Oberbürgermeisters v. 12.03.21 auf die Anfrage der Deutschen Umwelthilfe

03 - Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW v. 20.03.21

04 - Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW v. 22.03.21