

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Marcus Issel
	Telefon (0202)	563 - 5167
	Fax (0202)	563 - 4725
	E-Mail	marcus.issel@stadt.wuppertal.de
	Datum:	18.12.2014
	Drucks.-Nr.:	VO/0974/14 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
19.02.2015	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
19.02.2015	BV Uellendahl-Katernberg	Entgegennahme o. B.
Uellendahler Straße - Freigabe Busspur für den Radverkehr		

Grund der Vorlage

1. Bürgeranfrage
2. Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Beschlussvorschlag

Die Drucksache der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegen genommen.

Einverständnisse

Entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

Mit Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Verwaltungsvorschriften im Jahr 2009 wurden auch die Regelungen zum Verkehrszeichen 245 (Bussonderstreifen) überarbeitet.

Der Gesetzgeber formuliert diese wie folgt:

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO zu Zeichen 245 (Bussonderfahrstreifen) Rn. 6 [...], „Die Sicherheit des Radverkehrs ist zu gewährleisten. Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, sollte er im Benehmen mit

den Verkehrsunternehmen auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden.

Ist das wegen besonderer Bedürfnisse des Linienverkehrs nicht möglich und müsste der Radverkehr zwischen Linienbus und Individualverkehr ohne Fahrstreifen fahren, ist von der Anordnung des Zeichens abzusehen.“[...]

Hiermit stellt der Gesetzgeber heraus, dass es keine Beschleunigung des ÖPNV mehr geben darf, ohne die Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten. Die Führung des Radverkehrs zwischen dem Individualverkehr und einer rechts am Fahrbahnrand befindlichen Busspur ist auszuschließen. Ein Bussonderfahrstreifen setzt daher mit Rücksicht auf die sichere Radverkehrsführung eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage oder die Freigabe der Busspur voraus.

Satz 2, 2. Halbsatz der Verwaltungsvorschrift –„sollte er (der Radverkehr) im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden“ – bedeutet im Umkehrschluss, dass ein Bussonderstreifen aufgehoben werden muss, sollte weder die Freigabe für den Radverkehr möglich sein noch eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage vorhanden sein und diese auch nicht geschaffen werden können.

Die Straßenverkehrsbehörde hat hier keinen Ermessensspielraum in der Frage, ob sie tätig wird. Es besteht lediglich ein Auswahlermessen über verschiedene Maßnahmen. Hierdurch wird auch das im Gesetzestext formulierte „Benehmen mit den Verkehrsunternehmen“ auf die bloße Kenntnisnahme des Verkehrsunternehmens reduziert. Führt das Verkehrsunternehmen Gründe an, die gegen die Freigabe für den Radverkehr sprechen, ist die Konsequenz die Aufhebung des Bussonderfahrstreifens, sofern eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage nicht vorhanden ist oder geschaffen werden kann.

Der Gesetzgeber hinterfragt nicht, ob sich für den ÖPNV eine Einschränkung oder Belastung (z. B. durch Steigungsstrecken) ergibt. Die Sicherheit der Radfahrer wird höher bewertet.

Das Aufkommen des Radverkehrs in Wuppertal ist (noch) sehr gering. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind z. B. Busspuren mit einer Breite von 3,00m bis 3,50m ohne eine Überholmöglichkeit für 150-200 Radfahrer pro Stunde ausreichend. Bei Breiten ab 4,75m ist ein höheres Radverkehrsaufkommen möglich, da hier ausreichend Raum zur Verfügung steht, um den Radfahrer zu überholen.

Bussonderstreifen mit einer Breite von zwischen 3,50m und 4,75m dürfen nicht freigegeben werden. Hier besteht die Gefahr, dass der Radfahrer mit zu geringem Abstand überholt wird. Die Aufhebung des Bussonderstreifens wäre die einzige Konsequenz.

Nach Rücksprache mit der Bezirksregierung und im Rahmen einer Radverkehrsschulung, die von der Bezirksregierung durchgeführt wurde, ist deutlich geworden, dass kein Bestandschutz und keine Übergangsfristen bestehen. Für die Verwaltung besteht der gesetzliche Auftrag die Busspuren sukzessiv mit Blick auf die o. g. Aspekte zu überprüfen. Die Prüfung muss also erfolgen und wird im Rahmen der personellen Möglichkeiten für alle Busspuren in Wuppertal durchgeführt. Die Bearbeitung anderer Radverkehrsthemen muss hinter diese Prüfung zurückgestellt werden, da die Freigabe von Busspuren für den Radverkehr ein höherwertiges Rechtsgut, den Schutz von Leib, Leben und Gesundheit, als Aufgabe hat.

Handlungsbedarf besteht jetzt aufgrund einer konkreten Bürgeranfrage an die Verwaltung zur Freigabe der Busspur auf der Uellendahler Straße zwischen Kohlstraße und Vogelsangstraße.

In diesem Bereich existiert keine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage, so dass der Radverkehr nur die Möglichkeit hat zwischen dem Individualverkehr und dem Bus auf der Fahrbahn zu fahren.

Eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage lässt sich hier aufgrund des geringen Fahrbahnquerschnitts unter Beibehaltung der Busspur nicht einrichten.

Die Beibehaltung der Busspur bei gleichzeitiger Freigabe für den Radverkehr ist die Lösung, die im konkreten Fall auch den ÖPNV am wenigsten belastet und die gesetzliche Forderung, nach der sicheren Radverkehrsführung erfüllt. Dies ist das Ergebnis der Abstimmung der städtischen Fachdienststellen Straßenentwurf, Nahmobilität, Nahverkehrsplanung als Schnittstelle zur WSW mobil GmbH, der Verkehrslenkung und der Kreispolizeibehörde.

Weitere Maßnahmen sind hier zunächst nach einhelliger Meinung der Fachdienststellen der Verwaltung nicht erforderlich.

Demografie-Check

-entfällt-

Kosten und Finanzierung

Es entstehen Kosten in Höhe von ca. 600,- € für die Ergänzung der Beschilderung und für die Markierung der Piktogramme. Die Mittel stehen im Kontierungsobjekt 104 200 Sachkonto 522100 „Unterhaltung des Infrastrukturvermögens“ zur Verfügung.

Zeitplan

Entfällt

Anlagen

Verkehrszeichenplan