

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Alina Frieze +49 202 563 5602 alina.frieze@stadt.wuppertal.de
	Datum:	24.01.2023
	Drucks.-Nr.:	VO/1656/23 öffentlich
Sitzung am Gremium 21.02.2023 Ausschuss für Verkehr		
		Beschlussqualität Entgegennahme o. B.
Optimierung der Radverkehrsanbindung vom Hauptbahnhof zur Bergischen Universität Wuppertal - Antwort der Verwaltung zu dem Ergänzungsantrag des Rates der Stadt zur Beschlussvorlage VO/0542/22		

Grund der Vorlage

Gemeinsamer Antrag des Rates der Stadt zur Beschlussvorlage VO/0542/22 (siehe Anlage 01)

Beschlussvorschlag

Entgegennahme ohne Beschluss

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

Der Ergänzungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE zur Beschlussvorlage VO/0542/22 ist in vier Prüfaufträge gegliedert, die aufgrund ihrer überschneidenden Thematik im Folgenden zusammengefasst beantwortet werden.

Prüfaufträge

1. *Die Verwaltung prüft, ob der Radverkehr entlang der Straße Kleeblatt, statt auf dem Gehweg, auf der Fahrbahn geführt werden kann.*
2. *Die Verwaltung prüft, ob es möglich ist, den Linksabbieger von der Straße Kleeblatt in Richtung Stadthalle von zwei auf eine Spur zu reduzieren.*

Zu Punkt 1 und Punkt 2

Der Gehweg entlang der Straße Kleeblatt ist für den Radverkehr in Fahrtrichtung Süden gemäß der Beschlussvorlage VO/0542/22 freigegeben. Aufgrund der bestehenden Verkehrsbeziehungen, des baulichen Mittelstreifens sowie der vier Fahrspuren auf der Bahnhofstraße wird der Radverkehr bereits im Bestand vom Hauptbahnhof ausgehend in Fahrtrichtung Kleeblatt auf dem Gehweg geführt. Die bestehenden baulichen Gegebenheiten bedingen, dass der Radverkehr vom Hauptbahnhof kommend nicht auf die Fahrbahn der Bahnhofstraße überführt werden kann. Für eine fortlaufende, konstante Radverkehrsführung ist die Führung im Seitenraum daher auch im Bereich des Knotenpunktes Bahnhofstraße/ Kleeblatt aus Gründen der Verkehrssicherheit zielführend.

Am Knotenpunkt Kleeblatt/ Bahnhofstraße besteht bereits eine gemeinsame Fußgänger- und Radverkehrsfurt. Nach Aussage der Polizei ist der vorliegende Abschnitt im Bereich der bestehenden Radverkehrsführung unfallunauffällig. Eine Überführung des Radverkehrs im Bereich der gemeinsamen Fußgänger- und Radverkehrsfurt auf Fahrbahnniveau ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich. Kreuzende Wegebeziehungen im Bereich der gemeinsamen Furt sind zugunsten einer sicheren, konstanten und übersichtlichen Radverkehrsführung zu unterbinden.

Des Weiteren ist die Anlage einer gesonderten Radverkehrsführung auf der Fahrbahn auf der Straße Kleeblatt aufgrund der angrenzenden Busbucht und der geringen Flächenverfügbarkeit im Bereich des baulichen Mittelstreifens nicht möglich. Eine Überführung des Radverkehrs in den Seitenraum im Bereich der Busbucht gemäß der Abbildung 1 des vorliegenden Antrages ist aufgrund der hohen Frequentierung der Bushaltestelle und der ÖPNV-Standzeiten nicht realisierbar. Im Hinblick auf die erörterten Aspekte ist der Entfall einer Linksabbiegerspur nicht zielführend.

3. *Die Verwaltung prüft, ob zwischen Oberer Griffenberg 82 und Max-Horkheimer-Straße eine sichere Radverkehrsverbindung in zwei Richtungen geschaffen werden kann. (Nach Rücksprache mit Herrn Schmidt handelt es sich um den Streckenabschnitt vom Studentenwohnheim Max-Horkheimer-Straße Nr. 10-14 zur Straße Unterer Griffenberg bzw. Oberer Griffenberg.)*
4. *Die Verwaltung prüft, ob mit Fahrbahnmarkierungen auf der Max-Horkheimer-Straße der Radverkehr entgegen der Einbahnstraße freigegeben werden kann.*

Zu Punkt 3 und Punkt 4

Mit der vorliegenden Planung wurde eine verkehrssichere und zeitnah zu realisierende Radverkehrsführung vom Hauptbahnhof zur bergischen Universität angestrebt.

Eine Freigabe der Einbahnstraße Max-Horkheimer-Str. für den Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung kann nur erfolgen, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen im Sinne der VwV-StVO zu Zeichen 220 StVO (Einbahnstraße) erfüllt sind. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit darf hierbei nicht mehr als 30 Km/h betragen.

Die Einrichtung einer Tempo-30 Strecke nach § 45 Abs. 9 S. 3 StVO, bedingt das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage im Sinne häufiger geschwindigkeitsbedingter Unfälle (VwV-StVO zu Zeichen 274 StVO – zulässige Höchstgeschwindigkeit). Nach Aussage der Polizei

ist der vorliegende Abschnitt im Bereich der bestehenden Radverkehrsführung unfallunauffällig.

Nach § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO dürfen unabhängig von einer besonderen Gefahrenlage nun auch innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern, angeordnet werden, wenn die rechtlichen Voraussetzungen der StVO und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift vorliegen. Im Bereich Oberer Griffenberg/ Max-Horkheimer-Str. befindet sich keine der vorgenannten Einrichtungen, weshalb auch hier eine Reduzierung der Geschwindigkeit und eine damit verbundene Freigabe von Radfahrern zur Befahrung der Einbahnstraße in Gegenrichtung nicht erfolgen kann.

Neben den aufgeführten rechtlichen Voraussetzungen, die in der Max-Horkheimer-Straße nicht vorliegen, wird eine Freigabe der Einbahnstraße auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht befürwortet.

Die bestehende Linienführung (Kurvenbereich Oberer Griffenberg/ Max-Horkheimer-Straße) in Kombination mit dem vorliegenden Gefälle, den unzureichenden Sichtbeziehungen und der zum Teil geringen Flächenverfügbarkeit im Bereich der Bushaltestellen ermöglichen keine sichere Radverkehrsführung auf Fahrbahnniveau.

Für die Anlage eines Zweirichtungsradweges auf der Max-Horkheimer-Straße sind erhebliche bauliche Eingriffe in die bestehende Infrastruktur (Versorgungsleitungen, Entwässerung usw.) vorzunehmen, die aufgrund einer fehlenden Finanzierung momentan nicht zu realisieren sind.

Für die Planung bzw. Prüfung einer Umwege freundlichen Radverkehrsführung von dem südlich der Haltestelle Mensa gelegenen Studentenwohnheim zum Hauptbahnhof ist aufgrund der bereits angeführten Gründe ebenfalls eine umfangreiche Prüfung erforderlich. Hierbei ist zu beachten, dass, sofern eine Führung zu realisieren ist, voraussichtlich umfangreiche bauliche Maßnahmen notwendig sind, die einen erhöhten finanziellen Aufwand bedingen. Im Hinblick auf die Komplexität, der bestehenden geringen personellen Ressource sowie der erforderlichen finanziellen Mittel ist eine kurzfristige Prüfung sowie Realisierung nicht möglich. Grundsätzlich wird die Prüfung der Wegebeziehung als sinnvoll erachtet und langfristig angestrebt.

Klimacheck

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

☒ neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung: keine Änderung

Kosten und Finanzierung

entfällt

Zeitplan

entfällt

Anlagen

Anlage 01 – Gemeinsamer Antrag vom Rat zur Beschlussvorlage VO/0542/22