

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Norina Peinelt 563 6602 563 8036 Norina.Peinelt@stadt.wuppertal.de
	Datum:	26.03.2019
	Drucks.-Nr.:	VO/0256/19 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
30.04.2019	BV Cronenberg	Empfehlung/Anhörung
30.04.2019	BV Heckinghausen	Empfehlung/Anhörung
30.04.2019	BV Ronsdorf	Empfehlung/Anhörung
30.04.2019	BV Vohwinkel	Empfehlung/Anhörung
02.05.2019	BV Uellendahl-Katernberg	Empfehlung/Anhörung
07.05.2019	BV Langerfeld-Beyenburg	Empfehlung/Anhörung
07.05.2019	BV Barmen	Empfehlung/Anhörung
08.05.2019	BV Elberfeld	Empfehlung/Anhörung
08.05.2019	BV Elberfeld-West	Empfehlung/Anhörung
18.06.2019	BV Oberbarmen	Empfehlung/Anhörung
19.06.2019	Ausschuss für Verkehr	Empfehlung/Anhörung
03.07.2019	Hauptausschuss	Empfehlung/Anhörung
08.07.2019	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes		

Grund der Vorlage

Fertigstellung der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes.

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretungen sowie der Ausschuss für Verkehr empfehlen und der Rat der Stadt beschließt die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes. Die hier aufgeführten Maßnahmen, Prioritäten und Standards sollen die Grundlage für Neu- und Umplanungen bilden.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Die Stadt Wuppertal hat das Ziel bis zum Jahre 2025 Fahrradstadt zu werden. Um den Anteil des Fahrradverkehrs am Modal Split von 1,5 % (Ergebnis der Haushaltsbefragung 2011) langfristig zu steigern, sollen die Angebote für Rad Fahrende in der Stadt attraktiver und nutzerfreundlicher gestaltet werden.

Voraussetzung für weitere Planungs- und Umsetzungsschritte ist ein aktuelles Radverkehrskonzept. Das Radverkehrskonzept von 2003 entspricht nicht mehr den heutigen Voraussetzungen für optimale Streckenführungen. Insbesondere die Änderungen der StVO bezüglich der Einbahnstraßenfreigaben aus dem Jahr 2013 und mögliche Bussonderfahrstreifenfreigaben sind in dem Konzept von 2003 nicht berücksichtigt. Zudem hat mit dem Bau und der Fertigstellung (durchgängige Benutzbarkeit seit 2015) der Nordbahntrasse zum Rad-, Fuß- und Inliner-Weg der Radverkehr im Wuppertaler Stadtgebiet deutlich zugenommen und an Bedeutung gewonnen. Durch die Streckenführung der Nordbahntrasse, die überwiegend parallel zur Talachse verläuft, ergeben sich eine Vielzahl von neuen, attraktiveren Wegeverbindungen für den Radverkehr. Das Radverkehrskonzept aus dem Jahre 2003 kann daher nicht mehr auf die heutige Radinfrastruktur übertragen werden. Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes war somit dringend notwendig, um zukünftig eine bedarfsgerechte Anpassung der Radwege, sowie der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder / Pedelecs und der Wegweisung zu ermöglichen.

Um fortan den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger sowie den neuen Herausforderungen im Hinblick auf die Neuerungen in der StVO und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen gerecht zu werden, ist eine konsequente Förderung des Radverkehrs unabdingbar.

Die Verwaltung hat in Zusammenarbeit mit dem für das Projekt beauftragten Büro Kaulen aus Aachen, der gegründeten Arbeitsgruppe (Zusammensetzung der Arbeitsgruppe siehe Abschlussbericht) und unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger in Form von zwei Öffentlichkeitsveranstaltungen die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes erarbeitet.

Historie:

- Im Dezember 2016 wurde das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen aus Aachen mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes beauftragt.
- Am 17.01.2017 fand das verwaltungsinterne Auftaktgespräch mit dem beauftragten Büro statt. Die Schwerpunktthemen waren der Bearbeitungsablauf, die Zusammensetzung des Kernteams und der Arbeitsgruppe, die geplante Auftaktinformationsveranstaltung und das Interessenforum sowie die Abstimmung in den politischen Gremien.
- Im Januar / Februar 2017 wurden die betreffenden politischen Gremien mittels der Drucksache VO/0005/17 über den geplanten Projektablauf informiert.
- Am 06.04.2017 fand in der Aula des Gymnasiums Sedanstraße die Auftaktveranstaltung zum Projekt statt. Im Rahmen der Veranstaltung wurden die Bürgerinnen und Bürger über den geplanten Projektablauf informiert.
- Am 21.11.2017 fand die zweite Öffentlichkeitsveranstaltung in der Aula des Gymnasiums Beyreuther Straße statt. Im Rahmen der dreistündigen Veranstaltung

hatten die knapp 150 anwesenden Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit an zwei unterschiedlichen Workshops teilzunehmen.

- Am 11.07.2018 wurde den verkehrspolitischen Sprechern aller im Rat der Stadt vertretenen Fraktionen der Bearbeitungsstand vorgestellt. Zudem wurde ein Ausblick auf den Projektabschluss gegeben. Im Anschluss bestand die Möglichkeit Fragen an die Verkehrsplaner sowie die Arbeitsgruppe zu stellen.
- Am 02.04.2019 wurde im Rahmen einer öffentlichen Sondersitzung des Ausschusses für Verkehr der Projektabschluss vorgestellt.

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes ist abgeschlossen. Der Abschlussbericht, die Priorisierung der Handlungsachsen sowie die erstellten Planungsunterlagen sind der Drucksache beigelegt.

Ziel der Stadt Wuppertal ist es, durch die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes den Radverkehrsanteil am Modal Split zu erhöhen. Dazu bedarf es einer strategischen und systematisch aufgebauten Förderung des Radverkehrs.

Radverkehrsförderung wurde viele Jahrzehnte ausschließlich als „Bau von Radverkehrsanlagen“ verstanden. Dies reicht jedoch allein nicht aus, um das Potenzial umfassend zu nutzen und den Radverkehr optimal zu fördern und zu sichern.

Eine effektive Förderung des Radverkehrs unter Berücksichtigung des Planungsansatzes „Radverkehr als System“ und somit die Realisierung eines fahrradfreundlichen Gesamtkonzeptes muss vielmehr auf den gleichbedeutenden Säulen Infrastruktur, Information, Service und Kommunikation basieren.

Mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und seiner Umsetzung erhält Wuppertal ein flächendeckendes, innerstädtisches Radroutensystem mit entsprechenden Service-, Informations- und Kommunikationskomponenten für den Alltags- und Freizeitradverkehr. Es ist somit eine Erweiterung des Angebotes an nachhaltigen Mobilitätsoptionen in Wuppertal.

Die Realisierung muss unter Berücksichtigung der Finanzmittel und der Personalkapazitäten in unterschiedlichen Dringlichkeiten erfolgen.

Das langfristige Ziel, fahrradfreundlicher und dem strategischen Leitziel Fahrradstadt 2025 gerecht zu werden, scheint nur dann erreichbar, wenn in den kommenden Jahren sukzessive konkrete Maßnahmen aus der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes geplant und umgesetzt werden. Das entsprechende Maßnahmenprogramm, im Hinblick auf die Infrastrukturmaßnahmen, kann von den im Konzept definierten Handlungsachsen (siehe Anlage 3) abgeleitet werden. Nach Beschlussfassung wird die Verwaltung, in Abstimmung mit den politischen Gremien, ein konkretes Maßnahmenprogramm erarbeiten und abstimmen.

Kosten und Finanzierung

Da mit dieser Drucksache das Radverkehrskonzept und nicht die konkrete Umsetzung beschlossen wird, entstehen zunächst keine Kosten. Über einzelne Umsetzungsmaßnahmen müsste im Rahmen der Haushaltsberatungen entschieden werden. Insofern steht die Umsetzung unter Finanzierungsvorbehalt.

Durch die Vielzahl der Handlungsachsen sowie die Komplexität einiger Maßnahmen und die Vielzahl an unterschiedlichen bestehenden Mängeln kann derzeit nur eine grobe

Kostenschätzung im Hinblick auf alle laut dem Radverkehrskonzept umzusetzenden notwendigen Maßnahmen erfolgen.

Zieht man als Grundlage den Nationalen Radverkehrsplan heran, der einen Finanzbedarf von 10 € pro Einwohner und Jahr für Maßnahmen für die Radinfrastruktur sowie Abstellanlagen veranschlagt, ergäben sich für die Stadt Wuppertal jährliche Kosten von knapp 3,6 Mio. €

Zeitplan

Infrastruktur:

Im Rahmen von Fahrbahndeckensanierungen oder Kanalbaumaßnahmen der WSW konnten bereits in den vergangenen Jahren nahezu kostenneutral Optimierungsmaßnahmen für den Radverkehr umgesetzt werden. Durch optimierte Abstimmungsprozesse innerhalb der Verwaltung, sollen auch zukünftig Verbesserung der Radinfrastruktur erzielt werden.

Aus Anlage 04 ist ersichtlich, dass die wichtigsten Achsen für den Radverkehr oftmals hohe Planungs- und Umsetzungskosten verursachen. Nach erfolgter Priorisierung der Achsen (siehe Anlage 02 und 03) müssten in den Folgejahren Haushaltsmittel für die Planung- und Umsetzung angemeldet und bereitgestellt werden. Somit kann zum heutigen Tag keine Aussage über den Umsetzungszeitraum getroffen werden.

Punktuelle und lineare Mängel:

Die punktuellen sowie die linearen Mängel (siehe Anlage 05) werden nach Beschlussfassung sukzessive überprüft und Optimierungsmaßnahmen in die Wege geleitet.

Die punktuellen Mängel (z. B. Beschilderungsanpassungen, Hindernisse auf Radwegen usw.) werden von Seiten der Verwaltung als kurzfristige Optimierungspriorität eingestuft, sodass die Behebung der bestehenden punktuellen Mängel, unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Gegebenheiten, bis Ende 2022 angestrebt wird.

Mit Blick auf den Bereich der linearen Mängel (z. B. Optimierungen von Markierungen, Anpassung von Radverkehrsanlagen an die gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen usw.) gelten die gleichen Optimierungsprioritäten.

Wegweisung:

Vorhandene Netzlücken (z. B. fehlende Wegweisung im Bereich des Döppersberg; siehe Anlage 08) werden nach Beschlussfassung sukzessive geprüft und behoben. Die Schließung der Netzlücken wird von Seiten der Verwaltung als kurzfristige Optimierungspriorität eingestuft, sodass die Netzlückenschließungen bis Ende 2022 angestrebt werden.

Die Erweiterung des Wegweisungsnetzes über Streckenabschnitte die eine Optimierung der Infrastruktur bedürfen, erfolgt nach Umsetzung der Infrastrukturmaßnahme der einzelnen Streckenabschnitte, aber auch erst dann, wenn sie einen Netzzusammenhang darstellen. Daher sind die Erweiterungen des Wegweisungsnetzes als langfristige Optimierungspriorität einzustufen, ein Umsetzungszeitraum zum heutigen Tag kann nicht definiert werden.

Radabstellanlagen:

Mit der Überprüfung von Mängeln an vorhandenen Radabstellanlagen und Prüfung der Bürgeranregungen sowie der Verwaltungsvorschläge wurde bereits begonnen. Die Prüfung sowie die sich ggf. daraus ergebenden Optimierungen werden sukzessive durchgeführt.

Die Überprüfung von bestehenden Radabstellanlagen sowie die Umsetzung neuer Radbügelstandorte wird von Seiten der Verwaltung als kurzfristige Optimierungspriorität eingestuft, sodass der Abschluss der Überprüfung der Anlagen im Bestand, sowie der Prüfung der Bürger- und Verwaltungswünsche, bis Ende 2022 angestrebt wird.

Die Einrichtung von Standorten mit Fahrradboxen wird von Seiten der Verwaltung auf Grund des erhöhten Planungs- und Finanzmittelbedarfes als mittelfristige bis langfristige Optimierungspriorität eingestuft, sodass ein Umsetzungszeitraum bis 2025 angestrebt wird.

Anlagen

Anlage 01 – Abschlussbericht

Anlage 02 – Liste der Handlungsachsen

Anlage 03 – Übersichtsplan Priorisierung der Maßnahmen

Anlage 04 – Übersichtsplan Streckenhierarchie

Anlage 05 – Übersichtsplan punktuelle Mängel

Anlage 06 – Übersichtsplan Radabstellanlagen im Bestand

Anlage 07 – Übersichtsplan Radabstellanlagen Vorschläge SVK und Wünsche der Bürger

Anlage 08 – Übersichtsplan Wegweisung im Bestand sowie wünschenswerte Ergänzungen

Anlage 09 – Übersichtsplan Quell- und Zielverkehre

Anlage 10 – Übersichtsplan idealtypische Zielverbindungen

Anlage 11 – Übersichtsplan topografisch- und nutzungsbedingte Hindernisse

Anlage 12 – Übersichtsplan Mängelanalyse Führungsformen im Bestand

Anlage 13 – Übersichtsplan Prioritätensetzung der Handlungsbedarfe

Anlage 14 – Übersichtsplan Wunschnetz der Bürgerinnen und Bürger