



**Sanierung und Ausbau der Rad- und Gehwege in Wipperfürth,
Antrag des Ratsherren Christoph Goller und der Fraktion Bündnis 90 / Die
Grünen vom 18.02.2021**

Gremium	Status	Datum	Beschlussqualität
Ausschuss für Stadtentwicklung	Ö	02.06.2021	Entscheidung

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stadtverwaltung nimmt zu den einzelnen Antragspunkten wie folgt Stellung:

Zu Antragspunkt 1:

Die Behebung von Schäden und Sperrungen sind laufendes Geschäft der Fachabteilung Tiefbau. Alle in der Baulast der Hansestadt Wipperfürth befindlichen Rad- und Gehwege werden durch einen Gehwegkontrolleur regelmäßig in einem fest vorgegebenen Turnus kontrolliert und Schäden dokumentiert. Anhand der Schadensdokumentation erhält der städtische Bauhof über die Tiefbauabteilung einen Auftrag zur Schadensbeseitigung. Der Bauhof führt sukzessive im Rahmen seiner personellen Möglichkeiten eine Abarbeitung der Schadensbehebung durch. Sollte eine gravierende Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit vorliegen, wird der Mangel sofort beseitigt. Sollte dies nicht möglich sein, muss im Zuge der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht der betreffende Bereich unverzüglich vorübergehend gesperrt werden. Die Sperrung muss dann so lange aufrecht erhalten bleiben, bis dass ein verkehrssicherer Zustand wiederhergestellt werden kann. Dies stellt i. d. R. allerdings eher einen Ausnahmefall dar.

Zu Antragspunkt 2.1:

Die Notwendigkeit einer Qualifizierung der Anbindung der Radtrasse am Ende der Wupperstraße in die Bahnstraße hinein wird seitens der Fachabteilung Tiefbau bestätigt. Im Zuge der Straßenausbauplanung zu dem künftig anstehenden Ausbau der Wupperstraße, 2. Bauabschnitt, wird dies entsprechend berücksichtigt. Über den weiteren Sachstand wird im Bauausschuss informiert.

Zu Antragspunkt 2.2:

Die Qualifizierung der Anbindung der Sanderhöhe an den Bahntrassenradweg im Bereich der alten Wupperbrücke / Ohler Wiesen / Wupperstraße ist seitens der Stadtverwaltung bereits vorgesehen und würde im Zuge der weiteren Ausbauarbeiten umgesetzt werden.

Zu Antragspunkt 2.3:

Eine Anfrage bzgl. der Ertüchtigung des vorhandenen Radweges und des Entfallens des Radschutzstreifens wurde beim Landesbetrieb Straßen NRW gestellt. Der Landesbetrieb hat eine Prüfung zugesagt, zu welchem Zeitpunkt die Lüdenscheider Straße (L 284) saniert werden soll. Gleichzeitig teilt der Landesbetrieb mit, dass bei einem Ausbau der Straße die Richtlinien zum Ausbau von Straßen (RASt) zur Anwendung kommen. Diese aktuellen Richtlinien sehen

eine Gehwegbreite von 2,50 m vor.

Die Anwendung dieser Vorschriften bedeutet, dass bei einer richtlinienkonformen Straßensanierung der bisherige gemeinsame Rad-Gehweg lediglich die Berücksichtigung einer Gehweganlage ermöglichen würde. Ob der Fahrbahnquerschnitt der Lüdenscheider Straße bei einer Sanierung die Berücksichtigung eines Radschutzstreifens zulässt, wird derzeit vom Landesbetrieb überprüft.

Zu Antragspunkt 2.4:

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Köln beschließt jährlich eine Priorisierung von Maßnahmen, die für das Programm „Radwegbau an bestehenden Landesstraßen“ in Frage kommen. Dazu ermittelt der Landesbetrieb Straßen.NRW anhand eines vorgegebenen Bewertungsverfahrens jeweils einen Priorisierungswert für die Maßnahmen und erarbeitet auf dieser Basis einen Priorisierungsvorschlag. Dieser Vorschlag – und damit die zeitliche Reihenfolge der Umsetzung – wird unter Berücksichtigung der verfügbaren Landeshaushaltsmittel durch den Regionalrat als entscheidendes Gremium beschlossen.

Der Lückenschluss an der L284 befindet sich für das Jahr 2021 nicht unter den höchstbewerteten und teilweise bereits laufenden 13 Maßnahmen für den Niederlassungsbezirk Rhein-Berg, so dass ein Umsetzungszeitraum aktuell noch nicht benannt werden kann. Die Maßnahme ist aber als eine von ca. 80 weiteren bereits gelistet und bewertet worden und wird damit sowohl vom Landesbetrieb als auch vom Regionalrat als eine in den kommenden Jahren umzusetzende Maßnahme wahrgenommen und erfasst.

Zu Antragspunkt 2.5:

Das Radverkehrsnetz NRW ist ein seit 2001 von der nordrhein-westfälischen Landesregierung betriebenes Projekt, das dazu dient, die Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen durch umweltfreundlichen Verkehr miteinander zu verbinden. Die Beschilderung ist Bestandteil der Straßenverkehrsordnung (StVO) und somit durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde anzuordnen. Seitens der Stadtverwaltung ist vorgesehen, die Beschilderung des Radverkehrsnetzes gesamtheitlich zu überprüfen und gegebenenfalls an die aktuellen Radverkehrswegeführungen anzupassen.

Eine Beschilderung der Bahntrasse Richtung Innenstadt wird in Kürze installiert. Die Kosten werden aus dem Tourismusbudget beglichen. Ebenfalls soll der Hinweis auf die Bahntrasse ins Besucherleitsystem eingearbeitet werden. Genaue Details gilt es noch festzulegen.

Zu Antragspunkt 2.6:

Die Tafeln der Radregion Rheinland e.V. sind Knotenpunkttafeln. Da sich am Wipperfurther Marktplatz kein Knotenpunkt befindet, ist dort auch keine Knotenpunkttafel vorgesehen. Nach Rücksprache mit dem Radwegemanagement des Naturparks Bergisches Land ist es aber möglich, eine entsprechende Fahrradkarte zu bekommen und die Hinweistafel selber produzieren und aufstellen zu lassen. Ein geeigneter Standort auf dem Marktplatz muss noch festgelegt werden. Es bietet sich an, die vorhandene Wandertafel dann ggf. neben der Radwegetafel zu platzieren.

Zu Antragspunkt 2.7:

Es wäre grundsätzlich möglich, auf der Westtangente Radschutzstreifen zwischen den Kreisverkehren zu markieren, da mit der anstehenden Freigabe des „Blechmann-Kreisel“ die derzeit noch vorhandenen Abbiegespuren nicht mehr erforderlich sind und sich dadurch Platz für einen Radschutzstreifen ergeben würde.

Die Tiefbauabteilung hat diesen Antragspunkt im Rahmen einer Beteiligung an die entsprechenden Stellen weitergeleitet. Sowohl der Landesbetrieb Straßenbau NRW, in seiner Funktion als Eigentümer und Baulastträger, als auch das Straßenverkehrsamt und die Kreispolizeibehörde lehnen eine solche Radschutzmarkierung ab. Begründet wird dies damit, dass es sich lediglich um eine kurze und isolierte Strecke ohne Anbindung an ein Radverkehrsnetz handelt.

Zu Antragspunkt 2.8:

Auf dem jetzigen ZOB-Gelände wäre es möglich, neben dem Behindertenparkplatz vier und bei den Taxistellplätzen bis zu sechs abschließbare Fahrradboxen mit einer Größe von 0,94 x 1,45 x 2 m je Einzelbox (ein- oder doppelstöckig) provisorisch zu errichten (s. Anlage 2). Ein Taxistellplatz würde bei dieser Variante entfallen. Aus Sicht der Stadtverwaltung ist sicherzustellen, dass die Fahrradboxen auch nach der Neu- bzw. Umgestaltung des ZOB weiterverwendet werden können.

Zu Antragspunkt 2.9:

Die Stadtverwaltung teilt die Auffassung über die Notwendigkeit, die Radinfrastruktur im Bereich der bestehenden Feldwege alsbald zu ertüchtigen bzw. herzustellen. Zum aktuellen Zeitpunkt scheint es jedoch verfrüht, die Ertüchtigung bestimmter Trassen zu beschließen, da davon auszugehen ist, dass ein signifikanter Anteil der Feldwege nicht auf städtischen Parzellen liegt. Damit wäre zur Realisierung der Radinfrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ein Grunderwerb seitens der Stadt notwendig bzw. müssten entsprechende Nutzungsrechte vertraglich gesichert werden. Vor dem Beschluss investiver Maßnahmen empfiehlt sich daher zunächst eine Klärung der Eigentumsverhältnisse im Bereich der angestrebten Ortsverbindungen und eine Prüfung der Umsetzbarkeit vor diesem Hintergrund.

Auf Grundlage der Ergebnisse kann eine Abwägung stattfinden und anschließend die Ertüchtigung der jeweils bestmöglichen Trassenführung für touristische – und Pendlerzwecke forciert werden.

Zu Antragspunkt 3:

Bereits am 19.01.2011 hat die Planungsgruppe MWM aus Aachen einen Auftrag zur Untersuchung der Radwegeführung auf klassifizierten Straßen in der Innenstadt Wipperfürths erhalten. Zeitgleich wurde das Integrierte Handlungskonzept für die Innenstadt entwickelt und das Radwegekonzept inhaltlich dort eingebunden, ohne aber Bestand des Förderantrages zu werden. Dabei lag ein besonderes Augenmerk auf der Führung der Radwege auf den Einfahrtsstraßen zur Innenstadt. Für die Aufstellung des Radwegekonzeptes wurde überprüft, welche Möglichkeiten der Radwegeführung in diesen Straßenabschnitten unter Berücksichtigung von Flächenverfügbarkeiten, Kraftfahrzeug-Verkehrsstärke und Geschwindigkeit, Dichte von Grundstückszufahrten und Einmündungen sowie der Unfallsituation bestehen. Generell wurden folgende Führungsformen untersucht: Straßenbegleitender Radweg (bauliche Separierung), Radfahrstreifen, Schutzstreifen und kombinierte Gehwegnutzung durch Fußgänger und Radfahrer. Die Ergebnisse wurden in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt am 15.09.2016 vorgestellt und befinden sich zur Information auch auf der Homepage der Hansestadt Wipperfürth. Dabei waren und sind die Planungen unterschiedlich weit mit dem Landesbetrieb als Straßenbaulastträger und der Kreispolizeibehörde abgestimmt. Einzelne Maßnahmen, wie beispielsweise die Fahrbahnmarkierungen für einen Radschutzstreifen in der Gaulstraße, oder die Radwegeführung am Kölner-Tor-Platz mit Anbindung an die Lennep- Straße wurden in den letzten Jahren umgesetzt. Andere Teilabschnitte wurden allerdings bislang nicht zur Umsetzung gebracht. Entsprechende Beschlüsse und/oder Mitteilungen über die Umsetzung einzelner Maßnahmen werden von der Stadtverwaltung in den Ausschuss für Stadtentwicklung oder den Bauausschuss eingebracht.

Zu Antragspunkt 4:

Seit dem 01.04.2013 ist es den Straßenverkehrsbehörden unter bestimmten Voraussetzungen möglich, den Radverkehr in Gegenrichtung in Einbahnstraßen anzuordnen und zuzulassen (vgl. hierzu auch die Verwaltungsvorschriften zu Zeichen 220 StVO):

„Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

- a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,
- b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,

- c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.

Die Anordnungsvoraussetzungen sind durch die Straßenverkehrsbehörde im Rahmen der Anordnungsprüfung nach § 45 StVO zu prüfen. Eine pauschale, generelle straßenverkehrsrechtliche Anordnung für alle Einbahnstraßen ist nicht zulässig.

Die Stadtverwaltung überprüft, welche Einbahnstraßen für die Umsetzung in Frage kommen und gibt diese dann für den Radverkehr frei.

Zu Antragspunkt 5:

Jegliche Planungen und Arbeiten an der städtischen Verkehrsinfrastruktur unterliegen stets einem individuellen Abwägungsprozess, welcher die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Ein pauschales Priorisieren der Rad- und Gehwege vor dem motorisierten Individualverkehr lässt sich ohne Kompromisse nicht realisieren. Bei entsprechender Beschlussfassung wären erhebliche Nutzungskonflikte - insbesondere im Bestand - vorprogrammiert. Dennoch empfiehlt es sich angesichts der Klimakrise und der kaum sinkenden Emissionen im Verkehrssektor als zentralen Ansatzpunkt eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung zu verfolgen, welche die Strategien der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung und die verträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs kombiniert. Das bedeutet auch, dass die kommunale Verkehrsplanung bei der Planung und dem Umbau von Straßen und Plätzen besonders die Belange von Radfahrenden, Fußgängern und mobilitätseingeschränkten Personen mit höherer Priorität berücksichtigt. In der Konsequenz betrifft dies beispielsweise und wie in Teilen bereits genannt den Rückbau von Fahrsteifen und Abbiegespuren, die Integration von Radverkehrsanlagen, die Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr, die Verbreiterung von Gehwegen, den Abbau von freilaufenden Rechtsabbiegern und die bessere Querbarkeit von Kreuzungen für unmotorisierte Verkehrsteilnehmende. Nutzen und Anwendbarkeit dieser Maßnahmen in Wipperfürth werden im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes geprüft werden.

Beschlussentwurf:

Die Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung beschließen:

- 1. Schäden und Sperrungen von Rad- und Gehwegen werden unverzüglich behoben. Dabei wird Barrierefreiheit – so noch nicht geschehen – hergestellt.**
- 2. Folgende Projekte zur besseren Anbindung der Dörfer und der Siedlungsbereiche an die Innenstadt (Radwegenetz) werden unverzüglich umgesetzt:**
 - 2.1. Qualifizierung der Anbindung der Radtrasse am Ende der Wupperstraße in die Bahnstraße hinein. (siehe Kartenausschnitt I)**
 - 2.2. Qualifizierung der Anbindung der Sanderhöhe an den Bahntrassenradweg im Bereich der alten Wupperbrücke / Ohler Wiesen / Wupperstraße. (siehe Kartenausschnitt II)**
 - 2.3. Bis zum Umbau gemäß Fahrradkonzept des InHK erhält die Lüdenscheider Straße vom neuen Kreisverkehr bis zur Kreuzung Leiersmühle Radschutzstreifen.**
 - 2.4. Der Lückenschluss an der L284 von der Einmündung Sassenbach bis Ropperthal wird in Absprache mit Straßen NRW geplant und umgesetzt. Mittelfristig erfolgt die Verbindung bis nach Lindlar.**
 - 2.5. Die Beschilderung der Radwege vom und zum Bahntrassenweg in die Innenstadt und dem Marktplatz werden aus Mitteln des InHK bereitgestellt.**
 - 2.6. Die Hinweistafeln des Vereins Radregion Rheinland e.V. „Knotenpunkte“ werden**

um solche auf dem Marktplatz ergänzt.

2.7. Auf der Westtangente werden Radschutzstreifen zwischen den Kreisverkehren markiert.

2.8. Auf dem ZOB werden bis zu dessen Neugestaltung abschließbare Fahrradboxen provisorisch errichtet.

2.9. Die Feldwege vom Leuchtenbirkener Weg Richtung Divesherweg / Wasserfuhr und weiter bis Hammer; vom Blechmann-Kreisel Richtung Ommer / Sonnenschein über Fliegeneichen nach Kreuzberg sowie von Münte über Seidenfaden, Eichholz, Drecke und Fürden nach Thier, werden als erste Möglichkeit einer verkehrsberuhigteren und touristisch attraktiven Verbindung zwischen der Innenstadt und den Dörfern ertüchtigt.

3. Das bestehende Radwegekonzept aus dem InHK-Prozess wird vollständig umgesetzt.

4. Einbahnstraßen werden für Radfahrer in Gegenrichtung grundsätzlich freigegeben. Abweichungen sind ausführlich zu begründen.

5. Bei allen Planungen und Arbeiten an der städtischen Verkehrsinfrastruktur werden Rad- und Gehwege vorrangig vor dem motorisierten Individualverkehr berücksichtigt.

Anlagen:

Anlage 1: Antrag der Bündnis 90/ Die Grünen-Fraktion / Ratsherr Christoph Goller zur Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 02.03.2021 vom 18.02.2021

Anlage 2: Plandarstellung der provisorischen Fahrradabstellboxen auf dem ZOB