



STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / MÜNCHEN



Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Wuppertal

- Kurzfassung -



Kontakt

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK)

Inhaber: Dr. phil. Dipl.-Ing. Ralf Kaulen

Haupthaus Aachen

Deliusstraße 2
52064 Aachen
Telefon: 0241/33444
Telefax: 0241/33445
info@svk-kaulen.de
www.svk-kaulen.de

Filiale München

Maximilianstraße 35 a
80539 München
Telefon: 089/24218-142
Telefax: 089/24218-200
info.muenchen@svk-kaulen.de

Aachen, 31. März 2019



Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	1
1. Anlass und Zielsetzung	1
2. Planungs- und Abstimmungsverfahren	1
3. Netzplanung	2
4. Mängelanalyse auf Grundlage der StVO und weiterer Regelwerke	3
5. Definition von infrastrukturellen Maßnahmen	3
6. Service	4
7. Information und Kommunikation	5
8. Multimodalität	5



Zusammenfassung

Das 137seitige Gutachten mit 119 Abbildungen und 17 Anlagen stellt auf Basis des Radverkehrsnetzes 2003 eine Fortschreibung der Arbeiten unter Berücksichtigung der aktuellen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und der Gesetzes- und Regelwerke dar. Es beinhaltet eine systematische Umsetzungsstrategie zur deutlichen Erhöhung des Radverkehrsanteils und einen konsequenten Ausbau des Radverkehrsnetzes als zentralem Baustein eines nachhaltigen Mobilitätssystems in der Stadt Wuppertal.

1. Anlass und Zielsetzung

Im Jahr 2003 erarbeitete das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) das Radverkehrskonzept der Stadt Wuppertal. Zwischenzeitlich haben sich sowohl die gesetzlichen, als auch die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen erheblich geändert, so dass es einer Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes bedarf. Hier sind sowohl die Novellen der StVO, VwV-StVO sowie die Einführung der RASt, der RIN sowie der ERA durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen als auch die Weiterentwicklung der Fahrradtechnologie anzuführen. Insbesondere die Entwicklung von Pedelecs und E-Bikes schaffen für die Stadt Wuppertal neue Potentiale, welche die topografischen Hindernisse in der Stadt deutlich lindern. Zusätzlich ermöglichen sie sowohl älteren Bevölkerungsgruppen, als auch Business-Radfahrern neue Rahmenbedingungen das Fahrrad in die Alltagsmobilität zu integrieren. Die Stadt Wuppertal ist seit Februar 2019 das 87. Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS NRW).

Zur systematischen Förderung des Fahrradverkehrs verfolgt das SVK den Planungsansatz „Radverkehr als System“ in dem die Komponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation als gleichberechtigte Säulen der Radverkehrsförderung systematisch und integriert für die Stadt Wuppertal erarbeitet werden. Zusätzlich muss die Radverkehrsförderung im multimodalen Kontext betrachtet werden. Dies beinhaltet eine systematische Vernetzung des Fahrradverkehrs mit den Komponenten öffentlicher Verkehr, öffentlicher Individualverkehr und Fußgängerverkehr in Mobilstationen unter Anwendung eines einheitlichen Informations- und Zahlensystems.

2. Planungs- und Abstimmungsverfahren

Die konsequente Förderung des Radverkehrs in der Stadt Wuppertal kann nur dann gelingen, wenn alle Aktivitäten pro Rad gebündelt werden. Daher haben sowohl das Kernteam bestehend aus den Kolleginnen und Kollegen der Stadtverwaltung Wuppertal, als auch interessierte Gruppierungen, Verbände und Initiativen pro Rad innerhalb der Stadt Wuppertal in insgesamt fünf Terminen projektbegleitend die einzelnen Themenfelder im Detail beraten und abgestimmt. Zusätzlich wurden die Wünsche und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger durch zwei intensiv besuchte Interessensforen in die Arbeiten integriert. Die politischen Gremien der Stadt wurden kontinuierlich über die Projekthalte und den Projektfortschritt informiert.

3. Netzplanung

Basierend auf einer Analyse der Unfallsituation sowie der existenten Radverkehrsanlagen in der Stadt Wuppertal wurde im folgenden Arbeitsschritt die Zielnetzplanung für die Stadt Wuppertal durchgeführt. Diese Angebotsplanung basiert auf einer Ermittlung des potentiellen Bedarfs für den Radverkehr. Sie umfasst im Einzelnen eine Analyse der potentiellen Quell- und Zielpunkte, die mit der Untersuchung der natürlichen und nutzungsbedingten Hindernisse verschnitten wurde. Daraus resultierend wurden idealtypischer Zielverbindungen erarbeitet, die wiederum auf das Straßen- und Wegenetz der Stadt Wuppertal umgelegt worden ist.

Dieser Entwurf des Radverkehrsnetzes der Stadt Wuppertal wurde sowohl innerhalb des projektbegleitenden Arbeitskreises als auch innerhalb der Politik der Stadt Wuppertal, sowie mit den angrenzenden Städten und Gemeinden und den Bürgerinnen und Bürgern abgestimmt, so dass final ein konsensfähiges Radverkehrsnetz für die Stadt Wuppertal das Arbeitsergebnis beinhaltet.

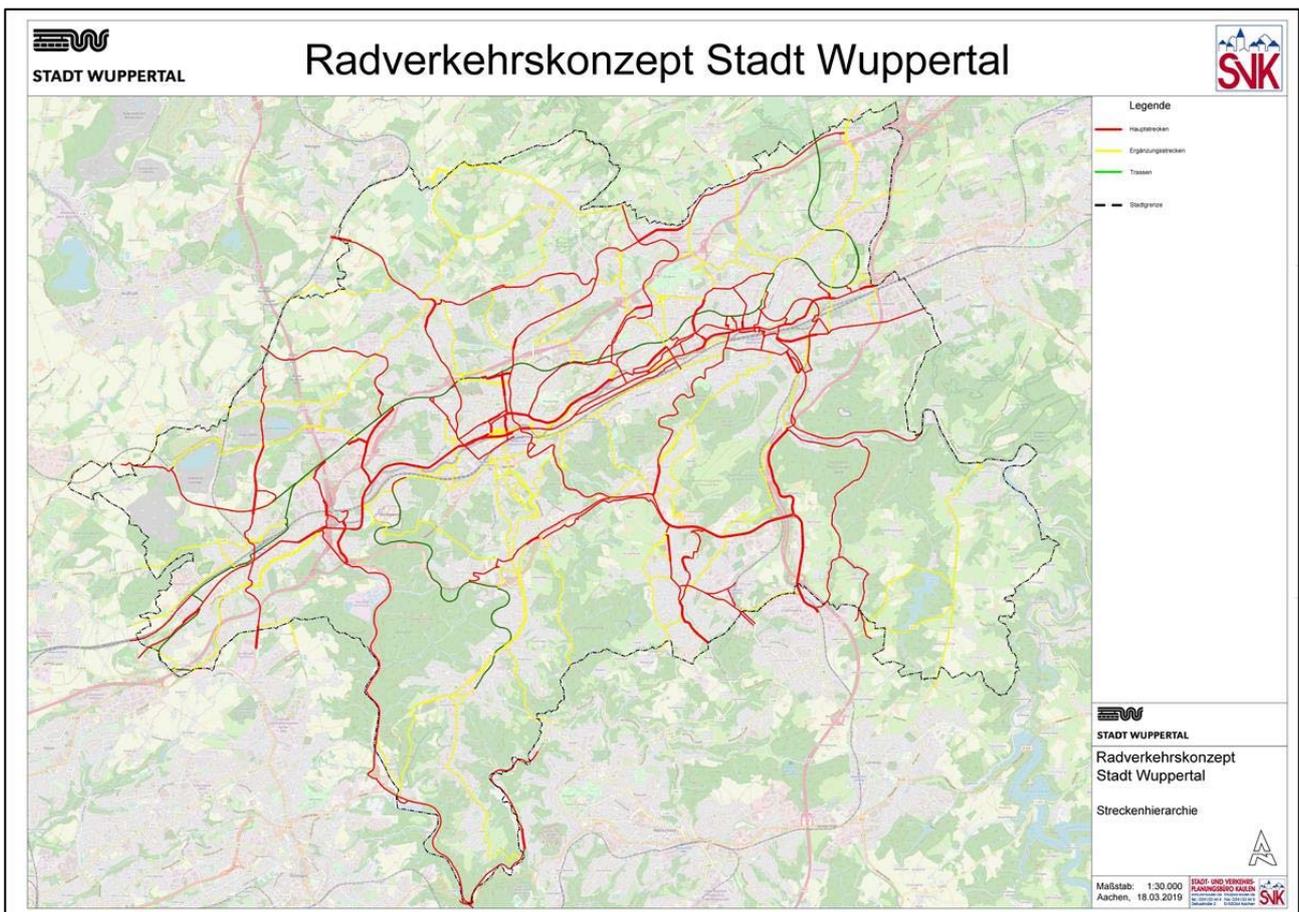


Abb.1: Streckenhierarchie Radverkehrsnetz der Stadt Wuppertal 2018 [Quelle: SVK]

Das so im Konsens entwickelte Radverkehrsnetz der Stadt Wuppertal weist eine Gesamtlänge von 358 km auf. Zusätzlich wurde dieses Netz hinsichtlich seiner Verbindungsfunktion in folgende Streckenhierarchie unterteilt:

- Hauptstrecken (HS) (RIN Verbindungsfunktion II/III): 162 km,

- Ergänzungsstrecken (ES) (RIN Verbindungsfunktion IV/V): 162 km,
- Trassen (TR) (separat geführte ehemalige Bahntrassen): 34 km.

4. Mängelanalyse auf Grundlage der StVO und weiterer Regelwerke

Dieser Netzentwurf wurde im folgenden Arbeitsschritt durch Mitarbeiter des SVK unter Berücksichtigung der Kriterien der StVO, VwV-StVO, RASt und ERA im Detail vor Ort analysiert, indem alle Radverkehrsanlagen und ungesicherten Netzelemente begutachtet wurden. Die linearen und punktuellen Mängel wurden kleinteilig analysiert und in Plänen verortet. Insgesamt ist festzustellen, dass heute 47 % des geplanten Zielnetzes keine Sicherung des Radverkehrs vorsieht und die existenten Führungen zum Teil erheblich mangelbehaftet sind. Dies verdeutlicht den immensen Handlungsdruck zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs in der Stadt Wuppertal.

5. Definition von infrastrukturellen Maßnahmen

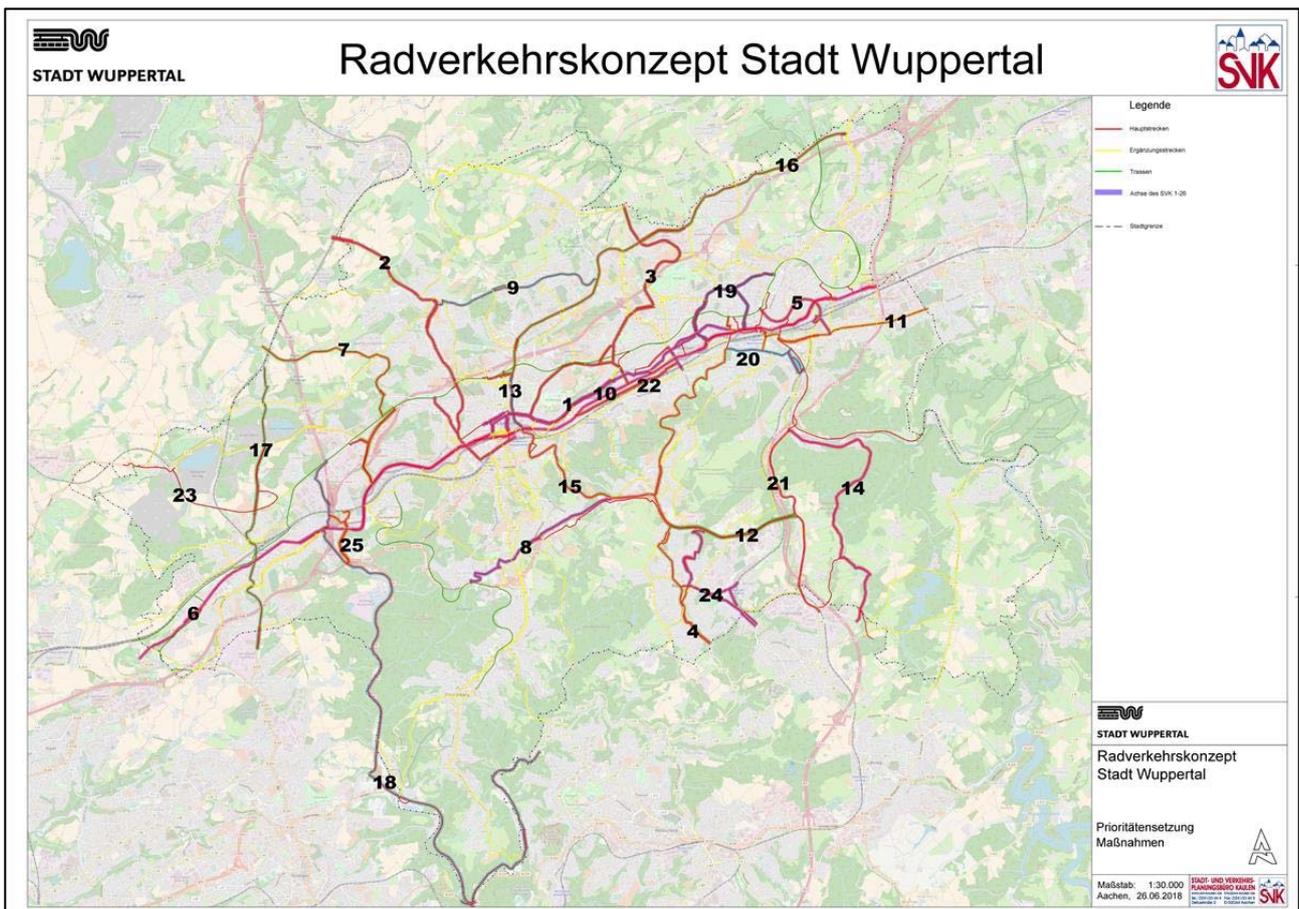


Abb. 2: Lage der Handlungsachsen im Stadtgebiet [Quelle: SVK]

In enger Zusammenarbeit mit dem projektbegleitenden Arbeitskreis wurden im Folgenden Standards zur Sicherung des Fahrradverkehrs innerhalb der Stadt Wuppertal in Abhängigkeit von den

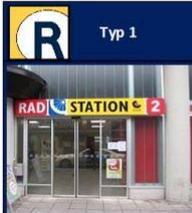
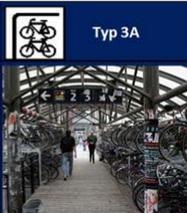
Entwurfsklassen der RIN definiert. Anschließend erfolgte unter Berücksichtigung der Mängelanalyse und des Status quo die Definition von Maßnahmen, indem die zukünftigen Soll-Standards auf den heutigen Status quo angewandt wurden. Auf der Grundlage des Soll-/Ist-Abgleichs wurden für alle Teilabschnitte des Radverkehrsnetzes Maßnahmen zur Sicherung bzw. Attraktivierung des Fahrradverkehrs in der Stadt Wuppertal erarbeitet.

Zwangsläufig lassen sich diese Maßnahmen nicht in kurzer Zeit umsetzen, daher wurde eine Umsetzungsstrategie für die Stadt Wuppertal erarbeitet. Diese basiert darauf, dass neben der Nordbahntrasse als Rückgrat des heutigen Radverkehrsnetzes zusätzlich innerhalb des Tals eine Achse kurzfristig fahrradfreundlich und verkehrssicher ertüchtigt werden soll. Diese beiden höhengleichen Hauptachsen sind durch Querspangen miteinander zu vernetzen. Insgesamt wurden 25 Teilstücke zur kurz- und mittelfristigen Sicherung des Fahrradverkehrs formuliert, die sukzessive in den kommenden Jahren innerhalb der Stadt Wuppertal umgesetzt werden sollen.

6. Service

Die existenten Serviceelemente innerhalb der Stadt Wuppertal wurden analysiert. Da jede Radfahrt mit einem Parkvorgang beginnt und endet lag ein Arbeitsschwerpunkt auf der Definition von Anforderungen für Fahrradabstellanlagen für unterschiedliche Zielgruppen (Kurzzeitparker, Langzeitparker) innerhalb der Stadt Wuppertal.

Anforderungsprofil

	 Typ 1	 Typ 2	 Typ 3A	 Typ 3B	 Typ 4
Beschreibung	Radstation	Fahrradgarage, Fahrradbox	Fahrradabstellanlage		Fahrradabstellanlage
Wechselfrequenz	Langzeitparker, Tagesparker (niedrige Wechselfrequenz)	Langzeitparker, Tagesparker (niedrige Wechselfrequenz)	Tagesparker, Kurzzeitparker (niedrige und mittlere Wechselfrequenz)	Kurzzeitparker (mittlere und niedrige Wechselfrequenz)	Kurzzeitparker (hohe Wechselfrequenz)
Witterungsschutz	ja	ja	ja	ja	nein
Diebstahlschutz	Zugangskontrolle	Zugangskontrolle	Über Halterung, ggf. Video	Über Halterung	Über Halterung
Zugänglichkeit	Öffnungszeiten	24 h	24 h	24 h	24 h
Standort	Bahnhöfe	Bahnhöfe, Schulen, Firmen, Veranstaltungsorte, Hotels	Bahnhöfe, Schulen, Firmen, Veranstaltungsorte	Geschäfte, öffentliche Gebäude, Bushaltestellen	Geschäfte, zentrale Standorte
Bequemlichkeit	Bedienung i.d.R. über Personal	Minimalabstände, leichte Bedienung	Minimalabstände, leichte Bedienung	Große Abstände, sehr leichte Bedienung	Große Abstände, sehr leichte Bedienung
Anforderungen Vandalismussicherheit	keine Anforderungen	Garagen: geringe Boxen: hohe	hoch	hoch	hoch
Zugänglichkeit	Öffnungszeiten	24 h	24 h	24 h	24 h
Serviceleistungen	Verleih, Reperaturservice, Wartung	Optional (Ladestation, Luft, etc.)	Optional (Ladestation)	Optional (Ladestation)	nein
Städtebauliche Qualität	Fassade	Garagen: Fassade Boxen: je nach Standort	je nach Standort	je nach Standort	i.d.R. sehr hoch, da im Straßenraum
Kapazität	hoch	Garagen: hoch Boxen: mittel	hoch	mittel, klein	klein
Art	höhenversetzt, Großgruppen	Garagen: alle Formen möglich Boxen: Gruppen	höhenversetzt, Großgruppen	Gruppen (Größe variabel)	Kleingruppen, Einzelanordnung

Radverkehrskonzept – Stadt Wuppertal 

Abb.3: Typenkatalog Abstellanlagen [Quelle: SVK]



Fahrräder müssen z.B. an Bahnhöfen in großen Mengen (z.B. mittels einer Radstation) oder an vielen Orten (Wohngebiete, Arbeitsplätze) auch über längere Zeiträume und abends sicher abgestellt werden können. Eine ebenerdige und zugangsnah Anordnung von Fahrradabstellmöglichkeiten an den Gebäuden ist wünschenswert. Unter Berücksichtigung dieser Planungskriterien wurden für 40 geplante Abstellanlagen in der Stadt Wuppertal Detailangaben und Planungshinweise formuliert.

Zusätzlich wurden weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Serviceangebotes erarbeitet und z.T. verortet. Diese umfassen signaltechnische Maßnahmen wie u.a. „Grüne Welle“, Vorlaufzeiten zur Erhöhung der Sicherheit sowie Bevorrechtigungen in der Signaltechnik. Weitere Serviceangebote und Standards wie Beschilderung gemäß StVO, Kennzeichnung von Umleitungen, Servicestationen, Rastplätze, Reinigung von Radverkehrsanlagen und Winterdienst, öffentliche Leihfahrradsysteme inklusive Lastenräder, Dauerzählstellen etc. werden im Detail erläutert und der Mehrwert für die Stadt Wuppertal vorgestellt.

Solche Angebote machen das Radfahren attraktiv und unterstützen die Fahrradnutzung.

7. Information und Kommunikation

Schon heute ist das Radverkehrsnetz NRW innerhalb der Stadt Wuppertal mit einem Wegweisungssystem ausgestattet. Dieses Wegweisungssystem muss in den kommenden Jahren gemäß der HBR NRW systematisch verdichtet werden. Für die Zielgruppe der touristischen Nutzer ist zukünftig ein Knotenpunktsystem einzurichten, welches mit den existenten Knotenpunktsystemen im Umfeld vernetzt wird.

„Radverkehrsförderung beginnt im Kopf“ – dies ist die Basis der Wuppertaler Kommunikationsstrategie. Diese ist so facettenreich und zielgruppenspezifisch zu gestalten, dass sie alle Wuppertaler Bürgerinnen und Bürger in ihren individuellen Alters- und Lebenssituationen anspricht und die persönliche Freude verbunden mit den Vorteilen des Radfahrens in der Stadt vorstellt. Hierzu werden umfangreiche Anregungen, Praxisbeispiele und Strategien innerhalb des Gutachtens vorgestellt.

8. Multimodalität

Eine systematische Radverkehrsförderung kann nur dann alle Potentiale ausschöpfen, wenn diese systematisch in ein multimodales Mobilitätssystem integriert wird. Daher bedarf es der Vernetzung des Fahrradverkehrs mit den übrigen Mobilitätsarten des Umweltverbunds (Fußgängerverkehr, öffentlicher (Individual-)Verkehr etc.) in Mobilstationen, welche den Fahrradverkehr für den Vor- und Nachtransport, insbesondere des öffentlichen Verkehrs ertüchtigen. Auch diese Mobilstationen müssen hierarchisch gestaltet sein, so dass die Ausstattungsmerkmale und –elemente aus der Netzprioritäten entwickelten Anforderungen entsprechen.