

**Engels, Michael 2001:**

## **Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs am zentralen Verknüpfungspunkt Döppersberg in Wuppertal-Elberfeld**

### ***Kurzfassung***

Der Bereich am Döppersberg erfährt bis zum Jahre 2006 eine vollständige Umgestaltung. Um den Radverkehr dabei zu berücksichtigen, wurden in der vorliegenden Arbeit mögliche Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsanteils in diesem Bereich entwickelt.

Nach Durchführung einer Bestands- und Mängelanalyse, sowie der Sichtung eines schon bestehenden Radverkehrskonzepts wurden die Ziele für Wuppertal und den Bereich Döppersberg formuliert. Nachdem Attraktivitätskriterien für Radverkehrsanlagen gesammelt und die dazugehörigen Zielgrößen genannt wurden, folgte eine ausführliche Beschreibung der möglichen Maßnahmen zur Radverkehrsführung.

Die Eingliederung des Bereichs Döppersberg in großräumige, nutzerbezogene Radverkehrsnetze ergab, dass alle relevanten Hauptverkehrsstraßen, mit Ausnahme der Bahnhofsstraße und der westlichen Bundesallee, für die Nutzergruppen von Wichtigkeit sind. Ein erster Versuch, ein alternatives Radverkehrskonzept zu entwerfen, scheiterte an den Gegebenheiten im Bereich am Döppersberg. Mit dieser Erkenntnis wurden in Anlehnung an das bestehende Radverkehrskonzept Vorschläge zur Radverkehrsführung und zur Ausbildung der Schnittstellen gemacht.

Um die Möglichkeiten zur Steigerung des Radverkehrs zu vervollkommen, wurden darüber hinaus Anreize und Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs im Bereich Döppersberg genannt.

Die Abschließende Bewertung ergab, dass zwar eine Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustand erreicht wurde, aber dennoch Mängel bestehen bleiben. Diese resultieren im wesentlichen aus der beschränkten Flächenverfügbarkeit, den gehäuft auftretenden Busspuren und aus der für Radfahrer nicht geeigneten Knotenpunktsgestaltung.

In Bezug auf die Radverkehrsförderung ergeben sich am Döppersberg vor allem für den Einzelhandel vielfältige Möglichkeiten. Dieses kann als Initialzündung für die weitere Förderung in Wuppertal verstanden werden, ohne die der Radverkehrsanteil nur schwerlich zu steigern ist. Hierzu ist eine aktive Radverkehrsförderung von Seiten aller Beteiligten notwendig.