

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Norina Peinelt
	Telefon (0202)	563 6602
	Fax (0202)	563 8036
	E-Mail	Norina.Peinelt@stadt.wuppertal.de
	Datum:	10.01.2013
	Drucks.-Nr.:	VO/0007/13 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
06.03.2013	Bezirksvertretung Cronenberg	Entgegennahme o. B.
10.04.2013	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
Machbarkeitsstudie zur Anlage eines Radweges zwischen Müngsten und Morsbach		

Grund der Vorlage

Information über eine von der Bergischen Entwicklungsagentur beauftragte Machbarkeitsstudie zur Anlegung eines Radweges im Morsbachtal.

Beschlussvorschlag

Der Bericht wird ohne Beschluss entgegen genommen.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Nach Stilllegung der Deponie Solinger Straße im Jahre 2009 wurde seitens der Stadt Remscheid überlegt, ob eine radfahrerfreundliche Verbindung zwischen der Werkzeugtrasse und dem Brückenpark Müngsten im Verlauf der Landesstraße L 216 realisierbar ist. Als erster Schritt sollte eine Machbarkeitsstudie entwickelt werden. Hierfür standen der Stadt Remscheid jedoch keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Nach Gesprächen mit der Bergischen Entwicklungsagentur (BEA) konnte erreicht werden, dass die erforderliche Machbarkeitsstudie durch Restmittel der BEA finanziert werden könnte. Die BEA beauftragte, in Abstimmung mit den Städten Remscheid und Wuppertal, das Büro Leser, Sporbeck und Partner mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie. Die Machbarkeitsstudie wurde am 08.06.2012 fertiggestellt und der BEA vorgelegt.

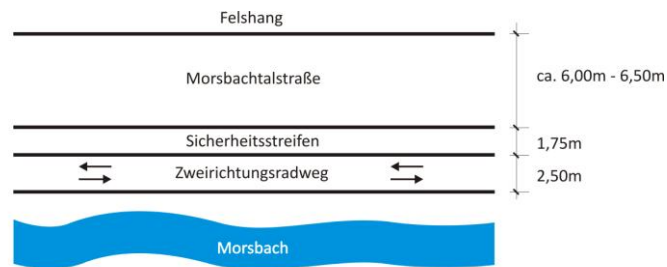
Es wurden 4 Varianten und ein Alternativvorschlag geprüft, wie eine verkehrssichere Radverkehrsverbindung in der Morsbachtalstraße hergestellt werden kann. Nach Abstimmung zwischen der BEA und den Städten Remscheid und Wuppertal wurden zwei denkbare Lösungen betrachtet. Eine Vorzugsvariante mit einem einseitig geführten 2-Richtungsradweg und eine

Alternative, bei der auf der vorhandenen Fahrbahn beidseits Schutzstreifen für den Radverkehr markiert werden. Die Machbarkeitsstudie ist der Drucksache als Anlage beigefügt.

Anmerkungen zur Vorzugsvariante:

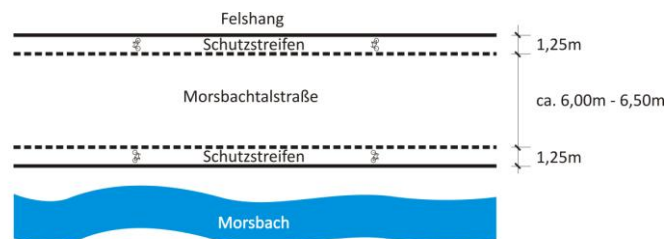
Zweirichtungsradwege an Landstraßen müssen durch einen Sicherheitstrennstreifen von 1,75m Breite von der Fahrbahn getrennt werden. Eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung würde rechtlich auch keine Verringerung des Sicherheitstrennstreifen zulassen, da die Regelbreite von 1,75m auf die Straßenart (hier Landstraße) bezogen ist und nicht auf die zulässige Geschwindigkeit.

Die Vorzugsvariante stellt abgesehen vom Alternativvorschlag, der keinen Eingriff in Natur- und Landschaft darstellt, den geringsten Eingriff dar. Hierbei wird zwar ein Eingriff angrenzend an die Straße erforderlich, es wird aber nicht die Bachau, wie bei anderen Varianten in Anspruch genommen.



Anmerkungen zum Alternativvorschlag:

Schutzstreifen werden bislang nur innerhalb geschlossener Ortschaften angelegt, da sie nur hier zulässig sind. Eine Ausnahmegenehmigung muss über das Ministerium erwirkt werden. Zudem wird hier nur eine Mindestbreite von 1,25m vorgesehen. Die Geschwindigkeit wurde auf Grund der kurvenreichen Strecke bereits auf 50 km/h reduziert. Eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h würde dem Radfahrer keine Sicherheit bringen, da durch die geringe Restfahrbahnbreite (3,50 bis 4,00m) im Begegnungsverkehr ein ständiges Überfahren der Schutzstreifen erforderlich wäre und eine weiteren Geschwindigkeitsreduzierung insbesondere von den Motorradfahrer nur schwer akzeptiert würde. Es kann durch die Markierung maximal eine Sensibilisierung des KFZ-Verkehrs erzielt werden. Der Alternativvorschlag stellt keinen Eingriff in Natur und Landschaft dar.



Es ist anzumerken, dass die Untersuchung sowohl im Bezug auf die Anlage des einseitig geführten Zweirichtungsradweges (Vorzugsvariante) als auch bei der angedachten Lösung zur Anlegung eines Schutzstreifens (Alternativvorschlag) von den Vorgaben und Regelwerken abweicht.

Demografie-Check

Entfällt.

Kosten und Finanzierung

Zur Zeit stehen allerdings weder beim für Landesstraßen zuständigen Landesbetrieb Straßen noch bei den beiden Kommunen Finanzmittel für eine Umsetzung zur Verfügung.

Anlagen

Machbarkeitsstudie