

|  |                              |  |
|--|------------------------------|--|
| <b>Durchführungsbeschluss</b>  | Geschäftsbereich             | Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt |
|  | Ressort / Stadtbetrieb       | Ressort 104 - Straßen und Verkehr        |
|  | Bearbeiter/in                | Laura Wester                             |
|  | Telefon (0202)               | 563 - 4362                               |
|  | Fax (0202)                   | 563 - 8422                               |
|  | E-Mail                       | laura.wester@stadt.wuppertal.de          |
|  | Datum:                       | 11.08.2014                               |
|  | <b>Drucks.-Nr.:</b>          | <b>VO/0066/14/1-A</b><br>öffentlich      |
| Sitzung am   | Gremium                      | Beschlussqualität                        |
| <b>10.09.2014</b>  | <b>BV Elberfeld-West</b>     | <b>Empfehlung/Anhörung</b>               |
| <b>10.09.2014</b>  | <b>BV Vohwinkel</b>          | <b>Empfehlung/Anhörung</b>               |
| <b>11.09.2014</b>  | <b>Ausschuss für Verkehr</b> | <b>Entscheidung</b>                      |
| <b>Antwort auf Änderung des Beschlussvorschlags zur Vorlage VO/0066/14<br/>Kaiserstraße/Hammersteiner Allee - Neuregelung der Radverkehrsführung</b> |                              |  |

### Grund der Vorlage

Verkehrssichere und regelkonforme Neuregelung der Radverkehrsführung.

Antwort auf den Auftrag der BV Vohwinkel zur Vorlage VO/0066/14  
Kaiserstraße/Hammersteiner Allee – Neuregelung der Radverkehrsführung.

### Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr beschließt die Durchführung der Maßnahme Kaiserstraße/Hammersteiner Allee – Neuregelung der Radverkehrsführung mit einem Kostenrahmen von 26.000 €.

### Einverständnisse

Der Beauftragte für den nichtmotorisierten Verkehr ist einverstanden.

Der Stadtkämmerer ist einverstanden.

## **Unterschrift**

Meyer

## **Begründung**

### **Zur Neuregelung der Radverkehrsführung (stimmt überein mit Drucksache VO/0066/14)**

Der Radverkehr gewinnt insbesondere in Städten zunehmend an Bedeutung. So auch in Wuppertal. Zur Verbesserung der Infrastruktur und der Sicherheit des Radverkehrs sollen im Bereich des östlichen Teils der Kaiserstraße, der Hammersteiner Allee und der Eugen-Langen-Straße die vorhandenen Einrichtungen für den Radverkehr den heutigen Anforderungen und Empfehlungen angepasst werden.

Beim Runden Tisch Radverkehr wurde die Planung mit dem ADFC und der Kreispolizei besprochen und für dringend notwendig beurteilt.

Zurzeit wird der Radverkehr in der Kaiserstraße/Eugen-Langen-Straße zwischen der Schillerstraße und der Straße Am Sonnenbrunnen über einen Zweirichtungsradweg geführt. Der von Westen kommende Radverkehr muss in Höhe der Schillerstraße die Straße queren, um auf den benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweg entgegen der Einbahnstraße auf der nördlichen Seite zu gelangen. Unter der Schwebebahnhaltestelle Hammerstein wird der Rad Fahrende bis zur Straße Am Sonnenbrunnen auf dem Gehweg geführt.

Die heute verpflichtende Querung des Fahrradverkehrs in Höhe der Schillerstraße ist sowohl für den Rad Fahrenden als auch für den Kfz-Fahrer nicht verkehrssicher. Der getrennte Fuß- und Radweg zwischen der Haltestelle und der Straße Am Sonnenbrunnen entspricht weder der vorgeschriebenen Mindestbreite von 2,00 m aus der Straßenverkehrsordnung noch den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Dies hat zur Folge, dass der Radweg nach der STVO nicht mehr als benutzungspflichtige Anlage ausgewiesen werden darf.

Der Radverkehr wird an der signalisierten Einmündung unter der Schwebebahnhaltestelle Hammerstein vom Gehweg auf die Fahrbahn und umgekehrt geleitet. Hier entsteht zwischen den Fußgängern, insbesondere dem hohen Schüleraufkommen, hohes Konfliktpotential. Daher muss die Führung des Radverkehrs aufgrund der Verkehrssicherungspflicht neu geregelt werden.

Nach eingehender Prüfung ist es zwingend erforderlich die Führung für den Radverkehr zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem gesamten Abschnitt neu zu regeln.

Der Zweirichtungsradweg zwischen der Schillerstraße und der Eugen-Langen-Straße soll deshalb auf gesamter Strecke aufgehoben und durch getrennte Einrichtungen ersetzt werden.

Der vom Westen kommende Rad Fahrende wird nach der Einmündung Schillerstraße weiterhin auf der südlichen Seite entgegen der Einbahnstraße auf einem Radstreifen, nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen mit einer Breite von 1,85 m, bis zur Hammersteiner Allee geführt. Der signalisierte Fußgängerüberweg wird entsprechend mit einem gesonderten Signal für den Radverkehr ausgestattet. Hinter der Signalisierung wird der Rad Fahrende durch Markierung und Bordsteinaufkantungen in die Hammersteiner Allee geführt. Direkt zu Beginn soll für die Fahrtrichtung Osten eine markierte Schleuse dem wartepflichtigen Fahrradfahrer eine sichere Aufstellfläche bieten. Weiter wird der Rad Fahrende auf dem kombinierten 2,50 m breiten Geh- und Radweg entlang der Grünfläche bis über die Mittelinsel in die Eugen-Langen-Straße geführt. Hier werden Rad Fahrende auf einem auslaufenden Schutzstreifen von 1,25 m Breite in den laufen Kfz-Verkehr sicher übergeleitet.

In der Hammersteiner Allee wird ein Schutzstreifen in 1,25 m Breite bis zur signalisierten Kreuzung abmarkiert. An der Kreuzung wird zum Schutz von Radfahrenden insbesondere für den hohen Schülerradverkehr eine Aufstellfläche auf der rechts- bzw. geradeausführenden Spur eingerichtet.

Der aus Richtung Osten kommende Radverkehr wird zwischen der Straße am Sonnenbrunnen und Schillerstraße durchgehend auf einem 1,25 m breiten Schutzstreifen geführt.

Durch die räumliche Trennung des Fuß- und Radverkehrs steht dem Fußgänger mehr Fläche zur Verfügung, so dass Konflikte weitestgehend ausgeschlossen werden können.

Der Radverkehr wird an dem signalisierten Überweg an der Schwebebahnhaltstelle Hammerstein mit dem Kfz-Signal gesteuert.

Nach der Einmündung Schillerstraße können Rad Fahrende mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn weiterfahren oder bei Bedarf den noch weiter eingerichteten aber nicht mehr benutzungspflichtigen Radweg auf dem Gehweg nutzen.

Der Hammersteiner Kreisel wird durch die anliegenden Gewerbe und der Nähe zur Autobahn stark von Schwerlastverkehr befahren.

Der Fahrbahnquerschnitt in der Kaiserstraße ist heute bereits für die einfahrenden Fahrzeuge aus Richtung Osten, die zur Autobahn in die Hammersteiner Allee einbiegen sehr knapp, so dass die Bordsteine an der inneren Fahrbahn teilweise überfahren werden.

Mit der geplanten Schleuse als Aufstellfläche für den Radverkehr, der die Hammersteiner Allee kreuzen möchte, wird der Querschnitt in Gänze zu schmal. Das hat zur Folge, dass der Radius wie im Lageplan eingezeichnet vergrößert werden muss, damit die Flächen entsprechend der Schleppkurve eines Sattelzuges aufgeweitet werden. Die Leistungsfähigkeit des Linksabbiegers in der Hammersteiner Allee Richtung Autobahn ist heute bereits erschöpft. Durch die Demarkierung der Stellplätze kann die Aufstellfläche verlängert und eine frühzeitige Verteilung des Kfz-Verkehrs erfolgen und den Rückstau verkürzen, so dass der Geradeausverkehr der Kaiserstraße besser abfließen kann.

Die Neuregelung des Radverkehrs für die West-Ost-Richtung stellt des Weiteren im Rahmen der Fertigstellung der Nordbahntrasse eine sinnvolle Verbindungsstrecke zwischen Homannsdamm/Dichterviertel und dem Radwanderweg R 4 und R 3a, die entlang der L 74 geführt werden, dar. Die Strecke entlang der L 74 weiter über die Eugen-Langen-Straße/Industriestraße verbindet die Bergbahntrasse/Korkenziehertrasse und die Nordbahntrasse städteübergreifend.

### **Zur Herstellung der vier Parkplätze in der Grünfläche**

Die Beratschlagung der Bezirksvertretungen Elberfeld West und Vohwinkel in den Sitzungen vom 14. Mai 2014 ergaben eine Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahme.

Die Bezirksvertretung Vohwinkel betont die Bedeutung der Parkplätze auf der Hammersteiner Allee und erbittet den Ersatz der Parkplätze in der mittigen Grünfläche.

Die vier markierten Stellplätze auf der Hammersteiner Allee, die durch die Neuordnung demarkiert werden müssen, sind heute stark frequentiert. Daran ist zu erkennen, dass sie für die ansässigen Einzelhandelsgeschäfte wichtig sind um Kunden weiterhin zu binden. In den Abendstunden werde diese dann von den Anwohnern genutzt.

Die heutige Grünfläche in der Mitte der Verkehrsflächen dient lediglich als Straßenbegleitgrün und hat nach Aussage des Ressorts Grünflächen und Forsten keine Bedeutung der Naherholung. Einer Umnutzung zu Parkplätzen spricht somit nichts entgegen.

Die Kosten für die bauliche Herstellung der Parkplätze in der Grünfläche betragen 13.000 € und können aus dem im Haushalt veranschlagten Budget für die Maßnahme nicht aufgefangen werden. Sie stehen in diesem Doppelhaushalt nicht zur Verfügung und können

überplanmäßig nicht gedeckt werden. Daher kann eine zeitgleiche Herstellung nicht erfolgen. Die Maßnahme soll für den nächsten Doppelhaushalt 2015/2016 angemeldet werden. Über die Durchführung muss dann im Rahmen des nächsten Haushaltsplans vom Stadtrat entschieden werden.

### **Demografie-Check**

a) Ergebnis des Demografie-Checks

|   |          |
|---|----------|
| Ziel 1 – Stadtstrukturen anpassen               | <b>+</b> |
| Ziel 2 – Wanderungsbilanz verbessern            | <b>0</b> |
| Ziel 3 – gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen | <b>0</b> |

### **Kosten und Finanzierung**

Die Kosten für die regelkonforme Neuregelung der Radverkehrsführung betragen 26.000 €. Die erforderlichen Mittel sind im Haushalt 2014 beim PSP-Element 4.205401.001.035 veranschlagt.

Für diese Maßnahme werden keine Straßenbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz erhoben.

### **Zeitplan**

Nach Beschluss des Ausschusses für Verkehr kann die Maßnahme voraussichtlich noch in diesem Jahr umgesetzt werden.

### **Anlagen**

- Anlage 01 – Lageplan Kaiserstraße
- Anlage 02 – Lageplan Hammersteiner Allee
- Anlage 03 – Lageplan Parkplätze
- Anlage 04 – Demographie-Check