

<b>Durchführungsbeschluss</b>	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Julia Pütz
	Telefon (0202)	563 - 4800
	Fax (0202)	563 - 8422
	E-Mail	julia.puetz@stadt.wuppertal.de
	Datum:	12.07.2016
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0561/16</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>26.01.2017</b>	<b>BV Uellendahl-Katernberg</b>	<b>Entscheidung</b>
<b>Hainstraße Anlegung eines bergwärts führenden Schutzstreifens für den Radverkehr</b>		

### Grund der Vorlage

Verbesserung der Radverkehrsanbindung

### Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung Uellendahl-Katernberg beschließt die Einrichtung eines bergwärts führenden Schutzstreifens für den Radfahrer, im Rahmen der Fahrbahndeckenerneuerung.

### Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

### Unterschrift

Reichl

### Begründung

In der Hainstraße soll zwischen der Hausnummer 56 und der Einmündung zum Westfalenweg eine neue Fahrbahndecke aufgebracht werden.

Auf Grund mehrerer Anfragen wurde die Umsetzung eines Schutzstreifens für Radfahrer in diesem Zuge geprüft.

Die Hainstraße weist im Bereich der Hausnummer 56 einen Straßenquerschnitt von rund 7,5 m Breite auf. Das ist ausreichend, um für den Radfahrer einen einseitigen Schutzstreifen bergwärts, inklusive Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen, einzurichten. Für einen beidseitigen Schutzstreifen ist der Querschnitt zu schmal. Ein talwärts fahrender Radfahrer kann sich in der Regel jedoch problemlos im fließenden Verkehr bewegen.

Der Schutzstreifen hat eine Breite von 1,5 m. Im Bereich von parkenden Fahrzeugen wird ein Sicherheitsabstand von 0,5 m eingehalten. Die Restfahrbahnbreite der bergwärts führenden Spur beträgt, gemäß der Richtlinie für die Anlegung von Stadtstraßen (RASt 06), mindestens 2,25 m. Somit kann der Pkw-Verkehr parallel zum Radverkehr abgewickelt werden. Schwerverkehr und Busverkehr hat die Möglichkeit den Schutzstreifen, unter Berücksichtigung des Radfahrers, mitzunutzen. Die talwärts führende Spur weist eine Breite von 3,25 m auf. Hier kann der Verkehr unabhängig vom Radverkehr abgewickelt werden. Im Bereich von Haltestellen oder Fahrbahneinengungen wird der Schutzstreifen unterbrochen.

Auf Höhe der Hausnummer 102 bietet der Straßenquerschnitt mit einer Breite von rund 6 m für die Anordnung eines Schutzstreifens nicht ausreichend Platz, hier muss die Führung des Radfahrers unterbrochen werden. Erst auf Höhe der Hausnummer 113 beginnt die Straße sich wieder aufzuweiten, so dass für den Radfahrer bergwärts der Schutzstreifen fortgeführt werden kann.

Auf Höhe der Hausnummer 131 muss der Schutzstreifen kurzzeitig wieder unterbrochen werden, da der Straßenquerschnitt sich in diesem Bereich verschmälert. Auf dem Teilstück bis Hausnummer 169 wird die Breite der talwärts führenden Fahrspur mit 3,25 m beibehalten und die bergwärts führende überbreit mit bis zu 4,0 m Fahrspurbreite angelegt.

Im Bereich der beiden Querungshilfen muss, auf Grund des schmaler werdenden Querschnittes der Schutzstreifen kurz unterbrochen werden. Die heute vorhandene Verkehrsberuhigung auf Höhe der Grundschule soll in ähnlicher Form beibehalten werden. Markierungsdreiecke auf der Fahrbahnerhöhung sollen diese besser sichtbar machen.

Im Bereich der Hausnummer 199 befindet sich eine Kuppenlage. In diesem Bereich wird der Schutzstreifen kurzzeitig auf beiden Seiten geführt. Ab der Hausnummer 212 wird der Schutzstreifen auf der westlichen Seite geführt, da durch die geänderte Topographie sich hier die bergwärts führende Spur befindet. Der auf der östlichen Spur fahrende Radfahrer wird im weiteren Verlauf mit dem fließenden Verkehr geführt.

Der Beginn des Schutzstreifens liegt direkt hinter der Einmündung zum Westfalenweg auf Höhe der Hausnummer 229.

Das heute praktizierte Parken entlang des oben beschriebenen Teilstücks wird beibehalten und durch zusätzliche Markierung auf der Fahrbahn lediglich strukturiert. Auf dem Gehweg finden keine Markierungsarbeiten statt. Die grauen Flächen dienen in erster Linie der Visualisierung in der Planung. Es entfallen keine Parkplätze.

## **Demografie-Check**

### a) Ergebnis des Demografie-Checks

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

### b) Erläuterungen zum Demografie-Check

entfällt

## **Kosten und Finanzierung**

Die Kosten werden im Budget der Fahrbahndeckenerneuerung aufgefangen.

## **Zeitplan**

Die Umsetzung ist für das Frühjahr 2017 geplant.

## **Anlagen**

Anlage 1: Lageplan Hainstraße (W-303/028)

Anlage 2: Lageplan Hainstraße (W-303/029)

Anlage 3: Lageplan Hainstraße (W-303/030)

Anlage 4: Lageplan Hainstraße (W-303/031)

Anlage 5: Lageplan Hainstraße (W-303/033)

Anlage 6: Lageplan Hainstraße (W-303/034)

Anlage 7: Lageplan Hainstraße (W-303/035)