

Durchführungsbeschluss	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Dirk Lange +49 202 563 5659 dirk.lange@stadt.wuppertal.de
	Datum:	04.09.2019
	Drucks.-Nr.:	VO/0860/19 öffentlich
Sitzung am Gremium		
06.11.2019 BV Elberfeld		Beschlussqualität Entscheidung
Wall - Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung		

Grund der Vorlage

Bürgeranfragen, Antrag der BV vom 08.05.2019 (SI/0591/19) sowie 07.11.2018 (SI/1779/18) und Prüfauftrag des Oberbürgermeisters vom 12.06.2019.

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung beschließt die im beiliegenden Entwurf notwendigen Beschilderungs- und Markierungsarbeiten zur Schaffung einer sicheren Radverkehrsverbindung durch den Wall in Fahrtrichtung Süden.

Einverständnisse

Entfällt

Unterschrift

Reichl

Begründung

Der Wall besitzt für den Radverkehr eine übergeordnete Bedeutung als Verbindung zwischen Nordbahntrasse und der Nordstadt zur Talachse und insbesondere dem Hauptbahnhof. Durch die Öffnung des Walls bietet sich dem Radverkehr eine attraktive Weiterführung der Fahrradstraße Neue Friedrichstraße. Die Öffnung der Friedrichstraße kann nach notwendigen Abstimmungen voraussichtlich 2020 erfolgen. Doch auch bereits vorher ist eine Öffnung für den Radverkehr von hoher Bedeutung, um das nördliche Elberfelder Zentrum parallel zur Morianstraße mit der Talachse zu verbinden (vgl. Anlage 4).

Grundlage

Für eine zügige Verbindung ist die Aufgabe des größtenteils als Lieferzone genutzten westlichen Seitenstreifens notwendig. Durch ein Verschieben der Lieferzone und der B-Parkplätze im Benehmen mit dem Beirat der Menschen mit Behinderung auf die östliche Seite des Walles und eine Anpassung des Taxenstandes bietet sich die Möglichkeit den westlichen Seitenstreifen durchgehend als Radfahrstreifen zu nutzen. Auch für den Fußverkehr stellt die Umgestaltung des Seitenstreifens zu einem Radfahrstreifen eine erhebliche Verbesserung dar. Beim Queren des Walles wird die Sicht auf die ankommenden Fahrzeuge nicht mehr durch parkende Fahrzeuge erschwert. Zusätzlich weisen die Piktogramme mit Richtungspfeil den querenden Fußverkehr auf den Radverkehr hin.

Von Norden kommend wird dem Radverkehr eine Ausfädelung aus der Neumarktstraße in den Wall angeboten. Im Bereich des Neumarktes, wo kein Seitenstreifen vorhanden ist, kann die Fahrbahn im Benehmen mit der Kreispolizeibehörde und den Wuppertaler Stadtwerken für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Im Kurvenbereich vor Beginn des Seitenstreifens ist die Anlage eines Schutzstreifens notwendig, um den in der Innenkurve fahrenden Radverkehr vor entgegenkommendem Verkehr zu schützen. Dieser geht im Anschluss in den Seitenstreifen, welcher als Radfahrstreifen beschildert wird, über. Regelmäßige Piktogramme mit Pfeil wirken der Gefahr einer Nutzung in falscher Richtung entgegen. Großzügige Einmündungsbereiche an der Neumarktstraße und auf der Wupperbrücke bieten ausreichend Möglichkeiten für eine komfortable Anbindung des Radverkehrs an das weiterführende Netz.

Schwerbehindertenparkplätze

Die bisher auf der Westseite gelegenen Schwerbehindertenparkplätze werden in diesem Zuge auf die Ostseite verlegt. In Abstimmung mit dem Beirat der Menschen mit Behinderung werden diese aufgeteilt und zwei Plätze nördlich der Haltestelle und einer südlich der Haltestelle angelegt. Diese Aufteilung wurde im Abstimmungsgespräch alternativen Standorten in der Schloßbleiche vorgezogen. Die Parkstandsbreite beträgt an den neuen Standorten 3,00 m. Die HBVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) fordern eine Breite von 2,50 m und für den Ausstieg zusätzlich 1,40 m lichten Raum. Für Beifahrer ist dieser durch den Gehweg gegeben. Für Fahrer besteht die Möglichkeit auf die Fahrbahn auszusteigen, die Verkehrssituation lässt dies aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h zu. Ferner bieten zusätzliche 50 cm einen Sicherheitsraum zwischen ruhendem und fließendem Verkehr.

Lieferzone und Taxen

Damit entgegenkommende Radfahrende nicht mit dem Linienverkehr in Konflikt geraten ist eine Verkürzung des nördlichen Taxenstandes um 15 m notwendig. Dieser Bereich ist für die Schleppkurve eines Gelenkbusses freizuhalten. Zur Kompensation kann das nördliche Ende um 5 m verlängert werden, mehr ist aufgrund des Fußgängerquerverkehrs in diesem Bereich nicht möglich. Stichprobenartige Zählungen ergaben eine größtenteils nicht ausgelastete Nutzung durch Taxen, sodass für den Lieferverkehr in Anlehnung an die Lieferzeiten der Fußgängerzone eine Nutzung des südlichen Taxenstands werktags zwischen 6 und 11 Uhr erlaubt ist. Außerhalb von Taxenstand und Haltestelle ist der Seitenstreifen wie bisher zwischen 6 und 16 Uhr als Lieferzone beschildert.

Einmündungsbereich Neumarktstraße

Im nördlichen Bereich wird dem Radfahrverkehr durch einen Ausfädelungsstreifen ermöglicht auch bei Rückstau vor der Signalanlage in den Wall einzufahren. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen besteht bei Fahrstreifenbreiten zwischen 3,00 m und 3,50 m vermehrt die Gefahr von Überholvorgängen mit kritischen Überholabständen. Durch die

Verengung auf 3,00 m werden Überholvorgänge im Bereich der Ausfädelung weitgehend vermieden und gleichzeitig die Befahrbarkeit für den Schwerverkehr sichergestellt.

Für die weitere Verbindung in Richtung Luisenstraße über die freigegebene Fußgängerzone Willy-Brandt-Platz werden die Signale der Fußgängerampel durch kombinierte Geh/Rad-Scheiben ersetzt. Im weiteren Verlauf hat der aus Norden kommende Radfahrende die Möglichkeit sich auf die Radverkehrsanlage Richtung Süden einzufädeln oder nach Osten abzubiegen. Abgesenkte Bordsteine ermöglichen das Wechseln aus dem freigebenden Fußgängerbereich auf die Fahrbahn. Eine Weiternutzung des Gehweges im Wall ist aufgrund der Geschäftsnutzung und des starken Fußverkehrsaufkommens nicht verträglich und wird durch das VZ 239 („Gehweg“) untersagt. In Richtung Norden fahrender Radverkehr hat die Möglichkeit den Radfahrstreifen zu queren und sich im Aufstellbereich der Signalanlage zu platzieren.



Einmündungsbereich Islandufer

Ab der Wupperbrücke schließt sich für den Radverkehr der Schutzstreifen der Südstraße an. Radfahrende in Richtung Hauptbahnhof werden aufgrund des zu erwartenden starken Aufkommens über eine eigene Aufstellfläche auf den bestehenden Zweirichtungsradweg geführt. In entgegengesetzter Richtung wird der Schutzstreifen bis über die Brücke verlängert. Im Wall ist eine Führung des nordwärts orientierten Radverkehrs im Mischverkehr aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h gut verträglich.

Für Einsatzfahrzeuge bleibt das eingeschränkte Halteverbot auf der Brückennostseite erhalten. Zusätzlich kann noch eine Stellfläche für bis zu 6 motorisierte Zweiräder geschaffen werden. Im Bereich der Stellplätze wird ein Sicherheitstrennstreifen zum Schutzstreifen angelegt, um das Risiko von Türöffnungsunfällen mit dem Radverkehr vorzubeugen. Ferner wird der Seitenstreifen mit 2,50 m breiter als gefordert angelegt, da die Sonderfahrzeuge häufig breiter als 2,00 m sind.

Für die fußgängerfreundliche Anbindung der Schloßbleiche wird auf die Sanierung dieses Abschnittes verwiesen.

Kosten und Finanzierung

Die erforderlichen Mittel für Beschilderung, Markierung und Straßenbau in Höhe von 4 900 € stehen im Teilfinanzplan 2019 bei dem PSP-Element 4.205401.501.004 zur Verfügung.

Zeitplan

Die Umsetzung kann unmittelbar nach Beschlussfassung beauftragt werden.

Anlagen

Anlage 01 – Vorentwurf Wall

Anlage 02 – Flächenaufteilung Wall Bestand

Anlage 03 – Flächenaufteilung Wall Planung

Anlage 04 – Übersicht Achse Nordbahntrasse – Hauptbahnhof