

Grundsatzbeschluss	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:	24.07.2019
	Drucks.-Nr.:	VO/0700/19 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
03.09.2019	BV Oberbarmen	Empfehlung/Anhörung
04.09.2019	BV Vohwinkel	Empfehlung/Anhörung
10.09.2019	BV Barmen	Empfehlung/Anhörung
10.09.2019	BV Langerfeld-Beyenburg	Empfehlung/Anhörung
11.09.2019	BV Elberfeld	Empfehlung/Anhörung
11.09.2019	BV Elberfeld-West	Empfehlung/Anhörung
31.10.2019	Ausschuss für Verkehr	Entscheidung
Radverkehrskonzept - Handlungsprogramm zur Achse 6		

Grund der Vorlage

Umsetzung des Begleitbeschlusses zum Radverkehrskonzept (VO/0612/19), hier konkret Aussagen zur Radverkehrsführung entlang der Handlungsachse 6 (Bereich B7 Vohwinkel – Oberbarmen) des Radverkehrskonzeptes.

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, das in Anlage 2 dargestellte Handlungsprogramm sowie die Perspektiven zur zeitlichen Umsetzung der detaillierten Planung von Einzelabschnitten zu Grunde zu legen und in dessen Abhängigkeit Beschlussvorlagen zur Durchführung geeigneter Maßnahmen zu erstellen.

Einverständnisse

Entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

Im Begleitbeschluss zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes (VO/0612/19) ist die Verwaltung unter anderem beauftragt worden, Aussagen zur Errichtung eines Radweges auf der Talachse zu treffen. Die Talachse wird im Bereich der B7/ B228 durch die Handlungsachse 6 des Radverkehrskonzeptes repräsentiert. Die parallele Führung zwischen Barmen und Elberfeld wird durch die Handlungsachse 1 repräsentiert und in der Drucksache VO/0699/19 thematisiert.

Die Handlungsachse 6 verbindet die Stadtteile Vohwinkel, Sonnborn, Elberfeld, Barmen, Oberbarmen und Langerfeld entlang der Talachse. Darüber hinaus bietet sie den Anschluss nach Schwelm und Haan und besitzt daher auch für den überörtlichen Verkehr einen hohen Stellenwert. Gleichzeitig sind alternative Wegeführungen durch die Topografie nur bedingt vorhanden.

Für die Realisierung einer durchgehenden Führung des Radverkehrs gemäß den aktuell geltenden Standards wurde die Handlungsachse aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten (Straßenbreite, Verkehrsbelastung,...) und der Länge in Abschnitte unterteilt (vgl. Anlage 1). Für jeden Abschnitt wurden die Rahmenbedingungen individuell erfasst und geeignete Führungsformen ermittelt. Abschließend wurde die Umsetzbarkeit geprüft und anhand des erwarteten finanziellen und personellen Aufwandes eine zeitliche Perspektive ermittelt (vgl. Anlage 2). Es ist angedacht, dieser Drucksache folgend, zunächst für die kurzfristig umsetzbaren Abschnitte die Planung zu konkretisieren und Durchführungsbeschlüsse zu erwirken. Anschließend wird mit den mittel- und langfristigen umsetzbaren Abschnitten fortgefahren.

Abschnitte, auf denen bereits eine Sicherung des Radverkehrs im Bestand vorhanden ist, werden zunächst als gegeben behandelt, auch wenn die Führungsform nicht den Anforderungen entspricht. Gemäß dem Radverkehrskonzept (S. 76) werden Netzabschnitte, welche keine Sicherung des Radverkehrs besitzen, vorrangig behandelt (Handlungsstufe 1a).

Im Folgenden sollen die Abschnitte ergänzend zum Handlungsprogramm (Anlage 2) kurz beschrieben werden. Die Auswahl der geeigneten Führungsform erfolgte gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) anhand von Belastungsklassen (BK). Diese Klassen werden im Handlungsprogramm näher erläutert.

Abschnitt A (Vohwinkeler Straße zwischen Ludgerweg und Zur Langen Brücke):

Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn verträglich. In Teilen ist eine Schutzstreifenmarkierung möglich und vor allem im Bereich Ludgerweg zur Anbindung der Korkenziehertrasse sinnvoll, in Teilen bietet der Straßenraum aufgrund der Bäume keinen Gestaltungsraum.

Abschnitt B (Vohwinkeler Straße/ Kaiserstraße zwischen Zur Langen Brücke und Schillerstr.):

Im westlichen Bereich ist eine Schutzstreifenmarkierung möglich. Im weiteren Verlauf ist aufgrund der durch die Schwebebahnstützen begrenzten Fahrbahnbreite keine Radverkehrsanlage möglich. Zur sicheren Führung des Radverkehrs soll in diesem Fall die straßenrechtliche Möglichkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren, um eine verträgliche Führung im Mischverkehr zu ermöglichen, geprüft werden.

Abschnitt C (Kaiserstraße zwischen Schillerstr. und Hammerstein):

Hier ist bereits eine gesicherte Führung durch einen Schutzstreifen (Ri. Sonnborn) beziehungsweise einen Radfahrstreifen (Ri. Vohwinkel) vorhanden.

Abschnitt D (Sonnborner Ufer zwischen Hammerstein und Rutenbecker Weg):

Im Rahmen der Brückensanierung durch den Landesbetrieb soll eine sichere Radverkehrsführung verwirklicht werden. Der Zeitplan ist durch die Brückenbaumaßnahme des Landes vorgegeben.

Abschnitt E (Sonnborner Ufer / Friedrich-Ebert-Straße zwischen Rutenbecker Weg und Robert-Daum-Platz):

Ein beidseitiger Radfahrstreifen ist vorhanden. Die Entschärfung der Konfliktstelle an der Einmündung Siegfriedstraße ist bereits geplant (2019/2020).

Abschnitt F (Bundesallee zwischen Robert-Daum-Platz und Kasinostraße):

In Fahrtrichtung Sonnborn ist eine Führung über die freigegebene Busspur im Bestand gegeben. In Fahrtrichtung Barmen sind die Verlängerung der vorhandenen Busspur zwischen Tannenbergsstraße und Alsenstraße bis Kasinostraße sowie die anschließende Freigabe dieser kurzfristig möglich.

Abschnitt G (Bundesallee zwischen Kasinostraße und Bembergbrücke):

Dieser Abschnitt umfasst den durch das Projekt Döppersberg umgestalteten Verkehrsraum. Der Radverkehr wird hier über den nicht benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweg und weiter über das Islandufer geführt. Für Radfahrende, welche die Fahrbahnführung bevorzugen, ist in die Busspur in Richtung Sonnborn freigegeben. Somit ist eine Führung vorhanden, welche jedoch nicht den erforderlichen Ansprüchen genügt. Weiterführende Überlegungen müssen in diesem Abschnitt in Abstimmung mit der Qualitätsoffensive Elberfeld erfolgen.

Abschnitt H (Friedrich-Engels-Allee zwischen Bembergbrücke und Haspel):

Unter Inanspruchnahme von Flächen der Abbiegefahrstreifen und Teilen der Grünflächen würde sich ein beidseitiger Radfahrstreifen realisieren lassen. Aufgrund der Eingriffe in den Verkehrsablauf ist eine tiefere Untersuchung erforderlich. Auch sind Wechselwirkungen mit dem Projekt Pina-Bausch-Zentrum zu berücksichtigen.

Abschnitt I (Friedrich-Engels-Allee zwischen Haspel und Loh):

Die hohe Belastungsklasse dieses Abschnittes macht eine Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr zwingend erforderlich. Gleichzeitig ist durch die enge Bebauung und die Straßenbäume eine Umgestaltung nur mit erheblichem Aufwand möglich. Um die Trennung zu ermöglichen müsste die Fahrstreifenanzahl in diesem Bereich auf der gesamten Länge verringert werden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung erfordert dies eine verkehrliche Untersuchung. Diese könnte gegebenenfalls in Folge der Verkehrsuntersuchung zum Loher Kreuz erfolgen.

Abschnitt J (Friedrich-Engels-Allee / Höhe zwischen Loh und Werther Brücke):

Unter Inanspruchnahme von Fläche der Fahrstreifen und Teilen der Grünflächen würde sich ein beidseitiger Radfahrstreifen realisieren lassen. Jedoch stellt dies insbesondere im Bereich des Knotenpunktes Alter Markt einen erheblichen Eingriff in den Verkehrsablauf dar. Weiterhin ist der Bereich um die Haltestelle auch städtebaulich bedeutsam. Daher erfordern die Maßnahmen auch hier eine tiefere Untersuchung und Abstimmung. Diese könnte gegebenenfalls in Folge der Verkehrsuntersuchung zum Loher Kreuz erfolgen.

Abschnitt K (Berliner Straße zwischen Werther Brücke und Berliner Platz):

Hier ist im Bestand auf beiden Seiten ein nicht benutzungspflichtiger Radweg vorhanden. Somit existiert eine Führung und der Abschnitt ist nicht Teil der Handlungsstufe 1a des Radverkehrskonzeptes.

Abschnitt L (Berliner Straße zwischen Berliner Platz und Rauentaler Bergstraße):

Unter Inanspruchnahme von Flächen der Abbiegefahrstreifen und Teilen der Grünflächen würde sich ein beidseitiger Radfahrstreifen realisieren lassen. Die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf erscheinen moderat, bedürfen dennoch einer Prüfung.

Abschnitt M (Höfen / Dahler Straße zwischen Rauentaler Bergstraße und Kohlenstraße):

In diesem Abschnitt ist in beiden Fahrtrichtungen ein Schutzstreifen vorhanden. Somit existiert eine Führung und der Abschnitt ist nicht Teil der Handlungsstufe 1a des Radverkehrskonzeptes.

Abschnitt N (Jesinghauser Straße zwischen Kohlenstraße und BAB 1):

Eine Sicherung des Radverkehrs ist durch beidseitige Radfahrstreifen bei Reduzierung der Fahrstreifenanzahl möglich. Die Auswirkungen der Einspurigkeit auf den Verkehrsablauf bedürfen einer Überprüfung.

Kosten und Finanzierung

Mit dieser Drucksache wird lediglich ein Handlungsprogramm und keine konkrete Umsetzung einzelner Maßnahmen beschlossen, daher entstehen zunächst keine Kosten. Nach interner Planung der einzelnen Abschnitte werden diese mit Finanzierungsvorschlag einzeln in die zuständigen Gremien eingesteuert.

Zeitplan

Mit der konkreten Planung kann zeitnah und in Abhängigkeit der in Anlage 2 dargestellten Prioritäten nach Beschlussfassung begonnen werden. Der Zeitplan für die Umsetzung ist im Rahmen der zu jeweils zu verfassenden Beschlussvorlage darzustellen.

Anlagen

Anlage 1 – Übersicht der Planungsabschnitte

Anlage 2 – Handlungsprogramm