

Grundsatzbeschluss	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Reyk Golinski 563 5058 563 8422 reyk.golinski@stadt.wuppertal.de
	Datum:	11.05.2020
	Drucks.-Nr.:	VO/0388/20 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
02.06.2020	BV Oberbarmen	Empfehlung/Anhörung
09.06.2020	BV Langerfeld-Beyenburg	Empfehlung/Anhörung
10.06.2020	Ausschuss für Verkehr	Entscheidung
Radverkehrskonzept Achse 6 / Planungsstand Abschnitt L – Radfahrstreifen Berliner Straße (B7) zwischen Rauentaler Bergstraße und Schwarzbach in Fahrtrichtung Westen		

Grund der Vorlage

Grundsatzbeschluss zur Umsetzung des Planungsabschnittes L der Achse 6 des Radverkehrskonzeptes auf Basis des Beschlusses des Ausschusses für Verkehr vom 28.11.2019

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, den Abschnitt L der Handlungsachse 6 (Berliner Straße zwischen Schwarzbach und Rauentaler Bergstraße) auf Basis des in Anlage 1 dargestellten Planungsstandes und dessen grundsätzlicher Verkehrsführung detailliert zu planen und eine Beschlussvorlage zu erstellen.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Mit dem Beschluss zur Vorlage VO/0700/19 (Handlungsprogramm zur Achse 6 des Radverkehrskonzeptes) ist die Verwaltung am 28.11.2019 durch den Ausschuss für Verkehr beauftragt worden, auf Basis der dort gebildeten Planungsabschnitte entlang der Talachse und den jeweils zugeordneten zeitlichen Umsetzungsperspektiven sukzessive Beschlussvorlagen zu den Teilabschnitten zu erstellen.

Der hier betrachtete Abschnitt erstreckt sich auf der B7 von der Einmündung Berliner Platz/Schwarzbach bis zur Einmündung Rauentaler Bergstraße.

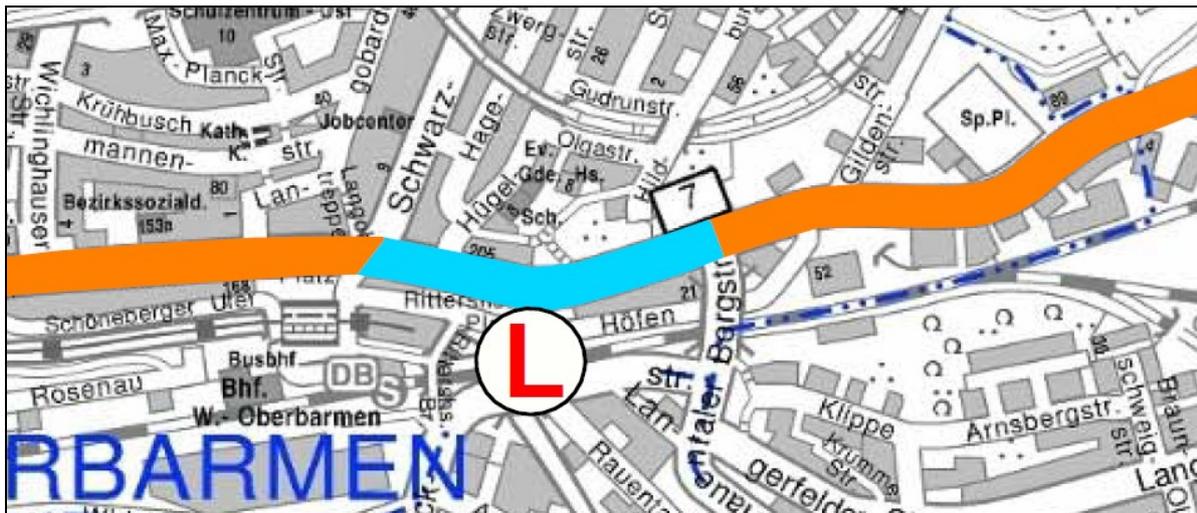


Abbildung 1: Abschnittsbildung

	DTV _w in Kfz/d	SVA in %	Breite in m	Parken	V _{zul.} in km/h	Neigung in %	Belastungs- bereich
FR Ost	17.700	4,85	7,00	längs teilweise	50	0 - 6	III
FR West	16.600	4,85	7,00 – 11.50	längs teilweise	50	0 - 6	III

Tabelle 1: Eingangsgrößen Bestandsbewertung (DTV_w – durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags, SVA – Schwerverkehrsanteil)

Im Grundsatzbeschluss zum Handlungsprogramm auf der Talachse wurde der Abschnitt L wie folgt bewertet:

Abchnitt 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.

Die vorhandene Fahrbahnbreite in Fahrtrichtung Westen beträgt ca. 7,00 m. Durch den Zufluss der Rauentaler Bergstraße auf die B7 weist der Querschnitt hier eine deutliche Belastungszunahme auf. Daher ist anders als bei den vorgelagerten Abschnitten Höfen/Dahler Str./Jesinghauser Str. weiterhin eine zweispurige Verkehrsführung erforderlich. Da mit diesen Rahmenbedingungen im Bestand keine Radverkehrsanlage möglich ist, ist eine Querschnittsaufweitung um ca. 1,00 m in den Grünstreifen hinein vorgesehen. Die Querschnittsaufteilung sähe dann gemäß Abbildung 2 wie folgt aus:

- 2,00 m Radfahrstreifen
- 3,00 m Fahrspur
- 3,00 m Fahrspur

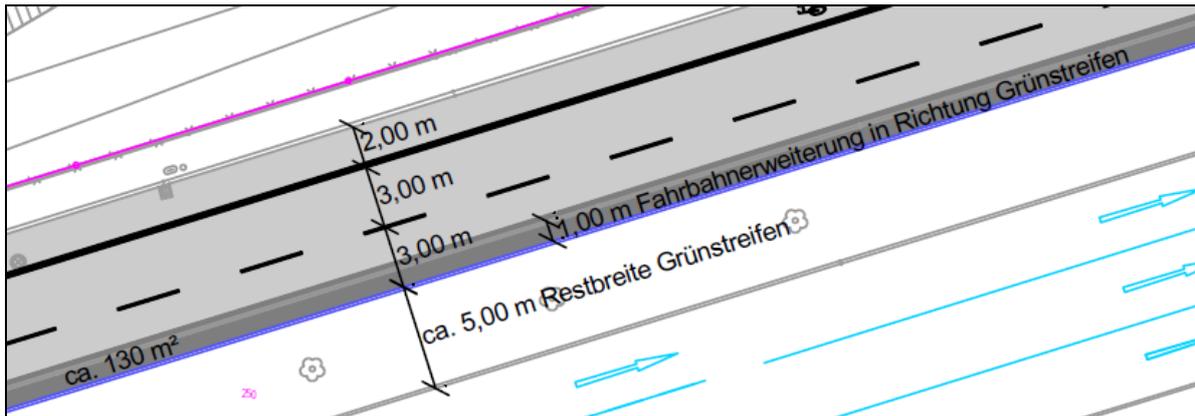


Abbildung 2: Fahrbahnquerschnitt FR Westen im anbaufreien Bereich

Ab dem Kurvenbereich weitet sich die Fahrbahn zu Gunsten langer Links- und Rechtabbiegespuren auf. Durch deren Kürzung könnte der geplante Radfahrstreifen ohne weitere Eingriffe in den Grünstreifen auch mit erforderlichem Sicherheitstrennstreifen aufgrund des Parkens im Seitenraum realisiert werden, gegebenenfalls bei Bedarf auch der Grünstreifen erweitert werden (siehe Abbildung 3).



Abbildung 3: Fahrbahnquerschnitt FR Westen im Bereich der Bebauung

Im Bereich des Abzweiges Hugelstrae wird der Radfahrstreifen in den Seitenraum mit Anschluss an die dortigen baulich angelegten Radwege geführt. In Verbindung mit den Planungen auf der Straße Höfen/ Dahler Straße/ Jesinghauser Straße entstünde so eine lückenlose Radverkehrsführung von der östlichen Stadtgrenze bis an die bestehenden Radverkehrsanlagen im Seitenraum in Höhe Berliner Platz / Schwarzbach.

Der Planungstand gemäß Anlage 1 ist im Runden Tisch Radverkehr am 11.03.2020 vorgestellt worden. Von dort erfolgte ein grundsätzlich positives Votum.

Im weiteren Planungsprozess bis zum Erstellen einer Beschlussvorlage sind folgende Themen zu klären/zu konkretisieren:

Eine Leistungsfähigkeitsbewertung der geplanten Verkehrsführung insbesondere der gekürzten Abbiegespuren ist erforderlich. Durch die heute sehr lange Linksabbiegespur zum Berliner Platz ist es Bussen in der Regel möglich, aus der linken Geradeausspur die

Abbiegespur ohne Verzögerungen zu erreichen. Je kürzer die Linksabbiegespur zum Berliner Platz ist, umso höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass abbiegende Busse im Rückstau der Geradeauspuren festhängen. Daher muss hier detailliert untersucht werden, dass Verbesserungen zugunsten des Radverkehrs nicht zu Lasten der ÖPNV-Qualität gehen.

Weiterhin ist mit dem Ressort Grünflächen und Forsten der Eingriff in den Grünstreifen sowie das im weiteren Verlauf vorhandene Erweiterungspotential des Grünstreifens abzustimmen.

Auf Basis eines endgültigen Entwurfes sind dann Kosten zu ermitteln und die Finanzierung zu klären.

In Fahrtrichtung Osten kann derzeit keine planerische Lösung für den Radverkehr unter der Rahmenbedingung einer zweispurigen Verkehrsführung angeboten werden. Dies liegt zum einen am vorhandenen Standort der Reisebushaltestelle (siehe Abbildung 4). Während reguläre Haltestellen des ÖPNV mit Haltezeiten zwischen 12 und 17 Sekunden problemlos in Radverkehrsanlagen einzubinden sind, ist dies bei der bestehenden Reisebushaltestelle nicht gegeben. Hier werden deutlich längere Standzeiten verbracht, dazu regelmäßig auch von der Fahrbahnseite beladen. Der Standort ist heute schon hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der funktionalen Qualität als unbefriedigend zu bewerten. Bei Aufrechterhaltung des Standortes und Einrichtung eines Radfahrstreifens müsste so deutlich in den Grünstreifen eingegriffen werden, dass Baumstandorte nicht zu halten wären, gegebenenfalls aufgrund der geringen Restbreite der Grünstreifen insgesamt in Frage gestellt werden müsste. Des Weiteren ist zu vermuten, dass ein zu markierender Radfahrstreifen für Be- und Entladevorgänge genutzt würde +mit der Folge, dass Radfahrende auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Da aus den vorgenannten Gründen keine verkehrssichere Radverkehrsqualität angeboten werden kann, muss dieser Bereich zurückgestellt werden, bis ein Alternativstandort für die Reisebushaltestelle Oberbarmen gefunden werden kann. Bisherige Versuche diesbezüglich waren allerdings nicht erfolgreich.



Abbildung 4: Reisebushaltestelle FR Osten

Kosten und Finanzierung

Mittels der Drucksache wird ein Grundsatzbeschluss eingeholt, um sich detailliert mit den Planungsansätzen beschäftigen zu können, daher entstehen zunächst keine Kosten. Sobald die Planungen der einzelnen Abschnitte abgeschlossen und abgestimmt sind, werden die Ergebnisse mit Finanzierungsvorschlag im Rahmen einer Beschlussvorlage in die zuständigen Gremien eingesteuert.

Zeitplan

Dieser Grundsatzbeschluss erfolgt aus der laufenden Planung heraus. Der Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahme ist im Rahmen der zu erstellenden Beschlussvorlage darzustellen.

Anlagen

Anlage 01 – Lageplan Berliner Straße