

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:	12.05.2020
	Drucks.-Nr.:	VO/0397/20 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 M und N – Radfahrstreifen Jesinghauser Str./Dahler Str./Höfen (B7)		

Grund der Vorlage

Grundsatzbeschluss zur Umsetzung der Planungsabschnitte M und N der Achse 6 des Radverkehrskonzeptes auf Basis des Beschlusses des Ausschusses für Verkehr vom 28.11.2019

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, die Abschnitte M und N der Handlungsachse 6 (Höfen/Dahler Str./Jesinghauser Str.) auf Basis des in den Anlagen 1 bis 3 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 Bundesallee B7 von der östlichen Stadtgrenze (Einmündung Clausewitzstraße / Anschluss A1) bis kurz vor die Einmündung Rauentaler Bergstraße auf einer Gesamtlänge von ca. 2,5 km.

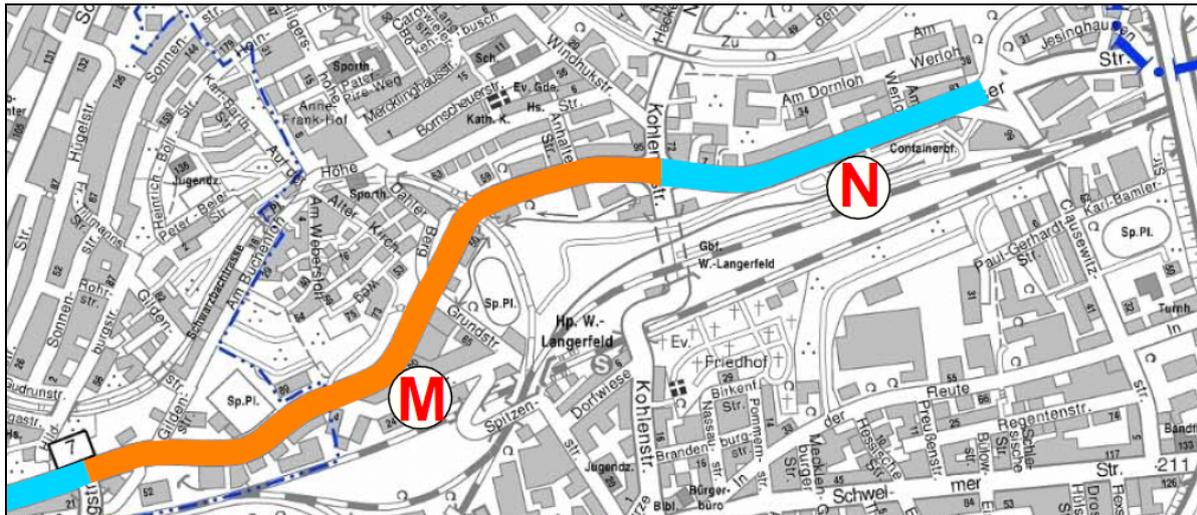


Abbildung 1: Abschnittsbildung

Abschnitt	DTV _w in Kfz/d	SVA in %	Breite in m	Parken	V _{zul.} in km/h	Neigung in %	Belastungs- bereich
M	20.600 – 22.100	4,85	14,00 – 15,50	längs	50	0 - 3	III/IV
N	21.100 – 21.700	11,20	13,75 – 14,25	längs	50	0 - 6	III

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

Im Grundsatzbeschluss zum Handlungsprogramm auf der Talachse wurde die Abschnitte M und N wie folgt bewertet:

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.

Die Einschätzung für den Abschnitt M basierte auf dem Ansatz des Radverkehrskonzeptes, sich zunächst auf Straßen ohne Radverkehrsinfrastruktur zu konzentrieren und dort, wo Radverkehrsanlagen vorhanden sind, diese ungeachtet deren Qualität nicht zu priorisieren.

Derzeit laufen im Bereich Höfen Arbeiten der WSW zum Bau eines Regenklärbeckens (RKB). Die B7 ist im Baustellenbereich für eine längere Bauzeit in beiden Fahrtrichtungen

nur einspurig befahrbar. Hierdurch bietet sich die Gelegenheit, die Abschnitte M und N (eine einspurige Verkehrsführung im Abschnitt N war im Grundsatzbeschluss zum Handlungsprogramm bereits enthalten) im Gesamtzusammenhang zu betrachten.

Eine entwurfsplanerische Lösung des gesamten Abschnittes ist als Basis zur Klärung noch offener Fragen bereits erstellt. Diese sieht vor, bei Entfall der jeweils äußeren Fahrspur angrenzend an die vorhandenen Längsparkstreifen einen Sicherheitstrennstreifen in einer Breite von 0,75 m zu markieren, daran anschließend einen Radfahrstreifen in einer Breite von 2,50 m. Die Restbreite steht als verbleibende Fahrspur dem Gesamtverkehr zur Verfügung (siehe Anlage 1 – Systemquerschnitt).

Der gesamte Planungstand ist in den Anlagen 2 und 3 dargestellt. Dieser ist bereits im Team Verkehrssicherheit am 06.03.2020 sowie im Runden Tisch Radverkehr am 11.03.2020 vorgestellt worden. Von dort erfolgte ein grundsätzlich positives Votum.

Die in den Abschnitten M und N befindlichen Bushaltestellen weisen im Bestand neben des nicht barrierefreien Ausbaus Defizite in der Anfahrbarkeit auf. Die Anfahrtsituation wie in Abbildung 2 dargestellt ist in unterschiedlicher Ausprägung exemplarisch für alle Haltestellen im Planungsbereich.



Abbildung 2: Bordsteinferne Haltestellenanfahrt

Des Weiteren weisen Fußgängerquerungen über die B7 bzw. über in die B7 einmündende Straßen teilweise keine abgesenkten Bordsteine auf, taktile Leitelemente fehlen völlig.

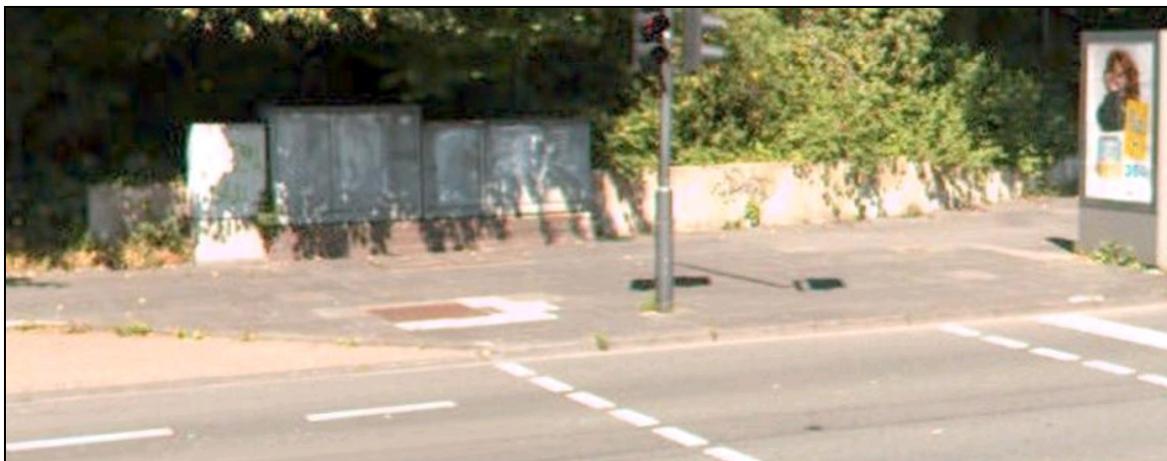


Abbildung 3: Querung B7 – fehlende Bordsteinabsenkung

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist es daher sinnvoll, diesen Bereich der B7 nicht nur isoliert aus der Sicht von Radverkehrsoptimierungen zu betrachten, sondern im Rahmen der Planung auch den barrierefreien Ausbau der Haltestellen zu berücksichtigen sowie deren barrierefreie fußläufige Erschließung. Damit könnten Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV im Rahmen einer Gesamtmaßnahme auf einer Länge von 2,5 km nachhaltig verbessert werden.

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

- Leistungsfähigkeitsbewertung der geplanten Verkehrsführung insbesondere in der Kreuzung Dahler Straße/Jesinghauser Straße/Kohlenstraße
- Beobachtung der Verkehrsabläufe an der WSW-Baustelle B7 / Höfen als „Praxistest“ einer einspurigen Verkehrsführung
- Bewertung der ÖPNV-Qualität
- verkehrssichere Querung der B7 und Überführung in eine beidseitige innerörtliche Radverkehrsführung des aus Richtung Schwelm kommenden südlichen Geh- und Radweges
- Kostenermittlung/Klärung der Finanzierung

Darüber hinaus wäre es aus straßenentwurfstechnischer Sicht wünschenswert, die geplante Einspurigkeit innerhalb des Stadtgebietes bereits durch eine angepasste Verkehrsführung im Bereich der Autobahnauffahrt zur A1 wie in Abbildung 4 prinzipiell dargestellt zu unterstützen. Hier könnte die beginnende Zufahrt zur A1 dazu genutzt werden, die Verkehre entsprechend vorzusortieren. Eine solche Lösung wäre im Hinblick auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit einer Spurzusammenführung von zwei auf eine Spur unmittelbar westlich der Kreuzung vorzuziehen. Eine einspurige Verkehrsführung unterhalb der A1-Brücke ist derzeit auch Bestandteil der dortigen bauzeitlichen Verkehrsführung. Dieser Abschnitt befindet sich außerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenzen und damit außerhalb der Zuständigkeit der Stadt Wuppertal. Hierzu sind im weiteren Verfahren Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßen NRW als zuständiger Straßenbaulastträger zu führen.



Abbildung 4: B7 außerorts – Variante einspurige Verkehrsführung

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 – Systemquerschnitt

Anlage 02 – Lagepläne Höfen/Dahler Straße

Anlage 03 – Lagepläne Jesinghauser Straße