Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

| | | |
|---|---|---|
| **Durchführungsbeschluss** | Geschäftsbereich | Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten |
| | Ressort / Stadtbetrieb | Ressort 104 - Straßen und Verkehr |
| | Bearbeiter/in<br>Telefon (0202)<br>Fax (0202)<br>E-Mail | Reyk Golinski<br>563 5058<br>563 8422<br>reyk.golinski@stadt.wuppertal.de |
| | Datum: | 15.01.2021 |
| | **Drucks.-Nr.:** | **VO/0093/21**<br>öffentlich |

| Sitzung am | Gremium | Beschlussqualität |
|---|---|---|
| **20.04.2021** | **BV Langerfeld-Beyenburg** | **Empfehlung/Anhörung** |
| **27.04.2021** | **Ausschuss für Verkehr** | **Entscheidung** |

**Radverkehrskonzept Achse 11 – Optimierung der Radverkehrsführung auf der Schwelmer Straße zwischen Stadtgrenze und Einmündung Dieselstraße**

**Grund der Vorlage**

Verbesserung der Radverkehrsführung auf der Schwelmer Straße im Abschnitt zwischen der Stadtgrenze zu Schwelm und der Einmündung Dieselstraße in Fahrtrichtung Westen

**Beschlussvorschlag**

Die Verlängerung des auf Schwelmer Stadtgebiet markierten Schutzstreifens ab der Stadtgrenze bis zur Einmündung Dieselstraße sowie die Einrichtung einer kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegespur für den Radverkehr auf der Schwelmer Straße wird zu Kosten in Höhe von 10.000,00 € beschlossen.

**Einverständnisse**

Der Kämmerer ist einverstanden.

**Unterschrift**

Meyer

**Begründung**

Die Schwelmer Straße ist Bestandteil der Handlungsachse 11 des Radverkehrskonzeptes mit hoher Umsetzungspriorität. Diese Achse verläuft zwischen der Stadtgrenze Wuppertal/Schwelm und dem Bereich des Bahnhofs Oberbarmen auf den Straßenzügen Schwelmer Straße, Langerfelder Straße, Waldeckstraße, Rittershauser Brücke (siehe Abbildung 1).

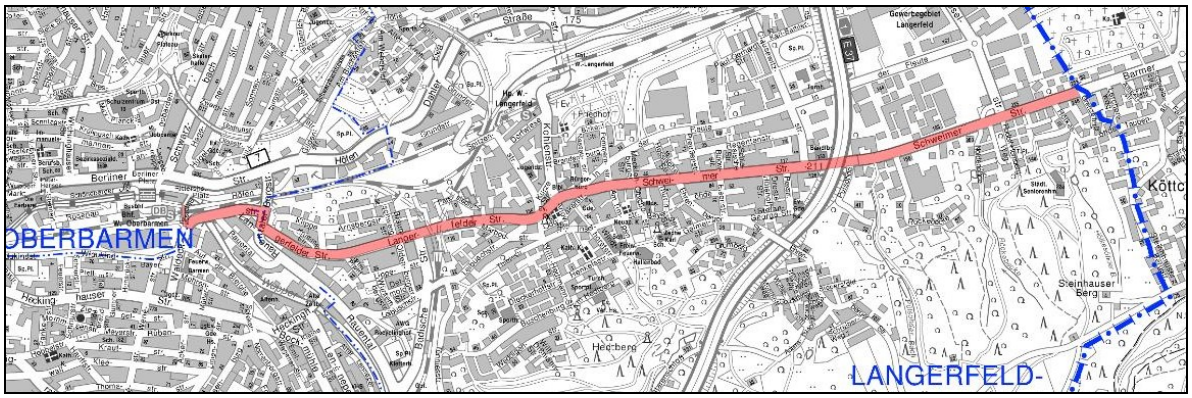



**Abb. 1: Linienführung Handlungsachse 11 des Radverkehrskonzeptes**

Kurzfristig ist vorgesehen, die auf Schwelmer Stadtgebiet beidseitig markierten Schutzstreifen ab dem Ortseingang in Fahrtrichtung Westen bis kurz hinter die Einmündung Dieselstraße zu verlängern. Im unmittelbaren Einmündungsbereich soll der Radverkehr über die vorhandene Rechtsabbiegespur geführt werden. Hierzu werden ergänzende Rad-Piktogramme und kombinierte Geradeaus- und Rechtsabbiegepfeile in der bestehenden Rechtsabbiegespur markiert. Diese „Kombispur“ genannte Planungsoption wird seit längerem im europäischen Ausland sowie seit kurzem auch in diversen deutschen Städten erfolgreich und unfallunauffällig zur Führung des Radverkehrs dort eingesetzt, wo keine Querschnittsbreite für separate Radverkehrsanlagen zur Verfügung steht (ergänzende Informationen siehe Anlage 2).



**Abb.2: Kombispur - Praxisbeispiel Düsseldorf**
**(Fotoquelle: https://www.duesseldorf.de/radschlag/infrastrukturelemente/radwege.html**

<u>Parksituation</u>

In Fahrtrichtung Westen bestehen keine gesonderten Parkregelungen. Aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten kann theoretisch am Fahrbahnrand geparkt werden. Tatsächlich wird in der Regel rechtswidrig halbachsig auf dem Gehweg geparkt. Durch die Markierung eines Schutzstreifens entfällt diese Möglichkeit des Parkens in diesem Bereich. Nach Auswertung verschiedener Luftbilder sowie eigener Erhebungen zu verschiedenen Tageszeiten wurden zwischen der Stadtgrenze und der Einmündung Dieselstraße in der Spitze bis zu acht parkende Fahrzeuge gezählt. Ein Großteil dieser Fahrzeuge dürfte den unmittelbar angrenzenden privaten Grundstücken zuzuordnen sein, die aus

Komfortgründen unmittelbar vor dem jeweiligen Grundstück halbachsig auf dem Gehweg parken, statt private Stellplatzkapazitäten zu nutzen. Aus verkehrsplanerischer Sicht fällt die Abwägung des Entfalls öffentlichen Parkraums zu Gunsten einer optimierten Radverkehrsführung und vor allem auch für das Unterbinden des widerrechtlichen halbachsigen Gehwegparkens zur Stärkung der Nahmobilität eindeutig aus.



**Abb. 3: Parkraum Fahrtrichtung Westen**

Warum enthält die Planung keine Lösung in Fahrtrichtung Osten?

Im unmittelbaren Einmündungsbereich Schwelmer Straße / Dieselstraße stehen keine ausreichenden Fahrbahnbreiten zur Verfügung, um eine regelkonforme Radverkehrsanlage einrichten zu können. Hierfür wären umfangreiche Straßenbaumaßnahmen in der Schwelmer Straße erforderlich. Für eine ganzheitliche Betrachtung der Schwelmer Straße im weiteren Verlauf bis in den Ortskern hinein wären umfassendere Planungen mit einem langfristigen Umsetzungshorizont erforderlich. Die hier zur Beschlussfassung stehende Planung steht zukünftigen Ausbauoptionen nicht entgegen. Hier soll kurzfristig und mit geringem finanziellem Aufwand aktuellen Planungsentwicklungen folgend in erster Linie erstmalig auch im Wuppertaler Stadtgebiet auf einer Hauptachse des Radverkehrskonzeptes die Planungsoption „Kombispur“ umgesetzt werden, um ganz konkret Praxiserfahrungen mit dieser Form der Radverkehrsführung in Knotenpunktbereichen zu sammeln und auch für zukünftige Planungen im Straßenraum zu etablieren. Dies bietet sich hier aufgrund der Knotenpunktgeometrie (breite weiterführende Geradeausspur hinter der Einmündung) sowie der relativ geringen Verkehrsstärke des Rechtsabbiegers (siehe Abb. 4 – teilweise Signalumläufe ohne Rechtsabbieger) an.



**Abb. 4: Schwelmer Straße /Einmündung Dieselstraße Fahrtrichtung Westen**

Die Planung ist mit den Abteilungen Verkehrslenkung, Straßen- und Verkehrsplanung sowie Straßenverkehrstechnik des Ressorts Straßen und Verkehr abgestimmt. Des Weiteren erfolgte eine Vorstellung im Runden Tisch Radverkehr mit positivem Votum zur Planung. Bedenken wurden seitens der Polizei geäußert. Trotz der geäußerten Bedenken der Polizei ist die Fachverwaltung von der Verbesserung der Radverkehrsführung und der Verkehrssicherheit mit Umsetzung der Maßnahme überzeugt. Sollten nach Umsetzung Probleme erkennbar werden, kann darauf je nach Problemart

kurzfristig reagiert werden bis hin zur Option der Wiederherstellung des Ursprungszustandes. Aus Sicht der Fachverwaltung ist dies kein wahrscheinliches Szenario.

Im Zuge der Umsetzung der Maßnahme ist seitens der Verwaltung vorgesehen, durch Pressemitteilungen Aufmerksamkeit auf diese im Stadtgebiet erstmalig zu markierende Form der Radverkehrsführung zu lenken und die Öffentlichkeit entsprechend zu informieren.

**Kosten und Finanzierung**

Die Kosten für die Markierungsänderungen betragen ca. 10.000,00 €. Die erforderlichen Mittel stehen im Teilfinanzplan 2021 beim PSP-Element 5.215401.002.003 „Um- und Ausbau Radverkehr“ zur Verfügung.

**Zeitplan**

Die Maßnahme kann nach erfolgter Beschlussfassung sowie der für die Umsetzung erforderlichen Witterungsbedingungen realisiert werden.

**Anlagen**

Anlage 01 - Markierungs- und Beschilderungsplan
Anlage 02 - Auszug „Sicher geradeaus! Leitfaden zur Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kfz“