

| | | |
|--|--------------------------------|---|
| Bericht | Geschäftsbereich | Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten |
| | Ressort / Stadtbetrieb | Ressort 104 - Straßen und Verkehr |
| | Bearbeiter/in | Reyk Golinski |
| | Telefon (0202) | 563 5058 |
| | Fax (0202) | 563 8422 |
| | E-Mail | reyk.golinski@stadt.wuppertal.de |
| | Datum: | 18.05.2021 |
| | Drucks.-Nr.: | VO/0782/21 öffentlich |
| Sitzung am | Gremium | Beschlussqualität |
| 08.06.2021 | Ausschuss für Verkehr | Entgegennahme o. B. |
| 24.08.2021 | BV Langerfeld-Beyenburg | Entgegennahme o. B. |
| Optimierung der Radverkehrsführung auf der Schwelmer Straße - Beschlussfassung zur VO/0093/21 | | |

Grund der Vorlage

Planungsänderung des Verkehrsausschusses zur Drucksache VO/0093/21 durch geänderten Beschluss vom 27.04.2021

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

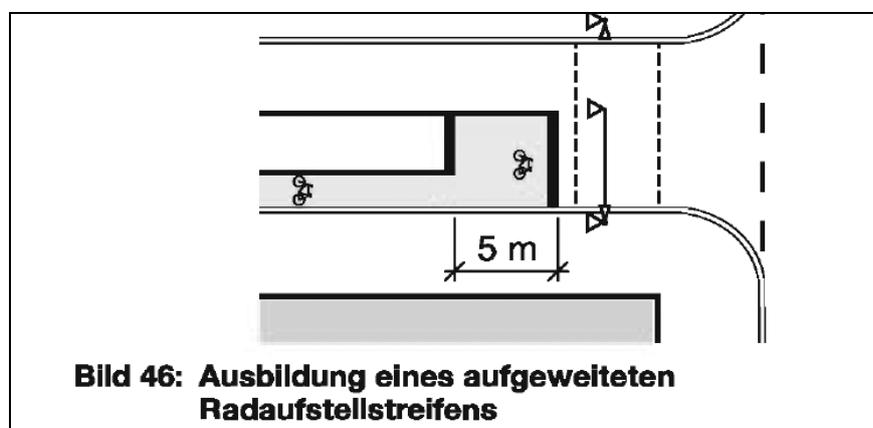
Begründung

Der Ausschuss für Verkehr hat in seiner Sitzung vom 27.04.2021 die Drucksache VO/0093/21 „Radverkehrskonzept Achse 11 – Optimierung der Radverkehrsführung auf der Schwelmer Straße zwischen Stadtgrenze und Einmündung Dieselstraße“ wie folgt geändert beschlossen:

„...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.

Darüber hinaus soll an der Kreuzung Dieselstraße aus Osten kommend eine Radaufstellfläche oder eine vorgezogene Haltelinie aufgebracht werden, um die geradeaus fahrenden Radfahrer abzusichern...“

Aus Sicht der Fachverwaltung steht der geänderte Beschluss dem Kerngedanken der Planung entgegen. Die Kombispur als solches ist bereits das Planungsinstrument zur Sicherung des geradeausfahrenden Radverkehrs. Eine vorgezogene Haltelinie ist hier kontraproduktiv. Zum einen gibt es keinen separaten Querschnittsbestandteil für den Radverkehr wie beispielsweise einen Radfahrstreifen, der gemäß Bild 46 der ERA vorgezogen werden könnte.



Zum anderen wäre dies in einer Kombispur nicht praxisrelevant. Vorgezogene Aufstellflächen entfalten ihre Wirkung in der Regel während Rotphasen. Im konkreten Fall gäbe es zwei denkbare Szenarien.

Szenario 1: Die ersten über die Rechtsabbiegespur auf eine Rot zeigende Lichtzeichenanlage zufahrenden Verkehrsteilnehmer sind Radfahrende -> Radfahrende stehen bereits als erste unmittelbar an der Haltelinie.

Szenario 2: Radfahrende sind nicht die ersten auf die rote Signalisierung zufahrenden Verkehrsteilnehmer. Diese sortieren sich im Rückstau vor der Lichtzeichenanlage ein. Eine vorgezogene Aufstellfläche lädt dazu ein, sich zwischen Beifahrerseite und Bordstein am Rückstau vorbeizuquetschen. Ein Konflikt, der durch die Kombispur am Beginn der Rechtsabbiegespur aufgelöst wurde, wird hier in der Folge wieder geschaffen.

Gerade weil im Zusammenhang mit einer Kombispur keine Vorbeifahrt an wartenden KfZ-Verkehr vorgesehen ist, ist nach gegenwärtigem Stand der Dinge als ein maßgebliches Einsatzkriterium eine grundsätzlich eher geringe Verkehrsbelastung auf der Rechtsabbiegespur formuliert worden, was im konkreten Fall auch gegeben ist.

Aus straßenentwurfstechnischer Sicht wäre eine wie auch immer zu realisierende vorgezogene Aufstellfläche in der Rechtsabbiegespur im Zusammenhang mit einer Kombispur ein Planungsfehler, weil diese keine Konflikte löst, sondern nur verlagert. Daher rät die Verwaltung von der ergänzenden Markierung einer vorgezogenen Aufstellfläche ab.

Kosten und Finanzierung

Entfällt.

Zeitplan

Entfällt.

Anlagen

Entfällt.