Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Alina Friese +49 202 563 5602 alina.friese@stadt.wuppertal.de
	Datum:	12.09.2022
	Drucks.-Nr.:	**VO/0542/22** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
26.10.2022	**BV Elberfeld**	**Empfehlung/Anhörung**
06.12.2022	**Ausschuss für Verkehr**	**Entscheidung**

Optimierung der Radverkehrsanbindung vom Hauptbahnhof zur Bergischen Universität Wuppertal

Grund der Vorlage

Vorschlag der Verwaltung zur Optimierung der Radverkehrsanbindung vom Hauptbahnhof Wuppertal zur Bergischen Universität.

Beschlussvorschlag

1. Die Realisierung der Radverkehrsanbindung vom Hauptbahnhof Wuppertal zur Bergischen Universität gemäß den Anlagen 1 bis 11 und der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Mensa wird zu Gesamtkosten von 310.000,- € beschlossen.
2. Die Umsetzung des unter der Ziffer 1 genannten Beschlussvorschlags steht unter dem Vorbehalt eines rechtskräftigen Haushaltsplans 2022.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Mit dem Beschluss des Radverkehrskonzeptes stellt die Anbindung vom Hauptbahnhof Wuppertal zum Campus Grifflenberg der Bergischen Universität eine wichtige Ergänzungsstrecke im Radverkehrsnetz dar. Um zeitnah eine sichere Radverkehrsführung

bergwärts zu realisieren, wird die gegenwärtige Führung talwärts von der Universität zum Hauptbahnhof gesondert geprüft.

Die geplante Radverkehrsroute kann den Anlagen 1 und 2 entnommen werden. Vom Hauptbahnhof ausgehend wird der Radverkehr an der Bahnhofsstraße über den südlichen Gehweg zum Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Kleeblatt geleitet. Der Gehweg ist bereits im Bestand für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit und dem erhöhten Verkehrsaufkommen im Bereich des Brückenbauwerks am Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Kleeblatt ist eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum erforderlich. Eine gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr ist bei einer Gehwegbreite von 2,90 – 3,90 m zulässig, allerdings besteht aufgrund des erhöhten Fußgängerverkehrsaufkommens ein Konfliktpotenzial. Die guten Sichtbeziehungen hingegen begünstigen die gemeinsame Führung im Bereich der Engstelle.

In der Straße Unterer Grifflenberg wird der Radverkehr in den Mischverkehr überführt. Die erforderlichen Sichtfelder an den Knotenpunkten werden in der bestehenden Tempo-30-Zone durch Markierungen und Beschilderung entsprechend den Anlagen 3 - 5 sichergestellt. Innerhalb der Sichtfelder ist die Anlage von sechs Radabstellanlagen vorgesehen. Zur Gewährleistung der ausreichenden Sichtbeziehungen entfallen fünf öffentliche Stellplätze.

Für die Anbindung zur Straße Oberer Grifflenberg wird die Fußgängerbrücke an der Südstraße für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen freigegeben. Hierfür ist eine Anpassung der bestehenden Geländerhöhe sowie eine Bordsteinabsenkung in den Straßen Unterer Grifflenberg und Oberer Grifflenberg erforderlich. Im Bereich der durchlässigen Sackgasse in der Straße Oberer Grifflenberg wird der Radverkehr in den Mischverkehr überführt. Im Weiteren Streckenverlauf ist eine gesonderte Radverkehrsführung in Form eines Radfahrstreifens bis zum Kontenpunkt Max-Horkheimer-Straße/ Fuhlrottstraße vorgesehen. Der Fahrbahnquerschnitt kann den Anlagen 6 - 11 entnommen werden.

Mit der Anlage eines Radfahrstreifens wird der überbreite Parkstreifen in der Max-Horkheimer-Straße auf eine Breite von 2,40 m reduziert. Dieser wird aktuell missverständlich zum Schrägparken genutzt, sodass im Zuge der Planung 11 Parkstände entfallen. Am Knotenpunkt Max-Horkheimer-Straße/ Gaußstraße/ Albert-Einstein-Straße ist eine separate Aufstellfläche für den Radverkehr in Fahrtrichtung Südost geplant. Das Linksabbiegen erfolgt im Mischverkehr, da in der Gaußstraße aufgrund der angrenzenden Bushaltestelle keine gesonderte Radverkehrsführung möglich ist. Die übersichtliche Linienführung, die bestehende Längsneigung und das geringere Verkehrsaufkommen begünstigen die Führungsform. Im weiteren Streckenverlauf der Max-Horkheimer-Straße ist die Anlage eines Schutzstreifens vorgesehen, da im Einmündungsbereich zur Fuhlrottstraße der ÖPNV frühzeitig auf die rechte Fahrspur überführt werden muss und somit eine Inanspruchnahme des Schutzstreifens nicht auszuschließen ist.

Des Weiteren wird die Haltestelle Mensa im Zuge der geplanten Radverkehrsanlage barrierefrei ausgebaut. Neben der Umsetzung des Radfahrstreifens ist ein Vorziehen des Haltestellenbordsteins auf Höhe der Parkmarkierung erforderlich, um eine präzise Anfahrt an den Bord und somit eine barrierefreie Andienung sicherzustellen.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

☐ neutral /nein

X ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Förderung von emissionsfreier Mobilität.

Kosten und Finanzierung

Vorbehaltlich des rechtskräftigen Haushaltsplans 2022:

Die Kosten für Markierung, Beschilderung, Straßenausbau sowie Anpassungen am Brückenbauwerk und der Lichtsignalanlage betragen 310.000,- €. Die Finanzierung erfolgt aus der investiven Pauschale für den Um- und Ausbau des Radverkehrs unter dem PSP-Element 5.215401.002.003 „Um- und Ausbau Radverkehr“ Sachkonto 785200 für das Jahr 2022.

Durch die geplanten Markierungsarbeiten kann mit verhältnismäßig geringen finanziellen Mitteln auf einem 1,8 km langen Streckenabschnitt eine überwiegend gesonderte Radverkehrsführung realisiert werden. Aufgrund des erheblichen Mehrwertes für den Radverkehr und dem verhältnismäßig geringen Bedarf an finanziellen Mitteln wurde zur Gewährleistung einer zeitnahen Umsetzung von einer Beantragung von Fördermitteln abgesehen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Streckenabschnitt außerhalb der Fördergebietskulisse Elberfeld liegt und anderweitige Förderungen eines erheblichen zeitlichen Vorlaufs bedürften, so dass eine zeitnahe Optimierung der Radverkehrsanbindung ausgeschlossen wäre.

Zeitplan

Die Umsetzung soll möglichst zeitnah nach der Beschlussfassung und dem Inkrafttreten des Haushaltsplans 2022 erfolgen.

Anlagen

Anlage 01 Übersichtskarte Streckenverlauf HBF – Oberer Grifflenberg

Anlage 02 Übersichtskarte Streckenverlauf Oberer Grifflenberg – Gaußstraße

Anlage 03 Markierungs- und Beschilderungsplan 01

Anlage 04 Markierungs- und Beschilderungsplan 02

Anlage 05 Markierungs- und Beschilderungsplan 03

Anlage 06 Markierungs- und Beschilderungsplan 04

Anlage 07 Markierungs- und Beschilderungsplan 05

Anlage 08 Markierungs- und Beschilderungsplan 06

Anlage 09 Markierungs- und Beschilderungsplan 07

Anlage 10 Markierungs- und Beschilderungsplan 08

Anlage 11 Markierungs- und Beschilderungsplan 09