

Beschlussvorlage BV	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Dirk Lange +49 202 563 5659 dirk.lange@stadt.wuppertal.de
	Datum:	15.04.2018
	Drucks.-Nr.:	VO/1130/18 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
08.05.2019	BV Elberfeld	Entscheidung
Umgestaltung der Friedrichstraße/Neuen Friedrichstraße zur Fahrradstraße		

Grund der Vorlage

Ergebnis aus der Bürgerbeteiligung am 12. Juli 2018/
Antrag der BV Elberfeld vom 10. Oktober 2018

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung Elberfeld beschließt die Umgestaltung der Neuen Friedrichstraße zwischen Mirker Straße und Ludwigstraße sowie der anschließenden Friedrichstraße bis zur Albrechtstraße in eine Fahrradstraße gemäß den beiliegenden Entwürfen einschließlich der Veränderungen im Einbahnstraßensystem.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Reichl

Begründung

Durch eine zwingend notwendige Kanalbaumaßnahme der Wuppertaler Stadtwerke wird die Neue Friedrichstraße im Bereich zwischen Mirker Straße und Ludwigstraße im Fahrbahnbereich in den Jahren 2019 bis 2021 geöffnet. Mit der Wiederherstellung der Oberfläche ergeben sich verschiedene Möglichkeiten den nichtmotorisierten Verkehr zu fördern. Der Stellenwert für den Fuß- und Radverkehr ergibt sich durch die direkte Verbindung der Nordbahntrasse mit dem Elberfelder Zentrum parallel zur Hauptverkehrsstraße Gathe.

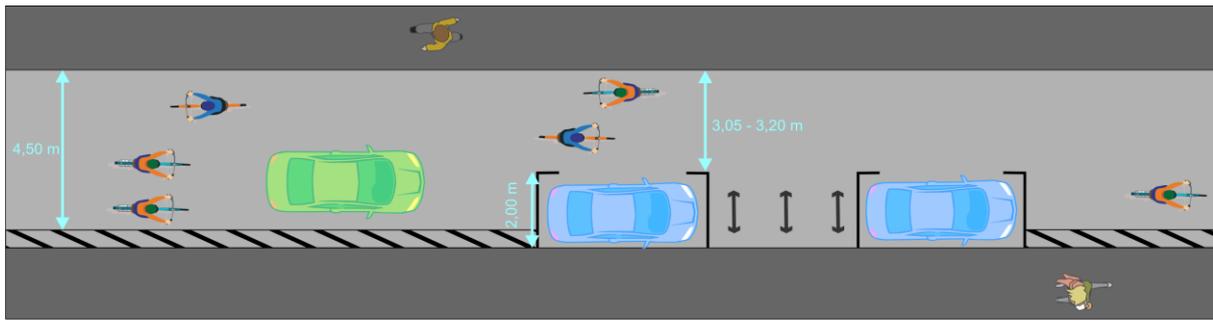
1. Bisheriger Abstimmungsprozess

Im Vorfeld der Maßnahme wurde durch die Bezirksvertretung Elberfeld und private Initiativen eine verstärkte Berücksichtigung des nichtmotorisierten Verkehrs gefordert. Die Abstimmung der divergierenden Nutzeransprüche fand in einer Bürgerbeteiligung im Juli 2018 statt. Hier wurden durch das Ressort Straßen und Verkehr die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen aufgezeigt (vgl. Anhang 6). So ist ein Versatz der Bordsteine aus finanziellen Gründen nicht möglich. Ein barrierefreier Umbau der Kreuzungsbereiche (Absenkung der Bordsteine und Verlegung Blindenleitsystem) ist unabhängig der Führung des Radverkehrs vorgesehen. Anschließend fand eine Bedürfnisabfrage der Anwohner im Rahmen eines Perspektivwechsels statt. Hierbei zeigte sich, dass vor allem nahegelegene Parkmöglichkeiten, eine verbesserte Aufenthaltsqualität, eine Verkehrsberuhigung und die Förderung des Radverkehrs auf der Achse Nordbahntrasse – Innenstadt wichtige Anliegen der Beteiligten sind (vgl. Anhang 7). In der Sitzung der BV am 10.10.2018 wurden daraufhin die Ergebnisse diskutiert und die Verwaltung mit der Planung einer Fahrradstraße beauftragt (VO/0797/18). Eine durch das Zeichen 244 angeordnete Fahrradstraße weist die Fahrbahn vollständig den Radfahrern zu, anderer Verkehr ist nur ausnahmsweise zuzulassen und dem Radverkehr untergeordnet (StVO).

2. Erforderliche Breite einer Fahrradstraße

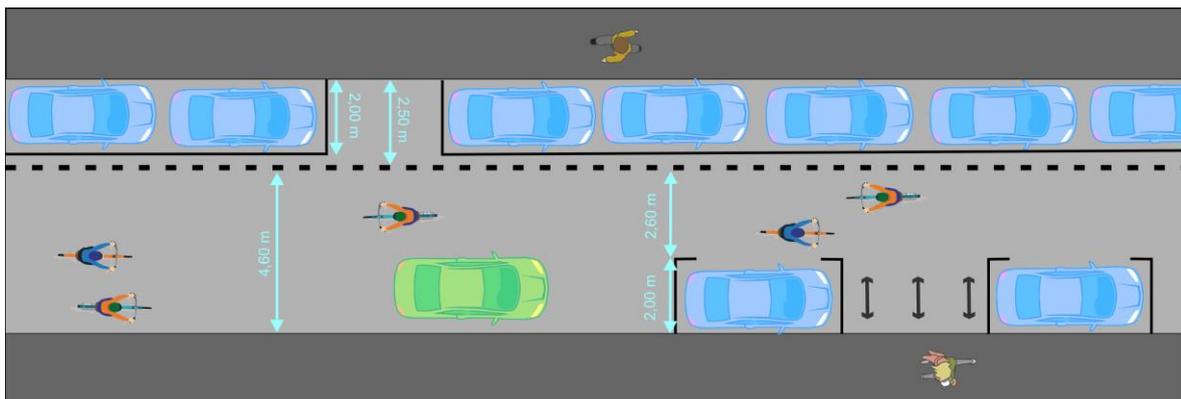
Für eine funktionierende und sichere Fahrradstraße ist vor allem die Dominanz des Radverkehrs entscheidend. Dies kann nur durch eine geeignete Anbindung an das Netz erreicht werden, sodass eine weitere Führung bis zum Neumarkt prioritär verfolgt werden sollte. Weiter ist bei zugelassenem Kfz-Verkehr für eine sichere und komfortable Nutzung eine Breite zwischen 4,00 m und 4,50 m erforderlich (Unfallforschung der Versicherer 2016). Bei einer geringeren Breite ist ein gefahrloses Begegnen von Radfahrern und Kraftfahrzeugen nicht möglich (RASt 06). Breiten über 5,00 m zeigen in Untersuchungen ein signifikant überhöhtes Geschwindigkeitsniveau auf (BASt 97). Die Neue Friedrichstraße weist im Bereich nördlich der Wiesenstraße eine Straßenbreite um 7,20 m, südlich um 5,00 m auf. Derzeit wird nördlich beidseits und südlich einseitig längs geparkt, sodass zwischen 3,00 m und 3,20 m Restfahrbahnbreite verbleiben. Zur Gewährleistung der oben genannten erforderlichen Breite müssen daher einseitig die Parkmöglichkeiten größtenteils entfallen.

Durch den Entfall des Längsparkens verbreitert sich die nutzbare Fahrbahnbreite von 3,00 - 3,20 m auf 5,00 - 5,20 m. Um überbreite Fahrbahnen mit den oben genannten Nachteilen für die Verkehrssicherheit zu vermeiden, soll die Fahrbahn durch Markierungen optisch verschmälert werden. Ziel ist eine Fahrbahnbreite von 4,50 m. Dies geschieht durch eine Sperrfläche, da die in anderen Städten verwendete unterbrochene Breitstrichmarkierung unter anderem als Parkmarkierung missverstanden werden könnte. Die entstehende Freifläche ist zwar nicht für die Nutzung durch Fußgänger vorgesehen, verschafft diesem aber dennoch mehr Bewegungsraum, da die schmalen Gehwege aufgrund des neuen Sicherheitsbereiches zum fließendem Verkehr in voller Breite genutzt werden können. Um eine angemessene Abwägung der Nutzerinteressen Parkverkehr und Radverkehr zu erreichen sollen vorerst vereinzelt Parkinseln geschaffen werden (vgl. Punkt 3).



Beispielhafter Querschnitt im Bereich südlich der Wiesenstraße

Im Bereich zwischen Mirker Straße und Wiesenstraße steht ein breiterer Querschnitt zur Verfügung, sodass hier das Längsparken an einer Seite belassen werden kann. Die Unfallforschung der Versicherer empfiehlt aufgrund häufiger Unfälle zwischen Radfahrern und öffnenden Türen des Parkverkehrs in diesem Fall einen sogenannten Sicherheitstrennstreifen zu markieren. Da die zu markierende Sperrfläche in diesem Abschnitt sehr schmal und damit technisch schwierig zu markieren wäre bietet sich zur Einengung der Fahrgasse daher eine Breitstrichmarkierung in 0,50 cm Entfernung zum Parkstreifen an. Die Parkinseln werden hier zusätzlich analog zum südlichen Abschnitt angeordnet. Die Umwandlung der Längsparkstände in Schrägparkstände ist aufgrund des erforderlichen Ausfahrwinkels und den Konflikten mit Radfahrern nicht möglich.



Beispielhafter Querschnitt im Bereich nördlich der Wiesenstraße

3. Parken in der Fahrradstraße

Aufgrund des hohen Parkdruckes im Quartier sowie des Bedürfnisses nach nahegelegenen Parkmöglichkeiten fand eine umfangreiche Erhebung des ruhenden Verkehrs in diesem Bereich und den angrenzenden Nebenstraßen in Zusammenarbeit mit dem Fachzentrum Verkehr der Universität statt. Im Ergebnis zeigte sich eine hohe Auslastung im gesamten Untersuchungsraum, vor allem in den Abendstunden und im nördlichen und südlichen Bereich. Durch flankierende Maßnahmen soll daher die Parkraumnachfrage dem vermindertem Angebot angepasst werden. Mittels vermehrter Ausweisung von Bewohnerparkplätzen und Kurzzeitparken kann vor allem der quartiersfremde Parkverkehr durch Veranstaltungen im nördlichen Bereich und Einzelhandel im südlichen Bereich beschränkt werden. Ein dichtes Netz an Carsharing-Stationen, die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt und die ÖPNV-Anbindung verringern die Abhängigkeit vom privat genutzten Pkw.

Um die Reduzierung des Parkraumangebotes abzdämpfen, sollen zunächst vereinzelte Parkinseln erhalten bleiben, welche die verfügbare Fahrbahnbreite nur temporär unter die geforderten 4,00 m einschränken. Um den Radverkehr zu fördern und auch für Besucher und Anrainer attraktiver zu gestalten sind zusätzlich zu den Parkständen Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen. Es werden maximal zwei Parkstände angeordnet, sodass die

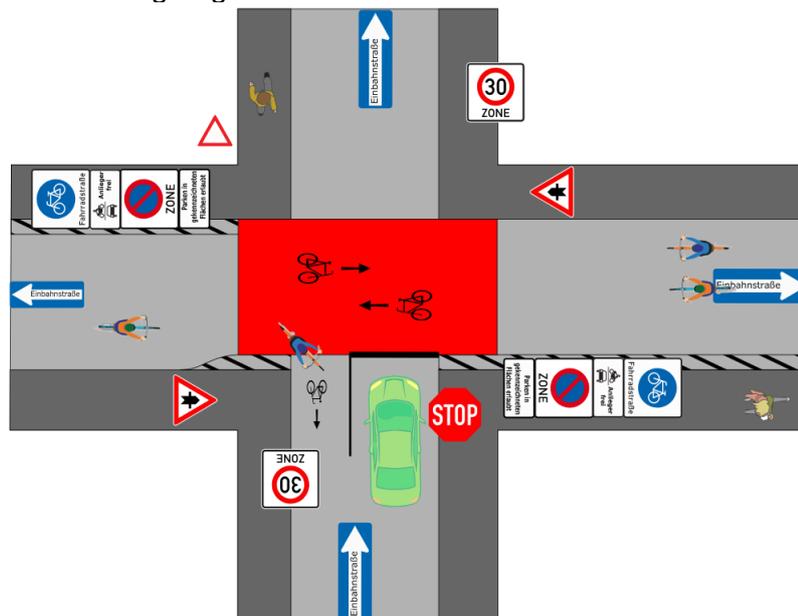
Parkstände direkt angefahren werden können und für den fließenden Verkehr störende und konflikträchtige Parkmanöver weitgehend vermieden werden können. Weiterhin werden die Parkinseln in Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugverkehrs angeordnet, sodass dieser gegenüber entgegenkommenden Radfahrern wartepflichtig ist. Sollte die Nutzung der Fahrradstraße durch Radfahrer zunehmen und die Parkraumnachfrage sich stabilisieren, so kann die Markierung kostengünstig sich ändernden Gegebenheiten angepasst werden. Mithilfe der Parkinseln können ungefähr 55 % der Parkmöglichkeiten in der Neuen Friedrichstraße erhalten bleiben.

Um die verbleibenden Parkmöglichkeiten deutlich zu kennzeichnen, Falschparken zu verhindern und eine übermäßige Beschilderung zu verhindern, soll der Bereich der Fahrradstraße durch VZ 290 zu einer Haltverbotszone erklärt werden. Die verbleibenden Parkstände werden markiert und das Parken durch das Zusatzzeichen 1053-30 dort erlaubt. So ist für Anwohner auch ein Halten zum Be- und Entladen möglich, ein dauerhaftes Parken jedoch untersagt.



4. Vorfahrt der Fahrradstraße

Als Radhauptverbindung sollten Fahrradstraßen gegenüber anderen Erschließungsstraßen bevorzugt werden (RASt 06). Durch eine einheitliche und deutliche Beschilderung an den Knotenpunkten kann ein hoher Grad an Akzeptanz und Sicherheit erreicht werden (BASt 97). Eine Bevorrechtigung kann auf dem Abschnitt Albrechtstraße bis Mirker Straße mit Ausnahme der Wiesenstraße durch Zeichen 301 („Vorfahrt“) erreicht werden. Die bisherige Rechtslage erfordert einen hohen Beschilderungsaufwand aufgrund einer nur bedingt möglichen Integration der Fahrradstraße in eine Tempo-30-Zone. Daher wird die endgültige Form der Beschilderung erst kurzfristig festgelegt, um möglichen Änderungen durch den Gesetzesgeber Rechnung tragen zu können.



Modellhafter Knotenpunkt mit Bevorrechtigung der Fahrradstraße

Die Wiesenstraße besitzt als Verkehrsstraße mit Linienbusverkehr eine übergeordnete Funktion und kann daher nicht der Fahrradstraße untergeordnet werden. Aufgrund der Tallage besteht hier die Gefahr der Vorfahrtsmissachtung, daher muss der Vorrang der Wiesenstraße verdeutlicht werden. Dies kann durch Zeichen 206 („Halt. Vorfahrt gewähren.“) in Verbindung mit einer Haltelinie erfolgen. Zusätzlich sollte die Fahrradstraße hier unterbrochen werden.

5. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verhinderung von Schleichverkehren

Durch die breite Fahrbahn in Kombination mit der Bevorrechtigung besteht die Gefahr, dass die Fahrradstraße vom motorisierten Verkehr als Schleichweg oder Abkürzung genutzt wird. Ein erhöhtes Aufkommen an Durchgangsverkehr mit hohen Geschwindigkeiten muss verhindert werden. Eine Beschilderung mit dem Zusatzzeichen 1020-30 („Anlieger frei“) ist erfahrungsgemäß nahezu wirkungslos. Um Durchgangsverkehr effektiv zu vermeiden ist eine Drehung der Einbahnstraßen notwendig. Wechselnde Fahrtrichtungen machen ein Befahren als Abkürzung weitgehend unattraktiv und sichern dennoch die Erreichbarkeit.

Das Einbahnstraßennetz in der Nordstadt ist ein komplexes Gefüge. Eine Veränderung an einer Stelle führt zwangsläufig zu Verlagerungen an anderer Stelle. Um die Veränderungen möglichst minimal zu halten ist auch eine Änderung im Bereich Neue Nordstraße notwendig (vgl. Anhang 6).

Kosten und Finanzierung

Die Umsetzung dieses Beschlusses erfolgt im Zuge der geplanten Kanal- und Straßenbaumaßnahmen. Die Fahrbahnerneuerung ist grundsätzlich unabhängig von der Umsetzung der Markierungs- und Beschilderungsarbeiten für die zukünftige Fahrradstraße, kann jedoch über dieses Projekt mit finanziert werden.

In Abstimmung mit den WSW wird das Bauvorhaben der Straßensanierung konkretisiert und in einen neuen Zeitplan gebracht. Ein Durchführungsbeschluss wird hierfür gesondert erfolgen.

Zeitplan

Die Umsetzung der Markierung und Beschilderung zur Fahrradstraße erfolgt nach vollständigem Abschluss der Straßenbauarbeiten (vrstl. 2021), da eine Fahrradstraße bei gesperrten Teilabschnitten nicht effektiv genutzt werden kann. Daher wäre die mit der Markierung verbundene Reduzierung der Parkmöglichkeiten unverhältnismäßig. Die Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit werden direkt im Anschluss an die Tiefbauarbeiten durchgeführt.

Anlagen

- 01 – Übersichtsplan
- 02 – Lageplan Nord
- 03 – Lageplan Mitte
- 04 – Lageplan Süd
- 05 – Änderungen Einbahnstraßensystem
- 06 – Bürgerbeteiligung Mobilität in der Neuen Friedrichstraße
- 07 – Ergebnisse der Bürgerbeteiligung