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	Maximilian Nett +49 202 563 7783 maximilian.nett@stadt.wuppertal.de
	Datum:	20.01.2023
	Drucks.-Nr.:	**VO/1642/23** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
07.02.2023	**BV Barmen**	**Empfehlung/Anhörung**
21.02.2023	**Ausschuss für Verkehr**	**Entscheidung**

Radverkehrsführung Hünefeldstraße

Grund der Vorlage

Prüfauftrag des Ausschusses für Verkehr (SI/1219/22) vom 23.08.2022 zur Errichtung einer durchgehenden Radverkehrsverbindung zwischen Barmen und Elberfeld (parallel zur B7).

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Vorlage dargestellte Variante 4 für eine kurzfristige Umsetzung in 2023 nach Maßgabe dieser Vorlage weiter auszuarbeiten und nach einer ausführlichen Bürgerinformation umzusetzen.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

Bezugnehmend auf die Drucksache VO/1479/22 und das darin beschriebene weitere Vorgehen hat am 17.01.2023 der geplante Ortstermin mit Vertretern des Ausschusses für Verkehr sowie der Bezirksvertretung Barmen stattgefunden.

Historie:

Mittels der Drucksache VO/0380/20, die in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr am 10.06.2020 (SI/1539/20) beschlossen wurde, wurde die Verwaltung bereits beauftragt die in der Drucksache thematisierten Planungsansätze für die Radwegeführung parallel zur B 7 detailliert zu planen.

Aufgrund eines Bürgerantrages gemäß § 24 GO NRW wurde die Auftragung von Piktogrammen auf der Fahrbahn der Hünefeldstraße geprüft. Mit der Drucksache VO/1611/21 und der Ergänzungsdrucksache VO/1611/21-Erg. wurde mitgeteilt, dass die Aufbringung von alleinstehenden Radverkehr-Sinnbildern oder Piktogrammketten rechtlich nicht möglich ist.

Die Verwaltungsdrucksache wurde durch den Ausschuss für Verkehr in der Sitzung am 23.08.2022 beschlossen (TOP 25 in der Niederschrift). Ergänzend wurde die Verwaltung aufgefordert zeitnah die Voraussetzungen zur Umsetzung einer Fahrradstraße zu prüfen.

Hierauf hat die Verwaltung mehrere Varianten zur Verbesserung der dortigen Radverkehrsführung erarbeitet. Diese wurden dem Ausschuss für Verkehr mit der Drucksache VO/1479/22 am 06.12.2022 vorgestellt.

Bezugnehmend auf die Drucksache VO/1479/22 und das darin beschriebene weitere Vorgehen hat die Fachverwaltung am 17.01.2023 einen Ortstermin mit Vertretern des Ausschusses für Verkehr sowie der Bezirksvertretung Barmen durchgeführt. Hierbei wurden die Varianten aus der Drucksache VO/1479/22 (Anlage 01 Bewertungsmatrix) vorgestellt und erörtert.

Inhaltlich wird zu den Varianten auf die Anlage 01 – Bewertungsmatrix verwiesen.

Variante 1 (Optimierung des Bestandes)

Da die Variante 1 weder eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr noch für den Fußverkehr darstellt, bestand diesbezüglich kein Diskussionsbedarf, sodass diese Variante nicht weiterverfolgt werden soll.

Variante 2 (Fahrradstraße in Fahrtrichtung Westen)

Die Fachverwaltung ist im Zuge der Querschnittserläuterung zu Variante 2 ausführlich auf den Leitfaden der Bergischen Universität Wuppertal sowie der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.) eingegangen. Zwischenzeitlich hat der AGFS seine Planungshinweise im Dezember 2022 u.a. hinsichtlich der empfohlenen Querschnitte für Fahrradstraßen überarbeitet.

Gemäß den neuen Handlungsempfehlungen ist nun eine Regelbreite für die Fahrgasse von 5,50 m anzustreben. Diese Fahrgassenbreite beinhaltet zu jeder Seite einen Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Fahrzeugen von je 0,75m. Im Hinblick auf die beidseitigen Parkstreifen und die vorhandene Fahrgassenbreite in der Hünefeldstraße von lediglich 4,20m würde dies bedeuten, dass unter Berücksichtigung von beidseitigen Sicherheitstrennstreifen von jeweils 0,75m lediglich eine 2,70m breite Fahrgasse zur Verfügung stehen würde, was eine deutliche Abweichung von dem anzustrebenden Maß von 4,00m bedeutet.

Die in der Drucksache VO1479/22 seinerzeit favorisierte Variante 2 sollte daher aus Sicht der Fachverwaltung aufgrund des mangelnden Querschnitts (4,20 m vor Ort) nicht weiterverfolgt werden.

Variante 3 (Fahrradstraße in beide Fahrtrichtungen)

Während der Vorstellung der Variante 3 in der Örtlichkeit wurde schnell deutlich, dass eine kurzfristige sowie kostengünstige Umsetzung dieser Variante nicht möglich ist.

Variante 4 (Einbahnstraßenfreigabe für den gegenläufigen Radverkehr)

Als kurzfristige und den aktuellen Handlungsempfehlungen entsprechende Variante schlägt die Verwaltung insoweit aus den zuvor genannten Gründen die Umsetzung der Variante 4 vor. Variante 4 sieht als kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Variante die Einbahnstraßenfreigabe in Fahrtrichtung Osten vor, welche mit einer Senkung der Geschwindigkeit auf Tempo-30 km/h zu einer deutlichen Verbesserung der Fahrradinfrastruktur für die Hünefeldstraße (Talachse) in Fahrtrichtung Osten führen würde. Die Restfahrbahnbreite der Hünefeldstraße ist mit den durchschnittlich 4,20m ausreichend für eine Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr und bietet aufgrund der zahlreichen Überfahrten (Ein-/Ausfahrten) bereits einige Ausweichflächen für den Radverkehr. Aufgrund der bereits vorhandenen Ausweichflächen bleibt eine hohe Zahl an Parkplätzen bestehen, sodass daraus lediglich ein geringfügiger Parkflächenverlust auf Grund von Schaffung weiteren Ausweichflächen resultiert. Diese dienen zur Minimierung möglicher Konfliktpotentiale durch den gegenläufigen Radverkehr. Durch den ebenen und nahezu geradlinigen Straßenverlauf bestehen ideale Sichtbeziehungen zwischen dem zukünftig entgegen der Einbahnstraße fahrenden Radverkehr und dem entgegenkommenden KFZ-Verkehr. Neben der Erhaltung der Grünflächen bzw. dem Baumbestand erfolgt durch die Aufhebung des sogenannten anderen Radweges (beidseitiger Bedarfsradweg auf dem Hochbord) in Fahrtrichtung Westen sowie Osten im Seitenraumbereich ein Flächengewinn für den Fußverkehr, der den teilweise nur 0,90 m breiten Fußwegbereich um 1-1,20 m verbreitert und so eine deutliche Attraktivitätssteigerung sowie einen Sicherheitsgewinn für den Fußverkehr darstellt (Anlage 02 - Querschnitt Variante 4). Auch die Temporeduzierung dient dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Radfahrer.

Wie bereits in der Drucksache VO/0380/20 thematisiert, ist auch weiterhin vorgesehen, den Radverkehr über den Planungsabschnitt Hardtufer in beide Fahrtrichtungen auszuarbeiten. Dieses Vorgehen ist abhängig von der Sanierung der Stützmauer.

Als kurzfristig umsetzbare Lösung sieht die Verwaltung die Variante 4 vor, für welche jedoch im Vorfeld eine Verkehrszählung (LKW-Anteil, Fußgänger- und Radfahrersaufkommen) notwendig ist.

Die Umsetzung der Maßnahme muss offensiv öffentlichkeitswirksam begleitet werden (z. B. Anwohner*innen-Schreiben, Informationen über die Umsetzungsschritte und den aktuellen Sachstand auf der Homepage der Stadt Wuppertal, Medienarbeit, Infoabend).

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsministerium NRW mit Erlass vom 25.01.2023, welcher der Stadt Wuppertal über die Aufsichtsbehörde am 31.01.2023 zugegangen ist, die Markierungen von Piktogrammketten nun grundsätzlich zugelassen hat (siehe Anlage 03).

Die Polizei favorisiert die Variante 3 und gibt hinsichtlich der Variante 4 zu bedenken, dass ein Verkehrssicherheitsproblem durch das versehentliche Öffnen der Fahrzeugtüren entstehen könnte. Derzeit sei die Unfalllage unauffällig, da der Radverkehr eine eindeutige Führung getrennt vom Fahrzeugverkehr habe.

Klimacheck

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

☐ neutral /nein

X ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung: Die geänderte Radverkehrsführung wirkt sich positiv auf das Klima aus, da mehr Radverkehr erwartet und somit die CO2-Belastung durch PKWs gesenkt wird.

Kosten und Finanzierung

Die erforderlichen Finanzmittel in Höhe von ca. 30.000 € für die im Rahmen der Einbahnstraßenfreigabe notwendigen Änderungen der Beschilderung und Markierung stehen im Kontierungsobjekt 4.415401.501.001 "Verkehrslenkende Straßenausstattung" bzw. Sachkonto 522 100 "Unterhaltung des Infrastrukturvermögens" zur Verfügung.

Zeitplan

Die Maßnahme kann nach Beschlussfassung zeitnah umgesetzt werden.

Anlagen

- Anlage 01 – Bewertungsmatrix
- Anlage 02 – Querschnitt Variante 4
- Anlage 03 – Erlass Piktogrammketten