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	Laura Wester +49 202 563 4362 +49 202 563 8422 laura.wester@stadt.wuppertal.de
	Datum:	05.09.2023
	Drucks.-Nr.:	**VO/0907/23** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
24.10.2023	**BV Barmen**	**Empfehlung/Anhörung**
31.10.2023	**Ausschuss für Verkehr**	**Entscheidung**

Hatzfelder Straße – Radverkehr- Prüfauftrag zur Freigabe des Gehweges

Grund der Vorlage

Beschluss des Ausschusses für Verkehr zur Drucksache VO/1512/21 mit der Bitte um Prüfung zur Freigabe des Gehweges in der Hatzfelder Straße zwischen Grunerstraße und den Lebensmittelläden am Kreisverkehr Hatzfelder Straße/Märkische Straße/Einern.

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr beschließt die Freigabe des Gehweges in der Hatzfelder Straße zwischen Grunerstraße und den Lebensmittelläden am Kreisverkehr Hatzfelder Straße/Märkische Straße/Einern.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Meyer

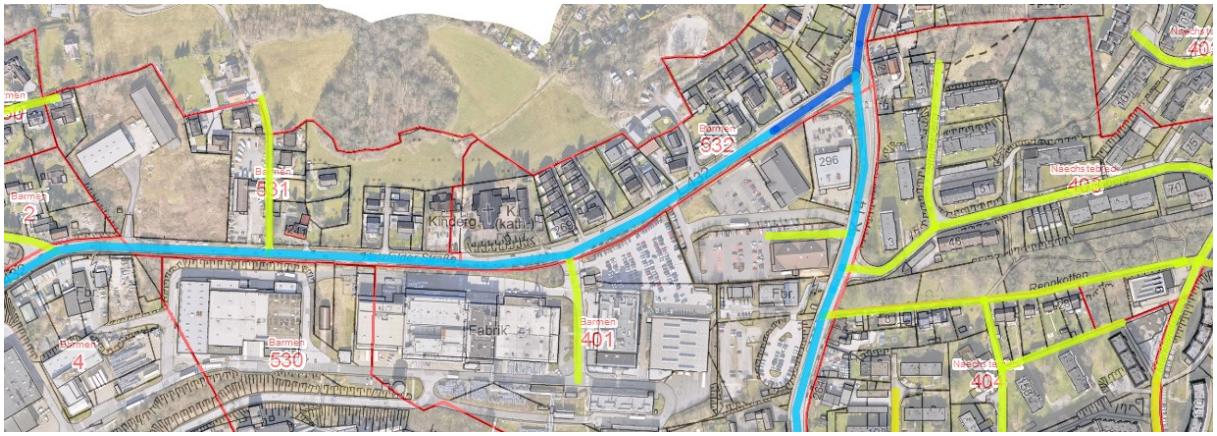
Begründung

Der Beschluss der Bezirksvertretung Barmen (VO/01512/21) wurde von den Fachabteilungen geprüft und in Zusammenarbeit mit dem „Runden-Tisch-Radverkehr“ erörtert und diskutiert.

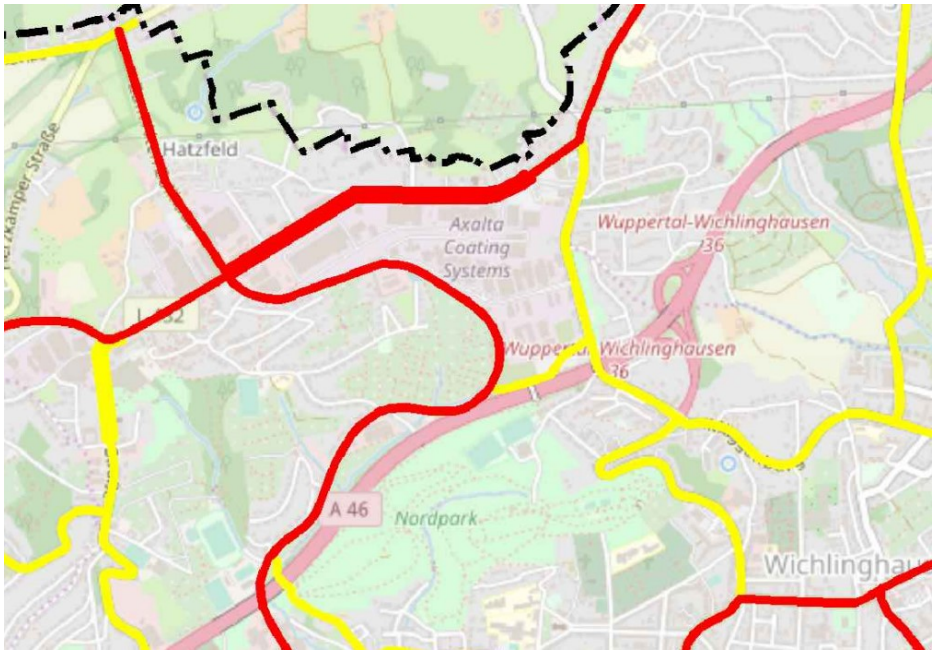
Zur weiteren Planung und Analyse des zu beplanenden Abschnittes wurden die Fußgänger und die Radfahrenden gezählt. (Bericht VO/0327/23)
An Hand dieser Zahlen und den vorhandenen Ein- und Aussteiger an den betroffenen Haltestellen wurde eine passende Radverkehrsführung erarbeitet.

Gegebenheiten/aktuelle Situation:

Die Hatzfelder Straße ist eine schmale, stark befahrene Landstraße. Der durchschnittliche tägliche Verkehr an Werktagen (DTVw) liegt bei >7.500 – 10.000 Kfz/Tag. Es gibt keine Radverkehrsanlagen. Die Situation für die Radfahrenden ist unbefriedigend und wird als verkehrsunsicher empfunden.



Ausschnitt aus WuNDa -Verkehrsbelastung 2020



Ausschnitt aus dem Radverkehrskonzept

Im Radverkehrskonzept ist die Hatzfelder Straße als Hauptstrecke gekennzeichnet. Langfristig ist eine Radverkehrsanlage für diesen Abschnitt an zu visieren.

Im Zuge der Planungen zum Umbau der Hatzfeldtrasse zu einem Geh- und Radweg werden auch die umliegenden Verbindungen für den Radverkehr geprüft. Hierbei liegen die Verbesserungen zur Erreichbarkeit der Trasse mit erhöhter Sicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs im Fokus.

Kurzfristig soll eine Lösung erarbeitet werden, die dem Radfahrer eine Alternative zur Fahrbahn gibt.

Unter den jetzigen Gegebenheiten bietet sich nur die Freigabe des Gehweges für den Radfahrer. „Gehweg – Radfahrer frei“ ist für beide Verkehrsteilnehmer eine Kompromisslösung und für diesen Abschnitt nur eine vorübergehende Maßnahme, um dem Radfahrer eine Alternative zu geben.

Bei der Ortsbesichtigung wurde die Verkehrslage der verschiedenen Verkehrsarten beobachtet und die Örtlichkeiten angeschaut. Konflikte zwischen den Radfahrenden und Fußgängern wird nur in den Bereichen der Haltestellen erwartet. Die Anzahl der Fußgänger ist gering. Am Morgen und am Nachmittag zum Arbeitsbeginn und -ende der Mitarbeiter des Troxler Hauses gibt es kurzeitig vermehrt Fußgänger zu den Haltestellenbereichen und zum Parkstreifen.

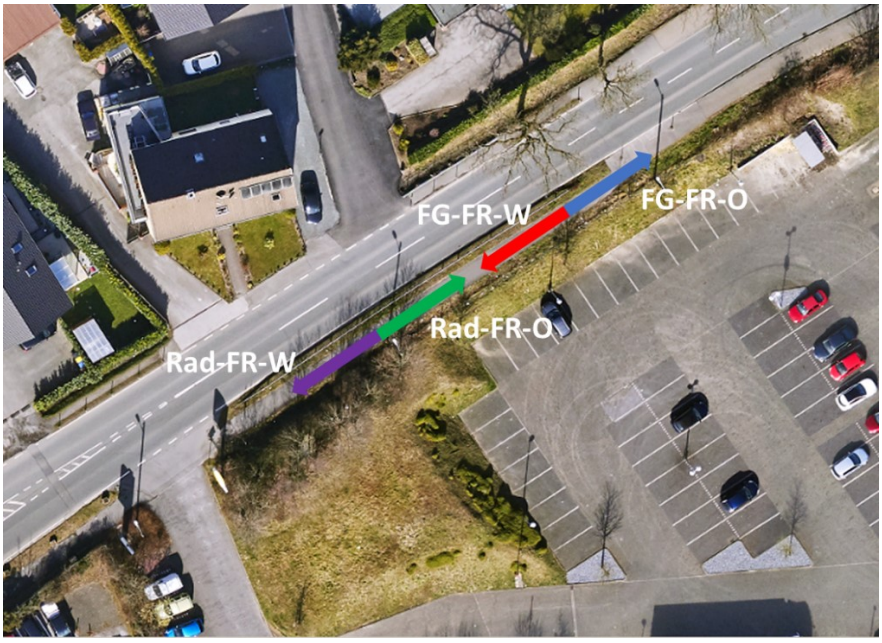
Verkehrsmengen / Zählungen:

- Fahrgastzahlen an der Haltstelle Schaumlöffel:

  An der Haltestelle Schaumlöffel halten die von den WSW betriebenen Linien 332 und 635. Nach Auskunft der WSW liegen die Ein-/Aussteiger an dieser Haltestelle jeweils bei 250 bzw. 350 Fahrgästen.

- Fuß- und Radverkehrsaufkommen:

  Eine klassische Methode der Verkehrserhebung ist die manuelle Verkehrszählung, bei welcher mithilfe von Handstückzählern und Strichlisten die Verkehrsmengen an Straßenquerschnitten und Knotenpunkten erhoben werden. Besonders vorteilhaft bei dieser Zählmethode ist die Differenzierbarkeit der einzelnen Verkehrsströme.



  Damit die erfassten Daten auch verlässlich sind, finden in der Regel Zählungen dienstags oder donnerstags, außerhalb von Ferien und Feiertagen, statt. Dadurch wird gewährleistet, dass die Erhebungstage ein repräsentatives Bild des allgemeinen Verkehrsgeschehens erzeugen und so auch, an den jeweiligen Erhebungstagen, das Verkehrsaufkommen zu den Spitzenstunden dargestellt werden kann.

Die Zählungen für die Fuß- und Radfahrer auf diesem Abschnitt haben folgende Ergebnisse für die Spitzenstunde:

	Verkehrsart	Spitzenstunde	Anzahl
Morgens	Radfahrer	08:00 – 09:00 Uhr	10
	Fußgänger	09:00 – 10:00 Uhr	20
	Gemeinsam	09:00 – 10:00 Uhr	27
Mittags	Radfahrer	14:30 – 15:30 Uhr	17
	Fußgänger	14:00 – 15:00 Uhr	20
	Gemeinsam	14:00 – 15:00 Uhr	35

Voraussetzungen für die Freigabe des Gehweges:

Für die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr gelten folgende Ausschlusskriterien:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z. B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
- Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- starkes Gefälle (> 3 %),
- dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge,
- zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen,
- stärker frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen,
- Überschreitung der Einsatzgrenzen gemäß dem Bild 15.

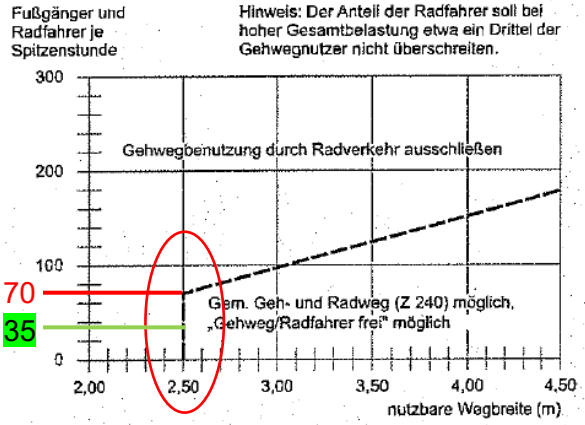


Bild 15: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

- Der Seitenbereich/Gehweg muss vom Bewuchs gesäubert werden, um eine maximale Breite des Gehweges zu erreichen.
- Die Sträucher/Vegetation müssen zurückgeschnitten werden, um die Sichtverhältnisse zu verbessern.
- In den Einfahrten muss deutlich auf den Radfahrenden aufmerksam gemacht werden. Hier sollen Roteinfärbungen sowie Sinnbilder mit Pfeilen aufgebracht werden.
- Weiter sollen an den großen Zufahrten zu den Discountern Schwellen aufgebracht werden, um ein langsames Herantasten der Pkws zum Gehweg zu garantieren.
- Der Pylon/Schildermast im Haltestellenbereich „Schaumlöffel“ muss versetzt werden.





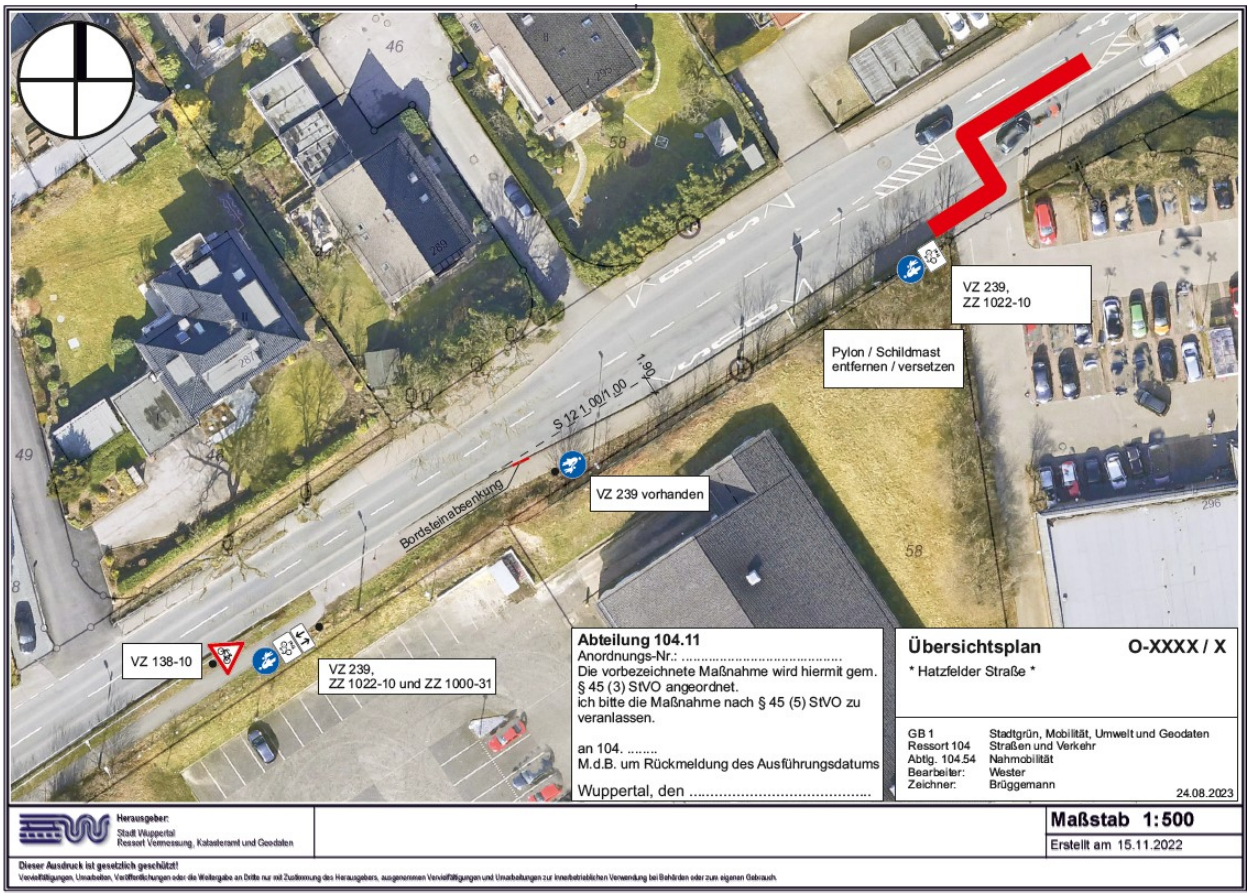
Fazit:

Die Kriterien der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) werden weitestgehend erfüllt. Teilweise wird die empfohlene Breite von 2,50m geringfügig unterschritten. Mit einer gemeinsamen Verkehrsmenge von Fußgängern und Radfahrern in der Spitzenstunde (14:00 - 15:00 Uhr) von 35 liegen die Mengen unter der Empfehlung (siehe Diagramm).

Nach Schaffung der oben aufgeführten Voraussetzungen kann der Gehweg für den Radfahrer frei gegeben werden.

Führung des Radfahrenden:

Der Radfahrende, kommend vom Kreisverkehrs Einern, soll über die Linkabbiegespur zum Discounter auf den Gehweg in Fahrtrichtung Westen geführt werden. Ab Höhe der Einfahrt soll der Gehweg, durch Beschilderung, für den Radfahrer bis zur Einmündung Grunerstraße frei gegeben werden. Der Radfahrer aus Fahrtrichtung Osten soll, beginnend von der Einmündungsbereich Grunerstraße bis vor der Bushaltestelle ebenfalls durch die Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ die Möglichkeit bekommen auf dem Gehweg zu fahren und im Bereich der Bushaltestelle Schaumlöffel wieder auf die Fahrbahn geführt werden. (siehe Lageplan)



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 der emissionsfreien Mobilität.

Kosten und Finanzierung

Die erforderlichen Finanzmittel für die Beschilderungsanpassungen, die Markierungsarbeiten und die baulichen Maßnahmen in Höhe von ca. 10.000 €, stehen im Teilfinanzplan 2023 bei der Pauschale 5.215401.002.003 „Um- und Ausbau Radverkehr“ zur Verfügung.

Zeitplan

Die Maßnahmen können nach Beschlussfassung und je nach Wetterlage umgesetzt werden.

Anlagen

Anlage 01 – Lageplan
Anlage 02 – Bericht VO/0327/23