

| | | |
|---|---|---|
| Durchführungsbeschluss | Geschäftsbereich | Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt |
| | Ressort / Stadtbetrieb | Ressort 104 - Straßen und Verkehr |
| | Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail | Markus Grothoff 563 - 5514 563 - 8422 Markus.Grothoff@stadt.wuppertal.de |
| | Datum: | 21.02.2012 |
| | Drucks.-Nr.: | VO/0078/12 öffentlich |
| Sitzung am | Gremium | Beschlussqualität |
| 14.03.2012 | Bezirksvertretung Vohwinkel | Empfehlung/Anhörung |
| 18.04.2012 | Ausschuss für Verkehr | Entscheidung |
| Westring - Neumarkierung und Bau von Radverkehrsanlagen im Zuge eines Straßendeckenüberzuges | | |

Grund der Vorlage

Prüfauftrag des Ausschusses für Verkehr vom 25.01.2012.

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr beschließt die Neumarkierung (Schutzstreifen) und den Bau von Radverkehrsanlagen auf der Straße Westring im Zuge eines geplanten Straßendeckenüberzuges.

Einverständnisse

Der Beauftragte für den nichtmotorisierten Verkehr ist einverstanden.

Unterschrift

Jung

Begründung

Mit der der Drucksache VO/1071/12 wurde die Fahrbahnerneuerung Westring zwischen Brucher Straße und Gräfrather Straße vom Ausschuss für Verkehr beschlossen.

Im Zuge dieser Baumaßnahme ist es geplant, den Straßenquerschnitt neu aufzuteilen. Bei der Planung der neuen Straßenaufteilung wurde von der Verwaltung gemäß den Aufträgen des Ausschusses für Verkehr außerdem geprüft, ob die Anlage von Radverkehrsanlagen (Prüfauftrag aus der Sitzung 25.01.2012) realisierbar ist.

Bei der Anlage von Radverkehrsanlagen auf der Straße Westring ergeben sich folgende Randbedingungen:

- Der zur Verfügung stehende Gesamtquerschnitt der Straße Westring hat im Bereich der Brucher Straße bis zur Rottscheider Straße eine variierende Breite von ca. 8,90 m bis ca. 9,10 m.
- An der Straße Westring existiert ein wie anhand eines Ortstermins festzustellen war (z.B. Kirchengemeinde, ein ortsansässiges Bauunternehmen), erkennbarer Parkbedarf. Daher ist bei der Planung die Möglichkeit zum Parken entlang der Straße zu berücksichtigen.
- Die alleinige Einrichtung beidseitiger Radfahrstreifen oder Schutzstreifen hätte aufgrund des Platzbedarfs (s.u.) im behandelten Abschnitt auf der Straße Westring ein vollständiges Parkverbot zur Konsequenz. Da aber dort der Bedarf für Parkraum vorhanden ist, kann somit keine beidseitige Einrichtung von Radverkehrsanlagen vorgenommen werden.
- Ein einseitiger Radfahrstreifen benötigt gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) bereits 1,85 m des Straßenquerschnittes, daher kommt die Anlage von Radfahrstreifen – auch einseitig –, bei der vorliegenden Straßenbreite unter Berücksichtigung der Anlage von Parkmöglichkeiten, nicht in Betracht.
- Ein einseitiger Schutzstreifen benötigt gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) mindestens 1,25 m des Straßenquerschnittes, daher kommt die Anlage von Schutzstreifen, bei der vorliegenden Straßenbreite unter Berücksichtigung der Anlage von Parkmöglichkeiten, nur einseitig in Betracht.
- Aus Gründen der Leistungsfähigkeit müssen die Fahrstreifenaufteilungen, insbesondere die Fahrstreifenbreiten, an den Knoten Westring/Brucher Straße und Westring/Gräfrather Straße erhalten bleiben.

Unter Berücksichtigung dieser Randbedingungen hat das Ressort 104.2 gemeinsam mit der Verkehrsplanung, der Verkehrslenkung, und der Verkehrssteuerung folgendes straßenentwurfstechnisches Konzept zur Realisierung von Radverkehrsanlagen auf der Straße Westring erstellt.

Das Konzept gliedert sich in zwei Schritte:

- Schritt 1: Bauliche Maßnahmen zur Führung des Radverkehrs sowie in dem Abschnitt Westring Brucher Straße bis Gräfrather Straße im Zuge des geplanten Straßeneckenüberzuges.
- Schritt 2: Ergänzende, später zu realisierende Maßnahmen zur Führung des Radverkehrs von der Yorkstraße bis zur Brucher Straße und im weiteren Verlauf die Führung des Radverkehrs von der Gräfrather Straße zu dem vorhandenen Radweg ab der Einmündung Westring/Corneliusstraße.

Schritt 1:

Die Planung sieht bergaufwärts (Nordseite) die Anlage eines 2,00 m breiten Parkstreifens und eines davorliegenden 1,50 m breiten Schutzstreifens vor. Die bergaufwärts führende Fahrspur ist zwischen dem Schutzstreifen und der bergabwärts (Südseite) führenden Fahrspur ca. 2,25 m breit. Größere Fahrzeuge müssen daher den Schutzstreifen überfahren. Fahrzeugführer dürfen gemäß STVO-VwV die Markierung überfahren wenn Radfahrer nicht gefährdet werden. Die bergabwärts führende Fahrspur wird 3,25 m breit angelegt. Im Abschnitt Rottscheider Straße bis Gräfrather Straße soll auf der nördlichen Seite der Straße Westring ein 1,50 m breiter Schutzstreifen aufgetragen werden. Der verbleibende Straßenquerschnitt wird außerhalb des Knotenpunktbereiches Westring/Gräfrather Straße mittels einer Leitlinie symmetrisch aufgeteilt.

Für die in Schritt 2 dargestellten Maßnahmen (hauptsächlich Beschilderungen) stehen z.Zt. keine Finanzmittel zur Verfügung. Diese können daher, wie geschildert, erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden.

Die Straßenaufteilung der Straße Westring ist im Detail folgendermaßen geplant:

Nördliche Straßenseite

Ab ca. 30 m von der einmündenden Brucher Straße entfernt, wird der Radfahrer an der nördlichen Straßenseite zunächst mittels eines Schutzstreifens geführt. Nach Abschluss der ergänzenden Maßnahmen (Schritt 2), wird der Radfahrer dann mit einer Schleuse vom Gehweg über eine Bordsteinabsenkung in den Straßenraum auf einen 1,50 m breiten Schutzstreifen geführt. Zur sicheren und störungsfreien Abwicklung des Verkehrsaufkommens beginnt der Schutzstreifen nicht im unmittelbaren Knotenpunktbereich Westring/Brucher Straße.

Da es auf der Straße Westring einen erkennbaren Parkraumbedarf gibt, wird der Schutzstreifen neben einem 2,00 m breiten Parkstreifen angeordnet. Parkstreifen und Schutzstreifen laufen parallel zum vorhandenen Bordstein bis zur Querungshilfe/Fußgängerüberweg bei Gebäude Westring 90. Dort müssen wegen des eingeschränkten Straßenquerschnittes Parkstreifen und Schutzstreifen unterbrochen werden. Ab dem Gebäude Westring 98 werden Parkstreifen und Schutzstreifen bis kurz vor der einmündenden Rottscheider Straße weitergeführt.

Auf der Straße Westring ist ab der Rottscheider Straße bis zur Gräfrather Straße beidseitig ein absolutes Halteverbot angeordnet, welches auch zukünftig bestehen bleiben soll. Ein Parkstreifen ist daher im Abschnitt Rottscheider Straße-Gräfrather Straße auf beiden Straßenseiten nicht vorgesehen. Der Schutzstreifen wird nun über die einmündende Rottscheider Straße hinweg bis ca. 55 m vor dem Knotenpunkt Westring/Gräfrather Straße weitergeführt. Dort endet der Schutzstreifen im Straßenraum. Radfahrer haben nun die Möglichkeit im Straßenraum weiterzufahren oder über eine noch zu realisierende Bordabsenkung auf dem Gehweg weiterzufahren und gemeinsam mit dem Fußgänger über den Knoten Westring/Gräfrather Straße hinweg zu gelangen. Der Schutzstreifen kann aus Gründen einer störungsfreien Verkehrsabwicklung und mangelnden Fahrbahnbreiten nicht in den Knotenpunktbereich hineingeführt werden.

Zusammengefasst ist die Führung des Radverkehrs auf der nördlichen Straßenseite wie folgt vorgesehen: Zwischen Yorkstraße und Brucher Straße gemeinsam mit den Fußgängern auf dem Gehweg (Zusatzbeschilderung Radfahrer frei), im Bereich des Straßendeckenüberzuges als Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Weiter westlich wird der Radfahrer wieder gemeinsam mit dem Fußgänger auf dem Gehweg geführt (Zusatzbeschilderung Radfahrer frei) bis zum vorhandenen Rad- und Gehweg ab der Einmündung Corneliusstraße.

Südliche Straßenseite

Im Bearbeitungsgebiet können auf der südlichen Seite aufgrund der bereits geschilderten Randbedingungen keine durchgehenden Radverkehrsanlagen im Straßenraum angelegt werden. Der Radverkehr soll hier auf dem Gehweg geführt werden. Eine entsprechende Zusatzbeschilderung gibt dazu den südlichen Gehweg für den Radverkehr frei. Im Bereich Westring/Gräfrather Straße ist der südliche Gehweg der Straße Westring in einem Teilabschnitt bereits für den Radverkehr freigegeben. Die vorhandenen Gehwegbreiten betragen größtenteils 2,50 m und sind somit ausreichend für eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern. An einigen Engstellen ist teilweise nur eine Breite von 2,15 m vorhanden. Dies wird auch seitens der Polizei aufgrund der hauptsächlich geradlinigen Führung der Straße Westring als unproblematisch angesehen. Erforderliche Bordsteinabsenkungen in den Einmündungsbereichen sind überwiegend bereits vorhanden, so dass der Radverkehr problemlos queren kann.

LKW-Parken

Aufgrund der nur begrenzt vorhandenen Straßenbreite, kann im Bereich der Straßenerneuerung am Westring lediglich ein Parkstreifen von 2,00 m Breite eingerichtet werden, der nur für die Nutzung durch PKW geeignet ist. Es ist also nach der Umgestaltung

des Straßenquerschnitts für LKWs nicht mehr möglich dort regelkonform zu parken. Es ist daher möglich, dass vereinzelte LKW-Fahrzeugführer in die angrenzenden Wohnstraßen ausweichen.

Die Verwaltung wird die Entwicklung beobachten und erforderlichenfalls nachsteuern. Eine Beschilderung des Parkstreifens als PKW Parkstreifen ist zunächst nicht vorgesehen. Die Situation vor Ort wird zunächst beobachtet und eine Beschilderung bei Bedarf nachgeholt.

Durch die genannten Baumaßnahmen kann ein wichtiger Lückenschluss im städtischen Radwegenetz getätigt werden ohne dabei die örtlichen Belange negativ zu tangieren. Der Bau der vorgesehenen Radverkehrsanlagen – dazu zählen auch die beiden Bordabsenkungsbereiche zur Radverkehrsführung – ist durch den projektierten Straßendeckenüberzug mit finanziert, es entstehen keine zusätzlichen Kosten. Die ergänzenden Arbeitsschritte welche den Radverkehr wie beschrieben östlich an das Bearbeitungsgebiet heranführen, wie auch die Maßnahmen welche den Radverkehr westlich weiterführen, sind noch nicht mit Finanzmitteln ausgestattet. Die Verwaltung ist jedoch bemüht die Ergänzungsarbeiten (hauptsächlich Beschilderungen) so schnell als möglich umzusetzen.

Demografie-Check

a) Ergebnis des Demografie-Checks

| | |
|---|----------|
| Ziel 1 – Stadtstrukturen anpassen | 0 |
| Ziel 2 – Wanderungsbilanz verbessern | 0 |
| Ziel 3 – gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen | 0 |

b) Erläuterungen zum Demografie-Check

Kosten und Finanzierung

Es entstehen keine Kosten, die projektierten Maßnahmen werden im Rahmen des geplanten Straßendeckenüberzuges finanziert.

Zeitplan

Die Umsetzung erfolgt nach Abschluss des Straßendeckenüberzuges voraussichtlich Ende April/Anfang Mai 2012.

Anlagen

3 Lagepläne (ohne Maßstab)