

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Reyk Golinski 563 5058 563 8422 reyk.golinski@stadt.wuppertal.de
	Datum:	04.05.2020
	Drucks.-Nr.:	VO/0002/20/1-Neuf. öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
11.05.2020	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
03.06.2020	BV Vohwinkel	Entgegennahme o. B.
04.06.2020	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
Radverkehrskonzept Achse 6 / Umsetzung Abschnitt A - Schutzstreifen Vohwinkeler Straße		

Grund der Vorlage

Umsetzung des Planungsabschnittes A der Achse 6 des Radverkehrskonzeptes auf Basis des Grundsatzbeschlusses des Ausschusses für Verkehr vom 28.11.2019

Beschlussvorschlag

1. Die Markierung von Schutzstreifen im Abschnitt A1 (Vohwinkeler Straße zwischen den Einmündungen Ludgerweg und Haaner Straße) gemäß Anlage 1 wird mit einem städtischen Kostenanteil in Höhe von 20.000,00 € beschlossen.
2. Die Markierung von Schutzstreifen im Abschnitt A4 (Vohwinkeler Straße zwischen den Einmündungen Corneliusstraße und Zur Langen Brücke) gemäß Anlage 2 wird zu Kosten in Höhe von 17.000,00 € beschlossen.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Mit dem Beschluss zur Vorlage VO/0700/19 (Handlungsprogramm zur Achse 6 des Radverkehrskonzeptes) ist die Verwaltung am 28.11.2019 durch den Ausschuss für Verkehr beauftragt worden, auf Basis der dort gebildeten Planungsabschnitte entlang der Talachse und den jeweils zugeordneten zeitlichen Umsetzungsperspektiven sukzessive Beschlussvorlagen zu den Teilabschnitten zu erstellen.

Der hier betrachtete und zur Beschlussfassung stehende Abschnitt A erstreckt sich auf der Vohwinkeler Straße (B 228) von ca. 100 m westlich der Einmündung Ludgerweg bis zur Einmündung Zur Langen Brücke. Teile des Planungsraumes liegen außerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenze und damit hinsichtlich der Straßenbaulast außerhalb der Zuständigkeit der Stadt Wuppertal.

Anmerkung:

Die Ortsdurchfahrtsgrenze (OD-Grenze) befindet sich ca. 80 m östlich der Einmündung Ludgerweg in Höhe der Bushaltestelle „Siedlung Brempkamp“ (im Detail siehe auch Kennzeichnung in Anlage 1) und grenzt die Zuständigkeit hinsichtlich der Straßenbaulast und damit auch der Planungshoheit ab. Diese ist nicht deckungsgleich mit den Standorten der Ortstafeln und/oder der Gemeindegrenzen.

Zur Bewertung des Ist-Zustandes und der daraus resultierenden Planungsoptionen ist der Abschnitt A in 4 Teilabschnitte unterteilt worden (siehe Abbildung 1). Die Abschnittsbildung resultiert aus den vorhandenen Straßeneinmündungen und den damit einhergehenden unterschiedlichen Verkehrsbelastungen sowie unterschiedlicher Straßenraumgestaltung.

Abschnitt A1 - 100 m westlich Ludgerweg bis Einmündung Yale-Allee / Haaner Straße

Abschnitt A2 - Einm. Yale-Allee / Haaner Straße bis Einm. Zum alten Rangierbahnhof

Abschnitt A3 - Zum Alten Rangierbahnhof bis Einmündung Corneliusstraße

Abschnitt A4 - Einmündung Corneliusstraße bis Einmündung Zur Langen Brücke

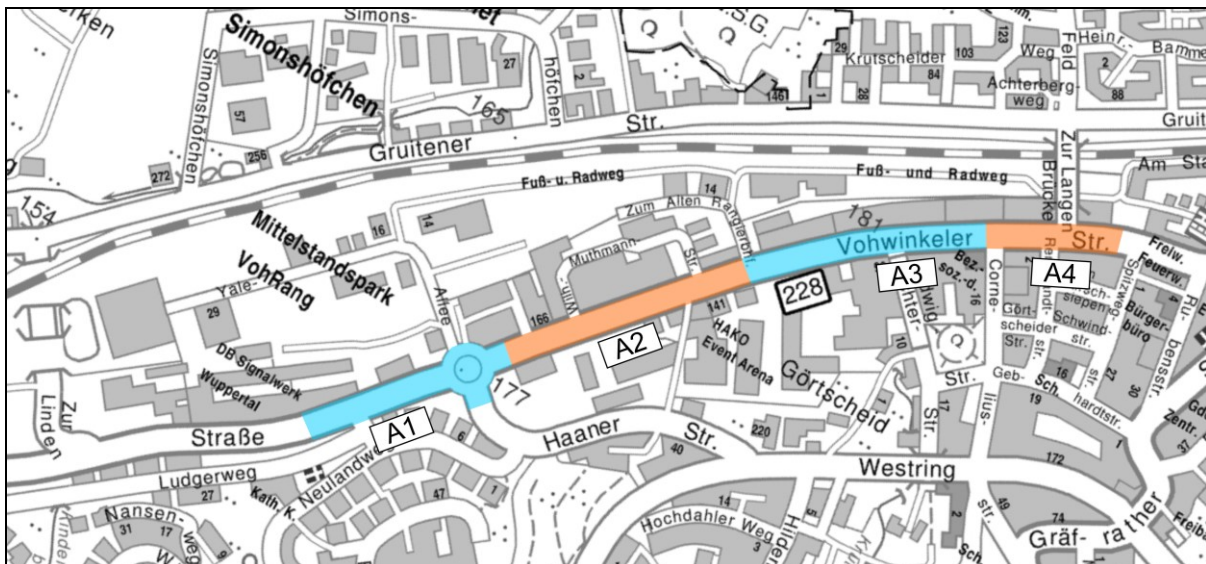


Abbildung 1: Abschnittsbildung

Abschnitt	DTVw in Kfz/d	SVA in %	Breite in m	Parken	V _{zul.} in km/h	Neigung in %	Belastungs- bereich
A1	3.800	6,50	>8,00	nein	50	0 - 3	I - II
A2	2.450	6,50	7,50	längs beidseitig	50	0 - 3	I
A3	2.250	6,50	7,50	längs beidseitig	50	0 - 6	I

A4	4.300	6,50	11,00	nein	50	0 - 6	I - II
----	-------	------	-------	------	----	-------	--------

Tabelle 1: Eingangsrößen Bestandsbewertung

Abschnitt A1 - 100 m westlich Ludgerweg bis Einmündung Yale-Allee / Haaner Straße:

In Fahrtrichtung Osten verläuft entlang der B 228 ein benutzungspflichtiger Geh- und Radweg parallel zur Fahrbahn. Kurz vor den Ortstafeln erfolgt ein Wechsel in der Linienführung des Geh- und Radweges weg von der Fahrbahn. Der Geh- und Radweg endet am Anschluss Ludgerweg. Verkehrssicherheitstechnisch ist dies keine optimale Verkehrsführung. Zunächst wird der Radfahrer aus dem Sichtbereich der B 228 geführt, dann muss der Ludgerweg gequert werden, um dann vorfahrtachtend als Rechtseinbieger auf die B 228 zurückzukehren. Abgestimmter Konsens zwischen der Stadt Wuppertal und dem Landesbetrieb StraßenNRW ist, den Radfahrer an der Stelle, an dem heute die Parallelität des Geh- und Radweges zur B 228 endet, durch bauliche Veränderungen auf die Fahrbahn zu führen und mittels eines übergangsweisen Radfahrstreifens und sich anschließendem Schutzstreifen in Richtung Osten bis kurz hinter die Einmündung Yale-Allee/Haaner Straße zu führen.

In Fahrtrichtung Westen beginnt der Geh- und Radweg in Höhe der Einmündung Ludgerweg. Um diesen zu erreichen, muss heute ein ca. 1,50 m breiter unbefestigter Streifen gequert werden. Dieser soll asphaltiert werden, um einen befahrbaren Anschluss an den beginnenden Geh- und Radweg zu ermöglichen. Gleichzeitig kann hier als zusätzliches Angebot zum direkten Linksabbiegen eine indirekte Linksabbiegemöglichkeit im Seitenraum in den Ludgerweg auf der neu zu befestigenden Fläche geschaffen werden. Die zusätzliche Option eines indirektes Linksabbiegens soll aufgrund der besonderen Bedeutung der Linksabbiegebeziehung in den Ludgerweg für Radfahrende als Verbindungsstück zwischen Nordbahntrasse auf Wuppertaler Stadtgebiet und der Korkenziehertrasse auf Solinger Stadtgebiet und auch als beschilderte Routenführung des Radverkehrsnetzes NRW angeboten werden. Wer aufgrund der jeweiligen Verkehrssituation erkennt, als Linksabbieger wartepflichtig zu sein, soll die ergänzende Aufstellmöglichkeit im Seitenraum entsprechend einer der Planungsoptionen aus Tabelle 14 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) für Linksabbieger aus übergeordneten Straßen haben.

Abschnitt A2 / A3 - Einmündung Yale-Allee / Haaner Str. bis Einmündung Corneliusstraße:

Die Planungsabschnitte 2 und 3 erstrecken sich auf der Vohwinkeler Straße zwischen den Einmündungen Yale-Allee / Haaner Straße und Corneliusstraße. Der Fahrbahnbreite beträgt hier konstant 7,50 m. Beidseitig sind baulich angelegt Längsparkstreifen vorhanden. Unter Berücksichtigung eines 1,50 m breiten Schutzstreifen und des aufgrund des bestehenden Längsparkstreifens erforderlichen Sicherheitsabstandes von 0,50 m verbliebe eine zu schmale Restfahrbahnbreite von 3,50 m. Nach ERA wären jedoch mindestens 4,50 m erforderlich, so dass in diesen beiden Abschnitten eine Schutzstreifenmarkierung nicht möglich ist. Separate Lösungen für den Radverkehr wären nur mit einer grundsätzlichen baulichen Neugestaltung des Straßenraums denkbar. Dies ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt realistisch nicht absehbar und auch verkehrlich nicht zwingend notwendig, da die vorhandenen Verkehrsstärken in den Abschnitten A2 und A3 (< 250 KfZ in der Spitzenstunde), deutlich geringer sind als in den benachbarten Abschnitten A1 und A4. Unter Berücksichtigung der Verkehrsstärken und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn eine zulässige Führungsform gemäß ERA.

Unberührt von dieser Bewertung bleibt auch in diesen Abschnitten im Rahmen derzeit nicht geplanter Straßenraumneugestaltungen das langfristige Ziel, eine höhere Radverkehrsqualität als die Führungsform im Mischverkehr anbieten zu können.

Abschnitt A4 - Einmündung Corneliusstraße bis Einmündung Zur Langen Brücke:

Im Abschnitt A4 weitet sich die Fahrbahn aufgrund der verkehrstechnisch erforderlichen Linksabbiegespuren auf 11,00 m auf. Bei dieser Breite zwischen den Bordsteinen und insgesamt drei Fahrspuren besteht hier kein Spielraum einer grundsätzlich anderen Querschnittsaufteilung. Daher sollen in den vorhandenen Fahrspuren Schutzstreifenmarkierungen ergänzt werden. In Fahrtrichtung Westen kann dies in einer Regelbreite von 1,50 m erfolgen. In der Geradeauspur in Fahrtrichtung Osten sowie in der Linksabbiegespur in die Straße Zur Langen Brücke kann dies nur in einer Breite von ca. 1,30 m und damit knapp über dem Mindestmaß von 1,25 m erfolgen. Um vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr realisieren zu können, wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, trotz Unterschreitung der Regelbreite bei Einhaltung der Mindestbreite nach ERA entsprechende Schutzstreifen zu markieren.

Die Planung ist mit der Kreispolizeibehörde, den Wuppertaler Stadtwerken sowie den Abteilungen Verkehrlenkung, Verkehrstechnik, Straßenbau und Straßen- und Verkehrsplanung des Ressorts Straßen und Verkehr sowie dem Landesbetrieb StraßenNRW abgestimmt.

Ergänzung 04.05.2020:

Die Planung ist nach bereits erfolgter Unterzeichnung und Freigabe der Drucksache am 11.03.2020 im Runden Tisch Radverkehr vorgestellt worden. Hier wurden insbesondere die im Abschnitt A4 vorgesehenen Breiten der Schutzstreifen im Hinblick auf Änderungs-/Optimierungsmöglichkeiten thematisiert. Die Anregungen der Teilnehmer des Runden Tisches, wie zum Beispiel den Wegfall der Linksabbiegespur in die Corneliusstraße zugunsten breiterer Schutzstreifen, werden zurzeit noch geprüft und fließen nach Umsetzungsmöglichkeit in die weiteren Planungs- und Umsetzungsabstimmungen ein.

Sofern durch Planungsänderungen die Grundzüge der Planung berührt werden, erfolgt eine gesonderte Berichterstattung im Nachgang.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für den Abschnitt A1 ab der OD-Grenze bis zur Einmündung Yale-Allee / Haaner Straße betragen ca. 14.000,00 €. Die Kosten für den außerhalb der OD-Grenze liegenden Planungsabschnitt betragen ca. 24.000,00 €. Gemäß Anlage 3 müssen hier von der Stadt Wuppertal ca. 6.000,00 € anteilig getragen werden. Dies muss im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung im weiteren Verfahren zwischen dem Landesbetrieb Straßen NRW und der Stadt fixiert werden. Die städtischen Gesamtkosten für den Abschnitt A1 betragen somit 20.000,00 €.

Die Kosten für den Abschnitt A4 zwischen den Einmündungen Corneliusstraße und Zur Langen Brücke betragen ca. 17.000,00 €.

Die insgesamt erforderlichen Mittel für Beschilderung, Markierung und Straßenbau in Höhe von 37.000,00 € sind im Entwurf des Teilfinanzplans 2020 beim PSP-Element 5.215401.002.003 „Um- und Ausbau Radverkehr“ berücksichtigt. Der Beschluss erfolgt unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Haushaltsplans durch die Bezirksregierung.

Zeitplan

Die Maßnahme kann nach der Haushaltsgenehmigung, dem Vorliegen einer von Stadt und Landesbetrieb StraßenNRW unterzeichneten Verwaltungsvereinbarung sowie der für die Umsetzung erforderlichen Witterungsbedingungen umgesetzt werden.

Anlagen

Anlage 1 - Lageplan Vohwinkeler Straße Abschnitt A1

Anlage 2 - Lageplan Vohwinkeler Straße Abschnitt A4

Anlage 3 - Rechtsgrundlagen Kostenaufteilung Abschnitt A1