

<b>Durchführungsbeschluss</b>	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:	11.05.2020
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0386/20</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>20.05.2020</b>	<b>BV Uellendahl-Katernberg</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>10.06.2020</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entscheidung</b>
<b>Uellendahler Straße - Straßeninstandsetzung und Anlegung einer Radverkehrsanlage bergauf</b>		

### Grund der Vorlage

Straßeninstandsetzung nach Abschluss von Arbeiten der WSW Energie&Wasser und Umsetzung des Radverkehrskonzeptes.

### Beschlussvorschlag

1. Die Fahrbahnerneuerung der Uellendahler Straße im Zuge der WSW-Arbeiten im Abschnitt Hans-Böckler-Straße bis Saarstraße wird zu Gesamtkosten von 825.000 € beschlossen.
2. Der Straßenquerschnitt der Uellendahler Straße wird im Abschnitt Otto-Wels-Straße bis Kohlstraße neu aufgeteilt und eine bergauf führende Radverkehrsanlage markiert.

### Einverständnisse

Der Stadtkämmerer ist einverstanden.

### Unterschrift

Meyer.

### Begründung

Auf der Uellendahler Straße werden durch die WSW Energie & Wasser seit einiger Zeit umfangreiche Versorgungsleitungen erneuert.

Der gesamte Bereich von der Otto-Wels-Straße hinauf bis zum Knotenpunkt Am Raukamp / Hans-Böckler-Straße wird voraussichtlich innerhalb von zwei Jahren mit neuen Versorgungsleitungen ausgestattet.

Seit dem Jahr 2019 wird schließlich in Fahrbahnmitte ein neuer Kanal gebaut.

Einige Meter vor der Einmündung Otto-Wels-Straße wurden an der südöstlichen Straßenseite, teilweise unter Inanspruchnahme des südöstlichen Gehweges, entsprechende Versorgungsleitungen verlegt. Die Leitungsverlegungsarbeiten führen im ersten Abschnitt bis zur Einmündung Uellendahler Straße / Am Weinberg. Von dort aus sind weitere Arbeiten der WSW Energie & Wasser in einem zweiten Abschnitt bis zur Einmündung Uellendahler Straße / Saarstraße vorgesehen.

Aufgrund der projektierten Längenausdehnung und des Umfangs der WSW Arbeiten, ist nach deren Abschluss eine anschließende Straßeninstandsetzung der Uellendahler Straße sehr sinnvoll. Diese begleitende Fahrbahnerneuerung wurde in der Haushaltsplanung 2020/2021 bereits berücksichtigt. Seit einigen Jahren zeigen sich deutliche Schadstellen und Unebenheiten in der Fahrbahnoberfläche. Schließlich sind die zahlreichen Aufgrabungen der letzten Jahre nachteilig für die Stabilität. Seitens der Wuppertaler Stadtwerke ist aktuell der Status erreicht, dass die Infrastruktur unter der Uellendahler Straße nun sehr umfangreich ausgetauscht wurde, und mittelfristig keine größeren Aufgrabungen mehr geplant sind. Die Wuppertaler Stadtwerke übernehmen aktuell ca. 50 % der Kosten für die Oberflächeninstandsetzung der Fahrbahn. Die Stadt Wuppertal finanziert lediglich die Restflächen. Für die Stadt Wuppertal entsteht relativ kostengünstig eine neue und geschlossene Fahrbahndecke – ohne die bisher häufig erkennbaren Flick- und Nahtstellen.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit den Verkehrsraum neu aufzuteilen.

Die Uellendahler Straße ist eine Hauptverkehrsstraße mit beidseitig verkehrendem Linienbusverkehr, einem signifikanten Anteil an Schwerlastverkehr und ist insgesamt verkehrlich hoch belastet. Bedingt durch die Ansiedlung verschiedener Dienstleistungs- und Industrieunternehmen entlang der Uellendahler Straße, wie der oftmals auch geschlossenen Wohnbebauung, ist ein entsprechender Parkraumbedarf entlang der Uellendahler Straße festzustellen.

Der Finanzrahmen zur geplanten Straßeninstandsetzung ist begrenzt, so dass konstruktive Arbeiten, wie das Zurücknehmen der Bordsteinführung, vordringlich auf den bereits durch die WSW Energie & Wasser in Anspruch genommenen, östlich/südöstlichen Gehwegbereich beschränkt werden müssen.

Die geplante Straßeninstandsetzung soll prinzipiell den WSW Arbeiten nach den entsprechenden Bauabschnitten von Richtung Nordosten in Richtung Südwesten folgen.

Aufgrund der Funktion der Uellendahler Straße in dem vom Rat der Stadt Wuppertal beschlossenen Radverkehrskonzept als Hauptachse wurde die Möglichkeit der Anlegung einer Radverkehrsanlage geprüft.

Zu berücksichtigen sind dabei die planerischen Restriktionen durch den begrenzten, zur Verfügung stehenden Gesamtstraßenraum sowie den eingeschränkten Finanzrahmen.

Grundsätzlich ist die Anlegung einer Radverkehrsanlage in Form eines einseitigen 1,85m breiten Radfahrstreifens für die bergauf führende Fahrtrichtung möglich.

In Teilabschnitten der Uellendahler Straße wird nur ein einseitiger Schutzstreifen (Breite 1,50m) möglich sein.

In den Einmündungen und Knotenpunkten, welche zum Teil den verkehrstechnischen Anschluss an die BAB A 46 und angrenzende Stadtbezirke herstellen, ist ein Entfall von Fahrspuren keine Option, da ansonsten auf der Uellendahler Straße mit erheblichen Rückstauungen bis zu einem Verkehrszusammenbruch zu rechnen wäre.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse kann im Einmündungsbereich mit der Straße Weinberg keine Radverkehrsanlage errichtet werden.

Damit eine bergauf führende, durchgehende Radverkehrsführung realisierbar wird, ist eine veränderte Querschnittsaufteilung und eine Reduzierung des Parkraums entlang der

Uellendahler Straße erforderlich. Die Parkraumreduzierung soll auf ein verträglich erscheinendes Maß begrenzt werden. Im gesamten Ausbaubereich ist auch der barrierefrei Ausbau der Bushaltestellen geplant.

Im Folgenden erfolgt die genaue Erläuterung der geplanten Maßnahmen für die einzelnen Abschnitte.

### **Straßeninstandsetzungsabschnitt Otto-Wels-Straße bis Am Westerbusch (Lageplan 1)**

Die vorgesehenen Instandsetzungsarbeiten beginnen ab der Einmündung Otto-Wels-Straße und führen von dort sukzessive in Richtung Südwesten. Die hier geplante Radverkehrsanlage wird im Bereich der vorhandenen Busbuchten, entsprechend der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA), als 1,85m breiter Radfahrstreifen ausgebildet. (*Detailplan 1*). Im weiteren Verlauf hinter der Busbucht schließt sich ein 1,50 m breiter Schutzstreifen an. Die Querschnittsaufteilung der Straße ändert sich in diesem Bereich nicht grundlegend.

### **Straßeninstandsetzungsabschnitt Am Westerbusch bis Am Wasserlauf (Lageplan 1)**

Nach der weiter in Richtung Südwesten folgenden Einmündung Am Westerbusch bis zur einmündenden Straße Am Wasserlauf ist eine neue Querschnittsaufteilung der Uellendahler Straße projektiert. Dazu wird der südöstliche Bordstein zurückversetzt. Die Breite der Richtungsfahrs Spuren soll jeweils 3,25m betragen, die Gehwegbreiten sollen 2,00m nicht unterschreiten. An der südöstlichen Straßenseite folgen vor dem Gehweg ein 2,00m breiter Parkstreifen und der 1,85m breite Radfahrstreifen. Berücksichtigt wurde auch ein 0,50m breiter Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen (*Detailplan 2*). In den Lageplänen wurde der Sicherheitstrennstreifen aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht explizit dargestellt. Die mögliche Anzahl der Parkflächen soll zum Bestand vollständig erhalten bleiben.

Kurz vor der Einmündung Paul-Löbbecke-Straße, im Bereich der dortigen Querungshilfe, soll der Radverkehr mittels eines 1,50m breiten Schutzstreifens geführt werden, auch hier beträgt die Breite der Restriktionfahrs pur 2,25m. Vor der Straße Am Wasserlauf kann wieder ein Radfahrstreifen (Breite = 1,85m) angelegt werden.

### **Straßeninstandsetzungsabschnitt Am Wasserlauf bis Weinberg (Lageplan 1 und Lageplan 2)**

Zwischen der Straße Am Wasserlauf und dem Gebäude Nr. 407 (Griechisch-Orthodoxe-Kirche), ist ein Radfahrstreifen und eine Spureinteilung ähnlich wie in dem *Detailplan 2* dargestellt geplant. Auch in diesem Abschnitt der Uellendahler Straße kann der Parkraum erhalten bleiben.

In Höhe der Griechisch-Orthodoxe-Kirche beginnen auf der Uellendahler Straße die erforderlichen Spureinteilungen für die verkehrlich hoch belasteten Einmündungen mit den Straßen Röttgen und Weinberg. Infolge dessen müssen alle Fahrs puren, und auch deren Länge erhalten bleiben. In diesem Teil der Uellendahler Straße ist nur noch partiell die Anlegung eines 1,50m breiten Schutzstreifens möglich. Im Einmündungsbereich mit der Straße Weinberg bis zur Zufahrt der dortigen Tankstelle, muss aufgrund der erforderlichen Spureinteilung und des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes, auf ca. 70m die geplante Radverkehrsanlage unterbrochen werden.

### **Straßeninstandsetzungsabschnitt Weinberg bis Am Haken (Lageplan 2 und Lageplan 3)**

Nach der südwestlich einmündenden Straße Weinberg soll wie im Abschnitt Westerbusch / Am Wasserlauf der Straßenquerschnitt neu aufgeteilt werden. Auch hier ist geplant den südöstlichen Bordstein zurück zu versetzen, so dass ein 2,00m breiter Gehweg entsteht. Vor diesem Gehweg schließt sich ein 2,00m breiter Parkstreifen, ein 0,50m breiter Schutzstreifen und der Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85m an (*s. auch Detailplan 2*). Der Radfahrstreifen soll über die Straße Am Haken weitergeführt werden.

### **Straßeninstandsetzungsabschnitt Am Haken bis Leipziger Straße (Lageplan 3 und Lageplan 4)**

Vor der dortigen Busbucht ist der Radfahrstreifen in einer Breite von 1,85m vor dem südöstlichen Bordstein geplant. Vor dem Gebäude 304 ist im Bestand ein c.a. 40m langer Parkstreifen vorhanden, welcher künftig zur Sicherstellung einer durchgehenden Radverkehrsführung entfallen muss. Andernfalls würde sich die Gehwegbreite durch parkende Fahrzeuge auf ca. 1,35m reduzieren, ein Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Fahrzeugen müsste ebenfalls entfallen. Dies ist im Sinne der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit nicht empfehlenswert, zumal auf der gegenüberliegenden Straßenseite der dortige Parkraum vollständig erhalten bleibt. Eine Aufweitung des Verkehrsraumes zur gleichzeitigen Realisierung eines Radfahrstreifens, von Parkraum und eines ordnungsgemäßen Gehweges an der südöstlichen Straßenseite, ist nicht möglich. Damit die Richtungsfahrbahnen und die Linksabbiegespuren und der Radfahrstreifen angelegt werden können, ist der nordöstliche Bordstein um ca. 0,50m weiter nach Nordosten zu versetzen (*Detailplan 3*).

### **Straßeninstandsetzungsabschnitt Am Haken bis Kohlstraße (Lageplan 4)**

Die an die Leipziger Straße angrenzende, nordöstliche Busbucht ist aufgrund einer erforderlichen Bordverschiebung umzubauen. Dies ist durch die projektierte Querschnittsaufweitung bedingt.

Vor dem südöstlichen Bordstein wird der Radfahrstreifen (Breite = 1,85m) weiter bis Richtung Kohlstraße geführt. Wie im Instandsetzungsabschnitt zuvor muss auch im Bereich der Gebäude 194 bis 204 ein vorhandener Parkstreifen von c.a. 112m entfallen. Andernfalls bestünde auch hier nur die Möglichkeit das Parken vollständig auf den Gehweg anzuordnen. Der Radfahrstreifen wäre dort dann auch nur ohne Sicherheitstrennstreifen umsetzbar, die Gehwegrestbreite würde auf ca. 1,35m eingeschränkt werden müssen.

Die Verwaltung hat sich bemüht unter Abwägung aller Nutzungsinteressen eine Lösung zu finden, gänzlich vermeiden lässt sich die partielle Parkraumreduzierung jedoch nicht.

Über die Einmündung Kohlstraße hinaus kann die geplante Radverkehrsanlage aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht weitergeführt werden.

Die WSW mobil haben in einer Stellungnahme deutlich gemacht, dass ein Verzicht auf die dortige 110m lange Busspur für die WSW mobil nicht in Betracht kommt. Die Busspur wird von insgesamt zehn Buslinien befahren und sorgt in den Spitzenzeiten für einen reibungslosen Betriebsablauf und somit die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die WSW mobil wiesen auf die gewünschte Verkehrswende hin, für deren Umsetzung sei der ÖPNV gleichberechtigt mit dem Radverkehr zu sehen. Die vorhandene Busspur könnte jedoch durch den Radverkehr frei gegeben werden.

### **Straßenbaubeiträge**

Für die geplanten Maßnahmen werden keine Straßenbaubeiträge erhoben.

### **Kosten und Finanzierung**

Für die Finanzierung der Instandsetzungsmaßnahme an der Uellendahler Straße stehen im Teilfinanzplan B im PSP Element 5.205401.001.062 „Uellendahler Straße Erneuerung“, Unterabschnitt 785200, für die Jahre 2020 bis 2022 600.000 € bereit.

Zusätzlich stehen im Teilfinanzplan B im PSP Element 5.205401.001.159 „ Uellendahler Straße Nahmobilität“ 225.00 € für die Jahre 2020/2021 bereit.

Beim Umbau der Haltestellen war es im Zuge der Haushaltsplanung angedacht, für 25 % der Baukosten der Haltestellen als Fördermittel zu akquirieren. Dies wird aus folgenden Gründen nicht weiter verfolgt:

- Aufgrund des Zeitplanes und der bereits sehr frühzeitig gelaufenen Vergabeverfahrens seitens der WSW ist die Beantragung und Abrechnung von Fördermitteln mit unvorhersehbaren Risiken behaftet.
- Nach konkretisierter Kostenschätzung ist das Budget bzw. der Eigenanteil von 225.000 € hinreichend.

## **Zeitplan**

Die projektierte Baumaßnahme soll beginnend für den ersten Bauabschnitt (Einmündung Otto-Wels-Straße bis Einmündung Weinberg) ab dem II. Quartal 2020 beginnend umgesetzt werden.

## **Anlagen**

### Vier Lagepläne            Maßstab 1:500

W\_091\_205\_LP\_250 = Lageplan 1

W\_091\_206\_LP\_250 = Lageplan 2

W\_091\_207\_LP\_250 = Lageplan 3

W\_091\_208\_LP\_250 = Lageplan 4

### Drei Detailpläne        Maßstab 1:100

W\_091\_209\_DP\_100 = Detail 1

W\_091\_210\_DP\_100 = Detail 2

W\_091\_213\_DP\_100 = Detail 3

### Übersichtsplan Abschnitt Fahrbahnerneuerung / Abschnitt Neuaufteilung und Markierung

#### Maßstab 1:5000

W\_091\_214\_ÜP\_5000 = Übersichtsplan