

<b>Grundsatzbeschluss</b>	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:	11.05.2020
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0387/20</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>09.06.2020</b>	<b>BV Barmen</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>10.06.2020</b>	<b>BV Elberfeld</b>	<b>Empfehlung/Anhörung</b>
<b>10.06.2020</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entscheidung</b>
<b>Radverkehrskonzept Achse 6 / Planungsstand Abschnitt H – Radfahrstreifen Friedrich-Engels-Allee (B7) zwischen Am Wunderbau und Haspeler Straße</b>		

### Grund der Vorlage

Grundsatzbeschluss zur Umsetzung des Planungsabschnittes H der Achse 6 des Radverkehrskonzeptes auf Basis des Beschlusses des Ausschusses für Verkehr vom 28.11.2019

### Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, den Abschnitt H der Handlungsachse 6 (Friedrich-Engels-Allee zwischen Am Wunderbau und Plüschowstraße) auf Basis des in den Anlagen 1 und 2 dargestellten Planungsstandes und dessen grundsätzlicher Verkehrsführung detailliert zu planen und eine Beschlussvorlage zu erstellen.

### Einverständnisse

Entfällt.

### 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 Teilabschnitt des Abschnittes H erstreckt sich auf der B7 von der Einmündung Am Wunderbau / Brücke Kluse bis zur Einmündung Plüschowstraße kurz vor Beginn des historischen Teils der B7.



Abbildung 1: Abschnittsbildung

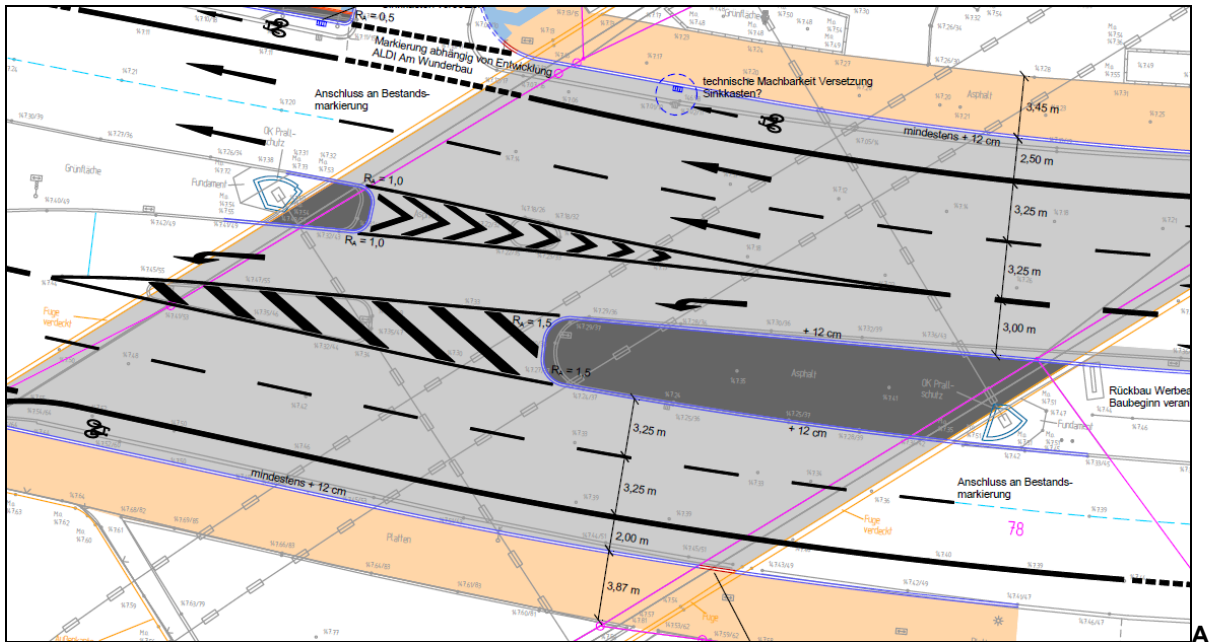
Im Grundsatzbeschluss zum Handlungsprogramm auf der Talachse wurde der Abschnitt H wie folgt bewertet:

### Abchnitt H (Friedrich-Engels-Allee zwischen Bembergbrücke und Haspel):

*Unter Inanspruchnahme von Flächen der Abbiegefahrstreifen und Teilen der Grünflächen würde sich ein beidseitiger Radfahrstreifen realisieren lassen. Aufgrund der Eingriffe in den Verkehrsablauf ist eine tiefere Untersuchung erforderlich. Auch sind Wechselwirkungen mit dem Projekt Pina-Bausch-Zentrum zu berücksichtigen.*

Die Brücke Kluse unmittelbar östlich der Einmündung Am Wunderbau ist im Förderantrag des ISEK enthalten. Im Zuge dessen soll die Abdichtung und damit verbunden der Brückenaufbau erneuert werden. Dies bietet die Gelegenheit, die im Anschluss an die Brückensanierung ohnehin neu zu setzenden Bordsteine in einer solchen Lage zu setzen, dass zukünftig im Querschnitt beidseitig Radfahrstreifen markiert werden können. Hierzu soll das Parken auf der Brücke unterbunden werden und der Seitenraum geringfügig in der Breite reduziert werden.

Neben zwei je 3,25 m breiten Fahrspuren kann so ein 2,00 m bzw. 2,50 m breiter Radfahrstreifen markiert werden. Durch die Aufgabe des Parkens im Brückenbereich verbleibt jeweils eine Restgehwegbreite von mehr als 3,00 m.



**bbildung 2: Brücke Kluse – zukünftiger Querschnitt**

Der für die Brückenerneuerung definierte Fahrbahnquerschnitt dient als Rahmenbedingung für die Querschnittsentwicklung der B7 in Richtung Osten bis an den historischen Teil heran. Auf eine Planung westlich der Brücke Kluse mit Anschluss an die Radverkehrsanlagen des Ausbaubereiches Döppersberg wurde bisher neben Kapazitätsgründen vor allem im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Pina-Bausch-Zentrums verzichtet. Aus diesem Projekt heraus entstehen gegebenenfalls Vorgaben für die Neugestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes, denen eine rein verkehrliche Betrachtung dieses Abschnittes der B7 unter Umständen nicht gerecht werden kann.

Der aktuelle Planstand sieht durchgehende Radfahrstreifen ab der Brücke Kluse bis kurz vor den historischen Teil der B7 vor. Diese können in Fahrtrichtung Osten im Wesentlichen durch den Entfall von Parkraum realisiert werden (Entfall Längsparken zwischen Brücke Kluse und Einmündung Barmer Straße sowie Umwandlung von Schrägparken in Längsparken östlich der Einmündung Wittensteinstraße). Im Bereich des Abzweiges Wittensteinstraße besteht derzeit noch eine Lücke in der Radverkehrsführung, die in der weiteren Planung geschlossen werden muss.

In westlicher Richtung wird der Radfahrstreifen durch Entfall der zweiten Linksabbiegespur in die Bendahler Straße realisiert. Im weiteren Verlauf westlich der Einmündung Bendahler Straße muss zur Aufrechterhaltung der Zweispurigkeit bis zu 1,00 m in den Grünstreifen eingegriffen werden.

Im derzeitigen Planungsstand noch nicht abschließend geklärt sind insbesondere die Planungslösung in den Einmündungsbereichen B7/Bendahler Straße und B7/Haspeler Straße / Wittensteinstraße. Hier sind verschiedene Ansätze denkbar, die im weiteren Verfahren mit allen beteiligten Akteuren abzustimmen sind. Insofern sind die in Anlagen enthaltenen Darstellungen Lösungsansätze als Diskussionsgrundlage. Es ist absehbar, dass eine Reihe tiefbautechnischer Zwangspunkte wie beispielsweise die Infrastruktureinrichtungen des Wuppersammlers im Mittelstreifen der B7 planerische Möglichkeiten deutlich beschränken.

Daher sollten hier auch derzeit noch nicht in den Richtlinien etablierte, in anderen Städten aber bereits umgesetzte Lösungen wie die Anlegung von Kombispuren in Einmündungsbereichen in Betracht gezogen werden. Hierbei werden Radfahrende aus einer

Rechtsabbiegespur geradeaus in eine hinter der Kreuzung vorhandene Radverkehrsanlage geführt (siehe Abbildungen 3 und 4).

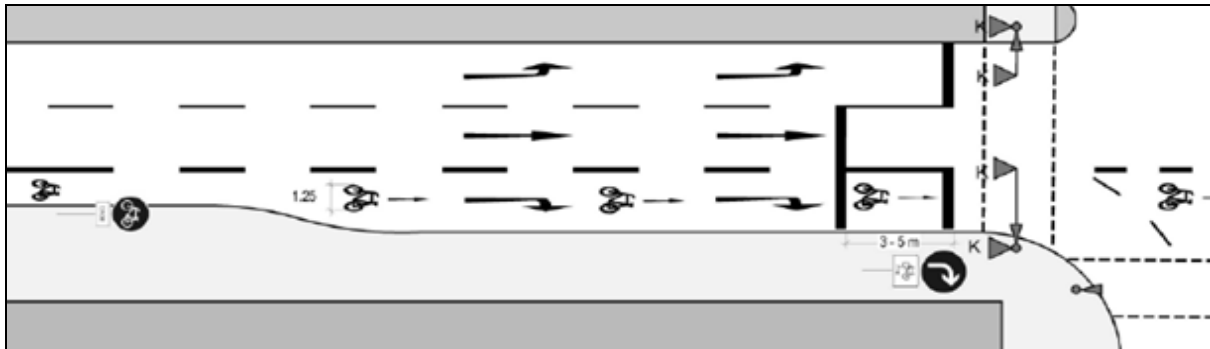


Abbildung 3: Prinzipskizze Kombispur



Abbildung 4: Praxisbeispiel Düsseldorf Kombispur

Solche Ansätze wären grundsätzlich vorbehaltlich einer detaillierten Betrachtung der konkreten Rahmenbedingungen sowohl für die Rechtsabbiegespuren in die Bendahler Straße als auch in die Haspeler Straße denkbar.

Der aktuelle Planstand ist in Anlage 1 enthalten. Im Zuge der Realisierung von Radverkehrsanlagen auf diesem Abschnitt der B7 sollte auch die Haspeler Straße in die Planung einbezogen werden. Diese verbindet die Radverkehrsführung auf der B7 mit den Planungen bzw. mit den bestehenden Radverkehrsanlagen im Bereich Hofkamp. Dies ließe sich grundsätzlich wie in Anlage zwei dargestellt über die Markierung von Schutzstreifen umsetzen.

In die Wittensteinstraße hinein führt von der B7 aus in der derzeitigen Planung ein Radfahrstreifen unter Wegnahme von Parkraum. Hier wären grundsätzlich auch andere Formen der Radverkehrsführung denkbar und im Weiteren abzustimmen.

Im weiteren Planungsprozess bis zum Erstellen einer Beschlussvorlage sind folgende Themen zu klären/zu konkretisieren:

Eine Leistungsfähigkeitsbewertung der geplanten Verkehrsführung insbesondere in den Einmündungsbereichen ist erforderlich. Darüber hinaus ist neben teilweise noch grundsätzlich zu treffenden Planungsentscheidungen auch eine Vielzahl von Planungsdetails in straßenentwurfstechnischer Hinsicht mit den Planungsbeteiligten abzustimmen.

Weiterhin ist mit dem Ressort Grünflächen und Forsten der Eingriff in den Grünstreifen abzustimmen.

Auf Basis eines endgültigen Entwurfes sind dann Kosten zu ermitteln und die Finanzierung zu klären.

Eine Vorstellung der Planung im Runden Tisch Radverkehr war für den Regeltermin im Juni 2020 vorgesehen. Aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen erfolgt die Beteiligung des Gremiums digital. Diese Abstimmung läuft derzeit.

Am östlichen Beginn/Ende des hier betrachteten Planungsabschnittes schließt unmittelbar der historische Teil der B7 an (Abschnitt I des Handlungskonzeptes). Aufgrund der direkt angrenzenden Straßenrandbebauung und der gewachsenen Baumstruktur entlang der Fahrbahnränder steht ohne weiterführende Untersuchungen keine straßenentwurfstechnische Lösung unter Aufrechterhaltung der bisherigen Fahrspuren zur Verfügung. Lösungen hierfür müssten im Zusammenhang mit einer Verkehrsuntersuchung zum Bereich B7/Loher Kreuz erfolgen.

### **Kosten und Finanzierung**

Mittels der Drucksache wird ein Grundsatzbeschluss eingeholt, um sich detailliert mit den Planungsansätzen beschäftigen zu können, daher entstehen zunächst keine Kosten. Sobald die Planungen der einzelnen Abschnitte abgeschlossen und abgestimmt sind, werden die Ergebnisse mit Finanzierungsvorschlag im Rahmen einer Beschlussvorlage in die zuständigen Gremien eingesteuert.

### **Zeitplan**

Dieser Grundsatzbeschluss erfolgt aus der laufenden Planung heraus. Der Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahme ist im Rahmen der zu erstellenden Beschlussvorlage darzustellen.

### **Anlagen**

Anlage 01 – Lagepläne Friedrich-Engels-Allee

Anlage 02 – Lageplan Haspeler Straße