Düsseldorfer Straße/ Otto-Hausmann-Ring

Fußgängersicherung und Herstellung der Barrierefreiheit - Erläuterungsbericht

Dirk Lange

Ressort Straßen und Verkehr
104.5 Straßen- und Verkehrsplanung
104.54 Nahmobilität

Telefon +49 202 563 5659
E-Mail dirk.lange@stadt.wuppertal.de

17. Mai 2019 / aktualisiert 11. November 2019

1. Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)

Gegenstand des Antrages ist die Sicherung von drei frei fließenden Rechtsabbiegern für den Fußverkehr sowie der barrierefreie Ausbau des Knotenpunktes Otto-Hausmann-Ring/ Nützenberger Straße/ Düsseldorfer Straße/ Varresbecker Straße im Wuppertaler Stadtteil Varresbeck (vgl. Abbildung 1).

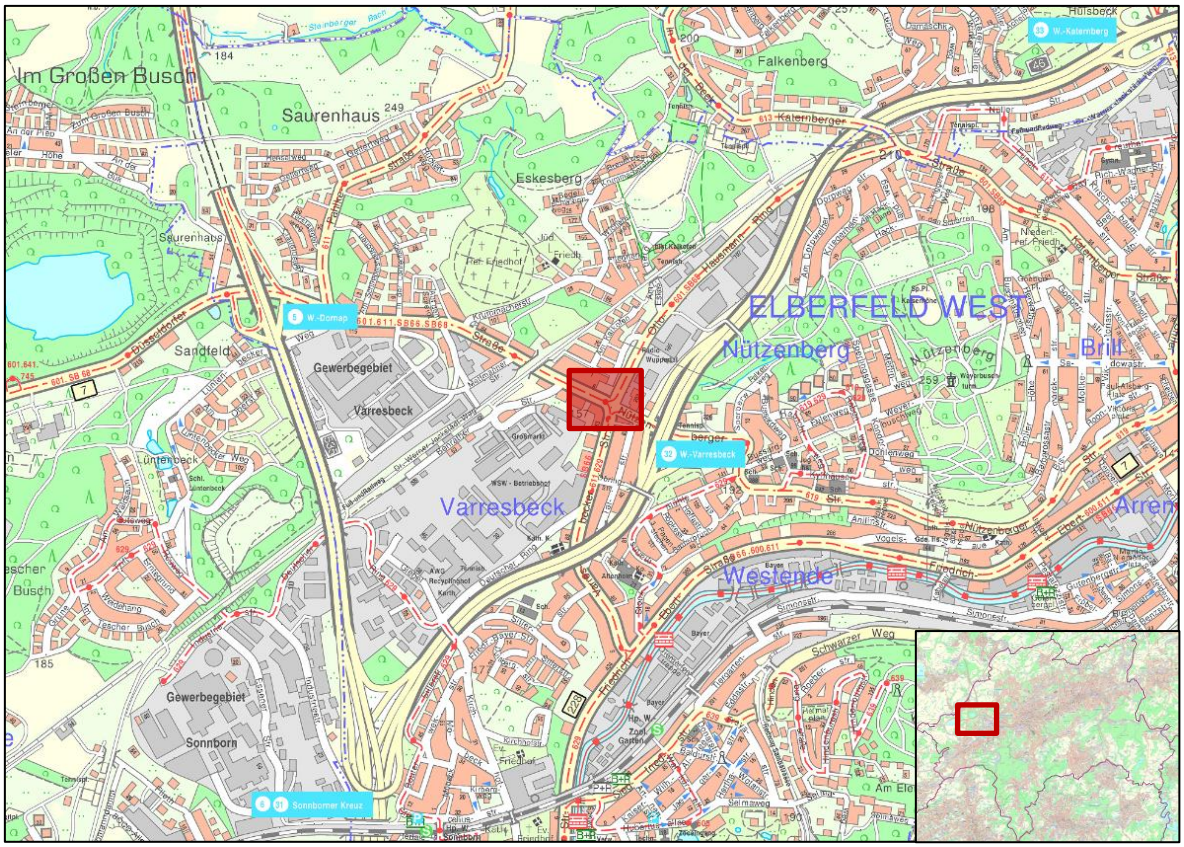

Abbildung 1: Lage des Bauvorhabens im Stadtgebiet

2. Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

Frei geführte Rechtsabbieger stellen an stark belasteten Knotenpunkten ein effektives Mittel dar, um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen und so Lärm- und Schadstoffemissionen sowie Wartezeiten zu verringern. Gleichzeitig verursacht diese Führungsform jedoch immer wieder Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr. Systematisch erhöhte Unfallzahlen führten dazu, dass die einschlägigen FSGV-Regelwerke von einer Verwendung dieser Führungsform im angebauten Bereich grundsätzlich abraten. Sofern diese Führungsform verwendet wird, sollte der Fußverkehr gegenüber dem abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr gesichert werden, vorzugsweise durch einen Fußgängerüberweg. Weiterhin entstehen durch Knotenpunkte mit frei fließenden Rechtsabbiegern aufgrund der zusätzlich notwendigen Querungen erhebliche Qualitätseinbußen für den Fußverkehr.

Aus diesem Grund überprüft die Stadt Wuppertal sukzessive alle Knotenpunkte mit dieser Führungsform im Stadtgebiet auf Defizite der Führung des Fuß- und Radverkehrs. In diesem Rahmen ist nun die Sicherung des Fußverkehrs am Knotenpunkt Otto-Hausmann-Ring/ Nützenberger Straße/ Düsseldorfer Straße im Stadtteil Varresbeck geplant. Der Knotenpunkt besitzt für den Fußverkehr eine übergeordnete Bedeutung, da er sich im direkten Umfeld zu Einzelhandelsstandorten und der Nordbahntrasse befindet sowie Teil eines größeren ÖPNV-Haltepunktes (Vier Bussteige) ist (vgl. Abbildung 2). Ferner ist er Teil des Schulwegplanes der evangelischen Sophienschule (Grundschule). Fußgängerzählungen im Herbst 2018 bestätigten die Bedeutung für den Fußverkehr.

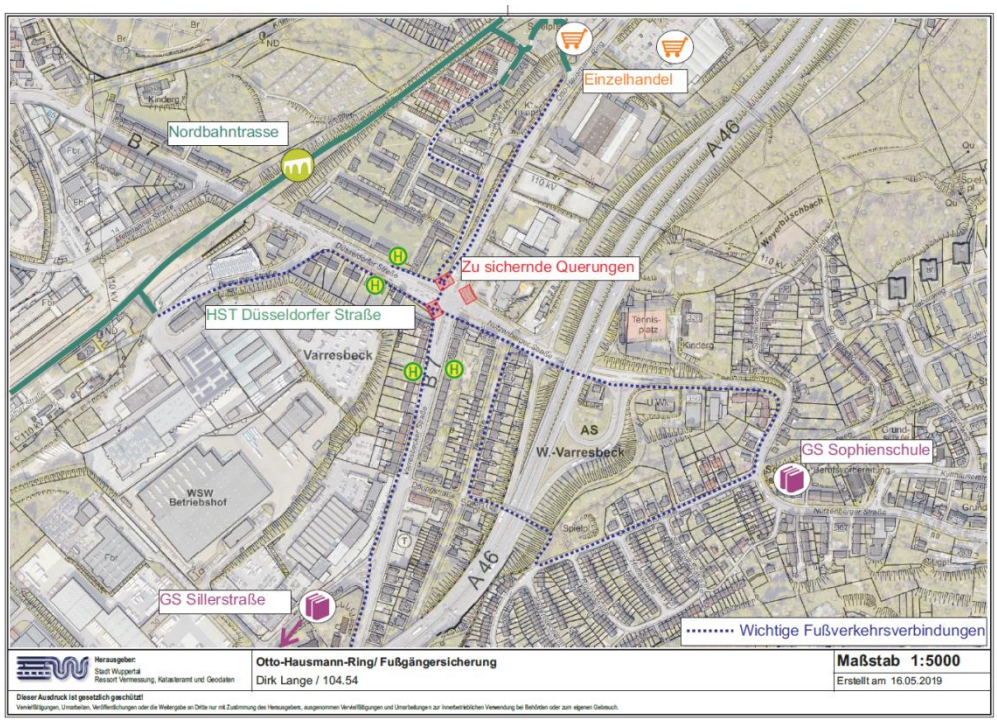

Abbildung 2: Bedeutung für den Fußverkehr

3. Beschreibung des Zustandes

Der Knotenpunkt stellt aufgrund des hier nach Mettmann abknickenden Verlaufes der Bundesstraße 7 (Süd nach West) und des direkten Abflusses der BAB 46 / Abfahrt W-Varresbeck (Ost) einen hoch belasteten Knotenpunkt im Wuppertaler Straßennetz dar. Aus diesem Grund ist er großzügig dimensioniert und ausgebaut worden, an drei Stellen mit einem frei fließenden Rechtsabbieger ausgestattet worden und vollständig signalisiert (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Der Baugegenstand 2018 in Blickrichtung Nord

3.1. Anlagen des Fußverkehrs

Der Fußverkehr wird an allen Knotenpunktarmen über getrennte Gehwege geführt und kann alle vier Arme signalisiert queren. Die Dreiecksinseln sind alle nur ungesichert zu erreichen. Es sind keine taktilen Elemente vorhanden, die Bordsteine nur teilweise abgesenkt und die Signalgeber sind nicht mit einer Blindenakustik ausgestattet.

3.2. Anlagen des Radverkehrs

Dieser Knotenpunkt wurde 2013 im Zuge einer Fahrbahndeckensanierung bereits zum großen Teil mit Radfahrstreifen ausgestattet. In allen abführenden Armen konnte mindestens ein Schutzstreifen realisiert werden, im zuführenden Bereich in drei von vier Richtungen ein separater Linksabbiegestreifen für den Radverkehr inklusive einer vorgezogenen Aufstellfläche.

3.3. Anlagen des Öffentlichen Nahverkehrs

Am Knotenpunkt befinden sich vier bisher nicht barrierefreie Haltepositionen der Haltestelle „Düsseldorfer Straße“, welche von drei Linien und zwei Nachtlinien angedient werden. Die Schnellbusse nach Velbert und Mettmann durchfahren den Knotenpunkt ohne Halt.

3.4. Unfalllage

Die Unfalllage ist unauffällig (vgl. Abbildung 4).

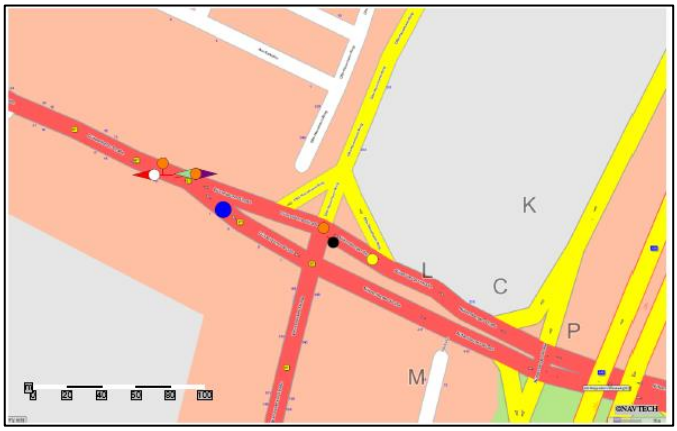

Abbildung 4: 3- Jahres Unfallsteckkarte

4. Beschreibung der Planung

Der Fußverkehr soll im Bereich der frei fließenden Rechtsabbieger gesichert werden und die Überwege barrierefrei ausgebaut werden (vgl. Abbildung 5).

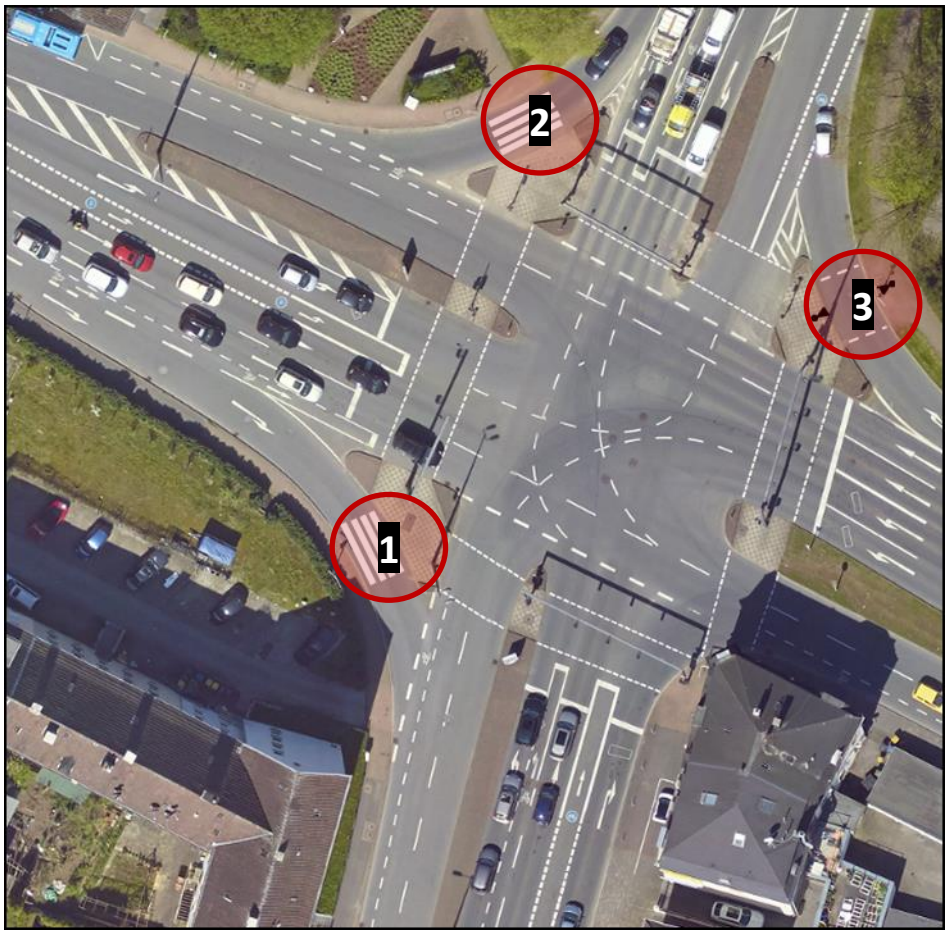

Abbildung 5: Geplante Maßnahmen im Knoten

4.1. Anlage von Fußgängerüberwegen

An den westlichen Querungen (Nr. 1 und 2 in Abbildung 5) sollen, wie in der RASt 06 vorgeschlagen, Fußgängerüberwege angelegt werden. An beiden Stellen bestehen gute Sichtbeziehungen und es ist eine ausreichende Fußverkehrsstärke vorhanden. Um den Fußverkehr zu Bündeln und damit für den Fahrzeugverkehr besser erkenntlich werden zu lassen, sollen die Querungsbereiche entsprechend schmaler gestaltet werden. Mit dieser Maßnahme kann eine sichere und bevorrechtigte Möglichkeit zur Erreichung der Dreiecksinseln für den Fußverkehr geschaffen werden.

4.2. Anlage einer signalisierten Furt

Aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen ist die Anlage eines Fußgängerüberweges an der nordöstlichen Dreiecksinsel (Nr. 3 in Abbildung 5) nicht möglich. Aus diesem Grund ist hier eine Signalisierung der Querung zur Dreiecksinsel geplant. Die Signalisierung der Furt erfolgt gemäß RiLSA als DUNKEL-GELB-ROT Schaltung („schlafender Rechtsabbieger“) und ist unabhängig von der Hauptanlage, sodass kurze Anforderungszeiten eine hohe Akzeptanz gewährleisten.

4.3. Schaffung von Barrierefreiheit

Ferner werden alle Überwege auf 3 cm Auftrittshöhe abgesenkt und ein Blindenleitsystem verlegt, um auch mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmern die Nutzung zu ermöglichen. Hierbei wird von der DIN 18040-3 und der HBVA in Absprache mit dem Beirat der Menschen mit Behinderung abgewichen, da die Stadt Wuppertal sich bereits vor Veröffentlichung dieser Regelwerke mit den Betroffenengruppen auf einen eigenen Standard geeinigt hatte (vgl. Abbildung 6). Um stadtweit ein einheitliches Blindenleitsystem gewährleisten zu können wird im gesamten Verkehrsraum dieser Wuppertaler Standard verwendet.

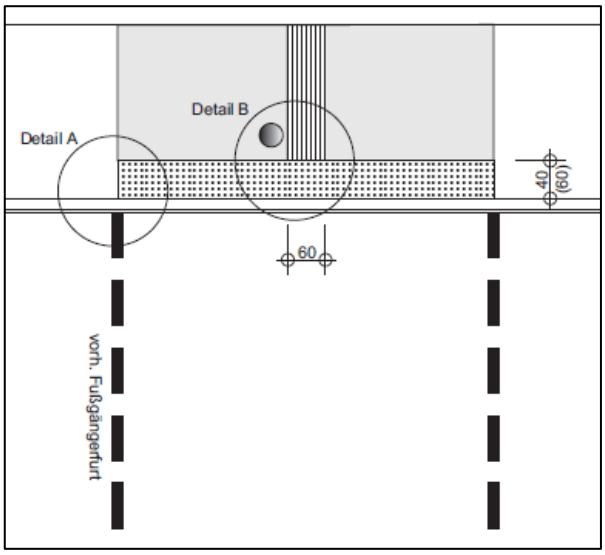

Abbildung 6: Abweichender Wuppertaler Standard für Fußgängerquerungen

Die komplette Anlage kann nicht mit Blindenakustik ausgestattet werden, da die Akustik nicht furtbezogen zu unterscheiden wäre. Daher werden nur die zwei in Abbildung 5 blau dargestellten Überwege mit einer Blindenakustik ausgestattet, da diese gemäß einer Zählung im Herbst 2018 die höchste Fußverkehrsbelastung besitzen. Dieses Verfahren wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Blindenverein und dem Beirat der Menschen mit Behinderung konkretisiert. Gegebenenfalls entstehende Änderungen werden dem Fördergeber mitgeteilt.

Nachtrag vom 21.10.2019:

Im Nachgang eines gemeinsamen Ortstermins mit einem Vertreter des Blindenvereins und des Inklusionsbüros ist eine Ausstattung aller Überwege mit einem akustischen Freigabesignal möglich. Hierfür entfällt der Orientierungston, welcher bei gleichzeitigem Vorhandensein eines Blindenleitsystems gemäß RiLSA entbehrlich ist.

5. Baudurchführung

Die bauliche Umsetzung erfolgt gemäß den Vergaberichtlinien der Stadt Wuppertal in freihändiger und öffentlicher Ausschreibung. Die Beauftragung ist für Januar 2020 geplant, sodass die Bauausführung im Sommer 2020 stattfinden kann.

6. Rechte und Belange Dritter

6.1. Umweltauswirkungen

Es findet keine neue Flächeninanspruchnahme statt. Übermäßige Belastungen für anliegende Arten sowie Bodenverdichtungen sind nicht zu erwarten.

6.2. Grunderwerb

Die beplanten Flächen befinden sich vollständig im Eigentum der Stadt Wuppertal.

6.3. Planungsrechtliche Voraussetzungen

Für die Maßnahme ist weder ein Bebauungsplan noch ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die erforderlichen Änderungen finden innerhalb der Straßenbegrenzungslinie statt.

7. Kosten und Finanzierung

7.1. Kosten

Die geschätzten Bruttobaukosten belaufen sich auf 210 000 €. Hiervon entfallen 85 000 € auf den Straßenbau und 125 000 € auf die Signaltechnik. Für Planung und Bauüberwachung fallen keine Kosten an, da diese durch städtisches Personal erfolgt.

7.2. Folgekosten

Die Folgekosten für Unterhaltung und Wartung der Signalanlage gehen in den Unterhaltungskosten der städtischen Signalanlagen auf.

7.3. Fördernotwendigkeit

Bauliche investive Maßnahmen im Bereich des Fußverkehrs, insbesondere bei Verlegung eines Blindenleitsystems, sind häufig mit hohen Kosten verbunden. Als von Strukturwandel besonders stark betroffene Kommune ist Wuppertal Teil des Stärkungspaket und damit zur Haushaltssicherung verpflichtet. Große Investitionen in die Infrastruktur und eine Förderung des Fußverkehrs sind nur in einem sehr engen Rahmen möglich. Dennoch ist die Verwaltung bemüht den Fuß- und Radverkehr entsprechend der Möglichkeiten zu fördern. Dabei ist die Stadt Wuppertal jedoch auf die Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen angewiesen, um den Verkehr gemeinsam zukunftsorientiert zu gestalten und aktuellen Verkehrsproblemen wie Lärm- und Schadstoffemissionen entgegen zu wirken, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und allen Bürgerinnen und Bürgern Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen.

Die Fördervoraussetzung der Förderrichtlinie Nahmobilität ist durch die Mitgliedschaft der Stadt Wuppertal im Arbeitskreis der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städten, Kommunen und Kreise in NRW e.V. (AGFS) erfüllt.

7.4. Finanzierung

Es wird eine Förderung von 147 000 € beim Land Nordrhein-Westfalen zur Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah) beantragt. Der Eigenanteil in Höhe von 63 000 € steht in der Pauschale für investive Maßnahmen Um- und Ausbau Fußverkehr zur Verfügung.