

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Leon Riemer 563 7326 leon.riemer@stadt.wuppertal.de
	Datum:	01.10.2024
	Drucks.-Nr.:	VO/0885/24 öffentlich
Sitzung am Gremium 29.10.2024 BV Oberbarmen 03.12.2024 Ausschuss für Verkehr		
		Beschlussqualität Empfehlung/Anhörung Entscheidung
Bürgerantrag gemäß §24 GO NRW - Maßnahmen zur Verbesserung der subjektiven und objektiven Sicherheit Am Diek / Vor der Beule		

Grund der Vorlage

Bürgerantrag gemäß §24 GO NRW (siehe Anlage 01)

Beschlussvorschlag

Der Bürgerantrag wird der Stellungnahme der Verwaltung folgend abgelehnt.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Gemäß §24 GO NRW wird beantragt, die öffentliche Diskussion um den Nordbahntrassenabschnitt Luhnsstraße / Am Diek / Vor der Beule unvoreingenommen und transparent zu führen sowie verschiedene Maßnahmen in Erwägung zu ziehen.

Die Nordbahntrasse durchquert die Stadt Wuppertal in Ost-West-Richtung und führt größtenteils auf einer ehemaligen Bahntrasse. Der Geh- und Radweg wurde 2014 eröffnet. Aufgrund baulicher Gegebenheiten wird der Radverkehr teilweise entlang von bzw. auf Straßen geführt. Der vom Antragsteller thematisierte Trassenabschnitt bezieht sich auf die Straße Am Diek (zwischen Luhnsstraße und Mählersbeck) und erstreckt sich auf eine Länge von etwa 500m. 2023 wurde der Streckenabschnitt als Unfallhäufungsstelle identifiziert. Als Sofortmaßnahme hat die zuständige Unfallkommission beschlossen, die Radverkehrsfreigabe für den Gehweg aufzuheben. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf den Fahrbahnen geführt, die Geschwindigkeit wurde auf 30km/h begrenzt. Seit Umsetzung der Sofortmaßnahmen sind keine weiteren Unfälle zu verzeichnen.

Mit den Drucksachen VO/0117/22, VO/0822/23, VO/0777/24 sowie VO/0796/24 wird bereits auf die als problematisch wahrgenommene Führung hingewiesen. Nicht zuletzt die Ausweisung als Schlüsselprojekt durch die BV Oberbarmen zeigt die Wichtigkeit des Lückenschlusses auf (VO/0117/22). Bereits 2021 wurde eine, aus einer sehr detaillierten Prüfung stammende, optimierte Radverkehrsführung seitens der Verwaltung vorgestellt, die jedoch zurückgezogen wurde (VO/0813/20).

Das Schlüsselprojekt der BV Oberbarmen sieht eine Machbarkeitsstudie für den Bau einer Fahrradbrücke vor (VO/0117/22). Die in der Drucksache VO/0813/20 vorgestellte Lösung greift ebenfalls auf eine bauliche Anlage zurück, jedoch anbauend an den Bestand als Zweirichtungsradweg. In der Drucksache VO/0822/23 werden bauliche Lösungen weiter thematisiert, in den Drucksachen VO/0777/24 und VO/0796/24 (letzteres als abgelehnter Änderungsantrag auf die Drucksache VO/0777/24) werden sämtliche Lösungen in Betracht bezogen, um die Situation vor Ort zu verbessern. Prüfungsansätze werden den Gremien vorgestellt.

Die im vorliegenden Antrag gemachten Anregungen werden im Rahmen der Maßnahmenprüfungen betrachtet.

Die Anregungen 1-2 beziehen sich auf ein Privatgrundstück des ansässigen Einzelhandels. Konkret geht es um die *„Sperrung einer der beiden Ausfahrspuren am EDEKA und damit Reduzierung auf einer Ausfahrspur für Rechts- und Linksabbieger“* sowie um die *„Verlegung der EDEKA-Ausfahrt „um die Ecke“ zum Diek Richtung ALDI mit Beibehaltung der bisherigen Einfahrt“*. Diese Anregungen erfordern das Wissen über die konkreten Verkehrsdaten, um die Verkehrsbelastung in den einzelnen Beziehungen bewerten zu können. Zwischen den beiden Einzelhandelsgeschäften liegt ein nicht unerheblicher Höhenunterschied von ca. 2m, welcher auf einer Strecke von ca. 6m (Steigung ca. 30%) zu überwinden wäre. Nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraße (RASt 06) gilt es für eine barrierefreie Ausgestaltung von Rampen eine maximale Steigung von 6% vorzusehen. Die Zufahrtssituationen über private Grundstücke erfordert zudem die Zustimmung der Eigentümerinnen und Eigentümer.

Die Anregung 3 bezieht sich auf die Anpassung der *„Ampelsteuerung Vor der Beule/Wittener Straße [...] auf das bestehende Tempolimit von 30 km/h“*. Die beiden gemeinten Lichtsignalanlagen Wittener Str. / Vor der Beule und Am Diek / Königsberger Str. / Vor der Beule werden seit mehreren Jahren mit einer unkoordinierten verkehrsabhängigen Steuerung betrieben, um die verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen an der jeweiligen Anlage besser berücksichtigen zu können. Außerdem beträgt der Abstand zwischen den beiden Anlagen ca. 450 m und die Zuflüsse sowie die Abflüsse an den beiden Lichtsignalanlagen kommen bzw. verlassen die Anlagen unkoordiniert, womit sich ein koordinierter Betrieb nicht realisieren lässt. Um eine Einschätzung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit zu bekommen, wurde seitens der Abteilung 104.3 nach den Sommerferien eine Geschwindigkeitsmessung in diesem Bereich durchgeführt. Die Messung erfolgte an dem Knotenpunkt Vor der Beule / Beule für die Fahrtrichtung Osten und im Bereich des Zugangs zur Nordbahntrasse für die Fahrtrichtung Westen (siehe Anlagen 2-3). In Fahrtrichtung Osten wurden in sieben Tagen rund 23.000 Fahrzeuge erfasst, in Fahrtrichtung Westen ca. 28.500 Fahrzeuge. Die Erhebung separiert die Verkehrsmittel Zweirad, PKW, Transporter, LKW und Lastzug. Der Schwerlastverkehr liegt im Erhebungszeitraum bei durchschnittlich 7,26% (FR Ost) bzw. bei 3,33% (FR West). In FR Osten liegt bei 68,63% eine Geschwindigkeitsübertretung vor (V85 exkl. Zweirad: 43km/h). Für die FR Westen lassen sich in 54,66% der Fälle eine Geschwindigkeitsübertretung feststellen (V85 exkl. Zweirad: 40km/h). Deutliche Geschwindigkeitsübertretungen sind meist in den Nachtstunden und nur in wenigen Fällen in den Tagstunden (6-18 Uhr) zu vermerken. Die Überschreitungen werden in den meisten Fällen durch PKW begangen, aber auch Transporter fallen in der Auswertung auf. Die 15 am höchsten durch PKW zu verzeichnenden Geschwindigkeitsübertretungen belaufen sich auf etwa 60-80km/h. In Extremfällen lagen Messungen von 97km/h (FR Westen sonntags 13.00-13.30 Uhr) bzw.

102km/h (FR Osten samstags 02.30-03.00 Uhr) vor. Die Verwaltung wird in diesem Bereich vermehrt Geschwindigkeitskontrollen anstreben.

Zu Anregung 4 „*Aufstellen von Verkehrszeichen 277.1*“ wird auf die Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrs-Ordnung verwiesen, in welcher die Installation des Verkehrszeichen 277.1 *Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen* grundsätzlich nur dort zulässig ist, wo es die Situation (unübersichtliche Straßen, Engstellen, Gefäll- und Steigungsstrecken) erfordert (vgl. hierzu VwV-StVO). Die Kriterien zur Aufstellung eines solchen Verkehrszeichens sind nicht erfüllt. Die Anregung 5 „*Bauliche Anlage eines Mittelstreifens*“ ist aufgrund des zu schmalen Straßenquerschnitts nicht umsetzbar. Die Thematik eines Kreisverkehrs (Anregung 6) zugunsten einer aufgewerteten Radverkehrsführung wird in die weiteren Prüfungen aufgenommen.

Die Anregungen werden, wie ausführlich dargelegt, bereits jetzt in den Diskussionen thematisiert, sodass eine transparente und unvoreingenommene Prüfung erfolgt.

Somit empfiehlt die Verwaltung in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde den Bürgerantrag abzulehnen.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

☒ neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung: keine Veränderung

Kosten und Finanzierung

entfällt

Zeitplan

entfällt

Anlagen

Anlage 01 – Bürgerantrag

Anlage 02 – Messstelle Fahrtrichtung Osten

Anlage 03 – Messstelle Fahrtrichtung Westen