

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Isabelle Ork 563 5659 isabelle.ork@stadt.wuppertal.de
	Datum:	16.01.2025
	Drucks.-Nr.:	VO/1316/24 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
28.01.2025	BV Oberbarmen	Empfehlung/Anhörung
04.03.2025	BV Langerfeld-Beyenburg	Empfehlung/Anhörung
25.03.2025	Ausschuss für Verkehr	Entscheidung
Radverkehr Am Diek/Vor der Beule - Antwort auf Antrag der Fraktionen von SPD, CDU und FDP		

Grund der Vorlage

Beantwortung des Antrages der Fraktionen von SPD, CDU und FDP vom 11.06.2024 zum Radverkehr Am Diek/Vor der Beule (VO/0777/24) (siehe Anlage 01).

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr beschließt die von der Fachverwaltung vorgeschlagene Ausweisung einer Alternativroute für Radfahrende über Schwarzbachtrasse, Olgastraße, Hildenburgstraße, Bornscheuerstraße bis zum Zugang an der Windhukstraße.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

- Auszug aus dem Antrag (VO/0777/24):** „Die Verwaltung wird beauftragt, zeitnah Vorschläge für eine kurzfristig umsetzbare sichere Radverkehrsführung im Zuge der Straßen Am Diek / Vor der Beule unter Beibehaltung des

Zweirichtungsverkehrs für den motorisierten Individualverkehr zu entwickeln und dem Ausschuss für Verkehr vorzulegen.“

Für eine Führung im Zweirichtungsverkehr kommen für den Radverkehr

- Schutzstreifen (mind. 1,50 m je Fahrtrichtung, auf Fahrbahnniveau),
- Radfahrstreifen (mind. 1,85 m je Fahrtrichtung, auf Fahrbahnniveau) oder
- Radwege (mind. 2,0 m je Fahrtrichtung, auf Gehwegniveau)

in Frage.

Dabei zeigt die Abbildung 1, dass bei 1.000 – 1.500 Kfz/h und einer Geschwindigkeit von 50 km/h Führungsformen aus dem Bereich III (Radfahrstreifen, Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg) in Frage kommen, ggf. noch aus dem Bereich II (z.B. Schutzstreifen, Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und "Gehweg" mit Zusatz "Radfahrer frei", Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht).

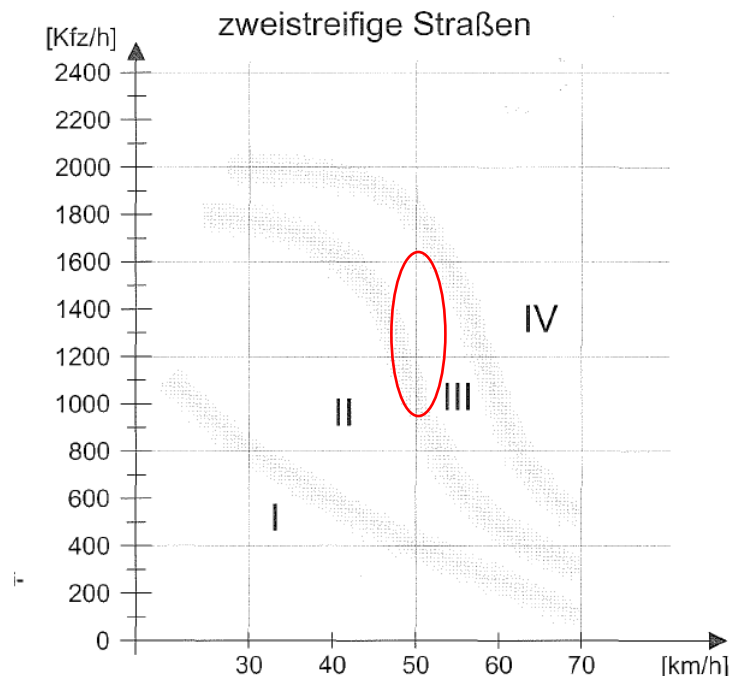


Abbildung 1: Vorauswahl der Radverkehrsführung nach ERA 2010 (S. 19)

Führungsformen aus dem Bereich III sind:

- Radfahrstreifen,
- Radweg oder
- gemeinsamer Geh- und Radweg.

Dabei sollte aufgrund der

- hohen Nutzungsintensität durch den Radverkehr (Trassenverlauf; Hauptachse im Radverkehrskonzept)
- eine Verkehrsbelastung von 1.000-1.500 Kfz/h
- und einer MIV-Geschwindigkeit von 50 km/h

ein **Radfahrstreifen** oder ein **Radweg** als Führungsform gewählt werden.

Ein **gemeinsamer Geh- und Radweg** kommt aufgrund der vorhergegangenen Unfalllage nicht in Betracht, da diese Führungsform die gleichen Probleme wie ein Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“ generieren würde.

Ein **Schutzstreifen** aus dem Bereich II kommt zwar in Frage, ist jedoch aufgrund des Schwerlastverkehrs zu vermeiden.

Im Folgenden werden die Breitenansprüche im Querschnitt von Schutzstreifen (A), Radfahrstreifen (B) und Radweg (C) im Vergleich dargestellt.

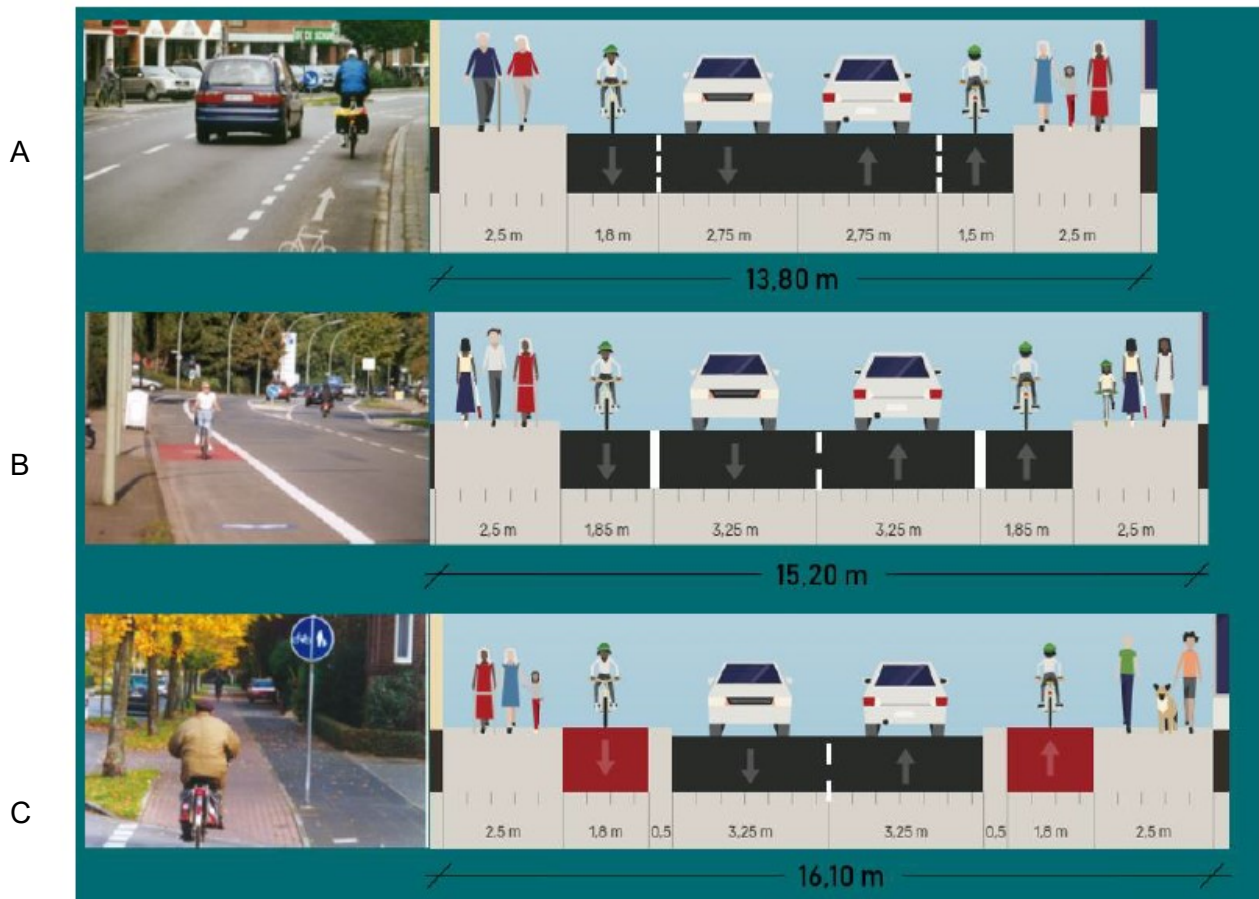


Abbildung 2: Breitenansprüche verschiedener Radverkehrsanlagen (Quelle: Anlage 01 Voruntersuchung zum Diek von Dirk Lange)

In Abbildung 3 ist der Streckenabschnitt Am Diek / Vor der Beule zu sehen. Im Abschnitt gibt es mehrere Knotenpunkte und Querungsmöglichkeiten, welche in die Auswahl und Betrachtung der Führungsform für den Radverkehr mit einfließen.

Um eine gute Radinfrastruktur anbieten zu können, werden leistungsfähige Querungsanlagen bzw. Übergänge auf die Nordbahntrasse für den Radverkehr benötigt, ebenso muss die Umsetzbarkeit in den Knotenpunktbereichen für den motorisierten Verkehr geprüft werden. Dies betrifft die in der Abbildung 3 orange umkreisten Knotenpunkte bzw. Trassenzugänge.

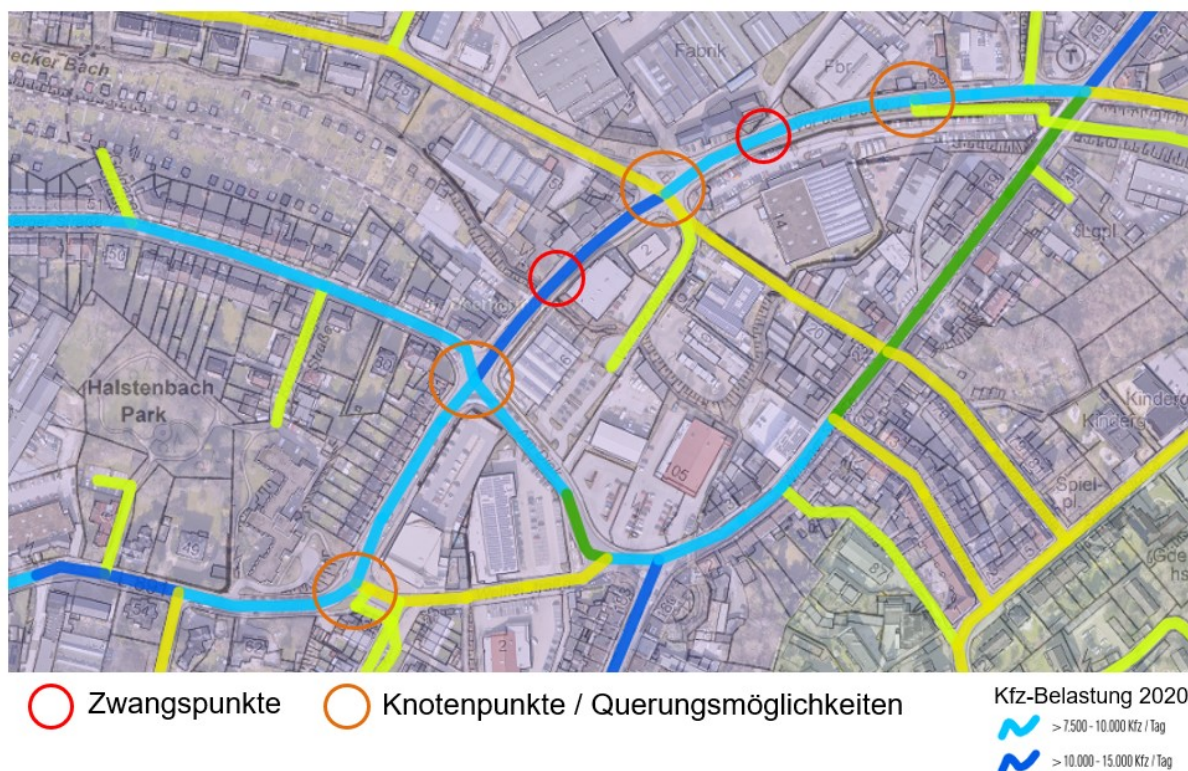


Abbildung 3: Zwangspunkte und Knotenpunkte am Abschnitt Am Diek/ Vor der Beule

Anhand von Abbildung 4 soll der Raumbedarf von beidseitigen Radfahrstreifen dargestellt werden. Mit einer Regelbreite von jeweils 1,85 entspricht dies etwa der Breite einer Fahrspur für den motorisierten Verkehr. Diese Breite müsste im Straßenraum dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden und am Knotenpunkt bedeutet dies konkret, dass die Fahrtrichtungen geradeaus, links und rechts zusammengefasst werden. Dies bedeutet eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes sowie ggf. eine Erhöhung der Unfallgefahr. Eine Gesamtbetrachtung aller Knotenpunkte (Mikrosimulation) und die Auswirkung auf die umliegenden Straßen (Schwarzbach / Am Diek / Wittener Str. sowie Wittener Str. / Vor der Beule / Am Eckstein) wird daher als sinnvoll angesehen.

Radfahrstreifen am Knotenpunkt Am Diek / Königsberger Str. / Vor der Beule

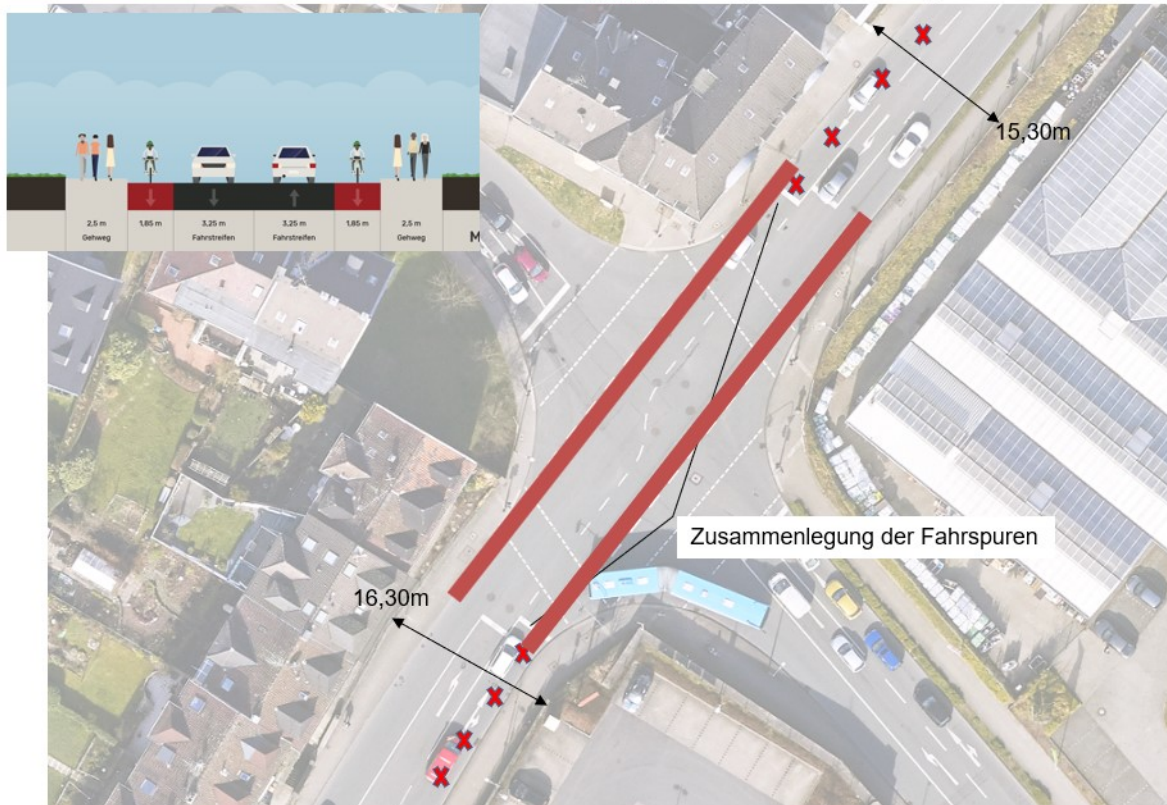


Abbildung 4: Beispielhafte Darstellung Radfahrstreifen am Knotenpunkt Am Diek / Königsberger Str. / Vor der Beule

Weiterhin gibt es zwei Zwangspunkte in der Querschnittsbreite.

In der Abbildung 5 werden die Querschnittsbreiten in der Draufsicht für den gesamten Abschnitt dargestellt. Dabei fällt auf, dass diese stark variieren und es zwei Zwangspunkte bzw. Engstellen gibt, an denen der Straßenraum lediglich eine Breite zwischen 13,10m bis 14,80m aufweist. Wie die Abbildung 1 verdeutlicht, ist ein Radweg nur begrenzt realisierbar, da an mehreren Bereichen die Mindestbreiten nicht eingehalten werden können. Abbildung 5: Querschnitt in der Draufsicht über den Verlauf vom Übergang Luhsstraße (Station 0+000) bis zur Wiederauffahrt auf die Trasse (Station 0+490)

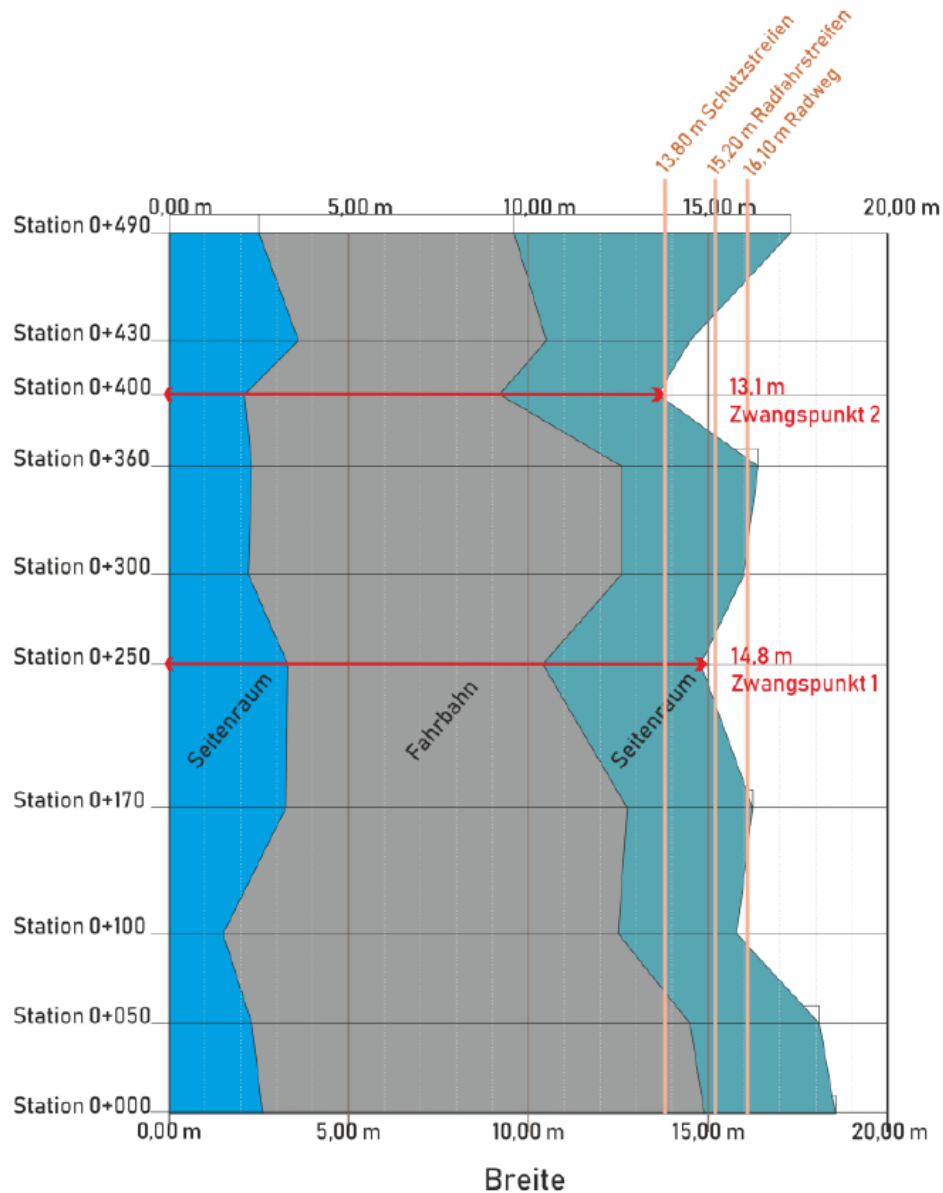


Abbildung 5: Querschnitt in der Draufsicht über den Verlauf vom Übergang Luhnstraße (Station 0+000) bis zur Wiederauffahrt auf die Trasse (Station 0+490)

Diese Ergebnisse basieren auf Vorüberlegungen, die bereits 2021 aufgestellt wurden. Seinerzeit wurde auch ein einseitiger Zweirichtungsradweg in Erwägung gezogen (vgl. Abbildung 6), eine detaillierte Planung insbesondere in Bezug auf die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit wurde nicht vorgelegt. Diese Planung müsste dann auch die mögliche Führung an den Knotenpunkten und Übergängen darstellen.



Sowohl bei der Führung mittels beidseitigem Radstreifen als auch bei der Führung mit einem einseitigen Zweirichtungsradweg werden voraussichtlich bauliche Anpassungen (Bordsteine, Entwässerung, Lichtsignalanlagentechnik) notwendig und eine kurzfristige Realisierbarkeit ist daher nicht möglich. Die Fachverwaltung empfiehlt daher die Vergabe der Planung und Leistungsfähigkeitsberechnung inkl. Mikrosimulation an ein Ingenieurbüro.

Kurzfristige Maßnahme:

Als kurzfristige Maßnahme schlägt die Fachverwaltung eine Alternativroute für Radfahrende vor. Die vorgeschlagene Variante wurde unter Berücksichtigung verschiedener Varianten und in Abstimmung der Ressorts 103 und 104 erarbeitet. Ebenfalls wurde die Ausweisung der Alternativroute bereits mit den Teilnehmenden des Runden Tisch Radverkehr besprochen. Die Umsetzung wird von Seiten des Runden Tisch Radverkehr begrüßt. Die Kreispolizeibehörde hat keinen Bedenken gegen die Route.

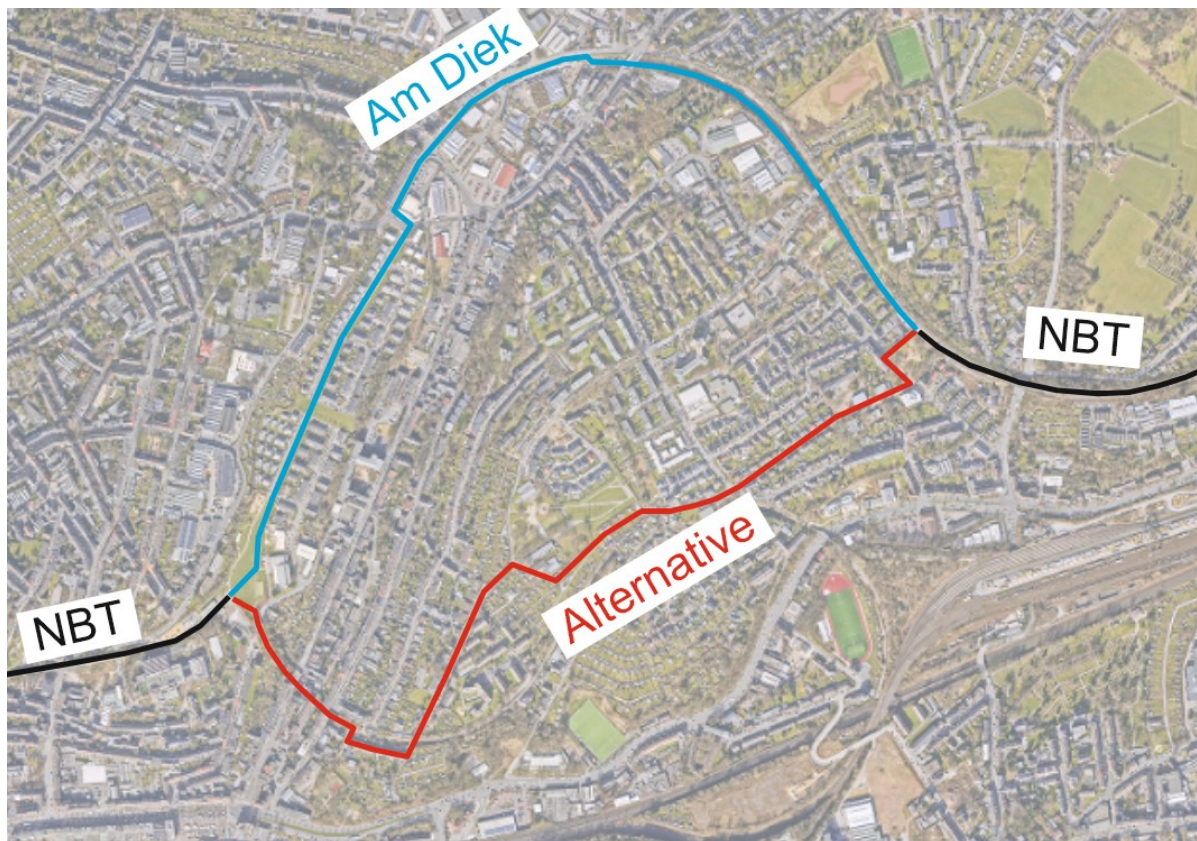


Abbildung 7: Streckenführung Alternativroute zum Am Diek

Diese Alternativroute führt ab dem Wichlinghauser Bahnhof über die Schwarzbachtrasse → Olgastraße → Hildenburgstraße → Bornscheuerstraße zum Zugang an der Windhukstraße.

Die Route

- kann als alternative Möglichkeit von Radfahrenden genutzt werden, die den Diek meiden möchten.
- führt überwiegend durch verkehrsarme Bereiche mit Tempo 30.
- benötigt keine weiteren baulichen Anpassungen.
- soll durch die wegweisende Beschilderung (HBR; Radverkehrsnetz NRW) ausgewiesen werden, welche bereits auf der Trasse sowie im gesamten Stadtgebiet genutzt wird (siehe Anlage 02).
- ist als kurzfristige Maßnahme zu verstehen und ersetzt nicht den Trassenverlauf über den Diek.
- hat eine vergleichbare Streckenlänge und hat nur im Bereich der Olgastraße über ein kurzes Stück eine nennenswerte Steigung von 6-8%.

Die Route soll mittels wegweisender Beschilderung (HBR; Radverkehrsnetz NRW) ausgeschildert werden, zusätzlich zur vorhandenen Beschilderung über den Streckenverlauf Am Diek. Die Abstimmungsgespräche mit Straßen.NRW, dem Land NRW und dem vom Landesbetrieb hinzugezogenen Planungsbüro werden nach Beschlussfassung geführt. Die Kosten für die Beschilderung sowie die Installation weniger Beschilderungsmasten belaufen sich auf ca. 4.500€. Aufgrund des geringen Umfangs der Anpassung wird eine Umsetzung im 1. Halbjahr 2025 als realistisch angesehen.

2. Umgehend sollen zu Beginn der Tempo-30-Strecken Am Diek und Vor der Beule jeweils das Hinweisschild „Achtung Radfahrer“ (StVO-Zeichen Nr. 138-10) angeordnet und an der Einmündung Am Diek / Luhnstraße die Radverkehrswegweisung ergänzt werden.

In Absprache mit den Kollegen von 104.11 kann das VZ 138-10 „Achtung Radfahrer“ angeordnet werden. Dies wurde bereits veranlasst und umgesetzt. Die vorhandene Radverkehrswegweisung wird ebenfalls angepasst (siehe Anlage 03); aufgrund von Abstimmungsgesprächen mit Straßen.NRW, dem Land NRW und dem vom Landesbetrieb hinzugezogenen Planungsbüro kann hier jedoch noch kein zeitlicher Horizont genannt werden. Aufgrund des geringen Umfangs der Anpassung wird eine Umsetzung im 1. Halbjahr 2025 als realistisch angesehen.

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

Die erforderlichen Finanzmittel für die Beschilderungen und Masten in Höhe von ca. 4.500 €, stehen 2025 im Kontierungsobjekt 4.415401.501.001 „Verkehrslenkende Straßenausstattung“ und Sachkonto 522 100 „Unterhaltung des Infrastrukturvermögens“ zur Verfügung.

Zeitplan

Nach den Abstimmungen bezüglich der HBR Beschilderung mit Straßen.NRW, dem Land NRW und dem vom Landesbetrieb hinzugezogenen Planungsbüro soll die Umsetzung im 1. Halbjahr 2025 erfolgen.

Anlagen

Anlage 01 - Antrag der Fraktionen von SPD, CDU und FDP vom 11.06.2024 zum Radverkehr Am Diek/Vor der Beule (VO/0777/24)

Anlage 02 – Beschilderungsübersicht Alternativroute Am Diek

Anlage 03 – Beschilderungsübersicht Am Diek