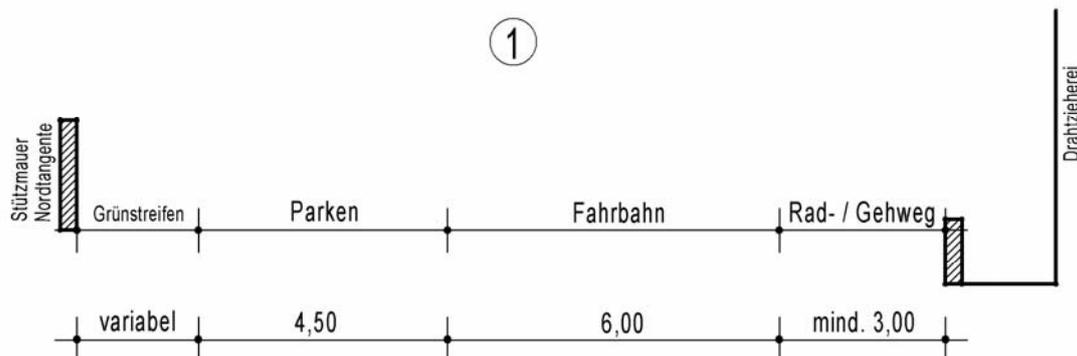


Bewertung der verschiedenen Ausbauquerschnitte Wupperstraße

Variante 1:

Die Aufteilung der Verkehrsfläche erfolgt wie folgt:

Kombinierter Rad- / Gehweg entlang der Gebäude Ökumenische Initiative, Drahtzieherei und Jugendamt in einer Breite von 3,00 m
 Fahrbahn in einer Breite von 6,00 m
 ca.50 Parkplätze in Senkrechtaufstellung
 Restflächen zur Stützmauer Nordtangente als Grünstreifen



Beurteilung der Variante:

Kostengünstige Variante durch gemeinsame Anlage des Radweges mit dem notwendigen Gehweg (Förderung nach GVFG), daher Kostenreduzierung der Beiträge nach KAG für die Anlieger.

Bei Tagesveranstaltungen in der Drahtzieherei ggfs. Konflikte Fußgänger / Radfahrer. Gute Aufstellflächen vor dem Eingang Drahtzieherei bei Großveranstaltungen

klare Trennung von fließendem und ruhendem Verkehr

Hohe Ausnutzung an Parkplätzen, Nachteil Parkplatznutzer kreuzen die Fahrbahn, kann aber vernachlässigt werden, da Tempo 30 Zone und ein geringes Verkehrsaufkommen.

Ausbau kann bedingt in Teilabschnitten erfolgen, Teilausbauten verursachen zusätzliche Kosten durch Anlegen von Provisorien.

Variante 2:

Die Aufteilung der Verkehrsfläche erfolgt wie folgt:

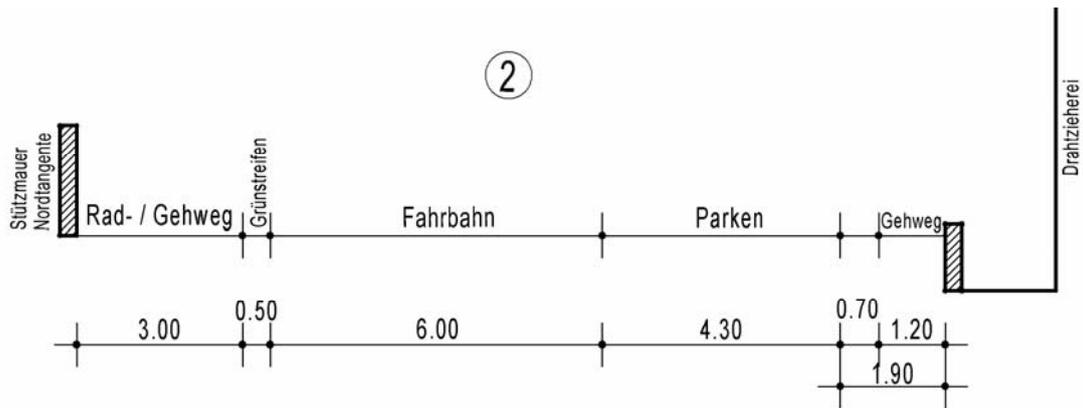
Gehweg entlang der Gebäude

14 Parkplätze, zusätzlich in Richtung Brücke Gartenstraße 22 Parkplätze.

Gesamtanzahl der Parkplätze 36

Fahrbahn in einer Breite von 6,00 m

Radweg in einer Breite von 3,00 m entlang der Stützmauer Nordtangente getrennt durch einen 0,50 m breiten Grünstreifen/Schutzstreifen zur Fahrbahn



Beurteilung der Variante:

Getrennte Führung von Rad und Gehweg

Radweg (GVFG – Maßnahme in 2009 / 2010) entlang der Stützmauer kann vorab gebaut werden, keine Zwischenausbauten notwendig. Ausbau der Wupperstraße (KAG – Maßnahme) kann dann später erfolgen.

Erhöhung der KAG – Beiträge durch Bau des separaten Gehweges.

Geringere Aufstellfläche vor Eingang Drahtzieherei.

Deutliche Reduzierung der Anzahl der Parkplätze.

Änderung des Bebauungsplanes ist erforderlich!

Variante 3:

Die Aufteilung der Verkehrsfläche erfolgt wie folgt:

Gehweg entlang der Gebäude

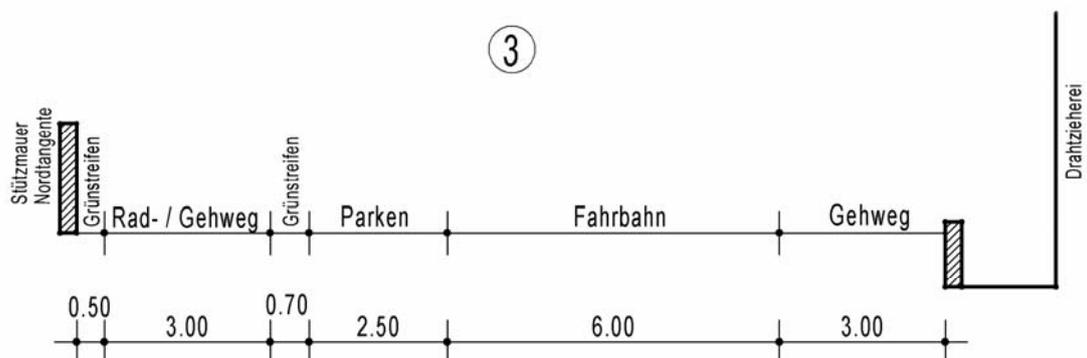
Fahrbahn mit einer Breite von 6,00 m

34 Parkplätze in Längs- und Senkrechtaufstellung

Grünstreifen

Radweg mit einer Breite von 3,00 m

Grünstreifen Breite 0,50 m zur Stützmauer



Beurteilung der Variante:

Getrennte Führung von Rad- und Gehweg.

Radweg (GVFG – Maßnahme in 2009 / 2010) entlang der Stützmauer kann vorab gebaut werden, keine Zwischenausbauten notwendig. Ausbau der Wupperstraße (KAG – Maßnahme) kann dann später erfolgen.

Erhöhung der KAG – Beiträge durch Bau des separaten Gehweges.

Geringere Aufstellfläche vor Eingang Drahtzieherei

Deutliche Reduzierung der Anzahl der Parkplätze.

Variante 4:

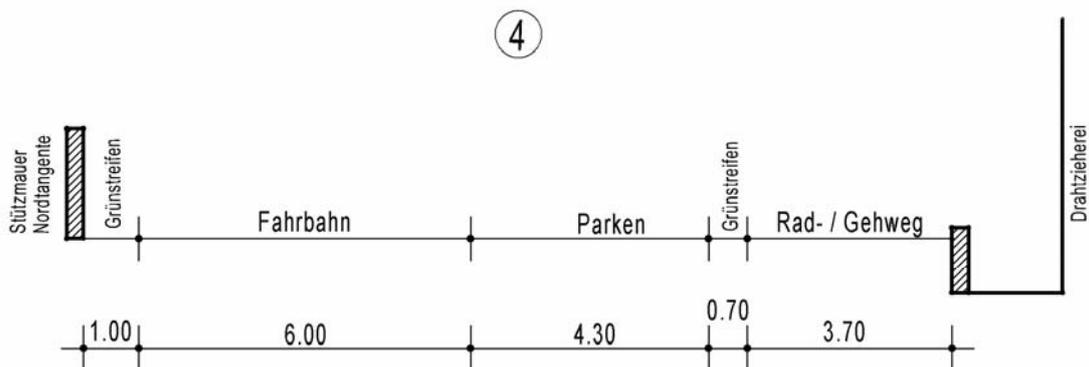
Die Aufteilung der Verkehrsfläche erfolgt wie folgt:

Kombinierter Rad- /Gehweg entlang der Gebäude

38 Parkplätze in Senkrechtaufstellung

Fahrbahn in einer Breite von 6,00 m

Grünstreifen zur Stützmauer Nordtangente in einer Breite von 1,00 m



Beurteilung der Variante:

Die Anlage eines kombinierten Rad- / Gehweg entlang der Gebäude ist platzsparend und kostengünstig. Großzügige Aufstellflächen vor dem Eingangsbereich Drahtzieherei

Die den Gebäuden zugeordneten Parkplätze sind optimal für die Besucher, keine Querung der Fahrbahn.

Änderung des Bebauungsplanes ist erforderlich!

Variante 5:

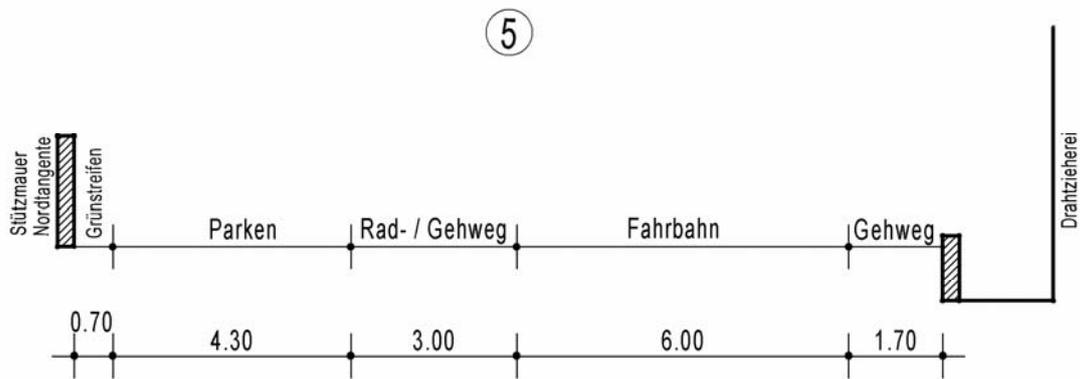
Die Aufteilung der Verkehrsfläche erfolgt wie folgt:

Gehweg entlang der Gebäude

Fahrbahn in einer Breite von 6,00 m

Radweg in einer Breite von 3,00 m

49 Parkplätze in Senkrechtaufstellung entlang der Stützmauer



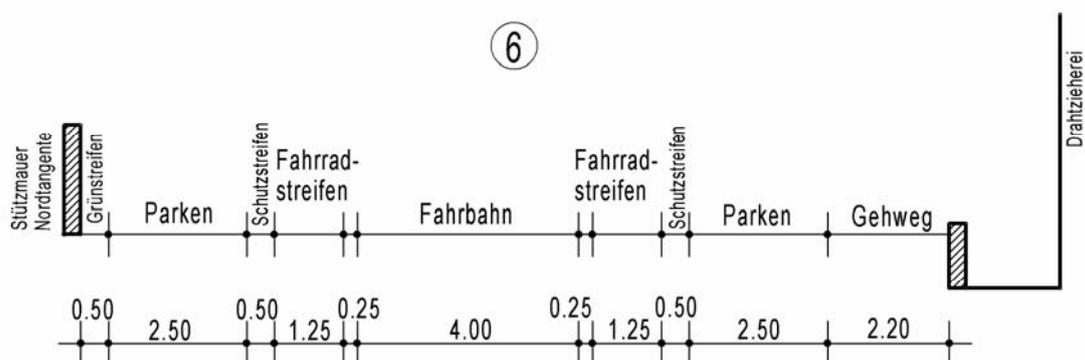
Beurteilung der Variante:

Diese Variante scheidet aus Verkehrssicherheit sofort aus, denn die Anlage hinter dem Radweg und damit das Kreuzen des Parkverkehrs mit dem Fahrradfahrer ist als sehr kritisch zu sehen.

Variante 6:

Die Aufteilung der Verkehrsfläche erfolgt wie folgt:

- Gehweg entlang der Gebäude
- Parken in Längsaufstellung
- Sicherheitsstreifen von 0.50 m Breite
- Fahrbahn n einer Breite von 7,00 m
- mit beidseitig Fahrradstreifen von 1,25 m Breite und 0,25 m Blockmarkierung
- Sicherheitsstreifen von 0,50 m
- Parken in Längsaufstellung
- Grünstreifen zur Stützmauer Nordtangente



Beurteilung der Variante:

Diese Variante regelt gelungen den fließenden Verkehr und den ruhenden Verkehr. Die Führung der Fahrradfahrer in beiden Fahrtrichtungen auf markierten Fahrradstreifen kann aufgrund des geringen Fahrzeugaufkommens und der Tempo 30 Zone als sicher betrachtet werden. Die Fahrbahnbreite ermöglicht alle Begegnungsfälle von Fahrzeugen, da diese den

Fahrradstreifen unter Berücksichtigung des Fahrradverkehrs mit benutzen dürfen. Das Parken in Längsaufstellung neben dem Fahrstreifen ist aufgrund der guten Sichtbeziehungen PKW- Fahrer / Radfahrer zu vertreten. Nicht geprüft ist, ob die Anlage von Fahrradstreifen förderfähig ist. Die Maßnahme ist nicht in Teilabschnitten umsetzbar.

Änderung des Bebauungsplanes ist erforderlich!