Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Dirk Lange +49 202 563 5659 dirk.lange@stadt.wuppertal.de
	Datum:	20.01.2021
	Drucks.-Nr.:	**VO/0116/21** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
27.04.2021	**Ausschuss für Verkehr**	**Entgegennahme o. B.**

Freifließende Rechtsabbieger im innerstädtischen Verkehrsnetz

Grund der Vorlage

Anfrage des Ausschusses für Verkehr vom 20. August 2020 (SI/1540/20, TOP 3).

Beschlussvorschlag

Entgegennahme ohne Beschluss.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Verwaltungsintern wird eine Liste der freifließenden Rechtsabbieger geführt, da diese insbesondere für den Rad- und Fußverkehr eine problembehaftete Führung darstellen. In bebauten Gebieten sollte diese Führungsform daher nur im Ausnahmefall angewendet werden. In diesem Fall sollte eine Sicherung des nichtmotorisierten Verkehrs erfolgen. Derzeit sind 26 Knotenpunkte im bebauten Stadtgebiet Wuppertal identifiziert worden, an denen freifließende Rechtsabbieger vorhanden sind, welche nicht über eine entsprechende Sicherung für den nichtmotorisierten Verkehr verfügen.

Die vollständige Liste kann Anlage 1 entnommen werden. Zusätzlich ist eine Übersichtskarte (Anlage 2) beigefügt. Zu beachten ist, dass die Reihenfolge der Liste in der Anlage 1 sich durch eine Sortierung nach Merkmalen ergibt, jedoch keiner festgelegten Priorität folgt. Die Priorisierung erfolgt nach verschiedenen strukturellen Merkmalen. Diese Zuordnung geschieht automatisiert aus anderen internen und externen georeferenzierten Datensätzen:

- Unfalldaten: Zugrunde liegt eine georeferenzierte Datenbank zu den Verkehrsunfällen der Kategorie 1 bis 3 (Unfälle mit Personenschaden) in NRW. Diese Daten liefern einen ersten Hinweis auf mögliche sicherheitsrelevante Defizite, sind allein jedoch nicht aussagekräftig, da zum einen eine automatisierte Zuordnung zum Knotenpunkt enganliegende Nebenstraße einschließen kann und zum anderen auch andere Einflussfaktoren ursächlich für die Unfälle sein können. Bei Bearbeitung des konkreten Falles erfolgt daher eine ausführliche Unfallauswertung in Abstimmung mit der Kreispolizeibehörde.
- Bedeutung für den Fußverkehr: Die Bemessung der Bedeutung für den Fußverkehr erfolgt automatisiert durch die Distanz zu Einrichtungen, welche bedeutende Ziele oder Quellen des Fußverkehrs darstellen (z.B. ÖPNV-Haltestellen, Schulen oder Einzelhandelsstandorte). Je nach Größe und Typisierung der Einrichtung werden gemäß den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen ein unterschiedlicher Einflussradius und eine unterschiedliche Stärke berücksichtigt. Da Fußverkehr sich nur schlecht bündeln lässt und insbesondere auf Kurzstrecken stattfindet entfällt hier eine Netzbetrachtung.
- Angebaute Gebiete: Zur Unterscheidung zwischen Knotenpunkten innerhalb und außerhalb bebauter Gebiete werden die Siedlungsgebiete des digitalen Basis-Landschaftsmodelles (Geobasis NRW) genutzt. Diese Grenzen verlaufen ähnlich der straßenrechtlich relevanten Ortseingangstafeln sowie der verwaltungsrechtlich relevanten Ortsdurchfahrten, sind jedoch aufgrund ihres Ursprunges in topographischen Objekten nicht identisch mit diesen.
- Verkehrsstärke: Die Verkehrsstärke gibt einen ersten Eindruck von der Verkehrsbelastung des gesamten Knotenpunktes, die Verkehrsstärke für den einzelnen Rechtsabbiegestrom liegt stadtweit nicht vor.

Diese Liste wird sukzessive abgearbeitet, für jeden Knotenpunkt findet eine umfangreiche Einzelfallbetrachtung unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde, der Signaltechnik, der Entwurfs- sowie der Verkehrsplanung statt, in der Regel werden die Maßnahmen auch im Team zur Verbesserung der Verkehrssicherheit diskutiert. Die Reihenfolge ergibt sich dabei aus den zugeordneten Merkmalen, sodass z.B. innenstadtnahe und konfliktträchtige Knotenpunkte prioritär behandelt werden. Zusätzlich können externe Umstände, wie z.B. Umbaumaßnahmen aus anderem Anlass, zu einer Verschiebung der Priorität führen.

Grundsätzlich sind bei der Betrachtung der Knotenpunkte verschiedene Lösungsansätze denkbar, eine Festlegung kann jedoch erst in der Detailbetrachtung erfolgen. Denkbare Maßnahmen sind:

- Sicherung durch einen Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“)
- Signaltechnische Sicherung
- Rückbau

Da die Kosten der Maßnahmen stark variieren, kann keine pauschale Aussage zu den Kosten vor der Einzelfallbetrachtung getroffen werden.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Sicherung des Fußverkehrs werden in der Regel durch die investive Pauschale „Um- und Ausbau Fußverkehr“ gedeckt. Gegebenenfalls werden Fördermittel beantragt oder bei Umbaumaßnahmen aus anderen Gründen (z.B. Straßensanierung) die jeweiligen Finanzierungen genutzt.

Zeitplan

Die Bearbeitung der Liste erfolgt sukzessive und im Rahmen der freien personellen und finanziellen Kapazitäten. Derzeit wird die Liste durch studentische Hilfskräfte geprüft, um Kreuzungen zu identifizieren, welche einfach und kostengünstig gesichert werden können.

Anlagen

Anlage 01 – Liste der freien Rechtsabbieger
Anlage 02 – Übersichtskarte