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	Julia Pütz 563 - 4800 563 - 8422 julia.puetz@stadt.wuppertal.de
	Datum:	13.08.2021
	Drucks.-Nr.:	**VO/1184/21** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
28.10.2021	**BV Uellendahl-Katernberg**	**Entgegennahme o. B.**

Kruppstraße Anregungen zur Schulwegsicherheit

Grund der Vorlage

Antrag auf Schulwegsicherheit für die Schulen Kruppstraße Bündnis 90/Die Grünen
VO/0754/21

Beschlussvorschlag

Der Bericht wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Einverständnisse

Entfällt

Unterschrift

Reichl

Begründung

1. **Die Verwaltung wird beauftragt, ein Verkehrskonzept für die Kruppstraße zu entwerfen, das die Hol- und Bringzonen an der Grundschule einbezieht und darauf abzielt, die Schulwegsicherheit zu erhöhen. Ziel ist hierbei u.a., dass die Elterntaxi-Zonen akzeptiert und genutzt werden. Die Sicherheit der Kinder und Anwohner*innen soll erhöht werden, indem die Verkehrssituation in den Spitzenzeiten des Hol- und Bringverkehrs entspannt wird und so auch für die Anwohner*innen eine verkehrliche Entlastung erzielt wird.**

Die vorhandenen Hol- und Bringzonen sind seinerzeit von der Schule gewünscht, von der Fachabteilung geprüft und der Politik beschlossen worden. Dieses Instrument funktioniert allerdings nur, wenn durch die Schule die Zonen aktiv beworben werden. Die Stadt Wuppertal kann lediglich die rechtlichen Voraussetzungen schaffen, dass Eltern ihre Kinder dezentral bringen und abholen können, die Verkehrserziehung der Eltern kann die Stadt nicht übernehmen. Hier gilt es Konzepte wie den „Walking Bus“ einzusetzen, bei dem die Kinder gesammelt von den Zonen in Richtung Schule gehen, was die Sicherheit nochmal erhöht und die Akzeptanz fördert. Auch Aktionen, bei denen Eltern von Kindern auf ihr Fehlverhalten hingewiesen werden, zeigen eine höhere Wirkung, müssen aber auch regelmäßig wiederholt werden.

2. Die Vorschläge von Herrn Schwaner, Leiter der Grundschule Kruppstraße, zum Thema „Lösungsvorschläge zur Erhöhung der Schulwegsicherheit an der Kruppstraße“ (Anlage 2) werden begrüßt und sollen in dem Konzept -soweit es möglich ist- berücksichtigt werden.

Die Vorschläge von Herrn Schwaner werden im folgenden Text ***kursiv*** dargestellt.

Statt der gepflasterten Fläche direkt vor der Schule sollte eine altersangemessene Überquerungshilfe (z.B. Zebrastreifen oder Fahrbahnverengung mit Aufpflasterung) am Schuleingang errichtet werden.

In einem Ortstermin am 02.04.2019 zwischen der Verwaltung (Ressort 104 und Stadtbetrieb Schulen), GMW und beiden Schulleitungen, hat man sich auf die heute vorhandene Fahrbahneinengung geeinigt.

An dieser Stelle (gepflasterte Fläche) können Metallpfosten (Steckpfosten oder Klapproller) das sichtbehindernde Halten vor der Überquerungsstelle unterbinden.

In einem Ortstermin am 02.04.2019 zwischen der Verwaltung (Ressort 104 und Stadtbetrieb Schulen), GMW und beiden Schulleitungen, wurde bereits das Aufstellen von Pollern auf dem Gehweg abgestimmt und im Anschluss umgesetzt.

Für den Übergang an der Siemensstraße über die Kruppstraße muss eine vergleichbar wirksame Lösung umgesetzt werden.

Die Siemensstraße weist eine Breite von 5,50 m auf. Diese Breite ist für die Aufstellung der Fahrzeuge sowohl beim Ein- als auch beim Ausbiegen notwendig. Eine weitere Einengung des Querschnittes ist nicht möglich. Das Aufbringen eines Fußgängerüberweges in diesem Bereich ist als kritisch anzusehen. Dieser muss um 5 m in die Siemensstraße eingerückt werden, damit ausfahrende Fahrzeuge den Überweg nicht blockieren. In dieser Position wird die Sicht auf den Überweg durch die vorhandene Bebauung, bzw. Begrünung verdeckt. Wird ein Fußgängerüberweg mit diesen nicht änderbaren Einschränkungen eingerichtet, entsteht eine scheinbare Sicherheit, die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken kann.
Die Verkehrsbelastung der Siemensstraße entspricht der eines Wohnweges und ist damit sehr gering. Die Verwaltung sieht hier keinen Handlungsbedarf.

Die Kruppstraße könnte bergauf zur Einbahnstraße werden. Die Schulbus- und Linienbushaltestelle wird auf der rechten Seite errichtet. Der Straßenraum soll durch Markierungen, z.B. auch durch Parkflächen so gestaltet werden, dass überbreite Fahrbahnen vermieden werden, die sich negativ auf die Geschwindigkeit von Kfz auswirken könnten. Durch die Busse dürfen keine

Sichtbehinderungen an der Überquerungsstelle entstehen. Auf der linken Seite könnten z.B. Anwohnerparkplätze entstehen. Die Straße wird entsprechend enger.

Bei einer Einbahnstraßenregelung in vorgeschlagener Fahrtrichtung befinden sich die Schulbus- und Linienbushaltestellen ausschließlich gegenüber dem Schulgebäude. Da es bereits 2019 Probleme gab die Haltestellen für die Einsatzbusse im Bereich der Schule zu positionieren und die Anwohner und Anlieger den wegfallenden Parkraum kritisieren, wird die Unterbringung einer zusätzlichen Haltestelle problematisch. Zudem ist die heute vorhandene Haltestelle auf der Straßenseite des Schulgebäudes für die Schulkinder verkehrssicherer, da sie auf der Schulseite aus dem Schulbus aussteigen und so verkehrssicher zum Schuleingang gelangen. Das wäre in Zukunft dann nicht mehr gegeben. Der Vorschlag Bewohnerparken auf der Schulseite zur Einengung des Straßenquerschnittes anzuordnen, wird von der Verwaltung sehr kritisch gesehen. Hier parkende Fahrzeuge nehmen die Sicht auf die querenden Schüler*innen. In einem Ortstermin am 02.04.2019 zwischen der Verwaltung (Ressort 104 und Stadtbetrieb Schulen), GMW und beiden Schulleitungen, wurde sich klar für ein Abpollern des Gehweges ausgesprochen, um ein Halten und Parken vor der Schule zu unterbinden. Zudem stellt sich bei der Einrichtung von Einbahnstraßen die Problematik, dass die umliegenden Straßen die zusätzlichen Ausweichverkehre aufnehmen müssen, was im Falle eines Schulzentrums zu einer erheblichen Mehrbelastung der Anwohner führen kann. Die Verwaltung lehnt aus den oben genannten Gründen eine Einbahnstraßeneinrichtung in der Kruppstraße ab.

Die Borsigstraße wird von der Nevigeser Straße kommend auch zur Einbahnstraße. Der Linksabbieger von der Nevigeser Straße muss an dieser Stelle in den Blick genommen werden.

Mit rund 4,00 m ist die bergwärts führende Spur auf der Nevigeser Straße für die Einrichtung einer separaten Linksabbiegespur nicht geeignet. Durch die Einrichtung der Einbahnstraße würde diese Abbiegebeziehung jedoch vermehrt genutzt und so den Verkehrsfluss auf der Nevigeser Straße behindern. Auch hier stellt sich die Problematik der verdrängten Verkehrsströme, die sich auf die benachbarten Straßen verteilen. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Schüler*innen der Schule Kruppstraße kann von der Verwaltung an dieser Stelle nicht gesehen werden.

Auf der Ecke Borsigstraße/Kruppstraße/Lenbachstraße könnte ein Minikreisverkehr ähnlich wie Ecke Oberbergische Straße/Müngstener Straße entstehen. Damit würde die Schulwegsicherheit im unteren Teil der Kruppstraße gestärkt. Die relevanten Überquerungseinrichtungen sind dann mit Fußgängerüberwegen und Beleuchtung zu errichten.

Bei der Planung des Minikreisverkehrs stellt sich die Herausforderung die versetzt liegenden Einmündungen nutzbar an den Minikreisverkehr anzubinden. Hierbei muss der größtmögliche Radius genutzt werden, damit alle Straßenarme erreicht werden können. An dieser Stelle ergibt sich ein Radius von 12m einschließlich Gehweg. Die Lenbachstraße müsste in Richtung des Kreisverkehrs verlängert werden. Das hat zur Folge, dass die Fahrbeziehung von der Kruppstraße (nördlicher Abschnitt) in die Lenbachstraße selbst für Pkw ohne Einfahrt in den Gegenverkehr nicht mehr möglich ist. Ein Liefer- oder Rettungsfahrzeug muss den kompletten Kreisverkehr in Gegenrichtung befahren um diese Abbiegebeziehung nutzen zu können. Das führt zu einer erheblichen Einschränkung der Verkehrssicherheit des Knotenpunktes.
Für die Gegenrichtung ist die Fahrbeziehung Lenbachstraße in die Kruppstraße (nördlicher Abschnitt) für Fahrzeuge größer als 7,5 t nicht fahrbar. Der Wendekreis

dieser Fahrzeuge ist zu groß. Das führt zu einer erheblichen Verschlechterung des Knotenpunktes für den Lieferverkehr.
Für den vorgeschlagenen Umbau müssten drei Bäume entfallen um die Sichtbeziehung auf die Schüler*innen zu gewährleisten. Zudem müssten diverse Parkplätze entfallen, auch weil die heute vorhandenen Container voraussichtlich in den Parkraum entlang der Kruppstraße (südlicher Abschnitt) verlegt werden müssten.
Da nach Aussage der Kreispolizeibehörde der Knotenpunkt unfallunauffällig ist, wird hier von der Stadt Wuppertal keine Verbesserung der Verkehrssituation durch den Umbau zu einem Kreisverkehr gesehen (vgl. Anlage 3).

Insgesamt können so die Hol- und Bringzonen in der Boschstraße und in der Kruppstraße gestärkt werden, da die Verkehrsflüsse über diese beiden Straßen zunehmen werden. Von oben muss der Verkehr dann über den Katernberger Schulweg abgeleitet werden.

Eine bewusste Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Katernberger Schulweg ist auf Grund der bereits heute vorhandenen massiven Probleme mit der vorherrschenden Verkehrsbelastung nicht gewollt und zielführend. Für die Stärkung der Hol- und Bringzonen sind Aktionen und Aufklärungsarbeit bei den Eltern zu leisten. (Siehe Punkt 1).

Auch der Weg zur Sporthalle über die Kruppstraße und Boschstraße wird so sicherer (siehe vorangehender Punkt)

Der Weg zur Sporthalle weist bereits heute an den notwendigen Querungsstellen eine Sicherung für die Schüler*innen auf. Nachdem die Schüler*innen am Schulgebäude gestartet sind, queren sie die Siemensstraße. Für die Siemensstraße ist auf Grund der sehr geringen Verkehrsbelastung keine zusätzliche Sicherung notwendig. Im Bereich des Katernberger Schulweges können zwei gesicherte Querungen über die hier vorhandenen Fußgängerüberwege vorgenommen werden. Der Weg zur Sporthalle führt weiter über den östlichen Gehweg der Kruppstraße bis zur Einmündung Boschstraße. Diese sollte direkt im Einmündungsbereich gequert werden. Die Sicht sowohl auf die Kruppstraße, als auch auf die Boschstraße ist hier gut. Entlang des nördlichen Gehweges der Boschstraße geht es zur Einmündung Nevigeser Straße und auf der westlichen Seite direkt bis zur gesicherten Fußgänger-LZA, die sich am Aufgang zur Sporthalle befindet.
Die Gehwege sind auf dem gesamten Abschnitt ausreichend dimensioniert.

Auf die dritte Hol- und Bringzone (Parkplätze in der Kruppstraße) kann verzichtet werden. Sie kann aber auch noch einmal den Eltern der Gesamtschüler vorgestellt werden.

Eine Entfernung der Hol- und Bringzone in der Kruppstraße ist aus Sicht des Ressorts 104 das falsche Signal. Ziel muss es sein möglichst wenig Individualverkehr im Schulbereich abzuwickeln. Die Nutzung kann sowohl von den Eltern der Grundschule als auch der Gesamtschule erfolgen. Die Lage und Nutzung der Zonen muss über die Schulen kommuniziert werden.

Für den Schülerbusverkehr müsste die Ampelphase an der Nevigeser Straße/Katernberger Schulweg überprüft werden.

Nach Rücksprache mit der WSW mobil GmbH sind keine Probleme beim Abbiegen der Schulbusse an dieser Stelle bekannt. Ein Anpassen der Ampelphasen ist somit nicht notwendig.

Die Ampel an der Nevigeser Straße auf dem Weg zur Sporthalle muss gegenüber des Aufgangs sein und auch entsprechende Zeiten vorsehen. Lange Wartezeiten von über 30 Sekunden sollen bei der Anforderung von grün vermieden werden. Die Freigabezeit muss so bemessen sein, dass im Klassenverband sicher bei Signal Grün überquert werden kann. Die Aufstellflächen müssen entsprechend ausreichend dimensioniert sein. Die Überquerungsstelle soll für Kraftfahrer erkennbar und auf Kinder bzw. einen Schulweg hinweisen.

Die Fußgänger-LZA auf der Nevigeser Straße liegt zwischen Boschstraße und Egenstraße auf direkter Höhe des geplanten Zugangs zur Sporthalle. Die Aufstellflächen haben eine Breite von 4,00 m, der Gehweg ist auf beiden Seiten mit gut 3,00 m ausreichend breit für das Aufstellen einer Schulklasse. Die Sporthalle soll voraussichtlich im Schuljahr 2021/2022 in Betrieb genommen werden.
Die Grünzeit für die Fußgänger*innen an der LSA Nevigeser Str. / Egenstr. / Sportplatz beträgt 9 Sekunden bei einer Furtlänge von 9 Meter. Bei einer Schrittgeschwindigkeit von 1 m/s kann die gesamte Furt während der Grünzeit gequert werden. Nach den gültigen Richtlinien müssen die Grünzeiten der Fußgängersignale so gewählt werden, dass Fußgänger*innen mindestens die Mitte der Straße erreichen. Die in Wuppertal geschalteten Grünzeiten sind in der Regel länger. Sicher überqueren können Fußgänger*innen die Straße, auch wenn sie diese erst in der letzten Grünsekunde betreten. Die nach der Grünzeit folgende Schutzzeit verhindert, dass Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen entstehen.
Bei der Querung der Fußgänger-LZA gilt eine Schulklasse nach §27 StVO als geschlossener Verband und kann somit, abgesehen vom Ende der Grünzeit, als Ganzes queren.
Der Kommentar der StVO besagt dazu Folgendes:
„Ein geschlossener Verband liegt begrifflich immer dann vor, wenn es sich bei den Teilnehmern um eine geordnete, einheitlich geführte und als Ganzes erkennbare Personen- oder Fahrzeugmehrheit handelt.“ „Ein geschlossener Verband gilt laut StVO als ein Verkehrsteilnehmer…Somit dürfen, wenn die ersten Teilnehmer des Verbandes ein Vorrecht der StVO (z.B. Grünphase) in erlaubter Weise nutzen, die restlichen Teilnehmer des Verbandes ebenfalls noch das Vorrecht nutzen, auch wenn inzwischen aus anderen Gründen bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer vor Ort sind (z.B. Grünphase Kfz)“

Zur Vermeidung von zu vielen Elterntaxiverkehren, die zur Gesamtschule kommen und im Schulumfeld ebenfalls Probleme erzeugen, wäre es für die Gesamtschule insgesamt erforderlich eine altersangemessene, sichere Radverkehrsanbindung herzustellen.

Die Kruppstraße ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone. In einer Tempo-30-Zone dürfen nach § 45 Abs. 1c keine Radverkehrsanlagen angelegt werden. Eine Anbindung an die Nordbahntrasse ist jedoch mit der Freigabe des westlichen Gehweges in beide Fahrtrichtungen entlang der Briller Straße gegeben. Über die Mannesmannstraße erfolgt dann die Anbindung an die Tempo-30-Zone und damit auch über kurzen Weg zum Schulzentrum.

3. **Sowohl die Leitungen der Grund- als auch die Gesamtschule an der Kruppstraße sollen an der Erarbeitung des Konzeptes beteiligt, die Anwohner*innen soweit möglich angehört werden. Ebenso sind die Stadtwerke als ÖPNV-Anbieter in die Erarbeitung einzubeziehen.**

   und

4. **Die Verwaltung wird gebeten, das Konzept so zeitig zu erarbeiten, dass es frühzeitig in die Praxis umgesetzt werden kann.**

   Ein derartiger Prüfaufwand mit gewünschter Konzepterstellung und Umsetzung ist weder personell noch finanziell leistbar. Für die Prüfung ist ein interner und externer Abstimmungsbedarf von unterschiedlichen Dienststellen notwendig. Das Ressort Straßen und Verkehr prüft die planerische und verkehrsrechtliche Umsetzung. Hinsichtlich der Sicherheit wird eine Stellungnahme der Kreispolizeibehörde eingeholt und die WSW mobil GmbH muss zudem sicherstellen, dass eine ausreichende Berücksichtigung der ÖPNV-Belange, sowie der Schulbusse erfolgt. Für diese Abstimmungen müssen Termine koordiniert werden, vor denen jeweils eine detaillierte Vorbereitung durch die einzelnen Vertreter vorgenommen werden muss. Sowohl bei der Prüfung durch verwaltungseigenes Personal, als auch bei der Vergabe eines Auftrages an ein entsprechendes Ingenieurbüro, entsteht somit ein hoher personeller und auch finanzieller Aufwand. Bei einer Fremdvergabe muss eine fachliche Begleitung durch die Stadt Wuppertal durch die oben aufgeführten Fachbereiche erfolgen. Erfahrungsgemäß wird hierbei ähnlich viel Personal gebunden, wie bei einer eigenen Prüfung. Zudem kommt zu den Umsetzungskosten noch das Honorar des Ingenieurbüros, das je nach Auftragshöhe variieren kann.
   Es existieren keine Probleme im Schulumfeld, die die Erstellung eines solchen umfangreichen Konzeptes jetzt rechtfertigen. Das Schulumfeld stand in den letzten Jahren auf Grund der Hol- und Bringzonen und der Baustellen und den damit einhergehenden Änderungen im Fokus der Verwaltung. Mängel wurden in diesem Zeitraum beseitigt. Weitere Auffälligkeiten konnten seitdem nicht festgestellt werden.

Anlagen

Anlage 1: Beschlussauszug VO/0754/21
Anlage 2: Vorschläge Schulleiter Schwaner
Anlage 3: Machbarkeitsüberprüfung Minikreisverkehr