Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Reyk Golinski 563 5058 563 8422 reyk.golinski@stadt.wuppertal.de
	Datum:	17.06.2021
	Drucks.-Nr.:	**VO/0980/21** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
02.11.2021	**BV Barmen**	**Entscheidung**

Barrierefreier Ausbau der Haltestelle "Hesselnberg" und Straßenraumneugestaltung mittlerer Hesselnberg

Grund der Vorlage

Straßenbaumaßnahme Hesselnberg und Prüfauftrag / Ergänzungsantrag der Bezirksvertretung Barmen zur Drucksache VO/0107/21 vom 16.02.2021

Beschlussvorschlag

Die Neuaufteilung des Straßenquerschnittes im Mittelteil der Straße Hesselnberg im Abschnitt zwischen der Grundschule und der Einmündung Haspeler Schulstraße einschließlich des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle „Hesselnberg“ wird beschlossen.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Reichl

Begründung

Die im Ergänzungsantrag zur Drucksache VO/0107/21 (Fahrbahn- und Gehwegerneuerung im Hesselnberg) formulierten Prüfaufträge im Zuge des Straßenausbaus Hesselnberg wurden durch die Verwaltung mit folgendem Ergebnis geprüft:

Einführung einer Einbahnstraßenregelung vom Osten kommend mit gegenläufigem Bus-, Taxen- und Radverkehr im Straßenabschnitt Christbusch bis Gemsenweg

Die Vorteile einer Einbahnstraßenregelung sind im konkreten Fall nicht ersichtlich. Aufgrund des weiterhin aufrechtzuerhaltenden Begegnungsfalls BUS/BUS entfallen keine Querschnittsbreiten, die gegebenenfalls anders aufgeteilt werden könnten. Darüber hinaus wäre eine Einbahnstraßenregelung mit insgesamt längeren Wegen verbunden, die sich in Summe zu tausenden Mehrkilometern und den damit einhergehenden Schadstoffemissionen aufaddieren. Dies ist auch im Sinne des Klimaschutzes nicht zielführend. Des Weiteren würden diese längeren Wege den Quell- und Zielverkehr Hesselnberg über Straßen führen, welche diesen zusätzlichen Verkehren heute nicht unterliegen. Die mit einer Einbahnstraßenregelung einhergehenden Verkehrsverlagerungen und deren Auswirkungen wären im Rahmen einer solchen verkehrsrechtlichen Anordnung ohne weitere gutachterliche Untersuchungen und dem damit einhergehenden zeitlichen und finanziellen Aufwand nicht abwägungsfehlerfrei darstellbar. In Abbildung 1 ist beispielhaft die Auswirkung einer Einbahnstraßenregelung Hesselnberg für den Bereich der Grundschule ausgehend von der Friedrich-Engels-Allee dargestellt. Der Weg über Mauerstraße/Ritterstraße/Christbusch führt zu einem verlängerten Weg gegenüber der heutigen Verkehrsführung von ca. 700 m.

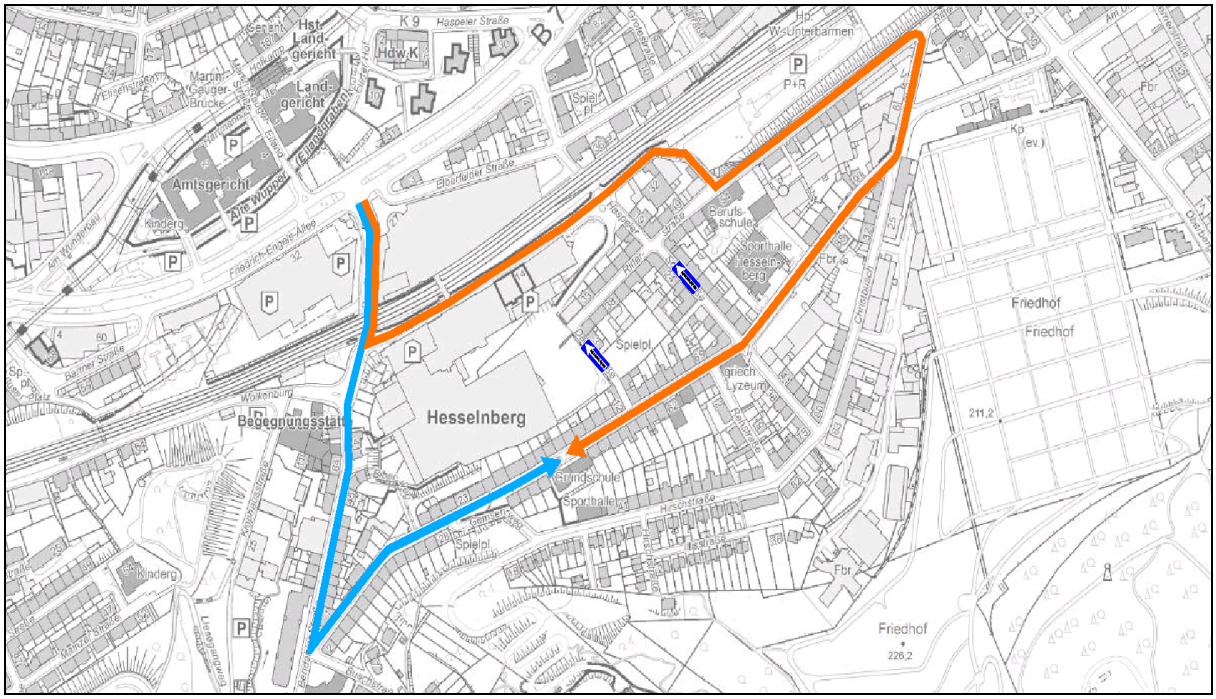


Abb.1: Verkehrsführung infolge Einbahnstraßenregelung

Aus Sicht der Verwaltung ist die Einführung einer Einbahnstraßenregelung im Hesselnberg (unabhängig von der Fahrtrichtung) mit keinen erkennbaren Vorteilen verbunden, die weitergehende Untersuchungen rechtfertigen.

Fortführung der Tempo 30-Regelung über die Bendahler Straße bis zur Bundesallee/B 7

Die Straßenverkehrsordnung (STVO) in ihrer aktuellen Fassung liefert generell keine Ermächtigungsgrundlage für flächendeckende Ausweisungen von Tempo 30-Zonen bzw. Tempo 30-Strecken innerorts. Für die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h muss nach aktueller Rechtslage ein konkreter Grund vorliegen. Die geltenden Regelungen ermöglichen den Straßenverkehrsbehörden, u.a. in Wohngebieten Tempo-30-Zonen und vor sozialen Einrichtungen an Hauptverkehrsstraßen ein streckenbezogenes Tempo 30 anzuordnen. Die vorgenannten Instrumentarien sind zwingend an eine

ermessensfehlerfreie Einzelfallentscheidung geknüpft, die eine gewissenhafte Abwägung zu den besonderen Umständen und Erfordernissen des zu betrachtenden Straßenzuges voranstellt.

Rechtsgrundlage der derzeit beschilderten Tempo 30-Strecke im Hesselnberg ist aufgrund der dort befindlichen Grundschule sowie der griechischen Schule der § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 6 StVO, nach dem streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtsstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagestätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern zulässig sind. Eine beliebige Erweiterung der auf dieser Grundlage angeordneten Geschwindigkeitsstreckenbeschränkung ist schon aufgrund der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 274 StVO (Zulässige Höchstgeschwindigkeit) nicht möglich, da bei der hierdurch begründeten Absenkung der Geschwindigkeit eine Gesamtstrecke von 300 m nicht überschritten werden darf. Nur bei mehreren schützenswerten Einrichtungen im Sinne dieser Vorschrift darf die Gesamtstrecke länger festgesetzt werden.

Des Weiteren sind die Straßen Hesselnberg und Bendahler Straße in der Straßenhierarchie als Haupterschließungsstraßen eingestuft. Auch die Unfalllage ist nach Mitteilung der Unfallkommission unauffällig, so dass eine nach der Verwaltungsvorschrift zur STVO grundsätzlich denkbare Anordnungsvoraussetzung „Geschwindigkeitsbeschränkung aus Sicherheitsgründen aufgrund geschwindigkeitsbedingter Unfälle“ hier nicht vorliegt.

Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle „Christbusch“ (siehe VO/0979/21) werden die Schildermasten für den Beginn der Tempo 30-Strecke in Fahrtrichtung Westen für eine konfliktfreie Haltestellenanfahrt aus dem Haltestellenbereich um ca. 50 m in Richtung Christbusch verschoben und damit die bestehende Tempo 30-Strecke etwas verlängert.

Für darüber hinaus gehende Erweiterungen der bestehenden Tempo 30-Strecke fehlt aufgrund des vorgenannten der Verwaltung die Rechtsgrundlage.

E-Bike - Mobilstation für das Quartier Hesselnberg

Die für die Aufstellung erforderlichen Grundflächen für eine Mobilstation bzw. Fahrradgarage stehen im öffentlichen Verkehrsraum der Straße Hesselnberg nicht zur Verfügung. Ein Angebot mit Mitteln des Straßenentwurfes kann daher nicht aufgezeigt werden. Entsprechende Potentiale wären im Zusammenhang mit dem Beschluss des Ausschusses für Verkehr vom 08.06.2021 zu ermitteln, nach dem durch die Verwaltung in Zusammenarbeit mit den Bezirksvertretungen Standorte für Quartiersfahrradgaragen und sichere Stellplätze in den Wohnquartieren zu identifizieren und mögliche Bewirtschaftungskonzepte in Kooperation mit geeigneten Partnerinnen und Partnern (Immobilienbesitzerinnen und Immobilienbesitzer, Wohnungsbaugesellschaften, DeinRadschloss, u.a.) sowie Zugänge zu Fördergeldern zu prüfen sind.

Im Zusammenhang mit dem Straßenausbau werden neben dem Eingangsbereich der Grundschule Fahrradbügel aufgestellt. Die genaue Lage und Anzahl wird aufgrund örtlicher Leitungszwänge der Nachrichtentechnik als Ergebnis durchzuführender Suchschachtungen während der Bauausführung vor Ort festgelegt. Die potentiellen Standortbereiche sind in Abbildung 2 dargestellt.



Abb. 2: Flächenpotentiale Radabstellanlagen Grundschule

Mindestens zwei Meter breiter Bürgersteig auf der Seite der Schulen vom Gemsenweg bis zum Christbusch und Begrünung (angepasste Bäume) im baumlosen Mittelteil zur Klimaregulation in der Straßenschlucht

Aus straßenentwurfstechnischer Sicht ist insbesondere aufgrund der für den Fußverkehr im Bestand nur ungenügend zur Verfügung stehenden Querschnittsbreiten eine Neuaufteilung mit der Prämisse zusätzlicher Gehwegbreiten zu begrüßen. Dies ist allerdings nur zu Lasten des heutigen Parkraumangebotes möglich. Die Verwaltung schlägt daher eine Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnittes zwischen der Grundschule und der Einmündung Haspeler Schulstraße wie in Anlage 1 dargestellt vor. Im Detail sieht die Planung folgendes vor:

- Entfall des Parkens in Fahrtrichtung (FR) Osten, um Querschnittsbreite für eine Neuaufteilung zu generieren
- 6,25 m Fahrbahnbreite
- 2,50 m Seitenraum beidseitig
- 2,00 m Parkstreifen auf Fahrbahnniveau in Verlängerung des vorgezogenen Seitenraums der Haltestelle in FR Westen mit vier Baumstandorten innerhalb des Parkstreifens
- barrierefreier Ausbau der Haltestelle FR Westen am bisherigen Standort durch Vorziehen des Seitenraums im Anschluss an die dort befindliche Ladezone
- Verlegung und barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle in FR Osten vor die Häuser 66/68 und damit an ihren ursprünglichen Standort als Halt am Fahrbahnrand

Der geplante Ausbauquerschnitt für diesen Bereich ist prinzipiell in Anlage 2 dargestellt. Zur Einordnung der geplanten Seitenraumbreiten enthält die Abbildung 3 einen Auszug aus der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), der verdeutlichen soll, dass die geplanten 2,50 m keinesfalls überdimensioniert sind, sondern sich lediglich aus den Regelanforderungen für den Fußverkehr ergeben.

„…Die Regelbreite eines Seitenraums ergibt sich aus den Anforderungen ausreichender Gehwegbreite (Verkehrsraum) sowie der notwendigen Abstände:

Zwei Fußgänger sollen sich begegnen können: Dies erfordert neben der zum Gehen benötigten Breite der beiden Fußgänger einen Begegnungsabstand (Verkehrsraum). Zur Fahrbahn und zur Hauswand sind jeweils Abstände einzuhalten. Wie im Bild 70 dargestellt ergibt sich daraus im Regelfall eine Seitenraumbreite von 2,50 m. Diese kann sich je nach Entwurfssituation verbreitern.

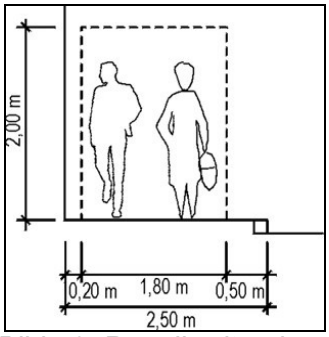


Bild 70: Regelbreite eines Seitenraums

Abb. 3: Auszug RASt06

Im Abschnitt zwischen der Einmündung Gemsenweg und der Grundschule soll das Parken im Seitenraum erhalten bleiben, da dieser bereits durch die vorhandenen Bäume eingeengt ist und ein Entfall des Parkens zwischen den Bäumen daher keinen signifikanten Mehrwert für die zur Verfügung stehenden Gehwegbreiten hat. Gegebenenfalls könnten durch punktuellen Parkraumentfall Ausweichflächen geschaffen werden. Zwischen der Grundschule und der Einmündung Christbusch entfällt das Parken in FR Osten. Gleichzeitig werden hiermit auf der Seite der angrenzenden Schulen uneingeschränkte Sichtbeziehungen zwischen dem fließenden Verkehr und dem Seitenraum geschaffen. Dies führt zu einer erhöhten Verkehrssicherheit, da insbesondere Kinder im Vergleich zur Ist-Situation im Seitenraum deutlicher wahrnehmbar werden. In FR Westen kann durch den vorgezogenen Seitenraum die Haltestellenlänge im Vergleich zum Bestand reduziert werden. Innerhalb des geplanten Parkstreifen können vier Baumscheiben in einer Länge von jeweils 4,00 angeordnet werden. Das heute beschilderte Bewohnerparken vor den Häusern 46/48 und 54/56 wird auf die gegenüberliegende Fahrbahnseite verlagert. Allgemein stehen heute beidseitig insgesamt ca. 215 m Fahrbahnrand unter Inanspruchnahme der Gehwege zum Parken zur Verfügung. Mit Umsetzung des geänderten Querschnitts stehen nur noch ca. 90 m Längsparken in einem separaten Parkstreifen zur Verfügung, die sich in Bewohnerparken, KRAD-Parken und allgemeines Parken aufteilen. Konkret bedeute dies eine Reduzierung des allgemeinen Parkraumangebotes um ca. 16 bis 17 Fahrzeuge im Mittelteil der Straße Hesselnberg. Dieser Parkraumreduzierung steht eine beidseitig deutlich verbesserte Situation für den Fußverkehr, eine erhöhte Verkehrssicherheit sowie durch die zu realisierenden Baumstandorte eine gestalterische Aufwertung des Verkehrsraumes gegenüber. Aus Sicht der Fachverwaltung muss hier deutlich gemacht werden, dass im Rahmen der Abwägung eine „entweder/oder"-Entscheidung zu treffen ist. Ein veränderter Querschnitt ist ohne Einschränkungen des Parkraumangebotes nicht möglich.

Aufgrund der beengten Straßenraumsituation und der zu vermeidenden Verdunklung angrenzender Wohnungen funktionieren an den geplanten Baumstandorten nur schlanke, säulenartige oder kleine Bäume. Ausladende großkronige Bäume sind hier nicht geeignet. In Bezug auf die im Prüfauftrag benannte sommerliche Hitzeproblematik sind die Effekte der geplanten Bäume daher eher gering. Der Mehrwert für die Straßenraumgestaltung ist jedoch deutlich gegeben, da insbesondere im Hinblick auf querende Schulkinder die optische Einengung des Straßenquerschnittes durch Baumscheiben und Bepflanzung zu einer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung führen kann. Abbildung 4 enthält die Darstellung eines

in Frage kommenden Säulengingkos in Herbstfärbung, die skizzenhafte Darstellung der ungefähren Größenverhältnisse nach einem ca. 10-jährigem Wachstum sowie die Blattstruktur.



Abb. 4: Beispielfoto Säulengingko, Skizze Größenverhältnisse und Blattstruktur

Die Planung ist mit dem Ressort Grünflächen und Forsten sowie den Abteilungen Verkehrslenkung, Straßenverkehrstechnik und Straßenbau des Ressorts Straßen und Verkehr abgestimmt. Darüber hinaus erfolgte eine Planungsabstimmung mit den WSW mobil und WSW Energie & Wasser, um in Zuge der Kanalbaumaßnahme auf die potentiellen Baumstandorte reagieren zu können und in diesem Bereich zukünftig Leitungsfreiheit gewährleisten zu können.

Im Ergänzungsantrag VO/0283/21 wurde formuliert, dass *„…die Wiederherstellung des Status Quo nicht im Interesse von Anwohner*innen…“* läge. Gleichzeitig muss man aber auch konstatieren, dass aufgrund der beidseitig mehrgeschossigen Straßenrandbebauung und der bestehenden Parkraumauslastung die Anwohner*innen in dieser allgemein gehaltenen Nutzergruppenformulierung auch kein Interesse am weiter oben dargestellten Entfall von Parkraum haben werden. Diese Einschnitte sind aber erforderlich, um Änderungen im Straßenraum vornehmen zu können. Durch die ca. 1,5-jährige Bauzeit und die bereits damit einhergehenden zunächst einmal temporären Einschnitte im Parkraumangebot und ein zwangsläufiges Arrangieren mit dieser Situation erfolgt in Bezug auf den Endzustand kein übergangsloser Parkraumentfall, sondern in Bezug auf den baulichen Endzustand ein „weicher Übergang“.

Trotzdem kann aus Sicht der Verwaltung nicht ausgeschlossen werden, dass nach Umsetzung der Maßnahme (insbesondere in der Anfangszeit) Anwohnerbeschwerden in Bezug auf den entfallenden Parkraum auftreten. Sofern der hier vorgelegte Vorschlag der Verwaltung zur Umsetzung beschlossen werden sollte, ist auch danach eine politische Rückendeckung der Fachverwaltung in Bezug auf die beschlossenen Veränderungen wünschenswert. Zukünftige Prüfaufträge an die Verwaltung, aufgrund von Anwohnerbeschwerden die Parkraumsituation im Hesselnberg zu optimieren, werden dann inhaltlich nicht bedient werden können und sind in Bezug auf die dann baulich geschaffenen Tatsachen und den hier vorgelegten Planungsansatz kontraproduktiv.

Kosten und Finanzierung

Die mit der Drucksache VO/0107/21 beschlossenen Ausbaukosten in Höhe von 490.000 € für die Straßenbaumaßnahme Hesselnberg stehen unverändert zur Verfügung.

Den Kosten der in der ursprünglichen Kalkulation nicht vorgesehen Baumstandorte / Grünflächen stehen Einsparungen durch ca. 50 m² zukünftig nicht mehr zu versiegelnde Fläche gegenüber. Eine geänderte Querschnittsaufteilung im Mittelteil der Straße Hesselnberg kann daher innerhalb des vorhandenen Budgets umgesetzt werden.

Zeitplan

Mit den vorlaufenden Bauarbeiten wurde durch die WSW zwischenzeitlich begonnen. Die Dauer der Arbeiten wird voraussichtlich 18 Monate betragen. Innerhalb dieses Zeitfensters wird dann je nach Baufortschritt die geänderte Querschnittsaufteilung realisiert.

Anlagen

Anlage 01 - Lageplan
Anlage 02 - Systemquerschnitt Bestand / Planung