

Anregung

Die mit VO/0578/21 beschlossene, aber noch nicht durchgeführte bauliche Umgestaltung der Wall-Querung am Neumarkt (Position 1 Luftbild rechts; Quelle: Geoportal.wuppertal.de) wird angesichts der weiter südlich mit VO/0966/21 abgelehnten baulichen Querungen aufgehoben und die eingeplanten Mittel in Höhe von 5.000,- Euro stattdessen in *wirksame* Schutzmaßnahmen investiert, die sich für die „mittelfristig geplante Neugestaltung des Bereichs Wall-Neumarkt“ leicht zurückbauen lassen.

Blindeleitsysteme können nach dem Muster in den Schwebbahnstationen kostengünstig auf die Fahrbahn aufgebracht werden.

Begrün(d)ung

Der Verkehrsausschuß hat am 08.06.2021 mit VO/0578/21 die bauliche Ausgestaltung der Querung am Wall/Kaufhof (Position 1 rechts) und die Ausstattung mit Blindenleitsystem beschlossen. Diese Maßnahme wurde bis heute nicht umgesetzt, weitere derartige Maßnahmen an südlicher gelegenen Querungen 2 bis 7 für die Sicherheit des querenden Fußverkehrs mit VO/0966/21 abgelehnt: „Vor dem Hintergrund der mittelfristig geplanten Neugestaltung des Bereichs Wall-Neumarkt wäre diese Maßnahme zurzeit nicht sinnvoll.“

Mit derselben Begründung ist dann aber auch die in VO/0578/21 beschlossene Maßnahme hinfällig. Daher wird unter anderem wegen des Unfalls am Wall, bei dem am 10. Februar 22 ein Busfahrer eine Passantin über den Haufen gefahren hat, die kurzfristige Aufstellung von Betonleitelementen quer zum Seitenstreifen wie beispielhaft in **Abb. 2** eingezeichnet, quer zur Fahrtrichtung, vorgeschlagen:



Abb. 2: beispielhafte Anordnung von Betonleitelementen, um für Fußgänger eine temporären, preisgünstigen aber sichere Insel zum Queren der Fahrbahn einzurichten.

Dazu bieten sich Blindenleitsysteme zum Aufbringen auf die Fahrbahn an, wie sie in den Schwebbahnstationen üblich sind. Diese sind kostengünstig,



Abb. 1 Luftbild Wall, 2020, Quelle: geoportal.wuppertal.de

um bis zum Umbau des Bereichs Wall/Neumarkt das sichere Queren des Walls zu ermöglichen.

Die Betonleitelemente (**Abb. 3** rechts) sind mit rund 300 Euro pro Stück kostengünstig zu beschaffen und können bei Umbau des Walls an anderer Stelle erneut zur Anwendung kommen.

Technische Daten:

Material: Beton

Gesamtmaße: 1000 x 400 x 500 mm (TxBxH)

Gewicht: ca. 250 kg

DIN-Normen: DIN 1045-2, DIN EN 206-1

Stückpreis: ca. 300 € netto

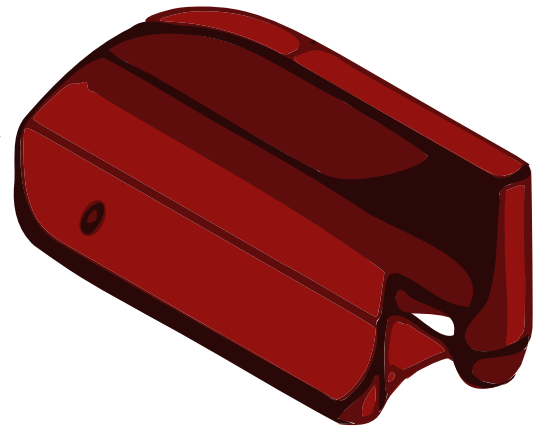


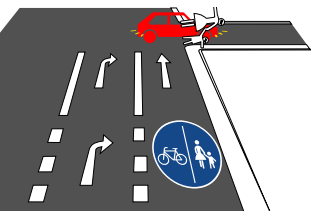
Abb. 3 Betonleitelement.

Vorgeschlagene Aufstellorte (vgl. Abb. 1 Luftbild):

1. Neumarkt/Neumarktstraße
2. Wall 1
3. Schwanenstraße
4. Turmhof
5. Kirchstraße
6. Calvinstraße
7. Schloßbleiche.

Offensichtlich sofortiger Schutz der für Fußgänger reservierten Verkehrsflächen notwendig

Drei Fußgänger wurden binnen zwei Tagen um den 11. und 12. Februar 20 in Unfälle beim Queren der Fahrbahn verwickelt und dabei größtenteils schwer verletzt:



1. Am 11.02.2022, 06:55 Uhr überquerte eine 53-Jährige an der Ampel die Hahnerberger Straße unweit der Theishahner Straße, als sie der Hyundai einer 57-Jährigen erfaßte. Die Fußgängerin wurde mehrere Meter durch die Luft geschleudert und fiel zu Boden. Dabei erlitt sie schwere Verletzungen. (Quelle: Polizeimeldung)

2. Am Freitagabend (11.02.2022, 23:10 Uhr) überquerte ein 61-Jähriger die Ampel über die Berliner Straße/Ecke Langobardenstraße und wurde von einem Taxi erfaßt, mehrere Meter in die Luft geschleudert und dabei schwer verletzt. (Quelle: Polizeimeldung, Fotos)



3. Am 12. Februar gegen 10:40 Uhr wartete eine Frau in Höhe Turmhof (**Abb. 1 Position 4**), um den Wall in Richtung Herzogstraße zu queren. Dabei fuhr sie ein Busfahrer mit dem Bus an. Die Frau kam verletzt in ein Krankenhaus.

Im Verkehrsausschuß wurde zum „Radweg“ Wall mehrfach betont, Radfahrer müßten am Wall wegen ständig querender Fußgänger „Rücksicht“ nehmen und daher stets bremsbereit und l-a-n-g-s.a-m fahren. Das gilt eigentlich für alle Verkehrsteilnehmer.

Wuppertaler Landrecht oder Straßenverkehrs-Ordnung?

In Wuppertal gibt es jedoch zwei wesentliche Unterschiede zur bundesweit geltenden Straßenverkehrs-Ordnung. Einmal benutzen Kraftfahrer lustig die Verkehrseinrichtungen für Rad- und Fußverkehr mit, selbst dann, wenn sich darauf Fußgänger oder Radfahrer befinden. Diese scheinen immer dann unsichtbar zu sein, wenn sie Vorrang haben.

Zweitens wird auch dann in Engstellen eingefahren, wenn Gegenverkehr in Form der „unsichtbaren“ Radfahrer „im Weg ist“. Dann heißt „Rücksicht im Verkehr“ wiederum, daß selbstverfreilich der Radfahrer anhalten und beseitelatschen muß – allein um die Liebe an seinem Leben und seiner Gesundheit.

Beispiele gefällig?

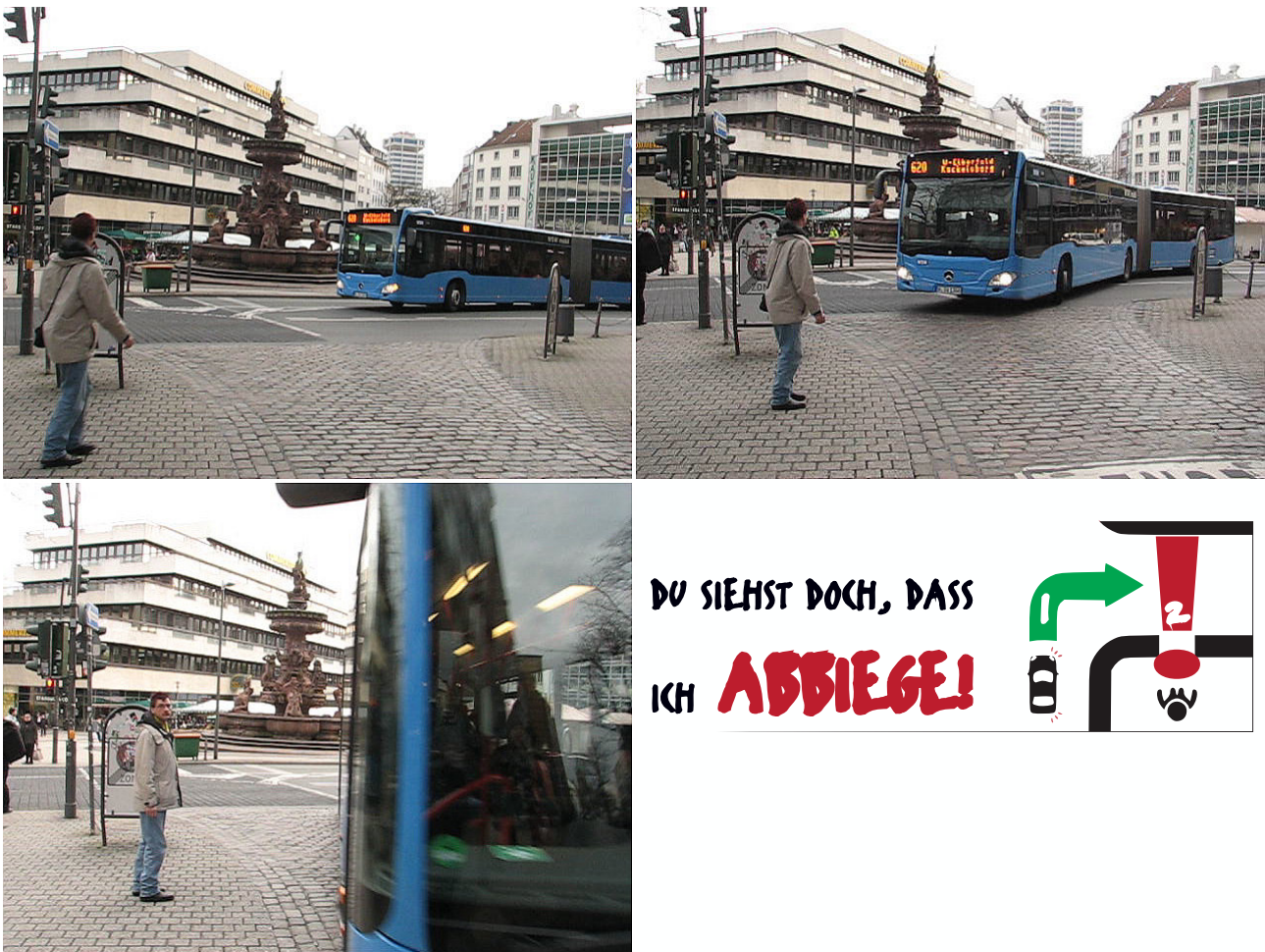


Abb. 4/5 Fußgänger entlang des Neumarkts haben nach § 9 III Straßenverkehrs-Ordnung Vorrang vor abbiegenden Fahrzeugen. Nach Wuppertaler Landrecht hat der Busfahrer Vorrang (wortwörtlich: „Du siehst doch, daß ich abbiege!!1einself“) – Ob das nun zu Zeiten der Friedrichstraße als Fußgängerzone war...

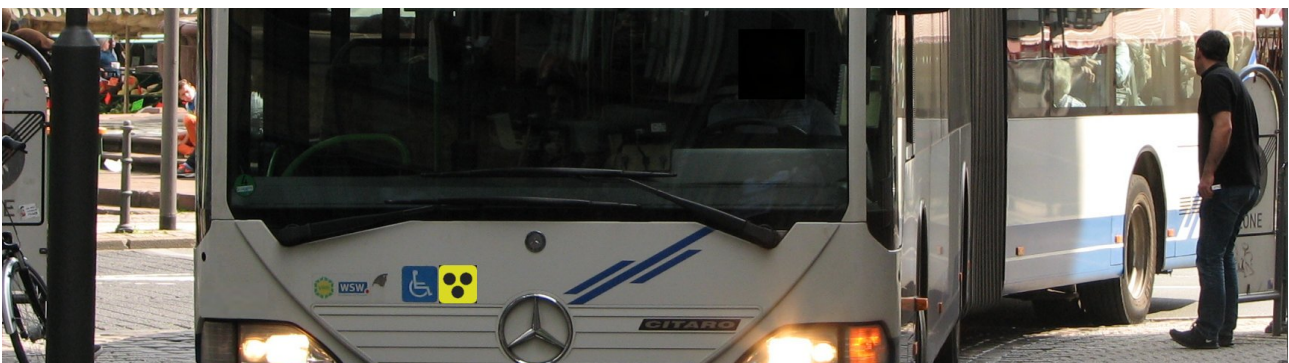




Abb. 6 ... oder zu modernen Zeiten bei Freigabe der Friedrichstraße für Radverkehr in Gegenrichtung (VO/0336/20). Egal ob Gegenverkehr vorhanden oder nicht, biegen Kraftfahrer in die Friedrichstraße ein.

Erstens schreiben die Regelwerke (VwV-StVO) bei Busverkehr eine Mindest-Fahrbahnbreite von 3,50 Meter vor, weshalb zuvor die Freigabe noch abgelehnt wurde (VO/1033/16); Zitat: „Da die Fahrgassenbreite der Friedrichstraße unter der erforderlichen Breite von 3,50m liegt, ist die Freigabe schon aus diesem Grund für den Radverkehr abzulehnen.“

Zweitens führen solche rechtswidrigen verkehrsrechtlichen Anordnungen zu asozialen Verhaltensweisen unter Verkehrsteilnehmern: Für Kraftfahrer ist der entgegenkommende Radverkehr grundsätzlich nicht vorhanden. Der soll nach Landrecht gefälligst Seitenstreifen oder Gehweg benutzen – deren Benutzung ist für (fahrende) Fahrzeuge aber nach StVO verboten. Damit werden keine Gefahrenlagen beseitigt, sondern neue geschaffen.

Drittens „darf“ in solchen Situationen ausschließlich ein Verkehrsteilnehmer „Rücksicht“ nehmen, nämlich der Radfahrer. Der muß dann eben auf dem Seitenstreifen warten, oder fährt selbst illegal auf dem Gehweg zur „Freude“ der Fußgänger.



Abb. 7/8 Lustiges Mitbenutzen der Radspur („Sonderfahrstreifen nur für Radverkehr“) bei gleichzeitiger Gefährdung entgegenkommenden Radverkehrs. Seitenabstand müssen Kfz nach Wuppertaler Landrecht nicht halten, weil bei Sichtkontakt Radfahrer keine Schlenker machen würden. Nach StVO sind 1,5 m einzuhalten.



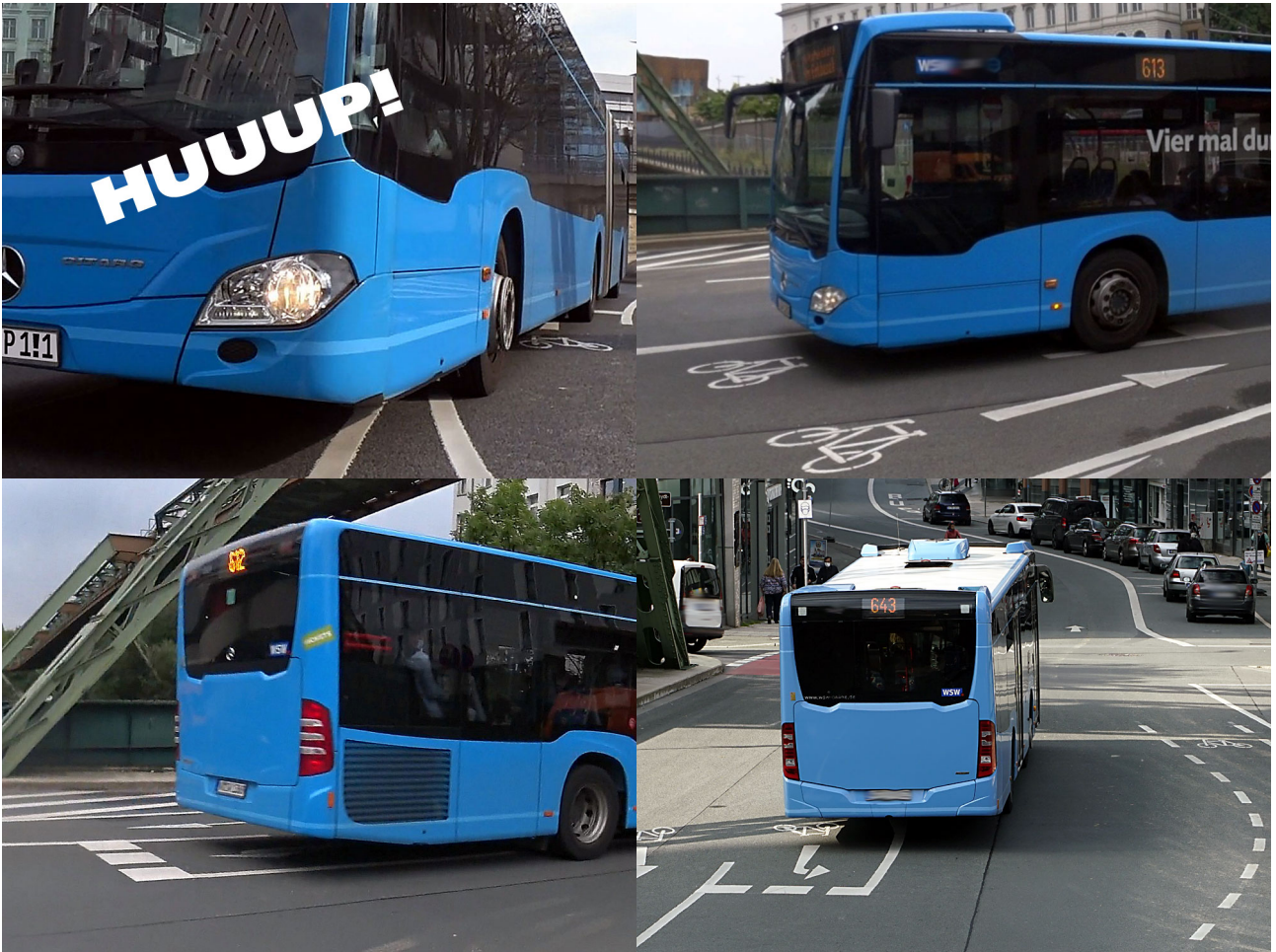


Abb 9a,b,c,d Isländer Brücke: Überfahren des Radwegs, konkret: Linksabbiegespur zur Bundesallee hoch, durch blaue Kraftfahrzeuge von vorne (a, unter Gefährdung des Radverkehrs), von schräg vorne (b), von schräg hinten (c) und von der B 7 aus (d). Diese Abbiegespur ist so dämlich in die Gegenfahrbahn hineingepinselt, daß von der Südstraße kommende Fahrzeuge regelrecht darüberfahren müssen.



Abb. 10 Busfahrer überholt als Geisterfahrer auf dem Radweg Pkw.



Abb. 11a-f regelmäßige Mitbenutzung von Rad- und Gehwegen durch „blaue Kfz“ (a: Höhe Haltestelle, b+c: bei Einfahrt in den Wall in „Ideallinie“, d-f: Nordsee-Kurve).



Abb 12 Unfallstelle am Wall. Ein vorgezogener Gehweg zum Schutz der Fußgänger existiert nicht. Ein haltender Bus blockiert die Sicht auf den vorrangigen Verkehr. Eine Beschränkung des Durchgangverkehrs wurde abgelehnt. In Gegenrichtung stoppen Fußgänger bei Verkehr zwangsweise auf dem Radfahrstreifen.

Man könnte annehmen, daß diejenigen, die den Wall unbedingt zu einer zweispurigen Busautobahn umbauen mußten, nach Beseitigung der Grundlage hierfür selbstverständlich für den Rückbau aufkommen – und nicht die Grundstückseigentümer über Gebühren, oder Verkehrsteilnehmer mit ihrer Gesundheit.

Wuppertaler warten bereits seit sechs Jahren auf den Rückbau/Umbau des Walls. Um nicht noch bis St. Nimmerlein auf zusätzliche Sicherheit für Fußgänger verzichten zu müssen, bieten sich Betonfertigteile geradezu für Sicherungsmaßnahmen an. Kraftfahrer insbesondere mit „dicken“ Kfz müssen offensichtlich durch bauliche Begrenzungen dazu angeregt werden, ihre Fahrspur einzuhalten. Angeblich werden beim Wall alle geltenden Schleppkurven eingehalten, von daher wird es nicht „zu eng“.

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO, Auszug)

§ 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

(1) Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen, von zwei Fahrbahnen die rechte. Seitenstreifen sind nicht Bestandteil der Fahrbahn.



§ 6 Vorbeifahren

Wer an einer Fahrbahnverengung, einem Hindernis auf der Fahrbahn oder einem haltenden Fahrzeug links vorbeifahren will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen. Satz 1 gilt nicht, wenn der Vorrang durch Verkehrszeichen (Zeichen 208, 308) anders geregelt ist. Muss ausgesichert werden, ist auf den nachfolgenden Verkehr zu achten und das Ausscheren sowie das Wiedereinordnen – wie beim Überholen – anzukündigen.

§ 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

(3) Wer abbiegen will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor, Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Dies gilt auch gegenüber Linienomnibussen und sonstigen Fahrzeugen, die gekennzeichnete Sonderfahrstreifen benutzen. **Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.**

Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1), Vorschriftzeichen, Abschnitt 5

Zeichen 237, Geh- oder Verbot

Ge- oder Verbot

1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).
2. **Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen.**
3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und der andere Fahrzeugverkehr muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen.
4. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt.