

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	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:	03.03.2020
	Drucks.-Nr.:	VO/0214/20 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
10.06.2020	BV Elberfeld	Empfehlung/Anhörung
17.06.2020	Hauptausschuss	Entscheidung
Antrag gem §24 GO NRW: Durchgehende Markierung des Radweges Wall		

Grund der Vorlage

Antrag nach § 24 Gemeindeordnung.

Beschlussvorschlag

Der Antrag wird abgelehnt.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Eine von der Antragsstellerin geforderte Verschiebung des Taxenhaltstands um drei Meter nach Osten ist nicht möglich, da durch Einbauten (Treppe, Baum) sowie dem Marktbetrieb hierfür nicht ausreichend Fläche zur Verfügung steht. Ferner ist eine teilweise Verschiebung der Taxenplätze nicht zielführend, da Gelenkbusse kurze Lücken als Ausweichstellen nicht nutzen können.

Die Unterbrechung des Radfahrstreifens ist sowohl mit dem aktuellen Stand der Technik als auch mit den gültigen technischen Regelwerken (ERA 7.2) und der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO zu Z. 220, Rn. 4) vereinbar. Eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer entsteht hierdurch nicht. Es besteht eine Einschränkung in der Kapazität der Engstelle, die gehäuft zu

einer Wartepflicht der Verkehrsteilnehmer führen kann. Aus der Abwägung der Belange des frei fließenden Verkehrs auf der einen und die der Taxen auf der anderen Seite folgt, dass ein vollständiger Entfall der Halteplätze für Taxen derzeit nicht verhältnismäßig ist. Die aktuelle Verkehrsführung wird im Rahmen der Qualitätsoffensive Elberfeld mittelfristig verbessert werden. Das Ressort 104 wird die Situation weiter beobachten und im Bedarfsfall entsprechende Maßnahmen prüfen.

Zu den angeführten Punkten der Antragsstellerin wird wie folgt Stellung genommen:

„Die Sicherheit des Radverkehrs ist [...] NICHT gewährleistet.“

Die Sichtbeziehungen sind an dieser Stelle optimal, da es sich um eine Gerade handelt und keine parkenden Fahrzeuge die Sicht behindern. Eine Kollision eines Radfahrenden mit einem entgegenkommenden Linienbus aufgrund mangelnder Sicht ist ausgeschlossen. Es kann nur durch ein vorsätzliches verkehrgefährdendes Verhalten zu einer Kollision kommen.

„Der [...] unterbrochene Radweg [...] gefährdet die Sicherheit [...] durch [...] die Schleppkurven des Busverkehrs.“

Ein Schleppkurvennachweis ist im Vorfeld der Planung erbracht worden und der Anlage 02 zu entnehmen. Hierin wird deutlich, dass der Radfahrstreifen bei Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden Fläche auch von Gelenkbussen nicht überfahren werden muss. Auch die Schutzstreifenmarkierung (VZ 340) muss nicht genutzt werden. Diese darf jedoch entsprechend § 42 Abs. 6 Nr. 1g StVO bei Bedarf und unter Ausschluss einer Gefährdung überfahren werden und dient daher nicht als freizuhaltender Bereich in der Kurve sondern vielmehr als Hinweis auf und Schutz der entgegenkommenden Radfahrenden.

„An der gleichen Stelle wurde bereits ein Fußgänger [...] schwer verletzt.“

Der Unfalltyp Queren kann auf mangelnde Querungsmöglichkeiten und/oder schlechte Sichtbeziehungen hindeuten. Dies steht jedoch in keinem Zusammenhang zu dem nicht vorhandenen Radfahrstreifen, eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten war nicht Anlass der Planung. Derzeit liegt keine Unfallhäufungsstelle gemäß den Definitionen dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen vor.

„Dem Radfahrer wird [...] das ordnungswidrige [...] benutzen des Gehwegs praktisch aufgezwungen“

Es besteht grundsätzlich keine Notwendigkeit für den Radverkehr auf den Gehweg auszuweichen. Sollte sich beim Einfahren in die Engstelle bereits ein Bus in dieser befinden, so hat der Radfahrer den entgegenkommenden Bus abzuwarten. Sollte sich andersherum ein Radfahrer in der Engstelle befinden, so hat der entgegenkommende Bus diesen abzuwarten. Bei regelgerechtem Verhalten ist ein Aufeinandertreffen in der Engstelle ausgeschlossen.

„Um diese letzte Feststellung für den Begegnungsverkehr fortzuführen: „Kann dieser [1,50 m Abstand] nicht eingehalten werden, darf die Straßenverkehrsbehörde einen Begegnungsverkehr nicht anordnen““

Es wird straßenrechtlich zwischen Überholen, Vorbeifahren und Begegnen unterschieden. Die StVO-Novelle bezieht sich für die 1,50 m explizit auf Überholvorgänge. Das Rechtsgutachten der der Unfallforscher der Versicherer ist im Haus bekannt, bezieht sich jedoch auf den einzuhaltenden Sicherheitsabstand beim Vorbeifahren bei Vorhandensein einer markierten Radverkehrsanlage. Es wird keine Aussage zu Begegnungsfällen getroffen.

Dieser ist von der Sachlage her zu unterscheiden, da sich im Gegensatz zum Vorbeifahren und Überholen beim Begegnen beide Verkehrsteilnehmer sehen.

Das vom Antragssteller genannte Urteil des OLG Brandenburg bezieht sich ausschließlich auf den Fall des Überholens. Das Urteil des OLG Celle hingegen erwähnt auch den Begegnungsfall, jedoch in Bezug auf Pferde und nicht explizit auf Fahrräder. Ferner erlaubt die VwV-StVO die Freigabe einer Einbahnstraße mit regelmäßigem Linienbusverkehr bei einer Fahrbahnbreite von mindestens 3,50 m (VwV-StVO zu Z. 220, Rn 4). Bei dieser Breite (welche im konkreten Fall gegeben ist) ist ein Begegnen zwischen Linienbus (2,55 m) und Radfahrenden mit einem Abstand von 1,50 m nicht möglich. Daraus folgt, dass der Gesetzgeber einen Mindestabstand von 1,50 m im Begegnungsfall nicht erforderlich sieht.

Kosten und Finanzierung

Entfällt.

Zeitplan

Entfällt.

Anlagen

Anlage 01 – Antrag nach § 24 Gemeindeordnung

Anlage 02 – Schleppkurvennachweis