

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Julia Pütz
	Telefon (0202)	563 - 4800
	Fax (0202)	563 - 8422
	E-Mail	julia.puetz@stadt.wuppertal.de
	Datum:	16.04.2021
	Drucks.-Nr.:	VO/0581/21 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
06.05.2021	Hauptausschuss	Entscheidung
10.05.2021	Rat der Stadt Wuppertal	-----

Bürgerantrag § 24 GO Straßenverlauf Mörikestraße/Hubert-Pfeifer-Platz/Schubertstraße		

Grund der Vorlage

Bürgerantrag § 24 GO

Beschlussvorschlag

Der Bürgerantrag nach § 24 GO wird abgelehnt.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

Bei dem im Bürgerantrag genannten Straßenverlauf handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße, die die angrenzenden Wohngebiete in Heckinghausen erschließt und den Verkehr weiterverteilt, sowie den Durchgangsverkehr von Barmen in Richtung Lichtscheid abwickelt. Die Verkehrsstärke beträgt 1.000 – 1.500 Kfz/Spitzenstunde.

Die Straßen weisen in dem angesprochenen Bereich Mörikestraße bis Schubertstraße einen kurvigen Verlauf und eine Fahrbahnbreite von 8 m auf.

Der Kinderspielplatz ist im direkten Kurvenbereich gelegen, die beiden Haltestellen, Richard-Strauß-Allee und Mörickestraße befinden sich im direkten Anschluss an die Kurvenlage.

Jeweils am Anfang des Kurvenbereichs befindet sich ein Achtung-Kinder-Verkehrszeichen mit einem entsprechenden Piktogramm auf der Fahrbahn, welches den Autofahrer auf die besondere Situation mit dem hier befindlichen Spielplatz hinweist.

Ein gebündelter Querungsbedarf ist im zu prüfenden Straßenabschnitt nicht erkennbar. Lediglich die Haltestellen lassen auf ein mehrmaliges tägliches Queren der Straße an immer der gleichen Stelle schließen. Da pandemiebedingt keine repräsentativen Zählungen durchgeführt werden können, wurden die Ein- und Aussteigerzahlen der WSW mobil GmbH aus dem ersten Quartal 2020 herangezogen, um die Situation zu beurteilen. (Anlage 2)

Um dem Fußgänger eine sichere Querung über eine Hauptverkehrsstraße anbieten zu können müssen gewisse Voraussetzungen erfüllt werden. Diese wurden zur Beantwortung des Bürgerantrages nach § 24 GO abgeprüft.

Anlegen einer Querungshilfe:

Eine Mittelinsel sollte für eine sichere Querung eine Breite von mindestens 2 m aufweisen. Mit dieser Aufstellfläche haben auch Personen mit Fahrrad, Kinderwagen und Rollator ausreichend Platz und ein Sicherheitsgefühl auf der Insel. Im Falle der Mörike- bzw. Schubertstraße muss für den Busverkehr eine Restfahrbahnbreite von 3,25 m pro Fahrspur verbleiben. Die Gesamtfahrbahnbreite muss somit 8,5 m betragen. Das Maß wird in dem vorhandenen Straßenverlauf nicht erreicht. Zudem muss auf private Zufahrten und Straßeneinmündungen geachtet werden. Hier darf es zu keiner Behinderung bei der Ein- und Ausfahrt kommen. Im Bereich der Haltestelle Mörikestraße sind die Abstände zwischen den privaten Zufahrten und der Einmündung Hubert-Pfeiffer-Straße nicht ausreichend groß, um hier eine Insel anordnen zu können. Im Bereich der Haltestelle Richard-Strauß-Allee auf der Schubertstraße liegt, zusätzlich zur fehlenden Fahrbahnbreite die einzig mögliche Inselposition (Schubertstraße 39) in Fahrtrichtung direkt vor der Haltestelle. So werden unübersichtliche Überholmanöver provoziert, die eine erhebliche Verschlechterung der Verkehrssicherheit mit sich bringen. Auf Grund der schlechten Sichtverhältnisse muss im gesamten Kurvenbereich und somit im Bereich des Kinderspielplatzes von der Anlage einer Mittelinsel abgesehen werden. Dem Wunsch einer Querungshilfe kann somit nicht entsprochen werden.

Anlegen eines Fußgängerüberweges:

Voraussetzung nach der Richtlinie für die Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) ist *dessen frühzeitige Erkennbarkeit für den Fahrzeugführer und eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer*. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h liegt die notwendige Sichtweite bei 100 m. Diese ist in dem gesamten angesprochenen Bereich nicht gegeben. Zum einen durch die Kurvenführung der Straße und zum anderen durch den Baumbestand.

Die Anordnung eines FGÜ setzt voraus, dass der Fußgänger-Querverkehr an der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt. Gemäß der Tabelle 2 in der R-FGÜ 2001 ist für eine Akzeptanz eine Fußgängerstärke von mindestens 50 Fußgängern in der Spitzenstunde notwendig. Die von den WSW mobil GmbH zur Verfügung gestellten Ein- und Aussteigerzahlen (stand 1.Quartal 2020) lassen nicht auf eine derartige stündliche Belastung schließen. (Vgl. Anlage 2) Hier entspricht zum Teil die gesamte Tagesanzahl an Fahrgästen nicht der erforderlichen stündlichen Querungszahl. Dazu muss davon ausgegangen werden, dass nicht jeder Fahrgast die Straße queren will. Für die Sicherheit eines Fußgängerüberweges gibt es zudem eine maximale Kfz-Belastung. Der verkehrssichere Betrieb eines Fußgängerüberweges kann nur bis zu einer Kfz-Belastung von 750 Kfz/Spitzenstunde gewährleistet werden. Mit einer Belastung von 1000 – 1500 Kfz/h wird dieser Wert weit überschritten. Das Anlegen eines Fußgängerüberweges kann aus den oben beschriebenen Gründen nicht in Betracht gezogen werden.

Anlage einer Fußgänger-LZA:

Die sehr kostspielige Anlage einer Fußgänger-Lichtzeichenanlage ist nur dann sinnvoll, wenn ein ausreichender Querungsbedarf vorhanden ist oder eine Gefährdungslage in Form von Unfällen vorliegt. Nach Rücksprache mit der Kreispolizeibehörde ist die Unfallsituation auf diesem Teilabschnitt unauffällig. Wie bereits bei den Fußgängerüberwegen beschrieben liegt hier weder eine Bündelung von Fußgängerquerungen noch eine ausreichende Anzahl an Querungen vor. Auch hier ist es für die Verkehrssicherheit notwendig, dass die Anlage frühzeitig erkennbar ist. Entsprechend dem Fußgängerüberweg ist die Kurvenlage dabei problematisch.

Die oben aufgeführten Argumente machen deutlich, dass es für den von der Antragstellerin angesprochenen Straßenabschnitt keine Möglichkeit gibt, hier eine Sicherung für den Fußgänger einzurichten. Die rechtlichen und fachlichen Vorgaben lassen leider keine andere Vorgehensweise zu. Nach eingehender Prüfung und Stellungnahme der entsprechenden Fachbereiche hat sich jedoch auch gezeigt, dass die Situation vor Ort ein Eingreifen nicht zwingend erforderlich macht. Die Verwaltung wird dennoch prüfen ob eine Erweiterung der Beschilderung möglich ist, die den Aufmerksamkeitsbedarf des genannten Bereichs noch weiter hervorhebt.

Anlagen

Anlage 1: Bürgerantrag nach § 24 GO

Anlage 2: Ein- und Aussteigerzahlen der Haltestellen