

Stadt Wuppertal
Herr Oberbürgermeister
Andreas Mucke
Ressort 000.1
Johannes-Rau-Platz 1
42279 Wuppertal

per Fax: 563 8020

🕒 30. April 2016

✍ Bürgerantrag nach § 24 GO NRW zur nächsten Sitzung des Hauptausschusses zum Thema
„Umgestaltung der Rechtsabbiegespur Gathe-Neumarkt“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

nachfolgend übersende ich Ihnen meinen Antrag nach § 24 GO für die nächste Sitzung des Hauptausschusses zu o.g. Thema. Sie können für eine bessere Wiedergabequalität – mit Namensnennung – auf das gleichlautende PDF-Exemplar auf http://neb.li/anträge/a07_gathe-neumarkt.pdf zurückgreifen.

Freundliche Grüße

Beschlußvorschlag

Die Arbeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Lichtsignalanlage Morianstraße / Gathe werden unter Berücksichtigung der ÖPNV-Bedarfe zu den von der Verwaltung zu ermittelnden Kosten beschlossen.

Begründung

In Drucks. VO/0361/08 wurde die Umgestaltung der Kreuzung Morianstraße / Gathe „zur Verbesserung des Verkehrsablaufes“ beschlossen, indem die Fahrspuren der Gathe nach Süden für den Linien- und Abbiegeverkehr vertauscht wurden (s. Anlage, Abb. 1 jetziger Zustand seit 2008 und Abb.2 baulicher Zustand bis 2008). Dadurch hat sich der Kurvenradius der Rechtsabbiegespur auf ca. 12 Meter reduziert, was in der Planung mit einer entsprechend größeren Fahrbahnbreite berücksichtigt werden muß (Schleppkurvennachweise).

Sinn der Schleppkurvennachweise ist es, durch Bemessung mit dem größten zu erwartenden Fahrzeug – in der Regel die regelmäßig zulässige Fahrzeuglänge von 18,75 Meter sowie -breite von 2,55 Meter – die Fahrbahnbreite im Verhältnis zum geplanten Kurvenradius so auszulegen, daß sämtliche Fahrzeuge ohne Inanspruchnahme des Randbereiches (Gehwege, Querungshilfen, Verkehrsinseln) abbiegen können. Lediglich in **Ausnahmefällen**, wie zum Beispiel bei einem überlangen/-breiten Schwertransporter, dürfen diese Randbereiche überfahren werden.

Bei der Rechtsabbiegespur südwärts von der Gathe in die Straße Hofkamp/Neumarkt ist das Überfahren der Randbereiche spätestens mit Beginn der Umleitung des Busverkehrs über den Wall jedoch **die Regel**, s. Anlage Abb. 3.

Ein Fachmann der Universität Wuppertal hat die Planung der Schleppkurven in dieser Rechtsabbiegespur als „gerade noch zulässig“ bezeichnet. Die geplante Fahrbahnbreite der Abbiegespur von 4,00 Meter (vgl. Drs. VO/0361/08) wird indessen insbesondere im Bereich der Verkehrsinsel unterschritten, was dazu führt, daß Linienbusse die Verkehrsinsel regelmäßig überfahren, sie damit regelrecht abrasieren und wartende Fußgänger gefährden.

Damit erweist sich der aktuelle bauliche Zustand als regelwidrig und nicht verkehrssicher.

Lt. Ingenieurbüro Büffee, Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation, Tanja Leven und Jens Leven GbR, das sich mit Fragen der Mobilität und Verkehrssicherheit auseinandersetzt, kommt es bei Fußgängern im Gegensatz zu KFZ nie zu einer klassischen Unfallhäufigkeit und damit statistischer Auswertungsmöglichkeit. Von daher ist das Totschlagargument, daß an der betreffende Stelle keine Unfälle bekannt seien, hier nicht anwendbar. Denn bei Beobachtungen vor Ort wird die Gefährdung der wartenden Fußgänger auf Verkehrsinsel und Gehweg durch abbiegende Linienbusse besonders deutlich. Sinn und Zweck dieser Einrichtungen sind insbesondere der Schutz der Fußgänger, nicht deren Gefährdung.

Die erforderlichen Umbaumaßnahmen lassen sich im laufenden Betrieb vornehmen. Dabei wird auch berücksichtigt, daß nach dem Döppersberg-Umbau

1. der Linienverkehr eventuell erneut über die Morianstraße verkehren soll,
2. die Mittelinsel auf der Morianstraße, die mit einer Breite < 1,50 Meter höchstens 10 Fußgänger aufnehmen kann, erweitert wird, um die Verkehrsgefährdung durch auf der Straße stehenden Fußgänger auszuschließen, insbesondere für die Fahrzeuge der Linksabbieger in die Straße Hofkamp. S. Anlage Abb. 5.

Die Maßnahmen gliedern sich in (vgl. Anlage, Abb. 4):

1. Sperrung der Geradeausfahrspur ins Parkhaus,
2. Aufplasterung der vorhandenen Verkehrsinsel nach Osten in den Bereich der ehem. Geradeausfahrspur,
3. Rückbau der Verkehrsinsel im westlichen Bereich.

Für die von der Verwaltung zu kalkulierenden Kosten stehen Mittel im PSP-Element 4.415401.501.001 Sachkonto 522100 „Unterhaltung des Infrastrukturvermögens“, zur Verfügung.

Eine von der Verwaltung vorgesehene Markierungslinie innerhalb der baulich bestehenden Verkehrsinsel ist verkehrsrechtlich unzulässig und erhöht die Verkehrssicherheit der Fußgänger nicht.

ANLAGE

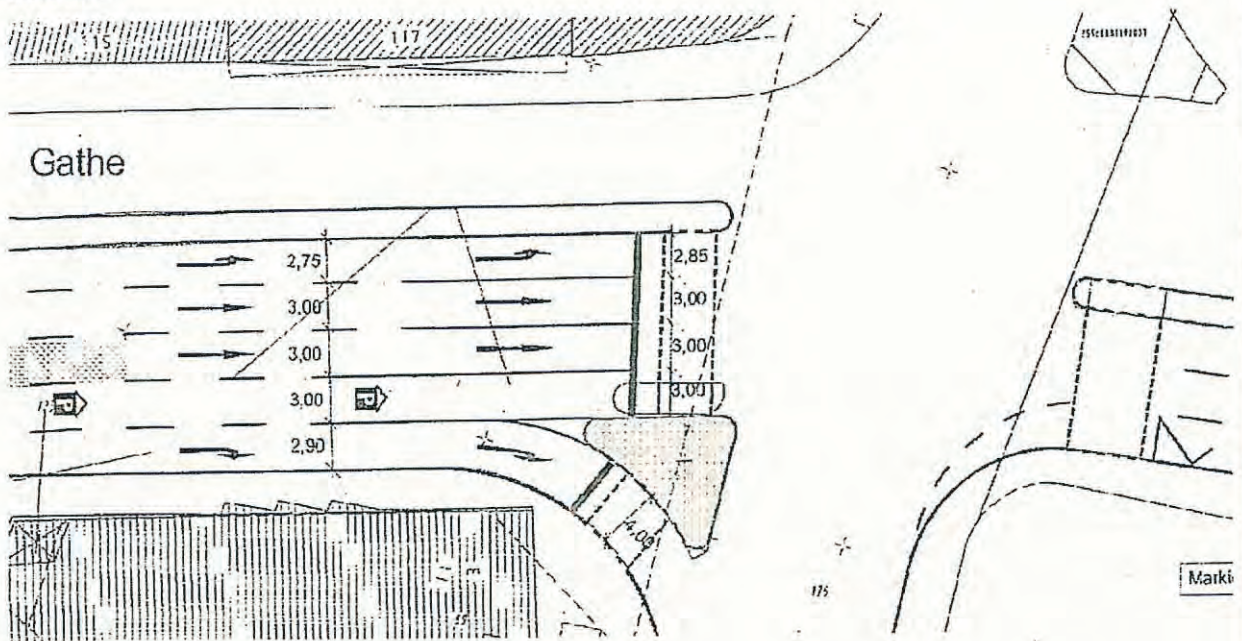


Abb. 1 jetziger Zustand seit 2008

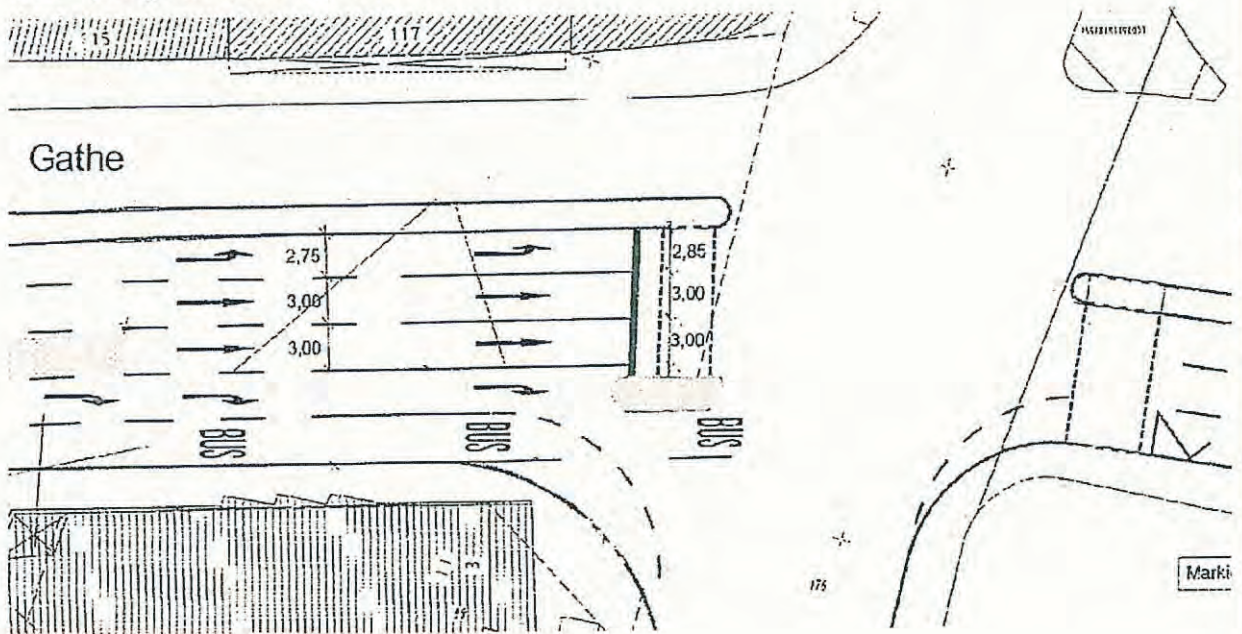


Abb. 2 baulicher Zustand bis 2008

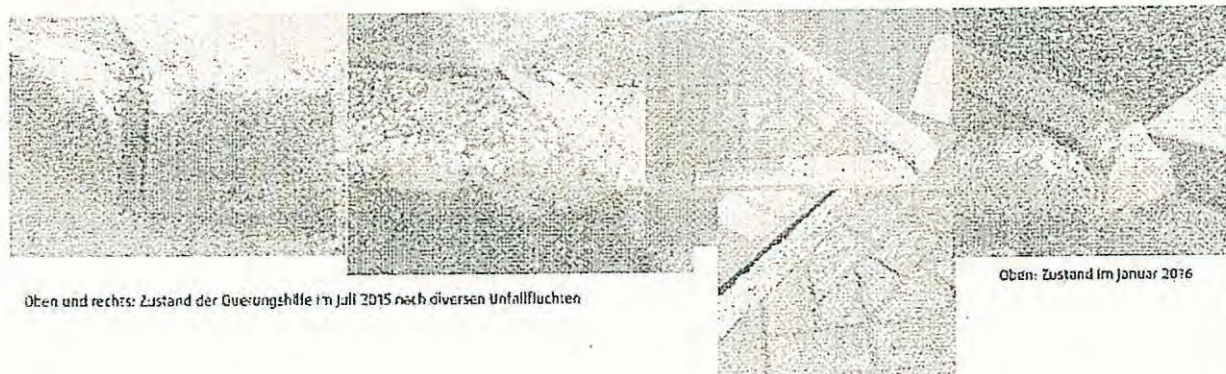
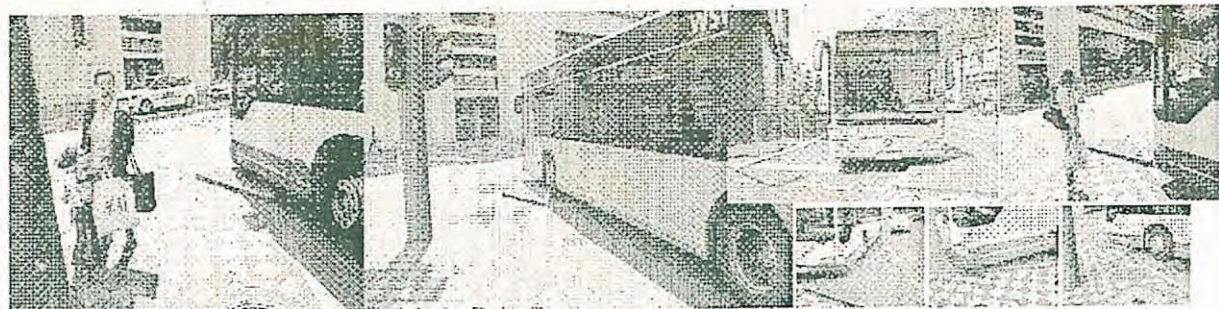
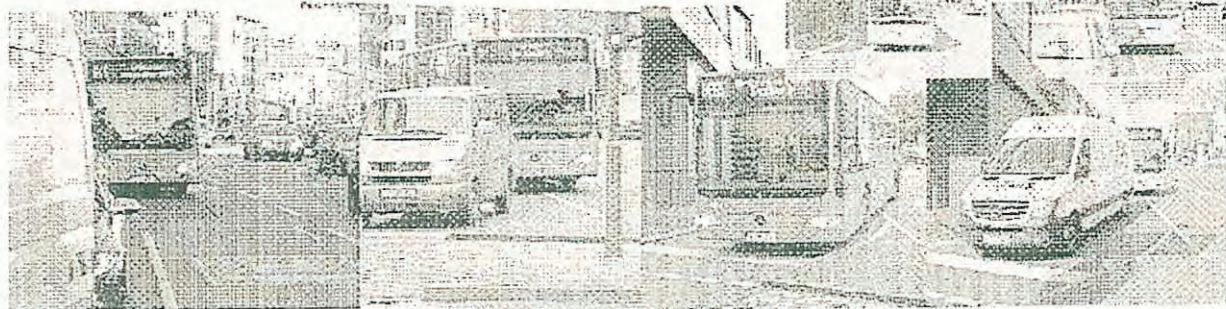


Abb. 3 Regelmäßiges Überfahren der Verkehrsinsel mit Sachbeschädigung und Fußgängergefährdung

