

Bericht	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Henrik Mücher
	Telefon (0202)	563 4783
	Fax (0202)	563 8422
	E-Mail	henrik.muecher@stadt.wuppertal.de
	Datum:	19.05.2025
	Drucks.-Nr.:	VO/0552/25 öffentlich
Sitzung am Gremium		
24.06.2025 Ausschuss für Verkehr		Beschlussqualität
		Entgegennahme o. B.
Gehwegabsenkungen an Grundstückszufahrten Antwort zu VO/0323/25		

Grund der Vorlage

Gehwegabsenkungen an Grundstückszufahrten

Drucks. Nr. VO/0323/25

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen von SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und Linkes

Bündnis Wuppertal

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird entgegengenommen.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Die Verwaltung wird um Prüfung gebeten, ob bei Gehwegüberfahrten anstatt der derzeit üblichen generellen Abschrägung des gesamten Gehweges die neuen Schrägborsteine verwendet werden können:

Im letzten Jahrzehnt fand ein Umdenken in der Verkehrsplanung statt, Radfahrer / Fußgänger / mobilitätseingeschränkte Personen und der motorisierte Verkehr werden als

gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer angesehen. Ziel bei einem Straßenumbau ist es, für alle Verkehrsteilnehmer einen sicheren Verkehrsweg zu bauen. Um einen sicheren, komfortablen, barrierefreien Gehweg zu bauen, ist eine gleichbleibende Querneigung des Gehweges zu planen.

Die Überfahrtssteine (Gehwegabsenkungen an Grundstückszufahrten) werden seit zwei Jahrzehnten angeboten und in einigen Gemeinden verwendet, sich aber letztendlich nicht flächendeckend durchsetzen können. Auch bei der Stadt Wuppertal wurden sie in den bestehenden Jahresvertrag mit aufgenommen, so dass grundsätzlich die Möglichkeit besteht, die Steine zu verwenden. Das R 104 ist dabei, mit dieser Art von Überfahrten Erfahrungen zu sammeln und hat diese in den Straßen Müngstener Straße, Heinrich-Böll-Straße und Unterdörnen eingesetzt.

Bei der Herstellung von Gehwegüberfahrten steht der Komfort für den Fußgänger im Vordergrund. Aufgrund der Höhendifferenz zwischen Fahrbahn und privaten Grundstück ergeben sich bei der Verwendung von Rundborden Verwindungen und teilweise hohe Querneigungen, die für Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Menschen problematisch sein können. Durch die höhere Hinterkante des Überfahrtsteins lässt sich die Querneigung des Gehweges verringern und besser an die Bestandsneigung anpassen. Nachteilig ist jedoch, dass die Schräge in den Gehweg hinein reicht, was besonders bei schmalen Gehwegbreiten ein erhöhtes Unfallrisiko für die Gehwegnutzenden darstellt. Zudem ist die schräge Fläche mit einer Steigung von ca. 30 % (je nach Ausführung) auf der Bordsteinschräge eine besondere Herausforderung für das Befahren von PKWs in die Einfahrt. Bei schmalen Gehwegen kommt es verstärkt zum Aufsetzen des Fahrzeugs im Bereich des Schrägbordsteins. Die technische Ausbildung ist Teil des Straßenentwurfs und beinhaltet zahlreiche Faktoren, die von Fall zu Fall unterschiedlich sind. Sowohl ein Rundbord- als auch ein Überfahrtsstein kann hier die richtige Lösung sein.

Pauschale Aussagen zu anfallenden Kosten oder der Entwässerung sind nicht möglich, da diese nur zum Teil durch die Art des Überfahrtsteins beeinflusst werden.

Wie nun die Grundstücksüberfahrt hergestellt wird, ist eine Einzelfallentscheidung, die von der örtlichen Situation abhängig ist. Eine Standardlösung ist aus den oben genannten Punkten aus Sicht des Straßenentwurfes nicht zielführend. Vielmehr sollten beide Varianten (Überfahrtsstein und Rundbord) zur Verfügung stehen, um die für den konkreten Fall beste Lösung entwickeln zu können. Im Normalfall wird seitens der Verwaltung ein Rundbordstein favorisiert.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

Neutral / keine Auswirkung

Begründung:

Die bauliche Ausführung einer Überfahrt hat keine Auswirkungen auf das Klima.