

Federführender Bereich		Beteiligte Bereiche		
Verkehrsflächen		32		
Vorlage für Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umweltschutz				
<u>Betrifft:</u> (ggf. Anlagen bezeichnen) Querungshilfe Ahrstraße - Einwohnerantrag				
Namenszeichen des federführenden Bereichs		Datum		
Leiter/in	Sachbearbeiter/in	04.11.2005		
Namenszeichen				
32	Beteiligte Bereiche		Fachdezernent	Kämmerer
				Bürgermeister
Bearbeitungsvermerk				

# STADT WESSELING

Der Bürgermeister

Vorlagen-Nr.: 285/2005

Sachbearbeiter/in: Schulze  
Datum: 04.11.2005

öffentlich

nichtöffentlich

## Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umweltschutz
@GRM2@
@GRM3@
@GRM4@

## Betreff:

Querungshilfe Ahrstraße - Einwohnerantrag

## Beschlussentwurf:

Die mit Vorlage Nr. 194/2005 am 27.10.2005 vorgestellte Querungshilfe soll geschaffen werden.

## **Sachdarstellung:**

### **1. Problem**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umweltschutz der Stadt Wesseling hat in seiner Sitzung am 27.09.2005 den Antrag der Verwaltung zur Schaffung einer Querungshilfe für Fußgänger in der Ahrstraße abgelehnt.

### **2. Lösung**

Dagegen richtet sich ein Einwohnerantrag von 231 Anwohnern (s. beigefügtes Schreiben der Anwohner Wesseling-Süd c/o Guido Ploetzke sowie eine der zahlreichen Unterschriftslisten).

Die Verwaltung hatte mit ihrer Vorlage bewusst ein niederschwelliges Angebot für Fußgänger gemacht, die stark befahrene Ahrstraße queren zu können. Sie ließ sich dabei von ihrer Einschätzung leiten, dass die Zahl der Fußgänger gering sei, so dass die Anlage eines Fußgängerüberweges („Zebrastrreifen“) nicht angebracht wäre. Ein Zebrastrreifen greift infolge des Vorranges der Fußgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr in den Verkehrsfluss der Kraftfahrzeuge ein. Eine von der Verwaltung am 27.11.2005 durchgeführte Verkehrszählung ergab ein Fahrzeugaufkommen in der Spitzenstunde von 963 Fahrzeugen.

*Nachtrag: Am 22. 11. und am 24. 11. wurden weitere Verkehrszählungen durchgeführt.*

Die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Ausgabe 2002“ der Forschungsgesellschaft für das Straßen und Verkehrswesen sehen eine Querungshilfe bereits ab einer Fahrbahnbreite von 7 m als zweckmäßig an. Die Breite der Ahrstraße beträgt 8,5 m.

Die Vorlage der Verwaltung, eine Querungshilfe einzubauen, würde die Fahrbahn auf 6,5 m verringern. Der Fußgänger kann sich beim Queren auf eine Richtung des Fahrzeugverkehrs konzentrieren, die Mittelinsel gibt ihm Gelegenheit zur neuen Orientierung.

Die Querungshilfe greift nicht in den Verkehrsfluss ein, da die Vorfahrtsregelung in Bezug auf den querenden Fußgänger unverändert ist. Hinzu kommt, dass die verbleibende Fahrspurbreite von je 3,25 m keine Beeinträchtigung der Flüssigkeit des Fahrzeugverkehrs nach sich ziehen muss.

Durch die Wahrnehmung der Einengung der Fahrspuren wird es zu einer Geschwindigkeitsdämpfung der Fahrzeuge kommen, die am Übergang zum bebauten Bereich der Ahrstraße – auch aus Sicht der Polizei - durchaus sinnvoll und erwünscht ist.

### **3. Alternativen**

keine

### **4. Finanzielle Auswirkungen**

Die Baukosten belaufen sich einschließlich Markierungsarbeiten auf ca. 10.000,- €