

Kurzfassung

Die vorliegende Bachelor Thesis beschäftigt sich mit dem Thema "Analyse von ausgewählten vorfahrtsberechtigten, nicht-klassifizierten Straßen im Bereich der Stadt Wuppertal hinsichtlich der Wirksamkeit der geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen und Unfallauffälligkeit in Abhängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit".

Eine Literaturrecherche zu Beginn der Arbeit schafft einen Überblick über Konfliktsituationen / Unfallgeschehen, Art und Wirkung geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen. Zusätzliche werden Recherchen zu rechtlichen Rahmenbedingungen und Studien zu Anordnung von Tempo 30 diskutiert. Für die Untersuchungen werden aus dem Wuppertaler Stadtgebiet drei Straßen gewählt genauer gesagt wurde eine Straße bereits von dem Lehr- und Forschungsgebiet vorgegeben. Zugrunde dieser Thesis liegen die Hainstraße, die Müggenburg und die Wolkenburg.

Eine Unfallanalyse zeigt, welche Unfall-Arten und Unfall-Schwere von Unfällen sich zwischen 2013 und 2018 auf den ausgewählten Straßen ereignet haben. Bis auf die Ausnahme Wolkenburg war Typ 7 „sonstiger Unfall, der sich nicht den Typen 1–6 zuordnen lässt“ der häufigste Unfall-Typ. Die meisten Unfälle gehören der Kategorie 5 „sonstiger Unfall mit Sachschaden“ sowie der Ursache 49 „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ an. Insgesamt gibt es 19 Leichtverletzte und einen Getöteten in dem untersuchten Zeitraum. Ansonsten ist das Unfallgeschehen auf den gewählten Hauptstraßen sehr unterschiedlich.

Die Auswertung, die mit Hilfe der Stadt Wuppertal durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen, lässt sich allgemein behaupten, dass an der ausgewählten Straße sich nicht an die zulässige Höchstgeschwindigkeit gehalten wird. Daraus folgt die Ansicht, dass die Maßnahme „Beschilderung“ als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme unwirksam ist. In Kombination mit einer weiteren geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahme „Fahrbahnverschwenkung“, trägt zu einer nur 2,32 % hohen Gesamtgeschwindigkeitsübertretung bei. Angesichts weiterer Geschwindigkeitsmessungen wurde festgestellt, dass an geraden Streckenabschnitten viel schneller gefahren wird als an Streckenabschnitten mit einer Verkrümmung der Fahrbahnführung.

Bei systematischen Konflikt- und Verkehrsbeobachtungen wurden unfallauffällige Bereiche, so wie Stellen an den geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorhanden sind, als Beobachtungsorte gewählt. Die Beobachtungen haben gezeigt, dass die Mittelinseln als Überquerungsmöglichkeit nicht immer in Anspruch genommen wurden. Weitere Geschwindigkeitsüberwachende Maßnahme wie ein stationäres Gerät zur Überwachung der Geschwindigkeit stellte sich als wirksam dar. Die Maßnahme „Aufpflasterung“ fiel negativ auf.

Nach dem Bestandaudit gelten die meisten Gehwege und Fahrbahnen nicht als regelkonform.

Anschließend wurden Empfehlungen zur Gestaltung von vorfahrtsberechtigten, nicht klassifizierten Straßen mit Charakter einer Hauptverkehrsstraße ausgesprochen.

Abstract

This bachelor thesis deals with the topic "Analysis of selected unprivileged roads eligible for right of way in the area of the city of Wuppertal with regard to the effectiveness of the speed reduction measures and accident rates as a function of the permissible maximum speed".

A literature review at the beginning of the work gives an overview of the conflict situations / accidents, the nature and effect of speed reduction measures. Further studies on the legal framework and studies to determine the maximum speed at 30 km / h were discussed. For the investigation, three roads from the city of Wuppertal were selected, but a road was already given by the teaching and research area. This work is based on Hainstraße, Müggenburg and Wolkenburg.

An accident analysis shows which accident types and accident severity occurred between 2013 and 2018 on the selected roads. With the exception of the exception Wolkenburg type 7 "other accident that cannot be assigned to the types 1-6" was the most common type of accident. Most accidents fall into category 5 "Other property damage" and cause 49 "Other errors of the driver". Altogether there are 19 slightly injured and one killed in the examined period. Otherwise the accidents on the main roads are very different.

The evaluation of speed measurements carried out with the help of the city of Wuppertal can generally claim that the maximum permissible speed is not maintained on the selected road. It follows that the measure "Signage" is ineffective as rate limiting measure. In combination with another speed-damping measure "swing", this contributes to only 2.32% high overall speed violation. With regard to speed measurements, it has been found that fast driving is much easier on straight stretches than on road sections with a curvature of the road.

For systematic conflict and traffic observations, areas at risk of accidents and speed reduction measures are selected as observatories. The observations have shown that the central islands were not always used as a crossing possibility. Other speed control measures such as stationary speed monitoring have proven successful. The "plaster" measure was negative.

According to bestaneudit, most sidewalks and carriageways are considered non-compliant.

Subsequently, recommendations were made on the design of nonprivileged, unclassified roads with the character of an arterial road.