Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage BV	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Volker Klöpper 563 - 6653 563 - 8036 volker.kloepper@stadt.wuppertal.de
	Datum:	17.05.2010
	Drucks.-Nr.:	**VO/0405/10** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
09.06.2010	**Bezirksvertretung Vohwinkel**	**Entscheidung**

Fahrweg und Haltestellenstandorte der O-Bus-Linie 683 im Zentrum Vohwinkels

Grund der Vorlage

Beschluss der Bezirksvertretung vom 04.11.2009 zur Drucksache VO/0686/09 („Verlegung der Haltestelle ‚Vohwinkel Schwebebahn' der O-Bus-Linie 683 in der Rubensstraße") und hieraus resultierender Auftrag an die Verwaltung.

Beschlussvorschlag

1. Die Bezirksvertretung beschließt – unter dem Vorbehalt der Umsetzbarkeit – die Aufteilung der Haltestelle „Vohwinkel, Schwebebahn" der Linie 683 in eine Ausstiegshaltestelle vor Rubensstraße 11 und eine Einstiegshaltestelle vor Rubensstraße 1. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit den Stadtwerken Solingen die vorab notwendigen Prüfungen kurzfristig vorzunehmen und, bei positivem Ausgang, die Aufteilung der Haltestelle schnellstmöglich vorzunehmen.
2. Sollte eine Aufteilung in getrennte Ein- und Ausstiegshaltestellen nicht möglich sein, beschließt die Bezirksvertretung hiermit die dauerhafte Verlegung der Haltestelle „Vohwinkel, Schwebebahn" an den neuen Standort vor Rubensstraße 11.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Bronold

Begründung

Vorbemerkung

Die Frage der Verlängerung der Buslinie 683 zum Bahnhof Vohwinkel, die eigentlich im Zusammenhang mit einer möglichen Veränderung des Fahrweges betrachtet werden sollte, musste aus zeitlichen Gründen nunmehr doch abgekoppelt werden. Hierzu wird die Verwaltung in einer der Folgesitzungen gesondert berichten.
Darüber hinaus sei auf VO/0439/10 hingewiesen, die bereits die Möglichkeit einer Wende des O-Busses im Bereich von Zollumfahrt bzw. Abstellbereich Wuppertaler Bühnen untersucht und zeitgleich zu der vorliegenden Drucksache in die Bezirksvertretung eingebracht wird.

Ergebnisse der Variantenuntersuchung für einen geänderten Linienweg

Gleichzeitig mit dem Beschluss zur provisorischen Verlegung der Endhaltestelle „Vohwinkel Schwebebahn“ der O-Bus-Linie 683 in der Rubensstraße zum 16.11.2009 hatte die Bezirksvertretung die Verwaltung beauftragt, Alternativen zur Verlegung zu prüfen und über die Ergebnisse dieser Prüfung zu berichten (s. VO/0686/09).

Eine kurzfristige Prüfung im Anschluss an den seinerzeitigen Sitzungstermin hatte bereits ergeben, dass eine nur geringfügige Verschiebung der Haltestelle in der Rubensstraße ausscheidet (vgl. die auch als Anlage 01 beigefügte E-Mail vom 19.11.2009).

Daher hat die Verwaltung in Abstimmung mit den Stadtwerken Solingen (SWS) und der Stadt Solingen vier Varianten einer Veränderung des Linienweges der 683 im Zentrum Vohwinkels betrachtet (die einzelnen Varianten sind in Anlage 02 dargestellt; Hinweis: Selbstverständlich sind weitere (Unter-)Varianten denkbar, im Vorfeld ausgeschlossen wurden aber alle Varianten, die ein längeres Bergauffahren ohne Oberleitung und/oder ein Rechtseinbiegen in die Rubensstraße, das fahrdynamisch nicht möglich ist, erfordern würden). Ziel war es jeweils, eine Verlagerung der Haltestelle „Vohwinkel Schwebebahn“ an eine Position, die wieder näher an der Schwebebahnstation liegt und weniger Konflikte erwarten lässt, zu ermöglichen.

zu Variante 1 (Gräfrather Straße – Gebhardtstraße – Spitzwegstraße – Vohwinkeler Straße – Gräfrather Straße):
Aufgrund des engen Straßenquerschnitts in der Spitzwegstraße müssten, um eine Befahrbarkeit mit einem Bus auch im Begegnungsfall zu gewährleisten, großräumig Parkverbote eingerichtet werden. Weitere Parkplätze müssten für die Einrichtung einer Haltestelle in der Gebhardstraße (als Ersatz der Haltestelle „Rubensstraße“, Fahrtrichtung Vohwinkel) entfallen. Darüber hinaus ist das Abbiegen von der Gebhardtstraße in die Spitzwegstraße sowie das Ausbiegen aus der Spitzweg- auf die Vohwinkeler Straße fahrdynamisch zwar theoretisch möglich, aber in der Praxis aufgrund fehlenden Sicherheitsspielraums und zu erwartender Konflikte mit dem Gegenverkehr nicht zu empfehlen.

Ergebnis: Variante verworfen, da mit ihr erhebliche Beeinträchtigungen des Individualverkehrs (in Form des ruhenden Verkehrs) verbunden wären und die Befahrbarkeit nur theoretisch gegeben ist.

zu Variante 2 (Gräfrather Straße – Rubensstraße – Vohwinkeler Straße – Wendeschleife hinter der Schwebebahnwagenhalle – Vohwinkeler Straße – Gräfrather Straße, Vorschlag der CDU-Fraktion):
Die Umsetzbarkeit dieser Variante ist von WSW mobil, SWS und Verwaltung gemeinsam geprüft worden. Demnach ist diese auszuschließen, da eine ständige Befahrbarkeit der Wendeschleife für den O-Bus nicht sichergestellt werden kann. Grund hierfür ist die intensive

Nutzung der Wendeschleife durch Busse der WSW mobil im Fall von Schwebebahnersatzverkehr, die zumindest zeitweilig eine Überfahrung durch die O-Busse unmöglich machen würde. Zu beachten ist dabei auch, dass die Durchführung des Schwebebahnexpresses nicht immer im Vorfeld absehbar ist, sondern bei Betriebsstörungen der Schwebebahn sehr kurzfristig notwendig werden kann.
Daneben wäre diese Variante, trotz eines vergleichsweise kurzen, zusätzlich zu befahrenden Abschnittes, mit erheblichen Fahrzeitzuwächsen verbunden, die sich aus dem notwendigen Abnehmen und Wiederanlegen der Stromabnehmer und dem nicht unproblematischen Linksabbiegen von der Rubensstraße in die Vohwinkeler Straße und von der Wendeschleife in die Vohwinkeler Straße ergeben würden.

Ergebnis: Variante verworfen, da eine permanente Befahrbarkeit des vorgesehenen Linienwegs nicht gewährleistet ist.

zu Variante 3 (Gräfrather Straße – Corneliusstraße – Vohwinkeler Straße – Gräfrather Straße):
Bei einem Fahrversuch mit den neuen O-Bussen hat sich herausgestellt, dass diese bei Queren des Westrings aufgrund der starken Änderung in der Längsneigung (vergleichsweise starkes Gefälle auf der Corneliusstraße vor und hinter dem Westring bei weitgehend ebenem Westring) mit dem Heck aufsetzen. Ein Umbau des Knotens Corneliusstraße/Westring könnte allenfalls im Rahmen regulärer Instandhaltungsmaßnahmen erfolgen, wobei auch dann die Deckung der zusätzlich anfallenden Kosten zu klären wäre, ist derzeit aber ohnehin nicht geplant.

Ergebnis: Variante verworfen, da eine Befahrbarkeit derzeit und absehbar nicht gegeben ist.

zu Variante 4 (Gräfrather Straße – Vohwinkeler Straße – Rubensstraße – Gräfrather Straße, Vorschlag der SPD-Fraktion):
Die Prüfungen dieser Variante haben ergeben, dass diese, nach einigen Änderungen (s.u.), grundsätzlich befahrbar wäre. Mit ihr sind folgende Vor- und Nachteile verbunden:

<u>Vorteile:</u>
- Weiterhin sehr transparenter Linienweg,
- nach entsprechender Anpassung der Oberleitung (s. Nachteile) kann weiterhin komplett im elektrischen Betrieb gefahren werden,
- der Umstieg zwischen der Linie 683 und der Schwebebahn sowie den auf der Vohwinkeler Straße verkehrenden Buslinien verbessert sich bei Anordnung der Haltestelle „Vohwinkel Schwebebahn“ in der Rubensstraße in Höhe des neuen Parkplatzes zwischen Verwaltungsgebäude und dem „Bierhaus Alter Kaiser“ sogar geringfügig gegenüber dem „Altzustand“,
- um eine ungehinderte Befahrbarkeit der Rubensstraße durch den bergauf fahrenden Busverkehr zu gewährleisten, müssten die heute auf der westlichen Straßenseite angeordneten Parkplätze auf die östliche Straßenseite verlegt werden. Hierbei könnten im Saldo drei Parkplätze zusätzlich entstehen.

<u>Nachteile:</u>
- Hohe Kosten für die Verlegung der Oberleitung (nach Schätzung der SWS ca. 80.000 €, diese Kosten würden gemäß Absprache mit der Stadt Solingen und der SWS von diesen getragen),
- in einem gemeinsamen Fahrversuch hat sich herausgestellt, dass insbesondere das Linksabbiegen am Kaiserplatz von der Gräfrather in die Vohwinkeler Straße mit einem Gelenkbus unter heutigen Bedingungen nicht möglich ist. Um eine Befahrbarkeit herstellen zu können, müssten in der Vohwinkeler Straße auf der nördlichen Seite die ersten fünf Stellplätze in Längsaufstellung zwischen den Schwebebahnstützen (vom Kaiserplatz aus

gesehen) entfallen und gleichzeitig die Haltelinie des Linksabbiegers in Richtung Bahnstraße um ca. 3,50 m nach hinten versetzt werden.
- durch das zweimalige Linksabbiegen im verkehrlich stark belasteten Zentrum Vohwinkels ist mit Verlustzeiten zu rechnen, deren Auswirkungen auf den Fahrplan der 683 noch nicht beurteilt werden können,
- sofern für die an der Gräfrather Straße von der Änderung des Linienwegs betroffenen Haltestellen der 683 (Rubensstraße und Kaiserplatz) Ersatz geschaffen werden soll, ist hierbei mit einem Entfall von weiteren drei Parkplätzen zu rechnen.
- bei Einrichtung einer neuen Haltestelle „Kaiserplatz" auf der Ostseite der Gräfrather Straße als Ersatz für die heute auf der westlichen Straßenseite befindliche Haltestelle ist in der Verkehrsspitze aufgrund von Rückstauungen mit Problemen beim Wiedereinfädeln der Busse in den Verkehr und dem notwendige Einordnen auf der Linksabbiegerspur Richtung Vohwinkeler Straße zu rechen,
- an den neuen Haltestellenstandorten sind ggf. wieder Konflikte mit den Eigentümern der angrenzenden Gebäude, sofern vorhanden, zu erwarten.

Ergebnis: Auch wenn, wie bereits erwähnt, eine Befahrbarkeit dieser Variante hergestellt werden kann, wird sie aufgrund der vielfältigen Nachteile, die die Vorteile aus Sicht der Verwaltung – auch im Vergleich zur heutigen, provisorischen Situation – deutlich überwiegen, nicht empfohlen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich die in VO/0686/09 zum Ausdruck gebrachte Hoffnung, mit Hilfe einer geänderten Linienführung die mit der Verlegung der Haltestelle „Vohwinkel, Schwebebahn" verbundenen Probleme vermeiden zu können, nach eingehender Prüfung nicht bestätigt hat. Vielmehr entstünden durch eine solche Änderung neue Probleme bzw. brächte diese unverhältnismäßig große Nachteile mit sich, so dass die Verwaltung empfiehlt, von einer Veränderung des Linienweges abzusehen.

Aufteilung der Haltestelle „Vohwinkel, Schwebebahn" in getrennte Ein- und Ausstiegshaltestellen

Alternativ zu einer Änderung des Linienwegs bzw. zu einer reinen Verlegung der Haltestelle innerhalb der Rubensstraße erscheint eine Aufteilung der Haltestelle „Vohwinkel, Schwebebahn" in eine Ausstiegshaltestelle, an der auch die anfallenden Pausenzeiten abgewickelt werden würden und die am Standort der derzeitigen provisorischen Haltestelle angeordnet werde müsste, und eine Einstiegshaltestelle am „alten" Haltestellenstandort (vor Rubensstraße 1) denkbar (vgl. letzte Sitzung der Bezirksvertretung am 12.05.2010). Dabei wäre an einer reinen Einstiegshaltestelle in der Regel nur mit kurzen Standzeiten zu rechnen, die aber in der Verkehrsspitze, gerade bei eventuellem Fahrscheinverkauf, deutlich zunehmen können. Aus Sicht der Verkehrslenkung könnte eine solche Lösung dennoch mitgetragen werden, da keine gravierenden Auswirkungen auf den Verkehrsablauf in der Rubenstraße zu erwarten wären und sich das Blockieren der Hofeinfahrt am Haus Rubensstraße 3 auf jeweils so kurze Zeiträume beschränken würde, dass dies vom Eigentümer hinzunehmen wäre. Das gegenüber der provisorischen Haltestelle eingerichtete Halteverbot müsste aber selbstverständlich dauerhaft Bestand haben.

Im Vergleich zu einer ausschließlichen Nutzung der „neuen" Haltestellenposition vor Rubensstraße 11 sprechen für eine Aufteilung in Ein- und Ausstiegshaltestelle die kürzeren Wege beim Umstieg zur Linie 683 sowie eine geringere Beeinträchtigung der Anwohner in Umgebung der „neuen" Haltestelle durch wartende Fahrgäste. Nachteilig wäre allerdings die für die ÖPNV-Kunden verminderte Nachvollziehbarkeit der Haltestellensituation. Vor einer eventuellen Umsetzung gälte es daher, sowohl für die Fahrgäste als auch für das Fahrpersonal eine eindeutige und transparente Lösung zu finden, ob z.B. der Ausstieg, unabhängig von der konkreten Standzeit des O-Busses, immer an der „neuen" Haltestelle erfolgt. Nur

durch klare Regelungen können Unmut und Unverständnis bei den Fahrgästen und Konflikte mit dem Fahrpersonal der SWS weitgehend ausgeschlossen werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist allerdings noch nicht abschließend geklärt, ob eine Aufteilung in Ein- und Ausstiegshaltestelle auch aus Sicht der SWS als Betreiber der 683 überhaupt umsetzbar ist und, wenn ja, wann.

Im Ergebnis stellen sowohl eine Umwandlung der heutigen, provisorischen Haltestelle in eine dauerhafte Ein- und Ausstiegshaltestelle als auch eine Einrichtung getrennter Ein- und Ausstiegshaltestellen nur einen Kompromiss dar, so dass keine eindeutige Empfehlung für eine der beiden Lösungen gegeben werden kann. Allerdings hat sich auch herausgestellt (s.o.), dass unter den gegeben Umständen keine für alle Seiten optimale Lösung existiert.

Anlagen

Anlage 01 – E-Mail der Verwaltung an die Geschäftsführung der Bezirksvertretung Vohwinkel vom 19.11.2009
Anlage 02 – Untersuchte Varianten einer neuen Linienführung des O-Busses 683 im Zentrum Vohwinkels