

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Rolf-Peter Kalmbach
	Telefon (0202)	+49 202 5635536
	Fax (0202)	+49 202 5638073
	E-Mail	rolf-peter.kalmbach@stadt.wuppertal.de
	Datum:	06.08.2020
	Drucks.-Nr.:	VO/0691/20 öffentlich
Sitzung am Gremium Beschlussqualität 19.08.2020 BV Vohwinkel Empfehlung/Anhörung 20.08.2020 Ausschuss für Verkehr Entscheidung		
Unterstützung des SEV: Temporäre Verkehrsführung in der Kaiserstraße (Abschnitt Schillerstraße bis Hammersteiner Allee) in Richtung Osten		

Grund der Vorlage

Sicherstellung bzw. verkehrliche Unterstützung des Schwebebabnersatzverkehrs für die Dauer der notwendigen baulichen Maßnahmen der WSW. Voraussichtliche Dauer: Ein Jahr!

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss stimmt der auf ein Jahr befristeten Änderung der Verkehrsführung in der Kaiserstraße gemäß der vorliegenden Vorlage der Verwaltung zu. Der Streckenabschnitt der Kaiserstraße zwischen Schillerstraße und Hammersteiner Allee wird demnach zusätzlich ausschließlich für Busse auch in östlicher Richtung eröffnet. Im Verlauf der gesamten Kaiserstraße wird somit dem Busverkehr der Zweirichtungsverkehr ermöglicht.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden

Unterschrift

Meyer

Begründung

Die Wuppertaler Schwebebahn kann im Zusammenhang mit weiteren erforderlichen Arbeiten voraussichtlich für die Dauer von bis zu einem Jahr nur am Wochenende den Betrieb aufnehmen. Arbeitstäglich nutzen rd. 90.000 Menschen dieses Verkehrsmittel. Der Betrieb wird während dieses Zeitraums durch einen Schwebebahnersatzverkehr (SEV) sichergestellt. Zu diesem Zweck werden die Wuppertaler Stadtwerke 27 weitere Busse einsetzen, um einen vertretbaren Takt – analog der Schwebebahn – sicherstellen zu können.

Im Normalfall müssten diese Busse in Fahrtrichtung Osten die Kaiserstraße nutzen, um dann als Abbieger via Grotenbecker Str. wieder auf der Haeseler Str. anzulangen. Insbesondere zu den Spitzenzeiten würde daraus eine erhebliche zusätzliche verkehrliche Belastung des bereits jetzt stark belasteten Knotens – Haeseler Str. / Grotenbecker Str. – resultieren. Die Einhaltung der notwendigen Taktzeiten (4:30 und 5:30 Minuten) wäre nur im Ausnahmefall sicherzustellen.

Hier Abhilfe zu schaffen gelänge nur dadurch, dass dem ÖPNV ermöglicht würde auch den unteren Abschnitt (ab Einmündung Schillerstraße) in Fahrtrichtung Osten zu nutzen. Dieser Bereich ist derzeit als Einbahnstraße in Richtung Westen mit beidseitiger Radspur (jeweils eine Richtung ost / west) und beidseitiger Parkbucht angelegt.

Die vorliegende Planung sieht nunmehr vor, dem o. a. Konzept Rechnung tragend, den unteren Abschnitt der Kaiserstraße bis zur Hammersteiner Allee für den Busverkehr in Richtung Osten zu öffnen. Gemäß der vorliegenden Planung sind dazu im relevanten Straßenbereich in Richtung Osten Teile der Parkbuchten und des in gleicher Richtung verlaufenden Radweges zu nutzen. So muss beispielsweise die einzurichtende Haltestelle in Fahrtrichtung Osten in westlicher Richtung zurückverlagert werden, um die Einsehbarkeit - insbesondere mit Blick auf die verkehrliche Sicherheit der Fahrgäste - sicherstellen zu können. Beide Bushaltestellen, sowohl in Richtung Osten als auch in Richtung Westen befänden sich dann etwa auf gleicher Höhe, direkt gegenüberliegend.

Bei Beibehaltung des vorhandenen Haltebalkens für Radfahrende im Einmündungsbereich zur Hammersteiner Allee (wie es die derzeitige Planung vorsieht) würden Busse zudem jeweils die in diesem Bereich vorhandene Fußgängerquerung blockieren. Aus diesem Grund wird auch diese Fußgängerquerung soweit in Richtung Westen (bis hinter die einzurichtende Bushaltestelle) zurückverlagert, dass eine gefahrlose Querung der Kaiserstraße weiterhin sichergestellt ist und zugleich die vorhandene Schwebebahnhaltestelle nahezu beibehalten werden kann.

Die Einbeziehung des Radweges soll möglichst nur dadurch erfolgen, dass dem Busverkehr die Nutzung dieses Radweges für die Dauer des SEV erlaubt wird (mittels Zusatzschild 1026-32 StVO – Linienverkehr frei). Hintergrund ist, die erweiterte Nutzung für Taxi etc. zu verhindern und zugleich den Charakter der Strecke, primär ein Radweg, auch während dieser Übergangsphase aufrecht zu erhalten. Die Bushaltestellen werden zu diesem Zweck soweit in den Bereich der vorhandenen Parkbuchten verlagert, dass ein sicheres Vorbeifahren des Radverkehrs - am haltenden Bus vorbei - sichergestellt ist.

Die Markierung der Strecke bzw. der Fahrspuren erfolgt mit gelber Folie. Gleichmaßen wird die geänderte Trassierung im Bereich der Einmündung Hammersteiner Allee ergänzt. Hier muss zudem der Bordstein im Bereich der vorhandenen Verkehrsinsel (Dreiecksinsel) entfernt werden und die verbleibende Restfläche der Insel mit Gelbmarkierung ausgewiesen werden. Zusätzlich ist die Beschilderung (Vorfahrt achten – derzeit nur für den Radfahrer in Richtung Osten) an anderer Stelle vorzusehen, außerhalb der Schleppkurve des Busverkehrs.

Die Nutzung dieses Abschnitts der Kaiserstraße für den ÖPNV hat einerseits den Vorteil, dass die Busse, vom gewöhnlichen motorisierten Verkehr entkoppelt, über eine Parallelstrecke zur Haeseler Straße geführt werden. Andererseits aber auch den weiteren Vorteil, dass die Motoren Busse, in diesem Bereich bergab fahrend, im Teillast-Betrieb verbleiben können. Dieser Betriebszustand sichert (unter den gegebenen Umständen) eine geringstmögliche Schadstoffemission. Angesichts dessen, dass die Achse der Kaiserstraße im Wesentlichen der gut durchlüfteten Ost-West-Richtung folgt, ist dies eine gute Ausgangsbasis, um weitere sog. Hotspots zu vermeiden. Im relevanten Bereich der Haeseler Str. ist dazu bereits ein konventioneller Messfühler (Sammler) installiert, der noch im August 2020 (im Rahmen des Projektes Green-City-Plan) durch eine elektronische Umweltdaten-Messstation ergänzt wird.

Um den aus dem Begegnungsverkehr erwachsenen Gefährdungen mit Blick auf die weiterhin uneingeschränkte Nutzung als Radfahrtrasse begegnen zu können, wird für den als Baustelle ausgewiesenen Straßenabschnitt der Kaiserstraße, zwischen der Einmündung Schillerstraße und Hammersteiner Allee, für die Dauer der Maßnahme Tempo 30 angeordnet.

Die bisherige Planung sowie die künftige Ausführung der im Rahmen der vorliegenden Drucksache beschriebenen notwendigen Maßnahmen erfolgt(e) in enger Abstimmung mit der örtlichen Polizei und den WSW. Diese Verkehrsführung dient jedoch ausschließlich dem Schwebelahnersatzverkehr; eine über diesen Zeitraum hinausgehende Nutzung durch den Busverkehr ist nach Abstimmung mit den WSW derzeit ausgeschlossen.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten der temporären Herrichtung, einschl. der Wartung und des künftigen Rückbaus, werden derzeit geschätzt auf unterjährig rd. 45.000 €.

Die Finanzierung wird über die im Ergebnishaushalt 2020/21 berücksichtigten Unterhaltungspauschalen bei der Produktgruppe 5401 „Öffentliche Verkehrsflächen“ unter den folgenden Kontierungen sichergestellt:

- 1.) Sachkonto 522100 / PSP-Element: 4.415401.501.003 (Straßeninstandsetzung)
- 2.) Sachkonto 522191 / PSP-Element: 4.415401.501.001 (Verkehrslenkende Straßenausstattung)
- 3.) Sachkonto 522190 / PSP-Element: 4.305402.501.001 (Unterhaltung Lichtsignalanlagen)

Zeitplan

Die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen soll schnellstmöglich nach Beschluss erfolgen, sodass eine Nutzung durch den SEV noch im Verlauf des Monats September 2020 sichergestellt werden kann.

Anlagen

- 1.) Lageplan der Baustellenmarkierung (Teil 1)
- 2.) Lageplan der Baustellenmarkierung (Teil 2) mit Nachweis der Schleppkurve