

<b>Bericht</b>	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	GB1 Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Niklas Jacken +49 (202) 563 5791 +49 (202) 563 8050 Niklas.Jacken@stadt.wuppertal.de
	Datum:	16.08.2021
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/1220/21</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>24.08.2021</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entgegennahme o. B.</b>
<b>Behinderungen, Störungen und Ausfälle im Personennahverkehr</b>		

### Grund der Vorlage

Beschlossener Antrag (VO/0550/21) im Ausschuss für Verkehr am 27.04.2021.

### Beschlussvorschlag

Der Sachstandsbericht der WSW mobil GmbH wird ohne Beschluss entgegengenommen.

### Einverständnisse

Entfällt

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

#### Sachstandsbericht der WSW mobil:

Systembedingt kommt es im Busverkehr - da dieser anders als die Schwebbahn nicht unabhängig von den anderen Verkehrsträgern MIV, Rad- und Fußgängerverkehr fährt - zu Störungen im Betriebsablauf. Diese sind zu einem geringen Teil unabhängig von äußeren Einflüssen (z.B. technische Probleme am Fahrzeug) und stehen zu einem deutlich höheren Anteil in direktem Zusammenhang mit dem Gesamtverkehr (z.B. Falschparker, Straßensper-

rungen, Unfälle). Falschparker sind dabei der häufigste Grund. Auch können systemimmanente Widerstände bei Halten vor Lichtzeichenanlagen (LZA) zu Verlängerungen der Fahrzeiten führen. Diese Arten von negativen Einflüssen auf den Busverkehr sind - anders als beispielsweise eine Straßensperrung aufgrund eines Feuerwehreinsatz - beeinflussbar, so dass im Folgenden diese Betriebsstörungen und Fahrzeitverluste betrachtet werden.

#### Zu den Fragestellungen des Antrags:

*„Verteilung der Betriebsstörungen im Streckennetz der Buslinien sortiert nach räumlichen und zeitlichen Störungen mit Hervorhebung der Bereiche, in denen es zu Häufungen kommt. Ursache der Störung inklusive Empfehlung für Optimierungsbedarfe (inkl. bereits umgesetzter beispielhafter Maßnahmen i. S.v. „best practices“).“*

Die Verteilung der Betriebsstörungen und -zeitverluste ist qualitativ wie folgt zu beschreiben: Die Anzahl an Widerstände durch Halte vor LZA nimmt mit der Nähe zur Talachse bzw. der Nähe zu den Zentren Elberfeld, Barmen und Oberbarmen zu. Der Schwerpunkt an Störhalten wegen Falschparkern ist in den Wohnquartieren zu verorten. In beiden Fällen ist die Ursache fehlender Raum bzw. fehlende eigene Flächen für den Busverkehr.

### **Störhalte durch Falschparker**

Beispielhaft sind im Folgenden für drei Quartiere, in denen es zu Häufungen kommt, die Störungsursache und Empfehlung zur Optimierung näher beschrieben:

1. Linie 610 - Bereiche Germanenstraße / Bredde, Bartholomäusstraße und Huldastraße / Rathenaustraße

Kurzbeschreibung: Schwerpunkte der Störhalte im Quartier Wichlinghausen sind zwei Kurvenbereiche und ein Straßenabschnitt mit alternierenden Parkständen.

Ursachen der Störungen: Falschparker.

Empfehlungen für Optimierungsbedarf: Prüfung einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs.

2. Linie 628 - Bereich Sedanstraße

Kurzbeschreibung: Schwerpunkte der Störhalte im Quartier Sedansberg sind alle Kurvenbereiche.

Ursachen der Störungen: Falschparker.

Empfehlungen für Optimierungsbedarf: Prüfung einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs.

3. Linie 643 - Bereich Ölberg

Kurzbeschreibung: Schwerpunkte der Störhalte im Quartier Nordstadt sind alle Kurvenbereiche sowie große gerade Straßenabschnitt.

Ursachen der Störungen: Falschparker.

Empfehlungen für Optimierungsbedarf: Prüfung einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs.

Best-practice: Der südliche Straßenabschnitt der Reitbahnstraße war ein Schwerpunkt von Störhalten wegen Falschparkern. Nach einem aus der BV Elberfeld angeregten Verkehrsversuch sind seit Mai 2019 einseitig Parkplätze entfallen mit der Folge, dass dieser Straßenabschnitt inzwischen nahezu ohne Störhalte ist.

### **Fahrzeitverluste durch Widerstände an LZA**

Beispielhaft sind im Folgenden für fünf Kreuzungen bzw. Kreuzungsbereiche, an denen es zu Häufungen kommt, die Störungsursache und Empfehlung zur Optimierung näher beschrieben:

## 1. Kreuzungen Kleeblatt / Bahnhofstraße / Bundesallee (Linien 603, 615, 625, 645)

Kurzbeschreibung: Die Störhalte befinden sich nicht nur im Bereich vor den LZA, sondern auch direkt vor dem Sondersignal in der Straße Kleeblatt bzw. in Fahrtrichtung Hauptbahnhof die gesamte Bahnhofstraße hinauf.

Ursachen der Störungen: Hohe Belastung der Knotenpunkte und der Straßenquerschnitte.

Empfehlungen für Optimierungsbedarf: Prüfung eines zweiten Zeitfensters für das Sondersignal im Umlauf der LZA und Busspur in der Bahnhofstraße bergab (vgl. auch Beschluss Ausschuss für Verkehr zu Unianbindung).

## 2. Kreuzung Morianstraße / Bundesallee / Döppersberg (Linie 645)

Kurzbeschreibung: Die Störhalte liegen durchweg vor den LZA.

Ursachen der Störungen: Hohe Belastung der Knotenpunkte und der Straßenquerschnitte, Bevorrechtigung der Vorfahrt Bahnhofsvorplatz und Koordinierung der LZA.

Empfehlungen für Optimierungsbedarf: Neuaufteilung des Straßenraums der Morianstraße und Optimierung Koordinierung der LZA von Haltestelle „Morianstraße“ bis Haltestelle „Hauptbahnhof“ sowie von Haltestelle „Hauptbahnhof“ bis „Historische Stadthalle“, so dass Busse ohne Zwischenhalt durchfahren können.

## 3. Kreuzung Hofkamp / Gathe / Morianstraße (Linien 612, 622, 623, 643)

Kurzbeschreibung: Die Störhalte liegen ausschließlich vor der LZA. Die heutige Busspur verhindert Störhalte, die weiter entfernt liegen.

Ursache der Störungen: Die Busse müssen sich von der Busspur kommend auf dem Linksabbieger einfädeln und kommen i.d.R. ein zweites Mal vor Rot zum Stehen.

Empfehlung für Optimierungsbedarf: Verlängerung der Busspur, so dass die Busse nach dem Einfädeln i.d.R. beim nächsten Grün links abbiegen können.

Best-practice: Während der Sperrung der B7 ist das Linksabbiegen ausschließlich dem Busverkehr vorbehalten gewesen, so dass es in diesem Zeitraum nicht zu zweimaligem Vor-Rot-Stehen gekommen ist.

## 4. Kreuzungen Friedrich-Engels-Allee / Kurt-Drees-Straße / Hans-Dietrich-Genscher-Platz (Linien 611, 640)

Kurzbeschreibung: Die überwiegenden Zeitverluste liegen in der Kurt-Drees-Straße.

Ursache der Störungen: Die Busse biegen aus der Friedrich-Engels-Allee bzw. dem Hans-Dietrich-Genscher-Platz mit Grünsignal ab und kommen i.d.R. an der nächsten LZA vor Rot zum Stehen.

Empfehlung für Optimierungsbedarf: Optimierung der Koordinierung zugunsten des Busverkehrs, so dass Busse ohne Zwischenhalt durchfahren können.

## 5. Kreuzung Berliner Straße / Schwarzbach / Berliner Platz (Linie 602)

Kurzbeschreibung: Die Störhalte befinden sich nicht nur im Bereich vor der LZA, sondern reichen auch bis in den Busbahnhof zurück bzw. ziehen sich aus Richtung Osten kommen bis in den Bereich vor der Linksabbiegespur in Richtung Busbahnhof Oberbarmen.

Ursachen der Störungen: Hohe Belastung des Knotenpunktes und der Straßenquerschnitte bzw. zu kurze Linksabbiegespur von Osten.

Empfehlungen für Optimierungsbedarf: Reduzierung von Verkehren, die den Bereich Berliner Platz anfahren und wieder verlassen bzw. Ausweisung der Linksabbiegespur als Busspur aus Richtung Osten durch Anpassung der Markierung und Signalisierung.

Basis der dargestellten Schwerpunkte von Fahrzeitverlusten sind Analysen aus dem Steuerungssystem der Betriebsleitzentrale, ergänzt durch Beobachtungen vor Ort. Die Kreuzungsbereiche und Quartiere sind beispielhaft aufgeführt, insbesondere im Bereich der LZA gibt es zahlreiche weitere Kreuzungen bzw. Kreuzungsabschnitte, die ebenfalls viele Fahrzeitverluste aufweisen. Eine signifikante Beschleunigung des Busverkehrs ist mittels Bereitstellung größerer Flächen und Bevorrechtigungen des Busverkehrs zu erreichen, u. A. durch den Ausbau von Busspuren, die Optimierung der LZA-Koordinierung zugunsten des ÖPNV auch zum Nachteil der leistungsfähigen Abwicklung des (motorisierten) Individualverkehrs sowie Schaffung von hinreichend nutzbarem Verkehrsraum für Busse entlang der Linienwege und das nicht nur in den Wohnquartieren.

WSW mobil und die Stadt Wuppertal, Ressort Straßen und Verkehr arbeiten gemeinsam daran, die Störungen und Widerstände im ÖPNV zu verringern, dementsprechend befinden sich die angesprochenen Maßnahmen und Empfehlungen teilweise bereits in Umsetzung.