

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Julia Klever 563 6653 julia.klever@stadt.wuppertal.de
	Datum:	11.10.2022
	Drucks.-Nr.:	VO/1178/22 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
25.10.2022	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
Bericht zu VO/0637/22 Busbeschleunigung Antrag der Fraktionen von SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP, DIE LINKE vom 25.05.2022		

Grund der Vorlage

Die Verwaltung teilt die Sachstände der Prüfaufträge aus VO/0637/22 mit.

Beschlussvorschlag

Entgegennahme ohne Beschluss

Einverständnisse

Entfällt

Unterschrift

Meyer

Begründung

Die Verwaltung übermittelt folgende Sachstände zu den Prüfaufträgen:

1.
 - a. **Verlängerung der Busspur Hofkamp, ggf. unter Neuordnung der Verkehrsführung in der Straße Hofkamp und im Kreuzungsbereich Hofkamp/Morianstraße einschließlich der Parkhauszufahrt „Parkhaus Morianstraße“.**
(Sachstand von Abteilung 104.3)

Die hier geforderten Maßnahmen würden einen nicht unerheblichen verkehrlichen Eingriff in die Elberfelder Innenstadt bedeuten, sodass ggf. Kompensationsmaßnahmen notwendig würden, um die Veränderung der Verkehrsbeziehungen im Knotenpunkt zu berücksichtigen. Dies ist jedoch nur im Bestand durch geeignete Untersuchungen zu ermitteln, ohne Berücksichtigung der weiteren (städtebaulichen) Entwicklung in Elberfeld. Zu prüfen bleibt hier jedoch auch, ob nicht bereits im Rahmen des damaligen Baus des hier unmittelbar betroffenen Parkhauses, die beidseitige Andienbarkeit bauaufsichtlich verbindlich zugestanden wurde.

b. Einrichtung einer Busspur auf der Uellendahler Straße von der Haltestelle „Uellendahler Brunnen“ bis zur Verknüpfungshaltestelle „Raukamp Schleife“ einschl. zusätzlicher barrierefreier Haltestellenposition auf der Uellendahler Straße (Sachstand von Abteilung 104.3 und 104.5)

Im Rahmen der regelmäßigen Störhaltanalysen wurden bis jetzt keine Auffälligkeiten an der Lichtzeichenanlage (LZA) Nr. 253 Uellendahler Straße / Dönberger Straße registriert. Auch sind hohe Rückstauerscheinungen an der LZA nicht dokumentiert. Die Markierung einer Busspur auf einer Länge von ca. 120m zwischen der Haltestelle Uellendahler Brunnen und Raukamp Schleife würde für den freien, nicht signalisierten Rechtsabbieger von der Uellendahler Straße in die Dönberger Straße einen Sicherheitsverlust sowohl für den kreuzenden Rechtsabbieger als auch für den ÖPNV bedeuten. Auch die Ausfahrt über den „schlafenden“ Rechtsausbieger aus der Dönberger Straße (es wird nur ROT für den IV geschaltet, wenn ein Fußgänger die Ausfahrt queren möchte) würde unübersichtlicher und somit auch unsicherer werden, da ein Einordnen in die zweite Fahrspur aufgrund des angelegten Bussonderfahrstreifens erforderlich wäre.

Mit dem Förderprojekt 5. Bauabschnitt zur Beschleunigung des ÖPNV wurde bereits 2008 die Steuerung der LZA 253 Uellendahler Straße / Dönberger Straße mit Funk – Baken Technik ausgestattet, die auch heute noch auf aktuellem Stand der Technik betrieben wird.

Aus den angeführten Gründen ist die Einrichtung eines Bussonderstreifens zur ÖPNV-Beschleunigung an dem o.g. Knotenpunkt nicht erforderlich und wird seitens des Ressorts 104 abgelehnt. Die Einrichtung einer zusätzlichen Halteposition auf der Uellendahler Straße im Bereich der Haltestelle Raukamp Schleife wird ebenfalls aufgrund des erhöhten Konfliktpotenzials mit den aus der Dönberger Straße einbiegenden Verkehrsteilnehmern abgelehnt.

Ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen Uellendahler Brunnen sowie Raukamp Schleife in Fahrtrichtung Süden ist aus entwurfsplanerischer Sicht nach einer vorläufigen Prüfung grundsätzlich möglich.

c. Verlängerung und barrierefreier Ausbau der Verknüpfungshaltestelle „Cronenberg Rathaus“ in Fahrtrichtung Sudberg/Solingen für zwei Busse (Sachstand von Abteilung 104.5)

Allgemeine Beurteilung:

An der Haltestelle „Cronenberg Rathaus (Fahrtrichtung Solingen/Sudberg)“ halten regelmäßig zwei Gelenkbusse gleichzeitig (Anschluss 625 / CE64). Im aktuellen Ausbauzustand hält das zweite Fahrzeug „irgendwie“ im hinteren Bereich der Haltestelle. Dies erfolgt nicht bordsteinparallel, bedingt schlechte Ein- und Ausstiegsverhältnisse und behindert während des Haltens auch den fließenden Verkehr. Eine Verlängerung der Haltestelle sowie ein damit einhergehender barrierefreier Ausbau wären daher absolut notwendig. Dies belegt auch die Prioritätenliste des Nahverkehrsplans, welche diese

Haltestelle bezogen auf den Bezirk Cronenberg auf Platz 1 listet, bezogen auf das gesamte Stadtgebiet auf Platz 40.

Konkrete verkehrsplanerische Beurteilung:

Die Haltestelle befindet sich auf der Hauptstraße mitten im Ortskern Cronenberg im Rückstaubereich des Knotenpunkts Hauptstraße / Solinger Straße / Rathausstraße. Die heutige Haltestellenposition befindet sich im leichten Bogen, so dass ein bordsteinparalleles Anfahren an dieser Stelle nicht möglich ist. Die Haltestelle müsste also grundsätzlich in östlicher Richtung zurückverlegt werden in den geradlinigen Bereich der Hauptstraße. Weiterhin bedingt das bordsteinparallele Anfahren bei zwei gleichzeitig haltenden Gelenkbussen eine Ausbaulänge der Haltestelle von ca. 120 m. Dies erfordert einen deutlichen planerischen Eingriff in die städtebauliche und verkehrliche Situation auf der Hauptstraße. Für einen richtlinienkonformen Ausbau müssten mindestens zwei Baumstandorte entfallen ebenso wie Parkplätze und Lade- und Lieferzonen am Fahrbahnrand für den ansässigen Einzelhandel. Insbesondere aus letzterem resultierte im Jahre 2001 ein negativer Beschluss sowohl der Bezirksvertretung Cronenberg als auch des Ausschusses für Verkehr zu einer Verlängerung der Haltestelle. Aus den vorgenannten Gründen ist eine isolierte und lokale planerische Betrachtung nur des Haltestellenausbaus nicht zielführend. Eine entsprechende Ausbauplanung müsste eingebettet werden in ein ganzheitliches Verkehrskonzept für den Ortskern Cronenberg. Ansätze dazu gab es in der Vergangenheit bereits mit der Ortskernplanung Cronenberg. Für eine Weiterführung dieses Projektes stehen derzeit weder personelle noch finanzielle Mittel bei Ressort 104 zur Verfügung.

d. Überprüfung/Optimierung der Bevorrechtigungssteuerungen der Lichtsignalanlagen zwischen den Haltestellen „Morianstraße“ und „Hauptbahnhof“ (Sachstand von Abteilung 104.3)

Die Analyse der Koordinierung des Streckenabschnitts ergab, dass eine Verbesserung für den ÖPNV möglich ist. Hier wurde durch eine überarbeitete Koordinierung eine Optimierung der (ÖV-) Fahrzeuge aus der Zufahrt Morianstraße zum ZOB erreicht. Die Umsetzung erfolgte bereits am 04.08.2022.

e. Neuordnung der Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt Islandufer/Südstraße (Sachstand von Abteilung 104.1)

Bei Südstraße handelt es sich nach dem Straßenhierarchieplan der Stadt Wuppertal um eine Hauptverkehrsstraße, welche im unteren Teilbereich, nach der Einmündung Johannisberg in Fahrtrichtung Wall, eine tägliche Kfz-Belastung von 5.000 – 7.500¹ Fahrzeugen aufweist.

Bei der Straße Islandufer im Teilbereich zwischen der Abfahrt von der Bundesallee in Fahrtrichtung Südstraße, handelt es sich ebenfalls um eine Hauptverkehrsstraße. Wie auch bei der Südstraße wird auch hier der Teilbereich von 5.000 – 7.500 Fahrzeugen am Tag befahren.

Die Südstraße ist in Fahrtrichtung Wall mittels des amtlichen Verkehrszeichens 301 StVO (Vorfahrt) an der Einmündung Islandufer vorfahrtsberechtigt. Vom Islandufer an der Ecke Südstraße ist mittels des VZ 206 (Halt. Vorfahrt gewähren) dem vom Islandufer fahrenden Verkehr die Wartepflicht angeordnet.

Im Vergleich der Entwicklung der Verkehrsbelastung zeigt sich, dass vor der Umbaumaßnahme Döppersberg eine stärkere Frequentierung der Südstraße in Richtung

¹ Daten aus den Zählungen der Verkehrsbelastung 2020

Wall bestand. Der untere Teilbereich Südstraße wurde vor dem Umbau noch von 7.500 – 10.000² Fahrzeugen am Tag befahren. Die Menge an Fahrzeugen im Teilbereich Islandufer in Richtung Südstraße blieb unverändert.

Es bleibt folglich eine Reduzierung des Verkehrs aus der Südstraße in Richtung Wall nach Fertigstellung der Umbaumaßnahme zu verzeichnen, was positive Auswirkungen auf den ÖPNV hat, da hierdurch weniger Fahrzeuge eine Wartepflicht für den ÖPNV begründen.

Unter Beteiligung des Fachbereichs Entwurfsplanung und Verkehrssicherheit (Ressort 104.52) wurden neben der oben aufgeführten Entwicklung weitere Aspekte benannt, welcher einer Neuordnung des Bereichs entgegenstehen und nachfolgend aufgezählt werden:

1. Der Knotenpunktbereich ist Bestandteil der Fördermaßnahme „Neugestaltung Wuppertal Döppersberg“ und wurde erst vor einigen Jahren auf Basis politischer Beschlüsse komplett neugestaltet. Bei baulichen Änderungen ist davon auszugehen, dass der Fördermittelgeber Fördergelder zurückfordern wird, insbesondere da für das Gesamtprojekt noch gar kein Schlussverwendungsnachweis eingereicht worden ist.
2. Die Einmündungen des östlichen und westlichen Islandufers in die Südstraße liegen versetzt zueinander. Ohne umfangreichen Umbau ist es geometrisch nicht möglich, eine abknickende Vorfahrtsstraße östliches Islandufer Richtung Wall mit dem westlichem Islandufer und der dann untergeordneten Südstraße mit Mitteln des Straßenentwurfes darzustellen.
3. Ferner sprechen Verkehrssicherheitsgründe gegen eine geänderte Verkehrsführung. Neben - aufgrund der Kurvenfahrt und der damit verbundenen geringen Fahrgeschwindigkeiten - kaum messbaren ÖPNV-Beschleunigungseffekten wird gleichzeitig der Gesamtverkehr in Richtung Wall / Schloßbleiche aus dem östlichen Islandufer beschleunigt. Aufgrund des hohen Fußgängerquerungsbedarfs im Bereich der Wallbrücke ist dies aus Verkehrssicherheitsgründen nicht vertretbar.

Die Polizei lehnt eine Neuordnung unter Verweis auf die oben dargelegten Ausführungen ebenfalls ab.

**f. Verlängerung der Busspur Bundesallee zwischen der Einmündung Bahnhofstraße und der Kasinostraße
(Sachstand von Abteilung 104.3 und 104.5)**

Eine Verlängerung der Busspur um ca. 180 m kann grundsätzlich durch entsprechende Ummarkierung erfolgen. Auch eine verlängerte Busspur würde ohne bauliche Veränderungen aber vor der Einmündung Kasinostraße enden müssen und die Busse müssten sich in die rechte Geradeausspur der B 7 einfädeln. Ein ÖPNV-Beschleunigungseffekt stellt sich dadurch nicht ein, weil sich am grundsätzlichen Verkehrsablauf für den ÖPNV nichts verändert.

Eine ÖPNV-Beschleunigung ließe sich nur generieren, wenn die Führung über die Einmündung Kasinostraße hinaus erfolgt und damit der Lückenschluss zur hinter der Einmündung beginnenden Busspur erfolgen würde. Unabhängig von der konkreten Form der ÖPNV-Führung (separate Busspur oder Geradeausführung über Rechtsabbiegespur) geht dies nur mit entsprechenden Umbauarbeiten an der Einmündung B 7 / Kasinostraße.

² Daten aus der Zählungen der Verkehrsbelastung 2013

Abbildung 1 enthält eine Prinzipskizze mit ÖPNV-Führung über die heutige Rechtsabbiegespur und vereinfachter Darstellung des tiefbautechnischen Anpassungsbedarfes.



Abbildung 1: Prinzipskizze ÖPNV-Führung

Da mit einer Busspurverlängerung auch eine Radverkehrsfreigabe einherginge, müsste in diesem Zusammenhang auch grundsätzlich über die Radverkehrsführung an dieser Einmündung nachgedacht werden. Eine Busspurverlängerung bis zur Einmündung Kasinostraße ist daher gleichbedeutend mit einem Umplanungsauftrag der Einmündung B 7 / Kasinostraße. Hierbei wären neben verkehrstechnischen Fragestellungen zur Leistungsfähigkeit aufgrund der Lage der Einmündung auf einem Brückenbauwerk auch viele weitere bautechnische Fragestellungen zu berücksichtigen (z.B. Sind neue LZA-Maststandorte auf der Brücke mit der unterliegenden Brückenkonstruktion oder durch gegebenenfalls notwendig werdende Ausleger mit dem einzuhaltenden Lichtraumprofil der Schwebebahn vereinbar? Können die Verkehrsinseln auf der Brücke zurückgebaut bzw. geometrisch verändert werden und vorhandene Einbauten versetzt werden?). Für eine aufwändige Umplanung der Einmündung stehen derzeit weder personelle noch finanzielle Kapazitäten zur Verfügung.

2.

a. Neuordnung des ÖPNV-Knotenpunktes „Oberbarmen Bf/Berliner Platz“ (Sachstand von Abteilung 101.2, 104.3 und 104.5)

Die ÖPNV-Verknüpfungshaltestelle Oberbarmen Bf grenzt im Norden an die Wupper und im Süden an den Bahnhof Wuppertal-Oberbarmen an. Auch im westlichen und östlichen Bereich bestehen Bauten. Durch diese gegebenen Fixpunkte ist ein Ausbau zur Kapazitätserhöhung der Haltestelle an der heutigen Position nicht möglich.

Die Verknüpfungshaltestelle ist durch die Wupper, über die in diesem Bereich die Schwebebahn geführt wird, räumlich vom im Norden gelegenen Berliner Platz getrennt. Der Berliner Platz kann im momentanen Zustand nicht zur Erweiterung des ÖPNV-Knotenpunktes genutzt werden. Eine Aufteilung von Haltepositionen auf beide Standorte ist wegen der räumlichen Trennwirkung sowie fehlender Sichtbeziehungen zwischen möglichen Haltepositionen weniger geeignet.

Darüber hinaus hat der Berliner Platz eine Bedeutung für den Stadtteil z. B. für Wochenmärkte. Durch die Flächeninanspruchnahme durch den ÖPNV würde sich der Charakter des Platzes wandeln und wenig bis kein Potenzial für andere Nutzungen bieten. Städtebaulich ist daher der Charakter des Platzes zu erhalten, was im Konflikt mit einer Nutzung durch den ÖPNV steht. Eine Umnutzung wird daher nicht befürwortet.

Nach Verlassen des Busbahnhofs werden die Busse über den Knotenpunkt Berliner Platz / Berliner Str. / Schwarzbach mittels Lichtsignalanlage geleitet. Die Linksabbieger werden getrennt vom Verkehrsstrom Geradeaus / Rechtsabbieger signalisiert. Die Qualitätsstufen variieren in Abhängigkeit von den Spitzenstunden und liegen bei B und C. Somit können diese Ströme als leistungsfähig bewertet werden.

b. Haltestellenausbau im Bereich Heckinghauser Straße/Bockmühle/Lenneper Straße (Sachstand von Abteilung 101.2)

Die Untersuchungen zur Umgestaltung der Heckinghauser Str. stehen kurz vor dem Abschluss. Hierin werden verkehrsstädtebauliche Varianten untersucht, die von einer Reduzierung der Flächen für den Individualverkehr zugunsten von Attraktivitäts- und Aufenthaltsbereichen, Schaffung von Retentionsflächen sowie der Stärkung des Umweltverbundes ausgehen.

Da solche Maßnahmen Auswirkungen über den eigentlichen Untersuchungsraum der Heckinghauser Straße hinaus haben, können weiterführende Aussagen zu Haltestellen und Beschleunigungsmaßnahmen im Umfeld erst nach eingehender Diskussion der Ergebnisse der verkehrsstädtebaulichen Untersuchung für die Heckinghauser Str. gemacht werden.

Die politische und öffentliche Diskussion ist für die 1. Hälfte des Jahres 2023 vorgesehen.“

c. Haltestellenausbau im Rahmen der Baumaßnahme Uellendahler Straße (Sachstand von Abteilung 104.5)

Der Ausbau der Uellendahler Straße wurde bereits beschlossen, auch der Haltestellenausbau. Zur Busbeschleunigung ist die Aufgabe der Busbuchten im III. und IV. Bauabschnitt erforderlich, wie auch eine Verlegung der betroffenen Haltestellen. Andernfalls kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf mit negativen Konsequenzen für den ÖPNV. Vor Erstellung einer späteren Drucksache möchte die Verwaltung dies der Politik erläutern. Die Aufgabe von vier Busbuchten und Verlegung der einzelnen Haltestellen als barrierefreien Haltestellen am Fahrbahnrand wurde mit der WSW mobil, Polizei und Verkehrslenkung abgestimmt. Der Umgang mit der Haltestellenbucht Kohlstraße Fahrtrichtung Osten muss noch koordiniert werden.

d. Überprüfung/Optimierung der Bevorrechtigungssteuerungen der Lichtsignalanlagen von der Haltestelle „Hauptbahnhof“ bis zum Verlassen des Südstraßenrings

Die Überprüfung und Optimierung des Streckenabschnitts für die Bevorrechtigung für den ÖPNV ist in Planung. Eine Umsetzung wird Anfang November erfolgen.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

neutral /nein

ja, positive Auswirkungen

ja, negative Auswirkungen

Begründung: Es handelt sich zunächst um Sachstände. Die Klimaschutzauswirkungen sowie Klimafolgenanpassungen können erst bei tatsächlicher Umsetzung beurteilt werden.

Anlagen

Anlage 01 - Orthophoto Islandufer-Südstraße (Stand 2022)