

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Reyk Golinski 563 5058 563 8422 reyk.golinski@stadt.wuppertal.de
	Datum:	14.11.2022
	Drucks.-Nr.:	VO/1350/22 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
06.12.2022	Ausschuss für Verkehr	Entscheidung
05.12.2022	BV Oberbarmen	Empfehlung/Anhörung
22.11.2022	BV Langerfeld-Beyenburg	Empfehlung/Anhörung
Barrierefreier Ausbau der Haltestellen Gildenstraße, Grundstraße und Güterbahnhof		

Grund der Vorlage

Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen Gildenstraße, Grundstraße und Güterbahnhof

Beschlussvorschlag

1. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle "Gildenstraße" wird beschlossen.
2. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle "Grundstraße" wird beschlossen.
3. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle "Güterbahnhof" wird beschlossen.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Minas

Begründung

Mit der Vorlage VO/0397/20 (Radverkehrskonzept Achse 6 / Planungsstand M und N – Radfahrstreifen Jesinghauser Str./Dahler Str./Höfen B 7) hat der Ausschuss für Verkehr am 10.06.2020 die Verwaltung im Rahmen eines Grundsatzbeschlusses beauftragt, die dort enthaltenen Planungsansätze detailliert zu planen und eine Beschlussvorlage zu erstellen. In den Planungsvorschlägen war eine ganzheitliche verkehrliche Betrachtung nicht nur aus Sicht des Radverkehrs enthalten. Auszug aus der VO/0397/20 in Bezug auf den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen in diesem Bereich:

„...Die in den Abschnitten M und N befindlichen Bushaltestellen weisen im Bestand neben des nicht barrierefreien Ausbaus Defizite in der Anfahrbarkeit auf. Die Anfahrtsituation wie in Abbildung 2 dargestellt ist in unterschiedlicher Ausprägung exemplarisch für alle Haltestellen im Planungsbereich. Des Weiteren weisen Fußgängerquerungen über die B7 bzw. über in die B7 einmündende Straßen teilweise keine abgesenkten Bordsteine auf, taktile Leitelemente fehlen völlig.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist es daher sinnvoll, diesen Bereich der B7 nicht nur isoliert aus der Sicht von Radverkehrsoptimierungen zu betrachten, sondern im Rahmen der Planung auch den barrierefreien Ausbau der Haltestellen zu berücksichtigen sowie deren barrierefreie fußläufige Erschließung. Damit könnten Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV im Rahmen einer Gesamtmaßnahme auf einer Länge von 2,5 km nachhaltig verbessert werden...“

Im Zuge der damaligen Radverkehrsplanungen wurden daher separate Mittel für den Ausbau der hier zur Beschlussfassung stehenden drei Haltestellen mit insgesamt sechs Haltepositionen aus diesem Planungsabschnitt angemeldet und in den Haushalt aufgenommen. Im Oktober 2022 erfolgte die Freigabe der städtischen Eigenmittel durch die Kämmerei. Für die Umsetzung der Maßnahme muss noch in 2022 ein Förderantrag beim VRR gestellt werden. Dies erfordert einen vorangegangenen Durchführungsbeschluss. So kurzfristig war es nicht möglich, die Bezirksvertretungen vor Beschlussfassung des Ausschusses für Verkehr anzuhören. Eventuell vorgebrachte Anregungen und Empfehlungen der Bezirksvertretungen können aber auch im Nachgang nach Prüfung in die Ausführungsplanung einfließen, sofern Grundzüge der Planung nicht berührt sind.

Alle auszubauenden Haltestellen befinden sich im Bereich des Parkstreifens entlang der B 7. Die Haltepositionen werden im Bestand wie eine Busbucht angefahren, obwohl weder in Länge noch Breite den Anforderungen an eine regelkonform ausgebaute Busbucht Rechnung getragen wird. Dies hat zur Folge, dass die Haltestellen nicht bordsteinparallel angefahren werden können. Des Weiteren ragt das Fahrzeugheck der Gelenkbusse teilweise in die rechte Fahrspur, weil der Parkstreifen nicht ausreichend breit für die Aufnahme eines Gelenkbusses ist.

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus ist daher vorgesehen, die Warteflächen im Seitenraum bis an den Fahrbahnrand der B 7 vorzuziehen, die Haltestellen mit taktilen Elementen auszustatten und im Haltestellenbereich Busbordsteine zu versetzen. Der zukünftige Halt am Fahrbahnrand geht einher mit einer Reihe von Vorteilen im Vergleich zur heutigen Haltestellenform:

- verbesserter Betriebsablauf durch geradliniges und bordsteinparalleles Anfahren
- erhöhter Fahrkomfort für die ÖPNV-Nutzer, da die Seitwärtsbewegungen bei der Anfahrt des heutigen Haltestellenbereiches sowie das Überfahren des abgesenkten Bordsteins des Parkstreifens entfallen
- Beschleunigung des Busverkehrs und damit Erhöhung der Attraktivität und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV, weil bei der Weiterfahrt nicht mehr in den fließenden Verkehr eingefädelt werden muss

- Vergrößerung der Wartefläche für Fahrgäste sowie für Ausstattungselemente im Vergleich zum Bestand
- keine Notwendigkeit zur Freihaltung von Ein- und Ausfahrbereichen
- geringe bauliche Längenentwicklung und damit kostengünstiger als Busbuchten
- vorteilhaft beim Winterdienst

Auch die Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA 2010) kommen in Tabelle 12 zu dem Fazit, dass die Haltestellenform „Buskap“ bzw. ein Halt am Fahrbahnrand sowohl bei einer Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn, mit Schutzstreifen und auch mit Radfahrstreifen eine gut geeignete Haltestellenform darstellt.

Mit Ausnahme der Haltestellen Grundstraße in Fahrtrichtung Westen werden alle Haltestellen in gleicher Lage ausgebaut. Für die vorgenannte Haltestelle ist dies nicht möglich, da Grundstückszufahrten den barrierefreien Ausbau unmöglich machen. Diese Halteposition wird daher in Abstimmung mit den WSW mobil um ca. 50 m zurückgelegt.

Die Haltestellenpositionen in beiden Fahrtrichtungen sind bereits im Bestand mit einem Wetterschutz ausgestattet. Diese werden auch nach dem barrierefreien Ausbau wieder dort aufgestellt.

Klimacheck

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

neutral /nein

ja, positive Auswirkungen

ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Förderung des Umweltverbundes, Stärkung der Nahmobilität, Förderung des Fußverkehrs als Bestandteil der Gesamtwegekette im ÖPNV

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für den Ausbau der Haltestellen betragen insgesamt 378.000 €. Die Ausbaurkosten teilen sich insgesamt auf in Fördermittel in Höhe von 85.500 € und den städtischen Eigenanteil in Höhe von 292.500 €

Für die Finanzierung des städtischen Eigenanteils stehen im Rahmen einer Einzelkontierung beim PSP-Element 5.215401.002.001 „Begleitmaßnahmen für ÖPNV“ im Investitionshaushalt 2022 Mittel in Höhe von 53.000 € und im Investitionshaushalt 2023 Mittel in Höhe von 239.500 € für den Ausbau der drei Haltestellen Güterbahnhof, Gildenstraße und Grundstraße zur Verfügung.

Zeitplan

Die Umsetzung der Maßnahmen ist nach Beschlussfassung und Erteilung des Zuwendungsbescheides für das Jahr 2023 geplant.

Anlagen

Anlage 01 – Lageplan Haltestelle „Gildenstraße“

Anlage 02 – Lageplan Haltestelle „Grundstraße“

Anlage 03 – Lageplan Haltestelle „Güterbahnhof“