Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Bericht	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Rolf-Peter Kalmbach +49 202 5635536 +49 202 5638073 rolf-peter.kalmbach@stadt.wuppertal.de
	Datum:	13.11.2023
	Drucks.-Nr.:	**VO/0024/24** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
24.01.2024	**BV Vohwinkel**	**Entgegennahme o. B.**
13.02.2024	**Ausschuss für Verkehr**	**Entgegennahme o. B.**

Verkehrsberuhigung Kaiserstraße – Initiative der Bezirksvertretung Vohwinkel und Beschluss des Ausschusses für Verkehr vom 31.10.2023

Grund der Vorlage

Initiative der Bezirksvertretung Vohwinkel und Beschluss des Ausschusses für Verkehr zur Drucksache VO/1009/23 vom 31.10.2023.

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Einverständnisse

Unterschrift

Meyer

Begründung

Aufgrund des Antrages der Bezirksvertretung Vohwinkel vom 06.10.2023 (VO/1009/23) und des Beschlusses des Ausschusses für Verkehr vom 31.10.2023 ist die Verwaltung gebeten worden, einige Fragen zur Verkehrsberuhigung auf der Kaiserstraße zu beantworten.

Die Kaiserstraße dient als B 228 zur Abwicklung der Verkehrsströme aus dem Westen, via Vohwinkeler Straße (u. a. Anbindung Stadt Haan bzw. Stadt und Kreis Mettmann) und aus dem Norden, via Bahnstraße (u. a. Anbindung Stadt Wülfrath, Kreis Mettmann) in Richtung Sonnborner Ufer und umgekehrt. Die Kaiserstraße dient jedoch insbesondere der Erschließung der ansässigen Einzelhandelsbetriebe. Demnach hätte auch eine nur bereichsweise Sperrung der Kaiserstraße bereits zur Folge, dass die entsprechende verkehrliche Anbindung durch die Wohngebiete zwischen Westring und Kaiserstraße hindurch erfolgen müsste. Fehlende Linksabbiegespuren im Bereich des Westrings (bspw. an der Kreuzung Brucher Straße) hätten weitere erhebliche verkehrliche Belastungen des Westrings zum Ergebnis.

Ab Sonnborner Ufer bis zur Einmündung Schillerstraße ist die Kaiserstraße als Einbahnstraße in Richtung Westen (Kaiserplatz) ausgeschildert. Der Verkehr in Richtung Sonnborner Ufer (Osten) wird bereits über die Grotenbecker Straße der Haeseler Straße zugeführt. In Fahrtrichtung Westen sind zusätzlich die Verkehre der Eugen-Langer-Straße und der Schillerstraße aufzunehmen. Die Kaiserstraße ist zu den jeweiligen Spitzenstunden derzeit bereits nahezu vollkommen ausgelastet, die Abwicklung des motorisierten Verkehrs erfolgt zu den Spitzenstunden jeweils nur noch stockend.

Parallel zur Kaiserstraße verläuft der Westring, mit direkter Verbindung zur Kaiserstraße via Gräfrather Str., Brucher Straße, Grotenbecker Str., Hammersteiner Allee. Der Westring geht in Fahrtrichtung Westen zunächst in die Haeseler Str. über, ehe auch die Haeseler Str. letztlich auch zur B 228 wird.

Im Verlauf der Spitzenstunden kommt der Verkehr auch auf dem Westring bereits heute immer wieder zum Erliegen, kann dann auch nur noch stockend abgewickelt werden. In Fahrtrichtung Osten löst sich dieser Stau erst wieder ab der Einmündung Hammersteiner Allee auf. Hier geht die einstreifige Verkehrsführung des Westrings in den zweistreifigen Richtungsverkehr des Sonnborner Ufers über. Zudem erfolgt ein nicht unmaßgeblicher Abfluss via Anschlussstelle A 46 bzw. L 74.

Grundsätzlich wäre eine Attraktivierung der Kaiserstraße denkbar, beispielsweise durch temporäre Einbauten/Podeste/Parklets, die jedoch zu Lasten vorhandener Stellplätze anzulegen wären. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit scheitert derzeit noch an den aktuellen gesetzlichen Vorgaben, insbesondere mit Blick auf § 45 StVO.

Zu den Fragestellungen des zugrundeliegenden Antrages:

- ***Welche Art von Verkehrsberuhigungsmaßnahme, wie etwa eine Einbahnstraßenregelung über Begegnungszone oder Fußgängerzone, kann sich die Fachverwaltung im Rahmen eines zeitlich befristeten Verkehrsversuches vorstellen?***
- ***Wie wird der Verkehrsfluss in Vohwinkel während eines solchen Verkehrsversuches sichergestellt (auch im Hinblick auf mögliche Störungen auf der A 46)?***

Bei der Kaiserstraße handelt es sich um eine klassifizierte Bundesstraße, hier die B 228. Die Funktion der Bundesstraße sichert den Anschluss an das nachfolgende übergeordnete Fernstraßennetz, wie bereits detailliert ausgeführt.

Eine andere Nutzung bzw. Abstufung einer Bundestraße bedarf gemäß § 8 Straßen- und Wegegesetz Nordrhein-Westfalen, der Zustimmung der Bezirksregierung Düsseldorf und des Landesbetriebes Straßen NRW.

Eine zwingende Voraussetzung ist hier, dass eine alternative Fahrverbindung als Bundesstraße angeboten wird, welche den zu erwartenden Verkehr aufzunehmen in der Lage sein muss, damit der Anschluss an das übergeordnete Straßennetz weiterhin gewährleistet ist.

Als alternative Fahrverbindung käme hier insbesondere der Westring in Betracht, dessen Kapazitätsgrenze jedoch bereits heute zu den Spitzenstunden ausgeschöpft ist. Demnach ist davon auszugehen, dass eine Genehmigung nicht erfolgen kann.

Ein Verkehrsversuch, wie hier konkret ausgeführt, scheitert zudem an der aktuellen Erlasslage. Voraussetzung eines Verkehrsversuches wäre die Absicht / das Ziel einer dauerhaften Veränderung, welche wiederum zwingend ein Verkehrsgutachten voraussetzen würde.

Für eine Verkehrsberuhigung durch eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung auf unter 50 km/h gelten die gleichen Voraussetzungen wie bereits zum Verkehrsversuch dargestellt. Voraussetzungen, die eine Geschwindigkeitssenkung gem. §45 StVO ermöglichen würden, können für den Streckenverlauf der Kaiserstraße B228 nicht herangezogen werden. Zur Attraktivierung des betreffenden Straßenabschnittes könnten jedoch bspw. die vorhandenen Parkstände bereichsweise eingezogen werden. Die so geschaffenen freien Flächen wären durch Gewerbetreibende oder auch andere Akteure zur Verbesserung der Aufenthalts-qualität zu entwickeln. Hier ist jedoch zu beachten, dass zum fließenden Verkehr auch Sicherheitsabstände berücksichtigt werden müssen.

Abschließend bleibt festzustellen, dass eine temporäre Verkehrsberuhigung (Sperrung) auf der B228 (Kaiserstraße) lediglich im Rahmen einer Veranstaltung möglich wäre. Hier käme eine regionale Veranstaltung in Betracht, in deren Zusammenhang bspw. während einer Woche der Abschnitt Kaiserplatz bis zur Einmündung Brucher Straße genutzt werden könnte. Voraussetzung dazu ist allerdings ein Veranstaltungskonzept, mit dem die temporär geänderte Nutzung des Straßenbereichs glaubhaft verbunden werden kann.

- **Gibt es evtl. Beeinträchtigungen für die Rettungswege der Feuerwehr?**

Die Rettungswege für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge sind in jedem Fall - auch im Zusammenhang mit einer Veranstaltung - sicherzustellen.

- ***Mit welchen Kosten ist bei einem solchen Versuch für die Stadt Wuppertal zu rechnen?***

Die Kosten können derzeit noch nicht abschließend beziffert werden. Seitens der WSW werden jedoch bereits zusätzliche Kosten von mind. 10.000 € je Woche zzgl. Planungskosten unterstellt (siehe hierzu auch Stellungnahme der WSW).

- ***Kann ein solcher Verkehrsversuch eine Woche vor dem Zeitraum der europäischen Mobilitätswoche 2024 für die Aktion „Heimat shoppen“ und nachher für eine weitere Woche bis zum sog. Vohwinkeltag und dem Nachbarschaftsfest erfolgen?***

Wie bereits ausgeführt scheitert ein Verkehrsversuch bereits an der aktuellen Erlasslage, sodass lediglich eine temporäre Sperrung im Rahmen einer Veranstaltung in Betracht käme.

- ***Wird sichergestellt, dass ein eventueller Verkehrsversuch nicht mit größeren Straßenbauvorhaben der Stadt und des Landes (z.B. Homanndamm oder Brückenneubau über die A 46 im Bereich Sonnborner Kreuz) einhergeht?***

Die Verwaltung kann nur städtische Maßnahmen und ggf. auch Maßnahmen der WSW zeitlich steuern. Abstimmungen mit Straßen NRW, Autobahn GmbH oder DB sind nur langfristig möglich. Da jedoch die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur einem erheblichen Sanierungsstau unterliegt, sind Sofortmaßnahmen nicht auszuschließen.

- ***Wer wird eine Verifizierung der sich aus diesem Versuch ergebenden Erkenntnisse vornehmen?***

Es könnten lediglich die Verkehrsströme im Verlauf einer potentiellen temporären Veranstaltung herangezogen werden. Diese kurzfristige Einschränkung kann jedoch nicht zu einer qualitativ belastbaren verkehrstechnischen Bewertung genutzt werden.

- ***Wie stark ist die momentane Auslastung der Kaiserstraße (unter Angabe von genauen Zahlen)?***

- **Wie stark ist die momentane Auslastung der umliegenden Straßen und welche Kapazitäten bestehen dort, um die Verkehrsströme während der Sperrung der Kaiserstraße aufzufangen?**

Verkehrserhebungen im Verlauf der 32. Kalenderwoche 2023 haben zum Ergebnis, dass die Kaiserstraße zu den Spitzenstunden mit jeweils 400 Fahrzeugen je Stunde und Richtung belastet ist. Insgesamt wurden im Rahmen der kurzzeitigen Verkehrserhebung rd. 15.000 Fahrzeuge je 24 Stunden für beide Fahrtrichtungen gezählt. Da der parallel verlaufende Westring und die anschließende Haeselerstraße jedoch zu den Spitzendstunden auch bereits bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet sind, wird eine aus der Sperrung der Kaiserstraße resultierende zusätzliche Verkehrsbelastung zu einer weiteren erheblichen Verschärfung beitragen.

Hierzu auch die Stellungnahme der WSW vom 07.12.23:

Schwebebahn:
Für den Schwebebahnbetrieb hat die als Test gedachte Verkehrsberuhigung in der Kaiserstraße keine unmittelbaren Auswirkungen. An dieser Stelle lediglich der Hinweis auf frühzeitige Kontaktaufnahme mit der WSW mobil bzgl. Auf- und Abbau eventuell vorgesehener Einbauten in Zusammenhang mit dem Lichtraumprofil der Schwebebahn.

Bus:
Je nach Ausgestaltung der Verkehrsberuhigung gibt es unterschiedlich zu bewertende Auswirkungen auf die Linien 600, 631, NE1 und Einsatzwagen, welche die Kaiserstraße zwischen Hammersteiner Allee bzw. Lützowstraße und Kaiserplatz befahren. Sollte die Kaiserstraße für Linienbusse nicht befahrbar sein, müssen Umleitungen gefahren werden. Bedeutet für alle Linien eine Verschlechterung der Erschließung der Kaiserstraße mit dem Busverkehr und im Fall der Linie 631 und der Einsatzwagen eine Verlängerung der Fahrzeit von ein bis zwei Minuten pro Richtung ohne Berücksichtigung, dass der Gesamtverkehr auch über die Umleitungsstrecken fahren wird. Dieses mit berücksichtigt ist davon auszugehen, dass im Tagesverkehr bis zu fünf Minuten mehr Fahrzeit pro Richtung benötigt werden. Die Linien 600 und NE1 fahren in Tagesrandlagen und sind von verlängerten Sollfahrzeiten nicht betroffen. Insofern wäre der Fahrplan anzupassen; in der Folge werden mindestens ein zusätzlicher Bus und zwei Fahrerinnen/Fahrer für den Zeitraum der Verkehrsberuhigung benötigt. Das Nichtbefahren der Kaiserstraße stellt den Fall mit den stärksten Auswirkungen auf Fahrgäste, Betrieb und Wirtschaftlichkeit dar. Kostenabschätzung für eine Woche: Rd. 10 T€ (ohne Planungskosten).

Neben den unmittelbar betroffenen Linien ist auch bei den Linien im Umfeld des potentiellen Verkehrsversuchs mit Auswirkungen auf die Fahrzeiten zu rechnen: 609, 621, 641, 683, 745, 784, NE23. Ohne Detailplanung kann hier nur eine Abschätzung getroffen werden, dass es während des Verkehrsversuchs mindestens zu Verspätungen und damit spürbaren Auswirkungen auf Fahrgäste und Betrieb kommen wird.

Verknüpfung Schwebebahn/Bus:
Um den insbesondere im Abendbereich wichtigen Anschluss zwischen Schwebebahn und der Linie 631 zu gewährleisten, wäre die Andienung der Station Vohwinkel mit dem Bus erforderlich (heute Umstieg an der Station Bruch). Fahrweg und Haltestellenbedienung sind in der Bewertung für „Bus“ bereits berücksichtigt.

Verknüpfung SPNV/Bus:
Zu den Anschlüssen zwischen dem SPNV (RE, RB, S) und dem kommunalen Busverkehr (600, 631, NE1, Einsatzwagen) kann ohne Detailplanung keine belastbare Aussage getroffen werden. Nach erster Einschätzung werden einzelne Anschlüsse mit entsprechend verlängerten Reiseketten für Fahrgäste nicht zu halten sein.

Klimacheck

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

X neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Im Zusammenhang mit einer ggf. nur temporären Veranstaltung sind langfristige Auswirkungen auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung ausgeschlossen.