Fraktion im Rat der Stadt Wuppertal

Es informiert Sie Ursula Albel

Anschrift Rathaus Barmen
42275 Wuppertal

Telefon (0202) 563 66 77
Fax (0202)
E-Mail ratsfraktion@dielinke-wuppertal.de

Herrn Oberbürgermeister
Uwe Schneidewind

Große Anfrage

Datum 31.01.2025

Drucks. Nr. **VO/0131/25**
öffentlich

Zur Sitzung am	Gremium
17.02.2025	**Rat der Stadt Wuppertal**

Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen (LSA)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Bereits in den 1980er Jahren wurden in Wuppertal erste Maßnahmen − damals auf der Linie 622 − umgesetzt, um eine LSA-Beeinflussung durch Linienbusse zu ermöglichen. Seither wurde das System weiterentwickelt und auch LSA auf weiteren Strecken in die Busbeschleunigung einbezogen.

Leider entsteht für Fahrgäste wie auch Beschäftigte des ÖPNV der Eindruck, dass an zahlreichen LSA im Liniennetz spürbare Beschleunigungseffekte des Busverkehrs nicht oder kaum erkennbar sind. Häufig ist der Bus genau das erste Fahrzeug eines Pulks, das eine Grünphase nicht mehr erreicht und meist einen vollen Umlauf auf die nächste Grünfreigabe warten muss, was nach der Logik gängiger Busbeschleunigungssysteme eigentlich niemals passieren dürfte.

Wir bitten daher Verwaltung und WSWmobil um Beantwortung folgender Fragen:

1. Auf welchen Strecken(abschnitten) im Liniennetz sind die LSA für eine ÖPNV-Beschleunigung technisch ertüchtigt bzw. nicht ertüchtigt? Gibt es LSA im Liniennetz (wenn ja, welche?), an denen eine ÖPNV-Beschleunigung trotz vorhandener technischer Voraussetzungen nicht aktiv ist?
2. In welchem Umfang (Sekunden) werden an dafür eingerichteten LSA zugunsten des ÖPNV-Grünphasen verlängert bzw. Rotphasen verkürzt? Da dies vermutlich nicht an allen Anlagen in gleichem Maß geschieht, bitten wir um Darstellung anhand einiger typischer Beispiele für geringen,

durchschnittlichen und hohen Beeinflussungsumfang und deren ungefähren prozentualen Anteil.

3. Wie hoch ist nach Einschätzung von WSWmobil der Anteil der LSA-Verlustzeiten an der planmäßigen Gesamtfahrzeit (Reisezeit)? Falls eine netzweite Auswertung nicht mit vertretbarem Aufwand möglich ist, bitten wir um beispielhafte Darstellung für einige typische Linien oder Streckenabschnitte.
4. Wie hoch ist nach Einschätzung der WSWmobil der Anteil gravierender Fahrplanabweichungen, der auf fehlende oder nicht ausreichende LSA-Bevorrechtigung des ÖPNV zurückzuführen ist? Falls eine netzweite Auswertung nicht mit vertretbarem Aufwand möglich ist, bitten wir um beispielhafte Darstellung für einige typische Linien oder Streckenabschnitte.
5. Gibt es LSA mit fehlender oder nicht ausreichender ÖPNV-Beschleunigung (wenn ja, welche?), an denen anhand der beiden vorigen Fragen nach Auffassung der WSWmobil eine (ggf. konsequentere) Bevorrechtigung des ÖPNV zwecks Beschleunigung und/oder zur Verbesserung der Fahrplanstabilität besonders dringend geboten wäre?
6. An welchen Stellen des Liniennetzes besteht nach Einschätzung von WSWmobil über eine LSA-Bevorrechtigung hinaus ein dringender Bedarf für bauliche oder markierungstechnische Maßnahmen, z.B. in Form von Bus- bzw. Umweltspuren und/oder Sonderregelungen zur Nutzung bestimmter Fahrstreifen für Linienbusse? Wir bitten zunächst um Angaben ohne eventuell einschränkende Bewertung einer möglichen Realisierbarkeit.
7. An welchen Stellen des Liniennetzes sollten nach Auffassung von WSWmobil restriktive Geschwindigkeitsbegrenzungen zugunsten einer ÖPNV-Beschleunigung gelockert werden (z.B. Tempo 40 statt 30 km/h)?
8. In welcher seitens WSWmobil grob geschätzten Größenordnung könnte eine konsequentere ÖPNV-Beschleunigung zu wirtschaftlichen Vorteilen (Einsparung von Fahrzeug- und Personalkosten) oder Angebotsverbesserungen (Mehrleistungen bei gleichbleibendem Fahrzeug- und Personaleinsatz) führen?

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Susanne Herhaus Gerd-Peter Zielezinski

Fraktionsvorsitzende