

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Johannes Blöser
	Telefon (0202)	563 5536
	Fax (0202)	563 8073
	E-Mail	johannes.bloeser@stadt.wuppertal.de
	Datum:	18.11.2004
	Drucks.-Nr.:	VO/3588/04 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
08.12.2004	Bezirksvertretung Vohwinkel	Entgegennahme o. B.
Regelung im Bereich Bahnstraße/Am Stationsgarten		

Grund der Vorlage

Prüfauftrag der Bezirksvertretung Vohwinkel vom 07.07.2004 an die Verwaltung (VO/3209/04)

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Reichl
(V.i.A.)

Begründung

Die Verkehrsabwicklung im Bereich Bahnstraße / Am Stationsgarten führt täglich zu erheblichen Störungen und Fahrzeitverlusten. Dies betrifft besonders die zu- und ausfahrenden Verkehre des Stationsgartens.

Der Prüfauftrag sollte klären, ob durch signaltechnische Ergänzung Verbesserungen im Ablauf erreicht werden können. Es wurde eine Teilsignalisierung vorgeschlagen, die den Verkehr der Bahnstraße in Richtung Kaiserplatz vor der Einmündung Am Stationsgarten während der Rotzeit an der Kreuzung Kaiserplatz anhält und in Folge dessen den ein- und ausbiegenden Richtungen eine bessere Fahrmöglichkeit schafft.

Es wurden mehrere Gesichtspunkte geprüft:

1. Kann durch die Einrichtung der vorgeschlagenen Signalregelung eine Verbesserung des Verkehrsablaufes erreicht werden?
2. Ist eine alternative Lösung geeigneter?
3. Welche Kosten würden entstehen?

Zu 1. Die Fachverwaltung kann zunächst der Einschätzung folgen, dass sich der Verkehrsablauf der zu- und ausfahrenden Verkehrsströme der Straße Am Stationsgarten durch Einrichtung eines Vorsignals verbessert, welches den Verkehr der Bahnstraße in Richtung Kaiserplatz regelt.

Bedingung wäre, dass diese Signalregelung so gesteuert ist, dass der Stauraum zwischen Kaiserplatz und Einmündung freigehalten wird und damit die Ausfahrt nach rechts in Richtung Kaiserplatz verbessert.

Leider sprechen mehrere Aspekte gegen eine derartige Teilsignalisierung:

- Die Verbesserung der Leistungsfähigkeit für die Ausfahrt aus dem Stationsgarten wird erkennbar längere Stauungen auf der Bahnstraße zur Folge haben und so auch den Buslinienverkehr beeinträchtigen.
- Eine erforderliche Zeitversatzsteuerung zwischen Hauptsignal am Kaiserplatz und Vorsignal bei einer Entfernung von 93m bedeutet einen Zeitvorlauf von 7 Sekunden. Hier muss bei der Signalfolge Dunkel – Gelb – Rot eine Gelbzeit von 5 Sekunden berücksichtigt werden, so dass bereits 9 Sekunden von Ende der Grünzeit am Kaiserplatz für die Phase der Bahnstraße eine Abbruchentscheidung in der verkehrsabhängigen Steuerung zu treffen ist. Dies macht eine flexible Steuerung für den allgemeinen Verkehr oder eine Beschleunigung für den Buslinienverkehr unsinnig.
- Die Erfahrungen mit ähnlichen Verkehrssteuerungen zeigten bisher, dass eher mit einem Anstieg der Unfälle gerechnet werden muss. Beispielhaft seien vergleichbare Regelungen an den Einmündungen Weinberg / Uellendahler Straße und an den Vorsignalsteuerungen auf der Hahnerberger Straße Einmündung Vonkeln (Vorsignalsteuerung zu der Einmündung Hastener Straße) und Hipkendahl (Vorsignalsteuerung zu der Einmündung Theishahner Straße) zu nennen.
Die Gefahr, die auch an der Einmündung Am Stationsgarten entstehen könnte, ist die, dass mehrere ein- und ausfahrende Verkehrsströme aufeinander treffen und in der Reihenfolge der Vorfahrt oder durch Abtretung der Vorfahrt einzelner Verkehrsteilnehmer abfließen, wobei die Sichtbeziehungen auf die unregelmäßigen Richtungen nicht immer gewährleistet sind und oftmals der Zeitpunkt der Beendigung der Rotzeit für die geregelte Richtung mit Vorfahrt nicht erkannt wird, auch wenn hier ein Blinksignal als Unterstützung angebracht ist.

Zu 2. Eine verkehrssichere Lösung kann nur durch Vollsignalisierung der Einmündung entstehen.

Hierbei ergeben sich bei heutiger Belastung jedoch kritische Abläufe, da während der Spitzenverkehrszeiten den Linksabbiegern in Richtung Am Stationsgarten und in Richtung Kaiserstraße wegen der räumlichen Nähe keine ausreichenden Stauräume zur Verfügung gestellt werden können.

Aus diesem Grund wird empfohlen, zunächst die laufende Verkehrsuntersuchung abzuwarten. Hier wird zumindest deutlich, welche verkehrlichen Probleme zur Zeit und in Zukunft zu beachten sind und welche Lösungen hier nachhaltig wirken können.

Zu 3. Bei der Ermittlung der Kosten, die zunächst ohne bauliche Veränderungen geplant wurden, musste festgestellt werden, dass keine Kabelrohre entlang der Bahnstraße vorhanden sind.

Dies bedeutet, dass nur mit erheblichem Aufwand eine Verbindung zwischen der Anlage am Kaiserplatz und der Einmündung Am Stationsgarten hergestellt werden kann.

Die Errichtung einer Vorsignalregelung ohne Detektion, die keine verkehrsabhängige, bedarfsgerechte Steuerung ermöglichen würde, verursacht Kosten von ca. 50.000 €.

Die Variante mit erweiterter Ausstattung zur Erfassung von Staus der verschiedenen Richtungen verursacht Kosten von ca. 65.000 €.

Im Haushalt 2004/2005 sind keine Mittel für Maßnahmen an der Bahnstraße eingeplant.