

<b>Bericht</b>	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Johannes Blöser 563 5536 563 8073 johannes.bloeser@stadt.wuppertal.de
	Datum:	16.04.2003
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/1346/03</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>06.05.2003</b>	<b>Verkehrsausschuss</b>	<b>Entgegennahme o. B.</b>
<b>Grüne Welle Bundesallee - Friedrich-Engels-Allee</b>		

### Grund der Vorlage

Umsetzung der Nr. 5 des 49-Punkte-Programms „Grüne Welle Talachse“

### Beschlussvorschlag

entfällt

### Einverständnisse

entfällt

### Unterschrift

Uebrick

## Begründung

Der Rat der Stadt Wuppertal hat innerhalb des 49-Punkte-Programms mit Beschluss des Haushaltes 2000/2001 eine Haushaltsstelle „Grüne Welle Talachse“ mit einem Ansatz von 225.000 DM für das Jahr 2000 beschlossen.

Der Auftrag lautete: Einführung der „Grünen Welle Talachse“

Die Steuerung der Lichtzeitanlagen in Wuppertal wird mit insgesamt 10 verschiedenen Signalprogrammen für die unterschiedlichen Tageszeiten und Wochentage differenziert. Eine Zeitsynchronisation aller Anlagen wird über die Verkehrsrechner und die zur jeweiligen Zeit gleiche Programmschaltung mit identisch langer Umlaufzeit gewährleistet.

Somit sind die technischen Voraussetzungen einer streckenbezogenen und vernetzten Koordination gegeben.

Verkehrstechnisch wurde in den vergangenen Jahren wegen fehlender Sachmittel- und Personalausstattung keine grundsätzliche Neubearbeitung der vorhandenen „Grünen Wellen“ beauftragt. Ausnahme bildete hier die Neuplanung der Grünen Welle Hahnerberger Straße, die erfolgreich im Jahr 2001 in Betrieb genommen werden konnte.

Die Entwicklung der Rahmenplanungen von insgesamt 42 Grünen Wellen in Wuppertal stammt aus den Jahren 1982 bis 1985 und wurde bei jeder Änderung und Erweiterung verkehrssteuernder Maßnahmen lediglich innerhalb der jeweils vorhandenen Struktur angepasst.

Dies hat besonders auf der Talachse durch erhebliche Veränderung der Verkehrsbelastungen und den Neu- und Umbau von Signalanlagen zu einer nicht mehr durchgehenden Befahrbarkeit geführt und soll durch eine Neuplanung revidiert werden.

Besonders in Wuppertal ist die zentrale Verkehrsbedeutung der Talachse durch die topografische Lage und die einzige leistungsfähige Alternative, die die A46 bildet, deutlich. Es ergibt sich, dass das Hauptverkehrsstraßennetz nicht nur in Teilabschnitten auf der Talachse, sondern insgesamt in der Vernetzung abgestimmt und den Veränderungen des Verkehrs angepasst sein muss. Die hier dargestellte, dauerhafte Aufgabe begründete eine Einrichtung einer Verkehrsingenieurstelle zur Wahrnehmung dieser speziellen Bauherrnfunktion. Die Besetzung dieser Ingenieurstelle wurde im Februar 2001 möglich. Hier werden die Beauftragung und Betreuung der Rahmenplanungen, die Anpassung oder Neuplanung der direkten Querkoordinierungen und die Umsetzungsplanungen zur Inbetriebnahme der Signalsteuerungen bearbeitet.

Das Auftragsvolumen betrifft auf der Talachse 65 Signalanlagen und muss auf weitere 119 Anlagen, die in unmittelbarer Koordination betrieben werden müssen, ausgedehnt werden. Werden Signalprogramme verändert, hat dies zum Teil erheblichen Einfluss auf die bestehenden Datenversorgungen der Verkehrsrechner und die Software der verkehrsabhängigen Steuerungen der einzelnen Signalanlagen. Insgesamt ist ein Softwarebestandsvolumen bei den 65 Anlagen der Talachse von 750.000 € und bei den zu ergänzenden Anlagen von weiteren 1.100.000 € betroffen.

Für die Neubearbeitung einer Rahmenplanung für ein Tagesprogramm einschließlich eines Funktionsnachweises in Form einer Verkehrssimulation für 65 Anlagen fallen Kosten von ca. 120.000 € an.

Diese Mittel wurden im Haushalt bereit gestellt und bedeuteten, dass alle Umsetzungsarbeiten, die kompletten Arbeiten für die zu koordinierenden 119 Anlagen, wie auch die Ausarbeitung für weitere Tagesprogramme in Eigenleistung durch die Fachabteilung zu erbringen sind.

Die Talachse ist verkehrstechnisch in 8 Abschnitte unterteilt. Den Ursprung bildet als maßgeblicher Knotenpunkt die Kreuzung Döppersberg (Bundesallee-Morianstraße-Bahnhofstraße).

Nachdem die Unterlagen und Aufgabenstellungen für 6 Abschnitte von Robert-Daum-Platz bis Dahler Straße erstellt waren, konnte nach Auswahl eines fachspezifischen Ingenieurbüros (PTV – Planung Transport Verkehr AG – Niederlassung Düsseldorf) ein Auftrag zur Rahmenplanung von 5 Abschnitten erteilt werden. Ergänzend wurden durch die Planungen des historischen Teils der B7 die Rahmenplanungen der „Grünen Welle“ hier für den Zustand und die Ausbaulösung beauftragt.

Grundsätzliche Zielvorgaben an die Rahmenplanungen:

- Es ist eine durchgehende Koordinierung ohne Unterbrechung für beide Richtungen zu planen.
- Die Progressionsgeschwindigkeit ist einheitlich für alle Abschnitte zwischen 45-50 km/h festzulegen.
- Die zzt. für die Spitzenverkehrsprogramme verwendete Umlaufzeit von 105 Sekunden ist bei Nachweis der Leistungsfähigkeiten zur Reduzierung der Wartezeiten ohne Erhöhung der Zahl der Halte zu reduzieren.
- Zukünftige konkrete Planungen (Kreisverkehr Hammerstein, B7 historischer Teil mit den neuen Anlagen Pauluskirchstraße und Martin-Luther Straße und die Planungen zusätzlicher Überwege bei Schließung von Tunnelanlagen am Robert-Daum-Platz, Loher Straße, Adlerbrücke und an der Kreuzung Alter Markt) sind zu berücksichtigen.
- Es muss bei der Planung davon ausgegangen werden, dass keine oder nur besonders begründete Verkehrsführungsänderungen, die ohne erheblichen Kostenaufwand realisiert werden können, möglich sind.

Nachdem die Rahmenplanungen für die ersten Abschnitte zwischen Robert-Daum-Platz und Alter Markt vorlagen, ist nachgewiesen, dass auf Basis einer Signalprogrammstruktur mit einer Umlaufzeit von 90 Sekunden die oben genannten Zielvorgaben erreicht werden können.

Strukturen mit 85 oder 80 Sekunden, wie auf der Hahnerberger Straße eingesetzt, führt an den großen mehrphasigen Knotenpunkten nicht zu zufriedenstellenden Qualitäten und sind bei der Koordinierung bereits auf dem untersuchten Teilstück der B7 nicht für beide Richtungen durchgehend darstellbar.

Für die weitere Bearbeitung wurde die Umlaufzeit mit 90 Sekunden festgeschrieben.

In der Vorbereitung der Umsetzung wurden die zu koordinierenden Querstrecken geplant. Hier sind folgende Abschnitte berücksichtigt:

- Tannenbergsstraße – Briller Straße von Ernststraße bis Gabelpunkt
- Kasinostraße/Mäuerchen
- Bahnhofstraße/Morianstraße/Gathe/Uellendahler Straße, Karlstraße/Hochstraße und Neumarktstraße/Hofkamp von Bahnhofsvorplatz bis Kohlstraße, Gathe bis August-Bebel-Straße und Wall bis Hardtufer
- Bendahler Str/Wolkenburg – Mauerstraße
- Loher Straße
- Carnaper Str./Steinweg/Fischertal von Gewerbeschulstraße bis Hatzfelder Straße und Schönebecker Straße

Zzt. sind die Planungen zwischen Alter Markt und Brücke Höfen in Arbeit und nehmen Einfluss auf die Planungen des Straßenzuges Carnaper Straße bis Fischertal. Daher musste festgelegt werden, dass eine erste Inbetriebnahme der „Grünen Welle Talachse“ zwischen Robert-Daum-Platz bis einschließlich Friedrich-Engels-Allee/Wasserstraße mit allen Querbeziehungen stattfinden kann. Die neue Signalplanstruktur soll innerhalb der Sommerferien geschaltet werden und kann ggf. für den Einsatz innerhalb der Spitzenverkehrszeiten optimiert werden bevor die Verkehrsbelastungen die üblichen Werte erreicht.

### **Kosten und Finanzierung**

entfällt

### **Zeitplan**

Inbetriebnahme des ersten Teilabschnittes im Sommer 2003

### **Anlagen**

keine