

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Volker Klöpfer 563 - 6653 563 - 8036 volker.kloepper@stadt.wuppertal.de
	Datum:	04.04.2019
	Drucks.-Nr.:	VO/0260/18 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
30.04.2019	BV Oberbarmen	Entgegennahme o. B.
30.04.2019	BV Heckinghausen	Entgegennahme o. B.
02.05.2019	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
Ausbau bzw. Verlagerung der Fernbushaltestelle Oberbarmen - Variantenvergleich		

Grund der Vorlage

Beschluss der Bezirksvertretung Oberbarmen vom 25.04.2017; Information über den Sachstand.

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Ausgangslage

Die Bezirksvertretung Oberbarmen hat die Verwaltung mit Beschluss vom 25.04.2017 (zu Vorlage VO/0033/17) gebeten, die Vorbereitungen für die Verlagerung der Fernbushaltestelle von der Berliner Straße zum Rittershauser Platz einzustellen. Gleichzeitig wurde die

Verwaltung gebeten zu prüfen, ob

- die bestehende Bushaltestelle unter Fortfall von zwei Pkw-Parkflächen verlängert,
- der auf der verlängerten Bushaltestfläche angrenzende Bürgersteig auf die Mindestbreite verringert,
- ein Wetterschutz für Fernbusreisende aufgestellt

werden kann.

In der o.a. Sitzung der Bezirksvertretung wurde darüber hinaus vereinbart, einen Variantenvergleich zwischen den Standortalternativen Berliner Straße, Ritterhauser Platz und Waldeckstraße zu erstellen, um so auch einem noch offenen Prüfauftrag aus der Sitzung der Bezirksvertretung Oberbarmen vom 02.12.2014 (Beschluss zu VO/0753/14) gerecht zu werden.

Die späte Fertigstellung der Drucksache ist sowohl auf die personelle Situation in der Verwaltung als auch auf die langwierigen Bemühungen zur Klärung der Frage der Folgepflicht bei Verlegung der Telekommunikationsleitungen in der Berliner Straße zurückzuführen.

Ergebnisse Variantenvergleich

Vorbemerkung: Grundlage des Variantenvergleiches und damit der Bewertung in den einzelnen Kriterien ist die Schaffung einer Fernbushaltestelle an den jeweiligen Standorten, die den folgenden Basisanforderungen gerecht wird: zwei Haltepositionen für Busse, Auftrittshöhe 16 cm, taktile Leitelemente für Sehbehinderte.

Die Ergebnisse des Variantenvergleiches inklusive der Gewichtung der einzelnen Bewertungskriterien lassen sich im Einzelnen der als Anlage 1 beigefügten Tabelle entnehmen. Im Folgenden werden die einzelnen Bewertungskriterien, sofern nicht selbst erklärend, ebenso kurz erläutert wie die Bewertungen der Standorte in den jeweiligen Kriterien:

- *Erreichbarkeit Bahnhof, Schwebebahn, Busbahnhof*
Zur Bewertung dieses Kriteriums wurden die Fußwegeentfernungen zwischen Haltestelle sowie dem Bahnhof, der Schwebebahnstation und dem Busbahnhof grob gemessen.
Für die Standorte Berliner Straße und Rittershauser Platz ergeben sich dabei annähernd gleiche Werte, während die Entfernungen vom Standort Waldeckstraße insbesondere zur Schwebebahn und zum Busbahnhof, unabhängig vom Weg über die Brücke oder durch die Personenunterführung des Bahnhofs, in Summe deutlich größer sind.
- *Anfahrbarkeit*
Das Kriterium „Anfahrbarkeit“ bezieht sich sowohl auf die Erreichbarkeit der jeweiligen Haltestellen über das in der Umgebung befindliche Straßennetz als auch auf die Lage der Haltestelle in Bezug auf die Anschlussstelle der Bundesautobahn.
Die Lage des Standortes Berliner Straße in Bezug auf den Weg von und zur Autobahn ist als sehr gut anzusehen, während die Erreichbarkeit der Haltestellenposition durch die notwendige Wendefahrt durch den Busbahnhof nicht ganz optimal ist. Der Rittershauser Platz ist von der Autobahn ähnlich gut erreichbar wie die Berliner Straße. Allerdings ist die Erreichbarkeit der Haltestellenposition durch die räumliche Enge in der Zufahrt (von Osten aus kommend) und insbesondere das erforderliche Wenden auf dem Rittershauser Platz, um wieder Richtung Osten ausfahren zu können, problematisch. Bei der Waldeckstraße ist die kleinräumige Erreichbarkeit der Haltestelle unkritisch. Die Verbindung von und zur Autobahn ist hier aber deutlich schlechter zu bewerten: Während die Haltestelle von der Autobahn kommend (Anschlussstelle Langerfeld) schnell erreichbar ist, müsste auf dem Weg zurück zur Autobahn durch die erforderliche Wendefahrt ein längerer Umweg in Kauf genommen werden.

- *Barrierefreiheit*

Mit diesem Kriterium wird insbesondere die Wegeföhrung zwischen Fernbushaltestelle und dem Bahnhof, der Schwebobahnstation sowie dem Busbahnhof bewertet bzw. die M6glichkeit, diese Verbindungen barrierefrei zu gestalten. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle selbst wird zwar auch betrachtet, ist aber als Grundvoraussetzung anzusehen (s.o.).

Bei der Berliner StraÙe und dem Rittershauser Platz k6nnten – unabhängig von den damit verbundenen Kosten – sowohl die Haltestelle selbst barrierefrei ausgebaut als auch eine barrierefreie Wegeföhrung zum Bahnhof, der Schwebobahn und dem Busbahnhof hergestellt werden. An der WaldeckstraÙe wäre der Aufwand für den Ausbau der Haltestelle ebenfalls überschaubar. Allerdings wäre auf absehbare Zeit keine barrierefreie Wegeföhrung zu den wichtigen Haltestellen des SPNV und des ÖPNV herstellbar (im Bereich des Bahnhofs fehlen Aufzüge während die Brücke über die Gleise u.a. zu steil ist und nicht die notwendigen Zwischenpodeste aufweist).¹

- *Herstellungskosten*

Betrachtet werden – auf Basis grober Schätzungen – die Kosten für den Ausbau mit zwei Haltepositionen mit entsprechendem Auftritt und taktilen Leitelementen. Für den Rittershauser Platz ergibt sich dabei eine Summe von etwa 35 T . Die Kosten für den Ausbau an der WaldeckstraÙe liegen bei etwa 14 T .

Am Standort Berliner StraÙe ist für die Abschätzung der Kosten v.a. die Frage der Verlegung der im Gehweg verlaufenden Telekommunikationsleitungen maÙgeblich. Konkret befindet sich dort eine 20-zügige Kabelkanalanlage, bei der bislang noch ungeklärt ist, ob, angesichts der beengten Platzverhältnisse, überhaupt eine andere Führung m6glich wäre. Eine Verlegung in die Fahrbahn der B7 ist zumindest auszuschlieÙen. Eine Anpassung des Bords, um mehr Platz für die haltenden Busse schaffen zu k6nnen, ist in der jetzigen Situation wegen einer dann erforderlichen Überbauung der Leitungen bzw. der diese abdeckenden Schachtdeckel unm6glich.

Die Verwaltung hat sich in den vergangenen Monaten insbesondere bemüht, die Frage einer m6glichen Folgepflicht des Leitungstragers zu klären. Diesbezüglich liegt leider kein abschlieÙendes Ergebnis vor, was sich zum einen aus der mangelnden Kooperationsbereitschaft des Leitungstragers erklärt und zum anderen aus erheblichen Risiken, die sich vor allem daraus herleiten, dass mehrere entscheidungserhebliche Gesichtspunkte bislang in der Rechtsprechung nicht geklärt sind. Nach Einschätzung des städtischen Rechtsamtes bestehen derzeit zwei Handlungsoptionen, sollte die Planung an diesem Standort weiter verfolgt werden:

1. Klärung der Frage der Folgepflicht (und der Folgekostenpflicht) durch Klageerhebung. Die Erfolgsaussichten sind dabei als gering anzusehen. Darüber hinaus ist alleine bis zu einer erstinstanzlichen Entscheidung schon mit einer Verfahrensdauer von eineinhalb bis zwei Jahren zu rechnen. Aus einer Klage ergäbe sich, aufgrund des voraussichtlich hohen Streitwertes, ein erhebliches Kostenrisiko für die Stadt.
2. Verhandlungen mit dem Leitungsträger mit dem Ziel, eine Vereinbarung abzuschlieÙen, die erlaubt, die Leitungsverlegung vornehmen zu k6nnen. Nach Auffassung des Rechtsamtes ist davon auszugehen, dass eine solche Vereinbarung nur unter der MaÙgabe geschlossen werden k6nnte, dass die Stadt Wuppertal zunächst die Kosten für die Leitungsverlegung, sofern diese technisch überhaupt m6glich ist (s.o.), in Gänze selbst trägt. Im Anschluss k6nnte dann versucht werden, die entstandenen Kosten einzuklagen – verbunden mit den bereits unter 1. geschilderten Risiken.

Beide geschilderten Alternativen sind mit erheblichen Risiken für die Stadt Wuppertal verbunden. Darüber hinaus ist bislang unklar, wie hoch die Kosten für eine Verlegung

¹ In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass im Zuge des Umbaus des Bahnhofs Oberbarmen als Teil der sogenannten Modernisierungsoffensive 2 (MOF 2) nur die bisher nicht entsprechend ausgestatteten Bahnsteige barrierefrei erreichbar werden. Die Wegeverbindung über Gleis 5/6 in Richtung WaldeckstraÙe wird hingegen nicht barrierefrei ausgebaut.

der Leitungen wären. Eine Abschätzung lässt sich von hier aus nicht seriös vornehmen. Allerdings dürften diese die genannten Kosten für den Ausbau der anderen beiden Standorte um ein Vielfaches überschreiten, so dass sich hieraus die ungenügende Bewertung des Standortes Berliner Straße in diesem Kriterium ableitet.

- *Städtebauliche Verträglichkeit*

Innerhalb dieses Kriteriums werden zum einen die Auswirkungen auf umliegende Nutzungen (insbesondere Wohnen) und das Stadtbild betrachtet und zum anderen berücksichtigt, inwieweit eine Nutzung der jeweiligen Fläche als Fernbushaltestelle andere/höherwertigere Nutzungen verhindert.

Der Standort Waldeckstraße erhält die beste Bewertung, da eine Nutzung als Fernbushaltestelle kaum negative Einflüsse auf die Umgebung erwarten lässt und auch keine anderweitigen Entwicklungen blockiert. An der Berliner Straße sind hingegen Auswirkungen auf Anwohner im Bereich der Berliner Straße selbst bzw. der Straße Höfen nicht auszuschließen, so dass sich hier eine geringfügig schlechtere Bewertung ergibt. Gleiches gilt zunächst auch für den Rittershauser Platz – für diesen ist zusätzlich anzumerken, dass eine Nutzung als Fernbushaltestelle eine höherwertige Nutzung (d.h. insbesondere eine Bebauung) zumindest erschwert.

- *Sicherheit/Soziale Kontrolle*

An der Berliner Straße ist die Sicherheit für die wartenden Fahrgäste aufgrund der guten Übersichtlichkeit, der gegenüber liegenden Wohnbebauung und der Vielzahl der vorbeifahrenden Fahrzeuge im Vergleich am besten zu bewerten. Für die Waldeckstraße ergibt sich angesichts der geringeren Verkehrsstärke und der fehlenden Wohnbebauung im direkten Umfeld eine etwas schlechtere Bewertung. Der Rittershauser Platz fällt im Vergleich zu den beiden erstgenannten Standorten ab, da er kaum einsehbar ist und damit eine soziale Kontrolle kaum existiert.

- *Flächenpotentiale*

Dieses Kriterium bezieht sich sowohl auf Flächenpotentiale für die eventuelle Ergänzung der Fernbushaltestelle mit Ausstattungselementen wie Kiosk, Warteraum o.ä. als auch für die Einrichtung zusätzlicher Haltepositionen im Falle einer Konzentration des nationalen und internationalen Fernbusverkehrs an diesem Standort (zur Erläuterung: der internationale Fernbusverkehr wird derzeit überwiegend an der Haltestelle Am Wunderbau in Elberfeld abgewickelt).

Die Situation an der Berliner Straße ist bereits jetzt durch knappe Flächen geprägt. Flächenpotentiale für ergänzende Ausstattungselemente oder eine Bündelung des gesamten Fernbusverkehrs bestehen insofern nicht. Der Rittershauser Platz würde auch nach Verlegung der Fernbushaltestelle auf diesen noch über Flächen verfügen, die z.B. für die Haltestelle ergänzende Einrichtungen genutzt werden könnten. Allerdings würde dies i.d.R. mit einem Verlust weiterer Parkplätze (P+R-Plätze) einhergehen. Theoretisch könnte der Rittershauser Platz darüber hinaus auch bei einer Nutzung als Fernbushaltestelle weiterhin überbaut werden. An der Waldeckstraße sind nur geringe Flächenpotentiale vorhanden. Zur Anlegung zusätzlicher Haltepositionen könnten ggf. weitere P+R-Plätze umgewandelt werden, wobei die potentielle Ausdehnung der Haltestelle abhängig ist von der zukünftigen Gestaltung der Wupperbrücke (s. auch unten). Platz für Ausstattungselemente besteht allerdings kaum noch. Zwar befinden sich nördlich angrenzend an den Gehweg noch geringfügig genutzte Flächen der DB, die aber, wie frühere Planungen für zusätzliche P+R-Plätze im Umfeld des Bahnhofs Oberbarmen gezeigt haben, nicht ohne Weiteres anderweitig genutzt werden können – u.a. befinden sich dort Masten der Oberleitung, die nur mit großem Aufwand versetzt werden könnten und die von Anbauten freizuhalten sind.

- *Verkehrssicherheit*

Maßgeblich sind die Sicherheit des Verkehrsablaufs im Haltestellenbereich und insbesondere auch die Sicherheit für die Fahrgäste der Fernbusse, v.a. beim Be- und Entla-

den auf beiden Seiten des Busses.

Eine Reisebushaltestelle auf dem Rittershauser Platz wäre völlig unabhängig und uneinträchtigt vom fließenden Verkehr, so dass sich für diesen Standort eine sehr gute Bewertung ergibt. An der Berliner Straße wäre hingegen auch bei einem Ausbau des Haltestellenstandortes das Be- und Entladen auf der linken Seite des Busses, d.h. auf der Seite der B7, immer noch äußerst gefährlich, da die Haltepositionen, aufgrund der unzureichenden Platzverhältnisse, nicht weit genug aus dem Straßenraum heraus verschoben werden könnten. An der Waldeckstraße wäre der Platz zur Fahrbahn zwar etwas größer bemessen und Be- und-Entladen dadurch weniger gefährlich, allerdings sind die Platzverhältnisse hier insgesamt ebenfalls eher knapp.

- *Parkmöglichkeiten (für Hol- und Bringverkehre)*
An der Berliner Straße stehen im weiteren Verlauf des Parkstreifens i.d.R. noch freie Parkplätze zur Verfügung. Auch auf dem Rittershauser Platz bzw. der Straße Höfen dürften auch nach einem Umbau zur Fernbushaltestelle noch freie Plätze zu finden sein. Die P+R-Plätze an der Waldeckstraße sind hingegen, gerade in der Nähe des Bahnhofszugangs, meistens sehr gut belegt, so dass davon auszugehen ist, dass hier in vielen Fällen nur mit einiger Entfernung zur Haltestelle ein Parkplatz gefunden werden könnte oder der Parkplatz des angrenzenden Baumarktes unberechtigt genutzt werden würde.
- *Verlust von Parkplätzen*
Am Standort Berliner Straße ergäbe sich aus einem Ausbau der Haltestelle kein Verlust zusätzlicher Parkplätze gegenüber dem Status quo. Bei einer Verlagerung der Fernbushaltestelle an einen anderen Standort könnte allerdings eine Halteposition wieder aufgehoben werden (die zweite würde für den Gelegenheitsverkehr weiter vorgehalten), so dass ca. vier Parkplätze wieder zur Verfügung stünden, die in der Bilanzierung zu berücksichtigen sind. An der Waldeckstraße würden etwa 18 Parkplätze entfallen. Auf dem Rittershauser Platz müsste eine erhebliche Fläche zukünftig freigehalten werden, um den Bussen dort ein Wenden zu ermöglichen. Zusätzlich müsste in der Straße Höfen eine Ausweichstelle eingerichtet werden. In Summe ist damit davon für diesen Standort von einem Entfall von ca. 45 bis 50 Stellplätzen auszugehen.
Unabhängig von den einzelnen Standorten ist zu beachten, dass im Zuge der Vorbereitung eines Ersatzneubaus der Wupperbrücke Waldeckstraße geprüft wird, den Brückenquerschnitt aus Kostengründen gegenüber dem heutigen Bestand zu verringern. Hierdurch würden im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Oberbarmen weitere ca. 15 Parkplätze (P+R-Plätze) dauerhaft entfallen.
- *Weitere Infrastruktur*
Betrachtet wird, inwieweit sich im näheren Umfeld der Haltestelle Infrastruktur befindet, die für Fahrgäste der Fernbusse sinnvoll nutzbar wäre.
Von den Standorten Berliner Straße und Rittershauser Platz aus sind die Einzelhandels- und Gastronomieangebote im Umfeld von Bahnhof und Berliner Platz sowie die öffentliche Toilette auf dem Berliner Platz in kurzer Zeit erreichbar, so dass diese eine bessere Bewertung erhalten als die Waldeckstraße, in deren näherer Umgebung sich keine derartige Infrastruktur befindet.

Prüfaufträge der Bezirksvertretung Oberbarmen

Wie sich aus dem Variantenvergleich ableiten lässt, ist die vorgeschlagene Verlängerung der Fernbushaltestelle am heutigen Standort Oberbarmen potentiell möglich. Allerdings besteht hierfür momentan kein Bedarf bzw. ergibt sich hieraus keine Verbesserung für Fahrgäste und Busbetreiber. Bis auf weiteres ist davon auszugehen, dass zwei Haltepositionen für das vorhandene und zu erwartende Verkehrsaufkommen ausreichen werden. Eine andere Einschätzung ergäbe sich allenfalls, wenn überlegt würde, alle Fernbusabfahrten, d.h. auch die heute Am Wunderbau in Elberfeld stattfindenden, in Oberbarmen zu bündeln, was aber am

Standort Berliner Straße keinesfalls empfohlen werden kann.

Eine Verringerung des Gehwegs auf das Mindestmaß, um hierdurch mehr Platz für die Aufstellfläche der Busse zu generieren und in Konsequenz die Verkehrssicherheit beim Be- und Entladen zu erhöhen, scheitert hingegen an der ausführlich geschilderten Leitungsproblematik.

Die Aufstellung eines Wetterschutzes scheitert weiterhin an der ungeklärten Standortfrage, aber insbesondere an der Frage der Unterhaltung eines solchen. Gerade durch eventuellen Vandalismus können sich hier unkalkulierbare Kosten ergeben.

Fazit

Bei Betrachtung der Ergebnisse des Variantenvergleichs kann keiner der bislang in der Diskussion befindlichen Standorte als langfristige Lösung empfohlen werden. Eine bauliche Aufwertung des derzeitigen Standortes Berliner Straße, den Vorschlägen der Bezirksvertretung folgend, um diesen zumindest verkehrssicherer zu gestalten, ist nicht umsetzbar. Die Installation eines Wetterschutzes ist aufgrund der noch offenen Frage der Übernahme der laufenden Unterhaltung derzeit ebenfalls nicht möglich.

Anlagen

Anlage 1: Bewertungsmatrix Standortvergleich