

<b>Bericht</b>	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Horst Müller
	Telefon (0202)	563 5513
	Fax (0202)	563 8422
	E-Mail	Horst.Mueller@stadt.wuppertal.de
	Datum:	03.04.2002
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0140/02</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>28.08.2002</b>	<b>Bezirksvertretung Elberfeld</b>	<b>Anhörung</b>
<b>03.09.2002</b>	<b>Verkehrsausschuss</b>	<b>Entscheidung</b>
<b>Verkehrsversuch Haltestelle 8 Wuppertal Hbf - Döppersberg</b>		

### Grund der Vorlage

Ende des Verkehrsversuches Umbau der Haltestelle 8 Wuppertal Hbf.

### Beschlussvorschlag

Die Beendigung des Verkehrsversuches wird beschlossen.

### Einverständnisse

Entfällt

### Unterschrift

Beig Uebrick

Müller

### Begründung

Der Verkehrsausschuss beschloss in seiner Sitzung am 23.10.2001 die Durchführung eines vierteljährigen Verkehrsversuchs mit Verbreiterung des Fahrbahnteilers und Nutzung als Haltestellenbereich für insgesamt drei Gelenkbusse zu Lasten des Stauraums für Linksabbieger der B7 in Richtung Morianstraße.

Nach vielen Einzelbeobachtungen und nach Auswertung der Messfahrten für die Optimierung der Grünen Wellen B7 kann resümiert werden, dass unerwartet hohe

Rückstauungen des Individualverkehrs bis zur Brücke Ohligsmühle auftraten. Die Einengung wirkt sich nachteilig auf alle Fahrspuren des Individualverkehrs aus. Die angebotenen Grünzeiten können von 3 Fahrspuren (rechte und linke Linksabbiegespur und die linke Geradeausspur) wesentlich schlechter genutzt werden, so dass Rückstaus bis über die Fußgängersignalanlage an der Sparkasse entstehen und dort auch die zügige Abwicklung des Buslinienverkehrs beeinträchtigen. Alternative Spurenmarkierungen für eine verbesserte Ausnutzung des Stauraums vor der Signalanlage führen in einer Simulationsrechnung zu keiner nennenswerten Verbesserung und werden nicht zur Durchführung empfohlen.

Zusätzlich mussten wegen Missachtung des ergänzenden Haltestellenbereiches zum Schutz von Fahrgästen Baken innerhalb der Verbreiterung aufgestellt werden und reduzierten den Platzgewinn entsprechend.

Für den ÖPNV hatte sich die Situation mit Einrichtung der baustellenbedingten Einspurigkeit in Höhe der Sparkasse verschärft. Ausschließlich zu Zeiten des Schwebebabnersatzverkehrs kann es vorkommen, dass drei Busse gleichzeitig die Haltestelle 8 anfahren. Die Baustellenregelung verstärkte diese für den Haltestellenbereich unerwünschten Pulkbildungen.

Mit Freigabe der Verkehrsflächen ab 30.11.2001 ist für den Busverkehr wieder eine Verbesserung eingetreten und die Situation, wie sie bereits drei Jahre zuvor ohne Haltestellenerweiterung praktiziert wurde, ist wieder hergestellt.

Wird während der Hauptverkehrszeiten der Haltestellenbereich konsequent von Beginn an genutzt und können Wartezeiten weitestgehend vermieden werden, ist das Erfordernis einer dritten Halteposition für einen dritten Gelenkbus nahezu ausgeschlossen.

Die WSW AG bewerten den Verkehrsversuch aus ihrer Sicht grundsätzlich positiv, da durch die Verbreiterung der Fahrgastwartefläche die Fahrgastsicherheit erheblich erhöht wurde. Die vor diesem Versuch beobachteten Gefahrenpunkte durch aussteigende Fahrgäste im hinteren Bereich der Haltestellenposition, die durch Betreten der Linksabbiegespur auftraten, konnten vollkommen entschärft werden. Gleichzeitig ist ein erheblicher Rückgang der Behinderung zwischen wartenden sowie ein- und aussteigenden Fahrgästen zu erkennen.

Nach Gegenüberstellung der Vorteile für den ÖPNV-Benutzer und der gravierenden Nachteile für den IV-Verkehr ist aus unserer Sicht ein Rückbau der Haltestellenerweiterung und die Beendigung des Verkehrsversuchs erforderlich.

## **Kosten und Finanzierung**

Die Kosten für den Rückbau betragen rd. 1.000,00 €. Die Arbeiten können mit eigenen Mitarbeitern durchgeführt werden.

## **Zeitplan**

Kurzfristig.

## **Besondere Anmerkungen**

## **Anlagen**

