

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich	Geodaten und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Jürgen Tannenfels 563 4770 563 8036 juergen.tannenfels@stadt.wuppertal.de
	Datum:	25.03.2008
	Drucks.-Nr.:	VO/1043/07-A öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
09.04.2008	Bezirksvertretung Vohwinkel	Entgegennahme o. B.
Linienführung der O-Bus-Linie 683		

Grund der Vorlage

Sachstandsbericht auf die Anfrage zur Verlängerung der O-Bus-Linie 683 aus der Drucksache VO/1043/07.

Beschlussvorschlag

Der Sachstandsbericht wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Einverständnisse

Es sind keine Einverständnisse notwendig.

Unterschrift

Uebrick

Begründung

In der oben genannten Drucksache wird die Verwaltung gebeten, mit den Solinger Stadtwerken Gespräche über die möglichen zukünftigen Führungen der O-Bus-Linie 683 zu führen.

Dabei sollte auch geprüft werden, ob die beiden Umsteigepunkte Bahnhof Vohwinkel und Endhaltestelle Schwebebahn sowohl auf dem Hin- als auch Rückweg angefahren werden können.

Vor dem Hintergrund der seit langem von der Stadt Solingen und Stadt Wuppertal geforderten Verlängerung der O-Bus-Linie 683 (Solingen-Burg – Solingen – Solingen-Gräfrath – Wuppertal-Vohwinkel) zum Bahnhof Vohwinkel fand im vergangenen Jahr ein Abstimmungsgespräch unter Beteiligung der WSW mobil GmbH, Solinger Stadtwerke, Stadt Solingen und der Stadt Wuppertal statt. Diese Überlegungen wurden erst durch die Bestellung eines neuen O-Bus-Typs ermöglicht. Der „Neue“ O-Bus ist ausreichend stark motorisiert, um auch größere Wege ohne Spannungsversorgung durch eine Oberleitung fahren zu können. Bei diesem Treffen wurde vereinbart, mehrere Varianten der Linienführung zu untersuchen.

Zusammenfassend kann folgender Sachstand gegeben werden:

Rahmenbedingung: Bahnhofsvorplatz

Die schwierigen Rahmenbedingungen, welche die Handlungsfreiheit der Stadt seit Jahren einschränken, begründen sich damit, dass

- der Bahnhofsvorplatz im Grundeigentum der DB Station & Services AG (DB S&S) ist und unter Denkmalschutz steht,
- der Bahnhofsvorplatz ein Privatplatz ist, welcher regelmäßig dem geordneten Zu- und Abgang der Reisenden dient,
- die straßenbaulichen Unterhaltungslasten von der DB Station & Service AG zu tragen sind und dieser auch die Verkehrssicherungspflicht obliegt,
- der Bahnhofsvorplatz – einschließlich der Taxenfläche und Parkplätze – nicht öffentlich im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes NW sowie die Fläche nicht gewidmet ist
(Anm.: da die DB diese Fläche unregelmäßig der Allgemeinheit zur Verfügung stellt, gilt automatisch die Straßenverkehrsordnung (STVO); hiermit sind diese Flächen öffentlich im Sinne der STVO; der Oberbürgermeister ist als Sonderbehörde gemäß STVO zuständig und bei jeglicher Inanspruchnahme - die Gemeingebrauch i. S. der STVO ist - anzuhören und regelungsbefugt),
- gemäß einer öffentlich/rechtlichen Vereinbarung von 1983 die Stadt zuständig ist für die Beschaffung, Anbringung, Entfernung und Unterhaltung aller "notwendigen" Verkehrszeichen im Regelungsbereich dieser Vereinbarung,
- **eine vertragliche Vereinbarung, welche die ÖPNV-Nutzungen und die Unterhaltung dieses Platzes regelt, nicht vorhanden ist und somit die DB S&S den Busverkehr (WSW / Rheinbahn AG) auf dem Vorplatz lediglich duldet!**

Für eine Verlängerung der Linie 683 ist es zwingend erforderlich, dass der Bahnhofsvorplatz Vohwinkel für die Busse dauerhaft befahrbar ist bzw. die Haltepositionen je nach Variante ausreichend dimensioniert zu plazieren sind. Im Rahmen des 2. Bahnhofspakets NRW wird der Bahnhof Vohwinkel zum Verkauf angeboten. Die Verwaltung steht seit Anfang 2007 mit der DB Services und Immobilien (DB Simm) zum Erwerb des Bahnhofsvorplatzes in Verhandlung, wobei ein Ergebnis derzeit noch aussteht. Zudem liegt eine Kostenschätzung zur Sanierung der heutigen Busfahrgasse (ca. 1.300 qm) vor. Hierfür werden rund 150.000€ veranschlagt.

Die nachfolgend dargestellten Varianten gehen auf Probefahrten der kritischen Streckenabschnitte zurück, welche von den Solinger Stadtwerken mit aktuell vorhandenem Fahrzeugmaterial durchgeführt worden. Bislang wurden lediglich die je nach Variante anfallenden zusätzlichen Betriebskosten ermittelt. Die Kosten zur Anpassung der Straßenverkehrsinfrastruktur und der Straßenverkehrstechnik wären je nach Variante noch zu ermitteln und hinzuzufügen.

Varianten:

(siehe hierzu auch die Anlage)

Variante 1:

Linienführung: Gräfrather Str. – Rubensstr. – Vohwinkeler Str. - Bahnstr. – Bf. Vohwinkel – Bahnstr. – Vohwinkler Str. - Rubenstr. – Gräfrather Str..

- Mehrkilometer: ca. 21.400 km pro Jahr (Basis: aktueller Fahrplan),
- Geschätzte Kosten: ca. 42.000€ pro Jahr (Basis: VRR Verbundetatberechnung 2007),
- Einrichtung zweier neuer Haltestellen in der Rubensstr. (Fahrtrichtung Süden),
- Wendefahrt und Einrichtung einer Halteposition auf dem Bahnhofsvorplatz Vohwinkel nötig.

Vorteile:

- Kürzeste / Schnellste Variante zur Andienung der Schwebebahnendhaltestelle in beiden Richtungen.

Nachteile:

- Ein Zweirichtungsverkehr in der Rubenstraße ist nur möglich, wenn große Teile des ruhenden Verkehrs unterbunden werden.
- Die Anpassung der Signalisierung des Knotens „Rubensstr. / Vohwinkeler Str.“ ist evtl. notwendig, um ein Einbiegen in die Rubensstr. zu ermöglichen.
- Die Steigung der Rubensstr. in „Bergauf-Fahrt“ ist für den Hilfsantrieb grenzwertig.

Variante 2:

Linienführung: Gräfrather Str. – Rubensstr. – Vohwinkeler Str. – Bahnstr. – Bf. Vohwinkel – Bahnstr. - Gräfrather Str..

- Mehrkilometer: ca. 19.600km pro Jahr
- Geschätzte Kosten: ca. 38.000€ pro Jahr (Basis: VRR Verbundetatberechnung 2007)
- Wendefahrt und Einrichtung einer Halteposition auf dem Bahnhofsvorplatz Vohwinkel nötig.

Vorteile:

- Insgesamt die kürzeste und schnellste Variante zur Verlängerung der O-Bus-Linie 683 zum Bahnhof Vohwinkel.
- Auf dem übrigen Linienweg ist keine weitere Infrastrukturanpassung notwendig.

Nachteile:

- Hin- und Rückweg verschieden,
- Schwebebahnendhaltestelle wird nur in Fahrtrichtung Bahnhof Vohwinkel bedient

Variante 3:

Linienführung: Gräfrather Str. – Rubenstr. – Vohwinkeler Str. – Bahnstr. – Bf. Vohwinkel – Bahnstr. – Gruitener Str. – Zur Langen Brücke – Vohwinkeler Str. – Kaiserplatz – Gräfrather Str..

- Mehrkilometer: ca. 49.000km pro Jahr,
- Geschätzte Kosten: ca. 95.000€ pro Jahr (Basis: VRR Verbundetatberechnung 2007),
- Anpassung der Halteposition an der Bahnstraße (Fahrtrichtung Norden).

Vorteile:

- Keine Überfahrt bzw. neue Halteposition auf dem Bahnhofsvorplatz Vohwinkel notwendig.
- Zusätzlich Erschließung des Wohngebiets an der Gruitener Str..
- Kurze Anbindung an die Schwebebahn in beiden Richtungen.

Nachteile:

- Hin- und Rückweg verschieden,
- Die längste und damit auch teuerste Variante der O-Bus-Verlängerung,
- Ggf. Anpassung der Lichtzeichenanlagen auf dem Linienweg.

Variante 4:

Linienführung: Gräfrather Str. – Rubenstr. – Vohwinkeler Str. - Bahnstr. – Bf. Vohwinkel – Bahnstr. – Vohwinkeler Str. – Wendefahrt hinter der Schwebbahn – Kaiserplatz – Gräfrather Str..

- Mehrkilometer: ca. 37.300km pro Jahr,
- Geschätzte Kosten: ca. 72.000€ pro Jahr (Basis: VRR Verbundetatberechnung 2007),
- Wendefahrt und Einrichtung einer Halteposition auf dem Bahnhofsvorplatz Vohwinkel nötig.

Vorteile:

- Auf dem übrigen Linienweg ist keine weitere Infrastrukturanpassung notwendig.
- Kurze Anbindung an die Schwebbahn in beiden Richtungen.

Nachteile:

- Hin- und Rückweg verschieden.

Variante 5:

Gräfrather Str. – Cornelius Str. – Vohwinkeler Str. – Bahnstr. – Bf. Vohwinkel – Bahnstr. – Vohwinkeler Str. – Rubensstr. – Gräfrather Str..

- Mehrkilometer: ca. 27.000km pro Jahr,
- Geschätzte Kosten: ca. 54.000€ pro Jahr (Basis: VRR Verbundetatberechnung 2007),
- Wendefahrt und Einrichtung einer Halteposition auf dem Bahnhofsvorplatz Vohwinkel nötig.

Vorteile:

- Kurze Anbindung an die Schwebbahn in beiden Richtungen.

Nachteile:

- Die Anpassung der Signalisierung des Knotens „Rubensstr. / Vohwinkeler Str.“ ist evtl. notwendig, um ein Einbiegen in die Rubensstr. zu ermöglichen.
- Die Steigung der Rubensstr. in „Bergauf-Fahrt“ ist für den Hilfsantrieb grenzwertig.
- Hin- und Rückweg verschieden.

Variante 6:

Linienführung Gräfrather Str. – Westring – Corneliusstr. – Vohwinkeler Str. – Bahnstr. – Bf. Vohwinkel – Bahnstr. - Vohwinkeler Str. – Corneliusstr. – Gräfrather Str..

Keine Beurteilung, da mit dem Hilfsantrieb diese Steigung nicht befahrbar ist.

Bewertung / Empfehlungen:

Fall 1: Der Bahnhofsvorplatz steht nicht zur Verfügung

Bei allen Varianten, außer der Vorbeifahrt (Variante 3), sind Anpassungen am Bahnhofsvorplatz notwendig. Wenn keine Vereinbarung mit der DB Station & Service getroffen werden kann oder ein Ankauf der benötigten Flächen auf dem Bahnhofsvorplatz scheitert, bleibt als einzig durchführbare Lösung die Variante 3.

Dieser Linienweg ist mit Abstand der längste und damit teuerste der dargestellten Varianten. Falls nur diese Version machbar ist, sollte auf Basis der aktuellen Fahrzeugdaten eine genaue Umlaufplanung erfolgen, um die entstehenden Kosten besser abschätzen zu können. Weiterhin sollte eine Befragung der Fahrgäste der Linie 683 auf Wuppertaler Stadtgebiet erfolgen, um den möglichen Anteil der Umsteiger SPNV (Bf. Vohwinkel) – Linie 683 zu ermitteln.

Nach Ermittlung dieser Informationen sowie nach Vorliegen der Infrastrukturkosten wäre die Finanzierungsfrage zu klären.

Fall 2: Der Bahnhofsvorplatz Vohwinkel steht zur Verfügung

Es muss entschieden werden, ob auf dem Rückweg der Linie 683 die Schwebebahnhaltestelle angedient werden soll. Grundsätzlich wäre dies zu bevorzugen, da gerade für den Gelegenheits-Fahrgast eine symmetrische Haltestellenabfolge leichter merkbar und so zu weniger Verwirrungen führt. Weiterhin sind auch mehr Fahrgäste zu erwarten.

Nach diesen Vorgaben wäre die Variante 2 nicht zu wählen.

Weiterhin ist eine Fahrt durch die Rubensstraße (von Nord nach Süd) problematisch für die Fahrzeuge, da diese leistungstechnisch hier an ihre Grenzen stoßen. Dies macht sich sowohl bei dem Lärm- als auch Schadstoffemissionen negativ bemerkbar (Varianten 1 + 5). So wäre zumindest für die Fahrt mit Hilfsantrieb ein möglichst flacher Linienweg zu wählen. Demnach verbliebe die Variante 4. Diese fährt den Schwebebahnhof in beiden Richtungen an und bewegt sich auf einem relativ flachen Linienweg während der Fahrt mit dem Hilfsantrieb.

Gleiches wie für den Fall 1 gilt auch hier: Die Gesamtkosten sind weiter zu konkretisieren und es sollte mit Hilfe einer Befragung abgeschätzt werden, welcher verkehrlicher Effekt mit dieser Linienerweiterung erzielt werden kann.

Kosten und Finanzierung

1.: Für die Sanierung der Busfahrgasse stehen im Doppelhaushalt 2008/2009 150.000€ bereit.

2.: Die Betriebskosten der einzelnen Varianten sind auf Basis des aktuellen Leistungsangebots (Januar 2008) geschätzt worden, bezogen auf die Verbundetat-Berechnung 2007.

3.: Die Finanzierung der zusätzlichen Betriebskosten einer Verlängerung der O-Bus-Linie ist noch **nicht** gesichert bzw. geklärt. Grundsätzlich wäre die Verlängerung auf Wuppertaler Stadtgebiet von der Stadt Wuppertal zu tragen.

Gleiches gilt für notwendige Anpassungen von Straßenverkehrsinfrastruktur und Verkehrstechnik, die jeweils kostenmäßig noch ermittelt werden müssten.

Weiteres Vorgehen:

Die Verlängerung der O-Bus-Linie sollte in eine gesamtverkehrliche Betrachtung des Zentrums Vohwinkel integriert werden. Erst dann kann eine Vorzugvariante abschließend bewertet werden. Anschließend wäre die Frage der Betriebs- und Infrastrukturkostenfinanzierung zu klären.

Anlagen

Anlage 01: Linienführung der 683 im Bestand und Varianten der Verlängerung