

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Jochen Baumann
	Telefon (0202)	+49 202 563 5361
	Fax (0202)	+49 202 563 4725
	E-Mail	jochen.baumann@stadt.wuppertal.de
	Datum:	23.11.2023
	Drucks.-Nr.:	VO/1285/23 öffentlich
Sitzung am Gremium		
05.12.2023 Ausschuss für Verkehr		Beschlussqualität
		Entgegennahme o. B.
Sachstandsbericht zur Drucksache VO/1753/23 - Schwerpunktsetzungen des Ausschusses für Verkehr		

Grund der Vorlage

Beschluss gem. VO/1753/23 v. 25.04.2023 zu Schwerpunktsetzungen des Verkehrsausschusses. Die Verwaltung berichtet dem Ausschuss für Verkehr regelmäßig zum Sachstand der Umsetzung der Maßnahmen.

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Unterschrift

Meyer

Begründung

1. Radverkehr – Talachsenradweg:

Als Fortschreibung des Berichtes vom 11.08.2023 wurde am **08.09.2023** die geänderte Verkehrsführung Hünefeldstr. (Einbahnstraßenfreigabe) freigegeben.

In Ergänzung des Talachsenradwegs ist die **Toenniesstr.** am **15.09.2023** als Fahrradstr. freigegeben worden. Am **17.10.2023** hat die BV Oberbarmen die Einrichtung Luhsstr. im Streckenverlauf der Nordbahntrasse als Fahrradstraße beschlossen.

2. Ausbau barrierefreier Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):

Im Jahr 2023 wurden insgesamt bisher 13 Haltestellen im Rahmen von geplanten Straßenbaumaßnahmen der Stadt sowie der WSW, welche für einen barrierefreien bzw. barrierearmen Ausbau geeignet waren, identifiziert. Von diesen 13 Haltestellen wurden sechs umgesetzt, eine befindet sich gerade im Bau (HST Polizeipräsidium), vier wurden im letzten Gremienlauf beschlossen und die Ausführung wird zurzeit vorbereitet. Zwei weitere Standorte, an denen sich ein barrierearmer Ausbau anbietet, befinden sich momentan in Planung.

Für sieben weitere Haltestellen wurde ein Einplanungsantrag für die Förderung barrierefreier Haltestellen beim VRR gestellt. Dieser wurde inzwischen vom VRR positiv beschieden. Als nächster Schritt wird der zugehörige Förderantrag gestellt.

Die konkreten Projekte und Standorte sind der Anlage „231130_barrierefreier_Ausbau“ zu entnehmen.

3. Lichtsignalanlagen (LSA); Optimierung im Hinblick auf Beschleunigung ÖPNV:

a) Adaptives, umweltsensitives Verkehrsmanagement:

Die Maßnahmen zur Umsetzung des adaptiven, umweltsensitiven Verkehrsmanagements (u. a. Green-City-Plan) sind weitgehend abgeschlossen. Die abschließende Implementierung des Umweltmoduls, mit dessen Hilfe die resultierende Umweltbelastung durch den motorisierten Verkehr in Wuppertal auf der Grundlage von Referenzmessungen und Verkehrsprognosen zuverlässig prognostiziert werden kann, wird im Verlauf des Monats Dezember 2023 abgeschlossen.

b) Digitalisierung der ÖPNV-Beschleunigung:

Die Ausschreibung der erforderlichen Maßnahmen ist weiterhin in Arbeit. Es sind jedoch zeitliche Verzögerungen zu verzeichnen, die primär einer geänderten Ausschreibungs- und Vergabesystematik zuzuschreiben sind. Anteilig jedoch auch aus personellen Engpässen erwachsen. So bedingt die zunehmende Ausprägung der IT in der Verkehrstechnik (bspw. Entwicklung / Umsetzung von KI-Steuerungen) auch einen Wandel / eine Erweiterung der fachlichen personellen Ausprägung, die zeitnah auf den Weg zu bringen ist.

Der Fertigstellungstermin wird sich folglich um wenige Monate verzögern; eine konkrete Fortschreibung wird im Zusammenhang mit der Submission der betreffenden Leistungen erfolgen.

c) Einsatz von LiDAR-Technologie, u. a. zur ÖPNV-Beschleunigung:

LiDAR-Technologie wurde bisher zunächst an 4 Knotenpunkten in Cronenberg installiert. Cronenberg wurde ausgewählt da hier, absehbar keine größeren Baustellen geplant sind; im Gegensatz zu Barmen (Wuppersammler) und Elberfeld (Fernwärme).

Folgende Knotenpunkte wurden zwischenzeitlich für diese Erstinstallation ausgewählt worden:

LZA 124 - Hauptstr. / Sambaradweg – Cronenberg

LZA 994 - Hahnerberger Str. / Hastener Str. - Cronenberg

LZA 996 - Theishahn / Cronenberger Str. / Hahnerberger Str. / Küllenhahner Str. - Cronenberg

LZA 999 - Hauptstr. / Rathausstr. - Cronenberg

Jeder einzelne Standort hat spezielle Herausforderungen und Anwendungsszenarien, die zunächst erprobt werden sollen, ehe auch zentrale Kreuzungen einbezogen werden sollten.

Zu den einzelnen Standorten folgende Anmerkungen:

LZA 124 - Hauptstr. / Sambaradweg – Cronenberg:

Der Sambaradweg quert hier die Straße, demnach besteht hier ein hoher Bedarf an präziser Radfahrerdetektion.

Ziel ist hier zunächst, eine hochwertige Erkennung Radfahrender sicherzustellen, ehe eine Ausweitung der Anwendungsfälle erfolgt. Zusätzlich soll durch eine frühzeitige Radfahrererkennung die Lichtsignalanlage so beeinflusst werden, dass die Radfahrenden nicht anhalten müssen um die Straße zu überqueren. Im Rahmen dieses Projektes ist auch zu Frau Prof. Kath's (BUW) einbezogen.

LZA-994 - Hahnerberger Str. / Hastener Str. – Cronenberg:

Hier stehen zunächst die statistischen Auswertungen des Verkehrs im Mittelpunkt. Es gibt starken Verkehr auf den Abbiegespuren von und auf die Hastener Straße. Obwohl dieser Anwendungsfall einfach erscheinen mag, ist es sehr wichtig, die Detektionsqualität der LiDARs über einen Zeitraum von mehreren Monaten mit den Daten konventioneller Detektion vergleichen zu können. Ziel ist, die Güte der LiDAR-Detektion abschließend zu bewerten.

LZA 996 - Theishahn / Cronenberger Str. / Hahnerberger Str. / Küllenhahner Str. – Cronenberg:

Es handelt sich im Fall der LZA 996 um einen Knotenpunkt mit sehr großen Ausmaßen, sodass hier drei Lidarsysteme installiert werden mussten, deren Daten zu fusionieren sind. Bei dieser Variante der Installation handelt es sich um eine technologische Herausforderung, die so noch nie installiert wurde. Neben der normalen statistischen Auswertung des Verkehrs, liegen hier die Herausforderungen eher „unter der Haube“. Als Ergebnis erwarten wir eine hochwertige Detektion, mit der ausnahmslos alle Bewegungen erfasst werden können, ohne dass einzelne Elemente durch Fahrzeuge (insbesondere Lkw und Busse) verdeckt (verschattet) werden. Grundlage ist die umfassende Fusionierung der Daten aller drei installierten LiDARs.

999 - Hauptstr. / Rathausstr. – Cronenberg:

Die LZA 999 bietet ein vergleichsweise innerstädtisches Umfeld. Es gibt hier viele Fußgänger*innen, bei gleichzeitig ausgeprägtem MIV. Diese Anlage eignet sich (neben der üblichen Statistik) sehr gut für eine erweiterte Fußgänger Detektion (Erfassung von Personengruppen, dynamische Verlängerung von Fußgänger*innen-Grün, etc.).

Zusammenfassung:

Die Lidarsysteme sind wie beschrieben installiert und in Betrieb genommen. Zurzeit wird ein Dashboard zur Visualisierung der Daten entwickelt, das (lt. Fa. LiangDao) in Kürze fertiggestellt sein wird. Dieses Dashboard (hier laufen alle Daten zusammen) ist Grundlage der systemischen Auswertung der installierten Anlagen.

4. Elektro – Ladeinfrastruktur

104.12 (Sondernutzung) ist Genehmigungsbehörde für Ladesäulen im öffentlichen Verkehrsraum:

Genehmigte/gestattete E-Ladestationen im öffentlichen Verkehrsraum:

2022:	22 (Ladestationen) – 44 Ladestellplätze
2023 (Stand:15.08.):	49 (Ladestationen) – 98 Ladestellplätze
2023 (Stand: 30.11.):	unverändert

Planung (externe Anbieter): 60 Ladestationen – ca. 120 Ladestellplätze
(formale Anträge liegen noch nicht vor)

Die Entwicklung eines Strategiekonzeptes obliegt dem Geschäftsbereich 3 „Klimaschutz – 300.2“ in Abstimmung mit der WSW. Insofern wird auf die veröffentlichte Grafik verwiesen - <https://www.wuppertal.de/microsite/geoportal/topicmaps/contentseiten/e-auto-ladestationskarte.php> .

5. Parkraumkonzept

Weiterhin wird auf den Bericht vom 11.08.2023 - VO/0816/23 – und VO/0025/23 – Ausschuss für Verkehr am 25.04.2023 - verwiesen.

Das Auswahlverfahren zur Besetzung der genehmigten Stelle wurde zwischenzeitlich erfolgreich durchgeführt. Die zukünftige Stelleninhaberin wird zum 02.01.2024 den Dienst aufnehmen.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

☐ neutral /nein

☒ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Durch Beschlüsse zur Schwerpunktsetzung kann die Verkehrsinfrastruktur und somit der Straßenverkehr nachhaltiger gestaltet werden.

Anlagen

231130_BHST_barrierefreierAusbau