

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Reyk Golinski
	Telefon (0202)	563 5058
	Fax (0202)	563 8422
	E-Mail	reyk.golinski@stadt.wuppertal.de
	Datum:	29.03.2016
	Drucks.-Nr.:	VO/0258/16/1-A öffentlich
Sitzung am Gremium		Beschlussqualität
14.04.2016 Ausschuss für Verkehr		Entgegennahme o. B.
Umweltspur auf der B7 - Antwort auf die Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen		

Grund der Vorlage

Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.03.2016 zu einer Umweltspur auf der B7.

Beschlussvorschlag

Die Antwort der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegen genommen.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Die in der Großen Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 24.03.2016 gestellten Fragen werden seitens der Verwaltung wie folgt beantwortet (Ursprungsfragen in kursiv):

1. Welche Planungen gibt es für die Gestaltung der B7 im Abschnitt Kluse bis Oberbarmen für die Zeit nach der Fertigstellung des Döppersbergs?

Die B7 im Abschnitt Oberbarmen bis Haus der Jugend ist bereits in den 90er Jahren unter Inanspruchnahme von Fördermitteln in erheblicher Größenordnung umgestaltet worden. Auch wenn die damalige bauliche Lösung heute nicht mehr in allen Aspekten zeitgemäß erscheint (z.B. in Bezug auf die Führung der Radwege), besteht aus Sicht der Verwaltung für diesen Bereich derzeit kein planerischer Handlungsbedarf.

Die sich anschließenden Abschnitte vom Geschwister-Scholl-Platz bis zum Alten Markt sowie von der Adlerbrücke bis zum Historischen Zentrum sind Einzelprojekte im Rahmen des vom Rat der Stadt beschlossenen „Integrierten Handlungskonzeptes Barmen“ (siehe Drucksache VO/0658/14). Konkrete Planungen sollen im Rahmen der angestrebten Städtebauförderung erarbeitet werden.

Für den „historischen“ Abschnitt der B7 zwischen Loh und Haspel gibt es derzeit keine Planungsabsichten. Aufgrund des begrenzten Straßenraums und der erhaltenswerten Alleebäume besteht hier nur wenig Handlungsspielraum für Veränderungen an der Querschnittsaufteilung.

Im Abschnitt Kluse wird es erforderlich sein, im Zuge des Projektes „Pina-Bausch-Tanzzentrum“ auch das städtebauliche Umfeld zu betrachten und ggfls. zu überplanen, wozu auch die B7 gehört. Auch hierzu gibt es derzeit noch keine konkreten Planungsüberlegungen.

2. Welche Planungen für den Radverkehr gibt es entlang der B7 auf dem oben genannten Abschnitt?

Die Ausführungen zu Frage 1 gelten sinngemäß auch in Bezug auf Radverkehrsplanungen. Im Bereich des historischen Teils der B7 favorisiert die Verwaltung für den Radverkehr jedoch ortsnahe Umfahrungen parallel zur B7, die - teilweise bereits ausgewiesen - auf den Routen über die Hünefeldstraße/Hardtufer in Ost-West-Richtung und Wittensteinstraße in West-Ost-Richtung möglich sind.

3. Welche Erfahrungen hat die Verwaltung mit Verkehrsbelastungen (Staus, erhöhtes Verkehrsaufkommen) seit der B7-Unterbrechung im oben genannten Abschnitt der B7 gemacht?

Die Bundesallee im Bereich Haspel bis Wunderbau wurde vor Juli 2014 täglich von 15.000 Fahrzeugen befahren. Zur Unterbrechung der B7 wurden die Alternativrouten Hofkamp - Gathe - Hochstraße als nördliche Umfahrung und die Wolkenburg - Weststraße - Südstraße als südliche Umfahrung ertüchtigt, um einen Teil der prognostizierten Umfahrungsverkehre aufzunehmen. Seit Juli 2014 verringerte sich die Verkehrsbelastung in diesem Bereich der B7 auf 8.600 Fahrzeuge täglich. Die nicht benötigten Verkehrsflächen konnten somit wie prognostiziert als Busspur genutzt werden. Hier gab es nach Einrichtung der Busspur lediglich Rückstauerscheinung am Knotenpunkt Bundesallee / Bendahler Straße, da die geänderte Verkehrsführung nicht direkt erkannt und akzeptiert wurde.

Nach der Fertigstellung des Projektes Döppersberg, der damit einhergehenden Attraktivitätssteigerung der Elberfelder Innenstadt sowie durch neue Verkehrserzeuger in diesem Bereich wie z. B. die Einzelhandelsansiedlungen am Döppersberg oder das geplante FOC in der ehemaligen Bundesbahndirektion ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrsbelastung der B7 in diesem Bereich gegenüber der Zeit vor der Unterbrechung erhöhen und somit perspektivisch auf mehr als 15.000 Fahrzeugen steigt. Für die Abwicklung dieser Verkehre wird voraussichtlich der gesamte Straßenquerschnitt benötigt. Gerade an den Knotenpunkten Bundesallee / Bendahler Straße und Bundesallee / Wupperstraße wird auch für eine effiziente Abwicklung des Buslinienverkehrs der Ausbaustand vor der Sperrung B7 benötigt.

4. Gab es Konflikte oder Unfälle zwischen Radfahrenden und Bussen auf der für den Radverkehr freigegebenen Busspur im Bereich Haspel/Landgericht?

Die temporäre Busspur auf der B7 im Abschnitt zwischen Am Haspel und Am Wunderbau wurde im Zusammenhang mit der bauzeitlichen Verkehrsführung zur B7-Unterbrechung im Juli 2014 eingerichtet und auch für Taxen und Radfahrer freigegeben.

Eine Unfallauswertung der Polizei für die Zeit vom 01.07.2014 bis 29.02.2016 ergab keine polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle zwischen Radfahrern und Bussen in diesem Bereich.

Da der Radverkehr zum Teil deutlich langsamer als der Busverkehr ist, kann es zu negativen Auswirkungen auf die Fahrzeiten des Busverkehrs kommen. Grundsätzlich kann eine gemeinsame Nutzung der Busspur hinsichtlich Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit dann zielführend sein, wenn eine ausreichende Fahrspurbreite - d.h. mindestens 4,75 m - vorhanden ist. Eine solche Breite stellt die Möglichkeit des sicheren Überholens des Radverkehrs ohne Fahrzeitverluste für den Busverkehr sicher.

5. Welche aktuellen Fördermöglichkeiten von Bund und Land gibt es zur Förderung von Straßenbauprojekten mit Radwegen bzw. Umweltpuren?

Bereits in der Vergangenheit sind umfangreiche Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV aus Fördermitteln finanziert worden. Dazu gehört beispielsweise die bereits 1991 vom Rat der Stadt beschlossene Umrüstung aller Lichtsignalanlagen mit Systemen zur Beschleunigung des ÖPNV, die im Jahr 1992 mit einem ersten Bauabschnitt startete. Für die in mehreren Bauabschnitten erfolgten Umrüstungen sind mittlerweile Fördermittel in einem Gesamtvolumen von ca. 14,61 Mio. Euro geflossen.

Allgemein werden Zuwendungen für Planungen und Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG), nach den Förderrichtlinien Stadtverkehr (FöRi-Sta) und nach Maßgabe der entsprechenden Verwaltungsvorschriften durch das Land Nordrhein-Westfalen gewährt. Von diesen Möglichkeiten wird die Verwaltung wie bereits in der Vergangenheit im Rahmen zukünftiger Planungen und Projekte auch weiterhin Gebrauch machen.

Demografie-Check

Entfällt.

Kosten und Finanzierung

Entfällt.

Zeitplan

Entfällt.

Anlagen

Entfällt.