

Durchführungsbeschluss	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Reyk Golinski 563 5058 563 8422 reyk.golinski@stadt.wuppertal.de
	Datum:	13.01.2021
	Drucks.-Nr.:	VO/0075/21 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
10.02.2021	BV Elberfeld	Empfehlung/Anhörung
16.02.2021	Ausschuss für Verkehr	Entscheidung
Radverkehrskonzept Achse 6 / Umsetzung Abschnitt G - Busspurverlängerung Bundesallee B7 / Immermannstraße		

Grund der Vorlage

Teil-Umsetzung des Planungsabschnittes G der Achse 6 des Radverkehrskonzeptes in Fahrtrichtung Osten auf Basis des Grundsatzbeschlusses des Ausschusses für Verkehr vom 28.11.2019

Beschlussvorschlag

Die Verlängerung der in Fahrtrichtung Osten führenden Busspur auf der Bundesallee B7 von der Einmündung Kasinostraße bis kurz hinter den Abzweig Immermannstraße bei gleichzeitiger Freigabe für den Radverkehr gemäß Anlage 1 wird zu Kosten in Höhe von 10.000,00 € beschlossen.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Mit dem Beschluss zur Vorlage VO/0700/19 (Handlungsprogramm zur Achse 6 des Radverkehrskonzeptes) ist die Verwaltung am 28.11.2019 durch den Ausschuss für Verkehr beauftragt worden, auf Basis der dort gebildeten Planungsabschnitte entlang der Talachse und den jeweils zugeordneten zeitlichen Umsetzungsperspektiven sukzessive Beschlussvorlagen zu den Teilabschnitten zu erstellen.

Im Zuge der Beschlussfassung zur kürzlich umgesetzten Busspurverlängerung auf der B 7 in Fahrtrichtung Osten von der Einmündung Alsenstraße bis zur Einmündung Kasinostraße kam die Anregung auf, die Busspurverlängerung wenigstens bis zum Abzweig Immermannstraße zu prüfen.

Vorgesehen ist, die nun an der Einmündung Kasinostraße endende Busspur mit Radverkehrsfreigabe bis zur Fußgängerquerung über die B 7 kurz hinter dem Abzweig Immermannstraße gemäß Anlage 1 zu verlängern. Darüber hinaus ist in der Immermannstraße ein 2,00 m breiter Schutzstreifen (bei einer Fahrbahnbreite 4,50 m) bis zum Anschluss Südstraße vorgesehen, um hier die Lücke zum beginnenden Schutzstreifen in der Südstraße in Fahrtrichtung Wall zu schließen. Da der Einmündungsbereich durch die erforderlichen Schleppkurven die Südstraße bergwärts sehr breit ist, sind hier im unmittelbaren Einmündungsbereich beidseitig Schutzstreifen getrennt für Linksabbieger und Rechtsabbieger vorgesehen, um eine optische Einengung der Einmündung vorzunehmen.



Abb.: Einmündungsbereich Südstraße / Immermannstraße

Darüber hinaus sollen im Rahmen der Maßnahme in der bestehenden Busspur in Fahrtrichtung Westen Radpiktogramme überall dort ergänzt werden, wo bereits eine „BUS“-Markierung vorhanden ist.

Die Planung ist mit der Kreispolizeibehörde, den Wuppertaler Stadtwerken sowie den Abteilungen Verkehrslenkung, Verkehrstechnik und Straßen- und Verkehrsplanung des Ressorts Straßen und Verkehr abgestimmt. Des Weiteren erfolgte eine Abstimmung mit dem Gremium „Runder Tisch Radverkehr“.

Warum wird die Busspur nicht bis zur Einmündung Bahnhofstraße verlängert?

Dieser Bereich ist Bestandteil der Fördermaßnahme „Neugestaltung Döppersberg“. Zur Umsetzung dieser Maßnahme erhielt die Stadt Wuppertal Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Eine Verlängerung der Busspur bis zur Bahnhofstraße führt dazu, dass von drei Fahrspuren in Fahrtrichtung Osten eine Fahrspur als Aufstellfläche vor der Lichtzeichenanlage entfallen würde. Dies ist aber im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des folgenden Knotenpunktes B7

/ Morianstraße / Döppersberg erforderlich, da nur mit Bildung kompakter Fahrzeugpuls und einer signaltechnischen Koordinierung der beiden Knoten B 7 / Bahnhofstraße und B 7 / Morianstraße / Döppersberg überhaupt der notwendige Abfluss am Brausenwerth generiert werden kann. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen für 2015 als Berechnungsgrundlage der verkehrstechnischen Untersuchungen im Rahmen der Neuplanung des Döppersbergs 2003 stellen sich durch die Verkehrsbelastungszahlen aus dem Jahr 2020 als plausibel und realistisch dar.

Durch ein Auseinanderreißen der Fahrzeugpuls verringert sich der Abfluss am Brausenwerth und es entstehen Rückstaulagen, die am Ende aus einer vermeintlichen ÖPNV-Beschleunigung im Ergebnis das Gegenteil generieren.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Markierungs- und Beschilderungsänderungen betragen ca. 10.000,00 €. Die erforderlichen Mittel stehen im Teilfinanzplan 2021 beim PSP-Element 5.215401.002.003 „Um- und Ausbau Radverkehr“ zur Verfügung,

Zeitplan

Die Maßnahme kann nach erfolgter Beschlussfassung sowie der für die Umsetzung erforderlichen Witterungsbedingungen realisiert werden.

Anlagen

Anlage 01 – Markierungs- und Beschilderungsplan