Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Nicola Wessels +49 202 563 6197 +49 202 563 8048 nicola.wessels@stadt.wuppertal.de
	Datum:	20.04.2020
	Drucks.-Nr.:	**VO/0325/20** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
11.05.2020	**Rat der Stadt Wuppertal**	**Entgegennahme o. B.**
04.06.2020	**Ausschuss für Verkehr**	**Entgegennahme o. B.**

Umsetzung der Haushaltsbeschlüsse Straßeninstandsetzung/ nicht-motorisierter IV

Beschlussvorschlag

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Mit Beschluss zur Drucksache VO/0097/19 wurde die Verwaltung beauftragt Vorschläge zur Umsetzung der Haushaltsbeschlüsse und zur Verwendung der hierdurch für die

- Straßeninstandsetzung und
- Ausbaumaßnahmen für den nicht motorisierten Individualverkehr

bereitgestellten Mittel, die in die Zuständigkeit des Ausschusses für Verkehr fallen, vorzulegen (Drucksache VO/1225/19). Dabei sollen auch Verknüpfungen und Synergien

- zwischen diesen beiden Investitionsschwerpunkten,
- sowie zu Baumaßnahmen von Dritten

Berücksichtigung finden. Bei den Ausbaumaßnahmen für den Radverkehr werden Schwerpunkte in der Talachsenverbindung sowie die Anbindung zu den Höhen und der Nordbahntrasse gesehen. Ergänzend wird unter Punkt 4 über die Baumaßnahme Kirchhofstraße berichtet, da hierfür auch zusätzliche Mittel bereitgestellt wurden, bzw. eine Priorisierung erfolgte.

1. Straßeninstandsetzungsmaßnahmen

Im letzten Bericht zum Straßenzustand wurden bereits einzelne Ziele und Erfordernisse im Erhaltungsmanagement benannt (vgl. VO/0671/19). Die zu setzenden Schwerpunkte leiten sich im ersten Schritt aus der Verteilung der Zustandsdaten ab. Die statistische Auswertung zu den Straßenkategorien und den Stadtbezirken verdeutlicht, dass vorrangig in Außenbezirken und in Anliegerstraßen investiert werden muss.
Darüber hinaus sollen die einzelnen Erhaltungsmaßnahmen in Summe möglichst wirksam und wirtschaftlich sein. Der Zeitpunkt sowie die Art und Weise einer Sanierung sind dabei maßgebend. Diese „Erhaltungsstrategien“ lassen sich wie folgt kategorisieren:

- **Bauliche Erhaltung,** mittels fortlaufendem und kleinteiligem Reparaturaufwand
- **Instandsetzung,** durch vollständige Erneuerung der Oberflächen in größeren Zeitabständen
- **(Grundhafte) Erneuerung** einer Verkehrsfläche am Ende des Lebenszyklus bzw. der Nutzungsdauer

Bereits seit einigen Jahren fokussiert sich das Ressort Straßen und Verkehr auf die Strategie „Instandsetzung“. Gemäß der Fachliteratur und den gesammelten Erfahrungen ist dies auch die beste Erhaltungsstrategie. Bei der grundhaften Erneuerung sind sehr hohe Investitionen zu tätigen. Bei der baulichen Erhaltung wird viel Budget vorbraucht, ohne dass daraus eine Werterhaltung resultiert. Die Instandsetzung leistet einen Beitrag zum Werterhalt und ist wirtschaftlich umsetzbar (geringe Entsorgungskosten, kurze Bauzeit, usw.). Das bereit gestellte Budget soll vorrangig für die Instandsetzung aufgewendet werden. Ggf. findet bei einzelnen Projekten anteilig eine Erneuerung statt, dies kann jedoch erst im Rahmen der laufenden Baugrunduntersuchungen festgestellt werden. Schließlich muss zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit eine durchgängige bauliche Unterhaltung stattfinden und es ist geplant, den Straßenbaubetriebshof mittels Kleinstvergaben an Vertragsunternehmer, in Summe ca. 100.000 €, zu unterstützen.

Von der Gesamtsumme der ca. 10 Millionen Quadratmeter umfassenden Verkehrsfläche entfallen ca. 20 bis 30 % auf Gehwege und Nebenflächen (Parkstreifen, Radwege, usw.). Hier bestehen besondere Herausforderungen:

- Teils sehr ursprüngliche und über 50 Jahre alte Befestigungen
- Schäden und erhebliche Verformungen durch hochdrückende Wurzeln von Straßenbäumen
- Sehr vielfältige Beanspruchungen durch Parken und Zufahrten zu Anliegergrundstücken
- Gestiegene Nutzungsansprüche seitens des nicht motorisierten Verkehrs

Ca. 30 % des zusätzlich bereit gestellten Budgets sollen vorrangig für stark geschädigte Gehwegabschnitte und Wurzelschäden zum Einsatz kommen. Im Jahr 2019 wurde hier bereits im Rahmen des Breitbandanschlusses für sämtliche Wuppertaler Schulen ein Schwerpunkt gesetzt. Mehrere Gehwegabschnitte konnten kostengünstig im Zuge des Förderprojektes erneuert werden. Die Priorisierung ergab sich aus der Maßnahmenliste und den Prioritäten für die Anbindung der Schulen. Diese Prioritätensetzung läuft nun sukzessive aus und das Team Erhaltungsmanagement wird eigene und neue Gehwegabschnitte priorisieren, und mit den Leitungsträgern und den Planungserfordernissen für den Rad- und Fußverkehr abstimmen. Das übrige Budget ist für einzlene Fahrbahnabschnitte - wie oben dargestellt mit dem Schwerpunkt „Instandsetzung“ - eingeplant.

Um Synergien mit Aufgrabungen Dritter zu finden werden fortlaufend Koordinierungsgespräche geführt und Projektlisten ausgetauscht. Folgende aktuelle bzw. bereits geplante Maßnahmen sind hier zu benennen:

- Fahrbahnerneuerung der Uellendahler Straße in mehreren Abschnitten begleitend zum Kanalbau
- Grundhafte Erneuerung der Neuen Friedrich-Straße mit dem Kanalbau, Einrichtung einer Fahrradstraße
- Lindenallee, Fahrbahnerneuerung mit Kanalbau, Optimierung einzelner Nebenflächen.

Unter Kapitel 2 wird ergänzend erläutert, dass sich hier nicht nur Synergien im Erhaltungsmanagement zwischen WSW und Stadt ergaben, sondern auch das Thema Rad- und Fußverkehr im Fokus steht.

In der Perspektive sind zusammen mit den WSW folgende Maßnahmen zu benennen, für das anteilig auch das zusätzliche Budget eingesetzt wird:

- Eugen-Langen-Str. / Möbeck von Kaiserstr. bis Heinrich-Heine-Str.
- Fr.-Engels-Allee von Kothener Str. bis ca. 100m nach Heinz-Klunckert-Str.
- Kohlfurther, Oberkohlfurther und Unterkohlfurther Str.
- Hahnerberger Str. von Theishahner Str. bis Jägerhofstr.
- Kreuzung Fischertal / Winklerstraße

Es ist festzustellen, dass die Priorisierung der Erhaltungsmaßnahmen bereits sehr deutlich an den Interessen der Leitungsträger und den Planungsabsichten für die Verbesserung der Nahmobilität ausgerichtet wird. Um auch langfristig geplante Maßnahmen frühzeitig in die politische Beratung bringen zu können, wurde ein Ingenieurbüro damit beauftragt, ein umfassendes Erhaltungsprogramm für die nächsten 3 bis 5 Jahre aufzustellen und mit Kostenwerten zu konkretisieren. Wie eingangs erläutert, liegt dabei der Schwerpunkt auf Außenbezirken und Anliegerstraßen, sowie auf der Verknüpfung mit sinnvollen Gehwegsanierungen. Diese Ergebnisse liegen im Entwurf seit kurzem vor. Bevor erste Listen bekannt gegeben werden, muss noch eine Basisabstimmung aller an der Planung Beteiligten erfolgen. Auch die Erhebung von Straßenbaubeiträgen muss angesichts der kürzlich erfolgten Änderung des Kommunalabgabengesetzes frühzeitig bewertet werden. Kurzfristig ist es geplant insbesondere im Zuge der Radwegeführung entlang der Talachse Teilabschnitte instand zu setzen. Diese Straßenabschnitte werden auch im 2. Abschnitt dieser Drucksache benannt.

Das hier - in den Grundzügen - beschriebene Erhaltungs- und Projektmanagement ist eine sehr dynamischer und ein iterativer Prozess. Deshalb ist es geplant, die in Folge der Budgeterhöhung zusätzlichen Projekte mit einer regelmäßigen Fortschreibung der VO/0672/19 und VO/0495/19 - (jährliche Drucksache des Teams Erhaltungsmanagement - 104.22) zu benennen und bei Erfordernis mit Einzeldrucksachen beschließen zu lassen.

Mit dem Beschluss zur Vorlage VO/1262/19 vom 16.12.2020 hat der Rat der Stadt Wuppertal die Verwaltung zusätzlich beauftragt, ein umfassendes Konzept für das Erhaltungsmanagement zu erstellen und umzusetzen. Dabei sollen auch die organisatorischen, personellen und finanziellen Auswirkungen betrachtet werden. Diese sehr wichtige Grundlage wird im Laufe des Jahres 2020 erarbeitet.

2. Ausbau der Straßen für den Radverkehr und Fußgänger*innen

Auf der Grundlage des Beschlusses zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes 2019 (Drucksache VO/0256/19; Beschluss des Rates vom 11. Juli 2019), werden ab 2020 konkrete

Infrastrukturmaßnahmen auf den festgelegten Handlungsachsen geplant und umgesetzt. Erklärtes Ziel ist die Verdichtung des Radwegenetzes. Neben dem wichtigen Bausteinen der Schaffung neuer Infrastruktur für den Radverkehr sowie der Mängelbeseitigung müssen aber auch die weiteren Bausteine des Konzeptes verfolgt werden. Demnach sind bereits auch die Ergänzung des Wegweisungsnetzes, der Ausbau von Radabstellanlagen sowie die Abwicklung von Öffentlichkeitsarbeit in Planung.

a) Geplante Infrastrukturmaßnahmen Radverkehr

Zurzeit werden erste Planungen für eine Optimierung der Radwegeführung entlang der Talachse sowie auf der Parallelführung (Unterdörnen, Wartburgstraße, Hünefeldstraße, Hardtufer) erstellt. Die Verwaltung wurde beauftragt, den Abschnitt 1 der Handlungsachse 1 (Bleicherstraße, Unterdörnen, Wartburgstraße, Farbmühle) detailliert zu planen und eine Beschlussvorlage zu erstellen (Beschluss des Ausschusses für Verkehr vom 28. November 2019; VO/0699/19). Des Weiteren wurde die Verwaltung beauftragt konkrete Aussagen zur Radverkehrsführung entlang der Talachse (Handlungsachse 6: Bereich B7 Vohwinkel – Oberbarmen) des Radverkehrskonzeptes zu treffen (Beschluss des Ausschusses für Verkehr vom 28. November 2019; VO/0700/19). Erste Beschlussvorlagen der einzelnen Teilabschnitte werden noch 2020 in die betreffenden politischen Gremien eingesteuert. Des Weiteren werden derzeit Planungen für die Uellendahler Straße, den Kreuzungsbereich Gräfrather Straße / Westring sowie die Anbindung der Sambatrasse an das Cronenberger Zentrum erstellt.

Die Beschlusseinholung der Maßnahmen ist für 2020 vorgesehen. Die Planung und Beschlusseinholung für mögliche Optimierungsmaßnahmen

- auf der Varresbecker Straße (Anbindung an die Nordbahntrasse Zugang Benrather Straße),
- der Straßen Neuenteich / Ostersbaum / Rudolfstraße (ebenfalls Anbindung an die Nordbahntrasse Zugang Rudolfstraße),
- in der Straße Rauental und die
- Anbindung der Südhöhen über die Ronsdorfer Straße

wird, unter Berücksichtigung der vorhandenen Personalressourcen, voraussichtlich innerhalb der kommenden zwei Jahre erfolgen können.

b) Geplante Infrastrukturmaßnahmen Fußverkehr

Dem Ausbau der Infrastruktur für den Fußverkehr liegt kein Konzept vergleichbar dem Radverkehrskonzept zu Grunde. Vielmehr werden durch verschiedene Teilstrategien Maßnahmen generiert, welche im Zuge einer netzweiten Bedeutungsanalyse priorisiert werden. Diese Teilstrategien sind derzeit vor allem

- die Sicherung des Fußverkehrs an komplexen Knotenpunkten („freie Rechtsabbieger“),
- die Attraktivierung der Treppen als kulturelles Element der Wuppertaler Fußverkehrsinfrastruktur, als Privilegierung („Abkürzung“) und im Rahmen der Stadt der kurzen Wege,
- die Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten sowie
- die Schaffung vollständiger Barrierefreiheit in den zentralen Fußgängerbereichen.

Die Bedeutungsanalyse weist jeder Kante bzw. Achse im (Straßen-)Netz einen individuellen Stellenwert zu, welcher sich aus den für den Fußverkehr wichtigen Einrichtungen ergibt. Das bedeutet, dass jeder Gehweg entsprechend der Anzahl und Entfernung zu Haltestellen, Schulen, Einzelhandel, Wohnheimen, Freizeitstätten und weiteren Fußverkehr erzeugenden Einrichtungen bewertet wird. Zusätzlich werden Bürgeranregungen und Unfalldaten entsprechend berücksichtigt. Auf eine Bündelung oder Achsenbildung wird aufgrund der Umwegeempfindlichkeit von Fußgängerinnen und Fußgängern größtenteils verzichtet.

Die Mittel im Jahr 2020 sind für die Fördermaßnahme „Fußgängerfreundliche Umgestaltung der Kreuzung Otto-Hausmann-Ring/ Varresbecker Straße“ (VO/0978/19) und die barrierefreie und fußgängerfreundliche Anbindung der Elberfelder Fußgängerzone im Rahmen des ISEK (Anlage 06 zu VO/0746/19) vorgesehen. Aus dem Jahr 2019 steht noch die Schaffung einer Mittelinsel auf der Friedrich-Ebert-Straße (VO/0178/19) aus.

c) Umsetzungsmöglichkeiten von Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen

Im Rahmen von Fahrbahndeckensanierungen und Kanalbaumaßnahmen der WSW konnte in den vergangenen Jahren bereits die Möglichkeit genutzt werden, Optimierungsmaßnahmen für den Radverkehr umzusetzen und somit eine Vielzahl von Schutz- und Radstreifen für den Radverkehr anzulegen sowie Kreuzungsanlagen radfahrerfreundlicher umzugestalten (z. B. Schutzstreifen-markierung in der Straße Westring und Dahler Straße sowie Knotenpunktumgestaltung Düsseldorfer Straße / Otto-Hausmann-Ring / Nützenberger Straße). Auch in Zukunft wird die Stadt Wuppertal diese Möglichkeit nutzen und zum Beispiel

- in der Straße Lindenallee (Einrichtung eines Schutzstreifen; Beschluss des Ausschusses für Verkehr vom 31.Oktober 2019; VO/0809/19; Umsetzung voraussichtlich 2020)
- und der Neuen Friedrichstraße (Einrichtung einer Fahrradstraße; Beschluss der Bezirksvertretung Elberfeld vom 08. Mai 2019; VO/1130/18; Umsetzung voraussichtlich 2022)

Optimierungsmaßnahmen für den Radverkehr realisieren.

d) Mängelbeseitigung und Einbahnstraßen-/Busspurfreigaben

Mängel im Verkehrsnetz (insbesondere Optimierungen von Beschilderungen, Markierungen und Umlaufsperren) werden in den nächsten Jahren sukzessive geprüft und behoben. Hierzu zählen auch die noch ausstehenden möglichen Einbahnstraßenfreigaben. Von den etwa 400 Einbahnstraßen im Stadtgebiet konnten bereits 289 Straßen auf Freigabe geprüft werden. 220 Einbahnstraßen sind bereits freigegeben, weitere 13 davon noch optional möglich. Es wird angestrebt die ausstehenden ca. 110 Einbahnstraßenprüfungen bis Ende 2022 durchzuführen. Die Prüfungen auf Freigabe der vorhandenen Busspurfreigaben für den Radverkehr werden voraussichtlich noch 2020 abgeschlossen werden können. Die Umsetzung erfolgt sukzessive.

e) Radwegweisung

Begleitend zu den Infrastrukturmaßnahmen erfolgt der Ausbau des Wegweisungsnetzes des Radnetzes NRW.

- Im Jahr 2020 wird der Kreuzungsbereich am Wuppertal Hauptbahnhof sowie die Schwarzbachtrasse mit wegweisender Beschilderung ausgestattet.
- Ebenfalls im Jahr 2020 wird die Ausweisung des über das Wuppertaler Stadtgebiet laufendenden Teilstückes der Veloroute Düsseldorf - Hilden - Solingen – Wuppertal erfolgen (Beschluss des Ausschuss für Verkehr vom 31. Oktober 2020; VO/0921/19).
- Im nächst Jahr ist die Ausweisung der sich zurzeit in Planung und Umsetzung befindenden Achse vom Hauptbahnhof zur Nordbahntrasse (über die Straße Wall, Karlstraße, Neue Friedrichstraße) geplant.

f) Radabstellanlagen

Allgemeines zu Radabstellanlagen:

Neben den Radabstellanlagen an den SPNV-Haltepunkten (s. u.) werden stetig neue Radabstellbügel im öffentlichen Straßenraum sowie auf Flächen im Bereich von städtischen

Einrichtungen errichtet, so dass derzeit pro Jahr ca. 40 neue Stellplätze für Fahrräder zur Nutzung bereitgestellt werden können. Im Zuge des Projektes „Kurze Wege für den Klimaschutz“ werden 2020 im Quartier Ölberg / Mirke weitere 50 Radbügel aufgestellt. Darüber hinaus erfolgt unterjährig die Prüfung von 60 potentiellen neuen Radabstellstandorten, die im Rahmen von Bürgerbeteiligungen genannt wurden, um sie kurzfristig umzusetzen.

Radabstellanlagen an SPNV-Haltepunkten:

Eine Maßnahme des Radverkehrskonzepts stellt der Ausbau von Radabstellanlagen im Stadtgebiet dar. Im Verlauf des Jahres 2020 werden vorerst an vier Wuppertaler Bahnhöfen (Barmen, Oberbarmen, Steinbeck, Vohwinkel) insgesamt 58 doppelstöckige Radboxen aufgestellt. Die Steuerung der Radboxen erfolgt digital mit dem System „Dein Radschloss“. Alle Radboxen sind mit einem dazugehörigem modernen, elektronischen Zugangs- und Hintergrundsystem ausgestattet. Der Förderantrag wurde bereits Ende 2019 von der Stadt Wuppertal eingereicht (Drucksache VO/0961/19; Beschluss Ausschuss für Verkehr vom 28. November 2019). Weiterhin wird am Wuppertaler Hauptbahnhof in der ersten Jahreshälfte 2020 eine neue gesicherte Sammelabstellanlage mit insgesamt 162 Fahrradabstellplätzen in dem vorhandenen zentralen Parkhaus realisiert. Auch diese Anlage wird mit dem System „Dein Radschloss“ betrieben werden, so dass der Nutzer eine einheitliche Buchungsplattform in ganz Wuppertal vorfindet. Durch die anspruchsvolle Topographie der Stadt ist der Anteil von höherpreisigen Pedelecs bei der Wuppertaler Bevölkerung sehr hoch und der Bedarf an gesicherten Abstellanlagen entsprechend groß. Besonders attraktiv ist das System für SPNV / ÖPNV-Kunden, die bereits ein Aboticket für den Nahverkehr besitzen. Sie können mit ihrer Chipkarte auf die neuen Fahrradabstellanlagen zugreifen. Der Fahrgast kann somit mit nur einem Ticket alle Verkehrsmittel seiner Reisekette nutzen.

Schaffung von Radabstellplätzen im Zuge der Aufstellung der Stellplatzsatzung:

In § 48 (3) i.V.m. § 89 (1) Nr. 4 der novellierten Landesbauordnung NRW (BauO NRW) vom 21.07.2018 werden die Kommunen dazu ermächtigt, im Rahmen einer Satzung individuelle Regelungen zur Herstellungspflicht von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder zu schaffen. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen hat in seiner Sitzung am 27.06.2019 den Beschluss zur Erarbeitung der Stellplatzsatzung für das Stadtgebiet Wuppertals und die Anpassung der Satzung über die Ablösung von Stellplätzen (Stellplatzablösesatzung) gefasst (VO/0440/19). Dem Rat der Stadt Wuppertal wurde die Satzung mit individuellen Regelungen zur Herstellungspflicht von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung) zum Beschluss vorgelegt (VO/0042/20). Der Beschluss steht noch aus.

g) <u>Öffentlichkeitsarbeit</u>

Teilnahme an der Aktion „STADTRADELN – Radeln für ein gutes Klima“:

Die Stadt Wuppertal nahm in den Jahren 2018 und 2019 an der Aktion „STADRADELN – Radeln für ein gutes Klima“ teil. Bereits im ersten Teilnahmejahr konnte eine gute öffentliche Resonanz erzielt werden. Im Jahr 2019 wurde eine weitere Steigerung der Teilnehmerzahlen und der Kilometerleistung erreicht. Es konnten insgesamt über 380.000 Pkw-km durch 1.518 Teilnehmerinnen und Teilnehmer vermieden werden. Auch im Jahr 2020 erfolgt eine weitere Teilnahme der Stadt Wuppertal an dieser Aktion.

Durchführung der Öffentlichkeitskampagne „Liebe braucht Abstand“:

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes sieht auch eine Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Nahmobilität vor. Mitgliedstädten im Zukunftsnetz Mobilität und der AGFS bietet sich die Möglichkeit an der Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ teilzunehmen. Nach erfolgreicher Bewerbung wurde die Stadt Wuppertal im Jahr

2019 als eine von sechs Mitgliedsstädten in NRW ausgewählt. Eine Umsetzung der Öffentlichkeitskampagne erfolgt ab 2020. Diese Kampagne dient zunächst dem Ziel, die Bürger*innen zu sensibilisieren. Es ist zu erwarten, dass das gesteigerte öffentliche Interesse die Konkretisierung entsprechender Maßnahmen unterstützen wird.

3. Bürgerbeteiligung zum städtischen Haushalt

Interessierte Bürger haben bei der Beteiligung im Rahmen Haushaltsberatungen folgende Themen angesprochen:

- Zuwege Nordbahntrasse
- Treppensanierung
- Prüfung der Räumzeiten im Rahmen von Überprüfungen der Ampelschaltungen
- Budget für Radverkehrsinfrastruktur erhöhen
- Fußgänger-Infrastruktur sichern
- Parkgebühren erhöhen
- Einrichtung von Hol- und Bringzonen
- Mehr Flächengerechtigkeit beim Verkehr in Wuppertal herstellen
- Sicheres Umfeld für Kinder
- Beseitigung von Unfallhäufungsstellen

Im Rahmen der Erhöhung der Mittel für die Haushaltspositionen zur Straßeninstandsetzung und Ausbau der Straßen für Radverkehr und Fußgänger*innen werden diese Anregungen in die Planung des Ressorts Straßen und Verkehr mit einfließen.

3. Maßnahmen an Ingenieurbauwerken – hier Kirchhofstraße

Der Planungsauftrag wurde im Sommer 2019 an ein Ingenieurbüro vergeben. Zurzeit steht die Erstellung eines Bodengutachtens an, mit dem ein geotechnisches Büro beauftragt worden ist. Die Feld- und Laboruntersuchen hierfür müssen noch ausgeschrieben werden. Mit dem Abschluss des Gutachtens wird in der ersten Jahreshälfte gerechnet.
Nach heutigem Stand ist die Maßnahme unter Beteiligung der Deutschen Bahn nach Eisenbahnkreuzungsgesetz durchzuführen. Hierfür ist eine Durchführungsvereinbarung zu schließen und die Kostenaufteilung mit der Bahn zu vereinbaren. Für den Kostenteilungsschlüssel sind Fiktiventwürfe zu erstellen und deren Kosten miteinander zu vergleichen: einerseits mit den für die Stadt notwendigen Arbeiten und Kosten für die Erneuerung des Straßenüberbaus, und andererseits die von der Deutschen Bahn geforderten Arbeiten und Kosten der Verbreiterung der Brückenstützweite und die resultierende Verschiebung der Widerlagerwände. Anhand dieser Aufstellung wird dann der o. g. Kostenteilungsschlüssel festgelegt. Zudem entsteht der Stadt ein wirtschaftlicher Vorteil durch den vorzeitigen Neubau der Brücke gegenüber der rechnerischen Lebensdauer der Brücke. Dieser Vorteilsausgleich wird sich zu Gunsten der Deutschen Bahn auswirken. Wenn die Kostenteilung klar ist, kann darauf aufbauend die Durchführungsvereinbarung geschlossen werden und mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden.
Die Planung könnte unter der Voraussetzung einer zügigen Abstimmung und Vertragsschließung mit der Deutschen Bahn in 2021 abgeschlossen werden und, wenn die entsprechenden Sperrzeiten bereitgestellt sind, in 2022 mit dem Bau begonnen werden.

Kosten und Finanzierung

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass einzelne Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußgänger*innenverkehrs bei Erfordernis und Zustimmung durch die Kämmerei auch anteilig oder ergänzend aus der Stellplatzrücklage finanziert werden können.

Zeitplan

Für alle Maßnahmen sind die üblichen Planungsvorläufe und erforderlichen Beschlüsse der zuständigen Gremien einzuholen.