Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	GB1 Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Frank Meyer 563-4396 563-4823 geschaeftsbereich-1@stadt.wuppertal.de
	Datum:	03.08.2022
	Drucks.-Nr.:	**VO/0813/22** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
23.08.2022	**BV Barmen**	**Empfehlung/Anhörung**
23.08.2022	**Ausschuss für Verkehr**	**Entscheidung**

Umbau der Hatzfeldtrasse zwischen der Straße Zum Alten Zollhaus und der Nordbahntrasse im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Loh in Wuppertal zu einem Geh- und Radweg
1. Bauabschnitt (Zum Alten Zollhaus bis Kleingartensiedlung an der Winchenbachstraße)

Grund der Vorlage

Im Zuge der Planungen an der Straße „Zum Alten Zollhaus“ werden Umgestaltungen nötig, die hier beschrieben werden und vom Ausschuss für Verkehr beschlossen werden sollen.

Beschlussvorschlag

Vorbehaltlich der Förderzusage erfolgt nachstehende Empfehlung / nachstehender Beschluss:

Der Bau des teilweise straßenbegleitenden Geh- und Radweges (1. Bauabschnitt) mit samt den unten beschriebenen Maßnahmen wird der Bezirksvertretung Barmen zur Beschlussempfehlung vorgelegt und vom Ausschuss für Verkehr beschlossen.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Gemäß der Drucksache „Umbau der Hatzfeldtrasse zwischen der Straße Zum Alten Zollhaus und der Nordbahntrasse im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Loh in Wuppertal zu einem Geh- und Radweg“ (VO/1640/21 – Neuf.)“ wurde in Abstimmung mit dem Fördergeber ein Förderantrag für den 1. Bauabschnitt der Hatzfeldtrasse eingereicht.

Die Sonderförderung durch das Bundesförderprogramm Stadt und Land und das Förderprogramm NahMobilität des Landes NRW in Höhe von 95 % ist nach heutigem Stand auf Maßnahmen beschränkt, die bis Ende 2023 abgeschlossen sind. Das wird für die gesamte Hatzfeldtrasse nicht möglich sein. Daher wurde die Gesamtmaßnahme Hatzfeldtrasse aufgeteilt in 2 Bauabschnitte. Der 1. Bauabschnitt der Hatzfeldtrasse verläuft von ‚Zum Alten Zollhaus‘ bis zur Kleingartensiedlung an der Winchenbachstraße und kann bis Ende 2023 fertiggestellt sein. Für diese Maßnahme wurde fristgerecht der Förderantrag gestellt.

Derzeit laufen die Planungen und die Vorbereitung für die Ausschreibungen. Parallel erfolgen Abstimmungen mit dem Fördergeber. Voraussetzung für die Umsetzung ist ein positiver Förderbescheid.

Parallel zu den Planungen Hatzfeldtrasse wird auch der Dönberger Bürgerradweg geplant, der in die Zuständigkeit von Straßen NRW fällt und den Anschluss an die Hatzfeldtrasse darstellt.

Details zu der geplanten Umgestaltung als Geh- und Radweg

Die Hatzfeldtrasse verläuft entlang der dicht bebauten Quartiere Rott mit rund 10.000 Einwohnern, Sedansberg und Hatzfeld / Winchenbach. Insgesamt leben im direkten Einzugsbereich (Rott, Sedansberg, Hatzfeld) 28.000 Einwohner*innen und es gibt rund 8.000 Arbeitsplätze, also ein großes Nutzerpotential. Ein Großteil der Streckenführung verläuft meist im öffentlichen Straßenraum bzw. über Flächen, die sich im Eigentum der WSW mobil GmbH befinden.

Die Hatzfeldtrasse gliedert sich in 5 Abschnitte, von denen der 1. und 2. Abschnitt mit einer Länge von 1,75 km als 1. Bauabschnitt bis Ende 2023 fertiggestellt sein soll.

Siehe Anlage 1 - Abbildung 1 – Abschnitte der Hatzfeldtrasse

Im Folgenden sind Details zur Planung dieses Abschnittes dargestellt.
Da es sich um eine, über weite Strecken, rein innerstädtische Wegverbindung handelt, die vorwiegend dem Alltagsradverkehr (Berufs-, Einkaufs- und Schülerverkehr) dient, erhält der Weg grundsätzlich eine Asphaltdecke und eine durchgehende Beleuchtung.

Startpunkt für das Projekt „Hatzfeldtrasse“ ist der Kreuzungsbereich Horather Schanze /Zum Alten Zollhaus (L433) / Herzkamper Straße / Elberfelder Straße (L70).

Hier soll eine Verknüpfung mit dem vom Landesbetrieb Straßen.NRW seit einiger Zeit geplanten Projekt „Bürgerradweg Dönberg“ erfolgen. In der Straße Zum Alten Zollhaus bis zur Hatzfelder Straße soll der Radverkehr im Idealfall auf der Ostseite der Straße als kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt werden. Allerdings befinden sich hier einige Alleebäume und um eine durchgehend ausreichende Breite zu ermöglichen, wäre Grunderwerb notwendig. Von Norden kommend ist die Landesstraße bis zum Wasserturm / Einmündung Straße Tente „freie Strecke“, so dass hier eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW erfolgte, der entsprechend das Teilstück bis zum Beginn

der Ortsdurchfahrt (OD) im Bereich Wasserturm noch in das Projekt „Dönberger Bürgerradweg“ integriert werden soll.

Ab der OD-Grenze beginnt das Projekt „Hatzfeldtrasse“.
Der nördliche Abschnitt der „freien Strecke“ (siehe Abb. 2 und 3) soll in Verbindung mit dem Projekt Bürgerradweg Dönberg realisiert werden.

Siehe Anlage 1 - Abbildung 2: Straße Zum Alten Zollhaus, nördlicher Teil

Siehe Anlage 1 - Abbildung 3: Abgrenzung Dönberger Bürgerradweg – Hatzfeldtrasse

Abschnitt 1 (Ortsdurchfahrt im Bereich Wasserturm – Hatzfelder Straße)

Die Weiterführung bis zur Kreuzung Hatzfeldstraße soll ebenfalls als einseitiger Geh- und Radweg auf der Ostseite erfolgen. (siehe Abb. 4).

Siehe Anlage 1 - Abbildung 4: Abschnitt 1 Ortsdurchfahrt Bereich Wasserturm – Hatzfelder Straße

Gemäß den Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen ist bei Bau- und Ausbauvorhaben auch der Vernetzung mit dem öffentlichen Personenverkehr angemessen Rechnung zu tragen. Im Sinne einer integrierten Planung muss der Verkehrsträger ÖPNV - als Baustein des Umweltverbundes - entsprechende Berücksichtigung finden. Entlang der projektierten Trasse liegen mehrere Bestandsbushaltestellenpositionen, die deshalb planerisch zu berücksichtigen sind. Zum einen gilt es alle Haltestellen barrierefrei auszubauen, zum anderen Lösungen für eine sichere Abwicklung im Spannungsfeld Geh-Radweg-Trasse und aus-/einsteigende/wartende Fahrgäste zu entwickeln. Dies betrifft auch die im Planungsabschnitt befindlichen Haltestellenpositionen „Hatzfeld Wasserturm“ und „Grunerstraße“. Diese sollen im Rahmen des Projektes Hatzfeldtrasse entsprechend den aktuellen Vorgaben des neuen Nahverkehrsplanes für ein „Konzept für barrierefreien ÖPNV“ geplant werden. Sowohl hierzu, als auch zum gesamten Projekt erfolgte eine Abstimmung mit der Behindertenvertretung.

Siehe Anlage 1 - Abbildung 5: Straße Zum alten Zollhaus Südteil

In der Straße Zum Alten Zollhaus weisen die östlich der Straße angrenzenden Flächen unterschiedliche Befestigungen auf und haben keine einheitlichen Strukturen. Die hier vorhandene Wegeverbindung wird vielfach durch illegales Parken quer zur Fahrtrichtung unterbrochen. Fußgänger müssen regelmäßig auf die Fahrbahn ausweichen. In dieser Trasse soll der neue Fuß- und Radweg in einer Breite von 3 – 4 Meter errichtet werden, der zur Straße ein Hochbord erhält. Die verbleibenden Platzverhältnisse erlauben die Schaffung eines mit Straßenbäumen versehenen Parksteifens für ca. 25 öffentliche Stellplätze, wobei die Förderfähigkeit hierfür noch zu prüfen ist. Darüber hinaus muss ein hier vorhandener Containerstandort für Wertstoffe verlegt werden. Weiter sind eine Litfasssäule zu entfernen und zwei Bäume zu fällen, die die Sichtachse an der Kreuzung einschränken. Auf der gegenüberliegenden Seite der Kreuzung muss 1 Lichtmast versetzt und ein Baum gefällt werden.
Die signalisierte Kreuzung Zum Alten Zollhaus / Hatzfelder Straße / Grunerstraße soll so umgestaltet werden, dass eine Weiterführung des Radverkehrs ausschließlich auf der Ostseite der Grunerstraße im Zuge der ehemaligen Gleistrasse erfolgt und damit nach der Einmündung Alhausstraße direkt auf die ehemalige Kleinbahntrasse (in direkter Fortsetzung der Grunerstraße) geführt werden kann. Auf eine sichere eindeutig markierte Querung der dortigen Firmenausfahrt ist besonderer Wert zu legen (siehe Abb. 6).

Siehe Anlage 1 - Abbildung 6: Grunerstraße; rot = Trassenverlauf über Flurstück 776

Abschnitt 2 (Hatzfelder Straße – Wilkhausstraße)

Siehe Anlage 1 - Abbildung 7: Hatzfelder Straße – Wilkhausstraße

Nach der Einmündung der Alhausstraße wird der Geh- und Radweg auf den ehemaligen Gleiskörper der Kleinbahntrasse geführt. Abgesehen von einer circa 20 m kurzen Engstelle mit 2,50 m Breite, liegt hier die Wegebreite zwischen 3 und 4 m. In diesem Abschnitt sind die Gewässer Riescheider Bach, Leimbach und Einerngraben zu berücksichtigen. Die Gewässer verlaufen parallel zum Geh- und Radweg. Die Planung wurde mit der Unteren Wasserbehörde der Stadt Wuppertal und dem Wupperverband abgestimmt; die erforderlichen Genehmigungsunterlagen werden zurzeit erarbeitet. Das Längsgefälle des Fuß- und Radwegs von ca. 4 % orientiert sich an den vorhandenen Gegebenheiten. Über weite Strecken grenzt das Gelände der Firma Axalta unmittelbar an die Wegeführung. Da es sich um einen Störfallbetrieb handelt, wurde die Planung mit den Vertretern der Firma Axalta abgestimmt. Bezüglich der Belange der Störfallverordnung wurde von der Werksfeuerwehr der Wunsch geäußert, dass an den Zugängen Grunerstraße und Kreuzungspunkt Hatzfeldtrasse/Zuwegung Nordpark Schranken installiert werden. Im Falle eines Störfalls wird somit eine Gefährdung der Radwegnutzenden verhindert und mögliche Schaulustige können ferngehalten werden. Des Weiteren wird vom Fuß- und Radweg eine kleinere Grundstücksfläche der Firma Axalta in Anspruch genommen. Hier ist ein Grunderwerb vorgesehen, die Stadt Wuppertal hat der Fa. Axalta dazu ein Kaufangebot unterbreitet. Seitens der Firma Axalta wird der Bau der Hatzfeldtrasse grundsätzlich befürwortet, da hierdurch für die Werksangehörigen die Nahmobilität nachhaltig verbessert wird.

Der erste circa 1,75 km lange Bauabschnitt endet wenige Meter oberhalb der Einmündung Wilkhausstraße in die Winchenbachstraße.

Zuwegung Nordpark

Nach dem Verlassen des Einschnittes nahe der Autobahn A 46 zweigt nach Osten von der Trasse ein schmaler, asphaltierter Weg ab, über den mit einer sanft ansteigenden Wegeverbindung und über die vorhandene Fuß- / Radwegebrücke über die Autobahn 46, eine direkte, bequeme Anbindung an die Straße Mallack und den Nordpark ermöglicht werden kann. Dies ist auch eine für die Erreichbarkeit des Nordparks für Radverkehr wichtige und sinnvolle Anbindung, die Bestandteil des Projektes Hatzfeldtrasse werden soll. Damit könnte auch die Parkplatzsituation am Nordpark entschärft werden, wenn dieser bequem mit dem Fahrrad erreichbar ist. Die für den Wegeausbau erforderlichen Grundstücke wurden bereits von der Stadt für die Erreichbarkeit des dortigen Funkmastes erworben und der 3 Meter breite Ausbau ist in der aktualisierten Kostenberechnung berücksichtigt. Diese Zuwegung soll mit dem 1. Bauabschnitt der Hatzfeldtrasse realisiert werden, vorbehaltlich der Zustimmung des Fördergebers.

Siehe Anlage 1 - Abbildung 8: Brücke über A46 Fahrbahnbreite 2,5 m

Siehe Anlage 1 - Abbildung 9: bestehender Weg Nordpark - Hatzfeldtrasse mögliche Ausbaubreite 3,0 m

Klimacheck

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

☐ neutral /nein

X ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Durch die Maßnahme wird der Fuß- und Radverkehr gefördert.

Kosten und Finanzierung

Insgesamt wurden für den Bau der gesamten Hatzfeldtrasse Projektkosten von voraussichtlich rund 6,9 Mio. € (brutto) ermittelt. Da die Vorplanungskosten zu 100 % pauschal vom Fördergeber übernommen werden, ergibt sich noch ein Eigenanteil von 326.000 € bei einer Förderquote von 95 %.

Nach Aufteilung der Trasse in zwei Bauabschnitte ergibt sich für den 1. Bauabschnitt aus der Kostenberechnung ein Anteil von 2.787.224 € an den Gesamtkosten Hatzfeldtrasse. Die beantragte Förderung aus dem Bundesförderprogramm Stadt und Land und das Förderprogramm NahMobilität des Landes NRW beläuft sich auf 2.603.668 € und die beantragten Mittel VRR auf 59.500 €. Damit ergibt sich für den 1. Bauabschnitt ein Eigenanteil in Höhe von 124.056 € für die Stadt Wuppertal.

Die Finanzierung des Eigenanteiles in Höhe von rund 326.000 € für das Projekt erfolgt aus der Stellplatzablöse und anwachsender Stellplatzablöse.

Zeitplan

Für den 1. Bauabschnitt ist die Umsetzung bis Ende 2023 geplant. Voraussetzung hierfür ist ein positiver Förderbescheid.

Anlagen

01 Abbildungen Nr. 1 – 9 zur Begründung in der Drucksache Nr. VO/0813/22

02 Lagepläne Abschnitt 1.1 bis 1.3