

Übersicht Prüfaufträge:

BV Cronenberg

Bewertungsmatrix		Realisierbar (unterschiedliche Zeiträume)
		Prüfung erforderlich
		praktische Umsetzung nicht realisierbar

Bereich / Abschnitt	Vorlagen Nr.	Wunsch/ Prüfauftrag	Realisierungsaufwand	Finanzierungs-aufwand	Bewertung	Begründung
Hauptstraße: (Hauptverkehrsstraße)	VO/0460/26 Nummer 1	Schrägparkplätze	mittel	gering		Eine Umnutzung der bestehenden Längsparkstände in Schrägparkstände ist aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnitts nicht möglich. Für einen Schrägparkstand benötigt es eine erforderliche Parkplatztiefe von mindestens 4,85 m. Die bestehenden Längsparkstände benötigen hingegen lediglich eine Parkplatztiefe von 2,0 m.
	2	Querungshilfen sollen gleichgestaltet werden	mittel	mittel		Alle Querungshilfen werden gemäß den städtischen Standardvorgaben sowie den Anforderungen der DIN 32984 einheitlich ausgebaut. Diese unterscheiden sich durch ihr antrazitfarbendes Pflaster im Querungsbereich von der üblichen Gehwegfläche (grau Pflaster) sowie von der Fahrbahnoberfläche. Im Bereich von Querungshilfen werden grundsätzlich keine Bodenschwellen angebracht, da diese sich im praktischen Betrieb nicht bewährt haben. (Lärmschutz, Rettungseinsätze)
	3	Tempo-30-Zone im Bereich Solinger Str. 12 beginnen	gering	gering		Mit Verweis auf die Beschlussvorlage VO/0064/17, handelt es sich bei der Hauptstraße um eine Hauptverkehrsstraße, die als Vorfahrtstraße mit VZ 306 StVO ausgewiesen ist. Haupt- und Verkehrsstraßen haben die Aufgabe, die verschiedenen Verkehrsarten aufzunehmen und auf die angrenzenden Straßen zu verteilen. Auf den Straßen des Vorbehaltsnetzes soll grundsätzlich die innerörtlich zugelassene Geschwindigkeit von 50 km/h gelten. Eine Streckengeschwindigkeitsbegrenzung kommt deshalb nur aus den in der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) genannten Gründen in Betracht. Ursächlich können zum Beispiel eine unetstetige Straßenführung, Kurvenlage oder Gefällstrecken sein. Weiterhin bestehen zusätzliche Anordnungsvoraussetzungen für Tempo 30-Strecken auf klassifizierten Straßen, insbesondere vor allgemeinbildenden Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten aber auch vor Altenheimen und Krankenhäusern. Keine der genannten Voraussetzungen findet im betroffenen Bereich Anwendung. Ein weiterer Antrag der CDU Cronenberg (Beschlussvorlage VO/1018/23) zur Einrichtung von Tempo 30 im Ortskern wurde am 31.10.2023 vom Ausschuss für Verkehr abgelehnt.
	4	FGÜ, falls Tempo-30-Zone nicht realisierbar ist	mittel	hoch		In Abstimmung mit der Polizei werden die Anlage neuer Fußgängerüberwege (FGÜ) sehr restriktiv gehandhabt, da diese den schwächsten Verkehrsteilnehmer nicht in jedem Fall ein ausreichendes Maß an Verkehrssicherheit gewährleisten. Zudem sind FGÜ an einer Hauptverkehrsstraße aufgrund der hohen Verkehrsbelastung (inkl. Schwerlastverkehr) nicht sinnvoll. Zwar hat sich die Anlage von Fußgängerüberwegen (FGÜ) seit dem entsprechenden Landeserlass grundsätzlich vereinfacht, jedoch bestehen für diesen Standort erhebliche Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit.

	5	Barrierearme Ausbau HST Cronenberg Rathaus Süd soll die Ausfahrt der Karl-Greis-Straße nicht behindern	hoch	hoch		Der barrierearme Ausbau der Bushaltestelle Cronenberg Rathaus wird die Ausfahrt der Karl-Greis-Straße nicht behindern, da hier ein Auftritt mit +5 cm vorgesehen ist. Zudem werden die Bushaltestellen nach neustem DIN Standard ausgebaut.
	VO/0379/26 Nummer 1	Alle drei vorgeschlagenen Querungshilfen sollen durch einen FGÜ ersetzt werden	mittel	hoch		Siehe unter VO/0460/26 Punkt Nr. 4
	2	Tempo-30-Zone im Bereich Solinger Str. 10 beginnen über Hauptstraße 1 – 59	gering	gering		Mit Verweis auf die Beschlussvorlage VO/0064/17, handelt es sich bei der Hauptstraße um eine Hauptverkehrsstraße, die als Vorfahrtstraße mit VZ 306 StVO ausgewiesen ist. Haupt- und Verkehrsstraßen haben die Aufgabe, die verschiedenen Verkehrsarten aufzunehmen und auf die angrenzenden Straßen zu verteilen. Auf den Straßen des Vorbehaltsnetzes soll grundsätzlich die innerörtlich zugelassene Geschwindigkeit von 50 km/h gelten. Eine Streckengeschwindigkeitsbegrenzung kommt deshalb nur aus den in der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) genannten Gründen in Betracht. Ursächlich können zum Beispiel eine unetstetige Straßenführung, Kurvenlage oder Gefällstrecken sein. Weiterhin bestehen zusätzliche Anordnungsvoraussetzungen für Tempo 30-Strecken auf klassifizierten Straßen, insbesondere vor allgemeinbildenden Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten aber auch vor Altenheimen und Krankenhäusern. Keine der genannten Voraussetzungen findet im betroffenen Bereich Anwendung. Ein weiterer Antrag der CDU Cronenberg (Beschlussvorlage VO/1018/23) zur Einrichtung von Tempo 30 im Ortskern wurde am 31.10.2023 vom Ausschuss für Verkehr abgelehnt.
	3	Schrägparkplätze	mittel	gering		Siehe unter VO/0460/26 Punkt Nr. 1
	4	Querungshilfe soll sich von der Fahrbahnoberfläche abheben, mit Einbau einer Bodenschwelle	mittel	mittel		Siehe unter VO/0460/26 Punkt Nr. 2
	5	Linksabbiegen von der Hauptstraße in die Kemmannstraße sollte möglich bleiben	gering	gering		Der Linksabbieger wird wie im Bestand erhalten bleiben. Lediglich wird dieser um etwa 10 Meter in Längsrichtung verschoben.
	6	Einmündungsbereich Kemmannstraße: Außen- & Gastronomie Bereich erweitern	mittel	mittel		Der Außen- & Gastronomiebereich kann nicht erweitert werden, da die vorhandene Fläche für das Ausfädeln von Gelenkbussen erforderlich ist. Es muss sicher gestellt werden, dass der aus der Haltestelle „Cronenberg Rathaus“ ausfahrende Gelenkbus gefahrlos ausscheren kann, ohne in den Gegenverkehr zu geraten.
	7	Ein- und Ausfahrt der Hütterstraße m. H. v. Pollern sperren	gering	gering		Nach Abstimmung mit der Feuerwehr soll der Einmündungsbereich der Hütterstraße zur Gewährleistung von Rettungseinsätzen nicht durch Poller abgesperrt werden. Seitens der Verwaltung ist lediglich vorgesehen, das Einfahren in die Hütterstraße beschilderungstechnisch zu unterbinden.

	8	Barrierearme Ausbau HST Cronenberg Rathaus Süd soll die Ausfahrt der Karl-Greis-Straße nicht behindern	hoch	hoch		Siehe unter VO/0460/26 Punkt Nr. 5
	9	Trinkwasserbrunnen hinter der Bushaltestelle Rathaus Cronenberg Süd	hoch	hoch		Der Standort auf Höhe der Bushaltestelle Cronenberg Rathaus Süd wurde bereits mit den zuständigen Ansprechpartnern abgestimmt. Seitens der Verwaltung wird gewünscht, den Trinkwasserbrunnen erst im Zuge des Ausbaus der barrierearmen Bushaltestelle zu realisieren.
	11	Sperrung der Hauptstraße im Ortskern für den Schwerlastverkehr	hoch	gering		Mit Verweis auf die Beschlussvorlage VO/0670/23, handelt es sich bei der Hauptstraße um eine klassifizierte Straße (L427). Sie ist Teil eines überörtlichen Straßennetzes und dient der Erschließung des Großteils des Stadtbezirks Cronenberg. Bei der Rathausstraße handelt es sich ebenfalls um eine Straße mit Haupteerschließungsfunktion. Auch nach Einschätzung der Polizei (Führungsstelle Direktion Verkehr) gibt es keine rechtliche Grundlage für den teilweisen Ausschluss des LKW-Verkehrs von einer Straße mit einer derart hohen Bedeutung. Durch einen potenziellen Ausschluss des LKW-Verkehrs über 7,5 t Gesamtgewicht würden zudem Verdrängungseffekte entstehen, die durch andere Wegebeziehungen aufgefangen werden müssten. Hierbei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass durch ein solches Verbot der entsprechende Verkehr meist nicht ganz verhindert wird, sondern auf andere, unter Umständen (auch baulich) noch weniger geeignete Straßen verlagert wird. Für genauere Prognosen über solche Verdrängungseffekte wäre unter Umständen ein verkehrstechnisches Gutachten erforderlich. Weiterhin ergäben sich negative Effekte für sämtliche Geschäfte im Cronenberger Ortskern. Die Belieferung dieser wäre nicht mehr ohne weiteres möglich.
	VO/0462/26 Nummer 2a	Haltestellenverlegung HST Cronenberg Rathaus	hoch	hoch		Der bestehende Standort gewährleistet eine zentrale und gut erreichbare Anbindung des Cronenberger Zentrums mit kurzen Wegen zu Einzelhandel, Dienstleistungen und öffentlichen Einrichtungen. Eine Verlegung würde die Erschließungsqualität für einen Großteil der Fahrgäste verschlechtern und längere Fußwege verursachen. Darüber hinaus wären bauliche Anpassungen erforderlich, die mit zusätzlichen Investitions- und Folgekosten verbunden wären, ohne einen erkennbaren Mehrwert für die Fahrgäste zu schaffen. Hierzu zählen vor allem die baulichen Anpassungen der Dynamische Fahrgastinformation samt erforderlichem Tiefbau. Bei der Verlegung der Haltestellen wäre städtischerseits zudem ein barrierefreier Vollausbau erforderlich (Grundlage PBefG / NVP). Gesamtkosten WSW/Stadt vermutlich sechsstellig.
	2c	Prüfung einer Verlegung aller Umsteigeoptionen an die Amboßstraße	hoch	hoch		Eine Bündelung sämtlicher Umsteigebeziehungen an der Amboßstraße sieht die WSW kritisch. Der bestehende Umsteigeknoten an Cronenberg Rathaus bietet aufgrund seiner zentralen Lage eine bessere Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Stadtteil. Eine Verlagerung würde für zahlreiche Fahrgäste längere Wege und eine geringere Orientierungssicherheit bedeuten. Zudem wären umfangreiche infrastrukturelle Anpassungen erforderlich, die erhebliche Kosten verursachen würden. Die zu erwartenden Vorteile stehen in keinem angemessenen Verhältnis zu den finanziellen und betrieblichen Aufwendungen.

	2f	Neugestaltung der bestehenden Haltestellen, falls eine Verlegung nicht möglich ist	hoch	hoch		Siehe unter VO/0460/26 Punkt Nr. 5
	3c	Tempo 30 auf der Hauptstraße, temporäre Sperrung des Linksabbiegers Hauptstraße --> Rathausstraße	gering	gering		Siehe unter VO/0460/26 Punkt Nr. 3 sowie VO/0379/26 Punkt Nr. 5
	4a	Vorfahrtsregelung Rathausstraße Richtung Hauptstraße abschaffen	gering	gering		Grundsätzlich besteht die Aufgabe einer Hauptverkehrsstraße darin, größere Verkehrsmengen aufzunehmen, zu bündeln und zielgerichtet durch das Verkehrsnetz zu leiten. Die bestehende Vorfahrtsregelung unterstützt diese Funktion und sorgt für einen möglichst störungsfreien Verkehrsablauf. Eine Änderung der Vorfahrt würde demgegenüber zu einer Schwächung dieser verkehrlichen Hierarchie führen und könnte die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsbeziehungen beeinträchtigen. Die bestehende Regelung einer abknickenden Vorfahrtstraße trägt den tatsächlichen Verkehrsströmen im betreffenden Bereich Rechnung. Der überwiegende Teil des Verkehrs bewegt sich über die betreffende Streckenführung, die zugleich eine wichtige Verbindung für den öffentlichen Personennahverkehr darstellt. Insbesondere verkehren auf dieser Relation mehrere Linienbusse, die die zentrale Haltestelle Cronenberg Rathaus mit dem Bereich Sudberg verbinden und von dort zurückführen. Darüber hinaus stellt die Verbindung über die Rathausstraße und die Hauptstraße einen wesentlichen Anschluss an die Solinger Straße dar, die als klassifizierte Landesstraße eine übergeordnete Verkehrsfunktion erfüllt. Ferner ist die Lindenallee als Haupteerschließungsstraße klassifiziert und übernimmt bereits heute eine wichtige Funktion innerhalb des örtlichen Straßennetzes. Sie dient nicht nur der Erschließung angrenzender Bereiche, sondern fungiert zugleich als Umgehungsstrecke des Ortskerns. Dadurch nimmt sie einen erheblichen Anteil derjenigen Verkehre auf, deren Ziel weder der Cronenberger Ortskern noch die Solinger Straße ist. Diese verkehrliche Funktion spricht ebenfalls dafür, die bestehende Vorfahrtsführung beizubehalten, da sie den tatsächlichen Verkehrsbeziehungen und der straßenhierarchischen Bedeutung der betroffenen Straßen entspricht.
	5a	Einbahnstraße Kemmannstraße umkehren	mittel	gering		Siehe unter VO/0379/26 Punkt Nr. 5
	5b	Linksabbieger von der Hauptstraße Richtung Kemmannstraße entfernen	mittel	gering		Siehe unter VO/0379/26 Punkt Nr. 5
	5c	Freiwerdene Fläche für Grünfläche sowie Gastro nutzen	mittel	mittel		Siehe unter VO/0379/26 Punkt Nr. 6
	7	FGÜ anstatt Querungshilfe	mittel	hoch		Siehe unter VO/0460/26 Punkt Nr. 4

	8	Einrichtung von Grünstreifen rechts und links der Hauptstr und Parkstreifen z. B mit Rasengittersteinen	hoch	hoch		Aufgrund des zur Verfügung stehenden Gesamtquerschnitts der Hauptstraße könnten Grünstreifen entlang nur unter Aufgabe der Längsparkstände möglich sein. Damit könnten motorisierten Verkehrsteilnehmer alle die Einzelhandelsnutzungen nicht mehr erreichen, denn Alternativen zum Längsparken stehen nicht zur Verfügung.
	9	Prüfung der Einrichtung von Parklets auf der Hauptstr. für Außengastronomie	mittel	hoch		Die Einrichtung von Parklets für die Außengastronomie auf einer Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50 ist aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen abzulehnen. Zudem kann es zu einer Wettbewerbsverzerrung kommen, wenn einzelne Außengastronomiebetriebe durch Parklets begünstigt werden, während andere diese Möglichkeit nicht erhalten. Darüber hinaus hat die Erfahrung gezeigt, dass Parklets mit erheblichen Kosten verbunden sind und schnell mehrere hunderttausend Euro verursachen können. Im Rahmen des Haushaltssicherungskonzepts stehen der Stadt Wuppertal hierfür keinerlei finanziellen Mittel zur Verfügung.
	10	Installation von 12 dreiarmigen Laternen in der Hauptstr. im Ortskerns Cronenberg	mittel	hoch		Muss durch die zuständige Abteilung 104.25 Öffentliche Beleuchtung geprüft werden.
Ortskern Allgemein	VO/0379/26 Nummer 10	Fahrbahndecken-sanierung bis zur Sparkasse in der Rathausstraße	hoch	hoch		Die Fahrbahndecke der Rathausstraße wird derzeit im Rahmen einer separaten Maßnahme saniert. Nach aktuellem Stand soll die Maßnahme Ende Juli abgeschlossen sein.
	VO/0462/26 Nummer 1	Aufstellung Radbügel, Stellplätze für Motorräder sowie Bänke	gering	gering		Aufgrund der bereits bestehenden Stellflächen für Motorräder in unmittelbarer Nähe des Ortskernes stehen auf der Rathausstraße 14, der Kemmannstraße 4 sowie auf der Karl-Greis-Straße 1 insgesamt etwa zwölf Stellflächen für Kraftfahräder zu Verfügung. Ein zusätzlicher Bedarf solcher Stellflächen ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht erkenntlich. Eine mögliche Aufstellung von Radbügel ist durch ist Abteilung 104.54 Nahmobilität zu prüfen.
	2b	Prüfung von Haltestellen für den CE 64 Richtung Solingen auf der Solingerstr	hoch	hoch		Der CE64 verfügt mit der Haltestelle Untergründen über eine Haltestelle auf der Solinger Straße. Die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen für den CE64 auf der Solinger Straße ist nicht vorgesehen. Als Schnellbuslinie verfolgt der CE64 das Ziel, eine zügige Verbindung zwischen den Zentren Wupperta und Solingen herzustellen. Zusätzliche Haltestellen würden die Fahrzeiten verlängern und damit die Attraktivität der Linie für die überwiegende Zahl der Fahrgäste mindern. Gleichzeitig entstünden Kosten für Planung, Bau und Unterhaltung der Haltestellen, während die Erschließungswirkung aufgrund bereits bestehender Angebote im Umfeld begrenzt wäre.
	2d	Prüfung der Linienführung aller Busse aus Sudberg über die Lindenallee	hoch	hoch		Die Führung sämtlicher Buslinien aus Sudberg über die Lindenallee wird nicht empfohlen. Die bestehende Linienführung gewährleistet eine ausgewogene Erschließung verschiedener Bereiche Cronenbergs und ermöglicht direkte Verbindungen für unterschiedliche Fahrgastgruppen. Eine Konzentration auf die Lindenallee würde zu einer Verschlechterung der Flächenerschließung führen und für Teile der Bevölkerung längere Zugangswege zum ÖPNV bedeuten. Darüber hinaus wären betriebliche Anpassungen erforderlich, die zusätzliche Kosten verursachen und die Effizienz des Liniennetzes beeinträchtigen könnten. Aus Kundensicht würden sich die Wegebeziehungen verschlechtern, ohne dass ein entsprechender Nutzen erkennbar wäre.
	2e	Analyse des Verkehrsaufkommens	hoch	hoch		Muss durch die zuständige Abteilung 104.3 Straßenverkehrstechnik geprüft werden.

	2g	Erstellung einer Kostenabschätzung, Durchführung erforderlicher Verkehrsdatenanalysen	hoch	hoch		Muss durch die zuständige Abteilung 104.3 Straßenverkehrstechnik geprüft werden.
	3a	Vorfahrtsregelung Berghauserstraße, Richtung Lindenallee	mittel	gering		Analog zur Stellungnahme der Vorfahrtsregelung Rathausstraße in Richtung Hauptstraße.
	3b	Dynamische Schilder	gering	gering		Für den vorliegenden Bereich des Ortskerns ist ein entsprechender Bedarf nicht erkennbar. Die örtliche Verkehrssituation ist überwiegend durch konstante und gut vorhersehbare Verkehrsabläufe geprägt. Es liegen keine Erkenntnisse vor, die darauf hindeuten, dass durch den Einsatz dynamischer Beschilderung ein wesentlicher verkehrlicher Mehrwert erzielt werden könnte. Insbesondere sind keine regelmäßig auftretenden Verkehrsbelastungen bekannt, die den Einsatz einer derartigen technischen Infrastruktur rechtfertigen würden. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Installation dynamischer Schilder mit Investitionskosten verbunden ist. Neben den Anschaffungskosten entstehen dauerhaft Aufwendungen für Betrieb, Wartung, technische Betreuung, Softwarepflege sowie gegebenenfalls notwendige Reparaturen und Erneuerungen. Auch die Sicherstellung einer dauerhaft zuverlässigen Funktion erfordert personelle und finanzielle Ressourcen. Vor diesem Hintergrund erscheint der zu erwartende Nutzen im Verhältnis zu den entstehenden Kosten und Folgelasten nicht ausreichend.
	4b	Eine Messung der Verkehrsströme aller am Verkehr Beteiligten	hoch	hoch		Siehe unter VO/0379/26 Punkt Nr. 2e
	4c	Tempo 30 in der Rathausstraße	gering	gering		Analog zur Stellungnahme für die Tempo 30-Zone auf der Solinger Straße / Hauptstraße. Auch hier sind keine der zuvor genannten Anordnungsvoraussetzungen einschlägig.
	6a	Verlagerung der Parkplätze seitens der Sparkasse auf die gegenüberliegende Straßenseite der Rathausstraße	mittel	gering		Die Fläche vor dem Gebäude der Sparkasse ist eine private Fläche und steht daher für eine Umplanung nicht zur Verfügung. Die Verlagerung des halbachsigen Parkstands auf die gegenüberliegende Straßenseite ist aufgrund der Zufahrtssituation sowie der fehlenden Andienungsmöglichkeiten nicht sinnvoll.
	6b	Parkstreifen soll mit Rasenkantensteinen ausgestattet werden	gering	gering		Wenn sich Längsparkstände und die Gehwegfläche nahezu auf einer Höhe befinden, werden die Längsparkstände aufgrund der Barrierefreiheit nicht mit einem Kantenstein angefasst.
	6c	Einrichtung eines Pocketparks auf der Rathausvorplatzseite (inkl. Umsiedlung der Müllcontainer).	mittel	mittel		Die Einrichtung eines Pocketparks würde den Wegfall sämtlicher Parkplätze zur Folge haben. Zudem müssen die bestehenden Zufahrten weiterhin freigehalten werden. Ein alternativer Standort für die Müllcontainer muss durch das AWG geprüft werden.
	6d	Kosten-/Machbarkeitsstudie zu erstellen	hoch	hoch		Da die Punkte 6a bis 6c nicht realisierbar sind, ist die Erstellung einer Machbarkeitsstudie obsolet.