

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Geodaten und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Jürgen Tannenfels 563 4770 563 8036 juergen.tannenfels@stadt.wuppertal.de
	Datum:	24.04.2006
	Drucks.-Nr.:	VO/0372/06 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
31.05.2006	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
14.06.2006	Bezirksvertretung Vohwinkel	Entgegennahme o. B.
Fußläufige Verbindung nach Lüntenbeck, Vorlage: VO/1408/05		

Grund der Vorlage

Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, Vorlage: VO/1408/05 „Fußläufige Verbindung nach Lüntenbeck“

Beschlussvorschlag

Der Bericht wird ohne Beschluss entgegen genommen.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Uebrick

Begründung

Dieser Abschnitt der Rheinischen Strecke ist noch als „Bahntrasse“ gewidmet. Diese Widmung lässt außer einer Bahnnutzung keine andere Nutzung zu. Allerdings finden z. Zt. Gespräche mit der Bezirksregierung statt, um die regionalplanerische Voraussetzung für eine mögliche Nutzung der Rheinischen Strecke als Geh- und Radweg zu klären. Des weiteren existiert seit 06.02.2006 der Verein WupperTalBeWegung e.V., der die Umnutzung der gesamten Trasse der Rheinischen Strecke einschließlich des Abschnittes der Kohlenbahn als Geh- und Radweg verfolgt und sich intensiv um eine private Finanzierung dieses Projektes unter Prüfung der Inanspruchnahme von EU-Mitteln bemüht.

Zwei Alternativ-Varianten wurden auf ihre Machbarkeit hin untersucht und die Kosten soweit möglich abgeschätzt.

Variante 1: Länge ca. 1650m, davon ca. 920m neu zu erstellen

Führung:

Der Fuß- und Radweg verläuft beginnend von dem ehemaligen Haltepunkt Lüntenbeck über die Rheinische Strecke, bis unmittelbar zum Brückenbauwerk an der Straße Grünewald, die als Zuwegung zur Kleingartensiedlung und zur ehemaligen Gärtnerei (heutiger Schießübungsplatz) dient. Vor dem Brückenbauwerk verschwenkt der Fuß- und Radweg nach Südosten auf den bereits vorhandenen Feldweg, westlich des ehemaligen Gärtnereigeländes und wird entlang des östlich liegenden Tennisplatzes bis zum Tunnel Flieth geführt. Der weitere Verlauf, nach dem Tunnel, erfolgt über die Straße Homandamm.

Geschätzte Kosten: ca. 253.000€

Anmerkungen:

Auf dem Abschnitt Lüntenbeck - Grünewald liegen in dem für den Fuß- und Radweg benötigtem Abschnitt keine Schwellen mehr. Auf Grund der Absturztiefe auf ca. der Hälfte des o.g. Streckenabschnittes ist eine Absturzsicherung notwendig. Eigentümerin der Trasse ist die DB AG. Nachteil der Variante sind die enormen Kosten für die Wiederherstellung der Ingenieurbauwerke und die späteren Erhaltungskosten. Des weiteren handelt es sich bei der Variante 1 um die längste herzustellende Strecke und somit auch für den die Nutzer der Fuß- und Radwegverbindung um den größten Umweg. Im Bereich des Schießübungsplatzes kann die Ausbaubreite des Weges maximal 3,00m betragen.

Variante 2: Länge ca. 1000m, davon ca. 250m neu zu erstellen

Führung:

Der Fuß- und Radweg verläuft beginnend von dem ehemaligen Haltepunkt Lüntenbeck über die Zufahrt der Spedition Lückerath und verschwenkt am Beginn des Böschungsfußes der Fa. Kühne und Nagel auf das Industriegleis. Der Verbindungsweg verlässt nach dem westlich liegenden Hauptgebäude der Spedition Lückerath die Trasse und kann über die vorhandene Straße, entlang der Kleingartensiedlung, geführt werden, die bergab in die Straße Flieth einmündet. Die weitere Führung erfolgt über die Straße Flieth und letztlich über den Homandamm.

Geschätzte Kosten: 77.000€

Anmerkungen:

Auf der Trasse der Fa. Kühne und Nagel müssen die Holzschwellen entfernt werden, was erhöhte Ausbau- und Entsorgungskosten erzeugt. Hinzu kommt, dass der Fuß- und Radweg über Grundstücke verschiedener Eigentümer verläuft. Die Grundstücke müssen gepachtet oder gekauft werden, es sei denn die Eigentümer gehen eine Gestattungserklärung mit der Stadtverwaltung ein. PropertyOne, Eigentümer des Kühne und Nagel Grundstücks, haben einen Gestattungsvertrag abgelehnt, aber ein Verkaufsinteresse bekundet. Im Bereich der

Kleingartensiedlung ist der Fuß- und Radweg nicht barrierefrei zu gestalten. Bei der Variante 2 handelt es sich um die kürzeste herzurichtende Strecke, da die Zufahrtstraße der Spedition Lückerrath, die Straße neben der Kleingartensiedlung und die Straße Flieth sowie Hohmandamm ausreichend ausgebaut sind.

Variante 3 (entspricht dem Antrag VO/1408/05): Länge ca. 870m, davon ca. 870m neu zu erstellen

Führung:

Der Fuß- und Radweg verläuft beginnend von dem ehemaligen Haltepunkt Lünterbeek über die Verbindungsstrecke Lünterbeek - Bahnhof Vohwinkel bis unmittelbar zur Straße Hohmandamm, wo diese parallel zur ehemaligen Bahntrasse verläuft. Der weitere Verlauf erfolgt über den Hohmandamm.

Geschätzte Kosten: ca. 195.332€

Anmerkungen:

Auf dem Abschnitt Lünterbeek – Vohwinkel liegen, in dem für den Fuß- und Radweg benötigtem Abschnitt, Holzschwellen der ehemaligen Verbindungsstrecke. Auf Grund der Absturztiefe auf ca. der Hälfte der Strecke des o.g. Streckenabschnittes ist eine Absturzsicherung erforderlich. Eigentümerin der Strecke ist die DB AG.

Fazit:

Die Variante 2 stellt die kostengünstigste Verbindung zwischen der Lünterbeek und Vohwinkel dar. Gegebenenfalls müssen die für den Trassenverlauf benötigten Grundstücke bzw. Teilgrundstücke erworben werden. Bezugnehmend auf die grobe Ermittlung der Bodenwerte können die Flächen für ca. 10.000€ angekauft werden. Die 10.000€ Erwerbskosten sind bereits in den Gesamtkosten der Variante 2 (77.000€) enthalten.

Eine Führung des Geh- und Radwegs direkt neben der vorhandenen Trasse würde zusätzlichen sicherheitstechnischen und damit finanziellen Aufwand verursachen.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten sind unter dem Punkt „Begründung“ in Verbindung mit den Anlagen 2 – 4 ausführlich unter Berücksichtigung der ggf. erforderlichen Ausgleichskosten nach dem Landschaftsgesetz NRW dargestellt.

Zur Umsetzung der Maßnahme stehen z. Zt. keinerlei Finanzmittel zur Verfügung.

Anlagen

Anlage 01: Übersichtsplan

Anlage 02: Kostenschätzung Variante 1

Anlage 03: Kostenschätzung Variante 2

Anlage 04: Kostenschätzung Variante 3