

|   |  |                                      |
|---|--|--------------------------------------|
| <b>Grundsatzbeschluss</b>   | Geschäftsbereich   | Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr  |
|   | Ressort / Stadtbetrieb   | Ressort 104 - Straßen und Verkehr    |
|   | Bearbeiter/in  | Sylvia Uehlendahl                    |
|   | Telefon (0202)   | 563 4786                             |
|   | Fax (0202)   | 563 8422                             |
|   | E-Mail   | Sylvia.Uehlendahl@stadt.wuppertal.de |
|   | Datum:   | 01.12.2004                           |
|   | <b>Drucks.-Nr.:</b>  | <b>VO/3405/04</b><br>öffentlich      |
| Sitzung am  | Gremium  | Beschlussqualität                    |
| <b>15.12.2004</b>   | <b>Bezirksvertretung Cronenberg</b>                                  | <b>Empfehlung/Anhörung</b>           |
| <b>02.02.2005</b>   | <b>Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Stadtmarketing</b> | <b>Empfehlung/Anhörung</b>           |
| <b>09.02.2005</b>   | <b>Ausschuss für Verkehr</b>   | <b>Entscheidung</b>                  |
| <b>Verkehrs und Städtebaukonzept "Ortskernplanung Cronenberg"</b> |  |                                      |

### Grund der Vorlage

Fertigstellung des Verkehrs- und Städtebaukonzeptes „Ortskernplanung Cronenberg“

### Beschlussvorschlag

1. Das Verkehrs- und Städtebaukonzept „Ortskernplanung Cronenberg“ wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Planung und der Bau einer Umgehungsstraße auf der Samba-Trasse (Abschnitt Lindenallee – Hauptstraße) werden nicht weiter verfolgt.

### Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Der Beauftragte für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer ist einverstanden.

### Unterschrift

Uebrick

### Begründung

Im November 2000 wurde die Erarbeitung des Verkehrs- und Städtebaukonzeptes für den Ortskern Cronenberg extern an das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) in Aachen vergeben. Die Finanzierung erfolgte aus freien Verfügungsmitteln der

Bezirksvertretung Cronenberg. Begleitet wurde die Erstellung der Ortskernplanung Cronenberg von den Fachabteilungen der Stadtverwaltung, der örtlichen Politik, der Polizei und dem Cronenberger Heimat- und Bürgerverein (CHBV) in drei projektbegleitenden Arbeitskreisen. Am 25.02.2003 wurde das Verkehrs- und Städtebaukonzept „Ortskernplanung Cronenberg“ seitens der Bezirksvertretung Cronenberg im Rahmen einer Bürgeranhörung der Öffentlichkeit vorgestellt.

### Zusammenfassung der wichtigsten Konzeptinhalte

Ziel der Ortskernplanung Cronenberg ist es, durch ein städtebauliches und verkehrliches Gesamtkonzept die Störungen durch den Kfz-Verkehr auf ein erträgliches Maß zu reduzieren, die heute durch den Kfz-Verkehr überlagerten Entwicklungspotentiale herauszuarbeiten, den Einzelhandelsstandort Cronenberg zu stärken und gleichzeitig die gute Erreichbarkeit des Ortskernes zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der Ortskernplanung ein städtebauliches und verkehrliches Gesamtkonzept entwickelt, welches notwendige verkehrliche Maßnahmen zur städtebaulichen Entwicklung des Ortskerns Cronenberg formuliert.

Die Erarbeitung des Konzeptes erfolgte auf Basis detaillierter Verkehrserhebungen, die eine Unterscheidung des Durchgangsverkehrs vom Quell- und Zielverkehr ermöglichen. Aus dieser Verkehrserhebung geht hervor, dass rund 25 % des Verkehrs im Ortskern Cronenberg Durchgangsverkehr ist. Je ca. 25 % des Verkehrs haben ihr Ziel bzw. Ihre Quelle im Ortskern Cronenberg. Die verbleibenden 25 % des Verkehrs werden durch Binnenverkehre im Ortskern selbst verursacht. Das kleinräumige Verkehrskonzept für den Ortskern Cronenberg zielt darauf ab, die Verkehrsmengen im Ortskern, insbesondere auf der Hauptstraße, infolge einer Verkehrsverlagerung zu reduzieren und dadurch eine deutliche Attraktivierung und Stärkung des Geschäftsbereiches zu ermöglichen.

Untersucht wurden vier Szenarien der Kfz-Verkehrsführung für den Ortskern. Das gewählte Szenario 4 wurde bei allen Beteiligten des projektbegleitenden Arbeitskreises favorisiert, da es die besten Ansätze zur Lösung der Verkehrsprobleme und somit zur städtebaulichen Attraktivierung des Ortskerns Cronenbergs bietet. Das gewählte Szenario sieht die Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs auf der Hauptstraße sowie auf der Lindenallee vor. Gleichzeitig erfolgt ein Verbot der Fahrbeziehungen Solinger Straße – Hauptstraße und Hauptstraße – Rathausstraße. Das Verbot der Fahrbeziehung Solinger Straße – Hauptstraße bewirkt eine indirekte Führung des starken Durchgangsverkehrs auf der Fahrbeziehung Solinger Straße – Hauptstraße über die Lindenallee / Amboßstraße, was letztendlich zusätzlich zu einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus Cronenberg infolge der erzielten Widerstandserhöhung führen soll. Durch das zusätzliche Verbot der Fahrbeziehung Hauptstraße – Rathausstraße wird der starke Durchgangsverkehr auf der Fahrrelation Hauptstraße – Berghäuser Straße bzw. umgekehrt ausschließlich über die Lindenallee /Amboßstraße geführt. Dieses Szenario ist insgesamt mit der größten Kfz-Belastungsabnahme der Hauptstraße im Ortskern (heute ca. 12.700 Kfz/ 24 h, Abnahme um min. 4.500 Kfz/24 h) verbunden. Somit bietet dieses Szenario die deutlichste Reduzierung der heutigen Trennwirkung für den Fußgängerverkehr auf der Hauptstraße. Durch eine entsprechende Neugestaltung bietet sich dem öffentlichen Personennahverkehr, dem Fußgängerverkehr sowie den Geschäften die Möglichkeit, zusätzliche Flächen auf der Hauptstraße zu gewinnen. Von ausschlaggebender Bedeutung für die Wahl dieses Szenarios ist die Gewährleistung der Erreichbarkeit des Geschäftsbereiches Cronenbergs für den Zielverkehr. Das Szenario bietet dem Zielverkehr durch die Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs auf der Hauptstraße auch weiterhin die Möglichkeit, den Geschäftsbereich auf direktem Wege anzufahren. Das Szenario beinhaltet demgegenüber jedoch eine deutliche Zunahme der Kfz-Verkehrsbelastung auf der Lindenallee (max. 5.500 Kfz/24 h), allerdings verfügt diese Straße bei einer gegenwärtigen Kfz-Belastung von ca. 7.000 Kfz/24 h über die erforderlichen Kapazitätsreserven.

Neben dem kleinräumigen Verkehrskonzept für den Ortskern Cronenberg ist es Ziel des großräumigen Verkehrskonzeptes, die nichtnotwendigen Durchgangsverkehre sowie den Schwerlastverkehr aus Cronenberg zu verdrängen. Als mögliche Alternativroute zur L 427 (Hauptstraße / Solinger Straße) bietet sich die Führung des Kfz-Verkehrs über die westlich des Stadtteils Cronenbergs gelegene L 74 an. Zur Verlagerung der nichtnotwendigen Durchgangsverkehre ist eine Widerstandserhöhung für den Kfz-Verkehr auf der Fahrtroute durch Cronenberg von Erfordernis. Diese Widerstandserhöhung sollte in erster Linie durch die oben genannten verkehrsregelnde Maßnahmen verwirklicht werden. Gleichzeitig bedarf es langfristig der Reduzierung des Verkehrswiderstandes auf der Fahrtroute über die L 74 in Form einer Umgestaltung des Knotenpunktes L74 / L 418, damit zukünftig eine direkte Führung des Kfz-Verkehrs von der L 74 auf die L 418 gewährleistet wird. Baulastträger ist hier jedoch nicht die Stadt Wuppertal sondern der Landesbetrieb Straßenbau NRW, eine entsprechende Priorisierung der Maßnahme wurde und wird seitens der Stadt gefordert. Neben diesen Maßnahmen stellt eine frühzeitige Information der Verkehrsteilnehmer über mögliche alternative Routenführungen eine wichtige Komponente im großräumigen Verkehrskonzept dar. Diesbezüglich ist die Einrichtung einer wegweisenden bzw. hinweisenden Beschilderung in Verbindung mit dem Aufstellen von Variotafeln an den entsprechend geeigneten Standorten (An der Kohlfurth, Elberfeld) sinnvoll, welche dem Kraftfahrzeugführer wichtige Informationen (Fahrzeiten, etc.) über die entsprechenden Fahrtrouten geben.

Das Parkraumkonzept für den Ortskern Cronenbergs sieht eine Neuordnung der Kurzzeitparkzone im Geschäftsbereich vor. Die bewirtschafteten Kurzzeitparkplätze sollten zukünftig ausschließlich im Bereich der geschäftlichen Umfeldnutzung liegen. Demgegenüber ist eine Verlagerung der Langzeitparkplätze aus dem Geschäftsbereich in die Randbereiche des Ortskerns vorgesehen. Es wird weiterhin eine Beschränkung der zulässigen Höchstparkdauer auf maximal 1 Stunde vorgeschlagen, wodurch eine Erhöhung des Umschlaggrades und somit insgesamt eine Entschärfung des hohen Parkdrucks auf den bewirtschafteten Parkplätzen bewirkt werden soll.

Das Maßnahmenkonzept für den öffentlichen Personennahverkehr sieht insbesondere eine Verbesserung im Bereich der Haltestelleninfrastruktur im Ortskern Cronenbergs vor. Weiterhin bedarf es zur Haltestellenverdichtung im Ortskern einer zusätzlichen Richtungshaltestelle auf der Solinger Straße in Höhe der Schorfer Straße für die andienende Buslinie CE 64.

Eine wichtige Komponente zur Förderung des Fahrradverkehrs im Stadtteil Cronenberg stellt die Verwirklichung der hochwertigen Freizeitroute Samba-Trasse dar, welche eine fahrradfreundliche Verknüpfung zwischen den Wuppertaler Stadtteilen Cronenberg, Sonnborn und Elberfeld bietet. Zur Sicherung des Radverkehrs auf der vierspurigen Hauptstraße östlich der Amboßstraße ist zukünftig die Anlage von Radfahrstreifen vorgesehen. Im unmittelbaren Geschäftsbereich Cronenbergs soll der Radverkehr auf dem Abschnitt zwischen der Rathausstraße und der Amboßstraße durch die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gesichert werden. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr stellt eine weitere wichtige Komponente im Maßnahmenkonzept dar.

Ein integraler Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes für den Fußgängerverkehr ist die fußgängerfreundliche Gestaltung des gesamten Geschäftsbereiches Cronenbergs. Insbesondere auf der Hauptstraße liegt infolge der intensiven geschäftlichen Umfeldnutzung ein sehr hoher Querungsbedarf des Fußgängerverkehrs vor, der gegenwärtig weitgehend ungesichert abgewickelt wird. Diesbezüglich bedarf es im Rahmen der Neugestaltung der Hauptstraße einer durchgängigen Querungshilfe für den Fußgängerverkehr in Form einer durchgehenden zum Teil überfahrbaren Mittelinsel. Eine durchgehende Mittelinsel ermöglicht es dem Fußgänger auf dem gesamten Abschnitt der Hauptstraße zwischen der Rathausstraße und der Amboßstraße gesichert zu queren.

Die gewählte Gestaltungsvariante der Hauptstraße sieht auf dem Abschnitt zwischen der Rathausstraße und der Amboßstraße in Verbindung mit der durchgehenden zum Teil überfahrbaren Mittelinsel eine Fahrspurbreite für den Kfz-Verkehr von jeweils 3,25 m sowie die Einrichtung von beidseitigen Parkbuchten mit einer Breite von jeweils 2,00 m vor. Die Gehwege werden beidseitig mit einer Breite von mindestens 2,50 m ausgestattet. Zu einer attraktiven Straßenraumgestaltung soll eine Intensivierung der Straßenraumbegrünung zwischen den Parkbuchten sowie das Aufstellen von Leuchten auf der durchgehenden Mittelinsel beitragen.

Das städtebauliche Gesamtkonzept für den Ortskern Cronenbergs impliziert die Aufspannung eines städtebaulichen Raumes zwischen den stadtbildprägenden Dominanten der evangelisch-lutherischen Kirche bzw. evangelisch-reformierten Kirche sowie dem Rathausgebäude. Das Konzept sieht die Fassung der Achsen Hauptstraße, Rathausstraße sowie Solinger Straße durch eine axiale Begrünung vor. Demgegenüber sollen die Plätze ausformuliert und grundsätzlich von einer entsprechenden Begrünung durch Bäume freigehalten werden. Das Grundkonzept beinhaltet weiterhin die Schaffung von platzartigen Raumstrukturen vor den stadtbildprägenden Gebäuden (Kirche, Rathausgebäude). Ziel ist die Betonung der historischen Bausubstanz sowie der Einzelhandelsgeschäfte Cronenbergs, indem diesen Baukörpern mehr Raum zugestanden wird. Des Weiteren impliziert das städtebauliche Leitbild eine attraktive fußgängerfreundliche Gestaltung des gesamten Ortskerns. Zur Realisierung der städtebaulichen Entwicklungspotenziale, die sich für den Ortskern Cronenbergs bieten, bedarf es allerdings der Schaffung der erforderlichen verkehrlichen Rahmenbedingungen, die in Form des Verkehrskonzeptes erarbeitet worden sind.

Das erstellte Verkehrs- und Städtebaukonzept bietet somit insgesamt eine gute Basis für die Lösung der verkehrlichen Probleme sowie für die städtebauliche Weiterentwicklung des Stadtteils Cronenberg, indem die großen städtebaulichen Potenziale dieses Stadtteils zukünftig wieder stärker zur Geltung kommen.

#### Nachweis der Leistungsfähigkeit

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Hauptstraße auf die Lindenallee und die Amboßstraße ist es erforderlich, die Leistungsfähigkeit der geplanten Verkehrsführung – insbesondere in den Knotenpunkten - nachzuweisen. Die erforderlichen Leistungsfähigkeiten wurden im Rahmen des Konzeptes durch das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen in einer ersten Abschätzung grundsätzlich nachgewiesen.

- Knotenpunkt Solinger Straße / Hauptstraße / Rathausstraße:

Zur Beschleunigung des ÖPNV soll diesem Knotenpunkt eine separate Vorlaufphase im Lichtsignalprogramm zugewiesen werden. Diese kann bei Bedarf durch die Linienbusse des öffentlichen Personennahverkehrs angefordert werden. In den Zeiträumen, in denen keine Linienbusse des öffentlichen Personennahverkehrs den Knotenpunkt frequentieren, kann diese separate Phase entfallen und der Knotenpunkt mit einer geringeren Umlaufzeit signalisiert werden. Als Beurteilungskriterium für die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes dienen die vorhandenen Auslastungsgrade der Fahrströme in der Spitzenstunde (17:00 - 18:00 Uhr). Am lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Hauptstraße / Rathausstraße / Solinger Straße liegen die Auslastungsgrade der maßgebenden Ströme in der Spitzenstunde bei einer theoretischen Umlaufzeit von 120 s zwischen 64 % und 80 %. Somit sind an diesem Knotenpunkt bei einer Umlaufzeit von 120 s große Reserven vorhanden, um kurzfristige Belastungsschwankungen kompensieren zu können. Der Knotenpunkt Hauptstraße / Rathausstraße / Solinger Straße kann somit infolge der Unterbindung der Fahrbeziehungen Solinger Straße – Hauptstraße bzw. Hauptstraße – Rathausstraße leistungsfähig abgewickelt werden. Weitergehende Untersuchungen

zeigen, dass bei einer Reduzierung der Umlaufzeit auf 80 s die Leistungsfähigkeit gewährt und gleichzeitig die Qualität für Fußgänger durch geringere Wartezeiten deutlich verbessert werden kann.

- Knotenpunkt Rathausstraße / Lindenallee/ Berghauser Straße:

Die Verkehrsverlagerung macht es erforderlich, dass im Knotenpunkt Rathausstraße / Lindenallee / Berghauser Straße eine Lichtsignalanlage errichtet wird, um den Verkehr leistungsfähig abwickeln zu können. Ein Kreisverkehrsplatz lässt sich aus Platzmangel nicht realisieren, für einen Mini-Kreis ist die Verkehrsbelastung zu hoch. Als Beurteilungskriterium für die Leistungsfähigkeit des signalisierten Knotenpunktes dienen wiederum die vorhandenen Auslastungsgrade der Fahrströme in der Spitzenstunde (17:00 Uhr - 18:00 Uhr). Am lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Rathausstraße / Lindenallee / Berghauser Straße liegen die Auslastungsgrade der maßgebenden Ströme in der Spitzenstunde laut Abschätzung der Leistungsfähigkeiten durch das Ingenieurbüro SVK bei 83 % bis 88 %. Somit sind an diesem Knotenpunkt bei einer angenommenen Umlaufzeit von 120 s kaum Reserven vorhanden, um kurzfristige Belastungsschwankungen kompensieren zu können. Unbedingte Voraussetzung für die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Rathausstraße / Lindenallee / Berghauser Straße ist die Einrichtung der erforderlichen Abbiegefahrstreifen in den Knotenpunktzufahrten Rathausstraße bzw. Berghauser Straße, sowie der Lindenallee, wie weitergehende Untersuchungen empfehlen. Ebenso müssen die erforderlichen Aufstelllängen zur Verfügung stehen und das gleichzeitige Abbiegen der Fahrzeugströme Rathausstraße – Lindenallee ermöglicht werden. Im Knotenpunkt und in der Lindenallee ist dieses infolge der gegenwärtig geringen Flächenverfügbarkeit nur mit größeren Umbaumaßnahmen möglich, hier ist ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit der querenden Fußgänger zu legen. Für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Fußgänger, ergeben sich aus der notwendigen Umlaufzeit von 120 s lange Wartezeiten.

- Knotenpunkt Hauptstraße / Amboßstraße / Herichhauser Straße:

Zukünftig bedarf es zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Hauptstraße / Amboßstraße / Herichhauser Straße auf jeden Fall des Verbots der Fahrbeziehung Amboßstraße – Hauptstraße-West. Der geringe Straßenquerschnitt der Amboßstraße in Verbindung mit dem zukünftig starken Rechtsabbiegestrom aus der Amboßstraße macht das Verbot dieser Fahrbeziehung zwingend notwendig. Das Verbot der Fahrbeziehung Amboßstraße – Herichhauser Straße wurde unter dem Aspekt der Leistungsfähigkeit überprüft. Eine Unterbindung dieser Fahrbeziehung ist verbunden mit einer unkomfortableren Erreichbarkeit der Herichhauser Straße bzw. des Wohnbereichs Schwabhausen für den Zielverkehr aus Remscheid, Sudberg bzw. Solingen kommend. (Anmerkung: aktuelle detailliertere Untersuchungen zeigen, dass die Verkehrsbeziehung Amboßstraße – Herichhauser Straße auch unter Wahrung der Leistungsfähigkeit angeboten werden kann.)

Am Knotenpunkt Hauptstraße / Amboßstraße / Herichhauser Straße liegen die Auslastungsgrade der maßgebenden Ströme in der Spitzenstunde bei einer gewählten Umlaufzeit von 120 s zwischen 64 % und 72 %. Somit kann der Knotenpunkt infolge der Unterbindung der Fahrbeziehungen Amboßstraße – Hauptstraße-West sowie Amboßstraße – Herichhauser Straße leistungsfähig abgewickelt werden. Durch die Beibehaltung der Fahrbeziehung Amboßstraße – Herichhauser Straße kann die Phaseneinteilung aus Gründen der Leistungsfähigkeit nur so vorgenommen werden, dass der Linksabbieger aus der Herichhauser Straße bedingt verträglich, sprich gleichzeitig, mit dem Verkehrsstrom aus der Amboßstraße geführt werden kann. Der Gegenverkehrsstrom aus der Amboßstraße ist in der Spitzenstunde so groß (485 Pkw-E/Spitzenstunde), dass sich während der vorhandenen Grünzeit kein Linksabbieger aus der Herichhauser Straße gegenüber

dem übergeordneten Strom aus der Amboßstraße durchsetzen kann. Zur leistungsfähigen Abwicklung der Linksabbieger aus der Herichhauser Straße bedarf es diesbezüglich der Einrichtung einer Nachlaufzeit im Lichtsignalprogramm des Knotenpunktes. Die Auslastungsgrade der maßgebenden Ströme am Knotenpunkt Hauptstraße / Amboßstraße / Herichhauser Straße liegen in der Spitzenstunde bei einer gewählten Umlaufzeit von 120 s zwischen 93 % und 95 %. Somit liegt im Vergleich zur Variante mit einem Rechtsabbiegegebot aus der Amboßstraße eine deutlich geringere Leistungsfähigkeit des lichtsignalgeregelten Knotenpunktes infolge der zusätzlichen Fahrbeziehung Amboßstraße – Herichhauser Straße vor. Bedingt durch den hohen Auslastungsgrad kann es bei Belastungsschwankungen innerhalb der Spitzenstunde zu einer kurzfristigen Übersättigung der Zufahrten des Knotenpunktes kommen, da die Kapazität des Knotenpunktes kaum über Reserven verfügt. Die Beibehaltung der Fahrbeziehung Amboßstraße – Herichhauser Straße ist somit aus Aspekten der Leistungsfähigkeit möglich, allerdings müssen längere Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer in Kauf genommen werden.

Ein detaillierter Nachweis der Leistungsfähigkeiten anhand einer mikroskopischen Simulation der Verkehre im Ortskern Cronenberg liegt nunmehr vor und stützt die im Konzept seinerzeit getroffenen Abschätzungen der Leistungsfähigkeit.

#### Realisierungsschritte:

Zwangsläufig können aus finanziellen Aspekten nicht sämtliche Planungen des Verkehrs- und Städtebaukonzeptes parallel umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund bedurfte es im Rahmen des Realisierungskonzeptes einer Prioritätensetzung in Verbindung mit einer überschlägigen Kostenschätzung für alle Einzelmaßnahmen.

Das kurzfristige Realisierungskonzept dient in erster Linie der schnellen Umsetzung der Kfz-Verkehrsführung entsprechend dem gewählten Szenario 4 mit einer provisorischen Umgestaltung der zentralen Verkehrsknotenpunkte, welche die Grundvoraussetzung für die gestalterische Weiterentwicklung des Ortskerns von Cronenberg darstellt. Ziel des kurzfristigen Realisierungskonzeptes ist weiterhin, die Basis für die Verlagerung der nicht notwendigen Durchgangsverkehre aus Cronenberg durch die entsprechenden Maßnahmen in den Bereichen der Wegweisung sowie der Information zu schaffen.

Das mittelfristige Realisierungskonzept umfasst die städtebauliche Neugestaltung des gesamten Geschäftsbereiches auf der Achse Hauptstraße – Rathausstraße. Es beinhaltet ebenfalls die weitere Realisierung des Verkehrskonzeptes mit den geplanten Maßnahmen in den Bereichen des ruhenden Kfz-Verkehrs, des ÖPNVs, des Fahrradverkehrs sowie des Fußgängerverkehrs. Die Maßnahmen des mittelfristigen Realisierungskonzeptes bedürfen im Hinblick auf eine deutliche Attraktivierung der Lebensqualität im Stadtteil Cronenberg einer möglichst zügigen Umsetzung.

Das langfristige Realisierungskonzept umfasst demgegenüber die städtebauliche Neugestaltung der Nebenbereiche (An der Hütte) sowie die Umgestaltung der Nebenstraßen (Kemmannstraße, Holzschneiderstraße). Des Weiteren wird langfristig die Umgestaltung des Knotenpunktes L 74 / L 418 mit dem Bau eines direkten Zubringers von der L74 auf die L 418 angestrebt.

#### Notwendige Arbeitsschritte zur konkreten Umsetzung

Das vorliegende Verkehrs- und Städtebaukonzept für den Ortskern Cronenberg ist ausdrücklich als Konzept zu verstehen, auf dessen Basis Detailplanungen und Lösungen für vorhandene Konfliktpunkte in einem weiteren Arbeitsschritt zu konkretisieren sind.

- Für die betroffenen Verkehrsflächen, insbesondere für die Knotenpunkte und den umzubauenden Bereich der Hauptstraße sind konkrete Ausbaupläne zu erstellen.
- In der Lindenallee ist eine sichere Querung für Fußgänger im Detail zu planen.
- Der Werkverkehr der Firma Stahlwille, der die Lindenallee quert, ist sinnvoll in das Konzept zu integrieren.
- Die Bushaltestellen, insbesondere in der Lindenallee, sind planerisch bzw. örtlich so zu gestalten, dass keine Behinderung des Kfz-Verkehrs eintritt.

### Umgehungsstraße Cronenberg auf der Samba-Trasse

Die gegenwärtig brachliegende Samba-Trasse auf dem Abschnitt zwischen der Hauptstraße und dem alten Bahnhof Cronenbergs bedarf zukünftig der Zuführung einer sinnvollen Nutzung. Eine wie vor bereits geraumer Zeit angedachte Nutzung der Samba-Trasse auf diesem Abschnitt als Umgehungsstraße für den Kfz-Verkehr hätte – im Rahmen des Konzeptes - neben der Entlastung des Knotenpunktes Hauptstraße / Amboßstraße / Herichhauser Straße aus verkehrstechnischen Gesichtspunkten keine großen Vorteile. Der Bau dieser Umgehungsstraße wäre demgegenüber verbunden mit dem Ankauf von Grundstücken, der Verbreiterung der heutigen Samba-Trasse sowie dem Umbau der vorhandenen Brückenbauwerke. Somit steht der erhebliche finanzielle Aufwand dieser Maßnahme in keinem Verhältnis zum vorhandenen Nutzen. Zudem besteht die aktuelle Planung, die ehemalige Sambatrasse auf ihrer gesamten Länge von Wuppertal-Steinbeck bis Wuppertal-Cronenberg / Amboßstraße als Radweg auszubauen. Aufgrund der günstigen Lage im Siedlungsgefüge und der radfahrerfreundlichen Topographie bietet sich die Trasse in hohem Maße zur Nachnutzung als verkehrswichtiger Radweg an.

Unabhängig von den Ergebnissen des vorliegenden Verkehrs- und Städtebaukonzeptes besteht städtebaulicher Regelungsbedarf im Umfeld des ehemaligen Cronenberger Bahnhofsgeländes. Die Verwaltung wird mit einer separaten Drucksache dazu Bericht erstatten und einen Verfahrensvorschlag unterbreiten.

### **Kosten und Finanzierung**

Da aus finanziellen Aspekten nicht sämtliche Planungen des Verkehrs- und Städtebaukonzeptes parallel umgesetzt werden, erfolgte im Rahmen des Realisierungskonzeptes eine Prioritätensetzung in Verbindung mit einer überschlägigen Kostenschätzung für alle Einzelmaßnahmen.

#### Kurzfristige Maßnahmen

|   |                  |
|---|------------------|
| Maßnahmen am Knotenpunkt Hauptstr./Rathausstr./Solinger Str.      | 32.000 €         |
| Maßnahmen am Knotenpunkt Rathausstr./Lindenallee/Berghäuser Str.  | 90.000 €         |
| Maßnahmen am Knotenpunkt Hauptstr./Amboßstr./Herichhauser Str.    | 17.000 €         |
| Maßnahmen am Knotenpunkt Lindenallee/ Kemmannstr. (Querungshilfe) | 10.000 €         |
| Wegweisende Beschilderungen / Öffentlichkeitsarbeit               | 12.000 €         |
| <u>Gestaltung der Ortseingänge</u>                                | <u>30.000 €</u>  |
| <b>Gesamt</b>   | <b>191.000 €</b> |

#### Mittelfristige Maßnahmen:

|   |             |
|---|-------------|
| Umgestaltung der Hauptstraße (von Rathausstr. bis Amboßstr.)        | 1.500.000 € |
| Umgestaltung der Rathausstraße (von Hauptstraße bis Höhe Sparkasse) | 410.000 €   |
| Variotafeln / weiträumige wegweisende Beschilderung                 | 150.000 €   |
| Ankauf Rathausplatz   | 300.000 €   |
| Umgestaltung Rathausplatz   | 240.000 €   |
| Platzgestaltung Solinger Str. / Schorfer Str.                       | 190.000 €   |
| Umgestaltung am Knotenpunkt Hauptstraße / Rathausstraße             | 160.000 €   |
| Neuordnung Kurzzeitparkzone (Beschilderung / Markierung)            | 20.000 €    |
| Zusätzliche Richtungshaltestelle Schorfer Str.                      | 20.000 €    |

|  |                 |
|--|-----------------|
| Radfahrstreifen Amboßstr. / Samba-Trasse (Markierung)                            | 15.000 €        |
| Querungshilfe Amboßstraße / Holzscheider Str.                                    | 10.000 €        |
| Querungshilfe Amboßstraße / Kuchhauser Straße                                    | 10.000 €        |
| Querungshilfe Lindenallee / Karl-Greis-Straße                                    | 10.000 €        |
| <u>Oberflächenausbesserung Amboßstr. (Kuchhauser Str. bis Holzscheider Str.)</u> | <u>10.000 €</u> |
| Gesamt   | 3.045.000 €     |

Langfristige Maßnahmen:

|                                   |                  |
|-----------------------------------|------------------|
| Umgestaltung Bereich An der Hütte | 230.000 €        |
| Umbau Kemmannstraße               | 340.000 €        |
| <u>Umbau Holzschneider Straße</u> | <u>300.000 €</u> |
| Gesamt                            | 870.000 €        |

Gesamtkosten:

|                               |                  |
|-------------------------------|------------------|
| Kurzfristige Maßnahmen        | 191.000 €        |
| Mittelfristige Maßnahmen      | 3.045.000 €      |
| <u>Langfristige Maßnahmen</u> | <u>870.000 €</u> |
| Gesamt                        | 4.106.000 €      |

Maßnahmen in der Straßenbaulast des Landes:

|                                       |             |
|---------------------------------------|-------------|
| Umgestaltung Knotenpunkt L 74 / L 418 | 1.000.000 € |
|---------------------------------------|-------------|

Im Investitionsprogramm 2003 – 2008 der Stadt Wuppertal ist die Maßnahme nicht enthalten, d.h. die Finanzierung ist derzeit nicht gesichert. Ob eine Finanzierung im nächsten Vermögenshaushalt bzw. Investitionsprogramm möglich ist, ist angesichts der strengen Vorgaben der Kommunalaufsicht zur Kreditaufnahme fraglich, zumal auch in anderen Bereichen dringende Maßnahmen angemeldet werden.

Eine zeitliche Trennung der kurzfristigen und mittelfristigen Maßnahmen über mehrere Jahre ist nicht sinnvoll, deren Umsetzung sollte nicht mehr als ein bis zwei Jahre auseinander liegen, da ohne unterstützende bauliche Maßnahmen in der Hauptstraße zu befürchten ist, dass sich dieses negativ auf den Einzelhandelsstandort Cronenberg auswirkt.

Die Einwerbung von Fördermitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist nicht möglich, da es sich vorrangig um gestalterisch bedingte Baumaßnahmen handelt. Die Einwerbung von Städtebau-Fördermitteln ist zwar denkbar, jedoch besteht seitens des Zuschussgebers bis dato die Auffassung, es handle sich vorrangig um verkehrliche Belange. Rückblickend auf die im Zusammenhang mit der Regionale 2006 geführten Einplanungs- und Fördergespräche ist innerhalb der nächsten Jahre eine Förderung durch den Städtebau eher unwahrscheinlich.

**Zeitplan**

Erst nach Erfüllung der o.g. haushaltsmäßigen Voraussetzungen kann das Konzept bis zur Ausbauplanung konkretisiert werden.

**Anlagen**

- Anlage 01 - Protokoll der Bürgeranhörung
- Anlage 02 - Szenario 4 zukünftige Verkehrsführung
- Anlage 03 - Verkehrs- und Städtebaukonzept Ortskernplanung Cronenberg