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:	11.01.2022
	Drucks.-Nr.:	**VO/1640/21 - Neuf.** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
18.01.2022	**BV Barmen**	**Empfehlung/Anhörung**
01.02.2022	**Ausschuss für Verkehr**	**Empfehlung/Anhörung**
09.02.2022	**Hauptausschuss**	**Empfehlung/Anhörung**
10.02.2022	**Rat der Stadt Wuppertal**	**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

Grund der Vorlage

Die ehemalige Straßen- und Kleinbahnstrecke Loh – Hatzfeld wurde 1980 stillgelegt. Ein Großteil der Grundstücke befindet sich noch im Besitz der WSW mobil GmbH. Schon am 19. August 1980 hat die Bezirksvertretung Barmen beschlossen, die Trasse für eine Radwegenutzung umzugestalten. Die Trasse wurde in den am 3. September 1984 vom Rat beschlossenen Radverkehrsplan aufgenommen. 1988 wurden erste Entwurfsplanungen und Kostenberechnungen vom damaligen Tiefbauamt erarbeitet, die 1989 Eingang in den Bebauungsplan-Entwurf Nr. 922 fanden, der mit Aufstellungsbeschluss vom 05. Juli 1993 beschlossen, aber 2007 wegen fehlender Ausbaumittel förmlich wieder aufgehoben wurde. Im November 2016 wurden 13 Schlüsselprojekte für Wuppertal 2025 definiert; u. a. mit dem Ziel Wuppertal bis 2025 zur Fahrradstadt zu machen. Bestandteil dieses Konzeptes, ist u. a. auch die Hatzfeldtrasse. Im neuen Radverkehrskonzept für Wuppertal ist die Trasse mit Priorität 1 enthalten. Zurzeit fördert das Land NRW im Rahmen der Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah) in Ergänzung mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes und weil die Stadt Wuppertal als strukturschwache Kommune eingestuft ist derartige Projekte mit bis zu 95 %, sofern eine Anmeldung noch im Jahr 2021 erfolgt. Dies soll mit der Zustimmung zu dieser Drucksache ermöglicht werden.

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Wuppertal stimmt der Einreichung des Förderantrages auf Basis dieser Vorlage zu. Die Verwaltung hatte diesen Förderantrag fristwahrend und vorbehaltlich eines Gremienbeschlusses Ende des vergangenen Jahres an den Fördergeber übermittelt.

Zudem wird die Verwaltung beauftragt, für die notwendigen Grundstücksankäufe Verhandlungsgespräche zu führen und die Kaufgeschäfte auszuführen. Die Finanzierung erfolgt erst einmal zu Lasten der Stellplatzablöse. Ankäufe von Grundstücksflächen sind nach der Förderrichtlinie Nahmobilität förderfähig, so dass insoweit die Kosten bei einer Förderung wieder umgebucht werden können. Die Finanzierung des Eigenanteils sowie der nicht geförderten Teile erfolgen endgültig über die Stellplatzablöse.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Meyer

Begründung

A. Ausgangslage und kurze Geschichte der Trasse

Die Kleinbahnstrecke Loh - Hatzfeld war eine im Endausbau ca. 5 km lange Stichbahn vom Bahnhof Loh in Barmen bis Hatzfeld. Der Abschnitt von der Carnaper Straße bis Hatzfeld / Zum Alten Zollhaus wurde 1874 als Pferdebahnstrecke Oberbarmen - Hatzfeld betrieben, die später als elektrische Straßenbahnlinie 6 von der Lenneper Straße über Alter Markt - Carnaper Straße bis nach Hatzfeld verkehrte. Der Teilabschnitt vom Bahnhof Loh bis zum damaligen Barmer Schlachthof (auf dem heutigen Gelände der WSW zwischen Schützen-, Carnaper und Bromberger Straße) wurde im April 1894 als Güterbahnstrecke (im Volksmund „Schlachthofbahn“) eröffnet. Befahren wurde die Strecke zunächst mit Dampfloks der preußischen Staatsbahn, später mit Dieselloks (V 60/260). 1911 wurde die Strecke bis Hatzfeld verlängert (Eröffnung am 1. September 1911), um den dort auf der Wasserscheide zwischen Ruhr und Wupper angesiedelten Firmen (u. a. Dr. Kurt Herberts-Lacke, zwischenzeitlich DuPont / heute Axalta Coating Systems, Raab-Karcher und C&P. Joest) einen Gleisanschluss zu ermöglichen. Dafür war von der Stadt Barmen eigens eine Kleinbahngesellschaft gegründet worden. Mit einer Verlängerung bis zum Fabrikgelände der Firma Siller & Jamart am Hatzfelder Wasserturm war die endgültige Länge von knapp fünf Kilometer erreicht. Eine weitere Verlängerung der Strecke bis Langenberg wurde angedacht, aber nicht realisiert.

Mit der Elektrifizierung zwischen Schönebecker Busch und Hatzfeld ab 1910 wurde der Abschnitt ab dem Schlachthof bis Hatzfeld zusätzlich zum Güterverkehr im Mischverkehr auch mit Straßenbahnwagen der Linie 6 für den Personenverkehr befahren und so erfolgte eine Verknüpfung der Kleinbahnstrecke mit dem übrigen normalspurigen Straßenbahnnetz der Stadt, so dass der Vorort Hatzfeld nun auch vom Barmer Zentrum aus mit Straßenbahnen erreichbar war. Drei von der Stadt im Laufe der Jahre eigens angeschaffte E-Loks übernahmen den Güterverkehr. Das größte Frachtaufkommen war ab 1923 zu verzeichnen. Von der Staatsbahn wurden Kohlen vom Bahnhof Loh bis zum Umladebahnhof auf dem

weiträumigen Gelände des Schlachthofs angeliefert, die dort über das städtische Straßenbahnnetz unter anderem zum Heizkraftwerk Am Clef weitertransportiert wurden. Mit dem Umbau des Alten Marktes 1963 wurde die Güterbahn aus der Innenstadt herausgenommen und auch der Straßenbahnbetrieb in Richtung Hatzfeld am 20. April 1963 ein- und auf Busse umgestellt. Mit der fortschreitenden Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße kam auch für die Kleinbahn das schleichende Ende. Am 1. Februar 1980 wurde die Strecke offiziell stillgelegt.

Unter Federführung der WSW wurde 2018 eine Projektstudie erstellt, als Förderantrag beim „Bundeswettbewerb für Klimaschutz durch Radverkehr“ mit einem Schwerpunkt auf Betriebliches Mobilitätsmanagement eingereicht, aber leider nicht positiv beschieden. Es wurde empfohlen, einen anderen Förderzugang zu finden.

Dies soll jetzt mit einem Finanzierungsantrag gem. FöRi-Nah1 erreicht werden. In einer Arbeitsgruppe aus Vertretern, u. a. der Stadt Wuppertal, dem Wupperverband und der WSW sowie unter Einschaltung eines Planungsbüros (Weber Ingenieure) wurden seit Sommer 2021 neue Ansätze und Strategien für die Erstellung eines veränderten und hoffentlich erfolgreichen Zuwendungsantrages erarbeitet.
Schon in der Projektstudie von 2018 wurde auch eine Ergänzung zur Trasse als direkte Anbindung des Nordparks definiert die nun auch in die aktualisierte Kostenberechnung einbezogen wurde.

B. Details zu der geplanten Umgestaltung als Geh- und Radweg

Die Trasse 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 und es gibt rund 8.000 Arbeitsplätze, also ein großes Nutzerpotential. Ein Großteil der Streckenführung verläuft meist im öffentlichen Straßenraum bzw. über Flächen im Eigentum der WSW mobil GmbH.
Im Folgenden sind einige Details zum Projekt Umnutzung der Hatzfeldtrasse zu einem Geh- und Radweg von Nord nach Süd dargestellt. Die Abschnittsbezeichungen (1 – 5) wurden analog dem damaligen Projektantrag von 2018 gewählt.

Abschnitt 1 (Horather Schanze – Hatzfelder Straße)

a) 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 er möglichen, wäre evtl. Grunderwerb notwendig (siehe Abb. 1). 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 Ortsdruchfahrt (OD) im Bereich Wasserturm noch in das das Projekt „Bürgerradweg Dönberg“ integriert werden soll und ab der OD-Grenze das Projekt „Hatzfeldtrasse“ beginnt. Der nördliche Abschnitt der „freien Strecke“ (siehe Foto 1) soll in Verbindung mit dem Projekt Bürgerradweg Dönberg realisiert werden.

Abbildung 1: Straße Zum Alten Zollhaus Nordteil

Die Weiterführung bis zur Kreuzung soll ebenfalls als einseitiger Geh- und Radweg auf der Ostseite erfolgen (siehe Abb. 2).
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 Haltestellenpositionen „Horather Schanze“, „Hatzfeld Wasserturm“ und „Grunerstraße“ zu. Diese und weitere Haltstellen in der Winchenbachstraße 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 auch schon eine Abstimmung mit der Behindertenvertretung.

Abbildung 2: Straße Zum alten Zollhaus Südteil

b) 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. 3).

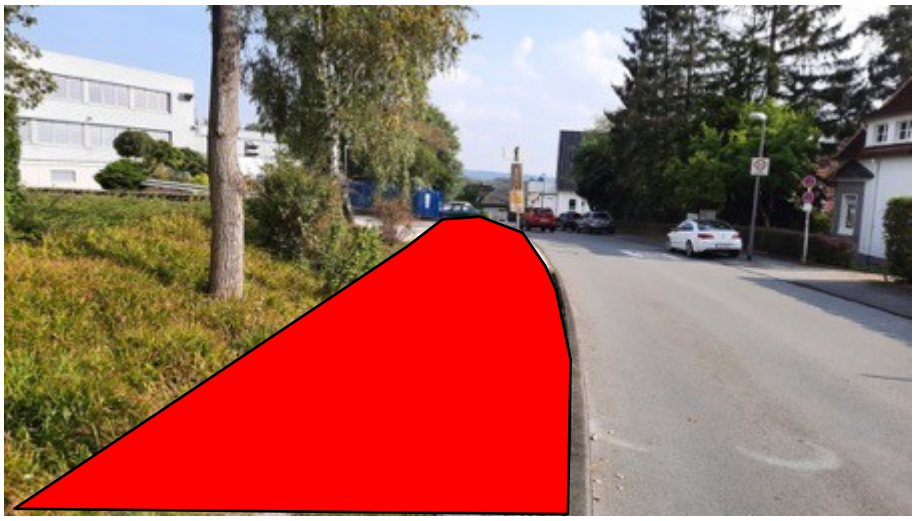

Abbildung 3: Grunerstraße; rot = Trassenverlauf über Flurstück 776

Abschnitt 2 (Hatzfelder Straße – Wilkhausstraße)

a)) In diesem Abschnitt sind die Gewässer Riescheider Bach, Leimbach und Einerngraben zu berücksichtigen. Bis zum Abzweig Wilkhausstraße verläuft die Trasse parallel zum hier direkt östlich des Weges verlaufenden Riescheider Bach und Leimbach. Erforderlich ist hier auch eine Gewässerquerung (Verrohrung). Über weite Strecken liegt der weitere Verlauf im Einschnitt unterhalb der Firma Axalta auf dem ehemaligen eigenen Bahnkörper. 2004 wurde im Bereich der Straße Auf dem Brahm (direkt unterhalb der heutigen Firma Axalta) ein Regenrückhaltebecken (RRB) im Trassenbereich gebaut, bei dem allerdings die spätere Hatzfeldtrasse mit bedacht und eine Vorbeiführung möglich ist. Hier sind kleinere Umbaumaßnahmen erforderlich, die Ende 2021 noch in Abstimmung dem Wupperverband, der WSW mobil GmbH und der unteren Wasserbehörde festgelegt und in bei den Projektkosten berücksicht wurden. Ebenso erfolgte im Dezember 2021 eine Abstimmung mit der Firma Axalta, bei der die notwendigen Anpassungen für die Geh- und Radwegeführung besprochen, festgelegt und auch schon in die aktualisierten Projektkosten eingerechnet wurden. Für den Axalta-Standort gilt die Störfallverordnung, daher sind auch über das Werksgelände hinaus, bestimmte Vorgaben für die Außenbereiche zu beachten. Es wurde aber gemeinsam festgestellt, dass der Ausbau des Geh- und Radweges möglich ist. Ebenso wurde mit Axalta vereinbart, dass aufgrund des erwarteten großen Nutzerpotentials eine Fahrradstation berücksichtigt werden sollte, die ebenso im Rahmen des Projektes gefördert werden kann und bei der aktuellen Kostenberechnung berücksichtigt wurde.

Der Gewässerabschnitt unterhalb des Beckens wurde im Jahre 2008 mit Ersatzgeldern aufgewertet und gesetzlich geschützter Landschaftsbestandteil. Eine umfassende Gewässerrenaturierung des Leimbachs gemäß den Anforderungen der EU-Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) steht für diesen Abschnitt noch aus. Grundlage hierfür ist die wasserrechtliche Genehmigungsplanung aus dem Jahre 2008, in der sowohl die Belange des Geh- und Radweges als auch die des Gewässerausbaus eingeschränkt berücksichtigt wurden. Unter Umständen muss aufgrund der vorgenannten Restriktionen muss der Querschnitt des Geh- und Radweges in kurzen Abschnitten dieses Trassenabschnittes auf 2,50 m eingeengt werden. Der Abschnitt ist als baurechtlicher Außenbereich zu beurteilen, daher ist die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung anzuwenden. In diesem Abschnitt könnte auch der Fußweg vom Radweg getrennt werden, da es durch die benachbarte Kleingartenanlage eine gute parallele Fußwegeverbindung gibt.

b) 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 Ausbau ist in der aktualisierten Kostenberechnung berücksichtigt.

Abbildung 4: Winchenbachstraße an der Kleingartenanlage

<u>Abschnitt 3 (Wilkhausstraße – Schützenstraße)</u>

a) In der Winchenbachstraße soll der Radverkehr ab der Einmündung Wilkhausstraße bis nach der Einmündung Am Gelben Sprung / Autobahnbrücke im Zweirichtungsverkehr auf der Ostseite der Straße, auf dem vorhandenen Grünstreifen, dort wo früher die Straßenbahngleise lagen, als reiner Radweg geführt werden. Der Fußverkehr wird auf dem vorhandenen Gehweg auf der Westseite der Winchenbachstraße geführt (siehe Abb. 4). Hier soll auch der barrierefreie Umbau der dortigen Bushaltestelle „Am Gelben Sprung“ berücksichtigt werden. Ferner muss bei der derzeit noch in Arbeit befindlichen Detailplanung noch geprüft werden, ob der talwärts fahrende Radverkehr auf dem neuen Radweg auf der Ostseite der Straße oder auf der Fahrbahn geführt werden soll.
Anm.: Südlich der Autobahnbrücke befindet sich auf einer Länge von ca. 150 m eine Engstelle (ca. 5,50 m Fahrbahnbreite), in der nur durch Ankauf einer Fläche, auf der derzeit ein Anhängerhandel angesiedelt ist, eine eigenständige Radverkehrsanlage errichtet werden kann. Dies wird zurzeit noch verhandelt und geprüft.

Abbildung 5: Winchenbachstraße Höhe Firma Anhänger Schlick

b) Im südlichen, unteren Teil der Winchenbachstraße soll der Radverkehr auf einem markierten Zweirichtungsradweg geführt werden. Dafür müssen die auf der Ostseite derzeitig markierten Senkrechtparkstände in Längsparkstände für PKW umgewandelt werden. Der Fußverkehr soll die bestehenden Gehwege nutzen. Im Rahmen des Projektes soll der östliche Gehweg gemäß der Abstimmung und den Vorgaben mit der Behindertenvertretung behindertengercht ertüchtigt werden (siehe Abb. 6 und 7). Ferner soll auch der barrierefreie Umbau der dortigen Bushaltestelle „Winchenbachstraße“ berücksichtigt werden. Damit kann gleichzeitig eine ausreichende Breite für den Geh- und Radweg erreicht werden.

Abbildung 6: Untere Winchenbachstraße

Abbildung 7: Untere Winchenbachstraße

c) Zur sicheren Querung der Schützenstraße, soll die dort östlich der Einmündung Hans-Sachs-Straße an der Sparkasse vorhandene Fußgänger-Lichtzeichenanlage in eine komplette Kreuzungsanlage umgebaut werden.

<u>Abschnitt 4 (Schützenstraße – Carnaper Straße)</u>

a) Südlich der Kreuzung Schützenstraße / Winchenbachstraße / Hans-Sachs-Straße erfolgt eine Führung des Radverkehrs in den derzeit als Tempo-30-Zonen ausgewiesenen Straßen Hans-Sachs-, und Bromberger Straße. Hier ist angedacht, dass diese Straßenabschnitte als Fahrradstraßen ausgewiesen werden, da hier sicherlich künftig der Radverkehr eine wichtigere Rolle und die überwiegende Verkehrsart sein wird.

b) Eine sichere Querung der Carnaper Straße soll mit einer neuen Lichtzeichenanlage im Bereich des dortigen Supermarktparkplatzes erfolgen. Dazu soll der vorhandene Gehweg

auf der Ostseite der Carnaper Straße zum WSW-Gelände hin verbreitert werden. Eine Vorabstimmung mit den WSW ist hier bereits erfolgt (siehe Abb. 8).

Abbildung 8: Wegeführung über die Carnaper Straße

<u>Abschnitt 5 (Carnaper Straße – Nordbahntrasse / Bf. Loh)</u>

a) Nach der Querung der Carnaper Straße soll der Radverkehr über den Supermarktparkplatz (derzeit Netto Marken Discount) zu der bereits an der Grundstücksgrenze für die Hatzfeldtrasse angelegte Rampe geführt werden (Abb. 10). Hier liegt eine Dienstbarkeit zur Nutzung für den Radverkehr vor (Abb. 9). An dieser Stelle befand sich bis 1980 der Lokschuppen für die beiden im Güterverkehr eingesetzten E-Loks.

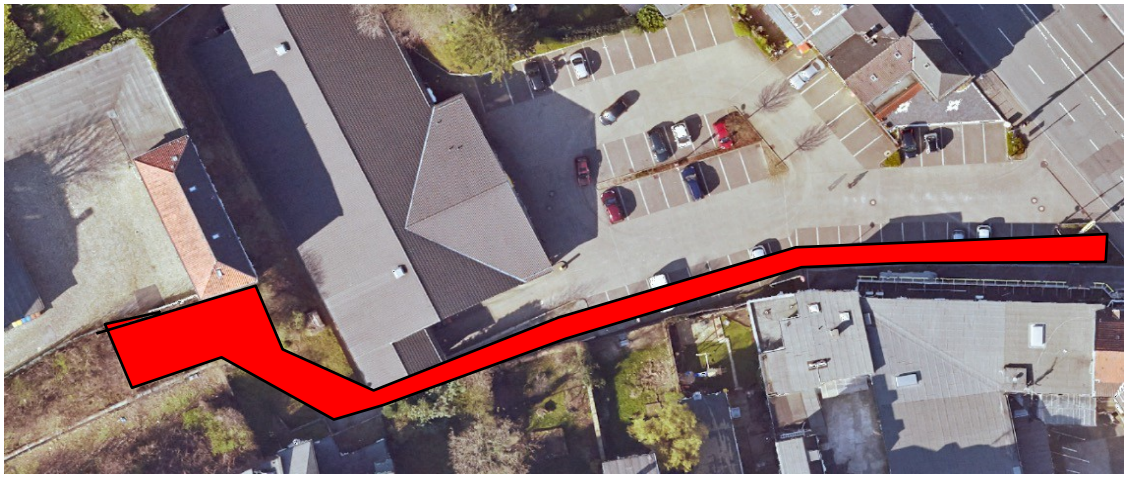

Abbildung 9: geplante Wegeführung über den Supermarktparkplatz

Abbildung 10: Rampe neben Supermarkt

b) Danach wird der Geh- und Radweg wieder auf dem ehemaligen Gleiskörper (Grundstück von WSW mobil GmbH) in einer rund 12 m tief eingeschnittenen kleinen Schlucht unter der Brücke Rödiger Straße hindurchgeführt. Die dortige Fernwärmetrasse der WSW Energie & Wasser AG soll und muss erhalten werden. Auch hierzu ist bereits eine Abstimmung mit den Vertretern von WSW Energie & Wasser AG erfolgt (Abb. 11). Die Kosten für die Sicherung und Ermöglichung der Nutzung des Weges als Geh- und Radweg neben der Fernwärmeleitung sind in die aktualisierten aktuellen Kostenberechnungen eingeflossen.

Abbildung 11: Schlucht unter Brücke Rödiger Straße mit Fernwärmeleitung

c) Im dann folgenden Schönebecker Busch ist die Trasse ebenfalls noch vorhanden. Bei dem dort in den 1980-ern errichteten Wohngebäude ist eine Dienstbarkeit eingetragen. Dieser entsprechend die Zuwegung zu dem Gebäude, die auf der Trasse angelegt wurde, für einen späteren Radweg genutzt werden kann. Der vorhandene Weg soll durch eine geringfügige Inanspruchnahme der parallelen Grünfläche nach Möglichkeit noch etwas verbreitert werden (Abb. 12).

Abb. 12: Wegeverbindung entlang Wohnbebauung

d) Da die ehemalige Fußgängerbrücke über die Kleinbahntrasse vor einigen Jahren aufgrund von Bauwerksschäden entfernt wurde, wurde die Trasse zur Sicherstellung des Fußweges von der Schönebecker Straße zum Schönebecker Busch teilweise verfüllt (siehe Abb. 13). Für die Wegequerung ist eine flache Anrampung des Radweges vorgesehen. Gegebenenfalls sind lokale Anpassungen am bestehenden Fußweg erforderlich.

Abbildung 13: derzeitiges westliches Ende der Trasse mit altem Brückenfundament

e) Das dann folgende Ziegelsteinviadukt über die Schönebecker Straße ist augenscheinlich in einem baulichen guten Zustand, da es kurz vor Stilllegung der Trasse aufgrund eines Versicherungsfalls saniert wurde (siehe Abb. 14).

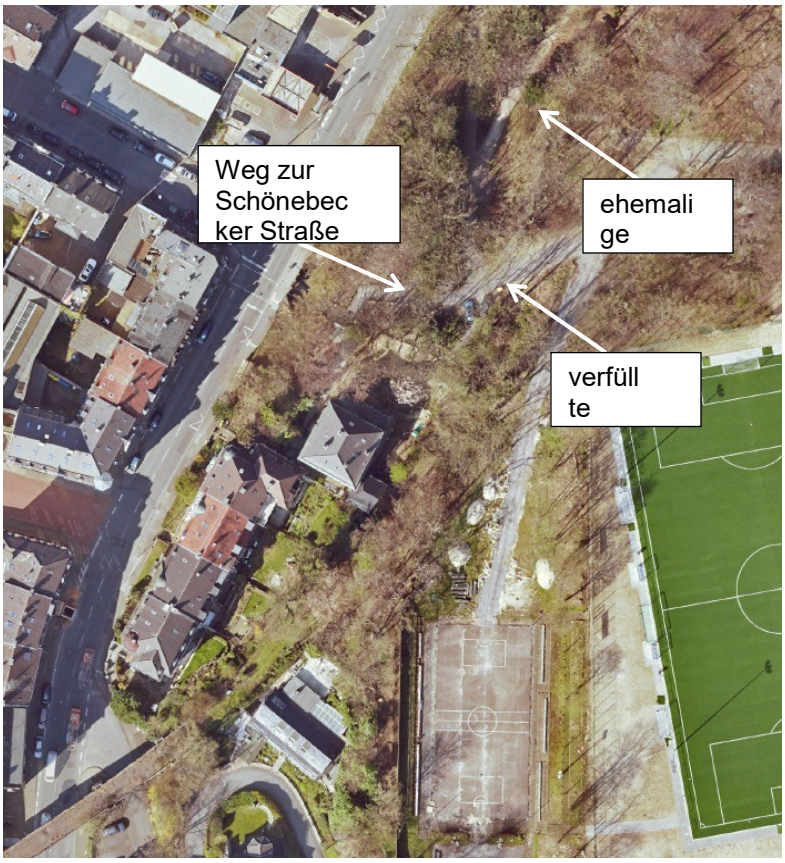

Abbildung 14: Trassenverlauf 2020 zwischen Schönebecker Busch und Ziegelsteinviadukt über die Schönebecker Straße

f) Für die Anbindung an die Nordbahntrasse im Bereich des ehemaligen Bahnhof Loh muss für die Realisierung der direkten und sinnvollsten Anbindung der Hatzfeldtrasse an die Nordbahntrasse entweder von dem dort inzwischen angesiedelten Reifen- und Schrotthändler sowie der Firma Bergchemie ein rund 4 m breiter Randstreifen ihrer vor einigen Jahren von der Bahn gekauften Grundstücke angekauft werden, oder die wichtige Anbindung an die Nordbahntrasse muss über alternative Führungen ermöglicht werden. Bei Redaktionsschluss der Drucksache dauerten die Grunderwerbsverhandlungen noch an. Für den Fall, dass hier keine Einigung erzielt werden kann, werden derzeit auch noch alternative Führungen über vorhandene Straßen und Wege geprüft. Ggf. kann dieser letzte Abschnitt auch nicht mit diesem geplanten Förderantrag auf den Weg gebracht werden und müsste zu einem späteren Zeitpunkt als eigenständiger, kleiner Ergänzungsantrag nachgereicht werden. So wurde das im Sommer 2021 bereits mit dem Zuwendungsgeber vorbesprochen.

C. Allgemeine Anmerkungen zu den geplanten Ausbaustandards

1. Aufgrund der Erfahrungen mit der Nordbahntrasse, sollte der Geh- und Radweg eine Ausbaubreite von i. d. R. mind. 3 m haben (wo möglich auch 3,50 – 4 m). Auf kurzen Strecken im Abschnitt 2 (südlich Hatzfelder Straße unterhalb der Firma Axalta) muss aufgrund der dortigen Bachläufe die Ausbaubreite auf 2,50 m reduziert werden.

2. Da es sich bei der Hatzfeldtrasse um eine über weite Strecken rein innerstädtische Wegverbindung handelt, die vorwiegend für den Alltagsradverkehr (Berufs-, Einkaufs- und Schülerverkehr) gedacht ist, sollte der Weg grundsätzlich eine Asphaltdecke erhalten. Dies auch vor dem Hintergrund, dass er sich teilweise auch in Gefällelagen befindet und hier die Erfahrungen im Zulauf Tunnel Schee im Zuge der Nordbahntrasse zu berücksichtigen sind.

3. Ferner sollte der Weg aus unter Punkt 2 genannten Gründen eine durchgehende Beleuchtung erhalten, da es sich um eine für den Alltagsverkehr gedachte neue Wegeverbindung handelt, die auch zur Substitution von KFZ-Verkehr gedacht und geeignet ist.

4. Ebenso ist eine Radverkehrswegweisung, gemäß der in NRW üblichen Radnetz NRW-Wegweisung vorgesehen. Die bereits durch das Gebiet Hatzfeld / Winchenbach führende NRW-Radroutenwegweisung soll dann später über die angenehmer zu befahrende Hatzfeldtrasse geführt werden.

Klimacheck

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

☐ neutral /nein

X ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Vermeidung von KFZ-Verkehr, Ausbau des Radverkehrsnetzes, Maßnahme zur Verringerung der Luftbelastung

Kosten und Finanzierung

1. Inzwischen erfolgte von dem im Jahr 2021 beauftragten Ingenieurbüro unter Berücksichtigung des aktuellen Baupreisindexes eine Aktualisierung der zu erwartenden Ausbaukosten. Ergänzend zu dem eingangs genannten ersten Förderantrag von 2018 wurden für den Ausbau des Geh- und Radweges, die Installation einer Radverkehrswegweisung, die Signalisierung von zwei Kreuzungsstellen (Schützen- und Carnaper Straße), Umbauten von vier Bushaltestellen, Berücksichtigung der Belange der Behindertenvertretungen, der Errichtung einer Fahrradstation im Bereich der Firma Axalta, inklusive der Planungsleistungen, 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 %.

   Die aktuelle Kostenermittlung basiert nun auf einen Bauentwurf mit einer größeren Planungstiefe und Detaillierung als der Entwurf für den Förderantrag 2018. Die Berechnungen erfolgten in Anlehnung an die Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE), wie das bei den gemäß den Förderrichtlinien Nahmobilität geförderten Projekten gefordert wird.

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

Zeitplan

Der Förderantrag wurde vorbehaltlich des Ratsbeschlusses noch Ende 2021 dem Fördergeber vorgelegt. Es wird erwartet, dass nach Beschlussfassung durch den Rat am 10. Februar 2022 und Prüfung des Förderantrages erste Fördergespräche stattfinden, bei denen das weitere Prozedere festgelegt wird. Als Realisierungszeitraum wird ein Zeitbedarf von drei Jahren nach Zugang des Förderbescheides angenommen. Ggf. können erste Teilabschnitte auch schneller umgesetzt werden.

Anlage

Übersichtskarte 1:15.000