

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Wirtschaft, Stadtentwicklung, Klimaschutz, Bauen und Recht
	Ressort / Stadtbetrieb	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
		Ressort 101 - Stadtentwicklung und Städtebau Ressort 104 – Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) E-Mail	Renate Lassay/ Reyk Golinski 563 5999/ 563 5058 renate.lassay@stadt.wuppertal.de reyk.golinski@stadt.wuppertal.de
	Datum:	08.11.2023
	Drucks.-Nr.:	VO/1182/23 öffentlich
Sitzung am Gremium		Beschlussqualität
29.11.2023 BV Elberfeld		Entscheidung
Städtebauliche Neugestaltung und Aufwertung der Aue gemäß der Städtebauförderrichtlinie NRW 2023		

Grund der Vorlage

Grundsatzbeschluss zur Neugestaltung der Aue gemäß des Grundsatzbeschlusses, VO/0889/20 zur „gemeinsamen Umsetzung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) Innenstadt Elberfeld und der Fernwärmestrategie 2030 der WSW“.

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, für das vorgestellte Planungskonzept zur städtebaulichen Aufwertung und zum klimagerechten Umbau der Straße „Aue“ detaillierte Planungen zu erstellen und einen Durchführungsbeschluss einzuholen.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Rahmenbedingungen

Die nachhaltige Entwicklung von Freiräumen, Verkehrs- und Gemeinbedarfsflächen sowie die Stärkung des Umweltschutzes und die Minderung der Auswirkungen des Klimawandels bilden die Grundlage für kommunale Entscheidungen und Handlungsansätze.

Sie sind 2019 als wesentliche Ziele in die Fortschreibung des ISEK „Innenstadt Elberfeld“ eingeflossen, das die Grundvoraussetzung für den Zugang zu sämtlichen Programmen der Städtebauförderung bildet.

Durch das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen treten zum 01.01.2024 neue Förderrichtlinien (FRL2023) in der Städtebauförderung in Kraft. Mit der Neufassung haben Bund und Länder die Ausrichtung der Städtebauförderung auf eine zukunftsfähige, nachhaltige, resiliente und moderne Entwicklung der Städte und Gemeinden als Bewilligungsgrundlage nochmals hervorgehoben und als Fördervoraussetzung verankert. Die Änderungen betreffen alle Anmeldungen des Städtebaulichen Entwicklungsprogramms (StEP) ab dem Jahr 2024 (Frist zur Antragsstellung 31.10.2023).

Dieser starke inhaltliche Schwerpunkt hinsichtlich Klimaschutz, Klimafolgeanpassung und Erreichung von Klimaschutzzielen wie z. B. Entsiegelung von befestigten Flächen, mehr Stadtgrün, Förderung von Retentionsflächen sowie Förderung von ÖV, Rad- Fußverkehr, entspricht auch den Basis-Regelwerken der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) sowie den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E-Klima 2022).

Während der Fortschreibung des ISEK Innenstadt Elberfeld in 2018- 2019 haben die WSW mit dem Projekt „Zielnetz Fernwärme 2030“ zeitgleich die Erneuerung und Erweiterung des im Schnitt über 60 Jahre alten Fernwärme-Bestandsnetzes in Wuppertal projektiert. Durch eine Umstellung der Fernwärme von Dampf auf Heizwasser wollen die WSW eine effiziente, nachhaltige Versorgungsstruktur sicherstellen und mit einer CO₂-Einsparung von ca. 5.500 t pro Jahr einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz und zur Erreichung der Wuppertaler Klimaschutzziele beitragen.

Für Teilbereiche, in denen die WSW bereits an einer Neuverlegung der Fernwärmeleitungen sowie der unterirdischen Infrastruktur arbeiten, hat die Stadt Wuppertal bereits Bewilligungsbescheide zur Städtebaulichen Neugestaltung vorliegen. Bei weiteren Teilbereichen besteht jetzt grundsätzlich die Möglichkeit, die Oberflächen der von der Infrastrukturerneuerung betroffenen Bereiche mithilfe von Mitteln zur Städtebauförderung neu zu gestalten und so den Stadtraum aufzuwerten, die Aufenthaltsqualität zu steigern und einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten.

Diese „besondere modellhafte Herausforderung“ einer gemeinsamen baulichen Umsetzungsstrategie der Stadt und der WSW wird nach Rücksprache mit dem Fördermittelgeber ausdrücklich als die „Klimaschutzmaßnahme in Elberfeld“ unterstützt und wurde vom Rat der Stadt Wuppertal am 03.03.2021 mit dem Grundsatzbeschluss, VO/0889/20, zur „gemeinsamen Umsetzung des Integrierten

städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) Innenstadt Elberfeld und der Fernwärmestrategie 2030 der WSW“ beschlossen.

Da die Neugestaltung der Aue über eine Zuwendung der Städtebauförderung finanziert werden soll, ist neben dem Grundsatzbeschluss der BV Elberfeld zur „Städtebaulichen Neugestaltung und Aufwertung der Aue“ auch ein Ratsbeschluss zur Erweiterung des bestehenden ISEKs Innenstadt Elberfeld 2019 um die Maßnahme „Städtebauliche Aufwertung, Qualitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs sowie Klimagerechte Straßenraumgestaltung Aue, 1.- 3. BA“ bis zum 31.12.2023 Voraussetzung zu einer erfolgreichen Antragsstellung, siehe VO/1145/2023.

Bestandssituation Aue

Mit der B 7 und der Aue werden heute zwei eigenständige Straßen auf insgesamt acht Fahrspuren im zentrumsnahen Innenstadtbereich (sechs Fahrspuren B7 und zwei 2 Fahrspuren Aue) unmittelbar parallel nebeneinander geführt mit einer entsprechend großen versiegelten Fläche. Die Straßenführung in der Aue erfolgt unmittelbar parallel zur Bundesallee B7 im Zweirichtungsverkehr, getrennt lediglich durch einen schmalen Grünstreifen.

Der Straßenquerschnitt weist im Mittel eine Breite von ca. 10,00 m auf (6,00 m Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr / 2,00 m Parken / 2,00 m Gehweg). Barrierefreie Querungen sowie taktile Elemente fehlen.

Die Aue ist mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Das Parkraumangebot im öffentlichen Verkehrsraum ist relativ ausgeprägt und flächenintensiv. Die nördlich an die Aue angrenzenden Straßen des Luisenviertels sind Bestandteil einer Tempo 30-Zone. Die Aue könnte im Zuge des Umbaus in die angrenzende Tempo 30-Zone integriert werden.

Planung- Städtebauliche Aufwertung, Qualitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs sowie klimagerechte Straßenraumgestaltung

Übergeordnetes Planungsziel ist es deshalb, einen Straßenquerschnitt zu entwickeln, der durch Flächenentsiegelung maximal zur Erreichung von Klimaschutzzielen beitragen kann und andererseits nur noch die verkehrlich wesentlichen Funktionen für „Gehen und Fahren“ bereithält. Die bestehenden Ladezonen vor den Häusern Aue Nr. 50/54 und Haus Nr. 70 bleiben erhalten und werden in die Querschnittsgestaltung integriert.

Im Ergebnis soll die Aue ab dem Parkplatz an der Kasinostraße bis zur Sophienstraße komplett zur Einbahnstraße werden. Der Abschnitt zwischen Untergrünewalder Straße und Sophienstraße ist bereits heute Einbahnstraße. Dies eröffnet die Möglichkeit einer deutlichen Querschnittsreduzierung im gesamten Abschnitt. Der zukünftige Straßenquerschnitt wird in einen 3,00 m breiten Gehweg und eine 4,00 m breite Fahrbahn aufgeteilt. Die dadurch mögliche 3,00 m bis 4,00 m Breitenreduzierung im Vergleich zum heutigen Querschnitt könnte dafür genutzt werden, die bestehende Grünfläche zur B 7 um dieses Maß zu verbreitern und durch zusätzliche Baumpflanzungen, die Aufwertung vorhandener Baumstandorte und die Anordnung von Verdunstungs- und Entwässerungsbeeten einen innerstädtischen ökologischen und städtebaulichen Mehrwert zu generieren.

Die Abbildung 1 enthält perspektivisch den sich einstellenden südlichen Fahrbahnrand nach Umsetzung der Planung (schwarze Linie).



Abb. 1: Aue Blickrichtung Westen mit Kennzeichnung des neuen südlichen Fahrbahnrandes

Abbildung 2 stellt exemplarisch eine Visualisierung der umgesetzten städtebaulichen Gesamtmaßnahme dar.



Abb. 2: Visualisierung Aue in Blickrichtung Westen

Die Radverkehrsführung erfolgt in Fahrtrichtung Westen im Mischverkehr in der geplanten Tempo 30-Zone. In der Gegenrichtung soll die zukünftige Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben werden.

Die denkbare Option, dem Radverkehr einen eigenen Querschnittsbestandteil in Fahrtrichtung Osten anzubieten, wurde im Rahmen der Abwägung zugunsten maximaler Flächenreduzierung nicht weiterverfolgt. Des Weiteren wurde die

Fahrbahnbreite von 4,00 m so gewählt, dass die Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr richtlinienkonform möglich ist, gleichzeitig aber auch das Parken am Fahrbahnrand aufgrund dann fehlender Restfahrbahnbreiten, nicht mehr möglich sein wird. Da im Quartier auf privaten Flächen große Stellplatzkapazitäten bestehen, soll das öffentlich bewirtschaftete Parkraumangebot entfallen.

Aus Sicht der Fachverwaltung ist es zukünftig nicht angemessen, begrenzte öffentliche Flächen in diesem Bereich für Parkraum vorzuhalten, wenn es gleichzeitig Reserven auf privaten Flächen gibt.

Für den heute der Allgemeinheit zur Verfügung stehenden Parkplatz im Osten der Aue ist vorgesehen, diesen im Sinne eines Quartiersparkplatzes als Kompensation für den entfallenden Parkraum in der Straße für Bewohnerparken zur Verfügung zu stellen und Ladestationen für E- Mobilität und Fahrradabstellplätze auf der Fläche zu integrieren.

Die unmittelbar daran angrenzende Bushaltestelle „Volkshochschule“ an der B7 in Fahrtrichtung Westen soll nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans der Stadt Wuppertal ebenfalls Bestandteil der Ausbaumaßnahme werden und barrierefrei ausgebaut werden.

Im Zuge des Umbaus soll der Parkplatz, neben der Funktion des Parkens, auch im Sinne einer wasser- und klimasensiblen Straßenraumgestaltung multifunktional umgestaltet werden. Denkbar sind hier u.a. ergänzend Versickerungsflächen, Rückhalteräume für Starkregenereignisse sowie Verdunstungsbeete. Die Machbarkeitsprüfung und konkrete Lösungen wären auf Basis des Grundsatzbeschlusses im Zuge detaillierter Planungen auszuarbeiten.

Städtebaulicher Mehrwert

„Bei allen investiven Maßnahmen, die eine Förderung in einem Programm der Städtebauförderung erhalten wollen, gilt das „Verbesserungsgebot, d.h. die Maßnahme, die Neuorganisation des öffentlichen (Straßen-)Raums soll zugunsten einer erhöhten Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit, einer größeren Begrünung und Entsiegelung, einer besseren Aufenthaltsqualität und zu einer Verbesserung des Status Quo führen.“

Durch die Neuordnung des öffentlichen Verkehrsraums entstünde mit der neu gestalteten Aue im Innenstadtbereich ein Flächenentsiegelungspotential von ca. 800 m² und ein Zugewinn von Grünflächen mit Versickerungs- und Verdunstungspotential.

Dies ist auch insofern bedeutsam, als dass die Aue bereits heute als belastet im Falle von Starkregenereignissen gilt. Eine um ca. 800 m² reduzierte Verkehrsfläche kann einen deutlichen Beitrag leisten, die Folgen von Starkregenereignissen für die unmittelbaren Anlieger abzumildern.

Klimacheck

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

☐ neutral /nein

☒ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Durch die Neuordnung des öffentlichen Verkehrsraums in der Aue entstünde im Innenstadtbereich ein Flächenentsiegelungspotential von ca. 800 m² und ein Zugewinn von Grünflächen mit Versickerungs- und Verdunstungspotential. Eine Reduktion der versiegelten Verkehrsfläche könnte auch einen deutlichen Beitrag dabei leisten, die Folgen von Starkregenereignissen für die unmittelbaren Anlieger abzumildern.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Gesamtbaumaßnahme betragen laut Kostenschätzung, Stand 2023, ca. 3.950.000 €. Für die Maßnahme werden Mittel der Städtebauförderung zum StEP 2024 im sogenannten „Maßnahmenpaket 1“ beantragt.

Der Eigenanteil der Stadt in Höhe von 20 %, das entspricht 790.000 €, ist im Rahmen des Haushaltsplanentwurf 2024/2025 im Zeitraum 2024-2028, für die Maßnahmen des Maßnahmenpakets 1 als notwendiger, städtischer Eigenanteil eingeplant.

Zeitplan

Der konkrete Umsetzungszeitraum der Straßenbaumaßnahme ist abhängig von der vorlaufenden abschnittswisen Fertigstellung der Fernwärmetrasse und der Infrastrukturerneuerung durch die WSW im Bereich der Aue.

Die städtebauliche Neugestaltung kann nach gegenwärtigem Kenntnisstand voraussichtlich ab 2027 erfolgen.

Anlagen

Anlage 1 – Rahmenplan R 101