

**STADT WUPPERTAL / DIE OBERBÜRGERMEISTERIN**

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) E-Mail	Laura Wester +49 202 563 4362 laura.wester@stadt.wuppertal.de
	Datum:	09.06.2026
	Drucks.-Nr.:	VO/0701/26 öffentlich
Sitzung am Gremium		
27.10.2026 BV Barmen		Beschlussqualität Entscheidung
Verbesserung der Barrierefreiheit in der Innenstadt Barmen		

Grund der Vorlage

Vorschlag der Verwaltung und Umsetzung der 3. Veränderungsnachweisung im Haushaltsplan 2026/2027 (VO/0243/26 i. V. m. VO/0542/26_Neuf.)

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung Barmen beschließt den barrierefreien Ausbau in der Straße Unterdörnen und der Parlamentstraße zu Kosten von ca. 86.000 €.

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Barrierefreie Mobilität bedeutet kurz und knapp, die Verkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass alle Menschen mit und ohne Behinderungen frei und selbständig ohne Einschränkungen sich im öffentlichen Raum bewegen können.

Barrierefreie Straßenräume bedeuten einen Komfortgewinn für alle Bürgerinnen und Bürger und stellen gleichzeitig sicher, dass die Infrastruktur für alle nutzbar ist. Die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen ist eine grundlegende Voraussetzung für die eigenständige Mobilität und die gesellschaftliche Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger.

Die Innenstadtbereiche sind durch ihre vielen öffentlichen Ziele und sozialen Einrichtungen ein besonders stark frequentierter Bereich. Daher bedarf es hier ein gestärktes Interesse eine barrierefreie Infrastruktur zu schaffen. Ziel ist es durch gesteuerte abgestimmte Maßnahmen eine barrierefreie Wegekette vom Barmer Bahnhof durch die Innenstadt Barmen zu realisieren.

Durch die Dokumentation der barrierefreien öffentlichen Verkehrsbereiche können gezielt ergänzende Baumaßnahmen angesteuert werden, um die erforderlichen durchgehende Wegeketten zu realisieren. Diese werden in einer Stadtteilkarte (interner Gebrauch) digitalisiert und durch verschiedene Symbole dargestellt. Über die Herausstellung von wichtigen Zielen und Quellen können Haupttrouten ermittelt und entsprechende Maßnahmen zur barrierefreien Wegeführung herausgestellt werden.

Zur Neugestaltung der zentralen Fußgängerzone in Barmen, des Werth, die zentrale und traditionsreiche Einkaufsstraße des Wuppertaler Stadtteils Barmen, wird durch die aktuelle Baumaßnahme attraktiviert und aufgewertet. Dazu zählt auch der barrierefreie Ausbau innerhalb der Fußgängerzone. Für ein einheitliches Gesamtkonzept zur „Barrierefreien Innenstadt Barmen“ sind durchgängige Wegeketten eine Voraussetzung.

Ziel ist eine barrierefreie Achse vom Barmer Bahnhof über die Straße Unterdörnen mit dem Ziel Finanzamt über den stark frequentierten Überweg an der Straße Steinweg zu den Haltestellen „Alter Markt“. Auch die Nebenstraßen parallel zur Fußgängerzone Werth haben einen hohen Stellenwert. Hier befinden sich viele Geschäfte und Parkmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen. Über die Zwinglistraße, Wegnerstraße und Kleiner Werth ist eine barrierefrei Wegekette fokussiert (VO/600/25, VO/601/25, VO/602/25, Umsetzung 2026 nach dem Haushaltsbeschluss). Um dies zu erreichen, müssen in sämtlichen Einmündungen und Überwegen die Bordsteine abgesenkt und Bodenleitelemente für sehbehinderte Menschen eingebaut werden.

Gegebenheiten und Planungen

Unterdörnen

Der nächste wichtige Baustein zur Erreichung der durchgängigen Wegekette ist die Straße Unterdörnen.

Die Straße Unterdörnen liegt zentral in der Innenstadt Barmen und ist für den Fußverkehr eine Hauptwegeverbindung zur Innenstadt. In der Straße Unterdörnen befinden sich unter anderem Discounter, das Finanzamt, ein Seniorenheim und viele Parkmöglichkeiten. Der Fußweg zum signalisierten Überweg am Steinweg ist stark frequentiert. Zurzeit sind die Gehwege in der Straße Unterdörnen nur vereinzelt barrierefrei ausgebaut. Somit ergibt sich keine durchgängige barrierefreie Wegeführung.

Im Einmündungsbereich Unterdörnen / Bernhard-Letterhaus-Straße soll für den Fußverkehr der gesamte Einmündungsbereich neugestaltet werden. Die Zufahrt zum öffentlichen Parkhaus und zum Parkplatz ist zurzeit als Fahrbahn ausgebaut.

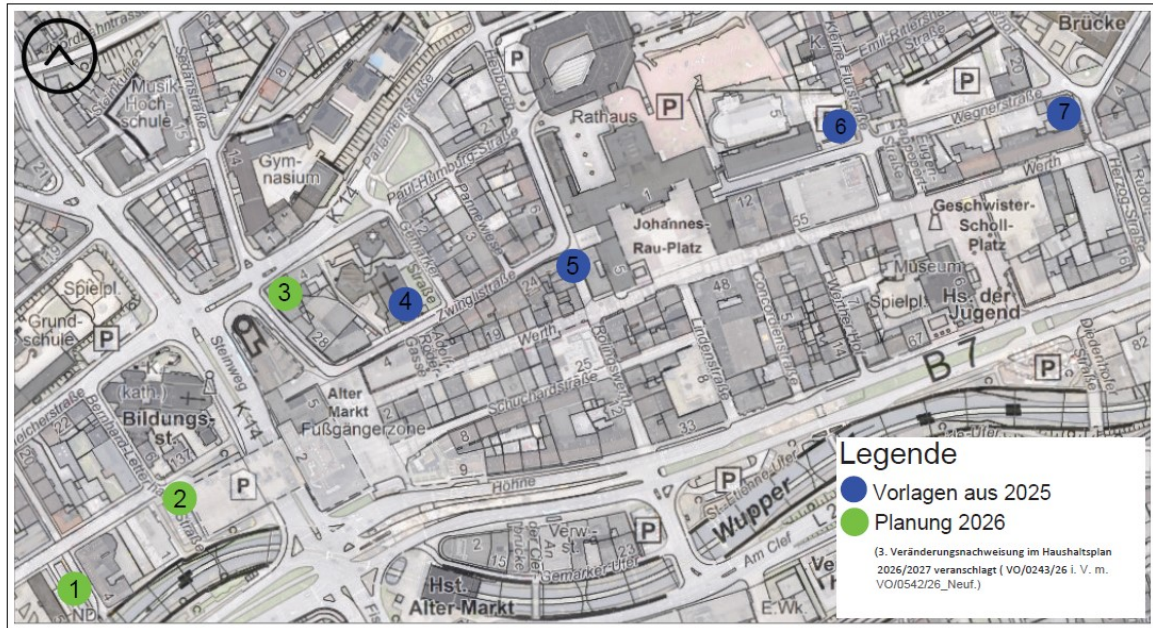
Die Planung sieht vor, durch eine Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau, den zu Fuß gehende dem motorisierten Verkehr zu bevorzugen. Die Erschließung der Parkplätze entspricht in der Planung einer Ausgestaltung für eine Zufahrt über einen Bordstein. Dadurch wird der motorisierte Verkehr abgebremst und dem Fußverkehr eindeutig untergeordnet.

Gemäß der aktuell geltenden DIN 18040 zur barrierefreien Querung werden zur Niveaugleichen Querung Bodenleitelemente in Form von Rippen- und Noppenplatten nach dem aktuellen Standard der Stadt berücksichtigt.

Details der Planung sind dem Lageplan (Anlage 01 - Übersichtplan Punkt 2, Anlage 03 – Lageplan Unterdörnen/Bernhard-Letterhaus-Straße) zu entnehmen.



Übersichtsplan



DIESER AUSDRUCK IST GESETZLICH GESCHÜTZT!

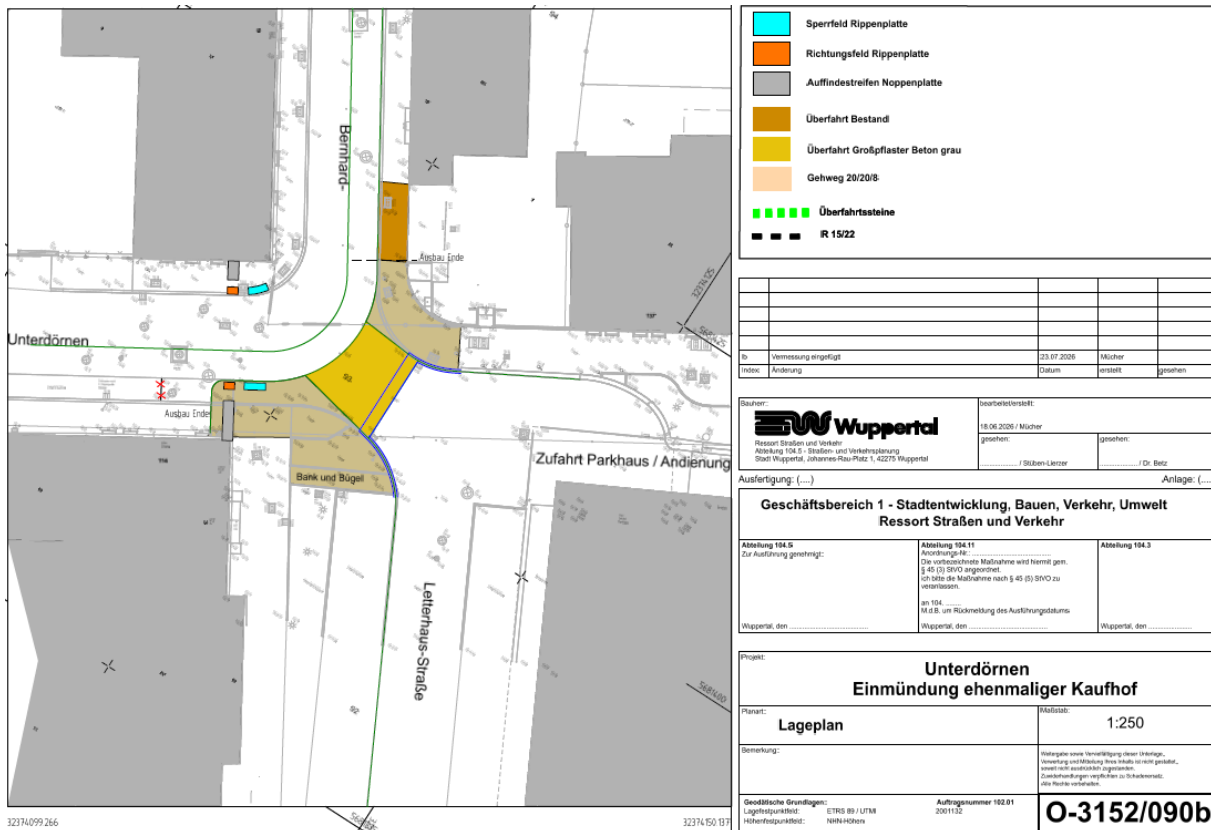
Vervielfältigungen, Umarbeiten, Veröffentlichungen oder die Weitergabe an Dritte nur mit Zustimmung des Herausgebers, ausgenommen Vervielfältigungen und Umarbeitungen zur innerbetrieblichen Verwendung bei Behörden oder zum eigenen Gebrauch.

Meter

Maßstab 1:3000

STADT WUPPERTAL / VERMESSUNG, KATASTERAMT UND GEODATEN

Anlage 01 - Übersichtsplan

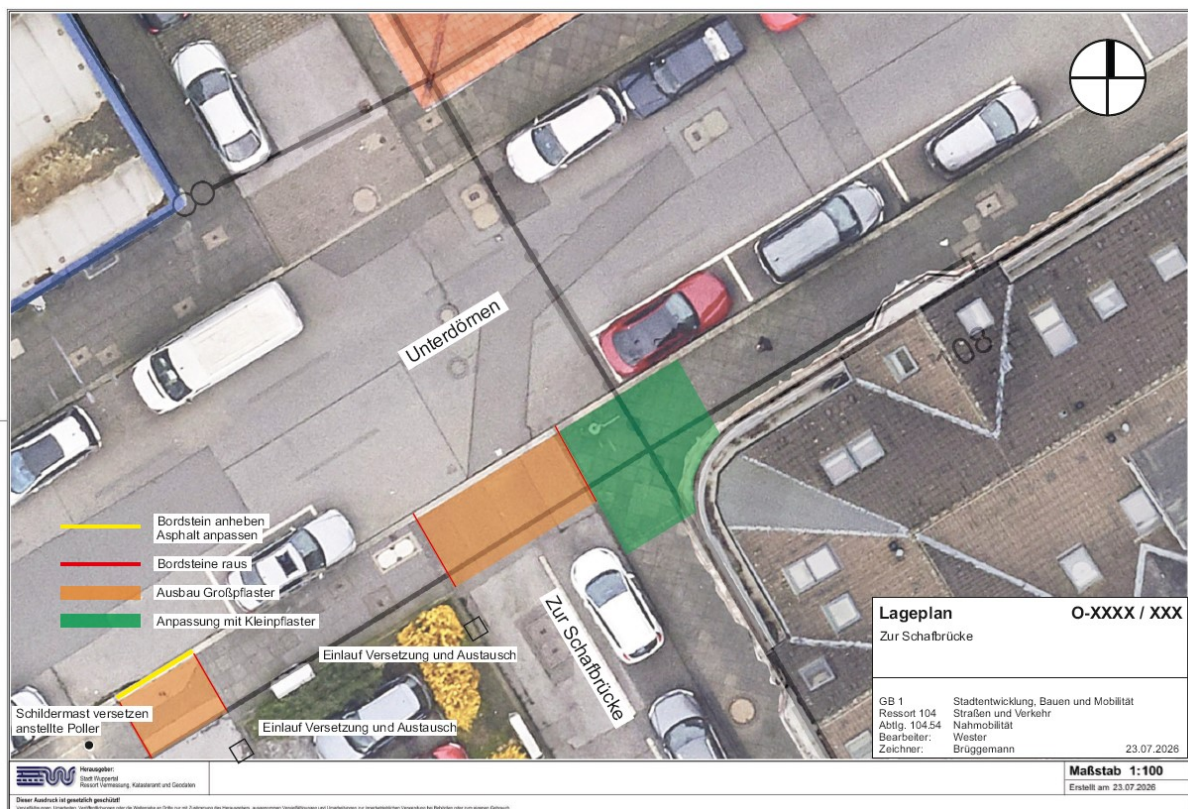


Anlage 03 – Lageplan Unterdörnen/Bernhard-Letterhaus-Straße

Im weiteren Verlauf der Straße soll der Gehweg in den Einmündungsbereichen der Straße Zur Schafbrücke durchgängig hergestellt werden (Anlage 01 - Übersichtplan Punkt 1, Anlage 02 - Lageplan Unterdörnen/Zur Schafbrücke).

Die Straße Zur Schafbrücke ist eine Zufahrt zu Parkplätzen. Durch die Ausgestaltung als Fahrbahn sind im Gehweg durch die Bordsteine Höhenunterschiede, die eine große Barriere für Menschen mit motorischen Einschränkungen darstellt.

Die Planung sieht vor, durch eine Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau, den zu Fuß gehende dem motorisierten Verkehr zu bevorzugen. Die Erschließung der Parkplätze entspricht in der Planung einer Ausgestaltung für eine Zufahrt über einen Bordstein. Der Gehweg wird mit Großpflaster ausgebaut. Dadurch wird der motorisierte Verkehr abgebremst und dem Fußverkehr eindeutig untergeordnet. Ein niveaugleicher Ausbau des Gehweges sorgt für eine barrierefreie Führung.



Anlage 02 – Lageplan Unterdörnen/Zur Schafbrücke

Parlamentstraße

Der signalisierte Überweg an der Einmündung Parlamentstraße/Alter Markt ist ein stark frequentierter Überweg.

Eine eindeutige sichere Führung für mobilitätseingeschränkte Personen an Straßenquerungen ist von hoher Bedeutung. Lichtsignalanlagen stehen für hohe Sicherheit und dienen als wichtige Querungshilfe an vielbefahrenen Straßen.

Ziel ist es im Laufe der Zeit alle Lichtsignalanlagen barrierefrei auszustatten. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine enge Zusammenarbeit der Abteilungen 104.3 Verkehrstechnik und 104.5 Verkehrsplanung gegeben.

Alte Lichtsignalanlage/Steuergeräte werden turnusmäßig erneuert oder ersetzt. Bei diesen Erneuerungen werden die Ausstattungen für die Blindenakustik (und Vibration) grundsätzlich berücksichtigt.

Aktuell gibt es im Haushalt des Ressorts 104 Straßen und Verkehr noch keine Finanzposition zum Bau der erforderlichen Bodenleitelemente und Bordsteinabsenkungen.

Die Lichtsignalanlage ist bereits mit Blindenakustik ausgestattet.

Zur Ausstattung einer barrierefreien Lichtsignalanlage gehören verschiedene Elemente:

- Taktile Bodenleitsysteme (Bodenindikatoren) = Auffangstreifen (Noppen) + Sperrfeld/Richtungsfeld (Rippen)
- Akustik = Orientierungston/Pilotton und Freigabesignal
- Taktile Signalgeber (Vibration) (mittlerweile) standardmäßig zur Akustik verbaut

Taktile Bodenleitsysteme führen zu einem Überweg. Mit den neuen Standards nach DIN ist für die sehbehinderte Person direkt wahrnehmbar erkennbar, ob es sich um einen gesicherten (Lichtsignalanlage, Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)) oder einen ungesicherten Überweg handelt.

Wenn taktile Bodenleitsysteme zu einer Lichtsignalanlage führen, erwartet der sehbehinderte Mensch ein Freigabesignal. Ein Freigabesignal kann entweder in akustischer Form und/oder durch taktile Signalgeber (Vibration am Taster) erfolgen. Das Freigabesignal ist wichtig, da das Erkennen der Grünphase für den Fußgänger*in, lediglich über die Geräusche des Verkehrs, äußerst schwer zu erfassen ist.

Ausschließlich Vibration als taktiles Freigabesignal darf nur an Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h, ohne Mittelinsel, einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung und wenn die Fußgängerfurt rechtwinkelig zur Fahrbahn befindet verwendet werden.

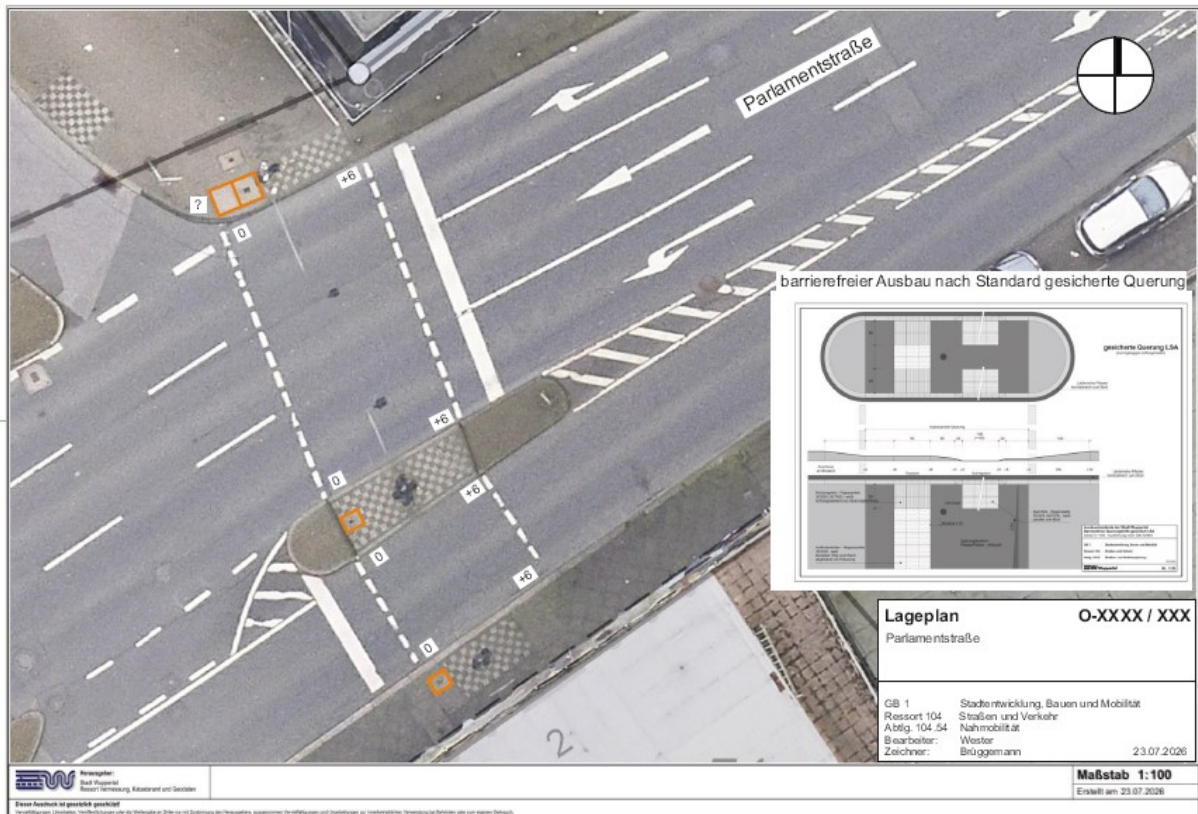
Daraus ergibt sich eine eindeutige Abhängigkeit zwischen den taktilen Bodenleitsystem und dem Freigabesignal. Wenn taktile Bodenleitsysteme eine gesicherte Querung (LSA) anzeigen, muss auch ein Freigabesignal vorhanden sein, oder ergänzt werden.

Der Orientierungston ist eine weitere Ausstattung zum Auffinden der LSA. Er gibt eine klare weitere Orientierung. Das Auffinden eines LSA-Mastes nur über den Orientierungston ist ohne Bodenleitsysteme deutlich schwieriger. An Knotenpunkten machen Überlagerungen von Geräuschen eine klare Orientierung unmöglich. Wiederum, wenn taktile Bodenleitsysteme vorhanden sind, ist der Orientierungston entbehrlich.

Daraus ergibt sich, dass taktile Bodenleitsysteme an Knotenpunkten zur Orientierung vorrangig dem Orientierungston sind.

Wenn eine Ausstattung mit Akustik vor dem Einbau taktiler Bodenleitsysteme erfolgt, ist der Orientierungston und ein Freigabesignal zur Orientierung notwendig.

Für eine durchgängige barrierefreie Führung dieser Erschließungsanlagen ist ein Einbau der Bodenleitelemente und der Bordsteinabsenkungen an der Lichtsignalanlage ein wichtiger unerlässlicher Baustein (Anlage 01 – Übersichtplan Punkt 3, Anlage 04 – Lageplan Parlamentstraße).



Anlage 04 – Lageplan Parlamentstraße

Klimacheck

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

Auswirkungen, bitte Auswahl treffen:

Ja, positive Auswirkungen

Begründung:

Die Maßnahmen sorgen für mehr Sicherheit für den Fußverkehr, welches sich zeitgleich positiv auf das Klima auswirkt, da mehr Fußgänger erwartet und somit die CO2-Belastung durch Pkw gesenkt wird.

Kosten und Finanzierung

Die erforderlichen Finanzmittel für den barrierefreien Ausbau in Höhe von ca. 86.000 €, stehen im Haushaltsplan 2026/2027 zur Verfügung. Hiervon wurden Mittel i. H. v. 36.000 € über die 3. Veränderungsnachweisung veranschlagt (VO/0243/26 i. V. m. VO/0542/26_Neuf.). Die weiteren 50.000 € werden durch die jährliche Pauschale für den Um- und Ausbau Fußgängerverkehr finanziert.

Bei einer voraussichtlichen Nutzungsdauer von 20 Jahren sind jährliche Abschreibungen in Höhe von ca. 4.300 Euro zu erwarten.

Zeitplan

Die vorliegende Maßnahme wurde im Rahmen der Prioritätenliste in Abstimmung mit den Vertretern des Beirates der Menschen mit Behinderungen und der Behindertenbeauftragten

im „Arbeitskreis barrierefreie Mobilität“ eingestuft und soll entsprechend der Reihenfolge umgesetzt werden.

Die Maßnahme soll nach Beschlussfassung kurzfristig gebaut werden.

Anlagen

Anlage 01 – Übersichtplan

Anlage 02 – Lageplan Unterdörnen/Zur Schafbrücke

Anlage 03 – Lageplan Unterdörnen/Berhard-Letterhaus-Straße

Anlage 04 – Lageplan Parlamentstraße

Anlage 05 – VO/0600/25

Anlage 06 – VO/0601/25

Anlage 07 – VO/0602/25

Anlage 08 – Standard ungesicherte Querung

Anlage 09 – Standard gesicherte Querung

Anlage 09 – Gemeinsamer Antrag VO/0542/26