



Entwurfsplanung Neugestaltung Döppersberg Erläuterungsbericht

INHALT

1	DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME	4
1.1	Planungsgrundlage	4
1.2	Planerische Beschreibung	4
1.3	Straßenbauliche Beschreibung	5
2	NOTWENDIGKEIT DER MAßNAHME	6
3	TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME	6
3.1	Trassierung	6
3.2	Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung	6
3.3	Querschnitte	7
3.4	Deckenaufbauten	8
3.5	Baugrund / Erdarbeiten	8
3.6	Querneigung und Entwässerung	9
3.7	Ingenieurbauwerke	9
3.8	Parkraum	10
3.9	Öffentliche Beleuchtung	10
3.10	Öffentliche Verkehrsanlagen	10
3.11	Leitungen	10
3.12	Lärmtechnische Untersuchungen	10
4	BEGRÜNUNG	11
5	MAßNAHMEN IN WASSERGEWINNUNGSGEBIETEN	11
6	KOSTEN	11
7	VERFAHREN	11



8	DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME	11
8.1	Träger der Baumaßnahme	11
8.2	Zeitlicher Ablauf	12
8.3	Grunderwerb	12
8.4	Vergabeverfahren	12

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planungsgrundlage

In der Stadt Wuppertal soll im Rahmen des Landesprogrammes Regionale 2006 das Großprojekt Döppersberg umgesetzt werden. Es ist eine verkehrliche und städtebauliche Neuorganisation des Bereiches zwischen dem Wuppertaler Hauptbahnhof und der Elberfelder City geplant. Neben Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Individualverkehr, zur Schließung von Lücken im Fuß- und Radwegenetz, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Situation für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer sind ebenso Maßnahmen zur Neuorganisation des ÖPNV sowie Maßnahmen im Bereich Städtebau geplant.

Voraussetzung hierfür ist die Bündelung und Neuordnung des Verkehrs im topographisch und verkehrstechnisch anspruchsvollen Plangebiet in der zentralen Innenstadt.

In den Jahren 1999 / 2000 wurde für den Bereich um den Hauptbahnhof Wuppertal unter der Federführung des Büros Hegger, Hegger, Schleiff HHS aus Kassel ein Rahmenplan entwickelt, der eine tiefgreifende Umgestaltung dieses Stadtbereiches umfasst. Ziel des Planungsverfahrens war es, den vom Verkehr dominierten Stadtraum neu zu organisieren und für alle Nutzer der Stadt zurück zu erobern und erlebbar zu machen sowie dabei die Verkehrsfunktionen für den IV und ÖPNV zu optimieren.

Die Erstellung des Rahmenplanes wurde durch die Ingenieurgesellschaft Stolz GmbH verkehrsplanerisch begleitet, es wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet und die Machbarkeit überprüft.

In einer folgenden Planungsstufe wurde durch die Arbeitsgemeinschaft Schübler-Plan / PTV das verkehrliche Konzept aktualisiert und eine darauf aufbauende Entwurfsplanung für die Verkehrsflächen erstellt.

1.2 Planerische Beschreibung

Das Verkehrskonzept sieht eine Bündelung der zurzeit parallel verlaufenden Straßen Bundesallee (B7) und Bahnhofstraße vor. Dazu wird die Bahnhofstraße unmittelbar östlich des Stadtparkassengebäudes auf die Bundesallee geführt und mit dieser in einem dreiarmligen Knotenpunkt verknüpft. Die Straße Döppersberg wird in einem vierarmigen Knotenpunkt an die Bundesallee und die Morianstraße angebunden.

Der zentrale Busbahnhof wird im Endzustand gemäß Rahmenplan über dem Bahnsteigbereich des Hauptbahnhofs angeordnet. Die Anbindung an das Straßennetz erfolgt über zwei Busstraßen, die parallel zu den Gleisen im Osten bis zur Straße Döppersberg und im Westen bis zum Kleeblatt führen.

In der hier beschriebenen und beantragten 1. Baustufe soll der Busbahnhof auf den heutigen P+R- Platz östlich des Bahnhofgebäudes verlegt werden. Die Anbindung des Busbahnhofs an das Straßennetz erfolgt in dieser Baustufe ausschließlich über

die Dessauer Straße / Döppersberg. Der für den Endzustand vorgesehene Neubau der Brücke Dessauer Straße ist noch nicht erforderlich.

Das verkehrliche Konzept sieht eine weitgehende Entlastung des Döppersberg vom Durchgangsverkehr vor, um die Funktionsfähigkeit des Knotens Bundesallee / Döppersberg / Morianstraße zu gewährleisten und einen problemlosen Busverkehr auf dem Döppersberg zu ermöglichen. Für die auf den Südstadtbereich zwischen den Bahngleisen im Norden und der Blankstraße / Ronsdorfer Straße im Süden bezogenen Verkehre bleibt der Döppersberg weiterhin nutzbar, während Durchgangsverkehre auf Alternativstrecken verlagert werden (siehe hierzu auch Neugestaltung Döppersberg, 1. BA, Südstraßenring, OM 00 45 25).

Die Bahnhofsvorfahrt mit Taxiwartepunkten und Kurzzeitparkplätzen (K+R) wird direkt hinter dem Knotenpunkt Bundesallee / Döppersberg an den Döppersberg angebunden. Die Langzeitparker (P+R und sonstige Nutzer) sollen in einer zweigeschossigen Tiefgarage, deren Einfahrt ebenso über die Bahnhofsvorfahrt erfolgt, unter dem Busbahnhof bzw. unter dem Bahnhofsvorplatz angeordnet werden. Neben der Tiefgaragenausfahrt, die über die Anbindung des Busbahnhofs organisiert werden soll, ist eine weitere Zu- und Ausfahrt an der Südseite der Bundesallee angeordnet, hier jedoch nur mit den Fahrtrichtungen rechts rein / rechts raus.

Zur Realisierung der Maßnahme werden seitens der Stadt Wuppertal finanzielle Zuschüsse beantragt. Die dem Finanzierungsantrag zu Grunde gelegten Kosten, und der Finanzierungsantrag an sich, beziehen sich ausschließlich auf die 1. Baustufe (Anlage 5.3.1 und 5.3.2). Die für den jetzt geplanten Straßenausbau durchgeführten Maßnahmen werden auch für den Endzustand (Anlage 5.3.3) weiterhin genutzt.

1.3 Straßenbauliche Beschreibung

Die Bundesallee soll zwischen den geplanten Knoten Bundesallee / Bahnhofstraße und Bundesallee / Döppersberg / Morianstraße tiefer gelegt werden, so daß eine ebenerdige Fußgängerführung zwischen City (Alte Freiheit) und Hauptbahnhof (neuer Bahnhofsvorplatz) möglich wird. Die Bundesallee muß dazu auf einer Länge von insgesamt rund 600 m umgestaltet werden. Um die gebündelten Verkehre leistungsfähig abzuwickeln, sind auf der Bundesallee zwischen Bahnhofstraße und Morianstraße durchgängig 3 Fahrspuren je Richtung geplant, in den Knotenpunktbereichen wird die Fahrbahn auf 4 bzw. 5 Fahrspuren je Richtung aufgeweitet.

Die Bahnhofstraße weist zwischen Kleeblatt und Bundesallee durchgehend zwei Fahrspuren je Richtung auf. Im Kreuzungsbereich wird eine zusätzliche Spur addiert, so daß zwei Rechtsabbiegespuren und eine Linksabbiegespur auf dem Straßenast zur Verfügung stehen. Der Umbau der Bahnhofstraße wird auf einer Länge von rund 200 m erfolgen, und schließt an die Ausbauplanung Südstraßenring an.

Die Straße Döppersberg erhält im Bereich der Einmündung in die Bundesallee insgesamt 6 Fahrspuren. Der Umbaubereich des Döppersberg ist etwa 150m lang. Vom Döppersberg zweigt die Bahnhofsvorfahrt und der Busbahnhof ab.

Von der Bundesallee zum Straßenzug Südstraße / Wall wird die vorhandene Verbindungsrampe (Islandufer) nach Süden verlegt. Sie erhält einen Querschnitt mit zwei Fahrstreifen, der nördliche als Busfahrstreifen.

2 Notwendigkeit der Maßnahme

Die Notwendigkeit der Maßnahme ist in der Erläuterung zum Finanzierungsantrag (Anlage 4.2) beschrieben.

3 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

3.1 Trassierung

Die Bundesallee wird gegenüber ihrem heutigen Niveau an ihrem tiefsten Punkt um maximal 5,70 m abgesenkt. Der Tiefpunkt befindet sich in etwa in der Fußgängerachse der „Alten Freiheit“. Die westliche Flanke weist eine Längsneigung von 4,00% auf, die östliche eine Neigung von 4,20%.

Der dreiarmige Knotenpunkt Bundesallee / Bahnhofstraße weist für die Hauptströme (im Zuge der Bundesallee sowie zwischen Bahnhofstraße und Bundesallee Ost) jeweils zwei Fahrspuren auf.

Die Bundesallee zwischen Bahnhofstraße und Morianstraße weist durchgängig 3 Fahrspuren je Richtung auf, die sich im Bereich der Knotenpunkte auf 4 bzw. 5 Fahrspuren aufweiten. Ein durchgehender Grünstreifen trennt die beiden Fahrbahnen.

Auf der Bahnhofstraße ergibt sich eine maximale Längsneigung von 7,5%, da sich wegen der direkten Anbindung an die Bundesallee die verfügbare Länge zur Überwindung des Höhenunterschiedes verkürzt.

Die Straße Döppersberg erhält durchgängig 5 Fahrspur, im Bereich der Einmündung in die Bundesallee weiten sich diese auf insgesamt 6 Fahrspuren auf. Durch die direkte Anknüpfung an die Bundesallee ergibt eine deutlich stärkere Längsneigung der Trasse von 7,50%.

3.2 Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung

Die höchste Verkehrsbelastung der betrachteten Straßen weist heute mit ca. 45.000 Kfz/Tag die Bundesallee auf.

Die Prognose für das Jahr 2015 zeigt für die Bundesallee zwischen Bahnhofstraße und Döppersberg eine Verkehrsbelastung von maximal 58.000 Kfz pro Tag. Die große Zunahme der Verkehrsbelastung ergibt sich aus der Zusammenlegung der Bundesallee mit der Bahnhofstraße in diesem Abschnitt. Die Morianstraße wird mit rund 33.000 Kfz/Tag ebenfalls weiterhin hoch belastet. Die Bahnhofstraße wird zukünftig mit rund 29.000 Kfz/Tag belastet sein, der Straßenzug Döppersberg / Dessauer Straße hingegen wird deutlich entlastet und weist nur noch ein Verkehrsaufkommen von rund 4.500 Fahrzeugen pro Tag im südlich Abschnitt und 8.000 Fahrzeugen pro Tag im nördlichen Bereich nach Einmündung des Busbahnhofs auf.

Der Anteil des Schwerlastverkehrs wird auf der Straße Döppersberg durch das hohe Busverkehrsaufkommen rund 25% betragen. Im Zuge der Bundesallee kann mit

einem Anteil von 5% gerechnet werden, die Bahnhofstraße wird einen Schwerlastverkehrsanteil von rund 7% aufweisen.

Der Knotenpunkt Bundesallee / Bahnhofstraße erreicht eine gute Gesamtbeurteilung der zukünftigen Verkehrsabläufe (Qualitätsstufe QSV=B nach Simulation in Anlehnung HBS 2001). Der Knotenpunkt Bundesallee / Morianstraße / Döppersberg erreicht eine ausreichende Gesamtbeurteilung der zukünftigen Verkehrsabläufe (Qualitätsstufe QSV=D nach Simulation in Anlehnung HBS 2001). Für den vom Döppersberg kommenden Individualverkehr ergibt sich eine verminderte Verkehrsqualität, (QVS=E), die jedoch gewünscht ist, um die Dessauer Straße vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Genauere Angaben zu diesem Punkt sind der Verkehrsuntersuchung in Anlage 5.9 zu entnehmen.

3.3 Querschnitte

Für die Baumaßnahme sind folgende Ausbauquerschnitte vorgesehen:

Bundesallee im Abschnitt zwischen Bahnhofstraße und Döppersberg (von Nord nach Süd)

- Haltestelle	=	3,00	m
- Busspur Islandufer	=	3,25	m
- Fahrbahn Islandufer	=	3,25	m
- Stützmauer	=	2,00	m
- Busspur	=	3,25	m
- Fahrbahn	=	13,00	m
- Grünstreifen	=	3,00	m
- Fahrbahn	=	9,75	m
- Abstand zur Stützmauer	=	0,80	m
Gesamt	=	41,30	m

Döppersberg im Bereich zwischen Zufahrt Bahnhof und Bundesallee (von Nord nach Süd)

- Abstand zur Stützmauer	=	0,80	m
- Fahrbahn	=	20,00	m
- Gehweg	=	2,50	m
Gesamt	=	23,30	m

Bahnhofstraße im Knotenpunktbereich (von West nach Ost)

- Gehweg	=	2,50	m
- Grünstreifen	=	3,83	m
- Fahrbahn	=	16,25	m
- Abstand zur Stützmauer	=	0,80	m
Gesamt	=	23,38	m

3.4 Deckenaufbauten

Für die geplante Baumaßnahme werden folgende Deckenaufbauten (gem. RSTO 01) entsprechend der Verkehrsbelastungszahlen vorgesehen:

Fahrbahn Bundesallee und Döppersberg (Bauklasse I)

4 cm Splittmastix-Asphalt 0/11 S
8 cm Asphaltbinder 0/22 S
18 cm bit. Tragschicht 0/32 CS
20 cm Hartkalkstein 0/45
50 cm Gesamtaufbau

Aufbau Busspur Bundesallee entspricht Aufbau Fahrbahn Bauklasse I

Fahrbahn Islandufer, Verbindungsrampe (Bauklasse II)

4 cm Splittmastix-Asphalt 0/11 S
8 cm Asphaltbinder 0/22 S
14 cm bit. Tragschicht 0/32 CS
24 cm Hartkalkstein 0/45
50 cm Gesamtaufbau

Aufbau Busspur Islandufer entspricht Aufbau Fahrbahn Bauklasse II

Fahrbahn Bahnhofstraße (Bauklasse II)

4 cm Splittmastix-Asphalt 0/11 S
8 cm Asphaltbinder 0/22 S
14 cm bit. Tragschicht 0/32 CS
24 cm Hartkalkstein 0/45
50 cm Gesamtaufbau

Gehweg

6 cm Platten 40/40/6
3 cm hydr. Mörtel aus Kiessand 0/8 mm
8 cm bit. Tragschicht 0/22 C
18 cm frostsicheres Material 0/32
35 cm Gesamtaufbau

Radweg

8 cm Betonsteinpflaster 10/20/8, rot
3 cm Kiessand 0/8 mm
8 cm bit. Tragschicht 0/22 C
16 cm frostsicheres Material 0/32
35 cm Gesamtaufbau

Oberbau Schrammbord entspricht Oberbau Radweg

3.5 Baugrund / Erdarbeiten

Es liegt zur Zeit noch kein Baugrundgutachten vor. Informationen werden nachgeliefert. Aus benachbarten Pegelständen ist mit einem maximalen Grundwasserstand von ca. 142,12 mNN zu rechnen, und liegt danach unterhalb der Straßenbaumaßnahmen.

3.6 Querneigung und Entwässerung

Die Regelquerneigung von Fahrbahn sowie von Rad- und Gehwegen beträgt $q = 2,5\%$. Die Entwässerung erfolgt über Straßenabläufe, die an die neu herzustellende Kanalisation angeschlossen werden.

3.7 Ingenieurbauwerke

Im Rahmen der Maßnahme werden die folgenden Ingenieurbauwerke erforderlich:

- BW 1: Straßenunterführung Bundesallee (B7) / Südstraße Nord
- BW 2: Straßenunterführung Bundesallee (B7) / Südstraße Süd
- BW 3: Stützwand Bundesallee (B7) / Bahnhofstraße
- BW 4: Stützwand Bundesallee (B7) / Verbindungsrampe
- BW 5: Gehwegüberführung Bundesallee (B7)
- BW 6: Abdeckung Flutgraben
- BW 7: Stützwand Döppersberg
- BW 8: Gehwegüberführung Döppersberg

Der Flutgraben wird durch die Tieferlegung der Bundesallee angeschnitten und muß daher auf einer Länge von etwa 55 m neu abgedeckt werden.

Der Bunker, der unterhalb des heutigen Busbahnhofes liegt, wird durch diese Baumaßnahme nicht betroffen.

Die Abmessungen der einzelnen Bauwerke sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

	Länge Stützwand / nutzbare Breite Brücke	Höhe Stützwand / lichte Weite Brücke	Lichte Höhe	Ansichtsfläche Stütz- wand / Brückenfläche (gerundet)
	[m]	[m]	[m]	[m ²]
BW 1	9,75	14,90	≥ 4,70 m	215
BW 2	12,75	14,90	≥ 4,70 m	188
BW 3	215,00	bis 9,50	-	1.340
BW 4	98,00	bis 5,00	-	230
BW 5	35,00	33,20	≥ 4,80 m	1.050
BW 6	55,00	10,70	ca. 4,50 m	590
BW 7	85,00	bis 5,50	-	250
BW 8	4,00	24,50	≥ 4,55 m	100

3.8 Parkraum

Innerhalb der Straßenbegrenzungslinien werden im Endzustand Parkmöglichkeiten an der neuen Bahnhofsvorfahrt in Form eines Parkstreifens geschaffen.

3.9 Öffentliche Beleuchtung

Alle Straßen mit Nebenanlagen werden mit einer Beleuchtung entsprechend den geltenden Richtlinien ausgestattet.

3.10 Öffentliche Verkehrsanlagen

Der bestehende Busbahnhof an der Bundesallee soll auf den heutigen P+R- Platz östlich des Bahnhofgebäudes verlegt werden. Die Anbindung des Busbahnhofs an das Straßennetz erfolgt ausschließlich über die Straße Döppersberg.

Der zentrale Busbahnhof wird im Endzustand über dem Bahnsteigbereich des Hauptbahnhofs entsprechend des Rahmenplanes angeordnet. Die Anbindung an das Straßennetz erfolgt über zwei Busstraßen, die parallel zu den Gleisen im Osten bis zur Straße Döppersberg / Dessauer Straße und im Westen bis zum Kleeblatt führen.

An der neuen Haltestelle am Islandufer werden die Busse auf der Busspur halten. An der Haltestelle auf der Südseite der Bundesallee hält der Bus auf einer abmarkierten Fläche der Fahrbahn, die in die Rechtsabbiegespur zum Döppersberg übergeht.

3.11 Leitungen

Infolge der Baumaßnahmen müssen die Leitungen neu geordnet und neu verlegt werden.

Der Entlastungssammler Wupper (DN 2000), der unter der Bundesallee liegt, wird durch die geplanten Straßenbaumaßnahmen nicht berührt, da er rund 9,00 (Kanalsohle) unter dem geplanten Tiefpunkt der Bundesallee liegt (Überdeckung von etwa 7,00m).

3.12 Lärmtechnische Untersuchungen

Eine abschließende lärmtechnische Untersuchung und die entsprechende Beurteilung der Auswirkungen auf die umliegende Bebauungen wird derzeit erarbeitet.

Aussagekräftige Ergebnisse sind jedoch erst nach weiterer Konkretisierung der geplanten Baufelder, deren Konzeption und deren Gestaltung zu erwarten, da diese maßgeblichen Einfluss auf die Immissionswerte haben.

Erste Abschätzungen lassen gleichwohl bereits im Vorfeld erkennen, dass trotz der Verkehrszunahme auf der Bundesallee und der Bahnhofstraße nicht mit einer gravierenden Erhöhung der Immissionswerte in den sensiblen Bereichen zu rechnen ist.

Insbesondere die Tieferlegung der Bundesallee vom Knoten Bahnhofstraße bis zum Knoten Morianstraße / Döppersberg wirkt sich positiv auf die Immissionswerte der angrenzenden bzw. nördlich der Wupper liegenden Bebauung aus.

Im Bereich der Bahnhofstraße ist durch die höhere Verkehrsbelastung auch mit einer geringen Erhöhung der Immissionswerte zu rechnen, hier befindet sich jedoch keine sensible Bebauung.

Die Straße Döppersberg wird zukünftig vom Durchgangsverkehr deutlich entlastet, durch die Anbindung des Busbahnhofes ist jedoch nicht von einer Reduzierung der Immissionswerte auszugehen.

Eine abschließende lärmtechnische Untersuchung unter Berücksichtigung der Gesamtplanung ist erforderlich und wird entsprechend nachgereicht.

4 Begrünung

Grünstreifen mit überwiegend Baumbepflanzung ergeben sich in Teilbereichen auf der Mittelinsel der Fahrbahn sowie zum Teil zwischen Gehweg und Fahrbahn. Lage der Flächen siehe Lagepläne.

5 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Das Plangebiet liegt in keiner Wasserschutzzone.

6 Kosten

Die Baukosten für die Maßnahme betragen 32,940 Mio. € (brutto). Für den Grunderwerb sind Kosten in Höhe von 0,230 Mio. € berechnet.

Die Kostenberechnung nach AKS ist als Anlage 3 beigelegt.

Kostenträger der Gesamtmaßnahme ist die Stadt Wuppertal.

7 Verfahren

Das Baurecht für die geplanten Straßenbaumaßnahmen soll durch ein Bebauungsplanverfahren erlangt werden. Mit dem Abschluss des Verfahrens kann bis Mitte 2004 gerechnet werden.

8 Durchführung der Baumaßnahme

8.1 Träger der Baumaßnahme

Träger der Baumaßnahme ist die Stadt Wuppertal.

8.2 Zeitlicher Ablauf

Die Maßnahme soll in fünf Baustufen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs gebaut werden.

– Baudurchführung: 2004 bis 2008

Die Abwicklung der Baumaßnahme und die Bauphasen sind in Anlage 5.9 dargestellt.

8.3 Grunderwerb

Der notwendige Grunderwerb ist vor Baubeginn abzuschließen, erste Gespräche wurden bereits geführt.

Erlöse aus Grundstücksveräußerungen können derzeit nicht konkretisiert werden, da weder ein Investor bekannt ist, noch gesicherte Anhaltspunkte vorliegen ob, und zu welchen Grundstückswerten heutige Verkehrsflächen veräußert werden können. Realistische Einnahmen können im Finanzierungsantrag daher nicht benannt werden. Sofern im weiteren Projektverlauf erkennbar ist, dass aus Grundstücksgeschäften Erlöse zu erzielen sind, sind diese im Verlauf des Gesamtprojektes angemessen zu verrechnen.

Der notwendige Grunderwerb ist in Anlage 5.7 dargestellt.

8.4 Vergabeverfahren

Alle Arbeiten werden nach VOL / VOB öffentlich ausgeschrieben.

Aufgestellt:

Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister
Ressort Straßen und Verkehr

im Auftrag
Wuppertal, den