

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Doris Gutendorf 563 6400 563 8036 doris.gutendorf@stadt.wuppertal.de
	Datum:	28.10.2003
	Drucks.-Nr.:	VO/2195/03 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
18.11.2003	Bezirksvertretung Barmen	Empfehlung/Anhörung
18.11.2003	Verkehrsausschuss	Empfehlung/Anhörung
18.11.2003	Steuerungsgremium Barmen	Entscheidung
REGIONALE 2006 / Klärung der verkehrlichen Voraussetzungen für die Kulturachse Barmen		

Grund der Vorlage

Am 22.10.02 wurde das Ingenieurbüro Dr. Brenner + Münnich aus Köln mit der Erstellung eines Gutachtens zur Klärung der verkehrlichen Voraussetzungen für die Kulturachse Barmen gemäß Beschluss des Steuerungsgremiums vom 26.08.02 (Drucks.-Nr. VO/0536/02) beauftragt. Die Vorstellung der Zwischenergebnisse dieses Gutachtens durch das Fachbüro im Steuerungsgremium am 26.02.03 sowie die Erläuterung der Kernpunkte der vorgestellten Variante 1.2 durch die Verwaltung in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 04.03.03 ergaben eine Reihe inhaltlicher Anregungen und Bedenken, die eine Nachuntersuchung der vorgestellten Variante gemäß Beschluss des Steuerungsgremiums Barmen vom 17.03.03 (Drucks.-Nr. VO/1275/03) notwendig machten. Die Nachuntersuchung ist nun abgeschlossen und der Vorabzug des Gutachtens vom Ingenieurbüro Dr. Brenner + Münnich liegt vor.

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, folgende verkehrliche Maßnahmen zu prüfen:

1. Ebenerdige Fußgängerführung am Knotenpunkt „Alter Markt“.
2. Entfall der Linksabbiegespuren von der Höhe ins Fischertal und künftige Führung der Linksabbieger über die Ibachstraße mit der Notwendigkeit einer neuen Lichtsignalanlage an der Kreuzung Winklerstraße / Ibachstraße.
Entfall der Rechtsabbiegespur vom Fischertal in die Höhe und Anlage neuer Bushaltestellen im Fischertal im Bereich der Schwebebahnhaltstelle Alter Markt.

3. Schaffung einer signalisierten Linksabbiegemöglichkeit für den von der Dörner Brücke kommenden Verkehr auf die B 7 Richtung Osten.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Uebrick

Begründung

Bei der im Februar 2003 vorgestellten Verkehrsführungs-Variante 1.2 ergaben sich einige Problempunkte, die in einer Nachuntersuchung detailliert geprüft werden sollten. Hierzu wurden am 23. und 24. Juli 2003 umfangreiche Verkehrszählungen vom Fachbüro Dr. Brenner + Münnich durchgeführt. Die Ergebnisse der Nachuntersuchung stellen sich folgendermaßen dar:

Problem: Sperrung der Spinnstraße

Zur Reduzierung des Verkehrs im Umfeld des Opernhauses und zur Erlangung stadtgestalterischer Verfügungsfläche wurde vorgeschlagen, die Spinnstraße für den motorisierten Individualverkehr zu sperren. Hierbei entstünden für die Fahrzeuge, die heute an der Kreuzung B 7 / Spinnstraße in Richtung Westen abbiegen, unkomfortable Umwegfahrten.

Ergebnis:

Die Schließung der Spinnstraße für den Individualverkehr ist grundsätzlich aus Gutachtersicht machbar. Die Verkehre können über die Sieges-/Meckelstraße – Brücke Fingscheid – Wittensteinstraße – Friedrich-Wilhelm-Straße – B 7 (sowie einer neuen Wendemöglichkeit am Knoten Loher Straße) abgewickelt werden. Eine Untersuchung der Leistungsfähigkeit am Knoten Siegesstraße / Brücke Fingscheid und der Wittensteinstraße ergab ausreichende Leistungsreserven, um die Verkehre der Spinnstraße zusätzlich aufzunehmen. Die verkehrlichen Nachteile werden allerdings als schwerwiegend eingeschätzt und eine Schließung nicht als Vorzugsvariante empfohlen.

Problem: Verschwenkung der B 7 vor der Oper

Vom Gutachterbüro war zu prüfen, ob durch eine Nutzung des Mittelstreifens der B 7 eine Verschwenkung der Fahrspuren in nördlicher Richtung erfolgen und somit Gestaltungsspielraum im Bereich vor der Oper gewonnen werden kann. In diesem Zusammenhang galt es auch zu prüfen, ob der Parkplatz an der Oper ausschließlich von der Wittensteinstraße aus angedient werden kann.

Ergebnis:

Die Verschiebung der südlichen Fahrspuren der B 7 zur Wupper unter Reduzierung des überbreiten Mittelstreifens und einer Sperrung der Parkplatzzufahrt von der B 7 kommend ist machbar und schafft Fläche für städtebauliche Gestaltung vor dem Opernhaus. Die Zufahrt zum Opernparkplatz wäre nur noch über die Wittensteinstraße möglich, wobei aufgrund geringer Signalverlustzeiten durch die Umfahrung der Oper über die Spinnstraße keine signifikanten Fahrzeitverlängerungen von der B 7 auftreten. Die Verschwenkung der Fahrstreifen wird allerdings aufgrund der notwendigen Baumaßnahmen und nicht gesicherter Förderung als finanziell nicht realisierbar eingeschätzt.

Problem: Ebenerdige Fußgängerführung am Knoten „Alter Markt“

Der Gutachter schlägt in der im Februar vorgestellten Variante 1.2 vor, die Fußgänger im Bereich Alter Markt künftig ebenerdig zu führen und die Fußgängertunnel zu schließen. Es war zu prüfen, ob die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte die angestrebte ausschließlich oberirdische Abwicklung der vorhandenen Fußgängerverkehre zulässt.

Ergebnis:

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Knotens Alter Markt bei oberirdischer Fußgängerführung hat ergeben, dass die Leistungsfähigkeit für den Individualverkehr nicht eingeschränkt wird, da die Fußgängersignalisierungen im „Schatten“ der Individualverkehrs-Signalisierung verträglich mitlaufen können. Fußgänger werden allerdings den Steinweg nicht „in einem Zug“ queren können.

Problem: Wegfall der Linksabbieger aus der Höhe Richtung Fischertal

Der vorgeschlagene Wegfall der Linksabbiegespuren aus der Höhe in Richtung Fischertal wurde vom Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 04.03.03 vehement kritisiert. Die Notwendigkeit und die Machbarkeit dieser Maßnahme sollte deshalb durch den Gutachter aufgezeigt und analysiert werden.

Ergebnis:

Bei den Ergebnissen der Zählung der Linksabbieger aus der Höhe sind vor allem die Werte in der Morgenspitze mit 210 Pkw-Einheiten pro Stunde relevant, die sich ungefähr hälftig in Richtung Wittensteinstraße bzw. ins Fischertal verteilen. Während sich bei Wegfall der Linksabbiegespuren in der Höhe die Verkehre aus dem Osten in Richtung Wittensteinstraße schon vorher auf die Straße Am Clef verteilen, würden die anderen Verkehrsteilnehmer über die Ibachstraße – Winklerstraße Richtung Fischertal geführt. Hierzu ist eine Linksabbiegespur für den Individualverkehr am Knoten B 7 / Ibachstraße und eine Lichtsignalanlage am Knoten Ibachstraße / Winklerstraße erforderlich, die koordiniert zu der vorherigen geschaltet sein muss, um Rückstauungen in die B 7 zu verhindern. Die Schaffung dieser Linksabbiegemöglichkeit muss unter Beibehaltung der Möglichkeit erfolgen, geradeausfahrenden Schwebbahnersatzverkehr auf der B 7 abwickeln zu können.

Ein Entfall der Linksabbiegespuren von der Höhe ins Fischertal schafft zusammen mit dem Entfall der Rechtsabbiegespur vom Fischertal in die Höhe zusätzliche Gestaltungsflächen im Bereich Alter Markt, reduziert die Querungsbreiten für Fußgänger und eröffnet die Möglichkeit neue Bushaltestellen im Fischertal im Bereich des Schwebbahnhofs einzurichten. Diese neuen Haltestellen führen zu einer Entlastung der Bushaltestellen in der Höhe und zu einer nahezu konsequenten Ausrichtung der Linien in Ost / West bzw. Nord / Süd Richtung, was den Fahrgästen eine bessere Orientierung ermöglicht und die Umwegfahrten der Busse über Rolingswerth / Am Clef reduziert.

Problem: Dörner Brücke

Das Fachbüro sollte prüfen, ob die Ertüchtigung der Dörner Brücke für den Zweirichtungsverkehr und / oder die Schaffung einer Linksausbiegemöglichkeit an der Dörner Brücke möglich ist und somit eine Verbesserung der Verkehrsanbindung des Bereichs Rott an die B 7 oder in entgegengesetzter Richtung von der B 7 als auch von der Wittensteinstraße kommend erreicht werden kann.

Ergebnis:

Ein Brückenneubau neben der Dörner Brücke würde zusätzlich zur Ausfahrt aus dem Untersuchungsgebiet auch die Zufahrt in Richtung Unterdörnen ermöglichen und somit eine

Entlastungswirkung am Steinweg erzielen. Durch den dafür notwendigen Knotenpunktausbau im Bereich der Oper entstünde allerdings eine städtebaulich unverträgliche Situation. Aus Kosten- / Nutzensicht erscheint diese Lösung nicht sinnvoll.

Bei der Analyse und Bewertung einer geänderten Fahrbeziehung auf der vorhandenen Dörner Brücke, zeigen sich sowohl die Einfahrt auf die Dörner Brücke von der B 7 als auch die Ausfahrt von der Dörner Brücke in die B 7 nach links und rechts als machbare Varianten. In beiden Fällen ist eine deutliche Zunahme zum heutigen Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, so dass es zu Entlastungen des Knotens Alter Markt kommt. Die Entlastungseffekte und die Signalisierungsabläufe am Knoten B 7 / Spinnstraße erscheinen zunächst bei der Variante der Einfahrt von der B 7 auf die Dörner Brücke effektiver, dies ist allerdings durch die kleinräumige Betrachtung der Verkehrsmengen und Verkehrsflüsse durch das Fachbüro im Rahmen dieses Gutachtens beeinflusst. Von Seiten der Verwaltung wird die Schaffung einer Linksausbiegemöglichkeit favorisiert und empfohlen. Die im Rahmen einer Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit an der Dörner Brücke notwendigen verkehrsregelnden und verkehrstechnischen Maßnahmen im Bereich Unterdörnen / Bleicher Straße / Rödiger Straße waren nicht Bestandteil dieses Gutachtens und müssen in einem nächsten Schritt verwaltungsintern diskutiert und festgelegt werden.

Kosten und Finanzierung

Für die in der resultierenden Vorzugsvariante enthaltenen Maßnahmen ergeben sich geschätzte Kosten von rund 1,35 Mio. €. Die Finanzierung ist derzeit nicht gesichert. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob und wie eine Finanzierung sichergestellt werden kann.

Zeitplan

Der Zeitplan ist abhängig von der Finanzierbarkeit der Maßnahmen.

Anlagen

Anlage 01: Kurzfassung Teil-B
Anlage 02: Kurzbericht_Anlagen