

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 101 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Frau von Lom 563 61 13 563 85 56 Ina.vonlom@stadt.wuppertal.de
	Datum:	29.01.2002
	Drucks.-Nr.:	VO/0101/02 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
19.02.2002	Bezirksvertretung Barmen	Anhörung
27.02.2002	Ad-hoc-Kommission Barmen	Kenntnisnahme
05.03.2002	Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme
07.03.2002	Stadtentwicklungsausschuss	Entscheidung
Ergebnisse der Machbarkeitsstudien Barmen		

Grund der Vorlage

Ratsauftrag „Barmen Zukunft geben“, Auftrag aus den o.a. Gremien

Beschlussvorschlag

Die Ergebnisberichte der „**Machbarkeitsstudie Barmen für die Realisierung der Umsetzung des Stadtplatzes Alter Markt**“ und der **Machbarkeitsstudie Barmer Bahnhof** werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Bayer

Begründung

In der Drucksache 4415/01 wurden die Lösungsansätze der **Machbarkeitsstudie Barmen - Realisierung der Umsetzung des Stadtplatzes Alter Markt** dargelegt. Es wurde aufgezeigt, welche Maßnahmen erforderlich sind, um den Umbau des Alten Marktes zum Stadtplatz zu realisieren und damit zur Attraktivierung Barmens beizutragen. Dies wurde als kurzfristige Variante angesehen, die mit relativ bescheidenen Finanzmitteln (Begleitmaßnahmen) umgesetzt werden konnte.

Es wurde aber schon auf die „endgültige“ Lösung, das sog. „Brückenszenario“ verwiesen. Diese Lösung schafft im Bereich Höhne/ Wupper eine Flaniermeile und bietet vielfältige Verbesserungen in diesem Bereich sowohl für den Fußgänger, der die Straße Höhne leicht queren kann, für den ÖPNV, der komfortable Haltestellen erhält und auch für den IV, der nur

in Ost- West- Richtung verkehrt. Alleeartige Baumpflanzungen sind möglich, überbreite Bürgersteige mit Südbesonnung bieten Anreiz für Außergastronomie.

Der Individualverkehr in West- Ost- Richtung wird über die Straße Am Clef und dann über eine neue Brücke wieder auf die B7 geführt.

In der Anlage I sind nochmals (sämtliche Anlagen sind in der Drucksache 4415/01 beigelegt) die verschiedenen Szenarien aufgeführt (Kfz- Szenario, ÖPNV- Szenario, Brückenszenario). Für die Haltestellenbereiche der Busse an der Höhe werden zwei Lösungsvarianten aufgezeigt (Anlage II und III – linienhafte Haltestellenanordnung, Anlage IV - Haltestellenbündelung).

Die Anlagen V – X zeigen die Querschnitte der umgebauten Straße Höhe mit Einrichtungsverkehr für den Individualverkehr und Zweirichtungsverkehr für Busse, sowie der Straße Rollingswerth. Außerdem werden die Vor- und Nachteile der Verkehrslösung Brückenszenario aufgelistet.

Zum Abschluss der Machbarkeitsstudie gehörten auch die Arbeitsergebnisse

- Leistungsnachweise der Knoten für die endgültige Lösung (sog. Brückenlösung)
- überschlägliche Kostenermittlung für die endgültige Lösung (sog. Brückenlösung), die inzwischen nachgereicht wurden.

(In den Anlagen XI – XV sind die Leistungsnachweise der Knoten und die Kostenschätzung vorgestellt).

Da es sich um eine Machbarkeitsstudie handelt, sind noch einige Fragen nicht abschließend gelöst:

- Detaillierung der Omnibushaltestellen auf der Höhe
- verbesserungsbedürftige Verkehrsführung und Aufweitung der Kfz- Verkehrsflächen im Kreuzungsbe- reich Winklerstraße/ Fischertal
- Fußgängerquerung im Bereich Winklerstraße/ Fischertal muss attraktiviert werden

Festzuhalten ist, dass durch die Verlagerung des West- Ost- Kfz- Verkehrs und den Bau der Brücke die Kreuzung Fischertal/Winklerstr./Am Clef wesentlich mehr belastet ist, als dies zur Zeit der Fall ist, so dass die optische und tatsächliche Trennung für den Fußgänger zwischen dem Bahnhofsbereich und der City noch stärker hervortritt. Dies wird auch aus den beigelegten Knotenberechnungen deutlich.

Fazit:

- 1) Die Machbarkeitsstudie hat einen kostengünstigen Lösungsweg (einschl. der Begleitmaßnahmen) für die Realisierung des Stadtplatzes Alter Markt aufgezeigt. Diese Lösung entspricht auch dem dargestellten Kfz- Szenario.
- 2) Das ÖPNV- Szenario verbessert die Attraktivität der Höhe mit erheblichen Kosten (die Straßenquerschnitte werden verändert), belässt aber für den Kfz- Verkehr und für die Bushaltestellen den Status quo.
- 3) Das Brückenszenario erreicht die Attraktivität der Höhe und die Anbindung an die Wupper (Flaniermeile und Lebensader Wupper), verlagert aber die Verkehrsmengen an die Kreuzung Fischertal/Winklerstr./Am Clef und verstärkt so die Trennung zwischen City und Bahnhofsbereich. Ob dieser Mangel mit einer Verbesserung der Fußgängerunterführungen, einem Hochbau oder einem veränderten Verkehrskonzept (teilweise großräumige Verlagerung des Kfz- Verkehrs) behoben werden kann, konnte im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie nicht untersucht werden und muss in einem nächsten Schritt erarbeitet werden.

Im Anschluss an die Machbarkeitsstudie „Barmen für die Realisierung der Umsetzung des Stadtplatzes Alter Markt wurde im August 2001 die Machbarkeitsstudie Busbahnhof Barmen als Anschlussauftrag an das Büro SVK Kaulen in Aachen vergeben, da deutlich wurde, dass für eine Attraktivierung Barmens und eine Verbesserung des ÖPNV ein moderner Omnibusbahnhof am Barmer Bahnhof eingerichtet werden muss. Einerseits sollte der Omnibusbahnhof durch eine gute Benutzbarkeit und das gute Erscheinungsbild das Bahnhofsumfeld aufwerten, andererseits sollte auch für die DB ein deutliches Signal gesetzt werden, dass am Barmer Bahnhof ein wichtiger ÖPNV- Verknüpfungspunkt ausgebaut wird.

Schon bei der Umstrukturierung der Omnibuslinien im Zuge des Ausbaus des Stadtplatzes Alter Markt - Kurt- Drees- Platz werden 3 Linien zusätzlich an den Barmer Bahnhof herangeführt.

Die Machbarkeitsstudie „**Barmer Bahnhof**“ ist Ausgangspunkt für die Attraktivierung Barmens. Folgende Chancen und Verknüpfungen sind weiter zu verfolgen:

Projekte und Aktionsfelder um den Barmer Bahnhof und das Opernhaus (abhängig vom Ergebnis des Gutachtens über die Entwicklung der Theatergebäude)

- 1.) Behindertengerechte Zugänge zu den Bahngleisen und Durchstich auf die Südseite
- 2.) P und R-Stellplätze auf der Südseite
- 3.) Nutzungskonzept für die Bahnhofsimmobilie
- 4.) Bauliche Ergänzung nach Osten (Fitness- Studio)
- 5.) Bauliche Ergänzung nach Westen (Neuordnung des Autovermietungsgrundstücks)
- 6.) Entwicklung des Postgrundstückes
- 7.) Neuordnung des Bahnhofvorplatzes / Busbahnhof
- 8.) Entwicklung des südlichen Bahnhofgeländes mit DB Imm
- 9.) Opernhaus Fußgängerführungs- und Stellplatzkonzept, Optimierung und Neugestaltung des Eingangsbereiches und des Umfeldes
- 10.) Engelsgarten als Verbindungselement zum historischen Zentrum
- 11.) Anbindung an die Barmer City durch Neugestaltung des Wupperufers als Bestandteil eines Fußgängerführungskonzepts

Die Qualifizierung und Verknüpfung der verschiedenen Maßnahmen können zur Umstrukturierung des gesamten Bahnhofsbereiches gebündelt werden und das Projekt regionalefähig machen. Die Aufnahme als Regionaleprojekt ist von dem positiven Beschluss des Rates am 18.03.2002 abhängig.

Das „Brückenszenario“ ist für Barmen die langfristige Lösung. Kurzfristig ist die Umsetzung des Brückenszenarios nicht möglich, da hierbei nicht nur der Kostenfaktor eine Rolle spielt, sondern durch das Umsetzen dieser Maßnahme zu viele andere Optionen zur Attraktivierung Barmens nicht berücksichtigt bleiben. So muss es ein wichtiges Ziel sein,
- den Bahnhofsbereich optisch und städtebaulich näher an die City zu binden, ggf. durch Anbindung an die Wupper und Aufwertung dieses Bereiches – Ibachstraße- Schafbrücke
- den gesamten Bahnhofsbereich - wie oben dargestellt - aufzuwerten.

Mittelfristig bietet deshalb für Barmen die Regionalefähigkeit des Projektes „Bahnhofsbereich“ durch Qualifizierung und Verknüpfung der verschiedenen Maßnahmen rund um den Barmer Bahnhof das größere Entwicklungspotenzial, das zur Umstrukturierung und Attraktivierung Barmens entscheidend beitragen kann.

Kosten und Finanzierung

Zeitplan

Der Stadtplatz Alter Markt - Kurt- Drees- Platz soll bis Mitte Mai 2002 fertiggestellt sein. Die Begleitmaßnahmen zur Ermöglichung der Verlagerung der Busse werden zur Zeit durchgeführt.

Besondere Anmerkungen

Anlagen I - XV

Kfz- Szenario

ÖPNV- Szenario

Brückenszenario

Leistungsberechnung der Knoten

Kostenschätzung

Anlagen 1 - 3

Planung Omnibusbahnhof Barmen

Auflistung der Planungsvorgaben

Rahmenplan Bahnhofsbereich Barmen

Weitergeführte Varianten



Kfz-Szenario 1: Höhe im Zweirichtungsverkehr

ÖV-Szenario 1: Höhe im Zweirichtungsverkehr

Brückenszenario 1: Höhe (Ost-West)

Neuordnung Alter Markt

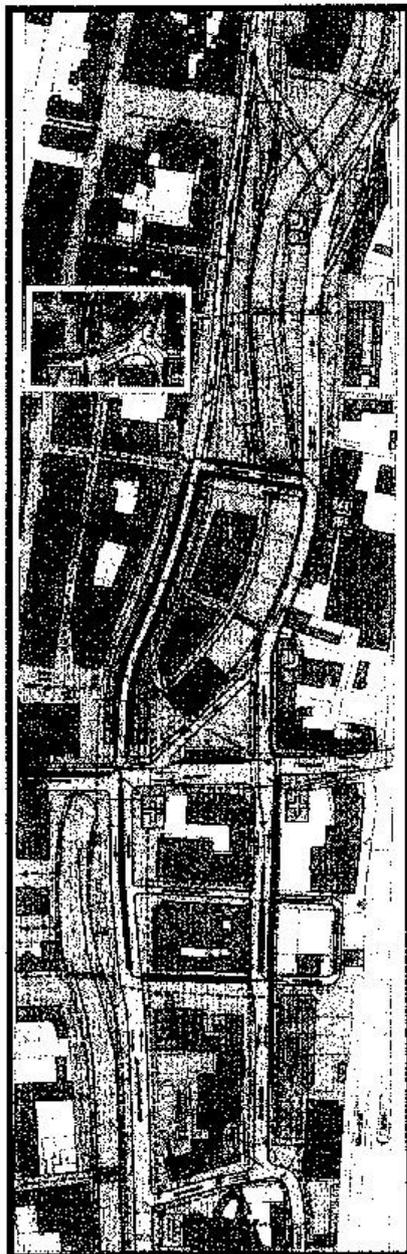


Anlage I



Brückenszenario 1 Linienhafte Haltestellenanordnung

Flächennutzungskonzept



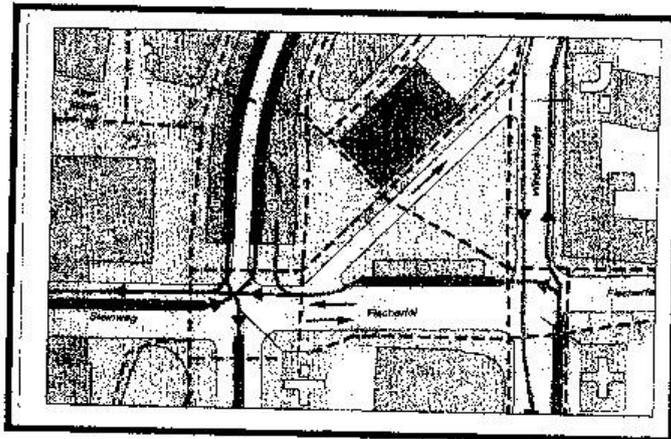
Anlage II



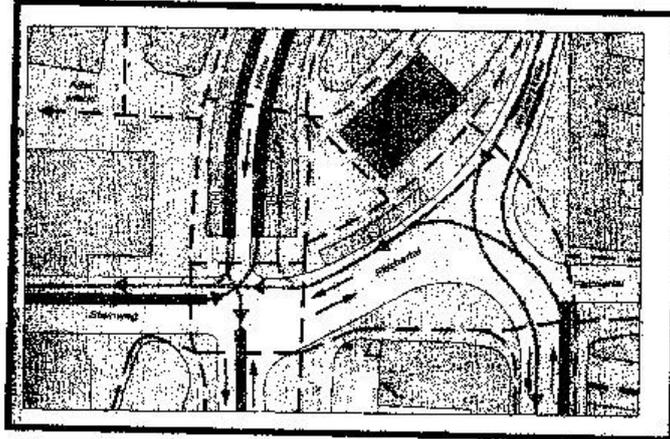
Neuordnung Alter Markt



Vergleich Knotenpunktlösungen



Lösung 1



Lösung 2

Neuordnung Alter Markt



Brückenszenario 1
Haltestellenbündelung



Flächennutzungskonzept



Anlage IV

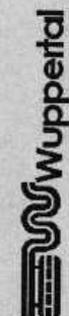
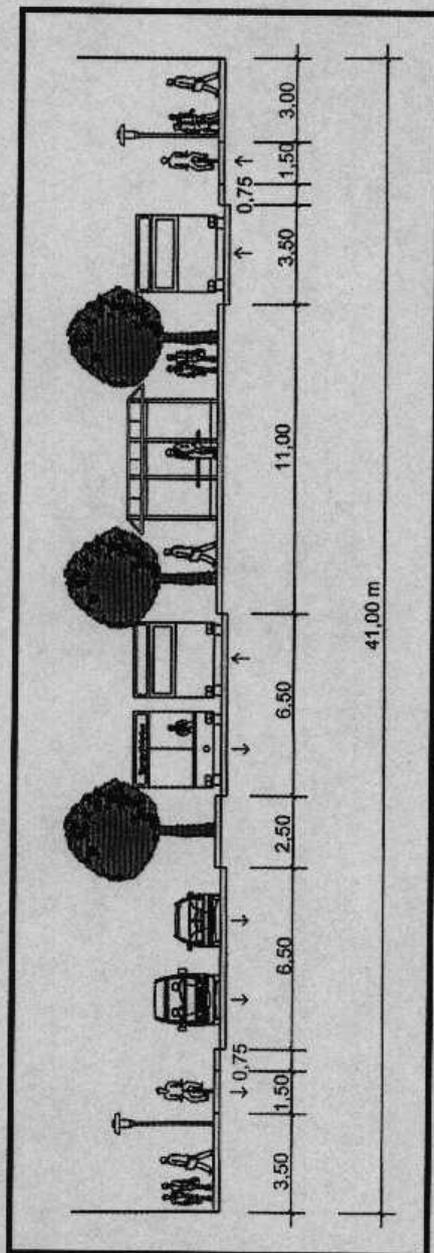
Neuordnung Alter Markt





Brückenszenario 1 Haltestellenbündelung

Querschnitt Höhe

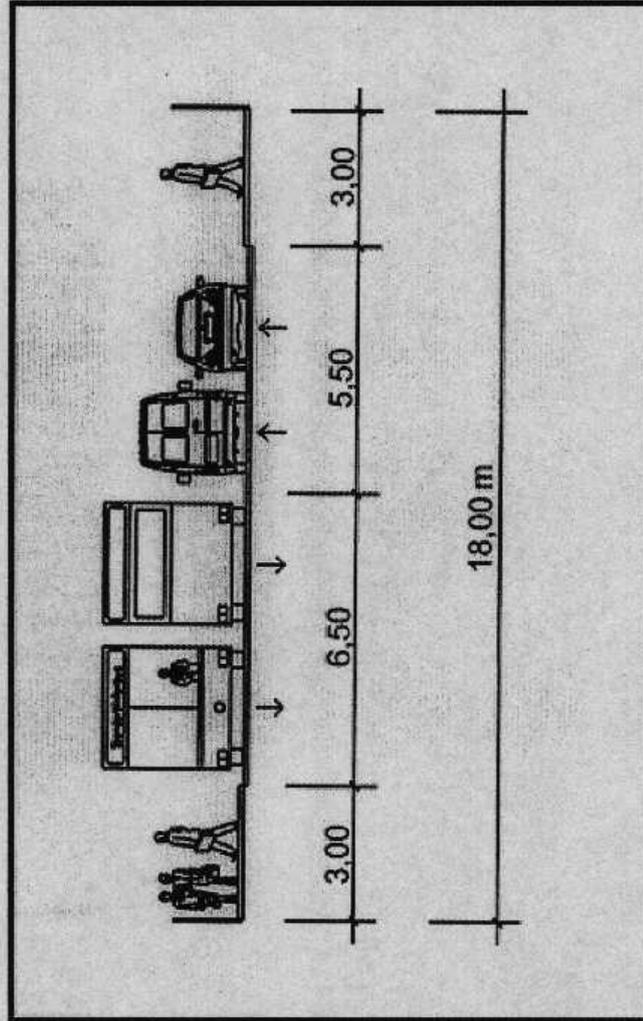


Neuordnung Alter Markt



Brückenszenario 1 Haltestellenbündelung

Querschnitt Rolingswerth



Anlage VI



Neuordnung Alter Markt

Brückenszenario 1 Haltestellenbündelung



Kfz-Verkehr:

Vorteile:

- geringere Belastung der Straße Höhe infolge des Einrichtungsverkehrs
- geringerer Flächenbedarf auf der Achse Steinweg-Fischertal
- Entlastung des Knotenpunktes Fischertal/Winklerstraße

Nachteile:

- zusätzliche hohe Kfz-Belastung der Straße Am Clef
- zusätzlicher Knotenpunkt auf der Straße Am Clef

Neuordnung Alter Markt



Brückenszenario 1 Haltestellenbündelung



ÖPNV:

Vorteile:

- kurze Umsteigebeziehungen zwischen den Linien sowie mit der Schwebebahn
- direkte Linienführung zwischen dem Bahnhof und dem Alter Markt infolge der Bussonderspur im Fischertal
- optimale ÖV-Beschleunigung durch die Einrichtung von Bussonderspuren im Umfeld des Alter Marktes sowie des Bahnhofs
- optimale Verknüpfung der Buslinien mit der Schwebebahn und dem Bahnhof

Nachteil:

- Konfliktpunkt: Bussonderspur-Haltestelle-Fußgängerüberweg im Fischertal

Neuordnung Alter Markt



Brückenszenario 1 Haltestellenbündelung



Fußgängerverkehr:

Vorteile:

- geringere Trennwirkung zwischen der Fußgängerzone und dem Wupperbereich auf der Straße Höhe infolge des Einrichtungsverkehrs
- attraktive Fußwegebeziehungen im Umfeld der Wupper sowie auf der Achse Rathaus-Alter Markt-Finanzamt-Opernhaus

Städtebau:

Vorteile:

- große Flächenreserven zur Straßenraumgestaltung auf der Straße Höhe (Abschnitt An der Clefbrücke - Geschwister-Scholl-Platz)

Anlage IX

Neuordnung Alter Markt





Brückenszenario 1 Haltestellenbündelung

Städtebau:

Nachteile:

- Flächenreserven zur Straßenraumgestaltung im Umfeld der Schwebebahnhaltestelle (Fischertal / Alter Markt) gering
- geringe Erholungs- und Aktionsflächen südlich des Geschwister-Scholl-Platzes infolge des Brückenbauwerkes

Realisierbarkeit:

Nachteil:

- sehr hohe Kosten: Brückenbauwerk, Umbau Höhe, Bahnhofsbereich sowie Knotenpunkt Fischertal

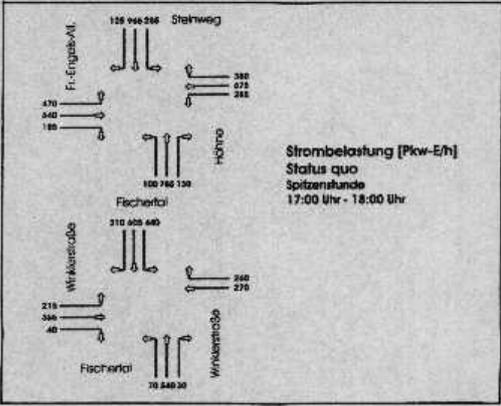
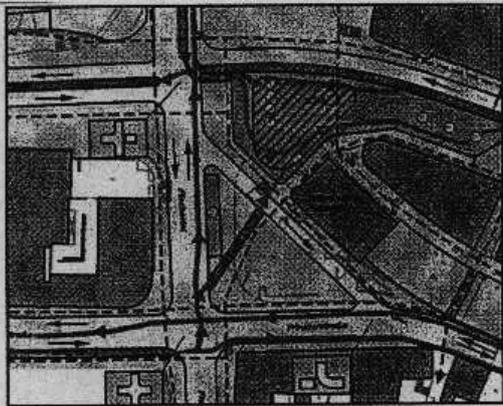
Neuordnung Alter Markt



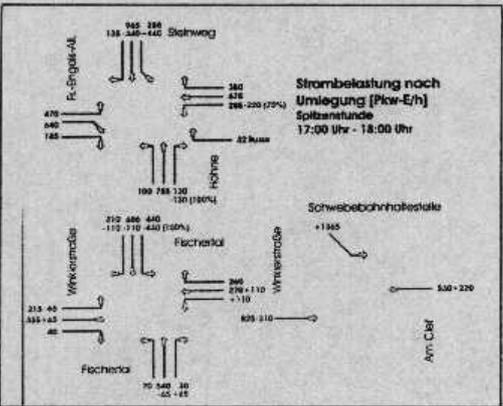


Leistungsnachweis
Knotenpunkte Fischertal

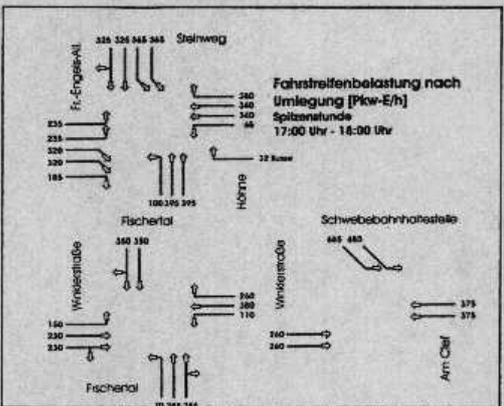
Strombelastung Status quo

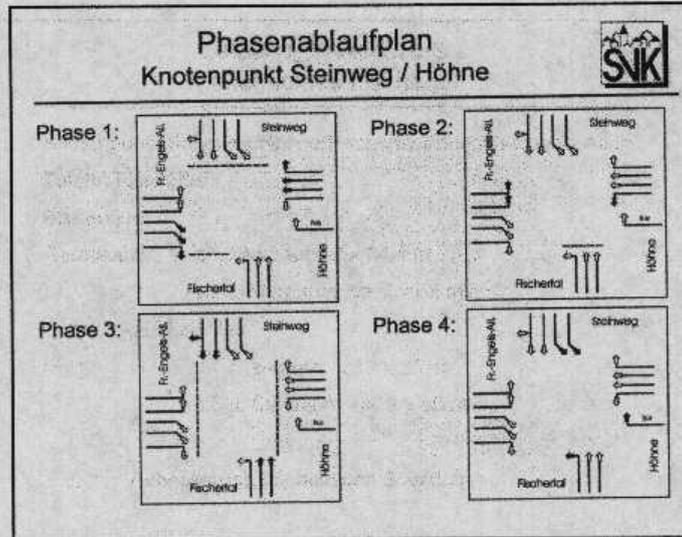


Strombelastung nach Umlegung



Fahrstreifenbelastung n. Umlegung





Umlaufzeit / Stauräume Knotenpunkt Steinweg / Höhe

Knotenpunkt Steinweg/Höhe/Fischerhof/Friedrich-Engels-Allee						
Zufahrt	Fahrbahnen	ert. Umlaufzeit	ert. Stauraum	mögl. Stauraum	mögl. Umlaufzeit	
Steinweg	2 x links	ca. 100 s	ca. 2 x 65 m	ca. 2 x 75 m	ca. 120 s	
	geradeaus	ca. 100 s	ca. 50 m	ca. 140 m	ca. 255 s	
	geradeaus-rechts	ca. 100 s	ca. 55 m	ca. 140 m	ca. 255 s	
Höhe	links	ca. 100 s	ca. 15 m	ca. 40 m	ca. 370 s	
	2 x geradeaus	ca. 100 s	ca. 115 m	ca. 180 m	ca. 165 s	
	rechts	ca. 100 s	ca. 65 m	ca. 150 m	ca. 135 s	
Fischerhof	links	ca. 100 s	ca. 20 m	ca. 80 m	ca. 360 s	
	geradeaus	ca. 100 s	ca. 65 m	ca. 80 m	ca. 90 s	
	geradeaus-rechts	ca. 100 s	ca. 65 m	ca. 80 m	ca. 90 s	
Fr.-Engels-Allee	2 x links	ca. 100 s	ca. 2 x 40 m	ca. 2 x 50 m	ca. 150 s	
	2 x geradeaus	ca. 100 s	ca. 2 x 50 m	ca. 2 x 100 m	ca. 190 s	
	rechts	ca. 100 s	ca. 50 m	ca. 60 m	ca. 120 s	

Leistungsnachweis Knotenpunkte Fischertal



Knotenpunkt Steinweg/Höhne/Fischertal/Friedrich-Engels-Allee
Zufahrt Fischertal

Status quo:

Geradeaus erf. Stauraum: 2 x 84,4 m
 vorh. Stauraum: ca. 2 x 65 m

Langfristige Variante:

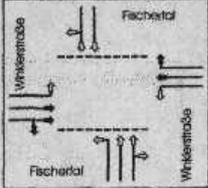
Geradeaus erf. Stauraum: ca. 2 x 65 m
 mögl. Stauraum: ca. 2 x 60 m

 Verbesserung der heutigen Situation

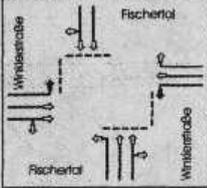
Phasenablaufplan Knotenpunkt Winklerstraße / Fischertal



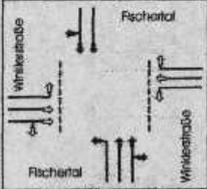
Phase 1:



Phase 2:



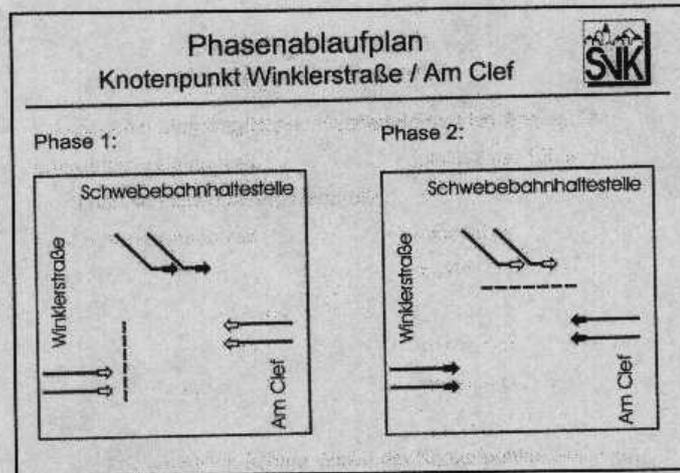
Phase 3:



Umlaufzeit / Stauräume Knotenpunkt Fischertal / Winklerstraße



Knotenpunkt Fischertal / Winklerstraße					
Zufahrt	Fahrstreifen	erf. Umlaufzeit	erf. Stauraum	mögl. Stauraum	mögl. Umlaufzeit
Fischertal-Nord	geradeaus	ca. 42 s	ca. 29 m	ca. 60 m	ca. 100 s
	geradeaus-rechts	ca. 42 s	ca. 28 m	ca. 60 m	ca. 100 s
Winklerstraße-Ost	links	ca. 40 s	ca. 10 m	ca. 60 m	ca. 325 s
	geradeaus	ca. 40 s	ca. 25 m	ca. 65 m	ca. 100 s
	rechts	ca. 40 s	ca. 20 m	ca. 65 m	ca. 100 s
Fischertal-Süd	links	ca. 40 s	ca. 5 m	ca. 30 m	ca. 268 s
	geradeaus	ca. 40 s	ca. 20 m	ca. 100 m	ca. 210 s
	geradeaus-rechts	ca. 40 s	ca. 20 m	ca. 100 m	ca. 210 s
Winklerstraße-West	links	ca. 40 s	ca. 10 m	ca. 60 m	ca. 200 s
	geradeaus	ca. 40 s	ca. 20 m	ca. 120 m	ca. 210 s
	geradeaus-rechts	ca. 40 s	ca. 20 m	ca. 60 m	ca. 100 s



Umlaufzeit / Stauräume Knotenpunkt Am Clef / Winklerstraße

Knotenpunkt Am Clef/Winklerstraße Zufahrt	Fahrspreiten	erf. Umlaufzeit	erf. Stauraum	mögl. Stauraum	mögl. Umlaufzeit
Schwebebahnhalt.	2 x geradlinig	ca. 35 s	ca. 2 x 35 m	ca. 2 x 50 m	ca. 70 s
Am Clef	2 x geradlinig	ca. 30 s	ca. 2 x 30 m	ca. 2 x 100 m	ca. 150 s
Winklerstraße-Ost	2 x geradlinig	ca. 33 s	ca. 2 x 10 m	ca. 2 x 55 m	ca. 50 s

Leistungsnachweis Knotenpunkte Fischertal

Knotenpunkt Steinweg/Höhne/Fischertal/Friedrich-Engels-Allee:	
erforderliche Umlaufzeit:	minimal ca. 100 s
Knotenpunkt Fischertal/Winklerstraße:	
erforderliche Umlaufzeit:	minimal ca. 40 s
mögliche Umlaufzeit:	maximal ca. 100 s
Knotenpunkt Winklerstraße/Am Clef:	
erforderliche Umlaufzeit:	minimal ca. 30 s
mögliche Umlaufzeit:	maximal ca. 70 s

Koordination (Grüne Welle) der Knotenpunkte Steinweg/
Höhne und Fischertal/Winklerstraße weiterhin möglich

Langfristige Variante



Langfristige Variante
Kostenermittlung

Langfristige Variante
Überschlägige Kostenermittlung

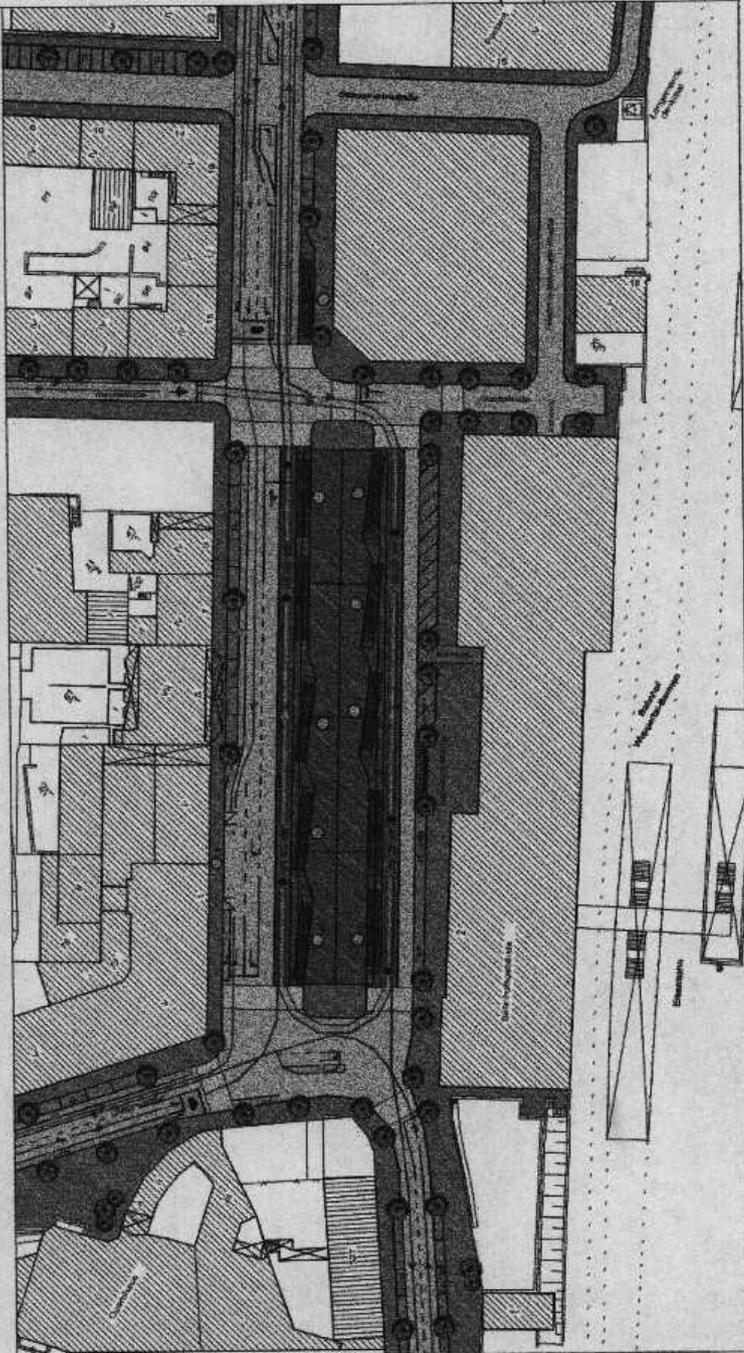
Langfristige Variante - Überschlägige Kostenermittlung Bauvorhaben oder Infrastruktureinrichtung	Eigenschaften	Pauschal [EUR/m ²]	Kosten [EUR]
Umbau Hohne			
Geschwister-Scholl-Platz - Rollstuhlfahrer	ca. 10.000 m ²	155 EUR/m ²	ca. 2.020.000 EUR
Brückenbauwerk	ca. 1.000 m ²	1.280 EUR/m ²	ca. 1.280.000 EUR
Rollingswerth - Steinweg	ca. 10.400 m ²	155 EUR/m ²	ca. 1.610.000 EUR
Neubau LSA Geschwister-Scholl-Platz/Brücke	Material/Aufstellen Programm		ca. 150.000 EUR
Umbau LSA Hohne/Feldingswerth	Material/Aufstellen Programm		ca. 150.000 EUR
Umbau LSA Hohne/Steinweg	Material/Aufstellen Programm		ca. 250.000 EUR
Landdachung Omnibusbahnhof/Alter Markt	ca. 1.400 m ²	510 EUR/m ²	ca. 720.000 EUR
Umbau Fischertal			
Steinweg - Überführung Eisenbahn	ca. 10.000 m ²	155 EUR/m ²	ca. 1.550.000 EUR
Umbau LSA Fischertal/Winklerstraße	Material/Aufstellen Programm		ca. 250.000 EUR
Neubau LSA Winklerstraße/Am Claf	Material/Aufstellen Programm		ca. 150.000 EUR
Umbau Straße Am Claf			
Winklerstraße/Fischkopfhauser Straße	ca. 3.900 m ²	155 EUR/m ²	ca. 600.000 EUR
Neubau LSA Am Claf/Rollingswerth	Material/Aufstellen Programm		ca. 150.000 EUR
Umbau Rollingswerth			
Am Claf/Hohne	ca. 2.400 m ²	155 EUR/m ²	ca. 370.000 EUR
Umbau Steinweg			
Paul-Humboldt-Straße/Hohne	ca. 3.000 m ²	155 EUR/m ²	ca. 480.000 EUR
Umbau LSA Steinweg/Hohne	Material/Aufstellen Programm		ca. 50.000 EUR

Langfristige Variante
Kostenschätzung

Langfristige Variante - Überschlägige Kostenermittlung Bauvorhaben oder Infrastruktureinrichtung	Eigenschaften	Pauschal [EUR/m ²]	Kosten [EUR]
Umbau Winklerstraße			
Bürgerbusstation	ca. 2.000 m ²	205 EUR/m ²	ca. 410.000 EUR
Außenmöbel-/Platzgestaltung/Grüne	ca. 6.700 m ²	155 EUR/m ²	ca. 1.040.000 EUR
Pfz-OPNV-Verkehrsmitteln/Parkflächen	ca. 1.800 m ²	510 EUR/m ²	ca. 920.000 EUR
Überdachung Omnibusstation			ca. 150.000 EUR
Umbau LSA Winklerstraße/Sprungstraße	Material/Aufstellen Programm		ca. 150.000 EUR
Neubau LSA Winklerstraße/Poststraße/	ca. 2.700 m ²	155 EUR/m ²	ca. 420.000 EUR
bachstraße/Fischertal			
Umbau Spinnstraße			
Winklerstraße/Friedrich-Engels-Allee	ca. 1.400 m ²	155 EUR/m ²	ca. 220.000 EUR
Umbau Winklerstraße			
Winklerstraße/Parkplatzzubeh	ca. 1.750 m ²	155 EUR/m ²	ca. 270.000 EUR
Umbau Ischstraße			
Winklerstraße/Friedrich-Engels-Allee	ca. 850 m ²	155 EUR/m ²	ca. 130.000 EUR
Umbau Friedrich-Engels-Allee			
Steinweg/Steinstraße	ca. 15.000 m ²	155 EUR/m ²	ca. 2.330.000 EUR
			Gesamt ca. 17.000.000 EUR

 **Stadt Wuppertal**
**Neuordnung
Bahnhof Barmen**

- Legende**
- RS- / ÖPNV-
Sonderflächen
 - Konzeptionszone
 - Haltebereich ÖPNV-
Veranstaltungen
 - Reisebereich
 - Fußgängerzone /
Auffahrtflächen
 - Fußgängerzone
 - Geländebau
 - Überdachung
 - Linienwege
 - Buchsenstellen
 - Einbauten
 - Einbauten mit
festen Stützen



 **Stadt Wuppertal**
**Neuordnung
Bahnhof Barmen**

1:100
M 1000
10/2022

Neuordnung Bahnhof Barmen
Planungsvorgaben



ÖPNV:

- Trennung IV / Busbahnhof
- Anzahl der andienenden Buslinien:
11 endende Linien / 6 durchgehende Linien
- Trennung der endenden Linien von den durchgehenden Linien:
2 Haltestellenpositionen für 6 durchgehende Linien
ohne unabhängiges Ein- und Ausfahren
6 Haltestellenpositionen für 10 endende Linien
mit unabhängigem Ein- und Ausfahren
1 Haltestellenposition zum Ausstieg für bis zu 4 endende Linien
- Wartebereich für bis zu 4 Buslinien in der Spinnstraße oder der
Friedrich-Engels-Allee

Neuordnung Alter Markt / Bahnhof Barmen Wuppertal

Neuordnung Bahnhof Barmen
Planungsvorgaben



- erforderliche Breite der ÖPNV-Verkehrsfläche mindestens 6,5 m
- sehr gute Umsteigebeziehungen Bus-Bus, Bus-Bahn

Parken:

- 10 Car-Sharing-Parkplätze im Bereich des Bahnhofsvorplatzes
- 10 Kurzzeitparkplätze im Bereich des Bahnhofsvorplatzes
- 2 Behindertenparkplätze im Bereich des Bahnhofsvorplatzes
- 3 bis 4 Taxi-Stellplätze vor dem Bahnhofsgebäude
- 3 bis 4 Kiss&Ride-Stellplätze vor dem Bahnhofsgebäude

Neuordnung Alter Markt / Bahnhof Barmen Wuppertal

Neuordnung Bahnhof Barmen
Planungsvorgaben



Fußgängerverkehr:

- Einrichtung von breiten Fußgängerquerungen
- Schaffung einer durchgängigen attraktiven Fußwegebeziehung
Alter-Markt – Bahnhof - Opernhaus

Radverkehr:

- Anbindung des Bahnhofes für den Radverkehr durch Einrichtung
von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen) auf der Kfz-Fahrbahn

Neuordnung Alter Markt / Bahnhof Barmen Wuppertal

