

N i e d e r s c h r i f t

über die Sondersitzung des Verkehrsausschusses am 27.01.2000

Unter dem Vorsitz des Herrn Stv. Müller sind anwesend:

von der CDU-Fraktion

die Stadtverordneten Bartsch, Brakelmann, Grimm und Jung,

von der FDP

Herr Jonas,

von der SPD-Fraktion

die Stadtverordneten Dittgen, Hahn und Herr Kessens,

beratendes Mitglied

Frau Stadtverordnete Liebert,

von der Verwaltung

Herr Beigeordneter Bayer (GB 1), Herren Milde und Stoldt (R 101), Herren Bronold, Blöser, Müller, Seidel, Widmann und Frau Reichl (R 104),

Gäste

Herren Prof. Hegger und Gerlach, Herr Dohmen (Kernteam Döppersberg)
Herren Kleusch, Lüdemann, Vitenius und Zolldahn (BV Elberfeld)
Herr Dr. Hoffmann (WSW), Herr Beer (IHK)

Schriftführerin

Frau Sauer

Beginn der Sitzung: 16.15 Uhr

Ende der Sitzung: 18.15 Uhr

Herr Stv. Müller eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden.

Er teilt mit, dass nach Aussage des Verwaltungsvorstandes die Drucksache Nr. 4622/00 - Fahrbahninstandsetzungsarbeiten Friedrich-Engels-Allee (Historischer Teil) - im öffentlichen Sitzungsteil beraten werden könne.

Weiter verweist er auf die als Tischvorlage ausliegende Information zur Umgestaltung der Neumarktstraße.

I. Öffentlicher Teil

1. Vorstellung der Verkehrsplanungen für den Umbau Döppersberg 4406/00

Zum Ablauf schlägt der **Vorsitzende** vor, dass zunächst Herr Prof. Hegger das Gesamtprojekt sowie die grundsätzliche Verkehrsplanung, Herr Prof. Gerlach die detaillierte Verkehrsproblematik vorstellen und im Anschluss daran die Diskussion geführt werde.

(Die detaillierten Dokumentationen sind den Ausschussmitgliedern bereits zugesandt worden.)

Herr Prof. Hegger erläutert die in den Werkstätten erarbeiteten Vorstellungen im Hinblick auf die geplante Neugestaltung des Döppersberges.

Geplant sei, den Talraum im Wesentlichen der B 7 zu überlassen, um Konflikte zwischen B 7 und jetzt geteiltem Busbahnhof zu vermeiden. Der Busbahnhof solle in direkter Verknüpfung zum Bahnhof über die Gleise verlegt werden. Anschließend könnten auf der freien Fläche weitere Gebäude erstellt werden; eins fasse den Bahnhofsvorplatz, eins den Döppersberg und ein weiteres werde auf dem Grundstück des Kaiserhofes das jetzige Hotel ersetzen. Auf dem Bahnhofsvorplatz würden Taxi- und Kiss & Ride-Plätze angelegt. Unterhalb des Bahnhofsvorplatzes sei eine Tiefgarage (vermutlich auf zwei Ebenen) mit bis zu 900 Parkplätzen geplant. Weitere Parkplätze (bis zu 500) würden im Vorfeld des alten Postverteilerzentrums und im Bereich der Gleise entstehen. Man erreiche eine direkte Verknüpfung aller Verkehrsarten. Die Verteilerebene verlief unter den Gleisen; vorgesehen seien Läden sowie die Mobilitätszentrale und weitere Einrichtungen der Bundesbahn. Die Bahnebene bliebe im Wesentlichen unverändert.

Die B 7 solle im Bereich der nördlich angrenzenden Bebauung zur begrünten Allee ausgebaut werden.

Herr Prof. Gerlach informiert ausführlich über die verkehrlichen Auswirkungen im Zusammenhang mit der vorgestellten Rahmenplanung.

Geplant sei, die Bahnhofstraße früher als heute auf die B 7 zu führen. Man habe die Verkehrsbelastungen im April kurz nach dem Schwebebahnunfall ermittelt und gehe somit von einem bis zu 20% erhöhten Individualverkehr gegenüber der üblichen Belastung aus. Man habe die zukünftige Entwicklung des bisher beinahe konstanten Verkehrs auf der B 7 dimensioniert auf die nachmittägliche Spitzenstunde. Unter diesen Rahmenbedingungen könne man auch in Zukunft den Verkehr abwickeln. Er erläutert im Einzelnen die Verkehrsbelastungen der verschiedenen Knotenpunkte. Die B 7 werde pro Stunde von 3.000 Kraftfahrzeugen befahren, dies bedeute 30.000 pro Tag; die Belastung der Morianstraße liege etwa in gleicher Größenordnung, über den Döppersberg verliefen 8 - 900 Fahrten. Nach der Umgestaltung sehe dies etwas anders aus.

Die Bahnhofstraße sei mit der Verkehrsachse B 7 gleichzusetzen. Die Verkehrsbelastungen würden im Bereich der B 7 konzentriert. Die Belastung des Döppersberges werde in Zukunft durch die Anbindung des Busbahnhofes abnehmen. Die Reduzierung des Durchgangsverkehrs werde durch verkehrsregelnde Maßnahmen im Bereich der Südstadt erfolgen. Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs würden zukünftig in der Spitzenstunde 600 Kraftfahrzeuge weniger über den Döppersberg fahren. Man gehe davon aus, dass hiervon 300 in den Bereich des Südstadtrings und ein Teil der restlichen 300 auf den Bereich Wolkenburg verlagert würden. Verkehrsregelnde Maßnahmen würden jedoch die Umfahrt über die Wolkenburg überflüssig machen, sodass dieser zusätzliche Verkehr über die B 7 abgewickelt werde. Die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung im Südstraßenring sei keine wesentliche Voraussetzung für den Umbau des Döppersberges, werde jedoch wegen der positiven Nebeneffekte (Verbesserung der Erreichbarkeit und kürzere Wege) empfohlen. Es käme zu globalen und lokalen Verringerungen des Verkehrs. Bei Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung werde allmählich die Leistungsgrenze des Südstraßenrings erreicht.

An der Einmündung der Bahnhofstraße in die B 7 würden zukünftig 3 Spuren auf der B 7, zum Teil eine zusätzliche Busspur, erstellt. Unterhalb der B 7 verlaufe die Südstraße unverändert. Die Anbindung an die B 7 setze voraus, dass die Bahnhofstraße in der Höhenlage (Steigung von 7 %) verändert werden müsse. Im Bereich des Übergangs zur Alten Freiheit als unmittelbarer Zugang zum Bahnhof sei die B 7 ebenfalls leicht in der Höhenlage (Steigung von 2 - 4 %) zu verändern.

Bezüglich des neuralgischen Knotenpunktes Morianstraße/B 7/Döppersberg habe man eine Tunnellösung diskutiert, sei jedoch aufgrund der hohen Baukosten sowie der Frage, was bei Störungen und Unfällen im Tunnel passiere, zu der jetzigen Empfehlung, alles auf einer Ebene abzuwickeln, gekommen.

Herr Prof. Gerlach geht auf die Herrichtung der vorgesehenen Taxen-, Kiss & Ride- und sonstige Kurzparkplätze ein. Die Kapazität der geplanten Tiefgarage müsse auf die zukünftige Nutzung ausgerichtet sein, evtl. seien weniger als 900 Stellplätzen notwendig.

Bezüglich der Linienführung der Busse habe man den Bereich Kleeblatt untersucht. Es werde empfohlen, die Busse wie bisher durch den Südstadtring zu führen, da ansonsten Haltestellen geschaffen werden müssten. Bei Aufhebung der Einbahnstraßenregelung müsse die Brücke Kleeblatt etwas vergrößert werden.

Durch die Herstellung der leistungsfähigen Busverkehrsanlage könnten auch die bisher aus Platznot am Schauspielhaus haltenden Busse am Döppersberg untergebracht werden.

Der Rad- und Fußgängerverkehr könnte aus der Südstadt kreuzungsfrei über die B 7 in die Alte Freiheit gelangen. Wesentliche Voraussetzung für den Radverkehr sei es, eine Radachse auf der B 7 zu schaffen. Man könne die Ost-West-Beziehung aufgreifen und über die Rampe auf die Ebene + 1 gelangen und anschließend den Bahnhof erreichen. Die Konfliktsituationen zwischen Rad- und Fußgängerverkehr seien geklärt. Beide Verkehre würden zusammen über die Brücke Alte Freiheit geführt.

Herr Stv. Müller fragt, durch welche Maßnahmen verhindert werden solle, dass der Durchgangsverkehr wie bisher von der Ronsdorfer Straße in die Straße Döppersberg einfahre. Weiter fragt er, ob bezüglich der neuen Kreuzung Döppersberg/B 7 die aus dem Parkhaus ausfahrenden Kraftfahrzeuge kapazitätsmäßig berücksichtigt worden seien.

Herr Stv. Brakelmann ergänzt, ob die neue Achse in der Lage sei, evtl. mehr Verkehr aufzunehmen.

Herr Jonas könne sich vorstellen, dass sich der Verkehr im Hinblick auf den Bau der L 418 entsprechend verringern werde.

Herr Stv. Dittgen fragt nach einer evtl. Busanbindung des Bereiches Kluse.

Herr Lüdemann verweist auf die gesellschaftlich bedingte Entzerrung der sogenannten Verkehrsspitzenzeiten.

Herr Prof. Gerlach stellt fest, mit der vorliegenden Planung könnten nicht alle Probleme Wuppertals gelöst werden. Man habe nur den Abschnitt Döppersberg betrachtet. Bedauerlicherweise liege kein Verkehrsentwicklungsplan vor. Bezüglich evtl. zu erwartender Verkehrsmengen gebe es Überlegungen in alle möglichen Richtungen. Man habe diesen Fragestellungen Rechnung getragen. Für den Wirtschaftsverkehr (zwischen den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden) seien Kapazitätsreserven vorhanden, in der Spitzenstunde könnte es zu evtl. Kapazitätsengpässen kommen. Der Bau der L 418/419 sei in den Planungen nicht berücksichtigt worden, er werde sicher neue Kapazitätsreserven schaffen. Im Knotenpunkt Morianstraße/B 7 werde es jedoch dadurch nicht unbedingt zu einer Entlastung kommen, sondern eher in Teilen des Südstadtringes. Der Bereich Döppersberg werde auch zukünftig ein Verkehrsknotenpunkt bleiben. Man gehe davon aus, dass im unteren Abschnitt des Döppersberges zwischen Tiefgarage, Morianstraße und B 7 im Prinzip der gleiche Verkehr wie heute verlaufe. Der ruhende sowie der Busverkehr könnten abgewickelt werden. Der Durchgangsverkehr werde nicht mehr über den Döppersberg geführt. Derzeit werde jedoch lediglich der Rahmenplan erstellt. Bezüglich der Details müssten im Bereich des Döppersberges verkehrsregelnde Maßnahmen angeordnet werden.

Anschließend geht er auf die Fußgängerrelationen zwischen Bus und Schwebbahn ein.

Im Hinblick auf die Anbindung Kluse führt **Herr Prof. Hegger** aus, es sei wichtig, in diesem Bereich über die Kulturstadt zu informieren. Die im Bereich Kaiserhof geplante Neubebauung Sorge für größere Transparenz. Er bedauere in diesem Zusammenhang, dass die in dieser Achse befindliche wichtige Treppenanlage abgerissen werde.

Auf Frage des **Vorsitzenden** erläutert **Herr Prof. Gerlach**, dass der gesamte Knotenpunkt Morianstraße/B 7 aufgeweitet, eine andere Signalregelung mit anderen Grünzeiten sowie eine neue Spuraufteilung vorgesehen seien. Bezüglich der angesprochenen T-Einmündungen führt er aus, dass diese zwar auf den ersten Blick Vorteile bieten würden, jedoch sei bezüglich der Knotenpunkte Morianstraße/B 7 und dahinter Döppersberg/B 7 die Koordinierung einer grünen Welle kritisch. In diesem Fall „ging der Knotenpunkt in die Knie“. Heute werde der gesamte Verkehr der Bahnhofstraße auf der B 7 abgewickelt. Zukünftig rechne man mit der gleichen Verkehrsmenge. Der Verkehrsknoten müsse daher nicht viel größer sein als heute.

Herr Prof. Hegger ergänzt, ein reiner Knotenausbau sei keine Lösung, wenn dahinter nur begrenzte Kapazitäten vorhanden seien.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass bezüglich des West - Ost - Verkehrs ein Rückstau bis zur IHK festzustellen sei. Nunmehr werde ohne Spurveränderung auch der zusätzliche Verkehr von der Bahnhofstraße aus der Südstraße dorthin geleitet.

Herr Dohmen erklärt die jetzige sowie die zukünftige Belastung. Der Knoten werde 4-armig auseinander gezogen. Es werde genügend Raum für Aufstellspuren geschaffen.

Bezüglich der Befürchtung von **Herrn Stv. Müller**, dass die Busse nicht berücksichtigt worden seien, entgegnet **Herr Prof. Gerlach**, dass bereits heute 160 Busse den Bereich befahren würden. Die Leistungsfähigkeit bliebe mindestens genauso gut wie heute.

Herr Stv. Brakelmann verdeutlicht, der Linksabbiegeverkehr an der Kreuzung B 7/Döppersberg/Morianstraße stau sich und blockiere den Geradeausverkehr Richtung Osten.

Herr Prof. Gerlach erklärt, dass zukünftig 3 Spuren auf der B 7 geschaffen würden. Auch seien diese Spuren länger. Somit würden Kapazitäten für den Geradeausverkehr gewonnen.

Bezüglich der Zufahrten zum Parkhaus sei die Einfahrt von der B 7 und die Ein- und Ausfahrt zum Döppersberg vorgesehen. Momentan sei keine Ausfahrt auf die B 7 geplant. Hiervon habe man

aufgrund des zu erwartenden Wendeverkehrs Abstand genommen. Man könne den Gedanken jedoch bei der detaillierteren Planung, sofern die Stellplatzanzahl feststehe, noch einmal aufgreifen.

Frau Stv. Liebert begrüßt die Planung für die Fußgänger, deren Anzahl von **Herrn Prof. Gerlach** mit täglich weit über 100.000 Personen angegeben wird.

Der Vorsitzende fragt, ob bezüglich des Bereiches Blücher Brücke für den Busbahnhof eine Lichtsignalanlage errichtet werden solle. **Herr Prof. Gerlach** führt aus, die Einmündung aus dem Bahnhof in die Straße Kleeblatt werde verbessert. Bei Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung werde die Einmündung aufgeweitet und dem Bus Vorrang gegeben. Ohne die Einbahnstraßenregelung werde der Kleeblattbereich aufgeweitet und der Verkehr über 2 Spuren abgewickelt. Ca. 70 Busse würden pro Stunde den Bereich befahren. Die Anlegung einer zusätzlichen Busspur sei möglich, sofern die Finanzierung gesichert sei. Notwendig sei dies nicht, da in einer Grünphase der Busverkehr abgewickelt werde. Man solle jedoch auch bei Aufhebung der Einbahnstraßenregelung die Busse nicht links abbiegen lassen. In den Busbahnhof solle rechts heraus und rechts hineingefahren werden.

Auf Frage von **Herrn Lüdemann**, ob in ferner Zukunft der Bau einer Stadtbahn zu integrieren sei, entgegnet **Herr Prof. Gerlach**, bei einer Tunnelvariante sei dies problematisch, bei der jetzigen Planung hingegen wohl machbar. Falls man davon ausgehe, dass die Fahrgäste der Stadtbahn sich aus dem Individualverkehr rekrutierten, ginge dieser zurück und man könne eine Spur für die Stadtbahn nutzen. **Der Vorsitzende** verweist auf den derzeitigen Ausbau der Schwebebahn. Der parallele Bau einer Stadtbahn sei nur in sehr ferner Zukunft vorstellbar.

Der Vorsitzende dankt den Professoren Gerlach und Hegger für die umfangreichen Vorträge sowie den anwesenden Mitarbeitern des Medienzentrums für die bereitgestellte Technik, wodurch eine gute Präsentation ermöglicht worden sei.

Herr Stoldt bittet, möglichst einen einstimmigen Beschluss zu fassen, da dies die Position der Stadt in den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn und dem Land stärke. Auch bedeute dies ein positives Signal für die Grundstückseigentümer. Andernfalls könne er sich eine Blockadehaltung der Deutschen Bahn vorstellen.

Der Vorsitzende stellt fest, die Durchführung der heutigen Sondersitzung sei bereits im Rahmen des 49-Punkte-Programms vereinbart worden. Zu diesem Zeitpunkt habe die Drucksache "Neugestaltung Döppersberg" noch nicht vorgelegen. Da man heute nur den verkehrlichen Aspekt diskutiert und nicht die gesamte Drucksache beraten habe, werde demzufolge hierzu kein Beschluss gefasst. Er könne jedoch schon prognostizieren, dass am Montag in der Ratssitzung die Drucksache vermutlich weitestgehend einstimmig beschlossen werde. Die Sprecher seiner Fraktion würden morgen eine entsprechende Beschlussempfehlung erarbeiten.

Herr Beig. Bayer empfindet dieses positive Signal als beruhigend für die weiteren Verhandlungen. Man werde alle Fördermittel ausschöpfen. Er dankt der Arbeitsgemeinschaft für die geleistete Arbeit. Es sei hilfreich gewesen, heute die verkehrliche Situation im Detail diskutiert zu haben.

Beschluss des Verkehrsausschusses vom 27.01.00:

Die Beschlussfassung wird auf Hauptausschuss und Rat vertagt.

Einstimmigkeit.

- - -

**2. Fahrbahninstandsetzungsarbeiten Friedrich-Engels-Allee 4622/00
(historischer Teil)**

Der **Vorsitzende** verweist er auf die als Tischvorlage ausliegenden Beschlussvorschläge von SPD - Drucks. 4418/00 - und CDU - Drucks. 4632/00 -sowie den Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses.

Herr **Stv. Brakelmann** stellt fest, in Gesprächen mit dem Bürgerverein sei einvernehmlich festgestellt worden, dass der gesamte historische Teil - die betreffe auch die Bürgersteige - verändert werden müsse. Da der reine Fahrbahndeckenüberzug nicht ausreiche, habe seine Fraktion den vorliegenden Ergänzungsantrag gestellt.

Herr **Stv. Dittgen** begrüßt den Antrag der CDU-Fraktion. Er schlägt vor, die für die Herrichtung der Straßendecke vorgesehenen Mittel für den Gesamtausbau zu nutzen und evtl. andere Finanzierungsmöglichkeiten zu finden.

Der **Vorsitzende** spricht sich für einen einvernehmlichen Beschluss aller Fraktionen aus. Dies könne ein positives Signal für die Anlieger sein, evtl. entsprechend zu investieren. Der Herrichtung der provisorischen Straßendecke für Kosten in Höhe von 500.000 DM könne man sich im Hinblick auf die Verkehrssicherheit nicht verschließen.

Herr Seidel begründet die vorliegende Drucksache. Die für die Bauausführung vorgesehene Firma könne den Fahrbahndeckenüberzug in den Osterferien fertig stellen. Anschließend würden die WSW an 4 Stellen Anschlussbauwerke erstellen. Diese Arbeiten würden vermutlich im März 2001 beendet sein. Diesen Zeitraum könne man für entsprechende Planungen nutzen. Es sei wirtschaftlicher, die Decke vorab mit Großgeräten herzustellen und sie für die Bauwerke punktuell wieder aufzureißen. Darüber hinaus sei die Verkehrssicherheit derzeit - vor allem bei Nässe - kaum noch gewährleistet.

Frau Reichl erinnert an ca. 10 Jahre alte Planungen bezüglich des historischen Teils der B 7. Ein brisantes Thema seien die damaligen Baumgutachten gewesen. Man müsse die Planungen unter den derzeitigen Rahmenbedingungen aktualisieren und anschließend den Planungsauftrag an ein Büro vergeben. Eine entsprechende Rückkopplung mit dem Verkehrsausschuss werde sichergestellt.

Beschluss des Verkehrsausschusses vom 27.01.00:

Es wird empfohlen, gem. Beschlussvorschlag zu entscheiden.

Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, für den „Historischen Teil“ der Friedrich-Engels-Allee kurzfristig Planungsleistungen zu vergeben mit dem Ziel, möglichst noch im Jahr 2000 erforderliche Zuwendungsanträge beim Land stellen zu können.

Soweit erforderlich, ist gleichzeitig ein Baumgutachten in Auftrag zu geben.

Zur Finanzierung sind durch entsprechende Veränderungsnachweisung Haushaltsmittel der Haushaltsstelle 6600.950.0608.7 „Instandsetzung Friedrich-Engels-Alle (B 7) Historischer Teil“ zur Verfügung zu stellen. Die Investitionskosten für das Projekt sind in die mittelfristige Finanzplanung der Stadt einzustellen.

Die verbleibenden Restmittel der Haushaltsstelle sind als Anfinanzierung der entsprechenden Komplementärmittel zu binden.

Die Drucksache 4418/00 sowie der Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Einstimmigkeit.

- - -

Müller
Vorsitzender

Bayer
Beigeordneter

Dittgen
Stadtverordneter

Sauer
Schriftführerin