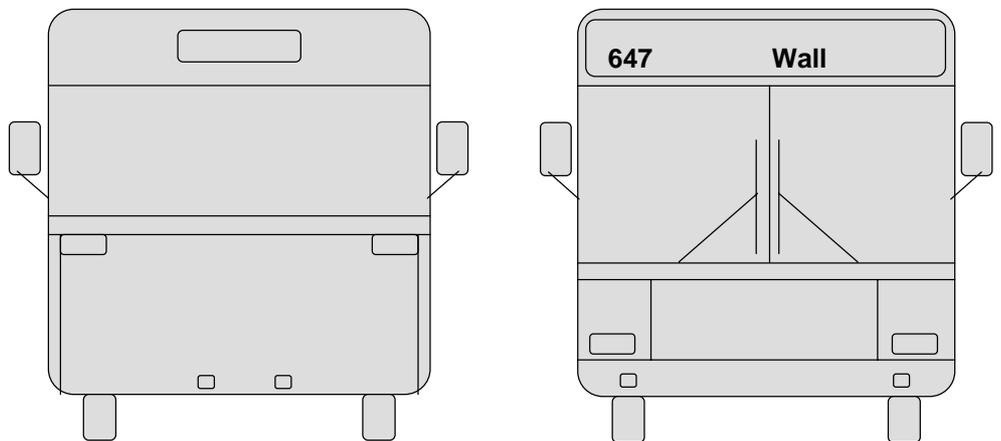


ÖV im Wall

Variantenuntersuchung zur Verkehrsführung während der
Baumaßnahme Döppersberg



Michal-Allegra Lange
Stand 30.08.2007

Inhalt

Einleitung/ Aufgabenstellung	3
1. Aktueller Zustand	4
2. Entwurfsvariante 1 – Wall plus Morianstraße	5
2.1 Beschreibung der Planung durch die WSW	5
2.2 Beschreibung der Umsetzungsplanung	5
2.3 Bewertung	6
2.3.1 Verkehrsqualität	6
2.3.2 Verkehrssicherheit	6
2.3.3 Wirtschaftlichkeit	6
2.3.4 Städtebauliche Effekte	7
3. Entwurfsvariante 2 – Wall im Zweirichtungsverkehr	7
3.1 Beschreibung der Planung durch die WSW	7
3.2 Beschreibung der Umsetzungsplanung	7
3.3 Bewertung	11
3.3.1 Verkehrsqualität	11
3.3.2 Verkehrssicherheit	12
3.3.3 Wirtschaftlichkeit	12
3.3.4 Städtebauliche Effekte	13
4. Finanzierung	13
5. Zusammenfassung/ Handlungsempfehlung	14

Einleitung/ Aufgabenstellung

Im Rahmen des Landesprogramms Regionale 2006 wird das Wuppertaler Großprojekt Döppersberg ab 2009 baulich umgesetzt.

Die Realisierung wird in mehreren Bauphasen erfolgen, bei denen gravierende Behinderungen des Verkehrs auf der Talachse nicht ausgeschlossen werden können.

Deshalb entwickelt die Stadt Wuppertal ein Ersatznetz, das die durch die Verkehrseinschränkungen nicht mehr abzuwickelnden Verkehrsmengen übernehmen soll.

Da die derzeitig als Busbahnhof genutzte Fläche am Döppersberg während der Bauphasen entweder umgestaltet wird, oder als Ersatzfläche für den fließenden Verkehr dient, hat auch die WSW zwei Alternativen erarbeitet, welche die Situation am Döppersberg entschärfen sollen.

Der Schwerpunkt dieser Versionen liegt in der Verkehrsabwicklung über den Wall.

Der Wall ist eine innerstädtische Geschäftsstraße in Wuppertal-Elberfeld. Er beginnt an der Neumarktstraße und führt von dort in südlicher Richtung bis zur Wupper, wo er an der Isländer Brücke in die Südstraße übergeht. Der Wall wird derzeit in Richtung Norden im Einrichtungsverkehr befahren.

In der Variante 1 „Wall plus Morianstraße“ wird der Wall wie bisher im Einrichtungsverkehr von Linienbussen, Lieferverkehren und Taxen genutzt. Die Busse aus Nordrichtung fahren weiterhin über die Morianstraße. Der heutige Busbahnhof wird für den Süd-Nord-Verkehr allerdings nicht mehr als Haltestelle genutzt, sondern direkt über die Südstraße auf den Wall geführt.

Die Variante 2 „Wall im Zweirichtungsverkehr“ löst sich im Hinblick auf den Wall entscheidend von dem Ist-Zustand. Der Nord-Süd-Verkehr nutzt den heutigen Busbahnhof ebenfalls nicht mehr als Haltepunkt, sondern wird auch über den Wall geführt.

Das Ziel dieser Ausarbeitung besteht darin, die Auswirkungen der beiden Varianten auf den Wall gegenüberzustellen. Zudem werden Entwürfe zur möglichen baulichen Realisierung der Alternativen vorgestellt.

1. Aktueller Zustand

Der Wall wird im Einrichtungsverkehr in Richtung Neumarktstraße vom Linienverkehr, Lieferverkehren und Taxen genutzt. Am östlichen Fahrbahnrand ist ein Parkstreifen angelegt und im Bereich zwischen Kirchstraße und Schwanenstraße gibt es eine Busbucht.

Dem fließenden Verkehr steht eine Fahrbahnbreite im Schnitt von 3,5 Metern zur Verfügung. In Bereichen der Busbuchten weitet sich der Querschnitt um zusätzliche drei Meter auf. Der Parkstreifen ist gut zwei Metern breit und wird in unregelmäßigen Abständen durch Baumpflanzungen unterbrochen.

Den Straßenoberbau bildet eine Pflasterdecke auf einem Unterbau aus Betonplatten. Die Pflasterdecke ist an zahlreichen Stellen mit Asphalt geflickt und weist Gebrauchsspuren in Form von Spurrillen, verschobenen Steinen und ausgewaschenen Fugen auf.



Derzeit wird der Wall zusätzlich von Baustellenfahrzeugen genutzt. Am Wall wird ein neues Peek&Cloppenburg-Gebäude gebaut und an der Ecke Neumarktstraße/Morianstraße entsteht ein neues Gebäude auf dem ehemaligen Hertie-Gelände. Bei beiden Baustellen erfolgt die Anlieferung über den Wall. Dieser Schwerlastverkehr beansprucht die Fahrbahn zusätzlich.

2. Entwurfsvariante 1 – Wall plus Morianstraße

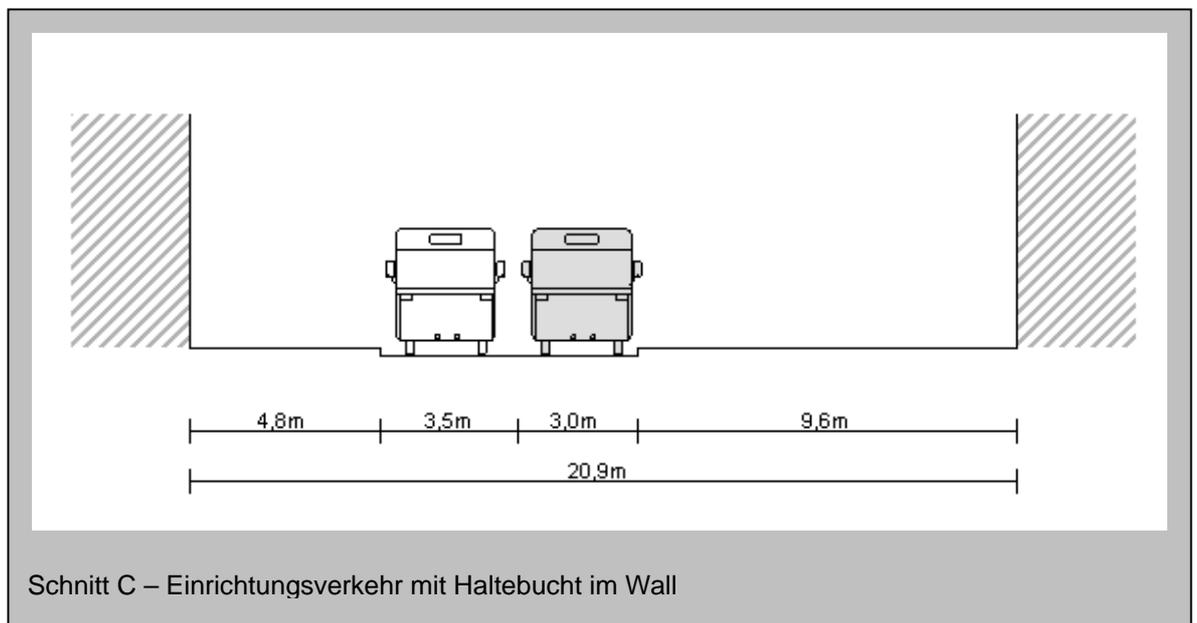
2.1 Beschreibung der Planung durch die WSW

In der Variante 1 wird der Wall wie bisher im Einrichtungsverkehr von Linienbussen, Lieferverkehr und Taxen befahren. Der Linienverkehr aus Richtung Norden wird weiterhin über die Morianstraße geführt. Die Busse aus Richtung Süden werden direkt über die Südstraße auf den Wall geleitet.

Damit gibt es keine direkte Anbindung an den Wuppertaler Hauptbahnhof. Um möglichst kurze Wege zu gewährleisten, wird in dem Bereich zwischen der Schlossbleiche und der Kirchstraße ein zusätzlicher Halt geplant.

2.2 Beschreibung der Umsetzungsplanung

Diese Variante hat in Bezug auf den Wall Auswirkungen in dem Bereich zwischen der Schlossbleiche und der Kirchstraße. Für die Herstellung einer zusätzlichen Haltestelle wird der Parkstreifen am westlichen Fahrbahnrand beseitigt und die Gehwegbreite um einen halben Meter reduziert. Somit kann eine Busbucht am östlichen Fahrbahnrand mit einer Breite von 3,0 Meter errichtet werden und dem fließenden Verkehr steht eine Fahrspur mit einer Breite von 3,5 Metern zur Verfügung. Um den Fahrgästen genügend Raum zum Warten und Aussteigen zu geben, werden die vier Bäume vor dem WZ-Gebäude entfernt. Damit steht zum Gehen und Warten eine Fläche mit einer Breite von fünf bis zehn Metern zur Verfügung.



2.3 Bewertung

2.3.1 Verkehrsqualität

Für die maßgebenden beteiligten drei Verkehrssektoren, den motorisierten Individualverkehr, den Fußgängerverkehr und den Linienverkehr als Teil des öffentlichen Verkehrs, soll eine Aussage bezüglich der zu erwartenden Verkehrsqualität getroffen werden.

a) Motorisierter Individualverkehr

Da der Wall nicht für den MIV freigegeben ist, hat diese Variante keine Auswirkungen auf die Verkehrsqualität.

Der Lieferverkehr kann wie bisher ohne Beeinträchtigung den Wall anfahren.

b) Fußgängerverkehr

Für die Fußgänger gibt es ebenfalls keine Einschränkungen in Bezug auf die Verkehrsqualität. Die Querungshilfen bleiben erhalten und die Gehwegbreite wird in dem Bereich zwischen Schlossbleiche und Kirchstraße nur geringfügig reduziert.

c) ÖPNV

Durch die Einrichtung des neuen Bushalts und den Wegfall der Bushaltstelle Döppersberg ergeben sich neue Linienwege über die Südstraße und damit Veränderungen im zeitlichen Betriebsablauf. Die Umsteigewege vom Bus zur Schwebebahn und zum Hauptbahnhof verlängern sich.

Diese Variante hat ansonsten im Bereich Wall keine Auswirkungen auf die Verkehrsqualität.

2.3.2 Verkehrssicherheit

Im Vergleich zum IST-Zustand ergeben sich keine Änderungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit.

2.3.3 Wirtschaftlichkeit

Die Variante 1 erfordert wegen des zusätzlichen Busstopps bauliche Maßnahmen im Bereich Wall zwischen der Kirchstraße und der Schlossbleiche.

Dies beinhaltet die Wegnahme des Parkstreifens, die Reduzierung der westlichen Gehwegbreite um einen halben Meter und das Entfernen von sechs Bäumen. Weiterhin ist auch die Entwässerung am Straßenrand zu gewährleisten. Dazu werden entweder zusätzliche Einlaufstellen eingebaut, die das Regenwasser über die bereits bestehenden Sinkkästen dem Regenwassernetz zuführen, oder die Sinkkästen müssen versetzt werden.

Bei der Straßenoberfläche besteht entweder die Option das zusätzliche Stück Straße mit Asphalt „anzuflicken“ oder die Straße auf der gesamten Breite mit einem neuen provisorischen Straßenaufbau mit einer Asphalttragschicht und einer Deckschicht aus Asphaltbeton oder Splittmastixasphalt auszustatten.

2.3.4 Städtebauliche Effekte

Diese Variante erfordert nur Änderungen im Bereich zwischen der Kirchstraße und der Schlossbleiche. Da hier bereits eine Straßenbreite von sechs Metern vorhanden ist, sind bauliche Änderungen in einem geringen Maß notwendig.

Für die Bereitstellung einer zusammenhängenden Fläche für Fußgänger und wartende Fahrgäste werden vor dem WZ-Gebäude vier Bäume gefällt und im weiteren Straßenverlauf noch einmal zwei. Dadurch wird das Straßenbild erheblich verändert.

3. Entwurfsvariante 2 – Wall im Zweirichtungsverkehr

3.1 Beschreibung der Planung durch die WSW

Die Variante 2 geht im Vergleich zur Variante 1 deutlich weiter. Hier wird zusätzlich der gesamte Nord-Süd-Verkehr über den Wall abgewickelt. Dies erfordert die Freigabe des Walls für den Zweirichtungsverkehr.

Dieser Entwurf bewirkt, dass die Morianstraße und der Brausenwerth weniger frequentiert und somit entlastet werden. Die dort erzielten Einsparungen müssen im Gegenzug vom Wall aufgenommen werden. Der Zweirichtungsbetrieb erfordert die Einrichtung einer weiteren Fahrspur. Weiterhin sieht die WSW zusätzliche Haltepunkte in dem Bereich Wall zwischen Kirchstraße und Schlossbleiche beidseitig der Fahrbahn vor.

3.2 Beschreibung der Umsetzungsplanung

Für den Zweirichtungsverkehr, der die Variante 2 charakterisiert, wird eine Fahrbahnbreite von 6,5 Meter festgelegt, also 3,25 Meter für jede Fahrspur.

Dafür muss auf beinahe der gesamten Länge des Walls die Fahrbahn aufgeweitet werden. Dies bedeutet für die Fußgänger eine Einschränkung der Gehwegbreiten und für den Individualverkehr den Wegfall der Parkplätze, bzw. der Räume für die Ladevorgänge.

Die Gehwegkante wird nach Möglichkeit an einer Fahrbahnseite beibehalten, so dass im Regelfall lediglich an einer Seite Maßnahmen am Gehweg und an den Entwässerungseinrichtungen vorgenommen werden müssen.

Die Gehwegbreiten bewegen sich in einem Rahmen von etwa vier Metern, wobei selbst an kritischen Stellen die in der Stadt Wuppertal geforderten zwei Meter für Fußgänger eingehalten werden.

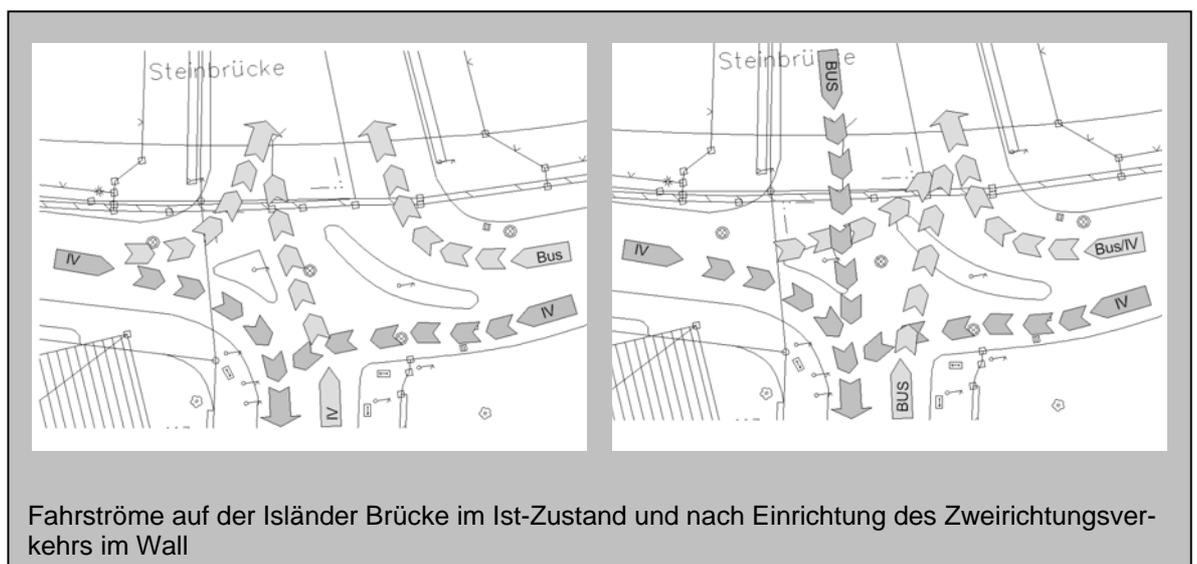
Um den Zweirichtungsverkehr im Wall mit einer beidseitigen Anbindung an die Südstraße zu gewährleisten, muss auch die **Islandbrücke** im Zweirichtungsverkehr befahrbar werden.

Bisher sind dort zwei Fahrspuren für die Fahrzeuge in Richtung Norden vorhanden, wobei eine nur für den Linienverkehr und Taxen freigegeben ist.

Die Fahrströme die von der östlich angrenzenden Straße Islandufer kommen, werden durch eine Mittelinsel getrennt. Nördlich der Insel werden die Busse und Taxen auf die Busspur geleitet, südlich erhält der übrige Verkehr die Möglichkeit nach links in die Südstraße und nach rechts in Richtung Wall abzubiegen.

In der Planung wird die Busspur aufgelöst und für den gesamten Verkehr in Richtung Norden freigegeben. Dort stellt die Verkehrsinsel für den Verkehr aus Richtung Süden ein Verkehrshindernis dar und wird deshalb um etwa sieben Meter zurückgebaut. Zusätzlich werden die Verkehrsströme verlagert. Nördlich der Insel fahren dann alle Fahrzeuge über die Islandbrücke, südlich wird der gesamte Verkehr über die Südstraße geleitet.

Ein totaler Rückbau ist wegen der Nutzung als Querungshilfe nicht sinnvoll.

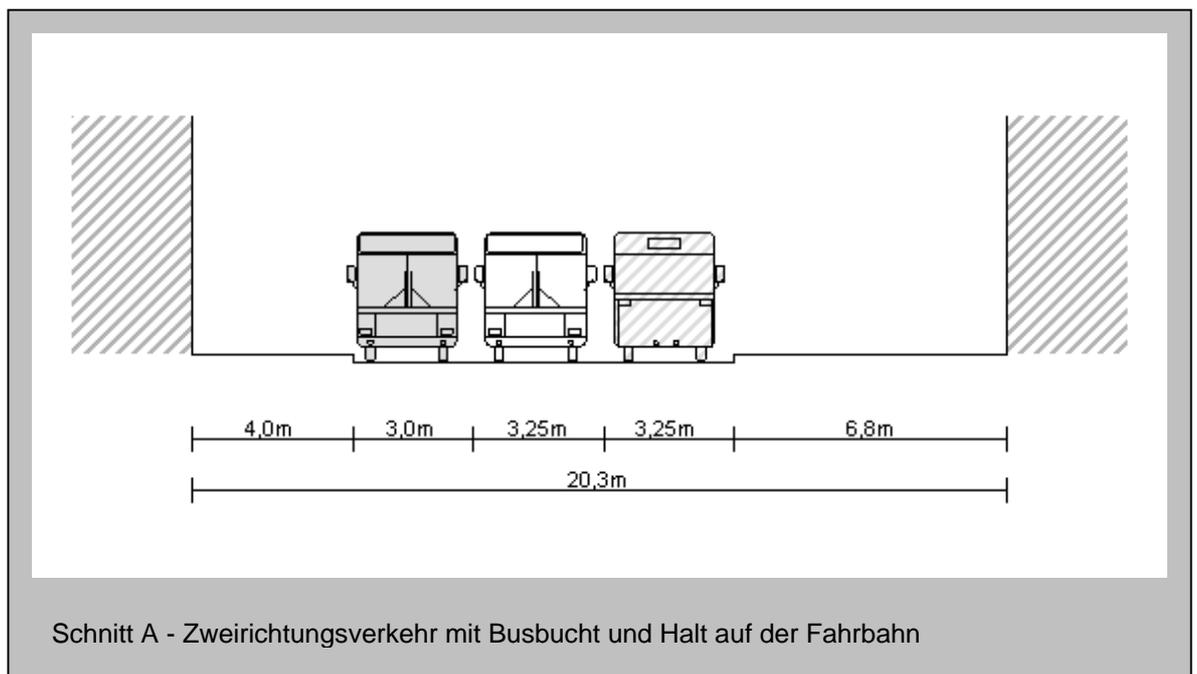


Die Insel an der westlichen Einmündung der Straße Islandufer wird ganz beseitigt. Sie teilte bisher die Verkehre aus der Straße Islandufer in Links- und Rechtsabbieger. Da sie bei einem Zweirichtungsbetrieb auf der Islandbrücke jedoch auf der Fahrbahn liegt und sie nicht als Querungshilfe dient, wird sie entfernt.

Zwischen der Kirchstraße und der Schlossbleiche wird seitens der WSW ein Halt auf beiden Fahrbahnseiten vorgesehen.

Bei einer von der Stadt Wuppertal festgelegten Mindestbreite für Fußgängerverkehrsflächen von zwei Metern ergibt sich dort eine erforderliche Mindestbreite des Straßenraums von 16,5 Metern. Da auf dem Gehweg die zusätzliche Nutzung als Bussteig ermöglicht werden muss, reicht die Mindestbreite nicht aus. Deshalb entfällt der Bereich Wall von der Kirchstraße bis zur Calvinstraße für die Planung einer zweiseitigen Busbucht. Das verbliebene Teilstück Wall zwischen der Calvinstraße und der Schlossbleiche hat eine Länge von ca. 40 Metern. Die notwendige Fahrbahnverschwenkung aufgrund der starren Verkehrsführung auf der Isländer Brücke, erfordert jedoch Radien und Anfahrwege, die ein barrierefreies Anfahren der Haltestelle in Fahrtrichtung Norden nicht ermöglichen.

Aus diesen Gründen wird in diesem Bereich nur eine Busbucht in Fahrtrichtung Islandbrücke errichtet. In Gegenrichtung müssen die Linien am Fahrbahnrand halten, um den Fahrgästen eine Anbindung an den Hauptbahnhof zu ermöglichen. Die durch die eingesparte Busbucht gewonnene Fläche kann nur in eingeschränktem Maße als Fläche zum Warten und Gehen dem Bereich auf der westlichen Seite hinzuaddiert werden. Hierfür sind die starken Verschwenkungen beim Übergang auf die Isländer Brücke und der damit verbundene Fahrkomfort verantwortlich. Daher wird die Fläche für den Fußgänger und den wartenden Fahrgast auf 3,0 bis 4,5 Meter beschränkt. Auf dem östlichen Gehweg stehen dem Fußgänger und dem Fahrgast drei bis acht Meter zur Verfügung.

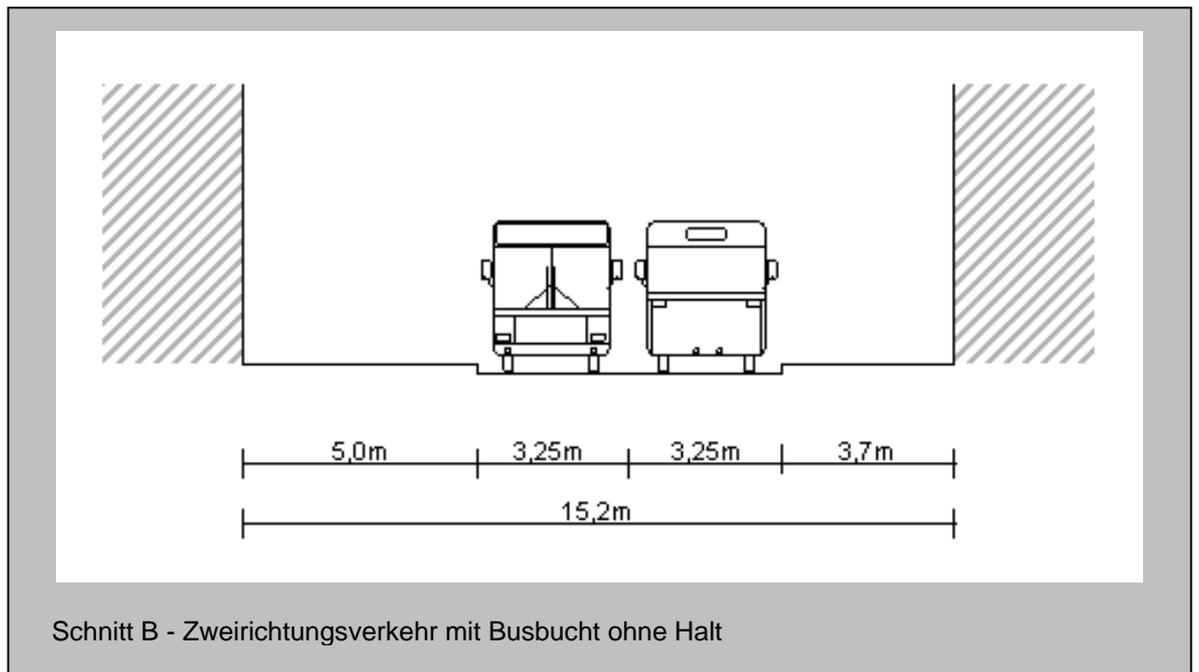


Auf dem Teilstück Wall **zwischen der Schwanenstraße und der Kirchstraße** bleibt die vorhandene Haltestelle in ihrer heutigen Form erhalten. Dies gewährleistet, dass der gemeinsamen Nutzung Gehen und Warten ausreichend Platz zur Verfügung steht. Der notwendige Fahrbahnausbau wird auf Kosten der westlichen Gehwegbreite und der Parkstände realisiert. Dem Gehweg bleibt eine Breite zwischen 4,5 und 3,5 Meter.

In dem Bereich Wall **zwischen der Neumarktstraße und der Schwanenstraße** sind keine Haltestellen für den Linienverkehr angeordnet.

Die Taxistände im Bereich des Kaufhofes werden der Fahrbahn zugeordnet, fallen also weg. Dafür kann dort der Straßenquerschnitt weitestgehend beibehalten werden. In der Kurve am Wall 4 wird die Querungshilfe zurückgenommen und die Fahrbahn aufgeweitet um den Schleppkurven eines Liniengelenkbusses gerecht zu werden.

An den Fahrbahnrand gegenüber dem Kaufhof können bei Bedarf eventuell neue Taxistände angeordnet werden. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist dann eine Rücknahme der dort vorhandenen Telefonzellen zu prüfen.



An der **Kreuzung am Neumarkt** werden die Erweiterung des Bürgersteigs am westlichen Fahrbahnrand und die Mittelinsel, die den Fußgängern als Querungshilfe dienen, zurückgenommen.

Die Beibehaltung des vorhandenen erweiterten Bürgersteigs ist nicht realisierbar, da ein Treppenabgang eine Erweiterung der Fahrbahn in östlicher Richtung nicht in dem nötigen Maße zulässt.

Die Fahrströme sehen in dieser Variante folgendermaßen aus:



Die Neumarktstraße wird aus östlicher Richtung bis zur Einmündung Wall weiterhin im Zweirichtungsverkehr befahren und dann in westliche Richtung als Einbahnstraße weitergeführt. Die bisher an der Kreuzung Neumarktstraße geradeaus geführten Verkehrsströme können nun dort nach links in den Wall einbiegen. Diese neue Regelung gilt allerdings nicht für den Individualverkehr.

3.3 Bewertung

3.3.1 Verkehrsqualität

a) motorisierter Individualverkehr

Auch in dieser Variante wird der Wall zukünftig für den Individualverkehr gesperrt bleiben. Daher hat die Planung im Bereich des Walls keine Auswirkungen auf die Verkehrsqualität des Individualverkehrs.

An der Kreuzung Wall/Schlossbleiche ergeben sich gegebenenfalls Einschränkungen aufgrund einer geänderten Vorfahrtsregelung. Bisher konnte der Individualverkehr von der Islandbrücke ohne Beachtung von Vorfahrtsregeln links in die Schlossbleiche einbiegen. Durch die Nutzungsänderung des Walls, also die Umgestaltung zu einer Straße mit Zweirichtungsverkehr müssen an dieser Kreuzung neue Festsetzungen zur Regelung des Verkehrs getroffen werden. Da die oberste Priorität in einer schnellen Abwicklung des Linienverkehrs liegt, ist es sinnvoll, dem Verkehr Wall-Islandbrücke Vorfahrt zu gewähren. Damit müssen nun die Linksabbieger auf der Brücke auf Gegenverkehr achten.

Durch den Wegfall des Parkstreifens ergeben sich für den Lieferverkehr Einschränkungen bei der Anlieferung des Einzelhandels. Hierfür müssen die Flächen in den Seitenstraßen genutzt werden.

b) Fußgängerverkehr

Die RAST 06 schreibt für Gehwege in Hauptgeschäftsstraßen eine Breite von fünf Metern vor. Bereits im Ist-Zustand kann der Wall diese Anforderung nicht erfüllen. Die Aufweitung der Fahrbahn bedarf einer zusätzlichen Reduzierung der Gehwegbreiten. Diese schränken den Fußgänger in Bezug auf die Aufenthaltsqualität und die Verkehrsqualität ein. Bisher wurden die Fußgänger am westlichen Gehweg von dem fließenden Verkehr durch einen Parkstreifen mit Bäumen getrennt. Durch den Wegfall dieses Parkstreifens wird der Fußgänger nun entlang des fließenden Verkehrs geführt.

Die Einrichtung der beiden Fahrspuren erfordert den Wegfall der drei vorhandenen Querungshilfen an der Kreuzung am Neumarkt, an der Kurve auf Höhe des Walls 4 und am Peek&Cloppenburg-Gebäude. Hier muss geprüft werden, ob stattdessen die Einrichtung von Zebrastreifen sinnvoll wäre. Diese Überlegungen sind berechtigt, da der Fußgänger nicht wie bisher auf den Verkehr aus einer Richtung, sondern nun auch auf die andere Richtung achten muss. Dies bildet vor allem in der ersten Zeit eine Gefahrenquelle.

c) ÖPNV

Die Fahrbahnbreiten entsprechen den Anforderungen der Rast 06 und damit den Voraussetzungen für einen ordnungsgemäßen Verkehrsablauf.

Einschränkungen für den ÖPNV im Betriebsablauf ergeben sich eventuell bei drei Aspekten:

An der Kreuzung Neumarkt kann keine Linksabbiegespur in den Wall eingerichtet werden. Daher muss sich der Linienverkehr in die Warteschlange einreihen, die an der Fußgängerampel für die Geradeausfahrer entsteht.

In dem Bereich zwischen der Schlossbleiche und der Kirchstraße kann keine Busbucht realisiert werden. Stattdessen soll dort der gesamte Linienverkehr als Anbindung an den Hauptbahnhof am Fahrbahnrand halten, die Umsteigewege vom Bus zur Schwebebahn und zum Hauptbahnhof verlängern sich.

Laut RAST 06 ist das Halten auf der Fahrbahn bei einer Busfolgezeit von minimal zehn Minuten und einer Frequentierung von maximal 750 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung möglich. Die von den WSW genannten Zahlen von bis zu 60 Bussen pro Stunde und Richtung liegen deutlich über diesen Richtwerten. Die Sperrung des Walls für den Individualverkehr ermöglicht allerdings eine deutlich höhere Frequentierung durch Linienbusse.

Auf dem Walls kann es durch die große Anzahl von kreuzenden Fußgänger zu Behinderungen im Verkehrsablauf kommen. Hinzu müssen die Busse sehr langsam fahren und besonders in dem Zeitraum nach Inbetriebnahme der neu eingerichteten Fahrtrichtung auf Fußgänger achten.

3.3.2 Verkehrssicherheit

Hier müssen noch einmal die bereits unter Punkt 4.3.1 b) erwähnten Aspekte angesprochen werden. Zum einen fallen die Querungshilfen an der Kreuzung am Neumarkt, an der Kurve auf Höhe des Walls 4 und am Eingang des Peek&Cloppenburg-Gebäudes weg. Durch die Fahrbahnaufweitung und die Einführung des Zweirichtungsverkehrs entstehen besonders in der Einführungsphase Gefahrenquellen für die Fußgänger. Waren zudem die Fußgänger bisher auf dem westlichen Gehweg noch durch einen Parkstreifen von der Fahrbahn getrennt, werden sie nun direkt am Fahrbahnrand entlang geführt.

3.3.3 Wirtschaftlichkeit

Dieser Entwurf erfordert auf der gesamten Länge des Walls Umbaumaßnahmen. Damit ist neben dem Versetzen der Bordsteine, der Reduzierung der Fläche für den Fußgänger, auch das Anpassen der Straßenentwässerung und das Fällen des gesamten Baumbestandes im Wall verbunden.

Wegen des provisorischen Zustandes des Walls, also dem Zweirichtungsverkehr, wird für den Zeitraum des Umbaus am Döppersberg eine provisorische Lösung für den Wall favorisiert. Entweder wird der Pflasterbelag belassen und lediglich die neu gewonnenen Straßenstücke werden in Asphalt ausgeführt. Als aufwendigere Lösung wird das Pflaster auf der gesamten Länge des Walls aufgenommen und

durch einen provisorischen Aufbau aus einer Asphalttragschicht und einer Deckschicht aus Asphaltbeton oder Splittmastixasphalt ersetzt.

Nach Beendigung der Maßnahme Döppersberg muss der Wall wieder zurückgebaut werden. Dann kann ein Straßenaufbau nach den Regeln der Technik erfolgen. Da der Wall noch in einem technisch akzeptablen Zustand ist, besteht für den neuen Straßenaufbau keine Möglichkeit zur Mitfinanzierung durch Straßenbaubeiträge.

3.3.4 Städtebauliche Effekte

Durch die Rücknahme der Gehwegbreiten sinkt für die Fußgänger die Aufenthaltsqualität. Die gewünschte Nutzung der Gehwege zum Flanieren und Verweilen vor den Schaufenstern wird im Vergleich zum Ist-Zustand noch weiter eingeschränkt. Dies hat Auswirkungen auf den Fußgänger und auf den Einzelhandel, der eventuell bei der Präsentation seiner Waren eingeschränkt wird. Der Wall verliert bei dieser Variante an Attraktivität als Einkaufsstraße, die deutliche Steigerung der Fußgängerfrequenzen wird die damit einhergehenden Einbußen im Einzelhandel jedoch möglicherweise auffangen.

4. Finanzierung

Für eine Finanzierung über Straßenbaubeiträge bestehen mehrere Möglichkeiten. Zur Erhebung dieser muss es sich um Maßnahmen der Erneuerung, nachmaligen Herstellung oder Verbesserung handeln.

Für Maßnahmen der Erneuerung muss die Nutzungsdauer abgelaufen sein und dringender Handlungsbedarf bestehen. Der Wall ist technisch vollkommen funktionsfähig. Daher besteht unter diesem Aspekt keine Möglichkeit, Straßenbaubeiträge abzurechnen.

Eine Verbesserung besteht beim Anlegen von neuen Parkplätzen, Entwässerungsanlagen oder z.B. Gehwegen. Da hierfür im Wall keine Notwendigkeit besteht, bzw. da alles bereits im Bestand vorhanden ist, kann auch diese Möglichkeit zur Erhebung von Straßenbaubeiträgen nicht herangezogen werden.

Bei der letzten Möglichkeit, der nachmaligen Herstellung muss die Straße vollkommen umgestaltet werden. Da man aus dem Wall keine Fußgängerzone machen kann, oder die Fahrspur nicht so verengen kann, dass sich die Aufenthaltsqualität für die Fußgänger entscheidend verbessert, kommt auch diese Variante nicht zum tragen.

5. Zusammenfassung/ Handlungsempfehlung

Beide Varianten, Nutzung des Walls im Einrichtungs- und Nutzung des Walls im Zweirichtungsverkehr, sind baulich umsetzbar.

Unter dem wirtschaftlichen Aspekt sind bei der ersten Alternative (Einrichtungsverkehr im Wall) die baulichen Eingriffe auf einen kleineren Bereich beschränkt und weniger ausgeprägt als bei der zweiten Variante (Wall im Zweirichtungsverkehr), die Umbaumaßnahmen im gesamten Bereich des Walls erfordert.

Dies spiegelt sich auch in den Aspekten der Verkehrssicherheit und somit der Aufenthaltsqualität wieder. In Bezug auf die Gehwegbreiten und die Querungshilfen ist die Variante 2 besonders für den Fußgänger mit Einschränkungen verbunden.

Als weiterer Punkt muss hier noch das Erscheinungsbild des Walls angesprochen werden. Auch hier schneidet die zweite Version deutlich schlechter ab. Durch den Wegfall aller Bäume im Straßenverlauf und den Bau einer zusätzlichen Fahrspur wird die Straße zu dem dominierenden Objekt im Wall.

Bei isolierter Betrachtung des Walls, stellt die Variante 1 also die deutlich bessere Lösung dar, die Abwägung zwischen beiden Varianten muss jedoch unter Berücksichtigung der Abwicklung der Gesamtbaumaßnahme Döppersberg getroffen werden.