

Neugestaltung Döppersberg

Öffentlicher Personennahverkehr:
Konzept für die Bauzeit

Dr. Peter Hoffmann - WSW mobil GmbH
12. März 2008

Ausgangssituation und Ziele

- übersichtliche und weitgehend stabile Abläufe für Kunden
- Beibehaltung bewährter Takt- und Anschlusssysteme am Hbf im innerstädtischen ÖPNV sowie zum regionalen SPNV (insbesondere im Abend- und Nachtverkehr)
- hohe Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit/Anschlusssicherheit)
- Kapazitäten für Schwebbahnersatz- und -ergänzungsverkehre (Schwebebahn-Ausbau, Stadion- und Veranstaltungsverkehre)
- ÖPNV als attraktive Alternative für Pkw-Benutzer während der Bauzeit (2009-2014)
- wechselseitige Beeinträchtigungen zwischen Bauablauf und ÖPNV-Betriebsablauf minimieren

Prämissen und Varianten

Prämissen

- mit Sperrung Bahnhofstraße Trennung ÖPNV und Baufeld
- eingeschränkte Verkehrsflächen am hoch belasteten Knoten Brausenwerth

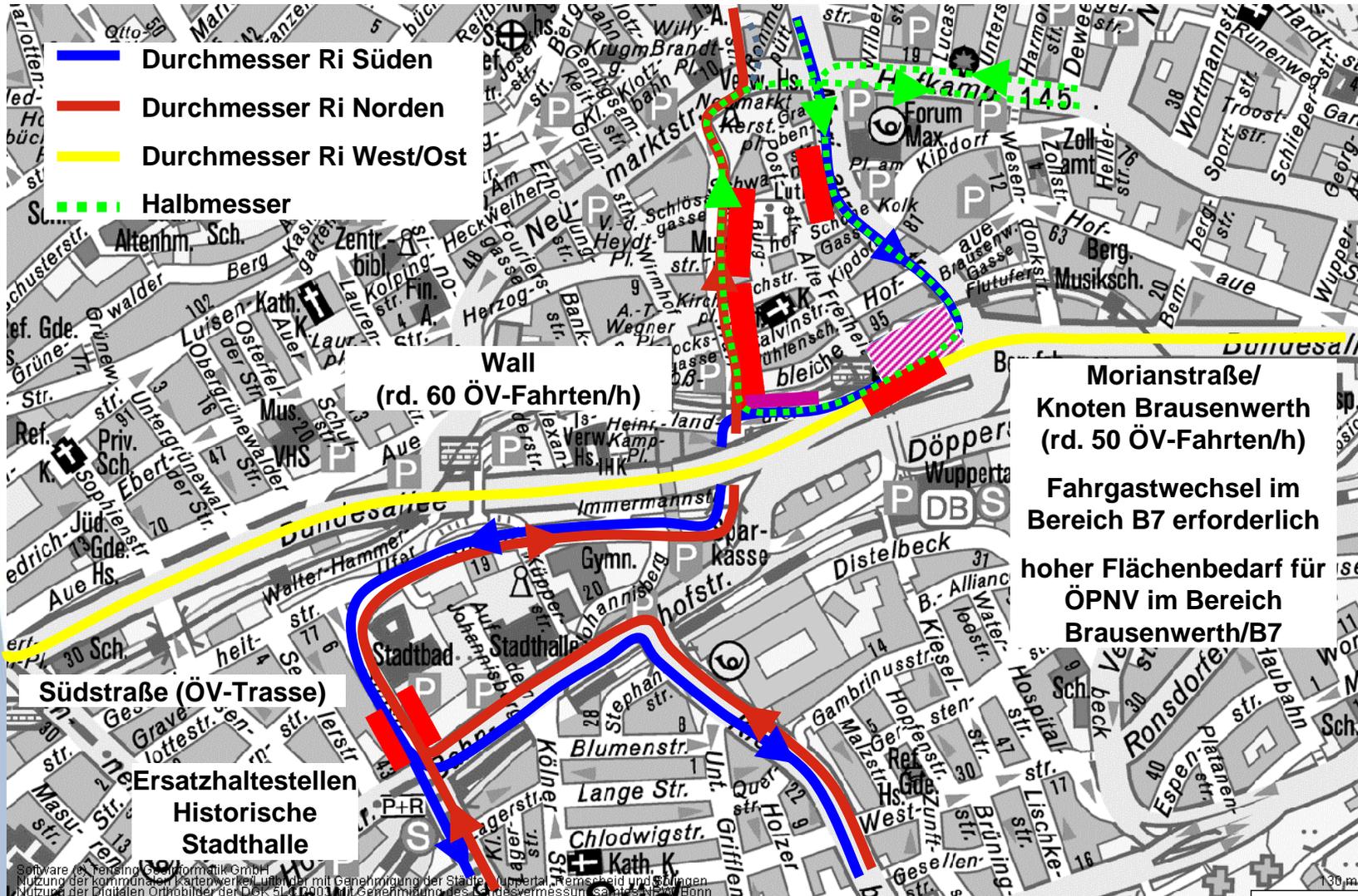
Lösungsansatz

- Führung der Durchmesserlinien in Nord/Süd-Richtung über die Südstraße (ÖPNV-Trasse)
- alternativer Standort für ÖPNV-Knoten Hauptbahnhof während der Bauzeit (2011-2014)

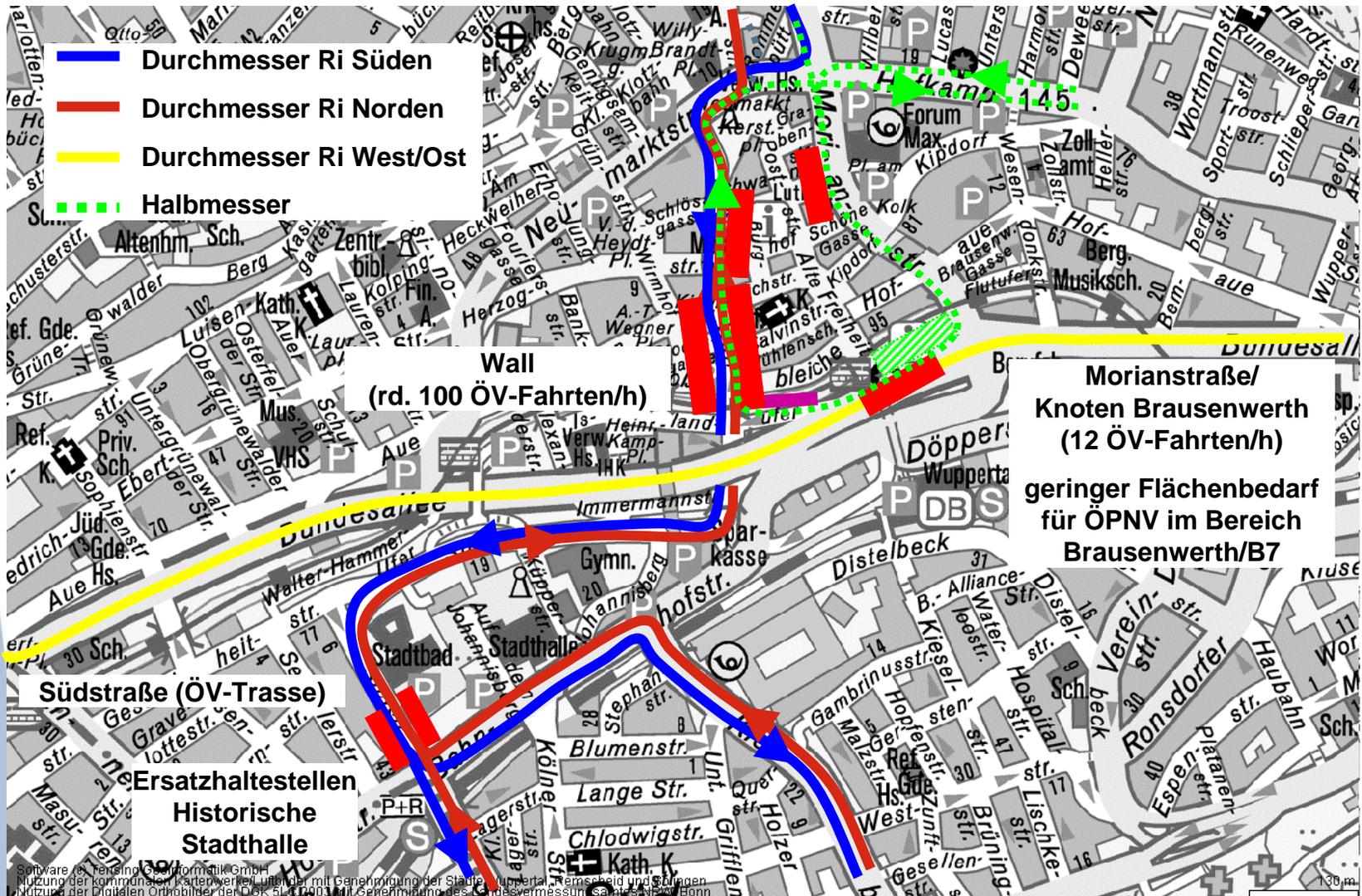
Varianten

- Wall plus Morianstraße
- Wall im Zweirichtungsverkehr

Variante "Wall plus Morianstraße"



Variante "Wall im Zweirichtungsverkehr"



Variantenbewertung

Variante "Wall plus Morianstraße"

- Flächenbedarf für ÖPNV im Bereich B 7 nicht realisierbar
 - ▶ Haltestellen 5 und 6 entfallen
 - ▶ Konsequenz: Verlagerung zur Haltestelle Morianstraße
- lange Wege für Umsteiger Bus/Schwebebahn und Bus/Bahn bei Ausstieg an der Morianstraße
- "Zersplitterung" des innerstädtischen ÖPNV-Hauptknotens
- notwendige Umsteigebeziehungen Bus/Bus und Bus/Schwebebahn (insbesondere Abend- und Nachtverkehr) nicht realisierbar
- ÖPNV kann am Knoten Brausenwerth aus der Morianstraße nicht leistungsfähig abgewickelt werden

Variantenbewertung

Variante "Wall im Zweirichtungsverkehr"

- zusammenhängender ÖPNV-Hauptknoten
- Umsteigebeziehungen vollständig realisierbar
- kurze Umsteigewege Bus/Schwebebahn
- ÖPNV am Knoten Brausenwerth aus der Morianstraße kann leistungsfähig abgewickelt werden
- geringer Flächenbedarf für ÖPNV im Bereich B7
- weiterhin sehr gute Erreichbarkeit der Innenstadt

Vorübergehende Erschwernisse während der Bauzeit (2011-2014)

- längere Wege für Umsteiger Bus/Schiene zwischen Bahnhof und Haltestellen im Wall
- (noch) schlechtere Aufenthaltsqualität an Haltestellen im Wall, u. a. durch erhöhtes Fahrgastaufkommen
- komplexer Betriebsablauf an Haltestellen im Wall durch erhöhtes Fahrzeug- und Fahrgastaufkommen

Fazit

Vorteile für ÖPNV-Kunden überwiegen deutlich!

- hervorragende ÖPNV-Andienung der Innenstadt
 - hochwertige Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Schwebebahn bleibt erhalten
 - ausschließlich Umsteiger zwischen Bahn und Bus bzw. Bahn und Schwebebahn müssen das Baufeld queren
- Verlässlichkeit des ÖPNV wird gesichert
 - weitgehende verkehrliche Entkopplung ÖPNV / IV
 - verkehrliche Entkopplung ÖPNV / Baustelle

ÖPNV als wichtiger Partner des Einzelhandels während der Bauzeit

heute:

- City-Takt (alle 5/10 Minuten) tagsüber auf allen Hauptachsen im Busnetz
- Schwebebahn alle 3 bis 5 Minuten tagsüber

morgen:

- Großbaustelle Döppersberg (2009-2014)
- hochwertiges ÖPNV-Angebot mit hervorragender Erreichbarkeit der Elberfelder City
- Busse und Bahnen als verlässliche und schnelle Alternative für Pkw-Nutzer bei erschwerter Erreichbarkeit der City

ÖPNV als wichtiger Partner des Einzelhandels während der Bauzeit

übermorgen:

- neuer Döppersberg als attraktives Tor in die City
- optimale Verknüpfung öffentlicher Verkehrsmittel im Nah-, Regional- und Fernverkehr
- City-Haltestellen Wall und Morianstraße mit besserer Aufenthaltsqualität (Wetterschutz, dynamische Fahrgastinformation)