

Um die denkmalpflegerischen Aspekte zu berücksichtigen, wurden die Konstruktionsprinzipien in enger Anlehnung an die bestehende Wagenhalle gewählt. Die neue Wagenhalle besteht ebenso wie die vorhandene aus einer Einfahrtshalle, einer hinteren Kehrehalle und einer dazwischenliegenden Mittelhalle.

Die Aufbauten der Wagenhalle lagern auf 4 Hauptlängsträgern, die über 7 Querträger von Achse 468a/b, 469 bis 473 spannen. Neben 6 Hauptquerträgern an gleicher Stelle wie die vorhandenen Hauptquerträger muss auf der Ostseite (Achse 473) ein neuer Träger angeordnet werden. Die Ausbildung dieses Trägers erfolgt so, dass keine Bauteile in das Bemessungshochwasser der Wupper eintauchen. Die Hauptlängsträger werden als Durchlaufträger ausgebildet. Der Festpunkt liegt in Achse 468 a. Die übrigen Auflager 468 b bis 473 sind, durch die Ausbildung der Jochträger als Pendelstützen, in Längsrichtung verschieblich. Im Bereich der hinteren Kehrehalle erfordert die Querung der vorhandenen Fußgängerbrücke eine Reduzierung der Trägerhöhe um die notwendige Kopffreiheit zu gewährleisten. Zwischen den beiden innenliegenden Hauptlängsträgern des Mittelgeschosses sind im Untergeschoss Technikräume vorgesehen. Die tragende Konstruktion Untergeschosses besteht aus Rahmen, die in Abständen von 3, m an den Unterflanschen der inneren Hauptlängsträgern befestigt sind. Die Bodenkonstruktion des UG wird durch Trapezprofile gebildet, die in Längsrichtung zwischen den Rahmen verlaufen.

Die Hauptlängsträger lagern auf Hauptquerträgern, die die Wupper in Querrichtung überspannen. Zur Lastabtragung werden die bestehenden zwölf Fundamente (Achse 468 a/b bis 472) in den Ufermauern herangezogen.

Zusätzlich erfordert die Verlängerung der Wagenhalle im Bereich der hinteren Kehrehalle in Achse 473 zwei neue Fundamente, von denen eines in der nördlichen Ufermauer, das andere im Wupperbett gegründet ist.

Der Entwurf sieht die Verwendung von je 11 Original-Fassaden bzw. Fensterelementen der Mittelhalle sowie der Original-Giebelfassaden der Einfahrts- und Kehrehalle vor. Die Wagenhalle ist in ihrem jetzigen Zustand unter Schutz gestellt, d.h., dass zumindest für die historischen Fassadenteile eine Verglasung gewählt werden soll, die den heutigen Drahtglasfüllungen entspricht. Im Hinblick auf die bestehende Bebauung im Bereich der Nordfassade werden besondere Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Nordfassade wird deshalb keine Öffnungsflügel erhalten, die verglasten Anteile der neuen Pfosten-Riegel-Fassade sind deshalb mit Phon-Stop-Verglasung auszuführen, und die geschlossenen Fassadenelemente sind nach Möglichkeit innen mit Schallschluck-Elementen auszurüsten. Die Wiedererkennbarkeit der neuen Wagenhalle gegenüber dem bestehenden Gebäude bleibt somit gewahrt, ohne den Charakter des Neubaues als ebensolchen zu verleugnen.

Auszüge aus den Planunterlagen sind als Anlage 2 beigelegt.

Stellungnahme der Stadt Wuppertal

Einwendungen der Stadt Wuppertal Anlage 3 betreffen:

- die von der Bezirksregierung erbetene Stellungnahme der unteren Bauaufsichtsbehörde zur Abstandsproblematik
- den Brandschutz (normgerechte Brandschutzeinrichtungen), analog zum exemplarischen Haltestellengutachten Werther Brücke, sowie das Brandschutzkonzept für die Wagenhalle mit Ergänzungen
- die Anregung der Unteren Wasser und Abfallbehörde im Hinblick auf die Darstellung der Änderung des Hochwasserabflusses für die Wagenhalle, wobei sich grundsätzlich der Stellungnahme des Wupperverbandes angeschlossen wird, Allgemeine Nebenbestimmungen, Nebenbestimmungen für das Bauen im Gewässer, Nebenbestimmungen für die Regenwassereinleitung in die Wupper
- Nebenbestimmungen der Unteren Landschaftsbehörde (Abstimmungsverfahren, erforderliche Einzelgenehmigungen und Auflagen zum Schutz von Boden und Pflanzen, sowie die vorläufige Bestimmung der Höhe des Ersatzgeldes)
- die lichte Höhe im Bereich der Fußgängerbrücke, Berührungspunkte von Wagenhalle und Haltestelle mit städtischen Brücken/ Stützwänden, Bike & Ride- Anlage für ca. 10 Fahrräder,