

## Online Bürgerbeteiligung Sperrung B7 (02. - 21.10.2013)

---

### Auswertung:

Statistik: Stand 22.10.2013, 13.20 Uhr

Anzahl der registrierten Teilnehmer:	108
Anzahl der Kommentare:	220
Anzahl der Vorschläge:	95
Anzahl der Seitenaufrufe:	35727
Besucher:	3907

### **Qualitative Auswertung:**

Konkrete Vorschläge und die Antworten der Verwaltung sind hier in einer Tabelle, geordnet nach Themenbereichen, zur Übersicht aufgelistet. Die Beiträge und Verwaltungsantworten, die sich nicht direkt auf das Thema B7 Sperrung beziehen, sind hier nicht aufgelistet, da sie keine Grundlage zur Entscheidung der Vollsperrung B7 sind.

Die Beiträge der Bürger sind unverändert, auch hinsichtlich Sprache und Rechtschreibung, hierher kopiert.

Bürger-Beitrag	Antwort der Verwaltung
<b>Autoverkehr</b>	
Behelfsbrücke? Ich fahre täglich von Langerfeld bis hinter den Robert-Daum-Platz. Was wäre denn, wenn man hier die Bundeswehr aktiviert und eine Behelfsbrücke bauen lässt, die über die Baustelle führt? Die Kosten hierfür dürften doch bei den allgemeinen Mehrkosten in Höhe von 35 Mio. Euro nicht wirklich ins Gewicht fallen. Vielleicht gäbe es dafür sogar noch eine Bürgerinitiative, die hierfür spenden würde. Eine Vollsperrung ist aus meiner Sicht überhaupt nicht tragbar. Die Situation, die sich im täglichen Verkehr darstellt ist schon eine Belastung. Was passiert denn bei einer Vollsperrung mit einem evtl. Unfall auf der A46? Dann liegt Wuppertal komplett lahm. Da die B7 doch eh tiefergelegt werden soll, kann man auch eine Brücke hierüber führen - oder?	Dieser Vorschlag ist nicht umsetzbar. 1. Weil die B7 abgesenkt wird, wäre eine Brückenkonstruktion dabei nur im Weg und müsste mehrfach umgesetzt werden. Da wäre eine Teilspernung um einiges günstiger als eine Brückenkonstruktion über 400 m Länge. 2. Der Anschluss an die Kreuzung Brausenwerth könnte damit nicht umgesetzt werden, da ca. in der Mitte der Kreuzung angefangen wird die Fahrbahn tiefer zu legen. 3. Die Bundeswehr hat andere Aufgaben, als in einer Kommune Hilfestellung bei einer Baumaßnahme zu leisten.

<p>Verkehrslenkung Islandufer/Schlößbleiche/Südstrasse Nach den vorliegenden Planungen zur Verkehrsführung wird während der beabsichtigten Sperrung B7 der ÖPNV vom/zum Wall täglich mit ca. 100 Bussen (zzgl. Schwebbahnersatzverkehr) durch die untere Südstrasse geführt. In den Hauptverkehrszeiten ist heute schon ein geregelter Abfluß der PKW von den Parkhäusern/-flächen Islandufer, Alexanderstrasse, CityCenter und Enka nicht gegeben.</p> <p>Ich frage mich, wie überlastet künftig die untere Südstrasse bei ca. 100++ zusätzlichen Bussen mit ÖPNV-Zweirichtungsverkehr inkl. Kreuzungsverkehr von der B7 über Immermannstrasse zur Südstrasse sein wird.</p> <p>Erst recht, wenn im Winter bei Schneefall sämtlicher Verkehr von der Talachse zusätzlich über die Süd- bzw. Nordhöhen umgeleitet wird. Alle Autofahrer kennen die "Winterfestigkeit" der WSW-Busse zu Genüge.</p> <p>Meines Erachtens ist der Kollaps des gesamten Bereiches Islandufer, Schloßbleiche, Mäuerchen damit vorprogrammiert.</p> <p>Aus diesen Gründen spreche ich mich gegen ein Vollsperrung der B7 aus.</p>	<p>Die Südstraße ist im Konzept zur bauzeitlichen Verkehrsführung als ÖV-Trasse vorgesehen. Ab der Einmündung Johannisberg bleibt die Südstraße dann nur noch für Busse offen. Das heißt, im weiteren Verlauf an der Einmündung Islandufer hat der in die Südstraße/Richtung Wall aus dem westlichen Islandufer einbiegende Verkehr im Gegensatz zur heutigen Situation „nur“ den Bussen in der Südstraße Vorrang zu geben. Weitere Verkehre treten dort nicht auf. Des weiteren wäre mit einer Sperrung der B7 auch der Verkehr aus dem östlichen Islandufer in Richtung Einmündung Südstraße nicht mehr vorhanden. Daher werden im Einmündungsbereich Südstraße/Islandufer/Wupperbrücke weniger Fahrbeziehungen als heute möglich sein, so dass wir für die die verbleibenden Fahrbeziehungen von einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung ausgehen.</p> <p>Für witterungsbedingte Extremsituationen können wir allerdings in keinem Verkehrskonzept eine Lösung anbieten.</p>
<p>Kompromiss aus beiden Konzepten Viele Personen haben zurecht Angst vor dem Verlust der voll funktionsfähigen B7 faktisch von Heute auf Morgen. Wäre es nicht praktikabel eine langsame Sperrung in Erwägung zu ziehen?</p> <p>Also eine Sperrung die wie nach dem alten Plan mit einer Verringerung der Fahrspuren beginnt und erst zu einer späteren Bauphase in eine Komplettsperung übergeht!?</p> <p>Vorteile wären u.a das die Komplettsperung so bis nach der großen A46 Baustelle und bis zur Anschaffung der neuen Schwebbahnzüge (mit erhöhter Kapazität) in 2015 verschoben würde.</p>	<p>Ihre Bedenken zu einer Sperrung von Heute auf Morgen kann ich verstehen. Allerdings egal bei welcher Lösung zu einer Sperrung, es wird immer den Tag geben, wo von heute auf Morgen sich der Zustand schlagartig ändert.</p> <p>Unabhängig davon wird es planmäßig eine „kleine“ Eingewöhnungsphase an die angedachte Vollsperrung und Umleitungsstrecken geben, da die verkehrlichen Maßnahmen und Beschilderungen im weiträumigen Umfeld zur Einrichtung der Selbigen über mehrere Monate im Vorfeld hergestellt bzw. eingerichtet werden müssen. Zum Zeitpunkt der Sperrung müssen alle Umfeldmaßnahmen weitestgehend abgeschlossen sein.</p>

Des weiteren hätten sich die Autofahrer dann bereits längere Zeit Gedanken über Alternativen gemacht und würden den Verlust der noch übrigen 2 Spuren weniger dramatisch empfinden.

Der Zeit- und Kostenvorteil wäre sicherlich geringer als bei einer Komplettspernung von Anfang an, aber wahrscheinlich immer noch höher als ganz ohne Komplettspernung.

Simulieren kann man die Komplettspernung nicht, aber klar ist, dass wenn sich 100 % aller Pkw über Nacht eine Alternative suchen müssen, wird das chaotisch.

Eine schrittweise Reduktion der B7 Kapazität bzw Fahrspuren scheint da angemessener und praktikabler. Ich schlage also vor beide Konzepte umzusetzen, mit dem älteren zu beginnen und das dann in das neue übergehen zu lassen.

Ich weis das das alte Konzept mit dem Umbau des Robert Daum Platzes eigene Kosten verursachen würde, aber das ist eben der Kompromiss bzw die Frage, wären beide Konzepte hintereinander nicht immer noch günstiger?

Ein Verschieben der Vollsperrung würde, wie Sie schon richtig anmerken, bauzeitlich und finanziell gesehen keine Verbesserung darstellen. Bauablauftechnisch betrachtet wäre ein geringerer Sperrungszeitraum zwar immer noch vorteilhafter als eine durchgehende Befahrbarkeit aber finanziell bedeutet das zusätzliche Kosten:

1. Einmal müssten alle Bauhilfsmaßnahmen und Verkehrsabsicherungen für die Durchfahrbarkeit des Baufeldes eingerichtet und wieder abgebaut werden um dann auf die Notwendigen Maßnahmen zur Einrichtung einer Vollsperrung zurück zugreifen. Es müssten z.B. auch die Maßnahmen am Robert-Daum-Platz, welche im Konzept ohne Sperrung der B7 geplant waren zunächst eingerichtet und dann mit der Sperrung wieder aufgehoben werden.
2. Der „kleine Busbahnhof“ auf der B7 vor der Ohligsmühle könnte erst mit Vollsperrung, also sehr viel später in Betrieb gehen. Das heißt, im Wall müsste man für rd. 1 Jahr mit der höheren Belastung (rd. 20 % mehr Busse) leben. Der Fahrplan der WSW müsste außerdem dadurch 2 x statt nur 1x an die Baustellensituation angepasst werden. Die Erarbeitung eines so umfangreichen Fahrplanwechsels dauert mind. 6 Monate. Da können Sie sich bestimmt vorstellen, wie viel Personal und Geld hierfür zusätzlich investiert werden müsste.
3. Kostenmäßige Synergieeffekte beim Bauen, die mit einer Vollsperrung erzeugt werden könnten, würde fast nicht mehr vorhanden sein, da gerade in der ersten Zeit die dadurch profitierenden Bauteile begonnen werden müssen (z. B. Abbruch der Bestandbrücken und -wände, Neubau der B7-Brücke über die Südstraße, Kanalarbeiten, Neubau der Stützwand längs der ehem. Bahndirektion, Herstellen der Fahrbahn zwischen der Kreuzung Brausenwerth und der Bembergbrücke (Wupperbrücke westlich neben dem Cinemax), usw.)
4. Durch eine etwaige Durchfahrt der B 7 wird das Baufeld im Vergleich zu einer Sperrung der B 7 kleiner. Sowohl die

Hochbauarbeiten als auch die Tiefbauarbeiten müssten mit diesem Baufeld auskommen. Dies würde die jeweiligen Bauabläufe erheblich erschweren, wodurch ja auch eine gewisse Zeitersparnis bei Sperrung und großem Baufeld existiert. Hierbei hat der Projektteil einer Investorenbaumaßnahme, welche auch in diesem Baufeld stattfinden würde noch keinen Einfluss gehabt. Wenn man die Zeitpläne mit und ohne B7-Sperrung vergleicht, kann man erkennen, dass durch das größere Baufeld auch ein Investor schneller und vor allem parallel zur städtischen Maßnahme B7 bauen könnte.

Anhand der wenigen Beispiele ist zu erkennen, dass eine Übergangslösung wie Sie sie vorschlagen nicht nur viel mehr Abhängigkeiten schafft, sondern noch mehr Geld kosten würde, als bisher bei einer Durchfahrbarkeit der B7 über die gesamte Bauzeit, da einige Kostenbestandteile (z. B. baustellenbedingte Verkehrseinrichtungen) doppelt ausgeführt werden müssten oder erst gar nicht entfallen. Es ist richtig, dass auch über Ihren Vorschlag nachgedacht werden sollte. Das haben wir sorgfältig gemacht, haben dies aber aufgrund der wahrscheinlich höheren finanziellen Belastungen so und dem voraussichtlich vergleichbar kleinen zeitlichen Bauvorteil zunächst verworfen.

Zu Ihrer Ergänzung mit dem Anschluss der Straße Döppersberg an die B7 ist zu sagen, dass dieser bei Ihrem Vorschlag mit Eingewöhnungszeit wahrscheinlich vor der dann Sperrung der B7 fertig werden könnte, allerdings unter wesentlich schwierigeren Bedingungen, bedingt durch das noch hohe Verkehrsaufkommen und die erhöhte Anzahl an Fahrspuren auf die B7. An der Sperrung der Straße Döppersberg für den Durchgangsverkehr würde sich aber nichts ändern, da mit der B7-Sperrung dieser Zustand benötigt wird. Die Gründe hierfür sind bereits in der Beantwortung eines anderen

	Vorschlags erläutert worden.
<p>Lichtscheid - Morgens um 08:15 Ohne vernünftige Verkehrsdaten gibt es keine vernünftige und sachliche Entscheidung.</p> <p>Beispiel: Lichtscheid morgens um 08:15. Aus Richtung Barmen kommend bildet sich regelmäßig ein Stau von 200-300m Länge vor der Ampel an der Kreuzung Lichtscheid. Die B7 ist eine der am stärksten befahrenen Straßen in Wuppertal.</p> <p>Die Verwaltung sollte es wissen und dazu auch einmal Zahlen nennen. Wie viel Verkehr läuft zu welcher Uhrzeit über die B7 und mit welcher Menge an PKW rechnet man auf den Umfahrrouten.</p> <p>Für die Kreuzung Lichtscheid sehe ich schwarz. Sie wird bereits mit dem aktuellen Verkehr nicht fertig.</p>	<p>Die Veränderungen der Verkehrsbelastung im Verkehrsnetz sind Grundlage der Planung zu einer alternativen Verkehrsführung. Mit der Vorstellung der Planungsergebnisse werden die Aussagen zu den Veränderungen der Verkehrsbelastungen gegeben werden.</p> <p>Die angesprochenen Situation am Lichtscheid ist auch schon in die Liste der zu optimierender Kreuzungsbereiche aufgenommen.</p>
<p>Einbahnstraßenwirrwarr ändern Für den Zeitraum der B7-Sperrung wäre m.E. eine <u>durchgängige</u> Einbahnstraßenregelung sinnvoll, ohne dass man einmal im Kreis fahren muss, um von einer Hauptstraße zur nächsten zu kommen.</p> <p>Zum Beispiel für die Wülfrather Straße, Marienstraße und Friedrich-Ebert-Straße.</p> <p>Und es gibt sicher noch mehr Straßen, die man 'durchgängiger' gestalten könnte.</p>	<p>Die Einbahnstraßen sind mit politischem Beschluss eingeführt worden, um den Durchgangsverkehr sowie Abkürzungsverkehr zwischen den beiden Hauptverkehrsstraßen zu unterbinden. Auch in der Friedrich-Ebert-Straße wurde die Einbahnstraßenregelung zur Vermeidung von Durchgangsverkehr bewusst geschaffen, da es sich um eine belebte Einkaufsstraße mit sehr viel Fußgängerquerungen handelt. In westlicher Richtung steht zudem die B7 ab der Einmündung Kasinostraße uneingeschränkt zur Verfügung, so dass mit einer geänderten Einbahnstraßenregelung kein nennenswerter Zeitvorteil zu erzielen ist.</p>
<p>Hofkamp Überlastung Der Hofkamp ist bereits jetzt zwischen Wupperstraße und Kreisverkehr Neunteich zeitweise überlastet. Bei einer Sperrung der B7 wird die Belastung noch erheblich zunehmen.</p>	<p>Der Hinweis auf die Abfahrtsmöglichkeit aus dem Gebiet "Hardt" ist sehr hilfreich. Eine Neuorientierung in dem angesprochenen Gebiet ist mit dem Hintergrund der Sperrung zu überlegen. Der Vorschlag wird im Rahmen der weiteren Planung mit einfließen und geprüft werden.</p>

<p>Besucher und Bewohner können die Hardt (Südseite) nur über die Schlieperstraße und den Hofkamp verlassen. Die Kreuzung Hofkamp/Schlieperstraße ist bereits jetzt gefährlich und ein Unfallsperrepunkt.</p> <p>Für den Zeitraum der B7 Sperrung sollte möglichst der Runenweg (oder alternativ die Hardtstraße zwischen Schlieperstraße und Wortmannstraße) für beide Richtungen freigegeben werden. Somit könnte die Hardt über den Neunteich verlassen werden und der Hofkamp würde entlastet.</p>	
<p>Das noch gültige Konzept der Verkehrsführung sieht eine "Rigorese aber nicht ständig wechselnde Verkehrsführung (über Wochen und Monate - sog. Langzeitbauzustände) vor, damit soll die Befahrbarkeit der B7 erhalten bleiben.</p> <p>Damit sind eben gerade NICHT tägliche oder wöchentliche Fahrbahnänderungen in der Bauphase gemeint.</p> <p>Ihre Schwarzmalerei über täglich ändernde Zustände waren niemals Grundlage der Planung.</p> <p>Können Sie auf der Seite der Stadt zum Umbau nachlesen unter "Verkehrsführung".</p>	<p>Mit dem Begriff der „Rigorese aber nicht ständig wechselnde Verkehrsführung“ wurde tatsächlich das ursprüngliche bauzeitliche Verkehrskonzept charakterisiert. Grundgedanke war dabei lange gleichbleibende verkehrliche Führungen zu schaffen, damit sich die Autofahrer (oder auch Fußgänger) nicht immer wieder neue Wege suchen muss. [Dieser Grundgedanke trifft nebenbei gesagt auch auf das Konzept der Sperrung der B7 zu.]</p> <p>Ursprünglich war damit in Bezug auf die B 7, aber lediglich die Tatsache einer Befahrbarkeit in 2 Richtungen à 2 Fahrspuren gemeint. Dass sich diese Fahrspuren je nach Baufortschritt natürlich in Lage und Ausformung ändern, hat mit dieser grundsätzlichen Führung nichts zu tun. Die Fahrbeziehung steht weiterhin Verfügung, lediglich die einzelnen Spurführungen liegen anders und sind ggf. mal breiter oder schmaler.</p>
<p>Bahnhofstraße</p> <p>In der Präsentation wird auf Seite 16 eine zweispurige Fahrmöglichkeit mit Gegenverkehr innerhalb des Sperrbereiches zugelassen. Dies erscheint angesichts des gesperrten Bereichs unlogisch und sollte klar</p>	<p>Die Darstellung bezieht sich auf die konkrete Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes, dessen Erreichbarkeit während der gesamten Bauzeit sichergestellt werden muss. Dies kann nicht über die gesamte Bauzeit aus allen Richtungen gewährleistet werden, aber grundsätzlich ist die Erreichbarkeit so wie im Plan dargestellt (zu unterschiedlichen</p>

gestellt werden.	Zeitpunkten des Bauablaufs) gegeben.
<p>Bunker?</p> <p>Was ist wahr an dem Gerücht, dass unterhalb der B7 der Katastrophenschutzbunker für den Bahnhof der Tieferlegung der B7 im Rahmen des Umbaus im Wege steht?</p> <p>Angeblich soll ein nicht unerheblicher Teil des Bunkers in den Bereich unterhalb der B7 ragen und somit dem gesamten Projekt im Wege stehen. Der Bunker wird angeblich auch noch regelmäßig gewartet.</p>	<p>Richtig ist, dass der Bunker neben der Kreuzung Brausenwerth in den Fahrbahnbereich der heutigen wie auch der künftigen B7 reicht. Auch richtig ist, dass der Bunker noch zum aktiven Katastrophenschutzprogramm gehört. Aber absolut <u>nicht richtig</u> ist, dass der Bunker der Absenkung der B7 oder sonstiger Bauwerke im Wege steht, da er zum Glück tief genug liegt.</p>
<p>abgespeckte Sperrung ab Immermannstr.</p> <p>Um wenigstens weiter die Nord-Süd-Querung der B7 zu ermöglichen sollte die Sperrung nicht schon ab der Kasinostr., sondern erst hinter der Einmündung Immermannstr. / Südstr. erfolgen.</p> <p>Natürlich muss die Südstr. dann zunächst wieder in beiden Richtungen befahrbar sein - im Moment muss man ja den Umweg über den Döppersberg fahren. Ich muss -wie viele andere- täglich von den Südhöhen zur Kasinostr. und zurück. So könnte ich weiter wie bisher "runter" über Südstr. und Islandufer und "rauf" über Bundesallee (B7) und Immermannstr. / Südstr. fahren. Wird wie geplant gesperrt müssen alle "Nord-Süd-B7-Querler" den Schlenker über den Robert-Daum-Platz machen und vergrößern unnötig den Stau der "West-Ost-Pendler". Das kann und sollte man verhindern !!</p>	<p>Unabhängig von der Sperrung B7 war auch im bisherigen Bauablaufkonzept vorgesehen, die Südstraße ab der Einmündung Johannisberg nur für den ÖV vorzuhalten. Auch eine direkte Anbindung der B7 an die Südstraße hat es im bisherigen Konzept nicht gegeben. Die Immermannstraße wäre gesperrt, um Durchgangsverkehre aus der Südstraße zu halten. Wenn Sie von den Südhöhen zur Kasinostraße möchten, bietet sich neben Tannenbergr./Robert-Daum-Platz auch die Alsenstraße an, die an der Einmündung zur B7 noch in diesem Jahr mit einem freien Rechtsabbieger versehen wird. Für den Weg auf die Südhöhen stünde der Weg über B7/Immermannstraße/Südstraße weder bei einem Bauablauf mit gesperrter B7 noch mit offener B7 zur Verfügung. Hier bliebe auch zurück nur der Weg über den Robert-Daum-Platz.</p>
<p>Westfalenweg</p> <p>Leider parken auf dem Westfalenweg zwischen Kohlstraße und Vogelsangstraße sehr viele Autos auf der Straße, auf denen auch</p>	<p>Danke für Ihren Hinweis. Dieses Problem am Westfalenweg ist auch schon unabhängig von den Überlegungen zur Sperrung der B7 an uns herangetragen worden. Lösungsmöglichkeiten hierfür werden noch</p>

<p>heute schon eine Begegnung mit zwei Autos sehr eng ist, ist jedoch ein LKW bzw. Bus beteiligt, muss man schon warten und sich arrangieren. Heute klappt dies noch relativ gut zu SVZ, zu HVZ kann man auch mal etwas länger warten.</p> <p>Spätestens, wenn die Hans-Böckler-Straße die Uellendahler Straße erreicht, würde sich der Verkehr an der dortigen Ampel stauen, da die Ampelphasen nicht wirklich verändert werden können, weil die Uellendahler Straße ja selber schon eine Umleitung sein soll.</p>	<p>geprüft.</p>
<p>Vollkasko erwünscht ?</p> <p>Eine Vollkaskoversicherung kann es in dieser Frage nicht geben, laßt uns mal diesen Schritt gehen auch wenn es ungewiß ist wie die Sache ausgeht.</p> <p>Allerdings, was sagt die Stadt zu:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- warum 3 Jahre, geht das nicht schneller ?</li><li>- was ist als Alternative mit Bus und Schwebebahn geplant ?</li><li>- was sagen eigentlich Feuerwehr und Rettungsdienst dazu ?</li></ul>	<p>Schneller als ca. 3 Jahre wird es nicht gehen, weil diese Zeit benötigt wird, um die B7 und Bahnhofstraße abzusenken und die zugehörigen Ingenieurbauwerke zu erstellen. Eventuell ergibt sich in der detaillierten Bauablaufplanung noch etwas Optimierungsspielraum. Solche Überlegungen können aber erst angestellt werden, wenn der Auftragnehmer für Straßenbau und konstruktiven Ingenieurbau feststeht.</p> <p>Die Schwebebahn selbst ist mit ihrer Ost-West-Ausrichtung und den angebotenen kurzen Takten bereits heute eine leistungsfähige ÖPNV-Alternative. Bezüglich des Busverkehrs haben die WSW auf die geänderten Rahmenbedingungen mit einem Linienkonzept reagiert, welches einen leistungsfähigen und wirtschaftlichen ÖPNV gewährleistet.</p> <p>Feuerwehr und Rettungsdienste werden im Rahmen der weiteren Detailplanungen in die Abstimmung einbezogen.</p>



<p>Zusammenarbeit mit Naviherstellern</p> <p>Wenn die Stadt sich rechtzeitig mit Navi- bzw. den Kartenherstellern zusammensetzt, kann sie eventuell erreichen, dass die Kartenupdates die am Besten geeigneten Umfahrungsrouten berücksichtigen. Immerhin ist Wuppertal nicht irgendein kleines Dorf am Anus Mundi und die Sperrung eine ziemlich große und mittelfristige Störung. Da sollten die Hersteller schon mitspielen, oder?</p> <p>Das wäre eine Möglichkeit insbesondere Ortsunkundige komfortable um die Sperrung rum zuleiten und die Verkehrsströme aktiv zu lenken. Auf diese Weise würde man die Umfahrungen vom Durchgangsverkehr entlasten und die Anwohner vor unnötigen Belästigungen durch zusätzlichen Lärm und Abgas schützen.</p>	<p>Die Berücksichtigung der B7-Sperrung als lokaler Sperrpunkt in den Navis hilft nur bedingt, die Verkehrsströme entsprechend des Umfahungskonzeptes zu leiten, da unter Umständen die Alternativrouten erst ab dem Sperrbeginn angezeigt werden und z.B. Verkehre in Ost-West-Richtung über die B7 und Neumarktstraße geschickt werden, weil es als kürzester Weg ohne Berücksichtigung der konkreten Verkehrsverhältnisse berechnet ist. Dies entspricht aber nicht dem Ansatz, Durchgangsverkehre aus dem unmittelbaren Innenstadtbereich herauszuhalten. Aus unserer Sicht ist eine weiträumige und umfassende Umfahrungsbeschilderung mit dem Hinweis, dieser zu folgen und das Navi eher auszuschalten, für die Abwicklung des Durchgangsverkehrs zielführender.</p>
<p>Linksabbiegen auf Hans-Böckler-Straße</p> <p>Schon heute ist es mitunter sehr schwierig, von einer der Zuweigungen der Hans-Böckler-Straße (z.B. Konrad-Adenauer-Straße, Am Deckershäuschen...) auf die Hans-Böckler-Straße abzubiegen. Mitunter muss man im Berufsverkehr fast 2 Minuten warten, erst kommt von der einen Seite eine Kollone, dann von der anderen Seite, dann vlicht. noch der Gegenverkehr. Zu SVZ ist das Linksabbiegen heute gut, zu HVZ jetzt schon schwierig genug, wie soll es erst sein, wenn noch mehr Verkehr kommt? Außerdem gäbe es spätestens an der Kreuzung Uellendahler Straße/Hans-Böckler-Straße Ampelstau, weil die gesamte Uellendahler Straße ja auch eine Umleitung sein soll und die Ampelschaltung dort nicht wirklich anders geschaltet werden kann daher.</p>	<p>Am Knotenpunkt Uellendahler Straße / Am Raukamp wird, neben einer optimierten Programmstruktur, auch durch zusätzliche Staudetektion auf den ausgewiesenen Umleitungstrecken bedarfsgerecht und flexibler auf die Umleitungsverkehre reagiert werden können.</p>

<p>Ausweichmöglichkeiten B7 Arrenberg</p> <p>Folgende Vorschläge und Einrichtungs-Notwendigkeiten für den "PKW"-Verkehr:</p> <p>RICHTUNG ARRENBURG: Vom Sonnborner Kreuz kommend durch den Burgholztunnel in Richtung Schulzentrum Süd, dann via Zeppelinallee, Königshöher Weg und Schwarzenweg in das Gebiet Arrenberg</p> <p>So umfährt man 1.) die Tannenbergsstraße und den Kiesbergtunnel stadteinwärts.</p> <p>Hier müsste die Durchfahrt ZeppelinalleeKönigshöher Weg für PKW ermöglicht werden.</p>	<p>die vorgeschlagene Umleitungsstrecke durchschneidet das Naherholungsgebiet zwischen dem Kiesberg, dem Friedrichsberg und dem Staatsforst Burgholz. Zeppelinallee und Königshöher Weg sind hauptsächlich für den Fußgängerverkehr ausgelegt, Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise für Anlieger zugelassen. Typische Merkmale der Zeppelinallee und des Königshöher Wegs sind fehlende Gehwege und eine Fahrbahnbreite, die kaum Fahrzeugbegegnungsverkehr zulässt. Außerdem sind aufgrund der bautechnische Beschaffenheit nur Fahrzeuge mit einem maximalen Gewicht von 2,8 Tonnen zugelassen. Somit sind diese Straßen als Umleitungsstrecke ungeeignet.</p>
<p>Weinberg/Uellendahler Straße</p> <p>Schon jetzt staut es sich im Berufsverkehr aber auch zu verkehrsschwächeren Zeiten regelmäßig auf der Straße Weinberg an der Ampel zu Uellendahler Straße. Es kann durchaus vorkommen, dass man ab der Einmündung Bornberg im Stau steht. Das dauert dann ca. 5 Ampelphasen, bis dann über die Ampel kommt. Außerdem ist es schon heute schwierig genug, nach links vom Aldi auf die Straße Weinberg abzubiegen. Gott sei dank lässt der Verkehr den Aldi-Ausfahrer oft genug herein, bildet sich ein noch größerer Rückstau, bestimmt viel seltener. Auch die Uellendahler Straße ist oft genug Stau bis zu Mc Donalds in Richtung Raukamp Schleife, sodass ein Umstellen der Ampelschaltung nicht angesetzt werden kann, zumal die Uellendahler Straße selbst ja auch als Umleitung angeboten wird.</p>	<p>Im Rahmen der Neuorientierung und Verlagerung von Verkehren ist eine Neustrukturierung der Lichtzeichenanlagen –Steuerung in ganz Elberfeld notwendig. Durch diese Neuorganisation können optimierte, bedarfsgerechte Programme auch am Knotenpunkt Uellendahler Straße / Röttgen / Weinberg eingesetzt werden.</p>
<p>A46 ohne Baustellen</p> <p>Unerlässlich für den Durchgangsverkehr ist eine voll befahrbare A46.</p>	<p>Der Landesbetrieb Straßen NRW hat ein festes Budget für die notwendigen Lärmschutz-Maßnahmen entlang der A 46, die seit 6</p>

<p>Während der ganzen Sperrzeit der B7 dürfen auf gar keinen Fall Baustellen auf der A46 eingerichtet werden. Die Lärmschutzwände können jetzt auch noch 3 Jahre länger warten.</p>	<p>Jahren bereits laufen.</p> <p>Die derzeit stattfindenden Arbeiten im Bereich Varresbeck wurden europaweit ausgeschrieben.</p> <p>Eine Verschiebung ist nicht möglich, da es bei solchen Maßnahmen feste Regeln und Modalitäten zu beachten gilt.</p> <p>Der Landesbetrieb hat allerdings auf unsere Hinweise und Anregungen bezüglich einer Verkehrsführung während der Umbauarbeiten am Döppersberg reagiert und wird eine „verträgliche“ Lösung anbieten.</p> <p>Dazu werden Fahrspuren in Fahrtrichtung Düsseldorf verschwenkt und der Verkehr wird immer auf 2 Spuren an der Baustelle vorbei geführt.</p>
<p>Weststraße im Durchgangsverkehr</p> <p>Die Präsentation 'Neugestaltung Döppersberg Konzeption' sieht den Verkehr um die Weststraße herumfließen. Als Anwohner haben wir die 'Lärmerfahrung' gemacht, dass der Verkehr bereits jetzt keineswegs via Blanckstraße-Kleeblatt/Südstraße um die Weststraße herumfließt, sondern in großen Kolonnen mitten durch die Weststraße hindurchführt, um abzukürzen bzw. die Ampeln in der Blanckstraße bzw. im Kleeblatt zu umfahren. Umso mehr befürchten wir als Anwohner, dass bei einer etwaigen B7-Sperrung zehntausende Autofahrer mehr durch unsere schmale und zugeparkte Weststraße fahren, an der entlang sich tagsüber hunderte von Kindern im Grundschulalter auf dem Schulweg oder Heimweg (Distelbeck) befinden, und aus der der Verkehrslärm nicht entweichen kann, sondern von den Hauswänden hin- und hergeworfen wird. Der Zebrastrifen Weststraße stellt für den</p>	<p>Vielen Dank für Ihren Hinweis! Die Problematik, die sich durch Schleichverkehre aufgrund einer Sperrung der B 7 in der Weststraße ergeben kann, ist uns auch bewusst. Wir werden diesen Aspekt bei der verkehrlichen Konzeption zu einer Sperrung der B7 einfließen lassen.</p>

<p>Durchgangsverkehr bereits jetzt längst keinen Grund mehr dar, beim Anblick von Fußgängern die Fahrt zu verlangsamen. Wie kann verhindert werden, dass täglich 20.000 Abkürzer durch eine max. 5 Meter breite Wohnstraße rauschen?! Diese Frage stellvertretend für viele BürgerInnen, die sich zwar auf den neuen Döppersberg freuen, aber dafür nicht mit einem Umzug bezahlen möchten!</p>	
<p>Alternativen zum Auto aufzeigen</p> <p>Die Autoalternativrouten sollen laut Konzept ja super ausgeschildert werden. Mindestens genauso wichtig ist es jedoch, die Alternativen zum Auto stark zu propagieren, weil nur dies die Straßen der Stadt in der Zeit wirklich entlasten kann. Hier muss die Stadt mindestens genauso stark drauf hinweisen, wie auf Autoumleitungen. Diese Alternativen sind Schwebebahn und Zug, aber auch die Nordbahntrasse, die praktisch parallel zur B7 läuft. Hier bitte dafür sorgen, dass die NBT wirklich 2014, parallel zur B7 Sperrung fertig wird! Und die Wege von der Trasse zur City erleichtern, z.B. durch Schutzstreifen entlang der Briller Str. und Uellendahler Str/Gathe.</p> <p>Nachtrag...</p> <p>Vielmehr muss die Radverbindung als Alternative propagiert werden. Und zwar als angegebene Alternativroute im Verkehrskonzept. Und auch z.B. durch Verbesserung der Routen von der Trasse in die Innenstadt, z.B. mit Schutzstreifen entlang der Uellendahler Straße/Gathe und der Briller Straße.</p>	<p>Die Nordbahntrasse ist mit viel Engagement und Aufwand als Freizeitangebot für Radfahrer, Inliner und Spaziergänger erstellt worden. Sie ist als Alternative zur Nutzung des PKW, um in die Innenstadt zu kommen bestimmt auch eine hervorragende Möglichkeit den ein oder anderen Autofahrer zum Umstieg aufs Rad zu bewegen. Für den Autoverkehr entspricht sie aber in keiner Weise den Anforderungen.</p> <p>Aus folgenden technischen Gründen ist die Nordbahntrasse keine Alternative:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- die Zugänge sind nicht so bemessen, dass PKW auf die Trasse gelangen können</li><li>- die Tunnelbauwerke entsprechen nicht den Anforderungen an einen Straßentunnel</li><li>- die Brückenbauwerke sind tonnagebeschränkt</li></ul> <p>Unabhängig von den technischen Zwängen sollte es auch vielmehr Ziel sein, eine fertiggestellte Nordbahntrasse für Radfahrer als auch als Alternative zum IV für kurze Wege in die Stadt anbieten zu können und hier gegebenenfalls den ein oder anderen Autofahrer zum Umstieg aufs</p>

	Rad zu bewegen..
<p>Anschluß Bahnhof / Fernbusverkehr</p> <p>Warum spricht man nur über die B7 was ist den mit dem Hauptbahnhof ? Sollte man diesen nicht besser an die Steinbeck oder nach Barmen verlagern ? Dann hat auch die Bahn mehr Raum um den Hauptbahnhof zu renovieren und die B7 wäre auch entlastet.</p> <p>Was ist eigentlich mit den den Fernbussen ? Verpasst Wuppertal die Chance diese nicht näher an den Bahnhof zu bringen ?</p> <p>Kann man einige Eisenbahnlinien (z.B. RE7) nicht wieder in Vohwinkel halten lassen, dann müssen einige Pendler erst garnicht über die B7 fahren.</p> <p>Es gibt das Umfahungskonzept. Gibt es auch ein Konzept wie man schnell in die Innenstadt kommen soll ?</p> <p>Gibt es eigentlich auch ein Konzept welches man mit der Bahn abgestimmt hat ?</p>	<p>Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto ist über die Morianstraße bzw. Casinostraße gewährleistet. Wenn man aus den östlichen Stadtteilen kommt, kann man bei Sperrung der B 7 immer noch mit dem Auto über die B7 am Brausenwerth auf die Morianstraße fahren und diverse Parkhäuser erreichen. Wenn man aus den westlichen Stadtteilen kommt, kann man mit dem Auto über die B 7/Casinostraße z.B. immer noch die Parkhäuser Ohligsmühle / Sparkasse am Islandufer oder z.B. über die Südstraße das Parkhaus Johannisberg erreichen. Natürlich ist es immer möglich auch mit der Schwebebahn oder dem Bus in die Innenstadt zu gelangen.</p>
<p>Sperrung B7</p> <p>Wenn der Doeppersberg schon umgebaut wird, dann bitte mit der Sperrung der B7 um Zeit und Geld zu sparen. Was die Umgehungsstraßen und Ausfallstraßen angeht, ist es allerdings dringend erforderlich die Hatzfelderstraße (30iger-Zone wegen</p>	<p>An der Hatzfelder Straße ist vorgesehen die aufgrund von Straßenschäden eingerichtete 30er Zone im Herbst 2013 Instand zu setzen.</p> <p>Der stark geschädigte Abschnitt der Nevigeser Straße von Egenstraße bis Westfalenweg soll auch erneuert werden. Da bis zum Sommer 2014</p>

<p>schlechtem Straßenbelag) und die Nevigeserstraße herzurichten. Da müssen die Straßendecken dringend ertüchtigt werden. Sonst werden diese Straßen von den Autofahrern nicht als Ausweichmöglichkeit angenommen.</p>	<p>noch Kanal- und Versorgungsleitungen verlegt werden, kann die nachfolgende Fahrbahnerneuerung erst danach erfolgen. Die Maßnahme wird momentan zeitlich und verkehrstechnisch koordiniert. Aufgrund des sehr breiten Fahrbahnquerschnittes, größtenteils drei Fahrstreifen, ist es voraussichtlich möglich die Maßnahme zeitgleich zur Sperrung der B7 durchzuführen.</p> <p>Im Abschnitt von der A46 bis zur Egenstraße sind keine größeren Maßnahmen vorgesehen. Die Fahrbahn befindet sich in einem mittelmäßigen Zustand, ähnlich vieler anderer Straßen in Wuppertal. Soweit erforderlich werden kleine Reparaturen vorab durchgeführt.</p>
<p>Ohne Test geht gar nichts</p> <p>Ich teile diese Meinung zu 100 % würde sogar noch weitergehen und nicht nur für eine Tag sperren. 1 Woche nicht in den Ferien um ein Bild zu erhalten. Erst nachdem dieser Tests mit allen Beteiligten ausgewertet wurde. Also Polizei, Feuerwehr, taxi, Busfahrer was auch immer erst dann kann man sagen ob es funktionieren könnte. Bitte beachten bei jeder Änderung des Szenarios muss erneut getestet werden. Wer jetzt sagt das kostet zuviel Geld, sollte sich Gedanken machen was es kostet einen massiven Fehler zu begehen..zudem bringt es Akzeptanz und Argumente für oder wieder der vorgeschlagenen Umgehungen auf Basis von Tatsachen nicht Mutmaßungen.</p>	<p>ein solcher befristeter Test wäre nicht zielführend, da einerseits der Verkehr eine gewisse Zeit braucht, um sich auf veränderte Rahmenbedingungen einzustellen. Zum anderen sind Anpassungen an Signalanlagen, Markierungsänderungen und geringe bauliche Anpassungsarbeiten im Umfeld Bestandteil des Konzeptes zur Sperrung der B7. Diese kämen bei einem solchen „Test“ gar nicht zum Tragen.</p>
<p>Alte Verkehrsführung</p> <p>Man sollte hier die alte Verkehrsführung Luisenszrasse mit Zugang zur Brillerstr bzw. Nutzenbergerstr. Wieder eröffnen. Aufwand sollte gering sein Entlastung jedoch bestimmt gravierend.</p>	<p>für eine Fahrbeziehung von der Luisenstraße zur Briller Straße stehen mit den Straßen Aue und der B7 in Fahrtrichtung Westen ausreichend Alternativen zur Verfügung, um dann am Robert-Daum-Platz als Rechtsabbieger in die Briller Straße einbiegen zu können.</p>

<p>Ausweichmöglichkeit</p> <p>Wie sieht es denn aus, wenn man z.b aus Richtung Uellendahler Str -&gt; Innenstadt Elberfeld ab der Strasse Saarstr/Uellendahler Str die Autos zur A46 leitet, Düsseldorf,Cronenberg,Solingen, Remscheid.</p> <p>2 Variante</p> <p>Uellendahler Str - &gt; Innenstadt schon ab Raukamp Schleife über Röttgen/Westfalen Weg/Navigeser Str. umzuleiten.</p> <p>Aus Richtung Barmen- &gt; Innenstadt</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1.Umleitung über Oberbergische Str.</li><li>2.Unter Lichtenplatzer Strasse</li><li>3.Blombacher Bach/Ronsdorf/</li></ol> <p>Und aus Cronenberg/Düsseldorf da müsste man sich echt auch was kniffliges überlegen, im Moment keine Idee</p>	<p>Die hier gemachten Vorschläge sind für bestimmte Routen richtig.</p> <p>Es wird bestimmt Zeiten geben, wo eine großräumigere Umfahrung schneller und damit sinnvoller ist, als die unmittelbar benachbarten Straßen der B7 zu nutzen.</p>
<p>Abkürzung via hansastr.</p> <p>Wer sich dies ausgedacht hat fährt in wuppertal kein Auto!</p> <p>Hier würde ich links Richtung City fahren und vor dem viadukt in die Hamburger str abbiegen. Danach links in die hansastr. August-Bebel und dann runter zur Brillerstr.</p> <p>Dies ist sicherlich eher zu fahren als über die bereits heute völlig überlastete üellendahler bis Raukamp zu fahren..</p>	<p>Der Vorschlag von der Uellendahler Straße Richtung Brill über die Hamburger Str. - Hansastr. - August-Bebel-Str. zur Hochstraße und Briller Straße zu fahren ist gut.</p> <p>Hier zeigt sich, dass es neben den wenigen beispielhaft dargestellten Routen, die die Verwaltung angegeben hat, noch eine Vielzahl von Alternativen im Verkehrsnetz von Wuppertal gibt.</p> <p>Die Bitte der Verwaltung ist jedoch, dass nur Hauptverkehrsstraßen und Straßen, die für den Durchgangsverkehr geeignet sind, ausgewählt werden.</p>
<p>Nach den vorgelegten Konzepten werden die Bahnhofstr, die Straße</p>	<p>Richtig ist, dass über fast dem gesamten angedachten Zeitraum zur</p>

<p>Döppersberg und die B7 für mindestens 1 Jahr zeitgleich gesperrt sein. Da sich durch die Zeitverschiebung eine Kollision zwischen Baustelle Bahnhofstr und Str Döppersberg ab Sommer 2014 ergibt, zu der dann zeitgleich auch noch die B7 kommt. Faktisch existiert also auch keine Kreuzung Döppersberg mehr, sondern nur noch eine Ecke Morianstr - B7 Ostwärts. Das ist zu viel auf einmal, ich halte die B7 Sperrung für absolut machbar, auch die Konzepte. Aber die neue Str Döppersberg (als Entlastung Richtung Süden, sowie einer provisorischen Anfahrt zu Parkdeck / Busbahnhof zum Erreichen des Bahnhofs) muss vor einer Sperrung von B7 und Bahnhofstr zur Verfügung stehen.</p> <p>Mir ist ergänzend aufgefallen, dass Zeitplan und Sperrkonzept nicht übereinstimmen. Nach dem Sperrkonzept (pdf Seite 16) ist die neue Str Döppersberg zum Erreichen des Bahnhofs für den Individualverkehr vorgesehen. Nach dem Zeitplan (pdf Seite 6) ist die Straße Döppersberg vor Ende 2015 aber gar nicht in Betrieb!?</p>	<p>B7-Sperrung auch die Bahnhofstraße und die Straße Döppersberg als Durchgangsstraße gesperrt sind. Unabhängig davon wird aber eine Teilnutzung der beiden Straßen zur Erreichung des Bahnhofs ermöglicht werden. Dies kann allerdings bauablaufbedingt nicht aus allen Richtungen gleichzeitig gewährleistet werden. Wird z. B. die Bahnhofstraße im oberen Teil (Kreuzung Kleeblatt bis zur ehem. Bahndirektion) abgesenkt, kann von dort aus kein Individualverkehr den Bahnhof erreichen. Oder, solange noch das untere Stück der neuen Straße Döppersberg an die Kreuzung Brausenwerth hergestellt werden muss, kann nur eingeschränkt der Bahnhof über die „alte Bahnhofstraße“ von der Kreuzung Brausenwerth angedient werden. Den Bahnhof mit dem PKW von Süden aus über die Südstadt / Dessauerstraße / Straße Döppersberg zu erreichen macht erst Sinn, wenn das neue Parkdeck mit Busbahnhoffläche hergestellt und befahrbar ist.</p> <p>Die Straße Döppersberg für den Durchgangsverkehr während einer B7-Sperrung zu öffnen funktioniert leider nicht, da zum einen die Baustellenandienung (Parkdeck / Busbahnhof / Mall / Investorenkubus) zu sehr behindert, aber vor allem der Verkehrsfluss nach Süden (Richtung Ronsdorf / Cronenberg / L 418) spätestens an der Rampenkonstruktion „Schwarzer Mann“ (Ronsdorfer Straße / Blankstraße) zum Erliegen käme, da durch die dortige Einrichtung einer „Wendemöglichkeit“ für die PKW-Verkehre aus Westen Richtung Wolkenburg / B7 die geänderte Fahrspuranpassung zu erheblichen Rückstaus führen würde.</p>
<p>Westfalenweg</p> <p>Leider parken auf dem Westfalenweg zwischen Kohlstraße und</p>	<p>Danke für Ihren Hinweis. Dieses Problem am Westfalenweg ist auch schon unabhängig von den Überlegungen zur Sperrung der B7 an uns herangetragen worden. Lösungsmöglichkeiten hierfür werden noch</p>



<p>Vogelsangstraße sehr viele Autos auf der Straße, auf denen auch heute schon eine Begegnung mit zwei Autos sehr eng ist, ist jedoch ein LKW bzw. Bus beteiligt, muss man schon warten und sich arrangieren. Heute klappt dies noch relativ gut zu SVZ, zu HVZ kann man auch mal etwas länger warten.</p> <p>Spätestens, wenn die Hans-Böckler-Straße die Uellendahler Straße erreicht, würde sich der Verkehr an der dortigen Ampel stauen, da die Ampelphasen nicht wirklich verändert werden können, weil die Uellendahler Straße ja selber schon eine Umleitung sein soll</p>	<p>geprüft.</p>
<p>Bezogen auf die weiträumigen Umleitungsstrecken (sowohl "Hauptverkehrsstraßen" als auch Autobahnabschnitte) MUSS gewährleistet werden, dass</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. alle in der Planung genannten Hauptverkehrsstraßen UND</li><li>2. der GESAMTE Abschnitt der A 46 auf Stadtgebiet (Kreuz Wuppertal-Nord - Haan Ost) UND</li><li>3. auf der A 1 von Remscheid-Lennep bis zum Kreuz W.-Nord(!) VOR Beginn der Sperrung der B 7 komplett befahrbar gemacht (von Schlaglöchern befreit (L 417) bzw. mit Lärmschutz (A 46) versehen) werden und während der gesamten Baustellensperrung der B 7 frei von Behinderungen (Baustellen) bleiben! Dazu ist z. B. endlich eine Koordination zwischen Verwaltung und WSW/Telekom vonnöten (Ausnahme: Rohrbrüche o. ä.)!</li></ol>	<p>Leider lässt sich eine Überschneidung von Baumaßnahmen nicht immer verhindern. Es ist natürlich so, wie Sie auch in Ihrem Beitrag geschrieben, dass bei unvorhergesehenen Vorfällen (z.B. Rohrbrüchen) Sofortmaßnahmen ergriffen werden müssen, die sich leider nicht langfristig planen und koordinieren lassen.</p> <p>Die Koordination von <b>geplanten</b> Baumaßnahmen findet dahingegen natürlich regelmäßig zwischen der Stadt und den WSW bzw. der Telekom, Unitymedia etc. statt. Dazu gibt es monatliche Gespräche in denen Maßnahmen angekündigt werden und über deren Ausführung beraten wird.</p> <p>Es wird voraussichtlich parallel zu den Bauarbeiten auf den B 7 noch einige Arbeiten im Stadtgebiet geben, welche sich nicht vermeiden lassen und auch dringend notwendig sind.</p> <p>So sind z.B. Arbeiten an der Nevigeser Straße und der Uellendahler Straße bereits in der Ausführung bzw. geplant (Austausch von Rohrleitungen und folgende Fahrbahninstandsetzungen). Die Maßnahmen befinden sich momentan zeitlich und verkehrstechnisch in</p>

der weiteren Koordinierung. Auch die Thematik einer potentiellen B7-Sperrung wurde in der Runde schon vorgestellt und besprochen. Wir sind positiv hier eine verkehrliche Lösung zu finden, die nicht zu übermäßigen Beeinträchtigungen führt.

Die Stadt Wuppertal und der Landesbetrieb Straßen NRW arbeiten auch eng zusammen und koordinieren in regelmäßigen Abständen alle das Stadtgebiet betreffenden Maßnahmen.

So beginnen z.B. ab dem 28.10.2013 die Sanierungsarbeiten auf der L 418. Diese werden ca. 6 Wochen dauern und sind bereits ein Teil der Vorbereitungen auf die eventuelle Sperrung der B 7 am Döppersberg. Diese Arbeiten sind natürlich nicht nur im Falle einer B 7-Sperrung von Vorteil, sondern auch für eine etwaige großräumige Umfahrung bei Weiternutzung der B 7 als Baustellendurchfahrung.

Zu den Bauarbeiten auf der A 46 folgendes, was auch schon zu einer anderen Anregung geantwortet wurde:

Der Landesbetrieb Straßen NRW hat ein festes Budget für die notwendigen Lärmschutz-Maßnahmen entlang der A 46, die seit 6 Jahren bereits laufen.

Die derzeit stattfindenden Arbeiten im Bereich Varresbeck wurden europaweit ausgeschrieben. Eine Verschiebung ist nicht möglich, da es bei solchen Maßnahmen feste Regeln und

Modalitäten zu beachten gilt.

Der Landesbetrieb hat allerdings auf unsere Hinweise und Anregungen bezüglich einer Verkehrsführung während der Umbauarbeiten am Döppersberg reagiert und wird eine „verträgliche“ Lösung anbieten. Dazu werden Fahrspuren in Fahrtrichtung Düsseldorf verschwenkt und

	<p>der Verkehr wird immer auf 2 Spuren an der Baustelle vorbei geführt.</p> <p>Voraussichtlich werden in Zukunft irgendwann auch noch Sanierungsarbeiten an der alten Brücke der A 1 (Schwelme-Talbrücke) stattfinden, da die Brücke heute schon Tragfähigkeitsprobleme aufweist. Die Befahrbarkeit wird dabei aber stets gewährleistet bleiben. Die Schwelme-Talbrücke ist lediglich für den Schwerlastverkehr (über 40 t) gesperrt. Ansonsten wird es voraussichtlich keinerlei Veränderungen an den derzeitigen Fahrspuren geben.</p>
<p>Ich bezweifle, dass die Sicherstellung der Rettungswege auf allen Ausweichstrecken gegeben sein wird. Wo und wie kann ich bitte Einsicht in die Stellungnahmen der Feuerwehr/Rettungsdienste/Polizei dazu nehmen?</p>	<p>Es gibt zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Stellungnahmen von Feuerwehr und Co. zu Rettungswegen, in die Einsicht genommen werden könnte. Diese Themen sind sehr wichtig und sind Bestandteil der weiteren detaillierten Planungen. Die Fachabteilungen der Verwaltung arbeiten mit der Feuerwehr und der Polizei immer eng zusammen.</p>
<p><b>ÖPNV</b></p>	
<p>Zusatzfahrten buchen? Kann die Stadt selbst Extrafahrten bestellen/buchen, zu eigenen Konditionen? Dann wäre es vielleicht möglich, zumindest im 30 min Takt oder so eine "Eigenbetriebene" Bahn mit Extrakonditionen fahren zu lassen, vielleicht mit eigener Beklebung zur Unterscheidung, die dann umsonst nutzbar wäre..</p>	<p>Auch bei einer Diskussion von „Extrafahrten“ ergeben sich die gleichen, bereits erwähnten, rechtlichen und förderrechtlichen Risiken. Des weiteren verhindern u.a. folgende Punkte eine Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die Schwebefahrfahrzeuge werden – insbesondere in den Hauptverkehrszeiten – in vollem Umfang für den Betrieb gemäß dem veröffentlichten (und genehmigten!) Fahrplan benötigt und können somit keine weiteren Fahrten übernehmen. Insofern könnte auch nicht ein Teil der Fahrzeugflotte durch eine andere Beklebung gesondert gekennzeichnet werden.</li><li>- Die Verteilung der Nachfrage auf die „regulären“ und die zusätzlichen, kostenlosen Fahrten könnte kaum gesteuert werden, so dass zu befürchten wäre, dass die Kapazität der Zusatzfahrten bei weitem nicht ausreicht.</li></ul>

<p><b>Schwebebahn-Ersatzverkehr</b></p> <p>Hoffentlich hat man schon mal darüber nachgedacht, wie der Schwebebahn-Ersatzverkehr bewältigt werden soll, wenn, wie gestern Abend, die Schwebebahn ausfällt.</p>	<p>Da nicht auszuschließen ist, dass z.B. auch für den Austausch Alt-gegen Neufahrzeuge Schwebebahnpausen benötigt werden, wird dieser Fall selbstverständlich von den WSW bedacht. Der SchwebebahnExpress verkehrt bei gesperrter B7 über den gleichen Linienweg der Linie 611, also von Ohligsmühle kommend über Immermannstraße – Südstraße – Wall – Neumarkt - Morianstraße und weiter Richtung Barmen. Genauso werden übrigens Kapazitäten eingeplant für den Fall, dass im Störungen im Bereich des Schienenverkehrs am Hauptbahnhof eintreten (Schienenersatzverkehr).</p>
<p><b>Widerspruch - neue Busfahrpläne</b></p> <p>Derzeit läuft es aber doch eher anders. Durch die Kappung der CE-Linien z.B. von Ronsdorf nach Cronenberg, ist es derzeit nicht möglich nach 08:15 Uhr auf dem direkten Wege mit dem Bus in die Elberfelder Innenstadt zu gelangen.</p> <p>Statt 10 Minuten Fahrzeit - eine halbe Stunde? Das ist mehr als unattraktiv und keine Alternative zum Auto!</p> <p>Ferner müssen die Nutzer der Strecke von Ronsdorf nach Cronenberg ab den frühen Abendstunden immer über den Döppersberg, weil die direkte Verbindung zwischen den Stadtteilen auf der Höhe(Linie 630) völlig eingestellt wurde. Statt 15 Minuten Fahrzeit - fast 90 Minuten. So wird der Döppersberg nicht wirklich entlastet.</p> <p>Das sollte auf jeden Fall auch bedacht werden!</p>	<p>Mit einer möglichen Sperrung der B7 haben diese Vorschläge nur marginal zu tun; dennoch folgender Hinweis: Eine direkte Verbindung nach 20 Uhr zwischen Cronenberg und Ronsdorf gab es auch bereits vor dem Fahrplanwechsel der WSW nicht, und nach wie vor verkehren in den Abendstunden alle 30 Minuten Busse, mit denen man von Cronenberg nach Ronsdorf gelangt. Die Fahrdauer beträgt dann 20 Minuten mehr als zu Zeiten in denen der CE verkehrt und diese Verbindungsqualität entspricht der dort abends vorhandenen Nachfrage.</p>

<p><b>Erreichbarkeit der Innenstadt</b></p> <p>Der Vorschlag, während der Sperrung der B7 verstärkt die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, ist ja generell gut gemeint. Aber die Randbezirke Wuppertals wie z.B. Ronsdorf wurden durch die neuen Fahrpläne dermaßen beschnitten (CE-Linien), dass diese Alternative mehr als unattraktiv geworden ist, da diese Busse so gut wie gar nicht mehr fahren.</p> <p>Außerdem wurde die Verbindung zwischen den Stadtteilen Ronsdorf und Cronenberg (Linie 630) in den Abendstunden komplett gekappt, sodass ein direkter Weg auf der Höhe nicht möglich ist und alle über den eh schon stark belasteten Busbahnhof Döppersberg fahren müssen.</p> <p>Meines Erachtens wurde hier nicht bis zu Ende gedacht, als die neuen Fahrpläne (Einsparungen der WSW) eingeführt wurden.</p>	
<p>Schwebebahn gratis?</p> <p>Um den Vorschlag einiger Vorredner zu unterstützen, die Schwebebahn für die Zeit der B7 Sperrung attraktiver zu machen, möchte ich hier anregen den Fahrpreis aus beiden Richtungen jeweils bis Döppersberg auf € 1,- festzulegen. Wer über diese Haltestelle hinaus fahren möchte, zahlt den normalen Tarif. Damit würde der ÖVP weniger Verlust einfahren und für einen Umstieg vom Auto attraktiv für neue Fahrgäste. € 1,- kann man immer aufbringen.</p>	<p>Die Schwebebahn ist zur Zeit als Verkehrsmittel im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) auch an den dessen Tarif gebunden. Die Möglichkeit während der B7-Sperrung rabattierte oder kostenlose Fahrten anzubieten, ist innerhalb des VRR zunächst nicht möglich, sodass die Schwebebahn außerhalb des VRR betrieben werden müsste. Unabhängig von den erheblichen Einnahmeverlusten, birgt dies sowohl rechtliche als auch förderrechtliche Risiken, die für die WSW und die Stadt Wuppertal vollkommen unkalkulierbar sind. Aus diesem Grund ist eine kostenlose oder ermäßigte Beförderung mit der Schwebebahn während einer möglichen Sperrung der B7 faktisch ausgeschlossen.</p>
<p>Verzahnung Rad/ÖPNV</p> <p>Die angesprochene Verzahnung von Rad und ÖPNV ist absolut</p>	<p>Die Stadt Wuppertal verfügt bereits heute über ein vergleichsweise dichtes Netz von B+R-Anlagen entlang der Hauptachse des</p>

<p>notwendig und bisher nicht sonderlich gut vorhanden. Dazu gehören auch gute Fahrradabstellplätze, am besten abschließbar und überdacht an wichtigen Punkten und möglicherweise Neueinrichtung von WSW-Haltestellen an Trassenzugängen, wie z.B. am Deutschen Ring. Auch kleine Maßnahmen, wie Schiebehilfen an Bahnhofstreppen sind notwendig.</p>	<p>Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), den Haltestellen der Schwebbahn sowie an einigen Bushaltestellen. Sie finden hierzu unter folgendem Link <a href="http://www.wuppertal.de/rathaus/onlinedienste/parkandride/">http://www.wuppertal.de/rathaus/onlinedienste/parkandride/</a> eine Auflistung aller B+R und P+R-Anlagen im Stadtgebiet (aufgrund von Baumaßnahmen können die Angaben teilweise abweichen). Weitere Anlagen, z.B. während des Döppersberg-Umbaus, sind zurzeit in Planung.</p> <p>Abschließbare bzw. überdachte Abstellanlagen sind auch aus Sicht der Stadtverwaltung gute Maßnahmen um die Attraktivität von Radabstellanlagen zu erhöhen. Jedoch besteht aufgrund der derzeitigen Haushaltslage zum jetzigen Zeitpunkt keine Möglichkeit derartige Anlagen aufzubauen.</p> <p>Die Neueinrichtung von Haltestellen an der Nordbahntrasse wird geprüft, allerdings bleibt zunächst noch der weitere Bauablauf der Nordbahntrasse abzuwarten um eine möglichst hohe Kundenzahl zu erreichen.</p> <p>Bezüglich der Fahrradschieberinnen (Schiebehilfen) an Bahnhofstreppen stehen wir z.Zt. in Gesprächen mit der DB Station &amp; Service AG.</p>
<p>Ausweitung der Fahrradtransportmöglichkeiten in Bussen der WSW</p> <p>Als sehr gute Alternative zum Auto bietet sich (nicht nur) während des Döppersbergumbaus das Fahrrad an. Für Bürgerinnen und Bürger die auf den Nord- oder Südhöhen wohnen, stellen massive Steigungen oft ein Ausschlusskriterium dar. Aus diesem Grund würde sich einer Erweiterung der Radtransportmöglichkeiten, wie z.B. mit Fahrradträgern an der Front des Fahrzeugs (gibt es bereits in vielen amerikanischen Städten wie Boulder, Portland, Seattle u.s.w.),</p>	<p>Fahrradradmitnahme ist im VRR und damit auch in sämtlichen Bussen der WSW bereits heute möglich. Je nach Ticketart ist dies sogar kostenlos. Bislang ist die Nutzungshäufigkeit eher überschaubar, sodass in der Regel ausreichende Kapazitäten zum Transport eines Fahrrades vorhanden sind. Die dbzgl. Entwicklungen werden von den WSW im Auge behalten.</p>

<p>einhergehend mit einer umfangreichen Werbekampagne für die Fahrradmitnahme, anbieten. Diese Angebot sollte (zunächst) auf die CE-Linien beschränkt sein, da sich diese Linien durch ihre kurze Fahrzeit (Elberfeld -&gt; Hahnerberg und Elberfeld -&gt; Lichtscheid ...) besonders anbieten.</p>	
<p><b>Shuttlebus</b></p> <p>Das stimmt, das diese Stelle für viele Busse nicht erreichbar ist aus dem Westen, aber wenn ich mir die Pläne der WSW anschau, sollte doch die Strasse Döppersberg/ Ecke Morianstr. frei bleiben, dort sollen ja Busse umgeleitet werden oder irre ich mich da. Somit könnte man doch eine Art Shuttelservice einrichten, der Ohligsmühle- Wall-Morianstr- Kluse-Landgericht- Wolkenburg zum Wendeplatz oder Ohligsmühle- Wall- Hofkamp- Kluse- Landgericht- Wolkenburg- Wendeplatz</p> <p>Und aus dem Osten evtl. 628 die kommt ja von der Bendahler Str.</p>	<p>Es werden zwischen allen wichtigen Punkten (vgl. Folien WSW-Präsentation) Wegebeziehungen vorhanden sein. Zwischen Ohligsmühle und der Ecke Döppersberg/Morianstraße verkehrt beispielsweise nach wie vor die Linie 611. Gesonderte Shuttlebusse sehen daher die WSW nicht vor.</p>
<p><b>Begrenzte Kapazität</b></p> <p>Die zu erwartende Transportkapazität an Fahrrädern ginge dann aber zulasten der Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, Rollatorbenutzer. Ist die "Multifunktionsinsel" in Bussen durch Fahrräder besetzt, bleiben diese Nutzer dann vor der Türe?</p>	<p>Nein, nach den geltenden Beförderungsbedingungen ist es genau umgekehrt: Fahrgäste mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrer haben jederzeit Vorrang vor Radfahrern. Wenn die Platzsituation im Bus keine geeignete Abstellmöglichkeit für Fahrräder bietet bzw. die Sicherheit des Fahrbetriebes nicht gewährleistet werden kann, können Fahrräder entsprechend nicht mehr befördert werden.</p> <p>Solche Fälle kommen aufgrund des sehr geringen Radfahreranteils in Wuppertal jedoch sehr selten vor. [Als Hintergrundinfo: der Radverkehr spielt im Moment in Wuppertal mit 1,5% an allen zurückgelegten Wegen eine so untergeordnete Rolle, dass Fahrradmitnahme nach meiner Wahrnehmung in unseren Bussen wirklich z.Zt. kein</p>

	<p>problematisches Thema ist. Eine gesperrte B7 wird sich auf den Radverkehr m.E. so gut wie nicht auswirken. Eher wird es noch unangenehmer werden, sich auf den dann höher belasteten Umleitungsstrecken zweirädrig fortzubewegen. Die Entwicklung in Richtung E-Bikes/ Pedelecs wäre nochmal ein anderes Thema . Hier jedoch ist die Mitnahme im VRR bislang ausdrücklich ausgeschlossen</p>
<b>Parken</b>	
<p>Unbeschränktes Parken an Schwebbahnstrecke Um die Besucher der Innenstadt bei einer teilweisen Sperrung der B7 problemloser in die City zu bekommen, sollte man entlang der Schwebbahnstrecke längeres Parken ermöglichen. Durch eine Aufhebung der Parkzeitbegrenzung von 2 Stunden kann man problemlos diese Parkplätze als Park and Ride Plätze für die Schwebbahn nutzen.</p>	<p>Von der Verwaltung wird momentan geprüft, welche Möglichkeiten es für Park&amp;Ride-Plätze (Bahn, Schwebbahn) während der Baumaßnahme Döppersberg gibt. Die Ergebnisse der Überlegungen werden, wenn sie vorliegen, auf unserer Homepage <a href="http://www.doeppersberg.de">www.doeppersberg.de</a> veröffentlicht.</p> <p>Generell lässt sich zu Ihrem Vorschlag anmerken: Die in der Parkzeit begrenzten Parkmöglichkeiten befinden sich hauptsächlich in den näheren Innenstadtlagen. Die Begrenzung der Parkzeit soll bewirken, dass hier keine Langzeitparker stehen. Gewollt ist hier z.B. die Nutzung durch Kundschaft nahe liegender Geschäfte. Bei keiner Einschränkung der Parkzeit würden diese Plätze häufig von Dauerparkern belegt (z.B. Berufstätige, die im Umfeld arbeiten, welche morgens kommen und am späten Nachmittag wieder fahren) und die Besucher der näher liegenden Geschäfte finden dort dann keine Parkmöglichkeiten mehr.</p>
<b>Radverkehr</b>	
<p>Zeitplan?  Gibt es einen Zeitplan, wann dieses Konzept für den Radverkehr stehen soll/in Kraft treten soll?</p>	<p>Im Zusammenhang mit der Sperrung werden für den Radverkehr entlang der Talachse in beide Richtung Wegeführungen angeboten. Hierzu sind noch Detailabstimmungen erforderlich. Soweit hierzu Änderungen im Verkehrsraum notwendig sind, werden diese mit einem zeitlichen Vorlauf vor der eigentlichen B7-Sperrung umgesetzt.</p>



<p>Vielleicht ist es ja möglich, einen schmalen Streifen entlang der gesperrten B7 für Radler (vielleicht auch nur in bestimmten Bauphasen) freizulassen. Im Gegensatz zu 4 Autospuren würden 2-3 m ja ausreichen. Dies wäre ein zusätzlicher Anreiz, aufs Auto zu verzichten und so zur Entlastung der Umleitungsstrecken beizutragen. Alternativ ist vielleicht ab Ohligsmühle das Islandufer an der Stelle wo die Busse zurzeit vom HBF Richtung Wall abfahren nutzbar.</p>	<p>Die vielfältigen Hinweise zum Radverkehr in der Innenstadt werden alle aufgenommen und in den Fachabteilungen besprochen. Die Verwaltung arbeitet an einem verbesserten Angebotskonzept für Radfahrer. Die Ergebnisse werden auf <a href="http://www.doeppersberg.de">www.doeppersberg.de</a> veröffentlicht.</p>
<p>Auch falls der Döppersberg nicht gesperrt werden sollte, sondern weiterhin eine Fahrspur zur Verfügung stehen sollte, wäre es ratsam den Radverkehr in das Ausweichkonzept aufzunehmen. Schon heute ist das Fahrrad in der Rushhour eines der schnelleren Verkehrsmittel. Mit der Anbindung der Nordbahntrasse an das Barmer Zentrum gewinnt der "Radschnellweg Nordbahntrasse" als Verkehrsträger weitere Bedeutung.</p>	
<p>Klar das kein Autoverkehr auf der Trasse stattfinden soll und wird. Was ist aber mit den "Schutzstreifen" für Radfahrer wie oben von flhah geschrieben, von der Trasse zur Stadt? Bin gestern mal von der Trasse weg zur Innenstadt mit dem Fahrrad gefahren und muss sagen, megagefährlich, für mich als sehr sicheren Fahrradfahrer. Eine Kette ist so stark wie ihr schwächstes Glied. Der beste Ausbau der Trasse verblasst, wenn nicht auch die sicheren Zuwegungen von dort weg und hin gehen. Hier müssen natürlich alle Beteiligten früh zusammenarbeiten und es wird auch was bei rumkommen, nicht nur für den Zeitraum der Sperrung. Vielleicht wäre auch eine Sparte Radfahrer parallel sinnvoll, bin mit Sicherheit nicht der einzige Radfahrer der Stadt. Wie schon gesagt, ein kleiner Schritt die Radfahrer, Kosten und Aufwand vergleichsweise gering, Nutzen, auch später hoch, wenn die Saat aufgeht.</p>	

<p>Was in anderen Städten längst super funktioniert, wäre insbesondere während des Döppersbergumbaus sinnvoll: Die Freigabe der Fußgängerzone für Radler!</p> <p>Momentan können Radler noch relativ gut den Wall benutzen, dieser ist jedoch durch Bauarbeiten und bald gegenläufigen Busverkehr recht gefährlich geworden, die Morianstraße ist auch keine Alternative. Ich plädiere insbesondere dafür, die Alte Freiheit/Poststraße/Kerstenplatzroute von 19-10 Uhr für Radler freizugeben. Zudem kann ganztags die Schlossbleiche (Querverbindung vom HBF-Tunnel zum Wall) und der Kipdorf (Zugang von Morianstraße zu den Fahrradständern der City Arkaden) freigegeben werden.</p> <p>Vorteile: Leute, die mit dem Rad in die Stadt wollen, werden nicht entmutigt durch gefährliche, stark befahrene Straßen =&gt; weniger Autos zum Döppersberg =&gt; weniger Stau</p> <p>Ganz unter Umständen könnte ja auch entlang der gesperrten B7 ein schmaler Radstreifen freibleiben. Würde vielleicht auch Leute ermutigen, das Rad statt dem Auto zu nutzen, wenn man so weitläufige Umleitungen vermeiden könnte.</p> <p>PS: Das ist kein Megaplädoyer gegen das Auto, etc... Nur muss auch jeder Autofahrer einsehen, dass für jeden Radler ein Auto weniger auf der Straße ist. Folglich haben auch die verbliebenen Autofahrer mehr Spaß am Fahren und weniger Stau</p>	<p>Das sind alles gute Ideen, die von der Verwaltung in ihre Überlegungen mit einbezogen werden. Ein Konzept für den verbesserten und ausgeweiteten Fahrradverkehr in der Innenstadt ist bei den Fachabteilungen der Verwaltung in Arbeit.</p>
<p>Mein Vorschlag wäre, dass der Wall auch mit dem Rad in beide Richtungen befahren werden darf(so wie jetzt schon , leider nur in eine Richtung,)</p>	
<p><b>Fußgänger</b></p>	
<p>Gefährlich für Fußgänger</p> <p>An dieser Kreuzung befindet sich zur Kluser Höhe hin ein nur wenige</p>	<p>Die Darstellung, dass im Kreuzungsbereich Ronsdorfer Str./Haubahn/Kluser Höhe die östliche Gehwegbreite an der Ronsdorfer Straße in Richtung Wolkenburg sehr schmal ist, ist korrekt beschrieben und leider</p>

<p>Zentimeter "breiter" Gehweg. Schon heute ist es an dieser Stelle nicht ungefährlich, da hier auch gefühlt (oder wirklich) zu schnell gefahren wird. Wenn die Verkehrsbelastung durch Umfahrungen steigt muss hier auf jeden Fall "was getan werden"!</p> <p>Außerdem wird man wohl nicht umhinkommen die Ampelschaltung anzupassen. Wobei die Wartezeiten für Fußgänger natürlich auch nicht zu lange werden dürfen.</p>	<p>ein seit vielen Jahren bestehender Mangel.</p> <p>Der Hinweis wird in die Liste zu optimierender Gehwege aufgenommen und bei der nächsten Gelegenheit in diesem Kreuzungsbereich bauliche Veränderungen durchführen zu können, bei der Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Ampelschaltungen entlang der Umfahrungsstrecken und ggf. auch an anderen Stellen werden bei einer Sperrung der B7 natürlich auf die neuen Verkehrsverhältnisse geprüft und angepasst.</p>
<p>Behelfstreppe Ohligsmühle - HBF</p> <p>Teil der Planung ist ja, an der Ohligsmühle eine Art Hauptbusbahnhof zu errichten, an dem z.B. auch die Linien aus dem Westen, z.B. SB68 und 601 enden. Wie aus der WSW-Präsentation ersichtlich, ist keine gute Verknüpfung des temporären Busbahnhofs mit dem HBF in Wuppertal gegeben und so ein Umsteigen zwischen Bus und Schiene hier ungünstig. Wäre es irgendwie möglich, eine Art Behelfsbrücke entweder über die abgebrochene Brücke Immermannstraße oder eine Behelfstreppe von der Südstraße hoch zur Bahnhofsstraße zu errichten (Kurz vor der Unterführung unter der B7) um einen schnellen Zuweg zum Bahnhof zu gewährleisten?</p>	<p>Das ist ein sehr guter Vorschlag, den wir auch schon angedacht haben. Realisiert werden könnte er allerdings erst dann, wenn die Absenkung der Bahnhofstraße weitestgehend abgeschlossen ist, aber dann auch nur die Verbindung von der Südstraße aus, da die Immermannstraße nach der Bahnhofstraßenabsenkung zu hoch liegt. Außerdem hätte die Verbindung von der Südstraße hoch zur Bahnhofstraße aus den Charme, dass nach Fertigstellung der B7-Brücke über die Südstraße auch die Fußgänger von den Bushaltestellen im Wall aus den Bahnhof schneller erreichen können.</p> <p>Wir werden diesen Vorschlag intensiv prüfen, auch als Alternative zur kostenintensiven, bauzeitlichen Fußgängerbrücke am Köbohaus / ehem. Bahndirektion, wenn der heutige Personentunnel zum Bahnhof abgerissen werden muss.</p>
<p>Enge zeitliche Vorgaben setzten</p> <p>Den Firmen, die die Bauarbeiten an der B7 ausführen, sollten wenn</p>	<p>Das ist hier nur bedingt ein umsetzbarer Ansatz. Die Firmen bekommen mit der noch ausstehenden Ausschreibung Vertragstermine vorgegeben, die mit entsprechenden Vertragsstrafen verbunden sind.</p>

<p>möglich enge zeitliche Vorgaben gesetzt werden. Es gibt doch Modelle, die eine Extraprämie bei besonders schneller Fertigstellung vorsehen und Maluszahlungen bei Verzögerungen. So könnte gesichert werden, dass die B7 in 2 Jahren auch wirklich fertig wird. Das Geld für die Extraprämie könnte aus den knapp 10 Mio. € kommen, die im Projekt als Risikomittel eingeplant werden für unvorhersehbare Mehrausgaben.</p>	<p>Die vorgegebenen Termine sind natürlich sportlich eng gesetzt, allerdings muss die Stadt darauf achten, dass unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen diese noch realistisch erreicht werden können (z. B. ist Nachtarbeit durch gesetzliche Auflagen nur sehr begrenzt möglich). Eine sog. Bonusregelung ist bei diesem Bauvorhaben nicht unbedingt sinnvoll, da die Einflussfaktoren nicht alle durch die Stadt zu 100 % beeinflussbar sind. Z. B. wären dies die verschiedenen Auftraggeber, die zeitgleich bauen lassen (Stadt, WSW, Investoren, Bahn). Kommt es bei diesen Maßnahmen zu Verzögerungen, die die Baufirma nicht zu vertreten hat, kann schnell der Vorteil einer Bonusregelung dahin sein. Wenn ein anderer Auftragnehmer eines anderen Bauherren diese Verzögerung zu verschulden hat, kann man allerdings versuchen die eventuell entstehenden Mehrkosten bei diesem in Rechnung stellen. Einen Malus beim eigenen Unternehmer, der dies nicht verschuldet hat, könnte man hier nicht geltend machen.</p> <p>Grundsätzlich haben die Risikomittel damit nichts zu tun. Unter den Mehrkosten aus ‚bewerteten Risiken‘ sind Kosten zusammengefasst, deren Eintreten erwartet wird, die aber in der Auswirkung auf die Gesamtkosten nur grob geschätzt werden können. Dazu gehören insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Auswirkungen der historischen Bausubstanz im Baufeld einschließlich kurzfristig notwendiger Gutachten</li><li>- Bodenrisiken</li><li>- technische Ausführung Bussteigüberdachungen</li></ul> <p>Diese Mittel stehen zunächst einmal auch nur für diese Risiken zur Verfügung.</p>
--	---

	<p>Bei einer Bonusregelung geht man eigentlich davon aus, dass der Prämienfall auch eintritt. Ziel dieser Regelung ist in erster Linie die Bauzeitverkürzung aber auch, dass dadurch Baukosten eingespart werden können, und die Baufirma an dem Einsparpotenzial beteiligt wird. In Summe dürfen Baukosten und Prämie das Baubudget nicht überschreiten.</p>
<p>B7-Alternative</p> <p>Mein Vorschlag wäre dass man zuerst die Busbahnsteige 4,5,6,7 und 8 abreißt , und dann die Straße bzw.Gebäude dahin baut.Dann ist da noch die Straße zwischen den ehemaligen Busbahnsteigen 5 und 6 die jetzige Autodurchfahrt da.Die würde ich in zwei Nachtbaustellen , jeweils von 22 Uhr bis 5 Uhr umbauen.</p>	<p>Ganz so einfach ist es mit dem Bauen dann doch nicht. Auf der B7 muss nicht nur etwas abgerissen und eine neue Fahrbahn hergestellt werden, sondern die B7 muss in Höhe des Köbohauses um rd. 6 m abgesenkt werden. Zusätzlich müssen rechts und links Stützwände und 2 Brücken gebaut werden. Ganz zu schweigen von den Kanal- und Leitungsarbeiten. Das geht nicht in wenigen Tagen, das dauert Jahre. Bei einer Sperrung der B7 in diesem Bereich 2,5 bis 3 Jahre, ohne Sperrung 4,5 bis 5 Jahre. Der heutige Busbahnhofbereich auf der B7 ist dabei nur ein kleinerer Teil, der verändert wird. An dieser Stelle noch einmal der Hinweis auf die Planunterlagen auf der städtischen Internetseite <a href="http://www.doeppersberg.de">www. doeppersberg.de</a>. Da erkennt man gut den Gesamtumfang der Baumaßnahme.</p>
<p>Kosteneinsparung</p> <p>Die Kosteneinsparungen durch die Vollsperrung liegt bei ca. 2 Mio. Euro. Herr Slawig erklärte mir, das dies sehr viel Geld sei. Ja natürlich, bei dem Gesamtobjekt hält sich die Einsparung aber sehr in Grenzen. Ich würde gerne von der Stadt die Frage beantwortet bekommen, mit welchen Umsatzeinbußen der Handel in Elberfeld, die Ärzte, Anwälte usw. wohl rechnen müssen. Gibt es Vergleiche aus einer anderen Stadt ?Ich denke, daß wir mit mindestens 10% Umsatzminus rechnen müssen. Das bedeutet, das die Gewerbesteuern um mind. 15-20% sinken werden. Es wird auch Geschäftsaufgaben nach sich ziehen, auch wenn die Stadt davon nichts wissen will. Die Ängste der</p>	<p>Natürlich kann die Stadt die Sorgen und Bedenken der Einzelhändler und Unternehmen in Elberfeld nachvollziehen. Es wird durch eine derart große Baustelle wie den Döppersberg auch zu Einschränkungen und Behinderungen kommen - das lässt sich bei einer Baustelle niemals vermeiden. Jeder, der heute den Döppersberg und den Busbahnhof nutzt, wird aber nachvollziehen können, weshalb dieser wichtige Knotenpunkt dringend modernisiert werden muss. Allein die Bushaltestellen inmitten einer mehrspurigen Bundesstraße sind eine Zumutung! Damit die Bauarbeiten aber so gut wie nur irgend möglich abgewickelt werden können und auch die Beeinträchtigungen für die Elberfelder so gut es geht in Grenzen gehalten werden haben wir ja in diesem Online-Forum und in der Veranstaltung am 16. Oktober die</p>

<p>betroffenen Inhaber kann ich sehr gut nachvollziehen. Kann die Stadt das auch? Warum wird nicht darüber nachgedacht und diskutiert, das im Sommer von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gearbeitet wird. Dies und vieles mehr ist mir im Moment unverständlich. Henrick Abeler</p>	<p>Bürger um Mithilfe und ihre Hinweise gebeten. Wir möchten bei einem zweiten Forum am 7. November gerne noch einmal mit allen Interessierten ins Gespräch kommen - viele Köpfe, viele gute Ideen! Zurzeit dürfte es nicht möglich sein, eventuelle Verluste der Elberfelder Geschäftsleute zu beziffern. Noch wissen wir nicht, ob und wie sich das Kundenverhalten durch die Baustelle ändern wird. Auch andere Städte taugen zum Vergleich nur bedingt, sind doch die Situationen und Geschäfte jeweils andere. Während zum Beispiel am Düsseldorfer Kö-Bogen die Geschäftsleute über weniger Kundschaft während des Umbaus klagten, wird das Arreal jetzt von Besuchern überrannt - wovon auch alle Geschäfte im Umfeld nach eigenen Angaben profitieren. Den Hinweis, im Sommer von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang zu arbeiten, also einen Mehrschichtbetrieb auf der Baustelle zu fahren, haben wir in unsere Überlegungen einbezogen, können aber schon jetzt sagen, dass das nicht unbedingt günstiger wird, beispielsweise wegen der Zuschläge. Hauptargument für die Sperrung der B7 ist aber nicht die Kostenersparnis, sondern die Bauzeitverkürzung um zwei Jahre.</p>
---	---