

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 101 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Gunther Stoldt 563 6113 563 8556 gunther.stoldt@stadt.wuppertal.de
	Datum:	14.07.2003
	Drucks.-Nr.:	VO/1827/03 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
21.07.2003	Steuerungsgremium Döppersberg	Beschlussempfehlung
23.07.2003	Hauptausschuss	Beschlussempfehlung
24.07.2003	Bezirksvertretung Elberfeld	Anhörung
28.07.2003	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
Umgestaltung Döppersberg - Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der FDP vom 11.07.03		

Grund der Vorlage

Antrag der FDP Fraktion zur Umsetzung des weiterentwickelten Rahmenplanes Döppersberg

Beschlussvorschlag

Aufgrund der in der Begründung dargestellten Sachverhalte empfiehlt das Steuerungsgremium Döppersberg dem Rat der Stadt, den Forderungen des Antrages der FDP Fraktion vom 11.07.03 nicht zu folgen.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Uebrick

Begründung

FDP - Prüfauftrag

In der Sitzung des Steuerungsgremiums am 30.06.03 ist von Herrn Professor Meinzen eine Vision zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes erläutert worden, die von einer sich vom

Hauptbahnhof in Richtung Norden erstreckenden neuen Ebene (Platte) ausgeht, unter der die vorhandenen Verkehre (Individualverkehr und öffentlicher Verkehr) abgewickelt werden. Ferner soll die Südstraße in die Verkehrsführung aus Richtung Süden kommend auf die Talachse einbezogen werden.

Dies und die in der Begründung verdeutlichten Zweifel an den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie sind Gegenstand des Prüfauftrages der FDP Fraktion, auf den im weiteren eingegangen wird.

Qualitätsanspruch

Aufgabe der Machbarkeitsstudie war es, die Umsetzbarkeit des Rahmenplanes nachzuweisen. Prämissen sind die unbestreitbaren Qualitäten des Rahmenplanes unter den Gesichtspunkten:

1. Strukturelle Aufwertung des Zentrums durch klare Profilierung aufgrund von neuen Nutzungslinien und systematischer Zentrumserweiterung.
2. Städtebauliche und stadtgestalterische Verbesserungen im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Einkaufsbereich Alte Freiheit durch Schaffung einer oberirdischen Verbindung, einer räumlichen Definition eines Bahnhofsvorplatzes sowie der Freistellung des historischen Bahnhofsgebäudes.
3. Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse insbesondere für die Nord/Süd Verkehre und Berücksichtigung der heute vorhandenen sehr hohen Verkehrsbelastungen im zentralen Planungsbereich.
4. ÖPNV – Stärkung durch Bereitstellung eines zentralen Busbahnhofes und Sicherstellung aller erforderlichen Verknüpfungen.

Gleichzeitig ist die Bereitstellung der städtischen Eigenmittel letztlich durch den Beschluss des Steuerungsgremiums vom 11.07.03 auf 30 Mio. € begrenzt.

Die in der Machbarkeitsstudie vorgestellte Variante ist unter o.g. Anforderungen umsetzbar und reduziert dabei die städtischen Aufwendungen von 85,2 Mio. € auf 29,8 Mio. €. Der Bahnhofsvorplatz hat weiterhin die gleichen Dimensionen wie in der Rahmenplanung und strukturiert den heute vorhandenen städtischen Großraum.

Anfahrtswege für Busse und Bahnhofsvorfahrt werden im Vergleich zur heutigen Situation optimiert.

Die im Antrag der FDP Fraktion erwogene Plattenlösung ist unter den o.g. Prämissen nicht umsetzbar.

Bisherige Untersuchungsergebnisse

Im Rahmen der in der Vergangenheit durchgeführten Untersuchungen (doppelstöckiger Busbahnhof) werden die Probleme dieser vorgeschlagenen Konzeption aufgezeigt:

- Nicht ausreichende Kapazitäten für den ÖPNV Verknüpfungspunkt, Erweiterung an dem heutigen Standort auf einer Ebene nicht möglich.
- Sehr hohe Kosten bezogen auf die Überbauung der Straße und des Busbahnhofes sowie die technische Infrastruktur im Verkehrsraum.
- Kein unmittelbarer Wupperbezug durch die Lage der Platte auf einer +2 Ebene (ca. 6m über heutigem Niveau).
- Durch die unterschiedlichen Niveaus aufgrund der in der Machbarkeitsstudie

verdeutlichten Topographie ist eine Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt nicht herzustellen.

- Aufwendiger fußläufiger Abgang von der Platte in die Innenstadt durch erforderliche Rampen- und Treppenanlagen – Erfordernisse an die Barrierefreiheit sind zu beachten.
- Urbane Verweilräume sind durch die Aufeinanderfolge von Plätzen und Verbindungen, nicht aber durch eine großflächige Platte ohne bezugbringende Raumkanten herzustellen.
- Aus Sicht des motorisierten Verkehrs ist der entstehende Tunnelcharakter unter der Platte im Nahbereich zu der hoch belasteten Kreuzung Brausenwerth unakzeptabel.
- Aus Gesprächen mit dem Land ist deutlich geworden, dass eine solche Lösung weder aus Sicht des ÖPNV noch aus Sicht des Städtebaus förderfähig ist.
- Die Finanzierung ist dementsprechend nicht sicherzustellen.

Verknüpfungen mit der Schwebebahn

Die Machbarkeitsstudie ist in intensiver Zusammenarbeit mit den Wuppertaler Stadtwerken erarbeitet worden. Erforderlichen Verknüpfungen der Busse untereinander, mit der DB sind ebenso optimiert worden wie die Verbindung zur Schwebebahn, um auch dort die Umsteigebeziehungen sicherzustellen. In der Sitzung vom 30.06.03 ist detailliert Stellung genommen worden. Eine Gefährdung der Förderung des Schwebebahnausbaus ist nach heutiger Kenntnis aus den nun konzipierten Haltestellenpositionen nicht herzuleiten.

Verkehrsführung von der Südstadt

Für einen Zweirichtungsverkehr als Hauptverbindungsstraße zwischen Talachse und Südstadt reicht der Straßenquerschnitt der Südstraße nicht aus. Sollte der FDP Antrag daher von einer Einbahnstraße aus Richtung Süden auf die B7 ausgehen, wäre auch weiterhin die Absenkung der Bahnhofstraße erforderlich, um nach der im Antrag vorgeschlagenen Konzeption eine vom Verkehr freigelegte Platte vor dem Bahnhof zu gewährleisten. Mit einer Erhöhung der Gesamtkosten für den Straßenbau in diesem Planabschnitt ist zu rechnen, da ebenfalls ein entsprechender Ausbau der Südstraße erforderlich wird.

Eine Einbindung der Südstraße in die übergeordneten Verkehrsführungen würde somit keinen Vorteil zu der derzeit diskutierten Verkehrsführung bringen.

Weiteres Verfahren

Die Gestaltung der Freiflächen und die harmonische Einbindung der Gelände- und Mauereinschnitte wird ein Bestandteil des vorgesehenen Wettbewerbes sein.

Empfehlung der Verwaltung

Aus den vorgenannten Gründen und auch vor dem Hintergrund des festgestellten Gesamtbudgets empfiehlt die Verwaltung den Forderungen des Antrages der FDP vom 11.07.03 nicht zu folgen.