

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:	15.07.2003
	Drucks.-Nr.:	VO/1839/03 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
21.07.2003	Steuerungsgremium Döppersberg	Beschlussempfehlung
24.07.2003	Bezirksvertretung Elberfeld	Anhörung
23.07.2003	Hauptausschuss	Beschlussempfehlung
28.07.2003	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
Antrag der CDU - Fraktion vom 24.06.03 hier: Stellungnahme der Verwaltung		

Grund der Vorlage

Antrag der CDU Fraktion zur Umsetzungsplanung Döppersberg (Drucks.Nr.: VO/1723/03)

Beschlussvorschlag

Aufgrund der in der Begründung dargestellten Sachverhalte gilt der Prüfauftrag der CDU von der Verwaltung als abgearbeitet.

Nach der Erläuterung der Verwaltung sind die von der CDU gemachten Anregungen im Rahmen der dargestellten Qualitätsansprüche des Rahmenplanes und des zur Verfügung stehenden Budgets nicht umsetzbar und werden nicht weiterverfolgt.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Uebrick

Begründung

CDU Prüfauftrag

In der Sitzung am 30.06.03 hat das Steuerungsgremium Döppersberg die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob:

1. Auf eine Absenkung des Bahnhofsvorplatzes verzichtet werden kann,
2. kreuzungsfreier Verkehr zwischen der B7 und der Nord/Südverbindung in der Kreuzung Brausenwerth möglich ist und
3. der Busverkehr zum Busbahnhof aus Richtung Süden verkehrstechnisch optimiert werden kann.

Die Verwaltung legt hiermit ein Prüfergebnis vor, das in der Sitzung am 21.07.03 vom Projektsteuerer näher erläutert werden wird.

zu 1.)

In der Diskussion um die Absenkung des Bahnhofsvorplatzes werden verschiedene Varianten in einzelnen Systemschnitten angeboten. Ausgehend von der Darstellung des Bestandes und dem Vergleich mit der Rahmenplanung sind unterschiedliche Stufen einer Teilabsenkung mit Vor- und Nachteilen auch kostenmäßig belegt.

Eine Sonderlösung bietet der Systemlageplan Terrassierung, der alternativ zu den Teilabsenkungen eine sukzessive Höhenabwicklung vom Bahnhof zur Innenstadt darstellt.

Bei der Beurteilung der Aufwendungen und Einsparungen der unterschiedlichen Varianten – wie in der anliegenden Matrix zusammengefasst - lassen sich neben den rein monetären Aspekten der Skizzen auch die städtebaulichen Ansprüche an die Qualität der Planung ableiten. Hierzu sind die verschiedenen Steigungsverhältnisse und Abgänge in die Innenstadt dargestellt.

Zu beachten ist weiter, dass ein Vernachlässigen von Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Personen förderungsschädlich ist. Daher sind Steigungen unter 6 % sowie die Einrichtung von Podesten zu gewährleisten.

Die direkte Anfahrt durch Taxen und K&R - Andienung von der Kreuzung Brausenwerth aus in Richtung Bahnhofsvorplatz ist nicht möglich.

Weiter ist anzumerken, dass sich in der Frostperiode lange Gefälle- bzw. Steigungsstrecken im Innenstadtbereich für Fußgänger problematisch darstellen und einer Attraktivität, wie sie im Rahmenplan angestrebt wird, entgegenstehen.

Bei Treppenanlagen, Rampen und Aufzügen werden zukünftig höhere Betriebs- und Unterhaltungskosten zu berücksichtigen sein.

zu 2.)

Der Frage nach einer Beschleunigung der Nord/Süd - Verkehre durch Einrichtung eines kreuzungsfreien Knotens ist in den vergangenen Jahren mit verschiedenen Gutachten nachgegangen worden. Diese Untersuchungen hat der Projektsteuerer aufgenommen und eine Tunnellösung in den Rahmenplan eingearbeitet. Lageplan und überhöhtes Längsprofil veranschaulichen den Lösungsansatz.

Vorbehaltlich einer detaillierten Ausarbeitung machen sie allerdings auch die Problematik deutlich.

Durch

- den zusätzlichen Bodenaushub,
- die quantitative Verdoppelung (Grobeinschätzung) der Ingenieurbauwerke,
- weitere Leitungs- und Kanalverlegungen,

- die Herausnahme des Flutgrabens und
- den Bau auf der Sohlhöhe der Wupper

werden die Baukosten für die Straßenbaumaßnahmen drastisch steigen. Auch hier werden Unterhaltungs- und Betriebskosten der Tunnelanlage besonders zu berücksichtigen sein.

zu 3.)

Die Führung der Busverkehre über die Kreuzung Brausenwerth ist mit den WSW abgestimmt und in verschiedenen Simulationen optimiert.

Aus dem Liniennetz wäre konzeptionell allerdings auch eine Busführung aus Richtung Süden vor dem Gebäude des Hauptbahnhofes denkbar. Hierbei würden Buslinien, die die Bahnhofstr. herunterfahren, südlich der Bundesbahndirektion geführt und über die neue Sockelzone des Bahnhofgebäudes auf den Busbahnhof gelangen.

Diese technisch denkbare Lösung führt allerdings zu dramatischen Einschränkungen in der Qualität des neuen Bahnhofsvorplatzes:

- Eine Nutzung und Belebung der Ebene der Sockelzone durch andere Nutzer z.B. Gastronomie, Aussichtsplattform in Richtung City, Freistellung des historischen Bahnhofgebäudes ist nicht mehr möglich.
- Zusätzliche Erweiterung der Sockelzone (Mehrkosten) um eine Busfahrbahn einzurichten.
- Der Bahnhofsvorplatz hat keine eindeutige Präferenz. Er ist dann zweigeteilt mit einer oberen Bus- und einer unteren Laufebene.
- Die Busse fahren den Nutzern des Bahnhofsvorplatzes in diesem Fall „über den Kopf“. Die Attraktivität des eigentlichen Bahnhofsvorplatzes wird für den Aufenthalt von Nutzerinnen und Nutzern geringer.
- Zusätzliche Aufwendungen gegen Schall, Erschütterungen und Spritzschutz und Absturz beeinträchtigen das historische Bahnhofgebäude.

Bezüglich des Baurechts sind verschiedene Eingriffe in den Rahmenplan mit Auswirkungen auf das Eigentum der DB AG problematisch, da die öffentliche Busfahrbahn auf den Gebäudeteilen des Bahnhofs liegen würde. Eigentums-, Nutzungs-, und Unterhaltungssachverhalte sowie Fragen der Gefahrenabwehr (Brandschutz, Unfall, Gebäudebeschädigungen etc.) bringen Verzögerungen und können zu erheblichen Kostenerhöhungen führen.

Bei einem Verzicht auf die Absenkung des Bahnhofsvorplatzes scheidet diese oben erläuterte Busführung über den Bahnhofsvorplatz durch die dann vorhandene unmittelbare Kreuzung der Fußgängerströme in Richtung Innenstadt aus.

Weiteres Verfahren

Bei der weiteren Bewertung der Inhalte der Machbarkeitsstudie ist davon auszugehen, dass es sich bei der Untersuchung um den reinen Nachweis der Umsetzbarkeit des Rahmenplanes unter Einhaltung des vorgegebenen Budgets handelt.

Gestalterische Aspekte, Präzisierungen der Planungsinhalte und Detaillierungen der verschiedenen Teilprojekte sowie die Konkretisierung der Nutzung werden erst im Rahmen der Auslobung und der Durchführung des sich unmittelbar an den Beschluss des Rates anschließenden Wettbewerbes bearbeitet.

Anlagen

- 01 – Absenkung des Bahnhofvorplatzes
- 02 – Kosten Vergleich
- 03 – Lageplan
- 04 – Längsprofil
- 05 – Alternative Busführung