

Geschäftsbereich - Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
Ressort 101 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
Bearbeiter - Herr Eckhardt
Telefon - 563- 64 96

Stadtbezirk: Elberfeld
Planungsraum: Döppersberg

**Bauleitplanverfahren Nr. 954 – Döppersberg –
Bericht über die Bürgerdiskussion im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung
gemäß § 3 Abs. 1 BauGB am 27.11.2003 in der Mensa der Else- Lasker- Schüler- Schule,
Else- Lasker- Schüler- Straße 30.**

Beginn: 19:07 Uhr
Ende: 21:58 Uhr

Der **Bezirksvorsteher** der Bezirksvertretung Elberfeld, **Herr Hans- Jürgen Vitenius**, begrüßt die etwa 75 Veranstaltungsteilnehmerinnen und –Teilnehmer und erläutert Sinn und Zweck der Veranstaltung. Er erinnert daran, dass an gleicher Stelle im Jahre 2000 eine frühzeitige Bürgeranhörung zu diesem Planverfahren durchgeführt und in dieser Veranstaltung eine Vision vorgestellt wurde, die aus Kostengründen nicht machbar sei. Ein wichtiger Grund für dieses Planverfahren sei die Notwendigkeit eines zentralen Busbahnhofes für die WSW AG, da die derzeitige Situation den heutigen Ansprüchen nicht mehr genüge.

Herr Beig. Uebrick stellt zunächst die mit dem Verfahren befassten Personen vor: Frau Müller, die Herren Dittmer und Bergholter von der Projektsteuerung ANP, Herrn Dr. Hoffmann von der WSW AG, Frau Uehlendahl und Frau Reichl (städt. Verkehrsplanung), Herrn Matthey (Städtebau) und als Projektleiter Herrn Stoldt.

Ziele des Vorhabens seien:

- strukturelle Aufwertung durch klare Profilierung mit neuen Nutzungen,
- publikumswirksame Einrichtungen mit einem vielfältigen Angebot,
- städtebauliche u. stadtgestalterische Verbesserungen im Bereich zwischen Hauptbahnhof und der Alten Freiheit durch Schaffung einer großzügigen oberirdischen Verbindung und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes,
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, insbesondere für die Nord-Süd-Verkehre durch eine klare Straßennetzhierarchie und leistungsfähige Knotenpunkte, Vermeidung von Umwegfahrten und Parallelführung von Verkehrswegen,
- Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch Neubau eines zentralen Busbahnhofes und Sicherstellung aller erforderlichen Verknüpfungen

Frau Müller berichtet über Einzelheiten der vorgesehenen städtebaulichen Lösungen. Die Umsteigebeziehungen für den ÖPNV seien im jetzigen Busbahnhof nicht mehr sicher und auch nicht zeitgemäß. Die räumliche Enge und erwartete Zunahme der Verknüpfungen

zwingt zu einer neuen städtebaulichen Einbindung, die auch eine Stärkung der Wirtschaft ermöglichen. Anhand einer Graphik zeigt sie, dass im ersten Bauabschnitt der Südstraßenring wieder für den Zweirichtungsverkehr umgebaut werden sollte. Dieses Thema werde in einer besonderen Nachfolgeveranstaltung diskutiert. Im 2. Bauabschnitt werden die Verkehrsverknüpfungen zwischen Bahnhofstraße in die Kreuzung Brausenwerth optimiert. Parallel zum Bundesbahnhofsgebäude werde der neue Busbahnhof platziert. Die Bahnhofstraße münde zukünftig nicht mehr in den Döppersberg, sondern in Höhe der Sparkasse in die Bundesallee.

Eine Broschüre über das vorgesehene Gesamtkonzept werde jedem Teilnehmer zur Verfügung gestellt.

Herr Bergholter erläutert weitere Details: 1999 habe der Rat der Stadt den Rahmenplan zum Döppersberg einstimmig beschlossen. Die städtebauliche Zielsetzung enthalte zwei wichtige Aussagen: 1. der Bahnhof gehöre zur Innenstadt und 2. der Bau einer Verkehrsstation mit einer Verknüpfung öffentlicher und privater Verkehre sei notwendig. Vom Flächenpotential her sei der Döppersberg zu schade, um zur Verkehrswüste zu verkommen. Wichtigstes Ergebnis der aktuellen Machbarkeitsstudie war die Halbierung der ursprünglichen Kosten. Unter dem Bahnhofsvorplatz werde für das zukünftige Baufeld vor dem Bundesbahnhofsgebäude eine Tiefgarage installiert; die von der B 7 zugänglich sei. Der Busbahnhof habe Platz für 18 Bushaltestellen, ebenso seien 20 Taxiplätze im Bereich der Bahnhofsvorfahrt eingeplant. Die Bundesallee werde an tiefster Stelle um 6 Meter abgesenkt um die ebene fußläufige Verbindung von der Innenstadt zum Bahnhof zu schaffen.

Weitere stadtverträgliche Strukturen müssen in einem Realisierungswettbewerb gefunden werden. Hierzu erläutert er einige Varianten von Baukörpern auf dem vorgenannten Baufeld. Die Machbarkeitsstudie werde in das Bauleitplanverfahren übergeleitet, wobei der vorgesehene Zeitplan verwirklicht werden soll. Man wünsche, im nächsten Frühjahr Planungsrecht zu erhalten, zeitgleich werden die Wettbewerbe durchgeführt. Im Jahre 2006 hoffe man, den Busbahnhof präsentieren zu können.

Pause von: 19:52 bis 20:07 Uhr / Verteilung der Broschüre „Impulse für Wuppertal“.

Herr Thias, Vorsitzender des Bürgervereins Elberf.-Südstadt, zitiert aus seinem früheren Schreiben an Herrn Stoldt, nachdem für die Anwohner des Elberf. Südostens nur noch eingeschränkte Möglichkeiten per Individualverkehr beständen, über bereits überlastete Straßen in den Innenstadtbereich zu gelangen. Es könne nicht sein, dass der Individualverkehr zu Gunsten des ÖPNV geopfert werde. Der **Vorsitzende** fügt an, dass die BV dieses Thema ebenfalls aufgegriffen habe und noch keine befriedigende Antwort darüber erhalten habe, ob der Verkehrsweg über die Dessauerbrücke und dem Döppersberg in die Innenstadt offen bleibt.

Frau Reichl verdeutlicht den notwendigen Vorrang der bis zu 150 Ein- und Ausfahrten pro Stunde zwischen Busbahnhof und der Straße Döppersberg mit Hilfe des Busleitsystems. Es bestehe nicht die Absicht, die Dessauerbrücke zu sperren. Man werde sich aber bemühen, Durchgangsverkehre, die heute über den Döppersberg in Richtung Ronsdorfer Str. laufen und dort eigentlich nicht hineingehören, weil sie durch Wohngebiete führen, über das Kleeblatt zur Ronsdorfer Str. zu führen. Es bestehe hier keine Absicht eine Sperre einzurichten, sondern Durchgangsverkehre umzuleiten.

Ein Bürger sieht Mängel in den Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Schwebebahn. Bewohner der Nordstadt würden aufgrund des kurzen Weges bereits an der Morianstraße den ÖPNV verlassen, um zur Schwebebahn zu gelangen und umgekehrt dann von der Schwebebahn kommend am Wall wieder in die Busse steigen. Gehbehinderte aus der Südstadt würden ebenfalls mit dem Bus bis zum Wall fahren und dann umsteigen. Er schätze, dass 35 – 40 % derjenigen, die heute den Tunnel benutzen, zukünftig nicht die Rampe nutzen werden.

Herr Dr. Hoffmann beschreibt, dass beim Festhalten des jetzigen Standortes und Ausbau des Busbahnhofs die B 7 in den Hang verschoben werden müsste. Dies sei aus Kostengründen nicht möglich. Bei einer angedachten Deckelung der Wupper stürten die Schwebebahn Pfeiler. Der jetzige Standort habe die Schwachstelle, dass von Umsteigern zwischen verschiedenen Buslinien weite Wege in Kauf genommen werden müssen (bis zu 300 m). Zukünftig werde zwischen Schwebebahn und Busbahnhof eine Strecke von

170 m zu bewältigen sein. Er glaube, dass die nicht weiter ausbaufähige Haltestellen Morianstraße und Wall nicht in dem Maße genutzt würden, wie von dem Bürger eingeschätzt, sondern vielmehr mit grüner Welle bis zur Endhaltestelle Busbahnhof gefahren werde. Da die „Stadt“ bereits am Bahnhof anfangen und man dort Geschäfte, Gaststätten und Cafés vorfinde, besäße der neue Döppersberg eine neue Anziehungskraft. Hinsichtlich des Höhenunterschiedes von 6 m habe die WSW gefordert, Aufzüge und Rolltreppen einzurichten. Unterschätzt werde allgemein die Anzahl der Umsteiger zwischen Bus und Schiene, die rd. 8800 Personen täglich ausmachten. Zwischen Schwebbahn u. Bus sind es 5500 Umsteiger. Für einen großen Teil der ÖPNV- Nutzer werden die Wege optimiert.

Auf entsprechende Detailvorschläge eines Bürgers entgegnet **Herr Bergholter**, dass heute nur über die Machbarkeitsstudie diskutiert werde. Weitere Einzelheiten werden erst über die laufenden Architektenwettbewerbe entwickelt.

Ein Teilnehmer befürchtet, wenn die Rampen eine Steigung von 7,5 % aufweisen, der Busverkehr nicht nur am Stadtrand, sondern bei Schneefällen bereits mitten in der Stadt zum Erliegen komme.

Herr Dr. Hoffmann lässt wissen, dass über dieses Problem interne Diskussionen stattfanden. Da die von den WSW genutzten Straßen jedoch bevorzugt gestreut würden, werde dieses keine Schwierigkeiten machen.

Frau Uehlendahl ergänzt, dass mehrere Hauptverkehrsstraßen in Wuppertal eine Steigung von 7,5 % aufweisen, z. B. der Obere Griffenberg sowie die Hochstraße. Die Cronenberger Str. sei wesentlich steiler.

Ein Teilnehmer hebt lobend hervor, dass die Verwaltung gemeinsam mit der BV den Dialog zum Bürger suche und schlägt eine weitere Einbindung der Bürgerschaft in das lfd. Verfahren sowie die Wiedereröffnung des Pavillons vor. Ihn interessiere, wie die Verkehrsführung während der Bauzeit erfolgt.

Der Vorsitzende befürwortet, weitere Veranstaltungen einzuberufen, sobald die Wettbewerbe durchgeführt seien und sich das Verfahren konkretisiere.

Frau Reichl stellt heraus, dass man heute die einzelnen Detailschritte für den Umbau noch nicht darstellen könne. Die Baustelle würde jedoch zu großen Belastungen führen und es werde zu erheblichen Einschränkungen kommen. Deshalb werde zunächst der Südsstraßen-Ring ausgebaut, wobei im Bereich Kleeblatt aufgrund von Kanalverlegungen die Straße vorübergehend gesperrt werden müsse. Ebenso werden zeitversetzt die Dessauerbrücke und der Döppersberg gesperrt. Eine Vielzahl von Überlegungen spielten hier hinein.

Herr Stv. Henke hält den Umbau des Döppersberges für unverzichtbar. Seine Partei werde dieses Vorhaben mittragen, habe aber Bedenken zu der räumlichen Aufteilung des Platzes vor dem Bahnhof und sieht hier Verbesserungsbedarf. Ihm missfalle, dass der Weg bzw. die Brücke vom Bahnhof zum Schwebbahnhof sich verjünge und er sieht den Höhenunterschied zwischen Bundesbahndirektion und Straße von ca. 26 m als zu schroff an. Die Kurven im Bereich Bahnhofstraße seien nach Absenken der Fahrbahn zu eng, da zwei Gelenkbusse gleichzeitig nicht mehr an einander vorüberfahren könnten.

Herr Dr. Hoffmann schildert, dass man hier Berechnungen durchgeführt habe und man davon ausgehen muss, dass auch Begegnungsfahrten mit Gelenkbussen ohne Störungen funktionieren werden.

Herr Lüdemann vom Rhein. Amt für Denkmalpflege und Landschaftsschutz bejaht die zuvor gemachten Aussagen von Herrn Bergholter, dass die Innenstadt bis an den Bahnhof heranreichen soll und dass ein Stadtplatz nur dann attraktiv sei, wenn er auch am Rande genutzt werde. Für das Randgebäude am Bahnhof sehe das Konzept gehobene Geschäftsflächen mit max. 3000 qm, im Unterbau des Busbahnhofes weitere 3000 qm Geschäftsraum und im neuen Bau Feld max. 10000 qm Geschäftsfläche vor. Wenn er richtig informiert sei, sind diese 16000 qm erheblich mehr als das ECE- Center beherberge. In der Stadt gebe es bereits Leerstände. In den vor 3 Jahren vorgestellten Vorentwürfen habe es Schwierigkeiten gegeben einen Investor zu finden. Zum jetzigen Zeitpunkt habe sich auch noch kein Investor gemeldet und er schlägt vor, anstatt der Investitionsfläche eine öffentliche Fläche einzurichten, die für jedermann zugänglich sei.

Herr Beig. Uebrick bekundet, dass die Finanzierung des Anteils der Stadt Wuppertal nicht darauf ausgerichtet sei, Grundstücke zu veräußern. Selbst wenn kein Investor gefunden werde, bleibe das Projekt machbar. An den Rändern sollen nicht nur Büros und Geschäfte, sondern auch Einrichtungen zur Freizeitgestaltung sowie Mediaprojekte, Ausstellungsflächen und Beratungscenter eingerichtet werden. Er gehe von einem vielfältigen Mix aus, so dass auch noch eine Nutzung nach 20:00 Uhr gewährleistet sei.

Ein junger Teilnehmer ist von den Plänen positiv angetan und glaubt, dass hier für den Individualverkehr aus der Südstadt sehr viel getan werde, möchte aber Details wissen, wie die Nord/Süd- Verkehre abgewickelt werden.

Herr Stoldt bedauert, dass so wenige junge Leute anwesend seien, für deren Zukunft hier geplant werde. Nord/Süd- Verkehre wurden bisher hauptsächlich über die Bahnhofstraße, die Kreuzung Brausenwerth in Richtung Morianstraße, abgewickelt. Zukünftig werde es zwei T- förmige Einmündungen in die B 7 und zwar von der Bahnhofstraße und vom Döppersberg geben, d. h., der Verkehr werde über eine Ampelphase weniger flüssig gemacht. Die B 7 werde deutlich mehr Fahrspuren als heute zwischen der Morianstraße u. der Stadtparkasse haben. Hinsichtlich des Individualverkehrs haben in der Vergangenheit viele Diskussionen stattgefunden. Ein altes Problem sei, dass Wuppertaler Bürger die Existenz eines Zentrums verneinen und sich dem Stadtteil, in dem sie wohnen oder aufgewachsen sind, verpflichtet fühlen. Die Praxis habe aber gezeigt, dass in den letzten 10-15 Jahren alle Investitionen im Zentrum von Elberfeld entstanden, ohne dass die Verwaltung steuernden Einfluss ausgeübt hätte. Aus dieser Sicht und als Perspektive der nächsten 20-25 Jahre müsse man sich zu dieser Situation bekennen.

Auf die Frage eines **Bürgers**, ob die Planungen noch variabel im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbes seien, erwidert **Herr Stoldt**, dass lediglich das Straßensystem verbindlich festgelegt wurde.

Ein ehem. Bezirksvertreter folgert, dass die Planung aus seiner Sicht gute Fortschritte machen und regt an, die Haltestelle Morianstraße zu überdachen. Er könne sich mit dem starken Gefälle der zukünftigen Bahnhofstraße und des Straßenverlaufs des Döppersberges nicht anfreunden. In den Bergen richte man, wenn es zu steil wird, Serpentinien ein. Diese seien heute im Planungsbereich vorhanden! Durch Rückgang der Wuppertaler Bevölkerung und aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Lage werde weiterhin Kaufkraft aus Wuppertal abziehen. Insofern verstehe er nicht, dass man dafür Sorge, dass sich weitere Geschäfte in Wuppertal ansiedeln.

Mehrere Bürger äußern sich kritisch, dass es in der Stadt an den notwendigsten Mitteln zur Instandhaltung kommunaler Einrichtungen fehle, nun jedoch für 30 Mio. € Beton verbaut werden soll.

Eine Bürgerin regt an, nachdem ihr einige Verständnisfragen beantwortet wurden, die Fläche des Busbahnhofes mit der Fläche, die den Investoren vorbehalten werde, zu spiegeln. In diesem Falle ließen sich die hohen Abstützmauern und steilen Zufahrten verhindern.

Frau Müller entgegnet, dass das vorliegende Ergebnis durch umfangreiche Untersuchungen entstanden sei und die Ein- und Ausfahrten vom Busbahnhof her die größte Schwierigkeit darstellten. Selbst dann, wenn man die Busstation unterirdisch an die Bundesallee anschließen würde, könnten die Busse zwar in die Station einfahren, aber nicht die gewünschten Ausfahrten schaffen. Eine weitere Schwierigkeit entstünde bei einer Ansiedlung des Busbahnhofes in dem geplanten Baufeld vor dem Bahnhof, da er dann in der Gesamtheit nicht auf einer Ebene errichtet werden könne und erläutert weitere Einzelheiten hierzu.

Ein Bürger bemängelt, dass man keine 3- dimensionale Darstellung zeigen könnte. Dies würde zur räumlichen Vorstellung erheblich beitragen.

Herr Stoldt bekennt, dass das bestehende Modell schnellstmöglich an die neue Situation angepasst werden müsse. Dies sei für den Wettbewerb und dann zur Ausstellung im Pavillon Döppersberg erforderlich.

Herr Prof. Fiedler hält ein 3 D- Bild für eine schlechte PR- Maßnahme und benennt das vorgestellte Bild der Brücke zwischen Schwebebahnstation und Bahnhof. Die gezeigte Situation der Leere auf einer Seite und Büroräume auf der anderen Seite lasse Unsicherheit aufkommen. Er

bittet die Planer, die Fußgängerverbindungen daraufhin zu prüfen, ob man bei Eintritt der Dunkelheit dort guten Gewissens entlang gehen könne und keine Angsträume entstehen würden und fragt Herrn Dr. Hoffmann, welche Mehrkosten für Fahrzeuge und Personal für die Umwege der Busse pro Jahr entstünden.

Herr Dr. Hoffmann erinnert, dass man auf eine gute Ausstattung des Überweges bereits hingewiesen habe. Der Mehrbedarf an Bussen aufgrund längerer Fahrzeiten kann erst nach Fertigstellung neuer Fahrpläne genau beantwortet werden. Es könnte Mehrbedarf geben. Für die Busse im Südstadtbereich gebe es aber Entlastungen durch Verkürzungen im Südstraßenring.

Ein Bürger hält die Ausgaben, die das Gesamtprojekt nach sich ziehen, für überzogen, insbesondere der Wupperpark lasse die Fassaden der gegenüberliegenden Häuser von unten betrachtet noch hässlicher erscheinen. Ebenso sei die Rückfront der Häuser von der Hofaue eine Zumutung. Ob der freizulegende Bunker eine städtebauliche Attraktion werde, wage er zu bezweifeln.

Ein Bürger bedauert, dass der gelbe Informationspavillon zu klein geraten sei und nur 3 Std. tägl. von einem freundlichen Herrn, der aber nicht geschult war, besetzt wurde. Er habe in Berlin aus gleichem Anlass einen riesigen roten Pavillon mit Modellen und Gastronomie sowie Buchhandlung, die auch am Wochenende zugänglich war, gefunden und regt an, eine solche Einrichtung im Zusammenhang mit dem Dach des neuen Busbahnhofes zu erstellen.

Mit dem Versprechen, sich nach dem Wettbewerb erneut zu treffen und zu informieren, bedankt sich der **Vorsitzende** für die engagierte Teilnahme und wünscht allen einen guten Heimweg.

Eckhardt