

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Geodaten und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Sylvia Uehlendahl 563 4786 563 8422 Sylvia.Uehlendahl@stadt.wuppertal.de
	Datum:	06.03.2008
	Drucks.-Nr.:	VO/0076/08 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
02.04.2008	Bezirksvertretung Elberfeld	Empfehlung/Anhörung
10.04.2008	Planungs- und Baubegleitkommission Döppersberg	Empfehlung/Anhörung
16.04.2008	Ausschuss für Verkehr	Entscheidung
Neugestaltung Döppersberg - Bauzeitliche Verkehrsführung		

Grund der Vorlage

Notwendige Konkretisierung der bauzeitlichen Verkehrsführung.

Beschlussvorschlag

Das bauzeitliche Verkehrskonzept wird grundsätzlich beschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Basis die weiteren Detailplanungen und Präzisierungen vorzunehmen.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Der Beauftragte für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer ist einverstanden.

Unterschrift

Uebrick

Begründung

Die bauliche Umsetzung der Neugestaltung Döppersberg erfolgt in mehreren Bauphasen. Der Bau der Straßenverkehrsflächen, Stützwände und Brücken ist nur in enger Abstimmung mit dem Bauablauf der Hochbaumaßnahmen (Mall, Parkdeck, Busbahnhof, Investorenbebauung (Anlage 01)) und den Ver- und Entsorgungsleitungen zu betrachten.

Ganz grob lässt sich der Bauablauf der Verkehrsflächen und Ingenieurbauwerke in drei Bauphasen unterteilen:

- Bauphase 1: Anbindung der Straße Döppersberg an die Bundesallee
- Bauphase 2: Anbindung der Bahnhofstraße an die Bundesallee
- Bauphase 3: Absenkung der Bundesallee (in den Bauabschnitten Süd und Nord)

In allen Bauphasen ist der Individualverkehr (IV) aufrecht zu erhalten und in vertretbarer Qualität abzuwickeln. Durch die zentrale innerstädtische Lage des Baufeldes und die hohe Verkehrsbelastung wird die Baumaßnahme jedoch erhebliche Einschränkungen und Qualitätseinbußen für den IV mit sich bringen.

Grundsätzlich ist schon im Vorfeld der Untersuchung klar, dass das Verkehrssystem, das schon heute in den Spitzenverkehrszeiten an seine Grenzen stößt, während der Baumaßnahme Döppersberg keine guten Verkehrsqualitäten erreichen kann. Um hier dennoch den Verkehr vertretbar abzuwickeln und die Erreichbarkeit der Elberfelder Innenstadt zu gewährleisten muss ein wesentlicher Teil der Verkehre nach Möglichkeit auf andere Verkehrsarten (Öffentlicher Personennahverkehr (ÖV), Rad- und Fußgängerverkehr) verlagert werden.

Um den Busverkehr einerseits aus dem direkten Baugeschehen soweit wie möglich fern zu halten und ihn andererseits trotz verkehrlicher Behinderungen im IV so verlässlich und attraktiv wie möglich abzuwickeln, soll der Wall in Abstimmung mit den Wuppertaler Stadtwerken im Zweirichtungsverkehr befahren werden. Über die Südstraße wird der Busverkehr – ebenso im Zweirichtungsverkehr - bis zum Knotenpunkt Südstraße / Bahnhofstraße / Hoefstraße in Richtung Süden geführt. Details der geplanten ÖPNV-Abwicklung sind in den Anlagen dargestellt. Die vorliegenden Untersuchungen beinhalten die Liniennetz-betrachtungen der Wuppertaler Stadtwerke (Anlage 2) und die bauliche Machbarkeit (Anlage 3) der beiden Varianten Wall im Einrichtungsverkehr mit verstärkter Nutzung der Morianstraße und der Nutzung des Walls im Zweirichtungsverkehr.

Dennoch ist absehbar, dass sich auch bei Verlagerung aller Potentiale auf andere Verkehrssysteme noch keine ausreichende Verkehrsqualität erreichen lässt, daher wurde ein weiträumiges Ersatzstraßennetz (Anlage 4) erarbeitet, welches die nicht mehr abzuwickelnden Verkehrsmengen übernehmen soll. Diese Alternativrouten beschreiben dabei sowohl Umfahrmöglichkeiten im engeren Raum, als auch weiträumige Verkehrsverlagerungen. Da jedoch auch diese Alternativrouten schon heute stark belastet sind, ist Ziel der vorliegenden Untersuchung zur bauzeitlichen Verkehrsführung (Anlage 5), die erreichbaren Verkehrsqualitäten im Untersuchungsgebiet zu ermitteln und mögliche (finanziell) vertretbare Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualitäten zu erarbeiten.

Die Verkehrsuntersuchung betrachtet dabei drei unterschiedliche Verkehrszustände während der Bauzeit, wobei das Verkehrskonzept grundsätzlich so aufgestellt ist, dass es während der gesamten Bauzeit Gültigkeit behalten kann. Ziel ist ein möglichst stabiles Verkehrssystem, welches jeweils auch über einen längeren Zeitraum Bestand hat. Die Sperrung der Bundesallee wurde dabei im Rahmen der Untersuchung als „worst case“ betrachtet, in der derzeitige Bauablaufplanung ist eine solche (längere) Bauphase nicht vorgesehen.

Das Ergebnis der Untersuchung macht deutlich, dass die Abwicklung der Verkehre während der Bauzeit mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist, es aber auch immer wieder zu Störungen und Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit kommen wird. Die dargestellten Ergebnisse der Verkehrsabwicklung bedingen jedoch bauzeitliche Um- und Ausbauten und weitergehende betriebliche Maßnahmen an den Knotenpunkten:

- Brausenwerth (Bundesallee / Bahnhofstraße / Morianstraße),
- Neumarktstraße / Wall / Rommelspütt,
- Robert-Daum-Platz,
- Bundesallee / Alsenstraße / Sophienstraße und
- Südstraße / Hoefstraße / Bahnhofstraße.

Ergänzende betriebliche Maßnahmen sind an den Knotenpunkten Gathe / Karlstraße und Morianstraße / Hofkamp erforderlich.

Zur Verkehrsabwicklung ist es ebenso unerlässlich, die Tannenbergstraße zwischen der Bundesallee und der Gesundheitsstraße als Einbahnstraße in Richtung Süden zu führen und die Alsenstraße entsprechend für die Aufnahme der Verkehre in Richtung Norden zu nutzen. Der Verkehr am Kreisverkehrsplatz Steinbeck wird während der Spitzenstunden von Norden kommend nur mit mangelhafter Leistungsfähigkeit abzuwickeln sein, eine bauliche oder betriebliche Anpassung ist hier nicht möglich.

Die Untersuchung machte darüber hinaus deutlich, dass die Bedeutung der Straße Wolkenburg als Umleitungsstrecke deutlich geringer sein wird als bisher angenommen. Auch die geplante direkte Anbindung der Südstraße in einem neuen Knotenpunkt an die Bundesallee zieht zusätzlichen Verkehr an, der dort nicht leistungsfähig abgewickelt werden kann, daher wird auf diesen Ausbau verzichtet und auch das Abbiegen von Westen kommend in die Südstraße unterbunden. Ebenso problematisch stellte sich der Knotenpunkt Neumarktstraße / Kasinostraße dar, die Neumarktstraße soll nicht als Umleitungsstrecke ausgewiesen werden.

Auf Basis der hier vorliegenden Untersuchung sind in einem weiteren Schritt die erforderlichen betrieblichen und baulichen Maßnahmen detailliert zu planen und das bauzeitliche Verkehrskonzept ist in Abhängigkeit der Gesamtbaumaßnahme Döppersberg weiter zu präzisieren.

Anlagen

Anlage 01 – Bauablaufkonzept zur integrativen Betrachtung der Investorenbebauung

Anlage 02 – Öffentlicher Personennahverkehr: Konzept für die Bauzeit

Anlage 03 – ÖV im Wall - Variantenuntersuchung zur Verkehrsführung

Anlage 04 – Umfahrungsmöglichkeiten

Anlage 05 – Verkehrskonzept für die Bauphasen