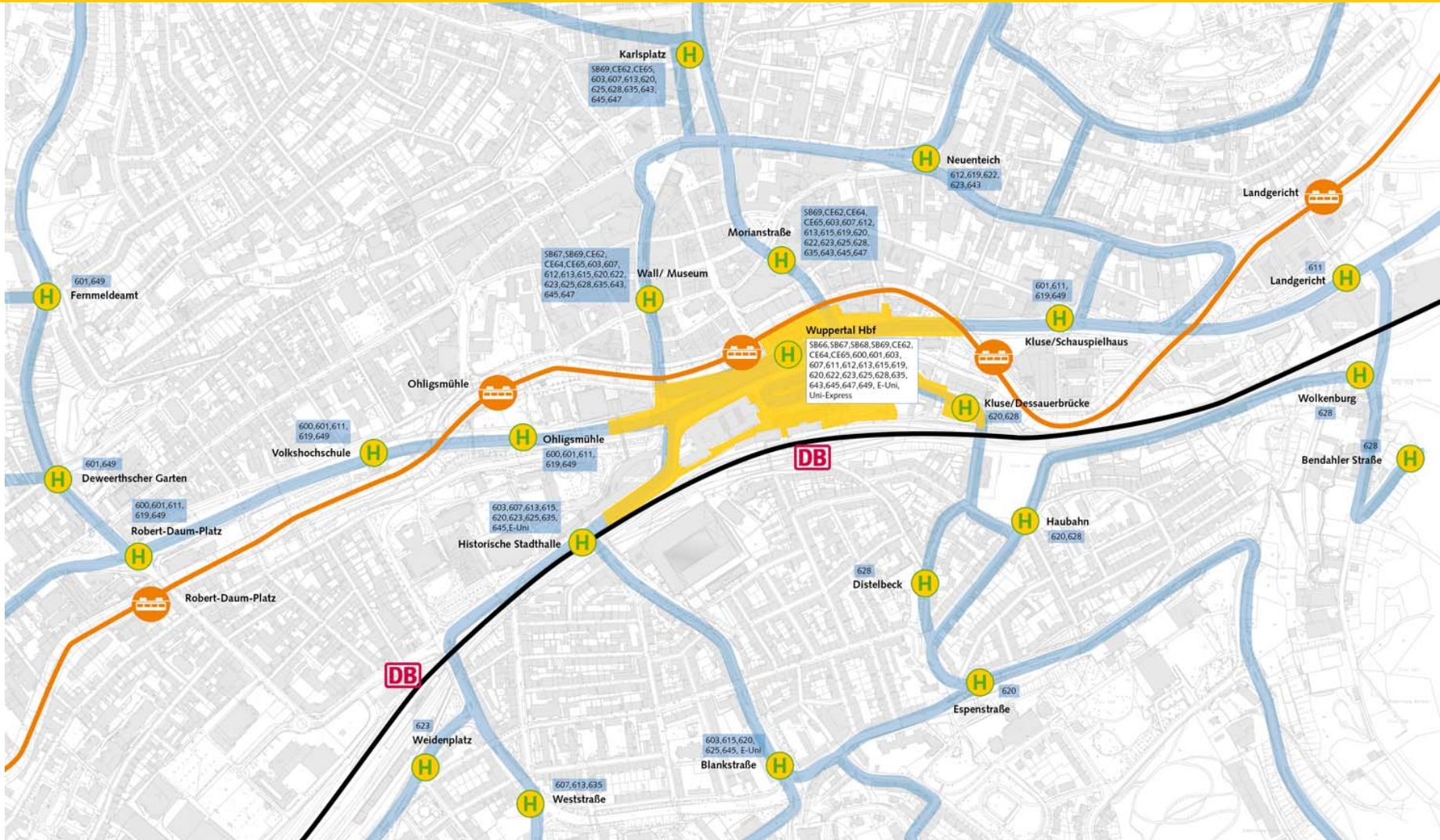


# Bauzeitliche Verkehrsführung

WSW mobil, Liniennetz heute



# Bauzeitliche Verkehrsführung Liniennetz heute

Der Bereich rund um den Hauptbahnhof bildet mit zirka 136.000 Ein- und Aussteigern pro Tag den zentralen Hauptknotenpunkt des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Wuppertal mit Anbindung an den Schienenfern- und Regionalverkehr.

Hauptlastträger des ÖPNV in Wuppertal ist der Busverkehr; den dargestellten Bereich steuern heute neben sieben Linien der Deutschen Bahn und der Schwebebahn insgesamt 37 Buslinien an.

In der heutigen Situation verteilen sich die Linien zielrichtungsgebunden, entsprechend der fünf Hauptachsen

Neunteich,  
Hochstraße / Uellendahler Straße,  
Hahnerberg / Schulzentrum Süd / Ronsdorf  
B7 Ost sowie B7 West

auf insgesamt neun Haltestellenpositionen. Diese sind im jetzigen Zustand durch die Fahrspuren von Bahnhofstraße und Bundesallee (B 7) weitestgehend räumlich getrennt voneinander. Barrierefreie Zu- und Übergänge zwischen DB, Schwebebahn, Busbahnhof und Elberfelder City sind dadurch vor allem mobilitätseingeschränkten Personen ohne hohen Aufwand mit langen Wegezeiten nicht möglich.

Durch die Zunahme des allgemeinen Verkehrsaufkommens sowie den stetigen Nachfragezuwachs im ÖPNV und den daran ausgerichteten Angebotsausweitungen der WSW mobil im Linienbusverkehr stößt der heutige Busbahnhof in seiner Lage auf der B7 zunehmend an seine Grenzen: Zu geringe Haltestellenkapazitäten führen immer wieder zu Störungen im Betriebsablauf und beeinträchtigen die Pünktlichkeit der Busse. Weitere Angebotsoptimierungen wie z. B. notwendige Taktverdichtungen auf innenstadtnahen Linienabschnitten sind in der jetzigen Situation nicht umsetzbar.

Die zur Zeit am Standort angebotenen Aufenthalts- und Fahrgastwarteflächen berücksichtigen nicht das stetig angestiegene Fahrgastaufkommen im ÖPNV und tragen heutigen Standards im ÖPNV - auch aus städtebaulicher Sicht - nicht mehr Rechnung.

döppersberg  
impulse für wuppertal

# Bauzeitliche Verkehrsführung

WSW mobil, Liniennetz Bauphase eins



# Bauzeitliche Verkehrsführung Linienetz Bauphase 1

Im ersten Bauabschnitt der „Neugestaltung Döppersberg“ wird die Straße Döppersberg für ca. 24 Monate voll gesperrt werden. Davon direkt betroffen sind die Fahrtrouten der WSW-Buslinien CE62, 619, 620 und 628.

Durch die Vollsperrung der Straße Döppersberg wird der CE62 in der Fahrtrichtung „Am Eckbusch“ ohne Halt über die Haltestellen „Blankstraße“ und „Historische Stadthalle“ bis zum Hauptbahnhof umgeleitet.

Auf der Linie 620 entfallen die Haltestellen „Kluse/Dessauer Brücke“ und „Haubahn“. Zusätzlich wird die Haltestelle „Esenstraße“ ca. 200 m nach Osten verlegt. Der Linienweg zum Hauptbahnhof verlagert sich hierdurch, ähnlich wie bei der Linie CE62, über die Haltepunkte „Blankstraße“ und „Historische Stadthalle“.

Die Linie 628 wird in der ersten Bauphase in beiden Fahrtrichtungen über die Talachse mit den Haltestellen „Landgericht“ und „Kluse/Schauspielhaus“ umgeleitet. Hierdurch entfallen alle Haltestellen zwischen „Hbf“ und „Wolkenburg“.

Die Erschließung des Wohngebietes um die Bushaltestellen „Haubahn“ und „Distelbeck“ sowie seine Anbindung an das Elberfelder Zentrum wird während der 24 Monate durch eine Linienverlängerung der Linie 619 sichergestellt werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen beginnt mit dem Sperrtermin der Straße Döppersberg und dauert bis zum Abschluss der Bauphase eins.

# Bauzeitliche Verkehrsführung

WSW mobil, Liniennetz Bauphasen zwei bis vier



# Bauzeitliche Verkehrsführung

## Liniennetz Bauphasen 2 - 4

Nach Abschluss des ersten Bauabschnittes wird die Straße Döppersberg soweit fertig gestellt sein, dass die bauzeitlich verlegten Linienwege aus der Phase eins voraussichtlich auf den heutigen Linienweg zurückverlagert werden können und dann die fertig gestellte Straße Döppersberg wieder befahren werden kann.

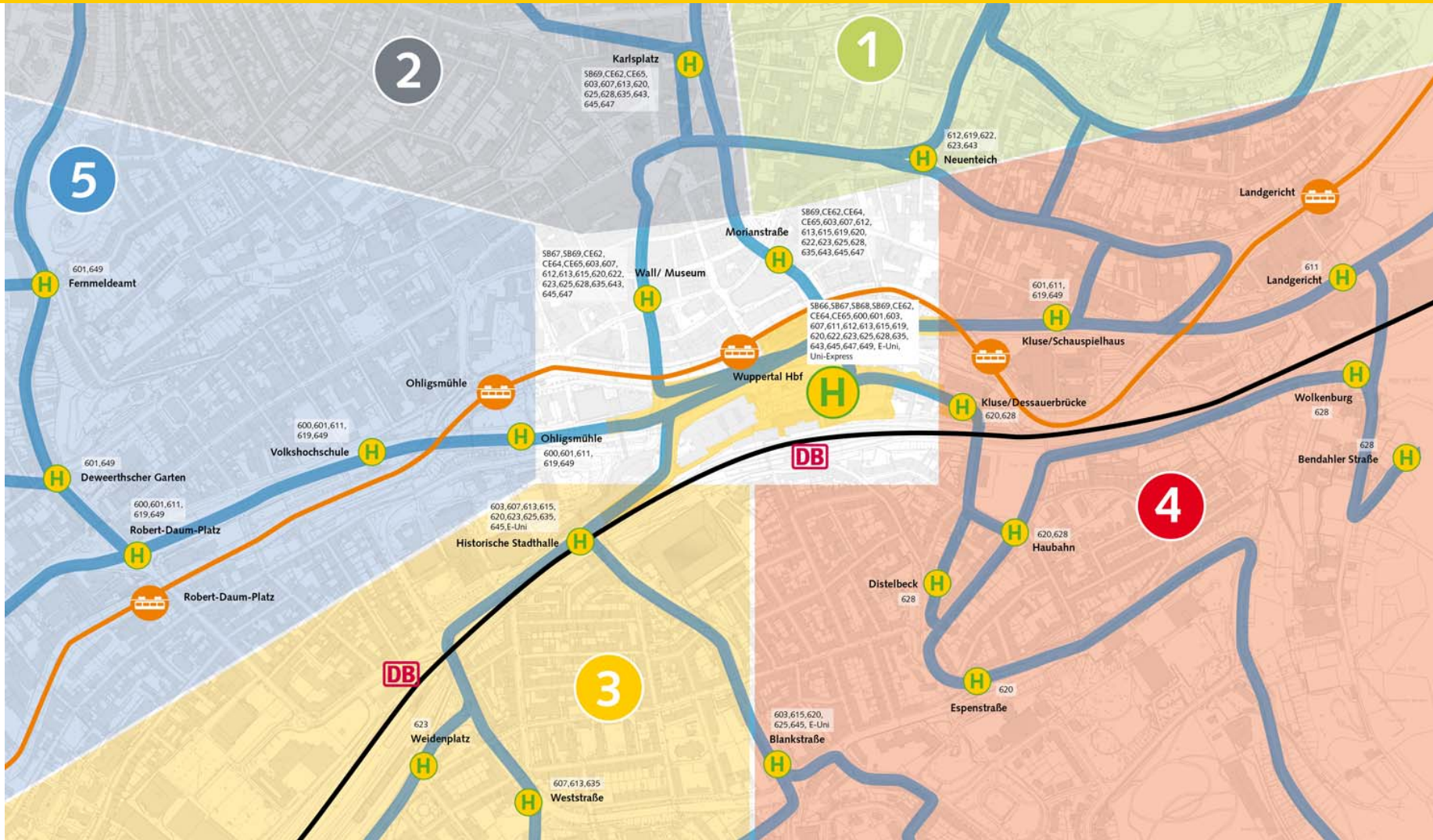
Durch den Umbau der Bahnhofstraße, den Abbruch des heutigen Busbahnhofes sowie des Personentunnels zur DB wird das Baufeld seine Lage und Größe so verändern, dass ein kontinuierlicher Linienverkehr im Bereich zwischen der Historischen Stadthalle und dem heutigen Busbahnhof nicht mehr möglich sein wird. Da dann eine fußläufige Erreichbarkeit des im Rohbau fertig gestellten Busbahnhofes von der Elberfelder Innenstadt aus nicht gewährleistet werden kann, wird die WSW mobil mit Blick auf Servicequalität und Kundenfreundlichkeit den neuen Busbahnhof erst nach Abschluss der Bauphase vier in Betrieb nehmen.

Im Bereich des heutigen Busbahnhofes entfällt mit der Haltestelle „Hauptbahnhof“ der zentrale Umsteigepunkt im Busverkehr. Um den Kunden über die Bauzeit dennoch ein möglichst gleich bleibendes und merkbares Verkehrsangebot mit Anbindung an die Innenstadt bieten zu können, schafft die WSW mobil durch zusätzliche Haltepositionen im Wall einen neuen Verknüpfungspunkt. Dieser wird auch aus Richtung Norden und somit im Zweirichtungsverkehr angefahren.

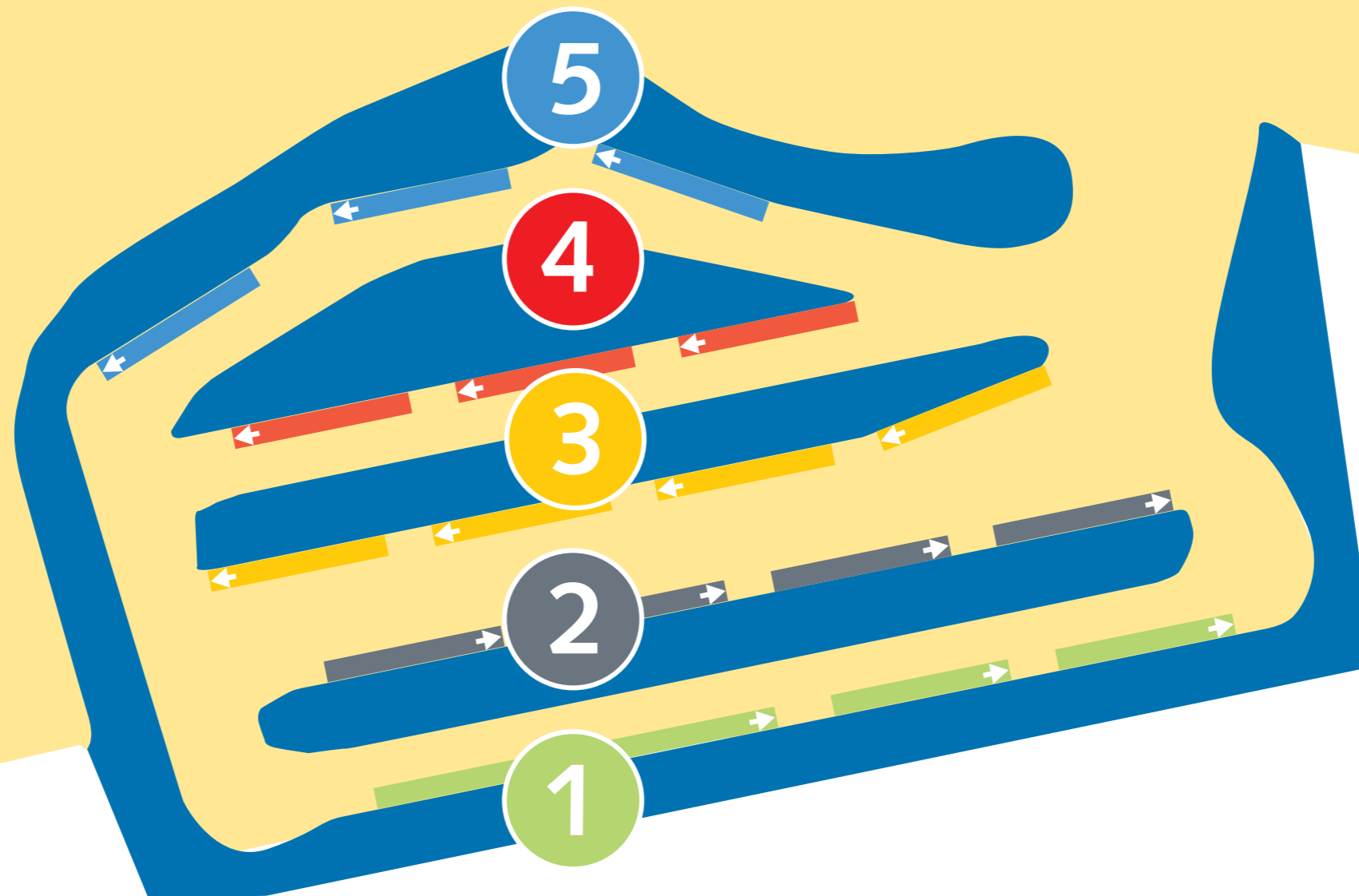
Dadurch entfällt auf den Linien CE62, CE64, CE65, 603, 607, 613, 615, 620, 623, 625, 635 und 645 neben der Haltestelle „Hauptbahnhof“ auch die Haltestellen in der Morianstraße. In Richtung Süden wird auf der Südstraße eine zusätzliche Haltestelle in der Nähe der Historischen Stadthalle mit Anbindung an die S-Bahn eingerichtet.

# Bauzeitliche Verkehrsführung

## WSW mobil, Haltestellenbelegung nach Fertigstellung



# Neugestaltung Döppersberg Haltestelle Wuppertal Hbf



# Bauzeitliche Verkehrsführung Liniennetz nach Fertigstellung

Durch die Verlagerung des Busbahnhofes von der Bundesallee in Richtung Südosten wird in dem Bereich vor dem Hauptbahnhof eine eindeutige Trennung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr vorgenommen. Durch die neue Klarheit der Verkehrsführung ist neben einer allgemeinen städtebaulichen Aufwertung des Gesamtareals eine essentielle Steigerung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Verkehrsabläufe sowie eine verbesserte Orientierung zu erwarten.

Mit der Zusammenfassung der neun heute verstreut liegenden Haltestellenpositionen auf einer Fläche in einem zentralen Busbahnhof mit großzügigen, komfortablen und geschützten Warteflächen sowie gesicherten Fußgängerfurten zwischen den fünf Bussteigen erhöht die WSW mobil die Aufenthaltsqualität und Sicherheit ihrer Kunden erheblich und gestattet künftig vor allem mobilitätsein-

geschränkten Personen einen querungs- und barrierefreien Zu- und Übergang zwischen den einzelnen Buslinien.

**1** Die fünf Bussteige mit ihren insgesamt 18 Haltepositionen werden, ähnlich der heutigen Situation, richtungsbezogen belegt werden, sodass nach heutigem Stand der Planung am **Bussteig 1** die Linien 612, 622, 623 und 643 in Richtung Neunteich verkehren.

**2** Der **Bussteig 2** wird von sämtlichen Linien in Richtung der Hauptachsen Hochstraße und Uellendahler Straße genutzt, also dem SB69, CE62, CE64 und CE65 sowie den Linien 603, 607, 613, 615, 620, 625, 628, 635, 643, 645 und 647.

**3** Die Linien in Richtung Hahnerberg/ Schulzentrum Süd (SB66, CE64, CE65, 603, 607, 613, 615, 623, 625, 635 und 645) sowie die Einsatzwagen zum Campus Freudenberg und der Uni-Express werden den mittleren **Bussteig 3** belegen.

**4** Der **Bussteig 4** dient als Haltestelle für alle Linien Richtung Ost / Ronsdorf (SB67, CE62, 611, 620 und 628) und zusätzlich als Ausstiegshaltestelle für alle SchnellBus-Linien.

**5** Die drei Haltepositionen des nördlichsten **Bussteiges 5** werden von den Linien SB68, 601, 611, 619 sowie 649 in Richtung B7 West angefahren.

Als zusätzlichen Bestandteil des Busbahnhofes wird östlich des Wuppertal Institutes eine Busabstellfläche eingerichtet werden, auf der Busse ihre Standzeiten verbringen können, ohne den Betriebsablauf im Busbahnhof selbst zu beeinträchtigen. Insgesamt werden die WSW mobil im neuen Busbahnhof bis zu 131 Busse pro Stunde abfertigen.