

5 Jahre Elend oder 3 Jahre Frust

**Gutachterliche
Stellungnahme
zu den
Verkehrsführungsalternativen
während des Umbaus
am Döppersberg**



Bild: Homepage Stadt Wuppertal, Dez. 12

**Ausschuss für Verkehr,
Planungs- und Baubegleitkommission Döppersberg,
gemeinsame Sitzung, 02.12.2013**

Aufgabenstellung

- **Gutachterliche Stellungnahme:**
 - Zugrunde gelegte Annahmen,
 - methodisches Vorgehen,
 - Schlussfolgerungen.

Bearbeitungsgrundlagen

- **PTV-Gutachten 2008¹⁾**
- **Bearbeitungs-Ergebnisse der Stadt Wuppertal²⁾**

²⁾ Stand: 07.11.2013, Aktualisierung: 29.11.2013

Bericht

Stadt Wuppertal
Döppersberg
Verkehrskonzept für die Bauphasen



Düsseldorf, Januar 2008

Vergleich PTV 2008 / Stadt Wuppertal 2013 Annahmen

PTV 2008	Stadt Wuppertal 2013
<ul style="list-style-type: none"> • Kiesbergtunnel offen für alle Verkehrsarten • Rampe Döppersberg offen • <u>Ohne</u> Linksabbieger „Schwarzer Mann“ • Partielle Überlastung im Umfahrungsnetz¹⁾ • Partielle Verlagerungen MIV → ÖPNV • Akzeptanz temporären Erreichens der Qualitätsstufe „E“ an einzelnen Knoten 	<ul style="list-style-type: none"> • Kiesbergtunnel $\leq 3,5$ t • Nur Anlieger → Hbf frei • <u>Mit</u> Linksabbieger „Schwarzer Mann“ • Partielle Verlagerungen MIV → ÖPNV • Sicherung der Qualitätsstufe „D“ an allen Knoten

¹⁾ PTV-Gutachten, S. 5 / 56

Vergleich PTV 2008 / Stadt Wuppertal 2013

Methodik

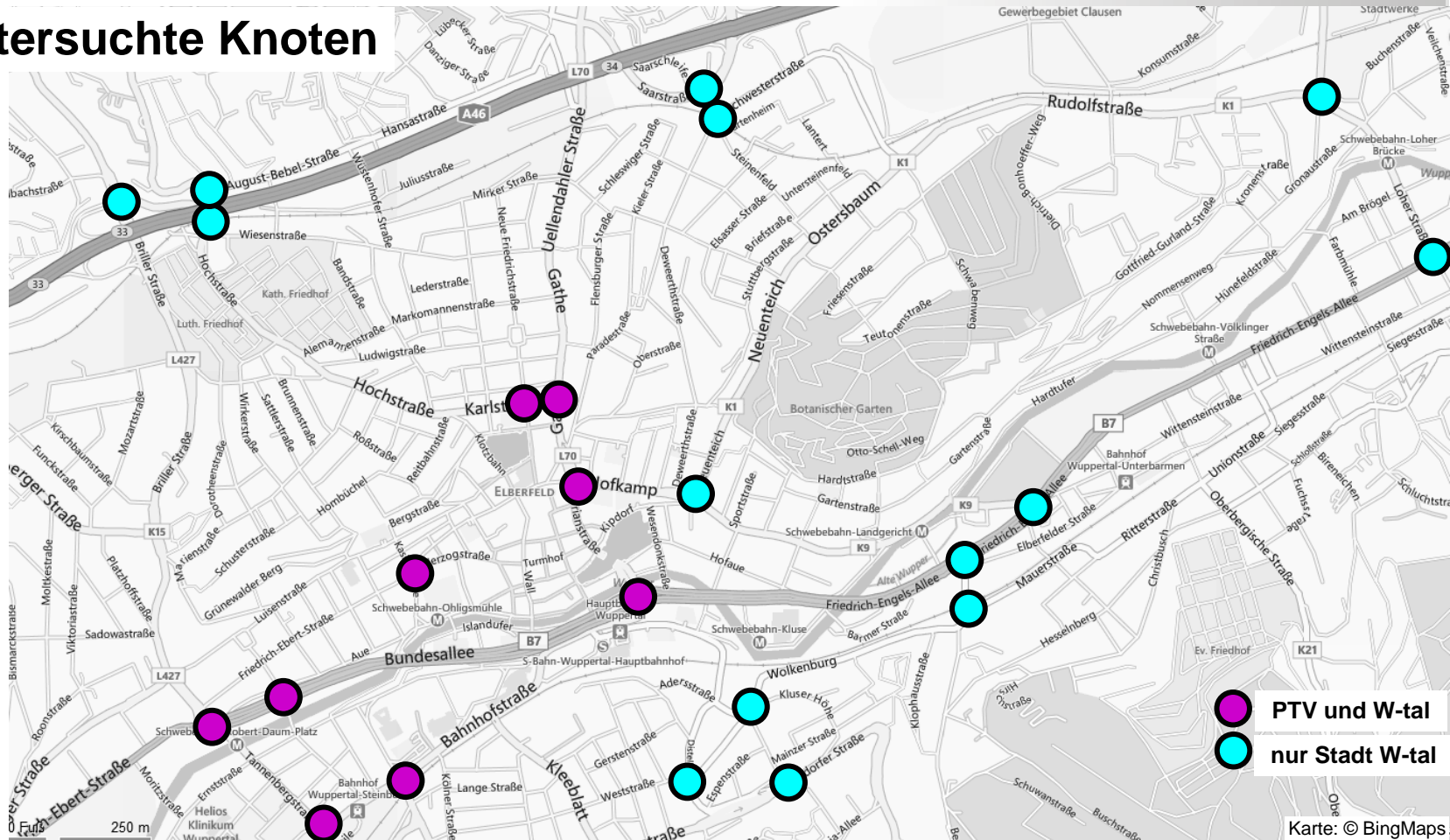
PTV 2008	Stadt Wuppertal 2013
<ul style="list-style-type: none"> • Übernahme PSV-Daten → VISEM / VISUM • Umlegung • Modelleichung anhand unmittelbar angrenz. Knoten • Leistungsfähigkeitsberechnung für ausgewählte Knoten im engeren Untersuchungsraum • Empfehlungen zur baulichen und signaltechnischen Anpassung 	<ul style="list-style-type: none"> • Daten aus kontinuierlichen Messstellen • Umlegung der Verkehrsströme • Leistungsfähigkeitsberechnung für ausgewählte Knoten im erweiterten Untersuchungsraum • Konzentrische Struktur iterativ. baulicher, markierungs- u. signaltechn. Anpassung zur Leistungsfähigkeitssicherung • Maßnahmenkonzept zur bauzeitlichen Verkehrsführung



Vergleich PTV 2008 / Stadt Wuppertal 2013

Methodik

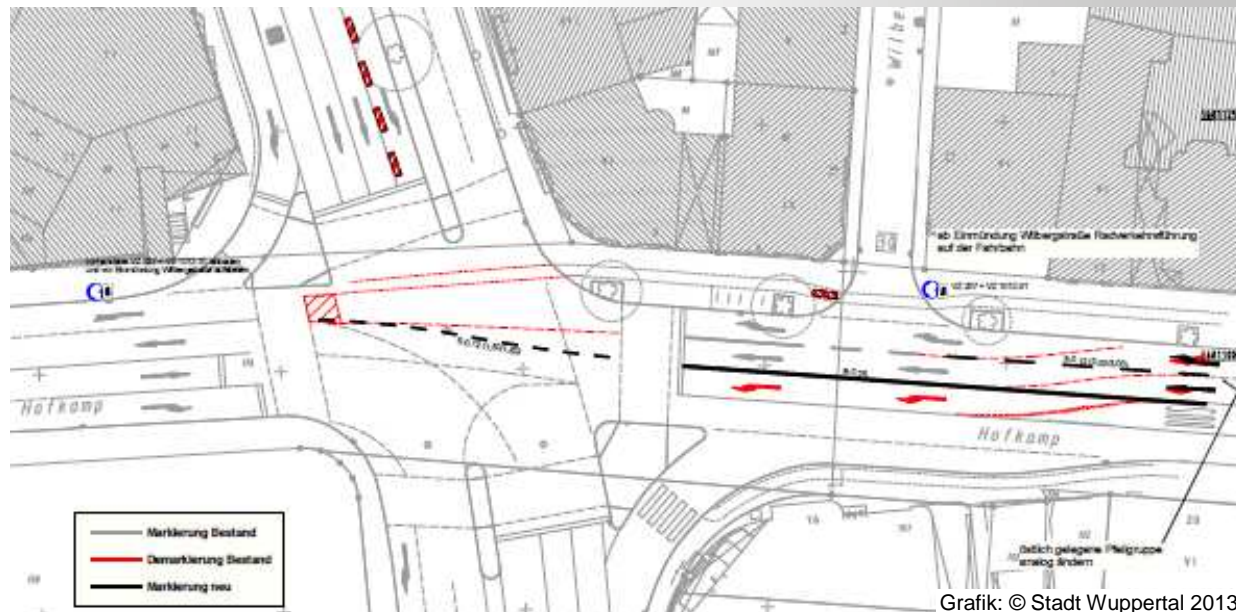
Untersuchte Knoten



Vergleich PTV 2008 / Stadt Wuppertal 2013

Methodik Details zum Vorgehen der Stadt Wuppertal

- **Konzentrische Struktur iterativer baulicher, markierungs- und signaltechnischer Anpassung zur Leistungsfähigkeitssicherung**
- **Messung realer Verkehrsbelastungen**
- **Umlegung der Verkehrsströme bei Intervention¹⁾**
 - **Feststellung (zu) geringer Verkehrsqualitäten²⁾**
- **Entlastungsmaßnahmen**
 - **Verlängerung der LZA-Phs.**
 - **Veränderung der Spurführungen³⁾**



Grafik: © Stadt Wuppertal 2013

¹⁾ Diese Arbeiten wären auch im Anschluss an das PTV-Gutachten erforderlich gewesen.

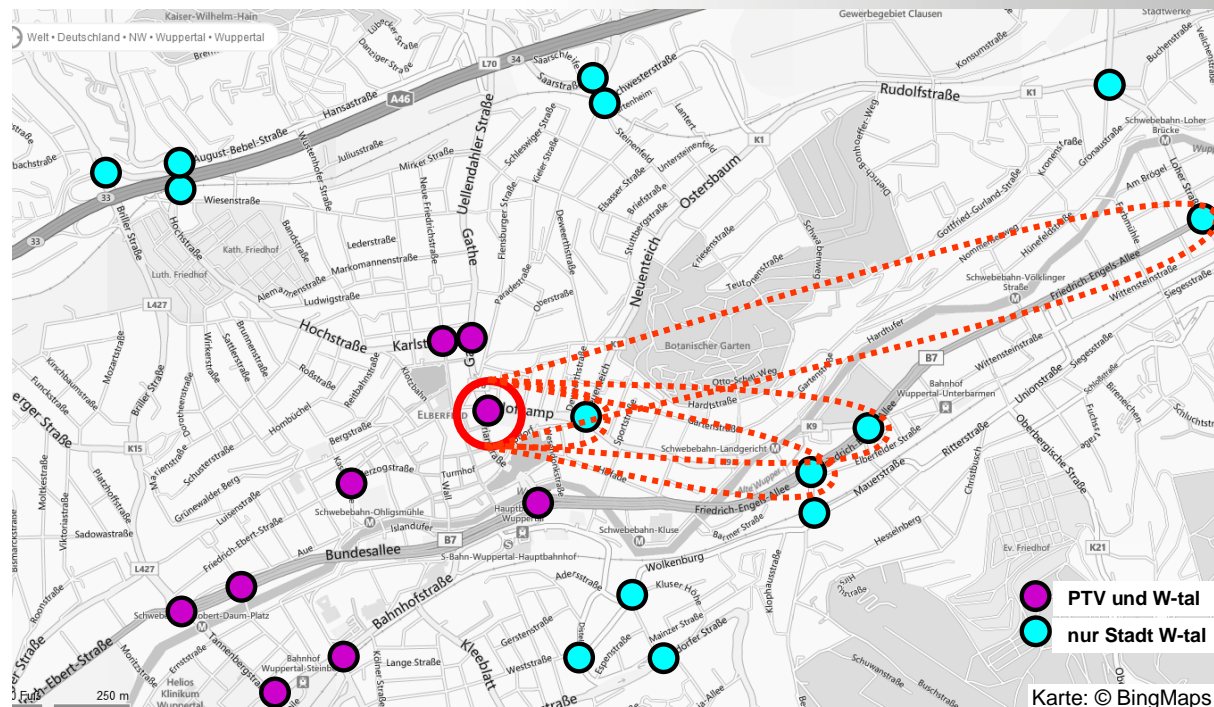
²⁾ Angestrebt wird mind. QS „D“.

³⁾ U.a. dienen dadurch „frei“ werdende LZA-Phasen zu verlängerten Phasen für die Hauptlastrichtungen.

Vergleich PTV 2008 / Stadt Wuppertal 2013

Methodik Details zum Vorgehen der Stadt Wuppertal

- Bei zu geringer Entlastungswirkung Interventionen in zuführenden Straßen und / oder an vorgelagerten Knoten
 - Reduzierte Fahrstreifen (Busspuren)
 - Veränderte / verlängerte LZA-Phasen
 - Veränderung der Spurführungen



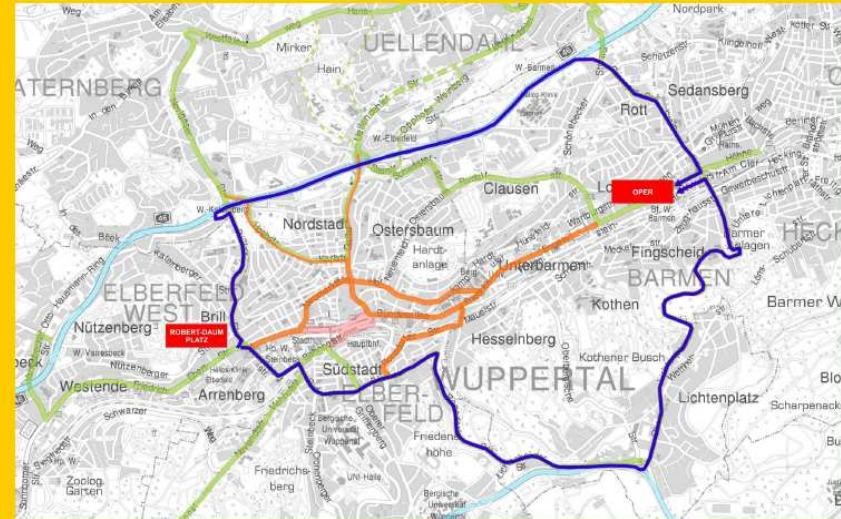
Schlussfolgerungen zur B7-Sperrung (Stadt W-tal 2013)

- Jede Änderung bestehender Verkehrsabläufe
 - ... führt zu veränderten Verkehrsströmen (Be- und Entlastungen),
 - ... ist verbunden mit subjektiven Ärgernissen und notwendigen Neuorientierungen
 - ... bedingt veränderte Reisezeiten

- Das gilt auch oder gerade für eine Sperrung der B7
- Kalkulatorisch ist ein intuitives Widerstreben gegen Gewohnheitsänderungen zu unterstellen.
- Deshalb empfiehlt sich ein Maßnahmenbeginn vor der Sommerpause.

Neugestaltung Döppersberg – Konzeption Sperrung B7
Beispiel Route: Robert-Daum-Platz – Oper

döppersberg
Impulse für Wuppertal



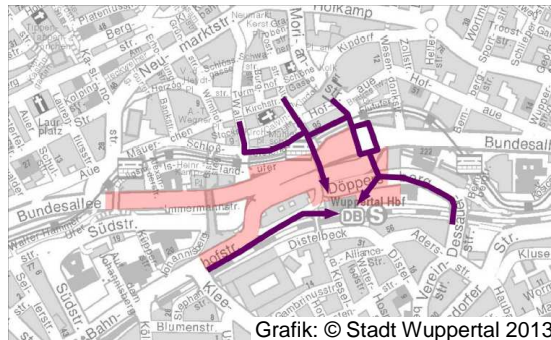
01.10.2013

Stadt Wuppertal, Ressort: Straßen und Verkehr

Bild: © Stadt Wuppertal 2013

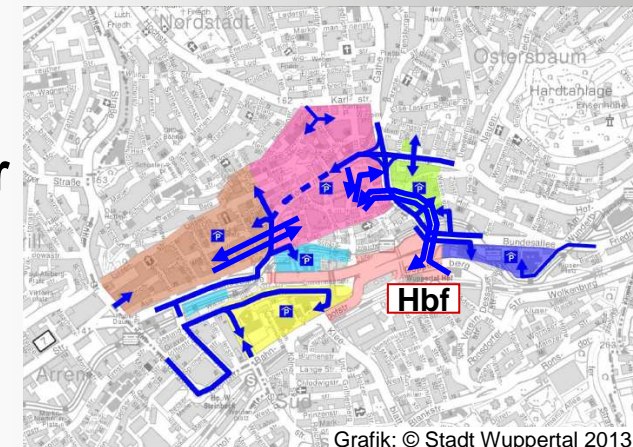
Schlussfolgerungen zur B7-Sperrung (Stadt W-tal 2013)

- Weiterhin könnten alle Ziele in der Elberfelder Innenstadt erreicht werden¹⁾, insbesondere mit dem Auto.
- Lediglich Durchgangsverkehre würden in konzentrischer Struktur umgeleitet.



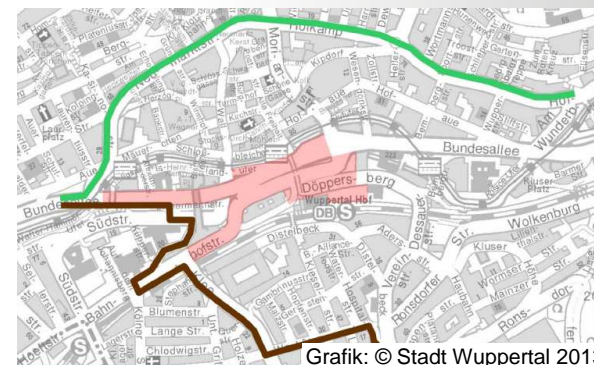
Grafik: © Stadt Wuppertal 2013

- Auch als Fußgänger würde man kurzwegig und barrierefrei über das Bau-feld geführt!



Grafik: © Stadt Wuppertal 2013

- Die Fahrrad-Verkehrsführung orientiert sich am Radverkehrsnetz NRW!²⁾



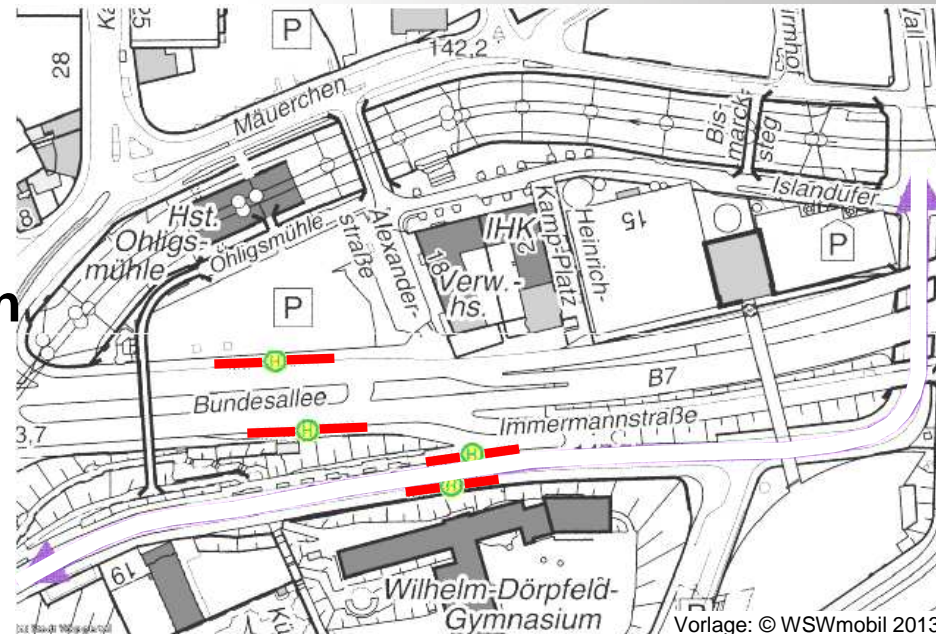
Grafik: © Stadt Wuppertal 2013

¹⁾ Der Aral-Tankstelle an der B7 würden allerdings die Durchgangsverkehre fehlen.

²⁾ Weitere Vereinfachungen (u.a. das temp. Befahren der Fußgängerzone) sind in der Diskussion.

Schlussfolgerungen zur B7-Sperrung (Stadt W-tal 2013)

- Der ÖPNV erhielte einen temporären Verknüpfungspunkt an der Ohligsmühle!
 - Dadurch würde der Wall um rd. 20% vom ÖPNV entlastet.¹⁾
- MIV und ÖPNV wären weitgehend getrennt!
- Alle (neuen) Haltestellen wären zu Fuß nahräumlich erreichbar!
- Die neuen Linienwege bedingen längere Fahrzeiten (für die Durchmesserlinien); diese wären jedoch betrieblich und wirtschaftlich vertretbar!

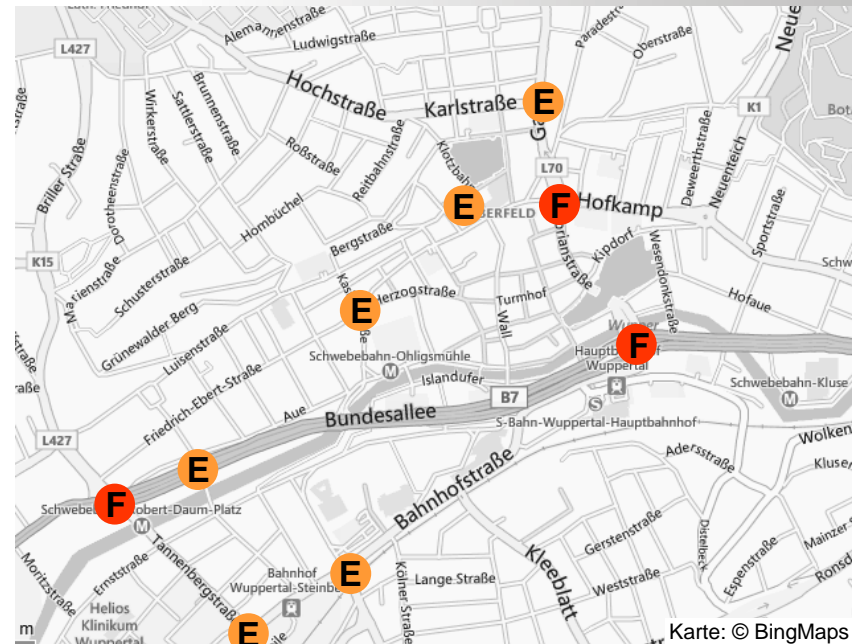


Vorlage: © WSWmobil 2013

¹⁾ Zudem verlagerte Fahrten MIV → ÖPNV: Arbeitswege = 20%, Einkaufs-/ Besorgungswege etc. = 10%; PTV-Gutachten, S. 72

Schlussfolgerungen zur B7-Sperrung (Stadt W-tal 2013)

- Das methodische Vorgehen ist fachgerecht!
- Die Übereinstimmung zwischen den beschriebenen Maßnahmen und berechneten Wirkungen ist plausibel!
- Detailgenauigkeit und Umfang der Bearbeitung würden gute bis befriedigende Verkehrsqualitäten sichern, auch an den Knoten im erweiterten Untersuchungsraum.
- Die Maßnahmen können nachjustiert werden!
- Die möglichen ÖPNV-Strukturen sprechen für eine B7-Sperrung.
- Auch eine „offene“ B7 ist mit gering(er)en Verkehrsqualitäten an zentralen Knoten verbunden.¹⁾



¹⁾ PTV-Gutachten, S. 72, aktualisierte Ergebnisse der Stadt Wuppertal vom 29.11.2013