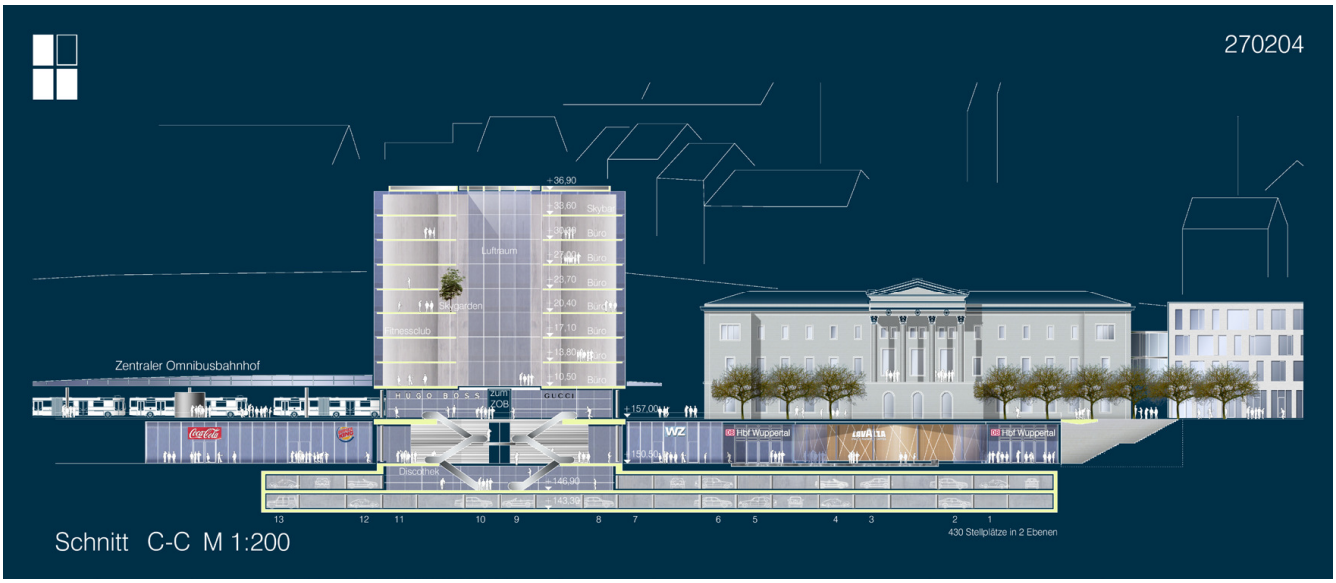
Arbeitsgemeinschaft Projektsteuerung Döppersberg
Hasselmann und Müller Planungsgesellschaft mbH
Architektur- und Nutzungsplanung

Umgestaltung Wuppertal Döppersberg

Bauablaufkonzept
zur integrativen Betrachtung der Investorenbebauung

Stand 19. November 2007



Gliederung

Erläuterungsbericht

1. Aufgabenstellung
2. Grundlagen
3. Zielsetzung
4. Methode
5. Ergebnisse der Untersuchung
5.1 Teilobjekte der Investorenbebauung
5.2 Abhängigkeiten der Teilobjekte
5.3 Erschließung
5.4 Bauablauf und Inbetriebnahmezeitpunkte
5.5 Einzelaussagen zum Bauablauf der Teilobjekte
6. Empfehlungen

Anlage - Bauablaufdiagramm

1. Aufgabenstellung

Die Arbeitsgemeinschaft Projektsteuerung Döppersberg wurde im September 2007 beauftragt, die bestehende Bauablaufplanung für das Projekt Döppersberg daraufhin zu überprüfen, ob die Investorenbebauung nördlich des Empfangsgebäudes zu einem früheren Zeitpunkt beginnen und in den Gesamtablauf eingebunden werden oder, wie bisher vorgesehen, erst nach Abschluss der kommunalen Baumaßnahmen zugelassen werden kann.

Unter der Zielvorstellung, die Investorenvorhaben zum gleichen Zeitpunkt wie das kommunale Gesamtprojekt in Betrieb zu nehmen, ist daher zu prüfen, inwieweit Bauarbeiten an beiden Projekten gleichzeitig durchgeführt werden können. Auftraggeber ist die

Wirtschaftsförderung Wuppertal AöR
Vorstand Herr Dr. Rolf Volmerig
Lise-Meitner-Straße 13
42119 Wuppertal

Die Bearbeitungen erfolgten in enger Abstimmung mit der

Stadt Wuppertal
Ressort Stadtentwicklung und Städtebau
Projektleiter Neugestaltung Döppersberg Herr Rüdiger Bleck
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

2. Grundlagen

- die vorliegende Entwurfsplanung der Verkehrsanlagen (SPI)
- die Planung der Gebäude und Freiflächen nach derzeitigem Stand (JSWD)
- die bisherigen Vorstellungen zum Bauablauf des kommunalen Projektes (SPI + Arge PS)
- die zeitlichen Vorstellungen der Wirtschaftsförderung Wuppertal zur Realisierung der Investorenbebauung (AöR)

3. Zielsetzung

Zielsetzung ist eine neue Ablaufplanung zur vorgezogenen und beschleunigten Integration der Einzelbausteine der Investorenbebauung in den Gesamtablauf des kommunalen Projektes Wuppertal Döppersberg. Auf der Grundlage einer Analyse der bisher festgelegten Bauabläufe und unter Berücksichtigung der logistischen Zwangspunkte und Anforderungen aus der Investorenbebauung werden die Einzelmaßnahmen neu bewertet sowie neue Abläufe entwickelt, die ein Vorziehen der Investorenbebauung gestatten.

Die Bearbeitungen untersetzen den aktuellen Planungsstand. Abgestimmt auf den aktuellen Planungsstand der Stadt, deren Ansätze in den weitergehenden Planungsphasen mit den Beteiligten, insbesondere der Stadt abzustimmen sind.

4. Methode

Methodisch wurde in folgender Weise vorgegangen:

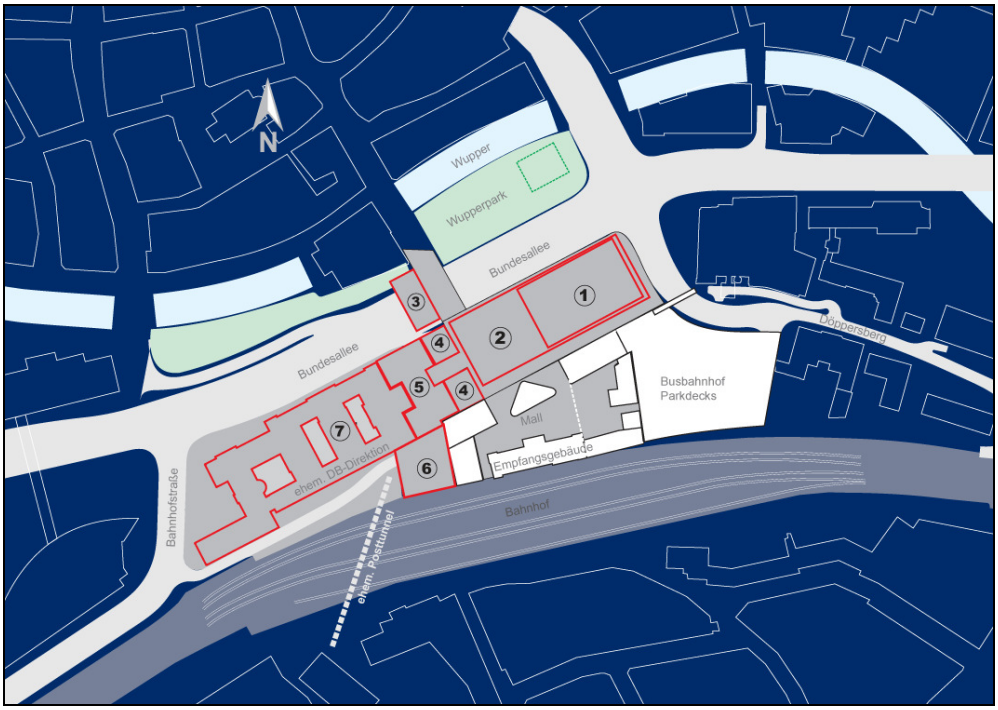
- Bestimmung der Abläufe der Teilbaumaßnahmen
- Erarbeitung / Definition der Abhängigkeiten der Einzelmaßnahmen und deren Integration in den Gesamt-Bauablauf
- Untersuchung der Bauablauflogistik
- Definition der Prioritäten
- Erarbeitung eines neuen Bauablaufkonzeptes „Investorenintegration“

5. Ergebnisse der Untersuchung

5.1 Teilobjekte der Investorenbebauung

Im Rahmen des Gesamtprojektes zur Umgestaltung am Döppersberg werden durch die Absenkungen der Bahnhofstraße, der Straße Döppersberg und der B 7 Flächen frei, die mit dem Neubau des Gebäudes der Mall mit Parkdeck und Busbahnhof, verbunden durch einen in zwei Ebenen gestalteten Platz neu bebaut werden sollen, um dem neuen Stadtraum eine hohe Qualität zu geben. In diesem Zusammenhang können neue Flächen für Investorenbebauungen ausgewiesen werden. Kern der Investorenbebauung ist ein zentrales Geschäftshaus (1) auf dem zentralen Investitionsgrundstück mit verbundener Tiefgarage (2). Angrenzend an den Umgriff des kommunalen Projektes können bestehende Immobilien in das Umgestaltungskonzept einbezogen werden. Insbesondere handelt es sich dabei um das historische Empfangsgebäude der DB AG, das angrenzende Gebäude mit der Nutzung Bundespolizei und Fundbüro (6) und die ehem. Bundesbahndirektion (7). Je nach Umgriff der eingebundenen Maßnahmen müssen die Eigentümer der Flächen- und Gebäudeeigentümer in die Verfahren eingebunden werden.

Die genannten Einzelmaßnahmen sind im Tableau wie folgt gekennzeichnet:



1	Zentrales Investitionsgrundstück	5	Erweiterungsflächen an der Passage
2	Tiefgarage	6	zusätzliche Erweiterungsflächen
3	Geschäftsbrücke	7	ehemalige Bundesbahndirektion
4	Passage		

Eigentumsverhältnisse nach Flächeneigentum und Bauherrenschaft:

5.2 Abhängigkeiten der Teilobjekte

Auf Grund der sehr umfangreichen und technologisch schwierigen Straßenbaumaßnahmen, bei denen es in allen Phasen erforderlich ist, den Individualverkehr und den Busverkehr in vertretbarer Qualität abzuwickeln, ergeben sich für die Baufelder und den Bauablauf erhebliche Einschränkungen. Insbesondere sind Abfolge und Abwicklung der Einzelmaßnahmen (Abriss, Umbau, Neubau) wegen technologischer und organisatorischer Zwangspunkte nicht frei wählbar. Die aus diesen Gründen festgelegte Reihenfolge - Omnibusbahnhof mit Parkdeck und Mall sowie anschließend der Straße Döppersberg – gefolgt von Bahnhofstraße – zuletzt die Absenkung der B 7 - kann nicht verändert werden.

Hochbauten, Brückenbauten, Ver- und Entsorgungssysteme sind sorgfältig abzustimmen und können nur in der vorgesehenen Abfolge erstellt werden. Jede Maßnahme für sich würde bereits das sensible innerstädtische Verkehrssystem erheblich stören. Die Vernetzung und die räumliche Ausdehnung des Gesamtprojektes sind in diesem Prozess federführend.

In der heutigen Zeit sind die Probleme der Großbaustellen mit ihren vielfältigen Randbedingungen bekannt. Um das sensible Gefüge aus den Anforderungen der verschiedenen Beteiligten auch wirtschaftlich zu optimieren, ist bereits im Vorfeld eine umfangreiche Detailplanung erforderlich.

Unabhängig von den technischen Zwangspunkten, z. B. durch die Verlegung unterirdischer Leitungen oder auch durch die Tieferlegung des Bahnhofsvorplatzes, muss in allen Bauphasen die Erschließung aller Randbauten, hier insbesondere die des Bahnhofes, bis hin zur Taxivorfahrt gewährleistet werden. Fußgänger aus der Innenstadt sowie Umsteiger von den öffentlichen Verkehrsmitteln müssen zu allen Zeiten sicher über die Baustelle geführt werden. Die Zufahrt für die Feuerwehr muss jederzeit für alle Bereiche zur Verfügung stehen, die Anlieferung für das Empfangsgebäude muss möglich bleiben und nicht zuletzt müssen die Baustellenverkehre abgewickelt werden.

Abhängigkeiten für die Teilobjekte der Investorenbebauung und Randbedingungen:

<u>Zentrales Investitionsgrundstück</u> (1) Investorenkubus

- Im Anschluss an Tiefgarage (2) zu errichten
- Anbindung an untere Platzebene über Tiefgarage (2) erforderlich
- Verbindung mit Tiefgarage (2) erforderlich

<u>Tiefgarage</u> (2) unter dem Bahnhofsvorplatz

- Einfahrt und Ausfahrt über B 7 Bundesallee

- Die Verbindung mit der Passage (4) und ggf. der Erweiterungsbebauung der Passage (5) und ggfs. der ehemaligen Bundesbahndirektion (7) ist sinnvoll
- Korridor für Ver- und Entsorgungsleitungen zwischen Passage (4) und Erweiterung Passage (5) ist zu berücksichtigen
- Aufbauhöhe untere Platzebene ist zu berücksichtigen (ca. 1,50 m)
- Endgültige Fertigstellung ist erst mit Rohbau Investorenkubus (1) möglich
- Inbetriebnahme nach Fertigstellung der B 7-Absenkung möglich
- Keine Ausgänge der Tiefgarage (2) auf dem Vorplatz möglich
- Befahrbarkeit der Decke ist abzusichern, darüber liegt die untere Platzebene

Geschäftsbrücke mit Geschäftsbebauung (3)

- Bau der Brückenkonstruktion vorab mit dem Bau der Fußgängerbrücke
- Geschäftsbebauung an die Konstruktion der Fußgängerbrücke anpassen

Passage (4)

- aufgesetzt auf Tiefgarage (2)
- Anbau an Bebauung der Geschäftsbrücke (3) ermöglichen
- Anbau an Mall zwingend
- angebaut an Erweiterung Passage (5), Geschäftsbrücke (3) und Mall
- öffentlicher Ausgang Tiefgarage soll, falls erf. integriert werden
- Befahrbarkeit der Deckenkonstruktionen ist abzusichern, darüber liegt die obere Platzebene
- Aufbauhöhe obere Platzebene ist zu berücksichtigen (ca. 1,50 m)
- Treppenaufgang zur oberen Platzebene ist zu integrieren
- Ver- und Entsorgungskorridor zur Mall ist zu gewährleisten

Erweiterungsflächen an der Passage (5)

- Anbindung/Verbindung zur Passage (4) ist erforderlich
- Ggf. auf Tiefgarage (2) aufgesetzt
- Korridor für Ver- und Entsorgungsleitungen ist zu berücksichtigen
- Treppenaufgang zur oberen Platzebene ist zu integrieren
- Befahrbarkeit der Deckenkonstruktionen ist abzusichern, darüber liegt die obere Platzebene
- Aufbauhöhe obere Platzebene ist zu berücksichtigen (ca. 1,50 m)

- Feuerwehrzufahrt Bundesbahndirektion ist sicherzustellen

Erweiterungsflächen Westseite Empfangsgebäude der DB AG (6)

- Anbindung an obere Platzebene, Berücksichtigung der Höhen
- Bahnhofserschließung und -zufahrt ist zu gewährleisten

Ehemalige Bundesbahndirektion (7)

- Anbindung an obere Platzebene
- Verbindung mit unterer Platzebene über Freitreppe
- Ggf. direkter Anschluss an Tiefgarage (2)
- Ggf. Anbindung an Erweiterungsflächen (6)

5.3 Erschließung

Unter Erschließung werden hier die Belieferung und Entsorgung sowie die Zufahrts- und Parkmöglichkeiten für Kunden und Mitarbeiter verstanden, und zwar sowohl für das zentrale Investitionsgrundstück (1) als auch für die weiteren Flächen (3), (4), (5), (6) und (7).

Im bisherigen Entwurf ist hierfür Raum für eine Investoren-Tiefgarage (2) mit 400 Plätzen vorgesehen. Zu- und Abfahrt erfolgen über die B 7.

Mit dieser Tiefgarage können, selbst bei zweistöckigem Ausbau, nur die Anforderungen des zentralen Investitionsgrundstückes (1) und der Geschäftsbrücke (3) erfüllt werden. Sollen durch den Investor auch noch wesentliche weitere Flächen für Verkaufs- oder Freizeiteinrichtungen genutzt werden, müssen weitere Stellplätze nachgewiesen werden.

Für das Parken steht nach gegenwärtiger Planung in unmittelbarer Nachbarschaft, das im Zusammenhang mit dem kommunalen Projekt neu zu errichtende Parkhaus unter dem Busbahnhof zur Verfügung. Dieses ist jedoch bereits durch die Anforderungen des Empfangsgebäudes und der Reisenden sowie als Ersatz für heute bestehende, aber künftig entfallende Parkmöglichkeiten ausgelastet. Es sind die für die Investorenentwicklung erforderlichen Parkflächen im weiteren Umfeld zu generieren. Solche Flächen sind südlich der Bahnanlagen sowie im westlichen Teil der ehemaligen Bundesbahndirektion denkbar.

Erweiterung der Parkflächen

auf Postgelände (südl. Bahnanlagen) :

Für den Fall, dass außer dem zentralen Investitionsgrundstück (1) weitere Optionen verfolgt werden sollen, z. B. eine Adaption der ehemaligen Bundesbahndirektion oder Flächen westlich des Empfangsgebäudes (6), wird die Frage weiterer Stellplätze für Kunden und Mitarbeiter relevant. Das Parkdeck

unter dem Busbahnhof (ca. 240 Plätze) und die Tiefgarage (2) (ca. 400 Plätze) können im Bereich des Bahnhofsvorplatzes nach heutigem Stand über das vorgesehene Maß hinaus nicht wesentlich vergrößert werden. Als Alternative könnten Flächen südlich des Bahngeländes für das Parken erwogen werden. Hier besteht ein ehemaliges Postgrundstück, das über die Straße Kleeblatt (neuer Südstraßenring) gut an das Straßennetz angeschlossen ist. Von diesem Grundstück verläuft ein ehemaliger Posttunnel unter den Bahnanlagen mit Verbindung zum Bahnhof.

Der Tunnel hat eine lichte Breite von 3,5 m und eine lichte Höhe von 2,50 m und ist damit grundsätzlich für Fußgänger geeignet. Die Möglichkeiten einer Nutzung dieses Tunnels und einer entsprechenden baulichen Anpassung müssen in Abstimmung mit dem Eigentümer geprüft werden.

ehemalige Bundesbahndirektion :

Bei der Einbeziehung der ehemaligen Bundesbahndirektion (7) erscheint vor allem der westliche, an der Bahnhofstraße gelegene Innenhof attraktiv. Dieser könnte mit einem Umbau für weitere Stellplätze genutzt werden. Die Zufahrt über die Bahnhofstraße bleibt erhalten.

<u>Anlieferung/Logistik</u>

Den zweiten wesentlichen Erschließungspart bilden die Anlieferung und Entsorgung.

Da eine oberirdische Andienung mangels vorhandener Anfahrwege schwierig ist, könnte eine unterirdische Anlieferung Erfolg versprechend sein. Hierfür gäbe es die Möglichkeit, einen Teil der Tiefgarage mit einer größeren lichten Höhe für Lkw auszubauen, Ein- und Ausfahrten müssten entsprechend höhenmäßig angepasst werden. Die Zahl der geplanten Stellplätze würde dadurch allerdings deutlich reduziert. Diese entfallenden Plätze müssten dann z.B. auf der Südseite der Gleisanlagen, auf dem Postgelände bereitgestellt werden. Sollten auch auf diese Weise nicht alle erforderlichen Stellplätze nachgewiesen werden können, ist bei der Investitionsentscheidung von entsprechenden Ablösebeträgen auszugehen, bzw. das Platzangebot im Umfeld (bis 300 m) zu berücksichtigen.

5.4 Bauablauf und Inbetriebnahmezeitpunkte

Für die Gesamtmaßnahme des kommunalen Projektes ist der Baubeginn für 2009 vorgesehen. Für die Prüfung der Integration der Investorenmaßnahme direkt in den geplanten Bauablauf des kommunalen Gesamtprojektes sind die Bauphasen einzeln und detailliert überprüft worden.

Die Teilbaumaßnahmen müssen in den Gesamtablauf eingeordnet werden. Das bedeutet, dass die eigentlichen Bauflächen nicht uneingeschränkt zur Verfügung stehen, sondern insbesondere die Baustelleneinrichtung sowie Zu- und Abfahrten abhängig von den übrigen noch parallel laufenden Bau-

stellen abzugleichen und zuzuordnen sind. Damit ergibt sich der Baubeginn der Investorenmaßnahmen in Abhängigkeit von den Gesamtbauphasen.

Die Maßnahmen für Verkehrsausbau, Ver- und Entsorgung, Hochbau etc. wurden im Rahmen des Gesamtprojektes erarbeitet und in die Bauphasen 1 bis 5 gegliedert. Diese werden im Folgenden nur insoweit beschrieben, als sie für die Belange der Investorenbebauung von Bedeutung sind.

[1] Bauphase

I (I =Investor) Umbau ehem. Bundesbahndirektionsgebäude, da noch die Zufahrt auf der Ostseite von der bestehenden Bahnhofstraße möglich ist

K (K=Kommune) Herstellung Mall, Parkdeck und Busbahnhof

K Absenkung der Straße Döppersberg

[2] Bauphase

K Platzgestaltung Oberer Bahnhofsvorplatz über der Mall

K Absenken der Bahnhofstraße, damit entfällt die zeitweise Anbindung von Westen

K Teilabsenkung südl. Fahrbahn B 7, beidseitig bis zum bestehenden Fußgängertunnel, Fußgängertunnel ist weiter in Betrieb

I Bau Investorenbebauung mit dem 1. Teil der Tiefgarage

I Gründung für Erweiterung Passage bis an vorh. Fußgängertunnel, Sicherstellung der Feuerwehrzufahrt

I Bau Erweiterung der Passage

[3] Bauphase

K Außerbetriebnahme des vorhandenen Fußgängertunnels

I Bau Passage

I Bau westl. 2. Teil Tiefgarage,

I Baubeginn Kubus

[4] Bauphase

K+I Bau Oberer Bahnhofsvorplatz über der Passage

K Bau unterer Bahnhofsvorplatz

I Fertigstellung Kubus

- Ggfs. Bau Posttunnelanschluss oder Steg zum Bundesbahndirektionsgebäude
- Baubeginn zusätzliche Erweiterungsflächen westlich Mall und Empfangsgebäude

[5] Bauphase

Zufahrt West

Restarbeiten

Wupperpark

Die entsprechenden Bauzeiten wurden abgeschätzt und basieren auf dem aktuell geplanten Baubeginn 1. Quartal 2009.

Bauphase [1]:	24 Monate	ab 2009
Bauphase [2]:	12 Monate	ab 2011
Bauphase [3]:	12 Monate	ab 2012
Bauphase [4]:	15 Monate	ab 2013
Bauphase [5]:	Restarbeiten	ab 2014

Gemäß dieser Kalkulation kann die Investorenbebauung, mit Ausnahme eines Innenumbaus im ehemaligen Bundesbahndirektionsgebäude, mit der Bauphase [2], d.h. voraussichtlich ab 2011 mit Vorarbeiten im Bereich der Tiefgarage beginnen.

Siehe Bauablaufdiagramm der **Anlage**

Die Bauzeiten und damit auch die Inbetriebnahmezeitpunkte der Investorenbausteine müssen sich in die Baufenster nach Ablauf der kommunalen Gesamtmaßnahme einfügen. Dabei sind insbesondere die Erreichbarkeiten der Erschließungspunkte des Bahnhofs, des öffentlichen Personennahverkehrs sowie auch die möglichen Bauabläufe, deren erforderlichen Baustellenlogistik und nicht zuletzt auch die Aufrechterhalten der Versorgungszufahrten zu berücksichtigen. Grundvoraussetzung ist die Sicherstellung aller erforderlichen Zu- und Abfahrten für Rettungsfahrtzeuge und Feuerwehr. Verschiebungen aus diesen Zeitfenstern, führen automatisch, da eine Einbeziehung in der Regel dann nicht mehr möglich ist, zu einer Gesamtverschiebung bis zum Abschluss der Phase oder auch der kommunalen Gesamtmaßnahme.

In diesem Fall sind erhebliche Folgekosten zu erwarten, da Synergieeffekte durch parallele Baufelder nicht mehr genutzt werden können und sich die Umsetzung der privaten Bauvorhaben zeitlich deutlich nach Hinten verschiebt.

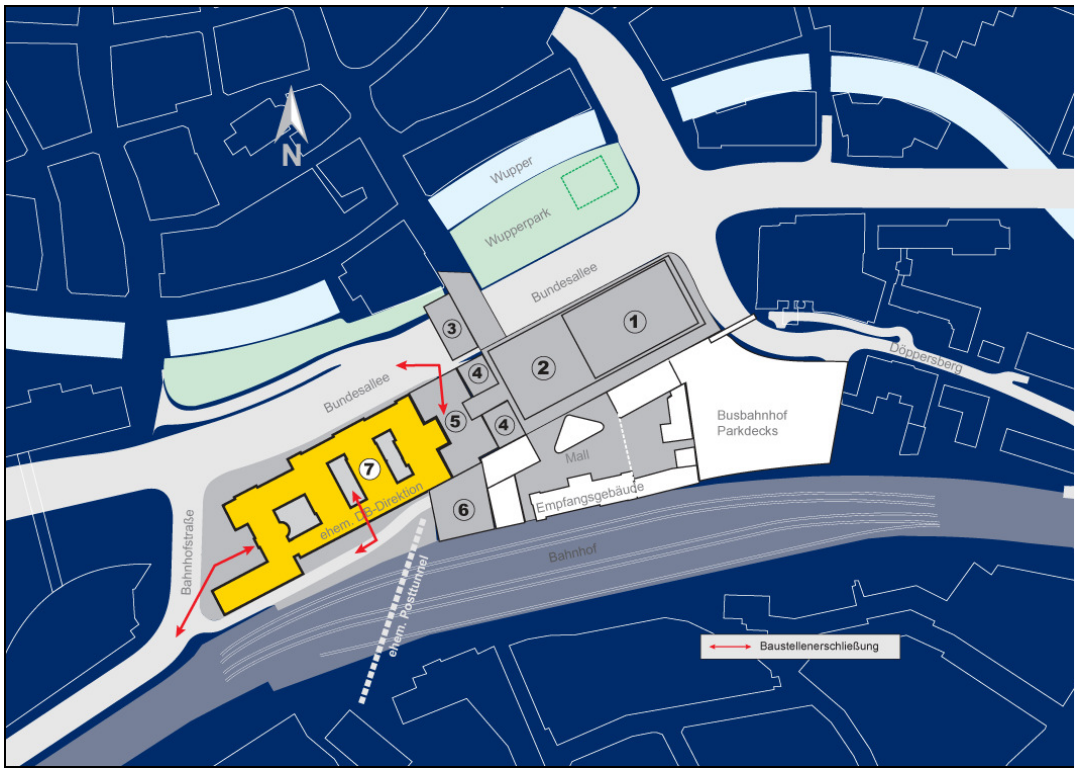
5.5 Einzelaussagen zum Bauablauf der Teilobjekte

Im Folgenden werden die wichtigsten Randbedingungen für die Abfolge der Baumaßnahmen, geordnet nach Teilobjekten, aufgeführt. Die räumlichen Zusammenhänge, insbesondere die Baustellenzufahrten können aus den folgenden Tableaus entnommen werden.

Ehemalige Bundesbahndirektion (7)

- Umbau vor Baubeginn Tiefgage (2) und Kubus (1)
- Baustellenzufahrt von Westen über Bahnhofstraße/ Zufahrt West
- Baustellenzufahrt alte Bahnhofstr. von Osten nur in Bauphase 1 und Bauphase 5 möglich

Tableau – ehemalige Bundesbahndirektion

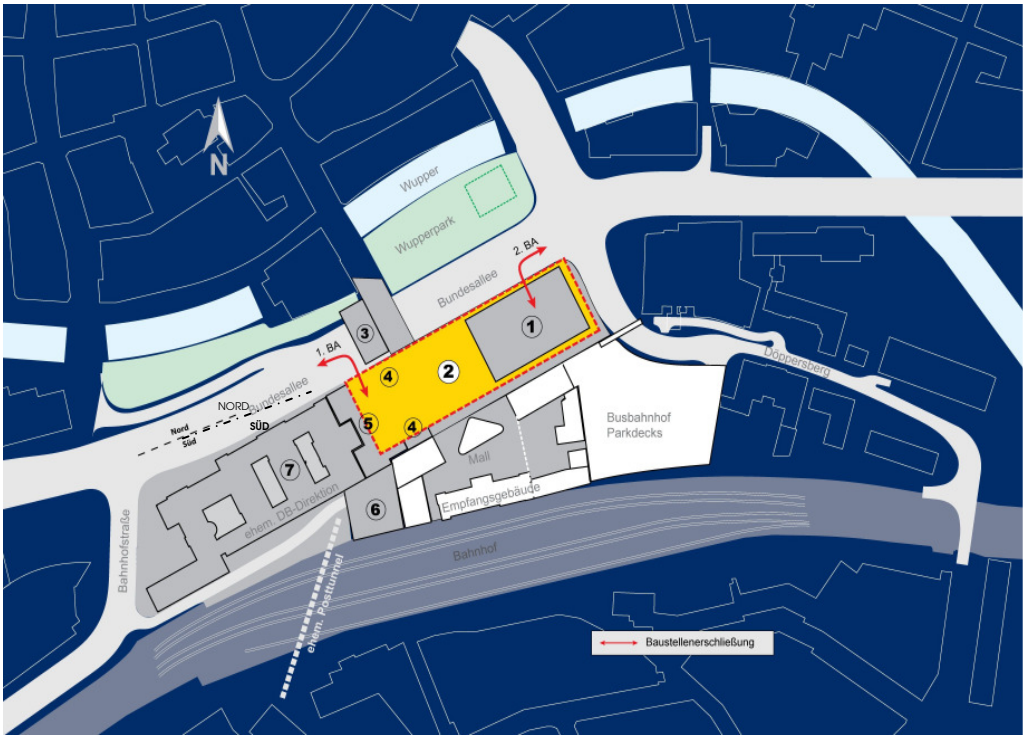


1	Zentrales Investitionsgrundstück	5	Erweiterungsflächen an der Passage
2	Tiefgarage	6	zusätzliche Erweiterungsflächen
3	Geschäftsbrücke	7	ehemalige Bundesbahndirektion
4	Passage	→	Baustellenzufahrt

Tiefgarage (2) unter dem Bahnhofsvorplatz

- Bau muss zeitlich vor dem Bahnhofsvorplatz erfolgen
- Bau mit der Absenkung Bundesallee (B 7), Süd
- Bau in zwei Teilen, Teil-1-West 1. BA und Teil- 2- Ost, Trennung am bestehenden Fußgängertunnel an der westlichen Gebäudekante der Passage (4)
- Bau nach dem Rohbau Busbahnhof und Mall
- Baustellenzufahrten über B 7 /durch Investorenbaufeld (1)

Tableau – Tiefgarage



1	Zentrales Investitionsgrundstück	5	Erweiterungsflächen an der Passage
2	Tiefgarage	6	zusätzliche Erweiterungsflächen
3	Geschäftsbrücke	7	ehemalige Bundesbahndirektion
4	Passage	→	Baustellenzufahrt

Erweiterungsflächen an der Passage (5)

- Bau im Anschluss an 1. BA Tiefgarage
- Bau vor Baufreigabe Vorplatz
- Bau ggfs. gleichzeitig mit der Passage (4)
- Baustellenzufahrten über B 7 /durch Investorenbaufeld (1+2)

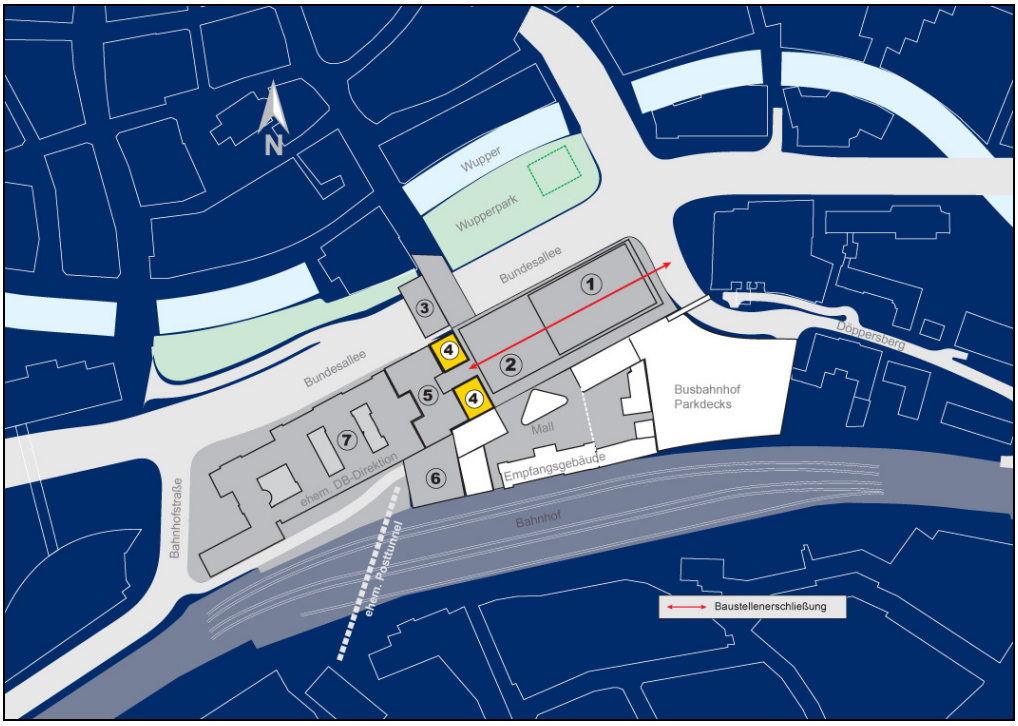
Tableau – Erweiterungsflächen an der Passage

1	Zentrales Investitionsgrundstück	5	Erweiterungsflächen an der Passage
2	Tiefgarage	6	zusätzliche Erweiterungsflächen
3	Geschäftsbrücke	7	ehemalige Bundesbahndirektion
4	Passage	→	Baustellenzufahrt

Passage (4)

- Bau im Anschluss an Tiefgarage
- Bau vor Baufreigabe Vorplatz
- Bau gleichzeitig mit dem Ausbau bzw. der Erweiterung der Passage (5)
- Bau mit der Bebauung der Geschäftsbrücke, ggfs. mit baulicher Verbindung der Passage (4)
- Baustellenzufahrten über B 7 /durch Investorenbaufeld (1+2)

Tableau – Passage



1	Zentrales Investitionsgrundstück	5	Erweiterungsflächen an der Passage
2	Tiefgarage	6	zusätzliche Erweiterungsflächen
3	Geschäftsbrücke	7	ehemalige Bundesbahndirektion
4	Passage	→	Baustellenzufahrt

Geschäftsbrücke und Geschäftsbrückenbebauung (3)

- Bau kombiniert mit der Fußgängerbrücke B7, nach Absenkung der B 7 auf der Nordseite
- Baustellenzufahrten über Investorenbaufeld (1+2) oder aus der Innenstadt

Tableau – Geschäftsbrücke

1	Zentrales Investitionsgrundstück	5	Erweiterungsflächen an der Passage
2	Tiefgarage	6	zusätzliche Erweiterungsflächen
3	Geschäftsbrücke	7	ehemalige Bundesbahndirektion
4	Passage	→	Baustellenzufahrt

<u>Zentrales Investitionsgrundstück</u> (1) „Kubus“

- Bau im Anschluss an Passage (4) + Erweiterungsflächen Passage (5)
- Bau mit oder nach der Tiefgarage (2)
- Baustellenzufahrt nur von Osten über Straße Döppersberg

Tableau – Zentrales Investitionsgrundstück

1	Zentrales Investitionsgrundstück	5	Erweiterungsflächen an der Passage
2	Tiefgarage	6	zusätzliche Erweiterungsflächen
3	Geschäftsbrücke	7	ehemalige Bundesbahndirektion
4	Passage	→	Baustellenzufahrt

Zusätzliche Erweiterungsflächen (6)

- Bau im Anschluss an den oberen Platz
- Baustellenzufahrt von Westen über Bahnhofstraße/ Zufahrt West

Tableau – zusätzliche Erweiterungsflächen

1	Zentrales Investitionsgrundstück	5	Erweiterungsflächen an der Passage
2	Tiefgarage	6	zusätzliche Erweiterungsflächen
3	Geschäftsbrücke	7	ehemalige Bundesbahndirektion
4	Passage	→	Baustellenzufahrt

6. Empfehlungen

In den detailliert entwickelten Bauablaufplänen wurde dargestellt, dass in den Bauphasen [2], [3] und [4] die neue Investorenbebauung parallel zum kommunalen Bauprojekt Döppersberg realisiert werden kann. Dabei muss teilweise ein verlängerter Zeitraum zwischen Baubeginn und Inbetriebnahme, wie bei der Tiefgarage und den Erweiterungen der Passage, berücksichtigt werden.

Es konnte festgestellt werden, dass die parallele Durchführung der erforderlichen Arbeiten im Hinblick auf die räumlichen und logistischen Gegebenheiten grundsätzlich möglich und in hohem Maße durchaus vorteilhaft ist. Allerdings stellt dieses Konzept nur ein grobes Raster dar. Zahlreiche Voraussetzungen und Detailfragen sind im Rahmen der weiteren Planung noch genauer zu klären. Insbesondere für die Investorenbebauung, für die noch ein öffentliches Investorenverfahren durchgeführt werden soll, liegen noch keine belastbaren Planungsansätze vor.

Hierzu gehören z.B. allein aus Sicht der Investorenbebauung:

- Nutzungskonzepte der Investoren für die Gebäude
- Parkraumkonzept /Größe und Ausführung der Tiefgarage
- Konzept für die Anlieferlogistik der Investorenbebauung
- ggfs. Konzepte für die Nutzung der ehemaligen Bundesbahndirektion
- ggfs. mögliche Nutzung des Postgeländes für Park- und/oder Anlieferzwecke
- Anforderungen an die Baustelleneinrichtung und -zufahrt
- Anforderungen an Lagerflächen für Baumaterial
- Definition von Schnittstellen zwischen kommunalem und Investorenprojekt

Aus den genannten Punkten können sich weitere Anforderungen ergeben, die wiederum mit dem Gesamtablauf abgestimmt werden müssen.

Um wirtschaftlich sinnvolle Einheiten zu bilden und komprimierte Realisierungszeiten zu sichern ist es dennoch nötig, zum jetzigen Zeitpunkt grundlegende Entscheidung für das Bauablaufkonzept zu treffen, die Grundlage der weiteren Planungen, Verfahren und Abstimmungen werden.

Kassel, den 19.11.2007

(Dr.-Ing. Werner Siegloch)

Ersteller:

Arbeitsgemeinschaft Projektsteuerung Döppersberg

Hasselmann und Müller Planungsgesellschaft mbH

Architektur- und Nutzungsplanung

Projektleiterin Frau Dipl.-Ing. Gabriele Müller

Tel 0561 – 51084 -10

Fax 0561 – 51084 – 29

Mail kassel@hmgmbh.com

Landgraf Karl Straße 8

34131 Kassel

Neugestaltung Wuppertal Döppersberg

Baubalauf Investorenbebauung

Anlage zum Bericht vom 8.November 2007

	Maßnahmen kommunales Projekt	Maßnahmen Investor	Bauzeit	2009 1. Jahr	2010 2. Jahr	2011 3. Jahr	2012 4. Jahr	2013 5. Jahr	2014 6. Jahr
Bauphase 1	Mall und Parkdeck, Busbahnhof, Straße Döppersberg	Umbau Bundesbahndirektion (Zufahrt Ostseite noch möglich)	24 Monate	Phase 1					
Bauphase 2	Absenkung Bahnhofstraße und B 7 Süd, Fußgängertunnel noch in Betrieb obere Platzfläche über der Mall	Tiefgarage Investor 1. BA, Gründung Erweiterung Passage	12 Monate		Phase 2				
Bauphase 3	Absenkung Bahnhofstraße und B 7 Süd, Fußgängertunnel außer Betrieb, Kölner-Brücke Süd , Fußgängerbrücke Süd, obere Platzfläche über der Passage	Baubeginn: Tiefgarage Investor 2. BA Passage Erweiterungen Passage Geschäftsbrücke Süd Investorenkubus	12 Monate			Phase 3			
Bauphase 4	Absenkung Bahnhofstraße und B 7 Nord, Kölner-Brücke Nord , Fußgängerbrücke Nord obere Platzfläche über der Passage Vorplatz unten und Bahnhofsvorfahrt	Weiterführung: Investorenkubus Tiefgarage unter dem Vorpltz muss fertig gestellt sein Baubeginn : Geschäftsbebauung auf der Geschäftsbrücke Süd Einbindung Posttunnel in ehem. Bundesbahndirektiongebäude Neubau Erweiterungsflächen west. Mall und Empfangsgebäude	15 Monate				Phase 4		
Bauphase 5	Zufahrt West, Restarbeiten Verkehrsanlagen, Wupperpark		12 Monate					Phase 5	

Bauablauf Investor_2007_11_082
07.11.200720:51

Arbeitsgemeinschaft Projektsteuerung Döppersberg
Hasselmann und Müller Planungssesellschaft mbH
Architektur und Nutzungsplanung