

## **Anregungen und Bedenken zum aktuellen BuGa - Konzept (Stand: Nov. 2021)**

Einigkeit besteht bei allen Planungsbeteiligten und wohl auch vielen Bürgern darüber, dass die Stadt Wuppertal städtebauliche Veränderungen und strukturelle Modernisierungen benötigt, die in jedem Fall einen hohen finanziellen Aufwand bedeuten werden. So ist das Ziel des Fördervereins BuGa, dass Wuppertal einen starken Impuls braucht, um „den Mehltau der 90er“ (Zitat Herr Vaupel) abzuschütteln, nur zu unterstützen.

Bei der Betrachtung des derzeitigen, bereits überarbeiteten BuGa-Konzeptes stellt sich jedoch die Frage, ob sich dieses Ziel mit dem aktuellen BuGa-Konzept erreichen lässt.

Hierzu möchten wir einige Aspekte beleuchten. Dabei möchten wir betonen, dass es uns um die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen geht, die auf die besondere örtliche, wirtschaftliche und städtebauliche Situation Wuppertals als (ehemalige) Industriestadt in Tallage an einem inzwischen teilweise wieder lebenswerten Fluss zugeschnitten sind.

### **Lage: ausschließlich im Wuppertaler Westen**

- Nach dem derzeitigen Planungsstand soll diese BuGa mit ihren drei Kernarealen Tesche, Zoo und Wupperpforte (Verbindung Kaiserhöhe-Königshöhe) ausschließlich im Westen der Stadt stattfinden.

Hierzu merken wir kritisch an, dass im gesamten Tal der Wupper – auch östlich des Bayer-Werkes - offensichtliche städtebauliche und grünplanerische Defizite bestehen, die sich durch überwiegend geringe Aufenthaltsqualität in den Freiräumen, großflächige minderwertige Nutzungen an den Wupperufern etc., ausdrückt.

Zudem wird die bspw. Chance, die unbestrittenen Stärken der Stadt – z. B. mehr als ein Dutzend vorhandene, geschichtsträchtige und charaktervolle Parks - in die Planung einzubeziehen und partiell aufzuwerten und damit entsprechend in Szene zu setzen, leider nicht genutzt.

Der seitens der Stadt Wuppertal (Aussage Frank Meyer, für die Stadtentwicklung zuständiger Beigeordneter am 26.10.2021) vorgebrachte Argumentation, der Wuppertaler Osten habe – im Gegensatz zum Westen – in den letzten Jahren erheblich von diversen Förderprogrammen profitiert, ist nicht nachvollziehbar, da es sich um reine Aufholprogramme nach jahrzehntelanger städtebaulicher Vernachlässigung des Wuppertaler Ostens handelt.

Wir sind der Meinung, dass das derzeitige Konzept weder auf die Stärken noch auf die Schwächen Wuppertals eingeht, sondern dass die BuGa-Gesellschaft - ähnlich wie ein Investor, nämlich häufig ohne Verantwortung für eine nachhaltige Stadtentwicklung - eine Flächenentwicklung betreiben will, die zum größten Teil den Interessen der BuGa-Gesellschaft dient.

Unser Vorschlag hierzu wäre eine dezentrale BUGA über die ganze Stadt – mit dem Schwerpunkt einer Entwicklung entlang des Flusslaufes. Denn sowohl städtebauliches Potential als auch Schwächen liegen in der Tallage entlang des Flusses Wupper- und damit im Innenstadtbereich.

Nachfolgend ein paar Ansätze für unsere grundsätzlichen Anregungen und Bedenken – ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

### **Wohnungsbau**

- Der Wohnungsbau in der Tesche ist unbedingt zu begrüßen. Da jedoch die Wohnungswirtschaft dieses Vorhaben ohnehin betreibt, ist zu bezweifeln, ob zu dessen Realisierung eine BuGa erforderlich ist. Das wünschenswerte begrünte Umfeld mit hoher Aufenthaltsqualität und eine ökologische Bauweise ließe sich mit einem entsprechenden Bebauungsplan realisieren. Kosten: ein Bruchteil einer BuGa.

### **Seilbahn**

- Der Zoo möchte eine privat betriebene Seilbahn bauen lassen, um das ansteigende Gelände für ältere und mobilitätseingeschränkte Besucher zugänglicher zu machen. Heute wird dieser Höhenunterschied mit Elektrocaddies, kleinen elektrisch betriebenen Golfwagen, bewältigt. Diese Lösung scheint zu funktionieren. Ein Ersatz durch eine Seilbahn mag während der 6 Monate andauernden BuGa mit ihren angestrebten 1,8 Mio. Besuchern sinnvoll erscheinen. Anschließend sind jedoch deutlich geringere regelmäßige Besucherzahlen zu erwarten, so dass ein dauerhafter Betrieb wirtschaftlich nicht rentabel erscheint und zu unverhältnismäßig großen Eingriffen bei der Errichtung führt.

### **Königshöhe**

- Die Königshöhe wurde ab 1892 von August und Selma von der Heydt als Waldpark angelegt. „Die von der Heydts legten keinen opulenten Landschaftsgarten an, stellten keine zierlichen Kunstwerke und schmucke Pavillons auf. Sie verzichteten auch auf exotische Bäume und gartenkünstlerische Attraktionen. Vielmehr prägen einheimische Baumarten den schlichten Waldpark“ (s. Antonia Dinnebier, von der Heydt Königshöhe, Edition Köndgen).
- Heute hat die bewaldete Königshöhe den rechtlichen Status Landschaftsschutzgebiet, sie ist Ehrenfriedhof und wird wegen ihrer Größe, der landschaftlichen Schönheit, ihrer Nähe zu dicht besiedelten Bereichen und Ruhe von den Bürgern intensiv für die Naherholung genutzt. Die derzeitigen Nutzungen im Waldpark – ruhige, landschaftsgebundene Erholung – entsprechen wahrscheinlich genau den Vorstellungen der Gründer, als sie ihr ehrgeiziges Projekt zum Wohle der Allgemeinheit starteten.  
Laut Herrn Albert Vosteen (in den Jahren 1990 bis 2016 Oberförster der Stadt Wuppertal) handelt es sich bei der Königshöhe um die größte Buchenansammlung in NRW.
- Als Waldflächen auf den Höhen haben sie eine besondere Funktion für das Mikroklima der im Tal liegenden Stadt. In den Waldgebieten herrscht überwiegend ein kühles und feuchtes Klima. Diese kühle Luft fließt ins Tal, da sie schwerer als warme Luft ist und im Tal die sich erhitzende Luft aufsteigt.
- Die für die Errichtung und den Betrieb einer Bergstation, einen Brückenkopf für die Hängebrücke, ein Amphitheater für Veranstaltungen und entsprechende Zuwegungen zur Anbindung, erforderliche Umwandlung von Wald in eine bebaute Fläche sowie die damit verbundene Unruhe entspricht ganz sicher nicht der ursprünglichen Intension und zerstört den derzeitigen Charakter der Königshöhe.

- Ein Wald benötigt zum vollständigen Entstehen ca. 100 Jahre Zeit, d.h. die Königshöhe besteht in ihrer Zielvision der Familie von der Heydt seit gut 20 Jahren. Nun soll dieses inzwischen erreichte Ziel zu Gunsten von vergleichsweise kurzlebigen „Attraktionen“ zerstört werden. Darin können wir keine Spur von Nachhaltigkeit erkennen.

### **Hängebrücke**

- Die 700 m lange Hängebrücke soll (nach Aussage der Stadt Wuppertal) eine notwendige Nord-Südverbindung für Fußgänger und Radfahrer darstellen. Sie wird im Konzept mit einer Breite von 1,80 m angegeben. Fußgänger sollen über die Brücke gehen, Radfahrer sollen schieben.
- Dem tatsächlichen Erfordernis einer barrierefreien Nord-Süd Verbindung steht die geringe Breite der Brücke entgegen. Eine derartige Verbindung ist nur dann sinnvoll, wenn sie eine Alltagstauglichkeit aufweist. Um diese zu gewährleisten, müssen zumindest u. a. folgende Mindestanforderungen erfüllt sein:
  - Ermöglichen von Begegnungsverkehr für Fußgänger (ist möglich) und Radfahrer bzw. Radschieber (ist nicht möglich, da „Radschieber“ einschl. Rad eine Breite von ca. 1,00 m benötigen);
  - Ermöglichen von „Überholungsverkehr“ zumindest bei Fußgängern (nur möglich, wenn kein Begegnungsverkehr)
  - Übersichtlichkeit/Sicherheit: der Radschieber muss am Brückenkopf erkennen können, dass sich keine ihn behindernden Nutzer (Kinderwagen, Rollator, paarweises Gehen) auf der Brücke befinden. Da Menschen i. d. R. in einem Abstand von über 300 m Personen(-gruppen) nicht mehr eindeutig differenzieren können, müsste der Radschieber vor Nutzung der Brücke klären, ob eine Nutzung für ihn in Frage kommt. Hierzu wären Erfassungssysteme (optisch, akustisch, digital o. ä.) zu installieren.

Die Alltagstauglichkeit dieser Brücke für Radler ist zudem deshalb in Frage zu stellen, da das Rad ca. 700 m geschoben werden muss. Im günstigsten Fall (kein Begegnungsverkehr, kein „Stau“ auf der Brücke) dauert dies ca. 10 Minuten, die der Radler, der sich von A nach B bewegen muss, verliert.

Um vom Quartier Arrenberg zur Nordbahntrasse zu gelangen, queren die Bewohner des Arrenberg derzeit die Friedrich-Ebert- Str. in Höhe Moritzbrücke-Haarhausstr., fahren durch das Briller Viertel und erreichen die Nordbahntrasse am Ottenbrucher BHF. Nach Vorstellungen der Planer sollen sie hoch zur Königshöhe radeln, dann über die Brücke auf die Kaiserhöhe schieben, um dann schlussendlich hinter die Kaiserhöhe auf die Nordbahntrasse zu gelangen. Die derzeitige Variante erfolgt in geschätzt einem Drittel der Zeit, allerdings ohne das „Brückenerlebnis“.

- Im Jahr 2031 wird eine Hängebrücke für Wuppertal kein Alleinstellungsmerkmal mehr sein. Allerorten werden weltweit in diesen Jahren Hängebrücken eröffnet, zumeist über tiefe Täler in halbwegs naturnah geprägten Landschaften. Ob die geplante Brücke über Industrie- und technisch geprägte Flächen (Bayer) den Erlebniswert erhöht, mag dahingestellt sein. Ein Alleinstellungsmerkmal dürfte allerdings der Blick von oben auf das Schwebebahngerüst sein.

### **Kaiserhöhe**

- Ein weiterer Ausbau der Kaiserhöhe scheint nicht erforderlich. Der Park erfüllt seine Funktion als Gebiet für die Feierabend- und Wochenenderholung. Eine Veränderung sollte sich ausschließlich an der Optimierung bzw. Wiederherstellung der Fläche für die ruhige Erholung orientieren.

### **Besucherzahlen/Mobilität**

- Es wird von 1,8 Mio. Besuchern in 6 Monaten ausgegangen. Bei einer gleichmäßigen Verteilung bedeutet das 10.000 Besucher pro Tag.  
An den besucherstarken Wochenenden werden 40.000 Besucher pro Tag erwartet. Die Stadt Wuppertal geht davon aus, dass 50% der Besucher am Bahnhof Vohwinkel ankommen werden. Wenn an einem sonnigen Wochenendtag innerhalb von ca. 4 Std. (typischer Anreisezeitrahmen) 20.000 Personen in Vohwinkel ankommen, bewegen sich pro Stunde 5.000 Personen, d. h. pro Minute ca. 80 Personen, von den Bahnsteigen zum Ausgang. Zur Bewältigung dieses Ansturmes wären wohl weitere Ausbaumaßnahmen erforderlich.
- Da das Mobilitätsverhalten der Bürger – entgegen allem Wunschen – jedoch sehr konservativ geprägt ist, gehen wir von folgenden Zahlen aus:  
Bei 1,8 Mio. kalkulierten Besuchern und einer derzeitigen ÖPNV Nutzung und Bus-/Fahrradanreisen von je 20% (optimistischer Ansatz) werden ca. 1 Mio. Besucher mit ihren privaten PKW anreisen. Bei durchschnittlich 3 Personen pro PKW fahren von April bis Oktober 2031 ungefähr 350.000 PKW nach Wuppertal.  
Bei gleichmäßiger täglicher Verteilung bedeutet das ca. 2.000 PKW/Tag, an besucherstarken Wochenenden ca. 8.000 PKW pro Tag.  
Das Konzept, keine neuen Parkflächen zu errichten, ist zu unbedingt begrüßen. Stattdessen sollen die Individualbesucher gemäß BuGa-Konzept unter Zuhilfenahme digitaler Technik zu den vorhandenen, sich v. a. innerstädtisch befindlichen Parkhäusern geleitet werden. Dies dürfte die bestehende innerstädtische Verkehrssituation deutlich belasten.  
Auch die angedachte, durchaus sinnvolle Nutzung der Uni-Parkhäuser an Wochenende zieht innerstädtischen Shuttle-Verkehr (bei vollbesetzten 40 Personen /Shuttle entstehen jeweils 20 Hin- und Rückfahrten) nach sich.

Es ist nicht bekannt, dass die innerstädtischen Parkhäuser in Wuppertal über ausreichend freie Kapazitäten in diesen Dimensionen verfügen. Inwieweit befestigte, derzeit nicht genutzte Flächen (z. B. in Gewerbegebieten, Gewerbebrachen) als Parkplätze genutzt werden können, wäre noch zu ermitteln. Gegenstand weitergehender Untersuchungen könnte bspw. auch die temporäre Nutzung riesiger Parkplätze in den Gewerbegebieten im Wuppertaler Osten sein. Von Oberbarmen aus wäre die BuGa mit der bis dahin wohl in Volllastbetrieb funktionierenden Schwebbahn zu erreichen.

### **Kosten**

- Zu Kosten können wir uns derzeit nicht äußern, da diverse gegenteilige Behauptungen im Raum stehen (wie Gefälligkeitsgutachten Uni, Eintrittspreise doppelt verbucht, Rückbaukosten nicht erfasst etc.), die wir nicht qualifiziert prüfen und bewerten können.

## **Was bleibt für Wuppertal?**

Eine Investition, die die Stadt nachhaltig finanziell belastet (egal, ob mit „nur“ 25 Mio. € oder den an anderer Stelle genannten 70 Mio-100 Mio. €) ergibt nur dann einen Mehrwert für die Stadt, wenn sie sich daraus nachhaltig weiter entwickelt. Was also bleibt für die Wuppertaler nach der BUGA?

- Das Wohnbauprojekt Tesche (dessen Umsetzung keine BuGa erfordert);
- Eine Seilbahn im Zoo, die bei Erfordernis bzw. prognostiziertem wirtschaftlichem Betrieb auch ohne BuGa privatwirtschaftlich realisiert werden kann;
- Eine Zerstörung des Charakters des Schutz- und Naherholungsgebietes Königshöhe (Intention: ruhige, landschaftsgebundene Erholung im Wald) und Ersetzen durch eine technisch überformte Struktur (Bergstation der Seilbahn, Amphitheater, Brückenkopf);
- Eine Hängebrücke, die – nach derzeitiger Planung - nicht alltagstauglich ist und deren dauerhafte Unterhaltung die Stadt vor finanzielle Herausforderungen stellt. Allein die Sicherung der Verkehrssicherheit (Eisschlag, Steinewerfer, Suizidwillige) dürfte viele tausend Euro pro Jahr betragen;
- Eine Kaiserhöhe mit ein paar neuen Stadtmöbeln und Bolzplätzen.

**Aus den vorgenannten Gründen stehen wir dem aktuellen BuGa-Konzept kritisch gegenüber. Stattdessen fordern wir eine Stadtentwicklung nach innen, denn in der Talsohle liegen die Defizite, aber auch die Chancen der Stadt Wuppertal, die es nachhaltig zu entwickeln gilt.**

**Die BuGa in der jetzt geplanten Form entspricht nicht den tatsächlichen Aufgaben und Erfordernissen, die sich in Wuppertal stellen.**

**Sie bindet Geld, Energien, Hoffnungen und Erwartungen, die an anderer Stelle viel sinnvoller eingesetzt werden sollten.**

DM/WaR 05.11.2021