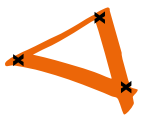


Unternehmerregion
Remscheid
Solingen
Wuppertal

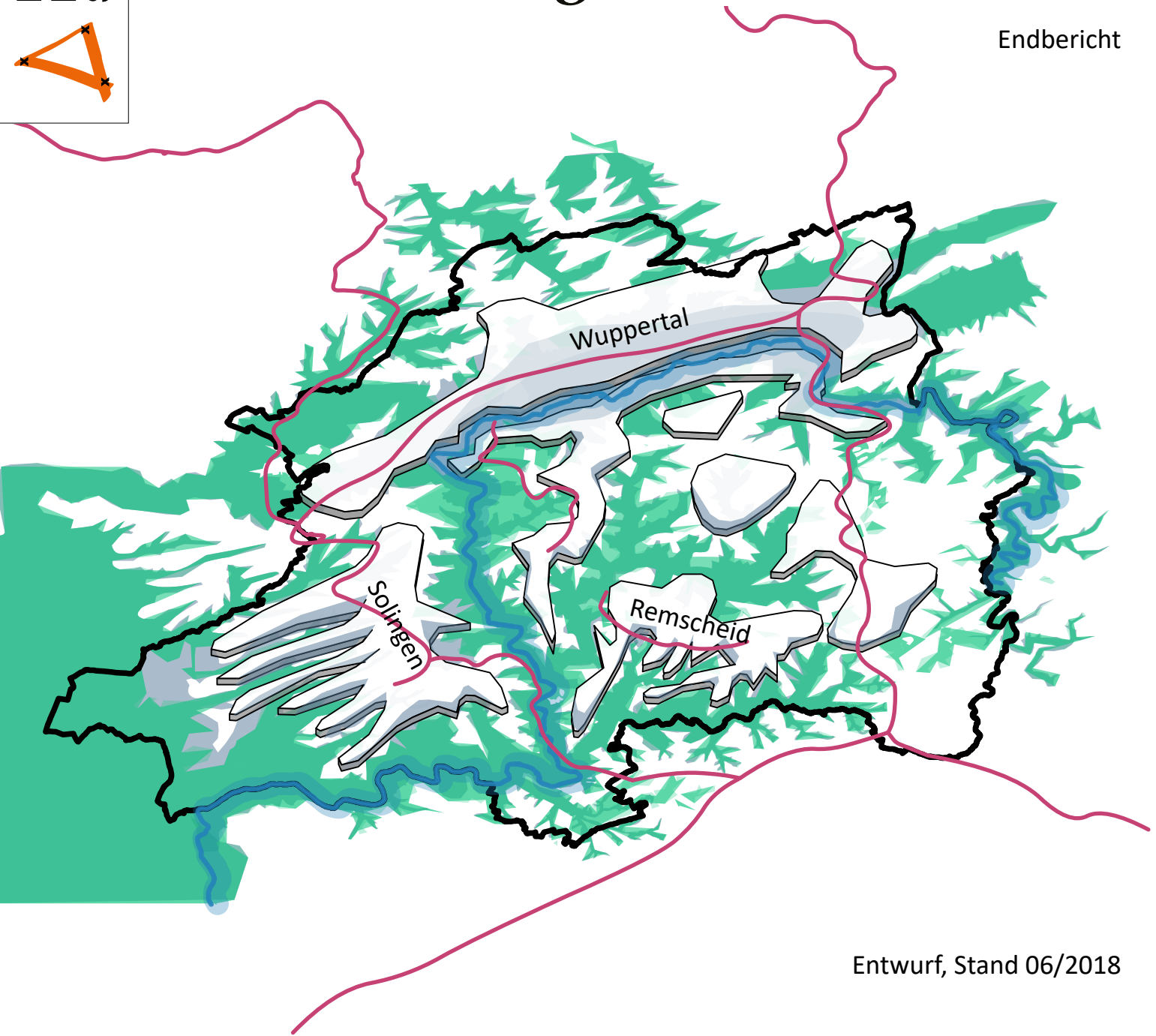
**DAS
BERGISCHE
STÄDTEDREIECK**



MASTERPLAN GRÜNES STÄTTEDREIECK

Region mit Weitsicht

Endbericht



Entwurf, Stand 06/2018

STADT  REMSCHEID

 Solingen

 Wuppertal

**BERGISCHE
STRUKTUR- UND
WIRTSCHAFTS-
FÖRDERUNGS-
GESELLSCHAFT**

Das Projekt „Regionalmanagement Regionale Entwicklungsbänder ehemalige Bahntrassen und Grüne Infrastruktur im Bergischen Städtedreieck“ wird aus Mitteln der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert.

Gefördert durch:



Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

 **DAS
BERGISCHE
STÄDTEDECK**

Unternehmerregion
Remscheid
Solingen
Wuppertal

vorgelegt von:
Bergisches Städtedreieck
Stadt Remscheid
Stadt Solingen
Stadt Wuppertal

vertreten durch:
Birgit Mittelstenschnee
Bergische Struktur- und
Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH

Steuerungsgruppe:
Sabine Ibach, Stadt Remscheid, Fachdienst Umwelt
Heinrich Ammelt; Andreas Knappe, Stadt Remscheid,
Fachdienst Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften

Claudia Wackerl, Klingenstein Solingen, Natur und Umwelt/
Grün- und Freiflächen, Untere Naturschutzbehörde
Carsten Zimmermann, Klingenstein Solingen,
Strategische Planung/Standortentwicklung

Michael Gehrke, Stadt Wuppertal,
Ressort Grünflächen und Forsten
Rainer Knecht, Stadt Wuppertal,
Ressort Stadtentwicklung und Städtebau

ein Projekt des Bergischen Städtedreiecks
5/2018

bearbeitet durch:
bgmr Landschaftsarchitekten GmbH
Prager Platz 6, 10779 Berlin
www.bgmr.de
buero@bgmr.de

Dr. Carlo W. Becker
Katharina Lindschulte

sofern nicht anders gekennzeichnet: alle Fotos und Grafiken © bgmr Landschaftsarchitekten

 **bgmr** Landschafts
architekten

*Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige
Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche
Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für beide Geschlechter.*

Inhaltsverzeichnis	Seiten
1 Anlass und Rahmen	
1.1 Warum? Der Anlass	4
1.2 Wie? Der Prozess	5
1.3 Strukturen und Regionalentwicklung im Bergischen Städtedreieck	10
2 Bestand - Qualitäten und Herausforderungen	
2.1 Topografie – Deep Time	14
2.2 Bergisches Klima	17
2.3 Bergische Gewässer	18
2.4 Bergische Natur- und Kulturlandschaften	22
2.5 Urbane Lebensqualitäten	26
2.6 Bewegungsräume und -modi	36
3 Masterplan Grünes Städtedreieck - Region mit Weitsicht	
3.1 Leitthemen	46
3.2 Handlungsfelder und Projektideen	49
Bewegt - Topografie und Landschaft	50
Vielfältig - Stadtgrün und grau-grüne Infrastruktur	54
Vernetzt - Bewegungsräume und aktive Mobilität	58
3.3 Masterplan	62
4 Ausblick	64
5 Quellen	66
Anhang	
Projektsteckbriefe	

Wir bedanken uns für die gute Zusammenarbeit und intensive Mitwirkung aller Akteure!

An den Werkstätten haben teilgenommen:

Carlo W. Becker – bgmr.Landschaftsarchitekten GmbH; Nils Beckmann – Aufbruch am Arrenberg e.V.; Karin Blume – Stadt Wuppertal; Dr. Jan Boomers – Biologische Station Mittlere Wupper; Andreas Brosch – Klingenstein Solingen; Dirk Buchwald – Technische Betriebe Remscheid; Cathrin Campen – EnergieAgentur.NRW; Johanna Dahlmann – Biologische Station Mittlere Wupper; Lutz Eßrich – Wuppertalbewegung e.V.; Dr. Horst Fleischer – Stiftung Botanischer Garten Solingen e.V.; Michael Gehrke – Stadt Wuppertal; Julia Gottlieb – Klingenstein Solingen; Sonja Häcker – Klingenstein Solingen; Sabine Ibach – Stadt Remscheid; Jens-Werner Klingebiel – Wupperverband; Andreas Knappe – Stadt Remscheid; Rainer Knecht – Stadt Wuppertal; Ilona Komossa – Klingenstein Solingen; Klaus Lang – ADFC Wuppertal/Solingen; Katharina Lindschulte – bgmr Landschaftsarchitekten GmbH; Alessia Mainardi - Klingenstein Solingen; Dajana Meier - neue ufer wuppertal e.V.; Monika Meves – Stadt Remscheid; Birgit Mittelstenschnee – Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH; Oliver Neugebauer – Stadt Remscheid; Matthias Nitsche – Stiftung Botanischer Garten Solingen e.V.; Annette Nothnagel – ehem. Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH, jetzt OstWestfalenLippe GmbH; Ariane Paninski – Stadtteilbüro „Aufbruch am Arrenberg“; Yvonne Schmitz – Wuppertalbewegung e.V.; Uta Schneider – Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH; Nicole Schulte – Stadt Remscheid; Horst Schulten - Klingenstein Solingen; Sabine Schulz-Wolff – Botanischer Garten Solingen; Andrea Stamm – Stadt Wuppertal; Frank Stiller – Stadt Remscheid; Melanie Wachenfeld-Schöpp – Technische Betriebe Solingen; Claudia Wackerl – Klingenstein Solingen; Katja Wickert – Ins Blaue | Kulturwerkstatt e.V.; Christopher Winter – Solinger Sportbund e.V.; Eva Zimmerbeutel – Ins Blaue | Kulturwerkstatt e.V.; Carsten Zimmermann – Klingenstein Solingen

1 ANLASS UND RAHMEN

1.1 Warum? Der Anlass

Eine einfache Frage, die es in sich hat:

Wie wollen wir in 10 oder 20 Jahren im Bergischen Städtedreieck leben?

Wer dies beantworten möchte, der hat gleich ein Bündel an Folgefragen zu beantworten:

*Was macht überhaupt die Lebensqualität in der Region heute bereits aus?
Was ist unverzichtbar, was soll bleiben?
Welchen Herausforderungen müssen wir uns stellen?
Was muss verändert werden, damit Lebensqualität langfristig gesichert wird?
Welche Stellschrauben müssen bei begrenzten Ressourcen gedreht werden, damit Lebensqualität 2030-2040 gelingt?*

Region mit Weitsicht

Diese großen Fragen sind eng mit der Entwicklung und Erhaltung der regionalen grünen Infrastruktur verknüpft - sie ist eine wichtige Grundlage für attraktive und zukunftsfähige Städte. Der Masterplan Grünes Städtedreieck „Region mit Weitsicht“ stellt sich diesen Zukunftsaufgaben und zeigt die Bedeutung der grünen Infrastruktur für die Sicherung der Lebensqualität in der Region auf.

Herausforderungen

Die Herausforderungen für die Region sind vielfältig:

- nach Schrumpfungsprozessen nun neues Bevölkerungswachstum und damit verbundener Flächendruck,
- die Lebensqualität in den dichter werdenden Stadtgebieten,
- die Sicherung der Mobilität auch ohne Auto,
- der Klimawandel mit den Notwendigkeiten der Hitze- und Überflutungsvorsorge,
- die Zukunft der Kulturlandschaft und die Sicherung der Biodiversität und
- die Resilienz der drei bergischen Städte.

Wenn es gelingt hierauf Antworten zu finden, dann werden Wohnen und Arbeiten in der Region eine bessere Zukunft haben. Warum?

Zukunft der Arbeit

Richard Florida hat in seinem Buch „The rise of the creative class“ vor 20 Jahren bereits beschrieben, dass Menschen nicht mehr allein der Arbeit folgen, sondern dass sich diese einfache Formel geändert und ausdifferenziert hat. Die ‚creativ class‘ sucht Städte und Regionen, die ihren Lebensstilen entsprechen und bestimmte Lebensqualitäten aufweisen. Die Arbeit folgt den Menschen.



Abb. 1 Nordbahntrasse - längster Park Wuppertals



Abb. 2 Silhouette Solingens mit bewaldeten Hängen



Abb. 3 vielfältiges Grün in bewegter Topografie Remscheids

Schwarmstädte

Mit dem Begriff der ‚Schwarmstädte‘ wird dieses Phänomen in Deutschland beschrieben. Schwarmstädte zeichnen sich durch eine hohe Attraktivität für das Wohnen und Leben aus. Dort wo kreative und fachlich qualifizierte Menschen gerne leben, zieht dann auch die Arbeit hin. Eine Umkehrung bisherigen Denkens.

Und hier setzt das Konzept des Masterplans Grünes Städtedreieck an.

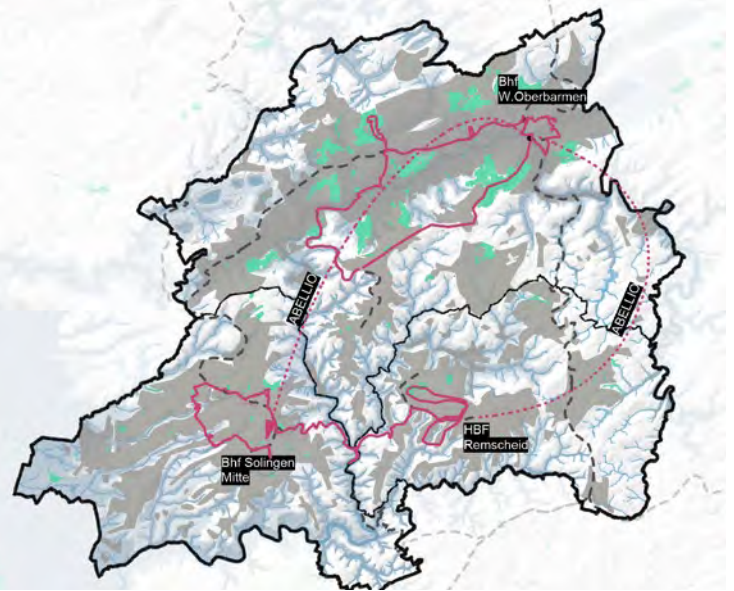
Masterplan Grünes Städtedreieck

Ziel ist es, die grüne Infrastruktur zu nutzen, um die Lebensqualität langfristig zu sichern und zu entwickeln.

Worauf kann ein solcher grüner Masterplan im Städtedrei-



Abb. 4 Bereisung im August 2017 in den drei Städten Remscheid, Solingen und Wuppertal



eck aufbauen, was sind die Besonderheiten und Alleinstellungsmerkmale, um die Region zu profilieren? Antworten dazu werden im Masterplan gegeben.

Mit drei Adjektiven wird die Profilierungsstrategie umschrieben:

bewegt, vielfältig und vernetzt

Bewegt ist das Städtedreieck mit der Topografie und seinen Blicken in die Weite. Mit der Topografie der Höhen und Täler begründet sich die Eigenart der bergischen Kulturlandschaft. Die enge Verzahnung der städtischen Räume mit dieser Kulturlandschaft ist allgegenwärtig und bietet Chancen, um die Eigenart weiter spürbar und erlebbar zu machen.

Vielfältig ist das Städtedreieck in seiner Grünausstattung: ob die großen historischen Parks oder das kleinteilige urbane Stadtgrün in den Tälern und auf den Kuppen, sie bieten Lebensqualität in der Stadt und im Wohnquartier. Und es gibt noch erhebliche Potenziale für ein Mehr an vielfältigem Grün, wenn die grauen Infrastrukturen wie die Straßen, die Flächen der Wasserwirtschaft und die Dächer grüner werden.

Vernetzt wurde das Städtedreieck über die ehemaligen Bahntrassen, die von einer grauen Verkehrsinfrastruktur zu den längsten Parks und Bewegungsbändern in der Region entwickelt wurden. Den Grundstein legte die REGIONALE 2006 mit den ersten Projekten, weitere dieser Art folgten. Diese Qualitäten lassen sich noch verstärken und weitere Potenziale heben.

Der Masterplan Grünes Städtedreieck nimmt diese Besonderheiten auf, nutzt die bewegte Topografie, die Vielfalt der Grünräume und vernetzt diese. Der Masterplan hebt die besonderen Potenziale der Region und entwickelt Projekte mit Weitsicht.

1.2 Wie? Der Prozess

„Masterplan“ steht sowohl für den Prozess als auch die inhaltliche Erarbeitung des Produkts. Er umfasst eine intensive Analyse der Qualitäten und Herausforderungen der Region und überführt diese in ein Handlungskonzept, bestehend aus Leitthemen, Handlungsfeldern und zugehörigen Projekten, welche die Umsetzungsebene darstellen. Die Erarbeitung erfolgte unter intensiver Beteiligung der verschiedenen Fachressorts und der öffentlichen sowie privaten Akteure. Der Masterplan führt die Ideen der Region zusammen, sichert so die Unterstützung und Umsetzung des Konzepts durch die zuständigen Verwaltungen sowie der zivilgesellschaftlichen Akteure. Er bildet den abgestimmten Handlungsrahmen für die Zukunft, bündelt die regionalen Kräfte und stellt überregionale Bezüge her. Der Masterplan zeigt die Zielrichtung, bündelt Einzelmaßnahmen und gibt ihnen ein Gesicht. Der Masterplan stellt einen Rahmen dar, der sich prozessual öffnet und situationsbezogen angepasst werden kann.

Masterplan Grünes Städtedreieck

Der Masterplan versteht sich nicht als ein starres Instrument, sondern ist Teil eines Prozesses. Das hier vorgelegte Planwerk stellt einen ersten Stand dar, der mit der fortschreitenden Umsetzung von Projekten auch fortgeschrieben werden soll.

Dafür wird es wichtig sein, die interkommunale Kooperation weiter zu fördern und die ressortübergreifende Zusammenarbeit zu verstärken. Eine Vielfalt der Akteure wird in den weiteren Prozessen eingebunden, um Planungen und Projekte zu optimieren und zu konkretisieren.

Projektstruktur

Die Gesamtsteuerung und die Kommunikation des Projektes sowie das Management des Akteursnetzwerks erfolgten durch die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft (BSW). Die fachliche Erarbeitung erfolgte durch bgmr Landschaftsarchitekten - unter intensiver Mitwirkung der Städte.

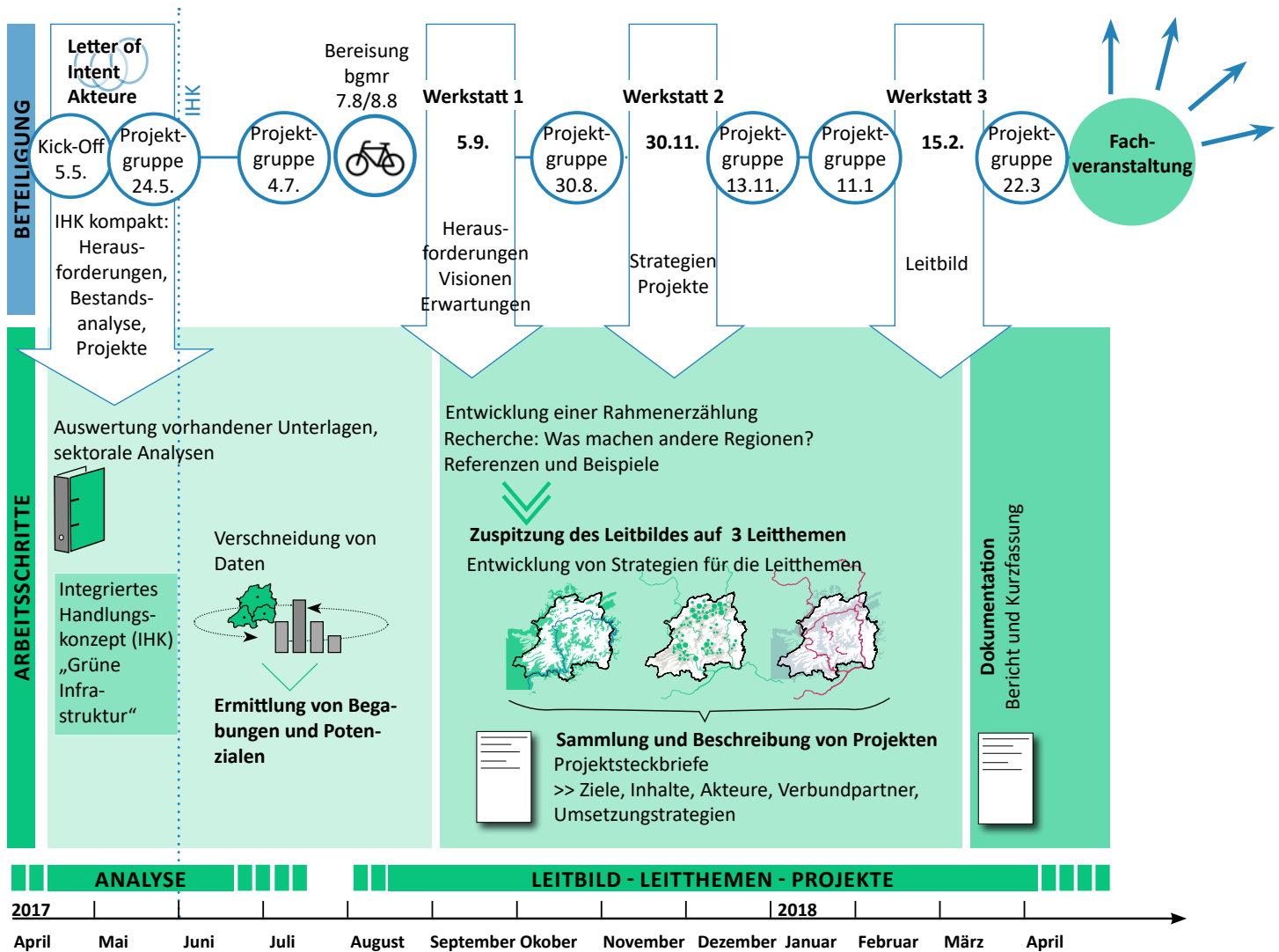


Abb. 5 Ablauf und Zeitplan

Zentrales Steuerungsinstrument des Masterplans ist die Projektgruppe, der jeweils die Fachbereiche Freiflächen/ Umwelt sowie Stadtentwicklung der drei Städte angehören:

- Stadt Remscheid:
 - Sabine Ibach, Fachdienst Umwelt
 - Andreas Knappe; Heinrich Ammelt, Abteilung Stadtentwicklung und Rahmenplanung
- Stadt Solingen
 - Claudia Wackerl, Natur und Umwelt/Grün- und Freiflächen, Untere Naturschutzbehörde
 - Carsten Zimmermann, Strategische Planung/ Standortentwicklung
- Stadt Wuppertal
 - Michael Gehrke, Ressort Grünflächen und Forsten
 - Rainer Knecht, Ressort Stadtentwicklung und Städtebau

Die Projektgruppe tagte regelmäßig zur Besprechung von Arbeitsständen und zur gemeinsamen Verständigung über die Projektausrichtung und Beteiligungsformate. Im Rahmen mehrerer Werkstätten wurden viele weitere Akteure beteiligt.

Integriertes Handlungskonzept als erste Annäherung

Zu Beginn des Projektes wurde im Zuge des Förderaufrufs des Landes Nordrhein-Westfalen ein Integriertes Handlungskonzept (IHK) erarbeitet und eingereicht. Das Konzept war Auftakt zum Masterplan und ist als lernender Prozess zu bewerten. Es stellte die erste Stufe der Annäherung dar, in der bestehende Konzepte und Bestandsdaten analysiert, Leitthemen erstmalig angedacht, erste Projekte ausgewählt und hinsichtlich der Passgenauigkeit überprüft und qualifiziert wurden.

Auch fand mittels des IHKs die erste Kontaktaufnahme mit bestehenden Netzwerken der zivilgesellschaftlichen und öffentlichen Akteure statt, die ihre Unterstützung mittels „Letters Of Intent“ (LOIs) formulierten:

- ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
- Betreiberverein Pro Mirke e.V., Wuppertal
- Biologische Station Mittlere Wupper
- Förderverein Station Natur und Umwelt, Wuppertal
- Global nachhaltige Kommune, Solingen
- Netzwerk Wuppertals urbane Gärten
- Runder Tisch Radverkehr, Solingen
- Stadtteil e. V. Remscheid-Honsberg
- Stiftung Botanischer Garten, Solingen
- Waldgenossenschaft Remscheid
- Wupperverband



Abb. 6 Werkstatt I - Herausforderungen, Visionen, Erwartungen © BSW/Kristina Malis

Dieser Teilnehmerkreis und weitere Akteure begleiteten auch die weitere Erarbeitung des Masterplans.

Im Zuge der Projektbearbeitung wurde bekannt, dass das IHK keine Förderempfehlung des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen erhielt.

Vertiefte Bearbeitung und Neuausrichtung

Der Masterplan baut auf den Erkenntnissen und Ansätzen des IHKs auf - und ist dennoch ein neues, eigenständiges Planwerk, das wesentlich vertiefter und ausgereifter ist, indem umfangreiche Analysen durch Auswertung von Geo-Daten und Vorortbereisungen durchgeführt wurden. Es konnten neue Erkenntnisse zu den regionalen Herausforderungen und Visionen sowie den individuellen Atmosphären an den verschiedenen Orten sowie eigene Erfahrungen zur Durchlässigkeit und Erlebbarkeit der Region gesammelt werden.

Werkstätten

Der Masterplan hat durch die intensive Partizipation im Rahmen der Werkstätten eine neue Ausrichtung und an Tiefe gewonnen. Es wurden insgesamt drei Werkstätten durchgeführt, bei denen Zwischenstände des Masterplans vorgestellt und mittels interaktiver Methoden reflektiert wurden. Die gemeinsamen Ergebnisse wurden jeweils abschließend protokolliert und zirkuliert. Der Teilnehmerkreis bestand aus unterschiedlichen Ressorts der Stadtverwaltungen Remscheid, Solingen und Wuppertal sowie aus verschiedenen Initiativen.

Werkstatt I

Die erste Werkstatt fand am 26.9.2017 im Bahnhof Blo/Bouldercafé statt, direkt an der Nordbahntrasse in Wuppertal. Der Workshop begann mit fachlich-inhaltlichem Input von bgmr Landschaftsarchitekten zu regionalen Herausforderungen und Begabungen sowie durch die Vertreter der Städte zu Herausforderungen und aktuellen Projektansätzen in den Arbeitsfeldern Klima, Radverkehr und grüne Infrastruktur.

Die Inhalte wurden dann mit den Teilnehmern als „Worldcafé“ in fachlich gemischten Gruppen an rotierenden Tischen zu den Leitthemen „Topografie und Landschaft“, „Stadtgrün und grau-grüne Infrastruktur“ sowie „Bewegungsräume und aktive Mobilität“ diskutiert. Arbeitsgrundlage waren jeweils DIN A0 große Themenkarten auf Schaumstoffunterlagen sowie verschiedenfarbige beschreibbare Fähnchen, mittels derer Stärken, Schwächen sowie neue Projektideen verortet wurden.

Die Ergebnisse wurden anschließend der gesamten Runde vorgestellt und erneut diskutiert. Viele Thesen wurden bestätigt, aber auch neue Aspekte benannt. Die Werkstatt war ein wichtiger Schritt zur Ermittlung und Abstimmung der regionalen Handlungsbedarfe, der Visionen, aber auch der Erwartungen an den Masterplan.

Im Nachgang wurde die Masterplan-Struktur mit Leitthemen, Handlungsfeldern und zugehörigen Projektideen entsprechend der neuen Impulse angepasst und angereichert. Viele der Projektideen werden bereits seit längerer Zeit von Initiativen und/oder den Kommunen verfolgt und vorbereitet.



Abb. 7 Werkstatt II - Strategien und Projekte © BSW/Kristina Malis



Abb. 8 David Baier © BSW/Kristina Malis



Abb. 9 Michael Schwarze-Rodrian © BSW/Kristina Malis

Werkstatt II

Die zweite Werkstatt fand am 30.11.2017 im Botanischen Garten in Solingen statt, zu der viele der Teilnehmer der ersten Werkstatt sowie weitere Akteure erschienen.

bgmr Landschaftsarchitekten stellte den Arbeitsstand des Masterplans vor und diskutierte die Inhalte in einer anschließenden Arbeitsphase mit den Akteuren. Drei Stellwände zu jeweils einem Leitthema mit Nennung der Handlungsfelder und Beschreibung der Projektideen hingen aus. Die Teilnehmer konnten die Beschreibungen ergänzen bzw. verändern sowie mittels grüner Klebepunkte (Zustimmung) und roter Klebepunkte (Ablehnung) die Projekte bewerten. Die Ergebnisse wurden vorgestellt und insbesondere kontroverse Inhalte - ablesbar an roten Punkten - im Plenum diskutiert.

Zu der zweiten Werkstatt waren zudem zwei Referenten für Impulsvorträge eingeladen. David Baier von der Stadt Bonn berichtete über Erfahrungen mit dem Aktionsraum „Grünes C“, einem Freiraum aus verschiedenen Kultur- und Naturlandschaften der Städte und Gemeinden Alfthor, Bonn, Bornheim, Niederkassel, Sankt Augustin und Troisdorf, der seit der Regionale 2010 besteht. Mit der Vernetzung der Landschaftsräume wurde hier eine Aufwertung und teilweise Unterschutzstellung erreicht. Der Austausch war auch hinsichtlich der Leitbild- und Logofindung aufschlussreich. Zudem schilderte Michael Schwarze-Rodrian vom Regionalverband Ruhr (RVR) Erfahrungen aus den Projekten Radschnellweg 1 (RS1) sowie zum Planungsansatz grüne Infrastruktur und zeigte damit zukunftsweisende Leitbilder, Handlungsfelder und Strategien auf.



Abb. 10 Werkstatt III - Leitbild © BSW/Kristina Malis

Auf dieser Basis wurde im Plenum noch abschließend über mögliche Titel für ein Leitbild diskutiert.

Werkstatt III

Mit der dritten und letzten Werkstatt am 15.2.2018 im Werkzeugmuseum der Stadt Remscheid wurde noch einmal intensiv das Leitbild in drei Arbeitsgruppen diskutiert und weiterentwickelt. Das Leitbild soll als Zukunftsvision zur Orientierung und Kommunikation im weiteren Entwicklungs- und Umsetzungsprozess dienen.

Der Masterplan und seine Kernbotschaften sollen möglichst pointiert vermittelt werden können, um diesen im Sprachgebrauch und im Bewusstsein zu verankern. Dafür brauchte es:

- Einen kurzen Titel für das Planwerk
- Drei Botschaften, die den drei Leitthemen „Topografie und Landschaft, Stadtgrün und grau-grüne Infrastruktur sowie Bewegungsräume und aktive Mobilität“ zugeordnet werden können und die diesen mit prägnanten Verben eine Handlungsrichtung vermitteln
- Und möglichst auch ein räumliches Leitbild, das die Planungsabsichten verortet und räumlich-visuell greifbar macht.

Basierend auf den Ergebnissen der Arbeitsgruppen und Diskussion im Plenum konnten der Titel und die Leitthemen festgelegt werden:

Masterplan Grünes Städtedreieck - Region mit Weitsicht

- *Bewegt - Topografie und Landschaft*
- *Vielfältig - Stadtgrün und grau-grüne Infrastruktur,*
- *Vernetzt - Bewegungsräume und aktive Mobilität*

Der Titel „Masterplan Grünes Städtedreieck“ ist präzise, neutral und knapp. Mit dem Untertitel wird die Absicht vermittelt: Weitsicht bezieht sich sowohl auf die landschaftlichen Qualitäten der bewegten Topografie, als auch die Zukunftszugewandtheit.

Hinsichtlich des räumlichen Bildes wurden die Wupper und die Bahntrassenradwege als überregionale tragende Strukturen identifiziert.

Finalisierung

In enger Abstimmung mit der Projektgruppe wurden die Inhalte des Masterplans finalisiert und mittels dieses Endberichts einschließlich Anlagen sowie einer Kurzfassung fixiert.

Der Masterplan wird schließlich im Rahmen einer feierlichen Fachveranstaltung präsentiert. Die Veranstaltung soll eine Transferleistung erbringen, indem die Belange und Perspektiven für die zukünftige Entwicklung aufgezeigt werden. Dies dient der Vorbereitung einer Beschlussfassung zu einer gemeinsamen Strategie.

1.3 Strukturen und Regionalentwicklung im Bergischen Städtedreieck

Das Bergische Städtedreieck muss als regionaler, interkommunaler Verbund nicht erst erfunden werden, sondern baut auf einer Vielzahl von Vorarbeiten und vor allem auch Strukturen auf.

Als Verbund wollen sich die Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal den regionalen Herausforderungen, die sich aus der demografischen Entwicklung und dem wachsenden Flächendruck, der kritischen Verkehrslage und ausgeprägten Pendlerströmen, dem Klimawandel sowie der Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität als Standortfaktor ergeben, gemeinsam stellen.

Die drei Städte der Region arbeiten bereits seit vielen Jahrzehnten zusammen. Bereits seit 1996 gibt es mit dem regionalen Konzept „Freiraum- und Biotopverbundsystem“ das Bestreben, die vorhandenen Freiräume stärker miteinander zu vernetzen. Die Verbünde wurden später in den Landschaftsplänen aufgegriffen und mit dem Positionspapier Freizeitwirtschaft und Kulturlandschaft der Region auch in Bezug auf die neuen Entwicklungsbänder weiterentwickelt. Die Städte arbeiten seit dem gemeinsamen Arbeitsprogramm im Rahmen der Regionale 2006 verstärkt zusammen. Auf der Basis dieser positiven Erfahrungen wurde dann 2007 als institutionelle Klammer und Katalysator der Zusammenarbeit die Bergische Entwicklungsagentur GmbH gegründet. Seitdem ist das Bergische Städtedreieck Teil der Regionenfamilie in NRW.

In jüngster Vergangenheit wurde die Kooperation noch einmal erweitert. Mit der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft besitzt die Region heute eine Institution, die aus einer Verschmelzung der beschäftigungspolitischen Aktivitäten im Rahmen der Regionalagentur und der wirtschaftsstrukturellen Entwicklungsarbeit der Bergischen Entwicklungsagentur hervorgegangen ist. Die Gesellschaft ist verantwortlich für die Initiierung, Begleitung und Unterstützung von Projekten und Aktivitäten mit regionaler Dimension und Bedeutung. Dazu gehört auch das Management von interkommunalen Abstimmungsprozessen.

Die bestehenden Arbeits- und politischen Beratungsstrukturen bieten eine hervorragende Grundlage für überkommunale und ressortübergreifende Zusammenarbeit. So werden regional bedeutsame Beschlüsse der einzelnen Stadträte im politisch besetzten Aufsichtsrat der Bergischen Gesellschaft sowie strategische Leitentscheidungen im 50-köpfigen Bergischen Rat, der alle Fraktionen der Räte abbildet, vorberaten. Ein fachlich besetzter Beirat unter Vorsitz des Rektors der Bergischen Universität Wuppertal

führt die Vertreter unterschiedlichster gesellschaftlicher Interessen zusammen. Auf der Arbeitsebene sind regionale Netzwerke aufgebaut worden, die die Ansprache der verschiedenen Stakeholder sehr direkt ermöglicht. Sämtliche regionalen Konzepte und Programme sind unter intensiver Beteiligung dieser Instrumente erarbeitet worden.

Die Region des Bergischen Städtedreiecks baut auf einen intensiven Erarbeitungsprozess zur Vorbereitung der Region auf die aktuelle Förderperiode auf. In einem über einjährigen Erarbeitungs- und Abstimmungsverfahren wurden inhaltliche Schwerpunkte für die Entwicklung festgelegt und mit konkreten Projektvorschlägen hinterlegt. Beteiligt hieran waren nahezu alle relevanten Akteure einschließlich politischer Gremien. Das Regionale Strukturprogramm (2014 -2020) dient als gemeinsamer Leitfaden nach innen sowie als Basis für die Positionierung der Region gegenüber dem Fördergeber.

Regionalentwicklung im Bergischen Städtedreieck

Die regionalen Leitthemen und Themenschwerpunkte des Regionalen Strukturprogramms und die hieraus abgeleiteten Maßnahmen und Projekte für die derzeitige EU-Förderperiode markieren die Inhalte einer Entwicklungsstrategie, die auf einer seit mehreren Jahren intensiv erarbeiteten und in zahlreichen regionalen Konzepten niedergelegten Analyse basiert.

Grundlage ist das von den Räten der Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal sowie der Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer 2011 einstimmig beschlossene Regionale Standortkonzept. Es diente bereits für viele Projekte der EU-Förderperiode 2007 - 2013 als eine wichtige Handlungsgrundlage.

Für jeden der angesprochenen Teilbereiche wird auf dieser Basis eine Strategie im Regionalen Standortkonzept präsentiert, die sich in jeweils fünf Zielen für die Region niederschlägt. Neue Projektideen lassen sich in die Strategie und daraus abgeleitete Cluster einbetten. Damit wird ihr Beitrag zur Erreichung der regionalen Ziele im Sinne eines integrierten Konzeptes deutlich.

Dieses Regionale Standortkonzept war und ist der Ausgangspunkt für die Erarbeitung verschiedener sektoraler Konzepte auf regionaler Ebene, die auch bei der Neuaufstellung des Regionalplans der Bezirksregierung Düsseldorf eingeflossen sind. Der Masterplan baut auf diesen Konzepten auf. Hierzu gehören unter anderem:

- Regionales Gewerbeflächenkonzept
- Regionales Positionspapier Wohnen
- Regionales Positionspapier Freizeitwirtschaft und Kulturlandschaft
- Regionales Positionspapier Infrastruktur

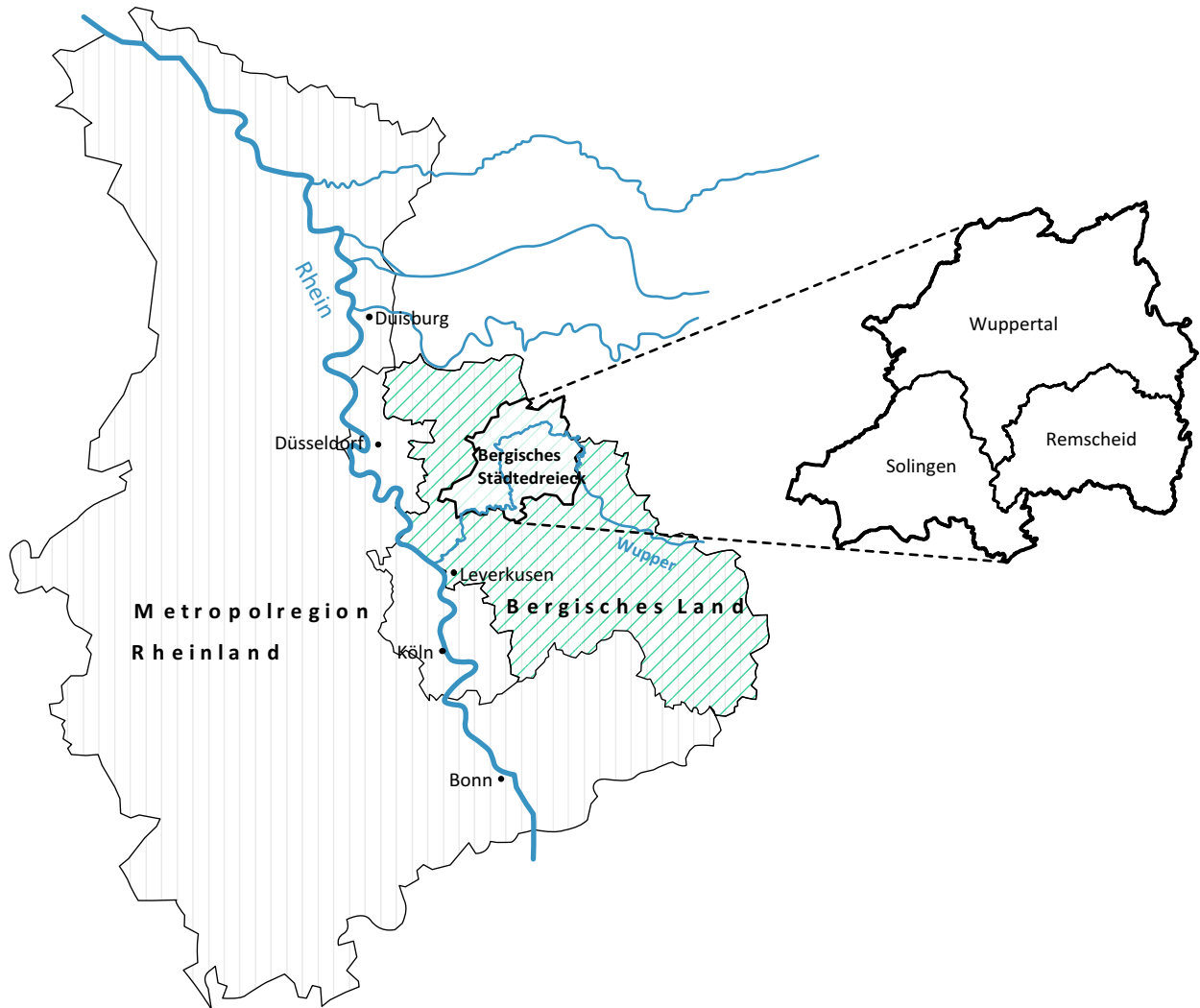


Abb. 11 Das Bergische Städtedreieck

- Touristischer Masterplan Bergisches Städtedreieck
- Regionaler Handlungsplan für die Fachkräfteversorgung im Bergischen Städtedreieck
- Regionales Konzept zur Kultur- und Kreativwirtschaft
- Klimaschutzteilkonzept „Anpassung an den Klimawandel für die Städte Solingen und Remscheid“
- Klimaschutzteilkonzept „Erschließung der verfügbaren Erneuerbare-Energien-Potenziale in der Region Bergisches Städtedreieck Remscheid Solingen Wuppertal“
- KWKhoch³ - Integrativer Ausbau zur Kraft-Wärme-Kopplung im Bergischen Städtedreieck

Kommunale und regionale Zusammenarbeit

Das Bergische Städtedreieck pflegt mit den anderen Regionen in NRW einen intensiven Austausch und eine enge Abstimmung in zentralen Fragen der Zusammenarbeit mit dem Land. Die Region versteht sich als fester Partner in der Regionenfamilie in NRW. Darüber hinaus unterhält

das Bergische Städtedreieck, nicht zuletzt aufgrund seiner zentralen Lage an der Schnittstelle zahlreicher Regionen im Land sowie seiner unterdurchschnittlichen Größe, zahlreiche strategische und operative Kooperationen mit seinen unmittelbaren Nachbarn.

Dazu gehören projektbezogene Kooperationen mit dem „Region Köln/Bonn e. V.“ und dem Kreis Mettmann wie beispielsweise der Aufbau der überregional bedeutsamen Radwege auf ehemaligen Bahntrassen (Panorama-Radwege zwischen Ruhr, Rhein und Sieg) wie auch die intensive Zusammenarbeit der touristischen Marketingorganisationen.

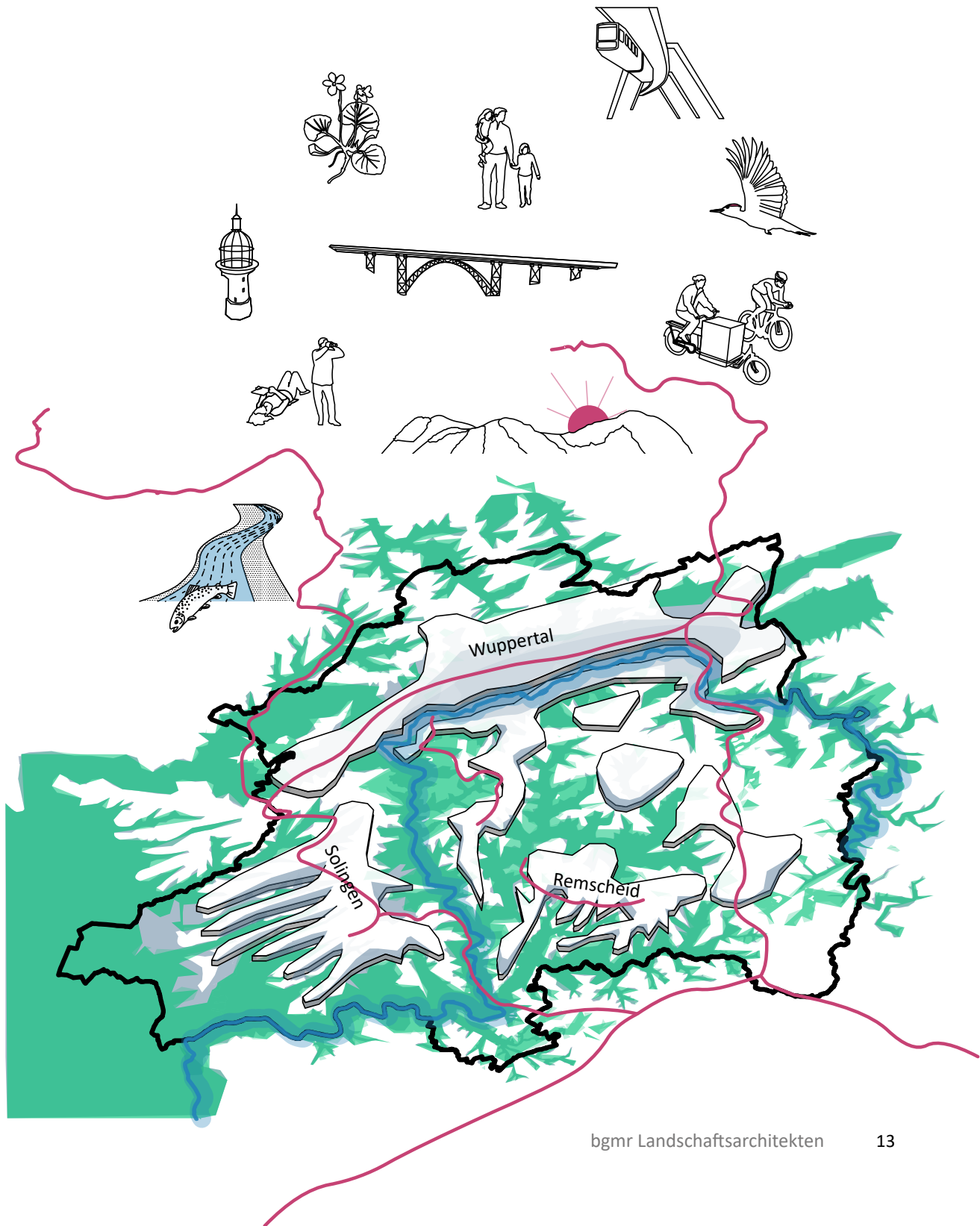
Seit Mitte 2016 wird zudem im Rahmen des StadtUmland-Aufrufes des Landes NRW der Kooperationsraum „Zwischen Rhein und Wupper“ aufgebaut. Gemeinsam mit den Städten Düsseldorf, Leverkusen, dem Kreis Mettmann und Kommunen der Kreise Rhein-Berg und Oberberg wird eine

integrale Entwicklung der Handlungsfelder Wohnen, Mobilität und Freizeit/Landschaft vorangetrieben. Dieser Kooperationsraum bildet für den Masterplan eine bedeutende übergreifende Maßstabsebene.

Partizipation und bürgerschaftliches Engagement

Im Bergischen Städtedreieck gibt es traditionell überdurchschnittlich viele Initiativen bürgerschaftlichen Engagements. Dazu gehören sowohl Unternehmen, die in der Region meistens mittelständisch und familiengeführt sind, als auch zivilgesellschaftliche Akteure, die sich für die Region und das Gemeinwohl einsetzen. In einem ersten Screening der Initiativen mit Fokus auf den technologischen, sozialen und ökologischen Wandel im Rahmen der Regionale-Bewerbung 2025 sind über 150 solcher Akteure ermittelt worden. Ein starker thematischer Fokus liegt dabei auf den Themen der Nachhaltigkeit. Pflege von Freiräumen, Einsatz für den Fahrradverkehr, Urban Gardening und essbare Stadt, urbane Landwirtschaft etc. Aktivitäten der öffentlichen Hand, und wissenschaftlicher Institutionen stützen und begleiten diese zivilgesellschaftlichen Projekte – beispielsweise Global nachhaltige Kommune Solingen, Neue Transferstrategie der Bergischen Universität mit Third Mission, Projekte des Wuppertal Institutes für Klima, Umwelt, Energie zusammen mit der Bergischen Universität in der gemeinsamen Forschungsorganisation TransZent. Vor diesem Hintergrund wird der Masterplan im Städtedreieck in eine Struktur des bürgerschaftlichen Engagements eingebunden sein.

2) Bestand - Qualitäten und Herausforderungen



2 BESTAND - QUALITÄTEN UND HERAUSFORDERUNGEN

2.1 Topografie - Deep Time

Das Bergische Städtedreieck ist eine Mittelgebirgslandschaft, die Teil des Rheinischen Schiefergebirges ist. Die ausgeprägte Topografie mit eingeschnittenen Flusstälern und Siepen, den kleinen und großen Gewässerläufen, prägt die Region stark.

Der höchste Punkt ist in Remscheid-Hohenhagen auf 379 m über dem Meeresspiegel, der niedrigste Bereich ist in Solingen an der Grenze zu Hilden auf 53 m über dem Meeresspiegel. Die von tiefen Tälern zerrufte Hochfläche fällt von Süd nach Nord sowie von Ost nach West in Richtung Rheinschiene ab. Die Täler der Wupper und des Morsbaches sind besonders tief eingeschnitten und führen mit den steilen Hängen dazu, dass sie unbebaut und „grün“ bleiben.

Die Topografie, die Geologie mit entsprechenden Bodenbildungen, das Klima und die Gewässer prägen die Landschaft seit tausenden von Jahren. Die Eigenlogik dieser Landschaft hat die Nutzungen, die Lage der Städte, die Führung der Verkehrswege und auch die wirtschaftliche Entwicklung maßgeblich strukturiert. Die historische Dimension des Naturraumes – die Deep Time - ist ihr tief eingeschrieben. Eine Aufgabe wird sein, die Deep Time in der Region spürbar und ablesbar zu machen, sodass sie trotz dynamischer Stadtentwicklung und lokaler Auswirkungen von Globalisierungsprozessen unverwechselbar bleibt.

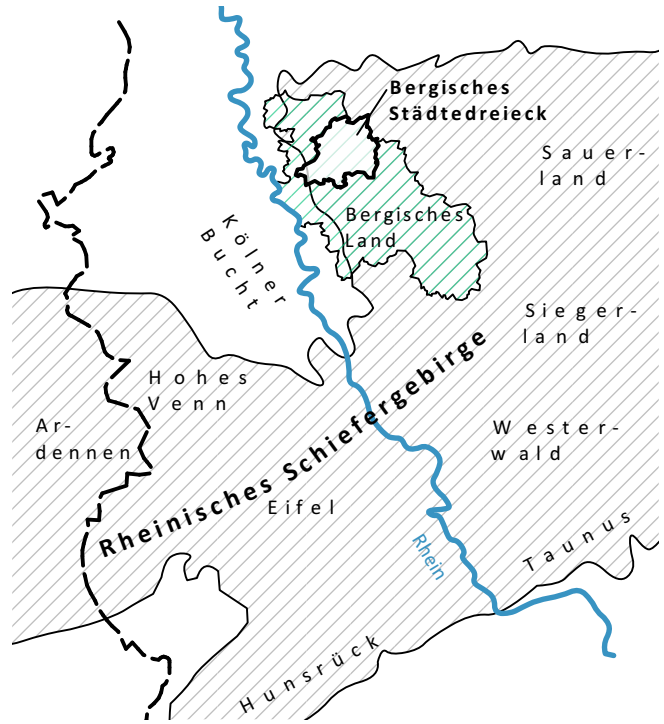


Abb. 12 Verortung im Rheinischen Schiefergebirge

⇒ Die Topografie des Bergischen Städtedreiecks stellt ein Raum- und Zeitkontinuum dar, es ist ein Alleinstellungsmerkmal, das als Identitätsmerkmal durch alle Handlungsfelder hinweg sichtbar und erlebbar werden soll.

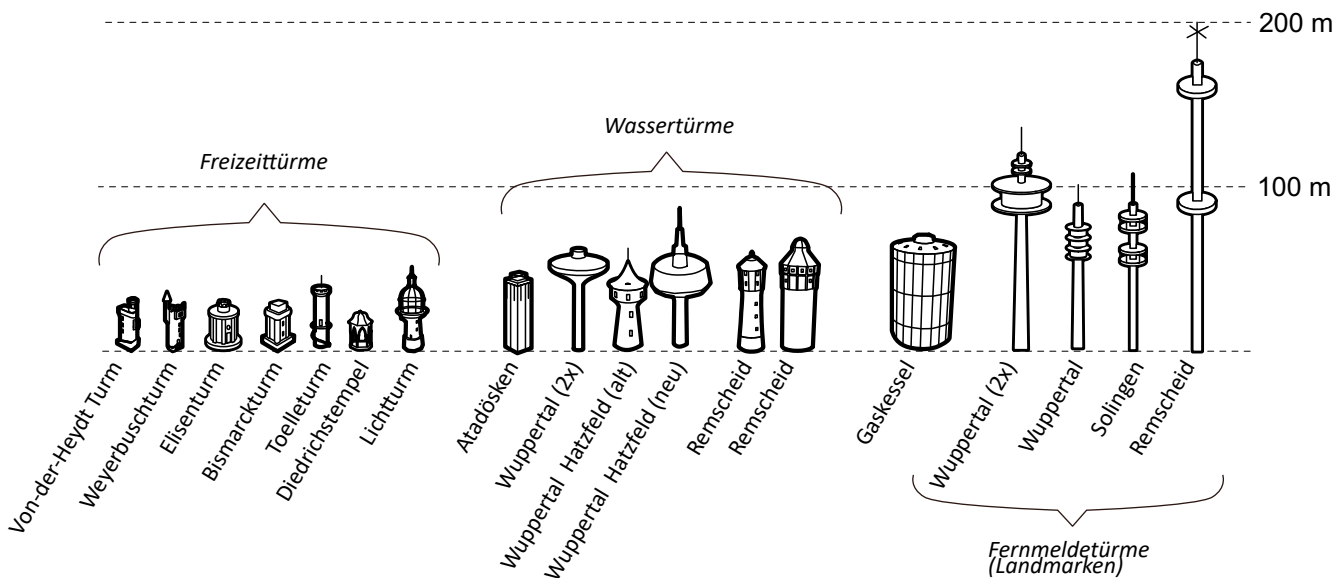


Abb. 13 Türme im Bergischen Städtedreieck, eigene Recherche und Darstellung





Abb. 14 (rechte Seite) Karte oben: digitales Geländemodell, Originaldaten bezogen via zentrale Stelle GeoTopografie am Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (ZSGT), dlz@bkg.bund.de; Siedlungsflächen und Türme, eigene Digitalisierung; Bahntrassenradwege und Bahnstrecken, Datenlizenz: CC BY 4.0 Datensatz: Amtliche Stadtkarte, bereitgestellt durch die Stadt Solingen

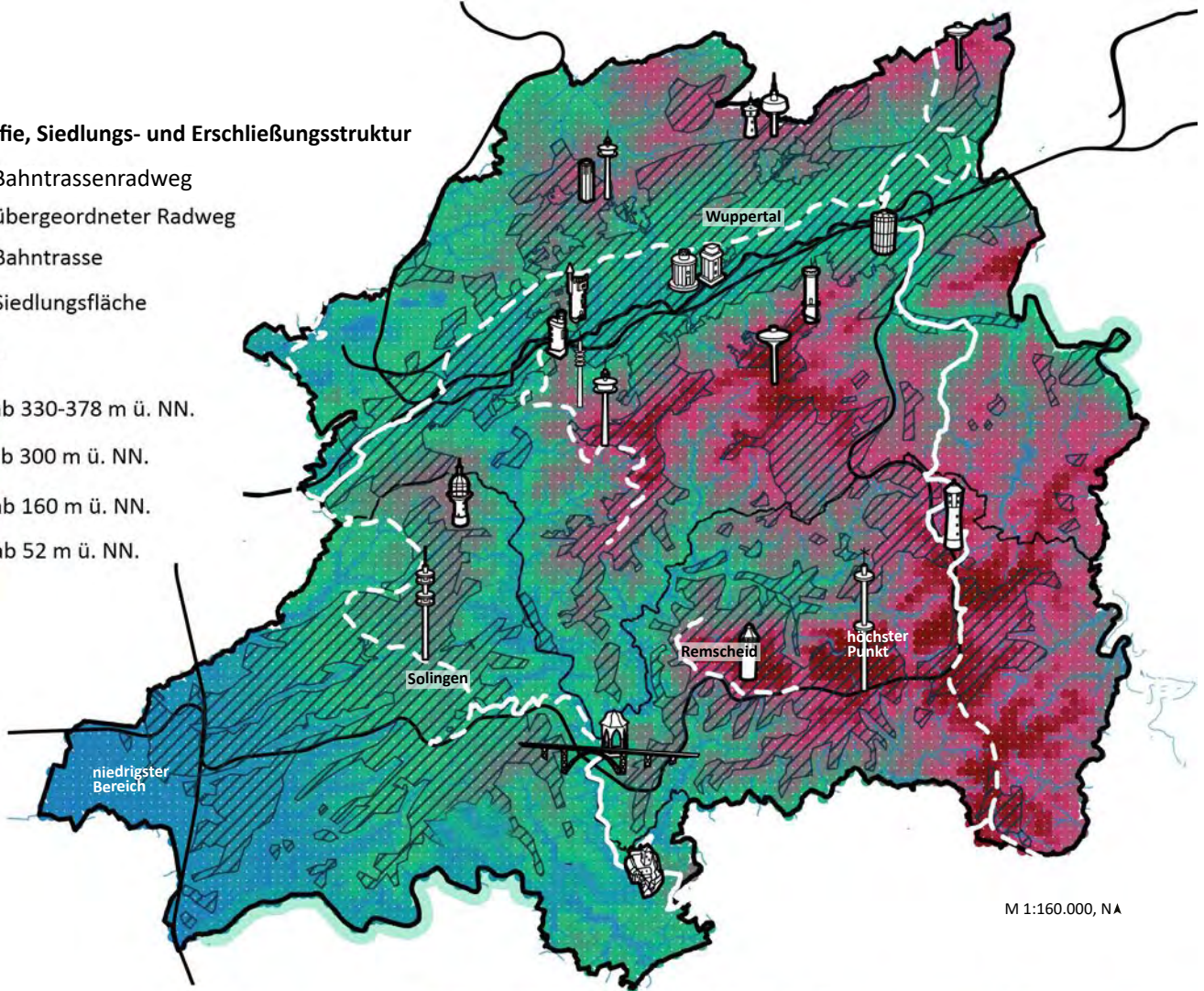
Abb. 15 (rechte Seite) Karte unten: digitales Geländemodell und Bodenkarte (Auswahl abdigitalisiert): Geobasis NRW– Version 2.0; Täler: eigene Digitalisierung; Gewässer: Datenlizenz: CC BY 4.0 Datensatz: Amtliche Stadtkarte, bereitgestellt durch die Stadt Solingen

Topografie, Siedlungs- und Erschließungsstruktur

-  Bahntrassenradweg
-  übergeordneter Radweg
-  Bahntrasse
-  Siedlungsfläche

Topografie

-  ab 330-378 m ü. NN.
-  ab 300 m ü. NN.
-  ab 160 m ü. NN.
-  ab 52 m ü. NN.

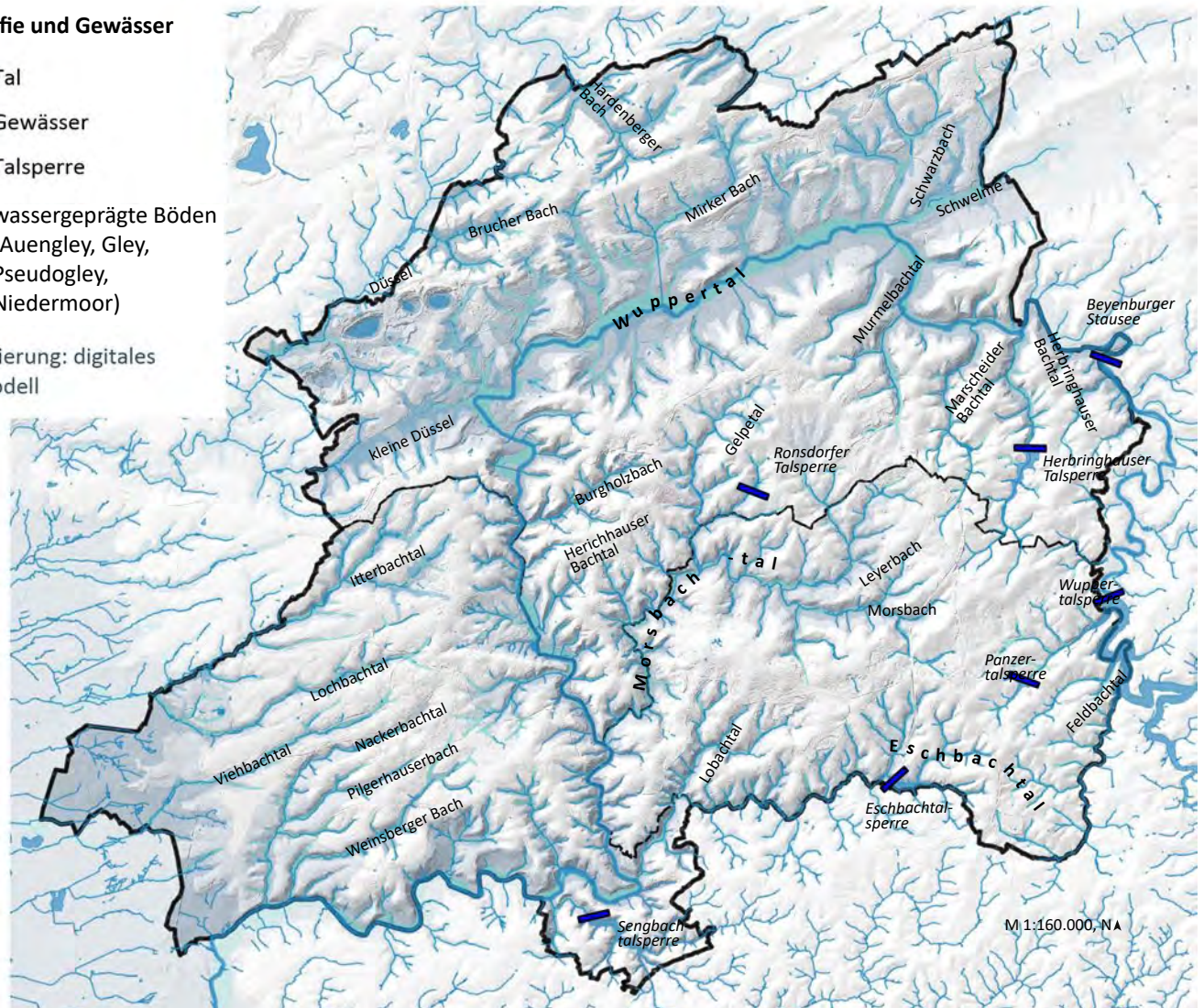


M 1:160.000, NA

Topografie und Gewässer

-  Tal
-  Gewässer
-  Talsperre
-  wassergeprägte Böden (Auengley, Gley, Pseudogley, Niedermoor)

Grauschattierung: digitales Geländemodell



M 1:160.000, NA



Abb. 16 Wuppertal, Besiedelung der Talebene



Abb. 17 Verweilplatz auf zerfurchten Hochflächen in Solingen



Abb. 18 steile Straße in Remscheid



Abb. 19 Für Bahntrassen wurden Tunnel durch die bewegte Landschaft gebaut, davon profitieren heute Radfahrende

Topografie und Siedlungsstruktur

Wenn die Täler sehr schmal waren, wurden die Siedlungen auf den flacheren Kuppen entwickelt. Solingen und Remscheid siedelten auf der Höhe, Remscheids Silhouette der Innenstadt ist aufgrund der Höhenlage um 360 m von landschaftsbildprägendem Charakter. Da die Berge um Wuppertal zu steil waren, fand die Besiedlung auf 160 m im Tal statt, ein langes Agglomerationsband zieht sich daher heute durch die Tallage. Bei allen Unterschieden in der Siedlungsentwicklung, die steilen Hänge blieben (weitgehend) frei von Bebauung.

In der Siedlungsgeschichte macht sich die ausgeprägte Topografie auch an der Vielzahl von Türmen bemerkbar, die bewusst an Hängen oder auf Kuppen platziert wurden. In jeder Stadt gibt es mindestens einen Wasserturm, der auf Erhebungen gelegen, das angrenzende, niedriger gelegene Umfeld mit Trink- und Brauchwasser versorgt. Die Wassertürme sind teils noch in Betrieb, teils restauriert und umgenutzt wie der Lichtturm in Solingen. Charakteristisch sind zudem die an den Hängen mit Blick in die Täler erbauten Türme, die von Anfang an der Erlebbarkeit der Landschaft dienen.

⇒ *bei zukünftigen Entwicklungen gilt es immer die Sichtbeziehungen buchstäblich „im Blick“ zu haben, um die Erlebbarkeit der bewegten Landschaft möglichst nicht einzuschränken, bzw. wichtige Aussichtspunkte, darunter auch die vorhandenen Türme, zu akzentuieren bzw. zu erschließen.*




Topografie und Erschließungsstruktur

Die Topografie erzeugt entsprechende Besonderheiten in der Erschließungsstruktur. Wuppertal hat 469 öffentliche Treppen mit über 12.000 Stufen, Bahnbrücken überspannen tief eingeschnittene Täler.

In Remscheid fordert die zweitsteilste innerörtliche Straße Europas ihre Anwohner im täglichen Leben heraus.

⇒ *Damit kommt den neuen Bahntrassenradwegen, als verhältnismäßig ebene Fortbewegungsräume der aktiven Mobilität, eine besondere Rolle zu (vgl. Kap. 2.6).*

Klimabedingte Risiken

-  Überwärmungsrisiko
-  Hochwasserrisikoflächen
-  Siedlungsfläche

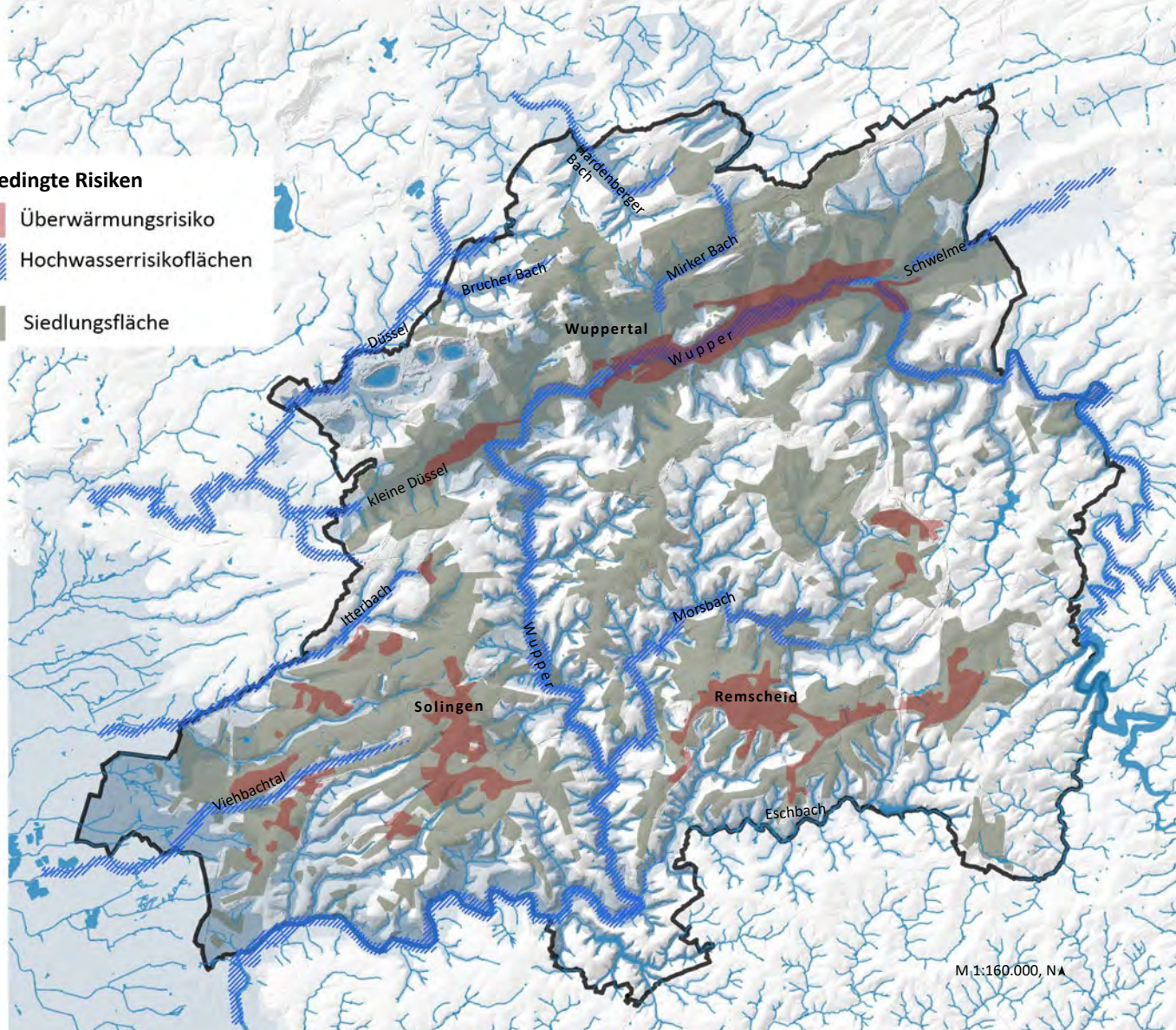


Abb. 20 Überwärmungsrisiko. Quellen: Remscheid und Solingen: Stadtbereiche mit erhöhter Tendenz zur Überwärmung aus „Klimaschutzkonzept Anpassung an den Klimawandel für die Städte Solingen und Remscheid, ISB, 2013; Wuppertal: Stadtkern-Klimatope, intensiver Wärmeineffekt, geringe Feuchte aus „Klimafunktionskarte“ via geoportal.wuppertal.de, Stand 2017; Hochwasserrisiko: Hochwassergefahrenkarte, niedrige Wahrscheinlichkeit HQ500 via geoportal.wuppertal.de, abgerufen 1/2018

2.2 Bergisches Klima

Die Region gehört zum nordwestdeutschen Klimabereich, der mit vergleichsweise kühlen Sommern und milden Wintern maritim geprägt ist. Auch hier macht sich das starke Relief bemerkbar. Die Topografie wirkt sich auf das Mesoklima aus. In den höheren Lagen ist die Jahresdurchschnittstemperatur geringer, die Niederschlagsmenge nimmt von Westen nach Osten mit den höher gelegenen Lagen zu (RWTH Aachen, 2017).

Durch die Topografie stellen zukünftige und bereits aktuelle Negativ-Auswirkungen des Klimawandels im Bergischen Städtedreieck eine besondere Herausforderung dar. Mit dem Klimaschutzteilkonzept „Anpassung an den Klimawandel für die Städte Solingen und Remscheid“ der RWTH Aachen von 2013 wurde bereits ein Prozess angestoßen, in dem sich die Städte mit den Folgen des Klimawandels beschäftigen. Hierzu benennen sie wesentliche Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren, identifizieren aktuelle

und künftige Herausforderungen für die Städte und zeigen Handlungsmöglichkeiten auf.

Derzeit beschäftigen sich die Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal mit der Umsetzung von Anpassungs-Maßnahmen im Rahmen des Projektes BESTKLIMA.

Überwärmungsrisiko

Mit dem Klimawandel wird eine Zunahme von Hitzetagen, vor allem in den verdichteten Siedlungsbereichen in den Tallagen prognostiziert, womit insbesondere die Ebene Wuppertals betroffen ist. Hier ist die Anzahl der heißen Tage im Jahresmittel von durchschnittlich ca. 6 zwischen 1948 und 2000 auf ca. 9 zwischen 2001 und 2016 gestiegen. Bis 2030 ist ein deutlicher Anstieg auf bis zu 20 heiße Tage möglich (RWTH Aachen, 2017, S.5).

Doch auch in Solingen und Remscheid wurden Bereiche identifiziert, die u.a. aufgrund der Bevölkerungsdichte, der Bauweise und des Mangels an öffentlichem Grün jetzt schon zu Überwärmung tendieren (RWTH Aachen, 2013, S.34).

Hochwasserrisiko

Ebenfalls herausfordernd sind – bedingt durch die Höhenlagen und Gefälle – Gefahren, die durch Hochwasser aus den Flüssen und urbanen Überflutungen aus den Stadtgebieten entstehen. „Wild“ abfließendes Wasser aus den Hängen erhöht das Überflutungsrisiko. In der Vergangenheit traten wiederholt Hochwasserereignisse entlang des Eschbachs, des Morsbachs sowie an der Wupper auf (RWTH Aachen, 2013, S.42).

Aufgrund des Anspruchs an barrierefreie Zugänge bestehen erhebliche Gefährdungspotenziale auch in zentralen Stadtlagen.

„Durch die bewegte Topografie können sich in steilen Lagen Sturzbäche mit gefährlichen Strömungen entwickeln, wohingegen sich in den flacheren Bereichen das Wasser sammeln und anstauen kann. Gebäude sind in diesen Fällen sowohl durch Oberflächenwasser bedroht, als auch durch Wasser aus der Kanalisation in Folge von Über- oder Rückstau sowie durch den Anstieg des Grundwassers.“ (RWTH Aachen, 2013, S.42)

Damit kommt der lokalen Grünen Infrastruktur eine besondere Bedeutung in Bezug auf ihre Fähigkeit zur Abmilderung von Überhitzung sowie zur Prävention von Hochwasser- und Überflutungsereignissen zu.

Mit der Grünen Infrastruktur werden Wohlfühlorte im Freien geschaffen. Vor allem in den Gebieten mit einer besonders hohen Dichte, die häufig gleichzeitig ökonomisch schwache Gebiete sind, haben diese Wohlfühlorte eine besondere Entlastungsfunktion in Hitzeperioden. Mit der Förderung der Grünen Infrastruktur in oder angrenzend an diese Gebiete wird ein Beitrag zur Umweltgerechtigkeit und für die Gesundheitsprävention geleistet.

- ⇒ *Konzepte der Klimaanpassung müssen weiter konkretisiert und durch Projekte realisiert werden.*
- ⇒ *Anstelle des Abführens des Wassers muss es in den Städten gespeichert werden, damit es in Hitzeperioden verdunsten kann und somit zur Kühlung der Stadt beitragen kann („Schwammstadt-Prinzip“).*

2.3 Bergische Gewässer

Mit den vielen Bach- und Flusstälern ist die Region sehr wasserreich. Mit über 1.000 mm Niederschlag im Jahr zählt Wuppertal zu den regenreichsten Großstädten in Deutschland. Alle offenen Fließgewässer sind zusammengerechnet ca. 570 km lang (GIS-Datensatz der amtlichen Stadtkarte).

Aufwertungspotenziale der Gewässer

Bei näherer Betrachtung der Gewässerstruktur wird der Zusammenhang zwischen Siedlungsentwicklung und Überformungsgrad der Gewässer - insbesondere in Wuppertal - deutlich. In der Stadt Remscheid sind zufolge des

Gewässergüteberichts mehr als die Hälfte der Gewässer insgesamt in einem guten bzw. sehr guten Zustand. Jedoch weisen Morsbach und Eschbach mit ihren Zuflüssen sowie die Wupperzuflüsse stellenweise große Defizite auf (Gewässergütebericht Stadt Remscheid, 2007, S. 140-147).

Doch auch im städtischen Umfeld müssen Gewässer nicht verrohrt oder betoniert sein. So wird etwa die Schwelme in Wuppertal von einem grünen Korridor begleitet, ist jedoch in ein betoniertes Bett „gezwängt“. Durch Renaturierung solcher Gewässer werden einerseits Ziele hinsichtlich Stärkung der biologischen Vielfalt aber auch der Überflutungsvorsorge (vgl. Kap. 2.1.3) verfolgt, wenn die Gewässer über mehr Retentionsraum verfügen.

Die Stadt Solingen hat im Bereich Krausener Bach, Papiermühler Bach, Bayerter Bach und Erbenhäuschener Bach bereits Aufwertungspotenziale identifiziert und konzeptionelle Ansätze erarbeitet.

- ⇒ *Die Wasserläufe bilden das Grundgerüst für das Biotopverbundsystem, sie sind wichtige, lineare Elemente der Grünen Infrastrukturnetze.*
- ⇒ *In der Region bestehen noch Potenziale zur ökologischen Aufwertung der Gewässer, die in Abstimmung mit der Wasserrahmenrichtlinie ausgeschöpft werden sollten.*

Technische Wasserinfrastruktur

Aufgrund der bewegten Topografie existiert im Bergischen Städtedreieck ein hohes Maß an technischer Wasserinfrastruktur. Zu den Anlagen der Trinkwasserversorgung und des Abwassers kommen Talsperren, viele Sammler und Rückhaltebecken.

Das starke Relief ermöglicht die Nutzung der Wasserkraft mittels Talsperren - ein wichtiger Impuls für die frühindustrielle Entwicklung der Region. Drei der sieben Talsperren dienen heute der Trinkwassergewinnung, die übrigen vier sind zugänglich und stellen wichtige Naherholungsgebiete dar. Insbesondere der Beyernburger Stausee, aber auch die Wuppertalsperre sind beliebte Ausflugsziele (Arbeitskreis Regionales Positionspapier Freizeitwirtschaft und Kulturlandschaft, 2012).

Die Talsperren haben zudem eine wichtige Wasserrückhaltefunktion. Dass die Bergischen Gewässer wegen der starken Gelände- und Straßengefälle bei Starkregen schnell zu Sturzfluten werden können, hat die Errichtung der Talsperren, aber auch der vielen Sammler, Regenrückhalte- und Hochwasserrückhaltebecken (mit direktem Anschluss an Gewässer) erfordert. Mit einem umfangreichen Hochwasserrisikomanagement wappnet sich die Region auch für zunehmende Wetterextreme im Zuge des Klimawandels. Die Rückhaltebecken nehmen plötzlich anschwellendes Wasser aus urbanen, versiegelten Gebieten auf und geben es verlangsamt in natürliche Gewässer ab. Die Abfluss-

Gewässerstruktur

- 1,2 - unverändert bis gering verändert
- 3,4 - mäßig bis deutlich verändert
- 5,6 - stark bis sehr stark verändert
- 7 - vollständig verändert
- ▬ Talsperre
- Siedlungsfläche

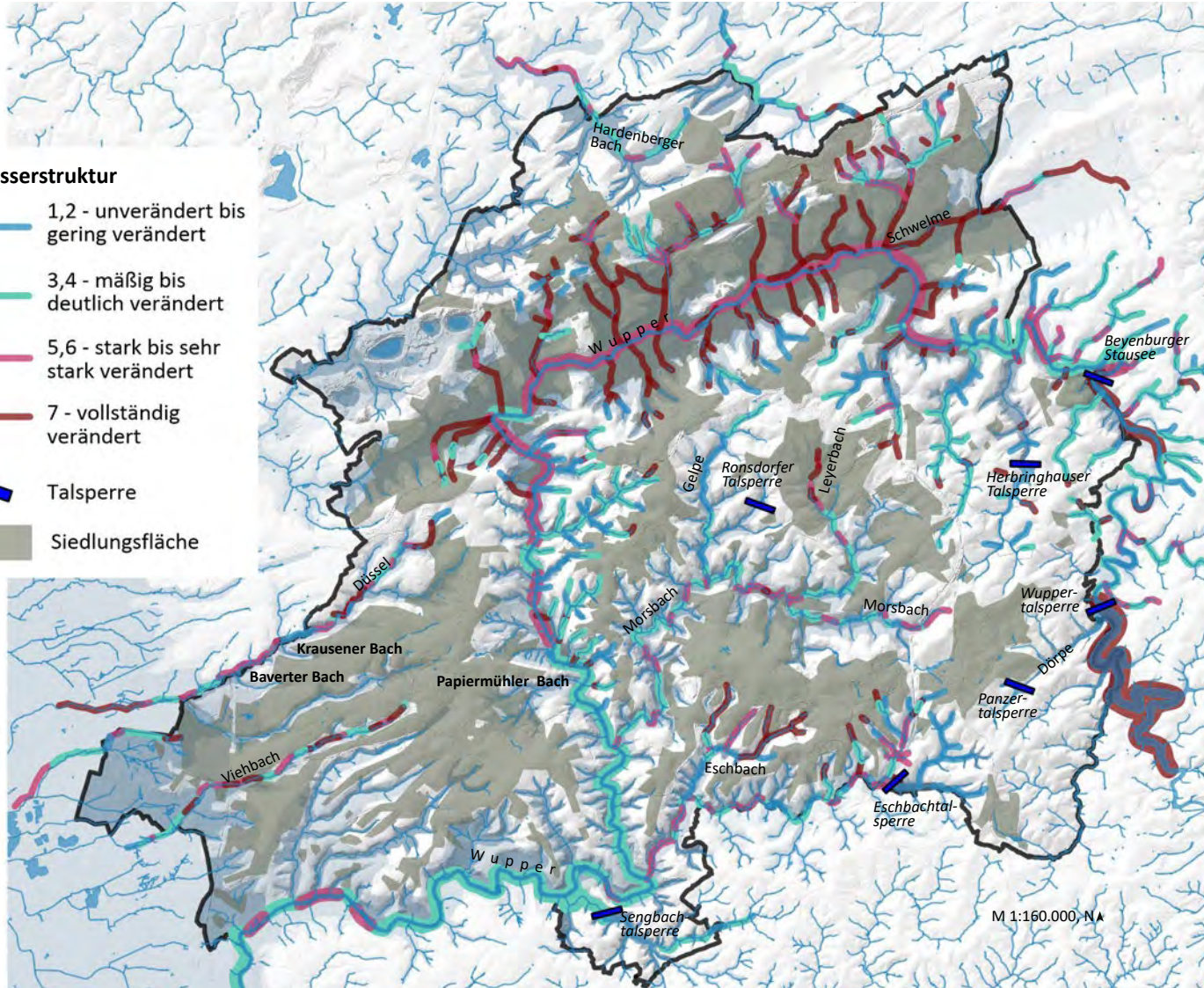


Abb. 21 Gewässerstruktur basierend auf (Darstellung vereinfacht): Daten des Wupperverbands, Gewässergüte 2013-2015 bezogen über flugs.wupperversband.de, sowie ergänzend ELWAS-WEB LVN, herausgegeben vom Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW, Daten von 2011 bis 2013; Siedlungsflächen eigene Digitalisierung; Gewässer, Datenlizenz: CC BY 4.0 Datensatz: Amtliche Stadtkarte, bereitgestellt durch die Stadt Solingen

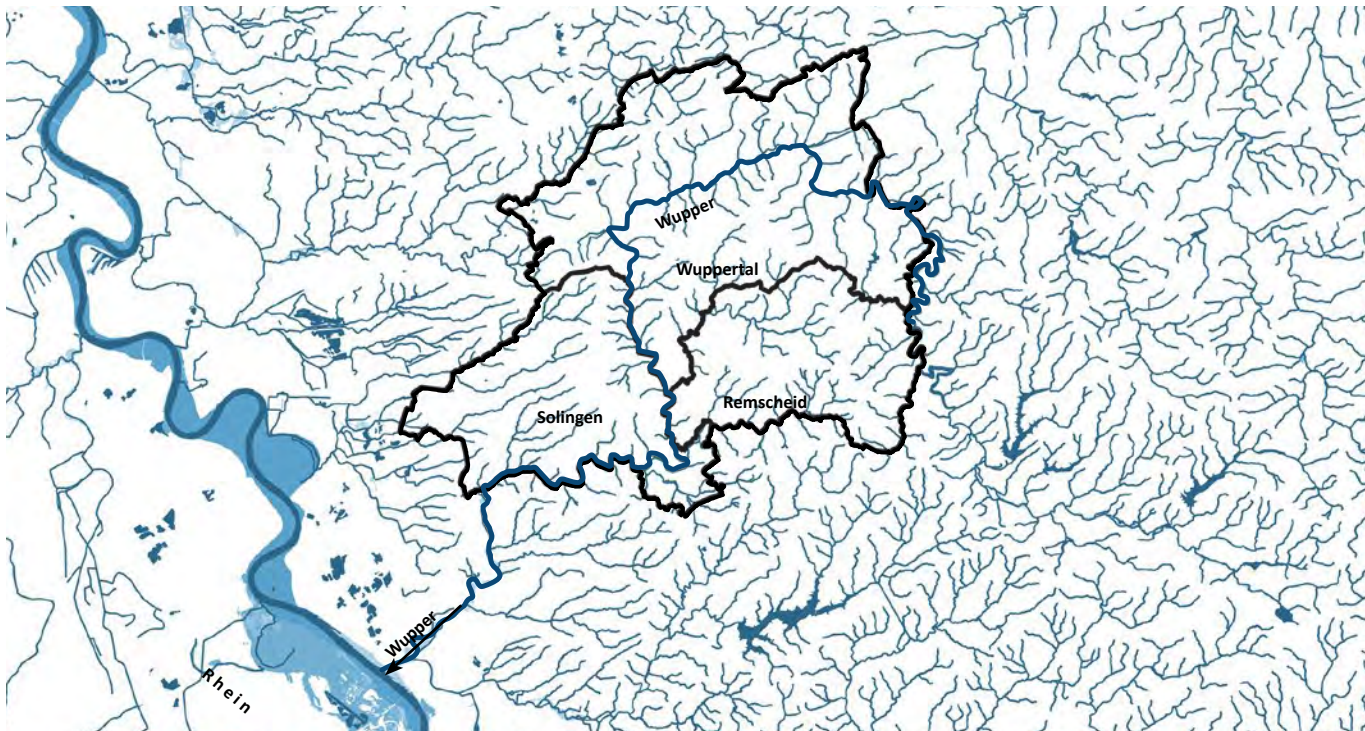


Abb. 22 Regionale Gewässer und Überschwemmungsgebiete via <https://www.opengeodata.nrw>.



Abb. 23 betoniertes Bachbett der Schwelme, Aufwertungspotenzial



Abb. 24 versteckter, naturnaher Wasserlauf des Lochbachtals



Abb. 25 Aufenthaltsqualität am Wasserplatz an der Wupper



Abb. 26 Gewerbe an der Wupper, Ufer nicht zugänglich



Abb. 27 landschaftliche Wupper zwischen Solingen und Remscheid



Abb. 28 provisorischer Wupperzugang Rauental, Aufwertungspotenzial

verhältnisse sind so relativ konstant, was zum Schutz der Lebensräume an den Gewässern beiträgt. Sie wirken damit wie eine Austauschmembran zwischen den anthropogenen Stadtsystemen und den natürlichen Wassersystemen. Zum Teil handelt es sich dabei um „grüne“, nicht versiegelte Becken, aber auch um betonierte Trocken- oder Dauerstaubecken.

- ⇒ *Die Technische Wasserinfrastruktur ist Teil der Landschaft und der Grünen Infrastruktur. Als multifunktionale Membran kann sie neben dem Hochwasserschutz und der Klimaanpassung auch der Stärkung der Biodiversität und dem Landschaftserleben dienen.*

Erlebbare Wupper

Von zentraler Bedeutung ist die Wupper, die gleichzeitig die drei Großstädte miteinander verbindet und durch ihr tiefes Tal trennt. Sie ist namensgebend für die Stadt Wuppertal und entwässert in den Rhein. Im Bergischen Städtedreieck zeigt sie viele unterschiedliche Gesichter.

In Wuppertal ist sie der Stadtfluss, abschnittsweise begleitet von der Schwebbahn, unmittelbar angrenzenden Fabrikgebäuden, aber auch Privatgärten. Zur Zeit der Industrialisierung war die Wupper wegen ihrer belasteten Wasserqualität die „Rückseite“ der Stadt, weshalb ihre Ufer vielerorts nicht zugänglich sind. Heute ist die Wasserqualität wieder so gut, dass Lachse und Meeresforellen ansässig sind. Im Rahmen der Projekte „Lebensader Wupper“ und „Perspektivwechsel Wupper“ wurden zahlreiche Renaturierungsmaßnahmen umgesetzt und eine nachhaltige Aufwertung des Flusses in der Stadt durch die Schaffung von Promenaden Zugängen und Balkonen begonnen. Zukünftig sollen noch weitere Wasserplätze hinzukommen, bzw.

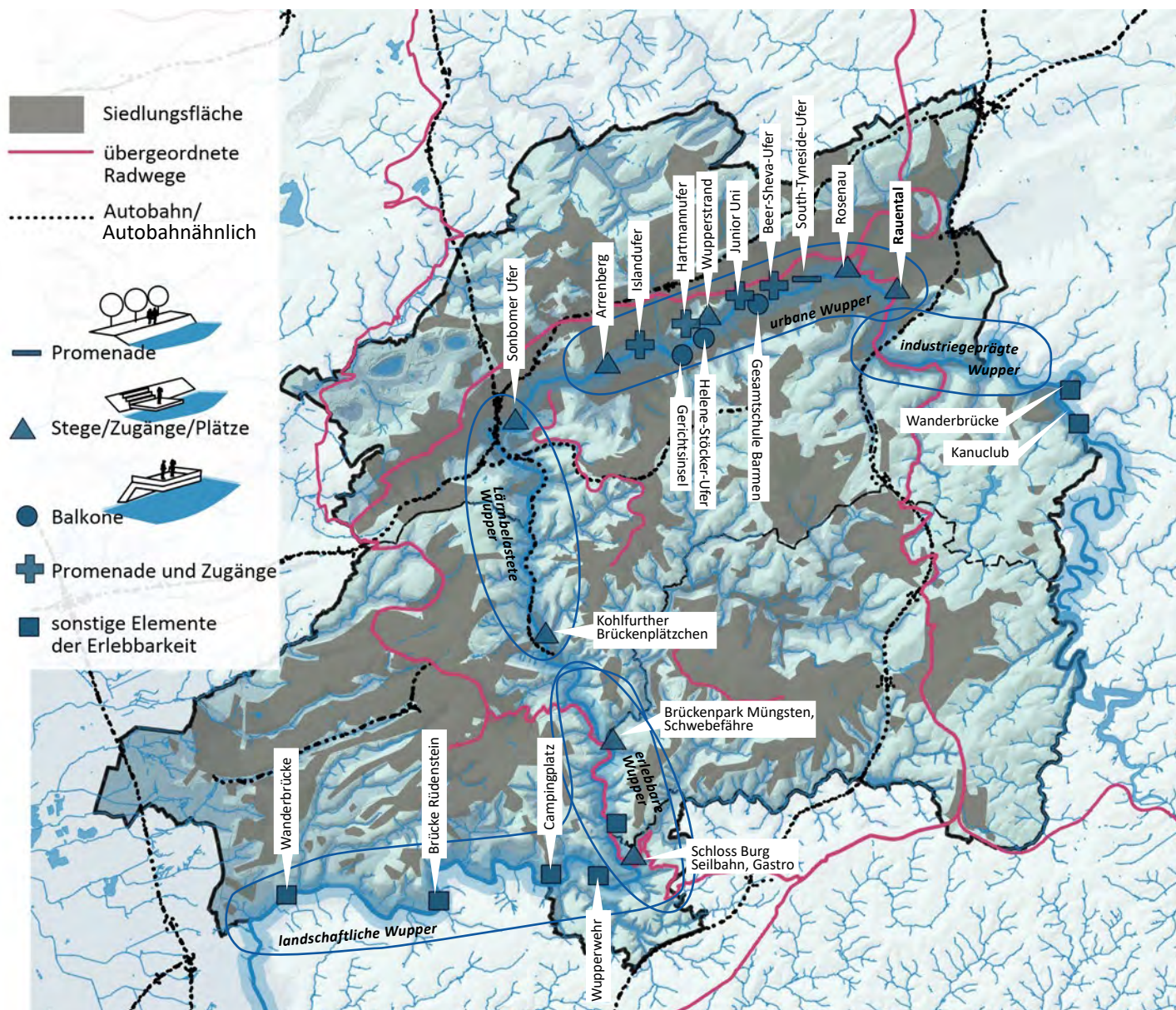


Abb. 29 Erlebbarkeit der Wupper. Quellen: Siedlungsflächen eigene Digitalisierung; Gewässer, Radwege: Datenlizenz: CC BY 4.0 Datensatz: Amtliche Stadtkarte, bereitgestellt durch die Stadt Solingen, Wupperbalkone, Promenaden und Stege in Wuppertal bereitgestellt durch Michael Gehrke, Stadt Wuppertal; weitere Punkte der Erlebbarkeit: eigene Recherche

qualifiziert werden - wie die provisorische Pflegezufahrt im Bereich Rauental. Außerdem soll - wo möglich - wieder eine vielfältige Sohl- und Uferstruktur hergestellt werden (Stadt Wuppertal, 2018).

Bei der Entwicklung und Umsetzung ist der Wupperverband ein wichtiger Akteur, dessen Aufgabe das Flussgebietsmanagement ist. Die Verbesserung der Erlebbarkeit und Zugänglichkeit der Wupper ist auch ein zentrales Anliegen des bürgerschaftlichen Vereins neue ufer wuppertal e.V., der mit Hilfe von Spenden und Patenschaften seitens lokaler Firmen, Verbänden und Institutionen viele Projekte umsetzt.

Flussabwärts verläuft die Wupper in einem engeren, un bebauten Tal zwischen den Städten Solingen und Remscheid, wird hier jedoch bis kurz vor der Müngstener Brücke von der Landesstraße 74 begleitet, wodurch die Aufenthaltsqualität deutlich beeinträchtigt ist. Bis Schloss Burg ist die Wupper durch einen durchgängigen Radweg

begleitet, wodurch sie hier besonders gut erlebbar ist. Hier erfährt sie immer wieder punktuelle Inszenierungen. Größere Attraktionen sind der Brückenpark Müngsten mit Schwebefähre oder die Seilbahn im Bereich Schloss Burg. Flussabwärts gibt es immer wieder kleine Wanderbrücken oder gastronomische Einrichtungen mit Zugänglichkeit zum Wasser.

Mehrere Initiativen bemühen sich derzeit um die Schaffung durchgängiger Radwege an der Wupper. Dies ist insbesondere in den verdichteten Quartieren Wuppertals herausfordernd. Ein Ansatz zielt auf die Ausschilderung der nächstgelegenen Wegeverbindungen ab, die teils nicht optimal für den Radverkehr sind. Ein zweiter über-regionaler Ansatz weicht im Bereich Wuppertal auf die Nordbahntrasse mit sehr hohem Fahrkomfort aus.

⇒ Die Erlebbarkeit der Wupper kann noch verbessert werden. Die bestehenden Ansätze sind sehr fruchtbar.

2.4 Bergische Natur- und Kulturlandschaften

Die Entwicklung der Natur- und Kulturlandschaft ist eng mit dem bewegten Relief verbunden. Die erschwerte Zugänglichkeit von steilen Hängen und Tälern hat eine allzu intensive Nutzung und Überformung der Landschaft verhindert, sodass sie von relativ hohen Wald- und Grünlandanteilen geprägt und insgesamt strukturreich ist. Dies kommt heute der ganzen Region nicht nur aus ökologischen Gründen zugute, da neben Land- und Forstwirtschaft verstärkt auch Erholungs- und Freizeitnutzung im Fokus stehen. Sie bildet einen Standortfaktor, der mittelbar auch zur Wertschöpfung durch die Beeinflussung der Grundstückswerte beiträgt.

Wald

Mit etwas über 9.200 ha Waldflächen hat die Region einen relativ hohen Waldanteil, der sich vor allem über die steileren, nicht besiedelten Hanglagen des Tals der Wupper und ihrer Zuflüsse mit den teils steilen Kerbtälern erstreckt. Es handelt sich überwiegend um Mischwald (ca. 6.600 ha) und Laubwald (ca. 2.600 ha) sowie kleine Anteile Nadelwald auf den höheren Lagen (ca. 129 ha). Es kommen wertvolle Lebensraumtypen wie Hainsimsen-Buchenwälder an den Talhängen und Auen- bzw. Niederwälder (Erlenbruchwald) im Bereich der Fließgewässer vor (Landschaftspläne Remscheid (2003) und Wuppertal (2005)).

Landwirtschaft

Von den landwirtschaftlichen Nutzflächen werden etwa 5.500 ha ackerbaulich genutzt. Sie konzentrieren sich auf die wenigen ebenen Flächen der Region und sind eher klein parzelliert sowie überwiegend strukturreich. Die Flächen werden von einer kleinen Zahl von Betrieben bewirtschaftet. Große Teile der Kulturlandschaft sind als Wiesen oder Grünland charakterisiert. Vor allem die Hochflächen und Talauen werden als Grünland genutzt, vereinzelt sind auch Obstwiesen (z. B. Wuppertal West) eingestreut. Die Artenvielfalt ist jedoch durch vermehrte Nutzungsaufgabe oder Intensivierung bedroht.

Eine regionale Besonderheit ist die Gemeinschaft „BERGISCHE PUR“, die mit dem Slogan „*Heimat schmeckt*“ die Allianzen zwischen Erzeugern und Kunden stärkt - via regionaler Produktpalette und Direktvermarktung. Das Netzwerk erstreckt sich über das Bergische Land und geht darüber hinaus. Auch der Naturpark Bergisches Land fördert mit dem Projekt „*Vielfalt schmeckt*“ die regionale „Agrobiodiversität“ (www.vielfalt-schmeckt.de).

Zur Gemeinschaft gehören nur Erzeuger, die sich der artgerechten Tierhaltung, der naturnahen Bewirtschaftung des Landes und der transparenten Produktion verschrieben haben. So kann die Artenvielfalt durch angepasste Pflege und gleichzeitig das Vertrauen zwischen Erzeugern und Abnehmern gestärkt werden. Die Erzeugnisse können ressourcenschonend regional vermarktet werden, sie sind in den einzelnen Hofläden, aber auch in den großen Super-

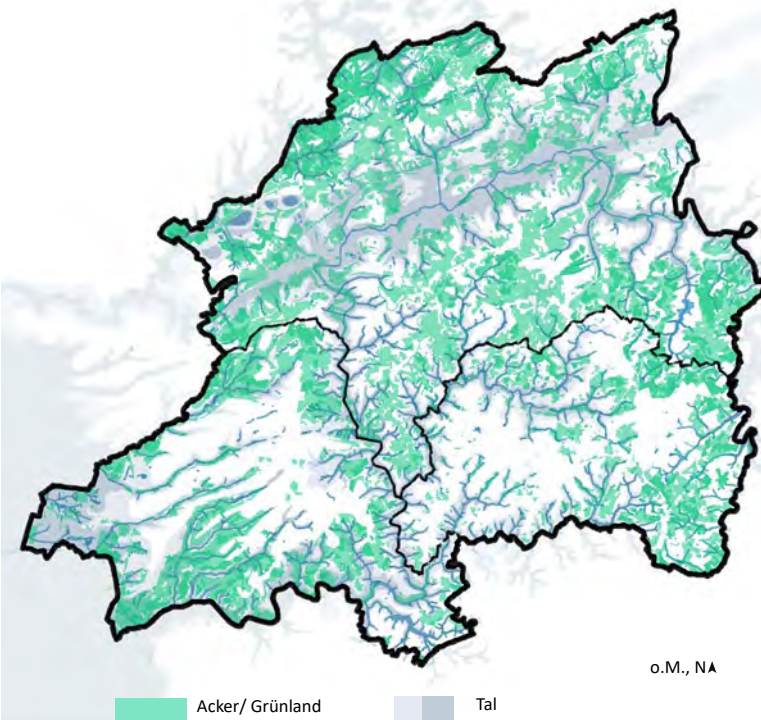
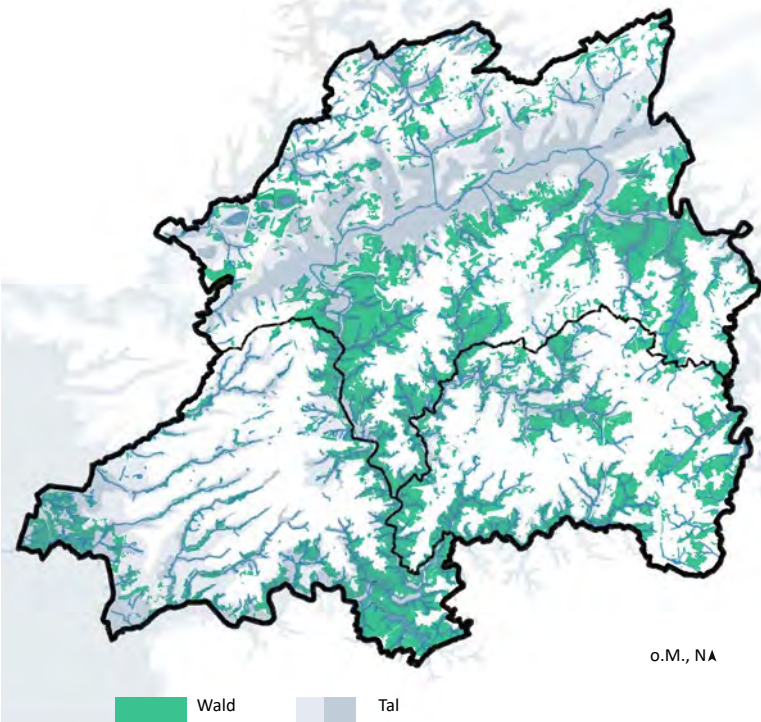


Abb. 30 Topografie und Kulturlandschaft. Quellen: digitales Geländemodell: Geobasis NRW – Version 2.0; Geo-Daten: Datenlizenz: CC BY 4.0 Datensatz: Amtliche Stadtkarte, bereitgestellt durch die Stadt Solingen

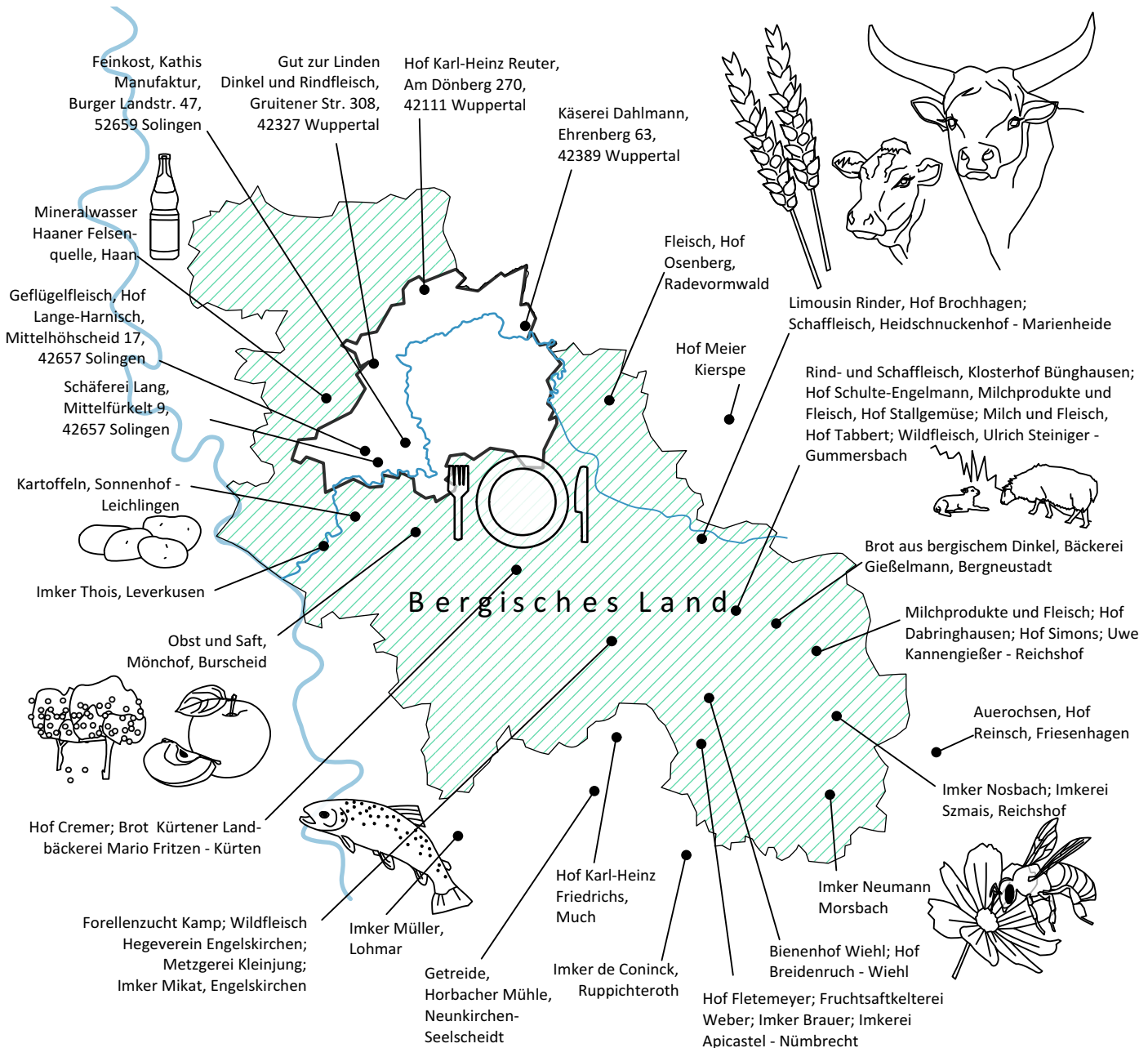


Abb. 31 Erzeuger des Netzwerks „BERGISCH PUR“ siehe auch <http://www.bergischpur.de/erzeuger.html>, abgerufen 3/2018

marktketten, erhältlich.

Auf den bergischen Wiesen werden viele Rinder, darunter auch Auerochsen, sowie Schafe zur Herstellung von Milch- und Fleischprodukten gehalten. Einige Mostereien haben sich auf die Nutzung der typischen Obstwiesen spezialisiert. Hinzu kommt eine hohe Anzahl von Imkern.

Im Bergischen Städtedreieck gehören mehrere landwirtschaftliche Betriebe, eine Schäferei und eine Manufaktur aus Wuppertal und Solingen zum Netzwerk. Einige Produzenten pflegen individuelle Abnehmerschaften mittels sogenannter „Biokisten“, wie der Hof Kotthausen.

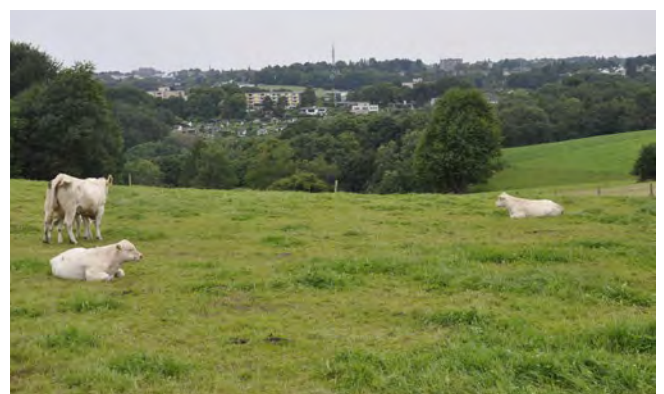


Abb. 32 Grünland auf der Kuppe bei Theegarten, bewaldete Hänge

- ⇒ Konzepte und neue Kooperationsformen für die zukünftige naturschutzfachlich angepasste Bewirtschaftung werden erforderlich.
- ⇒ Die Gemeinschaft „Bergisch Pur“ stellt eine gute Plattform zur Intensivierung der regionalen Vermarktung und damit auch ökologisch zuträglichen Kulturlandschaftspflege dar.

Geschützte Lebensräume

Das Bergische Städtedreieck gehört in Teilbereichen zum Naturpark Bergisches Land.

Besonders geschützt sind die nachfolgenden Natura 2000-Gebiete:

- Ohligser Heide
- Wupper von Leverkusen bis Solingen
- Gelpe und Saalbach
- Wupper östlich Wuppertal,
- Teufelsklippen

Hinsichtlich des Biotopverbundes haben die zahlreichen Bachtäler eine besondere Bedeutung. Sie stellen lineare Verbindungselemente dar, die die gesamte Region durchziehen.

- ⇒ *Mit dem Masterplan sollen nicht nur die Schutzgebiete gesichert und entwickelt werden, sondern im Sinne einer ganzheitlichen Strategie auch bestehende Flächennutzung hinsichtlich der Biodiversität aufgewertet werden.*
- ⇒ *Den Talstrukturen kommt dabei als verbindende Elemente eine besondere Bedeutung zu.*

Biologische Station Mittlere Wupper

Bei der Betreuung der Schutzgebiete ist die Biologische Station Mittlere Wupper eine zentrale Akteurin, sie ist Vertragspartnerin der drei Städte auf Grundlage der „Förderrichtlinie Biologische Stationen NRW“ – kurz FÖBS – des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW.

Die Station führt faunistische, floristische und vegetationskundliche Bestandserhebungen durch, erarbeitet Pflege- und Entwicklungsplanungen, artenschutzrechtliche Fachbeiträge und Verträglichkeitsprüfungen. Sie berät die Naturschutzbehörden der drei Städte.

Die Station kooperiert außerdem mit den Landwirten, welche (schutzwürdige) Kulturlandschaften nutzen und pflegen. Die Station berät die Landwirte im Rahmen des Vertragsnaturschutzes und setzt sich für die Regionalvermarktung der Produkte ein.

Darüber hinaus ist sie mittels Wanderungen, Vorträgen, Infoständen und Besucherlenkung eine wichtige Akteurin der Umweltbildung zu regionaler Artenvielfalt und Naturschutz. Sie ist Teil des Netzwerks Biologischer Stationen in Nordrhein-Westfalen.

Aktuell ist ihre Handlungsfähigkeit durch die Raumsituation am derzeitigen Standort eingeschränkt.

- ⇒ *Die Station ist eine Schlüsselakteurin für die Entwicklung und Pflege der regionalen Natur- und Kulturlandschaft auf der Konzeptions- und Umsetzungsebene. Ihre Handlungsfähigkeit ist sicherzustellen.*

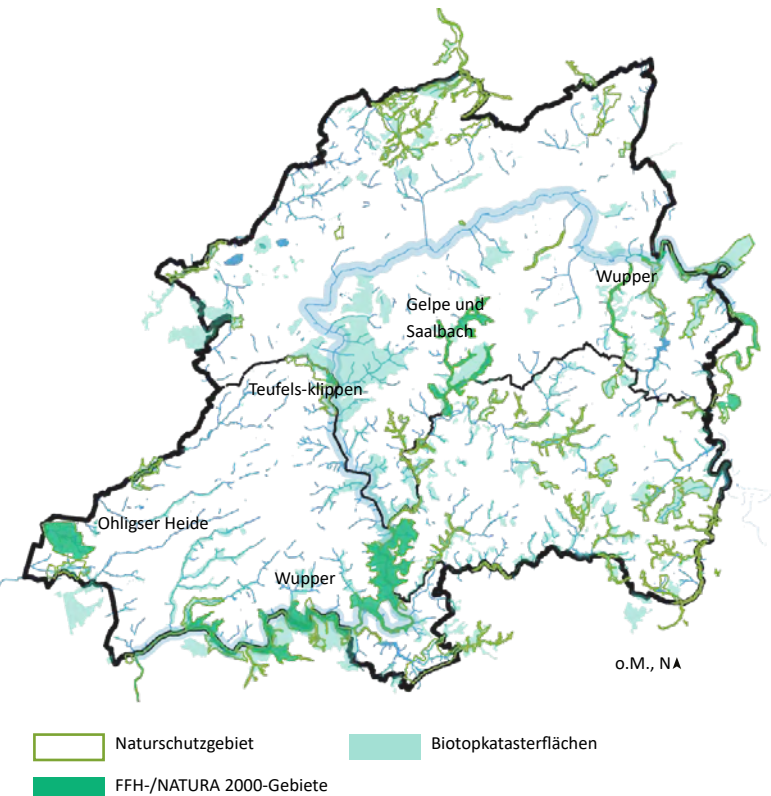


Abb. 33 Schutzgebiete und Biotope. Quelle: Biologische Station Mittlere Wupper

Erlebbarkeit der Landschaft

Die Erlebbarkeit der vielfältigen Natur- und Kulturlandschaft ist eng mit ihrem Relief verbunden. Es bedingt einen kleinteiligen Wechsel zwischen un bebauten steilen Hängen und Tälern sowie Siedlungsstrukturen und eröffnet immer wieder neue Sichtbeziehungen. An vielen Stellen ist ein bewusster Umgang damit spürbar. Viele der historischen Türme - wie der Weyerbuschturm - aber auch zeitgenössische Anlagen - wie der Theegartener Kopf oder der Skywalk in Wuppertal - spielen damit.

Manche Blicke sind jedoch verbaut und die naturnahen Täler nicht leicht zu finden.

- ⇒ *Es fehlt noch an Bestandsanalysen und einer Programmatik zur Erlebbarkeit der bewegten Natur- und Kulturlandschaft, die auch bei zukünftigen (baulichen) Entwicklungen die Qualität der Sichtbeziehungen mit einbezieht.*



Abb. 34 verstecktes Lobachtal in Remscheid



Abb. 35 regionales Highlight ist der Brückenpark Müngsten



Abb. 36 naturnahes Nackerachtal mitten im Solinger Wohnquartier



Abb. 37 bewaldete steile Wupperhänge bei Müngsten



Abb. 38 Spiel mit der Topografie - Skywalk in Wuppertal



Abb. 39 Platz auf der Kuppe am Theegartener Kopf



Abb. 40 Blick in die Landschaft verbaut



Abb. 41 Blick in die Landschaft zwischen zwei Häusern in Remscheid

2.5 Urbane Lebensqualitäten

Die drei bergischen Großstädte Remscheid, Solingen und Wuppertal sind eng mit der Topografie verflochten und durch ihre frühindustrielle Geschichte geprägt. Die Einzigartigkeit besteht in der engen Verzahnung von bewegter Landschaft, Siedlungsraum, historischen Ortskernen und Relikten der Industriekultur.

Die drei Städte stehen vor den großen Herausforderungen des wirtschaftlichen Strukturwandels sowie des demografischen Wandels. Da sich der Druck konkurrierender Nutzungen auf verbliebene Freiflächen sowie die Kulturlandschaft ständig erhöht, bedarf es Konzeptionen, die einerseits die Kulturlandschaft schützen und andererseits den Strukturwandel ermöglichen.

Der Nutzungsdruck wird sich durch das sich abzeichnende Bevölkerungswachstum mit Überschwappeffekten aus der Rheinschiene verstärken. Allein Düsseldorf hat einen hohen Bedarf an zusätzlichem Wohnraum, der nur zu einem geringen Teil auf eigenem Stadtgebiet gedeckt werden kann. Hinzu kommen Flächenbedarfe für Mobilität und Gewerbe; letzteres steht wegen der topografischen Situation im Bergischen Städtedreieck in starker Konkurrenz zu den Freiflächen.

- ⇒ *In der Konkurrenz der Flächennutzung wird es besonders wichtig sein, den Wert der Grün- und Freiräume in der Region deutlich aufzuzeigen. Dies setzt Inwertsetzungsstrategien für die zum Teil wenig profilierten Grünräume voraus.*
- ⇒ *Mit Zunahme der weiteren Verdichtung gewinnen die Grün- und Freiflächen und die enge Verknüpfung der Siedlungsräume mit den Landschaftsräumen an Bedeutung.*

Städtische Freiräume

Die drei Großstädte verfügen gemeinsam über mehr als 200 Parkanlagen mit über 1.000 ha Flächenumfang sowie viele Spiel- und Sportplätze, die zusammen eine Fläche von mindestens 500 ha einnehmen. Zum Freiraumsystem gehören außerdem die 550 Kleingartenanlagen und knapp 300 ha Friedhofsflächen, von denen einige als Parkfriedhöfe gestaltet sind (OSM - Openstreetmap Contributors, 2017, verschnitten mit Geodaten der Stadt Solingen). Hinzu kommen die neuen Freiflächen an den Entwicklungsbändern der Bahntrassenradwege.

Alle drei Städte sind relativ „grün“, die Stadt Wuppertal bezeichnet sich auch als „Großstadt im Grünen“ (Stadt Wuppertal, 2018 b). Die teils sehr großzügigen, historischen Parkanlagen - wie die Barmer Anlagen oder der Stadtpark Remscheid - gehen auf das Engagement von bürgerschaftlichen „Verschönerungsvereinen“ zurück.

Die Freiräume in den drei Städten sind sehr vielfältig hinsichtlich ihrer Größe, Beschaffenheit, thematischen Ausrichtung und Entstehungsgeschichte.



Abb. 42 dichte Stadtstrukturen und kleinteiliges Grün in Wuppertal



Abb. 43 vielfältig genutzter Landschaftspark Hardt in Wuppertal



Abb. 44 neuer Freiraum an der Nordbahntrasse



Abb. 45 wohnungsnaher Spielplatz in Solingen



Abb. 46 großzügige Anlage Bärenloch mit Schwerpunkt Spiel und Sport

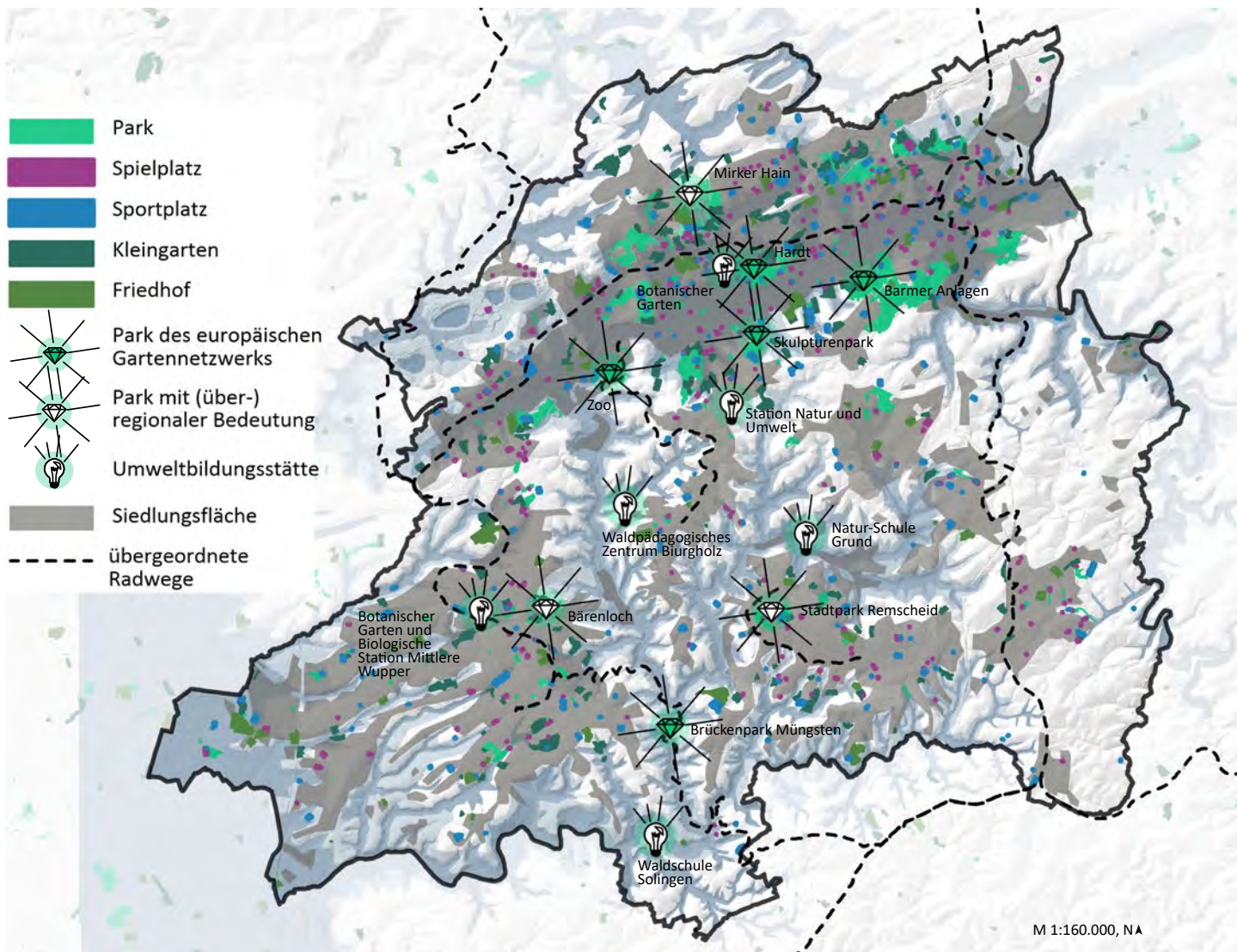


Abb. 47 städtische Freiräume. Quellen: Parks und Friedhöfe: Datenlizenz: CC BY 4.0 Datensatz: Amtliche Stadtkarte, bereitgestellt durch die Stadt Solingen; Darstellung der Parkanlagen mit zusätzlichen Geodaten der Stadt Wuppertal sowie Openstreetmap Contributors; Sport- und Spielplätze: Openstreetmap Contributors.

(Über-)regionale Highlights

Fünf der regionalen Parkanlagen gehören zum Europäischen Gartennetzwerk, hierzu zählen der Brückenpark Müngsten, der Zoologische Garten Wuppertal, die Barmer Anlagen, der Skulpturenpark Waldfrieden und Hardt/Botanischer Garten Wuppertal.

Darüber hinaus gibt es weitere Grünräume mit (über-) regionaler Bedeutung:

Neben den bekannten großen Parkanlagen in Wuppertal ist auch die 130 Jahre alte Parkanlage Mirker Hain zu nennen. Prägend ist die tiefe Schlucht des Vogelsanger Bachs mit Teich und vielen Staustufen. Es bedarf eines zeitgenössischen Gestaltungskonzepts, um diese Qualitäten in Wert zu setzen.

Der Stadtpark Remscheid ist ebenfalls eine historische Parkanlage des späten 19. Jahrhunderts mit vielen Schmuckelementen, Denkmälern, mit besonderen Blickbeziehungen durch die Lage an der Kuppe, aber auch zeitgenössischen Elementen wie dem 2006 entstandenen Garten der Sinne.



Abb. 48 Mirker Hain mit Blick in die Schlucht

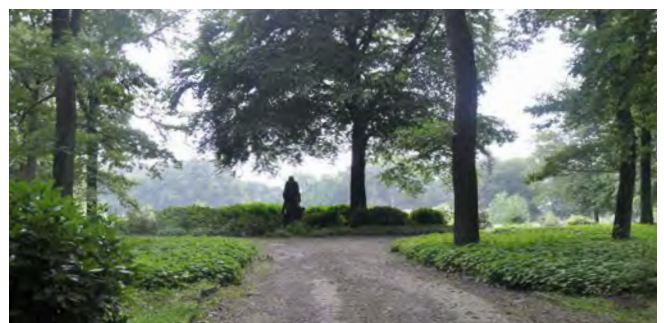


Abb. 49 Stadtpark Remscheid, Denkmal mit Blick ins Tal

Mit seiner Konzertmuschel ist er heute wichtiger Dreh- und Angelpunkt regionaler Kulturveranstaltungen. Unausgeschöpfte Potenziale gibt es hinsichtlich der angrenzenden, brach liegenden Stadtgärtnerei und der nicht sehr einladenden Eingangsbereiche.

Neben dem Engelsberger Hof kann hinsichtlich Spiel und Sport das Bärenloch in Solingen regionale Bedeutung gewinnen, indem das Repertoire an Spielangeboten in der 11 ha großen Parkanlage saniert und noch erweitert wird. Hiervon profitieren auch die Anwohner der Solinger Nordstadt, die städtebauliche und soziale Missstände aufweist.

- ⇒ *Die regionalen Highlights ergänzen sich mit ihren thematischen Schwerpunkten. Sie sollten in Abstimmung zueinander weiter gestärkt werden.*
- ⇒ *Defizite sollten behoben werden, um das volle Potenzial zu heben.*

Stätten der Umweltbildung und Teilhabe

Viele der bereits genannten sowie weitere regionale Elemente des Stadtgrüns – wie die Waldschule Solingen, das Waldpädagogische Zentrum Burgholz, die Natur-Schule Grund, die Station Natur und Umwelt – erfüllen wichtige Funktionen der Umweltbildung und Sinnesanregung.

Der Botanische Garten Solingen gehört zur Straße der Gartenkunst zwischen Rhein und Maas. Er ist sowohl aus denkmalpflegerischer Sicht bedeutsam als auch durch seine Funktion als kostenfreie und damit niedrigschwellige Umweltbildungsstätte. Die bürgerschaftlich getragene Institution füllt die Rolle bewusst aus und leistet mit spendenfinanzierten Angeboten für Kinder und Jugendliche wichtige Beiträge zur Chancengleichheit und Inklusion unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen.

Sein erfolgreiches Fortbestehen ist durch stark sanierungsbedürftige Gewächshäuser gefährdet.

Von herausragender Bedeutung ist außerdem die Station Natur und Umwelt, deren zentrales Gebäude 2010 neu erbaut wurde. Sie ist mit 35.000 jungen Besuchern jährlich die größte kommunale Einrichtung für Umweltbildung und Umwelterziehung in Nordrhein-Westfalen. Mit dem Motto „Natur erfassen – Natur zum Anfassen“ werden im Gebäude und im angrenzenden Landschaftsschutzgebiet Gelpetal verschiedenste Umweltbildungsangebote geschaffen. Die unmittelbaren Freiflächen können noch aufgewertet werden. Eine Neuausrichtung zum Neubau ist überfällig.

Quartiersgrün

Die Lebensqualität in den Wohnquartieren ist stark von der Erreichbarkeit und Beschaffenheit der Quartierparks, -plätze, grünen Nischen und des Straßengrüns abhängig. Da gerade diese verdichteten Wohnlagen bei Hitzetagen zur Überwärmung neigen, erfüllt die grüne Infrastruktur wichtige Funktionen der Klimaanpassung.

In allen drei Innenstadtbereichen sind zudem infolge sozi-



Abb. 50 Stadtpark Remscheid, Konzertmuschel



Abb. 51 Botanischer Garten Solingen, Gewächshaus



Abb. 52 Station Natur und Umwelt in Wuppertal



Abb. 53 Bökerspark mit Böker Villa in Remscheid



Abb. 54 benachbarter Friedhof des Bökersparks mit Aussicht ins Tal

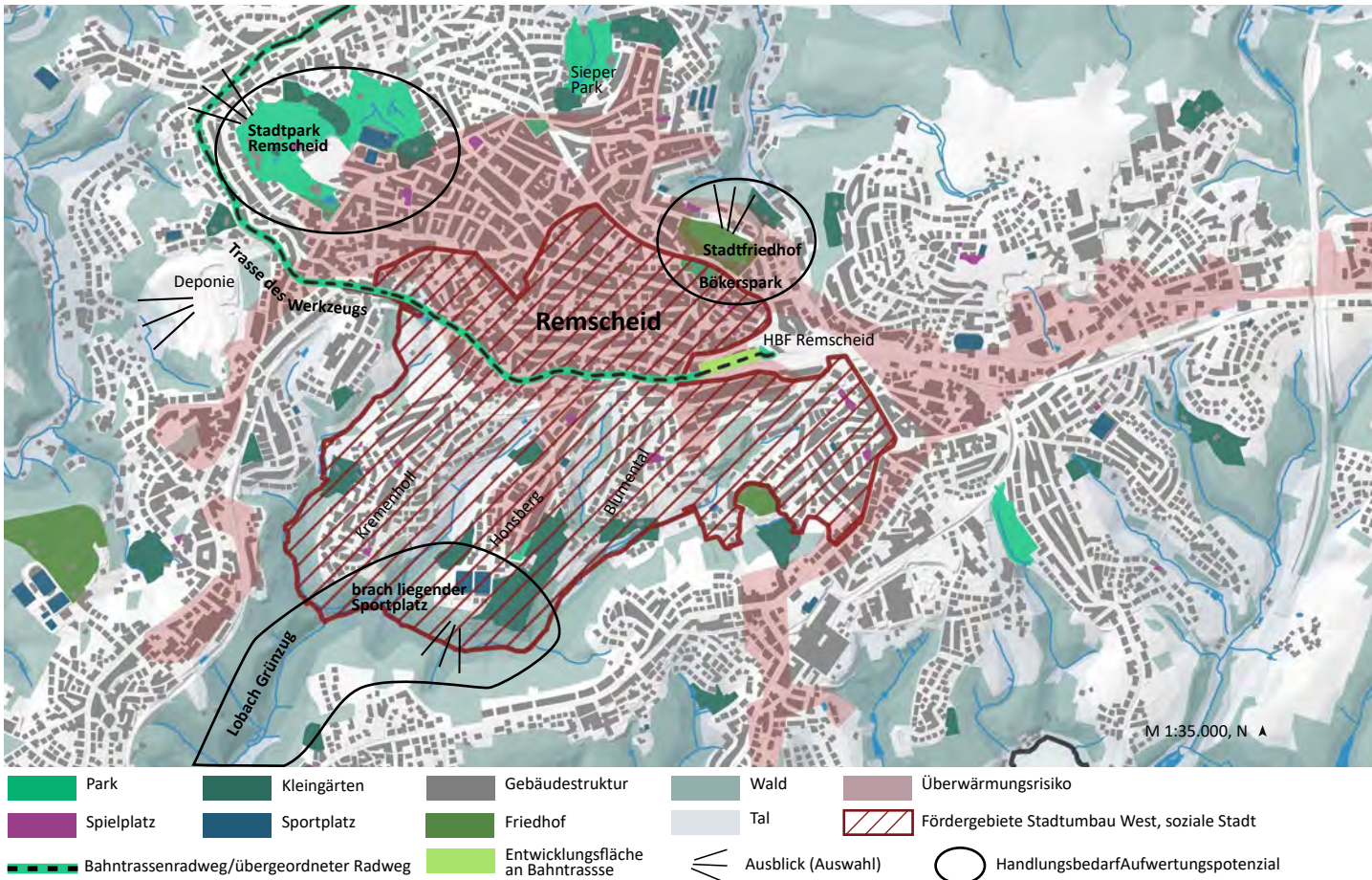


Abb. 55 Freifächensystem Remscheid (Ausschnitt) Quellen: Gebäude und Landnutzung: Datenlizenz: CC BY 4.0 Datensatz: Amtliche Stadtkarte, bereitgestellt durch die Stadt Solingen; Darstellung der Parkanlagen mit zusätzlichen Geodaten von Openstreetmap Contributors; Sport- und Spielplätze: Openstreetmap Contributors. Überwärmungsrisiko vgl. Kap. 2.2.

aler und städtebaulicher Strukturen Stadtumbaugebiete ausgewiesen. Auch hier sind wohnungsnah, qualitätvolle Grün- und Freiräume Teil der Lösung.

Der 1,5 ha große Bökersparks in Remscheid ist der einzige Grünraum in der Innenstadt. Der Park und auch der benachbarte Stadtfriedhof sind damit enorm wichtige Elemente des lokalen Freiraumsystems. Der Bökersparks wurde als Garten der historischen Böker Villa angelegt, die derzeit leer- und zum Verkauf steht. Bei der zukünftigen Entwicklung sollten Park und Villa zusammengedacht und auf die dringend benötigte Aufwertung der Freifläche samt der Eingänge hingewirkt werden.

Die Siedlungen Honsberg, Kremenholl und Blumental befinden sich auf flachen Riedeln und wurden in Bezug zu den grünen Tälern eher kompakt gebaut. Die Quartiere sind heute von sozialen Missständen wie einer überdurchschnittlich hohen Arbeitslosigkeit geprägt. Die Täler tragen damit wesentlich zur Lebensqualität und Teilhabe durch kostenfreies Erholen „vor der Haustür“ bei. Sie sind jedoch teils nicht gut erschlossen. Ein bestehender Sportplatz mit hervorragender Lage am Hang liegt derzeit brach und bietet erhebliches Aufwertungspotenzial für das ganze Quartier.



Abb. 56 Quartier Honsberg



Abb. 57 Grünzug Lobach

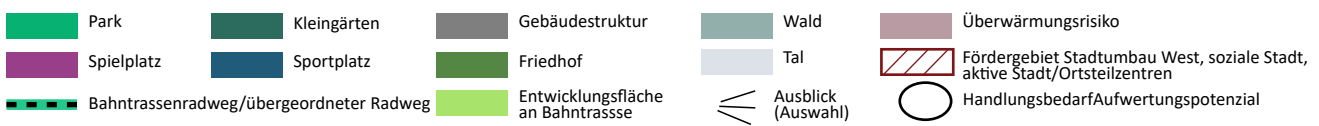
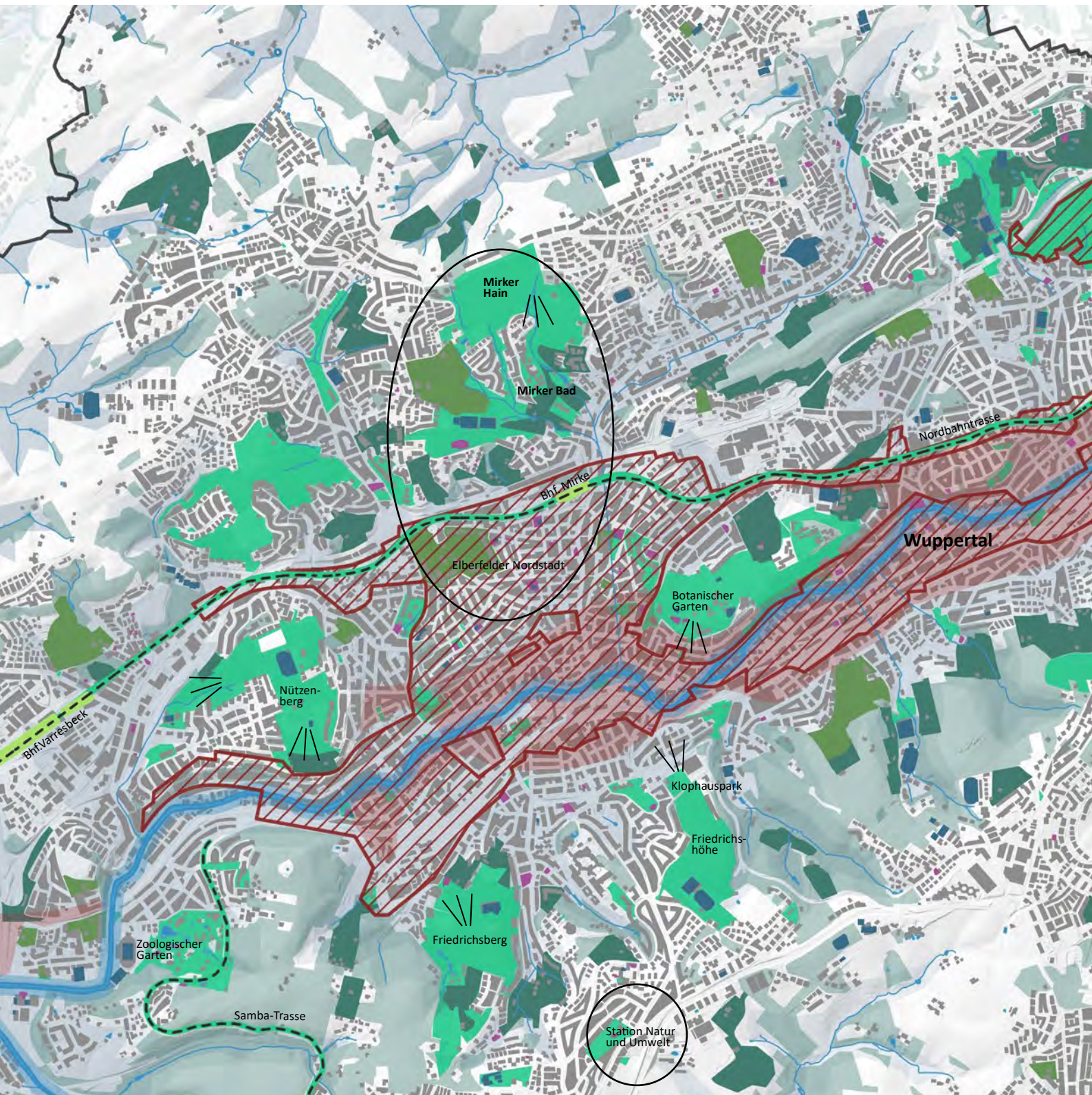


Abb. 58 Freifächensystem Wuppertal (Ausschnitt) Quellen: Gebäude und Landnutzung: Datenlizenz: CC BY 4.0 Datensatz: Amtliche Stadtkarte, bereitgestellt durch die Stadt Solingen; Darstellung der Parkanlagen mit zusätzlichen Geodaten der Stadt Wuppertal sowie Openstreetmap Contributors; Sport- und Spielplätze: Openstreetmap Contributors. Überwärmungsrisiko vgl. Kap. 2.2.



Abb. 60 Deponie Solinger Str. in Remscheid



Abb. 59 Mirker Bad

Wertvolle Potenzialflächen im verdichteten Innenstadtbereich sind zudem die Freiräume an der Werkzeugtrasse (vgl. Kap. 2.6).

Bei der Entwicklung und Qualifizierung der Freiflächen sind immer ihre Lage und Blickbeziehungen zu bedenken. Viele der Freiflächen in Remscheid befinden sich am Hang, wie auch die ehemalige Deponie, die das Freiraumsystem zukünftig ergänzen soll.

Da sich die Bebauung in Wuppertal auf die Tallage konzentriert und die Stadt dort über sehr wenig Freiflächen verfügt, sind die großen Parkanlagen an den Hängen umso wichtiger für die Erholung und den klimatischen Ausgleich. Die Sichtbeziehungen, wie z.B. vom Botanischen Garten, dem Nützenberg, von der Friedrichshöhe und dem Klopshauspark aus ins Tal verleihen den Freiräume ganz eigene Aufenthaltsqualitäten und Atmosphären. Die derzeitigen Entwicklungsflächen an den Bahntrassenradwegen bieten auch hier derzeit die einmalige Chance, das begrenzte Freiflächenangebot in der Innenstadt zu erweitern und zu vernetzen (vgl. auch Kap. 2.6).

Erhöhter Aufwertungs- bzw. Sicherungsbedarf besteht im Bereich der Mirke, deren Freiflächen an die hoch verdichteten Quartiere der Elberfelder Nordstadt grenzen. Diese ist von niedrigem Einkommen und hohem Migrationsanteil geprägt, sodass integrierende und niedrigschwellige Freizeitangebote hier in besonderem Maße erforderlich sind.

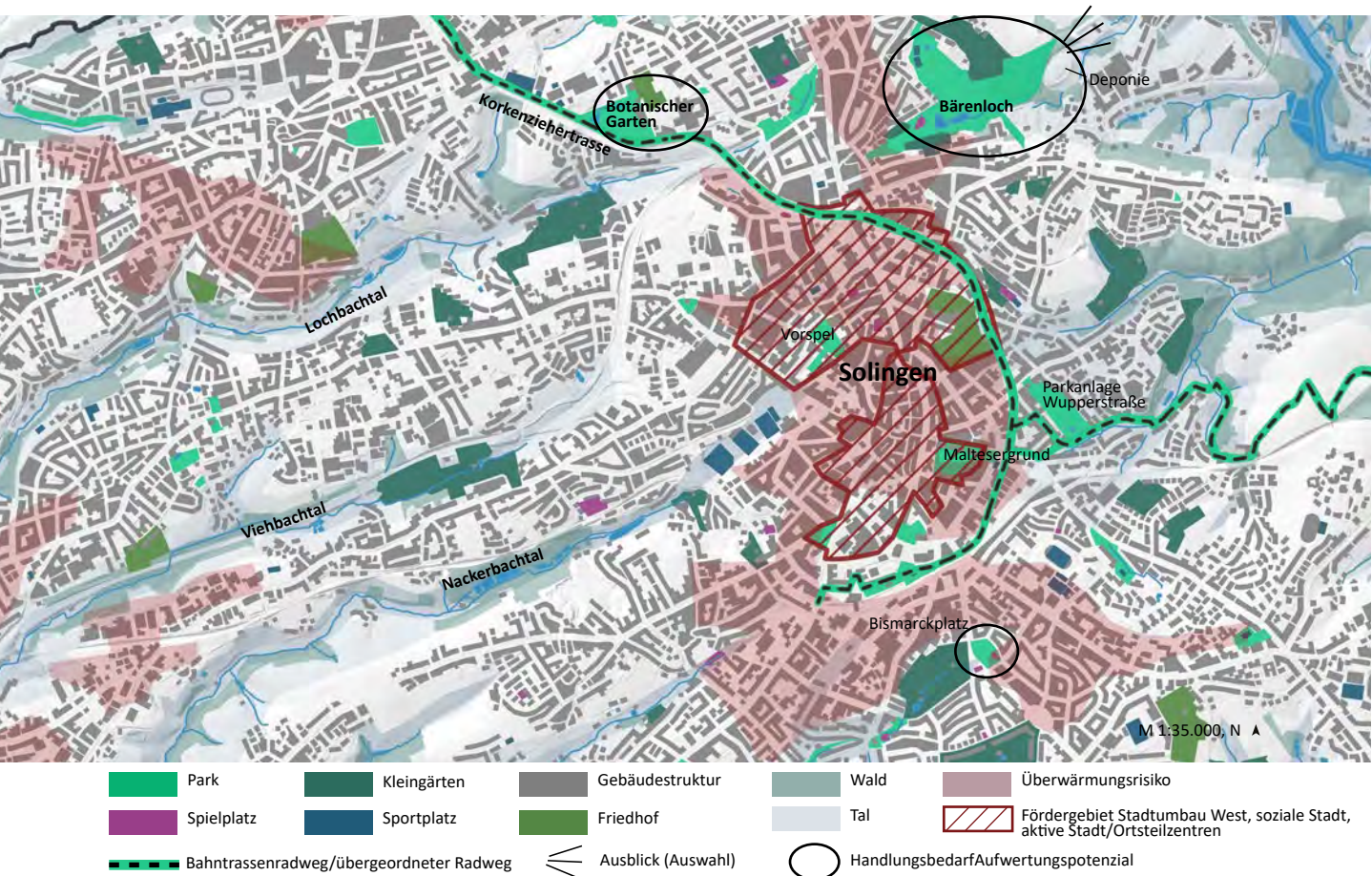


Abb. 61 Freilächensystem Solingen (Ausschnitt) Quellen: Gebäude und Landnutzung: Datenlizenz: CC BY 4.0 Datensatz: Amtliche Stadtkarte, bereitgestellt durch die Stadt Solingen; Darstellung der Parkanlagen mit zusätzlichen Geodaten von Openstreetmap Contributors; Sport- und Spielplätze: Openstreetmap Contributors. Überwärmungsrisiko vgl. Kap. 2.2.

Das historische Freibad Mirker Bad von 1851 wird derzeit von einer bürgerschaftlichen Projektinitiative getragen, die neben sportlichen auch kulturelle Angebote für die Stadtbewohner macht. Es bestehen Ideen, das Mirker Bad als öffentlichen Stadtteilpark und Begegnungszentrum zu entwickeln.

Ähnlich wie in Remscheid, erstrecken sich auch in Solingen die grünen Täler hinein in die dichten Wohnquartiere. Ihre Erschließung ist noch verbesserungsfähig. Wie in allen drei Städten befinden sich die Kleingartenanlagen oft an exponierten Hanglagen mit sehr guten Aussichtsmöglichkeiten. Wenn diese noch stärker geöffnet werden, lassen sich die Erlebbarkeit und Durchlässigkeit der Freiräume für Erholungssuchende noch verbessern.

Im Bereich des Bismarckplatzes ist eine Anpassung an die aktuellen Herausforderungen des Klimawandels notwendig. Als Wassererlebnisplatz kann er den vom Überwärmungsrisiko betroffenen Quartieren Abkühlung verschaffen und dient durch verbesserte Retentionsfunktion der Überflutungsvorsorge.



Abb. 62 Schrebergärten am Hang in Solingen



Abb. 63 Bismarckplatz

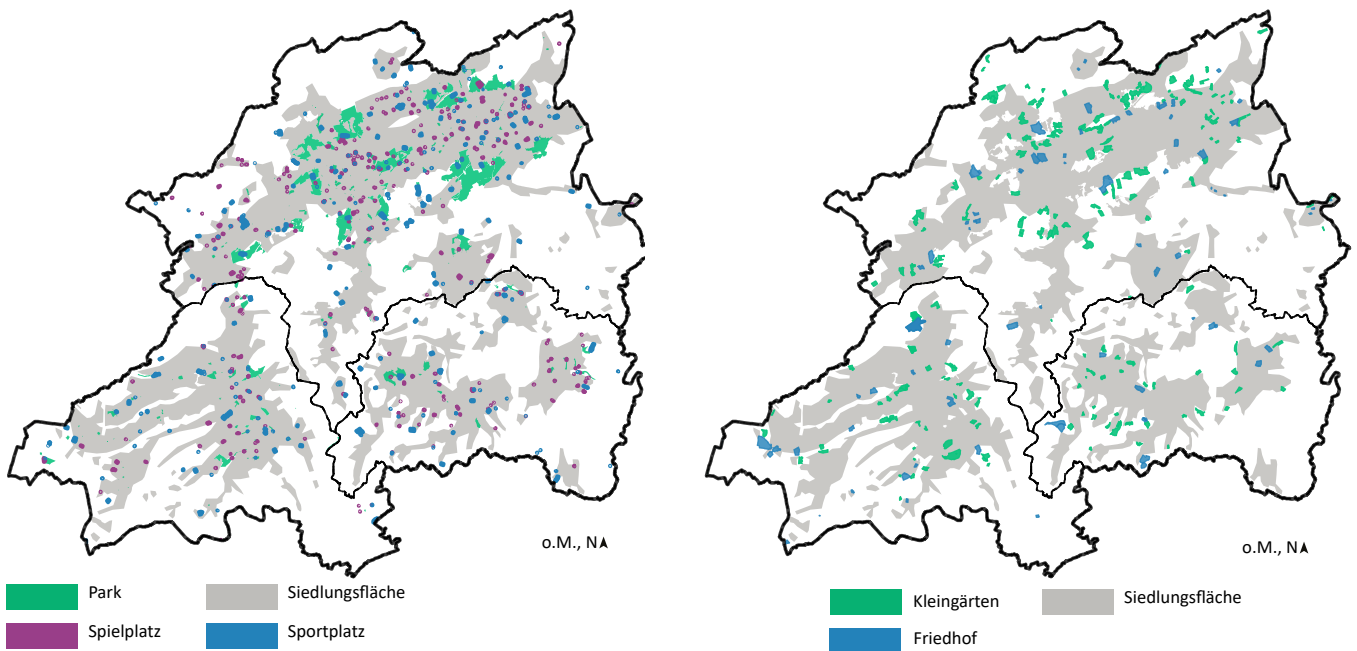


Abb. 64 Regionale Freiflächen. Quellen: Parks und Friedhöfe: Datenlizenz: CC BY 4.0 Datensatz: Amtliche Stadtkarte, bereitgestellt durch die Stadt Solingen; Darstellung der Parkanlagen mit zusätzlichen Geodaten der Stadt Wuppertal sowie Openstreetmap Contributors; Sport- und Spielplätze: Openstreetmap Contributors.

- ⇒ *Es besteht erheblicher Handlungsbedarf und auch Potenzial der Qualifizierung und Optimierung in den städtischen Freiräumen. So kann sozialen Missständen begegnet und die Resilienz gegenüber dem Klimawandel erhöht werden.*
- ⇒ *Zusätzliche Flächenpotenziale zur Verdichtung grüner Infrastrukturnetze sind vor allem im Bereich der Entwicklungsbänder der ehemaligen Bahntrassen vorhanden.*

Grau-grüne Infrastruktur

Da die Wohnquartiere aufgrund hoher Dichte teils nur unzureichend mit Freiflächen versorgt sind, werden kleinteilige und integrierte Lösungen notwendig. Eine wichtige ergänzende Funktion haben damit auch die vielen kleinen Plätze und „Pocketparks“ in Baulücken. Prinzipiell kann die gesamte Stadtoberfläche als Potenzialraum gesehen und durch Anreicherung mit Straßenbäumen, Gründächern, Vorgärten, rankenden Pflanzen und durch Verwendung versickerungsfähiger Materialien aufgewertet und besser auf Wetterextreme des Klimawandels vorbereitet werden.

Da die drei Städte mit ihrer bewegten Topografie die Veränderungen des Klimawandels bereits deutlich spüren (vgl. Kap. 2.2), wurden einige Ansätze in diese Richtung entwickelt und in bestehende Stadtentwicklungskonzepte und -strategien verankert oder über Forschungsprojekte vertieft.

Die Stadt Wuppertal führt ein öffentliches Gründachkaster und hat als Modellregion des Forschungsprojekts samuwa „Stadt als hydrologisches System im Wandel“ (Universität Stuttgart, 2016) neue Erkenntnisse zur wassersensiblen Freiraumnutzung und -gestaltung gesammelt.



Abb. 65 kleiner „Pocketpark“ in Remscheid Honsberg



Abb. 66 Grün „im Huckepack“ an Verkehrsstraße in Wuppertal



Abb. 67 schattenspendende Straßenbäume in Wuppertal



Abb. 69 beplanzter Balkon in Solingen



Abb. 68 blühendes Straßenbegleitgrün in Remscheid



Abb. 70 Urban Gardening an Korkenziehertrasse in Solingen

In Remscheid wird die Qualifizierung der grünen und grau-grünen Infrastruktur mit dem Handlungsprogramm „Grün in die Stadt“ verfolgt. Zudem werden im Gewerbegebiet am Hülsberger Bachtal mit dem Forschungsprojekt „grün statt grau - Gewerbegebiete im Wandel“ (WILA Bonn, 2018) neue Möglichkeiten zur Transformation von Gewerbegebieten erprobt.

Die Verbesserung der stadtökologischen Verhältnisse durch Mehrung und angepasste Pflege des Straßengrüns ist ein Schwerpunktthema in Solingen, das in der Stadtentwicklung verankert ist. Solingen befasst sich zudem intensiv mit Entsiegelungspotenzialen und der gewässerintegrierten Überflutungsvorsorge (vgl. Kap. 2.3).

- ⇒ *die verdichteten, von Überwärmung betroffenen Quartiere sind zum Teil nicht ausreichend mit wohnungsnahen Grün- und Freiflächen versorgt.*
- ⇒ *integrierte Lösung und die Förderung kleinteiliger grüner und grau-grüner Infrastrukturen werden zunehmend erforderlich - auch zur Anpassung an den Klimawandel.*
- ⇒ *viele planerische Ansätze wurden bereits in den Städten erdacht und angestoßen. Austausch und Transfer zwischen den Städten schafft regionale Synergien.*

Exkurs Urban Gardening

Nicht zuletzt sind die privaten Flächeneigentümer, Kleingartenbetreiber und Stadtnutzer zentrale Akteure zur Schaffung und Pflege kleinteiliger grüner Elemente. Das bürgerschaftliche Engagement ist in der Region sehr stark ausgeprägt, sodass selbst einige der bereits genannten größeren Freiräume - wie das Mirker Bad oder der Botanische Garten Solingen - privat getragen werden.

Mit diesem Engagement gewinnt auch „Urban Gardening“ zunehmend an Bedeutung in der Region, das als Querschnittsthema auch für die Entwicklung der größeren Anlagen wie der Station Natur und Umwelt relevant ist. Dabei steht Urban Gardening für verschiedene Formen der Nutzung kleinteiliger Freiraumelemente zur Produktion von Nahrungsmitteln, aber auch (Schnitt-)Blumen. Typische Formen sind die Nutzung von Dächern, Balkonen, Vorgärten; die Bewirtschaftung von Mietergärten oder temporären Behältnissen auf allen erdenklichen Freiflächen. Auch das Pflanzen und Abernten öffentlicher Obstbäume, Sträucher und Beete (Allmende) gehört dazu sowie die neuen Formate partizipativer Landwirtschaft, bei denen Landwirte ihre Flächen saisonal verpachten und private Nutzer bei der Bewirtschaftung unterstützen. Eine Mischform ist die solidarische Landwirtschaft mit festen Abnehmerschaften zwischen Erzeugern und Konsumenten und

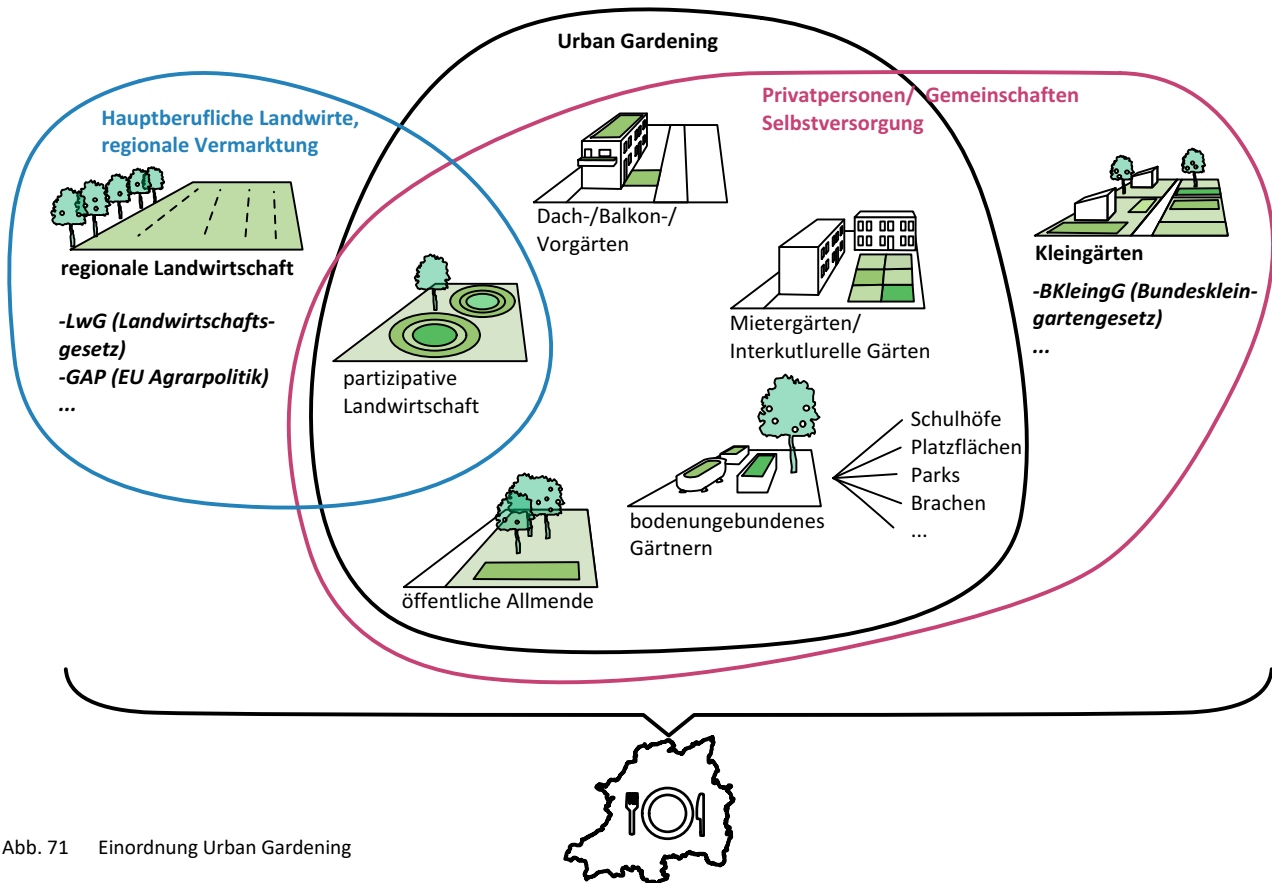


Abb. 71 Einordnung Urban Gardening

zum Teil auch punktueller Beteiligung der Konsumenten an Arbeitsabläufen.

Während Kleingärten und die klassische Landwirtschaft gesetzlich und planungsrechtlich geregelt sind, bewegt sich das Urban Gardening eher in einem „Graubereich“. Urban Gardening lässt sich somit schlecht planen. Die Förderung ihrer verschiedenen Formate durch Anregung und Ermutigung potenzieller Akteure, durch Bereitstellung von Flächen, aber auch die Infrastruktur, wie Bewässerungsmöglichkeiten, schafft Mehrwerte für alle Beteiligten. Stadtbewohner sind aktiv an der Mitgestaltung und Pflege kleinteiliger grüner Infrastrukturen beteiligt und erzeugen vor Ort selbst frische Lebens- und Genussmittel, wodurch Ernährungs- und Umweltbewusstsein gestärkt und Ressourcen geschont werden.

- ⇒ *die Förderung von Urban Gardening Projekten ermöglicht die Aufwertung verdichteter Quartiere und schafft soziale und ökologische Mehrwerte.*

2.6 Bewegungsräume und -modi

Pendler

Die Pendlerbewegung hat sich entsprechend der Arbeitsplatzsituation verändert. Wuppertal und Remscheid als traditionelle Einpendlerstädte haben langfristig an Bedeutung verloren. Während Remscheid noch bzw. wieder ein Plus von 5.000 Pendlerbewegungen hat, hat Solingen ein Minus von 9.000, Wuppertal ist weitgehend ausgeglichen. Insgesamt weist die Region mit über 100.000 Einpendlern und annähernd 110.000 Auspendlern eine hohe Mobilität auf.

⇒ *Damit besteht ein erhebliches Nachfragepotenzial für durchlässige Bewegungsräume.*

Vielfalt der Fortbewegungsrouten

Besonderes Charakteristikum der Region sind die Vielfalt von öffentlichen Fortbewegungsmitteln, wie Bergbahn und Schwebebahn, sowie die neuen Radrouten, die auf ehemaligen Bahntrassen entstanden sind und wichtige Verbindungsglieder bei der Entwicklung und Vernetzung der regionalen grünen Infrastruktur darstellen. Aufgrund der Entstehungsgeschichte sind die neuen Radrouten räumlich und funktional teils eng mit dem Schienennetz und damit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verknüpft, was eine intermodale Fortbewegung begünstigt. Im Detail ist die Vernetzung allerdings noch ausbaufähig. Trotz der guten Voraussetzungen gilt die Verkehrssituation angesichts der ausgeprägten arbeits- und freizeitinduzierten Pendlerverflechtungen als kritisch.

⇒ *Der Grünen Infrastruktur kommt in Form der neuen grünen Trassen samt ihrer Kulissenräume eine Schlüsselrolle beim Ausbau der CO₂-neutralen Fortbewegung zu.*

Intermodalität

Die Region ist mittels mehrerer Bahn- und S-Bahn-Verbindungen sowie einem feingliedrigen Bus-Netz erschlossen. Kennzeichnend ist die Vielfalt an Bahnformaten, so ist die Schwebebahn in Wuppertal deutschlandweit bekannt und Markenzeichen der Stadt. In Solingen ist das Busnetz als Oberleitungsbussystem ausgebildet, das elektrisch betrieben wird.

Eine Eigenheit ist, dass der Hauptbahnhof Solingens nicht im Stadtzentrum, sondern im über 10 km entfernten Stadtteil Ohligs liegt. Der heutige Hauptbahnhof war der erste Bahnhof der Stadt und ist ans Fernbahnnetz angeschlossen. Er wird erst seit 2006 als Hauptbahnhof bezeichnet - nach Schließung der zuvor als Hauptbahnhof bezeichneten Sta-



Abb. 72 Schwebebahn in Wuppertal



Abb. 73 Trasse des Werkzeugs in Remscheid führt zum Hauptbahnhof



Abb. 74 neuer Freiraum an Nordbahntrasse






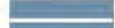

tion im Zentrum von Solingen. Die Radwegeverbindung von der Stadt zum Hauptbahnhof ist verbesserungsfähig.

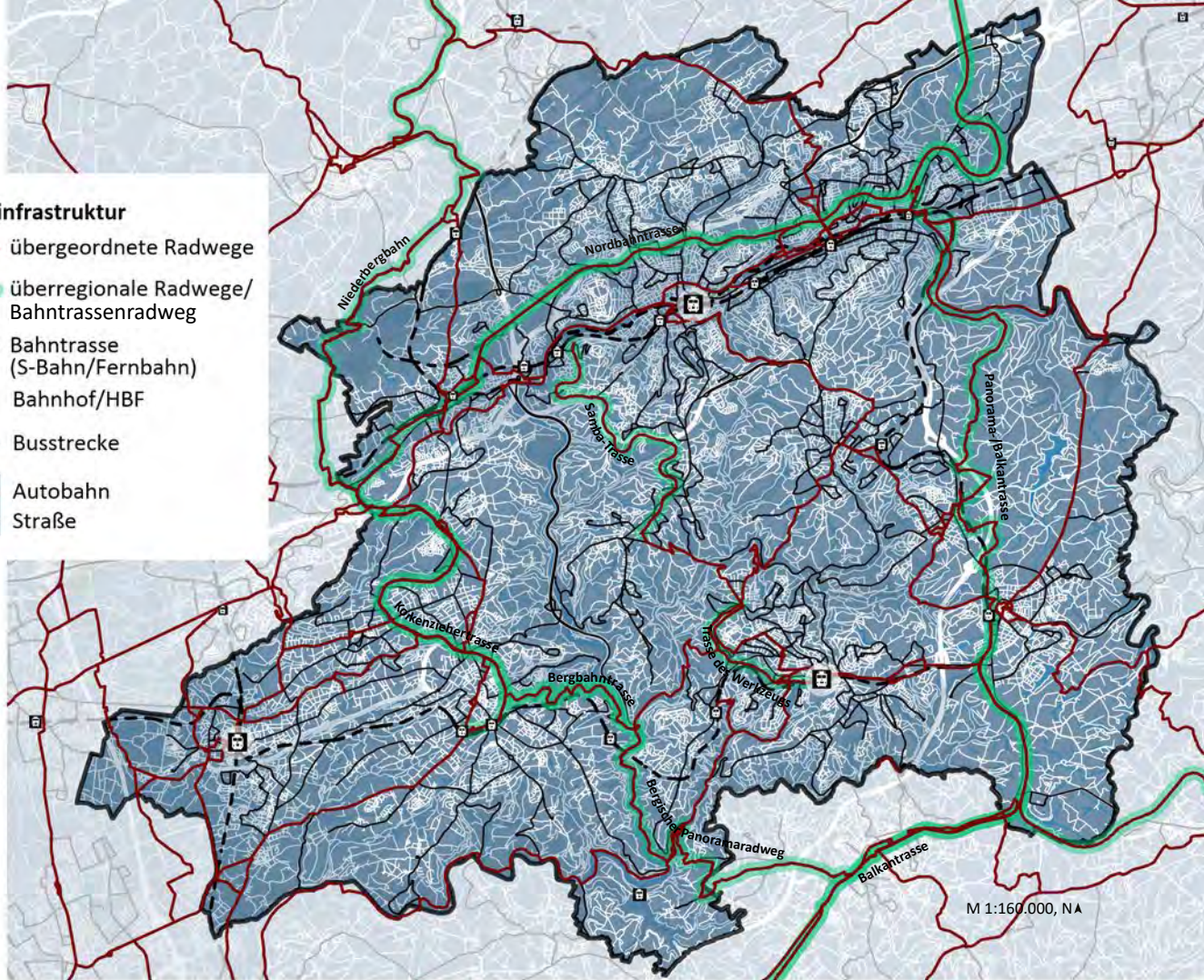
⇒ *Die Bahntrassenradwege bieten gute Voraussetzungen zur intermodalen und CO₂-neutralen Fortbewegung. An einigen Stellen müssen aber noch Barrieren wie Treppen umgebaut sowie neue Verknüpfungen hergestellt werden.*

Abb. 75 (rechte Seite) Verkehrsinfrastruktur und Abb. 76 Bewegungsräume

Quellen: digitales Geländemodell: Geobasis NRW– Version 2.0; Radrouten, ÖPNV und Freiflächen: Datenlizenz: CC BY 4.0 Datensatz: Amtliche Stadtkarte, bereitgestellt durch die Stadt Solingen, Wanderwege und E-Bike Elemente via <http://www.die-bergischen-drei.de/impressum.html>, Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH, Ressort Straßen und Verkehr, Stadt Wuppertel. Karte „E-Mobilität in Wuppertal“, <https://e-tankstellenfinder.com/de/de/services/fullscreen>; Bergischer Weg via <https://www.bergisches-wanderland.de/>

Verkehrsinfrastruktur

-  übergeordnete Radwege
-  überregionale Radwege/
Bahntrassenradweg
-  Bahntrasse
(S-Bahn/Fernbahn)
-  Bahnhof/HBF
-  Busstrecke
-  Autobahn
-  Straße

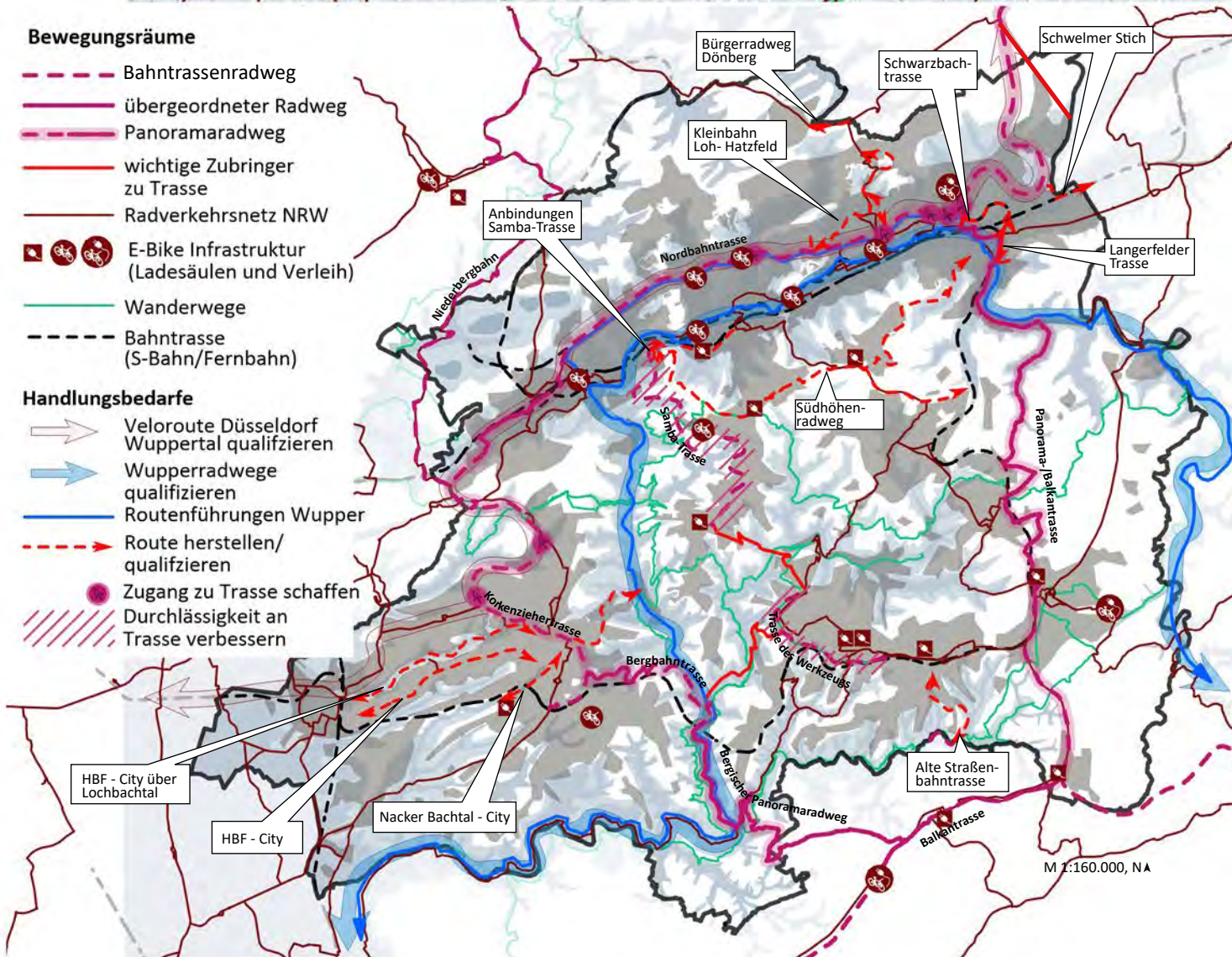


Bewegungsräume

-  Bahntrassenradweg
-  übergeordneter Radweg
-  Panoramaradweg
-  wichtige Zubringer
zu Trasse
-  Radverkehrsnetz NRW
-  E-Bike Infrastruktur
(Ladesäulen und Verleih)
-  Wanderwege
-  Bahntrasse
(S-Bahn/Fernbahn)

Handlungsbedarfe

-  Veloroute Düsseldorf
Wuppertal qualifizieren
-  Wupperradwege
qualifizieren
-  Routenführungen Wupper
-  Route herstellen/
qualifizieren
-  Zugang zu Trasse schaffen
-  Durchlässigkeit an
Trasse verbessern



Wander- und Radwege

Das ausgeprägte Relief prägt die Erschließung und die Wegeinfrastruktur im Bergischen Land. Rad- und Fußwege bilden ein vom Autoverkehr teils losgelöstes Netz. Die drei Städte setzten sich bereits seit vielen Jahren intensiv für den Ausbau und die Vermarktung der Wander- und Radwege im Kontext des Alleinstellungsmerkmals „Bergische Industriekultur“ ein.

Dennoch weist der Modal Split einen sehr niedrigen Fahrradnutzungsanteil aus. In Wuppertal wurden 2010 mit 58 % ein Großteil der Strecken mit dem Auto, 25,5 % per ÖPNV, 15 % zu Fuß und nur 1,5 % per Rad zurückgelegt (Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, 2013, S. 15). In Solingen ist der Radanteil mit 4 % ebenfalls niedrig (Aussage Stadt Solingen, Stand 2011). Dabei handelt es sich jedoch um verhältnismäßig alte Daten. Mit Etablierung der Radtrassen ist zum heutigen Zeitpunkt von höheren Anteilen auszugehen.

⇒ *Mit den neuen Bahntrassenradwegen wurde eine erhebliche Verbesserung der Radinfrastruktur in der bewegten und teils eng besiedelten Stadtlandschaft erreicht.*

Neue Entwicklungsbänder

Mit der Umwidmung eines Teils der ehemaligen Bahntrassen als Radwege wurde ein immenser Wert für die Region geschaffen - hinsichtlich der Lebensqualität, aber auch der Möglichkeit zur Entwicklung zusammenhängender grüner Infrastrukturnetze.

„Von A nach B zu kommen, ist im Bergischen Städtedreieck mit seinen Tälern, Hügeln, Flüssen und Bächen nicht so einfach. Gewaltige Leistungen mussten Ingenieure im 19. Jahrhundert vollbringen, um der Eisenbahn, dem modernsten Verkehrsmittel zur Zeit der Industrialisierung, Wege zu bahnen: Flusstäler überbrücken, Dämme aufschütten, Tunnel durchs Gestein sprengen. Seitdem die Bergische Industrie jedoch nicht mehr auf Kohlewaggons angewiesen ist, haben die Schienenwege an Bedeutung verloren. Viele Bahnlinien wurden eingestellt. Doch ihre Trassen sind noch immer vorhanden und schlängeln sich leise und versteckt durch die Städte.“ (Regionale 2006 Agentur GmbH, 2007, S.148)

Im Zuge der Regionale und in der Zeit danach wurden viele der ehemaligen Bahntrassen zu neuen Radwegen umgebaut. Namentlich handelt es sich um die Balkantrasse, Bergbahntrasse, Korkenziehertrasse, Niederbergbahntrasse, Nordbahntrasse, Panorama-/Balkantrasse, Samba-Trasse sowie die Trasse des Werkzeugs. Der übergeordnete, insgesamt 132 km lange Bergische Panorama Radweg verläuft auf der Nordbahntrasse, auf großen Teilen der Korkenziehertrasse und auf der Bergbahntrasse. Diese verlaufen verhältnismäßig eben ohne zu große Steigungen durch die Landschaft und sind heute sowohl



Abb. 77 die Straßenräume sind wegen der starken Topografie und bislang geringer Radnutzung eher PKW-dominiert



Abb. 78 über den Dächern der Stadt Wuppertal - als Rad- und Fußweg umgewidmete Nordbahntrasse



Abb. 79 angelagerter Platz an Nordbahntrasse in Wuppertal

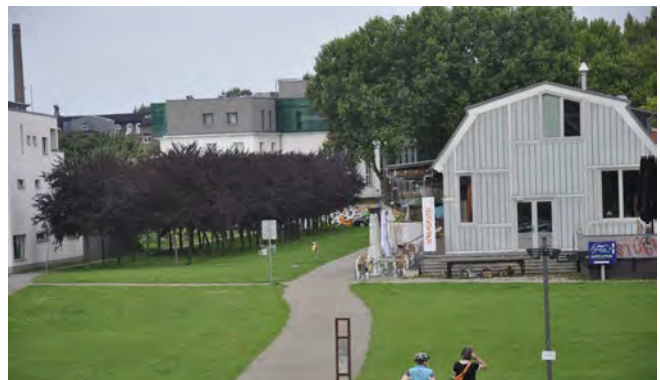


Abb. 80 neuer Freiraum „Südpark“ an Korkenziehertrasse in Solingen



Abb. 81 Gestaltungselement und Tierlebensraum mit Gleisen an Samba-Trasse



Abb. 82 unauffälliger Zugang zur Samba-Trasse mit Drängelgitter, nicht einladend



Abb. 83 Punktsignatur und Drängelgitter an der Trasse des Werkzeugs



Abb. 84 bezwungenes Relief auf landschaftlicher Bergbahntrasse

Freizeit- als auch Alltagswege.

Nordbahntrasse, Korkenziehertrasse, Bergbahntrasse, Balkantrasse bilden zusammen mit dem Panorama-Radweg Balkantrasse einen Ring, der alle drei Städte miteinander verbindet. Dabei ist der Panorama-Radweg Balkantrasse zwischen Bahnhof Lennep und Wuppertal allerdings keine ehemalige Bahntrasse und die Routenführung noch in der Abstimmung. Die in diesem Planwerk dargestellte Führung entspricht dem Radverkehrsnetz NRW, allerdings befindet sich ein neues Radverkehrskonzept gerade in Aufstellung, das die Trassenführung an dieser Stelle nochmal zum Thema macht.

In der „Mitte“ der Region verlaufen Samba-Trasse und Trasse des Werkzeugs, sozusagen als Nord-Süd-Erschließung - allerdings sind sie nur über normale Straßen miteinander verbunden - siehe Signatur „wichtige Zubringer zu Trasse“ auf Plangrafik S. 37.

⇒ *Die Stärkung des übergeordneten „Trassen-Ringes“ sowie der Zubringer zwischen den Trassen sollte bei der weiteren Entwicklung prioritär behandelt werden.*

Alle Trassen streifen Bahnhöfe des ÖPNV oder münden hier. Die Nähe der ehemaligen Trassen zum Schienennetz und damit dem ÖPNV macht die autofreie Fortbewegung sehr attraktiv. Pendler können fließend zwischen Bahn und Rad als Fortbewegungsmittel wechseln und so schnell vorankommen, ohne Parkplätze suchen zu müssen. Da es sich um ehemalige Industrietrasse handelt, kann die Zugänglichkeit von den Stadtquartieren noch deutlich verbessert werden. Es bestehen noch weitere Entwicklungspotenziale. In Wuppertal und Remscheid sind Kleinbahntrassen vorhanden, die noch nicht umgewidmet wurden. Hierzu gehören die Schwarzbachtrasse, der Schwelmer Stich, die Kleinbahn Loh-Hatzfeld sowie die Langerfelder Trasse. Sowohl in Remscheid als auch in Solingen kann jeweils noch eine ehemalige Straßenbahntrasse als Radweg qualifiziert werden. Ausbaufähig ist zudem die Feinvernetzung der Trassen mit dem Straßennetz, um jeweils die Zugänglichkeit und damit die Nutzbarkeit zu erhöhen. Die tiefen Täler haben nach wie vor eine Barrierewirkung, die durch weitere Verbindungswege gesenkt werden könnte.

⇒ *Die Transformation der ehemaligen Bahntrassen in Radwegeverbindungen war ein Qualitätssprung, nun bedarf es der Feinvernetzung.*

⇒ *Einige Potenziale hinsichtlich stillgelegter Trassen können noch gehoben werden.*

Fast alle Trassen haben gemeinsam, dass begleitend immer wieder Gestaltelemente verwendet werden, die dem Bahnwesen entlehnt sind, wie z.B. Sitzgelegenheiten aus Bahnschwellen. Oftmals wird die Geschichte des Ortes auch über Informationstafeln vermittelt. Ihre Identität als ehemalige Bahntrassen ist überwiegend gut erkennbar.

Durch ihre unterschiedliche Lage und Ausstattung verfügen sie jedoch über individuelle Atmosphären und Qualitäten, aber auch über spezifische Handlungsbedarfe.

- Die *Nordbahntrasse* ist überwiegend städtisch geprägt. Ihre streckenweise Führung als Viadukt über den Dächern der Stadt macht ihren besonderen Reiz aus. Gleichzeitig ist die Zugänglichkeit hier nur mit großem Aufwand herzustellen. Der Mangel an Zugängen, insbesondere im Bereich Oberbarmen, mindert die Nutzbarkeit der Trasse. An vielen Abschnitten der Nordbahntrasse sind die Begleiträume mitgestaltet, vielfach wurde die Chance ergriffen, hier Spiel- und Freiräume im Umfeld kompakter Wohnquartiere zu schaffen. Einige Potenzialflächen sind noch vorhanden, die nicht leichtfertig „verbaut“ werden sollten.
- Die *Samba-Trasse* verläuft auf wassergebundener Wegedecke in eher landschaftlichem Umfeld und als besonderes Highlight entlang des Wuppertaler Zoos. Ihre Durchlässigkeit und ihr Charme werden durch viele Drängelgitter beeinträchtigt.
- Die *Korkenziehertrasse* in Solingen verläuft auf weiten Strecken auf bewaldeten, grünen Dämmen. An ihrem Endpunkt, dem ehemaligen Hauptbahnhof, wurde das Bahnhofsgelände zu einer Parkanlage mit künstlerischen und gewerblichen Nutzungen entwickelt. Ihre Zugänge sind teils etwas steil und gerade im Norden Solingens noch ausbaufähig.
- Die *Trasse des Werkzeugs* tangiert den Stadtkern von Remscheid entlang einer leichten Hangneigung. Sie ist überwiegend grün gesäumt und mit verhältnismäßig vielen Zugängen versehen. Ihre Anbindung an den Hauptbahnhof macht sie insbesondere auch für Pendler attraktiv. Allerdings schränken auch hier die Drängelgitter den Fahrkomfort ein. Die charakteristische Punktsignatur soll Radfahrer zum Entschleunigen bringen, da diese immer an den Zugängen auftreten, stellen sie gleichzeitig ein schönes Signet zur Markierung der Trasse dar und erleichtern die Auffindbarkeit.
- Die *Bergbahntrasse* schlängelt sich von Solingen durch bewaldete Hänge zum Tal der Wupper und zum regionalen Highlight - der Müngstener Brücke. Sie ist teils geschottert, teils asphaltiert. Ihre Identität als ehemalige Bahntrasse ist nur an den Durchbrüchen in der Topografie zu erkennen. Ihre Markierung könnte noch deutlicher und einheitlicher sein.

- ⇒ *Es gilt die jeweilige Identität jeder Trasse weiter zu stärken und individuellen Defiziten zu begegnen. So können die Zugänglichkeit der Nordbahntrasse und Korkenziehertrasse sowie die Durchlässigkeit der Samba-Trasse und Trasse des Werkzeugs noch optimiert werden.*
- ⇒ *Die Bahntrassen als Radwege mit Einladungscharakter sind Motor für die Nutzung des Fahrrades. Bei dem geringen Prozentanteil der Fahrradfahrer am Model Split im Städtedreieck besteht hier noch ein erhebliches Entwicklungspotenzial. Dazu wird ein Klima erforderlich, das ‚Invite to cycle‘ vermittelt.*



Abb. 85 Viadukt-Abschnitte sind nur schwer zugänglich, Nordbahntrasse



Abb. 86 Zugang an Korkenziehertrasse, auf Damm verlaufend



Abb. 87 auf dem Damm der Korkenziehertrasse, Bank aus Bahnschwellen



Abb. 88 Trasse des Werkzeugs im Grünzug an leichter Hangneigung



Abb. 89 wertvolle, noch brach liegende Freiräume am ehemaligen Bahnhof Heubruch an der Nordbahntrasse

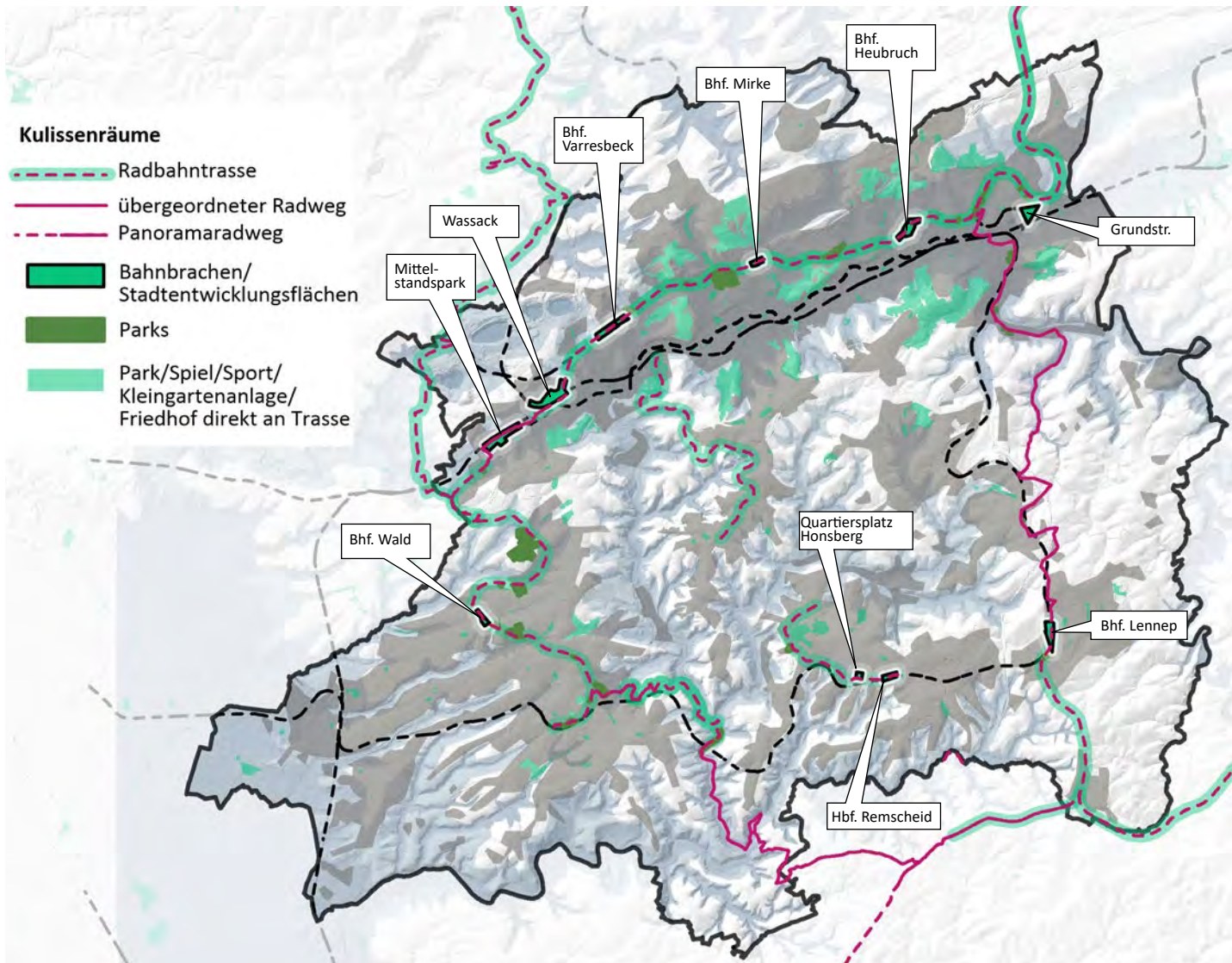


Abb. 90 Kulissenräume. Quellen: digitales Geländemodell: Geobasis NRW– Version 2.0; Radrouten, ÖPNV und Freiflächen: Datenlizenz: CC BY 4.0 Datensatz: Amtliche Stadtkarte, bereitgestellt durch die Stadt Solingen. Bahnbrachen/Entwicklungsflächen: eigene Darstellung unter Mitwirkung der Städte

⇒ *Alle Trassen - bis auf Trasse des Werkzeugs- könnten noch deutlicher markiert und besser auffindbar sein.*

Kulissenräume

Die bisherige Entwicklung und Investition erfolgte bislang mit einer Konzentration auf die Trassen selbst. Die zugehörigen Kulissenräume und die entsprechenden Blickbeziehungen können zum Teil ebenfalls noch qualifiziert werden.

Abschnittsweise ist es bereits gelungen, die Begleiträume mitzugestalten und als Grün- und Freiräume zu sichern. Insbesondere an der Nordbahntrasse konnten an vielen Abschnitten Spiel- und Freiflächen geschaffen werden. An dieser Trasse sind in der Region derzeit noch die größten Brachflächen vorhanden, die jedoch bereits für die Entwicklung von Gewerbe und Wohnen vorgesehen sind. Dies ist einerseits verständlich, da die neue Radwege Frequenz- und Impulsbringer sind, die gute Erschließung über die Trassen macht sie sehr attraktiv. Ehemalige „Rückseiten“ der Gütertrassen werden so zu „Vorderseiten“. Dies ist bereits bei vielen Anrainern zu beobachten, die sich mittels Pforten und Adressschildern zu den Trassen öffnen. Gleich-



Abb. 91 Arztpraxis öffnet sich mit Pforte zum Bahntrassenradweg



Abb. 92 neue Stadtentwicklung mit Verflechtung der Freiräume an der Nordbahntrasse

zeitig bieten die Freiräume entlang der Trassen die einmalige Chance, zusammenhängende grüne Infrastrukturnetze zu schaffen. Die beiden Anliegen müssen sich jedoch nicht ausschließen, wenn die vorhandenen Freiraumpotenziale bei der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden und eine Grundstruktur verzahnter Freiräume erhalten und qualifiziert wird. Hierbei gilt es auch innerhalb der Entwicklungsflächen Freiräume zu integrieren, die ohnehin für ein lebenswertes Wohn- und Büroumfeld erforderlich sind. Wichtig ist zudem eine gewisse Durchlässigkeit, so können auch extensive Blühstreifen entlang der Trassen den Biotopverbund stärken, wenn diese Räume entsprechend vorgehalten und auch gepflegt werden.

- ⇒ *Die neuen Radwege sind Frequenz- und Impulsbringer für die Stadtentwicklung. Städtebauliche Rückseiten werden zu Vorderseiten.*
- ⇒ *Die vorhandenen, noch nicht entwickelten Freiräume an den Trassen bieten die einmalige Chance, zusammenhängende lineare grüne Infrastrukturnetze zu schaffen. Dieses sollte bei jeglicher Entwicklung an diesen Flächen berücksichtigt werden.*

Überregionale Radwege

Auch mittels der neuen Bahntrassenradwege ist die Region an überregionale Radwanderwege angeschlossen, die sowohl auf Alltagspendler als auch auf Radtouristen ausgerichtet sind. Handlungsbedarf besteht bei der Vervollständigung und Qualifizierung des Wupperradweges. Dieser existiert abschnittsweise bereits, z.B. im Bereich des Bergischen Panoramaradwegs im Süden der Region, sowie zwischen Marienheide und Wuppertalsperre bis Remscheid. Ziel ist es, die Wupper „von der Quelle bis zur Mündung“ durch einheitlich beschilderte Radwege zu erschließen und die vielen Sehenswürdigkeiten sowie Natur- und Landschaftsräume für Freizeit und Tourismus besser nutzbar zu machen. Da die Wegführung in Wuppertal wegen hoher baulicher Dichte am Fluss herausfordernd ist, richtet sich dieser Routenverlauf eher an lokale Radfahrer - eine parallele Wegführung über die für Nicht-Ortskundige spannende Nordbahntrasse ist sinnvoll für Tagestouristen (siehe auch Kap.2.3).

Die Region setzt sich außerdem für den Ausbau der sogenannten RheinBerg-Veloroute ein, die über Düsseldorf-Hilden-Solingen-Wuppertal bis ins Bergische Städtedreieck führt.

Für den Radverkehr innerhalb Wuppertals stellt zudem der sogenannte Südhöhenradweg eine wichtige Ost-West Verbindung im Süden der Stadt dar. Der Routenverlauf folgt asphaltierten Straßen, muss jedoch noch besser ausgeschildert werden.

- ⇒ *Die Qualifizierung überregionaler Routen stärkt sowohl den regionalen Tourismus als auch alltägliche CO₂-freie Fortbewegung.*



Abb. 93 extensiver Blühstreifen stärkt den Biotopverbund



Abb. 94 neues Kulturzentrum im ehemaligen Bahnhof Mirke



Abb. 95 noch nicht umgewidmeter Bahnhof Wald



Abb. 96 noch nicht entwickelte Brachfläche an Trasse des Werkzeugs im Bereich HBF



Abb. 97 urbane Wildnis auf Bahnbrache an Grundstraße

E-Bike Infrastruktur

Das Radfahren in bewegter Topografie ermöglicht einerseits abwechslungsreiche Blickbeziehungen, kann bei Steigungen jedoch anstrengend sein. Im Bergischen Städtedreieck kann die Nutzbarkeit der Radwege durch eine gute E-Bike-Infrastruktur deutlich verbessert werden. Einige Ladestationen und Verleihe sind bereits vorhanden (siehe Plangrafik S. 37). Die meisten E-Bike-Akkus haben eine Reichweite von 40 bis 100 km, je nach Modell und Beanspruchung. Auf einigen Streckenabschnitten, wie z.B. an der Korkenziehertrasse, besteht hier noch Aufholbedarf.

- ⇒ *Eine flächendeckende E-Bike-Mobilität für den Arbeits- und Freizeitverkehr sollte im Bergischen Städtedreieck angestrebt werden. Aufgrund der Topografie ist dies eine Voraussetzung, sodass alle Bevölkerungs- und Altersgruppen an dieser Form der Fortbewegung teilhaben können.*

Wanderwege

Die Region hat ein Netz aus thematisch diversifizierten Wanderwegen entwickelt. Überregional bedeutsam ist der Bergische Qualitätswanderweg, der auf ca. 125 km vom Ruhrgebiet bis nach Königswinter am Rhein führt und viele Orte der Industriekultur erschließt.

Neben den neuen Radwegen auf den ehemaligen Bahntrassen wurde im Rahmen der Regionale 2006 auch ein lokales Netz aus Wanderwegen entwickelt und umgesetzt. Die sogenannten Erlebniswege führen durch die Täler der Wupper, des Morsbaches und durch das Eschbachtal und thematisieren die Frühzeit der Industrialisierung. Komplementiert wird das Netz durch drei Routen mit den Titeln „drei Täler, drei Seen, drei Städte“, die eher auf naturräumliche Merkmale Bezug nehmen.

- ⇒ *Die vorhandenen thematischen Wanderrouten stärken den Tourismus, aber regen auch Anwohner an, regionale Natur und Landschaft neu zu entdecken.*



Abb. 98 Südhöhenradweg, bessere Ausschilderung erforderlich

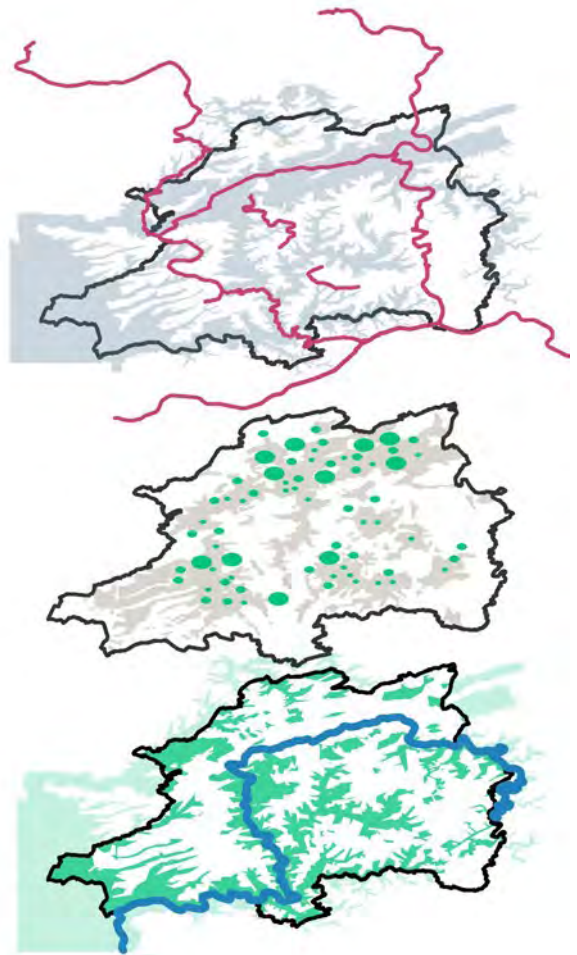


Abb. 99 Akkustation und E-Bike Verleih an Nordbahntrasse



Abb. 100 Wanderweg Bergischer Weg

3) Masterplan: Leitthemen, Handlungsfelder und Projektideen



3 MASTERPLAN GRÜNES STÄDTEDREIECK - REGION MIT WEITSICHT

Mit dem Arbeitstitel „Regionale Entwicklungsbänder ehemalige Bahntrassen und grüne Infrastruktur“ wird ein Fokus auf den aktuellen Planungsansatz grüne Infrastruktur gelegt - der Grundlage für „das Grün“ im Städtedreieck ist. Dem Masterplan liegt ein breites Verständnis von Grüner Infrastruktur zugrunde. Sie umfasst sowohl die landschaftlichen Räume, also auch die städtischen Freiräume sowie die linearen Elemente der Flussläufe und der grünen Korridore der Bahntrassenradwege - der Entwicklungsbänder. Diese Bandbreite bildet sich in den drei Leitthemen ab:

- Bewegt - Topografie und Landschaft
- Vielfältig - Stadtgrün und grau-grüne Infrastruktur
- Vernetzt - Bewegungsräume und aktive Mobilität

Mit dem *Masterplan Grünes Städtedreieck - Region mit Weitsicht*, sollen diese unterschiedlichen Elemente des regionalen Freiraumsystems in der sehr bewegten Landschaft zusammengedacht und mit einer langfristigen Entwicklungsstrategie zukunftsfähig entwickelt werden.

3.1 Leitthemen

Anhand der drei Leitthemen werden die Absichten, Planungsverständnisse und Vorhaben gebündelt und geschärft. Sie sind wiederum in pointierte Handlungsfelder gegliedert, denen konkrete Projektideen zugeordnet werden. Die Projektideen bilden die Umsetzungsebene und gehen sowohl auf bereits vorentwickelte Vorhaben der Städte zurück, greifen aber auch neue Themen auf.

Topografie und Landschaft - bewegt

Was ist das Besondere des Bergischen Städtedreiecks? Die Geologie und bewegte Topografie der Mittelgebirgslandschaft sind prägend. Diese alten Strukturen (Deep Time) stellen die Konstanten des Raumes dar, sie sind uralte und dennoch allgegenwärtig. Die Deep Time ist das, was das „Bergische“ und die Identität der Region des Städtedreiecks ausmachen.

Die Spuren der Deep Time „mit Weitsicht“ zu erkennen und sichtbar zu machen, die Region mit der Eigenart ihrer bewegten Natur- und Kulturlandschaft samt ihrer Lebensraum- und Artenvielfalt zu stärken, ist Ziel des Leitthemas.

Mit der Industrialisierung wurde die Struktur verändert und durch eine anthropogene Prägung überlagert. Die Flüsse wurden begradigt, Topografie nivelliert, Flächen abgetragen und aufgeschüttet. Bahnstrecken wurden als schwach geneigte Trassen durch und über diese Topografie der Bergischen Landschaft geführt. Dörfer und Städte entwickelten sich mit einer spezifischen Siedlungsstruktur entlang der Täler in Wuppertal sowie den Kuppen und Riedeln in

Masterplan Grünes Städtedreieck - Region mit Weitsicht

Bewegt Topografie und Landschaft

Vielfältig Stadtgrün und grau-grüne Infrastruktur

Vernetzt Bewegungsräume und aktive Mobilität

Leitthemen



Handlungsfelder

- Topografie erleben – Sichten und Weite als Alleinstellungsmerkmal profilieren
- Wasser in der Landschaft halten
- Die Wupper als blau-grünes Rückgrat profilieren
- die Region mit ihrer Natur- und Kulturlandschaft stärken

- Regionale Strahlkraft von grünen Highlights verstärken
- Stadtquartiere mit Stadtgrün aufwerten
- Graue Infrastruktur grüner machen
- Bildung und Teilhabe durch grüne Lernorte

- Verknüpfung der Trassen untereinander und mit der Stadtstruktur
- Netzartige Grünkorridore stärken
- Qualifizierung der Ausstattung für eine einladende Bewegungskultur

Projektideen

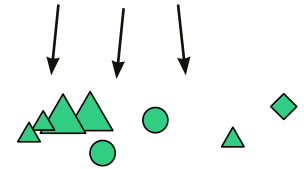
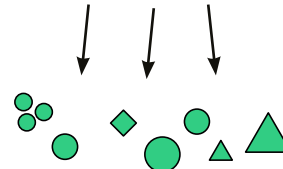
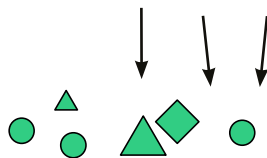


Abb. 101 Grundstruktur des Masterplans

Solingen und Remscheid. Aber dennoch wird die Landnutzung, die Verteilung von Wald und Offenland, trotz der großen Veränderungen von den Konstanten der Geologie und der Topografie bestimmt. Die Siedlungsstruktur, die Industrie und Wirtschaft mussten sich einerseits auf diese Raumkonstanten einlassen. Auf der anderen Seite führten die besonderen Umstände zur Etablierung einer Industrie, die sich die Wasserkraft zunutze machte.

Mit dem Handlungsfeld **Topografie erleben** soll diese besondere bewegte Landschaft noch stärker erlebbar gemacht und die **Weitsicht als Alleinstellungsmerkmal** profiliert werden.

Das Handlungsfeld **Region mit ihrer Natur- und Kulturlandschaft stärken** konzentriert sich auf die Artenvielfalt, aber auch produktive Aspekte und dadurch entstehende Verbundenheit mit dieser Landschaft.

Allgegenwärtig ist das Wasser, das nach Starkregen eine gewaltige Dynamik entfaltet und zu Hochwasser in den tief eingeschnittenen Kerbtälern oder an Hängen zu Überschwemmungen mit erheblichen Schäden führen kann. Mit dem Handlungsfeld **Wasser in der Landschaft halten** werden neue Ansätze aufgezeigt, um diesen Herausforderungen zu begegnen. Als wesentliche tragende Struktur im Bergischen Städtedreieck befasst sich ein eigenes Handlungsfeld ausschließlich mit der **Profilierung der Wupper hin zu einem blau-grünen Rückgrat**.

Stadtgrün und grau-grüne Infrastruktur - vielfältig

Neben der Sicherung und Weiterentwicklung der landschaftlichen Qualitäten befasst sich der Masterplan mit den städtischen Freiräumen im unmittelbaren Lebens- und Wohnumfeld der Menschen.

Bewegt- Topografie und Landschaft



- Topografie erleben
– Sichten und Weite als Alleinstellungsmerkmal profilieren



- Wasser in der Landschaft halten
- Die Wupper als blau-grünes Rückgrat profilieren



- die Region mit ihrer Natur- und Kulturlandschaft stärken

Vielfältig - Stadtgrün und grau-grüne Infrastruktur



- Regionale Strahlkraft von grünen High-lights verstärken



- Stadtquartiere mit Stadtgrün aufwerten



- Graue Infrastruktur grüner machen, Fokus klimatisch belastete Quartiere



- Bildung und Teilhabe durch grüne Lernorte

Vernetzt - Bewegungsräume und aktive Mobilität



- Verknüpfung der Trassen untereinander und mit der Stadtstruktur



- Netzartige Grünkorridore stärken



- Qualifizierung der Ausstattung für eine einladende Bewegungskultur

Mit der Entwicklung der städtischen Grünen Infrastruktur werden die Umweltgerechtigkeit, die Klimaanpassung, die Biodiversität und Freiraumqualität in den Quartieren gefördert. Die Qualifizierung des **vielfältigen Stadtgrüns** wird als Strategie der Prävention verstanden, die Teilhabe, Gesundheit und soziale Gerechtigkeit fördert. Dabei werden auch wirtschaftliche Effekte erreicht, die in dieser strukturschwachen Region eine besondere Bedeutung haben.

Unter Stadtgrün werden vor allem die Parkanlagen, Gärten und Stadtplätze verstanden, von denen es in der Region eine große Bandbreite von **überregional bedeutsamen Highlights** der Gartenkunst und Freizeitgestaltung bis hin zu kleinen Quartiersparks gibt.

Ein weiterer Fokus liegt auf den Hybriden der **grau-grünen Infrastruktur** - da der Klimawandel integrierte Strategien der Überflutungs- und Hitzevorsorge erfordert. Diese Vorsorge soll mit dem Masterplan durch die Anpassung der grauen Infrastruktur erfolgen. Graue Infrastrukturen werden mehrdimensionaler, sie werden zu einer grün-grauen Infrastruktur weiterentwickelt. Notwasserwege, Retentionsdächer, Regenwasserentkoppelung, Gebäudebegrünung, Verdunstungsflächen, Schatten und vieles mehr sind die Stellschrauben, um Klimaanpassung in Wohnquartieren und Gewerbegebieten voranzutreiben. So sieht etwa das Projekt im Remscheider Gewerbegebiet Großhülsberg die Qualifizierung von grauen Potenzialflächen hin zu grün-grauen, bzw. grünen Infrastrukturen vor. Straßen und Plätze sind ebenfalls ein Handlungsfeld der Transformation von grauer Infrastruktur in eine grüne Infrastruktur. Straßenraum und Plätze werden durch Begrünungsmaßnahmen klimaangepasst qualifiziert, Notwasserwege und dezentrale Retentionsmöglichkeiten werden geschaffen.

Mit dem Handlungsfeld **graue Infrastruktur grüner machen** werden „Huckepackstrategien“, die bestehende Nutzungen nicht infrage stellen, sondern aufzeigen, wie durch die Multicodierung von Flächen der grauen Infrastruktur diese in Bezug auf Klimaanpassung, Biodiversität und Aufenthaltsqualität transformiert und qualifiziert werden können.

Ein weiterer thematischer Schwerpunkt liegt auf der Stärkung **grüner Lernorte**, die wesentlich zur Bildung und Teilhabe beitragen und durch verschiedene gesellschaftliche Gruppen hinweg eine integrierende Wirkung entfalten können.

Bewegungsräume und aktive Mobilität

Mit Umwidmung der ehemaligen Bahntrassen als neue Radverbindungen und zukünftige grüne Entwicklungsbänder verfügt die Region über besondere Potenziale zur Intensivierung der regionalen grünen Infrastrukturnetze. Der Masterplan zielt darauf ab, die vorhandenen Potenziale der Vernetzungselemente besser zu nutzen, sie einfacher zugänglicher zu machen und diese – wo möglich – als grüne Korridore aufzuwerten.

Mit den bisher ausgebauten Radwegen auf den ehemaligen Bahntrassen hat das Bergische Städtedreieck bereits ein Alleinstellungsmerkmal. Da die Trassen als ehemalige Bahninfrastruktur noch ein gewisses „Eigenleben“ führen, ist ihre **stärkere Verknüpfung mit der Stadtstruktur** und dem Straßennetz erforderlich. Während die Radwege in der Vergangenheit häufig mit der Zielsetzung „Freizeitweg“ angelegt wurden, so gewinnen mit neuen Mobilitätskonzepten und dem verstärkten Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung die Radwegenetze im Alltag an Bedeutung. Alltagswege verbinden andere Ziel- und Quellorte als Freizeitwege. Während die Freizeitradwege häufig selbst zum Ziel werden, müssen die Alltagswege vernetzter sein und beiläufig Ziele wie ÖPNV-Haltestellen, aber auch Supermarkt, Kita, Schule, Sport usw. erreichbar machen. Die Radwege sind Frequenzbringer und generieren wichtige Impulse für die Stadtentwicklung. Städtebauliche „Rückseiten“ werden zu „Vorderseiten“ gemacht.

Die Begleiträume der Trassen stellen bisher wenig betrachtete Potenzialräume für die Schaffung und Qualifizierung hochwertiger Grünverbindungen dar. Damit erleichtern die neuen Entwicklungsbänder nicht nur die Durchlässigkeit im Stadtgefüge, sondern können auch den Luftaustausch begünstigen und Biotopverbünde stärken. Das Handlungsfeld **netzartige Grünkorridore stärken** zielt auf die Qualifizierung von Freiräumen im Umfeld der Trassen ab.

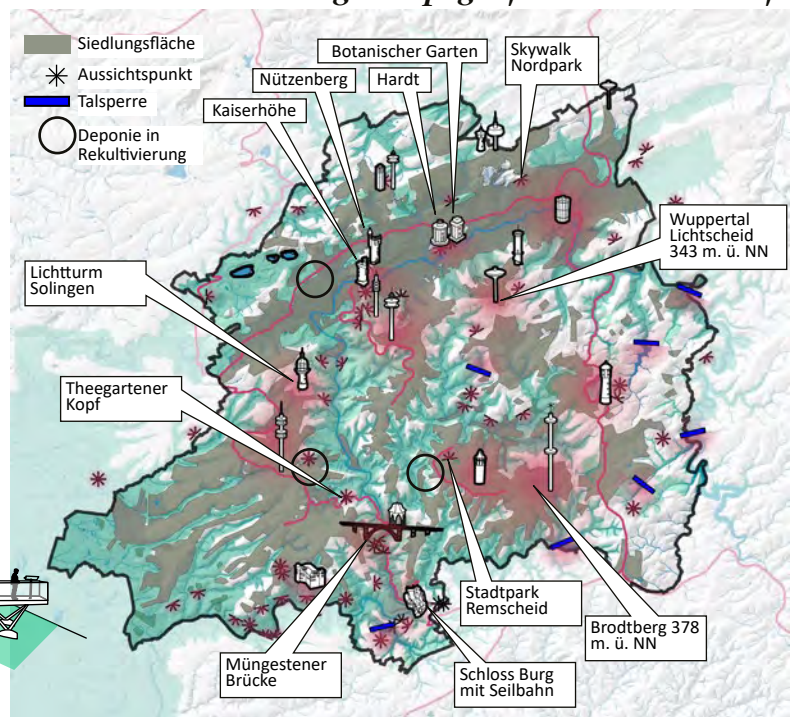
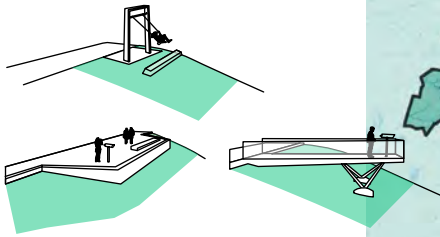
Ob Freizeit oder Alltagsweg – Fahrradfahrende müssen sich eingeladen fühlen, diese zu nutzen („Invite to cycle“). Mit dem Handlungsfeld **Qualifizierung der Ausstattung für eine einladende Bewegungskultur** soll das Fahrradfahren so bequem wie möglich gemacht werden - u.a. durch Ausbau der Zugänge, angemessene Beleuchtung sowie eine konsistente E-Bike Infrastruktur.

3.2 Handlungsfelder und Projektideen

Im Folgenden werden die Handlungsfelder skizziert und die zugehörigen insgesamt 36 Projektideen genannt. Eine ausführliche Beschreibung ist den Projektsteckbriefen im Anhang zu entnehmen.

Mit Auswahl der Schlüsselprojekte wird eine Priorisierung zugunsten der dringlichsten und wichtigsten Aufgaben gesetzt.

Topografie erleben – Sichten und Weite als Alleinstellungsmerkmal profilieren



Markante Täler, Hänge, Berge und Kuppen prägen das Bergische. Der kleinteilige Wechsel von Bebautem und Unbebautem macht die Landschaft sehr präsent. Um das bewegte Relief erlebbar zu machen, ist es wichtig, an den Straßen, Wegen und Bahntrassen immer wieder Sichtfenster und Rastplätze anzubieten und von Bebauung freizuhalten.

Da diese Potenziale in ihrer Gesamtheit noch nicht wirklich bekannt sind, wird die Erarbeitung eines „Sichtenplans“ mit entsprechender Programmatik vorgeschlagen. Dieser kann auf eine „Toolbox“ aus kleineren, beiläufigen Rastpunkten bis hin zu größeren Balkonen zurückgreifen. Es sollten zudem die Türme als übergeordnete Landmarken einbezogen werden, die durch ihre Größe die Landschaft überragen und so Identitäts- und orientierungstiftend wirken (z.B. Wasserturm Remscheid, Weyerbuschturm oder Lichtturm Solingen). Wo möglich, sollten diese zugänglich gemacht werden, um das Landschaftserleben noch zu steigern. Es gilt diese Potenziale zu prüfen und – wo möglich – zu erschließen. Auch die bestehenden Talsperren, Brücken und die in Rekultivierung befindlichen Deponien und stellen wichtige Potenziale dar.

Es wird außerdem angeregt, Optionen für die Schaffung eines zusätzlichen Highlights, z.B. in Form einer Seilbahn oder einer Hängebrücke weiter zu diskutieren. In der Region bieten die steilen Schluchten und Talsperren einzigartige Möglichkeiten, die Topografie in besonderem Maße erlebbar zu machen und gleichzeitig besser zu erschließen.

In der Summe kann die Topografie so inszeniert und Aufhänger bei der touristischen Vermarktung werden.

Projektideen

Schlüssel-
projekt

Land mit Aussicht (TL-T1)

- Erstellung eines Sichtenplans als Grundlage
- Entwicklung einer Programmatik zur Sensibilisierung und Erlebbarkeit - Huckepackstrategie
- Erlebbarkeit der bewegten Topografie kann infolgedessen bei allen Planungen berücksichtigt werden

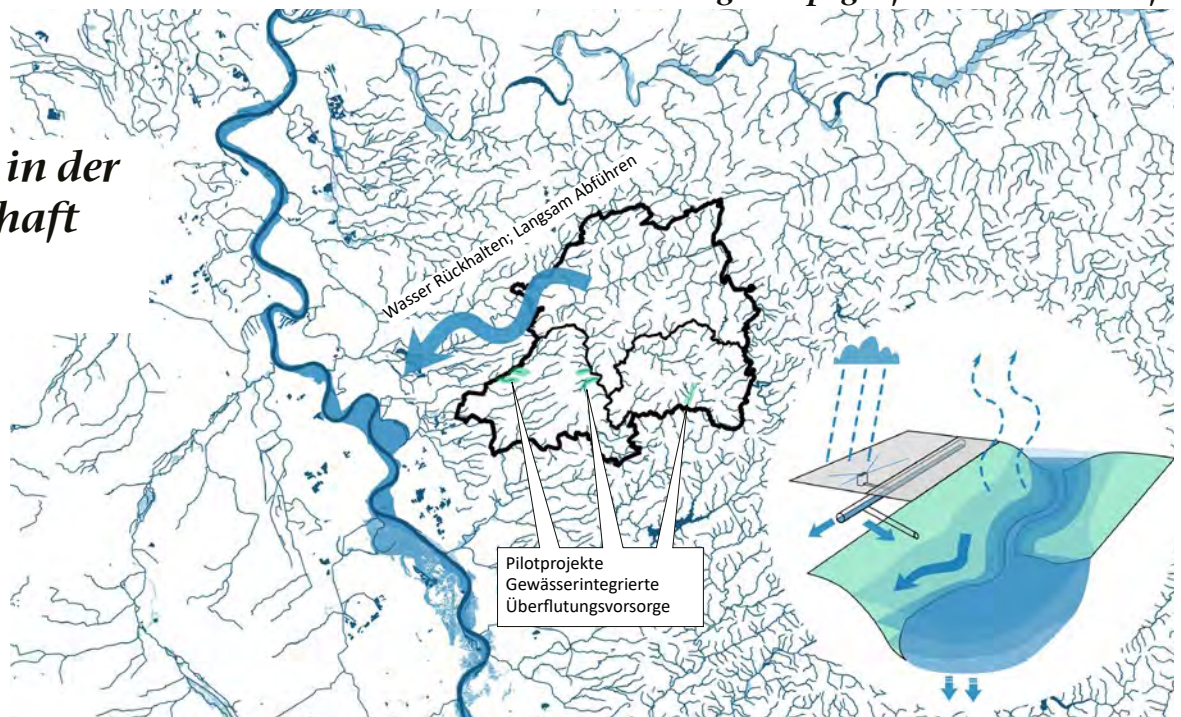
Entwicklung Toolbox „Sichten und Weite“ (TL-T2)

- wiedererkennbares Maßnahmenrepertoire von Sichtachsen und Rastplätzen, Größe „S“ bis „XL“ (S = einfache Rastplätze, M = Balkone, L = Podeste wie Skywalk Nordpark, XL = Landmarke wie Lichtturm Solingen oder Seilbahn)
- Einbeziehung aller Potenziale, Gelegenheiten nutzen; z.B. alte Wassertürme und Brücken begebar machen aber auch die drei städtischen, in der Rekultivierungsphase befindlichen Deponien mitdenken

Seilbahn oder Hängebrücke als neues Highlight schaffen (TL-T3)

- z.B. an Talsperre oder an markantem Tal

Wasser in der Landschaft halten



Die Region ist mit den vielen Bach- und Flusstälern und hohen Niederschlagsmengen sehr wasserreich. Sie ist geprägt von vielen Bauwerken der Wasserwirtschaft, wie Regen- und Hochwasserrückhaltebecken und Talsperren.

Die Wasserwirtschaft war über Jahrzehnte darauf ausgerichtet, Wasser so schnell wie möglich abzuführen. Um Synergien mit der Erhaltung bzw. Stärkung der Biodiversität, der Klimaanpassung durch Überflutungsvorsorge und Kühlung sowie mit der Aufwertung des Landschaftsbildes zu erzeugen, sollte das Wasser vermehrt vor Ort zurückgehalten werden, um zu verdunsten und zu versickern. Entsprechende wasserwirtschaftliche Anlagen können Teil der Grünen Infrastruktur sein, wenn sie mehrdimensional entwickelt werden. Hierzu sollten verrohrte und betonierte Bäche und Regenrückhaltebecken renaturiert und die Entwicklung von Feuchtfluren gefördert werden.

Regionale Ansätze hierfür sind das Konzept zum gewässerintegrierten Überflutungsschutz in Solingen mit Pilotprojekten u.a. am Krausener Bach. Durch Offenlegung, Renaturierung, Verlangsamung der Fließgeschwindigkeit und Öffnung der ehemaligen Auen können der Überflutungsschutz und gleichzeitig die Entwicklung strukturreicher Lebensräume und der Artenvielfalt gefördert werden.

Auch in Remscheid wurden derartige Maßnahmen im Zuge einer integrierten Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie und des Hochwasserrisikomanagements am Kremenholler Bachtal und Lobachtal realisiert. Aktueller Handlungsbedarf besteht noch am Tenter Bach/Eschbach mit der Maßnahme Schwanenteich sowie am Morsbach. Die Maßnahmen sind aus dem Umsetzungsfahrplan Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) entwickelt.

Projektideen

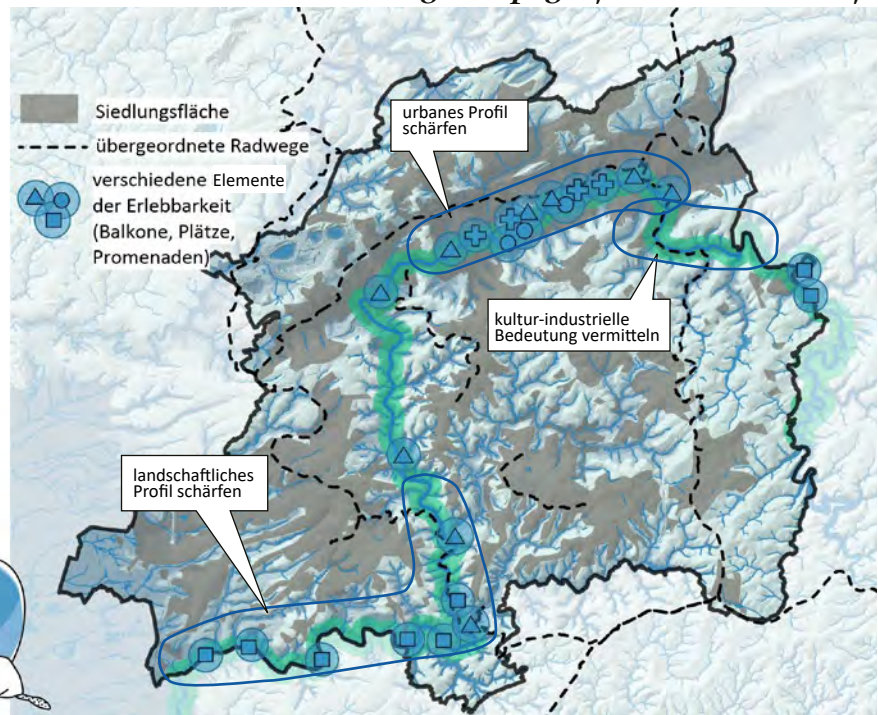
Regionale Potenziale zur Renaturierung „grauer“ Wasserinfrastruktur ermitteln (TL-W1)

- Ausarbeitung einer Studie zu Potenzialen für die wasser-sensible Stadtentwicklung:
 - Dezentrale Rückhaltung in der Fläche, Potenziale der Abkopplung
 - Mehrnutzung und Renaturierung von Regen- und Hochwasserrückhaltebecken

Gewässerintegrierter Überflutungsschutz, Revitalisierung von Fließgewässern (TL-W2)

- Offenlegen und Renaturieren von verrohrten Bächen als Teil des gesamtstädtischen Überflutungsschutzkonzepts
- Pilotprojekte in Solingen: Krausener Bach, Papiermüller Bach, Baverter Bach, Erbenhäuschener Bach
- Pilotprojekte in Remscheid: Tenter Bach/Eschbach und Morsbach (integrierte Umsetzung durch WRRL und Hochwasserschutz)

Die Wupper als blau-grünes Rückgrat profilieren



Die Wupper ist mit ihrem ca. 60 km langen Flussverlauf im Städtedreieck eine übergeordnete und tragende Struktur. Bereits seit vielen Jahren, und besonders seit der Regionale 2006, sind ihre Qualifizierung als strukturreicher Lebensraum und die Verbesserung ihrer Erlebbarkeit ein wichtiges Handlungsfeld. Diese Bemühungen gilt es unbedingt fortzusetzen und den ökologischen Umbau sowie die Schaffung von Wasserplätzen und möglichst nah am Wasser liegenden Wegen voranzutreiben. Hierbei sollten ortsbezogen eine angemessene Programmatik entwickelt und besondere Qualitäten gefördert werden.

Die guten Ansätze in Wuppertal haben mit den Promenaden, Stegen und insbesondere den Wupperbalkonen bereits zu einer erheblichen Aufwertung geführt. Auch mittel- bis langfristig gilt es bei der Entwicklung von wasser-nahen Flächen immer, die Zugänglichkeit und Aufwertung der besonderen Wasserlagen im Blick zu haben.

Zwischen Laaken und Beyenburg sind noch viele gewerbliche Strukturen angelagert. Hier kann die kultur-industrielle Bedeutung der Wupper vermittelt werden.

Ab Brückenpark Müngsten ist die Wupper in eine eher ruhige Natur- und Kulturlandschaft eingebunden und immer wieder mittels Brücken und Treppen erlebbar. Dieses landschaftliche Profil kann noch gestärkt und die Zugänglichkeit weiter verbessert werden.

Sehr gute Ausgangsbedingungen zur Schaffung eines neuen Wasserplatzes hat die provisorisch geschaffene Pflegezufahrt in Wuppertal-Langerfeld. Hier könnte kurz- bis mittel- bis langfristig der „Mühlenpark Rauental“ realisiert werden.

Die Projektidee zur Schaffung durchgängiger Wupperradwege trägt erheblich zur Verbesserung der Erlebbarkeit bei. Beide lokal existierende Ansätze sind sinnvoll - lokale Wegführung über möglichst nah am Wasser liegende Wege sowie überregionale Wegführung über die Nordbahntrasse.

Projektideen

Der Fluss mit vielen Gesichtern, Profilierung und Qualifizierung (TL-Wu1)

Schlüsselprojekt

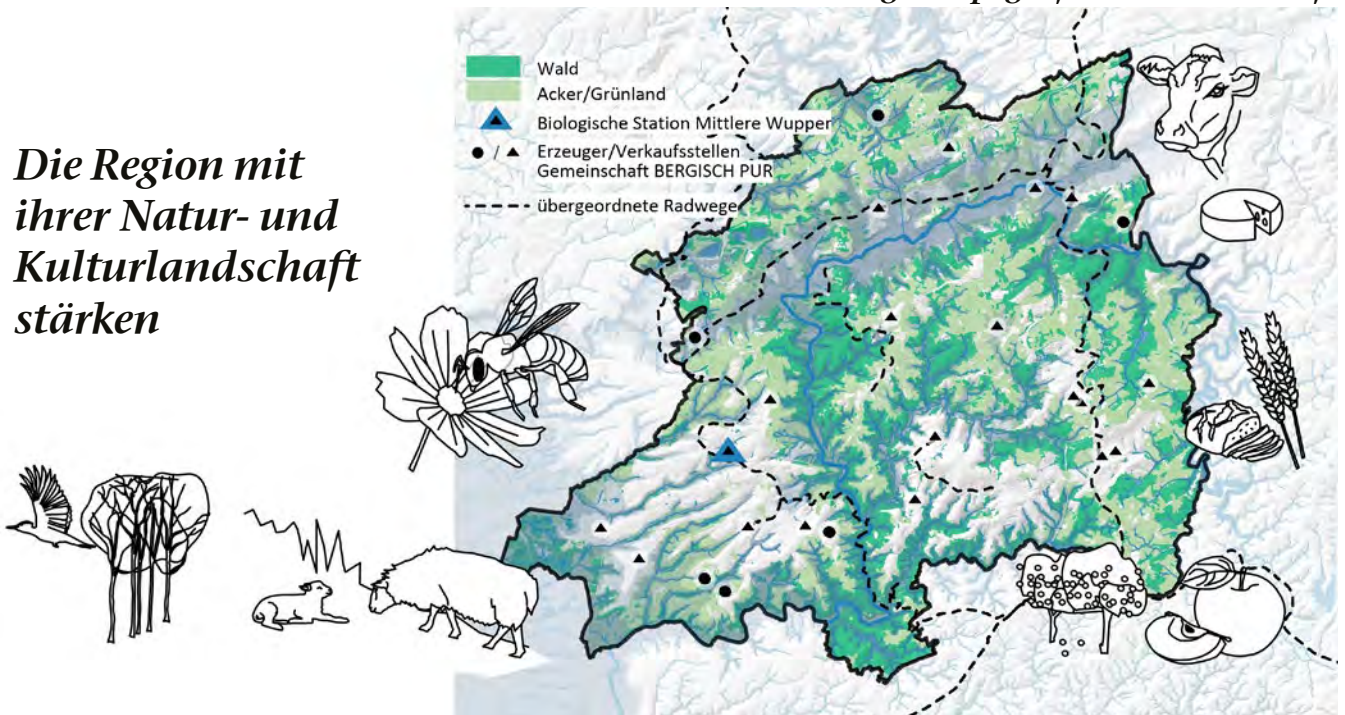
- 60 km schöne Wupper als Gemeinschaftsprojekt
- ökologischer Umbau und Schaffung weiterer Zugangsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten
- Ausarbeitung Konzept zur Steigerung der Präsenz der Wupper, Stärkung als Natur-/Identitätsraum
- Pilotprojekt Perspektive Wupper - Mühlenpark Rauental: Zugang zum Fluss für verdichtete und sozial benachteiligte Stadtquartiere - Schaffung einer Erholungsfläche auf ca. 4000 m² an der Wupper

Schaffung durchgängiger Wupperradwege (TL-Wu2)

Schlüsselprojekt

- Qualifizierung und Vervollständigung der Wegführung - basierend auf den parallelen Projektansätzen lokal und überregional

Die Region mit ihrer Natur- und Kulturlandschaft stärken



Wichtiger Bestandteil der regionalen grünen Infrastruktur sind die vielen Wälder mit teils wertvollen Hainsimsen-Buchenwäldern in den Hängen sowie Erlenbruchwäldern in den Tälern. Die Kulturlandschaftselemente mit einem hohen Grünlandanteil und vielen Obstwiesen versorgen die Region mit Milchprodukten, Fleisch, Getreide und Früchten. Bei der Stärkung der Region mit dieser Kultur- und Naturlandschaft müssen viele Akteure zusammenwirken, die Land- und Forstwirte, die Städte mit ihren eigenen Liegenschaften und letztlich die gesamte Bevölkerung.

Um die Arten- und Lebensraumvielfalt zu stärken, gilt es die Landschaft mittels naturschutzfachlich angepasster Bewirtschaftungsmethoden zu entwickeln und zu sichern. Allianzen zwischen Konsumenten und lokalen Produzenten sensibilisieren die Gesellschaft für den Wert der regionalen Landschaft und können zur Einkommensdiversifizierung der Land- und Forstwirte beitragen. Durch direkte Abnehmerschaften und transparente Produkte sind sie angeregt, artgerecht und naturnah zu wirtschaften und damit Beiträge zum Artenschutz und zur attraktiven Landschaftsgestaltung zu leisten.

Auch die Städte selbst können ihre Flächen und Gebäude mit Vorbildcharakter entwickeln, wenn sie z.B. Bienenweiden auf Basis von Regiosaatgut oder Nisthilfen integrieren. Mittels solcher Maßnahmen können mit einer Kampagne auch die privaten Flächen in Kleingartenanlagen und Einfamilienhaussiedlungen aktiviert werden.

Ein wichtiger Partner und Moderator bei allen diesen Aktivitäten ist die Biologische Station Mittlere Wupper, die sich bereits mit diesen Themen befasst und für die Umsetzung von Naturschutz und -pflege verantwortlich ist. Die Station benötigt dringend neue Räumlichkeiten, um den zunehmenden Aufgaben gerecht zu werden.

Projektideen

Essbare Landschaft - Städtedreieck (TL-R1)

Allianzen zwischen Konsumenten und Produzenten stärken, z.B. durch Unterstützung und Vernetzung von:

- lokaler Marken wie „BERGISCH PUR“ und „Vielfalt schmeckt“
- Direktvermarktung an Höfen und Selbstpflückfelder
- vereinbarte Abnehmerschaften (wie z.B. „Biokiste Hof Kotthausen“)

Biologische Station Mittlere Wupper - Aktionsraum für städteübergreifenden Biotop- und Artenschutz (TL-R2)

Schaffung eines Stationsgebäudes zur Sicherstellung der Handlungsfähigkeit in Solingen, mit zentraler Lage in der Region

- zur Umsetzung der Aufgaben im Biotop- und Artenschutz
- zur Umsetzung der Biodiversitätsstrategie
- als Kristallisationspunkt Naturschutz und Erlebbarkeit bergischer Artenvielfalt (z.B. Wechselausstellungen)

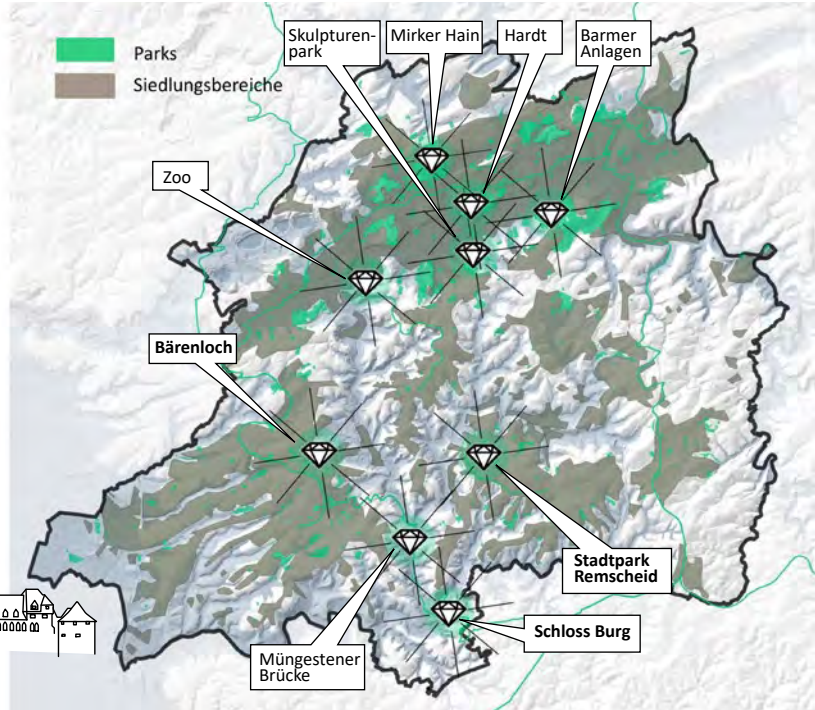
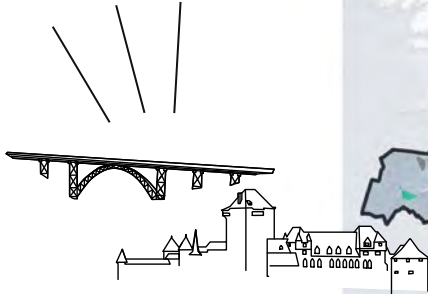
Schlüsselprojekt

Förderung der Biodiversität (TL-R3)

Integrierte Aufwertung im Innen- und Außenbereich um den Biotopverbund optimieren

- durch Verwendung von Regiosaatgut und der gezielten Schaffung von Lebensräumen für Insekten, Amphibien, Fledermäuse und Vögel, etwa durch Nisthilfen, sogenannte „Insektenhotels“ und Blühstreifen
- Selbstverpflichtung für städtische Flächen/Gebäude
- Gleichzeitig Aktivierung privater Flächen - Gärten der Einfamilienhaussiedlungen und Kleingartenanlagen durch Kampagne „Artenreicher (Vor-)Garten“

Regionale Strahlkraft von grünen Highlights verstärken



Die Parkanlagen Brückenpark Müngsten, der Zoologische Garten Wuppertal, die Barmer Anlagen, der Skulpturenpark Waldfrieden und Hardt/Botanischer Garten Wuppertal zeichnen sich durch ihre Zugehörigkeit zum Europäischen Gartennetzwerk aus. Es gilt die herausragende Qualität dieser grünen Highlights zu erhalten, untereinander abgestimmt zu fördern und ihre Bedeutung mittels Kommunikationsmaßnahmen (wie Beschilderungen und Führungen) zu vermitteln.

Zudem haben der Mirker Hain mit seinem Naturdenkmal der Schlucht, der Stadtpark Remscheid mit seinen historischen sowie zeitgenössischen Elementen und seinem reichen Veranstaltungsprogramm und potenziell auch das Bärenloch in Solingen als Spiel- und Freizeitanlage eine regionale Bedeutung. Ein zentrales Highlight ist außerdem Schloss Burg samt seiner Außenanlagen und Seilbahn. Diese Freiräume sind besonders kennzeichnend und imageprägend für das Bergische Städtedreieck. Sie ergänzen sich in ihrer inhaltlichen Ausrichtung mit den Themen Gartenkultur und Denkmal, Veranstaltungen, Spiel und Sport bis hin zur Umweltbildung (Botanischer und zoologischer Garten) sehr gut.

Mit der Route der Gartenkultur soll eine gemeinsame Verbundplattform zur abgestimmten Entwicklung und Vernetzung dieser Freiräume geschaffen werden.

Die Freiräume um Schloss Burg, das Bärenloch und der Stadtpark Remscheid weisen noch Defizite bzw. Potenziale zur Aufwertung auf, denen durch gezielte Maßnahmen begegnet werden soll.

Projektideen

Route der Gartenkultur (SG-R1)

- Schaffung einer Verbundplattform
- Aufwertung der gartenkulturell bedeutsamen Anlagen in den drei Städten
- Kommunikative Verknüpfung

Freiflächengestaltung Schloss Burg (SG-R2)

- Herstellung von Streuobstwiesen im Schlossumfeld
- Umgestaltung und Entsiegelung von Parkplatzflächen zur Versickerung und Grauwassernutzung in öffentlichen Bereichen der Schlossanlage
- Herstellung Rad- und E-Bike-Infrastruktur

Weiterentwicklung des Kinderspielplatzes Bärenloch zu einer Freizeitanlage mit regionaler Bedeutung (SG-R3)

- Gestaltung regional bedeutsamer Erholungsangebote auf 11 ha Fläche, Sanierung und Erweiterung der Spielangebote
- Grün- und Wegevernetzung mit der verdichteten Innenstadt / Nordstadt

Aufwertung des Stadtparks Remscheid (SG-R4)

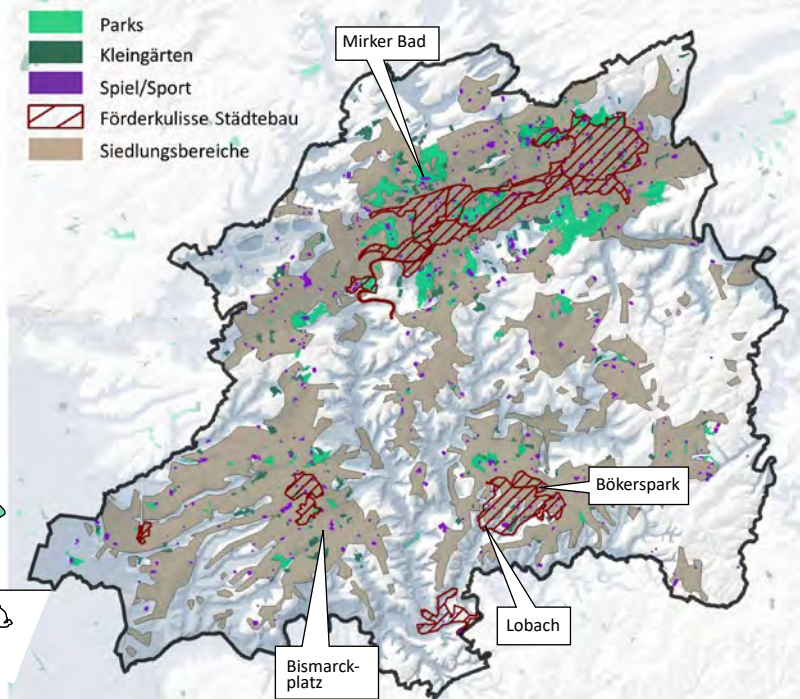
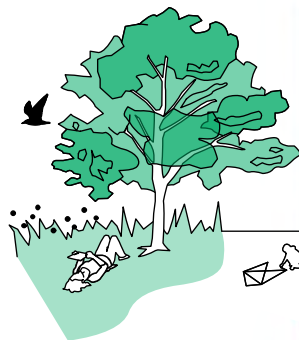
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Wiederherstellen von Sichtachsen
- Aufwertung der Eingangsbereiche, Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt
- Sanierung und Aufwertung des Stadtparkteiches, einschließlich Regenwassermanagement

Schlüsselprojekt

Parkanlage Mirker Hain - Geschichte und Aufbruch (SG-R5)

- Aufwertung der historischen Parkanlage mit Altbaumbestand, mit Naturdenkmal Schlucht und Tal des Vogelsanger Bachs

Stadtquartiere mit Stadtgrün aufwerten



Das Bergische Städtedreieck verfügt über mehr als 200 Parkanlagen sowie über viele Spiel- und Sportplätze, die zusammen eine Fläche von über 500 ha einnehmen (OSM - Openstreetmap Contributors, 2017). Insbesondere in den sozial benachteiligten als auch in den klimatisch belasteten Gebieten verfügen die Parkanlagen und grünen Projekte über unausgeschöpfte Potenziale, um die Umweltgerechtigkeit in den Quartieren zu verbessern.

Dies gilt im Besonderen für das Mirker Bad, das in engem Bezug zur verdichteten Elberfelder Nordstadt steht, sowie für den Bökerspark - der die einzige Freifläche in der Remscheider Innenstadt ist. Im Umfeld des sich erneuernden und verdichteten Quartiers Honsberg kann das Lobachtal durch Erschließung und Aufwertung die Lebensqualität im Wohnumfeld erheblich verbessern.

Die bestehenden Parks und Plätze müssen zum Teil auch noch an neue Herausforderungen angepasst und qualifiziert werden – so z.B. der Bismarckplatz in Solingen hinsichtlich der Überflutungs- und Hitzevorsorge.

Projektideen

Bökerspark und Stadtfriedhof (SG-S1)

Schlüsselprojekt

- Zugänglichkeit des Bökersparks als einzige nennenswerte Grünfläche in der Remscheider Innenstadt
- Durchwegung und Anbindung an den Landschaftsraum durch den Friedhof

Urbaner Naturerlebnispark und Freibad in der Mirke (SG-S2)

- Weiterentwicklung des historischen Freibades Mirke als öffentlicher Stadtteilpark, Naturfreibad, kultureller Begegnungsort

Multifunktionsfläche Bismarckplatz (SG-S3)

Schlüsselprojekt

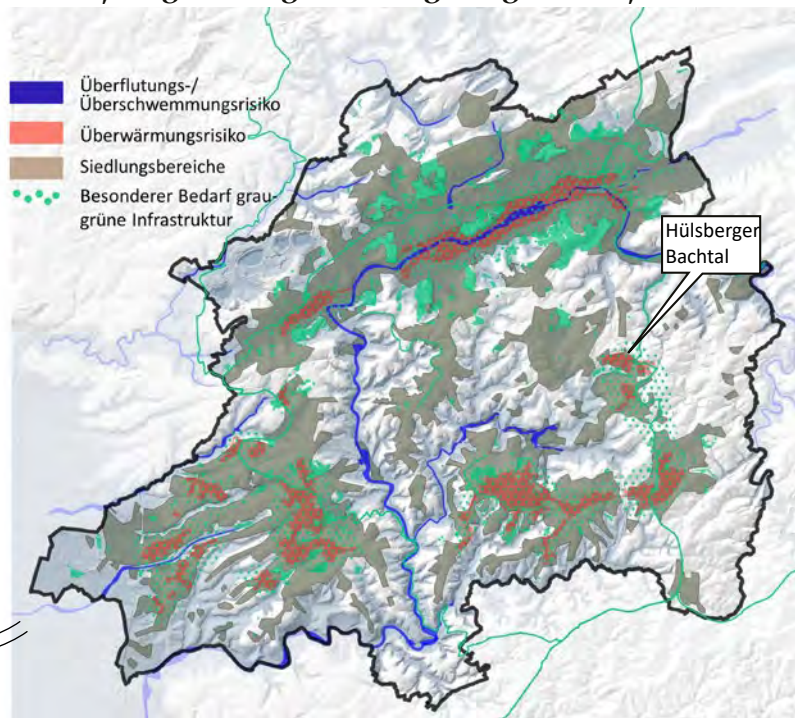
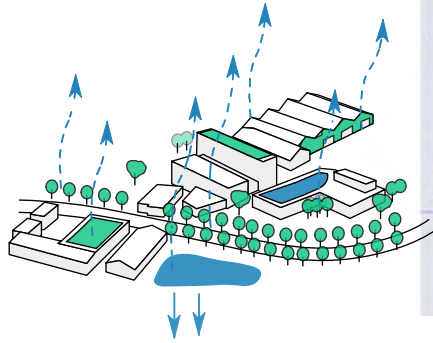
- Entwicklung als multifunktionaler „Wassererlebnisplatz“ mit Wasserspiel und Erläuterungen zum Thema Wasser, Wasserhaushalt und Entwässerung

Grünzug Lobach südlich Honsberg (SG-S4)

Schlüsselprojekt

- Qualifizierung des Grünzugs Lobach zur Attraktivitätssteigerung des sich erneuernden Quartiers
- Entwicklung eines integrativen „Familienparks“ mit Spiel-, Sport- und Bewegungsangeboten sowie Schaffung von naturnahen „Bewegungspfaden“

**Graue Infrastruktur grüner machen (im „Huckepack“)
Fokus klimatisch belastete Bereiche**



Die ausgeprägte Topografie bedingt eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf ausreichend ebenen Flächen – die Kuppen und Riedel in Remscheid und Solingen, die lange Ebene in Wuppertal. In diesen Räumen bleibt teils wenig Platz für die Integration von Grün- und Freiflächen, sodass insbesondere hier das Grün im Huckepack auf den grauen Flächen umgesetzt werden sollte, also das Grün im Straßenraum, die Begrünung von Höfen, Fassaden und Dächern in Wohn- und Gewerbegebieten und die Mehrfachcodierung von Stadtplätzen für die Klimaanpassung. Die Städte haben hier jeweils mit unterschiedlichen Schwerpunkten bereits fruchtbare Ansätze entwickelt, die durch Austausch auf die ganze Region übertragen werden können.

Projektideen

Straßengrünoffensive (SG-Gi1)

Schlüsselprojekt

- Verbesserung der stadtökologischen Verhältnisse in verdichteten Quartieren durch Begrünung und qualifizierende, abgestufte Pflege des öffentlichen Straßenraums mit Pilotprojekten in Solingen

Klimaanpassung durch Entsiegelung - Erhöhung der Wasserrückhaltung (Überflutungsvorsorge) und der Begrünung (Hitzevorsorge) (SG-Gi2)

Schlüsselprojekt

- (Teil-)Entsiegelung von Flächen im Stadtgebiet. Neuschaffung von Freiflächen, einzeln oder im Verbund mit vorhandenen Grünflächen mit Pilotprojekten in Solingen

Dachbegrünung als stadtklimatische Ausgleichsmaßnahme (SG-Gi3)

Schlüsselprojekt

- Fortführende Pflege und Bekanntmachung bzw. Entwicklung der städtischen Gründachkataster
- Umsetzung von Dachbegrünungen

Transformation in Gewerbegebieten - Grün statt Grau (SG-Gi4)

- in Gewerbegebieten: Pilotprojekt Remscheid: „Grün statt Grau – Gewerbegebiete im Wandel - GeWa“, Entwicklung und Aufwertung des Hülsberger Bachtals (Forschungsverbundprojekt läuft)

Handlungsprogramm „Grün in die Stadt“ (SG-Gi5)

Schlüsselprojekt

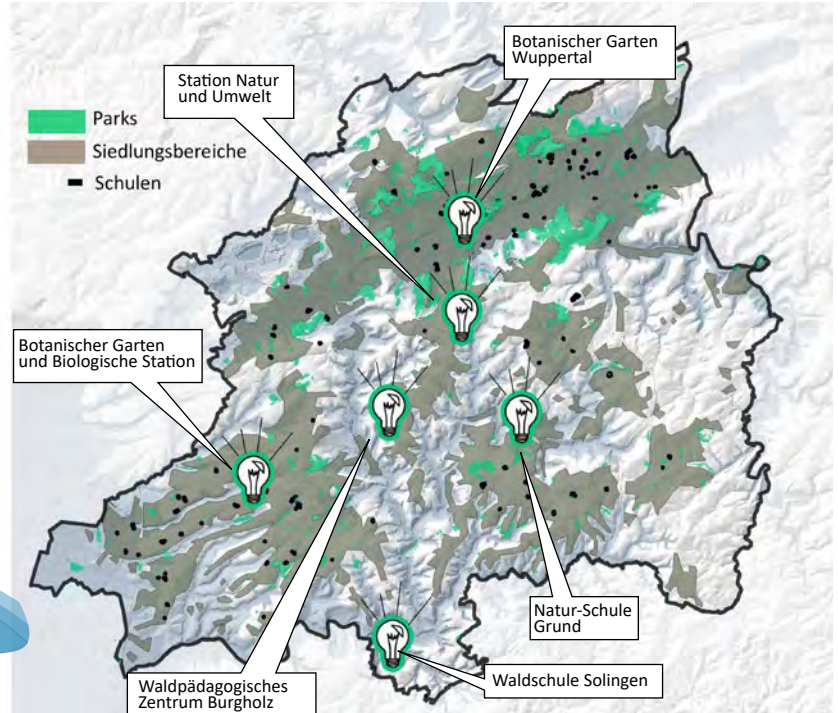
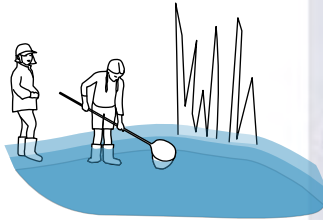
- strategischer Ansatz zur Qualifizierung und Vernetzung der Grünen Infrastruktur, der Förderung der Biodiversität und der Entwicklung eines gemeinsamen Bildes von Stadtgrün, entwickelt in Remscheid

Mein kleines Grün – Kampagne für privat initiierte Begrünung (SG-Gi6)

Schlüsselprojekt

- Erarbeitung und Veröffentlichung eines Leitfadens für kleinteilige Begrünung durch Mieter und Eigentümer, Durchführung eines Projektaufufes – verbunden mit der Zurverfügungstellung von Material (Hochbeete, Bewässerungshilfen, Pflanzen)

Bildung und Teilhabe durch grüne Lernorte



Der Station Natur und Umwelt, der Natur-Schule Grund oder den Botanischen Gärten in Wuppertal und Solingen kommt mit ihren Bildungs- und Naturerfahrungsangeboten eine besondere Rolle bei der Förderung der Umweltgerechtigkeit und sozialen Teilhabe zu. Handlungsbedarf besteht derzeit vor allem beim Botanischen Garten Solingen und der Station Natur und Umwelt in Wuppertal.

Die Umweltzentren sind wichtige Partner der über 200 Schulen (34 in Remscheid, 134 in Wuppertal, 45 in Solingen). Gleichzeitig sind es oft die Schulhöfe selbst, die als grüne Klassenzimmer zu wertvollen Trittsteinen der Grünen Infrastruktur qualifiziert werden, wenn sie teilentsiegelt und begrünt werden sowie Experimentier- und Spielflächen zu den Themen Stadtnatur oder Wasserkreisläufe erhalten. Das Land NRW widmet sich derzeit vermehrt dem häufig auftretenden Sanierungsstau der Schulen, sodass hier Synergien möglich sein können.

Projektideen

Sanierung und Standortaufwertung Botanischer Garten Solingen (SG-B1)

Schlüsselprojekt

- Erhaltung/Sanierung Gewächshäuser
- Entwicklung therapeutischer Angebote mit nahegelegendem Klinikum und Hospiz

Umgestaltung der Station Natur und Umwelt Wuppertal (SG-B2)

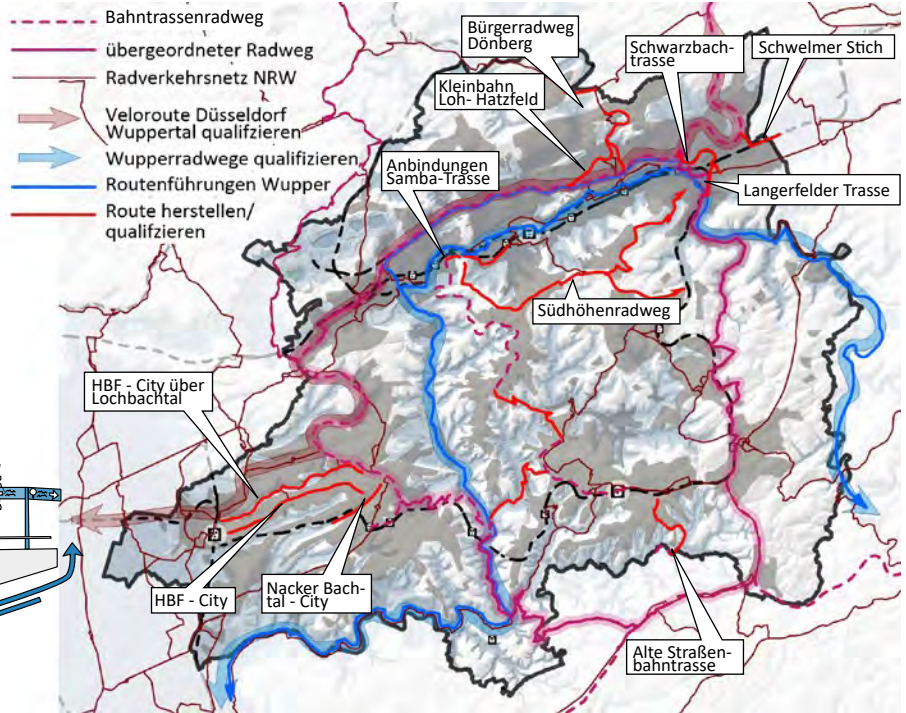
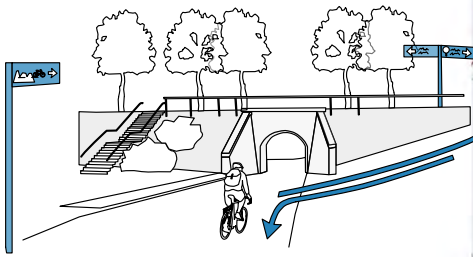
Schlüsselprojekt

- Umbau und Neukonzeption des Außengeländes (Urban Gardening, Projekte mit Migranten und Flüchtlingen, Biodiversität)
- Bau eines barrierefreien Wegesystems

Schulhöfe als grüne Klassenzimmer (SG-B3)

- Analyse zum Handlungsbedarf an den Schulen, Identifikation von Pilotprojekten an ausgewählten Schulen mit mangelhaften Außenanlagen
- Entwicklung und Umsetzung von Aufwertungsmaßnahmen in Kooperation mit Lehrenden und Schülern

Verknüpfung der Trassen untereinander und mit der Stadt



Bedingt durch die Topografie hatte die Region vor Eröffnung der neuen Bahntrassenradwege einen sehr niedrigen Radverkehr beim Modal Split (Wuppertal 1,5%, Solingen 4%). Mit den Trassen wurde ein immenser Wert für die Region geschaffen – für die aktive Mobilität und CO₂-freie Fortbewegung sowie für die Erschließung und Verknüpfung der städtischen Freiräume und Landschaften.

Da es sich um eine ehemalige Bahninfrastruktur handelt, führen diese Trassen immer noch ein gewisses Eigenleben, was einerseits Konflikte mit dem Autoverkehr minimiert, andererseits jedoch die Nutzbarkeit noch einschränkt. In der nächsten Entwicklungsphase gilt es daher, die Energie auf den Ausbau der Verknüpfungen zu konzentrieren. Wo möglich, sollten daher Verbindungswege gestärkt bzw. hergestellt werden zu:

- den Trassen untereinander
- den übergeordneten Netzen (Velorouten, NRW-Netz)
- den Alltagsradnetzen
- den unmittelbar angrenzenden Sehenswürdigkeiten
- den Haltepunkten des ÖPNV, um den Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln zu erleichtern (Intermodalität)

Ein wichtiger Baustein ist zudem die Vermittlung der Fortbewegungsmöglichkeiten und Navigation, etwa durch entsprechende Beschilderungen, aber auch Apps wie sie derzeit für die Stadt Wuppertal entwickelt werden sowie durch Karten, Geoportale, Veranstaltungen und individuelle Betreuung („Mobilitätspaten“).

Projektideen

Regionalen Verbund stärken - Aktivierung weiterer ehemaliger Trassen (BM-T1)

Schlüsselprojekt

- Wuppertal: Loh-Hatzfeld/Heubruch-Hatzfeld, Schwarzbachtrasse, Langerfelder Trasse, Schwelmer Stich, Anbindung Samba-Trasse an die Innenstadt - Anschluss an den Schwarzen Weg, City-Express Samba-Trasse als weiteres Teilstück zwischen dem Wuppertaler Hauptbahnhof und der Samba-Trasse
- Remscheid: alte Straßenbahntrasse
- Solingen: alte Straßenbahntrasse ab Stöcken

Ausbau Regionale Vernetzung - Schaffung/Qualifizierung übergeordneter Verbindungen (BM-T2)

Schlüsselprojekt

- Ausbau der Veloroute Düsseldorf-Wuppertal vom Bahnhof Düsseldorf-Benrath über Hilden, Solingen und Wuppertal zur Nordbahntrasse

Ausbau Feinvernetzung - Schaffung/Qualifizierung lokaler Verbindungen (BM-T3)

Schlüsselprojekt

- Nacker Bachtal - City: Qualifizierung und Ausschilderung; HBF - City - Wegeführung durch die Stadt und über Lochbachtal (S)
- Südhöhenradweg vom Wuppertaler Zoo über Lichtscheid bis nach Heckinghausen auf bestehenden Wegen (W)
- Verbindungen zwischen Bergbahntrasse, Trasse des Werkzeugs und Samba-Trasse (R+W)

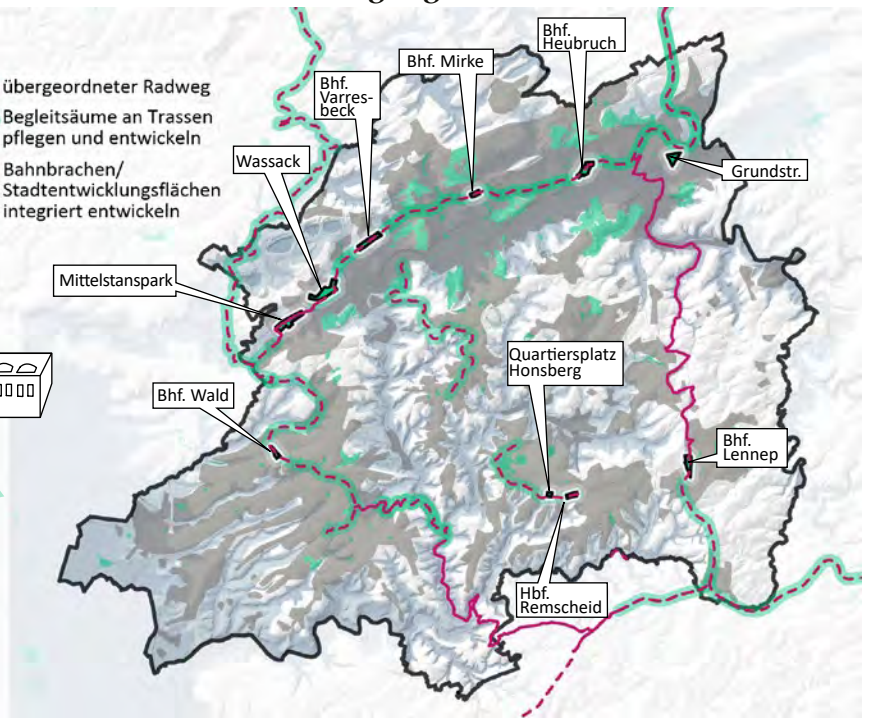
Vermittlung der Bewegungsräume und Navigationsmöglichkeiten über diverse Medien/Kanäle (BM-T4)

- z.B. durch Mobilitätsapps, Karten, verbesserte Beschilderung, Mobilitätspaten

Netzartige Grünkorridore stärken



- übergeordneter Radweg
- Begleitsäume an Trassen pflegen und entwickeln
- Bahnbrachen/ Stadtentwicklungsflächen integriert entwickeln



Bestandteil der Definition der Grünen Infrastruktur ist ihr netzartiger Charakter. Die Bahntrassen einschließlich ihrer Kulissenräume weisen erhebliche Potenziale zur Stärkung der regionalen grünen Infrastrukturnetze auf. An vielen Abschnitten sind entlang der Trassen bereits vielfältige Parklandschaften geschaffen worden. Diese gilt es auch hinsichtlich ökologischer Aspekte abgestimmt zu pflegen und zu entwickeln, um so die Freiraumqualitäten als auch den Biotopverbund zu stärken.

Für den zukünftigen Charakter der regionalen grünen Infrastrukturnetze kommt den noch vorhandenen Bahnbrachen eine Schlüsselrolle zu. Hier sollten jetzt die Weichen für eine integrierte Entwicklung gestellt werden. Auch wenn diese zukünftig primär für Wohnungs- oder Gewerbeentwicklung erschlossen werden sollen, gilt es, das Thema der Grünen Infrastruktur von Anfang an mitzudenken, in die Bauleitplanung zu überführen und bei möglichen Investoren frühzeitig zu platzieren. Wenn zukünftige Gewerbeeinheiten grüne Aufenthaltsnischen im Arbeitsumfeld integrieren, oder Wohneinheiten im unmittelbaren Umfeld mit Spiel-, Sport- und Erholungsflächen ausgestattet werden, die auch noch mit der Trasse verknüpft sind, entsteht eine „Win-win-Situation“: Die Standorte werden noch attraktiver, die Trasse wird zum Lagevorteil und gleichzeitig kann ein zusammenhängendes, durchlässiges Grüngerüst geschaffen bzw. erhalten werden.

Zudem gilt es, noch nicht erschlossene Flächen entlang der Trassen zu sichern, deren Potenziale noch nicht gehoben sind. Dies betrifft vor allem die noch nicht als Radwege umgewidmeten ehemaligen Bahntrassen, wie die Schwarzbachtrasse. Die hier oftmals entstandene „urbane Wildnis“ verfügt über eigene besondere Aufenthaltsqualitäten, wenn sie gestalterisch akzentuiert und erschlossen sowie ökologisch aufgewertet wird.

Projektideen

Integrierte Planung und Verzahnung der trassenbegleitenden Freiräume (BM-N1)

Schlüsselprojekt

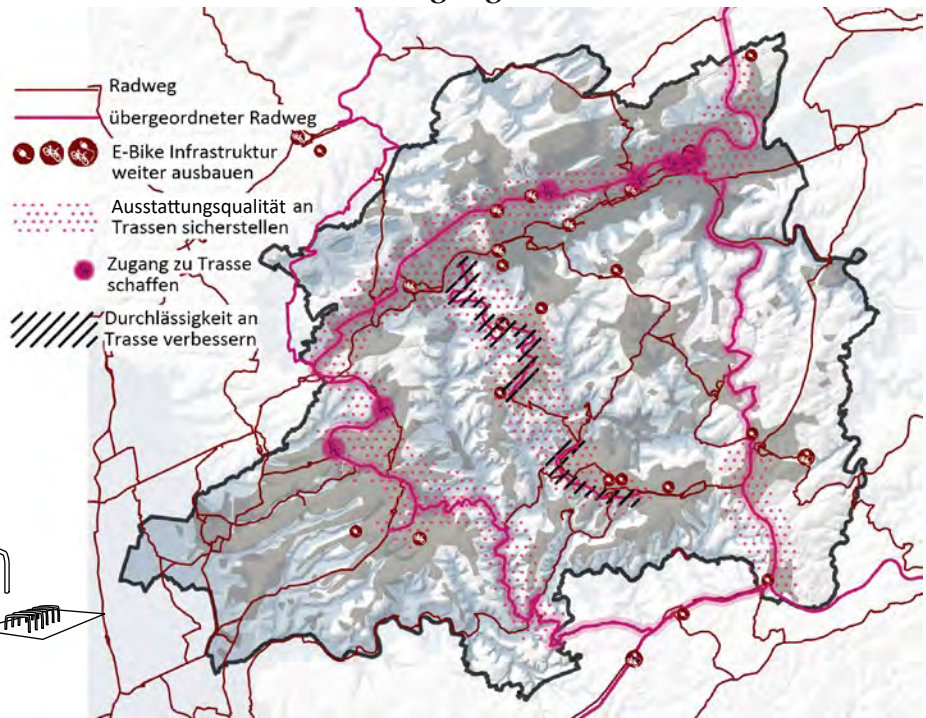
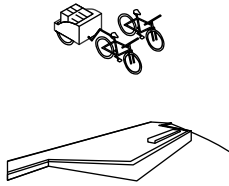
- Integrierte Entwicklung der Frei- und Entwicklungsräume entlang der Bahntrassenradwege und abgestimmte Pflege
- Entwicklung eines Gestaltungskonzepts für die noch vorhandenen Brach- bzw. Entwicklungsflächen an den Bahnbrachen – zur Vorgabe für die weitere bauliche Entwicklung
 - Solingen: Bahnhof Wald Solingen
 - Wuppertal: Mittelstandspark, Bereich Nathrather Straße, Bhf. Varresbeck, Bhf. Mirke, Bhf. Heubrich
 - Remscheid: Flächen am HBF/Trasse des Werkzeugs, Bhf. Lennep
- Pilot Solingen: Bhf. Wald: Umnutzung und Neugestaltung des Areals unter funktionalen, gestalterischen und ökologischen Gesichtspunkten
- Pilot Remscheid: Schaffung eines Quartiersplatz an Trasse des Werkzeugs

Entwicklung von Freiflächen auf Potenzialflächen/Brachen (BM-N2)

Schlüsselprojekt

- Ermittlung von Potenzialflächen an Bahntrassen zur ökologischen Aufwertung/Sicherung und abgestimmten Pflege sowie zur Schaffung von Spiel-, Sport- und Erholungsräumen
- Pilot: Gestaltung der Freifläche Grundstraße an Schwarzbachtrasse als Ruderalpark

Qualifizierung der Ausstattung für eine einladende Bewegungskultur



Um die Attraktivität der Trassen zu erhöhen und Nutzungskonflikte gering zu halten, bedarf es einer angemessenen Ausstattung und Zugänglichkeit.

Von zentraler Bedeutung ist hier die weitere Schaffung von Zugängen an den Bahntrassenradwegen, um ihre Nutzbarkeit im Alltagsradverkehr zu erhöhen. Hier besteht insbesondere in Wuppertal Barmen an der Nordbahntrasse großer Handlungsbedarf. Zudem sind am Damm der Korkenziehertrasse noch zwei Zugangsmöglichkeiten realisierbar.

Außerdem sind ausreichend Radabstellanlagen, Rastplätze für konfliktfreies Halten abseits der Fahrspur, eine bedarfsgerechte Beleuchtung, E-Bike-Tankstellen sowie Bike-Sharing Angebote Teil einer einladenden Bewegungskultur. Je nach Qualität, Atmosphäre und Lage der Trassen gilt es, die Ausstattung auf die jeweiligen Bedürfnisse abzustimmen und wo nötig auszubauen.

Gerade die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes erfordert ein Update der vorhandenen Infrastruktur. An der Korkenziehertrasse gibt es derzeit z.B. noch keine Ladesäule.

Projektideen

Schaffung von weiteren Zugängen an den Bahntrassenradwegen (BM-Q1)

Schlüsselprojekt

- mit folgenden Pilotmaßnahmen:
- Nordbahntrasse:
 - Anbindung Elberfelder City/Neue Friedrichstraße
 - Anbindung Barmer City/Heubruch
 - Anbindung Wichlinghauser Straße über das Gelände der ehem. Bürger-Fabrik
 - Zugang Rathenastr./Markusstr.
 - Fußwegeverbindung Schwarzbach – Bergisches Plateau
- Korkenziehertrasse:
 - Barrierefreie Anbindung des Quartiers Solingen-Wald an die Korkenzieherbahn im Bereich Holbeinstr.

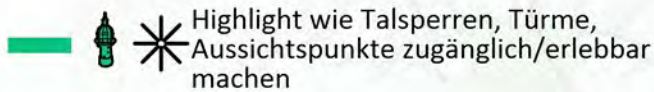
Aus- bzw. Rückbau Radinfrastruktur (BM-Q2)

- Studie zur Ermittlung des Bedarfs an Radabstellplätzen, Rastplätzen, Bike-Sharing, E-Bike-Tankstellen und Beleuchtung
- Hindernisse, wie überflüssige Drängelgitter, Rückbauen – u.a. Update Samba-Trasse und Trasse des Werkzeugs

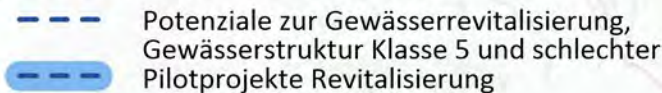
Masterplan Grünes Städtedreieck - Region mit Weitsicht

Bewegt - Topografie und Landschaft

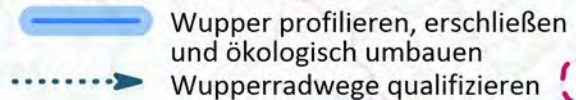
1) Topografie erleben, Sichten und Weite als Alleinstellungsmerkmal profilieren



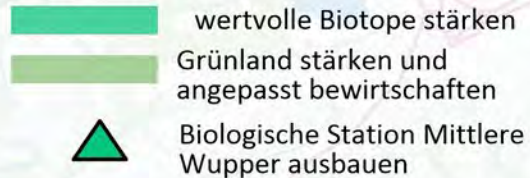
2) Wasser in der Landschaft halten



3) Die Wupper als blau-grünes Rückgrat profilieren



4) Region mit ihrer Natur- und Kulturlandschaft stärken

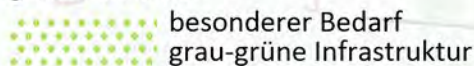


Vielfältig - Stadtgrün und grau-grüne Infrastruktur

1) Regionale Strahlkraft von grünen Highlights verstärken



3) Graue Infrastruktur grüner machen



2) Stadtquartiere mit Stadtgrün aufwerten



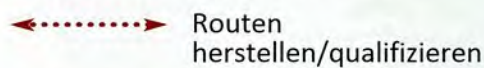
4) Bildung und Teilhabe durch grüne Lernorte



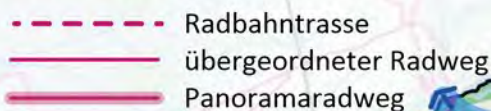
Vernetzt- Bewegungsräume und aktive Mobilität

1) Verknüpfung der Trassen untereinander und mit der Stadt

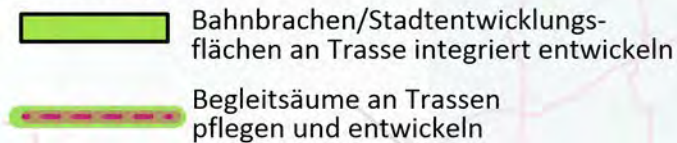
Wege herstellen/qualifizieren:



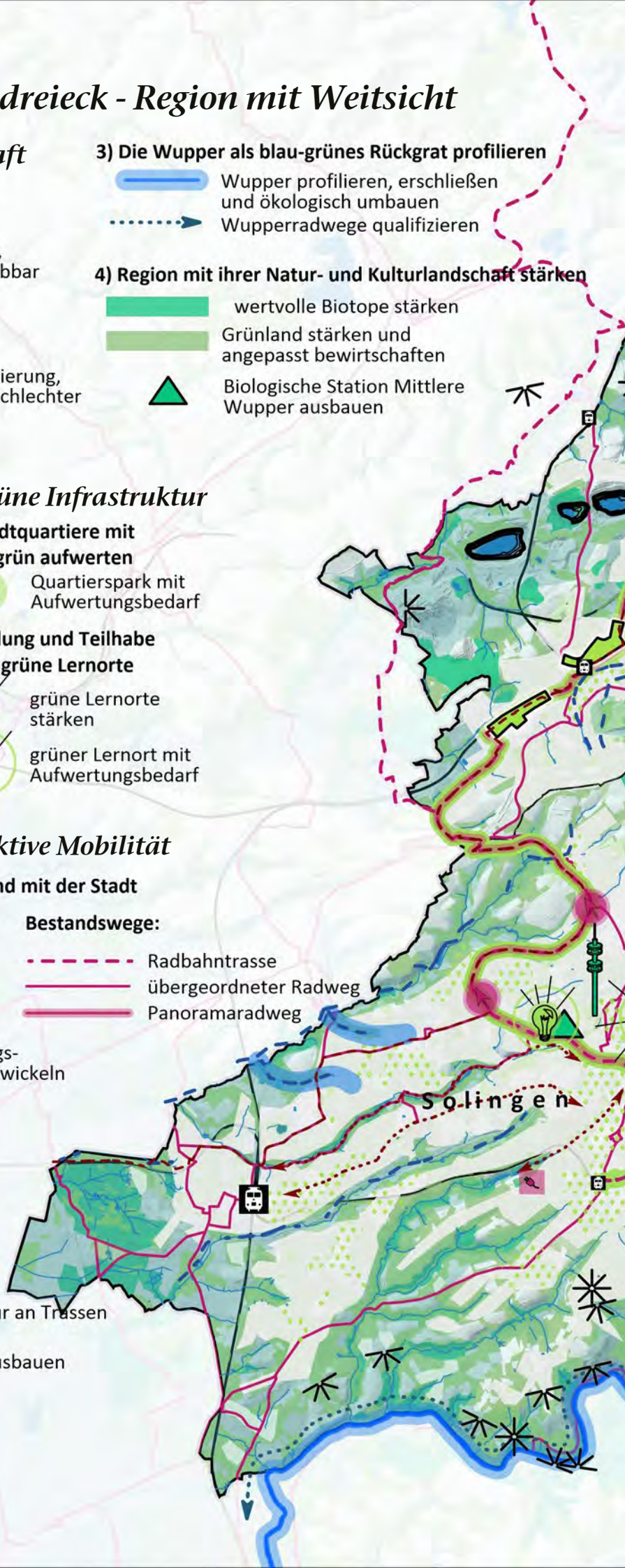
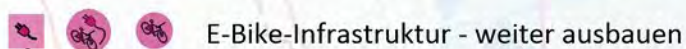
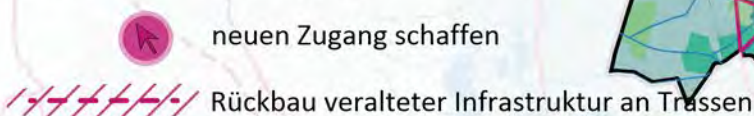
Bestandswege:

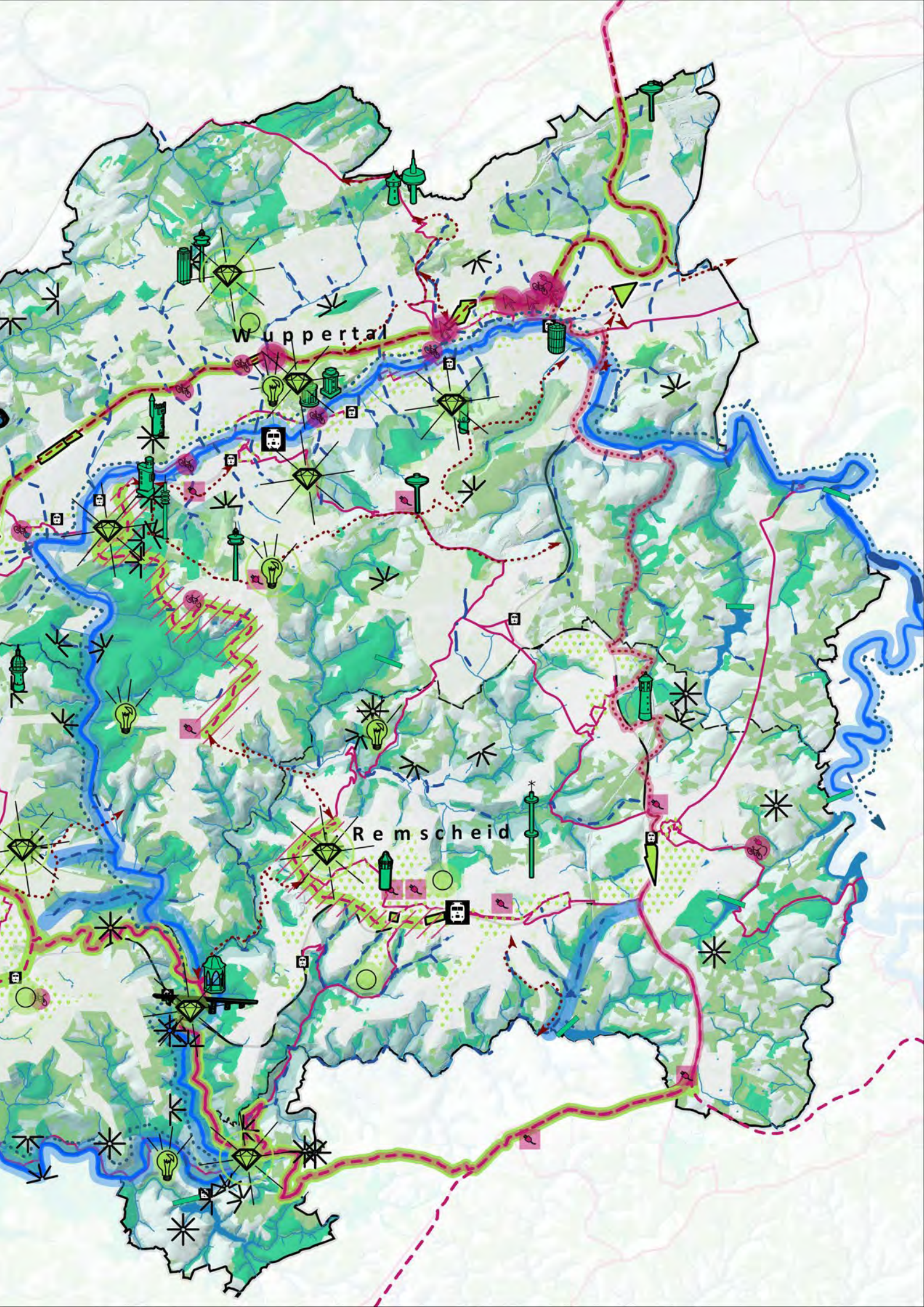


2) Netzartige Grünkorridore stärken



3) Qualifizierung der Infrastruktur für eine einladende Bewegungskultur





Wuppertal

Remscheid

4 AUSBLICK

Mit dem Masterplan Grünes Städtedreieck liegt ein konsistentes Gesamtkonzept zur Entwicklung der Grünen Infrastruktur in der Region vor. Es zeichnet sich durch gemeinsame Handlungsschwerpunkte aus, die anhand der Leitthemen, Handlungsfelder und Projektideen strukturiert und fixiert sind. Die untersetzenden Projekte sind interkommunal ausgerichtet, sie stehen in räumlicher und programmatischer Beziehung zueinander. Der Masterplan bündelt die Einzelmaßnahmen und stellt einen Rahmen dar, der situationsbezogen weiterentwickelt und fortgeschrieben werden kann.

Aus der bisherigen Planungspraxis bringen die Städte jeweils spezifische Erfahrungen und erprobte Planungsansätze mit, von denen die anderen Städte profitieren können.

Grüne Infrastruktur im „Huckepack“ mit anderen Fachplanungen

Der Masterplan Grünes Städtedreieck ist ein gemeinsam entwickeltes Programm zur Stärkung, Ausweitung und Verzahnung der regionalen Grünen Infrastruktur. Die entwickelten Ansätze und Handlungsfelder sollen als Querschnittsaspekte bei allen baulichen Entwicklungen und Infrastrukturprojekten „im Huckepack“ mitbedacht werden. Dies betrifft insbesondere die Bauprojekte, die entlang der ehemaligen Bahntrassen realisiert werden. Die integrierte Entwicklung der Freiräume soll zumindest auf Teilflächen berücksichtigt und die Durchwegung in das angrenzende Stadtgebiet und die Freiräume vorgesehen werden. Die Grünkorridore entlang der neuen Bahntrassenradwege sollen auch bei baulicher Nachverdichtung mit dem Umfeld verzahnt und die besonderen Qualitäten der bewegten Topografie mit ihren einzigartigen Sichtbeziehungen berücksichtigt werden. Außerdem soll das Thema grüne bzw. grau-grüne Infrastruktur bei ohnehin anfallender Sanierung und Umbau von Verkehrs- und (technischer) Wasserinfrastruktur im „Huckepack“ mitentwickelt werden – so soll prinzipiell etwa die Integration von straßenbegleitendem Grün und versickerungsfähigen Freiflächenelementen angestrebt werden. Wege der Landwirtschaft und der Gewässerunterhaltung, bestimmte Straßen- und Stellplatzanlagen können dauerhaft oder zumindest temporär mehrfach nutzbarer gestaltet werden.

Stärke durch Kooperation

Ein großer Standortvorteil des Bergischen Städtedreiecks ist seine sehr gute und erprobte regionale Kooperation im Verbund. Die drei Städte arbeiten auf vielen Ebenen ver-

trauensvoll zusammen und erschließen durch Erfahrungsaustausch und abgestimmtes Handeln neue Synergien. Mit der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft verfügen sie über eine gemeinsame institutionelle Klammer, die bei der interkommunalen Abstimmung, beim Projektmanagement und der Organisation unterstützt.

Verstetigung des Dialogs

Der Masterplan wurde unter intensiver Mitwirkung und enger Begleitung einer Projektgruppe, jeweils bestehend aus den Bereichen Stadtentwicklung/strategische Planung und Freiraum/Umwelt der drei Städte sowie der Bergischen Struktur- und Entwicklungsgesellschaft, entwickelt. Es wird empfohlen, diesen Dialog zwischen den drei Städten zu verstetigen, um die Umsetzung des Masterplans voranzutreiben. Dabei kann auf der gemeinsam geschaffenen Datengrundlage aufgebaut und die angestoßenen Handlungsfelder und Projektbeschreibungen stetig fortgeschrieben werden.

Weitere Konkretisierung und Partizipation

Mit den drei Werkstätten sind vor allem die Fachkreise – Fachplanungen, Technische Betriebe sowie behördliche und bürgerschaftliche Verbände – an der Entwicklung des Masterplans beteiligt gewesen. Durch die Bündelung dieser regionalen Expertise konnten komplexe Sachverhalte und Anforderungen erörtert und auf Planungsabsichten und Projekte heruntergebrochen werden.

In der kommenden Konkretisierungs- und Umsetzungsphase gilt es verstärkt die Zivilgesellschaft einzubinden. Einige Projektideen setzen an noch bestehenden Planungslücken an und beinhalten erst die Entwicklung von Strategien zu bestimmten Themenfeldern. So bewegt sich etwa die Projektidee „Land mit Aussicht“ auf dem Level einer Potenzialanalyse und bedarf der Sammlung vieler einzelner Eindrücke und Wahrnehmungen der Anwohner und Flaneure. Das Projekt „Mein kleines Grün“ und die Kampagne „Artenreicher (Vor-)Garten“ als Teil des Vorhabens „Förderung der Biodiversität“ heben unmittelbar auf der Umsetzungsebene auf die Partizipation vieler einzelner Akteure ab.

Zum Teil müssen die mit dem Masterplan skizzierten Handlungsfelder noch konkretisiert und die Partizipationsphase vorbereitet werden. Hierzu wird die Bildung von fachübergreifenden Arbeitskreisen empfohlen.

Förderung

Zur Umsetzung dieser Strategien und Projekte gibt es kein einzelnes, umfassendes Förderprogramm. Die nächste Aufgabe wird es daher sein, die Förderpolitik im Auge zu haben und projektbezogen kontinuierlich nach passenden Förder-



Abb. 102 Skizze weiterer Prozess

zugängen zu suchen. Da mit der Entwicklung und Förderung der Grünen Infrastruktur viele verschiedene Themen- und Arbeitsfelder berührt und verschiedenste Synergien für die Stadtentwicklung erzeugt werden, bestehen entsprechend vielseitige Fördermöglichkeiten. Hier ist z.B. der Projektauf-ruf „Kommunaler Klimaschutz NRW“ zu nennen. Möglicher-weise bestehen aber auch Synergien mit dem Programm „Gute Schule 2020“ des Landes NRW, das der Sanierung der Schulinfrastruktur gewidmet ist. Auch wenn erneut ein Förderprogramm wie das „Zukunft Stadtgrün“ aufgelegt wird, eignet sich dies als Anshub für die Umsetzung der grünen Projekte. Zudem werden bundesweit „Projekte der Nationalen Stadtentwicklung“ gefördert, wenn sie deutliche Impulse für die jeweilige Region stiften.

5 QUELLEN

Agentur für Arbeit Wuppertal – Solingen, 2017

Arbeitskreis Regionales Positionspapier Freizeitwirtschaft und Kulturlandschaft, 2012, Regionales Positionspapier Freizeitwirtschaft und Kulturlandschaft Bergisches Städtedreieck, Solingen

Arbeitskreis Regionales Positionspapier Infrastruktur, 2012, Regionales Positionspapier Infrastruktur, Solingen

Biologische Station Mittlere Wupper, o. D., Naturschutzgebiet Dörpetal und Seitentäler, <http://www.bsmw.de/betreuungsgebiete/remscheid/naturschutzgebiet-doerpetal-und-seitentaeler/>

BfN (Bundesamt für Naturschutz), 2017, urbane grüne Infrastruktur, Grundlage für attraktive und zukunftsfähige Städte. Hinweise für die kommunale Praxis. Veröffentlichung am 30.05.2017, bearbeitet durch TU München, TU Berlin und bgmr Landschaftsarchitekten GmbH

Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH, o.D., Daten und Fakten, <http://www.bergisches-dreieck.de/der-standort/daten-fakten.html>

Bergische Entwicklungsagentur GmbH, 2009, Rahmenplanung – Tourismusschwerpunkt Müngsten-Burg – Handlungsempfehlungen und Entwicklungsperspektive

Bergische Entwicklungsagentur GmbH Regionalentwicklung und -management, 2011, Regionales Standortkonzept >>zukunft hoch3<<, Solingen

Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH, 2015, Integriertes Handlungskonzept zum Förderaufruf Regio.NRW

Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH, 2016, Regionaler Handlungsplan zur Fachkräftesicherung

Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH, 2016, Regionale 2025 – Eine Bewerbung des Bergischen Städtedreiecks und des Kreises Mettmann

Crutzen, Paul, 2002, Geology of mankind, in Nature 415 vom 03.01.2002

GIS-Datensatz der amtlichen Stadtkarte der drei Städte, bereitgestellt durch die Stadt Solingen

Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Landschaftsverband Rheinland, 2007, Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung in Nordrhein-Westfalen, Grundlagen und Empfehlungen für die Landesplanung <http://www.lwl.org/walb-download/pdf/KuLEP/Zusammenfassung.pdf>

OSM-Openstreetmap Contributors, 2017

Regionale 2006 Agentur GmbH, 2007, Dreiecksgeschichten, eine Region in Bewegung - Regionale 2006, Remscheid

RWTH Aachen, 2013, Klimaschutzteilkonzept „Anpassung an den Klimawandel für die Städte Solingen und Remscheid“, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, Aachen

RTWH Aachen, 2017, Ergebnisse der siedlungsklimatischen Modellierung - lokale Besonderheiten und Anwendungsbeispiele, Präsentation im Rahmen des Bergischen Klimaforums 29.11.2017, http://www1.isb.rwth-aachen.de/BESTKLIMA/presentations/05_Siedlungsklimatische%20Modellierung_Ketzler.pdf

Stadt Remscheid, Landschaftsplan Gelpe mit Inkrafttreten vom 05.05.2003
Landschaftsplan Remscheid-Ost mit Inkrafttreten vom 14.11.2003, Landschaftsplan Remscheid-West mit Inkrafttreten vom 11.08.2003

Stadt Remscheid, Stadtökologischer Fachbeitrag, Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten des Landes Nordrhein-Westfalen, 2006

Stadt Remscheid, 2007, Gewässergütebericht <http://www.remscheid.de/leben/umwelt-und-natur/umweltschutz/146380100000079849.php>

Stadt Solingen, Landschaftsplan der Stadt Solingen, mit Inkrafttreten vom 03.06.2005

Stadt Wuppertal, Landschaftsplan Gelpe und Landschaftsplan Wuppertal-Ost Bearbeitungsstand Dezember 2004, Landschaftsplan Wuppertal-Nord und Landschaftsplan Wuppertal-West gemäß Bekanntmachung vom 29.03.2005

Stadt Wuppertal, 2018, Vom Hinterhof zur Lebensader Wupper, <https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/umweltschutz/wasser/102370100000153783.php>

Stadt Wuppertal, 2018 b, Die Großstadt im Grünen: lebenswerte, aktive und grüne Stadtquartiere, <https://www.wuppertal.de/microsite/wuppertal2025/gruen/gruen.php>

Universität Stuttgart, 2016, Webseite des Forschungsprojekts „Die Stadt als hydrologisches System im Wandel“ - Die Modellregion Wuppertal, <http://www.samuwa.de/modellregionen/wuppertal/>

WILA Bonn - Wissenschaftsladen Bonn e.V., 2018, Webseite des Forschungsprojektes „Grün statt grau - Gewerbegebiete im Wandel“, <http://gewerbegebiete-im-wandel.de/index.php/modellgebiete/grosshuelsberg>

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, 2013, Strategien zur Stärkung des Radverkehrs unter schwierigen Rahmenbedingungen – Analysen zu Hemmnissen und Potenzialen am Beispiel der Stadt Wuppertal

Zweckverband Naturpark Bergisches Land, 2018, <http://www.naturpark-bergischesland.de/>

