

# KOMPASS INNENBANDSTADT

Analyse und Orientierung



## IMPRESSUM

### Herausgeberin

Stadt Wuppertal  
Die Oberbürgermeisterin  
vertreten durch das  
Ressort Stadtentwicklung und Städtebau (101)  
Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal

Ansprechpartner/innen: Tobias Ringel und Anna Lerch  
Telefon: +49 202 563 6482

### Konzept, Bearbeitung und Gestaltung

Urban Catalyst GmbH  
www.urbancatalyst.de  
Annabelle Ries, Joanna Podszus und Friedrich Stotz

### Fotos und Grafiken

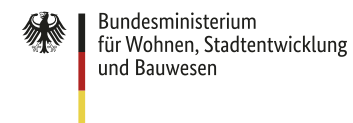
Soweit nicht anders gekennzeichnet Urban Catalyst und  
Stadt Wuppertal

Wuppertal, November 2025

## INNENBANDSTADT

ZUKUNFTSFÄHIGE INNENSTÄDTE UND ZENTREN

Gefördert durch:



Zukunftsfähige  
Innenstädte und Zentren

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

In Zusammenarbeit mit:



# INHALT

<b>1 EINFÜHRUNG</b>	
ORIENTIERUNG SCHAFFEN	<b>4</b>
<b>2 DIE TEILPRODUKTE</b>	
DREI SÄULEN - EINE STRATEGIE	<b>6</b>
<b>3 ANALYSE</b>	
DER INNENBANDSTADT-CHECK	<b>10</b>
<b>4 CHARTA</b>	
FÜR DIE INNENBANDSTADT VON MORGEN	<b>34</b>
<b>5 HANDLUNGSFELDER</b>	
HIER WIRD DIE VISION KONKRET	<b>40</b>

# 1 EINFÜHRUNG

## ORIENTIERUNG SCHAFFEN



### WAS ZEICHNET DIE INNEN- STADT WUPPERTALS AUS? WIE WIRD AUS EINER BANDSTADT MIT ZWEI KERNEN EIN NEUER TYPUS DER INNENSTADT?

Mit dem Arbeitstitel „InnenBandStadt“ hat sich Wuppertal 2023 aufgemacht, dieser Frage nachzugehen. Die vorhandenen Potenziale der Innenstadtentwicklung der zwei Stadtkerne Elberfeld und Barmen und des „Zwischenraums“ in der Talachse sollten aufgespürt werden.

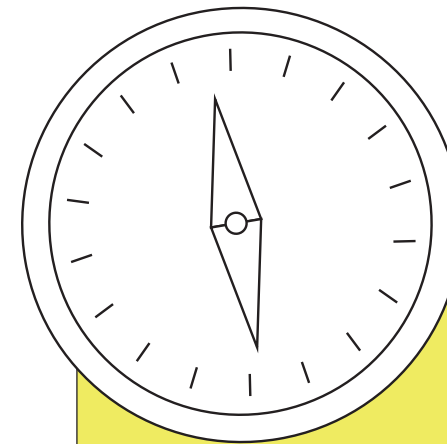
Hierzu wurde gemeinsam mit einem Konsortium aus Wirtschaftsförderung, Fachplaner\*innen und Expert\*innen eine Strategie erarbeitet. Der Bund hat 2021 zum Förderprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ aufgerufen. Fördergeber ist das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Wuppertal hat sich erfolgreich für das Programm beworben und Ende 2022 eine Förderzusage erhalten.

Die Förderung zielt auf eine strategische Neuausrichtung der Innenstädte und Zentren ab. Dafür sollen Kommunen neue Konzepte und Handlungsstrategien erarbeiten. Dabei wurden die umsetzungsreifen Maßnahmen, die im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) Barmen und der Qualitäts-offensive Elberfeld und dem daraus abgeleiteten ISEK Elberfeld angestoßen wurden, berücksichtigt. Auch die weiteren schon existierenden Konzepte der Stadt (u. a. Stadtentwicklungskonzept, Innenentwicklungskonzept, Integriertes Mobilitätskonzept) wurden mitgedacht.

Das Projekt InnenBandStadt ist nicht dem klassischen Verlauf Analyse - Strategie - Umsetzung gefolgt. Stattdessen liefen Strategieentwicklung, Dialogformate, Erproben in Reallaboren, Entwerfen in Ideenfabriken und umsetzungsorientierte Maßnahmen parallel. Dieses „Learning by Doing“ ermöglichte es, praktische Umsetzungserfahrungen in die Strategieentwicklung einfließen zu lassen. Die Innenstadt wurde im Prozess schon in kleinem Maßstab verändert.

# 2 DIE TEIL- PRODUKTE

## DREI SÄULEN - EINE STRATEGIE

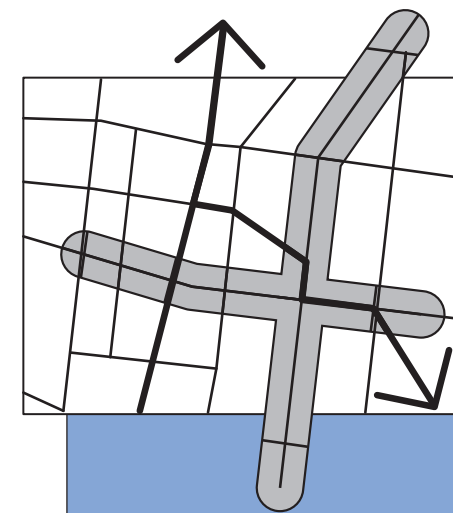
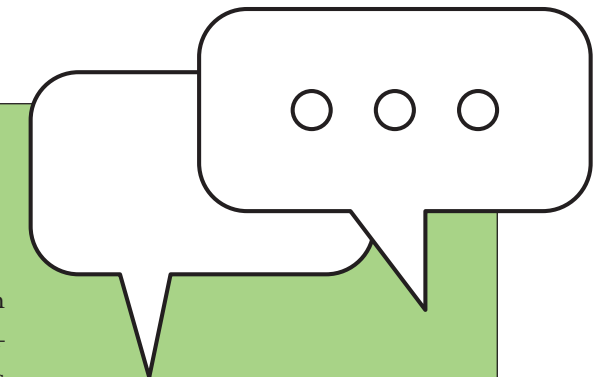


### TEIL 1: ORIENTIERUNG SCHAFFEN – DER KOMPASS DER INNENBANDSTADT

Der Kompass bietet eine Einführung in den Gesamtprozess. Er analysiert zentrale Herausforderungen (InnenBandStadt-Check), erläutert die strategische Ausrichtung und zeigt Entwicklungsperspektiven als Prozessleitlinien auf (InnenBandStadt-Charta). Zielgruppen sind insbesondere Fachplaner\*innen, Verwaltung und politische Entscheidungsträger\*innen.

### TEIL 2: IMPULSE SETZEN – IDEEN UND EXPERIMENTE FÜR DIE ZUKUNFT

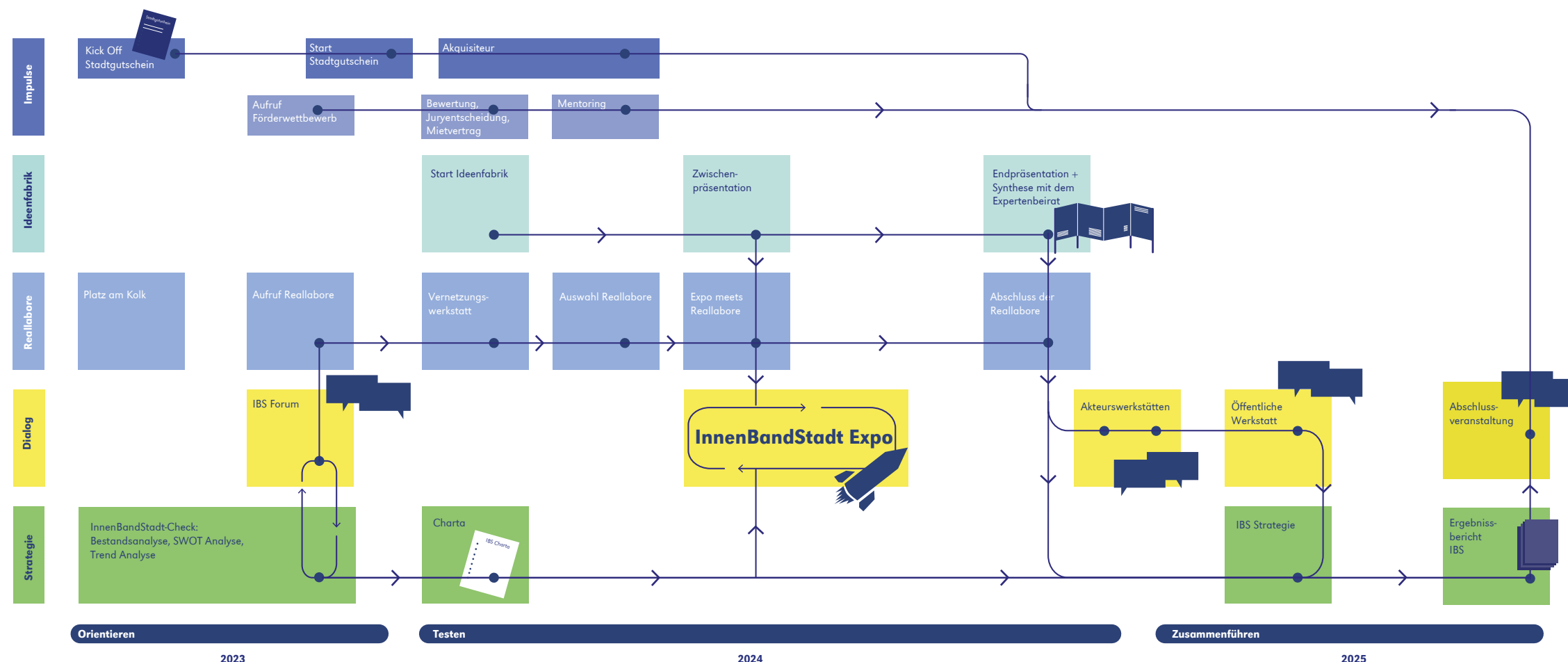
Der Teil Impulse dokumentiert innovative Ansätze, die im Rahmen des Prozesses erprobt wurden. Dazu gehören Reallabore, Werkstätten und Dialogformate. Die Inhalte richten sich an Akteure aus Stadtgesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft, die neue Konzepte testen und weiterentwickeln möchten.



### TEIL 3: STRATEGIE ENTWICKELN – EIN FAHRPLAN FÜR DIE INNENBANDSTADT

Die Strategie bildet die Grundlage für langfristige Entwicklungen. Sie definiert zentrale Handlungsfelder und stellt Instrumente zur Umsetzung vor. Verwaltung, Politik und Stadtentwicklungsexpert\*innen erhalten hier konkrete Empfehlungen für die Weiterentwicklung der InnenBandStadt.

# EIN GESAMTPROZESS MIT BLICK IN DIE ZUKUNFT



## DIE DREI PHASEN

Die Teilprodukte der InnenBandStadt-Strategie bilden zusammen den Gesamtprozess ab. Die „Impulse“ fassen die unterschiedlichen Ideen, umsetzungsorientierte Maßnahmen und Beteiligungsformate des Prozesses zusammen und bauen gleichzeitig auf dem „Kompass“ mit Analyse (InnenBandStadt-Check) und den Prozessleitlinien (Charta) auf. Die „Strategie“ bindet alle Erkenntnisse der Bausteine des Prozesses zusammen.

Der Gesamtprozess wurde dabei in drei Phasen unterteilt:

**1. Phase – Orientieren:** In der ersten Phase standen die Annäherung an den Planungsraum, die zentralen Herausforderungen und Chancen sowie die Formulierung der Leitlinien des Prozesses in einer Charta im Vordergrund. Hier wurde der Start eines ko-produktiven Prozesses eingeleitet, indem erste Dialogformate organisiert und die Rahmenbedingungen für die Reallabore entwickelt wurden. Mit der ersten Intervention am Platz am Kolk, dem Start des Gründungswettbewerbs und Marketingmaßnahmen (Stadtgutschein, Lichtkunst) wurden von Beginn an für die Öffentlichkeit sichtbare Maßnahmen umgesetzt. Der

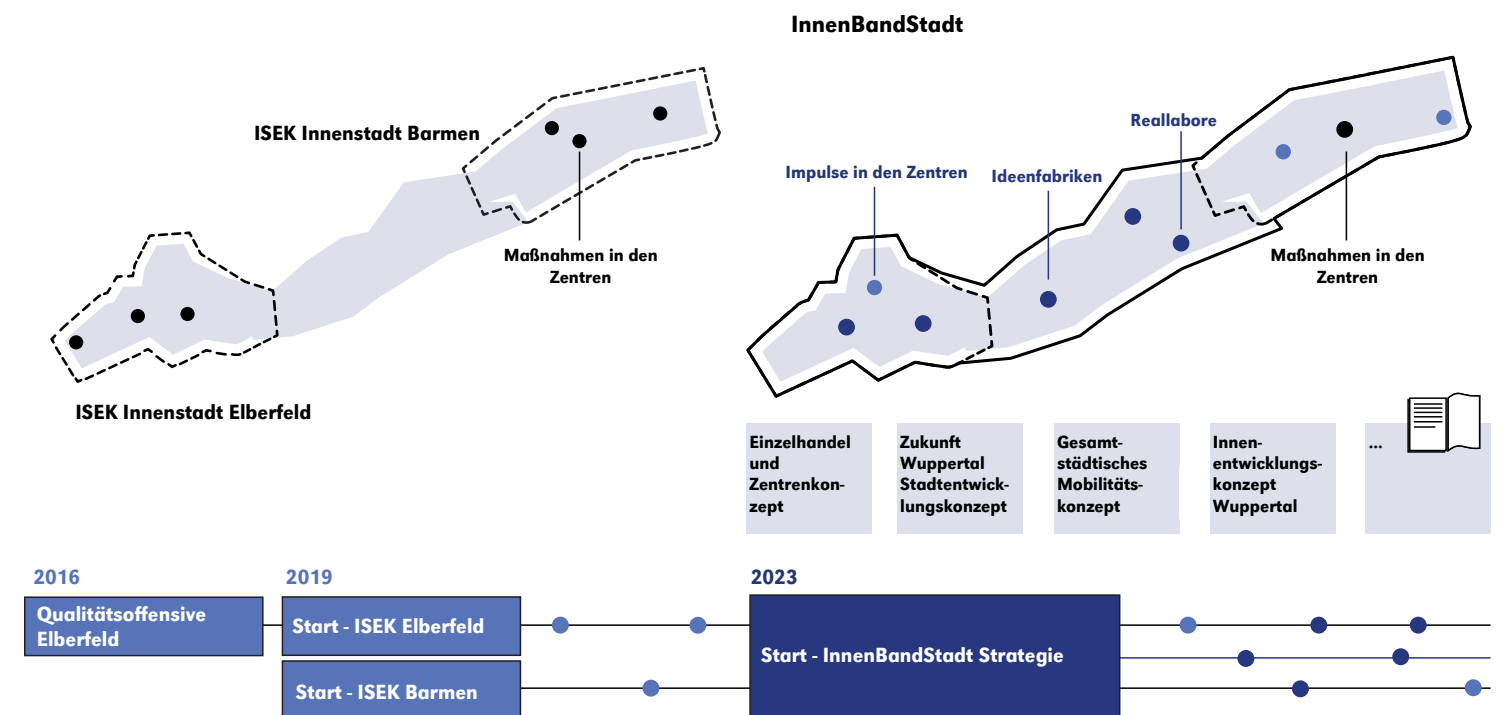
Teil „Kompass“ fasst die Erkenntnisse der ersten Phasen zusammen und bietet somit einen groben Orientierungsrahmen zu den Herausforderungen und Zielen der InnenBandStadt.

**2. Phase – Testen:** In der zweiten Phase wurden auf Grundlage der Erkenntnisse aus Analyse und Charta Ansätze zur Bewältigung der Herausforderungen der InnenBandStadt entwickelt und in unterschiedlichen Formaten erprobt. Hierfür wurde der zuvor angestoßene Prozess zu den Reallaboren qualifiziert, um 20 bürgerschaftliche Projekte zu fördern. Parallel wurde mit drei Planungsteams in den Ideenfabriken an innovativen städtebaulichen Ideen für die InnenBandStadt gearbeitet. Die Zwischenergebnisse der unterschiedlichen Prozesse wurden in der Expo-Woche gebündelt und in unterschiedlichen Formaten mit der Öffentlichkeit diskutiert. Parallel dazu liefen umsetzungsorientierte Maßnahmen wie der Gründungswettbewerb oder die Auseinandersetzung mit dem leergefallenen Kaufhofgebäude. Der Teil „Impulse“ zeigt die Ergebnisse und Erkenntnisse dieser Phase auf und geht auf deren langfristige Wirkungen ein.

**3. Phase – Zusammenführen:** Die dritte Phase führte die Erkenntnisse aus den vorhergegangenen Phasen in einem Gesamtkonzept zusammen. Die Ergebnisse wurden in vier wichtigen Handlungsfeldern zusammengefasst. In Dialogformaten mit Stakeholdern und der Öffentlichkeit wurden in dieser Phase die ersten Ergebnisse diskutiert und durch neue Perspektiven angereichert. Die Strategie fasst diese Aspekte in den Handlungsfeldern zusammen und gibt Einblick in die Umsetzung anhand verschiedener Steuerungsinstrumente.

# 3 ANALYSE

## DER INNENBANDSTADT-CHECK



### GRUNDLAGE DES PROZESSES: EINE ANALYSE, DIE VORHANDENES WISSEN NUTZT.

Die Stadt Wuppertal hat durch die Lage im Tal einen langgezogenen Stadtkörper. Mit Wupper und Schwebebahn liegt hier Wuppertals „urbane Lebensader“ (Leitbild des Stadtentwicklungskonzepts „Zukunft Wuppertal“).

Das Projekt InnenBandStadt betrachtet einen Ausschnitt dieser „Lebensader“ genauer. Dabei liegt eine weitere Wuppertaler Besonderheit im Fokus, denn Wuppertal hat aufgrund des Zusammenschlusses 1929 insb. der beiden Großstädte Elberfeld und Barmen nicht nur eine Innenstadt. Das Projektgebiet umfasst daher die Kerne von Elberfeld im Westen und Barmen im Osten. Auch der Raum dazwischen wird in den Blick genommen. Dort befinden sich viele wichtige, typisch innerstädtische Einrichtungen und Institutionen (Schauspielhaus, Opernhaus, Museum, Uni-Campus, Multiplex-Kino, große Kirchen).

Am Beginn des InnenBandStadt-Prozesses steht die Analyse bereits vorliegender Konzepte. Diese Konzepte treffen meist thematische Aussagen etwa zum Wohnen, zum Einzelhandel, zum Klima und Verkehr für die gesamte Stadt.

Für die beiden Citykerne Barmen und Elberfeld gibt es in Form der ISEKs (Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte) bereits seit 2019 themenübergreifende Konzepte, die sich in der Umsetzung befinden.

Angesichts des Strukturwandels der Innenstädte fehlt aber eine themenübergreifende und räumliche Gesamtbetrachtung des innerstädtischen Talraums. Herausforderungen wie Überhitzung und Starkregen, Verlust von Fachhandel oder fehlendes Grün betreffen ebenso Elberfeld wie Barmen. Lösungsansätze müssen für den gesamten innerstädtischen Raum gefunden werden.

Das Projekt InnenBandStadt steht nicht in Konkurrenz zu den bereits existierenden Konzepten, sondern bezieht diese mit ein. Daher braucht es auch keine Analyse, die bei null startet. Im InnenBandStadt-Check werden die zuvor ermittelten Herausforderungen vertieft analysiert und spezifische Thesen für das Projektgebiet formuliert. Diese werden im weiteren Prozess untersucht, um mit der Strategie passende Lösungsansätze formulieren zu können.

# Die Innen - Band Stadt ist...

	<p><b>... viele Zähler</b> - keine gemeinsamen Nenner</p>	<p><b>... viele Adern</b> - eigene Logiken</p>
<p><b>... gut erschlossen</b> - schlecht vernetzt</p>	<p><b>... urbanes Mosaik</b> - ohne Orientierung</p>	<p><b>... wissen werken wohnen</b> - ohne gemeinsame Visionen</p>
<p><b>... ein Archipel voller Leuchttürme</b> - aber (isoliert)</p>	<p><b>... InnenKlimaStadt</b> - heiße Flächen und starker Regen</p>	<p><b>... Transformationspotenzial</b> - dynamisch vs. statisch</p>

# DIE INNENBANDSTADT IST...

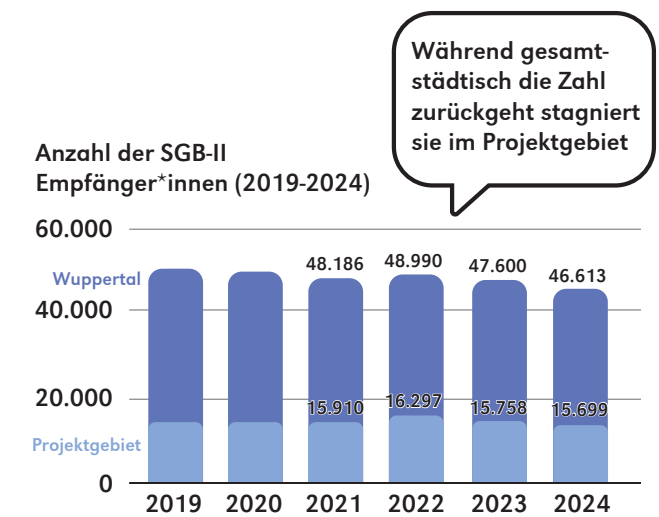
## ...VIELE ZÄHLER – KEINE GEMEINSAMEN NENNER

Die Wuppertaler Topografie – geprägt durch die Kontraste von „lichten Höhen“ und dem „dichten Tal“ – wirkt sich auch städtebaulich und sozialräumlich differenzierend aus. Die hohe Bevölkerungsdichte in den Tallagen geht einher mit einer starken Konzentration sozialer Infrastruktur. Zugleich ist ein überdurchschnittlich hoher Anteil junger Menschen im Quartier zu verzeichnen, was Potenziale, aber auch spezifische Anforderungen an Bildungs-, Freizeit- und Unterstützungsangebote mit sich bringt.

Das Projektgebiet dabei vor vielschichtigen Herausforderungen, die in engem Zusammenhang mit den demografischen, baulichen und sozioökonomischen Entwicklungen der Quartiere stehen.

Besonders auffällig ist der überdurchschnittlich hohe Anteil an Arbeitslosen sowie an Empfängerinnen und Empfängern von Leistungen nach dem SGB II. Dies verweist auf eine ausgeprägte soziale Belastung und eine hohe Konzentration sozioökonomisch benachteiligter Bevölkerungsgruppen im innerstädtischen Raum.

Parallel dazu ist eine bauliche Spannungslage zu beobachten: Trotz eines insgesamt wenig dynamischen Im-



mobilenmarkts verzeichnet die Innenstadt eine deutliche Bevölkerungszunahme. Während Wuppertal bis etwa 2018 mit erheblichen Wohnungsüberhängen zu kämpfen hatte, hat sich die Angebots-Nachfrage-Situation seither weitgehend normalisiert. Diese Entwicklung wirft jedoch Fragen hinsichtlich der zukünftigen Wohnraumversorgung auf. Insbesondere vor dem Hintergrund begrenzter baulicher Reserveflächen und einer sehr geringen Veränderungsrate im Gebäudebestand (ca. 2% seit 2010), trotz hoher Fluktuation.

Insgesamt steht das Projektgebiet vor der Herausforderung, die soziale Infrastruktur aufrechtzuerhalten und an die sich wandelnden Bedarfe einer vielfältigen und häufig prekären Bewohnerschaft anzupassen – vornehmlich unter den Bedingungen eines stagnierenden Wohnungsmarkts und strukturell eingeschränkter baulicher Entwicklungsmöglichkeiten.

**nur 2 % an Gebäuden sind seit 2010 dazugekommen**



01

Die B7 zieht sich als wichtige Verkehrssader durch das Projektgebiet.

© urban catalyst

02

Die angrenzenden Räume sind oft geprägt von Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr.

© urban catalyst

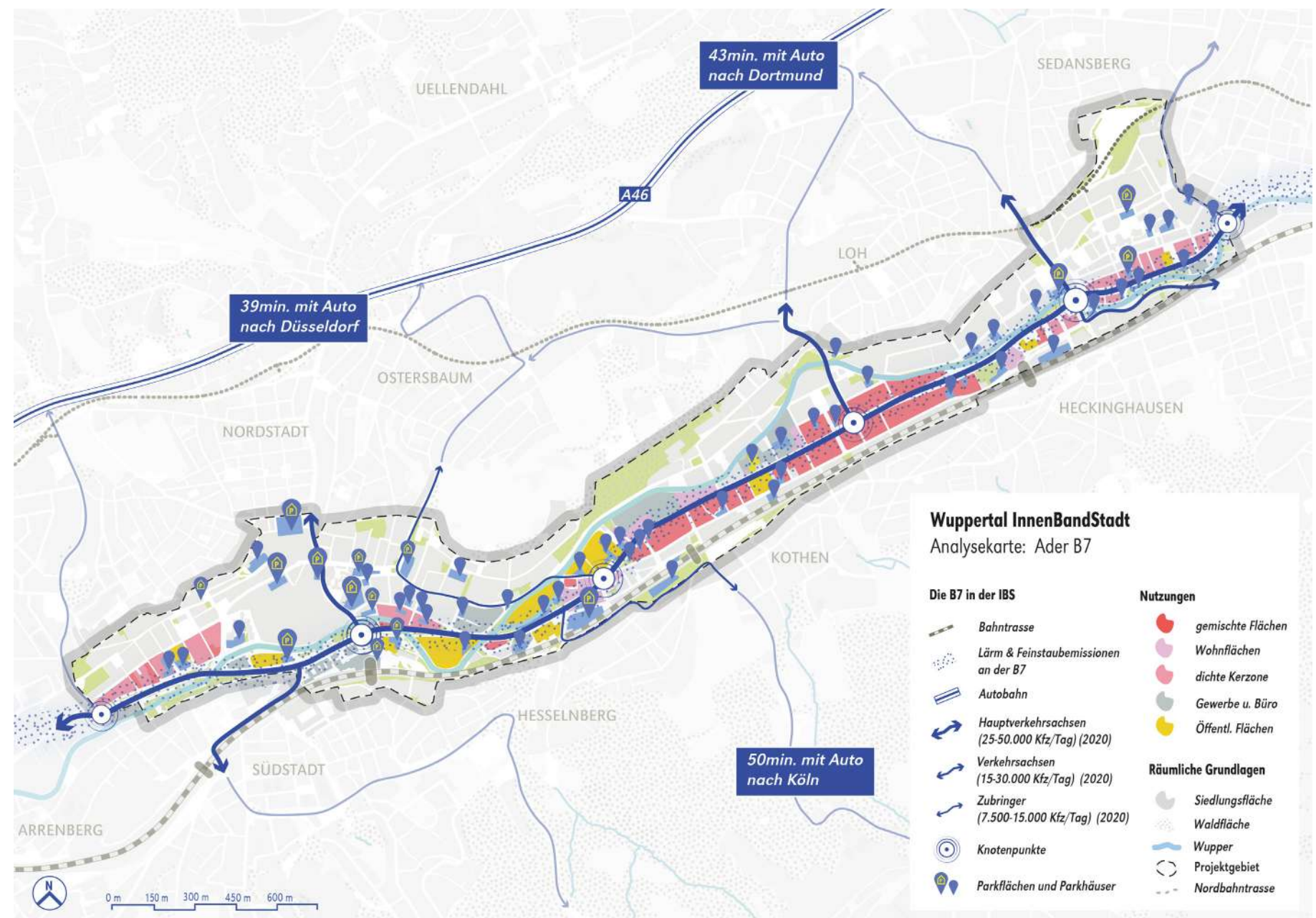


## ...VIELE ADERN – EIGENE LOGIKEN

Die InnenBandStadt wird auf kleinem Raum von drei Adern unterteilt. Die B7, die Wupper und die Bahntrasse. Alle drei Adern wirken unterschiedlich auf den Raum, der sie umgibt, sodass sich ihre Logiken in den angrenzenden Räumen wiederfinden lassen.

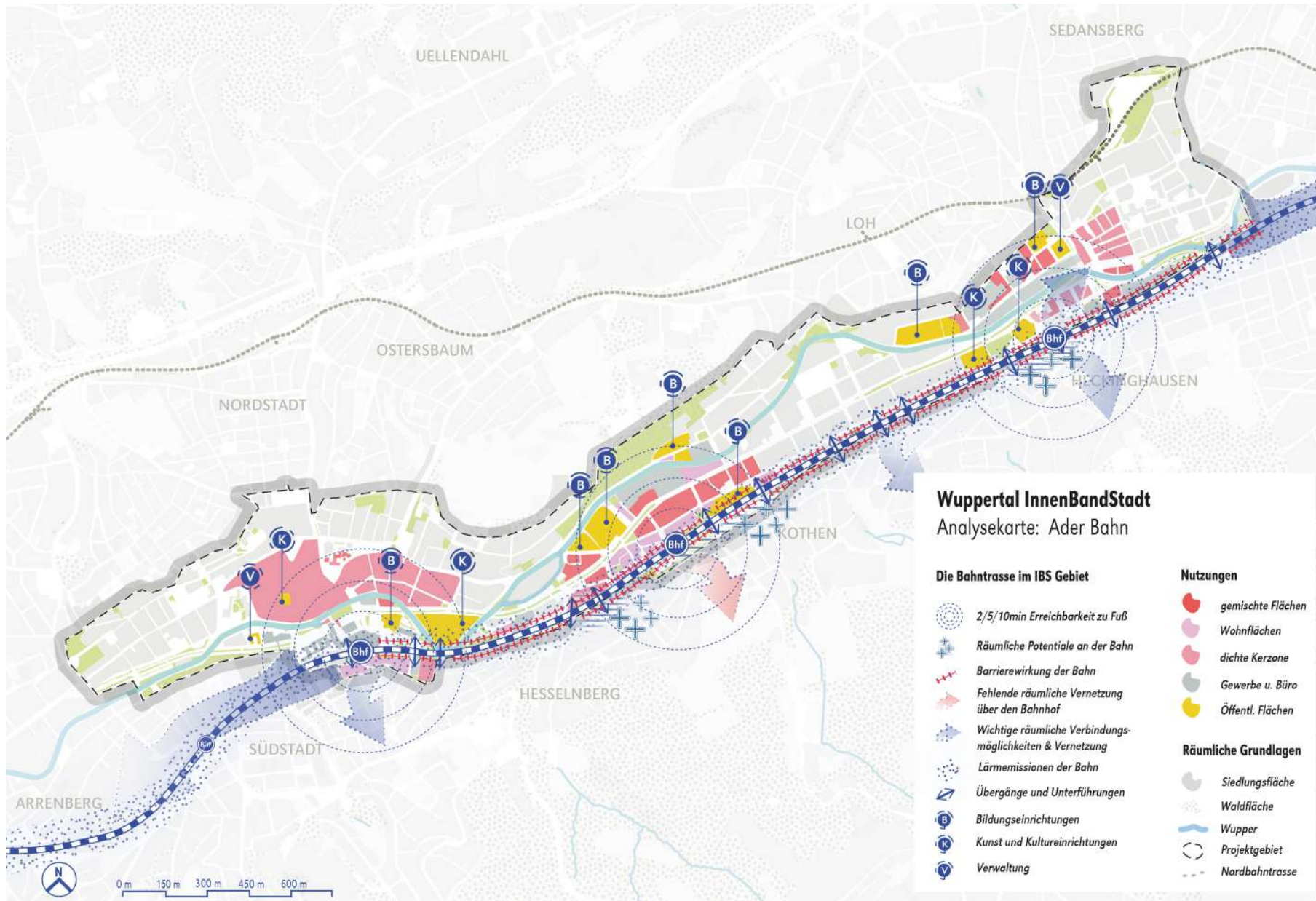
### Ader B7

Die B7, als eine Hauptader zur Verbindung der Zentren durch den MIV, liegt mittig im Tal. Zusammenhängend mit der B7 lassen sich die Infrastrukturen erkennen, die aus ihrer verkehrlichen Funktion folgen. Eine Konzentration von Parkplätzen entlang der Ader und zentrale Kreuzungspunkte mit ihrer Nord-Süd-Verbindung für den motorisierten Individualverkehr. An den neuralgischen Punkten führt dies zu einer extremen Belastung durch Lärm, Feinstaub und Verkehr.



### Ader Bahntrasse

Die Bahntrasse als Verbindung Wuppertals, in Richtung Köln, Düsseldorf und Dortmund liegt am südlichen Rand innerhalb der der InnenBandStadt. Die Bahnhöfe im Gebiet konzentrieren dabei wichtige Nutzungen in ihrer Umgebung, von der Anbindung der City-Kerne Barmen und Elberfeld bis zur räumlichen Nähe von Landgericht und Universität in Unterbarmen. Aufgrund der Barrierewirkung der Bahntrasse stellen die Bahnhöfe oftmals Knotenpunkte für Fußgänger\*innen zu den südlichen Stadthängen dar. Daher sind die Übergänge und Unterführungen als Querungsmöglichkeiten wichtig für die Mobilität.



03  
Mit der Umgestaltung des Wuppertaler Hauptbahnhofs wurde bereits ein qualitativer Ankommensort für die Elberfelder City geschaffen  
© urban catalyst.

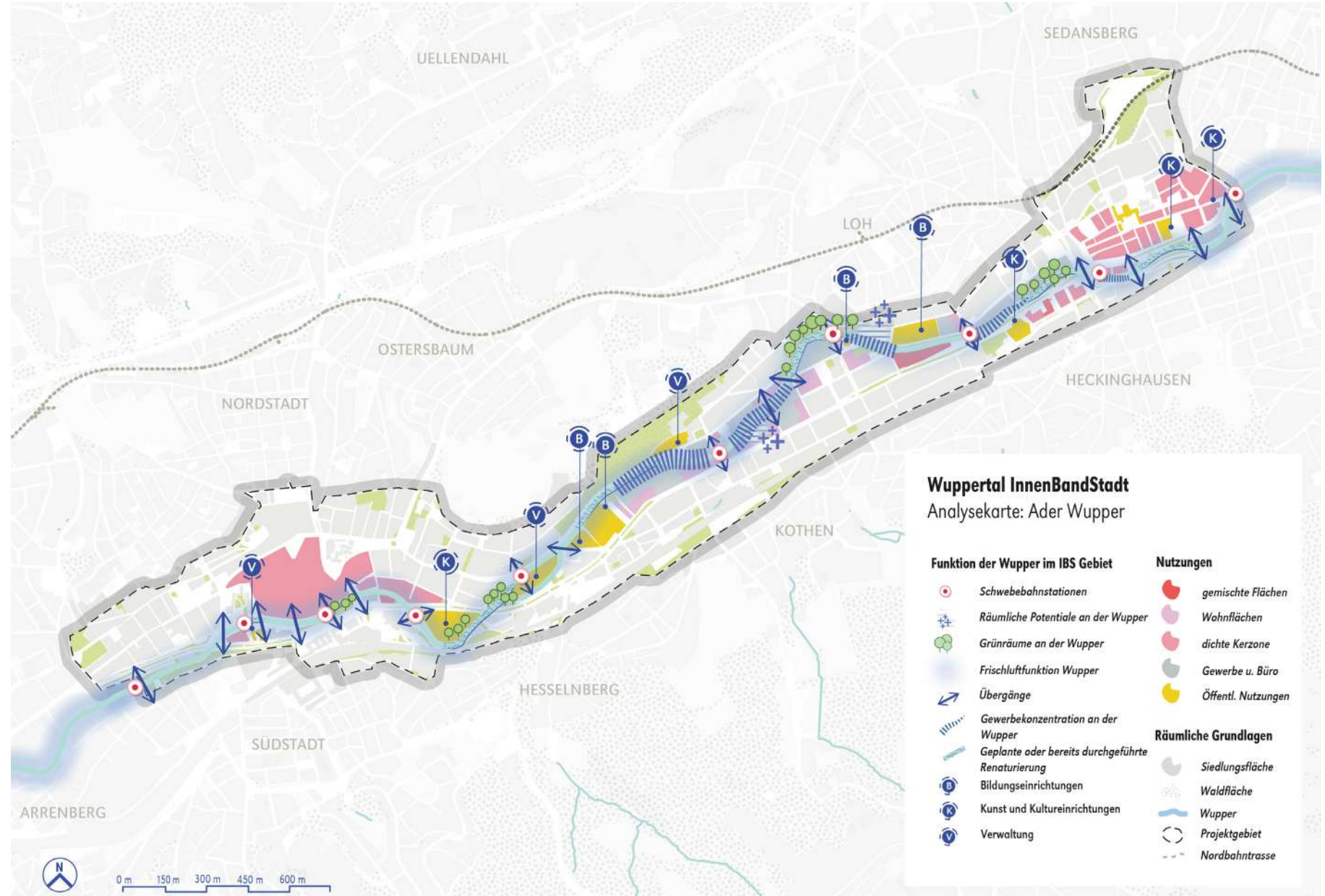


04  
Das Umfeld des Barmer Bahnhofs weist trotz seiner wichtigen Funktion als Knotenpunkt im Nahverkehrsnetz viele Potenziale zur Umgestaltung auf.  
© urban catalyst





**05**  
Die Wupper verbindet Wege am Wasser sowie Bereiche hoher Biodiversität mit dem urbanen Kontext der Innenstadt.  
© Stadt Wuppertal



**06**  
Zugangsmöglichkeiten zur Wupper sind dabei nur begrenzt im Stadtraum vorhanden und stehen oft im Konflikt mit Maßnahmen zum Natur- und Hochwasserschutz.  
© urban catalyst



**Ader Wupper**

Unmittelbar neben der B7 fließt die Wupper durch die InnenBandStadt. Hier lässt sich durch die historisch bedingte Ansiedlung von Gewerbe ein Nutzungsmix erkennen, der sich in manchen Teilen besonders konzentriert. Gleichzeitig ist die Wupper an vielen Stellen bereits renaturierter Naturraum oder soll es noch werden. Öffentlich zugängliche Grünräume sollen die Wupper im Stadtbild erlebbar machen. Zudem ist die Wupper durch die Schwebebahn Verbindungsader und zudem eine Frischluftschneise im Stadtraum.

## ...GUT ERSCHLOSSEN – SCHLECHT VERNETZT

Die InnenBandStadt ist durch die vorhandenen Mobilitätsangebote gut im Inneren erschlossen. Darüber hinaus fehlt jedoch eine Vernetzung in Nord-Süd-Richtung, sodass sich die starke bandartige Struktur vor allem durch die vorhandenen Mobilitätsachsen ablesen lässt.

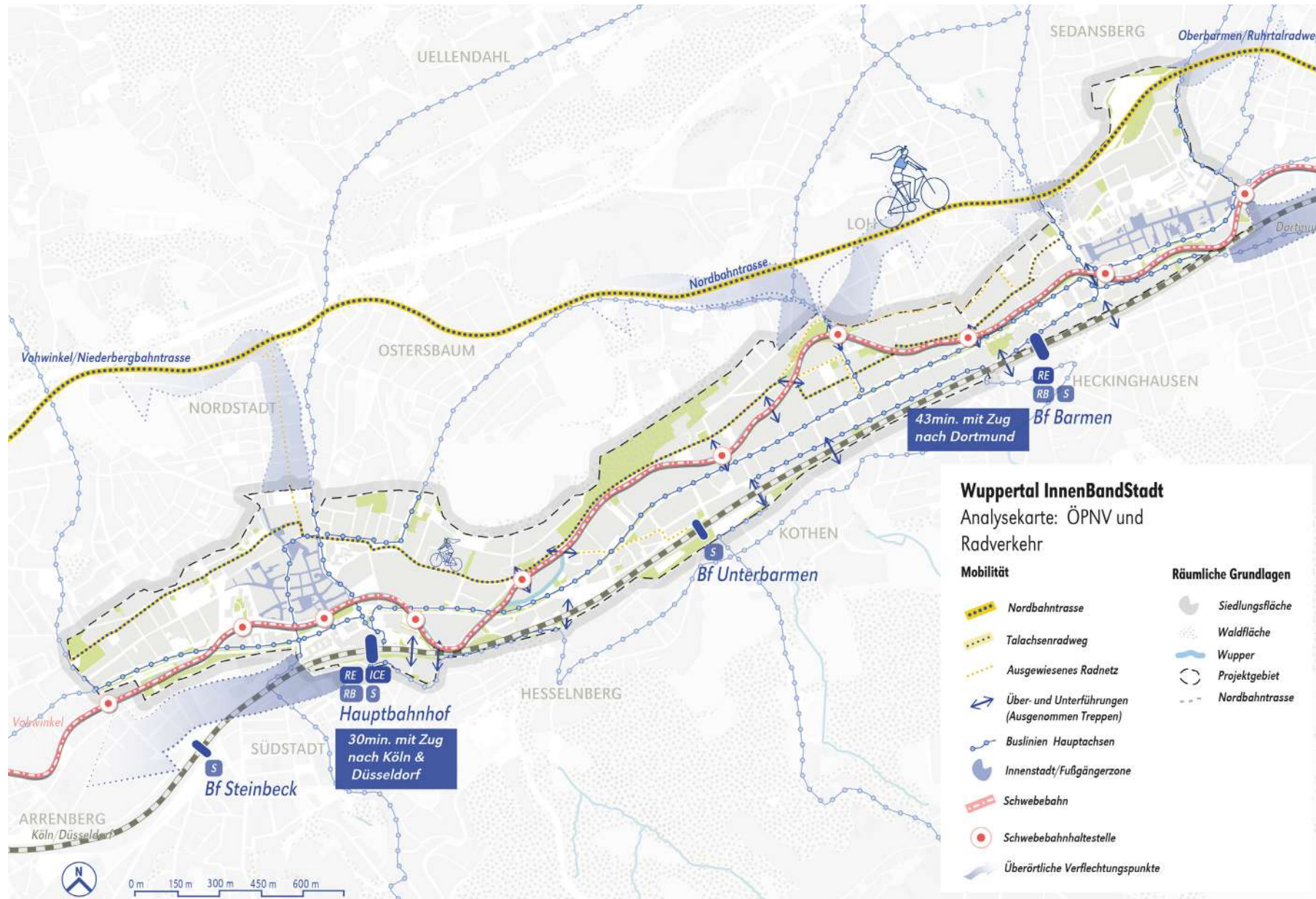
## ÖPNV und Radverkehr

Die Nahverkehrsperspektive bildet ab, wie die InnenBandStadt mit dem Rad und dem ÖPNV erschlossen wird. Eine starke Ost-West-Verbindung durch Bahn und Schwebelbahn steht einer verbesserungswürdigen Nord-Süd-Verbindung entgegen. Zu den Achsen, die die InnenBandStadt in Ost-West-Richtung für den MIV erschließen, existiert durch die Nordbahntrasse für den Radverkehr eine starke Alternative. Zudem ist auf Nebenstraßen parallel zur B7 ein Radweg ausgebaut. Schwierig sind weiterhin die Nord-Süd-Verbindungen, die durch die Wupper, B7 und die Bahntrasse drei Barrieren überwinden müssen.

07

Der ehemalige Bahnhof Loh bietet neben dem Zugang zur Trasse in direkter Nachbarschaft zum Projektgebiet auch Verweil- und Aufenthaltsmöglichkeiten.

© urban catalyst



08

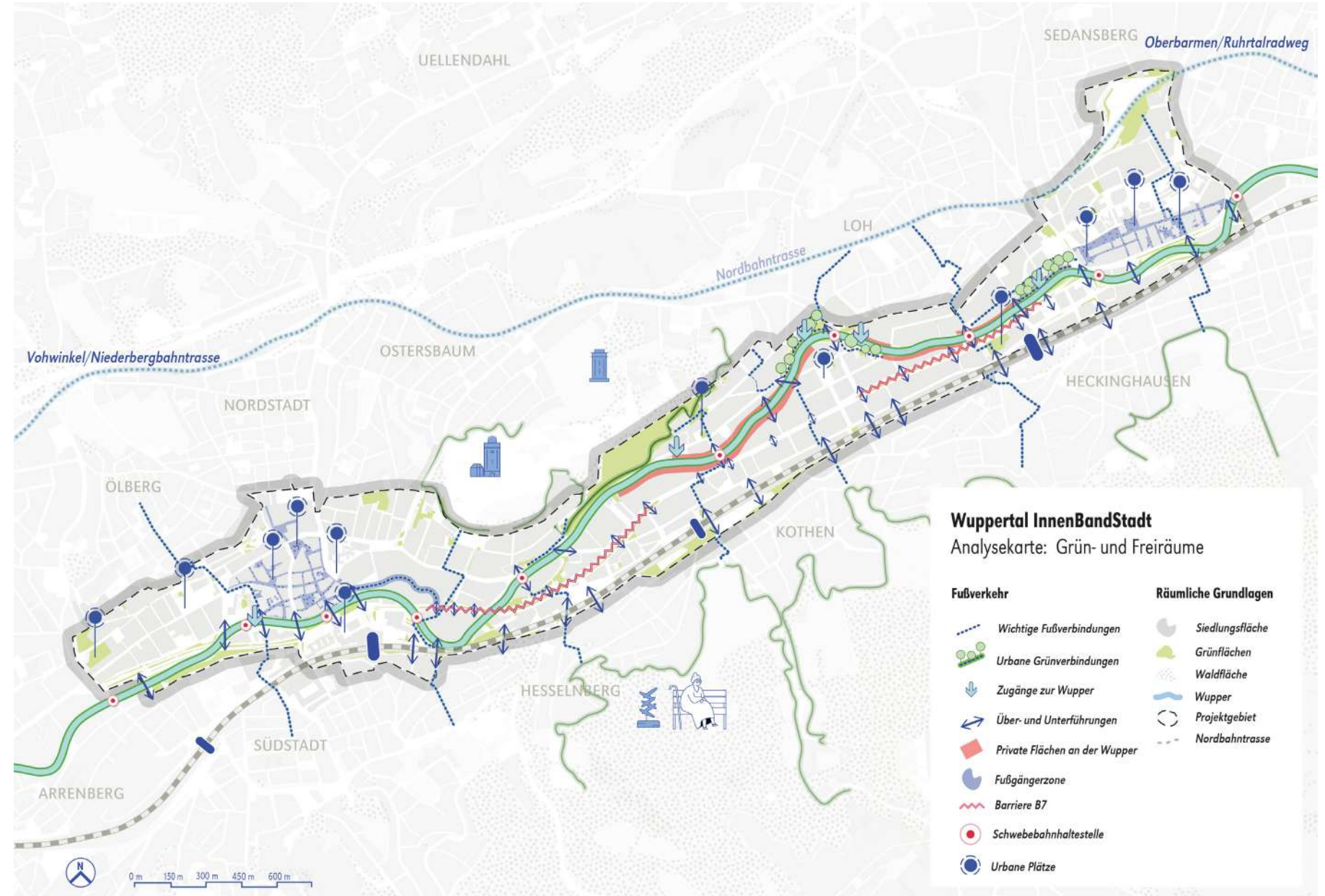
Die Hünefelstraße ist ein wichtiger Teil des Talachsenradweges, der parallel zur B7 die Stadtteile Barmen und Elberfeld verbindet.

© urban catalyst





09  
 Mit dem Reallabor „Platz am Kolk“ konnte der ehemalige Parkplatz temporär und anschließend längerfristig zu einem Verweil- und Aufenthaltsort in der Elberfelder City gestaltet werden.  
 © Stadt Wuppertal



10  
 Wichtige Fußverbindungen führen über Treppen und Wege zu den grünen Hängen entlang des Tals, wie hier die Georg-Abeler-Treppe zur Hardt.  
 © urban catalyst



### Grünverbindungen und Freiräume

In der InnenBandStadt lassen sich kleinere Grün- und Freiräume oft in der Nähe der Wupper finden. Große, zusammenhängende Freiräume finden sich dagegen ausschließlich an den Hängen. Die fußläufige Erreichbarkeit und Zugänglichkeit dieser Freiräume hängt von vorhandenen Barrieren und Querungsmöglichkeiten ab. Dabei spielt besonders die Nord-Süd-Vernetzung eine wichtige Rolle für die fußläufige Erreichbarkeit der Grünstrukturen.



11  
In der Talachse finden sich entlang der historischen Friedrich-Engels-Allee noch viele Zeitzeugen der Frühindustrialisierung.  
© urban catalyst

12  
Die Struktur entlang der Talachse ist dabei geprägt von gewerblichen Nutzungen in den Hinterhöfen und besonders entlang der Wupper.  
© urban catalyst

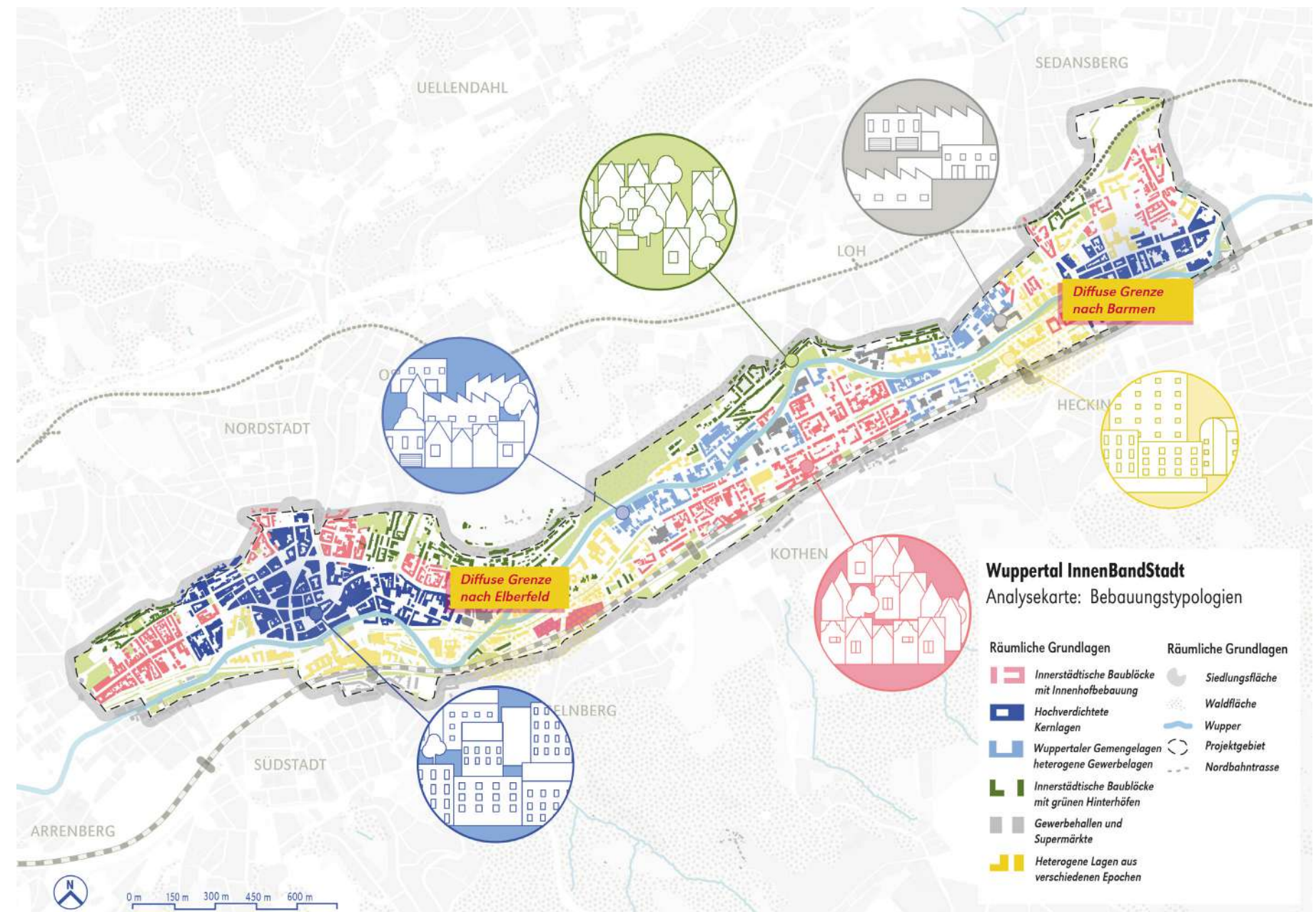


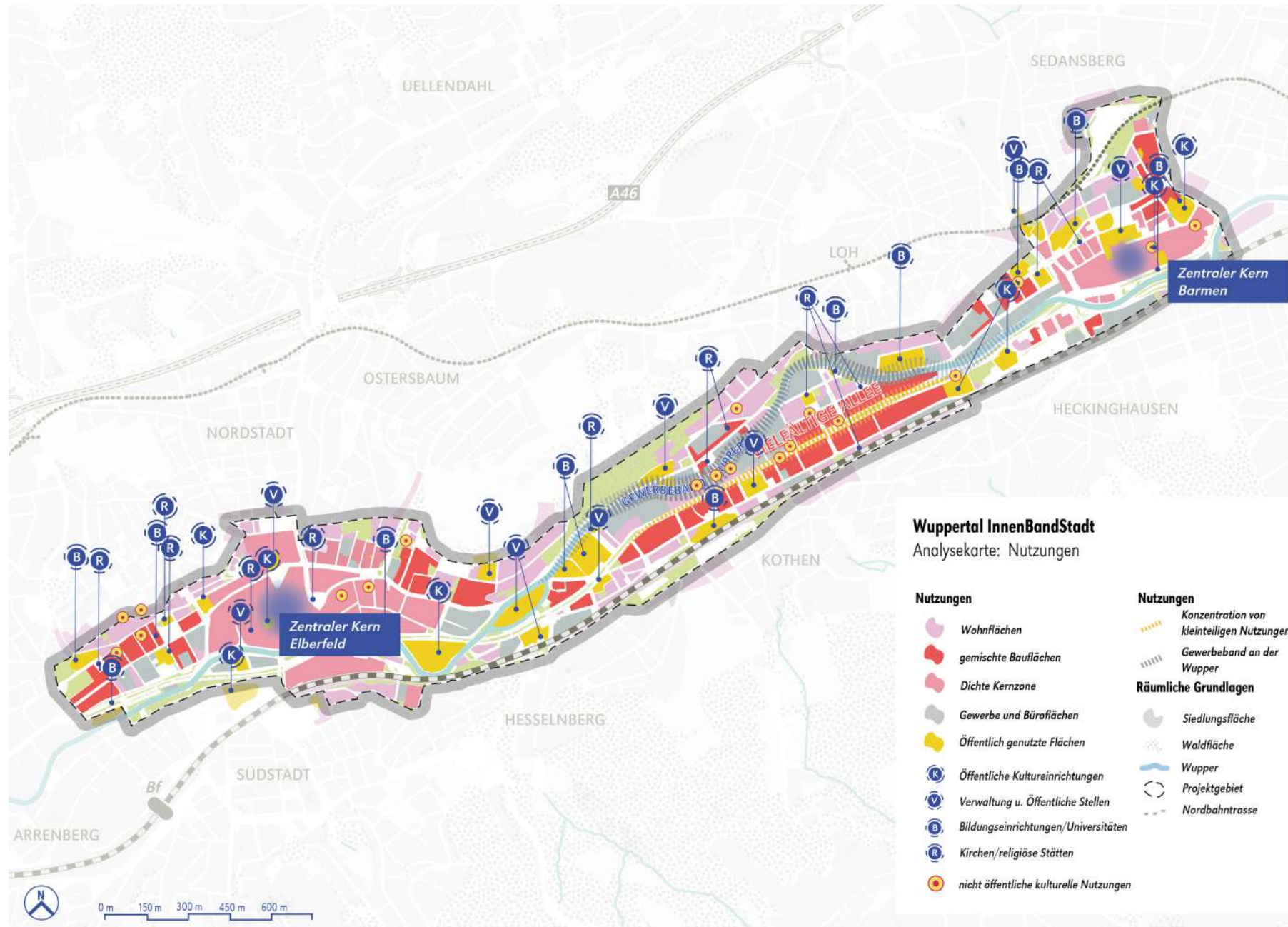
## ...URBANES MOSAIK, OHNE ORIENTIERUNG

Die InnenBandStadt ist ein „urbanes Mosaik“ mit einer breiten Vielfalt an Bautypen und Nutzungen. In dieser Vielfalt fehlt jedoch eine strukturierende Vision dafür, wie die heterogenen Orte eine gemeinsame Identität ausbilden. Ein intuitives Stadtgefüge, das Orientierung bietet und auf einen gemeinsamen Zielzustand ausgerichtet ist, gibt es derzeit nicht.

## Typologien

Die Citykerne unterscheiden sich vom übrigen Projektgebiet durch ihre hohe bauliche Dichte und den geringen Grünanteil. Gerade in den Randbereichen (Haspel, Loh) findet sich eine sehr heterogene Baustruktur aus Wohn-, Gewerbe- und Sonderbauten. Die Friedrich-Engels-Allee und ihre historische Bebauung weisen teils homogene Baublöcke auf, es finden sich aber auch Brüche, etwa durch große Parkplatzflächen. Zur Hardt hin steigt der Grünanteil in den Wohnblöcken.





## ...WISSEN, WERKEN, WOHNEN – OHNE GEMEINSAME VISIONEN

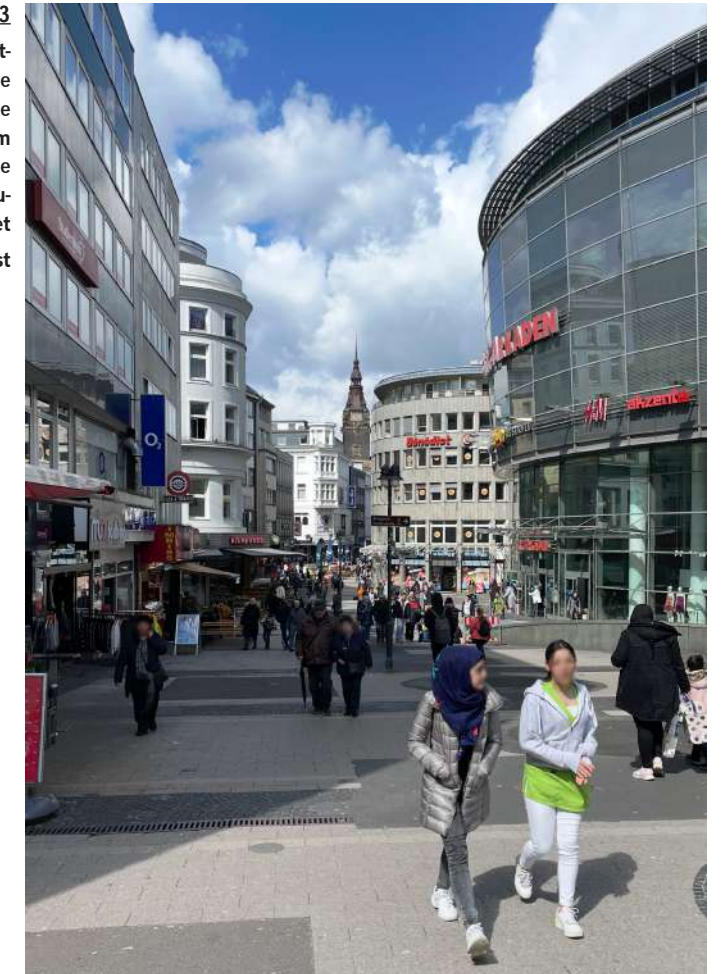
Die InnenBandStadt wird durch einen breiten Nutzungsmix aus Wohnen, Gewerbe und sozialer Infrastruktur geprägt. Eine Besonderheit der Talachse sind die zur Wupper ausgerichteten, gewerblich geprägten Hinterhöfe zur Wupper. Dieser Nutzungsmix zeichnet sich durch eine lang erprobte Koexistenz aus. Stärkere Synergien zwischen diesen Nutzungen bzw. aus dem Neben-

einander von Wohnquartieren, Gewerbeflächen und City-Kernen sind nicht zu erkennen.

### Nutzungsgefüge

Das Nutzungsgefüge zeigt, wo sich die wichtigen Infrastrukturen für Bildung, Verwaltung, Kirchen und Religion sowie Kultur befinden. Durch die Konzentration bestimmter Nutzungen lassen sich zudem Orte ablesen, die eine besondere Eigenart aufweisen. Dazu gehören etwa die Kulturinsel (Multiplex-Kino, projektiertes Pina-Bausch-Zentrum), der Haspel (Berufskolleg, Uni-Campus) oder das Engels-Quartier (Theater, Museum, Opernhaus).

13  
Vom Wuppertaler Hauptbahnhof führt die Alte Freiheit und Poststraße durch die Innenstadt zum Neumarkt. Diese zentrale Fußgängerzone wird aktuell umgestaltet.  
© urban catalyst



14  
Der Werth bildet die zentrale Fußgängerzone in Barmen. Seit Ende 2025 wird er zum „KulturTeppich Barmen“ umgestaltet.  
© urban catalyst

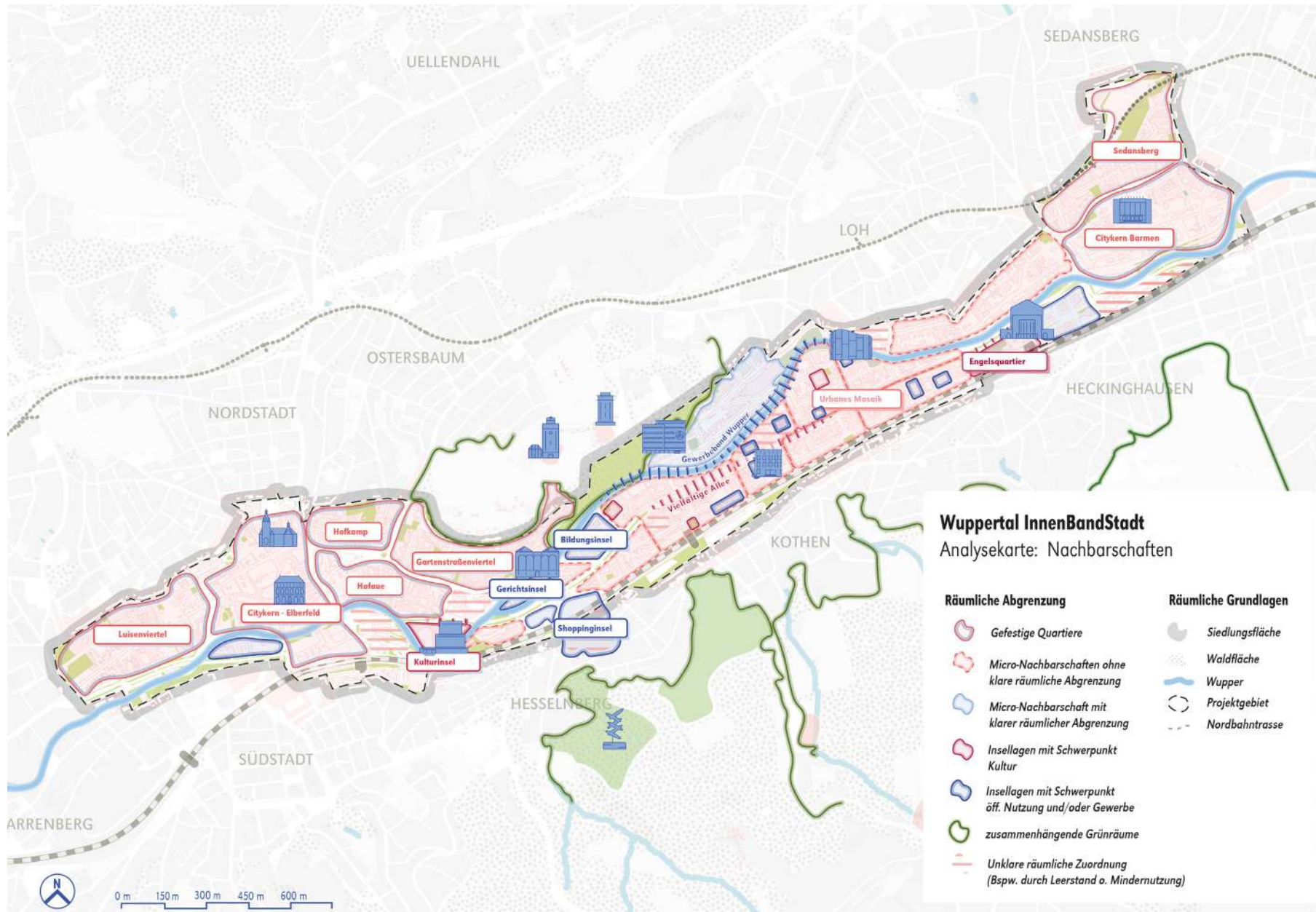


## ...ARCHIPEL VOLLER LEUCHTTÜRME – ABER (ISOLIERT)

Die InnenBandStadt ist geprägt durch eine Fülle an wichtigen Infrastrukturen und Kultur-einrichtungen. Diese Leuchttürme sind aufgrund ihrer Lage jedoch oft inselartig in das umgebende Stadtgefüge integriert. Einerseits entwickeln sie eine Anziehungskraft und Strahlkraft für die Umgebung, andererseits wird diese Wirkung im Stadtraum durch ihre isolierte Lage oft nicht sichtbar.

### Nachbarschaften

Aus der Überlagerung von Nutzungen, Freiräumen und Typologien ergeben sich erste Bilder von vorhandenen Nachbarschaften und Quartieren in der InnenBandStadt. Die Citykerne Barmen und Elberfeld lassen sich dabei teilweise klar abgrenzen und in Elberfeld noch unterteilen (Luisenviertel, Herzogstraße, Wall/Poststraße, Hofaue). Der Zwischenraum ist wesentlich kleinteiliger strukturiert und bildet eher Mikro-Nachbarschaften. Verantwortlich dafür sind v. a. Verkehrsachsen und andere Barrieren, die den Raum unterteilen. Dabei könnte auch hier eine Nachbarschaft aus verschiedenen Nutzungen und ähnliche bauliche Strukturen eigene Quartiers-Identitäten ermöglichen.



15 Das Wuppertaler Opernhaus I liegt in unmittelbarer Nähe zum Barmer Bahnhof ist aber durch die B7 vom Citykern Barmen getrennt. Die einzelnen Kulturinstitutionen werden eher entlang der B7 als Kulturachse wahrgenommen.

© urban catalyst

16

Neben den Kultureinrichtungen ist die Junior Uni ein wichtiger außerschulischer Bildungs- und Begegnungsort im Tal, der Kinder und Jugendliche aus ganz Wuppertal anzieht. Auch hier fehlt aber die städtebauliche Verknüpfung mit den umliegenden Quartieren.

© urban catalyst





17  
An vielen Abschnitten der Wupper ist ihr Ufer durch Gebäude oder Mauern begrenzt. Auch wenn einige Teile bereits renaturiert wurden, tritt die Wupper bei starken Regenfällen über ihre Ufer.

© urban catalyst

18

Innerstädtische Grünflächen, auf denen Regenwasser versickern kann und die einen kühlenden Effekt haben, sind dabei rar im stark verdichteten Tal.

© urban catalyst

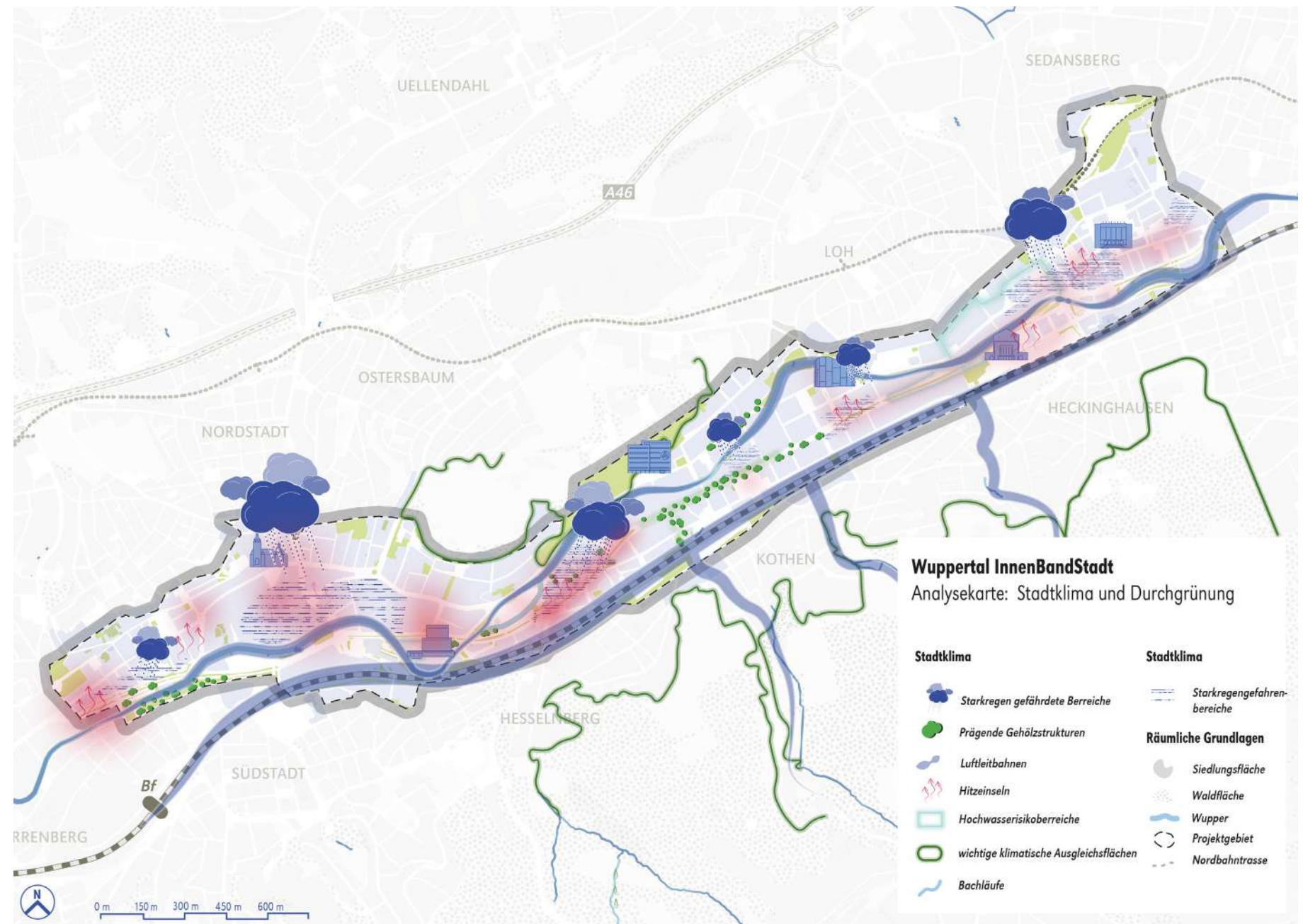


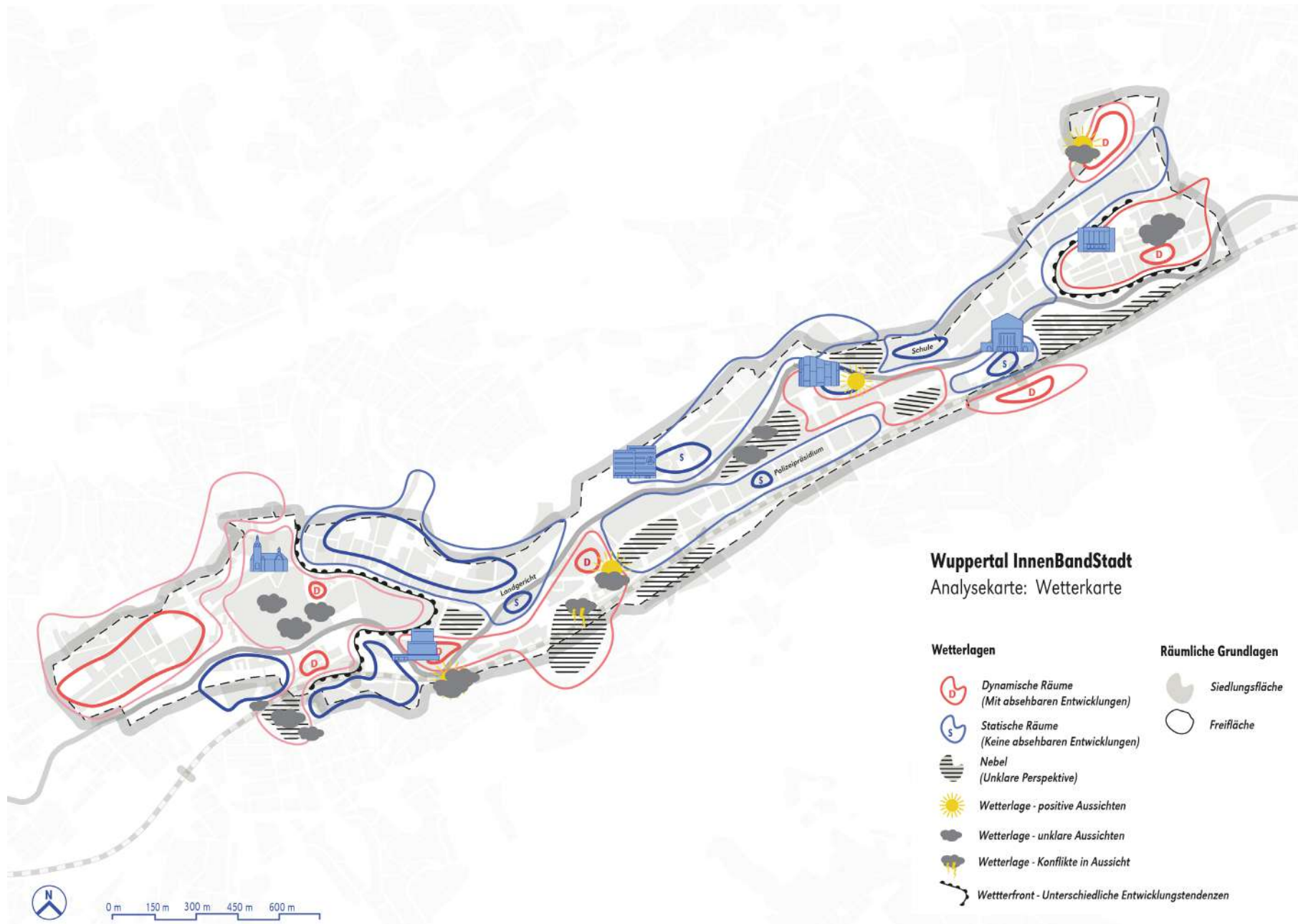
## ...INNENKLIMASTADT – HEISSE FLÄCHEN UND STARKER REGEN

### Stadtklima

Die Stadtklimakarte zeigt, wie die stark versiegelten Flächen der InnenBandStadt mit erhöhter Starkregengefährdung und Hitzeinseln zusammenhängen. So konzentrieren sich beide Gefah-

renlagen in bestimmten Bereichen stark. Grünräume und Gehölzstrukturen, die diese Effekte abschwächen oder ausgleichen, finden sich nur an wenigen Punkten im Tal. Diese sind hauptsächlich an den Hängen vorhanden. Von dort kommt auch die wichtige Frischluftzufuhr, welche über unbebaute Flächen bis ins Tal führt. Auch die Wupper hat eine wichtige klimatische Ausgleichsfunktion und ist eine Frischluftschneise, birgt jedoch auch in bestimmten Bereichen die Gefahr, bei Hochwasserlagen über die Ufer zu treten.





19  
Der ehemalige Kaufhof im Elberfelder Citykern stellt eine Schlüsselimmobilie für die zukünftige Innenstadtentwicklung dar.  
© Stadt Wuppertal

### ...TRANSFORMATIONS- POTENZIAL – STATISCH VS. DYNAMISCH

Der Planungsraum ist von Räumen in Veränderung und Räumen im Stillstand geprägt. Ihre Beziehung zueinander ist oft unklar, sodass trotz einiger dynamischer Entwicklungen (z.B. die Kulturinsel) ein großer Teil des Tals im Nebel unklarer Perspektiven (Friedrich-Engels-Allee) bleibt.

### Wetterlagen

Oft stehen sich dynamische (z. B. das Luisenviertel) und statische Räume (B7 im Bereich Johannisberg/Ohligsmühle) gegenüber. Die Wetterlagen innerhalb dieser Räume variieren hierbei stark voneinander. So zeichnen sich positive Aussichten (z. B. Junior Uni) und unklare Aussichten (z. B. Halbinsel am Mühlengraben) in direkter Nachbarschaft ab.



20  
Mit der Entwicklung des Pina-Bausch-Zentrums wird die Kulturinsel zum dynamischen Raum für die nächsten Jahre.  
© GMW Wuppertal

# 4 CHARTA

## FÜR DIE INNENBAND- STADT VON MORGEN

### Die Innen - BandStadt wird...



## DIE INNENBANDSTADT WIRD...

Die Charta setzt mit wesentlichen Leitlinien und Kernbotschaften den Rahmen für eine InnenBandStadt von morgen.

Sie greift die Thesen der Analyse auf und gibt Aufschluss darüber, was die InnenBandStadt stark macht und wo es noch Veränderung braucht. In der Charta wird eine grundlegende Haltung gegenüber allgemeinen Zukunftstrends abgebildet. Eine große Rolle in der Entwicklung der InnenBandStadt spielen klare Übergänge zu den City-Kernen, die Wupper als verbindendes Band und ein Modus des Experimentierens in den Nachbarschaften. Die Charta wurde zusammen mit der Öffentlichkeit während des InnenBandStadt-Forums besprochen und diente als Leitfaden für den weiteren Prozess, etwa als Grundlage für die Planungsteams der Ideenfabriken.



## ...GRÜNE OASE DER INNENSTÄDTE

Die InnenBandStadt wird durch die Wupper als verbindendes Element verknüpft. Mehr Platz für Grün, naturnahe Bewegungsräume und eine Erfrischung an heißen Sommertagen in der Stadt bringen neue Kraft für die Bewohner\*innen der InnenBandStadt. Dafür müssen die öffentlichen Flächen am Fluss genutzt und private Flächeneigentümer\*innen vom Mehrwert überzeugt werden. So können auch mehr Flächen für einen stadtklimatischen Ausgleich zur Verfügung gestellt werden. Die Zentren Barmen und Elberfeld sind dicht bebaut. Hier müssen kleinteilige grüne Gestaltungsmaßnahmen einen großen Beitrag leisten.

## ...VERBINDUNGSADER MIT URBANEN TALENTEN

Die heterogenen Randbereiche der Innenstädte bedürfen einer besonderen Aufmerksamkeit. Hier müssen Barrieren abgebaut und Transiträume zu Aufenthaltsräumen umgebaut werden. Die Talente der schon vorhandenen Nutzungen (bspw. Pina-Bausch-Zentrum, Opernhaus etc.) werden in die umgebenden Quartiere gestreut und durch neue Nutzungsbausteine ergänzt. Für die Zentren Barmen und Elberfeld bedeutet das, dass bei den Überlegungen zu einem neuen Nutzungsmix die Ränder der Kerne als Ergänzungsbereiche mitgedacht werden müssen.

## ...ORT DES PRODUKTIVEN WISSENS

In der zweiten Reihe, an der Wupper, finden sich Werkstätten, kleine Unternehmen und Betriebe. Diese produktive zweite Reihe ist zu erhalten und die dort vorhandenen Arbeitswelten sind weiterzuentwickeln. Die vielfältigen Bildungseinrichtungen in der InnenBandStadt bieten Möglichkeiten für Kooperationen. Leerstehende Ladenlokale in den Zentren Barmen und Elberfeld werden als Potenzial für produktive Räume mit geringerem Flächenanspruch begriffen und neu belebt. Handel, Dienstleistungen, Gastronomie und sonstiges Gewerbe haben vor Ort eine Zukunft, wenn sie auch Offline-Qualitäten (Atmosphäre, Erlebnis, Aufenthaltsqualität etc.) bieten.

## ...INTUITIVES STADTGEFÜGE

Innenstädte sind Orte des Flanierens und Begegnens. Intuition und Gefühl leiten die Besucher\*innen vor Ort. Es braucht die Übertragung dieser Prinzipien in die InnenBandStadt und eine stärkere Profilierung von Räumen, gestalterischen Elementen sowie Grünverbindungen. Es werden wichtige Verbindungsachsen qualifiziert und ein Erleben in den Erdgeschosszonen zurückgewonnen. Beispielfür hierfür steht die Umgestaltung des öffentlichen Raums der Zentren Barmen und Elberfeld sowie ihrer Übergänge. Diese muss weiterbearbeitet und beschleunigt werden.

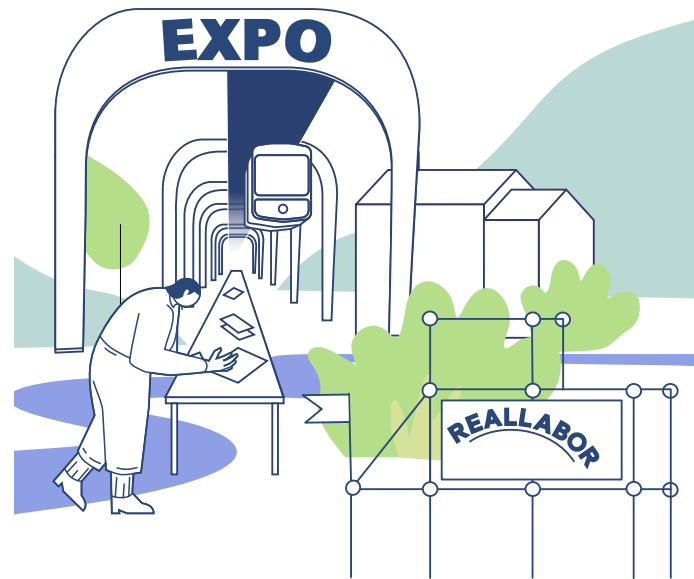
## ...INNENBANDSTADT DER KURZEN WEGE

Auf fünf Kilometern erstreckt sich die InnenBandStadt nahezu flach im Tal. Eine Dichte von verschiedensten Nutzungen charakterisiert den Raum und belebt die einzelnen Nachbarschaften. Der Großteil der Wege kann in diesem Raum zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Das Ziel der InnenBandStadt der kurzen Wege greift ein Supertalent auf und baut auf den Nahverkehr sowie den Fuß- und Radverkehr als tragendes Element zukünftiger Entwicklungen. Aus der 15-Minuten-Stadt wird so die 5-Minuten-Stadt. Die Mobilitätsknotenpunkte der Zentren Barmen und Elberfeld (Döppersberg, Alter Markt, Barmer Bahnhof) werden dafür weiter qualifiziert, denn sie sind wichtige intermodale Ankommenspunkte der InnenBandStadt für alle - von Fußgänger\*innen bis hin zu ICE-Reisenden.



## ...URBANES MOSAIK MIT LEBENDIGEN NACHBARSCHAFTEN

Die InnenBandStadt ist Ort des Wohnens, versteckter Hinterhofnutzungen, lebendiger Erdgeschosszonen und sozialer Infrastrukturen. Dieses Mosaik der Nutzungen zu bewahren und in seiner Substanz zu stärken ist zukünftiges Ziel, um ein tägliches Leben mit kurzen Wegen zu gewährleisten. Die monostrukturellen Bereiche, die das Mosaik unterbrechen, werden aufgebrochen und die Nachbarschaften wachsen zusammen. Die Zentren Barmen und Elberfeld befreien sich durch die Aktivität aller Beteiligten von der Monostruktur des Einzelhandels und finden einen ausgewogenen, funktionierenden Nutzungsmix.



## ...ZU QUARTIEREN MIT JUWELEN

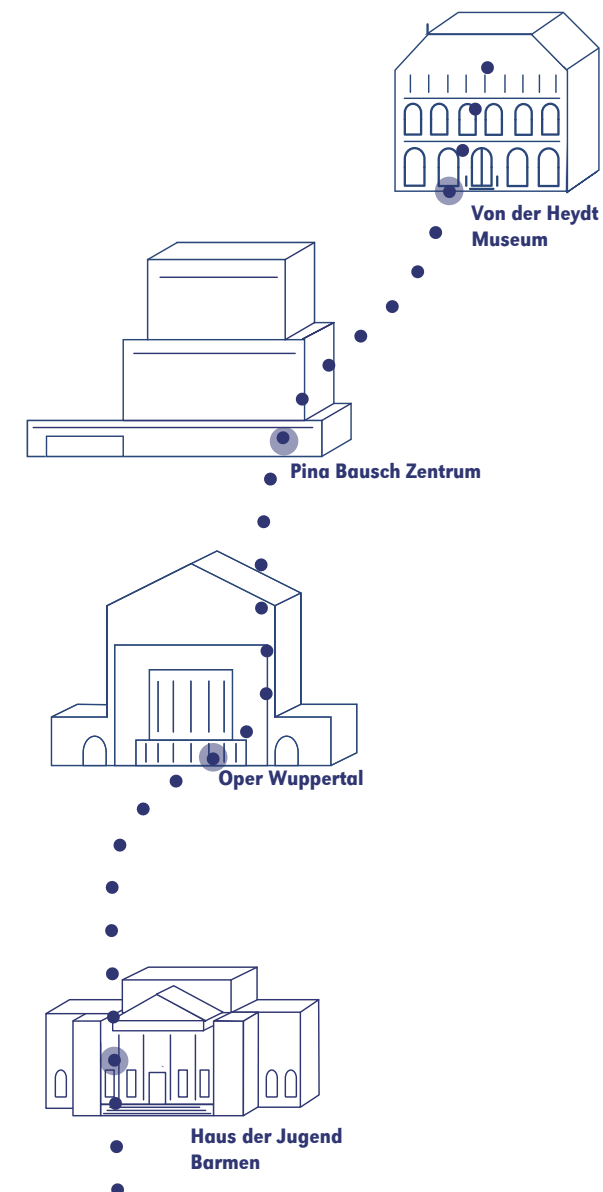
Quartiere mit Juwelen zu schaffen, adressiert die Herausforderungen, Treffpunkte und Orte für die Gemeinschaft und zum Aufenthalt zu etablieren. Diese sollen den Quartieren der InnenBandStadt eigene Identitäten geben. Die Juwelen hierfür liegen in Form von Brachen und untergenutzten Räumen an der Wupper oder noch versteckt in Hinterhöfen und haben das Potenzial, gehoben zu werden, um Teil neuer Quartiersidentitäten zu werden. In den Zentren Barmen und Elberfeld können Orte der Gemeinschaft mit Reichweite geschaffen und bestehende Orte weiterentwickelt werden, um bei der Transformation der InnenBandStadt zu unterstützen und die eigene Identität der Zentren zu stärken.

## ...MUTIG IM UMGANG MIT RAUM ZUM EXPERIMENTIEREN

Die InnenBandStadt kann neue Lösungen für urbane Räume von morgen vor Ort testen. Hierzu braucht es Mut und Raum zum Experimentieren. Experimentelle Ansätze schaffen einen Prozess, der bürgerschaftliches Engagement ermöglicht und stärkt. In Reallaboren werden die ersten Schritte und Grundsteine für ein gemeinschaftliches Handeln zwischen Zivilgesellschaft und Verwaltung geschaffen. Auch in den Zentren Barmen und Elberfeld können langfristige Planungsentscheidungen durch temporäre Aktionen wichtige Impulse geben.

## ...GEMEINSAME KULTURACHSE, DIE VERBINDET

Die beiden Zentren rahmen den Verbindungsraum der InnenBandStadt. Damit die InnenBandStadt sichtbar zusammenwächst, braucht es Eingangssituationen zu den City-Kernen, die auch als Ankunftsorte für die gesamte InnenBandStadt fungieren. Eine Perlenkette kultureller Orte schafft Anziehungskraft nach außen und leitet die Besucher\*innen in ihrem Inneren. Die Kulturachse wirkt bis in die Zentren Barmen und Elberfeld und wird dort weitergeführt. Neue kulturelle Perlen finden Raum.



## ...SOZIALES SCHARNIER

Das Quartier wirkt als Scharnier zwischen Gesamtstadt und Individuum. Die Funktion des Quartiers als Lebensmittelpunkt mit der notwendigen Infrastruktur wird gestärkt. Im Quartier wird es möglich, kleinräumig an den großen Herausforderungen zu arbeiten. Projekte mit einem Quartiersbezug lassen sich den Bewohner\*innen besser kommunizieren und sorgen für mehr Akzeptanz sowie für die Berücksichtigung lokaler Bedürfnisse. Die Themen der InnenBandStadt werden mit den schwierigen sozialräumlichen Bedingungen und lokalen Bedürfnissen verknüpft. In den Zentren Barmen und Elberfeld müssen Angebote für die Stadtgesellschaft Platz finden, die den Ansprüchen, eine Stadt für alle zu sein sowie Aufenthaltsqualität und Sicherheitsgefühl zu bieten, gerecht werden.

## ...INNENKLIMASTADT

Die InnenBandStadt muss in ihrer zukünftigen Entwicklung Klimafolgenanpassungen vornehmen, denn schon jetzt ist sie Extremwetterereignissen ausgesetzt. Dies verlangt eine neue Bewertung bisheriger Stadtstrukturen im Hinblick auf ihre Resilienz und eine klimangepasste Bauweise bei Neuplanungen. Um das Leben der Menschen in den Quartieren der InnenBandStadt klimagerecht zu gestalten, bedarf es auch einer Veränderung der Substanz. Denn nur so können Ungerechtigkeiten im Zusammenhang mit dem sozialen Gefüge und mit der Verfügbarkeit von Freiräumen im Quartier adressiert werden. Jetzt schon anstehende Umgestaltungen von Straßen und Plätzen in den Zentren Barmen und Elberfeld müssen nach dem Prinzip des klimangepassten Städtebaus angegangen werden.

# 5 HANDLUNGS- FELDER

HIER WIRD DIE VISION  
KONREKT

## VIER HANDLUNGSFELDER FÜR DIE INNENBANDSTADT

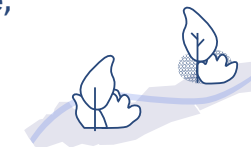
Durch die Analyse und die Charta konnten vier strategische Themenkomplexe definiert werden, die wichtig werden, um das Projektgebiet „fit für die Zukunft zu machen“. Diese als Handlungsfelder bezeichneten Themenkomplexe sind Klima, Strukturwandel, Stadträume und Mobilität.

Die vier Handlungsfelder wurden schon früh im Prozess bestimmt, damit sie als Grundlage für alle im Projekt verlaufenden Pro-

zesse herangezogen werden können. Sie finden sich in allen zentralen Bausteinen (Reallabore, Ideenfabriken, Workshops und Veranstaltungsformate und der Strategie) des InnenBandStadt-Projektes wieder.

### Klima

Strategiekarte:  
Wupper, Freiräume,  
Grün



### Strukturwandel

Strategiekarte:  
Wohnen, Wissen,  
Gewerbe, Kultur



### Mobilität

Strategiekarte:  
Ankommen, Umsteigen,  
Bewegen, Leiten



### Stadträume

Strategiekarte:  
Quartier, Identität,  
Aufenthaltsqualität

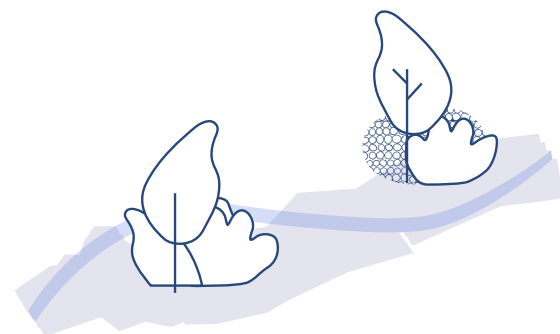


## KLIMA

### WUPPER, FREIRÄUME UND GRÜN

Die InnenBandStadt steht vor der dringenden Aufgabe, sich gezielt an die Herausforderungen des Klimawandels anzupassen. Zentrale Zielsetzung ist eine klimaresiliente Entwicklung, die sowohl ökologische als auch städtebauliche und soziale Aspekte integriert.

Die Analyse der Ausgangslage zeigt einen hohen Handlungsdruck: Die Talräume sind stark von stadtklimatischen Extremlagen betroffen. Insbesondere in der dicht bebauten Innenstadt, an Kreuzungen, Parkplätzen und in Straßenzügen entstehen Hitzeinseln, die als stark versiegelte Flächen auch erhöhte Risiken bei Starkregenereignissen darstellen. Überschwemmungen infolge der Uferüberretung der Wupper stellen eine zusätzliche Gefahr dar. Trotz der räumlichen Nähe zu den stark begrünten Hängen, die als wertvolle Naherholungsräume fungieren, fehlt es im Tal selbst an ausreichenden Freiräumen und Grünverbindungen. Die B7 wirkt zudem als Barriere im Stadtgefüge und verhindert



bisher eine durchgängige Nord-Süd-Verbindung zwischen dem verdichteten Talraum und den grünen Hängen. Dass es nur wenige Zugänge zur Wupper gibt, erschwert eine stärkere Einbindung in das öffentliche Leben und die positive Wirkung eines Flusses auf die Bewohner\*innen in der Stadt.

Wuppertals Innenstadt benötigt deshalb umfassende Maßnahmen zur Klimaanpassung. Un- oder mindergenutzte Flächen werden gezielt umgewandelt, urbane Grünräume werden geschaffen und die Biodiversität wird durch naturnahe Gestaltung gefördert. Grüne Fassaden, mindergenutzte Flächen und innovative Innenhöfe können einen Beitrag zur Aufwertung der Quartiere leisten – sowohl funktional als auch ästhetisch. Die Wupper bildet dabei das verbindende Rückgrat des Projektgebiets. Sie soll nicht nur funktional, sondern auch gestalterisch zum prägenden Element entlang der Talachse werden.

Bereits angelaufene Maßnahmen und Dialogformate mit privaten Akteur\*innen bilden eine tragfähige Grundlage, um die Entwicklung weiter voranzutreiben. Im Zusammenspiel mit den identifizierten Zukunftstrends, etwa steigenden Anforderungen an Energieeffizienz, zunehmenden Wetterextremen oder dem Bedarf nach mehr Stadtgrün als natürlichem Klimapuffer, wird deutlich: Die InnenBandStadt braucht Strategien, die sowohl auf Belastungsreduktion als auch auf die Schaffung lebenswerter, klimangepasster Stadträume setzen. Nur so können Stressfaktoren der Stadt gemindert und ein Gleichgewicht zwischen Verdichtung, Ökologie und Aufenthaltsqualität erreicht werden.

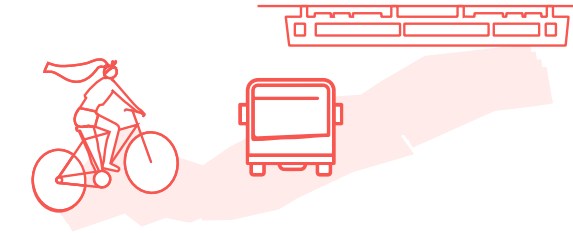
## MOBILITÄT

### ANKOMMEN, UMSTEIGEN, BEWEGEN UND LEITEN

Die InnenBandStadt steht vor einer tiefgreifenden Weiterentwicklung ihrer historisch geprägten, autozentrierten Verkehrsstruktur. Ziel muss es sein, ein vernetztes, nachhaltiges Mobilitätssystem zu etablieren, das Mobilität für alle ermöglicht und Aufenthaltsqualität schafft. Bahntrasse, Bundesstraße 7 (B7) und Schwebelbahn können künftig nicht mehr nur Verkehrsadern sein, sondern müssen sich an ihren Rändern und Knotenpunkten zu multifunktionalen Stadträumen mit hoher gestalterischer und sozialer Qualität entwickeln.

Die bestehende Verkehrsinfrastruktur ist bisher stark vom motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt. Insbesondere die B7 dominiert durch ihre verkehrliche Funktion gegenüber ihren angrenzenden Nutzungen. Große Kreuzungsbereiche entlang der Nord-Süd-Verbindungen zu den Hängen sind ambivalent: Einerseits stellen sie wichtige Anknüpfungspunkte des MIV dar, andererseits behindern die großdimensionierten Infrastrukturen die direkte und barrierefreie Fortbewegung von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen. Ein flächendeckendes Fußwegenetz fehlt. Viele Räume sind lediglich auf den PKW-Transit ausgelegt, es mangelt an klaren Hierarchien im Straßenraum und an intuitiver Wegführung für den Fußverkehr.

Auch für den Radverkehr zeigt sich dringender Handlungsbedarf. Der Anteil an Radwegen ist im Projektgebiet, immerhin ein innerstädtisches Gebiet einer deutschen Großstadt, unterdurchschnittlich. Vielerorts ist ein direktes und sicheres Durchkommen nicht möglich. Kaum eine Straße verfügt über beidseitig geführte Radwege. Hoffnungsträger ist der Talachsenradweg, der parallel zur B7 in Umsetzung ist und künftig zentrale Verbindungen schaffen soll.



Gleichzeitig bestehen große Potenziale durch die bereits gut ausgebaute ÖPNV-Infrastruktur. Die Schwebelbahn, drei Bahnhöfe sowie Busverbindungen zu den Hängen bilden eine solide Grundlage für die Mobilitätswende.

Das politisch beschlossene Maßnahmenkonzept zum gesamtstädtischen Mobilitätskonzept bildet die strategische Grundlage für das weitere Vorgehen. Mobilstationen und intelligente Verkehrsleitsysteme sollen künftig die Wegführung verbessern und die InnenBandStadt als Stadt der kurzen Wege erlebbar machen. Die Einführung alternativer Mobilitätslösungen schafft Flexibilität im Alltagsverkehr und entlastet gleichzeitig das System. Dekarbonisierung und CO2-Neutralität sind dabei nicht nur klimapolitische Ziele, sondern auch Voraussetzung für gesunde, lebenswerte Stadträume.

Die Entwicklung der InnenBandStadt zu einer richtigen „15-Minuten-Stadt“, in der Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeitangebote fußläufig erreichbar sind, erfordert eine Mobilitätswende, die den öffentlichen Raum neu denkt: weg vom Durchfahrtsraum, hin zum qualitatvollen Lebensraum. Nur so gelingt eine nachhaltige und sozial gerechte Transformation im Herzen Wuppertals.

## STRUKTURWANDEL

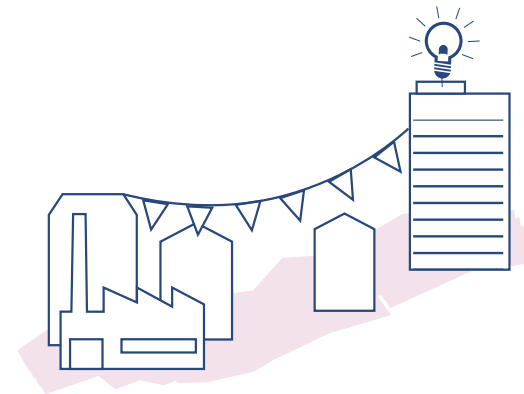
### WOHNEN, VERSORGEN, BILDEN, GEWERBE UND KULTUR

Die InnenBandStadt befindet sich im Spannungsfeld gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und räumlicher Transformationen. Der Wandel im Handel, neue Arbeitsmodelle, der industrielle Strukturwandel sowie aktuelle Zukunftstrends wie Urbane Produktion und neue Wohnformen fordern ein Umdenken im Umgang mit innerstädtischen Flächen. Vor diesem Hintergrund ergibt sich ein klarer Handlungsauftrag: Die Talachse muss gezielt als durchmischter Stadtraum weiterentwickelt werden, in dem Wohnen, Arbeiten, Wissen und Kultur gleichwertig nebeneinander existieren und voneinander profitieren.

Die Rolle der City-Kerne muss über die Funktion des Versorgens hinaus neu definiert werden. Sie müssen wieder ein Ort des Wohnens und damit ein vitales Quartier werden. In Bezug auf die Nutzungsmischung können die City-Kerne dabei vom Zwischenraum „lernen“. Die Leuchttürme (z.B. Kultur- und Bildungseinrichtungen) machen sie – begleitet von Shopping- und Gastronomieangeboten in einem attraktiven städtebaulichen Umfeld – für Wuppertaler\*innen und Gäste interessant.

Pilotprojekte, wie die durch den Wettbewerb „stadtwärts.sichtbar.gründen“ geförderte neue Nutzungen (von der Töpferei bis zur Bagger-Fahrschule) zeigen das Potenzial kreativer und unternehmerischer Pioniere in diesen Räumen.

Die gewachsenen Quartiere mit ihrer hohen Nutzungsdichte und vielfältigen sozialen Infrastrukturen bieten dafür eine solide Ausgangsbasis. Diese jetzt schon als „Stadt der kurzen Wege“ zu beschreibende Struktur bildet das Rückgrat einer zukunftsfähigen, lebendigen Innenstadt. Im Weiteren braucht es eine kluge Umnutzung bestehender Gebäude mit Transformationspotenzial: Leerstehende Ladenlokale, ehemalige Kaufhäuser oder brachgefallene Gewerbestandorte werden zu urbanen Räumen mit neuen Arbeitswelten, Bildungsangeboten,



Wohnformen und kulturellen Nutzungen entwickelt.

Zugleich bleibt die gewerbliche Nutzung ein tragender Bestandteil der InnenBandStadt. Insbesondere das kleinteilige Gewerbe und das produktive Band von Betrieben in zweiter Reihe entlang der Wupper haben identitätsstiftende Kraft: Hier müssen lokale Arbeitswelten und kleine Werkstätten erhalten und um neue Formen der Produktion im Sinne von Urban Manufacturing ergänzt werden.

Besondere Impulse erhält die Entwicklung durch prominente öffentliche, soziale, akademische und kulturelle Einrichtungen wie das Landgericht, den Campus Haspel, das Pina-Bausch-Zentrum oder das Opernhaus, die dem Gebiet Strahlkraft und Raumidentität verleihen. Die Friedrich-Engels-Allee in ihrem historischen Teil mit ihren Ateliers, religiösen Einrichtungen, gewerblichen Hinterhöfen und lebendigen Erdgeschosszonen verdeutlicht das Potenzial einer vielfältigen Nutzungsmischung.

Dialogformate mit privaten Akteur\*innen sind notwendig, um diesen Wandel aktiv voranzutreiben. Es gilt, das Potenzial der vielfältigen Akteurslandschaft systematisch in die Stadtentwicklung zu integrieren. Bildungsorte, Mikro-Wohnformen und Orte für lebenslanges Lernen bilden die Grundlage für eine resiliente, diverse und zukunftsfähige Innenstadt, in der urbane Vielfalt gelebt wird. Ein derartiger Nutzungsmix ist auch für Großimmobilien wie den ehemaligen Kaufhof in Elberfeld notwendig.



## STADTRÄUME

### QUARTIER, IDENTITÄT, AUFENTHALTSQUALITÄT

Die InnenBandStadt steht vor der Herausforderung, soziale Kohäsion und eine neue urbane Identität inmitten räumlicher Brüche zu fördern. In vielen Quartieren zeigt sich der Wunsch nach Zugehörigkeit, Gemeinschaft und lebenswerten Nachbarschaften, insbesondere angesichts wachsender sozialer Herausforderungen. Ein Verständnis von Identität im Quartier fehlt aber in vielen Bereichen der Innenstadt noch und wird durch räumliche Barrieren erschwert. Um dieser Entwicklung aktiv zu begegnen, bedarf es gut vernetzter sozialer Infrastrukturen, neuer Begegnungsräume und einer gelebten Kultur der Teilhabe.

Das Handlungsfeld Stadträume zielt darauf ab, Quartiersentwicklung, Aufenthaltsqualität und Identitätsbildung systematisch miteinander zu verknüpfen. Bestehende soziale und kulturelle Einrichtungen, etwa im Bildungs- oder Kulturbereich, dürfen als Leuchtturmprojekte dabei nicht isoliert betrachtet werden. Vielmehr gilt es, diese gezielt mit ihren Nachbarschaften zu vernetzen, um lebendige, als Quartiere wahrnehmbare Stadträume entlang der Talachse zu schaffen. So kann auch verhindert werden, dass starke Infrastrukturen gleichzeitig zu Trennlinien werden und sich von ihrer Umgebung entkoppeln.

Die städtebauliche Analyse zeigt, dass viele Quartiere in der InnenBandStadt durch homogene Blockrandstrukturen geprägt sind, was grundsätzlich stabile Wohnmilieus ermöglicht. Gleichzeitig entstehen jedoch in den Übergangsbereichen, etwa zwischen Kluse und Opernhaus, Brüche im Stadtgefüge, die weder funktional noch sozial gut integriert sind. Starke durchgehende Quartiersidentitäten fehlen in vielen Teilen bislang, was sich negativ auf die Wahrnehmung und Nutzbarkeit des Stadtraums auswirkt. Trotzdem lassen sich in der Überlagerung von Nutzungen, Freiräumen und Bautypologien erste Anzeichen sogenannter Mikro-Nachbarschaften erkennen (kleinteilige Einheiten, in denen sich neue Formen von Nachbarschaft und sozialem Miteinander entwickeln könnten). Diese Potenziale gilt es gezielt zu stärken, etwa durch partizipative Stadtentwicklung, gemeinschaftlich genutzte Räume und lokal verankerte Initiativen. Gleichzeitig gibt es diffuse Randbereiche sowie den undefinierten inneren Zwischenbereich: Die Übergänge zu den City-Kernen sind oft unattraktiv und wirken sich negativ auf die Raumwahrnehmung aus.

Zentrales Ziel muss es daher sein, Wohnlagen im Tal nicht nur baulich aufzuwerten, sondern sie auch sozial zu aktivieren. Durch quartiersbezogene Weiterentwicklung müssen neue Begegnungsorte entstehen, von gemeinschaftlichen Gärten über Kultur- und Bildungsorte bis hin zu digitalen Plattformen im Sinne einer Smart City. Bürgerschaftliches Engagement spielt dabei eine tragende Rolle: Wenn Menschen aktiv an der Gestaltung „ihres“ Quartiers mitwirken, entstehen Identifikation und Verantwortung.

Zukunftstrends wie Dritte Orte, Kollaboration und die Sharing Economy bieten Impulse für ein neues urbanes Miteinander. Die Stadt wird dabei nicht nur als Ort des Wohnens oder Arbeitens verstanden, sondern als Raum des Austauschs, der Begegnung und der gemeinsamen Ressourcennutzung. Die InnenBandStadt hat das Potenzial, genau diese Qualitäten in den Mittelpunkt ihrer Entwicklung zu stellen und so Stadträume zu schaffen, die sozial, funktional und emotional zusammenhalten.

# WIE GEHT ES WEITER?

## ENTDECKE DIE WEITEREN TEILE DER INNENBANDSTADT-STRATEGIE!

Mit dem InnenBandStadt-Check und der Charta wurden im ersten Teil zentrale Grundlagen geschaffen: eine gemeinsame Verständigung über Werte, Ziele und Ausgangsbedingungen für die künftige Entwicklung der InnenBandStadt. Doch das war nur der Anfang.

Wie lassen sich diese Leitlinien nun mit Leben füllen? Welche Ideen haben Potenzial? Und wie gelingt es, aus Visionen tragfähige Strategien zu entwickeln?

Teil 2 widmet sich genau diesen Fragen. Hier stehen Impulse, Experimente und kreative Ansätze im Mittel-

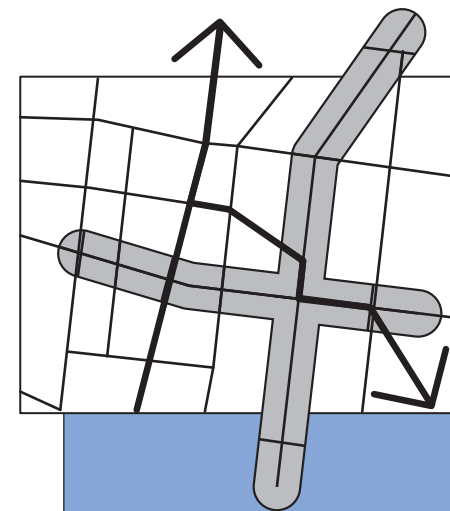
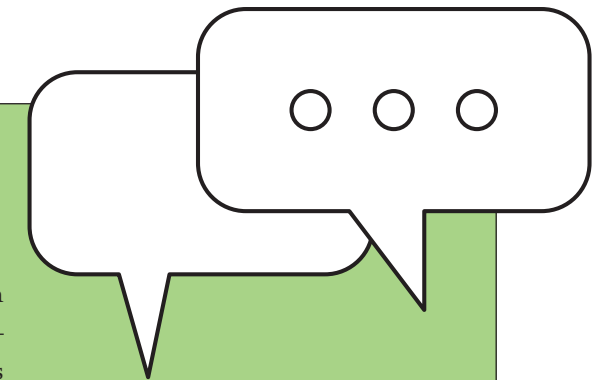
punkt - Reallabore, Werkstätten und Dialogformate zeigen, wie Zukunft im Innenband konkret ausprobiert werden kann.

Aufbauend auf diesen Erfahrungen folgt in Teil 3 die strategische Verankerung: ein Fahrplan, der langfristige Entwicklungen strukturiert, Handlungsfelder klar benennt und Werkzeuge zur Umsetzung bereitstellt.

So entsteht aus dem Zusammenspiel von Kompass, Impulsen und Strategie ein ganzheitlicher Ansatz - für eine lebendige, zukunftsfähige InnenBandStadt.

### TEIL 2: IMPULSE SETZEN – IDEEN UND EXPERIMENTE FÜR DIE ZUKUNFT

Der Teil Impulse dokumentiert innovative Ansätze, die im Rahmen des Prozesses erprobt wurden. Dazu gehören Reallabore, Werkstätten und Dialogformate. Die Inhalte richten sich an Akteure aus Stadtgesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft, die neue Konzepte testen und weiterentwickeln möchten.



### TEIL 3: STRATEGIE ENTWICKELN – EIN FAHRPLAN FÜR DIE INNENBANDSTADT

Die Strategie bildet die Grundlage für langfristige Entwicklungen. Sie definiert zentrale Handlungsfelder und stellt Instrumente zur Umsetzung vor. Verwaltung, Politik und Stadtentwicklungsexpert\*innen erhalten hier konkrete Empfehlungen für die Weiterentwicklung der InnenBandStadt.

**Der Kompass der InnenBandStadt eröffnet den Prozess, macht Herausforderungen sichtbar und zeigt Potenziale auf:**

**Mit dem InnenBandStadt-Check werden bestehende Strukturen unter die Lupe genommen.**

**Die Charta für die InnenBandStadt von morgen schafft das strategische Fundament für zukünftige Entwicklungen .**

**Vier Handlungsfelder bilden die Grundlage für den weiteren Prozess.**