

Entwicklungsperspektiven Umfeld Bahnhof Wichlinghausen

Inhalt

1.	Anlass	3
1.1	Moderationsverfahren	3
1.2	Handlungsbedarf gewerbliche Branchen	3
1.3	Auftrag der Bezirksvertretung Oberbarmen	3
1.4	Stadtteilprojekt	4
2.	Rückblick	4
3.	Gebietsbeschreibung	5
3.1	Räumlich funktionale Einordnung	5
3.2	Nutzungen	6
3.3	Bevölkerung / Einwohnerstruktur / Sozialdaten	6
3.4	Infrastruktur	7
3.5	Einzelhandelsstruktur	7
3.6	Verkehr	8
3.7	Grün- und Freiflächen / Ökologie	9
4.	Entwicklungsziele	9
4.1	Stadtstrukturelle Ziele	10
4.2	Verkehr	10
4.3	Infrastruktur	12
4.4	Grün- und Freiflächen / Ökologie	12
4.5	Wirtschaftsförderung	12
4.6	Nutzungen	13

1. Anlass

1.1 Moderationsverfahren

Das Rangierbahnhofs-gelände in Wichlinghausen ist Teil eines groß angelegten **Moderationsverfahrens für Bahnflächen**, im Rahmen dessen in Verhandlungen mit den Bahngesellschaften 8 Areale mit insgesamt ca. 100 ha Bruttobauland im Stadtgebiet einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen. Neben dem ehem. Rangierbahnhof in Vohwinkel handelt es sich im Falle Wichlinghausens um eine der größten und auch bedeutendsten brachliegenden Bahnflächen im Verfahren. Das Moderationsverfahren sieht vor, zu einer Gesamtlösung über alle Fläche zu gelangen, die den Bahngesellschaften eine gewinnbringende Vermarktung gestattet und der Stadt gleichzeitig ermöglicht, ihre städtebaulichen Zielvorstellungen weitestgehend umzusetzen. Für den Bereich des Rangierbahnhofs Wichlinghausen ist in Verbindung mit dem Rangierbahnhof in Vohwinkel zwischenzeitlich eine Lösung erarbeitet worden, die für die Fläche in Wichlinghausen Wohnungsbau vorsieht. Demnach wird die Stadt ihre stadtentwicklungspolitische Zielsetzung bekunden die Fläche gemeinsam mit der Bahn zu Wohnbauland zu entwickeln.

1.2 Handlungsbedarf gewerbliche Branchen

Die komplexe städtebauliche Situation macht es notwendig, für den gesamten Bereich Entwicklungsperspektiven aufzuzeigen, die alle in diesem Bereich anstehenden Planungsaufgaben berücksichtigen und zusammenführen. Neben Nutzungsvorstellungen für freie bzw. brachgefallene Flächen sollen stadträumliche, stadtgestalterische, funktionale, infrastrukturelle und verkehrliche Leitlinien entwickelt werden. **Folgende Einzelaufgaben / Planungen sind tangiert** und müssen im Nutzungskonzept zusammengeführt werden:

- Wiederherstellung stadträumlicher Qualität in Bereich Weiher Str. / Am Diek
- Nutzungskonzept Rangierbahnhof Wichlinghausen
- Nutzungskonzept Fläche Firma Wuppermetall
- Nutzungskonzept Fläche Firma Luhns
- Optimierung des Durchgangsverkehrs, Lückenschluss / Veränderungen an bestehenden Hauptverkehrsstraßen und / oder Verkehrsführungen
- Stärkung der Vernetzungsfunktion der innerstädtischen Linienstruktur „ehemalige Bahntrasse für den Biotop- und Freiflächenverbund.
- Schaffung von Parkplatzflächen für einen bestehenden Gewerbebetrieb

1.3 Auftrag der Bezirksvertretung Oberbarmen

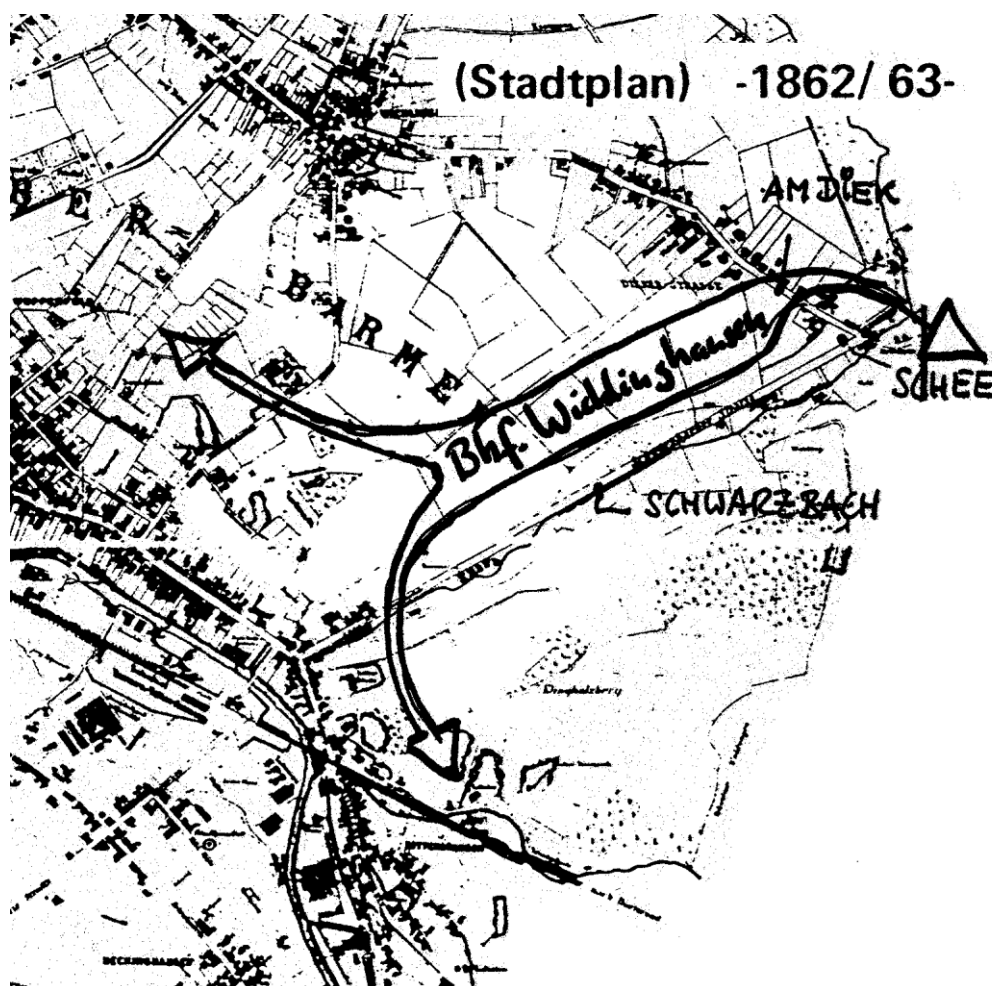
Die **BV Oberbarmen** hat die Verwaltung in ihrer Sitzung am 06.02.2001 beauftragt, für den **Bereich Weiherstraße / Am Diek** ein **Gesamtkonzept aufzustellen**. Anlass für diesen Beschluss war der Abbruch des Paas'schen Fabrikgebäudes für den Neubau des nunmehr dritten SB-Marktes in diesem Bereich und die durch die eingeschossige „Schlichtbauweise“ der SB-Märkte und die Vielzahl der ebenerdigen Parkplätze offenkundig gewordenen stadträumlichen Missstände.

1.4 Stadtteilprojekt

Für den Bereich Wuppertal-Oberbarmen / Wichlinghausen-Süd wurde aufgrund der dort konzentriert anstehenden **sozialen Probleme** ein **Stadtteilprojekt** konzipiert. Dieses ist Bestandteil des **Konzeptes „Integrierte Stadtteilentwicklung in Wuppertal“**, welchem der Rat am 17.12.01. (mit finanziellen Einschränkungen) zugestimmt hat (vgl. DS en 4439/01 und 611/01). Die städtebauliche Konzeption soll das Stadtteilprojekt unterstützen und kann mit zusätzlichen Maßnahmen des Geschäftsbereiches II Bestandteil eines **integrierten Handlungskonzeptes** im Sinne der Landesforderungen für Städtebauförderung werden. Aufgrund der aktuellen **Förderrichtlinien** des Landes ist im Normalfall nur noch dadurch die Einwerbung von **Städtebauförderungsmitteln** möglich.

2. Rückblick

Als in den 70er Jahren **des 19. Jh.** die (später sog.) **Rheinische Bahnstrecke** gebaut wurde, existierten im Bereich des späteren Wichlinghauser Bahnhofes nur wenige Gehöfte / Häuser. Der Siedlungskern Wichlinghausen lag weiter westlichen und wurde durch den Bahnbau nicht berührt. Durch relativ geringe Bodenbewegungen konnte an dieser Stelle durch die Bahnbaugesellschaft neben dem Personenbahnhof ein ausreichend **großes Plateau** für einen **Rangierbahnhof** hergestellt werden. Lediglich die Dieker Straße (heute **Am Diek**) musste im östlichen Teilstück verändert werden. Sie wurde unterbrochen, die Richtung parallel zur Bahntrasse verändert und mittels einer **Unterführung** der selben wieder an die Straße Schwarzbach angeschlossen. Diese Wegführung hat bis heute Bestand. Dem nachfolgenden Ausschnitt aus dem Stadtplan 1862/63 mit der Eintragung des späteren Bahngeländes ist die städtebauliche Situation zu entnehmen.



Der **Planausschnitt von 1894** zeigt die nunmehr eingerichtete Bahnlinie mit der sich bis dahin weiter entwickelten Flächenbesiedlung. Die Stadt war über den ehemals peripher liegenden Rangierbahnhof hinausgewachsen und hatte diesen im Siedlungskörper eingeschlossen.



3. Gebietsbeschreibung

3.1 Räumlich funktionale Einordnung

Der **Stadtbezirk Oberbarmen** bildet siedlungsgeographisch eine Einheit mit den unmittelbar westlich südlich und östlich angrenzenden Stadtbezirken Barmen, Heckinghausen und Langerfeld. Die **Siedlungs- und Standortstruktur** im Stadtbezirk ist durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Baulich hoch verdichtete, durch eine intensive Durchmischung von Wohnen und Gewerbe geprägte Bereiche zwischen der Westkotter Straße und der Strasse Schwarzbach
- unmittelbar in die freie Landschaft übergehende Siedlungsbereiche entlang der B 51 (Wittener Str.) und nördlich des Gewerbegebietes Beule,
- z.T. räumlich isolierte Wohnlagen nordwestlich der BAB A 46 (Stahlsberg u. Schraberg),
- relativ große, sich am Verlauf der BAB A 1 in Richtung Norden zum Autobahnkreuz Wuppertal-Nord hin orientierende Gewerbeflächen,
- Zerschneidung des Hauptsiedlungsbereiches (zw. Westkotterstr. und der Strasse Schwarzbach) durch die Trassenführung der Rheinische Strecke mit dem Bahnhof Wuppertal-Wichlinghausen,
- historisch gewachsene, sich überwiegend entlang der Verkehrsachsen orientierende Zentren bzw. Geschäftslagen (B7,Wichlinghauser Str.); die auf engstem Raum miteinander konkurrieren.

3.2 Nutzungen

Das Untersuchungsgebiet ist gekennzeichnet durch eine für Wuppertal **typische kleinteilige Mischstruktur** eines Arbeiterwohnquartiers, welches überwiegend in der Gründerzeit entstanden ist. In unmittelbarer Nähe zur Bahnfläche befinden sich einige mittelständische Gewerbebetriebe, die größtenteils mutmaßlich Bahnfrachtkunden waren. Diese Situation hat sich jedoch heute durchgreifend verändert. Vor geraumer Zeit wurde der Schienenverkehr auf der Rheinische Bahnstrecke eingestellt, die Flächen verödeten. Die Verschiebebahnhofsfläche liegt seitdem brach. Insgesamt, incl. Böschungsf Flächen, ist sie ca. 13 ha groß; die **nutzbare ehem. Gleisfläche ca. 10 ha (= 100.000 qm)**. Mittlerweile wurde die Gleisharfe ausgebaut und der Schotter weitgehend aufgenommen. Ein kleiner Teilbereich um die ehem. Güterabfertigung ist z.Zt. an eine Spedition vermietet.

Starke Veränderungen haben in letzter Zeit im **Nahversorgungsbereich** Weiherstraße Wittener Straße stattgefunden. Durch Abbruch der aufstehenden Baukörper wurde hier Platz geschaffen für die – mittlerweile durchgeführte – Ansiedlung von 3 SB-Märkten, welche jeweils über eine **große Anzahl ebenerdiger Parkplätze** verfügen. Durch den Abriss des Paas'schen Fabrikgebäudes an der Weiherstraße wurde dort die platzbestimmende mehrgeschossige Raumkante entfernt und durch einen eingeschossigen Flachbau ersetzt. Diese, dem Nutzungszweck entsprechende schlichte Architektur der SB-Märkte und die Anlegung einer Vielzahl von Parkplätzen, haben in diesem Bereich zu erheblichen **stadträumlichen Defiziten** geführt.

Weitere Grundstücke sind brachgefallen und stehen für eine Neunutzung zur Verfügung: Aufgrund weitreichender wirtschaftlicher Veränderungen hat die **Fa. Wuppermetall**, die sich nördlich auf einer Grundstücksfläche von **ca. 16500 qm** an den Bahnhofsbereich anschließt, ihre Produktion eingestellt. Die Fläche grenzt unmittelbar an den nunmehr ausgebauten Versorgungsbereich Weiherstraße / Wittener Straße an und verläuft entlang der ehemaligen Bahntrasse Richtung Schee, welche hier als deutliche Zäsur wirkt. Jenseits dieser Bahntrasse liegt das Gewerbegebiet „Beule“.

Im mittleren Abschnitt der Straße Schwarzbach befindet sich die **ca. 21200 qm** große Grundstücksfläche der **Fa. Luhns**, welche ebenfalls diesen Standort für Produktionszwecke geschlossen hat. Die Grundstücksfläche wurde in einer Tiefe von ca. 60 m westlich der Schwarzbach über einer Länge von ca. 340 m in den Hang gegraben, wodurch eine hohe, als Abbruchkante wirkende Zäsur zur westlich anschließenden Bahnfläche entstand.

3.3 Bevölkerung / Einwohnerstruktur / Sozialdaten

Bevölkerung

Der Stadtbezirk Oberbarmen verfügt über eine Bevölkerung von ca. **44000 Personen**. Bis zum Jahr 2015 ist mit einer Abnahme der Wohnbevölkerung um 6,8% zu rechnen. Damit liegt der prognostizierte Einwohnerrückgang um ca. 1,2% unter dem für die Gesamtstadt prognostizierten Bevölkerungsrückgang von 8,0% (vgl. Stadtentwicklungsplanung Wuppertal: Bevölkerungsprognose 2001/2015, Heft 1 2001).

Einwohnerstruktur / Sozialdaten

Hier wird verwiesen auf die zuvor bereits erwähnte detaillierte **Beschlussdrucksache Nr. 611/01 „Stadtteilprojekt Wuppertal-Oberbarmen / Wichlinghausen-Süd“**.. Im Kern ist dort folgendes Situationsbild belegt:

- Eine hohe Bevölkerungsdichte,
- viele Kinder und Jugendliche, ohne ausreichende Freizeitangebote,
- überdurchschnittlich viele ausländische Bewohner/Innen,
- einen überdurchschnittlichen Anteil von Sozialhilfeempfängern/Innen,
- ein überalterter Wohnungsbestand,
- eine Unterversorgung mit Spiel – und Freiflächen.

Diese **Häufung von sozialen Problemindikatoren** führt auch hier zu einem negativen Stadtteilimage, welches im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung, insbesondere der Brachflächennutzung, eine belastende Hypothek darstellt.

3.4 Infrastruktur

Aufgrund der innerstädtischen Lage in Mitten des gewachsenen Stadtkörpers ist die **infrastrukturelle Ausstattung** sowohl im Nahversorgungsbereich als auch im Bereich der Gemeinbedarfs-einrichtungen (Kinderbetreuung / Schulen usw.) ausreichend respektive **als gut zu bezeichnen**. Flächen zur Deckung zusätzlichen Bedarfs wurden von den Fachdienststellen nicht eingefordert.

Im Bereich der technischen Infrastruktur ist wegen dieser zuvor erwähnten innerstädtischen Lage eine **Überlastung des Regenwasserskanalsystems** und auch der **Schmutzwasserkanalisation** im Raum „Schwarzbach“ zu verzeichnen. Die WSW AG plant deshalb im Rahmen der Generalentwässerungsplanung den Bau eines ca. 4000 m³ fassenden Regenrückhaltebeckens (RRB) verbunden mit einem ca. 300 m³ großen Regenklärbecken (RKB), um das anfallende Regenwasser vorgeklärt und kontrolliert gedrosselt in den verrohrten **Schwarzbach**, der hier als natürliche Vorflut dient, einleiten zu können. Der Standort muss in enger Abstimmung mit der zukünftigen Planung für das Gebiet erfolgen. Zur Zeit ist ein Standort im Bereich der ungenutzten Bahnflächen an der Straße Vor der Beule bzw. auf dem ehemaligen Rangierbahnhof angedacht.

Zusätzliche **Schmutzwassermengen** müssen zunächst mittels **Stauraumkanälen** zurück gehalten werden, bis sie in das vorhandene System abfließen können

3.5 Einzelhandelsstruktur

Zentrenstruktur

Die **Zentren- und Versorgungsstruktur** innerhalb des Stadtbezirks ist durch ein System verschiedener Zentren- bzw. Geschäftslagen, welche arbeitsteilig unterschiedliche Versorgungsaufgaben wahrnehmen, gekennzeichnet. Neben den **Nahversorgungszentren** (Wichlinghauser Markt, Wittener Str., Oststr. u. a.) verfügt der Stadtbezirk Oberbarmen über ein **attraktives Stadtbezirkszentrum** zwischen Wupperfelder Markt und Berliner Platz. Trotz der räumlichen Nähe zur Barmer City hat sich in diesem Bereich der Berliner Straße eine attraktive Angebotsstruktur herausgebildet. Neben den Angeboten mehrerer SB- und Discount-Märkte sowie von Bäckern, Metzgern und Drogerie-Märkten hat sich ein **komplementärer Angebotsschwerpunkt** zur Barmer City mit den Sortimenten Textilien und Schuhe etabliert. Weitere Spezialangebote (Sportwaren, Raum-/Innenausstattung u. a.) sowie Dienstleister, Ärzte und ein vielfältiges gastronomisches Spektrum runden das Einzelhandelsangebot ab.

Umsätze/ Zentralität¹

Auf das **Stadtbezirkszentrum Oberbarmen** entfallen ca. **40%** aller im Stadtbezirk getätigten **Einzelhandelsumsätze**. In diesem Wert spiegelt sich die Bedeutung des Zentrums einerseits und die relative Attraktivität des Angebots für die Wohnbevölkerung innerhalb des Stadtbezirks andererseits wieder.

Deutlich geringere Umsatzanteile jeweils unter 20% entfallen auf die übrigen Zentren- und Geschäftslagen, worin sich ihre überwiegende Funktion als Nahversorgungszentren dokumentiert.

Mit der Ansiedlung von **3 SB- bzw. Discount-Märkten** im Bereich Weiherstraße / Am Diek dürften sich zukünftig die **Umsatzanteile** der Zentren- und Geschäftslagen innerhalb des Stadtbezirks deutlich **verschieben**. So werden einer erheblichen Umsatzkonzentration am Standort Weiherstraße / Am Diek deutliche Umsatzrückgänge in den übrigen Zentren- Geschäftslagen gegenüberstehen.

Der Standort Am Diek / Weiherstraße weist heute mit einem Anteil von ca. 24% an den im gesamten Stadtbezirk in SB-Märkten, Discounter- und Verbrauchermärkten vorgehaltenen Verkaufsflächen einen deutlich **höheren Konzentrationsgrad** auf **als das Stadtbezirkszentrum**

¹ Quelle: Handels- u. Gaststättenzählung (HGZ) 1993

Berliner Platz, Wupperfelder Markt mit einem Anteil von ca. 19%.

In diesem Zusammenhang ist weiterführend darauf zu verweisen, dass SB-Märkte und Discounter insbesondere in Stadtbezirkszentren wie Oberbarmen, u. a. auch die Funktion eines „Frequenzbringers“ für Angebote des aperiodischen Bedarf ausüben. Ein Rückgang der Kundenfrequenz aufgrund von Betriebsschließungen/-verlagerungen von SB-Märkten führt unmittelbar auch zu Veränderungen der Nachfrage bei aperiodischen Gütern und somit –mittelbar- zu einer **Ver-ringerung der Gesamtattraktivität** des Zentrums.

Erweiterungsabsichten

Zzt. stehen in Oberbarmen neben den umfangreichen Flächen der Bahn AG die Areale der Firmen Luhns und Wuppermetall zur Disposition. Zwischenzeitlich waren von den jeweiligen Eigentümern auch Nutzungsvorstellungen Einzelhandel von bis zu 10.000 m² Verkaufsfläche im Bereich SB-Warenhaus geäußert bzw. in die Diskussion eingebracht worden

Bei einer Realisierung dieser Vorstellungen würde sich die Flächenausstattung im SB-Lebensmittel-Einzelhandel von derzeit 9600 m² auf 19600 m² mehr als verdoppeln. Die zu **erwartenden Umsätze** dürften das im Stadtbezirk **vorhandene Kaufkraftpotential** ganz **erheblich überschreiten**, so dass der Einzugsbereich weit über den Stadtbezirk Oberbarmen hinausgehen würde.

Gravierende Verschiebungen innerhalb der Zentrenstruktur und weitere **negative Folgen** für die **Nahversorgung** in Oberbarmen und in anderen betroffenen Stadtbezirken wären die Folge.

Das Gelände der Fa. Luhns weist eine deutliche Distanz zu den Zentren von Oberbarmen und dem Versorgungsbereich Wittener Straße auf. Aufgrund dieser Gegebenheiten weist dieser Standort aus städtebaulich funktionaler Sicht eine sehr **geringe Eignung** für nahversorgungs- bzw. zentrenrelevante Sortimente auf. Die denkmalwerte und imagedrängliche Bausubstanz bietet allerdings einen interessanten Rahmen für Spezialangebote wie z. B. Galerien, Ateliers und gastronomische Nutzungen i. V mit themenbezogenen Einzelhandelsnutzungen (z. B. Weinhandel) in Ergänzung zu Dienstleistungen, Büros und Wohnnutzungen.

Die Fläche der Fa. Wuppermetall und der nördliche Abschnitt der Bahnfläche ist für die Ansiedlung einer Einzelhandelsnutzung etwas positiver zu bewerten. Allerdings ist an diesem Standort zu **berücksichtigen**, dass im Verlauf der letzten Jahre bereits erhebliche **Flächenmassierungen** stattgefunden haben. Die weitere Ansiedlung von Flächen mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten würde die bereits bestehenden räumlichen Ungleichgewichte im Hinblick auf die wohnortbezogenen Nahversorgungsstandorte bzw. auf das Zentrum von Oberbarmen deutlich erhöhen.

Weitere Einzelhandelsnutzungen sind demnach **lediglich in Ergänzung** zu Handwerklichen oder sonstigen produzierenden Betrieben wünschenswert.

3.6 Verkehr

ÖPNV

Der Bereich ist durch den **ÖPNV gut** erschlossen. Der Verknüpfungspunkt Weiherstraße wird von 5 Buslinien angefahren. Über die Schwarzbach verbinden 4 Buslinien das Quartier mit dem Berliner Platz, wo sich der zentrale Omnibusbahnhof des Wuppertaler Ostens, die Schwebelbahn-Endhaltestelle und der DB-Bahnhof Oberbarmen für S- u. Regional-Bahnen befindet.

Individualverkehr

Als Hauptverkehrsstraße führt die Schwarzbach als Fortsetzung der von Norden kommenden Wittener Straße den Verkehr zur B 7 auf die Talachse.

Wegen der vorne erwähnten bahnbedingten Unterbrechung der Straße Am Diek wird der zum Wichlinghauser Markt orientierte Verkehr über die Straßen Vor der Beule / Am Diek geführt.

Im Planungsumfeld entsprechen die übrigen Erschließungsstraßen den für Wuppertal typischen Arbeiterquartierstraßen mit schmalen Querschnitten.

Zu dem vorhandenen Straßennetz wurden vom östlich liegenden Klingholzberg fußläufige Wegeverbindungen / Treppen angelegt, um die höher am Hang liegenden Wohnbereiche direkter an die Schwarzbach anzubinden. Eine Fortsetzung dieser Wegeverbindungen nach Westen existiert bis Heute nicht.

3.7 Grün- und Freiflächen / Ökologie

Im Rahmen der FNP-Neuaufstellung ist für die Stadtquartiere 60 u. 61, Oberbarmen-Schwarzbach und Wichlinghausen-Süd eine eklatante **Unterversorgung mit Spiel- und Freiflächen** konstatiert worden. Aufgrund der Bedarfswerte bezogen auf Einwohner und Wohndichte ist im Quartier 60 (Oberbarmen-Schwarzbach) nur 47% des Bedarfes gedeckt. Hier besteht also eine **Unterdeckung** von **53%**, was einer Bruttofläche von ca. 25000 qm entspricht. Wichlinghausen-Süd, das Quartier 61, weist sogar einen Fehlbedarf von 74%, entsprechend ca. 32000 qm, Bruttofläche auf.

Die einzigen größeren Freiflächen zwischen „B 7“ und „Vor der Beule“ im Untersuchungsgebiet sind der Park „Am Diek“, der Kinderspielplatz / Bolzplatz Sonnenstraße / Schwarzbach und in Randlage der Klingholzberg.

Als städtische **Kleingartenanlagen** sind im Übergangsbereich zum Schellenbecker Bachtal die Kleingartenanlage „Am Beuler Bach“ sowie an der westlichen Seite der Breslauer Straße die Kleingartenanlage Wichlinghausen zu nennen. Auf der Ostseite der Breslauer Straße befindet sich eine bisher private Kleingartenanlage (Eigentümer Bahn AG) und auch an der Langobardenstraße – ebenfalls auf Bahnflächen - ist kleingärtnerische Nutzung vorzufinden.

Im engeren Untersuchungsgebiet hat sich **entlang der Bahntrasse** beidseitig eine **Grünstruktur** mit umfangreichem Baumbestand entwickelt. Der große Verschiebebahnhof ist hierdurch am Rand gänzlich eingegrünt. Auch auf der Bahnhofsfäche selbst sind an gleisfreien Stellen junge Baum- und Buschgruppen entstanden.

Diese **innerstädtische Brachfläche** ist aufgrund ihrer Lage und der annähernd nord / südlichen Ausrichtung (parallel zur Schwarzbach) von großer Bedeutung für den **Luftaustausch** zwischen den nördlich am Hang liegenden Freiflächen und dem bebauten Talbereich. Im Handlungskonzept „Klima und Lüfthygiene“ wird der Freibereich nördlich des Gewerbegebietes „Beule“ als besonders wertvolles und wichtiges, als großes, zusammenhängendes **Kaltluftentstehungsgebiet** gekennzeichnet. Diese Kaltluft fließt, trotz der im Kaltluftstrombereich stehenden Gebäude, die den Luftabfluss zwar verzögern aber nicht verhindern, den Hang hinunter und über die **Luftleitbahnen** Schwarzbach und Rangierbahnhof **zur Talsohle** und trägt dort signifikant zur **nächtlichen Abkühlung** im gesamten östlichen Stadtraum bei. Diese beschriebene Durchlüftungsfunktion führt zudem zu einer **Verbesserung der Luftqualität**, da belastete, verbrauchte Luft durch frische , dementsprechend unbelastete Luft, ersetzt wird. Den nördlichen Freiflächen und dem Rangierbahnhof kommt insgesamt eine **besondere Funktion** für das **Stadtklima** im Osten Wuppertals zu.

Im Bereich des Firmengrundstücks Wuppermetall befinden sich ebenfalls einige Großbäume von signifikanter Bedeutung.

Als Besonderheit auf diesem Gelände in dieser innerstädtischen Lage muss der südlich der Bahntrasse **offen geführte Gewässerverlauf** des Mählersbecker Baches und des Schellenbecker Baches bewertet werden, welche an der süd-östlichen Ecke des Wuppermetall-Grundstücks zusammenfließen, dann jedoch nach ca. 30-40 m verrohrt als Schwarzbach nach Süden zur Wupper abfließen.

4. Entwicklungsziele

Eine derartige **Ballung von Brachflächen** in innerstädtischer Lage von Wuppertal, in einer Gesamtgrößenordnung von verwertbaren ca. 14 ha (= 140.000 m²) Bruttobauland ist eine Seltenheit und bietet eine große Chance. Aufgrund der Größe und des deshalb dort vorhandenen **Entwicklungspotentials** scheint die Möglichkeit zur eine **Aufwertung des gesamten Stadtteils** gegeben. Im Zusammenwirken der Kräfte, mit Hilfe von städtischen Aktivitäten, aber auch priva-

ten Initiativen und Investitionen kann eine Initialzündung auf das – zzt. noch negativ besetzte – Umfeld ausgeübt werden, welche zu einer **nachhaltigen Verbesserung** der Gesamtsituation im Stadtbezirk beitragen kann.

Wenn bei der stadträumlichen und funktionalen Integration der Konversionsflächen alle Rahmenbedingungen berücksichtigt werden kann diese Stadtentwicklungsmaßnahme mittelfristig eine gewünschte **Anschubwirkung** für ergänzende, in der Nachbarschaft liegende private Verbesserungsinitiativen sein. Der Bereich ist aus städt. Sicht mit seiner Lage in der Stadt als durchaus gut und interessant zu bezeichnen. Entscheidend ist die Verbesserung des heute schlechten Images. Hierzu bietet sich nun durch die Entwicklung eines in sich stimmigen Gesamtkonzeptes die Chance.

4.1 Stadtstrukturelle Ziele

- Die in ihrer bisherigen Funktion begründete Barrierewirkung der Brachflächen muss überwunden werden, damit der **Stadtteil zusammenwachsen** kann.
- Eine **kleinteilige**, raumbildende bzw. raumergänzende städtebauliche **Struktur** entsprechend der überwiegend kleinteilig strukturierten Umgebung sollte zur **Integration der Flächen** beitragen.
- Eine geordnete **versorgungsstrukturelle Entwicklung** im Stadtbezirk Oberbarmen sollte, vor dem Hintergrund der bereits eingetretenen Entwicklungen:
 - die Sicherung und den **funktionsgerechten Ausbau** der bestehende **Zentren** sowie
 - den Erhalt von **Nahversorgungsangeboten** in direkter Zuordnung zu den Wohnstandorten und
 - die Vermeidung von Einzelhandelsagglomerationen außerhalb der bestehenden Zentrenbeinhalten.
- **Historische Gebäude**, die einen hohen Identifikationsgrad besitzen und Stadtgeschichte dokumentieren, gleichzeitig von der Bausubstanz in durchaus weiter benutzbarem Zustand sind, fällt eine wichtige Bedeutung zu und sollten weitestgehend erhalten bleiben.
- Im Nahversorgungsbereich Weierstraße / Wittener Straße sollte die **Aufenthaltsqualität**, in Verbindung mit den vorhandenen Bachläufen, gesteigert werden.
- Durch entsprechende verkehrlenkende Maßnahmen könnte die **Straßenraumqualität** im bestehenden Straßennetz nachhaltig verbessert werden.
- Die vorhandenen ökologischen Potentiale sollten zu Grünstrukturen aufgebaut werden, die dazu beitragen, das vorhandene Defizit zu verringern.

4.2 Verkehr

- Für die das Untersuchungsgebiet tangierende Verkehrsströme im motorisierten Individualverkehr sind für die Hauptverkehrsstraßen Lösungen anzustreben, die Verbesserungen für die Geschäfts – und Einzelhandelsnutzungen und stadtgestalterische Handlungsspielräume ermöglichen. Es kommen Verkehrsverlagerungen und Bemühungen um Verkehrsentlastungen ebenso in Frage wie Ausbauten von Verkehrsanlagen.
- Das **Hauptverkehrsstraßennetz** weist z.Zt. einige **Schwachstellen / Engpässe** auf, so dass es – bedingt durch hohes Verkehrsaufkommen (Durchgangsverkehr und Einkaufsverkehr) im Spitzenzeiten regelmäßig zu Störungen des Verkehrsflusses kommt. Um hier Abhilfe zu schaffen, hat die Bezirksvertretung Oberbarmen deshalb mit diversen aktuellen Beschlüssen die Verwaltung beauftragt, entsprechende Verbesserungen zu untersuchen und durchzuführen.
- Insbesondere die **Kreuzungsbereiche** Schwarzbach/ Wittener Str./ Am Diek / Weierstr. und Königsberger Str./ Am Diek / Vor der Beule werden unabhängig von dieser Untersuchung von

der zuständigen Fachverwaltung geprüft und soweit möglich **im Kontext mit der Gesamtlösung** bereits vorab kurzfristig umgesetzt werden.

- Als erster Schritt wird eine **Neuaufteilung der Fahrspuren** in der Straße „Am Diek“ vor der Kreuzung Königsberger Str. – wie bereits von der Bezirksvertretung Oberbarmen in der Sitzung am 5.3.02 beschlossen – durchgeführt werden, um die Rechtsabbiegespur deutlich zu verlängern und dadurch Störungen des Geradeausverkehrs an dieser Stelle zu beseitigen.
- Der heutige Verlauf der Verbindung Königsbergerstraße Am Diek mit dem Straßenversatz und der dadurch eingeschränkten Leistungsfähigkeit soll **begradigt** und soweit verkehrstechnisch erforderlich **ausgebaut** werden. Voraussetzung hierfür ist der – ohnehin beabsichtigte – **Abbruch der Eisenbahnbrücke** über der Straße „Am Diek“ und wegen der Begradigung eine geringfügige Inanspruchnahme des Bahndamms.
- Es sollte weiter geprüft werden, die Durchfahrt durch die Wittener Straße im Nahversorgungsbereich zwischen den Straßen Schwarzbach/Am Diek und Vor der Beule für nord-südlich orientierte Durchgangsverkehre unattraktiver zu machen, um mehr Raum für Entwicklung und Bestandssicherung der Geschäftsnutzungen zu gewinnen. Aufwertungsmaßnahmen könnten die Schaffung von zusätzlichen Kurzzeitparkplätzen ebenso sein wie Verbesserungen der Straßenraumgestaltung, des Stadtbildes, der Aufenthaltsqualität und der Überquerbarkeit der Straße für Fußgänger und Geschäftskunden. Die Verkehre würden in diesem Fall über die Straßen Vor der Beule und Am Diek in Richtung Schwarzbach bevorzugt abgewickelt. Der Nahversorgungsbereich Weiherstraße / Wittener Straße würde dann überwiegend vom Ziel- und Quellverkehr frequentiert. Voraussetzung hierfür wäre allerdings der zuvor beschriebene **Umbau der Kreuzung** Vor der Beule / Königsberger Str./ Am Diek.
- Mit Hilfe von verkehrslenkenden und baulich unterstützenden Maßnahmen, die bereits im oberen Teil der Wittener Straße und der Linderhauser Straße durchgeführt werden müssten, sollte darüber hinaus versucht werden, die Schwarzbach von Durchgangsverkehren zu entlasten, wobei insgesamt eine stärkere funktionale Verkehrsbündelung und Verlagerung auf die B 51 anzustreben ist. Sollte dies gelingen, könnte der Straßenraum Schwarzbach ggf. mit angrenzenden unbebauten (noch privaten) Frei / Hofflächen **anwohnerfreundlicher** gestaltet werden.
- die **Innere Erschließung** der einzelnen Bauflächen stellt keine besonderen Probleme dar. Das **Grundstück Wuppermetall** könnte die Erschließung über eine Zufahrtsstraße von der Einmündung Beule / Vor der Beule erfolgen, welche in diesem Bereich in etwa niveaugleich mit der Trasse und dem dahinterliegenden Firmengelände ist.
- Die **Fläche der Firma Luhns** liegt über eine Gesamtlänge von über 300 Metern entlang der Schwarzbach und kann somit an der jeweils erforderlichen Stelle an diese Straße angebunden werden.
- Die **Rangierbahnhofsfläche** sollte sowohl über einen neuen Straßenstich von der Breslauer Straße als auch in Anbindung an die Versorgungsbereich Am Diek an die Wittener Straße/ Weiher Straße angebunden werden.
- Auf der Fläche des Rangierbahnhofs soll in Anknüpfung an das vorhandene Verkehrsnetz eine Fuß- und Radwegverbindung entstehen.
- Die zuvor beschriebenen Barrieren Bahnfläche und Firmengelände sollten **fußläufige Querungsmöglichkeiten** erhalten, um im gewachsenen Stadtbezirk direktere Wegebeziehungen herzustellen. Vorstellbar wären an geeigneter Stelle Querungsmöglichkeiten über den Rangierbahnhof aber auch eine Wiederherstellung der Straßenverbindung Beckacker-Schulstraße / Beule.
- **Für Fußgänger und Radfahrer** sollte eine Nutzung des baulich gut im Bestand befindlichen **Eisenbahnviaduktes** über die **Schwarzbach** geprüft werden. Neben erheblicher Verbesserung der kleinräumigen Verbindungsqualitäten (z.B: zum Schulzentrum Ost) stellt diese Brücke zugleich eine besondere Aussichtsplattform in den Talraum dar. Darüber hinaus ergäben sich neue Planungsoptionen für das Radverkehrsnetz in dem relativ stark bewegten Gelände.

4.3 Infrastruktur

- Wie unter 3.4 beschrieben, sind signifikante Defizite, die größere Flächenareale beanspruchen würden, nicht vorhanden. Im Übrigen stellt die beplanbare Gesamtfläche ein derart großes Flächenpotential dar, dass möglicherweise bei der weiteren Durchplanung erkennbar werdende Bedarfe ohne größere Mühe untergebracht werden könnten.
- Der erforderliche Ausbau der technischen Infrastruktur sollte kreativ für städtebauliche Zwecke genutzt werden. So könnte im weiteren Verfahren untersucht werden, das erforderliche **Regenrückhaltebecken erlebbar**, in einer **offenen Ausführung** herzustellen. Für diese Variante müsste das Becken allerdings auf der Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofs errichtet werden. Die Schaffung eines derartigen **Teiches** bedeutete in diesem Bereich die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes, welcher sich noch heute aus den Straßennamen herleiten lässt: Weiherstraße und Am Diek = Am Teich. Wasserflächen, vor allem in einem innerstädtischen Gefüge, üben eine besondere Anziehungskraft aus.
- Zusammen mit den offen geführten Bachläufen und dem vorhandenen alten Baumbestand könnte in im Bereich Wuppermetall Ansatzpunkte für die Verbesserung des **städtischen Erlebnis – und Aufenthaltsraumes** entstehen.

4.4 Grün- und Freiflächen / Ökologie

- Das vorhandene **Grün**, die **Böschungen mit dem umfangreichen Baumbestand** und die **Kleingärten** sollten **erhalten bleiben** und geschützt werden. Sie haben nicht nur einen lokalen ökologischen Effekt, sondern prägen mit ihrem Erscheinungsbild maßgeblich das Quartier und die Entwicklungsflächen. Gleichzeitig sind sie Rückzugs- und Lebensraum für die vorhandene Fauna. Durch die vorhandene ökologische Substanz sind sie zudem – ggf. mit Integration der geschilderten Regenwasserrückhaltungen – Ansatzpunkte für weitere Entwicklungen von Grünstrukturen.
- In Zusammenwirken mit einer planerisch zu berücksichtigenden **Durchlüftungsschneise** und der dementsprechenden Ausrichtung und Höhe zukünftiger Baukörper auf dieser Fläche müsste die zzt. funktionierende Frischluftzufuhr aus dem nördlich angrenzenden Freibereich Richtung Talsohle dauerhaft sichergestellt werden.
- Die Chance des **Spiel- und Freiflächenausgleichs** darf nicht verpasst werden. Die Konversionsflächen stellen ein wesentliches Flächenpotential dar, um das vorhandene, zuvor beschriebene **Defizit** in den Quartieren 60 u. 61, Oberbarmen- Schwarzbach und Wichlinghausen - Süd **abzubauen**. Hier bietet sich die Gelegenheit, auch in dieser Hinsicht einen positiven Impuls auf den innerstädtischen Stadtteil auszuüben, der nachhaltig zur Verbesserung der Gesamtsituation beitragen kann.
- Die entstandenen Grünstrukturen entlang der Bahnflächen sollten lediglich im Bereich von neuen Wege- und Sichtbeziehungen bzw. Erschließungsstraßen durchbrochen werden.

4.5 Wirtschaftsförderung

- Durch die Entwicklung auf den zu beplanenden Flächen sollten die westlich und nördlich vorhandenen und dort auch zukünftig fortbestehenden **Gewerbebetriebe nicht beeinträchtigt werden**. Soweit erforderlich und städtebaulich sowie stadtgestalterisch vertretbar sollten prosperierende Betriebe durch planerische Berücksichtigung unterstützt und gefördert werden.
- Durch eine an **gegenseitiger Rücksichtnahme** orientierte Gesamtkonzeption sollte das Miteinander sowohl städtebauliche als auch wirtschaftliche Ansprüche erfüllen. Auch in dieser Hinsicht bilden die begrüneten Böschungen Abstandsflächen und Sichtschutz.
- Ungünstig geschnittene bzw. nachteilig gelegene Restflächen oder zu eigenen Betriebsgrundstücken günstig liegende Flächen könnten helfen, betriebsergänzende Funktionen (z. B. durch die Anlegung von Firmenparkplätzen, zusätzlicher Fertigungshallen) aufzunehmen, oder auch neue Gewerbebetriebe anzusiedeln.

4.6 Nutzungen

- Die wegen der benachbarten, stark emittierenden Gewerbebetriebe, insbesondere von Fa. Luhns und Fa. Wuppermetall, entstandene **alte Nutzungsempfehlung** für das **Rangierbahnhofsareal**, die ausschließlich eine **gewerbliche Nutzung** vorsah, **hat keinen Bestand mehr**, weil gerade diese beiden Emittenten die Produktion an diesem Standort eingestellt haben und deren Flächen nun selber für eine Neunutzung zur Verfügung stehen.
-
- Auch aus Sicht städtebaulicher Entwicklungspotentiale scheint es nicht ratsam, die Rangierbahnhofsfläche einer ausschließlichen gewerblichen Nutzung zuzuführen. Größere Ausstrahlung für das gesamte Stadtquartier dürfte von einem **integrierten Konzept für Wohnen und Arbeiten** zu erwarten sein
- Im Rahmen des Moderationsverfahren haben Stadt und Bahn den gemeinsamen Willen bekundet auf wesentlichen teilen der Bahnhofsfläche Wohnbauland zu entwickeln. Vorstellbar wäre für diesen Bereich eine städtische“ Variante von Einfamilienhäusern, die um einige Geschosswohnungsbauten ergänzt werden.
- Für die **Luhns - Fläche** sollten Teile der **vorhandenen Fabrikgebäude erhalten** und umgenutzt werden. Ein Teil der Gebäude steht **unter Denkmalschutz**; insgesamt prägen sie entscheidend das Bild der Schwarzbach und tragen so zur Identifikation des Gebietes bei. Zudem scheint der bautechnischen Zustand derart, dass eine Weiterverwendung der aufstehenden Gebäude auch wirtschaftlich interessant sein sollte.
- Die Baulichkeiten der Firma **Wuppermetall** sind – abgesehen vom Verwaltungsgebäude – in deutlich **schlechterem Zustand**. In diesem Bereich scheint eine Weiternutzung problematisch.
- Insgesamt fällt dieser Fläche eine wichtige Aufgabe zu: hier ergäbe sich die Chance, den **Nahversorgungsbereich Weiherstraße stadträumlich nachzubessern** und die Fläche wieder in das erlebbare in das Stadtgefüge einzubeziehen. In entsprechende städtebauliche und stadträumliche Überlegungen sollte in diesem Bereich das Teilstück der parallel verlaufenden angrenzenden **Kohlenbahntrasse einbezogen** werden. Durch die Zusammenlegung mit der 25 bis 30 Meter breiten Trasse entstünde eine um ca. **6000 qm** größere Grundstücksfläche, wodurch die städtebaulichen Gestaltungsmöglichkeiten wesentlich verbessert würden.
- Auch die **Integration** einer größeren Stellplatzanlage mit ca. 200 Stellplätzen sowie von zusätzlichen Fertigungshallen zur Kapazitätssteigerung auf einer Teilfläche des Grundstücks für einen angrenzenden Gewerbebetrieb soll **im weiteren Verfahren untersucht** und **diskutiert werden**.
- Wie bereits zuvor erwähnt ist eine **deutliche Ausweitung des Einzelhandelsangebotes** oder gar die Ansiedlung großer **SB-Warenhäuser** im Untersuchungsraum zu vermeiden.