

## Anlage 8

### **Städtebauliche Bedeutung und historische Einordnung des Samba- Rad- und Fußweges – Abschnitt Küllenhahn nach Cronenberg**

#### **- 3. Bauabschnitt (Abschnitt von Küllenhahn bis Cronenberg)**

##### **1. Vorbemerkung**

Auf die Begründungen in der Ergänzung zum Grundförderantrag wird grundsätzlich Bezug genommen (siehe Antrag vom 11.05.2005 und 30.06.2005).

Es war vorgesehen, die ehemalige Sambastrasse in zwei förderrechtliche Teilabschnitte aufzuteilen.

Der 1. Teil (1. und 2. Bauabschnitt) sollte mit Städtebaufördermitteln gefördert werden. Dies wurde zwischenzeitlich realisiert und das Projekt befindet sich in der Umsetzung. Der zweite Teil, vom Bahnhof Küllenhahn bis zum ehemaligen Bahnhof Cronenberg sollte nach GVFG-Mitteln gefördert werden. Dies ist aufgrund der Gesamtfördersituation im Bereich GVFG im nächsten Jahrzehnt nicht möglich. Eine Fertigstellung und Präsentation im Jahre 2006 wäre somit gescheitert.

Um **städtebaulich** eine durchgängige Fuß- und Radwegtrasse für diesen Stadtteil und die Einbindung an andere sich **räumlich unmittelbar anknüpfende Regionale 2006-Projekte (Wandererlebniswege, Industrierouten/Erlebnis Industriekultur)** zu realisieren und im Jahr 2006 zu präsentieren, wird der 3. Bauabschnitt mit diesem Antrag zur Förderung vorgelegt.

##### **2. Städtebauliche Bedeutung/Einordnung**

Der 3. Bauabschnitt (bisheriger 2. Förderabschnitt) verbindet den Ortsteil Küllenhahn mit dem Stadtteilzentrum Cronenberg. Die historische Bahnlinie „Samba“ hatte eine wichtige städtebauliche und verkehrstechnische Bedeutung. Das größte Schulzentrum in Nordrhein-Westfalen wird an den Ortsteil Cronenberg unmittelbar angebunden. Die Sambastrecke, beginnend im Tal, verbindet bis hin zum Ortsteil Cronenberg wesentliche Orte, die im Rahmen der Regionale 2006-Projekte weiterentwickelt wurden. **Mit diesem Lückenschluss (3. Bauabschnitt) von Küllenhahn nach Cronenberg werden unmittelbar Regionale 2006-Projekte wie die Industriekulturrouten (Zeitreise Schwebbahn mit dem historischen Zoo-Viertel, Erlebnisweg Morsbach) und Stätten der Frühindustrialisierung (Kaltenbachtal, Manuelskotten) und die historische Straßenbahn (Bergische Museumsbahn) im Rahmen des Projektes Bergischer Ring sowie der Wandererlebnisweg „Entlang der Wupper“ räumlich vernetzt.** Darüber hinaus verbindet dieser Fuß- und Radweg Ortslagen, Stadtbezirke und wichtige Einrichtungen „auf den Höhen der Stadt Wuppertal“. Aus der beigefügten Anlage ist dies ersichtlich.

##### **3. Bedeutung für die Regionale 2006 und Einbindung in das Netz der Wandererlebniswege, der Industriekulturrouten und dem Bergischen Ring**

Der dritte Bauabschnitt ist ein wesentlicher inhaltlicher und räumlicher Lückenschluss zur Vernetzung der zuvor genannten Regionale 2006-Projekte. Das einheitliche Beschilderungssystem wird sowohl auf die Sambastrecke (Fuß- und Radweg) als auch auf die Anschlüsse der anderen Regionale 2006-Projekte übertragen.

##### **Regionale 2006-Projekt (Sambastrecke)**

Zur historischen Einordnung der Sambastrecke werden nachfolgend einige

Ausführungen gemacht:

Der Bau einer Eisenbahnstrecke ins damals eigenständige Cronenberg ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass durch das Sensenmonopol und die Werkzeugindustrie ein hoher Transportbedarf bestand. Neben Pferdefuhrwerken gab es zur Eisenbahn kaum eine Alternative. Nach der Eröffnung im Jahre 1891 spielte der Güterverkehr eine bedeutende Rolle, um die Cronenberger Wirtschaft weiter anzukurbeln. Vor 1945 fuhren auch dampfklokbetriebene Personenzüge auf dieser Strecke; jedoch nicht im regelmäßigen Takt.

Als 1949 die Bundesrepublik Deutschland entstand, wurde aus der Reichsbahn die Deutsche Bundesbahn. Somit war diese jetzt auch der neue Betreiber der Eisenbahnstrecke nach Cronenberg. Mit der Entstehung der Deutschen Bundesbahn, begann auch der langsame Wandel zu einer Nebenbahn mit immer weniger lokbespannten Zügen. Wo nach dem Krieg noch kurze Wendezüge eingesetzt wurden, begann ab 1955 der Schienenbuseinsatz. Der zunächst noch starke Güterverkehr wurde von Jahr zu Jahr immer mehr auf die Straße verlegt.

### **Regionale 2006-Projekt Bergischer Ring/Bergische Museumsbahn**

**Natur und Technik Hand in Hand** ist das Motto des Straßenbahn-Museums im Kaltenbachtal. Tatsächlich lässt die Fahrt durch grünes Tal und über die „Gebirgsstrecke“ hoch nach Möschenborn leicht vergessen, dass man sich hier inmitten einer dicht bevölkerten Industrielandschaft befindet.

Die Verbindung von Solingen nach Cronenberg wurde von der „Barmer Bergbahn AG“ 1914 fertig gestellt. Bis in die 1930er Jahre wurde die Straßenbahn auch für den Güterverkehr eingesetzt. Die 1969 stillgelegte Strecke wird seit dem vom „Bergische Museumsbahnen e. V.“ betrieben, welcher historische Fahrzeuge beschafft, aufarbeitet und den Fahrbetrieb organisiert.

Das Landesprogramm „Initiative ergreifen“ ist mit Beginn des Jahres 2001 neu aufgelegt worden. Es unterstützt bürgerschaftlich getragene Projekte und sieht Starthilfen für Vereine und Initiativen vor, die tragfähige Ideen und Konzepte für Gemeinschaftsprojekte erarbeitet haben und umsetzen wollen. Ein wesentlicher Teil ist das Straßenbahn-Museum Kaltenbachtal.

### **Stationen der Regionale 2006-Projekte Erlebnis Industriekultur und Wandererlebniswege Wandererlebnisweg „Entlang der Wupper“/Kaltenbachtal (Manuelskotten)**

Bis zum Jahr 2006 wird der Weg an der Wupper nicht nur komplett ausgebessert und einheitlich gestaltet, sondern auch beschildert sein. Die drei Städte Wuppertal, Solingen, Remscheid haben ein Schildersystem entwickelt, das zuverlässiger Begleiter entlang der Strecke ist und über landschaftliche Besonderheiten sowie über industriekulturelle Relikte informiert.

21,5 Kilometer lang ist der Weg über zwei Stadtgrenzen hinaus, der den Hauptfluss der Region, die Wupper, zum Thema hat. Mit Schloss Burg und dem Brückenpark Müngsten liegen am Weg zwei echte touristische Highlights des Bergischen Städtedreiecks.

Richtung Norden schließt sich die dritte Wanderroute an und führt über das Regionale 2006-Projekt Brückenpark Müngsten in eines der sehr idyllischen Täler im Herzen des Städtedreiecks. Der Morsbach mündet hier in die Wupper und sein Verlauf bestimmt im wesentlichen die folgende, fast 13 Kilometer lange Streckenführung, die am Clemenshammer in Remscheid endet.

## **Wandererlebnis Morsbach**

Der Steffenshammer ist der „Eingang zum Morsbachtal“ und eine authentische Außenstelle des Deutschen Werkzeugmuseums.

Der Morsbach war einst einer der „fleißigsten“ Bäche in der Region, da er 42 Hammerwerke und 40 Schleifkotten in Bewegung setzte.

Damit Landschaft und Industriegeschichte entlang der Wanderwege bewusst erlebt werden können, werden sie durchgehend beschildert. Überall am Wegesrand werden sich ab 2006 „Geschichten-Schilder“ befinden, die Wissenswertes über die Zeit der frühen Industrie erzählen, aber auch viele Anekdoten zu Orten und Menschen die hier lebten. Im übrigen werden Bänke, andere Sitzgelegenheiten, Geländer und Absturzsicherungen einer einheitlichen Gestaltungsvorgabe folgen, um den neuen Wanderwegen eine wieder erkennbare Optik zu verleihen. An den Ausgangspunkten der Wege sollen die Besucher richtig „empfangen“ werden und sich über die Besonderheiten der Wegstrecke informieren können.

## **Zeitreise Schwebebahn – historisches Zooviertel**

**Das historische Zooviertel ist einer der attraktiven Punkte auf dieser Route.**

**Kanu fahren, Eislaufen und Tennis spielen** konnte man vor über 100 Jahren im Zoo. Hier erholten sich die Wuppertaler Bürger und bewunderten die Tiere in ihren Käfigen. Die Gründung des Zoos ist der Initiative engagierter Bürger der Stadt zu verdanken, denen Kultur, Gesundheit und Naherholung am Herzen lagen. Heute ist der Zoo mit seinen großzügigen Freianlagen eine touristische Hauptattraktion in der Region.

Sehenswert ist auch das planmäßig angelegte Villenviertel, das gegen Ende des 19. Jahrhunderts um den Zoo entstand. Hier wohnten die Direktoren und hohen Angestellten, während die meisten Fabriken und Arbeiterviertel im Tal der Wupper blieben.

## **Anbindung der historischen Standorte in den Stadtteilen Cronenberg und Küllenhahn (Geschichtsrouten)**

In Zusammenarbeit mit der Geschichtswerkstatt des bergischen Geschichtsvereines, dem Historischen Zentrum sowie engagierten Bürgern, sollen auch historische Routen mit in die Planung einbezogen werden.