

**Geschäftsführung
Steuerungsgremium Regionale
2006**

Es informiert Sie	Petra Koßmann
Telefon (0202)	563 4159
Fax (0202)	563 8050
E-Mail	petra.kossmann@stadt.wuppertal.de
Datum	26.06.06

**Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des Steuerungsgremiums Regionale 2006 (SI/4454/06) am
01.06.2006**

Anwesend sind:

Vorsitz

Herr Klaus Gericke ,

von der CDU-Fraktion

Herr Johannes Huhn , Herr Michael Müller , Herr Andreas Weigel ,

von der SPD-Fraktion

Herr Volker Dittgen , Herr Manfred Mankel , Frau Christina Siemon , Frau Renate Warnecke ,

von der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Herr Lorenz Bahr bis 16.30 Uhr anwesend, Frau Bettina Brücher ab 16.30 anwesend,

von der FDP-Fraktion

Herr Jürgen Henke ,

von der WfW-Fraktion

Herr Ulrich Halstenbach ,

berat. Mitglied § 58 I S. 7 GO NRW

Herr Dr. Wolfgang Fenner ,

von der Verwaltung

Stadtdir. Dr. Slawig, Beig. Uebrick, Bleck, Brendel, Gellißen, Reichl, Schmiedecke, Schmitz, Schröder, Stoldt, Uellendahl, Zschauer

Gäste

Mitglieder der BV Elberfeld, Bergholter (ARGE), Dr. Hoffmann (WSW), Drehsen (JSWD Köln), Müller (ARGE)

Schriftführerin

Frau Petra Koßmann

Schriftführer / in:

Petra Koßmann

Beginn: 16:00 Uhr

Ende: 17:20 Uhr

I. Öffentlicher Teil

1 Döppersberg - Information zum Planungsstand Vorlage: VO/0440/06

Herr Dr. Slawig teilt mit, dass der Finanzierungsstand unverändert kritisch ist. Die Finanzierung des städtischen Eigenanteils wurde zugesagt und sowohl im Haushaltsplan als auch im Investitionsprogramm bis 2010 dargestellt. Der Kommunalaufsicht wurde - für die Jahre danach- noch einmal bestätigt, dass die Stadt Wuppertal den städtischen Eigenanteil finanzieren wird. Dies bedeutet, dass dieser Teil der Gesamtfinanzierung gesichert ist.

Die Landesförderung aus dem Bereich der Städtebauförderung und dem Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (GVFG-ÖV) ist ebenfalls gesichert, so dass die entsprechenden Bewilligungsbescheide kurzfristig von der Bezirksregierung erteilt werden können.

Da die Bewilligung für den Bereich des Individualverkehrs (GVFG-IV) noch nicht erteilt wurde, ist die Gesamtfinanzierung des Projektes noch nicht gesichert. Es handelt sich um ein Finanzierungsvolumen von rund 23 Mio. Euro.

Das Projekt ist vom Regionalrat entsprechend beschlossen worden. Der Verkehrsminister muss jetzt entscheiden, an welcher Stelle das Projekt Döppersberg für das gesamte Land priorisiert werden soll, damit für die Förderung GVFG-IV ein entsprechender Bewilligungsbescheid ausgestellt werden kann.

Herr Dr. Slawig bemerkt, dass der Verkehrsminister noch einmal auf den sog. „Letter of Intent“ hingewiesen wurde, in dem bereits im Jahre 2003 die Finanzierungszusage der Landesregierung erfolgte, die nach dem Regierungswechsel auch von der neuen Landesregierung bestätigt wurde.

Die Stadt Wuppertal muss die Erwartung zum Ausdruck bringen, dass der Verkehrsminister die Zusage nun auch umsetzt und einen Bewilligungsbescheid in der Höhe von 23 Mio. € (GVFG-IV) erteilt, da nur dadurch die Finanzierung für das Gesamtprojekt sichergestellt werden kann. Um dies zu klären, wird kurzfristig ein Spitzengespräch mit dem Verkehrsminister terminiert.

Herr Beigeordneter Uebrick bestätigt, dass der Regionalrat bereits zum dritten Mal (Dezember 2003, Oktober 2004 sowie Dezember 2005) das Projekt Döppersberg mit hoher Priorität beschlossen habe. Das Ministerium sei den Beschlüssen jedoch zweimal nicht gefolgt und habe andere Projekte vorrangig in das Programm eingestellt.

Herr Vorsitzender Gericke ergänzt, dass das Steuerungsgremium mit Interesse dem Spitzengespräch entgegenseht und anschließend einen Bericht über entsprechende Ergebnisse erwartet.

Herr Stoldt erläutert kurz den Aufbau des folgenden Vortrages des Architekturbüros JSWD und der Projektsteuerung und appelliert an das Gremium weiterhin für das Projekt zu kämpfen. Es sei für die Wuppertaler Innenstadt elementar wichtig, dieses Projekt zu bauen und die Stadt in die Zukunft zu führen; insbesondere bezogen auf das „Ranking“ mit benachbarten Großstädten. Er bemerkt, dass sich die Bauanträge für die gesamte Mall (die im Modell dargestellt ist) in der Erarbeitung befinden. Damit werden die Forderungen des Landes nach einem Baubeginn im Jahre 2006 erfüllt. Sollte sich der Baubeginn

verzögern, besteht die Gefahr, dass die Stadt Wuppertal erneut nicht in das Landesprogramm aufgenommen wird und damit das Projekt erneut gefährdet sein könnte.

Herr Drehsen - JSWD Architekten Köln - stellt den aktuellen **Planungsstand** anhand des Modells, verschiedener Fotos und der Präsentation vor.

Anhand des Planes aus dem Wettbewerb erläutert er die entstehenden Raumkanten der zwei Plätze (unterer Platz = Vorplatz u. Fläche für Investitionsbebauung und oberer Platz = Dach der Mall mit Anschluss an den Busbahnhof).

Der Busbahnhof mit Überdachung und die Wiederherstellung der historischen Fassade des Bahnhofsgebäudes waren bereits Bestandteile des Wettbewerbs. Die Mall und der Busbahnhof sind Gegenstand des z. Z. in Vorbereitung befindlichen Bauantrages.

Vom unteren Platz gelangt man in das neue Empfangsgebäude, die Mall mit den Zugängen zum Busbahnhof und den Parkdecks.

Die Anschlüsse der Mall an die höhenunterschiedlichen Bereiche Bahn und Busbahnhof werden anhand eines Schnittes verdeutlicht.

Das Empfangsgebäude wird zurückgebaut und erhält im Erdgeschoss eine neue Fassade. Weiterhin werden zwei Durchgänge zum Gleis 1 geschaffen und der Zugang zur Südstadt gesichert.

Die Planung des Busbahnhofes wird gemeinsam mit den WSW erarbeitet.

Der Längsschnitt zeigt den bisherigen Personentunnel und die zukünftige ebene Verbindung von der Innenstadt zum Bahnhof über der tiefer gelegten B7. Der obere Platz und das ehemalige Direktionsgebäude sind über eine Treppenanlage erreichbar. Die ebene Verbindung mündet in die neue Mall (Ebene 0). Die Verbindungen von der Mall zu den Bussteigen, den Parkdecks und dem Zugang zum Bahnhof wird anhand eines Schnittes verdeutlicht. Die lichte Höhe der Mall wird ca. 5,5 m sein. Die Galerieebene bildet die Ebene 1 als Verbindung zum Busbahnhof und zu dem oberen Parkdeck. Anhand von Modellfotos werden die verschiedenen Höhen zum Bahntunnel und die Zugänge, die Treppen und Aufzüge zum Busbahnhof erläutert.

Die Mall wird konzipiert mit einem besonderen Trägersystem (Stahlstützenkränze), die ermöglichen, hohe Lasten aufzunehmen, zusätzlich als Tageslichtöffnungen dienen und Licht von der befahrbaren oberen Platzfläche mit Gastronomie einfallen lassen.

Die Aufzüge von der Mall auf den Busbahnhof erhalten eine korrespondierende Konstruktion und dienen ebenfalls der Belichtung durch Tageslicht.

Die besonderen Stahlstützenkränze mit Tageslichtöffnungen haben ca. 3,7 m Durchmesser.

Beim Dach des Busbahnhofes wurden verschiedene Möglichkeiten (Folien, Glasdach) für ein Solardach geprüft.

Die Konstruktion des Glasdaches wird aus 2,30m x 1,15 m großen Glas-Elementen bestehen. Die Umsetzung des Daches ist dadurch möglich.

Das Dach ist eine bedeutende städtebauliche Komponente des Komplexes Mall/Busbahnhof und ist als räumliche Kante wichtig für die untere und obere Ebene des Platzes.

Die Gestaltung des B 7 (Zusammenspiel von Straßenraum und Brückenbauwerken) muss als Stadtraum erlebbar sein und soll entsprechend inszeniert werden, damit dies sowohl aus Fußgänger- als auch aus der KFZ-Fahrerperspektive sichtbar wird.

Gestalterische Möglichkeiten der Brücke sowie der Stützwände sollen im Rahmen der feststehenden Kosten ausgeschöpft werden. Hierbei sind Baumreihen, Funktionen und Verkehrsleitsystem gestalterisch zu integrieren.

Herr Stoldt ergänzt, dass das Solardach nach einer Kostenoptimierung machbar

scheint. Dies konnte in Gesprächen zwischen den Architekten, GB 1.1, GB 1.2, den WSW und der Projektsteuerung kurzfristig vorgeklärt werden. Zusammen mit der Energieagentur NRW werden noch Finanzierungszuschüsse geklärt. Er berichtet ferner über den Stand der Gespräche mit der DB AG.

Die Verhandlungen zur Rahmenvereinbarung sind so gut wie abgeschlossen. Die Ergebnisse werden in ca. 3 Wochen dem Verwaltungsvorstand und dem Vorstand der Bahn vorgelegt und dem Rat der Stadt nach der Sommerpause vorgestellt.

Auf der Basis der getroffenen Rahmenvereinbarung werden zusätzlich Verträge erarbeitet.

Die Bahn unterstützt das Projekt, wird jedoch kein Geld in das Projekt Döppersberg investieren. Sie beabsichtigt aber die Verkehrsstation (Bahnsteige und Tunnel) zu renovieren und zu optimieren. Damit verbessert sich die Situation am Bahnhof deutlich. **Herr Stoldt** stellt klar dass, die Bahn als Partner verloren sei, sofern das Projekt nicht verwirklicht werden sollte

Zum „**Wupperpark**“ erläutert **Herr Stoldt** anhand von 3D-Darstellungen, dass es sich heute um eine „Rest-Grünfläche“ hinter den jetzigen Bussteigen handelt. Unter dieser Fläche liegt der Schutzraum (Bunker) Brausenwerth, der eine Abtrepung der Grünfläche zur Wupper hin unmöglich macht. Die Planung wird ein Lichtkonzept und den gestalterischen Umgang mit den Bunker-Eingängen beinhalten. Die Konzeption zum Park wird von der Steuerungsgruppe zur Verbesserung der Situation auf öffentlichen Straßen und Plätzen, mit Beteiligung der WSW und der Polizei begleitet.

Der städtische Informationspavillon soll nach Gesprächen mit der Wuppertal Marketing GmbH und der GWG an der bisherigen Stelle verbleiben und erweitert werden.

Herr Lüdemann (Bündnis 90/DIE GRÜNEN) regt an, ein Bürgerbüro in den Pavillon zu integrieren.

Zum Thema **Öffentlichkeitsarbeit** trägt **Herr Stoldt** vor, dass der Info-Pavillon Döppersberg seit Februar mit einer sehr engagierten 1-€ - Kraft besetzt werden konnte. Der Pavillon wurde bis einschließlich 29.05.06 von ca. 750 interessierten Bürgern besucht, wobei die Besucherzahlen ständig steigen.

Auf der Internetseite der Stadt Wuppertal gibt es bisher überwiegend positive Stimmen zum Projekt, die wenigen kritische Stimmen beziehen sich auf die sehr lange Projektzeit.

Herr Bergholter -HM- gibt einen kurzen Überblick über den Bauablauf der einzelnen **Bauabschnitte**:

Begonnen werden soll mit dem Bereich Neue Mall, neuer Busbahnhof und Busabstellplatz.

Der erste Bauabschnitt soll ca. 2 Jahre dauern. Der zweite Bauabschnitt umfasst im wesentlichen die öffentlichen Erschließungsmaßnahmen für die ca. 3 Jahre veranschlagt werden. Die Voraussetzung hierfür ist die Fertigstellung der Blücherbrücke.

Er erklärt, dass es einen sog. „Überlappungsteil“ gibt, d. h., wenn rd. ein Jahr am 1. Bauabschnitt gearbeitet wurde, kann bereits mit dem 2. Bauabschnitt begonnen werden. Die Gesamtbauzeit wird sich so voraussichtlich auf 4 Jahre verkürzen.

Herr Bergholter weist noch einmal darauf hin, dass nach einer gesicherten Finanzierung, der Durchführungsbeschluss des Rates dringend erforderlich ist. Denn erst nach dem Durchführungsbeschluss kann zur Vermarktung des städtischen Grundstückes ein Investorenauswahlverfahren mit Erfolg angeschoben werden.

Durch Investorenwettbewerbe und entsprechende städtebauliche Verträge wird eine qualitätsvolle Architektur des Investitionsvorhabens sichergestellt.

Die Informationen zum Planungsstand Döppersberg werden ohne Beschluss entgegen genommen.

**2 Regionale 2006 - Kulturachse Barmen
Planung Bahnhofsvorplatz
Vorlage: VO/0480/06**

Der Sachstandsbericht zum Planungsstand Bahnhofsvorplatz – Kulturachse Barmen wird ohne Beschluss entgegen genommen.

3 Verschiedenes

Dem Vorschlag der Verwaltung, eine Sondersitzung des Steuerungsgremiums Regionale 2006 am 19.06.06, 15 Minuten vor der Ratssitzung abzuhalten, um einen Durchführungsbeschluss zur Sambatrasse zu erwirken, wird entsprochen.

Stv. Klaus Gericke
Vorsitzender

Petra Koßmann
Schriftführerin