



Potenziale für die Stadtentwicklung in Wuppertal entlang der Rheinischen Strecke

Masterplan zur Entwicklung angrenzender Räume



Stadt Wuppertal

Stadt Wuppertal

Ressort Stadtentwicklung und Städtebau, R. 101.1

bearbeitet von

Elke Werner
Michael Dick

im Oktober 2007

Gliederung

Stadtentwicklungspolitische Potenziale für Wuppertal

Streckenabschnitt Nächstebreck / Im Hölken

Streckenabschnitt Oberbarmen-Wichlinghausen

Streckenabschnitt Barmen-City / Sedansberg / Rott

Streckenabschnitt Unterbarmen / Clausen

Streckenabschnitt Ostersbaum / Nordstadt

Streckenabschnitt Ottenbruch / Brill

Streckenabschnitt Dorp / Lüntenbeck / Sandfeld

Streckenabschnitt Lüntenbeck / Vohwinkel / Korkenzieherbahn

Entwicklungsschwerpunkte

Thematische Karten

Stadtentwicklungspolitische Potenziale für Wuppertal

Der „Dr.-Werner-Jackstädt-Weg“ – Stadtentwicklung durch Bürgerengagement

Die Rheinische Strecke ist eine Eisenbahnverbindung von Düsseldorf über Wuppertal nach Dortmund - Hörde, die in der Blütezeit der Industrialisierung durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft gebaut und 1879 in Betrieb genommen wurde. Eine Herausforderung – nicht nur für die damalige Zeit – war der Streckenabschnitt, der über das Wuppertaler Stadtgebiet führt. Aufgrund der schwierigen Topografie mussten acht Tunnel, 21 Brücken und vier Viadukte errichtet werden. Die Trasse entstand in der Phase der 1. Stadterweiterung. Elberfeld und Barmen entwickelten sich in dieser Zeit zu führenden Großstädten.

Mit dem Ausbau der Bergisch-Märkischen Bahnstrecke verlor die Rheinische Strecke an Bedeutung, so dass 1991 zunächst der Personenverkehr, 1999 schließlich auch der Güterverkehr vollständig eingestellt wurde. Seitdem führte die Rheinische Strecke ein Schattendasein bis der Verein *Wuppertal Bewegung e.V.* den Gedanken der Umnutzung der Strecke zu einem Fuß- und Radweg der Öffentlichkeit vortrug.

Von der Realisierung der Rheinischen Strecke zum Fuß- und Radweg gehen, wie im nachfolgenden dargestellt, bedeutende Impulse für die städtebauliche und stadtentwicklungspolitische Entwicklung der Stadt Wuppertal aus. Das größte Gewicht kommt jedoch der hohen Identifikationswirkung der Wuppertaler Bürgerinnen und Bürger zu, ohne deren Zuspruch und tatsächlicher Unterstützung das Projekt nicht denkbar ist.

Das starke Engagement des Vereins *Wuppertal Bewegung*, der die Projektidee mit großen Einsatzwillen und Vehemenz verfolgt und in der Wuppertaler Öffentlichkeit positioniert hat, hat eine Welle von Mitmachaktionen und eine beispiellose Aufbruchstimmung unter den Wuppertaler Bürgerinnen und Bürgern ausgelöst. Die Erkenntnis, dass man - unabhängig von allen fiskalischen Zwängen - durch die Teilnahme an vielen einzelnen Aktionen es selbst in der Hand hat, große Dinge zu bewegen, spiegelt sich in der durchweg positiven Resonanz auf allen Ebenen und in allen gesellschaftlichen Bereichen wider.

Wuppertals frühe Industrialisierung zeigt sich an vielen markanten Punkten der Stadt. Damit untrennbar verbunden ist die Rheinische Strecke mit ihren Viadukten, Tunnelbauwerken und Bahnhöfen. Die zum Teil denkmalgeschützten Bauwerke sind Stadtbild prägend und Zeugnis dieser Industrialisierung. Seit der Streckenstilllegung waren sie dem Verfall preisgegeben. Die Freiräumung der



Rheinische Strecke im Bereich des Bahnhofes Ottenbruch, Tunnel Dorp im Hintergrund



Fotomontage der Wuppertal Bewegung



Viadukt Steinweg in Barmen

Fläche durch die Bürgerinnen und Bürger in der aktuellen Phase konnte die Situation zum Teil entschärfen. Eine langfristige Sicherung dieser Bauwerke setzt jedoch eine sinnvolle Nutzung voraus. Die Umnutzung der Trasse in einen Rad- und Fußweg trägt so wesentlich zur Sicherung und Unterhaltung dieser Bauwerke bei.

Die Topografie der Stadt – Entwicklungshemmnis und Glücksfall zugleich – schafft Panoramapunkte, die spannende und aufschlussreiche Blickbeziehungen in das Tal bis zu den Südhöhen ermöglicht. Diese Wegeführung eines Fuß- und Radweges ist wahrscheinlich einzigartig. Die Aussichtspunkte sind Haltezonen und zugleich Kommunikationsräume, bilden damit wesentliche Highlights der Strecke.

Mit Hilfe gezielter Planungen lassen sich weitere Höhepunkte auf der Trasse integrieren. Die *Wuppertal Bewegung* schlägt die „leuchtenden Tunnel von Wuppertal“ vor, mit dem Ziel, ein überregionales Wahrzeichen zu entwickeln, das zugleich die Entstehung von Angsträumen von Beginn an unterbindet.

Das Projekt lädt auch zur Entdeckung der näheren und weiteren Umgebung ein. Es kann erstmals aufgrund der topografisch optimalen Führung die durch Dammlagen und Einschnitte vielfach heute vorhandene Trennwirkung in den Quartieren Flieth, Kalkofen, Ostersbaum, Clausen, Loh, Rott, Barmen-Mitte und Wichlinghausen aufgehoben werden. Dies gilt nicht nur für die in Wuppertal im Einzugsbereich der Trasse lebenden Menschen, sondern auch für die im Umland der Stadt Wuppertal Lebenden, die künftig die Möglichkeit haben, ohne Überwindung von Geländesprüngen abseits von mit Kraftfahrzeugverkehr belasteten Verkehrsadern die Stadt Wuppertal zu erreichen oder zu durchqueren.

Vor dem Hintergrund der Klimadiskussion und der CO₂-Belastung kommt der Rheinischen Strecke eine besondere Bedeutung zu. Durch das neue Angebot wird sich der Mobilitätsmix verändern: Wege zur Arbeit und zu Freizeiteinrichtungen, die jetzt mit dem PKW zurückgelegt werden, können zum Teil durch eine CO₂-neutrale Fortbewegung ersetzt werden.

Die Bahntrasse als Kristallisationspunkt für Freizeit, Erholung und Tourismus

Die Rheinische Strecke verläuft als Freizeitband stadträumlich parallel zum Talachsenraum entlang der Wupper.

Die Aktivierung des Fuß- und Radweges kann mit Hilfe einer integrierten Stadtentwicklung neue Impulse setzen. Durch den hohen Freizeitwert und die Beseitigung der Barrierewirkung verbessert sich die Lebensqualität der direkt angrenzenden Wohnstandorte mit insgesamt rund



Bunt – das Licht am Ende des Tunnels
(Foto der Wuppertal Bewegung)



Trassenverlauf der Rheinischen Strecke
(Darstellung der Wuppertal Bewegung)

100.000 Einwohnern.

Die Trasse der Rheinischen Strecke verbindet die Stadtteile Vohwinkel, Elberfeld, Barmen und Oberbarmen miteinander. Dabei führt sie auch durch Stadtquartiere mit Entwicklungsbedarf, wie die Elberfelder Nordstadt, Ostersbaum, Oberbarmen und Wichlinghausen und tangiert das Umfeld des Quartiers Unterbarmen. Gemeinsam zeichnen sie sich durch ungünstige städtebauliche und strukturelle Merkmale aus. Neben einer überdurchschnittlichen Arbeitslosenquote, hohen Transferleistungsbezügen und Trading-Down-Prozessen, sind es vor allem die hohe Wohndichte mit dem damit verbundenen Mangel an attraktiven öffentlichen und privaten Freiräumen, die die Wohnqualität in den Quartieren beeinträchtigt. Die Nutzungsmöglichkeiten der Trasse – Verweilen, Radfahren, Skaten usw. – führen zu einer Entlastung der Gebiete und mindern den Nutzungsdruck auf die wenigen öffentlichen Anlagen. Diese Nutzungsmöglichkeiten sprechen vor allem die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen an, die in diesen Quartieren einen höheren Anteil als im gesamtstädtischen Durchschnitt ausmachen.

Die Trassenumnutzung flankiert damit Maßnahmen der Stadtumbauprojekte „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau West“ für die Bereiche Elberfelder Nordstadt, Ostersbaum und Oberbarmen-Wichlinghausen sowie Unterbarmen, in deren Rahmen weitere Projekte zur Verbesserung der Lebensqualität in den Quartieren initiiert und gefördert werden. Damit leistet die Rheinische Strecke auch einen Beitrag zur integrativen Entwicklung von Gebieten mit Entwicklungsproblemen.

Derzeit finden sich entlang der Trasse zahlreiche Brachflächen, sowohl Splitterparzellen als auch Flächen nennenswerter Größenordnung. Durch die qualitative Entwicklung dieser brachgefallenen Bereiche kann eine wirtschaftliche Stärkung des Umfeldes erfolgen, denn die Entwicklung des Fuß- und Radweges trägt zur Auflösung der Isolation dieser Standorte bei. Mit Hilfe einer nachhaltigen und umweltgerechten Entwicklung werden diese Flächen städtebaulich aufgewertet und erhalten die Möglichkeit zur Reaktivierung im Hinblick auf eine sinnvollere Nutzung. Teilweise haben sich in einigen Bereichen schon Nutzungen entwickelt, die man als Ausgangspunkt für künftige Entwicklung aufgreifen kann.

Die bergische Topografie Wuppertals bietet derzeit eher ambitionierten Freizeitsportlern (Radfahrer, Skater) Raum für aktive Betätigung. Ca. 25% der radfahrenden Bürgerinnen und Bürger weichen in ihrer Freizeit derzeit oft auch auf Möglichkeiten außerhalb Wuppertals und der Bergischen Region aus. Das ergibt sich aus einer Umfrage der Bergischen Universität Wuppertal, die 2006/2007 unter Wuppertaler Bürgern durchgeführt wurde.



Dichte Wohnbebauung und Mangel an Freiraum in Oberbarmen-Wichlinghausen



Untergenutzte Flächen entlang der Trasse



Schwierige Topografie in Wuppertal

Die *Wuppertal Bewegung* will mit der Umnutzung der Bahnstrecken ein attraktives Freizeitband durch Wuppertal errichten und die Verknüpfung mit dem überregionalen Radverkehrsnetz erreichen.

Im Rahmen der Regionale 2006 sind mit der Korkenziehertrasse, der Sambatrasse und der Trasse des Werkzeugs in Remscheid ehemalige Bahntrassen zu neuen Fuß- und Radwegeverbindungen im Bergische Städtedreieck umgebaut worden, die insbesondere als innerstädtische Verbindung, als wohnortnaher Freiraum, als Kulturrouten und als Freizeitangebote innerhalb kürzester Zeit extrem hohen Zuspruch bei der Bevölkerung erfahren haben. Mit der in Planung und Vorbereitung befindlichen Umgestaltung der ehemaligen Rheinischen Strecke / Nordbahntrasse des Bürgerprojektes der Wuppertal-Bewegung zu einem über 20 km langen Rad- und Freizeitwegeband quer durch die Stadt Wuppertal ergibt sich nun die Chance, Netzschlüsse – z.B. zur Korkenziehertrasse – einerseits, vorhandenen Rad- / Wander- und Freizeitwegen nach Westen wie aber auch den Anschluss über die Kohlenbahn in Sprockhövel an den Ruhrwandweg zu schaffen. Damit erhält das Trassenwegesystem im Bergischen eine überlokale Bedeutung und kann ein besonderes touristisches Potenzial erschließen. Die im Rahmen der Regionale 2006 vorbereiteten Projekte können damit eine nachhaltige Sicherung und weitere Aufwertung in ihrer regionalen und überregionalen Bedeutung erfahren.

Darüber hinaus bietet die Rheinische Strecke eine weitere Verknüpfungsfunktion innerhalb Wuppertals. Es befinden sich zahlreiche Wanderwege (z.B. geologischer Lehrpfad, Eulenkopfweg) sowie Sportanlagen direkt an der Rheinischen Strecke oder im näheren Umfeld (s. thematische Karten 2-Freiraumorientierte Freizeit und 3-Sport). Hier kann es zu erfolgreichen Synergieeffekten zwischen den einzelnen Ansprüchen kommen.

Mit dem Umbau der Bahntrasse zu einem Fuß- und Radweg wird ortsnahe eine kostenlose und attraktive Möglichkeit der Freizeitbeschäftigung geschaffen. Der ebenerdige Weg lädt zum Spazieren gehen, Fahrradfahren, Inline-skaten, Jogging und vielen weiteren Aktivitäten ein und bildet zudem eine Anbindung an Freizeitmöglichkeiten in der Umgebung.

Dieses Angebot soll insbesondere Kinder und Jugendliche überzeugen helfen, abseits der üblichen In-House-Aktivitäten wie fernsehen oder Computerspiele, Zeit in der Natur zu verbringen und den üblichen Begleiterscheinungen wie Bewegungsmangel und Isolation entgegenzuwirken. Natürlich sollen nicht nur die jungen Menschen angesprochen werden. Geplante Spielplätze und Sitzmöglichkeiten lassen die Trasse für alle Bevölkerungsschich-



Streckenabschnitt der Sambatrasse



Sportanlagen in direkter Nachbarschaft zur Rheinischen Strecke

ten und Altersklassen zu einem beliebten integrativen Treffpunkt werden.

Durch den Umbau der „*Rheinischen Strecke*“ können attraktive Freizeitaktivitäten im Rahmen der wohnort-bezogenen Naherholung bereitgestellt werden. Darüber hinaus können Freizeitsportler benachbarter Regionen, die aufgrund der Vernetzungsfunktion und der Attraktivität die „*Rheinische Strecke*“ nutzen, an spannenden Aussichtspunkten verweilen und sich in Gastronomiebetrieben entlang der Strecke stärken. Hiervon dürften insgesamt Impulse für eine gezielte Weiterentwicklung der Freizeitwirtschaft in Wuppertal ausgehen.

Kürzere Wege und Vernetzung durch den Fuß- und Radweg

Mit der Umsetzung des Projektes wird erstmals eine durchgehende Verbindungsfunktion für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer innerhalb der Stadt Wuppertal durch Vernetzung der Wuppertaler Innenstadtbereiche und dem Umland erreicht.

Diese neue Fuß- und Radwegeverbindung hat im innerstädtischen Gefüge eine hohe Bedeutung.

So findet eine Vernetzung nicht nur zwischen den Innenstadtbereichen und dem Umland statt, sondern auch zwischen den in ihren unterschiedlichen Funktionen geprägten Stadtteilen.

Gebiete mit unterschiedlichem Charakter werden auf diese Art und Weise miteinander verbunden.

Das sind auf der einen Seite die hoch verdichteten Wohngebiete, wie die Elberfelder Nordstadt oder der Ostersbaum, auf der anderen Seite die Standorte mit einer hohen Konzentration an Arbeitsplätzen, wie die großen zusammenhängenden Gewerbegebiete Sonnborn, Varresbeck, Clausen und Nächstebreck mit Betrieben vor allem im produzierendem Gewerbe, oder die Kerngebiete, wie die City Barmen mit den Schwerpunkten Einzelhandel und Dienstleistungen.

Neben dem motorisierten Individualverkehr und dem ÖPNV wird für Pendler ein weiteres Angebot geschaffen, ihren Arbeitsplatz bequem zu erreichen. Wohngebiete am Trassenband gewinnen durch diese neue Wegebeziehung zu Arbeitsplätzen neue Qualitäten und rücken in den Fokus bei der Wohnortwahl (s. thematische Karte 4 – Arbeitsplätze).

Auch im Bereich des Schülerverkehrs kommt der Rheinischen Strecke mit einer Vielzahl an Schulen im unmittelbaren Umfeld der Trasse, eine hohe Bedeutung zu. Ein Teil des Schulwegs kann auf diese Weise sicher, getrennt vom motorisierten Verkehr, zurückgelegt werden. Dies kann in Zukunft den Ausschlag geben, dass Schüler weniger von ihren Eltern zur Schule gefahren werden oder den Schulweg mit dem Bus zurücklegen und statt-



Arbeitgeber am Bahnhof Varresbeck
FAG – Kugel Fischer



Gymnasium Sedanstraße mit Brücke der
Rheinischen Strecke im Hintergrund

dessen den Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad bestreiten (s. thematische Karte 5 – Schulen).

Neben Arbeitsweg und Schulweg kann die Rheinische Strecke auch die Erreichbarkeit von anderen beispielsweise öffentlichen Einrichtungen wie Behörden oder Krankenhäuser (s. thematische Karte 6 – Erreichbarkeit im Alltag), aber auch Museen oder Theater im Alltag verbessern. Viele dieser Orte können bequem von den Zugangspunkten der Trasse erreicht werden. Im kulturellen Bereich kann dies auch zum Ausbau touristischer Angebote genutzt werden. So liegen historische Stadtbereiche, wie einige Gründerzeitviertel, unmittelbar an der Trasse. Die Zugangspunkte vor allem die ehemaligen Bahnhöfe, bilden, in Verbindung mit Infopunkten oder Gastronomie, ideale Ausgangspunkte für Stadtrundgänge. Sehenswürdigkeiten und Museen können auf diese Weise miteinander verbunden werden (s. thematische Karte 7 – Kultur).

Die *Rheinische Strecke* kann in gewissem Umfang Beiträge zur Geschlechtergerechtigkeit leisten. Frauen und Männer haben i.d.R. ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten, das mit der traditionellen Rollenverteilung einhergeht. Während Männer häufig mit dem Auto zwischen Arbeit und Wohnung pendeln, legen Frauen in dieser Zeit ohne PKW die unterschiedlichsten Wege zurück: Kindergarten, Schule, Geschäfte, Arztpraxen, Freizeiteinrichtungen, Wohnung und ggf. der eigene Arbeitsplatz. Die *Rheinische Strecke* kann aufgrund ihrer Alltagstauglichkeit hier einen Beitrag leisten, tägliche Wege zu vereinfachen. Sie kann sogar u.U. verschiedene Wege überflüssig machen, da eine Begleitung von Kindern aufgrund der Sicherheit und Attraktivität der Trasse unnötig geworden ist. Darüber hinaus eignet sich die Trasse im besonderen Maß für den Breitensport: Freizeitaktivitäten, die häufig von Frauen und Mädchen ausgeübt werden.



Bahnhof Mirke

Ausblick

Die *Rheinische Strecke* wird Ausgangspunkt für ein Band städtebaulicher Entwicklungsaktivitäten. Unter Einbeziehung von Eigentümern, potenziellen Investoren und Nutzern sind detaillierte Nutzungskonzepte zu erarbeiten, die im Weiteren über eine städtebauliche Rahmenplanung konkretisiert werden können (s. thematische Karte 8 – Entwicklungsflächen). Die *Rheinische Strecke* besitzt das Potenzial, Stadtentwicklungsimpulse weit über die reine Trassenfunktion auszulösen. So sind die im Entwicklungskonzept dargestellten Verbindungen insbesondere in die Talachse der Stadt hervorzuheben. Hier sollten langfristig ebenfalls städtebauliche Maßnahmen ergriffen werden, um eine strukturelle Wechselwirkung zwischen der Talachse und der *Rheinischen Strecke* zu intensivieren. Die ersten möglichen Entwicklungsschwerpunkte sind in der Gesamtschau auf S. 33 skizziert.

Das Projekt der *Rheinischen Strecke* soll mit einem regionalen und tourismusstrategischen Ansatz in die Projektförderung des Ziel 2 EFRE Programms im Bereich Tourismus eingebracht werden. Hierzu wird im Herbst 2007 (November) ein Wettbewerbsaufruf erwartet, in dem die Idee der Anbindung des städtischen Teils der *Rheinischen Strecke* sowohl nach Norden und Osten an den Ruhrtalwanderweg wie auch nach Süden und Westen nach Solingen, an die Wupper wie auch an die Rheinschiene vorbereitet werden soll. Hierzu wurde am 11. Oktober 2007 eine interkommunale Vereinbarung zwischen den Städten Wuppertal, Solingen, Remscheid, Haan, Sprockhövel, Schwelm und dem Regionalverband Ruhr verabredet.

Ein entscheidendes Kriterium für die touristische Wertung des Projektes werden die touristische Bedeutung des Projektes, die Potenziale für eine touristische Wertschöpfung (Hotel- und Gastgewerbe), mögliche vermittelte ökonomische Effekte (Folgeinvestitionen, Arbeitsplätze etc.) sein. Dies setzt eine tourismuswirtschaftliche Expertise voraus, die das Projekt eines Bergischen Trassenverbundes im Hinblick auf zu erwartende touristische Effekte, Besucherzahlen, Folgeinvestitionen etc. bewertet.

Darüber hinaus wird es wesentlich darauf ankommen, den Trassenverbund und die Rheinische Strecke in ein Marketingkonzept zu überführen, das die Anbindung an die Rheinschiene und an den Ruhrtalwanderweg, aber auch das besondere Alleinstellungsmerkmal des Bergischen Trassenverbundes (z.B. unter Berücksichtigung der besonderen topographischen Situation, Industriekultur sowie der Bedeutung der Viadukte und Tunnel im Streckenverlauf thematisiert.

Sechs innerstädtische Streckenabschnitte sollen hingegen mit Mitteln aus der Städtebauförderung gefördert

werden. Die Abschnitte, die innerhalb der Satzungsgebiete der Förderprogramme Soziale Stadt und Stadtumbau West liegen, sind als zu beantragende Förderbausteine in die entsprechenden Statusberichte vom 30.09.2007 aufgenommen worden. Die angrenzenden Bereiche außerhalb dieser Satzungsgebiete wurden darüber hinaus als Anpassungsgebiete zu den entsprechenden Fördergebietskulissen der Sozialen Stadt und Stadtumbau West definiert.

Streckenabschnitt Nächstebreck / Im Hölken

Gebietscharakter

Dieser Abschnitt der Rheinischen Strecke befindet sich im Nordosten des Wuppertaler Stadtgebietes und grenzt im Norden an Sprockhövel, im Osten an Schwelm. Durch ein Siedlungs- bzw. Gewerbeflächenband entlang der Wittener und Linderhauser Straße wird dieser Raum in zwei Teilräume getrennt.

Der nördliche Teilraum ist überwiegend landschaftlich geprägt. Das Landschaftsbild zeichnet eine geringfügig bebaute bäuerliche Kulturlandschaft mit Wechsel aus Wiesen-, Acker- und Waldflächen.

Der südliche Teilraum ist in seinem Kern ebenfalls landschaftlich ähnlich geprägt, hat aber mit seiner Bebauung entlang der o. a. Straßen und den Gewerbegebieten „Nächstebreck“ und „Im Hölken“ in unmittelbarer Trassennähe einen größeren Siedlungsbezug.

Die Bundesautobahn A 46 verläuft im Norden, die BAB A1 im Osten, die Bergisch-Märkische Eisenbahnstrecke mit dem Rangierbahnhof Langerfeld im Süden.

Besonderheiten

Beide Bereiche bestehen überwiegend aus Landschaftsschutz- und Naturschutzgebieten. Besonders hervorzuheben sind im Süden die unter Naturschutz stehenden Dolinen.

Das Gelände fällt nach Süden von ca. 300 m ü. NN an der nördlichen Stadtgrenze auf etwa 200 m ü. NN in der Nähe der Wuppertaler Talachse. Dadurch eröffnen sich Blickbeziehungen zum Stadtteil Barmen und den gegenüber liegenden Barmer Wald.

Dieser Abschnitt der Rheinischen Strecke übernimmt eine wichtige Naherholungsfunktion. Der Anschluss an das Wanderwegenetz ist durch den Wanderweg „Rund um Wuppertal“ gegeben. Des weiteren verläuft im Bereich der Dolinen ein geologischer Lehrpfad.

An weiterer Freizeitinfrastruktur sind mehrere Ausfluglokale, der Golfplatz Mollenkotten, das Golfhotel Juliana, das Freibad Mählersbeck sowie zwei Rodelwiesen in der Nähe der Trasse zu benennen. Einzig das Kinderland „Upsala“, östlich der Trasse gelegen, befindet sich außerhalb des 1 km Radius um die Zugangspunkte.

Lage der Trasse / Einstiege

Die Bahntrasse, die sich hier Kohlenbahn nennt, erreicht das Wuppertaler Stadtgebiet von Norden, dem Stadtgebiet von Sprockhövel kommend, durch den ca. 700 m langen Tunnel Schee.

In diese Richtung ist die Trasse über den vorhandenen überregionalen Radweg nach Hattingen an das Netz der Fernradwanderwege mit den bereits fertiggestellten Ruhrtalradweg angeschlossen und verbindet Wuppertal mit dem Ruhrgebiet.



Blick nach Süden über die Fläche „Im Hölken“



Wanderweg „Rund um Wuppertal“ am Nächstebrecker Berg



Kinderland „Upsala“

Bis auf die ebenerdigen Querungen der Straße "Bracken" und der „Linderhauser Straße“ ist die Bahntrasse fast vollkommen in die Landschaft eingebettet und wird von einem mit Gehölz bestandenem Saum begleitet. Die in Dammlage verlaufenden Streckenabschnitte erlauben immer wieder weite Ausblicke in die Landschaft.

Zugänge zur Trasse gibt es an der Wegebrücke Holtkamp, am kreuzenden Wuppertaler Rundwanderweg, sowie dem ehemaligen Haltepunkt/Übergang Bracken, dem Übergang Linderhauser Straße, südlich des Gewerbegebietes Nächstebreck über den geologischen Lehrpfad, sowie an der Trassengabelung nach Schwelm. Vier der fünf Zugänge dieses Bereiches haben unmittelbaren Zugang in den Freiraum, drei von ihnen direkten Anschluss an das Wanderwegenetz.

P+R und B+R Plätze werden an der ÖPNV-Haltestelle „Silberkuhle“ an der Wittener Straße angeboten. Von hier und über den Geopfad können künftig die beiden Gewerbegebiete, und somit Vielzahl von Arbeitsplätzen, alternativ erreicht werden.



Wegebrücke Holtkamp

Entwicklungspotenziale

- Anschluss der Stadt an den überregionalen Radwanderweg nach Hattingen und das Ruhrtal. Damit werden dem Wuppertaler Bürger weitere Naherholungsbereiche erschlossen, sowie die Stadt Wuppertal für Außenstehende attraktiv erfahrbar gemacht. Die Integration in das überregionale Radwegenetz eröffnet neue touristische Potenziale, u. a. aus dem nahen Ausland. Eine frühzeitige Ertüchtigung des Tunnels Schee unter Berücksichtigung des Artenschutzes ist daher ein wichtiger Baustein des Gesamtprojekts.
- Zur Zeit gibt es unterentwickeltes gastronomischen Angebots direkt an der Trasse, nur am Mollenkotten, oberhalb des Tunnels Schee. Ein zusätzliches Angebot könnte im Bereich des ehemaligen Haltepunktes Nächstebreck geschaffen werden.

Streckenabschnitt Oberbarmen-Wichlinghausen

Gebietscharakter

Ein Streckenabschnitt von ca. 3,5 km durchschneidet den Soziale Stadt - Satzungsbereich Oberbarmen-Wichlinghausen und war in den zurückliegenden Jahren für eine erhebliche Trennwirkung verantwortlich. Das Gebiet ist insgesamt stark verdichtet. Ein enges Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten ist ebenso kennzeichnend wie das Nebeneinander von vernachlässigter Altbausubstanz, leerstehendem Gewerbe, Hochhäusern der 60er und 70er Jahre, sanierten Straßenzügen und hochwertigen Villen. Die hohe Baudichte hat dazu geführt, dass den Bewohnern nur äußerst begrenzt Aufenthaltsflächen, Spielplätze und Straßenbegrünungen zur Verfügung stehen. Eine Analyse über das Spielflächenangebot ergab in Teilbereichen einen Fehlbedarf von über 70%. Geografisch bildet der Norden den Übergang in die Niederbergische Hügellandschaft. Aufgrund der sehr bewegten Topographie gibt es in Oberbarmen teilweise sehr steile Anstiege. Der Fußgänger- und Radverkehrverkehr muss an vielen Orten über Treppen und durch Gassen diese Höhenunterschiede überwinden.

Wie die Gesamtstadt ist Oberbarmen-Wichlinghausen vom Strukturwandel und Einwohnerverlusten betroffen. Kennzeichnend sind insbesondere hohe Wanderungsverluste bei einkommensstärkeren Familien mit Kindern. Gleichwohl leben in Relation zur Gesamtstadt viele junge Menschen in diesem Gebiet. Weitere Merkmale ist eine hohe Arbeitslosenquote, sowie ein hoher Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund (vgl. Integriertes Handlungskonzept Wuppertal Oberbarmen-Wichlinghausen, Januar 2007).

Besonderheiten

Das Gebiet verfügt im Allgemeinen über eine befriedigende, wenn auch in Teilbereichen verbesserungswürdige Infrastruktur. Nahversorgungseinrichtungen im Einzugsbereich der Rheinischen Strecke befinden sich am Wichlinghauser Markt, an der Berliner Straße sowie an dem bereits ausgebauten Einstiegspunkt Am Diek. Der Berliner Platz und der Bereich Am Diek zeichnen sich darüber hinaus durch gute ÖPNV-Verbindungen, die einen Umstieg zwischen Trasse und ÖPNV erleichtern, aus. Die Rheinische Strecke ist insbesondere für den Schülerverkehr interessant, da sich zahlreiche Schulen, insbesondere die weiterführenden Schulen Max-Planck-Realschule, Carl-Duisberg-Gymnasium (Schulzentrum Ost) und Gesamtschule Langerfeld in der Nähe von Ein-/Ausstiegspunkten befinden. Für die beschriebenen Infrastruktureinrichtungen müssen optimale Wegebeziehungen gefunden werden, damit die Rheinische Strecke neben der bewiesenen überregionalen touristischen Eignung ihre positiven Wirkungen auch im Nahbereich erfüllt und für den Alltag tauglich gemacht wird.



Blick in das hochverdichtete
Wichlinghausen



Die Brache des Rangierbahnhofs
Wichlinghausen

Entlang der Trasse liegen zahlreiche Brachen, u.a. die Brache des Rangierbahnhofs Wichlinghausen sowie die Industriebrache der ehemaligen Seifenfabrik Luhns. Die Gebäudesubstanz der Seifenfabrik soll aufgrund ihrer identitäts-stiftenden Funktion im Ortsbild möglichst erhalten bleiben.

Eine weitere Brache, die des Bauzuliefererbetriebs Reuss, grenzt nordwestlich (Breslauer Straße) an die Trasse an.

Das Freibad Mählersbeck besitzt für den gesamten Nordosten Wuppertals eine elementare Bedeutung. Es ist sowohl über den Ein-/Ausstiegspunkt Am Diek in nördliche Richtung als auch über den malerischen Ein-/Ausstiegspunkt Nächstebreck in südliche Richtung gut zu erreichen.

In etwas mehr als 1 km Entfernung vom Ein-/Ausstiegspunkt Am Diek befindet sich das Spielplatzhaus Reppkotten. Das umliegende Gelände bietet sehr gute Erholungsmöglichkeiten. Der Nutzungsdruck ist jedoch bereits heute sehr hoch.



Freibad Mählersbeck

Lage der Trasse / Einstiege

Auf eine Länge von ca. 3,5 km durchschneidet die Strecke den Satzungsgebiet des Soziale Stadt – Gebiets Oberbarmen-Wichlinghausen. Einstiege in die Rheinische Strecke sind aufgrund der topografischen Verhältnisse nur in begrenztem Umfang vorhanden. Dazu zählen die Ein-/Ausstiegsorte am ehemaligen Bahnhof Wichlinghausen, der ehemalige Rangierbahnhof Wichlinghausen, der bereits fertig gestellte Ausgangspunkt Am Diek sowie ein noch zu schaffender Einstieg zwischen Köttershöhe und Windhukstraße. Im westlichen Satzungsgebiet bis zum Rangierbahnhof prägen Viadukte mit Blickbeziehungen in die Talachse und zu den Südhöhen die Rheinische Strecke. Nach dem Einstiegspunkt Am Diek verläuft die Strecke in östlicher Richtung durch eine ca. 20 Meter tiefe Schlucht, die einerseits durch ihr naturräumliches Bild durchaus attraktiv erscheint, andererseits keine Bezüge zu Umgebungsnutzung zulässt. Diese ergeben sich erst wieder auf Höhe der Köttershöhe. Bemerkenswert ist die Brücke, die die Kohlenstraße (B 51) überspannt. Trotz der Lärmemissionen lädt dieser Punkt im besonderen Maß zum Verweilen ein: er bietet ausreichend Raum für Aktive und für Verweilende und ermöglicht weite Blickbeziehung über Langerfeld in Richtung Schwelm als auch in Richtung Heckinghausen.



Der Einstiegspunkt „Am Diek“ ist bereits hergestellt

Entwicklungspotenziale

- Die Entwicklung des Rangierbahnhofs zu einem der wichtigsten neuen Wohngebiete in Wuppertal steht unmittelbar bevor. Die Rheinische Strecke führt durch dieses Gebiet und wird entscheidend zu seiner Bekanntheit beitragen. Die entstehende Frequenz mit dem zentralen Ein- und Ausstiegspunkt wird zudem die Integration in den vorhandenen Stadtteil begünstigen.



Luhns-Brache

- Die Entwicklung der Luhns-Brache kann vor dem Hintergrund der Nutzung der Rheinischen Strecke als Rad- und Fußweg neuen Auftrieb erhalten, da in der Vergangenheit der Freizeitaspekt bzw. der Freizeitwert des Objekts nicht weiter beleuchtet wurde. In Kombination mit weiteren Nutzung, z.B. Stadtteilhaus und weiteren Dienstleistungseinrichtungen könnte ein tragfähiges Konzept zur Neunutzung entstehen.
- Verbindungen zum Wupperufer können attraktivitätssteigernde Impulse bewirken. Eine Rast an der Wupper mit Blick auf die Schwebebahn, das Treiben der ein- und aussteigenden Fahrgäste beobachtend, ist für Nicht-Wuppertal durchaus reizvoll und kann auch für die ortsansässige Gastronomie in den Sommermonaten belebend sein. Das Schöneberger Ufer und die Rosenau, südlich der Berliner Straße, bieten einen ansprechenden Zugang zur Wupper.
- Die Rheinische Strecke verläuft zwischen dem Einstiegspunkt Am Diek und dem Punkt Köttershöhe durch einen meterhohen Einschnitt. Die Wände, teils Naturfels, teils gemauerte Stützwand, könnten sich - eine detaillierte Prüfung vorausgesetzt - für die Trendsportart Klettern eignen. Hier müssten darüber hinaus Haftungsfragen geklärt werden.
- Da trotz intensiver Planungen das generelle Problem der dichten Bebauung und des Mangels an Grünflächen in Wichlinghausen und Oberbarmen nicht lösbar ist, allenfalls gemindert werden kann, sind schnelle und attraktive Wege in umliegende Naherholungsgebiete zur Attraktivitätssteigerung des Wohnstandortes elementar. Ausreichende freiraumorientierte Naherholung bietet im Norden der Ortsteil Nächstebreck.
- Der stillgelegte Seitenast der Rheinischen Strecke bietet einen niveaugleichen Zugang zum Klingholzberg. Ein Ein-/Ausstieg ist auf der Höhe der Gildenstraße möglich.
- Der Nutzungsdruck im Bereich des Spielplatzhauses Reppkotten ist sehr hoch. Durch die schnelle und attraktive Verbindung, die die Rheinische Strecke bietet, kann es zu entlastenden Effekten kommen. Insbesondere die freiraumorientierten Besucher haben die Chance, zügig nach Nächstebreck und Schee zu gelangen.



Schwebebahn am Wupperufer



Brückenbauwerke erlauben großzügige Blickbeziehungen: hier über Langerfeld

Streckenabschnitt Barmen-City / Sedansberg / Rott

Gebietscharakter

Nördlich der Rheinischen Strecke finden sich die typischen Stadterweiterungsgebiete (Sedansberg, Rott) der Gründerzeit. Jedoch hat sich der Ausdruck der Quartiere bedingt durch die Schäden des 2. Weltkriegs und einem einfacheren Wiederaufbau teilweise verändert. Heute findet sich hier ein Mix historischer Gebäude der Gründerzeit, Gebäude aus den 20er sowie aus den 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Es handelt sich überwiegend um einfache bis mittlere Wohnlagen. Enge Straßen, Parkraumnot und ein äußerst geringer Grünflächenanteil kennzeichnen das Stadtbild. Erst nördlich des Klingelholl erreicht man nennenswerte Grünanlagen. Eine städtebaulich besondere Situation für Barmen ist die Hochhaussiedlung am Krautsberg. Sie markiert den Übergang zwischen dem Sedansberg und der Barmer City, die südlich der Rheinischen Strecke beginnt. In einer Entfernung von ca. 250 m zur Rheinischen Strecke verläuft der Werth, die Haupteinkaufsstraße, die alle relevanten Einkaufsmöglichkeiten des gehobenen Bedarfs und ein gastronomisches Angebot bereit hält. In den letzten Jahren hat der Werth an Image verloren. Zunehmend mehr Billigangebote und einige Leerstände tragen zu Trading-Down-Effekten bei. Das Infrastrukturangebot ist aber trotz kleinerer Mängel als sehr gut zu bezeichnen. Südwestlich des Ein-/Ausstiegspunktes Heubrich, in ca. 1.000 m Entfernung, befindet sich der Barmer Bahnhof mit Anschluss an den schienengebundenen Nah- und Fernverkehr.

Besonderheiten

Das Rathaus der Stadt Wuppertal befindet sich in einer Entfernung von 200 m zur Trasse.

Neben dem Rathaus hat ein weiterer großer Arbeitgeber, das Unternehmen Vorwerk, den Standort seiner Hauptverwaltung im Barmer Zentrum. Darüber hinaus konzentrieren sich in der City viele Arbeitsplätze (Handel, Banken, Versicherungen, Arztpraxen etc.), so dass man hier eine starke Nutzung der Rheinischen Strecke durch Pendler unterstellen kann.

Zahlreiche Schulen, u.a. auch die Volkshochschule an der Bachstraße, liegen innerhalb eines Radius von 500 m und sind damit von dem zentralen Ein-/Ausstiegspunkt Heubrich innerhalb kürzester Zeit erreichbar.

Das Historische Zentrum mit dem Engelshaus und dem Museum für Frühindustrialisierung bietet Schulen, Familien und anderen Interessierten ein ausgezeichnetes Ausflugsziel.

Der Barmer Bahnhof ist der zentrale Verkehrsknotenpunkt zwischen der Rheinischen Strecke und der erweiterten Barmer Innenstadt zur Vernetzung aller relevanten Bus-



Johannes-Rau-Platz in Barmen



Fußgängerzone Werth in Barmen



Engelshaus

und Zugverbindungen innerhalb Wuppertals und Zielen innerhalb sowie außerhalb der Region.

Die ca. 3,8 ha große Brache des ehemaligen Bahnhofs Heubrich wird von der Rheinischen Strecke durchquert. Die Fläche ist die größte innenstadtnahe Brache.

Gegenüber dem Bahnhofsgelände liegt das sozial-historisch bedeutende, denkmalgeschützte und im städtischen Eigentum befindliche Konsumgebäude an der Münzstraße, das in den letzten 70 – 80 Jahren eine wechselvolle Geschichte zwischen Großbäckerei, Gestapogefängnis und Flüchtlingsaufanglager erlebt hat. Derzeit wird das Gebäude saniert und für die Idee eines außerschulischen Lernorts, der eine historische Ausstellung beinhalten wird, fit gemacht.

Lage der Trasse / Einstiege

Der Trassenabschnitt beginnt mit dem Viadukt Westkotter Straße und endet mit dem Ausgang Tunnel Rott. Sowohl das Viadukt Westkotter Straße als auch das nach Westen folgende Viadukt Steinweg bieten beeindruckende Sichtbezüge über Barmen zu den Südhöhen als auch in den Norden Wuppertals. Zwischen den beiden Viadukten liegen die zentralen Ein-/Ausstiegspunkte: zum einen auf der Fläche des Bahnhofs Heubrich und zum anderen in kurzer Entfernung auf der Höhe der Viktorstraße. Hier sind Wegebeziehungen zur Barmer Innenstadt und zum Wohngebiet am Sedansberg gegeben. Ein weiterer, wenn auch eingeschränkt nutzbarer Einstiegspunkt – er wird voraussichtlich nicht behindertengerecht ausgebaut – ist der ehemalige Haltepunkt Rott direkt vor dem Tunneleingang. Der Tunnel selbst hat eine Länge von 364 m. Er ist bereits von Unbekannten künstlerisch gestaltet worden.



Blick nach Barmen

Entwicklungspotenziale

- Belebend für die Innenstadt könnte zugleich eine geschickte Wegeführung durch einen Teil der City zum Historischen Zentrum wirken. Das betrifft insbesondere den typischen Familienausflug am Wochenende, der einen Fahrradausflug mit einem Museumsbesuch kombiniert. Der Weg könnte am Haus der Jugend vorbeigeführt werden. Nach Überquerung der Höhle führt die Straße „South-Tyneside-Ufer“ bis zur Schwebebahnhaltstelle Alter Markt entlang der erlebbaren Wupper. Von diesem Punkt sind es nur noch 500 m bis zum Historischen Zentrum.
- Durch die Schaffung einer attraktiven Wegeverbindung in die Barmer City und Erweiterung von Angeboten im Einzelhandels- und Dienstleistungsbereich, die sich an den spezifischen Bedürfnissen der Radfahrer, Skater und Laufbegeisterten orientiert, könnte die Barmer City eine Belebung erfahren.
- Der geologische Lehrpfad kreuzt sowohl in Barmen (Höhe Bahnhof Heubrich) als auch in Nächstebreck (Höhe Linderhauser Straße) die Rheinische Strecke.



Gestaltung des Tunnel Rott

Durch diese Verknüpfung wird sich ein attraktiver Rundwanderweg ergeben.

- Der Entwicklung der Bahnbrache Heubrich kommt nicht nur vor dem Hintergrund der Reaktivierung der Rheinischen Strecke eine besondere Bedeutung zu. Sie erhält dadurch vor allem thematische Impulse. Entwicklungsziel sollte sein, einen Standort für Freizeitaktivitäten zu schaffen wie z.B. ein Indoor-Spielfeld in Kombination mit einem Erlebnispark für Outdooraktivitäten. Darüber hinaus müssen Angebote für Jugendliche und Erwachsene bereit gehalten werden. Eine gute Erreichbarkeit und Erschließung ist über die Westkötter Straße und Münzstraße gewährleistet. D.h. es können auch Besucher angesprochen werden, die die Rheinische Strecke nicht nutzen und motorisiert anreisen. Da in den Bereichen Heubrich, Sedansberg und Rott ein eklatanter Mangel an wohnortnahen öffentlichen Grünflächen herrscht, sollte neben der kommerziellen Nutzung auch eine öffentliche Grünfläche entstehen.
- Das aktuelle Nutzungskonzept des ehemaligen Konsumgebäudes an der Münzstraße sieht einen außerschulischen Lernort sowie eine historische Ausstellung vor. Es ist zu prüfen, ob Raum für weitere Nutzungen vorhanden ist. Ggf. eignen sich die Räumlichkeiten zur Unterbringung einer Jugendherberge und eines Jugendhotels. Diese Nutzung könnte eine hervorragende Ergänzung zu einer zu schaffenden „Freizeit- und Erlebnisanlage Am Heubrich“ sein.



Bahnbrache Heubrich



Konsumgebäude an der Münzstraße

Streckenabschnitt Unterbarmen / Loh / Clausen

Gebietscharakter

Es handelt sich um eines der potenzialreichsten Entwicklungsgebiete zwischen den Bereichen Ostersbaum im Westen und Rott (Tunnelausgang) im Osten.

Nördlich der Trasse konzentrieren sich gewerblich-industrielle Nutzungen. Beispielhaft zu nennen sind hier das Stahlbauunternehmen Holzrichter und das Automotiveunternehmen Johnson Controls. Süd-westlich der Rheinischen Strecke im Übergang zu Elberfeld befindet sich die über Wuppertal hinaus bekannte 200 Jahre alte Parkanlage Hardt mit dem botanischen Garten. Die Bereiche süd-östlich der Rheinischen Strecke werden überwiegend zu Wohnzwecken in der für Wuppertal typischen Gemengelagensituation genutzt. Viele Institutionen, die eine oberzentrale Funktion genießen, konzentrieren sich in Unterbarmen zwischen Hardtufer/Hünefeldstraße und Friedrich-Engels-Allee.

Während Haushalte mittlerer Einkommensschichten in gründerzeitlichen Häusern im Bereich um die Gro-naustraße wohnen, konzentrieren sich sozial schwächere Haushalte im Bereich der Wartburgstraße und südlich der Friedrich-Engels-Allee (B7) in dem aktuellen Stadtumbau West – Gebiet Unterbarmen¹. Nach der großen Zerstörung im 2. Weltkrieg sind diese Bereiche überwiegend in minderer Qualität wieder aufgebaut worden. Eine dichte Bebauung, mangelnde Grünanlagen, kaum Freizeitangebote für Jugendliche sind verantwortlich für eine geringe Attraktivität. Gleichwohl zieht dieser Bereich immer wieder Bevölkerungsgruppen zwischen 20 – 30 Jahren an, die dieses mietgünstige Quartier zwischen Elberfeld und Barmen als Zwischenstation nutzen. Darüber hinaus leben in Unterbarmen viele Einwohner mit Migrationshintergrund. Diese Tatsache sorgt für eine gesellschaftliche Vielfalt, die selbst für Wuppertal auffällig ist (vgl. auch Städtebauliches Entwicklungskonzept Wuppertal, Teilbericht Stadtumbau West Quartiere, August 2007).

Der Bahnhof Loh steht als Drehkreuz im Mittelpunkt dieser sehr heterogenen Nutzungen und kann zukünftig eine wichtige Rolle über einen Verkehrsknotenpunkt hinaus übernehmen.

Besonderheiten

Eine Besonderheit stellt mit Abstand die Hardtanlage dar. Mit ihrem botanischen Garten und dem Elisenturm befindet sich die Parkanlage zwar bereits auf Elberfelder Gebiet, dennoch besitzt sie einen starken Bezug zu



Das Betriebsgelände des Unternehmens Holzrichter.



Gründerzeitliche Bebauung

¹ Bei einem Radius von 500 m um den Einstiegspunkt Loher Bahnhof befindet sich bereits ein wesentlicher Entwicklungsschwerpunkt des Stadtumbau West – Gebiets Unterbarmen in näheren Einzugsgebiet (5 Gehminuten) der Rheinischen Strecke. Der gesamte Stadtumbau West – Satzungsgebiet liegt in einem Radius von 1.000 m, was ca. 10 Gehminuten entsprechen würde.

Unterbarmen und Clausen, was sich über die Wegebeziehung Gottfried-Gurland-Straße (ehemals Missionsstraße) und den Dietrich-Bonhoeffer-Weg zeigt. Durch die Rheinische Strecke werden diese Wege noch einen Bedeutungszuwachs erhalten.

Auffällig sind darüber hinaus zahlreiche Institutionen südlich der Rheinischen Strecke, die über ein gesamtstädtisches Einzugsgebiet verfügen: die kirchliche Hochschule, die Bergische Universität Wuppertal (FB Architektur und Design), die Arbeitsagentur und die berufsbildenden Schulen. Sie sind allesamt große Arbeitgeber und besitzen zugleich eine große Publikumswirkung. Neben den bereits genannten Institutionen spielen natürlich auch die Wege zu Schulen eine maßgebliche Rolle. Die Europaschule (Grundschule Rudolfstraße) befindet sich direkt gegenüber dem Bahnhof Loh.

Ein stillgelegter Seitenast der Rheinischen Strecke führt niveaugleich in das Gewerbegebiet Clausen und zur Skaterhalle Wicked Woods. Ein weiterer Abzweig führt entlang der Schönebecker Straße vom Bahnhof Loh zum WSW-Gelände Bromberger Straße mit Verwaltungssitz und KundenCenter.

Ein großer Arbeitgeber ist die Heliosklinik Barmen – erreichbar über die Schönebecker Straße und Sanderstraße.

Direkt angrenzend an die Rheinische Strecke befinden sich gewerbliche Brachen in der Nähe des Bahnhofs Loh - im Umfeld des Unternehmens Holzrichter.

Der ca. 8.000 m² großen Brachfläche an der Wartburgstraße / Am Brögel (Entfernung zur Rheinischen Strecke ca. 5 Gehminuten) kommt eine besondere Bedeutung zu. Das negative Erscheinungsbild der Bauruine tritt aufgrund der vorbeiführenden Schwebebahn in besonderem Maß in das öffentliche Bewusstsein, so dass eine Sanierung des Geländes einen erheblichen Imagegewinn für das Stadtbild bewirken wird.

Im Rahmen des Freiraumkonzepts Talachse der Regionale 2006 soll der Zugang zur Wupper verbessert werden. Dazu sind Stellen nördlich und südlich der Haspeler Straße, im westlichen Bereich der Hünefeldstraße und nördlich der Brücke Farbmühle vorgesehen.

Lage der Trasse / Einstiege

Nur wenige Meter hinter dem Tunnelausgang Rott befindet sich ein wichtiger Ein-/Ausstiegspunkt – er lässt Wegebeziehungen in alle Richtungen zu - auf der Höhe der Buchenstraße. Die folgende Dammlage der Rheinischen Strecke erlaubt wieder großzügige Blickbezüge in Richtung Süden. Nach Überquerung der Eisenbahnbrücke Schönebecker Straße führt ein Ein-/Ausstiegspunkt in nördlicher Richtung durch ein mindergenutztes Gewerbegebiet und trifft auf die Schönebecker Straße. Bereits in Sichtweite liegt der bedeutendste Ein-/Ausstiegspunkt für diesen Abschnitt – Bahnhof Loh. Er ist der zentrale Punkt für die kirchliche Hochschule, die Hardtanlage, für die zentralörtlichen Nutzungen in Unterbarmen. Nach der Straßenbrücke Konsumstraße, wenn die Trasse wieder in



Botanischer Garten mit Elisenturm



Brachen und untergenutzte Flächenpotenziale im Bereich Loh



Blick in Richtung Süden

einem Einschnitt verläuft, zweigt nach Norden ein stillgelegter Seitenast ab. Vor der Eisenbahnbrücke Schwesterstraße hat der Trassennutzer jedoch noch einmal die Chance, die Rudolfstraße niveaugleich zu erreichen.

Entwicklungspotenziale

- Eine wesentliche Bedeutung liegt in der sehr guten Erreichbarkeit der Hardtanlage ausgehend von dem Ein- und Ausstiegspunkt Loher Bahnhof. Insbesondere für die benachteiligten Gebiete Ostersbaum / Nordstadt im Westen und Wichlinghausen-Oberbarmen in Osten ist das ein nicht zu unterschätzender Zugewinn an Lebensqualität. Durch das Plus an Erreichbarkeit ist mit einer Erhöhung des Besucherpotenzials zu rechnen.
- Die Justizvollzugsschule wird in nicht ferner Zukunft einen neuen Standort an der Parkstraße beziehen. Damit stellt sich die Frage der Nachnutzung für die Immobilie bzw. den Standort. Wuppertal hat für eine Großstadt ein nicht ausgeschöpftes Hotelpotenzial. Gerade der Standort der Justizvollzugsschule würde sich zur Ansiedlung eines Vital- und Wellnesshotels anbieten. Die stadtnahe und ruhige Lage im Grünen mit Bezügen zur Hardtanlage (Elisenturm, botanischer Garten), die gute Erreichbarkeit von Museen, der Stadthalle und dem Opernhaus sprechen die zahlungskräftigeren und anspruchsvolleren Besucher an. Mit der guten ÖPNV-Anbindung ist der Besucher in 12 Fahrminuten am Döppersberg und in 22 Fahrminuten an der Stadthalle. Die ausgesprochene Nähe zur Rheinischen Strecke bietet aktiven Radsportlern Raum zur Betätigung. Darüber hinaus sind über die Rheinische Strecke zahlreiche Wanderwege in das Umland zu erreichen. Die Rahmenbedingungen stellen sich insgesamt günstig dar.
- Eine Reaktivierung des stillgelegten Seitenasts zum Fuß- und Radweg zum Gewerbegebiet Clausen würde nicht nur Berufspendlern Vorteile bringen, sondern könnte zusätzliche Frequenz für die Skaterhalle Wicked Woods bedeuten.
- Die Aktivierung der Brachen an der Rheinischen Strecke sowie der Brache Wartburgstraße/Am Brögel kann durch die Belebung der Strecke und durch die ökonomische Aufwertung neue Impulse erfahren.
- Der ehemalige Bahnhof Loh kann Ausgangspunkt und Drehkreuz für verschiedene Aktivitäten werden. Er ist ein Kristallisationspunkt, der eines besonderen städtebaulichen Umfeldes bedarf. Für eine Aktivierung des Bahnhofsgebäudes Loh sorgt der Sozialverein Tacheles. Er nutzt das Bahnhofsgebäude künftig für ein Sozialzentrum sowie ein Stadtteiltrreffpunkt mit Cafe.
- Ein besonderes Augenmerk verdient die religiöse Vielfalt im Stadtteil. Gläubige aus der gesamten Stadt versammeln sich in regelmäßigen Abständen in Unterbarmen. Teilweise sind die Veranstaltungen in nicht adäquaten Räumlichkeiten untergebracht. Unter Umständen bieten sich für spezielle Veranstaltungen mit



Schnelle Wegebeziehungen



Justizvollzugsschule an der Hardtanlage



Bahnhof Loh

mehreren hundert Personen Räume in Ostersbaum oder der Nordstadt an (z.B. Alte Feuerwache, Nachbarschaftsheim) etc. Diese sind dann über die Rheinische Strecke günstig zu erreichen.

Streckenabschnitt Ostersbaum / Nordstadt

Gebietscharakter

Die Rheinische Strecke quert den Satzungsbereich des Soziale Stadt – Quartiers Osterbaum sowie den Satzungsbereich des Stadtumbau West – Quartiers Elberfelder Nordstadt im Norden. Beide Quartiere sind typische Stadterweiterungsgebiete der Gründerzeit, die sich durch eine sehr dichte Bebauung und enge Straßenräume auszeichnen. Demzufolge mangelt es hier wie auch in Oberbarmen – Wichlinghausen an Grünflächen mit einer entsprechenden Aufenthaltsqualität. Baulücken, die diesen Mangel ggf. mindern könnten, stehen nur begrenzt zur Verfügung. Eine Umnutzung konkurriert zudem mit dem Bedarf an Stellplätzen für den ruhenden Verkehr. Insbesondere von der Nordstadt gibt es keine unmittelbare Nähe zu angrenzenden Wald- und Erholungsgebieten. Dieser Mangel wird von den Bewohnern als wesentlicher Nachteil empfunden.

Wie auch in anderen Soziale Stadt - und Stadtumbau West - Gebieten kämpfen die Elberfelder Nordstadt und der Osterbaum mit überdurchschnittlichen Einwohnerverlusten und mit einem besonders hohen Anteil sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen. Auch hier ist auf der anderen Seite der Anteil von jungen Menschen vergleichsweise hoch. Aufgrund des gründerzeitlichen Flairs und des aktiven kulturellen Lebens ist das Image der Stadtteile gleichwohl besser als z.B. in Oberbarmen – Wichlinghausen. Positiv wirkt zudem die Nähe zur Elberfelder City und zum Szeneviertel Luisenstraße.

Nördlich der Rheinischen Strecke verläuft parallel die Autobahn A 46 und verursacht erhebliche Emissionen. Sie stellt eine deutliche Barriere zum Stadtbezirk Uellendahl-Katernberg dar. Die Uellendahl Straße, eine Agglomeration von Dienstleistungs- und Einzelhandelsanbietern mit Schwerpunkt Autohäuser und autoaffine Nutzungen, besitzt ein größeres Potenzial an Arbeitsplätzen.

Besonderheiten

Besondere Aufmerksamkeit ist dem Mirker Bahnhof zu widmen. Das Gebäudeensemble, das im bergischen Stil errichtet wurde, steht heute unter Denkmalschutz.

Anziehungspunkte in den Quartieren sind zudem das Nachbarschaftsheim am Platz der Republik, das Begegnungszentrum Alte Feuerwache an der Gathe und die Huppertsbergfabrik.

Die in Osterbaum gelegene Gesamtschule Else-Lasker-Schüler wird von vielen Schülern aus der Nordstadt besucht. Einen sehr guten Ruf genießt das St.-Anna-Gymnasium in der Nordstadt. Es zieht Schüler aus der gesamten Stadt an. Zahlreiche weitere Schulen liegen im näheren Einzugsbereich der Rheinischen Strecke.

Die Automeile liegt in einem erweiterten Radius von 1.000 m und ist trotz der positiven Entwicklung der vergangenen



Marienstraße in der Elberfelder Nordstadt



Mirker Bahnhof: Rückansicht



Schrottplatz

Jahre (Gewerbepark Ideon, Neustrukturierung der DBT-Fläche) durch einige Brachen und durch leerstehende Ladenlokale gekennzeichnet.

Das Gelände nördlich angrenzend an die Rheinische Strecke wird gewerblich-industriell genutzt. Insbesondere der Schrotthandel fällt nun als städtebaulicher Mangel auf.

Die Elberfelder City, ein Einkaufsmagnet für alle Wuppertaler Bürger, ist über die Neue Friedrichstraße schnell zu erreichen.

Lage der Trasse / Einstiege

Dieser Abschnitt beginnt nach der Eisenbahnbrücke Lantert am Ein-/Ausstiegspunkt des ehemaligen Haltepunkt Ostersbaum. Die Trasse verläuft anschließend in einem Einschnitt, dem der Engelnberg-Tunnel folgt. Nach dem Tunnelausgang befindet man sich weiterhin in einem Einschnitt. Die Anbindung der Trasse zum angrenzenden Umfeld erfordert in diesem Teilabschnitt besondere Anforderungen. Eine Chance bietet der zu errichtende Ein-/Ausstiegspunkt zur Saarstraße. Kurz danach wechselt die Situation. Aus einer Lage im Einschnitt wird eine Dammlage, die sich bis zur Eisenbahnbrücke Wüstenhofer Straße fortsetzt. Dazwischen liegt der Mirker Bahnhof, der wichtigste Ein-/Ausstiegspunkt für den dicht besiedelten Bereich der Nordstadt und für die Anbindung an die Elberfelder City. Westlich der Wüstenhofer Straße befindet sich ein weiterer Ein-/Ausstiegspunkt, der Wege in Richtung Norden als auch nach Unterquerung der Eisenbahnbrücke Wüstenhofer Straße in Richtung Süden ermöglicht. Nach Durchquerung des Dorrenbergtunnels endet der Abschnitt an der Straßenbrücke Briller Straße.

Entwicklungspotenziale

- Der offenkundige Mangel an öffentlichen Grünflächen führt zu einer deutlichen Unzufriedenheit der Bewohner der Nordstadt und des Quartiers Ostersbaum. Die Rheinische Strecke verbindet die bekannten Naherholungsgebiete Hardt im Osten sowie Nützenberg, Eskesberg, Lüntenbeck im Westen und kann bei den mobilen Einwohnern der genannten Quartiere, insbesondere bei jüngeren Menschen, zu einer erheblichen Zufriedenheitssteigerung führen. Das Spielplatzhaus in der Hardtanlage und die neu gestalteten Spielanlagen im Nützenbergpark laden dabei Kinder zum Toben und zum kreativen Spielen ein.
- Zu einer attraktiven Freizeitbeschäftigung (nicht nur) für Kinder und Jugendliche hat sich das Klettern entwickelt. Die Grundschule Opphofer Straße verfolgt hierzu die Projektidee der Einrichtung eines Kletterstützpunktes an der Trasse.
- Der Mirker Bahnhof bietet Raum für kulturelle Entwicklungen. Erste Ansätze hierfür sind bereits vorhanden. Eine Theatergruppe hat bereits in der Vergangenheit ihr Interesse zur Nutzung des Bahnhofs angemeldet. Ostersbaum und die Nordstadt genießen ein künstlerisches



Einschnitte und Tunnel



Weyerbuschturm im Nützenbergpark



Kinder planen den Nützenberg

sches und kreatives Flair. Daher würde diese Nutzung das vorhandene Potenzial hervorragend ergänzen. Desweiteren bietet der Mirker Bahnhof in begrenztem Umfang Freiflächen für Freiraumaktivitäten. Eine moderate wie flexible Freiflächengestaltung kann zum einen das wohnortnahe Grünflächendefizit minimieren, zum anderen aber auch künstlerischen Aktionen Raum bieten.

- In diesem Zusammenhang sollte auch das gewerbliche Umfeld genauer betrachtet werden. Ehemalige Hinterlagen werden durch den Trassenverlauf städtebaulich aufgewertet und werden so auch für Unternehmen interessant, die zuvor einen Standort an einer stillgelegten Bahnstrecke abgelehnt hätten. Im Gegenteil – die Strecke kann sich sogar zu einem Imagefaktor entwickeln und insbesondere junge Unternehmen anziehen, die einen dynamischen und ökologischen Eindruck vermitteln möchten. Aus städtebaulichen Gründen sollte langfristig die Verlagerung des Schrotthandels in Erwägung gezogen werden. Gleichwohl ist die gewerbliche Prägung des Standortes beizubehalten.



Blick auf die Elberfelder Norstadt: im Hintergrund die Huppertsbergfabrik

Streckenabschnitt Ottenbruch / Brill

Gebietscharakter

Über den Ottenbrucher Bahnhof erreicht man sehr gute bis ausgezeichnete Wohnlagen in Wuppertal. Zunächst ist jedoch ein kleines Gewerbegebiet zu passieren, das durch seine alte und unsanierte Bausubstanz sowie durch teils offene Lagerstätten unattraktiv ist.

Südlich schließt sich ein Wohngebiet an, das zu den Ausläufern des Briller Viertels gehört. Hier mischt sich alte mit neuer Bausubstanz in guter Wohnlage. Das Briller Viertel selbst, das sich südlich der Katernberger Straße befindet, ist ein Zeugnis des Reichtums Elberfelder Textilfabrikanten des 19. Jahrhunderts. Hier stehen knapp 250 denkmalgeschützte Villen der Gründerzeit, eine Mischung aus streng-klassischen und verspielten Fassaden. Die Parkanlage Nützenberg westlich des Briller Viertels unterstreicht die besondere Wohnlage.

Nördlich der Rheinischen Strecke und der A 46 befindet sich das Wohngebiet um den Hasenberg. Hier findet man ebenso gute Wohnlagen vor. Jedoch ist – topografisch bedingt - kein direkter Zugang von der Rheinischen Strecke vorhanden. Hier muss man den Weg über die Briller bzw. Nevigeser Straße nehmen.

Besonderheiten

Der denkmalgeschützte Ottenbrucher Bahnhof beherbergt einen Gastronomiebetrieb, der bereits heute nicht nur von den Unterstützern der Rheinischen Strecke gut angenommen wird.

Über die Parkanlage Nützenberg erreicht der Besucher eine der wichtigsten Wanderrouen in NRW, den „Bergischen Weg“, beginnend in Essen-Rüttenscheid über Müngsten nach Uckerath.

In kurzer Entfernung zum ehemaligen Haltepunkt Ottenbruch befindet sich das Gymnasium an der Bayreuther Straße. Hier gehen ca. 1.000 Kinder und Jugendliche zur Schule.

Lage der Trasse / Einstiege

Der Abschnitt beginnt an der Straßenbrücke Briller Straße. Der Trassenraum wird nach Norden durch eine hohe Felswand begrenzt, während südlich ein mehr oder minder niveaugleicher Zugang zu den angrenzenden Privatflächen möglich ist. Den einzigen offiziellen Ein- und Ausstiegspunkt dieses Abschnitts bietet der ehemalige Haltepunkt Ottenbruch. Mit der Durchquerung des Tunnels Dorp (488 m) endet dieser Abschnitt.

Entwicklungspotenzial

- Das eingangs beschriebene Gewerbegebiet ist städtebaulich unattraktiv und nicht integriert. Es sollte langfristig einem Wohngebiet weichen, das sich in die Um-



Villa im Briller Viertel



Der Bahnhof Ottenbruch



Gewerbe im Umfeld des Bahnhofs

gebung einfügt und das Wohnungsangebot im gehobenen Segment ergänzt.

- Der Ottenbrucher Bahnhof hat sich mit seinem Gastronomiebetrieb bereits etabliert. Das Angebot könnte um weitere Aspekte ergänzt werden, wie z.B. ein Ausbau zu einem Bett & Bike Betrieb, das ein spezielles Angebot für Radwanderer bereit hält.

Streckenabschnitt Dorp / Lüntenbeck / Sandfeld

Gebietscharakter

Der westlichste Abschnitt der Rheinischen Strecke beginnt am Tunnel Dorf und endet ca. 1 km vor dem Stadtgebiet Mettmann auf Höhe der Grube Osterholz, an der das aktive Gleisnetz beginnt.

Im östlichen Teilbereich dieses Abschnittes ist das Umfeld der Rheinischen Strecke vor allem gewerblich geprägt. Hier befinden sich Gewerbebetriebe entlang des Otto-Hausmannrings und die großflächigen Gewerbegebiete Varresbeck und Sonnborn.

Im Westen, bis zur Stadtgrenze nach Mettmann, dominiert ein eher ländlicher Charakter.

Anthropogene Veränderungen, wie Halden und Steinbrüche, prägen hier das Landschaftsbild.

Die Wohnstandorte nördlich der Trasse, wie z. B. Eskesberg und Tesche sind meist in sich geschlossene Bereiche mit Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhäusern. Der Bereich von Vohwinkel, südlich angrenzend, weist durch seine Funktion als Nebenzentrums eine größere Bebauungsdichte auf.



Brachfläche auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofs Varresbeck

Besonderheiten

In den großen Gewerbegebieten sind viele und große Unternehmen angesiedelt. Einem Teil ihrer Mitarbeiter steht künftig die Rheinische Strecke als neuer Arbeitsweg zur Verfügung. Gleiches gilt für die Beschäftigten in den Kalkabbaugebieten im Westen.

Deren bergbauliche Aktivitäten sind, vor allem mit den Halden als Landmarken, weithin sichtbar.

Bis auf die Abbaugebiete stehen die übrigen Freiraumbereiche größtenteils unter Landschaftsschutz. Ein Teilgebiet ist als Naturschutzgebiet ausgewiesen.

Der Anschluss an das Wanderwegenetz z. B. mit dem Wanderweg „Rund um Wuppertal“, der über weite Strecken (ca. 2,5 km) parallel zum Trassenband verläuft, oder dem „Eulenkopfweg“ ist über vorhandene und geplante Ein-/Ausstiegspunkte gewährleistet. Die Radwanderwege R1 und R3a verlaufen ebenfalls durch diesen Abschnitt.

Bauliche und kulturelle Sehenswürdigkeiten sind das unter Denkmalschutz stehende Schloss Lüntenbeck aus dem 16.-18. Jahrhundert, sowie der Kalktrichterofen aus dem 19. Jahrhundert.

An zusätzlicher Freizeitinfrastruktur sind diverse Sportplätze, Tennisplätze, eine Kartanlage sowie eine Skateranlage in der Nähe der Trasse vorhanden.



Bergbauliche Tätigkeiten Im Sandfeld



Schloss Lüntenbeck

Lage der Trasse / Einstiege

Die Trasse verläuft in diesem Abschnitt eher untypisch über eine Strecke von ca. 3,5 km ohne Kurven. Des Weiteren verläuft sie über weite Strecken niveaugleich zur Umgebung oder in Dammlage. Dadurch ergeben sich

weite Blickbezüge, sowohl entlang der Trasse, als auch in deren Umgebung. Im Bereich Tesche befindet sich die Trasse in einem Einschnitt, hier ist auch der Tunnel Tesche mit einer Länge von 525 m.

In diesem Abschnitt befinden sich zwei ehemalige Haltepunkte und der Bahnhof Varresbeck.

Zusätzlich gibt es mehrere potentielle neue Zugänge.

Der Haltepunkt Dorp bindet im Norden den Freiraum (Landschaftsschutzgebiet, Eulenkopfweg) und im Süden die Gewerbebetriebe am Otto-Hausmann-Ring über Treppenanlagen an. Auf Höhe der Siedlung am Eskesberg können das Wohngebiet an der Krummacherstraße, der Eulenkopfweg, der historische Kalktrichterofen, eine Tennishalle und das Hotel Eskeshof erschlossen werden. Der nächste vorhandene Ein-/Ausstiegspunkt befindet sich am östlichen Ende des ehemaligen Bahnhofsgeländes Varresbeck. Ein weiterer westlich des Bahnhofsgeländes befindet sich unterhalb der Brücke der B 224 über die Straße „Deutscher Ring“ nach Süden in das Gewerbegebiet Varresbeck. Nach Norden kann von hier, sowie ca. 250m weiter westlich, die ehemalige Deponie Lüntenbeck erschlossen werden. Über diese sowie über den ehemaligen Haltepunkt Lüntenbeck erreicht man das gleichnamige Schloss Lüntenbeck.

Vor dem Einschnitt zum Tunnel Tesche befindet sich der Zugangspunkt zur Bebauung „Grünwald“.

Westlich des Tunnels Tesche liegt die Trasse zunächst in einem tiefen Einschnitt und unterquert das aktive Gleis der S-Bahntrasse Wuppertal-Essen. Nach ca. 400 m könnte ein barrierefreier Zugang zum südlich der Trassen verlaufenden Weg mit Anschluss an den Wanderweg „Rund um Wuppertal“ und den Radwanderweg R1 geschaffen werden. Ab hier eröffnen sich Blicke nach Süden in die Landschaft und auf die aktive Halde Osterholz als Landmarke.

Auf Höhe des Kalkwerkes endet der stillgelegte Teil der Rheinischen Strecke. Hier ist der westlichste Zugangspunkt mit Anschluss an den Wanderweg „Rund um Wuppertal“ und den Eulenkopfweg.

Entwicklungspotenziale

- Nach Aufgabe der Abbautätigkeit stellen die Bereiche der Halden und Steinbrüche ein sehr hohes Entwicklungspotenzial dar. Dies könnte sowohl im Bereich einer naturnahen Entwicklung aber auch einer intensiven Nutzung z.B. im Bereich von Freizeitaktivitäten im Freien sein.
- Die Deponie Lüntenbeck, unmittelbar an der Trasse gelegen, stellt mit seiner Rundumsicht einen idealen Aussichtspunkt dar. Zudem kann sie einer Freizeitnutzung zugeführt werden.
- Die Brachfläche des ehemaligen Bahnhofs Varresbeck, umgeben von vorhandenen Gewerbeflächen, bietet mit Nähe zur Autobahnanschlussstelle Wuppertal-Varresbeck und somit Anschluss an das überregionale Fernstraßennetz gute Voraussetzungen für eine Entwicklung im gewerblichen Bereich.



Ehemaliger Haltepunkt Dorp



Ausblick von der Deponie Lüntenbeck in Richtung Osten



Ausblick von der Deponie Lüntenbeck in Richtung Süden

Streckenabschnitt Lüntenbeck / Vohwinkel / Korkenzieherbahn

Gebietscharakter

Dieser Teilabschnitt wird durch das Nebenzentrum Vohwinkel mit seinen Misch-, Gewerbe- und Wohnbauflächen geprägt. Die Bebauung ist zentrentypisch verdichtet, überwiegend durch mehrgeschossige Wohnhäuser geprägt und wird zu den Siedlungsrändern flacher und aufgelockerter. Im Westen, entlang der Vohwinkler Straße befinden sich Gewerbeflächen. In deren Anschluss entsteht der neue Gewerbepark VohRang.

Als Stadtteilzentrum weist Vohwinkel nicht nur eine hohe Dichte an Wohnraum, sondern mit seinen angrenzenden Gewerbeflächen auch an Arbeitsplätzen auf. Der zentrale Bereich der Kaiserstraße hat mit der im Straßenraum verlaufenden Schwebbahntrasse, einer Art stählernem Dach und einer Allee aus Schwebbahnfeilern, ein einzigartiges Erscheinungsbild.



Kaiserstraße in Vohwinkel

Besonderheiten

Mit dem Bahnhof und seinen P+R und B+R Plätzen ist Vohwinkel hervorragend an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr angeschlossen. Darüber hinaus ist die Anbindung des gesamten Bereichs an den ÖPNV mit Bus und Schwebbahn gewährleistet.

Für den Fahrradverkehr gibt es, neben dem zu erstellenden Lückenschluss zur Korkenziehertrasse, durch das Nahversorgungszentrum Sonnborn hindurch eine Anbindung an den Radwanderweg R3a/R4 in Richtung Kohlfurth-Müngsten-Schloss Burg und vorbei an Stadion und Zoo an die Sambatrasse nach Cronenberg.

Wanderer haben Zugänge zum Wanderwegenetz, vor allem zum Rundwanderweg „Rund um Wuppertal“ und erreichen somit an das Naherholungsgebiet Osterholz im Norden und Burgholz / Klosterbusch im Süden.

Auch der Wuppertaler Zoo oder das Stadion sind mit der S-Bahn, Schwebbahn oder dem Fahrrad innerhalb weniger Minuten erreichbar.

Im Westen wird zur Zeit auf der ehemaligen Rangierbahnhofsfläche der neue Gewerbepark VohRang entwickelt. Die zentral am Bahnhof gelegene Brachfläche mit Ringlokschuppen ist mit einem angesiedelten Fahrzeugexporthandel untergenutzt. Eine weitere Brache ist die Halde Wassack, auf der sich eine Skateranlage befindet.



Zoo Wuppertal

Lage der Trasse / Einstiege

Die Trasse verläuft vom Abzweig Lüntenbeck in Richtung Zentrum Vohwinkel vorbei an Tennisplätzen und einer Bogenschießanlage. An der Brache Flieth / Wassack befindet sich vor der Brücke Herderstraße am Homannndamm die südliche Ein- bzw. Ausstiegsstelle zur Rheinischen Strecke. Folgt man dem ehemaligen Trassenverlauf weiter nach Süden, erschließt sich, neben dem aktiven Gleisbett gelegen, die Fläche um den



Brachfläche Flieth / Wassack

Ringlokschuppen, die z. Zt. isoliert unterhalb der Siedlungsbebauung entlang der Nathrather Straße liegt. Verlässt man die Trasse an der Brache Flieth / Wassack und überquert die aktiven Gleisanlagen der Bergisch-Märkischen Bahnstrecke Düsseldorf-Dortmund über die Brücke Herderstraße, gelangt man jenseits der Gleise nach Westen auf den vorhandenen P+R Platz. Über diesen folgt der neue Rad- und Wanderweg der Bergisch-Märkischen Strecke durch den neuen Mittelstandspark VohRang über das Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofes bis zur Straße „Zur Linden“. Nach Querung der Vohwinkler Straße befindet man sich in der Nähe des Einstiegsportes der Korkenziehertrasse nach Solingen. Bis zur Fertigstellung des Radwegs innerhalb des Gewerbeparks verläuft die Radwegeverbindung über die Vohwinkler Straße und den Ludgerweg. Der Streckenverlauf ist ab dem Bahnhof Vohwinkel größtenteils straßenbegleitend und somit direkt zugänglich.



Streckenverlauf an der Vohwinkler Straße

Entwicklungspotenziale

- Die Brache Flieth / Wassack am Homannndamm eignet sich für eine Nutzung als Sportanlage. Hier könnten sich verschiedene Sportarten, mit bereits bestehenden Tennisplätzen, Bogenschieß- und Skateranlage in einem losen Verbund konzentrieren und wären ideal per Rad oder ÖPNV von der Wuppertaler Innenstadt zu erreichen.
- Die Brachfläche im Bereich des Bahnhofs Vohwinkel mit Ringlokschuppen ist durch seine problematische Erschließung untergenutzt. Durch eine Anbindung über die Rheinische Strecke kann diese Fläche an Bedeutung gewinnen.
- Der untergenutzte und unter Denkmalschutz stehende Komplex aus Bahnhofs-, Post- und Eilgutgebäude aus dem Jahr 1908, u. a. ausgestattet mit Jugendstilelementen, weist mit seiner Zentrumsnähe und verkehrsgünstigen Lage ein hohes Potenzial für eine Nachnutzung auf.
- Im gewerblichen Bereich wird z. Zt. die ehemalige Rangierbahnhofsfläche zum Gewerbepark VohRang entwickelt.

Entwicklungsschwerpunkte

Streckenabschnitt	Räumlicher Entwicklungsschwerpunkt	Entwicklungsziel
Oberbarmen- Wichlinghausen	Rangierbahnhof Wichlinghausen	Wohnen „Bergisches Plateau“
	Brache Seifenfabrik Luhns	Stadtteilhaus Freizeit Dienstleistung
	Gewerbebrache Reuss	Offen
Barmen-City / Sedansberg / Rott	Bahnhof Heubrich	Freizeit: Indoorspielplatz und ergänzende Freizeiteinrichtungen für Jugendliche und Erwachsene sowie öffentliches Grün
	Münzstraße Konsumgebäude	Außerschulischer Lernort Jugendherberge / Jugendhotel
Unterbarmen / Loh / Clausen	Brachen und minder genutzte Flächen im Bereich Bhf. Loh	Städtebaulich höherwertige gewerbliche Nutzung
	Brache Am Brögel / Wartburgstraße	Offen
	Justizvollzugsschule	Vital- und Wellnesshotel
Nordstadt / Ostersbaum	Bahnhof Mirke	Kultur sowie öffentliche Grünflächen
	Umfeld Bahnhof Mirke	Städtebaulich höherwertige gewerbliche Nutzung
Brill / Ottenbruch	Bahnhof Ottenbruch	Ausbau zum Bett & Bike - Stützpunkt
Dorp / Lüntenbeck / Sandfeld	Deponie Lüntenbeck	Freizeit
Lüntenbeck / Vohwinkel / Korkenzieherbahn	Städtische Brache Flieth / Wassack	Sport
	Brache Loksuppen	Sport
	Bahnhofsgebäude	Offen
	Rangierbahnhof Vohwinkel	Gewerbegebiet VohRang